

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

# Ferro Flash Namur

Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

n°106 2001-1

# 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 (*décor Athus-Meuse*) et d'un réseau H0 (*décor US*).

## Comité du Rail Miniature Mosan :

Président ..... Jean-Claude Botspoel  
Vice-président ..... Etienne Dehasse  
Secrétaire ..... Daniel Braibant  
Trésorier ..... Didier Delfosse  
Communication(s) ..... Jean-Pierre Lobet  
Médiateur ..... Philippe Bruniaux  
Rédac'chef FFN ..... Claude Carpet

## Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 «Mosan» ..... Michel Archambeau,  
..... Claude Riguelle.  
Réseau H0 «US» ..... Jean-Claude Botspoel,  
..... Jules Falque.  
Réseau N «Athus-Meuse» ... Jacques Quoitin.  
Bibliothèque ..... André Neles.

## Cotisations annuelles 2000.

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.

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)

Trésorier ..... Didier Delfosse,  
Rue de Furnaux, 26 b; 5640 METTET  
Tél bur : 065-32.31.39. GSM : 0477 - 65.64.86.  
Email : [didier.delfosse.258@b-rail.be](mailto:didier.delfosse.258@b-rail.be)

Compte Banque .. 360-0053510-69 du "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.*

# 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 : 0475 - 48.62.60.  
Email : [claude.modeliste@skynet.be](mailto:claude.modeliste@skynet.be)  
URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.org>

Diffusion ..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir «trésorier» ci-dessus.

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

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

## Réunion de comité du 5 janvier

### Cotisation 2001

Les cotisations pour l'année 2001 ont été modifiées à la réunion de comité du 5 janvier 2001 en fonction de l'application de l'Euro en 2002.

Suite à cette décision tardive qui ne pouvait être publiée qu'en février dans le présent Ferro Flash Namur, **les membres déjà inscrits au club à ce jour paieront l'ancienne cotisation 2000** (qui figure encore pour information en page 2 de couverture).

Les nouveaux membres qui s'inscriront en 2001 paieront la nouvelle cotisation puisqu'elle sera valable jusqu'à fin 2002 le reste de l'année 2001 leur sera offert.

Quand ce sera le moment, de verser votre cotisation pour l'année 2002, il suffira de suivre le tableau ci-après, en francs belges si vous n'êtes pas encore convertis à fin décembre 2001, définitivement en Euros dès le 1 janvier 2002 !

	BEF	Euros
Membre ordinaire .....	1.210	30
Membre junior (-de 18 ans) .....	605	15
Membre bienfaiteur .....	1.815	45
2 <sup>ème</sup> membre d'une même famille .....	887	22
Abonné en Belgique .....	726	18
Abonné à l'étranger .....	887	22

Pour les esprits chagrins, qui pourraient trouver l'augmentation importante, il faut savoir que la cotisation n'a plus été revue depuis janvier 1987. Or, en 14 ans, la vie a augmenté d'un tout autre coefficient que 21 % !!! Alors, ne pleurons pas, haut les coeurs.

## Assemblée générale du 19 janvier

Les nominations au sein du nouveau comité  
Suivant les statuts du club, chaque année une partie du comité est renouvelé.

Etaient démissionnaires et rééligibles : Daniel Braibant, Claude Carpet, Didier Delfosse, Jean-Pierre Lobet.

Aucune candidature n'étant parvenue au Secrétaire vanat le 31 décembre, et comme aucun d'eux ne souhaitait quitter l'équipe, ils ont tous quatre été automatiquement réélus.

### Mandat des Commissaires aux comptes

Le mandat de Michel Archambeau venant à échéance, un appel aux candidatures a été lancé séance tenante. Un volontaire a bien voulu sortir du lot et s'est proposé pour deux ans : notre ami Michael Bouche.

### Le rôle du Commissaire aux comptes

Il est bon de rappeler ici le rôle exact du Commissaire aux comptes : vérifier la concordance des pièces comptables (factures d'entrées et de sorties, pièces de caisse et extraits des comptes en banque avec la réalité des chiffres avancés dans la comptabilité.

Il ne lui appartient pas de vérifier si le budget présenté en début d'année concorde avec la réalité des dépenses ou des recettes ni de porter un jugement sur la conduite du club ou de ses finances. Ceci fait partie du rôle d'un «Audit». Cet Audit est en fait réalisé par les membres présents à l'AG qui examinent si le comité a rempli correctement son rôle face à la balance des comptes présentée dans le «Rapport du trésorier».

## Réunion de comité du 26 janvier

Le comité s'est réuni dès le vendredi suivant afin de déterminer les fonctions en son sein et permettre une information immédiate des membres. La répartition s'est effectuée comme suit :

- Président ..... Jean-Claude Botspoel
- Vice-président ..... Etienne Dehasse
- Secrétaire ..... Daniel Braibant
- Trésorier ..... Didier Delfosse
- Communication(s) ..... Jean-Pierre Lobet
- Médiateur ..... Philippe Bruniaux
- Rédac'chef FFN ..... Claude Carpet

### Exposition triennale

La date ne peut encore être fixée, celle-ci dépendant uniquement du tournoi de ping-pong du club de Tennis de Table de Jambes qui nous prête ses locaux.

Dès que possible, les dates seront révélées à tous !

Ceci ne nous empêche pas d'y penser et de présenter sa candidature de volontaire pour l'aide au succès de cette exposition.

### Le site Internet du club

Daniel Braibant et Didier Delfosse ont réservé un nom de <domaine> pour notre club. Une adresse courte, encore libre, qui reflète clairement notre nom.

**<http://www.club-rmm.org>**

Le tiret est au centre, ce n'est pas un tiret d'espacement. Qu'on se le dise.

### Les animateurs dans le club

Afin d'éclairer la lanterne de nombre d'entre-nous, nous avons décidé de publier certaines données que d'aucuns

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

trouvent confidentielles... Or, dans certaines revues de club, les noms des responsables sont publiés en regard de leur fonction dans un cadre immuable placé bien en évidence. Le rédac'chef se tâte pour éviter le plagiat.

### Responsable du réseau H0

Michel Archambeau et Claude Riguelle.

### Responsable du réseau N

Jacques Quoitin.

### Responsable du réseau H0 modulaire «US»

Jean-Claude Botspoel et Jules Falque.

### Responsable de la bibliothèque

André Neles.

## Calendrier des réunions mensuelles

Les réunions mensuelles du club pour l'année 2001 ont été fixées aux dates suivantes :

16 février, 16 mars, 20 avril, 18 mai, 15 juin, 20 juillet, 24 août, 21 septembre, 19 octobre, 16 novembre, 14 décembre.

	LBT	DMA	MHT	JPLT	DMO	ANS	CBL	CLT
<b>19-jan</b>	X							
<b>26-jan</b>	X		X					
<b>2-fév</b>		X		X				
<b>9-fév</b>	X							
<b>16-fév</b>	X						X	
<b>23-fév</b>			X					X
<b>2-mar</b>					X			
<b>9-mar</b>	X					X		
<b>16-mar</b>	X							
<b>23-mar</b>		X			X			
<b>30-mar</b>			X					X
<b>6-avr</b>								
<b>13-avr</b>		X		X				
<b>20-avr</b>	X						X	
<b>27-avr</b>	X							
<b>4-mai</b>						X		
<b>11-mai</b>					X			
<b>18-mai</b>	X	X						
<b>25-mai</b>		X	X					
<b>1-jun</b>				X				X
<b>8-jun</b>	X							
<b>15-jun</b>	X							
<b>22-jun</b>					X			
<b>29-jun</b>			X			X		

## Calendrier des permanences au bar

Le rôle de «garde» a été défini pour assurer une permanence au bar chaque vendredi et éviter à notre amie Liliane de devoir se sacrifier pour nous chaque semaine. Le tableau figure ci-après avec les légendes suivantes :

**LBT** : Liliane Braibant, **DMA** : Danielle Mathieu, **MHT** : Michel Herbiet, **JPLT** : Jean-Pierre Lobet, **DMO** : Didier Moreau, **ANS** : André Neles, **CBL** : Carole Botspoel, **CLT** : Claudine Thibaut. Les dates en gras : réunions mensuelles; case sombre avec croix blanche = assuré le service bar ce jour-là.



Excursion à Monschau intelligemment organisée le 16 décembre 2000 par Jean-Claude et Carole pour notre plus grand plaisir. Un arrêt du convoi de la Vöhhnbahn en gare de Raeren. Les 8 voitures K et la voiture restaurant Mitropa attendent que la diesel de la série 59 se place en tête vers Monschau. Au départ d'Eupen, deux locomotives diesel étaient en tête de la rame. Au retour, une locomotive à chaque extrémité. Cette seconde solution permet de gagner un temps d'attente énorme au demi-tour dans la gare de Raeren.

## Activités particulières

### Voyage sur le Rhin

Notre ami André Delsemme s'est décarcassé (s'est cassé le c...) pour nous trouver une excursion à thème ferroviaire. L'information a circulé lors de réunions mensuelles. Les inscriptions ont été clôturées le 5 février, le voyage a lieu les samedi 3 et dimanche 4 juin 2001.

### Moyen de transport

- voiture individuelle pour une plus grande facilité. Route ou autoroute longeant la vallée du Rhin et la ligne DB jusque KÖLN.
- sur place : train (lignes DB et ligne privée du BROHLTAL-EISENBAHN)

### Logement

A l'hôtel ou/et chez l'habitant.

### Visites et excursions ferroviaires

1. Au départ de la gare DB de BOPPARD (vallée du Rhin) : ligne DB n°479 BOPPARD-EMMELHAUSEN. (traction diesel avec deux voitures. Rame réversible avec voiture pilote).
2. BROHLTAL-EISENBAHN : au départ de la gare DB de BROHL (vallée du Rhin) : voie métrique en traction diesel et/ou vapeur BROHL-ENGELN

### Historique

#### LIGNE DB n°479 BOPPARD - EMMELSHAUSEN

Ancienne ligne du Hunsrück reliant la vallée du Rhin (gare DB de BOPPARD) à Trèves (vallée de la Moselle).

Longueur actuelle : BOPPARD – EMMELSHAUSEN = 14,7km.

La concession pour la construction fut donnée le 4 avril 1884.

C'était le «HOCHWALDBAHN» qui allait de Trèves à Hermeskeil (50,30 km).

Un second tronçon fut inauguré plus tard : ANGELONSHEIM – SIMMERN (37,74 km.)

07-10-1889 : mise en service.

15-05-1897 : construction de la section TURKISHEIM – HERMESKEIL (22,37 km).

Le 1<sup>er</sup> octobre 1903, la ligne était complètement achevée.

Sur le trajet entre BOPPARD et EMMELSHAUSEN, on rencontre 7 ponts et 5 tunnels (entre 64 m et 144 m).

Pente de 60 ‰ sur une section de 5,54 km au départ de la gare DB de BOPPARD. Cette forte pente justifiait la présence d'une crémaillère pour la traction vapeur avec des locomotives T 16, T 26 et T 28.

Plus tard, des autorails de la série 94 puis 97 prirent la relève.

Actuellement, cette courte ligne est desservie par deux voitures (SIELBERLINGEN) et une machine diesel en pousse lors de la montée. La première voiture est pilote.

### LIGNE A VOIE METRIQUE DU BROHLTAL-EISENBAHN.

Ligne à voie métrique qui fête cette année ses 100 ans.

1928 : 36,64 km. Ecartement : 1000mm.

1985 : 24,7km. Ligne DB : 1435mm.

Ouverture au trafic en 1901 et 1902. Certaines sections furent fermées au trafic puis parfois réouvertes en 1931, 1961, 1974-1975-1976 et 1978.

La gare de BROHL possède le dépôt de locomotives à vapeur, des locotracteurs et des autorails. Elle est utilisée comme remise pour le matériel et comme local d'entretien. NB : possibilité de visiter ce dépôt !

Actuellement la ligne est limitée à la petite gare de ENGELN.

Une section à crémaillère OBERZISSEN – ENGELN exista jusqu'en 1934.

Autrefois, le trafic marchandises et voyageurs était assez important sur cette ligne pittoresque.

Actuellement, le BROHLTAL-EISENBAHN n'assure plus que des trains touristiques durant la belle saison à partir du mois d'avril.

#### Le trafic marchandises autrefois.

Chaque gare de la ligne possédait son quai à marchandises. Transport de tuf volcanique et de phonolithes. N'oublions pas que nous sommes dans une région d'anciens volcans et de lacs d'origine volcanique dont MARIA LAACH est le plus beau représentant.

Le service marchandises transportait également des explosifs de carrières, du bois, du matériel de construction et des denrées alimentaires.

### Divers

Nombreux points de vue à BINGEN, BACHARACH, OBERWESEL pour photographier le matériel DB pour ceux que cela intéresse !

Le célèbre pont de REMAGEN n'est qu'à 40km de Koblenz.

## Nouvelles de nos réseaux

### HO «mosan»

Etant donné que les tentures permettent de dissimuler moult choses, il s'est accumulé au fil du temps une quantité de «frouffes» qui commencent à déborder des tissus et empêche de pouvoir se faufiler sous le réseau pour d'éventuels travaux ou dépannages. Halte-là, s'écria le Président, si l'on n'y prend garde nous allons avoir des rongeurs !

Devant cette situation, il a été décidé de «trier» tout ce qui stagne sous le réseau et d'éliminer «les encombrants». Une campagne de nettoyage a été entreprise.

HO «us» : The Rusty Marvellous Mountain  
Il avance !

La structure terminée, l'équipe de Jules Falque : André Coutelier et Didier Moreau se sont lancés dans la pose des supports des voies.

En cette année 2001 les pionniers du RMM ont œuvré sous l'ardent soleil d'un été torride et ensuite sous un blizzard glacé de l'hiver de l'Ouest américain, ceci afin de terminer l'infrastructure de base du réseau projeté dans cette région.

Le but étant de rentabiliser au maximum les entreprises forestières, jusqu'à ce jour en effet leurs transports doivent s'effectuer péniblement à l'aide de traction humaine et au mieux chevaline.

Le matériau de base de ce réseau modulaire est constitué de panneaux de bois découpés suivant le tracé de la voie, qui permet ainsi de reconstituer le profil du terrain au moyen de la technique dite «hard shell», sur laquelle nous reviendrons en temps voulu.

Cette manière de faire à plusieurs avantages :

- La légèreté de l'ensemble.
- La possibilité de descendre en dessous d'un plan zéro qui est constitué habituellement par une plaque sur laquelle sont déposées les voies.
- La construction du décor au moyen de bande de plâtre à la mise en œuvre aisée.
- Possibilité de modification d'une partie de décor après la construction.
- Un grand réalisme dans le tracé et les pentes naturelles.
- Liaison réaliste des différents niveaux.

L'étape suivante de la construction sera la pose de la voie sur un tapis de liège. La voie est de la marque «Elite» (Tillig – Pitz), choisie pour sa conception en code 83 et brunie d'origine, et les appareils de voie seront équipés du moteur à mouvement lent de la même marque. Comme vous le savez peut-être ce réseau sera équipé en digital dont la marque n'est pas encore fixée à l'heure où nous écrivons. Cet équipement permettra dans un esprit "club" de faire bénéficier l'ensemble des membres d'une expérience dans ce nouveau système d'exploitation.

Il est retenu pour les avantages qui suivent :

- Possibilités de faire fonctionner plusieurs trains dans des sens différents
- Simplicité de connexion (pour l'alimentation des voies)
- Possibilité d'éclairages constants.
- Possibilités très importantes de sonorisation : un nouvel attrait de notre hobby.

- Grande souplesse d'exploitation au moyen de "walkaround (promener autour)", et ceci actuellement sans fil, vous suivez votre train physiquement dans sa progression, et vous profitez toujours de la vue optimale.

Rendez-vous les vendredis lors des séances de travail sur le réseau H0 «US».

### N modulaire «Athus-Meuse»

On nous annonce le reprise énergique des travaux sur le réseau modulaire en N !

Il participe à l'exposition de Blankenberge du 24 au 27 mai 2001. Märklin y installe pour l'instant un musée et de nombreuses animations permanentes sur le «Pier», l'ancien casino (ouverture en 2002 ?). Des informations sur le sujet ont déjà circulé dans les média.

Notre participation implique un réseau en parfait état et en constante amélioration par rapport aux présentations antérieures dont la dernière «en public» (avec le MOBOV) a été Gillingham dans le duché de Kent en Angleterre.

Volontaires pour les travaux d'électronique sur le réseau N : Michael Bouche, Daniel Braibant, Jean-Marie Burton, André Neles, Didier Delfosse, Jean-Pierre Bayet.

### L'aération du local «bar»

Un peu comme le monstre du Loch Ness, on parlait de sa ventilation. Il y a longtemps que l'on en parle mais les fumées continuaient à se répandre incommodant les non-fumeurs. Les autres ne sachant pas s'abstenir étant donné l'accoutumance à la drogue (nicotine).

Il y avait un système d'extraction qui, par sa vétusté et ses années de service, avait rendu l'âme mais n'avait pas encore été remplacé.



16 janvier 2001, situation exceptionnelle, image exceptionnelle : visite de la Commission Modélisme de Febrail. Michel Herbiet et Renée Carpet derrière le bar : «j'ai les mains occupées, mais si on me donne le balais, je pourrais en même temps...»

Un budget avait été prévu en 2000 pour améliorer la situation mais, faute de solution valable, un report a été effectué en 2001.

Une recherche ciblée a été entreprise et a abouti à la trouvaille d'un extracteur inséré dans un caisson acoustique, abaissant ainsi le niveau de bruit au minimum. Un variateur de vitesse autorisera le réglage de la turbine en fonction du taux d'occupation du local et des nécessités polluantes.

Cet appareil sera le bienvenu et complétera utilement l'installation pensée par Daniel Braibant et qui permet d'introduire de l'air frais dans le local des réseaux. La reprise forcée dans la salle du bar permettra la reprise de l'air et créera ainsi une circulation contrôlée et bienvenue !

Le coût de l'opération se situera sous les 18.000 BEF donc, à l'intérieur du budget prévu.

## APPELS URGENTS

Que tous les membres en possession de matériel appartenant au club (ferroviaire ou autre) veuillent bien en établir la liste aux fins d'inventaire et la transmettre d'urgence au Secrétaire.

Le Président sollicite les membres pour trouver des sujets pour les réunions mensuelles (projections ou modélisme)



**L'Europe se crée aussi par les chemins de fer !**

Essais en Belgique de la locomotive DE 61 d'une compagnie privée allemande HGK (Hafen und Güterverkehr Köln), basée à Köln, qui possède plusieurs locomotives diesel-électriques GM EMD (General Motors Electromotive Division) construites au Canada.

La DE 61 et sa soeur DE 62 ont été livrées en septembre 1999. Ces locomotives de 3.200 h.p. sont surtout présentes en Grande Bretagne (250 exemplaires pour la compagnie EWS) où elles sont désignées classe 66.

On pourrait les considérer comme les lointaines descendantes de nos «gros nez» : comme elles, il s'agit d'un modèle puissant, robuste et fiable, proposé à l'exportation.

La compagnie qui les utilise désire exploiter un sillon à travers notre pays, et avait donc besoin de l'agrément de ce type de locomotive sur le réseau belge. La SNCB en a profité pour le tester sur la ligne 162. Après tout, ne dit-on pas la SNCB à la recherche d'une nouvelle locomotive diesel de ligne, les «type 77», pourtant fort réussies, n'étant pas faites pour ce genre de travail.

Voici la DE 61 en tête d'un train régulier de conteneurs, en gare d'Hatrival, le 27 janvier 2001. La 2631, panto levé, assiste la locomotive diesel sur ce tronçon, il faut bien cela.

L'engin testé a fait forte impression sur notre photographe. Ça tire ! Et en toute discrétion : peu de bruit, peu de fumée ou de mauvaises odeurs. On est loin de nos vieilles bêtes des années cinquante ou soixante ! (photo André-Marie Ducarme).

## 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.

### FEVRIER 2001

- 9 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» + parution de **Ferro Flash Namur n°106**.
- 11 ..... : *Ben-Ahin* : bourse d'échange trains, voitures, jouets. Salle communale, avenue de Beaufort, 2. 9>13h.
- 16 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
«Le train à Max» : train dans le jardin d'un hôtel à Verbier (Valais) par Roger Vanderschaele.
- 18 ..... : *Woluwe shopping centre* : bourse d'échange. 9>13h.
- 23 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 25 ..... : **LIÈGE** : bourse, rue Basse-Wez, 85; entre le pont d'Amercoeur et le Val d'or. 9>13h.

### MARS 2001

- 2 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» : matériel TEE, époques III et IV.
- 4 ..... : *ERPENT* : 22ème International Toys Show + bourse, Collège Notre-Dame de la Paix. 9>14h.
- 8 ..... : *SART-SAINT-LAURENT* : 10ème bourse, route de Charleroi, 9h>13h.
- 9 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 9 ..... : *CFFL Rixensart* : vidéo de Michel Liégeois : «de Givet, en vapeur, aux Sables d'Olonne en TGV tracté»
- 10 ..... : *ROOSENDAAL (NL)* : bourse d'échange. au «De Distel» Kade, 46. 10>15h30.
- 10 - 11 . : *ROUX* : expo-bourse au Complexe Sportif.
- 11 ..... : *VILVOORDE* : bourse.
- 11 ..... : *AMAY* : bourse. Salle de la rue de l'Hôpital. 9>13h.
- 13 ..... : *MERKSEM*, fort de Merksem : bourse. 9>13h.
- 16 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
projections dias «Vapeur en Pologne» + divers par Jean-François Huart.
- 23 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 30 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».

### AVRIL 2001

- 1 ..... : *CAMBRAI* : bourse, rue d'Alsace-Lorraine, 31; 9h>18h.
- 4 au 8 .. : *DORTMUND* : «Intermodelbau», exposition internationale.
- 6 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» : trains internationaux, époques IV et V.
- 7 au 16 : *PARIS* : 22ème salon de la Maquette et du Modèle Réduit \*\*\*. Porte de Versailles, hall 1, 10h>18h, le 13 avril jusque 22h.
- 7 et 8 ... : *CHARLEROI-EXPO* : bourse et exposition.
- 8 ..... : *SART-SAINT-LAURENT* : bourse, 9>13h.
- 13 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» + parution de **Ferro Flash Namur n°107**.
- 13 ..... : *CFFL Rixensart* : «Chemins de fer au Japon, partie 2» par Biname père et fils.
- 13 ..... : Voyage du RMM au salon du modélisme à Paris. Voyage en train (renseignements auprès du secrétaire).
- 20 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
on n'sé né co qwè.
- 24 ..... : *TRAZEGNIES* : bourse. Hôtel de ville, place Larsimont. 9>18h.
- 27 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».



28 - 29 . : WAVRE : expo et bourse modelisme.

## MAI 2001

- 4 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» : matériel SNCB, époques IV et V.
- 5 - 6 ..... : GOPPINGEN : Modelbahntreff 2001.
- 11 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 11 ..... : CFFL Rixensart : discussion à thème par Guy Bridoux sur : «trains internationaux, matériel et composition».
- 13 ..... : VILVOORDE : bourse.
- 13 ..... : SCLESSIN : bourse organisée par l'ALAF. ANcienne école du château, rue de Berlooz. 9>13h.
- 18 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
on n'sé né co qwè.
- 24 au 27: BLANKENBERGE : 3ème exposition internationale de modélisme ferroviaire, Kultureel Centrum, Leopold III plein, **avec la participation du réseau modulaire N du Rail Miniature Mosan.**
- 25 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 27 ..... : HOESELT : bourse. Kultureel Centrum. 9h>18h.

## JUIN 2001

- 1 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» : matériel SNCF + CFL, époques IV et V.
- 8 ..... : Réunion réseaux + parution de Ferro Flash Namur n°108.
- 3 - 4 .... : Voyage du RMM sur le Rhin avec visite de réseaux ferroviaires (voir article dans «vie du club».
- 9 - 10 ... : LIGNY : expo de modèles réduits et de figurines.
- 15 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
on n'sé né co qwè.
- 22 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 29 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».

## JUILLET 2001

- 1 au 31 : KAATSHEUVEL : exposition de modèles réduits «de Efteling».
- 6 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 13 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 20 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
on n'sé né co qwè.
- 27 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».

## AOÛT 2001

- 1 au 31 : KAATSHEUVEL : exposition de modèles réduits «de Efteling».
- 3 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 10 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» + parution de Ferro Flash Namur n°109.
- 17 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».
- 24 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
on n'sé né co qwè.
- 31 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».

**SEPTEMBRE 2001**

- 2 ..... : *ERPENT* : 22ème International Toys Show + bourse au Collège N.D. de la Paix, 9h>14h.  
 2 ..... : *HOESEL* : bourse, Kultureel Centrum, 9h>13h.  
 7 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» : encore à définir par Michel Archambeau.  
 9 ..... : *VILVOORDE* : bourse, Starzaal, 9h>13h.  
 14 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».  
 21 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
 on n'sé né co qwè.  
 29 ..... : Réunion réseaux + circulations libres sur le réseau H0.

**OCTOBRE 2001**

- 5 au 7 .. : *LEIPZIG* : «Modell + Hobby 2001»  
 5 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» : encore à définir par Michel Archambeau.  
 12 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» + parution de Ferro Flash Namur n°110.  
 13 - 14 . : *GENK* : «Euromodellbouw», Limburghallen.  
 14 ..... : *JUPILLE* : bourse; ancienne école des Acacias, rue du Couvent, 105. 9>13h.  
 19 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
 on n'sé né co qwè.  
 26 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».  
 28 ..... : *STEINSEL (L)* : bourse de trains dans l'ancien hall de basket, 10h>17h30, entrée 100 LUF.  
 28 ..... : *OD-HEVERLEE (Zoet-Water)* : bourse, De Roosenberg zaal.

**NOVEMBRE 2001**

- 2 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» : encore à définir par Michel Archambeau.  
 9 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».  
 10-11 ... : *WALFERDANGE (L)* : expo et bourse de modélisme ferroviaire de l'AMFL au Centre Culturel Prince Henri 10h>18h, entrée 100 LUF.  
 16 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
 on n'sé né co qwè.  
 23 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».  
 25 ..... : *VILVOORDE* : bourse, 9h>13h.  
 28>2/12 : *MUNCHEN (D)* : 19ème exposition internationale du modèle réduit ferroviaire.  
 30 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan».

**DECEMBRE 2001**

- 1-2 ..... : *GENNEVILLIERS (F)* : expo modélisme organisée par le club RMB (Rail Miniature de la Boucle).  
 7 ..... : Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US», circulations sur le réseau H0 «Mosan» + parution de Ferro Flash Namur n°111.  
 14 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
 on n'sé né co qwè.  
 21 ..... : Réunion réseaux + circulations libres sur les réseaux.  
 28 ..... : Réunion réseaux + circulations libres sur les réseaux.

# 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.

## Edition du PFT «Un siècle de vapeur»

recueil de photos ferroviaires  
prix de vente 988 BEF + (140 frais envoi)  
001-1201789-35 PFT Bruxelles

## Febelrail est sur Internet

URL : <http://www.febelrail.net>  
Email : [info@febelrail.net](mailto:info@febelrail.net)

## Edition Märklin-Trix Les locomotives à vapeur types 60, 62, 64 et 81 de la SNCB

Max Delie, Jean-Pierre Moulin  
et Michel Van Ussel  
en vente chez votre détaillant habituel  
(environ 1.250 BEF)

## «La Ligne du Luxembourg»

réédition de cet ouvrage de qualité  
de Jean Dubuffet  
104 pages A4, 72 photos  
1.095 BEF par la poste  
ou 975 BEF au secrétariat du RMM.

## «La signalisation ferroviaire luxembourgeoise»

40 pages, 350 BEF

## L'ASVi nous communique :

Site Internet du club :  
<http://www.asvi.org> ou  
<http://members.tripod.com/Pdussart/asvi.html>

Publications et renseignements  
sur les chemins de fer vicinaux :  
R. DUSSART-DESART,  
Venelle du Palio, 49; 1150 Bruxelles.

## «Abréviations télégraphiques et appellations symboliques des stations, haltes, gares privées, dépendances et points d'arrêts en 1925 et 1991»

par Jean Dubuffet  
92 pages A4, 380 BEF

compte 310-0909190-95 de l'éditeur :  
CFFL Avenue Winterberg, 42; 1330 Rixensart

## «Les Chemins de fer belges en miniature»

en 2 tomes  
par Philippe Callaert, Président de  
la Commission Modelisme de Febelrail  
livres en vente chez votre détaillant habituel

# Nouvelles de l'ASVi

## Situation au 11 décembre 2000.

### Alimentation électrique 600V de nos trams

Les armoires «redresseur» (460 V alternatif - 600 V continu) et «disjoncteur» en provenance de la sous-station de Binche (ex-ligne 90) ont été transportés à Thuin le 25 novembre. Il s'agit d'un don de la SRWT, qui complète l'équipement électrique haute tension 11.000 V - 460V, commandé à la société AEG le 9 octobre.

La sous-station de Goegnies (ex-ligne 90) a été démontée par l'ASVi les 2 et 9 décembre, afin de constituer une réserve de pièces détachées. Le montage électrique est prévu en janvier et février, et sera suivi de la pose des potences et du fil de contact, avec l'aide de l'autorail 300 et de la remorque échelle.

### Acquisition de matériel

La caisse de la motrice SNCV type Manage n° 9385 a été préservée. Elle est en état d'origine et similaire à la 9314 de Scheepdaal. Cette motrice a été déclassée en 1936 et a servi d'abri de chantier et de jardin pendant 64 ans ! Elle est en excellent état, car elle était posée sur un châssis routier, à distance du sol. Ce type de motrice, typique des années 1910-20 a été construit à plusieurs centaines d'exemplaires, et comble une lacune dans les collections de l'ASVi.

La caisse de la remorque vapeur n° 660 a été préservée. Elle est similaire à la A.1484 que nous possédons déjà (2 essieux, à 6 fenêtres, à large trumeau).

### Devenir membre de l'ASVi

Si vous n'êtes pas membre, versez **maintenant** votre cotisation de 800 BEF au compte 310-0811064-36.

A) Versez 800 BEF sur le compte de la BBL numéro 310-0811064-36. Ajouter le message «membre 2001»

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

La cotisation est valable jusque fin 2001 et vous donne droit à au moins 5 publications de «l'Étincelle».

## Programme de travail 2001

Des séances de travail ont lieu à Thuin le samedi, durant toute l'année (de 10 à 17 heures). Un transport gratuit peut être organisé au départ d'Oostende ou de Bruxelles.

Contactez Philippe Dussart-Desart au 0475 84 90 65 pour un rendez-vous, ou toutes informations complémentaires.

Aucune connaissance du bricolage n'est nécessaire, il y a également des travaux très simples à faire :

- 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);
- Etc.

## Exploitation

Service public : le musée est ouvert tous les samedis et dimanches de 13 à 18 heures du 1er mai 2001 au 1 octobre 2001. 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, contactez 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).

## Courrier

ASVi, Venelle au Palio 49, B-1150 Bruxelles.

Renseignements téléphoniques : Roland Dussart-Desart au 02 770 38 85 (Belgique) ou + 32 2 770 38 85 (étranger).

## Matériel à vendre

### Nombreux rails et aiguillages Fleischmann-Piccolo.

- 3 locomotives,
- 4 voitures Fleischmann,
- wagons Arnold, Trix et Fleischmann,
- gare de «Baden» Vollmer montée,
- autres kits Fallet et Kibri,
- 2 transfos Fleischmann (toutes échelles)

Le tout en très bon état, vendu en lot ou séparément.

Liste sur demande à Jean-Louis Van Lens

Tél : 02-6533165 (soir) ou Courriel : [jl.vanlens@wanadoo.be](mailto:jl.vanlens@wanadoo.be)

# Le modèle de l'année 2000 depuis le RMM

Il ressort de «milieux bien informés» que la Belgique aurait dépassé la Suisse en capacité d'achat chez Märklin-Göppingen !

Les efforts de Monsieur Eric Goris, le bienheureux patron de Märklin Belgique s.a., sont enfin récompensés comme en témoigne le résultat des investigations de la Commission Modélisme de Febelrail. Märklin s'installe aux première et deuxième places du «Modèle de l'année 2000» pour le matériel moteur !

Märklin a quitté le monde du «train jouet» pour pénétrer en force et en intelligence dans le monde du vrai modélisme. Ceci ne s'est pas fait en un jour ni en un an. C'est le résultat d'efforts, d'exigences, d'un travail inlassable d'études et de volonté de présenter des projets concrets et extrêmement réalistes à la firme de Göppingen qui a enfin compris l'importance de créer des moules exacts pour satisfaire une clientèle de plus en plus exigeante et qui, en retour, sait acheter des produits de qualité.

Réunie le samedi 17 janvier 2001 dans les locaux du Rail Miniature Mosan, la Commission Modélisme de Febelrail a œuvré en toute sérénité à calibrer, dimensionner, compiler les plans, photos et autres documentations pour classer les modèles qui ont été mis sur le marché du train miniature pendant l'année 2000.

Il ressort le tableau officiel figurant en pages suivantes.

La Commission a jugé, avec raison, que la motrice électrique 2201 était une modèle différent et non une simple «redécoration» de type «pot de peinture» de la 122.028 sortie en 1999. En effet, le moule a été modifié par l'ad-

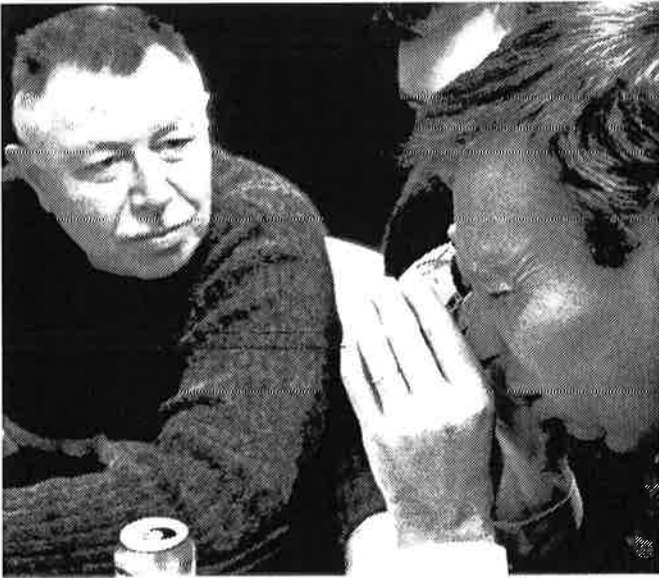
jonction des doubles phares, de l'antenne radio sol-train. Gageons que le modèle qui sera présenté en février par Trix de la vapeur type 81 sera en haut du tableau l'année prochaine. Il sera d'ailleurs différent du modèle Märklin non seulement par son système d'alimentation mais par certains détails qui devraient lui être ajoutés par rapport à son frère en 3 rails.



Michel Archambeau (représentant le RMM) et André-Marie Ducarme, siégeant comme membre indépendant à la Commission Modélisme de Febelrail, examinent dans les détails un wagon marchandises de fabrication SachsenModelle, avec l'inscription «Spa Monopole».



C'est avec un intérêt non dissimulé que ce groupe écoute les explications «professionnelles» d'André-Marie Ducarme. Il s'agit de rendre un verdict impartial et de récompenser le plus méritant (entre-autre, le plus réel à l'échelle). A gauche, les représentants du CFFL : père et fils Binamé, au centre M. Hollogne, notre ami Michel Archambeau, à l'avant-plan de dos, le représentant du CFC Bruxelles : Guy Bridoux.



**Photo du haut à gauche :**  
**Quand je vous disais que tout est passé sous la loupe... même la finesse des gravures. A gauche, Claude Binamé et Christian Dossogne.**

**Photo du haut à droite :**  
**penché, sur la gauche : Philippe Callaert, Président de la Commission modélisme de Febelrail;**  
**en grande conversation avec l'ami Michel Herbiet : Jacques De Deurwaerder, Président de Febelrail.**



**Photo centrale :**  
**Chaque modèle a été «épluché» et investigué avec sérieux et intérêt. Nos amis néerlandophones se sont déplacés jusque sous les lampes pour examiner convenablement tous les détails...**

**Photo du bas :**  
**Décimètres, pieds à coulisse, calequettes, documentation, photos sont sur les tables. Les hauts responsables se sont déplacés et travaillent !**  
**à gauche Jacques De Deurwaerder, Président de Febelrail.**



# 10<sup>ème</sup> édition du «Modèle de l'année»

## Communiqué de presse «Febelrail»

Le 15 janvier dernier, la Commission de Modélisme de Febelrail a élu pour la dixième fois (!) les **Modèles de l'Année**.

Cette élection a eu pour but, dès le début, de pousser les marques de trains miniatures à produire plus de modèles belges et de meilleure qualité. On peut dire que ce but a été pleinement atteint.

En effet, le modèle qui subit avec succès cette évaluation impitoyable mais toujours objective se voit classé parmi les meilleurs modèles belges. Les fabricants le savent maintenant : le seul critère qui nous sert pour juger un modèle, c'est la fidélité au réel.

C'en est fini des modèles «passe-partout» simplement repeints et munis d'inscription fantaisistes : la documentation, les photos et la compétence des membres du jury garantissent qu'un tel modèle ne réussira pas l'examen de passage !

Les résultats des dernières années nous montrent que les normes NEM sont de mieux en mieux respectées. La qualité de roulement des modèles et le respect de l'échelle sont aussi en progrès. Un modèle hors normes n'est même plus pris en considération.

L'année passée a vu l'apparition d'environ 80 modèles belges. Cela nous confirme que le marché belge est en pleine expansion. Et cela laisse espérer la production de nouveaux modèles de locomotives, voitures et wagons marchandises typiquement belges : le marché est là.

Vous saurez y contribuer en nous communiquant vos souhaits !

### Matériel de traction

Le travail d'évaluation n'était pas facile dans la catégorie du matériel traction : les 4 locomotives présentées ont été évaluées successivement par plusieurs équipes de membres du jury et c'est **Märklin** qui remporte la victoire avec son modèle de la loco du **type 81**.

Le jury aimerait attirer l'attention sur le fait qu'il n'y a pas de mauvais modèles dans cette catégorie (bien que la Trix 2201 mérite une meilleure motorisation pour son prix). On notera aussi que les locomotives présentées sont représentatives d'époques NEM différentes. Même si plusieurs modèles se tiennent de très près dans le classement, il n'y a qu'un seul **modèle de l'année**.

### Voitures

Le vainqueur absolu dans la catégorie des voitures est **la T2 de Rivarossi**. Un modèle attendu avec impatience

pour le marché belge, et qui mérite absolument d'être acheté !

La version Jouef / LS Models n'a malheureusement pas réussi le même score : il y a incompatibilité entre la numérotation (2e tranche) et la version reproduite (1re tranche).

Par souci d'économie, les voitures K2 de OVB-Models ont reçu les mêmes bogies que le type K1. C'est imparadonnable pour des modèles de ce prix.

### Wagon de marchandises

Parmi les wagons de marchandises, la firme **OS.KAR** nous a surpris avec la représentation excellente du wagon du type **Remms**. Ce nouveau venu semble déterminé de prendre une place de choix sur le marché belge. Excellent choix du modèle et bonne qualité de finition. De bon augure pour les prochains modèles annoncés 1

### Décor

Cette année, il y a un modèle dans la catégorie Décor qui a séduit tous les membres du jury : **la cabine de signalisation Saxby**, présentée par **Kibri**. Un modèle facile à monter, typiquement belge, qui mérite de figurer sur chaque réseau, tant son prototype a connu une longue vie.

Il manque toujours d'accessoires ferroviaires belges (à part les produits disponibles chez Jocadis). Espérons que Kibri et d'autres nous offriront d'autres produits bien de chez nous.

### La remise des diplômes

La remise officielle des diplômes aura lieu lors de l'ouverture officielle de l'exposition «Sporwegen voor Toeristen», le jeudi 24 mai 2001, à 18h30 à l'Hôtel de Ville (Stadhuis) de Blankenberge.

Pour tous renseignements sur Febelrail adressez-vous à Febelrail, Holle Eikaard 45, B-2550 KONTICH, ou visitez le site web <http://www.febelrail.org>.

Les modèles jugés ont été gracieusement mis à notre disposition par la maison «Jocadis» d'Enghien et «Modelbouwcenter West-Vlaanderen» de Brugge.

### Commentaires de la rédaction de FFN

Merci à ceux qui ont oeuvré pour la vérification des modèles proposés, à ceux qui ont collationné les résultats obtenus, à ceux qui nous les ont transmis et aux producteurs qui ont «bien travaillé».

# Tableaux et commentaires émanants de la Commission Modélisme de Febelrail

## Le matériel de traction

Place	Marque	Référence	Numérotation	Pourcentage
1	<b>Märklin, locomotive vapeur type 81, 3R.</b>	<b>37663</b>	<b>81.232</b>	<b>93,45</b>
2	Märklin, locomotive électrique série 22, 3R.	33232	2201	93,08
	Trix, locomotive électrique série 22, 2R.	22723	2201	93,08
3	Jocadis, locomotive diesel série 51.	12100	51xx	87,40
4	Fleischmann, locomotive vapeur type 64.	914160	64.149	73,86

1. Märklin ne s'est pas contenté d'une simple redécoration du modèle allemand. Le prototype choisi est représentatif de la grande majorité des type 81 ayant circulé en Belgique. Maquette particulièrement fine et détaillée. On déplorera toutefois la présence d'une pompe à air simple au lieu d'une pompe à air double, et les lanternes qui n'ont pas grand chose à voir avec les lampes que ces locomotives ont porté chez nous.
2. Il ne s'agit pas d'une simple redécoration du modèle de l'année passée puisque les modifications nécessaires ont été apportées au moule. La loco réelle a été reproduite de nouveau avec le plus grand soin.
3. Une vraie beauté cette diesel typiquement belge. Très détaillée et avec une qualité de roulement impressionnante. Les bogies mériteraient pourtant une meilleure finition.
4. Pour ne rien devoir modifier, Fleischmann a malheureusement choisi de reproduire un exemplaire vraiment unique, peu représentatif de cette série très répandue. En outre, la loco est présentée dans son état d'avant 1955, qui ne correspond ni au marquage ni à la présence de feux doubles.

## Les voitures

Place	Marque	Référence	Numérotation	Pourcentage
1	<b>Rivarossi, voiture couchettes TEN</b>	<b>3618</b>	<b>WL T2</b>	<b>93,29</b>
2	Jouef, voiture couchettes	526500	WL T2	90,42
3	Rivarossi, voiture couchettes	3619	WL T2	89,12
4	OVB, voiture K2, (set de 4 voitures)	1200	K2	84,67

1. Inscriptions conformes sur un modèle reproduit fidèlement. Modèle ravissant qui permet de faire circuler une rame internationale réaliste.
2. Suivant la numérotation du modèle, les marchepieds devraient être mobiles. Jouef a commis la même erreur que sur son modèle français.
3. La numérotation UIC ne correspond pas au numéro CIWL ancien. Néanmoins, un très joli modèle.
4. Il est regrettable que ces voitures ont reçu les bogies des voitures de type K1 par mesure d'économie. Les aérateurs devraient être ceux des voitures type M1.

## Les wagons

Place	Marque	Référence	Numérotation	Pourcentage
1	<b>OS.KAR, Remms</b>	<b>4002</b>		<b>92,48</b>
2	KAM, frigo		250103	87,66
3	Kleinmodellbahn, Eaos I.Fs. bleu			86,23
4	Kleinmodellbahn, Eaos Interferry et nv Ferryboats			84,77
5	Liliput, Glms			82,23
6	Laser / Jocadis, Hfs Interfrigo			78,42
7	Sachsenmodelle / Jocadis, citernes Z	16263		78,40
8	Roco, G (Dresden)	46653		78,08
9	Sachsenmodelle, G (nettoyeur)	16197		76,31
10	Piko, E, marquage blanc	96493	174.513	74,43

1. Résultat impressionnant pour ce nouveau venu sur le marché. Modèle bien choisi pour les modélistes Belges. Continuez l'effort.



2. Ce wagon en série limitée, déjà épuisé, montre ce qui est possible à partir d'un modèle de base allemand existant.
3. Très fidèle au prototype, il s'agit malheureusement d'un wagon peu répandu puisque dédié à quelques relations interportuaires. (NDLR : notre ami Gérard Jochum en a vu passer depuis sa cabine de signalisation en gare de Namur.)
4. Modèle de même qualité de finition que la version bleue; mais la couleur se rapproche trop fort du «chocolat au lait».
5. Il s'agit de la réédition d'un modèle déjà ancien. A l'époque de sa sortie, ce wagon se distinguait par une gravure des plus fines et un excellent respect de l'échelle. Il a gagné l'attelage court, mais ses nouveaux essieux -de trop petit diamètre- présentent un jeu important et diminuent par trop la hauteur du wagon. Les nouveaux tampons, à ressorts, sont un peu trop courts.
6. Modèle reproduit fidèlement. Son utilisation limitée a malheureusement influencé le score final.
7. Les photos disponibles nous montrent des wagons qui diffèrent en détails des modèles. Ce sont néanmoins des modèles très réussis et parfaits pour un réseau situé en époque III.
8. Wagon «armistice» fort bien reproduit si l'on s'en réfère aux photos. Parfait pour un réseau en époque III.
9. Modèle absolument conforme aux photos disponibles. Enfin un wagon nettoyeur réaliste, qui ne choquera pas dans une rame époque III exclusivement.
10. Réédition d'un très ancien modèle de la marque, qui présente assez de similitudes avec un wagon belge pour permettre une reproduction plus ou moins correcte. Attention, le marquage blanc appliqué situe ce wagon avant la seconde guerre mondiale. Avez-vous la locomotive pour cette période ?

Coffrets de wagons n'atteignant pas le pourcentage requis pour figurer dans le tableau

- Coffret Sachsenmodelle de 3 wagons fermés dont un frigo, référence 14136.

Les wagons fermés sont beaucoup trop courts pour le type qu'ils sont sensés représenter, d'après leurs marquages. Un modèle 100% belge aux dimensions très proches a pourtant existé. Il suffisait... de choisir le bon. Quant au wagon frigorifique, nous n'avons rien trouvé qui y ressemble de près ou de loin.

- Coffret LS Models / Jocadis, référence 52032, sur base Sachsenmodelle : wagons fermés «Spa Monopole».

Les wagons fermés sont beaucoup trop courts pour le type qu'ils sont sensés représenter, d'après leurs marquages.

- Coffret Märklin de 4 wagons, référence 47888.

Ce coffret n'atteint pas les 70% de moyenne pour l'ensemble des wagons.

## Courrier des lecteurs

### De Jean-Pierre Van Hoof

Au sujet des 66.038 et 69.012 en H0 de Jocadis (voir FFN 104, page 14 et FFN 105, page 19). L'auteur de l'article n'a probablement fait que recopier de la documentation en sa possession et n'a jamais eu la curiosité de contrôler ce qui avait été écrit par les auteurs des photos de modèles.

Le hasard fait que j'ai eu sur mon établi une 66 et une 69 de Westmodell. La 66 refuse de négocier les courbes R4 de Roco. La première roue du bogie touche le bloc cylindre et produit un court-circuit. Probablement pour éviter cet inconvénient, le fournisseur a joint des roues de plus petit diamètre. J'affirme que la locomotive est en métal

noble mais que le tender est un Fleischmann nouvelle génération mais avec un moteur Faulhaber avec masse d'inertie. Par contre, la 69 est équipée d'un moteur complet Fleischmann. Mystère ?!

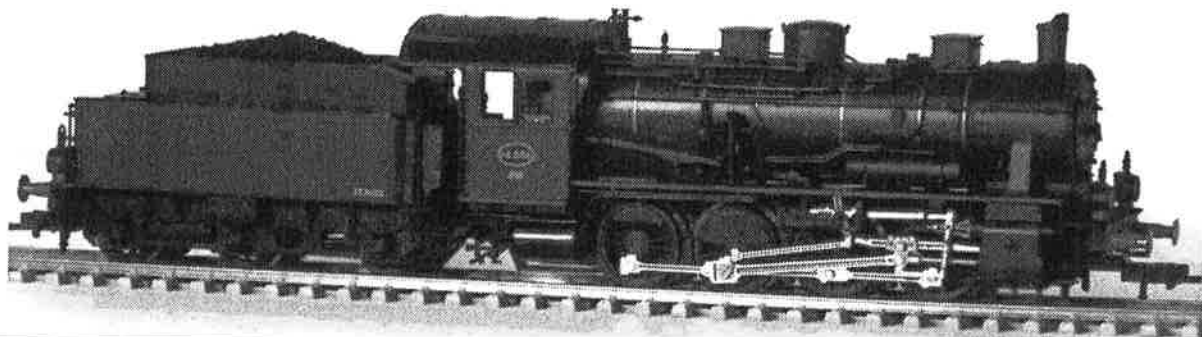
### Errata de FFN 105

Page 32 : dernière ligne de la colonne de gauche.

Il y a : (\*) elles furent numérotées 27.128 à 27.337

Il faut lire : (\*) elles furent numérotées 27.128 à 27.137.

Page 33 : une malheureuse erreur (qui a provoqué l'hilarité de quelques membres) nous a fait reproduire bien au centre de la page, en pleine vue, la 64.149 au lieu de la 81.256. Quelle misère ! La bonne photo ci-dessous.



# La construction de rochers en plâtre

Promenez-vous dans la nature et récoltez des pierres de différentes tailles, formes et textures.

Nettoyez ces cailloux à l'eau chaude additionnée de détergent de vaisselle.

Pour réaliser le moule, le matériau choisi est le latex ou le caoutchouc liquide. On trouve ce type de matériau qui en fait s'appelle «un élastomère» au magasin qui vend les produits «Voschemie», avenue de Stassart à Namur, juste à gauche après le pont de Sambre en venant de Salzinnes.

L'élastomère s'étend en couches successives sur la pierre naturelle au moyen d'un vieux pinceau plat, par tapotements. Plusieurs couches sont nécessaires : de 6 à 8 pour former une épaisseur correcte qui garde sa forme et ne se déchire pas à la première sollicitation. Entre la 6ème et la 7ème couche, une bande de gaze est intercalée pour assurer une certaine rigidité et solidité

Entre deux couches, le temps de séchage est de 24 heures. Ce qui veut dire qu'il faut la semaine pour réaliser le moule. Il y a avantage à confectionner plusieurs moules en même temps...

Entre chaque séance de travail, le nettoyage du matériel est indispensable ou les poils de votre pinceau seront collés ensemble...

Le démoulage ne nécessite aucune préparation de la pierre. Il s'effectue sans difficulté, car le moule n'adhère pas.

Le stade suivant de fabrication est la préparation du plâtre (fin) pour la coulée. Une vieille balle (un ballon, pas une balle de fusil) en plastique a été coupée en deux et deux hémisphères sont obtenus dans lesquels le plâtre sera mélangé. Ne traînons pas, car le plâtre prend vite, ce n'est pas du plafonnage qui peut attendre 45 minutes... avant de commencer à prendre.

Le mélange du plâtre (dit «de Paris») s'effectue en le saupoudrant dans l'eau et non l'eau dans le plâtre. Un bon mélange évite les grumeaux. Votre mixture sera assez liquide, étant destinée à être versée dans le moule posé sur une vieille planche de travail à protéger par du papier journal qui protégera également le sol. Un conseil : évitez d'oeuvrer sur la table du salon ou de la salle à manger !!!

Ne me demandez pas où l'on trouve du plâtre : dans tous les magasins de bricolage et marchands de matériaux.

Comme généralement mes réalisations sont du «type américain», la teinte de base tire sur le rouge-rose.

Le fond du moule est saupoudré de quelques grains de pigment ocre-rouge et ocre-jaune. Le rocher sorti de son moule aura ainsi quelques traces de tons plus vifs. Le mélange est pré-teinté dans la masse (au moment du mélange du plâtre) au moyen de brou de noix. Essayez d'un mélange à l'autre d'obtenir une teinte la plus uni-

forme possible. Une tache de brou de noix et adieu le vêtement.

Si vous ne trouvez pas de brou de noix en grains dans les drogueries, on peut, sur simple demande préalable, en trouver au club. Dans ce cas, venir avec un petit pot à yaourt avec couvercle qui ferme.

*NDLR : pour ma part, j'attends toujours que le plâtre soit sec pour l'enduire de la solution au brou.*

Un bon temps de séchage est de 24 heures. D'ailleurs, rien ne vous presse.

La pose des rochers, sur fond de paysage préparé au plâtre, ne pose aucun problème. Travaillez d'abord à sec, pour étudier et regarder la disposition de vos roches et de leurs raccords. Les différentes plaques moulées seront collées au plâtre pré-teinté dans la masse. La surface de soutien sera préalablement humectée au vaporisateur pour une meilleure adhésion et éviter que l'eau du mélange de collage ne disparaisse dans le rocher créant des craquelures au séchage.

Deux rochers sortis du même moule peuvent être collés en voisins, l'un à l'endroit, l'autre à l'envers. Votre pan montagnoux trouve ainsi une diversité qui ne nuit nullement au style de l'ensemble.

Les raccords sont travaillés à l'aide d'une petite spatule en bois ou en métal. Toujours la tremper dans l'eau pour éviter le collage et faciliter le glissement de l'outil. Un raccord plus ou moins raté sera camouflé par un peu de verdure floquée.

Les creux de rocher seront soulignés à l'aide d'un pinceau trempé dans une solution de brou de noix, plus ou moins accentué dans le ton, selon votre désir et l'effet de relief final à chercher.

Jusqu'à ce jour, l'opportunité d'un essai des caoutchoucs liquides (produits d'étanchéité du commerce) ne s'est pas présentée. La tentative reste donc au désir d'expérimentation de nos membres.

En réseau européen, le ton dominant est le gris, dans la plupart des cas. Votre mixture sera préparée par un colorant quelconque noir en petite quantité. Colorant liquide pour peintures à l'eau ou du «noir de vigne» en poudre chez le droguiste. Même remarque que pour le brou de noix.

Ne mélangez pas trop lorsque vous opérez en teinture. Un mélange imparfait donnera des stries à votre rocher lui conférant ainsi des tons divers et dégradés.

A titre d'exemple, voyez notre réseau fixe H0 «mosan» la tranchée qui rejoint le tunnel de la ligne Dinant - Namur (154). Elle est réalisée par le procédé décrit ci-dessus.

Je date cet article au 1 janvier 2001, vous construirez donc des rochers du troisième millénaire !

Jules Falque.

## Talus et rochers style «Bohémien»

Bob Kuchar nous explique sa méthode de construction de talus et murs de pierre. Ses conceptions et réalisations ont été publiées dans «Model Railroader» et repris dans «Scenery Tips and Techniques» des éditions américaines Kalmbach (pages 9 à 11).

Ceci n'est pas une traduction littérale, mais bien une tentative de compréhension et d'analyse du système proposé.

M. Kuchar observait son épouse lui préparant son dessert préféré : le «Bohemian Coffee Cake» d'où, sans doute par humour, la dénomination de son procédé par les termes de «Bohemian Style».

Ne disposant pas du moule à gâteau adéquat, l'épouse s'en confectionna un à l'aide de papier aluminium. Il expérimenta donc un système apparenté lui paraissant bien adapté à la réalisation de rochers et plus particulièrement d'un talus, lorsque la voie circule en remblai (comme par exemple la ligne montante 162 du réseau H0 «mosan» du RMM).

### La préparation

Construisez un cadre rectangulaire, de la dimension voulue, en lattes de 20mm x 20mm. Fixez-le par des vis sur une surface bien plane, sans coller ! Si votre ligne est en montée (ou en descente, ah ah ah) une construction trapézoïdale me paraît convenir.

Ne travaillez pas en trop grandes longueurs pour éviter la cassure au démoulage.

Le cadre de travail étant fixé, parsemez le fond de quelques bouts de papiers chiffonnés. Ils vous donneront le relief rocheux. Posez et chiffonnez sur le fond une ou plusieurs bandes de papier aluminium qui, après poussées, seront repliés sur les bords du cadre (comme quand on pousse la pâte vers les bords de la platine à tarte). Fixez extérieurement avec du papier collant.

### La coulée du plâtre

La forme générale étant acquise, M. Kuchar vaporise à l'aérosol un lubrifiant au silicone (sans doute pour éviter l'adhésion du plâtre sur le fond). Un spray à la cire pour meuble me semble également convenir, moins onéreux et plus facilement trouvé dans le commerce.

Préparez le plâtre (l'auteur utilise de l'Hydrocal) et laissez couler dans le moule ? Il faut donc que le mélange soit assez liquide.

Pour consolider, ce modéliste enfonce dans le plâtre quelques bandes de papier (qu'il plie à angle droit, je crois). Il y ajoute quelques fils de cuivre torsadés et terminés en boucle (longueur et position à étudier). Ces fils surmonteront la pièce moulée et les boucles recevront une vis de fixation au bâti de votre réseau. Pour éviter que fils et papiers ne quittent le plâtre, il agrémenta la surface supérieure de plusieurs couches de papier en superposition.

N.B. : pour le côté pratique, je verrais volontiers le remplacement du papier par un treillis en plastique à petite maille (dans les grandes surfaces alimentaires, les patates sont souvent emballées dans ce genre de filet; récupération = 0 franc) ou le treillis métallique dit «à pous-sins» à mailles de 5mm x 5mm et fils soudés galvanisés de 0,5mm de chez Bekaert, c'est bien plus résistant !

Laissez sécher et démoulez : pour ce, démontez d'abord le cadre en bois, et débarrassez-vous du papier alu.

### Le montage, finition et peinture

La plaque plâtrée est posée à l'endroit idoine et fixée au bâti du réseau par vis et fils, dont il fut question avant.

Aux joints avec le bâti (haut et bas) et entre les diverses sections posées, du papier journal sera intercalé. Le papier sera mouillé et la finition des joints exécutée au plâtre.

A ce stade, vous déciderez si la surface rocheuse doit être en arrêtes vives ou présentée en arrondis. Nous retravaillerez en conséquence au moyen de n'importe quel outil.

Si des bulles d'air apparaissent à la surface exposée, bouchez-les au plâtre à moins que vos rochers ne doivent présenter un aspect spongieux. Une teinte fond est nécessaire (en yellow-tan affirme l'auteur) puisqu'il écrit son article sur les rochers américains.

Pour ma part, j'ai utilisé le brou de noix dilué à l'eau en plus ou moins grande quantité selon la profondeur du ton désiré. Le brou de noix n'est guère onéreux et s'étend facilement sur le plâtre. Un pigment ocre-jaune, dilué à l'eau peut également servir de teinte de fond.

Jules Falque.

## Premières nouvelles de Nürenberg

On nous annonce chez Märklin-Trix la diesel belge série 55 en version type 202 et l'électrique série 23 en livrée verte. Egalement un coffret comprenant 4 voitures M2 au

1/87. Chez Roco, groz-nez luxembourgeois série 1600, sera-t-elle un jour suivie d'une série 52, 53, 54 belge ??? A suivre dans FFN 107, 2001-2 d'avril.

# Locomotives SNCF 231 E et 241 A devenues BR07 et BR08 à la DR

Lors de la visite du club au Musée français du chemin de fer de Mulhouse, au week-end des 16 et 17 septembre 2000, les membres présents ont eu la possibilité d'admirer, parmi les locomotives magnifiquement restaurées :

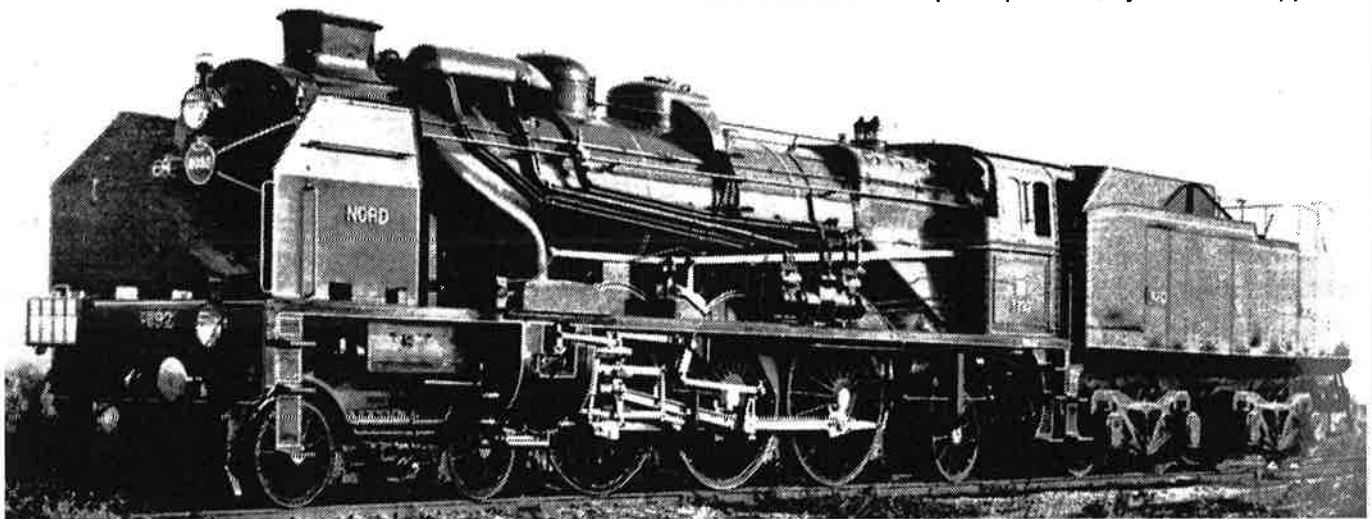
- La Pacific 231 E 22, réformée en 1965, fut restaurée en 1970 par le dépôt de Dunkerque dans sa version Compagnie du Nord (3-1192), son réseau d'origine.

Cette locomotive qui nous rendait régulièrement visite, faisait partie d'un lot de 48 locomotives numérotées 2-231 E 1 à 2-231 E 48.

Elles appartenaient à la tranche 3.1191 à 3.1198, soit 8 locomotives construites en 1936 par les Ateliers du Nord de la France.

- La Montain 241 A, réformée en 1959, fut restaurée en version SNCF, en 1968, par les ateliers de la Compagnie de l'Est à Epernay, son réseau d'origine. Elle fut livrée en 1925 par les ateliers précités sous le numéro 41001. Elle était la première locomotive du type «Mountain» à disposition d'essieux 241 à être livrée en Europe. En 1930, elle figure à l'exposition de Liège. En 1931, elle était renumérotée 241.001 et la Compagnie de l'Est prenait en écritures un lot de 40 locomotives de cette série numérotées 241.002 à 241.041.

Durant la deuxième guerre mondiale, les allemands utilisèrent sur leur territoire bon nombre de locomotives des pays occupés. Leur choix se porta essentiellement sur des machines à simple expansion, système fort apprécié



Le 231 E 22 de la SNCF, restaurée dans sa version d'origine : Compagnie du Nord (3-1192), telle qu'elle figure au Musée de Mulhouse.



La 41 001 de la Compagnie de l'Est, restaurée dans sa version SNCF (241 A 1) telle qu'elle figure au Musée de Mulhouse.

**Au dessus : la 07 1001 de la DR, ex-SNCF 231 E 18 encore munie de sa cheminée double.**

**En bas : la 08 1001 de la DR, ex-SNCF 241 A 4.**

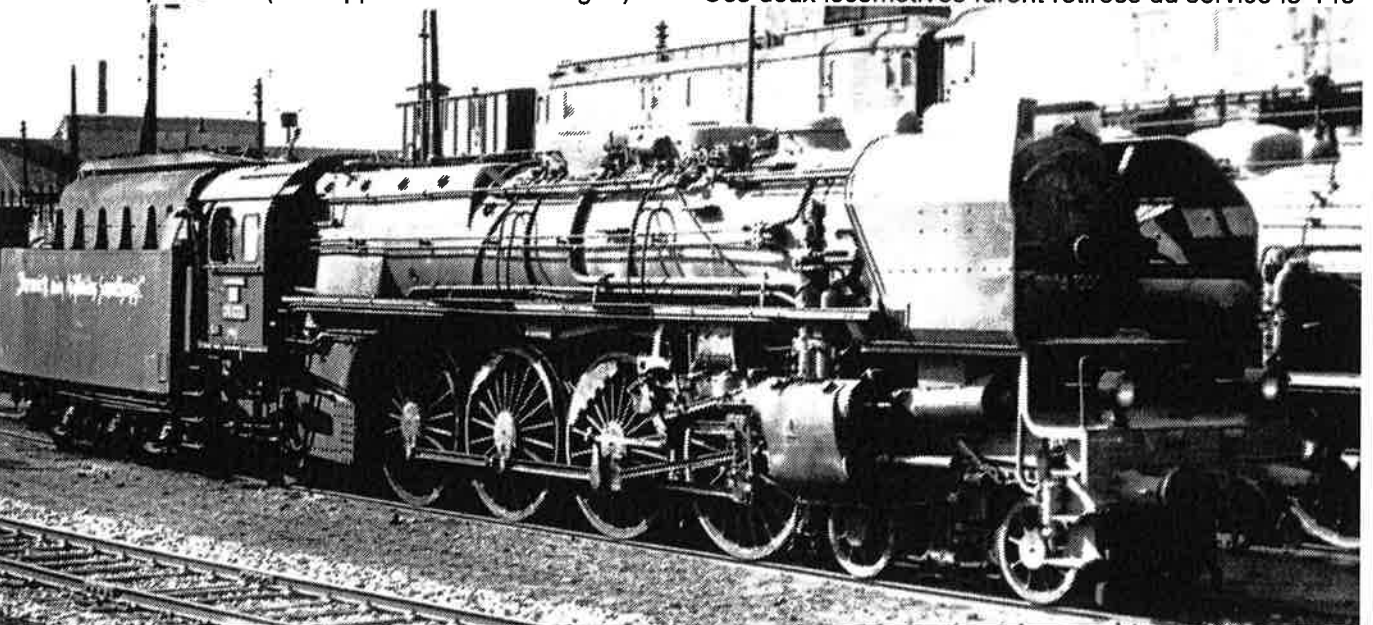
et répandu à la Deutsche Reichsbahn : engins robustes, faciles de conduite et demandant peu d'entretien.

Cependant, deux locomotives compound françaises pour trains rapides, la 231 E 18 de la région Nord et la 241 A 4 de la région Est échouèrent en Allemagne orientale et, suite à l'avance irrésistible des armées soviétiques fin 1944, début 1945, elles demeurèrent derrière le « Rideau de fer » et ne furent pas restituées à la SNCF.

Incorporées à la DR dans la série 07 sous le numéro 071001 pour la 231 E 18 et dans la série 08 sous le numéro 081001 pour la 241 A 4, elles restèrent dans leur état d'origine jusqu'en 1952. A partir de cette année, elles subirent des modifications consistant en l'application d'une cabine unifiée DR, le report de la conduite de gauche à droite, la suppression des réchauffeurs ACFI, la modification de la traverse de choc et l'application de la chauffe au charbon pulvérisé (très appréciée en Allemagne) et

un tender à bogie contenant 28m<sup>3</sup> d'eau et 25m<sup>3</sup> de charbon pulvérisé. Après avoir été mutées à Berlin-Ostbahnhof, elles se retrouvèrent à Dresde-Altstadt où elles assuraient le service des trains rapides entre cette ville et Berlin. Quant à la 231 E 18 (071001), elle se vit affublée d'écrans pare-fumées du style unifié DB-DR et sa cheminée type Kylschap fut remplacée par une cheminée allemande semblable à celle qui équipent les locomotives de la série BR58.

Ces deux locomotives furent retirées du service le 4 fé-



# Des type 81 de la SNCB en tête de trains de voyageurs ?

Ayant compulsé le nouvel ouvrage édité par Märklin-Trix, concernant les locomotives type 60, 62, 64 et 81 (**nous le recommandons à tous les amateurs de traction vapeur**), l'un de nos membres (André Neles) s'étonne de voir des locomotives type 81 en tête de trains de voyageurs alors que ce type de locomotives limité à 55 km/h était destiné à la remorque de trains de marchandises.

En examinant ce livre, nous y découvrons en effet :

- page 110 : la 81.355 en tête d'une rame composée de voitures du type GCI en gare d'Enghien, le 2 mai 1954.
- page 111 : la 81.307 en tête d'une rame composée de voitures du type GCI en gare de Libramont, le 25 juillet 1965.
- page 114 : la 81.047 en tête d'une rame composée de voitures ex-KPEV en gare de Gent-Sint-Pieters, le 3 mai 1954.

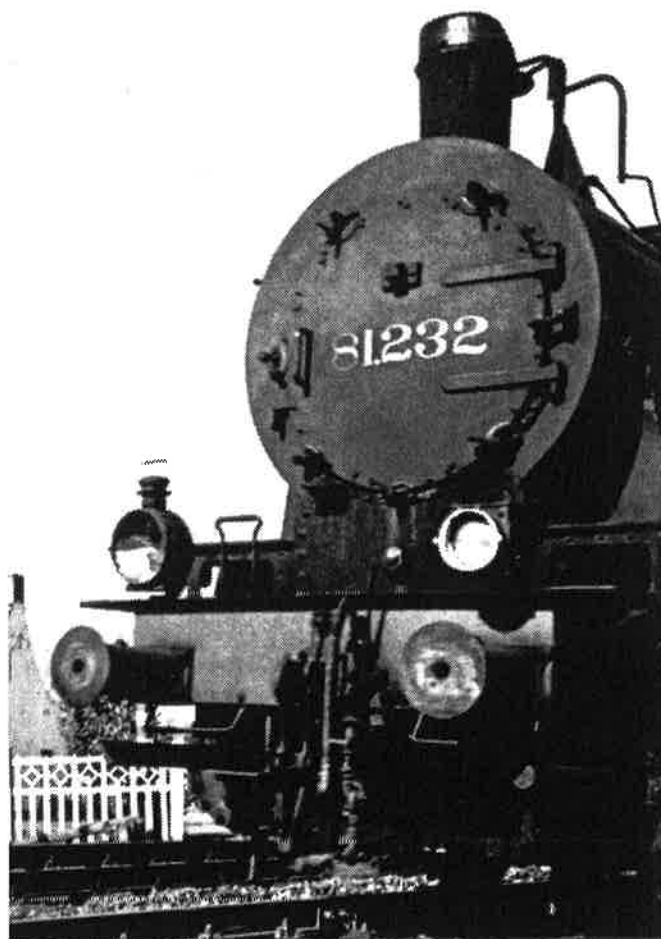
Nous pouvons y ajouter la 81.567 en tête d'une rame composée de voitures de type GCI en gare de Mariembourg, le 9 juillet 1959 (photo page suivante).

Mais, les type 81 pouvaient également être en tête de rames composées de voitures métalliques. La photo en page suivante nous montre la 81.175 en tête d'une rame composée de voitures type M1 en gare de Lobbes, le 9 juillet 1959.

## Pour les modélistes

Ces différentes photos vont donc vous permettre de mettre la Märklin 81.232 et/ou la Trix 81.173 en tête de vos rames composées de voitures ex-KPEV, (Märklin, Fleischmann, Roco), de voitures GCI (Jocadis) et de voitures M1 (consortium OVB).

Michel Herbiet.



**Modèle grandeur nature de la locomotive 81.232 reproduite par Märklin et désignée «modèle de l'année 2000» en catégorie matériel de traction.**

**A gauche : dans sa version d'avant-guerre (n°8332), en route vers l'Allemagne (photo K.J. Harder, Waremme 9 août 1942)**

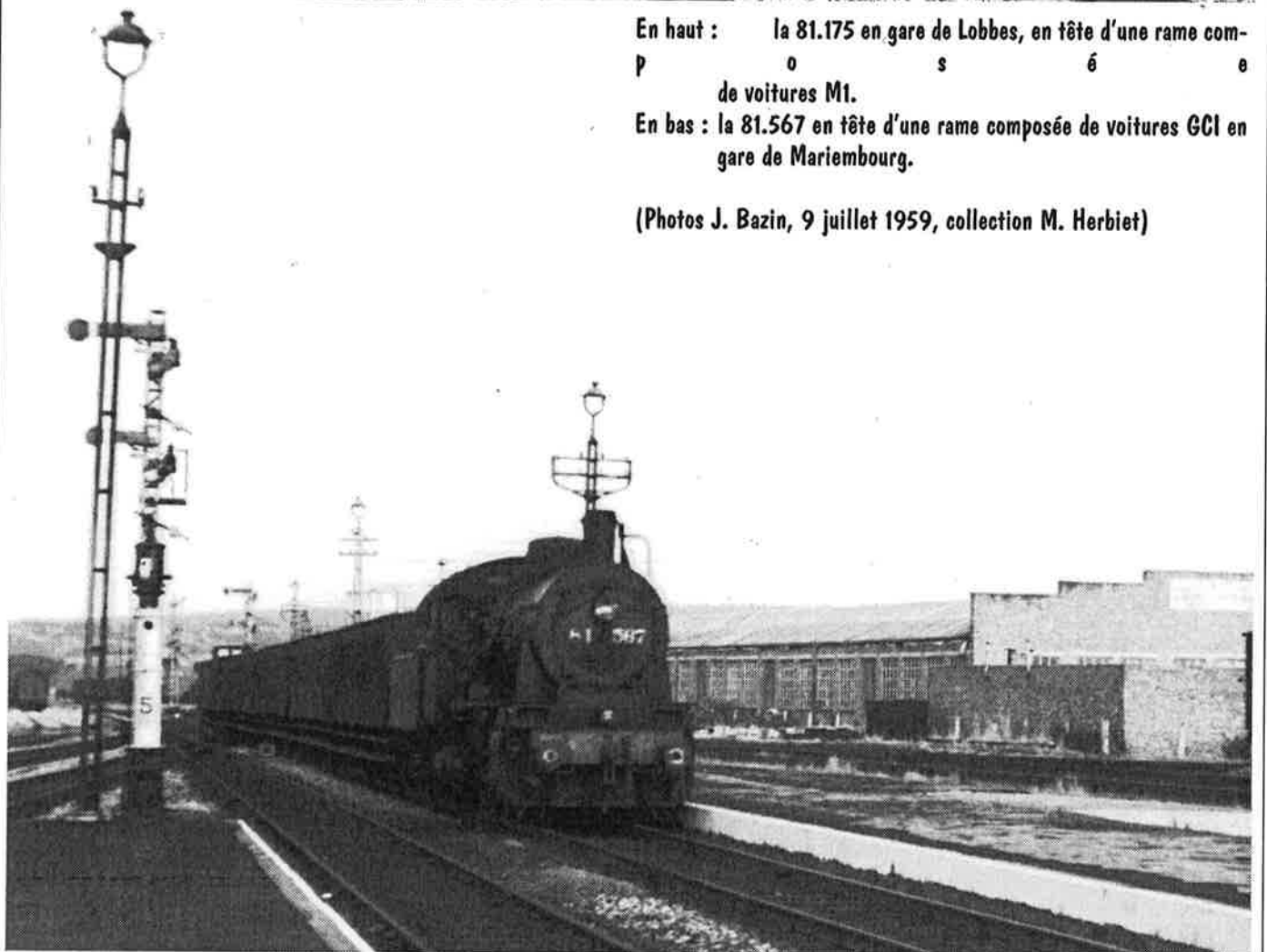
**A droite : dans sa version d'après-guerre (n°81.232), dans ses dernières années de service. (photo SNCB, collection M. Herbiet)**



En haut : la 81.175 en gare de Lobbes, en tête d'une rame composée de voitures M1.

En bas : la 81.567 en tête d'une rame composée de voitures GCI en gare de Mariembourg.

(Photos J. Bazin, 9 juillet 1959, collection M. Herbiet)



# 1895 : accident à la gare de Montparnasse

Voici ce que je viens de retrouver dans mes archives au sujet de l'accident de la gare de Montparnasse.

L'origine de l'accident est un problème de freinage dû à l'absence de vigilance du mécanicien et sans doute, suivant l'enquête, à un défaut du frein Westinghouse.

Pour information, la Compagnie de l'Ouest avait déjà, en 1877, adopté l'utilisation du frein continu à air comprimé système Westinghouse.

## Titre

L'incroyable accident du Paris - Granville. (Compagnie de l'Ouest).

NB : Les journaux titrent «Paris - Grandville», mais en réalité il faut lire «Grandville - Paris», un train au départ de Paris ne pouvait défoncer le cul de sac...

Après avoir défoncé la façade de la gare de Montparnasse, l'express 56, victime d'une défaillance du frein Westinghouse, s'écrase sur la place de Rennes.

Bilan : un mort et six blessés.

## Les faits

Le 22 octobre 1895, l'express Grandville - Paris (départ 8h45, arrivée 15h55), victime d'une défaillance inexplicable de frein à air Westinghouse, termine sa course place de Rennes, après avoir défoncé la façade de la gare.

Le train 56, remorqué par la machine 721 (une 120) et composé de trois fourgons, un wagon-poste et huit voitures, est arrivé à la gare de Montparnasse sur la voie 6, à 16h, soit avec un retard de cinq minutes.

Dès son entrée sous le hall, tous les agents, frappés par la vitesse anormale, se rendirent compte de l'accident qui allait se produire.

La machine renversa le heurtoir, monta sur le trottoir de tête, laboura profondément l'asphalte, parcouru ainsi 10 mètres, démolit le mur de façade, épais de 60 cm, et la baie vitrée, pénétra sur la terrasse, large de 3,5 m en projetant une foule de grosses pierres. Les tampons d'avant atteignirent le sol contre les rails du tramway de la gare de Montparnasse à la place de l'Etoile, à quelques mètres d'une voiture en stationnement, et y pénétrèrent de 50 cm. La machine prit une position oblique, inclinée de 45° environ sur l'horizontale, l'avant enfoncé dans le sol, l'arrière appuyé sur le mur de la gare. Le tender suivit la machine et prit une position verticale, restant en l'air, soutenu par la machine et appuyé contre le mur de la gare. Les deux premiers fourgons et le wagon-poste dépassèrent le heurtoir en subissant de sérieuses avaries. Les neuf derniers véhicules, huit voitures et le fourgon de queue restèrent sur les rails.

L'accident ne fait qu'une seule victime, une dame de 38 ans, atteinte mortellement par un bloc de pierre arraché à la façade, elle remplaçait momentanément son compagnon marchand de journaux, d'où actuellement on dit : seule une marchande de journaux fut victime de cet accident. En réalité, on releva six blessés, le chauffeur de la locomotive, deux agents de train (équivalent à nos gardes) deux voyageurs et un passant. Les blessures sont

en général limitées à des contusions. Toutefois, on signalera par la suite le décès d'un badaud, venu voir le spectacle et qui aurait été terrassé ... par l'émotion (on dirait actuellement d'un infarctus).

## Le relevage des engins.

Actuellement, un tel relevage serait assez facile avec les grues routières de plus de 100 tonnes, mais nous sommes en... 1895.

Les deux fourgons et le wagon-poste sont retirés dans l'après-midi du 24.

La locomotive est sortie de sa fâcheuse position le 25 à 15 h, le relevage s'effectuant au moyen d'échafaudages constitués de traverses en bois et, déposée sur un truck tiré par 25 chevaux Elle est conduite dans la nuit du 26 au 27 à travers la ville vers un atelier situé quai de Grenelle.

Le tender est relevé dans la matinée du 27, tiré dans la gare par une locomotive, les deux fourgons et le wagon-poste ayant été retirés dans l'après-midi du 24.

## L'enquête.

Cet accident fait l'objet d'une enquête judiciaire par le service du contrôle et du service des Mines avec de nombreux essais de fonctionnement du frein Westinghouse (N.A. : le frein Westinghouse est à ses débuts. En France, il est en service sur tous les trains de voyageurs que depuis 1888). L'enquête, trop longue à expliquer, conclut à un défaut du frein Westinghouse et le non-respect d'une note de service datant de 1891, interdisant l'usage du frein Westinghouse lors de l'arrivée en gare de Montparnasse et que la gare doit être abordée à une vitesse suffisamment ralentie pour terminer l'arrêt au moyen du frein ordinaire (frein de la locomotive et du tender).

En conséquence, le mécanicien et le garde du fourgon de tête sont inculpés "de blessures et d'homicide par imprudence" et jugés le 24 février 1896. (N.A. : la justice était rapide en 1895 par rapport à l'an 2000 malgré nos ordinateurs). Ils seront condamnés "d'avoir, par maladresse, inattention, imprudence et inobservation des règlements, commis involontairement un homicide (la marchande de journaux) et occasionné involontairement des blessures.

Le verdict sera rendu le 30 mars 1895 qui condamne le mécanicien à deux mois de prison avec sursis et 50 francs d'amende; le garde à 25 francs avec sursis. La Compagnie de l'Ouest est reconnue civilement responsable, elle prendra à sa charge les funérailles de la personne tuée et assurera l'avenir des deux enfants de la défunte.

N.A. : pour donner une échelle de grandeur au sujet de la valeur de l'amende, le traitement du mécanicien était à l'époque de 2.400 francs par an plus 1.800 francs de primes et frais de déplacement. Quant au garde, son traitement était de 1.700 francs par an plus 30 francs par mois de frais de déplacement.

A noter, que lorsque j'étais chauffeur en 1954 à Mons, lors de l'entrée en gare de Bruxelles-Midi (la jonction



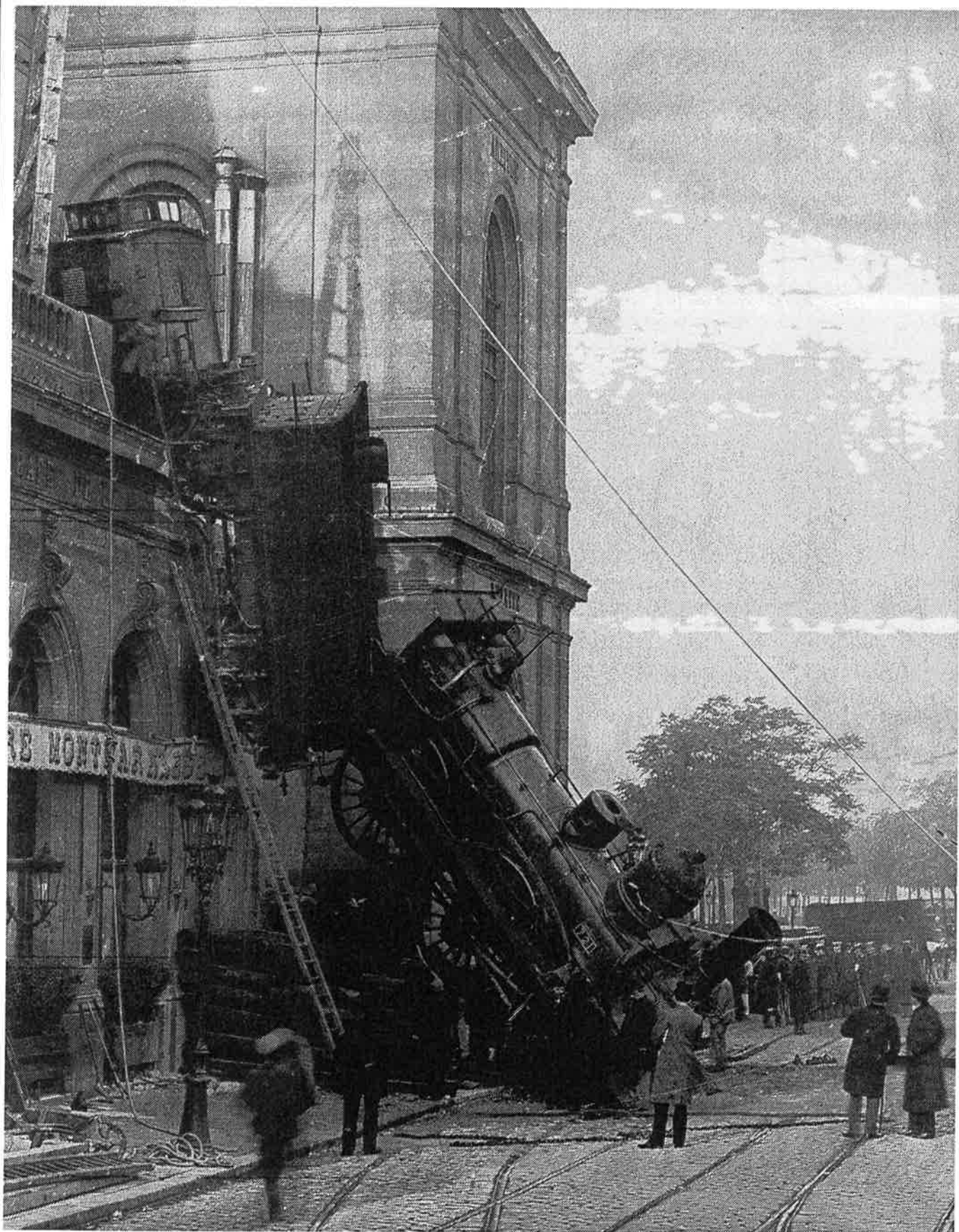
n'étant pas encore en service), la réception des trains s'effectuait sur des voies en cul-de-sac, le chauffeur devait se tenir au frein à main du tender et collaborer au serrage des freins.

En France, lorsque nous allions avec les TEE et les trains internationaux à Paris-Nord (voies en cul-de-sac), l'arri-

vée à quai s'effectuait à vitesse réduite et l'arrêt effectué au moyen du frein direct de la locomotive, le frein automatique étant considéré comme frein de secours.

Voilà le compte rendu de cet accident et ses conséquences.

Jean Dubuffet.



# Les chemins de fer de Mallorca

## Bref aperçu historique

D'origine britannique, la MAJORCA RAILWAY COMPANY, créée en 1868, obtint en 1872 la première concession de la ligne principale PALMA - ARTA. Cette ligne fut ouverte le 24 février 1875 jusqu'à INCA, après fusion de cette première compagnie avec la MAJORCA CENTRAL AND SOUTH EASTERN RAILWAYS COMPANY, formant ainsi la COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DE MALLORCA.

La voie ferrée atteint MANACOR le 19 avril 1879 et ARTA seulement le 15 février 1931.

L'antenne vers LA PUEBLA fut ouverte le 24 octobre 1878.

Celle de FELANITX (43 km) vit le premier train circuler le 7 octobre 1897.

Au sud de l'île, la ligne vers SANTANY (62 km) fut ouverte en intégralité le 21 juillet 1917.

Il a aussi existé, via un tunnel, un court embranchement de 2 km jusqu'au port de PALMA, ouvert en 1931 et fermé en 1965.

L'extension maximale du réseau fut donc atteinte en 1931 avec 216 km.

La COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DE BIALLORCA a été reprise par l'état dès 1951 et son exploitation a été confiée aux FEVE le 24 septembre 1965. Ensuite a commencé le déclin du réseau : PALMA - SANTANY a été fermée le 04 mars 1965, la ligne de FELANITX le 31 décembre 1967 et INCA - ARTA le 20 juin 1977.

Etabli à l'origine à l'écartement de 3 pieds (914 mm), le réseau voyait d'abord circuler des locomotives vapeur de types 220T, 230T puis 231T d'origines diverses : anglaise, allemande (KRUPP) puis espagnole; ensuite des auto-rails, d'abord pétroléo-mécaniques (1930) puis diesel à moteur MAN (1956). Depuis le 31 mars 1981, le réseau a subi une profonde modification : en effet, l'écartement de 914 mm a été progressivement abandonné et la ligne PALMA - INCA convertie à la voie métrique qui est un standard en Espagne et permet des échanges avec du matériel provenant du continent. Le tronçon INCA - MANACOR et l'embranchement vers LA PUEBLA devraient être transformés à une date ultérieure.

Une nouvelle compagnie exploitante a également été créée, associant à parts égales les FEVE et le gouvernement des Iles Baléares, prenant le nom de SFM : SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA.

Le trafic marchandises a totalement disparu et, depuis 1994, l'exploitation reste limitée au parcours PALMA - INCA (28,6 km) par trois rames ATEINSA doubles.

Pour mémoire, il faut signaler que la ville de PALMA a possédé un réseau de tramways ouvert en 1889, également à l'écartement de 3 pieds, d'abord à traction par mules, ensuite par des locos vapeur de type 020T carrossées. L'électrification par la firme allemande SIEMENS commence en 1914. Un vaste réseau se construit alors et atteint près de 50 km avec 10 lignes ou services en

1935. L'exploitation est assurée par 50 motrices identiques, à quelques détails près, au matériel toujours en circulation à SOLLER. Le réseau évolue peu jusqu'en 1950 et, après un essai de modernisation, est progressivement démantelé. Les lignes disparaissent entre 1958 et 1961. Il n'en existe plus aucune trace actuellement. La compagnie est remplacée en 1972 par une coopérative ouvrière, la SALMA. Elle exploite 23 lignes d'autobus en 1976.

Mais le principal attrait ferroviaire de l'île de MAJORQUE réside dans un autre réseau : EL FERROCARRILES DE SOLLER, que nous allons découvrir maintenant.

## Les chemins de fer PALMA - PUERTO DE SOLLER

### Le chemin de fer PALMA - SOLLER

Egalement d'origine britannique, ce réseau possède aussi l'écartement de 3 pieds, soit 914 mm.

La société des FERROCARRILES DE SOLLER (FS) a été fondée en 1905.

Cette fois, il ne s'agissait plus de desservir les riches plaines agricoles du Nord-Est de l'île mais de traverser la chaîne de montagne culminant à 1.445 m au Puig Mayor («Montagne Principale» en catalan).

L'inauguration des 27 km de la ligne eut lieu le 16 avril 1912.

La traction fut d'abord assurée par des locos vapeur (une 020 T dénommée «Maria Luisa» et 4 machines 230 T livrées entre 1911 et 1913).

L'électrification a été réalisée en 1929 avec l'arrivée de 4 automotrices SIEMENS, de 480 ch, à bogies et caisse en teck, toujours en service actuellement. Elles ont été entièrement reconstruites en 1994. Elles sont alimentées en courant continu 1.200 V. Les rames sont en général composées d'une automotrice et de 5 voitures à bogies.

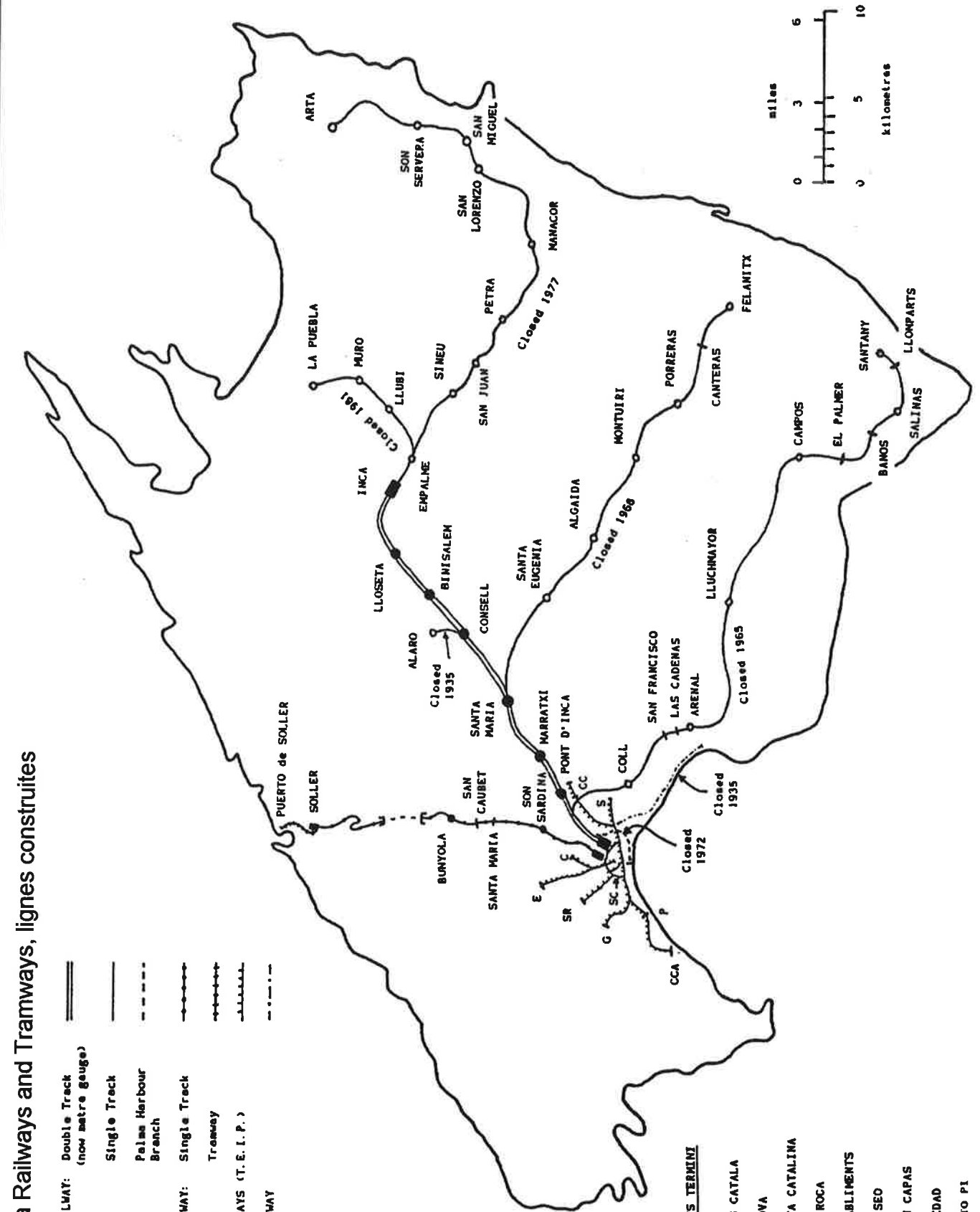


Majorca Railways and Tramways, lignes construites

- MAJORCA RAILWAY: Double Track (now metre gauge)
- Single Track
- Palma Harbour Branch
- SOLLER RAILWAY: Single Track
- Tramway
- PALMA TRAMWAYS (T.E.I.P.)
- ARENAL TRAMWAY

PALMA TRAMWAYS TERMINI

- CCA C'AS CATALA
- O GENOVA
- SC SANTA CATALINA
- SR SON ROCA
- E ESTABLIMENTS
- C COLISEO
- CC C'AN CAPAS
- S SOLEDAD
- P PUERTO PI





Palma de Mallorca, mai 1953.  
Une locomotive à vapeur devant un fourgon et une voiture voyageurs. A l'arrière-plan : une remorque de tram  
(photo Jeremy Wiseman)

Ainsi modernisé, le réseau connut une existence sans histoire de longues années durant, jusqu'à ce qu'apparaisse un déficit d'exploitation en 1971 qui suscita des idées de suppression et des convoitises sur son tunnel du fait que certains envisagèrent de le convertir au trafic routier, projet heureusement abandonné aujourd'hui.

La gare de départ est située au début d'une petite rue perpendiculaire à la Place d'Espagne en plein centre de PALMA.

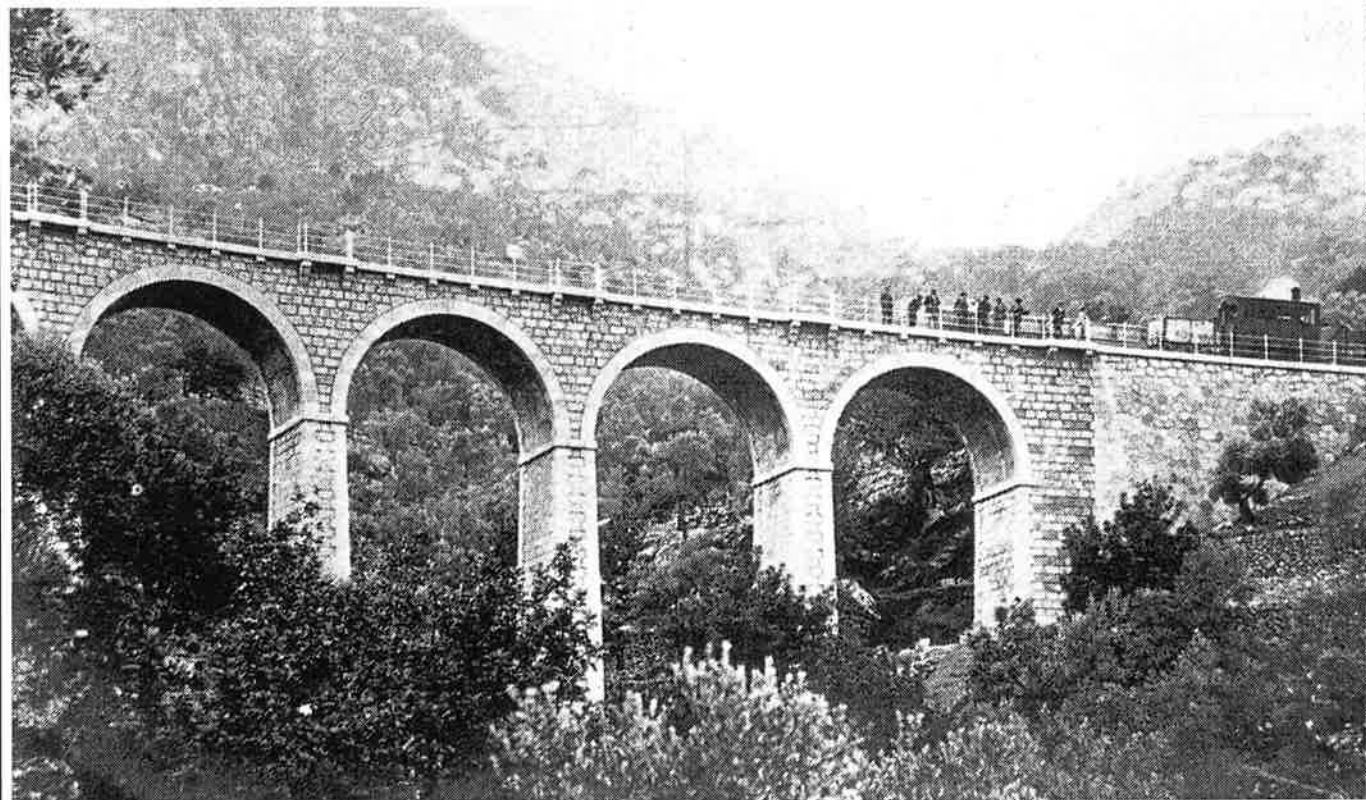
Les installations de la gare sont très réduites : elles comprennent 2 voies dont une à quai, un petit entrepôt qui servait pour les marchandises et une remise pour 2 automobiles.

Aussitôt sorti de la gare, le convoi emprunte pendant 1 km la partie centrale d'une avenue à double sens de circulation puis se dirige vers le Nord, en site propre jusqu'au terminus de SOLLER.

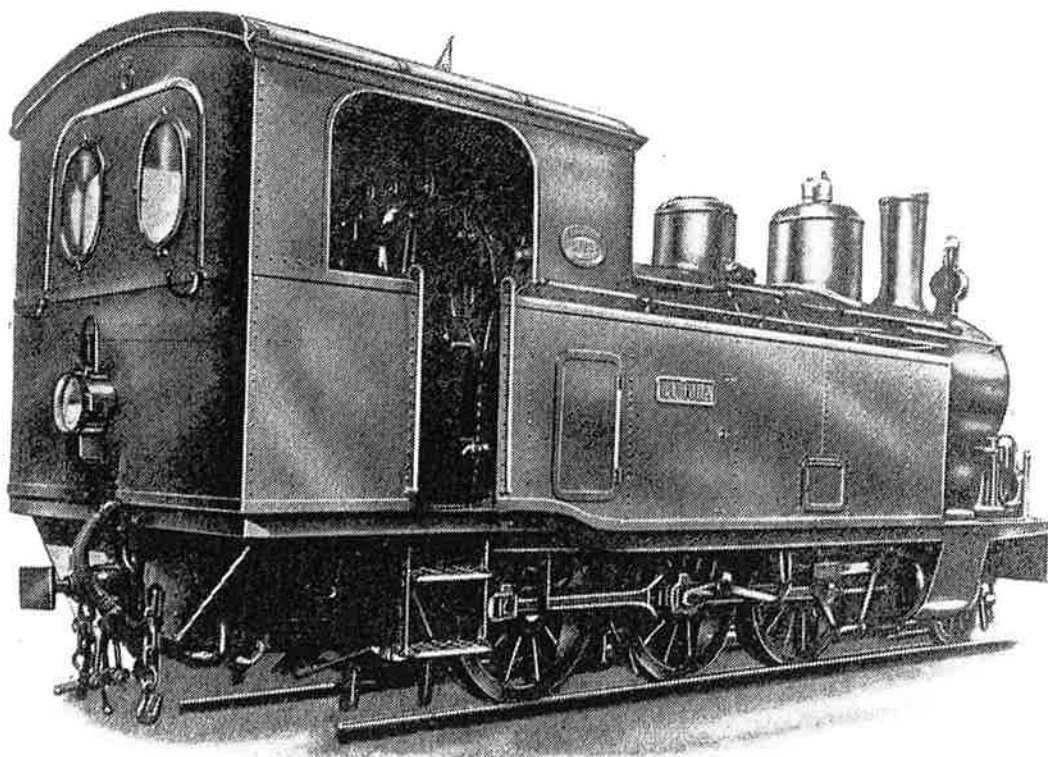
La ligne très bien entretenue, en légère rampe, rectiligne pendant 12 km, traverse une agréable et vaste plaine caractérisée par une multitude d'oliviers et d'amandiers.

Avant d'atteindre la seconde gare BUNYOLA, située à 190 m d'altitude et à 14 km du départ, la ligne prend un caractère montagneux. Les rampes atteignent 19 0/00.

La ligne, toujours en rampe, après avoir traversé 2 courts tunnels, atteint, après 17 km de parcours et s'être élevée de 236 m d'altitude, l'entrée du tunnel MAYOR. Ce tun-



Le viaduc dans les montagnes «Monreals». Sur la droite la «Maria Luisa» en tête du train d'essai de résistance de l'ouvrage, pousse un wagon. L'ingénieur Grau et les techniciens de Monsieur Bobio admirent le point de vue depuis le garde-corps.



Locomotive n°3, «Bunola», des FS construite par «Maquinista Terrestre y Maritima de Barcelona» inspirée par le modèle «Brünig» de la firme suisse S.L.M. (photo\* collection Miquel Palou)

nel, long de 2.886 m, traverse la chaîne montagneuse et permet de passer sur son versant Nord-Ouest.

Après le long tunnel, commence la descente sur SOLLER, très accidentée, avec 12 tunnels, 5 ponts et le viaduc de MONREALS situé peu avant le km 20. Le train marque un arrêt photo à une gare belvédère qui domine la ville de SOLLER et permet aux voyageurs d'admirer cette cité de 12.000 habitants située au fond d'une vallée verdoyante et entourée d'un paysage montagneux. Deux demi-boucles en forme de S, en descente continue de 23 mm par mètre, permettent d'atteindre le terminus de SOLLER après 27 km de ligne.

La gare de SOLLER est installée sur une terrasse ombragée à 45 m d'altitude, qui domine la ville et sa cathédrale.

SOLLER n'est pas une ville côtière mais est raccordée à son port par une ligne de tramways.

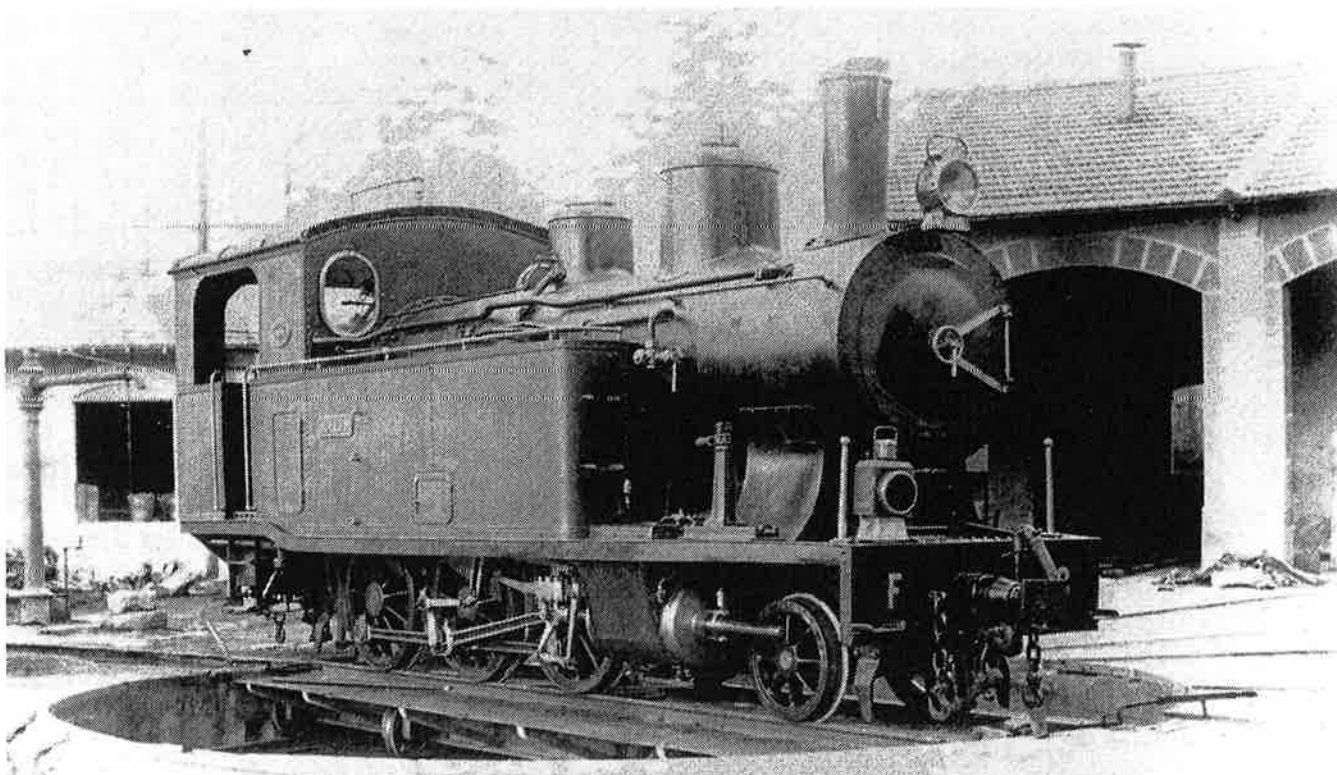
Charles Haccourt.

*Les documents indiqués par \* sont repris dans l'ouvrage «Prodigioso Tren de Soller» de Manuel Maristany et Josep Miquel, éditions «Reverva anticipada».*



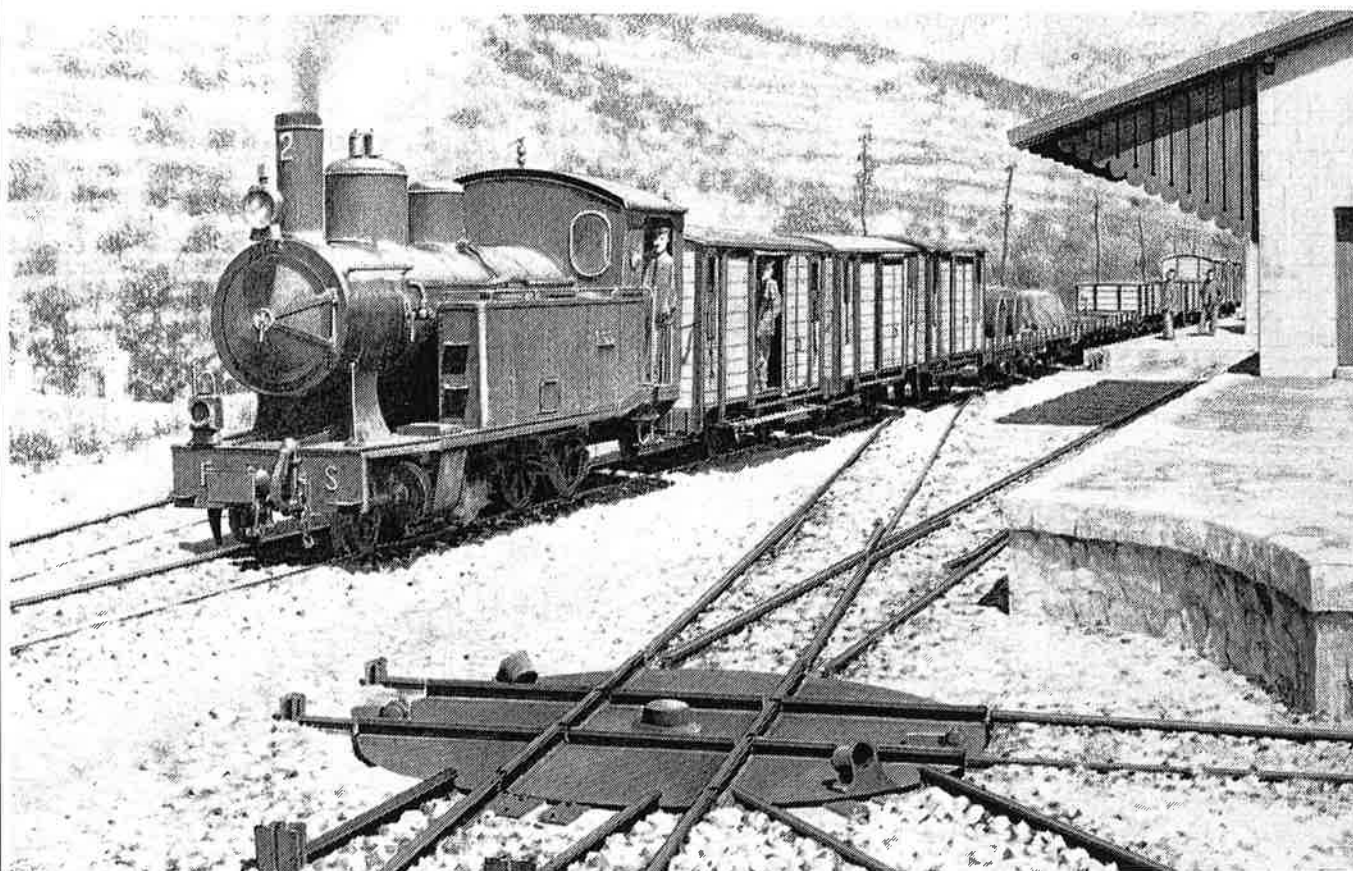
La ligne est inaugurée le 16 avril 1912.

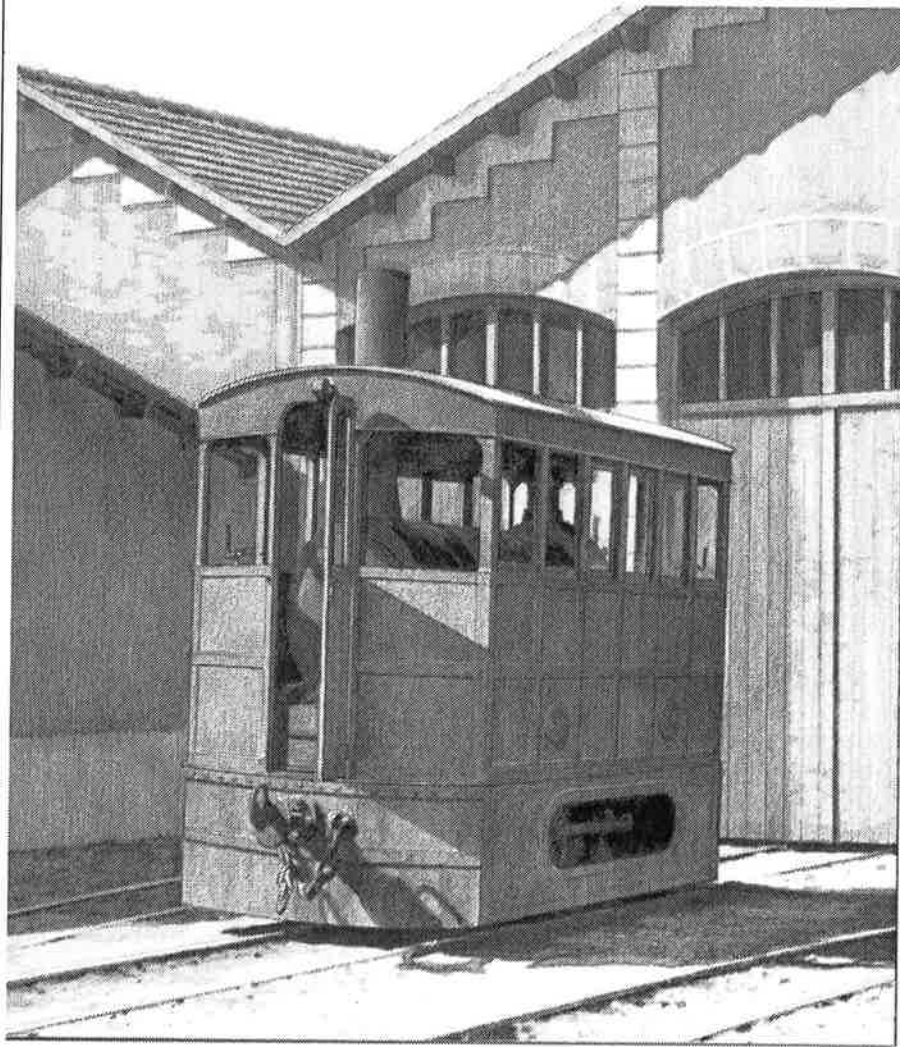
La locomotive à vapeur des FS emmène un convoi de 4 voitures voyageurs précédées d'un fourgon à bagages. Dans le fond de la photo le «Puig Mayor» (photo\* Ferrocarril de Soller).



Sur la plaque tournante : la locomotive n°1 «Soller» des FS dans sa splendeur originelle.  
A droite : la remise à locomotives. A l'arrière-plan : la grue hydraulique.  
(photo\* collection Joan Frontera).

Reconstitution graphique de la gare de Bunyola.  
La locomotive n°2 «Palma» en tête d'un convoi de marchandises vers la capitale insulaire. (dessin\* Joseph Vicents Coves)





Devant l'atelier, la 020 T «Maria Luisa» de Luis Bobio aux caractéristiques similaires aux locomotives construites par Falcon Engine & Car Works Ltd. de Loughboroug pour plusieurs petites lignes espagnoles dont le train à vapeur de Las Palmas al Puerto de la Luz. (Reconstitution\* de Josep Vicents Coves).

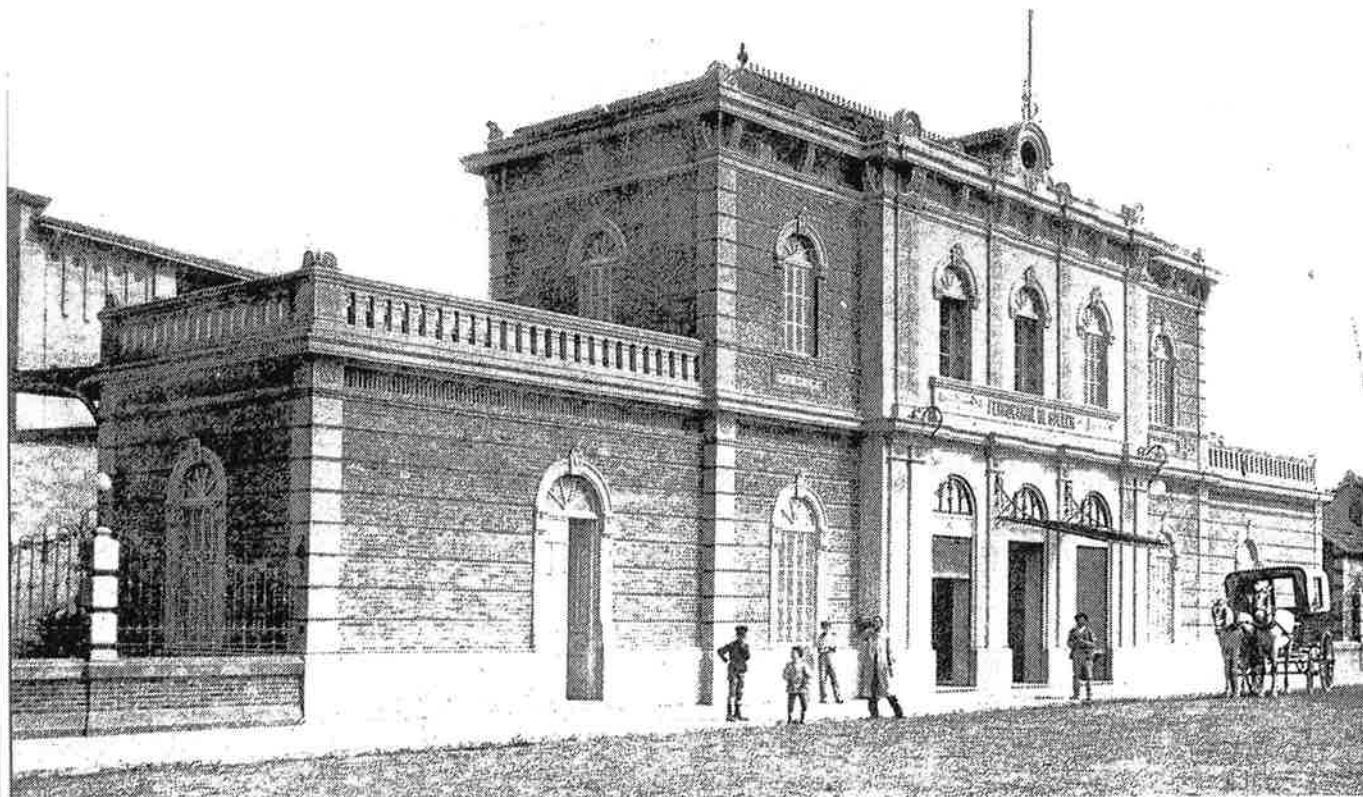


La ligne a été électrifiée en 1929.

Le viaduc de la page précédente au passage du convoi tracté par une motrice électrique Siemens.

La motrice est suivie d'un fourgon et de voitures voyageurs.

(carte postale PM-375 de Repreco C.B., Palma de Mallorca)

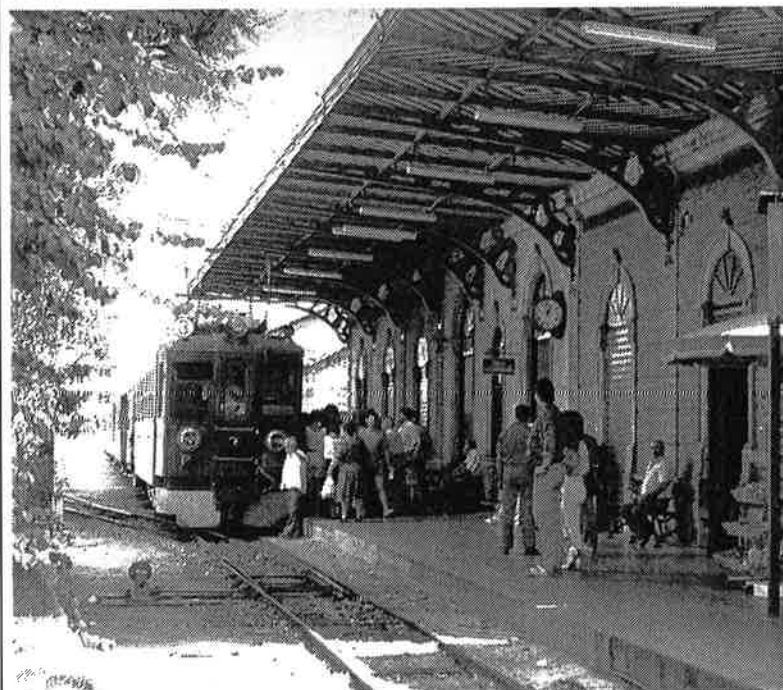
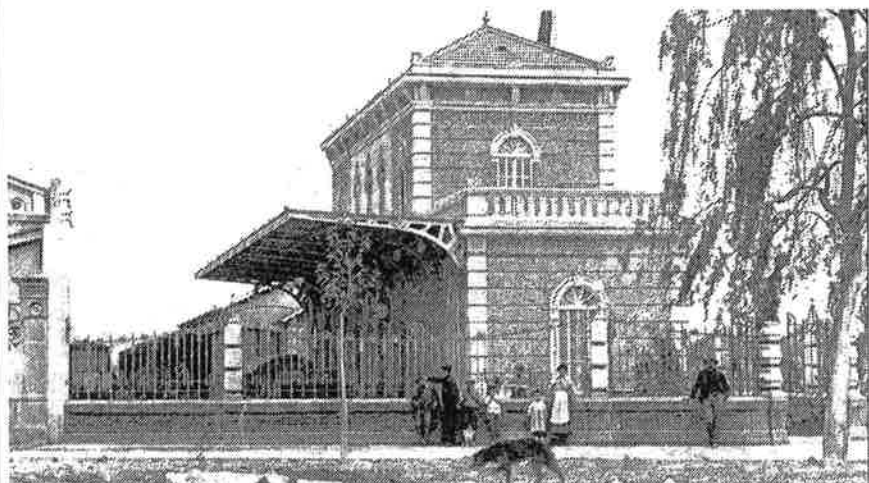


Ci-dessus : façade principale de la gare des «Ferrocarril de Soller» à Palma de Mallorca, édifée entre classicisme et modernité.

L'attelage et les vêtements des passants témoignent d'une prise de vue de début du 20ème siècle.

Ci-contre : façade latérale gauche et vue de l'avent sur le quai.

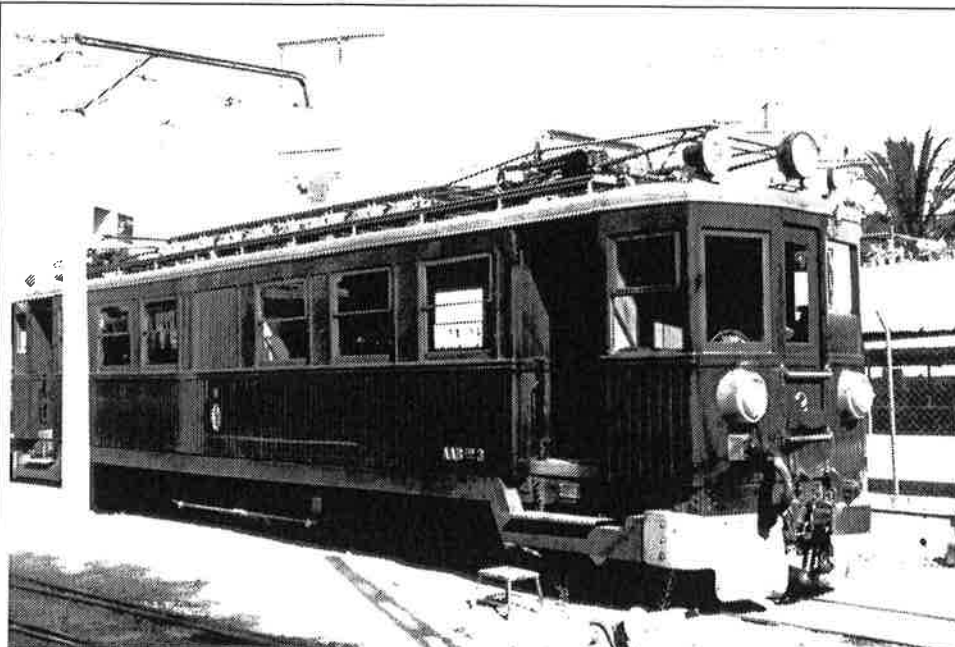
(photos\* collection Josep Miquel).



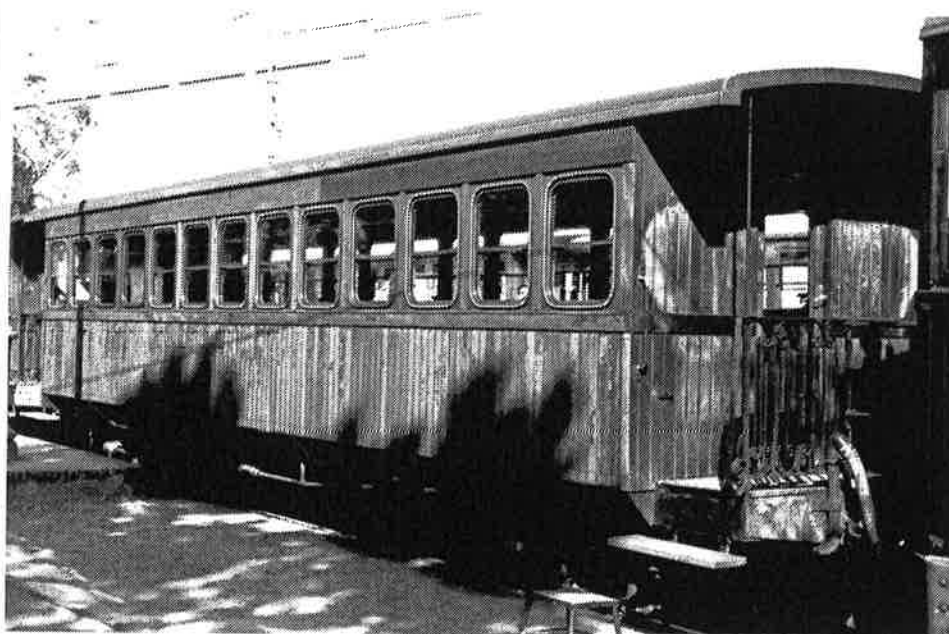
La motrice n°3 emmène son convoi de voyageurs en gare de Palma de Mallorca. Rien n'a changé sauf des tubes fluorescents supplémentaires au plafond, modernité oblige.

(photo Aranella, carte postale «Escudo de Oro Baleares»).



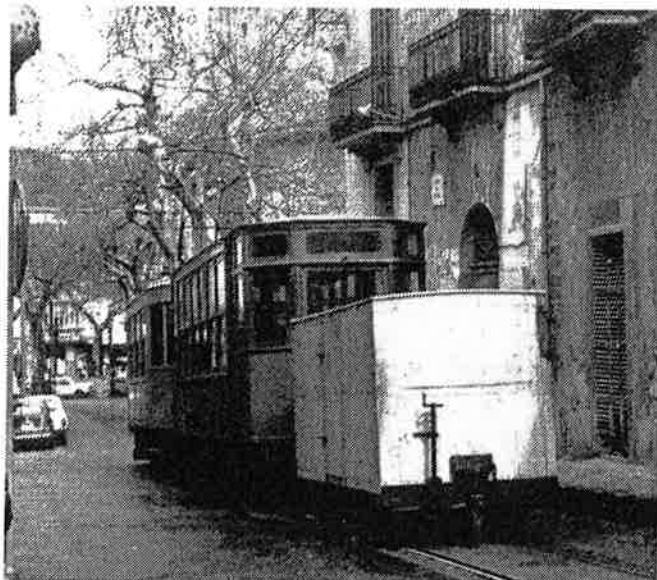


**Ci-contre en haut :**  
 construite par Siemens, l'automotrice électrique n°3, comme ses 3 sœurs a été impeccablement reconstruite en 1994. Les planches en bois extérieures en teck sont traitées.



**Ci-contre en bas :**  
 une des rares remorques qui nécessite quelques travaux d'entretien et de protection des parois extérieures en bois. Le matériel est dans un état impeccable.

(photos Charles Haccourt, juillet 2000).



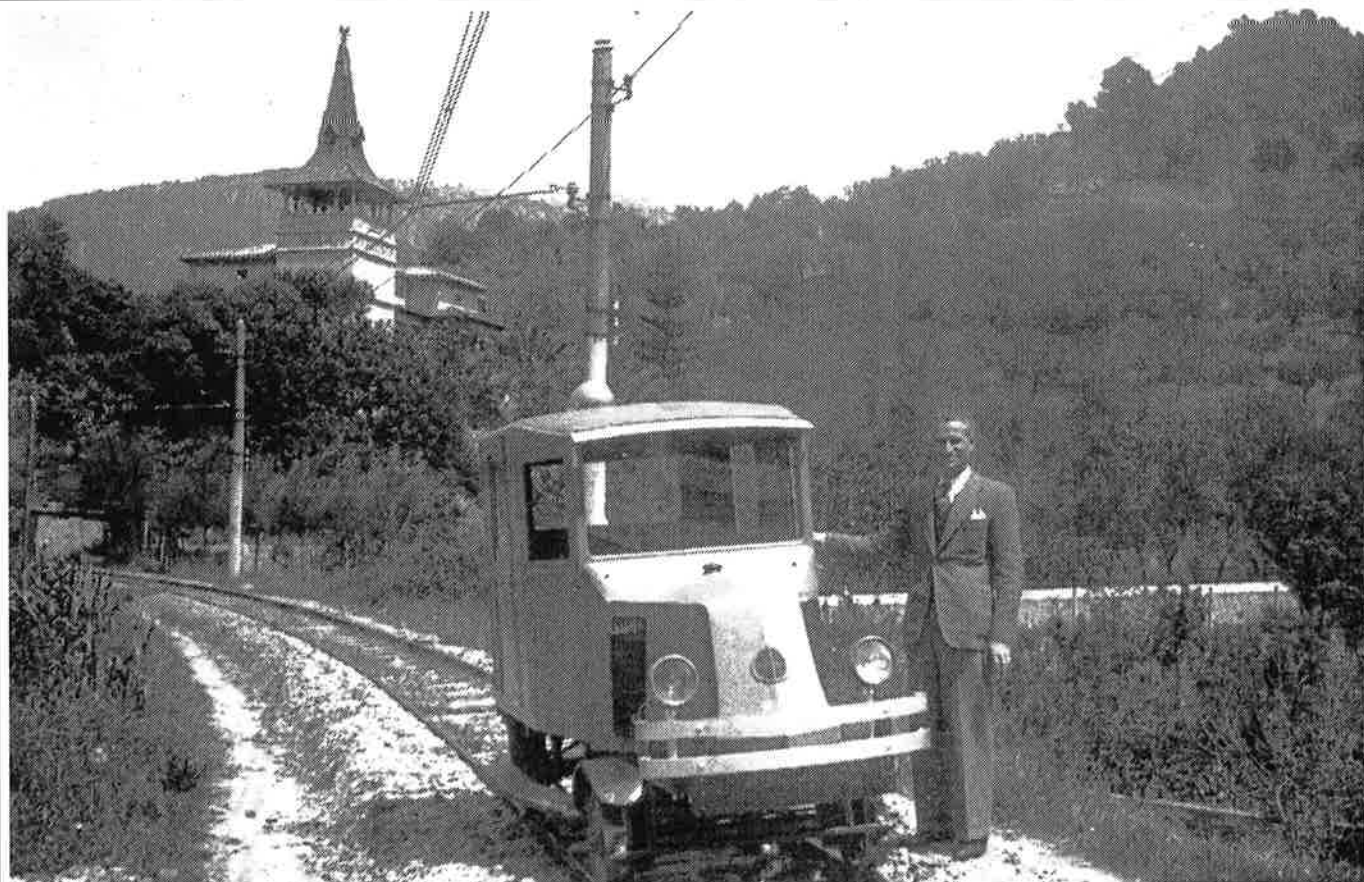
La guerre civile espagnole eu une influence sur le trafic des chemins de fer de Mallorca.

Le manque de carburant pour alimenter la centrale électrique réduisit jusqu'à suppression les 12 circulations quotidiennes sur la ligne de Palma à Puerto de Soller.

Pour pallier au manque de courant, l'alimentation fut réalisée par des batteries «Tudor» qui étaient rechargées aux heures de production d'électricité.

Des relations nocturnes permettaient la circulation du personnel et du matériel entre l'ancien terminal de la Compagnie de Navigation de Soller et l'arsenal de la base navale.

La réalisation d'un wagon fermé permet le ravitaillement en poissons de la localité. La photo montre le wagon à la remorque de ce tram. (photo Josep Miquel, avril 1983).



En haut : «es Cotxet» ou «el cochecito» : une draine des plus originales réalisée par Don Climent Hernandez (à côté de son oeuvre) au départ d'une Renault MT type torpédo pour pouvoir circuler sur les FS pendant la pénurie due à la guerre civile espagnole de la fin des années 30 et les hostilités de 40-45.

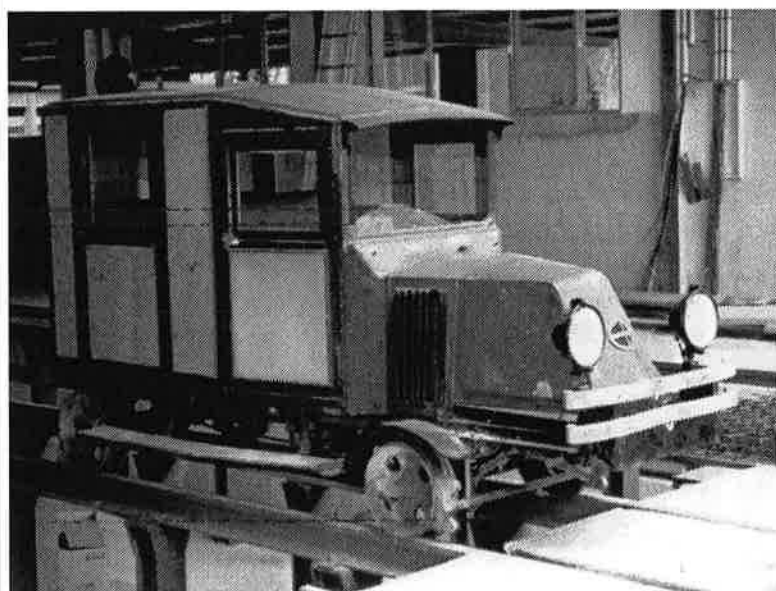
Elle est équipée de roues métalliques à l'écartement 914mm et de freins à sabots. La boîte de vitesses est munie d'un inverseur permettant la marche avant ou arrière avec les mêmes rapports. Ses performances : 6CV, 65 km/h, 4,1 litres aux 100. (Livraison de 20 litres par mois pendant les restrictions de guerre).

Depuis, le véhicule est employé comme draine pour les réparations aux caténaires avec le wagon spécial (photo de droite). Sur la droite de la photo : la fameuse draine «es Cotxet'» qui a acheminé le wagon à échafaudage en bois.

Solution nettement moins chère que l'achat d'un camion-élévateur ! C'est le personnel qui monte à l'échelle, le plateau en bois reste fixe.

(photos\* Climent Hernandez)

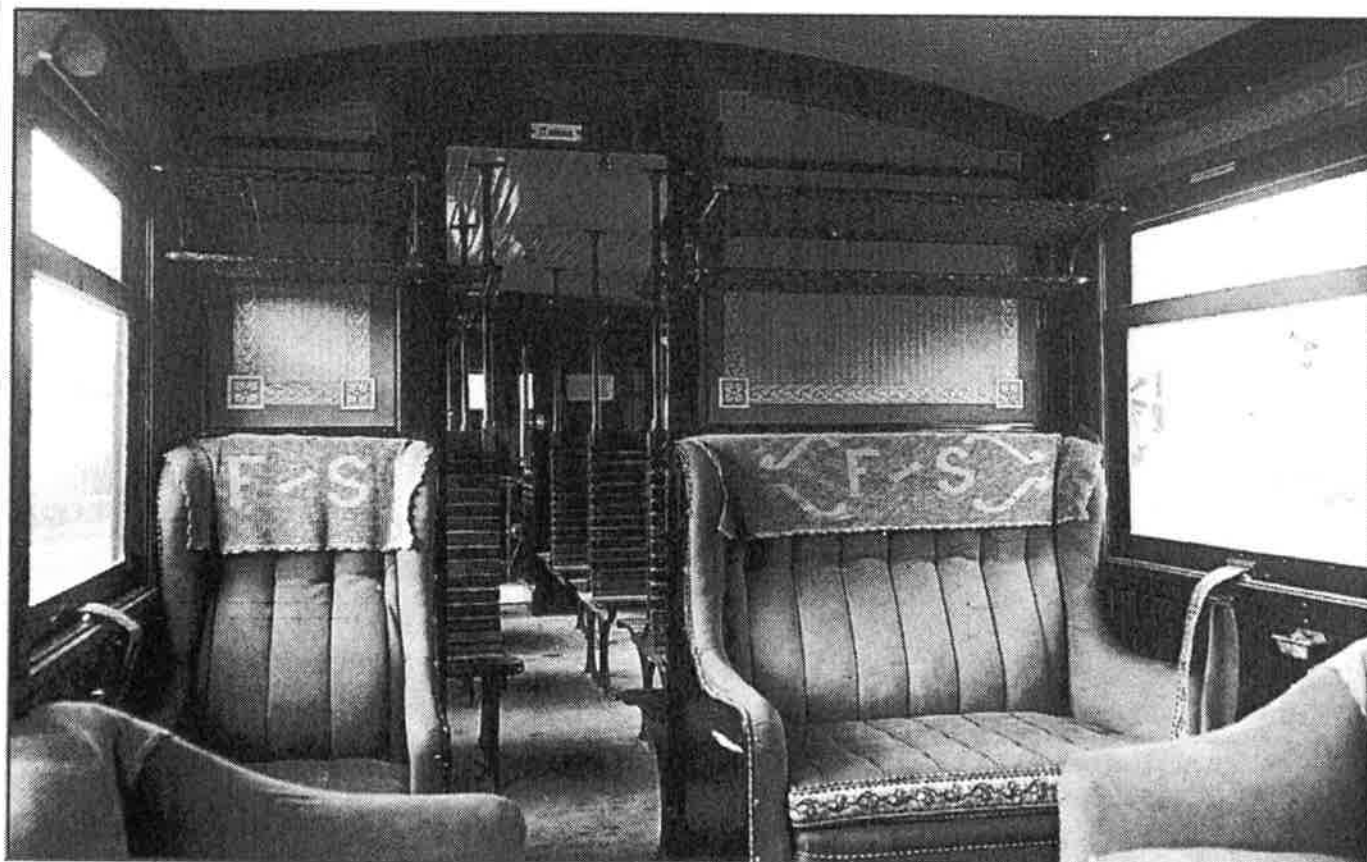
Ci-dessous : la draine dans la remise (photo Charles Haccourt, juillet 2000).





Intérieur d'une automotrice de 1929 : vue de la partie 1ère classe, les apuis-tête sont recouverts d'un tissu amovible au monogramme brodé des FS.

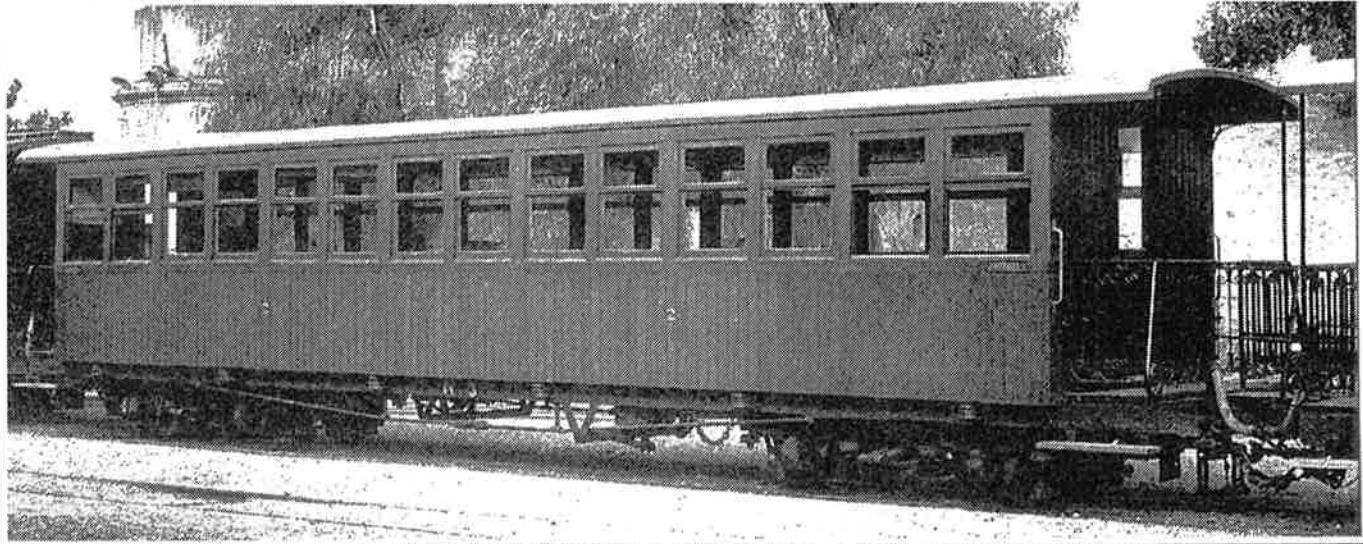
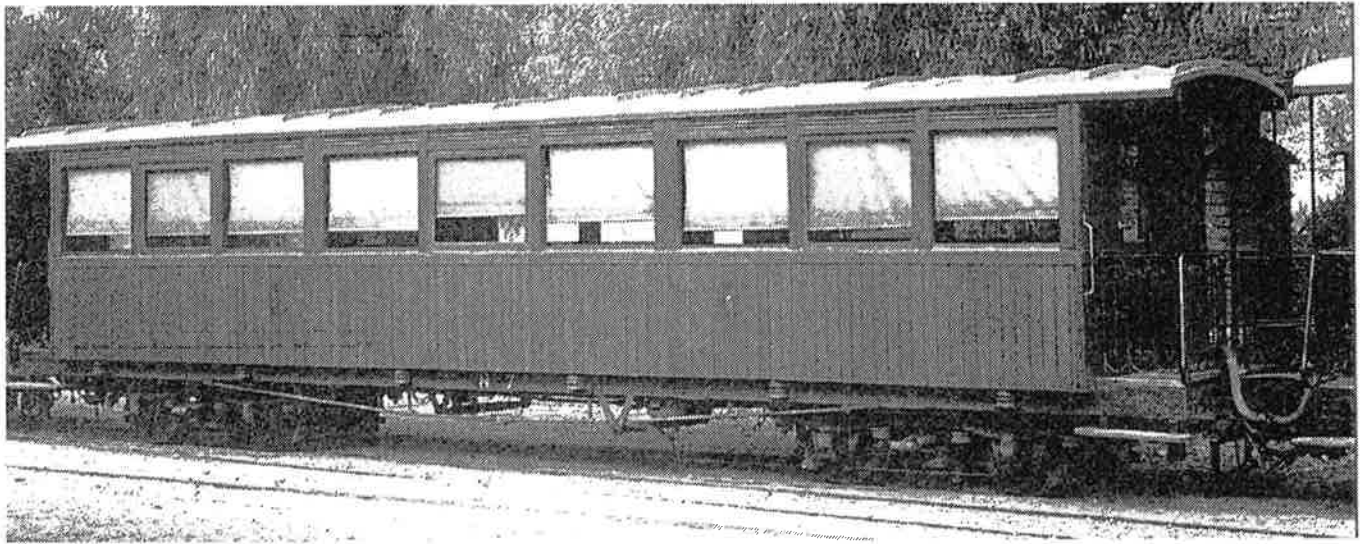
Ci-dessous : par la porte de séparation, nous apercevons les banquettes en bois de la 2ème classe : la classe «dure».  
(photos\* collection Tomeu Rosello).



Page suivante, en haut : vue d'une voiture de 1ère classe photographiée à Palama, construite par «Carde y Escoriaza» en 1912.

Page suivante, au centre : vue d'une voiture de deuxième classe, dite «classe dure» car les sièges sont en bois. (photos\* Joseph Miquel)

Page suivante, en bas : intérieur de la voiture de deuxième classe, très spartiate ! (photo\* collection Tomeu Rosello).



# Les chemins de fer touristiques en France

Dans cet article, nous allons vous présenter, région par région, l'ensemble des chemins de fer à vocation touristique, funiculaires, vélos-rails, musées, trains dans les parcs d'attractions. Ce répertoire est paru dans la revue CFRU n°272 - 1999-2 sous le titre «Le guide de l'amateur 1999».

Dans un but, non pas de plagier le travail de confrères mais de donner la diffusion la plus large possible à cette information, la rédaction de Ferro Flash Namur se permet de reproduire en plusieurs épisodes l'ensemble de l'information contenue dans cet article. Nous vous en souhaitons bonne lecture et espérons que vous trouverez de merveilleux buts de voyages alliant le tourisme et le chemin de fer !

## Les abréviations

Afin de permettre à nos lecteurs de s'y retrouver dans les abréviations contenues dans les différents tableaux, nous avons créé un récapitulatif de celles-ci dans le tableau ci-contre.

Voie, caractéristiques de la ligne	
<b>N</b>	Voie normale
<b>m</b>	Voie métrique
<b>c</b>	Voie équipée de crémaillère
<b>e</b>	Voie électrifiée
<b>VO,60</b>	Autre écartement, valeur
<b>f</b>	Funiculaire
<b>pn</b>	Roulement sur pneus
Nature	
<b>V</b>	Service public voyageurs.
<b>TS</b>	Trains spéciaux vapeur, autorails ou électriques sur lignes SNCF.
<b>T</b>	Train touristique sur ligne ouverte au trafic voyageurs.
<b>F</b>	Train touristique sur ligne SNCF encore exploitée en trafic fret.
<b>E</b>	Train touristique sur ligne SNCF non exploitée.
<b>D</b>	Train touristique sur ligne ex-SNCF déclassée.
<b>S</b>	Train touristique sur ancien chemin de fer secondaire.
<b>I</b>	Train touristique sur ancien chemin de fer industriel.
<b>R</b>	Train touristique sur ligne reconstruite.
<b>C</b>	Train touristique sur ligne construite de toutes pièces.
<b>L</b>	Vélo-rail.
<b>A</b>	Chemin de fer d'attraction ou sur domaine privé.
<b>M</b>	Musée présentant un intérêt ferroviaire.
<b>P</b>	Chemin de fer privé non accessible au public.

## Ordre d'apparition des régions :

- FFN 106 .. Bretagne
- FFN 106 .. Haute-Normandie, Basse-Normandie
- FFN 106 .. Centre, Poitou-Charente
- FFN 106 .. Pays de Loire
- FFN 107 .. Rhône - Alpes
- FFN 107 .. Rhône - Alpes, Provence - Côte-d'Azur
- FFN 107 .. Aquitaine, Midi - Pyrénées
- FFN 107 .. Midi - Pyrénées, Languedoc - Roussillon
- FFN 107 .. Bourgogne, Auvergne

## Bretagne

Département	Organisme, trajet et coordonnées	Voie	Km	Nature	Mise en service
<b>22</b>	<b>CFTA Bretagne (+230 G 353 SNCF)</b> Pontrieux - Paimpol CFTA Bretagne, Gare de Paimpol; 22500 Paimpol 0033-293205206	N	16,00	T	1997
<b>35</b>	<b>Vélo-rail de Médréac</b> Médréac Syndicat d'Initiatives; 35360 Médréac 0033-299073048	N	10	L D	1994
<b>22</b>	<b>Projet : Amis des CdF des Côtes du Nord</b> Langueux - Bout-de-Ville ACF CdN, Bld. W.Rousseaux, 1; 22000 ST. Briec 0033-296727588	m	10	R S	
<b>22/56</b>	<b>Chemin de Fer du Centre de Bretagne</b> Loudéac - ST. Nicolas-des-Eaux CFCB, Rue P. Loti; 22600 Loudéac	N	38	F	

# Haute-Normandie

Département	Organisme, trajet et coordonnées	Voie	Km	Nature	Mise en service
27	<b>Chemin de fer de la Vallée de l'Eure</b> Pacy-sur-Eure - Breuilpont CFVE, BP6; 27120 Pacy-sur-Eure 0033-232360463	N	7,00	D	1997
27/14	<b>Pontaurail</b> Pont-Audemer - Honfleur Office du Tourisme; 27500 Pont-Audemer 0033-232410064	N	28,00	F	1995
76	<b>Train Touristique Etretat - Pays de Caux</b> Les Loges - Etretat TTEPAC, BP14, Gare des Loges; 76790 Les Loges 0033-235294961	N	6,00	D	1995
76	<b>Pacific Vapeur Club (231 G 558)</b> Sotteville-les-Rouen PCV, BP175; 76302 Sotteville-les-Rouen 0033-235723055	N	vapeur	TS	1986
76	<b>Funiculaire de la Côte St. André (en reconstruction)</b> CTPO, Rue J. Lecegne, 115; 76600 Le Havre 0033-235197575	f pn	0,30	V	1972
76	<b>Funiculaire de Penly (EDF)</b>	f V	0,30	P	1992
76	<b>Projet : Musée des Wagon-lits (ex-CFT de la Forêt de la Londe)</b> Delahaye, Gare des lfs; 76400 Tourville 0033-235299693	N		M	

# Basse-Normandie

Département	Organisme, trajet et coordonnées	Voie	Km	Nature	Mise en service
14/27	<b>Pontaurail</b> Pont-Audemer - Honfleur Office du Tourisme; 27500 Pont-Audemer 0033-232410064	N	28,00	F	1995
50	<b>Train Touristique du Cotentin</b> Cartet - Port Bail ATCM, Clos St.Jean; 50270 St.Jean-la-Rivière 0033-233047008	N	10	D	1991
50	<b>Minitrain des Marais</b> St.Martin - d'Aubigny Mini train des Marais, Rue Dumont, 280; 50000 St. Lo 0033-233051534	V0,18	1,5	A	1989
14	<b>Projet : Amicale pour la mise en valeur de la ligne Caen - Flers</b> Pont-Erambourg - Berjou AMVCF, Gare de Pont-Erambourg; 14110 St.Pierre-du-Regard	N	5	D	

# Centre

Département	Organisme, trajet et coordonnées	Voie	Km	Nature	Mise en service
<b>18</b>	<b>Vélo-rail d'Aubigny-sur-Nère</b> Aubigny-sur-Nère - Etang du Puits Mairie; 18700 Aubigny-sur-Nère	N	14,00	L D	1996
<b>36/41</b>	<b>Chemin de Fer du Blanc - Argent</b> Salbris - Luçay-le-Mâle SNCF-BA, Gare de Romorantin; 41200 Romorantin-Lanthenay 0033-254760651	m	67	V	1902
<b>37</b>	<b>Trains à Vapeur de Touraine (TVT)</b> Chinon - Richelieu (exploitée de Ligré à Richelieu, 16km) TVT, Gare de Richelieu; 37120 Richelieu 0033-247581297	N	20	S+D	1974
<b>37</b>	<b>Train Historique du Lac de Rillé</b> Rillé AECFM, 37330 Marcilly-sur-Maulne 0033-247246019	V0,60	2,5	C	1990
<b>41</b>	<b>Train Touristique du Val de Loir</b> Thoré-la-Rochette - Trôo TTVL, Gare de Thoré; 41100 Thoré-la-Rochette 0033-254770507	N	18	F	1992
<b>45</b>	<b>Musée des Transports de Pithiviers</b> Pithiviers - Bellébat ATMP, Rue Carnot; 45300 Pithiviers 0033-238305002	V0,60	4	S M	1966
<b>45</b>	<b>Train du Parc Floréal d'Orléans-la-Source</b> Parc Floréal d'Orléans; 45100 Orléans-la-Source 0033-238633317	V0,60	2,5	A	1967
<b>36</b>	<b>Projet : Société d'Animation du Blanc - Argent (SABA)</b> Luçay-le-Mâle - Argy SABA, Mairie; 36180 Heugnes 0033-254390329	m	28	D	

# Poitou - Charente

Département	Organisme, trajet et coordonnées	Voie	Km	Nature	Mise en service
<b>17</b>	<b>Chemin de Fer Touristique de la Seudre</b> Saujon - La Tremblade CFTS, BP12; 17600 Saujon 0033-546366459	N	21,00	E	1984
<b>17</b>	<b>Tramway Touristique de Saint-Troyan</b> St.Troyan - Maumusson STTST, Bld. du Débarquement; 17370 St.Troyan-les-Bains 0033-546760126	V0,60	6	C	1963
<b>16</b>	<b>Union Pacific des Etangs de Gondeville</b> Gondeville; 16200 Jarnac 0033-545811718	V0,60	0,6	A	1975

# Pays de Loire

Département	Organisme, trajet et coordonnées	Voie	Km	Nature	Mise en service
53	<b>Vélo-rail de St.Loup-du-Gast</b> St.Loup-du-Gast - Ambrières Le Relais Fleuri, Rue dela Gare, 3; 53300 St.Loup-du-Gast 0033-243088867	N	4,00	L D	1995
72	<b>Chemin de Fer Touristique de la Sarthe</b> Conneré - Bonnétable TRANSVAP", Chemin de la Herse, 3; 72160 Connerre 0033-243890617	N	18	S	1979
72	<b>Le Train d'Union</b> Château-du-Loir - Bessé-sur-B. Impasse du ruisseau, 1; 72500 DIssay-sous-Coursillon 0033-243794314	N	35	F	1970
72	<b>Chemin de Fer de Semur-en-Vallon</b> Semur-en-Vallon CFSV, M. Pottier; 72390 Semur-en-Vallon 0033-243713036	V0,60	3	C	1972
85	<b>Chemin de Fer de la Vendée</b> Mortagne-sur-Sèvre - Les Herbiers CFV, La Gare; 85290 Mortagne-sur-Sèvre 0033-251630201	N	22	D	1985
85	<b>Les Draisines de Commequiers</b> Commequiers - Coex Gare du vélo-rail; 85220 Commequiers 0033-251547999	N	9	L D	1994
49	<b>Parc d'attactions Omlande</b> Parc d'attractions d'Omlande; 49520 Brion 0033-241574319	V0,60	1,5	A	1990
49	<b>La Mine Bleue (Noyant-la-Gravoyère)</b> funiculaire train d'attractions La Mine Bleue, BP10; 49780 Noyant-la-Gravoyère	f V2,25 V0,60	0,2 1	I A I A	1991 1991
72	<b>Part d'attractions de Papéa</b> Yvré-l'Evêque Parc d'attractions de Papéa; 72530 Yvré-l'évêque	V0,60	1,5	A	1971
85	<b>Petit train du Parc de Pierre Brune</b> Mervent Parc de Pierre Brune - Mervent; 85200 Fontenay-le-Comte 0033-251002018	V0,60	3,5	A	1959

A suivre dans Ferro Flash Namur numéro 107 d'avril (2001-2).



# Les biscuits sur rail

Un titre pareil peut surprendre dans une revue qui s'intéresse essentiellement au chemin de fer et au modélisme ferroviaire !

Rassurez-vous, chers lecteurs de Ferro-Flash-Namur, je ne vais pas vous livrer ici une quelconque recette de cuisine mais plutôt vous parler d'un phénomène envahissant dans le monde ferroviaire, je veux parler des locomotives publicitaires.

Les locomotives publicitaires se rencontrent de plus en plus sur certains réseaux européens (D.B., S.B.B.). Les différentes firmes de modélisme ferroviaire ont vite compris l'intérêt que pouvait représenter pour elles et leurs clients cette nouvelle mode. Ces nombreuses décorations publicitaires sont, en effet, très rentables pour les grands fabricants de trains miniatures car elles leur permettent non seulement de fidéliser les collectionneurs mais aussi de «décliner» un même modèle en de nombreuses variantes.

Pour s'en convaincre, il suffit de regarder la Re 460 des S.B.B.

En grandeur réelle ou reproduite aux différentes échelles, cette nouvelle génération de locomotive électrique parcourt le réseau des S.B.B. et les circuits miniatures en différentes livrées.

Voyons donc comment naît une locomotive publicitaire en Suisse. Nous allons suivre la Re 460 «KAMBLY» (fabricant suisse de biscuits).

## Au début : le contrat.

Sans partenaire commercial, il n'est pas possible évidemment de se lancer dans l'aventure d'une locomotive publicitaire.

Il fallait donc réunir les C.F.F., un bureau de publicité et une firme pouvant donner l'idée de base et pourvue d'un budget publicité assez important. En principe, c'est la firme qui contacte les C.F.F. Ceux-ci communiquent à cette firme toutes les informations nécessaires sur le plan technique à «l'emballage publicitaire».

Il faut savoir que les surfaces latérales et frontales sont disponibles comme support publicitaire.

Dès que le projet du bureau de publicité est prêt, un accord est conclu entre les C.F.F. et la marque commerciale. Tous les frais seront pris en charge par la firme (ici les biscuits KAMBLY). Ces frais sont proportionnels à la difficulté technique du sujet publicitaire. Il faut généralement compter entre 60.000 et 100.000 francs suisses (CHF). En outre, la firme commerciale qui souhaite assurer sa publicité sur les rails des C.F.F. doit acquitter une taxe de 240.000 CHF auprès des chemins de fer helvétiques.

La remise en état de la locomotive publicitaire après une année est à la charge de la firme.

Toutes les locomotives suisses publicitaires sont engagées prioritairement et n'assurent pas de réserve en fin de semaine.

Le n° de la locomotive sera choisi en accord avec le client. Les locomotives publicitaires suisses Re 460 seront engagées dans tous les types de trains.

## De l'idée au document définitif.

Dès qu'un projet publicitaire est approuvé par les C.F.F., un entretien se déroule à Yverdon aux ateliers principaux (A.P.) afin de fixer les détails d'exécution.

Quatre firmes spécialisées sont appelées à présenter leurs offres. C'est la firme qui présente l'offre la plus avantageuse qui emporte le marché pour autant que tous les critères de prix et de qualité soient remplis.

Le décor publicitaire choisi devra être résistant aux acides et avoir des couleurs supportant la lumière du soleil. De plus, le film du support publicitaire devra supporter les lavages périodiques de la locomotive tous les 30 jours de service.

Dans le cas des biscuits suisses KAMBLY, le fabricant alimentaire remet à la société responsable du support publicitaire une maquette de la future publicité. Cette maquette sera fixée sur une diapositive moyen-format. Celle-ci sera digitalisée dans un scanner à tambour afin de pouvoir être utilisée dans la suite des opérations.

C'est un graphiste expérimenté dans le scannage qui effectuera les corrections pour la netteté et le rendu des couleurs.

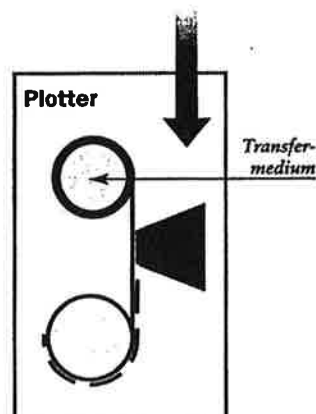
Les ordinateurs jouent ici tout leur rôle dans le traitement de l'image : enlever certains décors et en placer un nouveau, se rapprocher le plus fidèlement possible des couleurs réelles, ... Toutes ces opérations délicates vont prendre beaucoup de temps car elles restent manuelles même si on travaille à l'ordinateur !

L'image finale sera alors introduite dans le programme du P.A.O. (publication assistée par ordinateur).

Ce programme va permettre le choix des différentes polices (types de lettres) et du logo de la firme. Il faudra choisir une résolution suffisamment fine pour supporter un agrandissement de l'image.



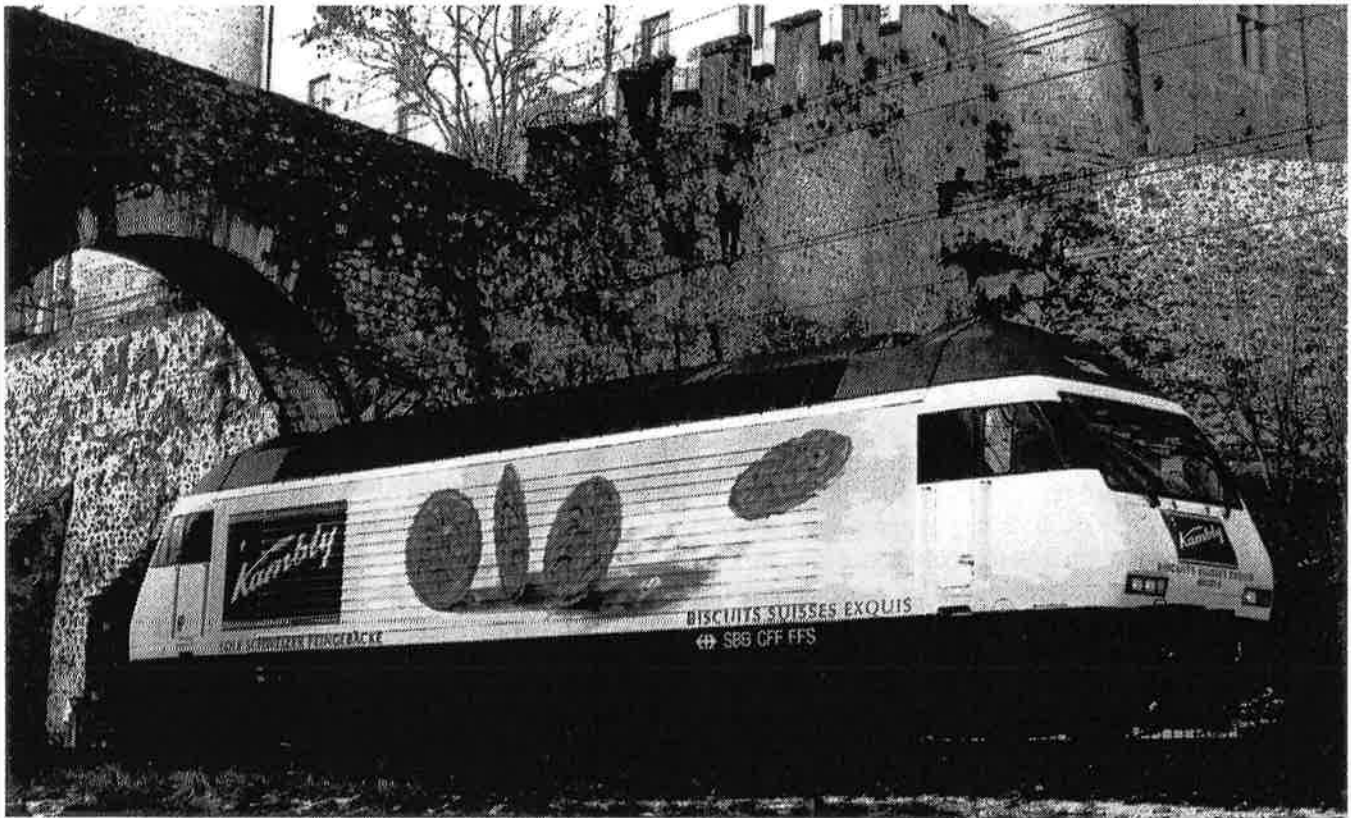
Mac



## La table traçante et son pilote.

Les fichiers gravés sur un CD-Rom sont alors envoyés à une firme spécialisée. C'est cette même firme qui a déjà à son actif les réalisations de PEPSI, Jubilé de 1997, Rentenanstalt.

Les images et les textes définitifs sont préparés dans un programme spécial afin d'assurer l'impression finale.



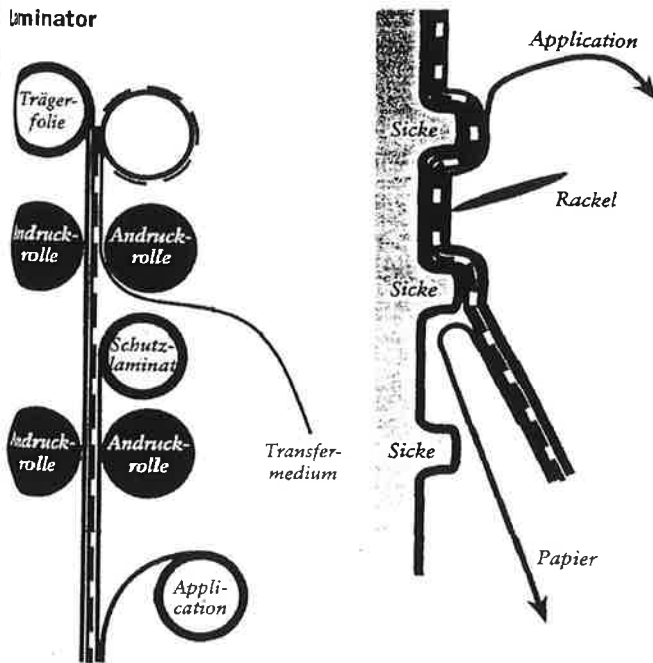


Figure de gauche : Principe du travail de l'ordinateur sur la table traçante (plotter) et la lamineuse.

- Trägerfolie : film transparent support du dessin.
- Transfermedium : film sur lequel le dessin a été tracé en couleurs par le plotter.
- Andruckrolle : rouleau de pression.
- Schutzlaminat : laminage d'un film de protection anti-UV sur la face externe.
- Bild : image.
- Application : film légèrement collant qui maintient l'ensemble des parties du film qui seront collées sur la loco. Les parties inutiles du film sont enlevées (échenillage).

Figure de droite :

- Sicke : nervures de la carrosserie.
  - Rackel : raclette qui sert à presser le fil collant.
  - Lokmand : paroi de la locomotive.
  - Application : enlèvement du film légèrement collant devenu inutile.
- Un problème technique particulier s'est posé pour les nervures longitudinales des flancs de caisse de la Re 460. Il fallait donc calculer avec précision l'allongement du film en tenant compte des 13 élévations et 12 intervalles (+9,5%).

L'image finale est imprimée sur des films supports autocollants 3M. Une pellicule de protection sera fixée sur ce film 3M. Elle servira à le protéger contre la lumière solaire et les agressions externes.

### Le processus de transformation d'une Re 460.

La Re 460 est arrivée aux ateliers C.F.F. d'Yverdon. Jusqu'à présent, ces ateliers ont traité pratiquement tous les habillages des Re 460. Seule la Re 460 n°73 TSI-RETE, télévision et radio suisses italiennes, fut traitée à Bellinzona.

Chaque locomotive publicitaire candidate subit alors un nettoyage complet et un traitement approfondi de sa surface extérieure.

On enlève alors l'éventuel film publicitaire précédent, on corrige les quelques rayures de la carrosserie et on ponce les traces de rouille.

Les techniciens profitent de cette opération pour effectuer l'une ou l'autre réparation mécanique et/ou électrique sur la machine.

L'atelier de peinture applique d'abord une couche d'apprêt gris servant de protection contre la rouille. La couche suivante sera constituée par la couche de base de la locomotive publicitaire. C'est ainsi que la machine KAMBLY sera blanche, la PEPSI bleue et la POSTE jaune.

Bien que les films autocollants soient extensibles grâce à l'air chaud, on évite de recouvrir les faces frontales concaves des postes de pilotage au moyen de ceux-ci. Une couche de peinture est donc appliquée au pistolet sur les deux faces.

### Tension et rumeurs...

La tension va très vite augmenter parmi les amis et les paparazzi du rail. La rumeur va bientôt courir : la machine Re 460 «Y» se trouve aux ateliers d'Yverdon et elle fera bientôt de la publicité pour la firme «X».

Il existe donc une interdiction totale de photographier la ou les machines publicitaires qui sont préparées à Yverdon.

### Dans les halles de collage...

L'équipe de graphistes est arrivée avec ses films et le matériel de montage. Le travail va durer entre un et trois jours suivant l'importance et la difficulté technique. En ce qui concerne la Re 460 KAMBLY, il fallut une équipe de quatre personnes travaillant pendant deux bonnes journées.

Le travail de décoration finale de la locomotive peut alors commencer. Les «colleurs» entament ce travail avec patience et précision. La technique et les outils utilisés sont les mêmes pour la pose d'un autocollant publicitaire sur une vitrine.

Il ne faudra pas oublier de faire figurer le nu de la machine ainsi que le logo des C.F.F. A ce sujet, les C.F. sont souples et adaptent l'installation de leurs inscriptions en fonction de la création publicitaire. Seule la marque de qualité «Pininfarina» et la désignation des numéros de cabines conserveront leurs emplacements respectifs fixes.

Pour terminer, les peintres des ateliers C.F.F. d'Yverdon appliqueront une couche protectrice de laque contre les tagueurs et les agressions du temps. La Re 460 KAMBLY peut maintenant sortir du dépôt et parcourir les rails suisses pendant une année.

Peut-être pourra-t-on voir rouler un jour sur le réseau C.F.F. une Re 460 au logo du R.M.M. On peut toujours rêver...

Texte et photos : André DELSEMME.

Légende des photos de la page précédente :

Rendez-vous pour le photographe devant le château de Grandson au bord du lac de Neuchâtel.

Le tracteur Ta 969 des SBB sort la machine Re 460 021-9 «Kambly» sur la plaque tournante en pleine tempête de neige.

## Vie du club

La réunion de comité du 5 janvier - l'assemblée générale du 19 janvier - la réunion de comité du 26 janvier .....	3
Programme des réunions du RMM et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs» .....	8

## D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces .....	11
Nouvelles de l'ASVi .....	12

## Modélisme

Le «modèle de l'année 2000» .....	13
10ème édition du «Modèle de l'année» .....	15
Tableaux et commentaires émanants de la Commission Modélisme de Febelrail .....	16
La construction de rochers en plâtre .....	18
Talus et rochers style bohémien .....	19

## Rétro-Rail

Locomotives SNCF 231E et 241A devenues BR07 et BR08 à la DR .....	20
Des type 81 de la SNCB en tête de trains de voyageurs ? .....	22
1895 : accident à la gare de Montparnasse .....	24

## Documentation

Les chemins de fer de Mallorca et la ligne Palma - Puerto de Soller (1) .....	26
Les Chemins de fer touristiques en France (1) .....	37
Les biscuits sur rail .....	41

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

# FERRO FLASH NAMUR n°106 (2001-1)

Ce premier numéro de l'année 2001 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 : Michel Archambeau, Jean-Claude Botspoel, André Delsemme, Jean Dubuffet, André-Marie Ducarme, Jules Falque, Charles Haccourt et les autres volontaires... u'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 :** A côté de l'Atelier de Traction Charleroi, un ancien pont métallique ferroviaire enjambe la Sambre.

Il joignait la formation de Charleroi-Sud Quai et l'Union des Acières de Marcinelle à la rive gauche de la Sambre où se situaient l'Usine d'Agglomérés et Centrale Electrique du Charbonnage du Poirier, la Société du Gaz et d'Electricité du Hainaut, les laminoirs d'Hainaut-Sambre tous situés sur le territoire de Montignies-sur-Sambre.

Les rails étaient posés sur les traverses en bois, elles-mêmes posées sur la structure du pont. Les chemins en plaques d'acier servaient de couloirs pour les piétons évitant les «pieds coincés» entre les traverses. Le document est pris dos à l'AT Charleroi (photo Claude Carpet, 22-10-2000).

En raison d'un problème d'impression, les légendes de la page 42 figurent en bas page 43. Les pages 43 et 44 sont recommandées et livrées à-part. Toutes nos excuses pour ce petit changement de dernière minute.