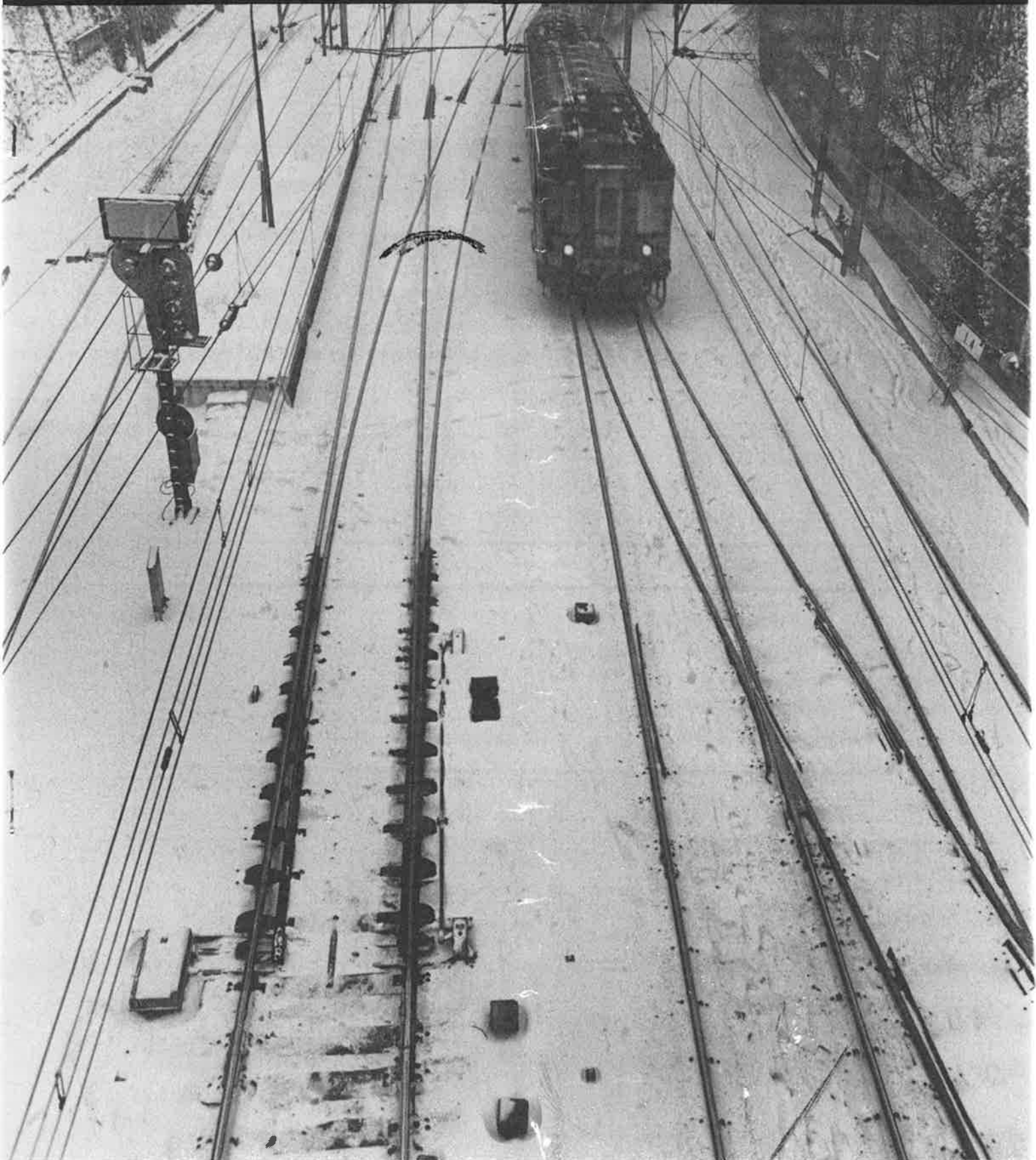


Ferro Flash Namur

12



ÉDITORIAL : DEUX ANNIVERSAIRES	PAGE 1
VIE DU CLUB	PAGE 3
PETITES ANNONCES	PAGE 6
RÉTRORAIL (UNE RUBRIQUE DE MICHEL HERBIET) :	
SAINT-DENIS-BOVESSE ; DRAMATIQUE ET SPECTACULAIRE TAMPONNEMENT.	PAGE 9
EN TRAIN À TRAVERS LA BELGIQUE, IL Y A CINQUANTE ANS.	PAGE 14
LE MUSÉE DU CHEMIN DE FER À MULHOUSE.	PAGE 16
À NE PAS MANQUER : ÉMISSIONS "MÉMOIRES DU RAIL" DE LA RTBF	PAGE 17
COURRIER DES LECTEURS.	PAGE 19
MODÉLISME (UNE RUBRIQUE D'ANDRÉ-MARIE DUCARME) :	
PONTS ET TUNNELS (SUITE)	PAGE 20
PLAN D'UN WAGON PLAT À BOGIES TYPE 3514 A 0	PAGE 25
ÉLARGISSEMENT NOTRE PARC DE WAGONS BELGES (WAGON PLAT Rs)	PAGE 26
"EN PASSANT PAR LA LORRAINE..." LE RÉSEAU "N" DE JACQUES QUITIN.	PAGE 28
MODÉLISME TECHNIQUE (UNE RUBRIQUE D'OLIVIER FONCOUX) :	
ÉCLAIRAGE RÉALISTE DES CONVOIS, GRÂCE À L'ÉLECTRONIQUE.	PAGE 31
AGENDA DES MANIFESTATIONS D'AVRIL ET DE MAI.	PAGE 33

NOTRE COUVERTURE : PHOTO A. BARANYI

EN HOMMAGE À TOUS LES CHEMINOTS ANONYMES
QUI, AU COURS DES GRANDS FROIDS, ONT SU
FAIRE PREUVE DE COURAGE ET D'INGÉNÉRIERIE
POUR ASSURER LE SERVICE PUBLIC DANS DES
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES.



Secrétariat : J.-C. CHEVALIER rue de Gembloux 46
5840 RHISNES
tel: 081 / 56 84 58

Compte bancaire : 001 - 0013804 - 09 Michel HERBIET NAMUR

Local : Centre Socio-Culturel
rue du Trèfle (plateau de Belle-Vue)
5100 JAMBES

Editorial

150 ANS ...

C'est l'âge vénérable d'une vieille dame qui fête aujourd'hui son anniversaire...

Fille de l'"ETAT BELGE" et petite fille de nombreux réseaux privés, la S.N.C.B. n'a jamais cessé de vivre avec son temps.

Soucieuse du "look", elle s'habille de jeunesse, cette jeunesse qui attire... , fascine... , et rassemble autour d'elle nombre d'admirateurs qui ne cessent de la fêter, et qui n'ont qu'une passion : célébrer à travers le pays celle qui les émerveille par ses paysages et décors ferroviaires, par son ambiance et son accueil.

20 ANS ...

C'est l'âge tout aussi vénérable d'un de ces clubs qui, avec tant d'autres, rassemble ces fanas de la construction et de l'exploitation, du flash et de la collection, le tout ayant un seul thème : l'ambiance ferroviaire... un seul but : célébrer le chemin de fer.

20 ans, c'est aussi l'âge de l'enthousiasme qui engendre l'espoir.

20 ans, c'est l'âge de notre club, le RAIL MINIATURE MOSAN.

Deux anniversaires et un même idéal. Chacun sera donc de la fête, de la même fête.

Nous avons en effet décidé de célébrer notre anniversaire en extériorisant les liens qui nous unissent à nos amis de la S.N.C.B., par notre participation aux différentes manifestations qu'ils organisent cette année dans le Namurois. Vous en connaissez tous le calendrier.

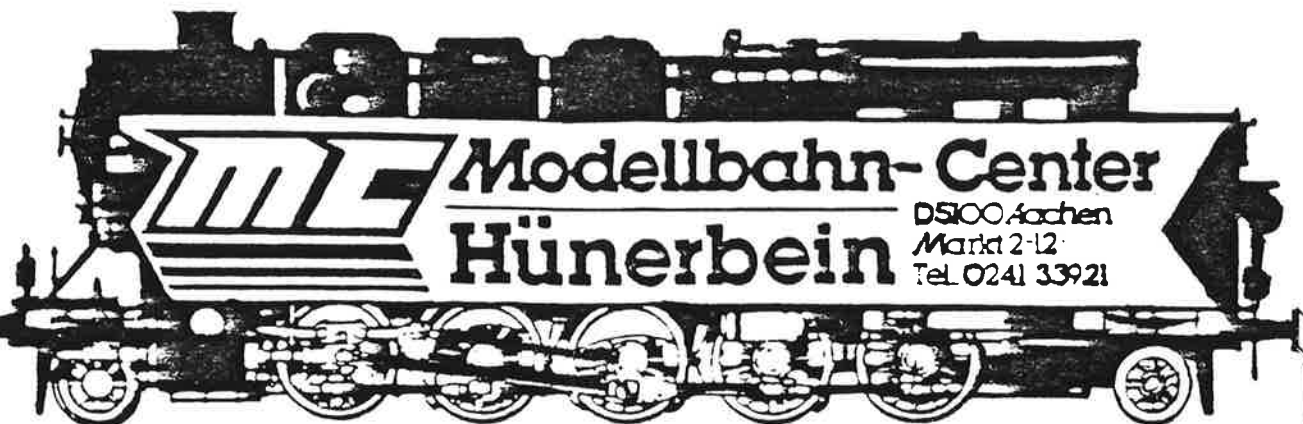
Monsieur MAGNETTE, chef de gare principal de Namur, nous accorde à cette occasion le privilège de pouvoir exposer dans sa gare. Nous pourrions également participer à l'animation audio-visuelle.

Nous avons d'autre part accueilli avec plaisir la proposition de Monsieur COLLIN, directeur de l'agence commerciale de Namur et par ailleurs fervent ferrovipathe, d'occuper en permanence l'une de ses vitrines en y développant, en miniature, les principaux thèmes commerciaux de la S.N.C.B.

Nous les remercions ici tous deux de nous offrir dans la ville cette fenêtre ouverte sur notre club et ses activités.

A nous maintenant de remplir le contrat. Vous connaissez l'ampleur de la tâche, nous vous en avons parlé lors de la dernière réunion. Vous savez ce qui vous reste à faire... Chacun, nous l'espérons, voudra participer à la fête.

Michel ARCHAMBEAU, vice-président



INFO 1/85:

NEU – NOUVEAU – NIEUW – NEW

Roco:

4178D	SBB Re 4/4 IV	141,-
4169A	ÖBB 1020	171,-
4157D	SNCF BB 8100	114,-
4157A	NS Serie 1100	114,-
4175A	SNCF Triebwagen Gattung x 2800	133,50
44206 C	3. Kl. Abteilwagen m. Bremserhaus DRG	30,-
44207 C	1./2. Kl. Abteilwagen m. Bremserhaus DRG	30,-
44208 C	Postwagen m. Bremserhaus DRG	30,-
44228 A	Speisewagen SBB passend z. Eurofima	43,50
44205 D	2. Kl. Abteilwagen m. Bremserhaus Cfl	28,40
44314 C	Silowagen SBB „Feldschlösschen“	21,80
4776 A	Das preiswerte Universal-Relais endabgeschaltet, 4 Umschaltkontakte	15,30

Bemo:

1609	Wismar-Schienenbus HO	164,-
------	-----------------------	-------

Fleischmann:

4348	BR 111	179,-
4179	BR 50 mit Wannen	247,50

Piko:

6106	Triebwagen BR 185	84,-
6332	BR 95	145,-
6329	BR 015 grüne Farbgebung	169,50

Lima:

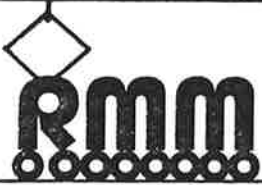
9808	Triebwagen VT 08 DB „Eier-Kopf“ Type 27 der SNCB	159,- 89,90
8148 L	ÖBB 2067 Rangier-Diesellokomotive	89,-
8156 LP	SBB Re 4/4II grüne Farbgebung	95,-
8157 LP	SBB Re 4/4II rot-graue Farbgebung	95,-

Aktuelle Umbauten für das Märklinssystem:

Roco: Köf II mit Herkat-Umschalter	235,-
Lima: Type 27 SNCB	189,-

Bücher und Literatur:

Koll's 85 Preiskatalog für Märklin	38,-
Mikado 85 Preiskatalog für Märklin	42,-
Das Buch zum neuen „Märklin-Digita“ System	19,90
Zum Märklinjubiläum die Buchkassette „Märklin Digital“, „125 Jahre Märklin“, „Die Krokodile“	65,-



la vie du club

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 25 JANVIER 1985

Tous les membres du comité sont présents à l'exception de Charles FOURNY, président.
L'assemblée générale est donc présidée par Roger MOSSERAY, vice-président.
Présentation des comptes par Michel HERBIET, trésorier.
Les comptes sont vérifiés et approuvés par Messieurs C. FIASSE et J.P. STRAUS.
Mot de l'éditeur responsable de Ferro Flash Namur.

En remplacement de notre cher André-Marie DUCARME qui s'est déjà tant dévoué pour notre club, (et qui oeuvrera dans l'ombre), Olivier FONCOUX est nommé au comité.

Devant l'apathie générale des membres présents et vu qu'aucune remarque n'est formulée, l'assemblée est rapidement levée.

LE COMITÉ... CUVÉE 1985 :

A la présidence : Roger MOSSERAY, rue de Dave 651, 5100 JAMBES 081/302171
A la vice-présidence : Michel ARCHAMBEAU, quai de l'écluse 8 bte 107, 5000 NAMUR
Notre secrétaire est : J-Claude CHEVALIER, rte de Gembloux 46, 5840 RHISNES 568458
Notre grand argentier: Michel HERBIET, avenue de La Plante 47b/4, 5000 NAMUR
712668

Les autres membres n'auront pas non plus le temps de chômer :
Olivier FONCOUX, secrétaire adjoint, s'occupera spécialement des relations extérieures du club et cumulera cette fonction avec celle de bibliothécaire qu'il a si bien assumée jusqu'à présent. Avenue des Suwagnes 14, 5150 WEPION, 460792

Charles FOURNY (rue Delimoy 9, 5004 BOUGE) sera notre ambassadeur auprès de la Ville de Namur.

Enfin, last but not least, Claude CARPET, toujours aussi efficace, a bien voulu rempiler dans sa fonction d'éditeur responsable de notre Ferro Flash Namur.
(rue de Prée 7a, 5650 BIESME, 071/728741.

nos activités

NOS PROCHAINES RÉUNIONS :

- 29 MARS : - projections : A la S.N.C.B. (automne-hiver '84-'85)
dias de E. BAUDHUIN et E. LABAR
- modélisme : "Maçonnonns gaiement": les techniques du décor,
pierres et briques...
- par tous ceux qui voudront bien nous communiquer
leur savoir-faire ou soumettre leurs réalisations
à une critique constructive...
- animation par André-Marie DUCARME.
- 26 AVRIL : - projections : 29.013 , 64.045 , 12.004 .
dias de Edouard VANDENDORPEL

PARTICIPATION DU R.M.M. AUX PORTES OUVERTES ET TRAIN-EXPO EN GARE DE NAMUR

Comme vous le savez, 1985 est marquée par de nombreuses manifestations principalement organisées par la S.N.C.B.

Le R.M.M. a été sollicité pour participer aux journées portes ouvertes et train-expo en gare de Namur du 9 au 12 juin.

C'est l'occasion pour notre association de se faire connaître du grand public et ainsi recueillir des adhésions qui garantissent son existence.

C'est pourquoi nous nous adressons à vous afin de nous aider lors de ces journées.

Voici ce dont nous aurons besoin:

- * Modèles réduits, objets et documents inédits à exposer en vitrines dans le hall d'entrée de la gare. *Tous ces matériels seront bien entendu surveillés par nos soins, la police S.N.C.B. et assurés.*
- * Bandes sonores ou disques "ambiance vapeur" pour assurer la sonorisation de la gare via le réseau de diffusion public. (Merci à Jean Dubuffet de s'être déjà manifesté à ce sujet, nous avons pris bonne note de son offre)
- * Films et dias documentaires à thème ferroviaire belge ou concernant le modélisme ou le R.M.M. qui seront projetés à la salle des conférences au 1er étage en alternance avec ceux de la S.N.C.B.
- * Réalisation de panneaux promotionnels avec photos des activités du club afin d'informer le public. Ces panneaux nous serviront lors de toute manifestation ultérieure de ce type.
- * Film vidéo + matériel ad hoc présentant le club.
- * Membres pour assurer la permanence les journées du 9 et 10 juin afin de surveiller les vitrines et informer le public désireux d'en savoir plus sur le R.M.M.
- * Personnes désireuses d'aider à installer et démonter le matériel de même qu'à le transporter.
Il est à noter qu'une partie du matériel exposé en vitrine prendra sans doute place dans une logette du hall jusqu'à la fin de l'année.

Nous sommes sûrs que vous avez au moins une heure ou deux à consacrer à votre club lors de ces journées ou leur préparation.

Contactez sans tarder:

Foncoux Olivier 14, rue des Suwagnes 5150 Wépion Tél. 081/460792 (après 16 h)
Archembeau Michel 8, Quai de l'Ecluse bte 107 5000 NAMUR

EXPOSITION EN NOS LOCAUX LES 12 ET 13 OCTOBRE
NOUS OSONS RENOUVELER L'EXPERIENCE CETTE ANNEE!

En effet, nous avons pensé que 1985 qui marquait LES 20 ANS DU R.M.M. ET LES 150 ANS DU RAIL BELGE était l'occasion d'une nouvelle exposition.

Nous comptons sur vous pour nous prouver que nous avons eu raison!

Nous souhaitons vivement la participation de nos membres pour mener à bien cette entreprise afin d'effacer le mauvais souvenir de la préparation de l'expo de l'an passé. Vous devez en effet savoir que cette manifestation a pu avoir lieu grâce aux nuits blanches d'une poignée de membres actifs, ce qui est dommage pour un club qui compte près de 100 membres.

Mais tournons-nous vers l'avenir sans nous lamenter plus longtemps, car il est déjà temps d'agir...

Pensez dès à présent à ces prochaines journées, il y aura du pain sur la planche!

Le comité se chargera prochainement de dresser la liste des tâches et de les répartir entre les différentes commissions à mettre sur pied.

Ces commissions, ce sera VOUS...

Aidez-nous à prouver qu'au R.M.M. notre devise nationale prend toute sa signification.

Vos suggestions et offres sont impatiemment attendues par le comité.

Nous vous tiendrons au courant...

PUBLICATIONS

raillphoto

RAILPHOTO est un nouveau périodique belge ayant pour but de présenter des photos inédites. Ces clichés illustrent le matériel roulant belge et montrent pour la plupart des situations récentes d'exception. Les numéros ultérieurs illustreront également le passé, parfois lointain, du rail belge.

Nous vous demandons de réserver bon accueil à cette initiative. Le club assurera la vente de ce périodique lors des réunions. Le n° 1 est disponible au prix de 159F, s'adresser au trésorier.

- * Le livre LIEGE TOURNAI, DE 1936 AUX IC-IF de Louis Dasset, membre du RMM bien connu pour ses articles dans nos derniers numéros, est disponible au club au prix de 500F. S'adresser au secrétaire.

CHAPITRE I : Historique avant 1936.

CHAPITRE II : 1936 : le confort est amélioré.

CHAPITRE III : 1940-1944 : l'occupation allemande.

CHAPITRE IV : 1945 : rétablissement de la liaison directe.

CHAPITRE V : 25 septembre 1953 : accident mortel à Jemeppe-sur-Sambre.

CHAPITRE VI : 1954-1970 : période de restrictions : décadence wallonne.

CHAPITRE VII : Dès 1970 : l'espoir renaît : électrification de la ligne 125.

CHAPITRE VIII : Les buffets de nos gares.

CHAPITRE IX : Ligne par ligne, description touristique, industrielle...

PETITES ANNONCES

- ** A VENDRE; matériel ferroviaire abondant à l'état neuf
prix indicatifs: wagon à 2 essieux: 50F
wagon à bogies: 100F
S'adresser à Gérard Jean-Claude (concierge Ursulines)
78, rue de Bruxelles
5000 Namur
Semaine de 17 à 22 h, W-E de 9 à 22 h

** La bibliothèque R.M.M. recherche des classeurs de bureau grand ou moyen format (genre Leitz ou Classex)
** L'équipe réseau souhaitant laisser en permanence une panoplie d'outils au local afin de dépanner les bonnes volontés qui viennent les mains vides aux réunions ainsi que nos jeunes membres qui ne possèdent pas d'outils, nous faisons appel à votre générosité pour nous apporter un outil ou deux (tournevis, pince, petit marteau...) nous acceptons tout.
S'adresser à Olivier Foncoux lors d'une prochaine réunion.

ERRATA

FERRO FLASH NAMUR n°8 page 15 - Description locomotive type 1
Type de locomotive PACIFIC : en Allemagne il y a : 2C'1, il faut : 2'C1'

FERRO FLASH NAMUR n°10 page 13 - Description locomotive type 31
Type de locomotive : Consolidation : en Allemagne : il y a : 1 D', il faut 1'D

AVIS IMPORTANT

NOUS DEMANDONS AUX PERSONNES QUI N'ONT PAS ENCORE RENDU LEUR FICHE DE RENSEIGNEMENTS DE LE FAIRE SANS TARDER LORS D'UNE PROCHAINE REUNION SANS OUBLIER DE JOINDRE UNE PHOTO D'IDENTITE,
LES PERSONNES QUI N'AURAIENT PAS ENCORE EU CE FORMULAIRE SONT PRIÉES D'EN FAIRE LA DEMANDE AU SECRÉTARIAT.

NOUS VOUS RAPPELONS QUE CETTE FICHE EST DESTINÉE À LA BIBLIOTHÈQUE OÙ ELLE PRENDRA PLACE DANS UN CLASSEUR ACCESSIBLE À TOUS QUI NE SORTIRA JAMAIS DE NOS LOCAUX.
NOUS ESPÉRONS AINSI FAIRE PLUS AMPLES CONNAISSANCE AVEC NOS MEMBRES
LES CONCLUSIONS DE CE MINI-SONDAGE SERONT PUBLIÉES DANS LE PROCHAIN NUMÉRO.

MERCI POUR VOTRE COLLABORATION

AVIS AUX RESPONSABLES DE CLUBS

Nous pratiquons les échanges de revues avec la plupart des associations.

Si ce n'était pas encore le cas de la vôtre et que vous éditez une revue, nous vous invitons à pratiquer ces échanges régulièrement, nous continuerons dans ce cas à vous envoyer le Ferro Flash Namur.

Nous vous saurions gré d'envoyer toute correspondance à ce sujet au:

Rail Miniature Mosan
c/o O.Foncoux
14, rue des Suwagnes
5150 Wépion

Merci d'avance.

NOUVELLES DE LA BIBLIOTHÈQUE

Afin d'aider le bibliothécaire dans sa tâche ou de le remplacer en cas d'absence, Messieurs Stéphane Paitoni et Claude Riquelle se sont proposés comme adjoints, qu'ils en soient ici remerciés.

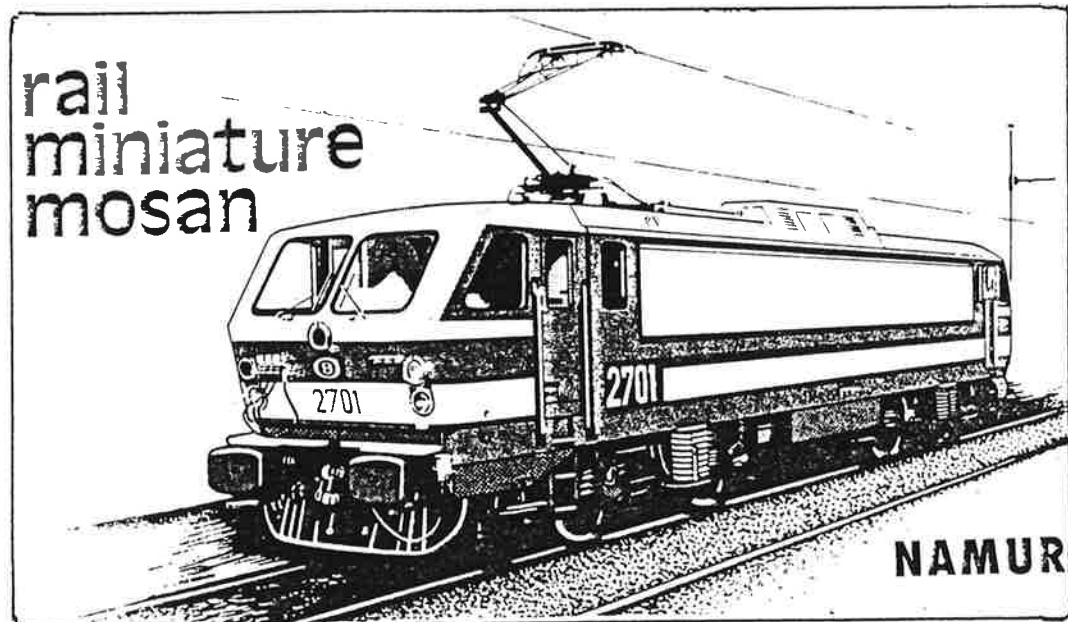
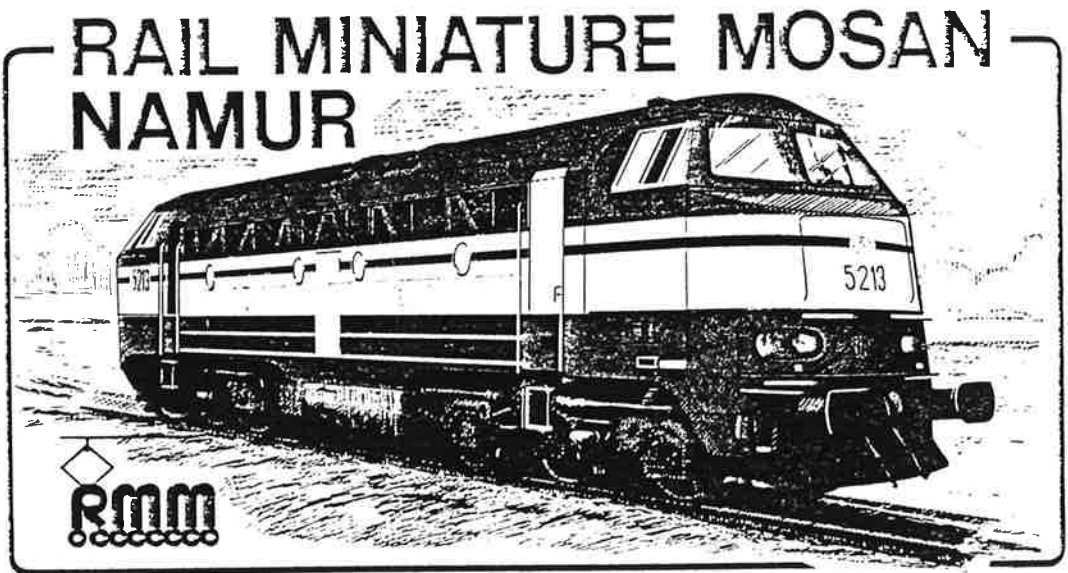
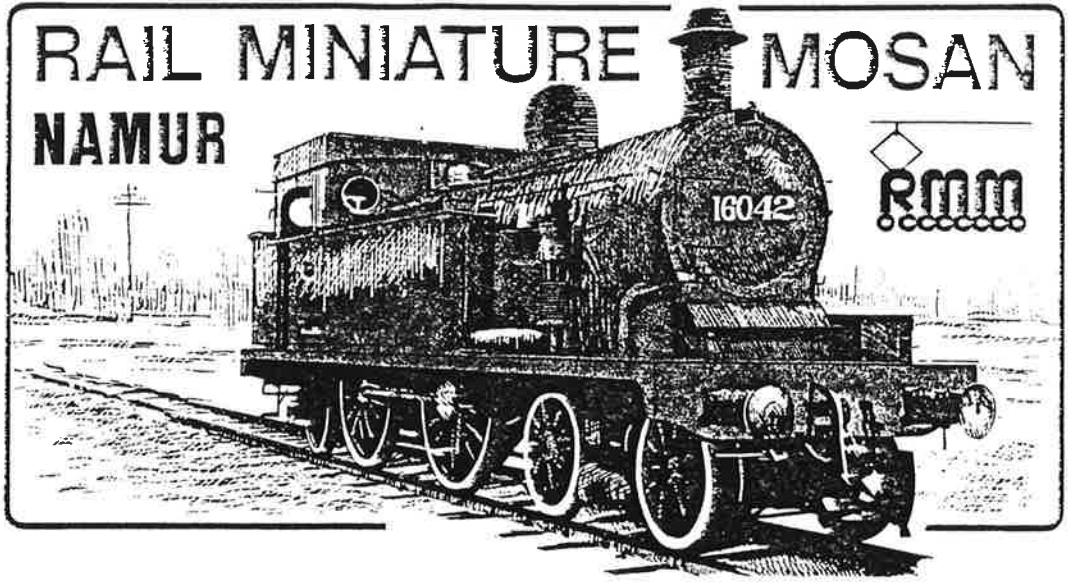
Seules ces personnes sont habilitées à assurer le service bibliothèque lors des réunions mensuelles.

Nous allons classer les revues des associations que nous recevons depuis pas mal de temps afin que vous puissiez en profiter au maximum (voir petite annonce à ce sujet).

D'autre part, la bibliothèque mettra prochainement en prêt un ouvrage d'électronique: "automatisation d'un réseau ferroviaire" des éditions PUBLITRONIC.

PRIX UNITAIRE : 30 FRs (+ 72 FRs FRAS D'ENVOI)
 A VERSER AU COMPTE 007 - 0073804 - 09
 DE MICHEL HERBIET NAMUR
 BIEN MENTIONNER LE OU LES AUTOCOLLANTS
 DESIRES . A DESIGNER PAR NUMERO DE LOCOMOTIVE
 76.042 - 5273 - 2701

NOS AUTOCOLLANTS DISPONIBLES



SAINT-DENIS-BOVESSE

DRAMATIQUE ET SPECTACULAIRE TAMPONNEMENT EN 1942.

9 janvier 1942 : le jour se lève sur un paysage enneigé.

Vers 8h16' (soit avec un retard de 20' sur l'horaire en vigueur depuis le 15 décembre 1941), le train n° 264 Bruxelles (Quartier Léopold) - Namur remorqué par la locomotive type 30 (31 non transformée) n° 3025 et composée de 7 voitures métalliques type L vient de faire l'embarquement de ses voyageurs à Saint-Denis-Bovesse et a le signal C 27 ouvert pour le départ.

A ce moment, survient le train n° 266 (Schaerbeek - Namur) remorqué par la locomotive type 1 n° 105 et composé également de 7 voitures métalliques type L.

Le tamponnement à l'arrière est inévitable.

La locomotive du train 266 est complètement introduite (côté voyageurs) dans la dernière voiture (mixte 2CL/fourgon n° 43210) du train 264. La précédente voiture (mixte 1^{er}/2^{ème} classe n° 30.047) est éventrée et renversée sur la voie vers Bruxelles. Celle qui précédait la 30.047 est défoncée à l'arrière et déraillée. Il s'agit de la n°33099 (3^{ème} classe).

Quant à la première voiture du train 266, elle est fortement abimée à l'avant.

L'on peut estimer que le montant des avaries du matériel (une locomotive plus 4 voitures s'élève à 1.663.706.- francs (francs de 1942).

Si cet accident fut spectaculaire sur le plan matériel, il fut dramatique au point de vue humain. En effet, des débris des véhicules, on retire 7 morts, 19 blessés graves et 35 blessés légers. A 8h.45', la plupart des secours demandés arrivaient sur place. Les blessés graves, au fur et à mesure des soins donnés furent acheminés sur les cliniques de Namur et de Gembloux.

Quant aux 35 blessés légers, ils purent regagner leur domicile après examen médical. Les personnes mortellement blessées furent déposées dans la salle d'attente de Saint-Denis-Bovesse. Au nombre des victimes deux militaires allemands de l'armée d'occupation qui furent blessés (l'un assez grièvement à la tête) et envoyés à l'hôpital militaire de Bruxelles et ce par les soins du service médical allemand.

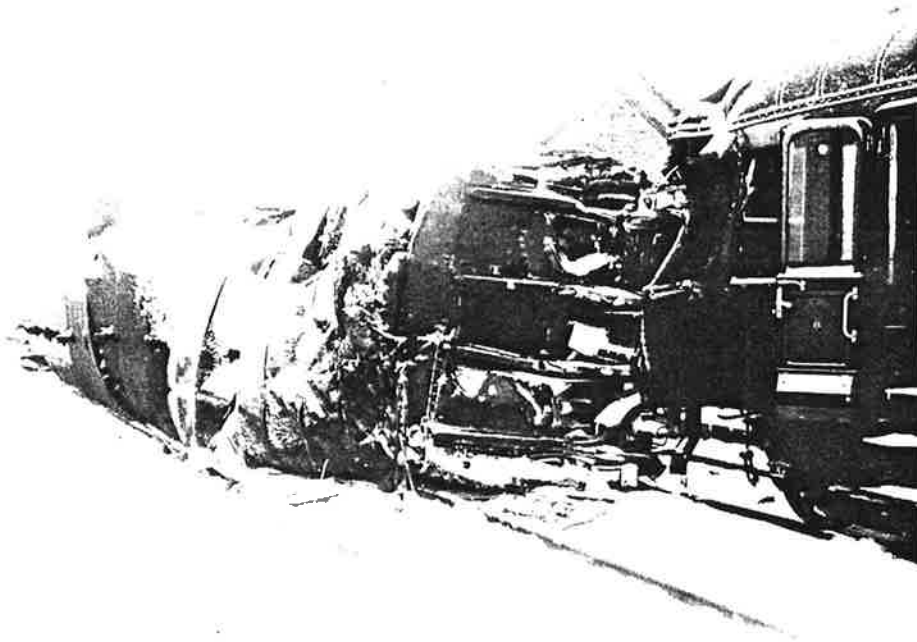
Les conséquences de cet accident sur le trafic de la ligne 161 furent considérables. En effet, les deux voies principales étaient obstruées et il fallut faire appel au wagon de secours de Ronet et aux grues de Jemelle et Schaerbeek. Le transbordement des voyageurs et le détournement des trains directs (via lignes 130 et 144) furent organisés pendant plusieurs jours.

Après examen des différentes déclarations du personnel, et des appareils de signalisation impliqués dans cet accident, le rapport d'enquête conclut à la responsabilité du machiniste de la locomotive 105 qui avait dépassé en position fermée le signal C26 de Beuzet.

Au moment de l'accident, la vitesse du train 266 était de 80 Km/h. Ci-après, tableau reprenant le service des trains de voyageurs de la ligne 161 le jour de l'accident et en vigueur depuis le 15 décembre 1941. Le roulement des locomotives de l'époque mentionne que la locomotive du train 266 retournait à Schaerbeek avec le train 273.

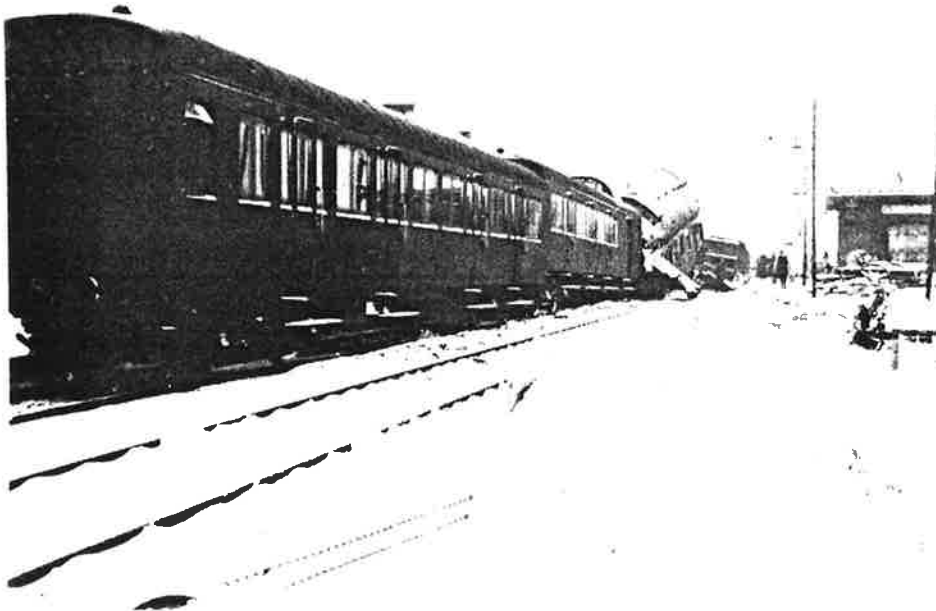
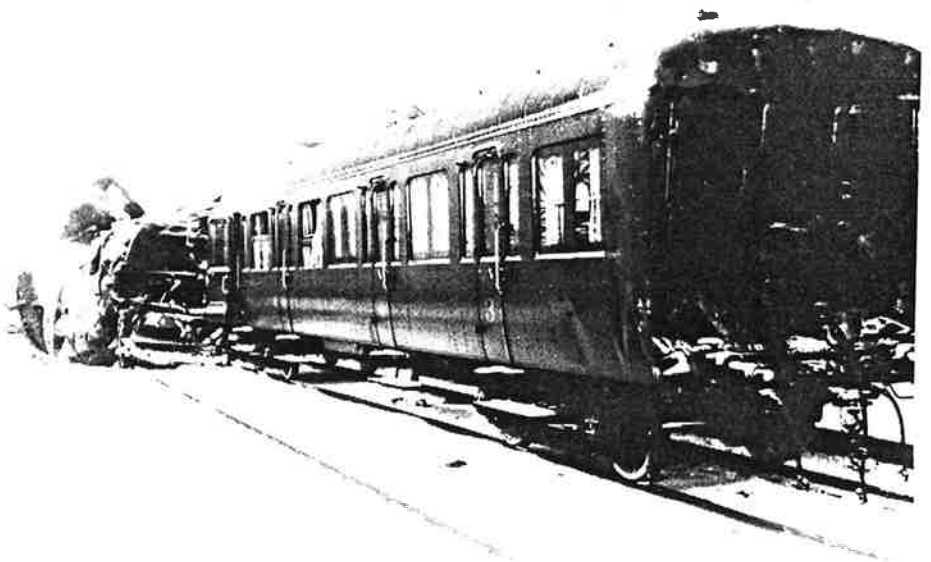
HISTORIQUE DE LA LOCOMOTIVE 105

C'est le 30 mars 1935 qu'elle fut livrée à la SNCB après avoir été construite par un consortium belge de fabricants de locomotives. Elle était accouplée au tender type 1 numéroté 38.105 et fut affectée au dépôt de Bruxelles-Midi(FBM). Entre sa " prise en écritures" et sa " mise hors écritures", elle fut :

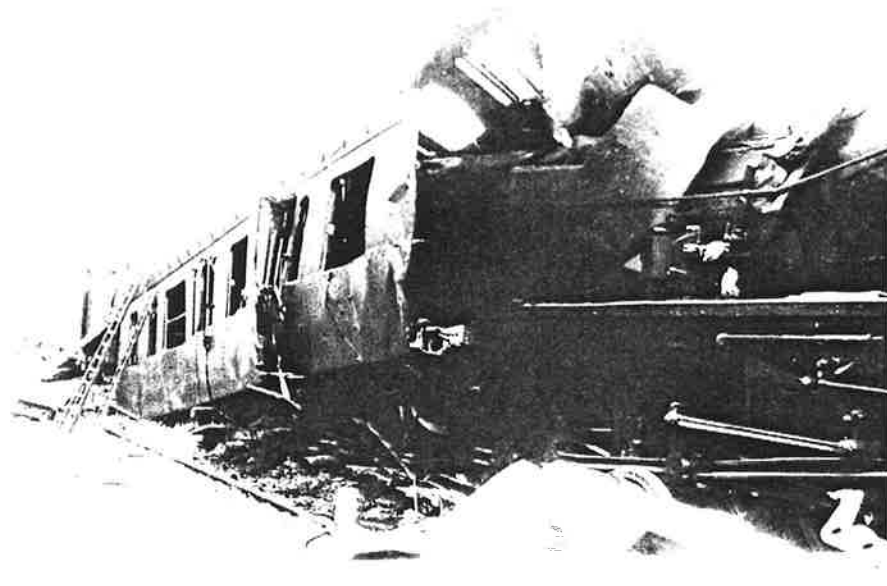


Voiture mixte 30047
éventrée et renversée
sur la voie vers
BRUXELLES.

Voiture 33099 comportant
uniquement des compar-
timents de 3^e classe.



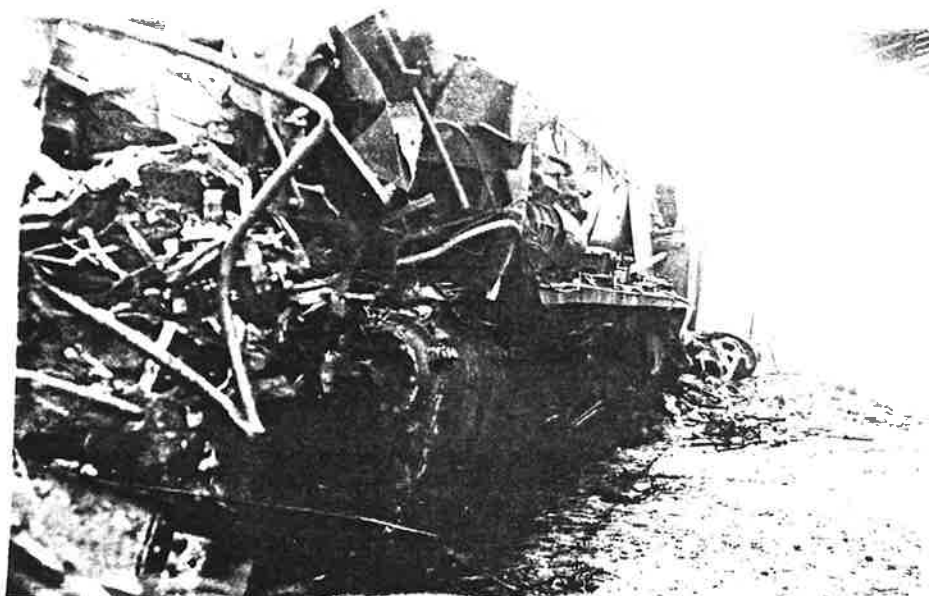
Une vue générale de
l'accident.



La locomotive 105
complètement introduite
côté voyageurs dans la
dernière voiture du
train 264.
Il s'agit de la 43210
mixte 2°CL/fourgon.



La locomotive 105 après
le tamponnement.
On distingue l'inscrip-
tion BW SCHAARBEEK
à droite de la plaque de
construction.



La locomotive 105 et les
débris de la voiture
43210.

a) affectée aux dépôts suivants :

BRUXELLES-MIDI : FBM 03/35 - 04/39
SCHAERBEEK : FSR 04/39 - 05/39
STOCKEM : MKM 05/39 - après mai 40
SCHAERBEEK : FSR après mai 40 - 06/44
BRUXELLES-MIDI : FBM 06/44 - 10/46
HERBESTHAL : FHR 10/46 - 10/55
BRUXELLES-MIDI : FBM 10/55 - 07/59
TOURNAI : FTY 07/59 - 05/62

b) accouplée depuis 1944 aux tenders type 1 suivants:

38.114 en 10/44 - 38.112 en 10/46 - 38.102 en 04 /49

Elle effectua son dernier service en mai 1962 et fut mise hors-écritures en novembre de la même année au dépôt de Bruxelles-midi où elle était utilisée comme générateur de vapeur.

A l'époque de cet accident, elle faisait donc partie de l'effectif du dépôt de Schaerbeek (FSR).

Sur l'une de photos, qui nous montre la locomotive accidentée, on peut lire sur le flanc de la cabine B.W.SCHAARBEEK.

Pour les autorités d'occupation, cela signifiait que cette locomotive avait son dépôt d'attache à Schaerbeek (B.W.étant l'abréviation de Bahnbetriebwerk). En effet, dès la prise en main de la SNCB par la Deutsche Reichsbahn en juin 1940, toutes nos locomotives furent munies de l'inscription peinte en blanc ou jaune B.W. suivie du nom ou de l'abréviation du dépôt d'attache. On la retrouvait non seulement sur les flancs des cabines, mais également sur la porte de la boîte à fumée. Au dépôt de Bruges (FR), l'abréviation FR était peinte jusqu'en 1941 sur la cheminée au lieu de la porte de la boîte à fumée .

Le MOROP en chiffres

Les associations affiliées au MOROP

Liste des associations groupées dans le MOROP avec leurs clubs et leurs effectifs (situation au 1.1.1984).

<u>N° association</u>	<u>pays</u>	<u>clubs</u>	<u>effectifs</u>
01 VOEMEC	A	25	460
02 FEBELRAIL	B	22	3.436
03 SVEA	CH	80	6.150
04 DMJU	DK	10	212
05 FFMF	F	105	2.359
06 FIMF	I	18	1.010
07 AFAC	F	1	3.470
09 ARBAC	B	1	350
10 BDEF	D	262	10.431
12 NVBS	NL	1	5.200
13 MAVOE	H	6	287
14 ĀsKZM	ĀS	1	460
15 FEAAF	E	34	2.700
16 MBM	L	1	260
17 DMV	DDR	339	6.996
18 NVM	NL	1	1.650
19 APAC	P	1	100
20 FACS	F	1	2.500
21 MFN	N	1	146
19	14	910	48.177

En train à travers la Belgique, il y a 50 ans.

A partir du prochain numéro, nous publierons le récit de l'un des nombreux voyages effectués par Monsieur H. G. HESSELINK dans notre pays et ce dans les années 1930.

L'auteur nous a autorisé à publier ce récit qui sera illustré de nombreuses photos prises non seulement au cours de ses voyages en Belgique, mais également dans les pays limitrophes où circulait du matériel belge.

Nous tenons à remercier Monsieur Hesselink, auteur de nombreuses publications sur les chemins de fer hollandais. Pour nous, un livre doit retenir toute notre attention : De Spoorlijnen Mechelen - Terneuzen en Gent - Terneuzen (1865 - 1948). Dans l'attente de ce récit, nous publions ci-après deux photos prises par Monsieur Hesselink : l'une en Belgique, en 1933 et l'autre en France, en 1938. Elles pourraient servir à l'illustration d'un article intitulé " Interpénétration franco-belge dans les années 1930).

Première photo :

Prise en gare de Bruxelles Midi, le 11 août 1933. Il s'agit de la locomotive ATLANTIC n° 2675 de la Compagnie du Nord accouplée au tender type 37A de capacité supérieure en eau et charbon au tender type 19A qui accompagnait à l'origine ce type de locomotive. Elle est tête du train P 188 (Pullman) dénommé " Oiseau Bleu " qui reliait journellement Bruxelles à Paris et vice-versa et ce sans aucun arrêt de service ni de douane.

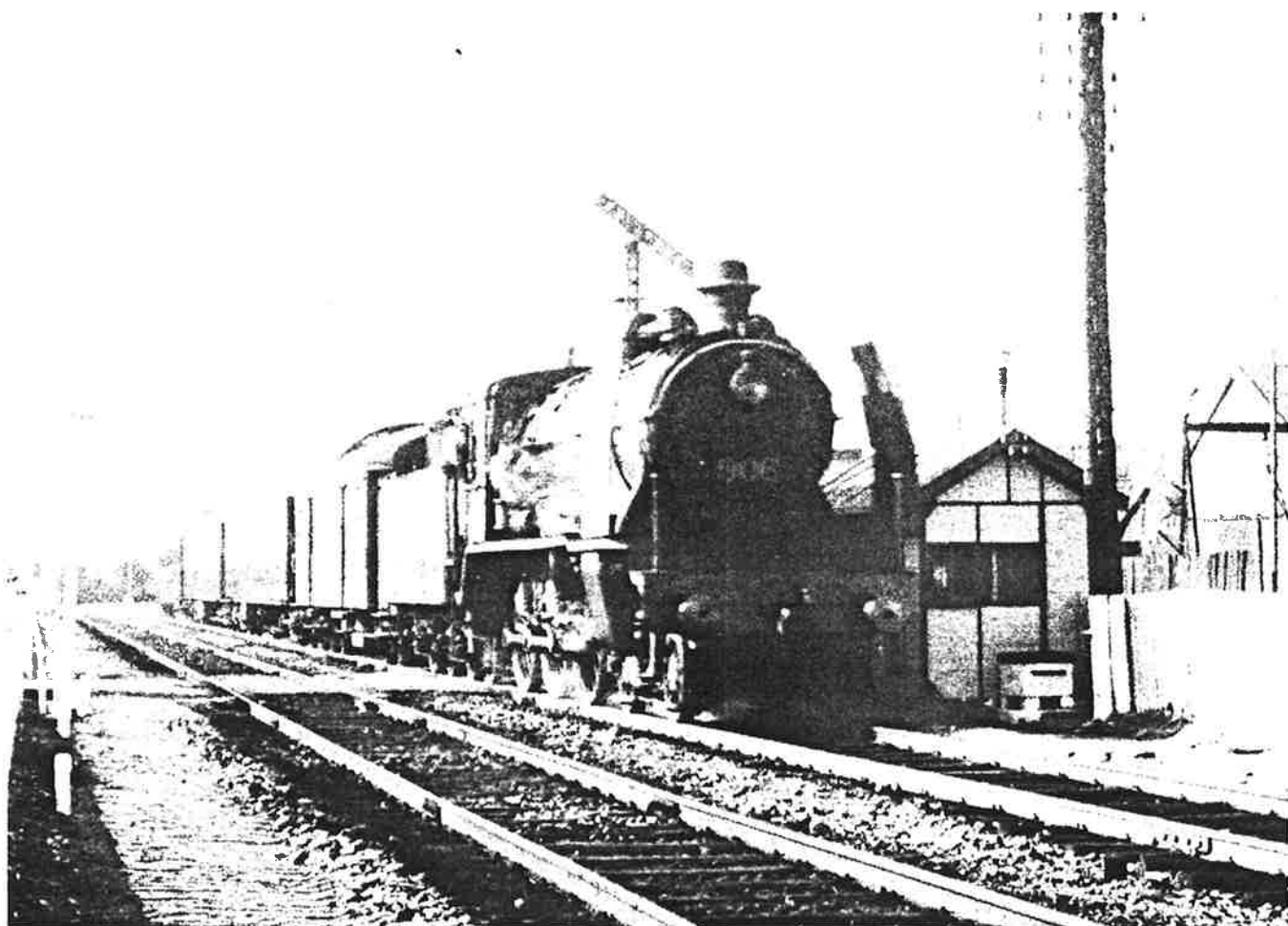
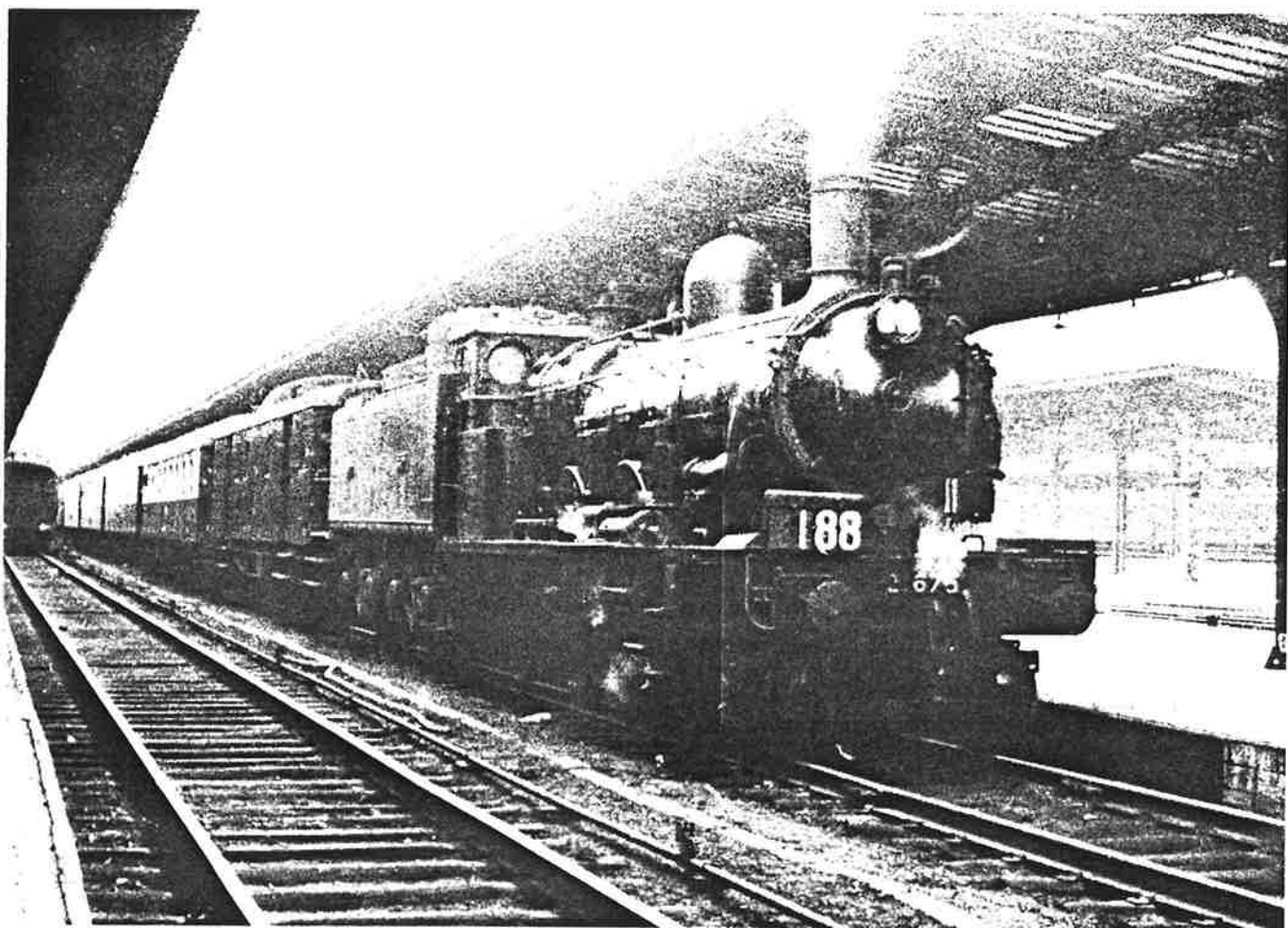
<u>P 189</u>		<u>P188</u>	
PARIS-NORD	18.10	BRUXELLES-MIDI	10.45
BRUXELLES-MIDI	21.25	PARIS-NORD	14.00

Deuxième photo:

Prise à un endroit situé après la gare de Calais Maritime le 01 août 1938. Il s'agit de notre locomotive " TEN WHEEL " type 9 n° 906 du dépôt de Schaerbeek (FSR) accouplé à un tender type 38 (ex KPEV) de capacité supérieure en eau (31 m3 pour 24 m3) au type 18 qui à cette époque accompagnait la plupart de ces locomotives. Elle est ~~en~~ tête du train P 159 (Pullman) dénommé " Bruxelles-Calais Pullman express " qui reliait journellement Bruxelles à Londres et vice-versa. Cette relation comportait deux wagons-lits (un Varsovie - Calais et un Berlin - Calais).

<u>P 158 (SNCF 2280)</u>			<u>P 159 (SNCF 2279)</u>		
BRUXELLES-NORD	-	8.50	LONDRES-VICTORIA	-	14.00
TOURNAI	10.05	10.05	DOUVRES	15.35	15.55
LILLE-St ANDRE	10.37	10.38	CALAIS-GARE MARITIME	17.10	17.30
CALAIS-GARE MARITIME	11.45	12.00	LILLE-St ANDRE	18.39	18.40
DOUVRES	13.15	13.45	TOURNAI	19.13	19.14
LONDRES-VICTORIA	15.21	-	BRUXELLES-NORD	20.26	-

P.S. Nous remercions Monsieur HAVELANGE pour les renseignements que nous lui avons demandés au sujet de ces relations "PULLMANN"



Le musée de Mulhouse

Source : bulletin du musée adressé aux membres
Documentation : Monsieur M. Havelange.

Information sur le matériel récemment entré au musée.

LOCOMOTIVE CC 14018

Représentative des locomotives crocodiles de la ligne Valenciennes - Thionville est entrée au musée avant Noël. Elle fut utilisée pour la remorque des trains lourds charbon et minerai et les convois RO à fort tonnage. Elle complète la présentation du matériel placé sur les quais montrant les études faites avec le courant 25.000 volts 50 périodes.

LOCOMOTIVE 030 TA 628

Locomotive tender de type Ouest puis Etat, fut construite en 1874 pour les manoeuvres dans les dépôts et les gares.

VOITURES

Sont rentrées également, la voiture B8 Nord et la voiture Salon PLM 11. Ces voitures déjà restaurées, étaient en attente à Romilly.

PLAN D'AMENAGEMENT DU MUSEE EN DATE DU 7 JANVIER 1985.

Le tableau reproduit ci-après vous donne une vue générale de tous les engins moteurs et tractés actuellement exposés à Mulhouse.

Rien ne vous empêche de rêver à un véritable musée du chemin de fer en Belgique et d'imaginer un plan d'aménagement du matériel restauré qui se trouve actuellement au dépôt de Leuven.

LE SAVIEZ-VOUS ?

LA CHAPELON 231 E 22 (restaurée en version Compagnie du Nord 3.1192) en Belgique.

Cette locomotive peut être considérée comme le seul exemplaire exposé ayant roulé en Belgique. En effet, les locomotives 241 P et la 232 U 1 étaient limitées à Aulnoye (traction de trains vers Bruxelles) ou à Jeumont (si traction des trains vers Liège). Seul un doute est permis en ce qui concerne l'Atlantic 2.670 Nord qui aurait pu circuler en Belgique avant le remplacement des "Atlantic" par des "Pacific" de la Compagnie du Nord.

C'est le samedi 29 septembre 1962 que la 231 E 22 du dépôt de FIVES (Lille) effectua la dernière traction SNCF d'un train Lille - Bruxelles et retour, équipe de conduite : Messieurs Duclos et Lemaire accompagnés du chef de conduite, Monsieur Caux. Il s'agissait du train 496 et 499 dont l'horaire était le suivant :

2709 SNCF/496 SNCB

499 SNCB/2740 SNCF

LILLE	-	7.27
TOURNAI	7.55	7.56
LEUZE	8.10	8.10
ATH	8.19	8.20
BRUXELLES(M)	8.58	9.03
BRUXELLES(C)	9.06	9.07
BRUXELLES(N)	9.10	9.17
SCHAERBEEK	9.22	-

(faisait arrêt les dimanches
et jours fériés à ENGHIEU:
8.35/8.35)

SCHAERBEEK	-	17.08
BRUXELLES(N)	17.13	17.16
BRUXELLES(C)	17.20	17.22
BRUXELLES(M)	17.25	17.32
ATH	18.17	18.19
LEUZE	18.31	18.32
TOURNAI	18.47	18.50
LILLE	19.10	-

(faisait arrêt sauf les dimanches
et jours fériés à Bruxelles(Con-
grès) 17.18/17.18)

En plus de la 231 E 22, les autres 231 E du roulement à l'époque du dépôt de FIVES étaient les 231 E 1/4/11/13/19/20/21.

Intervenaient occasionnellement (réserve), les 231 E 3/10/14/44.

Toutes ces locomotives du dépôt de FIVES ont donc assuré la traction de la relation LILLE-BRUXELLES et retour.

Avant ces 231 E, la SNCF employait les PACIFIC 231 C pour assurer ce service.

A NE MANQUER SOUS AUCUN PRETEXTE !

À LA R.T.B.F. SUR TÉLÉ 2,

TROIS ÉMISSIONS HISTORIQUES DE SOIXANTE MINUTES,

INTITULÉES

" MÉMOIRES DU RAIL "

LES 18 AVRIL ,

25 AVRIL ,

ET 2 MAI ,

À 20 HEURES ...

communiqué par Guy SERESSIA.

Plan de chemin de fer
 Situation au 7.01.85

DHD 2	Faïgou PLM	Q5 675	Wagon K PLM	can PLM	TTKV NORD	KRW Ehof	Bi-Foudre	V12
-------	------------	-----------	----------------	------------	--------------	-------------	-----------	-----

E 1 PO	CC 44018	BB 18	METROP	PASTEL	ROSE EXAL	V11
--------	----------	-------	--------	--------	-----------	-----

SPRAGUE	BB 9004	161 E 31 laurine	V10
---------	---------	------------------	-----

K-Midi	ALVF	140 Ehof 344	PLM A1	BB NORD	V9
--------	------	--------------	--------	---------	----

SNCF (aven) 140 C 344
 voie libre
 Exposition Remplaçable V 6mots
 "Pafils pour un élé"

0804628

BIDEL	Intinale QUEST	Midi de WPF M.S.	PR 1	PR 2	JOFFRE	V7
-------	-------------------	---------------------	------	------	--------	----

22-23901 ETBI	MICHELINE 22 54005	BUGATTI 22Y 24408	ABJ RENAULT 22Y 24091	VH Remoule 22 67Y 23859	Pneu Decauville x 52105	V6
------------------	-----------------------	----------------------	--------------------------	----------------------------	----------------------------	----

A 151	Faïgou militaire	Champion 80° 270	LX 10 WL	WR 3348D	PULLMAN 408E	Grande Duchesse	V5
-------	---------------------	---------------------	----------	----------	--------------	-----------------	----

3.1192 NORD	4.546 PO	340 FREQUENOT PO	9452 PO	classe rouge	241 P16	V4
-------------	----------	------------------	---------	--------------	---------	----

SNCF (aven) 231 E 22

SNCF (Sol) 237 A 546 SNCF (Sol) 227 A 340 SNCF (Sol) 177 A 152

232 U1	3.1102 NORD	3.22C	1314 Midi	230 B 114 PLM	231 H 8 PLM	PREVIA 141 1187 SNCF	V3
--------	-------------	-------	-----------	---------------	-------------	----------------------	----

MARFAITE DECOUFEE

2 230 D 9	Séjanne	241 A EST	35A 1	1423 PLM	141 F 282 PLM	140 A 908	V2
-----------	---------	-----------	-------	----------	---------------	-----------	----

72001 271 A RCF (aven) 220 A 36 SNCF (SE) 030 A 1

ST PIERRE	ADOUR	701 NORD	2.670 NORD	C 145 PLM	030 C 815	242 AT 6	150 P 13	V4
-----------	-------	----------	------------	-----------	-----------	----------	----------	----

SNCF (aven) 271 A 30 SNCF (S.E) 220 A 85

SNCF (S.E) 242 7A 6

courrier des lecteurs

Suite à notre article consacré à nos " consolidation " type "31 et plus particulièrement en ce qui concerne la répartition par année des 96 locomotives transformées de 1936 à mai 1940 et le numéro de la première locomotive transformée (voir F.F.N. page 8), Monsieur R. HUYSMAN nous a communiqué ce qui suit :

Les chiffres repris au rapport du conseil d'administration concernant la transformation des locomotives type 31 sont les suivants :

1936 : 4 1937 : 60 1938 : 30.

soit un total de 94 locomotives pour les trois premières années. L'effectif des locomotives transformées étant de 96 unités au 10 mai 1940, il faut conclure que 2 unités seulement ont encore été transformées entre le 01.01.1939 et le 09.05.1940. En ce qui concerne la première locomotive transformée, il est de notoriété qu'il s'agit de la 3198 et ce le 03.08.1936 (les trois autres transformations de 1936 se rapportaient aux locomotives 3108 (18.08), 3186 (01.09) et 3222 (31.12).

En ce qui concerne la 3115 que nous avons présentée comme la première locomotive transformée, il s'agissait d'une transformation qui aurait été effectuée le 17.06.1936, date puisée à une fiche suiveuse créée pendant la guerre, mais qui doit être considérée comme " présumée" et doit être récusée sous cette forme.

La date de transformation est donc douteuse, la locomotive pourrait n'avoir été transformée qu'en 1941 ou 1942, à moins que sa sortie effective n'ait été retardée ou encore que les modifications apportées lors de l'éventuelle grande révision de juin 1936 n'aient pas comporté la totalité des améliorations prévues en transformation. Autant d'hypothèses dont il serait hasardeux de tenter de dégager la bonne.

Note de la rédaction:

En vue de compléter l'étude qu'il avait effectuée en 1976 et dans laquelle nous avons puisé les renseignements nécessaires à la réalisation de notre article, Monsieur R. Huysman reprendra l'examen de la transformation des locomotives type 31 et ce en 1986 à l'occasion du cinquantième anniversaire de la première transformation.

Nous l'en remercions et dans l'attente de ce travail, nous croyons nécessaire de faire concorder les dates de transformations reprises dans la seconde colonne de notre tableau paru dans F.F.N. n°11 pages 9 à 12 avec celles reprises aux rapports du conseil d'administration. Ces modifications concernent les locomotives suivantes :

Locomotives	il y a	il faut
3114	(/39)	(/37)
3115	(06/36)	(/37)
3136	(<10/40)	(/37)
3171	(12/36)	(/37)
3178	(/39)	(/37)
3215	(/39)	(/37)
3259	(<10/40)	(/37)
3267	(<10/40)	(/37)
3290	(<10/40)	(/37)

Les renseignements actuellement en notre possession nous permettent de constater que 162 locomotives (sur un total de 200) ont été transformées au cours des années suivantes:

1936:4 1937:60 1938:30 1939:1 1940:1 1941:18 1942:8 1943:1 1944:1 1945:9
1946:25 1947:4

ponts et tunnels (2)

Dans notre numéro 11, j'ai évoqué divers types de ponts et de tunnels et leurs exemples régionaux.

Aujourd'hui, je voudrais aborder la construction d'un tunnel en modélisme.

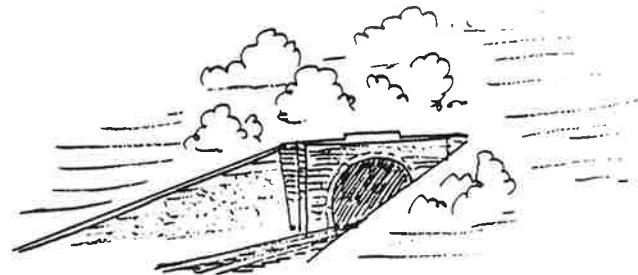
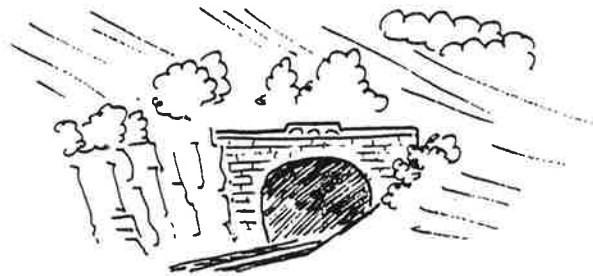
1. IMPLANTATION

Un tunnel permet de franchir une élévation de terrain sans nécessiter trop de rampes, toujours fatales aux fortes charges des trains. Mais si le relief est peu important, on préférera souvent une simple tranchée. Evitez donc sur votre réseau le tunnel surmonté d'un centimètre de "colline". A moins d'évoquer un paysage urbain : en ville, le percement d'un tunnel permet d'éviter une destruction massive du tissu urbain. Un exemple : Liège.

Un tunnel peut aussi traverser une simple avancée de rocher, par exemple dans une vallée. Il sera alors assez court. C'est le cas entre Andenne et Sclaigneaux ou entre Godinne et Yvoir.

Fréquemment, la voie suivra une tranchée, ou sera tracée à flanc de colline de part et d'autre du tunnel. D'où la présence de rochers apparents ou de murs de soutènement si la roche est trop peu stable. (voir fig.)

A éviter : la "montagne" bien régulière (style terril) plantée tout juste pour recouvrir le tunnel réglementaire.



Avant d'entreprendre la réalisation d'un tunnel, prévoyez avec un maximum de précision l'aspect du paysage traversé. Il faut donner l'impression que la voie a été tracée en fonction du relief, et non l'inverse !

2. GABARIT Creuser et maçonner coûte cher. C'est pourquoi les tunnels sont toujours creusés "au plus juste", au gabarit.

L'idéal serait d'agir de même en modèle réduit. Le réalisme y gagnerait. Mais ce n'est malheureusement possible qu'en alignement. Les voies peuvent alors être placées assez près l'une de l'autre. 45 millimètres d'entraxe, c'est bon pour la Belgique. Dans certains pays, ce sera un peu plus.

En courbe, le problème se complique. Les voies doivent être plus espacées. De plus, les véhicules longs sont fortement déportés vers l'extérieur (bouts) et surtout vers l'intérieur (flancs), du moins avec les rayons assez petits que l'on rencontre sur nos réseaux miniatures.

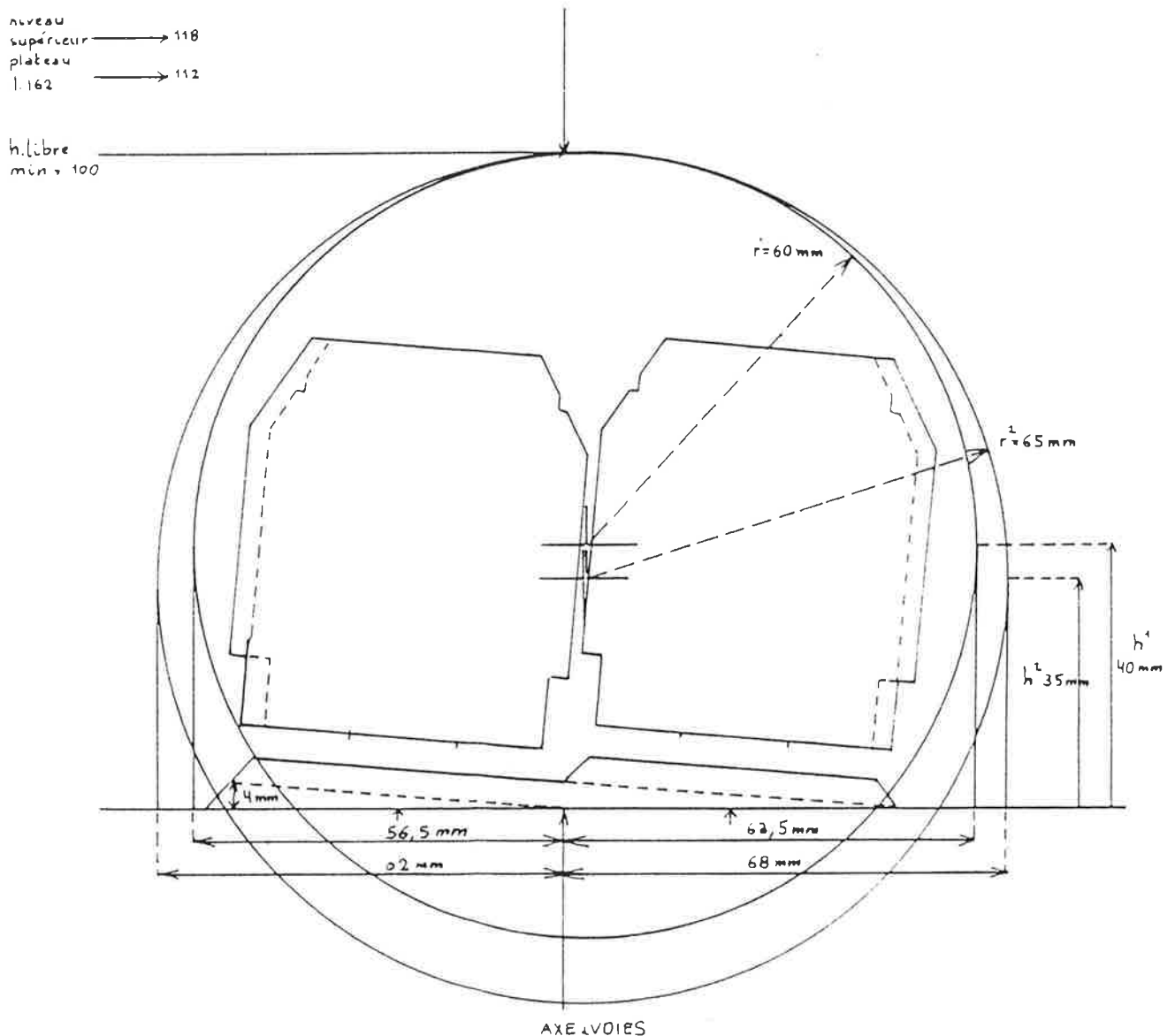
Si l'ouverture est strictement à l'échelle, vos voitures accrocheront la maçonnerie. Mais ce n'est pas une raison pour ménager des ouvertures béantes !

Pour dessiner votre entrée de tunnel, vous auriez tout intérêt à utiliser le "gabarit de libre passage en courbe" (normes NEM) vendu par SOMMERFELDT sous la référence 100, avec un mode d'emploi succinct mais clair. C'est ce qui a été fait pour notre réseau club. Mais là, en plus, nous avons tenu compte du dévers prévu. La voûte du tunnel correspond au plus petit cercle circonscrit au gabarit total ainsi obtenu. (voir fig.)

Une méthode plus simple mais bien moins précise consiste à fixer un crayon sur le flanc d'une voiture longue et à délimiter ainsi l'espace qui devrait rester libre de tout obstacle. Pas de dévers avec ce truc, ou alors... Vu le prix modique de l'accessoire cité plus haut, vous auriez tort de vous en priver au moment de concevoir un réseau, car il sera utile aussi pour les quais, l'emplacement des signaux, etc...

tracé de la voûte d'un pont-tunnel en courbe de $r=1200$ mm pour le réseau du RMM.

on a tenu compte de la hauteur libre, assez limitée dans ce cas, et de l'éventualité d'une électrification ultérieure. a première vue, ça peut paraître compliqué, mais il n'en est rien...



3. MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

A. Les entrées de tunnel du commerce. J'ai dit dans le précédent article ce qu'il fallait en penser. On notera pourtant que des progrès se font dans ce domaine, en particulier en France où l'on commence à trouver de très belles réalisations artisanales. Malheureusement, il y en a peu qui conviennent pour notre pays. Et il faut encore savoir les trouver!

B. Les réalisations personnelles. C'est plus long, mais c'est plus gai. Et sur mesure...

Le choix des matériaux est vaste, mais il se résume finalement à trois voies possibles.

- les plaques de plastique, imitant la brique ou divers types de pierres. Il y en a d'un relief trop grossier, mais d'autres sont très fines.
En pierres de taille, voyez chez SLATERS (plasticard mince facile à travailler).
En briques, SLATERS toujours, ou bien VOLLMER (plus épais).

- Les feuilles de carton (ou papier) imprimé et estampé, dont il existe un grand choix.

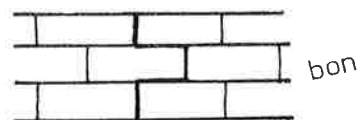
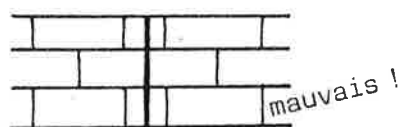
Il faut éviter cependant les briques ou les pierres trop grandes : nos briques n'ont rien de comparable avec les pierres énormes du Temple de Jérusalem ou de la Pyramide de Chéops. Les briques FALLER resteront donc chez le marchand ! Les JOUEF sont belles et pas trop grandes. Reste à en trouver. LIBERON fournit du papier estampé, qu'il faut peindre soi-même, ce qui en arrêtera quelques uns...

Pour la pierre, on trouve de belles choses chez HANNES FISCHER, petit fabricant allemand dont on peut facilement trouver les produits, même à Namur. Il faut choisir les pierres prévues pour le N, car elles sont en réalité à l'échelle HO (eh oui !)

Attention : il arrive qu'il faille juxtaposer plusieurs feuilles ou plaques de briques ou de pierres, ce qui est toujours délicat car les raccords se remarquent vite.

Il faudra absolument couper les raccords selon les joints de ciment, et les ajuster parfaitement avant le collage.

Essayez autant que possible d'éviter cet "agréable" travail, mais vous n'y échapperez pas toujours...



- La carte à gratter, enfin, que l'on peut trouver chez tous les fournisseurs d'articles de dessin.

On pourra y graver aussi bien la brique que les pierres de taille. Le matériau est économique. Il est agréable tant qu'on ne veut pas graver trop profond. Il peut être peint à la gouache, ou avec n'importe quelle autre peinture.

Un conseil : achetez-en une feuille et exercez-vous. Un simple stylet et des gouaches d'écolier vous suffiront. Vous serez vite conquis, et ce sera de l'argent épargné pour votre matériel roulant...

4. CONSTRUCTION D'UN TUNNEL

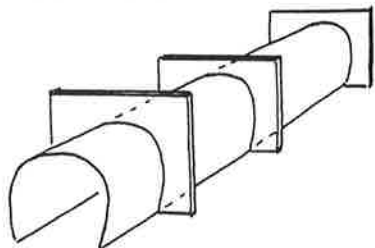
A. Les entrées de tunnel. Elles seront découpées dans le bois (contreplaqué mince) et mises en place perpendiculairement à l'axe de la voie. Le moment venu, on y collera le papier ou la carte à gratter, à l'aide de colle blanche. Pour coller le plasticard, choisir une colle de contact

qu'on appliquera avec parcimonie sur les deux faces à joindre et qu'on laissera sécher avant de joindre les deux pièces. Eviter les accumulations de colle qui pourraient dissoudre le plasticard après quelques minutes, ou quelques heures...

B. La voûte. Il est indispensable de la figurer si l'on veut obtenir un résultat réaliste.

Pour la voûte, on utilisera encore le plasticard mince façon briques ou pierres (SLATERS) ou le papier estampé.

- Si le pertuis est rectiligne, on préparera quelques pièces de bois découpées selon le gabarit (tenir compte de l'épaisseur, minime, du matériau utilisé) et on collera dedans les feuilles de plastique ou de carton préalablement cintrées. Veiller à ce que les lignes de briques ou de pierres soient bien horizontales.

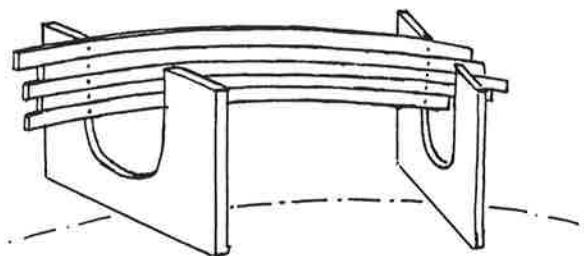


Si le tunnel est long, on peut se contenter de représenter l'intérieur du pertuis sur une quinzaine de centimètres.

S'il est assez court, mieux vaut réaliser la voûte sur toute la longueur, surtout si on peut la voir sous certains angles. Le reflet de la lumière sur le relief des pierres humides est du plus bel effet !

- Souvent les tunnels seront utilisés pour masquer des courbes serrées. Dans ce cas, en plus des précautions indiquées plus haut (gabarit), il faudra adopter une technique un peu plus élaborée.

Les mêmes pièces de contreplaqué découpées au gabarit seront disposées selon la courbe, perpendiculairement à l'axe de la voie, et maintenues entre elles par collage ou clouage sur une planchette ou un carton fort.



Des lattes de balsa seront alors collées à l'intérieur, en suivant la courbe. Attention : prévoyez l'épaisseur du balsa au moment de découper les pièces de support selon le gabarit.

Après séchage complet, le balsa sera poncé jusqu'à ce qu'on obtienne la forme désirée.

Dans la plupart des cas, il ne sera pas nécessaire de réaliser la voûte sur toute sa hauteur, mais seulement dans sa partie visible. Idem en longueur. Près des entrées, la voûte de balsa sera recouverte de papier estampé (brique ou pierre) découpé en bandes minces et collées l'une après l'autre, bien à l'horizontale. Le papier doit absolument être découpé en bandes collées l'une après l'autre, car il n'est pas élastique et ne pourrait épouser parfaitement la forme de la voûte.

Les extrémités des baguettes seront sciées et poncées au ras de l'entrée sur laquelle on collera ensuite la façade.

C. Les murs de soutènement, s'il y en a, seront réalisés avec les mêmes moyens que les portails d'entrée.

Ils seront disposés à la verticale ou légèrement en oblique, selon l'importance des poussées qu'ils sont supposés subir.

5. DÉCORATION

A l'intérieur du tunnel : l'humidité et les suies auront fortement noirci la voûte. Plus près des entrées, le matériau sera recouvert d'une couche gris/brun

avec des traînées noires et des taches plus claires, presque blanches (salpêtre et concrétions calcaires).

Les suintements seront reproduits à l'aide de vernis brillant appliqué généreusement.

Pour les façades : prévoir les marques de suie au-dessus des voies (traction vapeur et, en moins marqué, traction diesel).

Sur les côtés supposés exposés au nord, la pierre ou la brique seront légèrement teintées de vert pour figurer la mousse.

S'il doit y avoir des écoulements d'eau, la pierre sera plus noire à cet endroit et recouverte d'un peu de vernis brillant.

Près des voies, les pierres ou les briques recevront un voile de brun rouille évoquant les projections de limaille de fer dues au passage des convois.

Pour peindre, on utilisera de préférence des gouaches acryliques qui pourront être patinées à l'aide de terres à décor (LIBERON). Celles-ci adhèrent bien sur ce genre de support, mais moins bien sur les laques glycérophthaliques (HUMBROL).

Quoi qu'il en soit, quelques visites sur le terrain pour observer la réalité devraient être de règle chez un modéliste digne de ce nom...

6. POUR LES PERFECTIONNISTES (certains diront "pinailleurs")

Dans les pertuis de plus de vingt mètres de longueur (donc le plus souvent), il est prévu des dégagements pour la sauvegarde du personnel.

Ceux-ci seront reproduits dans la mesure où on pourrait les apercevoir. Ce sont de petites niches voûtées, peu profondes, et d'une hauteur qui excède rarement deux mètres. Elles sont repérées par de la peinture blanche sur les bords. Une ligne brisée de peinture blanche les relie entre elles. Cette ligne atteint sa hauteur maximale entre deux niches et descend au fur et à mesure qu'elle s'en approche. Ce système permet à l'agent surpris dans un tunnel par l'approche d'un train de trouver tout de suite le dégagement le plus proche en suivant le trait descendant. Au pire, il devra parcourir une dizaine de mètres pour se mettre à l'abri.

Ces détails peuvent mériter d'être reproduits : la difficulté supplémentaire est minime et le résultat peut être spectaculaire.

On pensera aussi à blanchir les deux pieds du portail de tunnel, jusqu'à hauteur d'homme environ. Et on n'oubliera pas le minuscule triangle de danger collé à l'entrée (époque actuelle).

Les techniques utilisées pour les tunnels serviront aussi pour les ponts voûtés. Il y aura cependant quelques difficultés supplémentaires à surmonter. Rendez-vous dans le prochain numéro.

André-Marie Ducarme

1/650 6

Reeks
Serie

7 1 8 9 3 9 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

Quaz reeks

Ancienne serie : 9 985 000 - 9 985 999

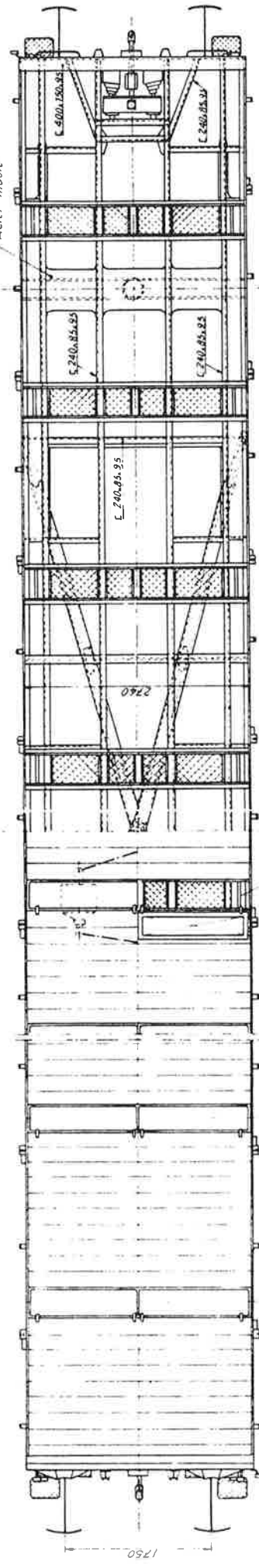
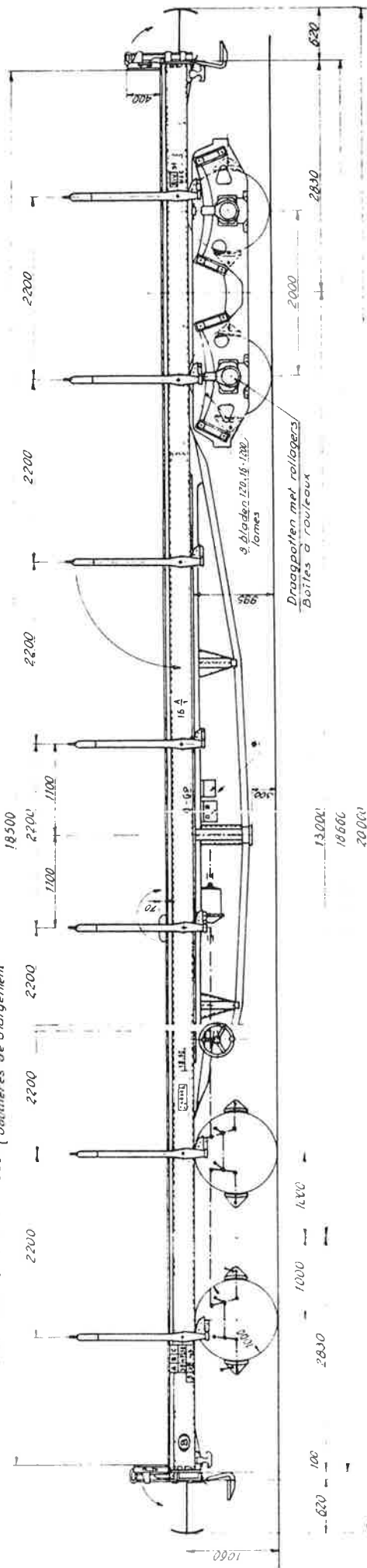
Bouwjaar

9 985 000 - 9 985 074 1958
 9 985 075 - 9 985 149 1959

Klapbare laadbalken
 Lambourdes rabattables
 Laadgolven
 Gouillieres de chargement

Platte wagen op bogies, 55 T.
 Wagon plat à bogies, de 55 T.

Lettercode : R S
 Code lettres



A	B	C
39	47	55
5	39	45

FREIN O - GP REM
 Ledig - Beladen
 Vide - Charge

31	42
23	41

Goederen
 Marchandises
 Reizigers
 Voyageurs
 (Ori. Est.-sd, syl 14-7)

Oppervlakte van de vloer : 51 m²
 Surface de plancher

Buigzaamheid der veer in mm per ton 60
 Flexibilité du ressort en mm par ton

ÉLARGISSEZ VOTRE PARC DE WAGONS SNCB ...

un wagon plat à bogies

Après le Tads que je vous ai présenté il y a quelques mois et le Remms qui a été décrit par Olivier FONCOUX, voici une transformation beaucoup plus simple à l'usage des débutants.

Elle concerne un wagon plat à bogies et ranchers pivotants (Rs) reproduit depuis des lustres par MÄRKLIN (ref.4663).

Ce modèle standard UIC, à bogies de type allemand, existe depuis longtemps à la SNCB (Type 3514 A0). Sa livrée actuelle est la même que celle des wagons allemands (tout noir, avec haussettes de bout en rouge wagon), mais il semble qu'elle ait parfois varié (wagons tout ou partiellement bruns).

Un certain nombre de ces wagons ont été maintenant classés comme wagons de service (Type 9420B3) et utilisés par le service de la voie.

Les marquages nécessaires sont aujourd'hui disponibles chez JOCADIS sous forme de décalcomanies à l'eau.

Outre les Tads et Remms déjà cités, des inscriptions sont fournies pour divers tombereaux, fermés à parois et toit coulissants (Tbikks), trémies à 2 essieux (Fcs) et le plat à bogies dont nous allons maintenant examiner la réalisation.

1. SI ON NE VEUT (VRAIMENT) PAS SE COMPLIQUER LA VIE :

- Le wagon Märklin ref.4663 n'est absolument pas modifié. Il suffit d'en repeindre les flancs en noir brillant avant d'apposer les décalcomanies.
- Pour l'emplacement des decals, se rapporter au tableau présenté plus loin. Toutefois, le cadre de répartition des charges ne pourra être placé au bon endroit (entre les 5e et 6e ranchers), mais plus à gauche, là où l'espace nécessaire existe sur le wagon allemand.
Autre possibilité : laisser subsister le marquage allemand correspondant : il est identique au belge... (entre les 4e et 5e ranchers).
- Après la pose des decals et leur séchage complet, une couche de vernis mat. Votre wagon vaut bien certains modèles "belges" du commerce redécorés d'une manière pas toujours aussi rigoureuse qu'on le voudrait.

2. POUR FAIRE LES CHOSES UN PEU MIEUX ...

- Eliminer les plaques qui prolongent le châssis vers le bas (près du 3e rancher). Il y en a une sur chaque face du wagon.
Pour ce faire : scie fine et lime de Genève.
- En confectionner d'autres à l'aide de chutes de plastique ou de laiton : 6 mm de long et 2,5 mm de haut environ.
Les coller à la Cyanolit sous le châssis, immédiatement à droite du 5e rancher. Veiller à placer ces morceaux bien dans le plan de la paroi du châssis.
- Eliminer la petite manette isolée sous le châssis. Idem de l'autre côté.
- Ajouter un rectangle de plastique ou de laiton de 5 x 3 mm sous le châssis, à gauche, immédiatement après le crochet d'arrimage. S'assurer que cette pièce ne gêne pas le mouvement du bogie. Même travail sur l'autre face.
Ces deux pièces recevront une imitation du grillage du cadre porte-étiquettes confectionnée en laiton découpé chimiquement (BRAWA) ou, plus économique, en

voile de rideau. Un bout de fil de plastique ou de métal placé horizontalement au dessus du grillage figurera la charnière et la gouttière de protection. Pour plus de détails, observer un wagon HO. Tous sont munis de cet accessoire. Collage à la Cyanolit toujours.

- Peinture en noir et décalcomanies. Vernis mat.

3. POUR FAIRE LES CHOSES TOUT À FAIT BIEN ...

Il faudra, en plus :

- Limer le relief des porte manettes de réglage des freins et coller dessus les mêmes accessoires "façon SNCB" : deux carrés de plasticard blanc avec un bout de fil collé dessus pour figurer les manettes. Prendre pour modèle le wagon Gkk1ms (SNCB COLIS) de LILIPUT.
Attention à la symétrie : les deux plus petites plaques sont vis-à-vis l'une de l'autre, et idem pour les deux plus grandes (les plus proches du milieu du wagon).
- Confectionner deux supports de volant de frein et les coller sous le châssis, munis chacun d'un volant de frein à trois branches, récupéré par exemple sur un wagon à berceaux Shmms de ROCO (tous n'en ont pas en réalité).
Emplacement : entre les 2e et 3e ranchers, donc du côté opposé à celui des manettes de réglage des freins, juste à la naissance des brancards destinés à raidir le châssis du wagon. (voir plan)
- Remplacer les tampons d'origine par des tampons plus "belges", par exemple des pièces JOCADIS (tampons rectangulaires SNCB) ou TELETRAIN.
- Enfin, si l'on veut, on peut raccourcir le timon d'attelage, vraiment très long... (ceci si vos rayons de courbure ne sont pas ceux d'un dé à coudre) ou encore, éliminer le timon d'attelage Märklin et coller un attelage RIBU sous le châssis. C'est possible à condition de remplacer les roues d'origine par des roues aux normes fines (RP 25), à petits boudins (pour le 2 rails). Cela se trouve chez JOCADIS ou chez HUNERBEIN...

C'est tout. Ce n'était pas bien terrible, vous en conviendrez.

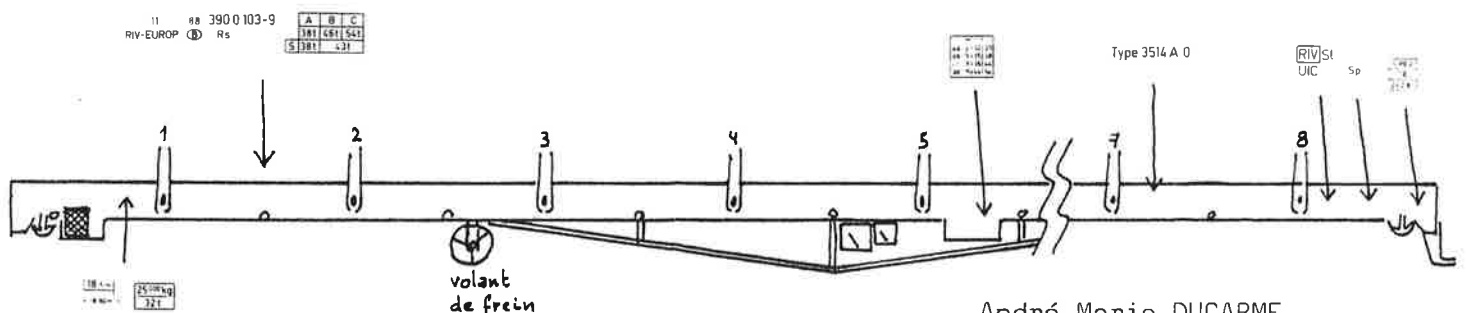
Il existe maintenant 2 wagons plats à bogies SNCB en HO : le vôtre, correct à tous points de vue, et celui de LILIPUT, dont on ne peut pas dire autant.

Pour terminer, un conseil valable pour d'autres réalisations...

Les décalcomanies JOCADIS ont une pellicule extrêmement fine qui ne demande qu'à s'entortiller sur elle-même.

Pour éviter les déboires : découper autour du motif à transférer, en laissant un petit bout sans inscriptions. Entailler la pellicule avec une lame de rasoir pour éliminer ce bout, mais sans couper le papier support.

Mouiller la décalcomanie. Lorsqu'elle est bien imbibée, éliminer le petit bout vierge puis tenez le support par cette extrémité pour pouvoir faire glisser plus facilement l'inscription à l'endroit voulu. Utiliser de petites pinces. Tout de même, prévoyez deux planches au lieu d'une : on ne sait jamais...



en passant par la Lorraine...

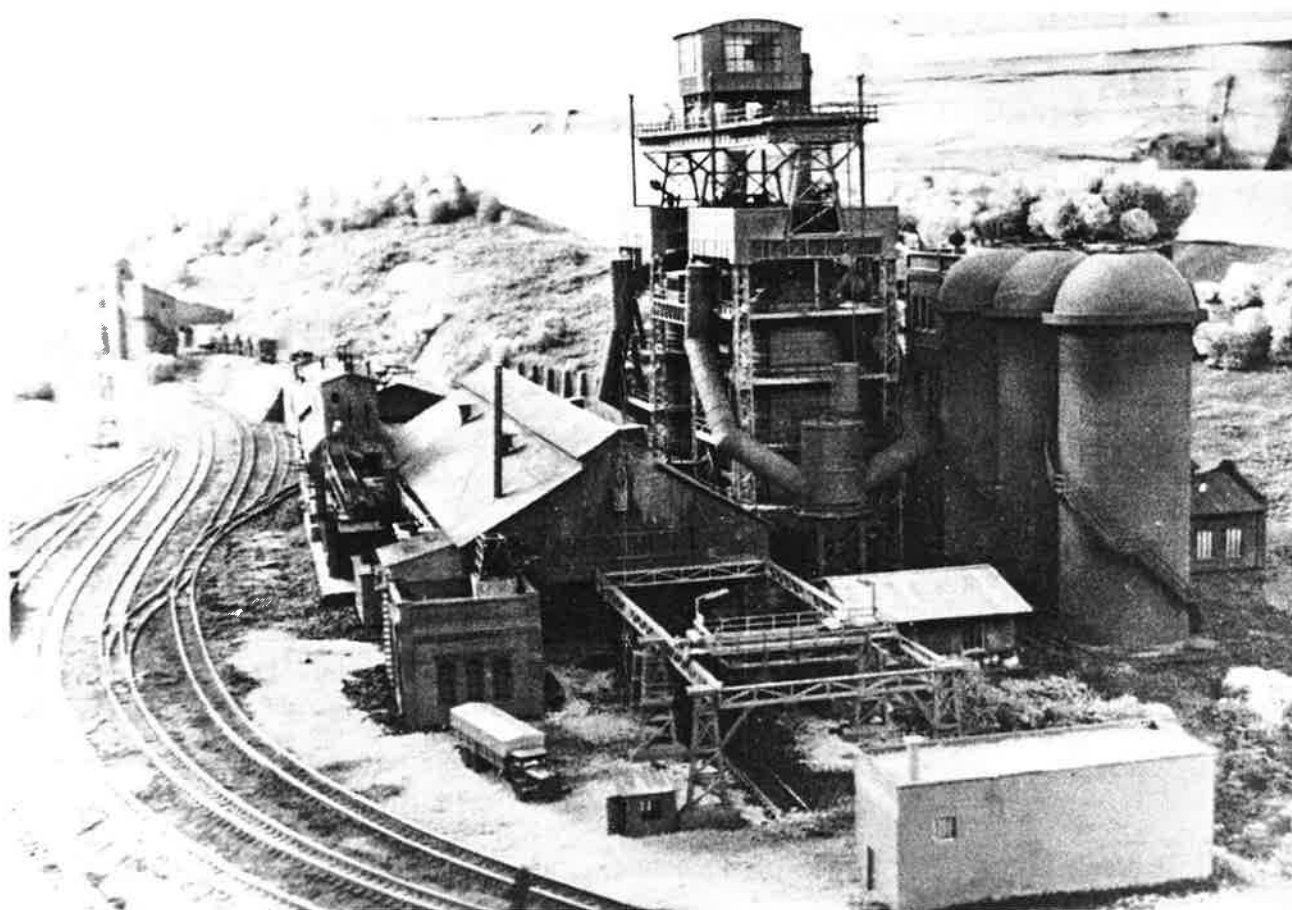
OU LE RÉSEAU " N " DE JACQUES QUOITIN

Souvenez-vous. C'était l'éditorial de notre numéro 5.

Le digne père de famille qui se glissait furtivement entre les rayons d'articles de Noël d'un grand magasin, armé d'un pied à coulisse, et qui, sous le regard incrédule des autres clients, mesurait (discrètement) le diamètre des boules de Noël. Vous y êtes ? C'était notre ami Jacques Quoitin.

Les boules de Noël sont aujourd'hui méconnaissables. Mais en cherchant bien, on pourrait les retrouver sur les photos qui illustrent cet article...

J'ai donc voulu voir cette fameuse aciérie de Halanzy-Musson, dans le grenier d'une vieille maison de pierre, à Maillen. Et j'ai eu bien du mal à m'en remettre. Pas tant à cause de l'échelle qu'il a fallu grimper. Mais à cause de ce qui m'attendait au-dessus de l'échelle : une aciérie complète, avec ses hauts fourneaux (quel échafaudage !), ses coupers, sa salle des machines, ses cheminées, avec le pont transbordeur, les torchères, la tour de refroidissement... Tout y était. Réalisé entièrement, à partir de pièces diverses, par notre "maître de forge", et à l'échelle N, s'il vous plait !



Ce travail est aussi un témoignage : l'aciérie de Halanzy-Musson n'existe plus. Jacques a longuement visité cet univers mort, figé, déjà envahi par les herbes folles, et il l'a fixé sur la pellicule, avant qu'il ne disparaisse pour de bon. Puis il s'est mis au travail. Le résultat n'est pas seulement spectaculaire et merveilleux de finesse, de technique. Il est émouvant. Le passé recomposé...

Le passé de cette Lorraine belge qui semble si chère au coeur de notre vétérinaire de Maillen.

Car si cette aciérie (Minière et Métallurgique de Musson - Halanzy, comme nous l'indiquent les initiales sur les wagonnets*) est actuellement le clou de son réseau en construction, Jacques a d'autres réalisations de qualité, et aussi des projets, avec un commun dénominateur : la Gaume.

D'autres réalisations ? Par exemple la gare de Lamorteau (elle a bien changé, elle aussi) que vous avez pu examiner en détail lors de notre exposition de novembre dernier : c'est une adroite adaptation d'un bâtiment français (MKD).

Des projets ? Réaliser la remise de Latour (une demi-remise, en fait, faute de place). Ça devrait valoir un autre article de Ferro Flash quand ce travail sera terminé !

En attendant, on peut voir un réseau qui se construit peu à peu et qui évolue, toujours dans le sens d'un réalisme accru. C'est ainsi que Jacques renouvelle certaines portions de réseau en adoptant des aiguillages à très grand rayon (du SHINOHARA) à la place des anciens Fleischmann et Peco.

Une voie bien posée, des courbes harmonieuses, avec de véritables dévers bien perceptibles malgré l'échelle.

La voie est posée sur semelle de liège flexible. Pour le dévers, Jacques surélève les traverses d'un côté à l'aide de bois d'allumettes. Le ballast (de marque WOODLAND SCENICS) masque le tout et donne à la voie une excellente finition.



Un train de coke émerge du tunnel, remorqué par une 2-10-0 type 26 de la remise de Latour (modèle MINITRIX transformé et redécoré).

Le dévers est bien visible dans la courbe.

A noter aussi, les grands poteaux doubles des lignes téléphoniques, si typiquement belges.

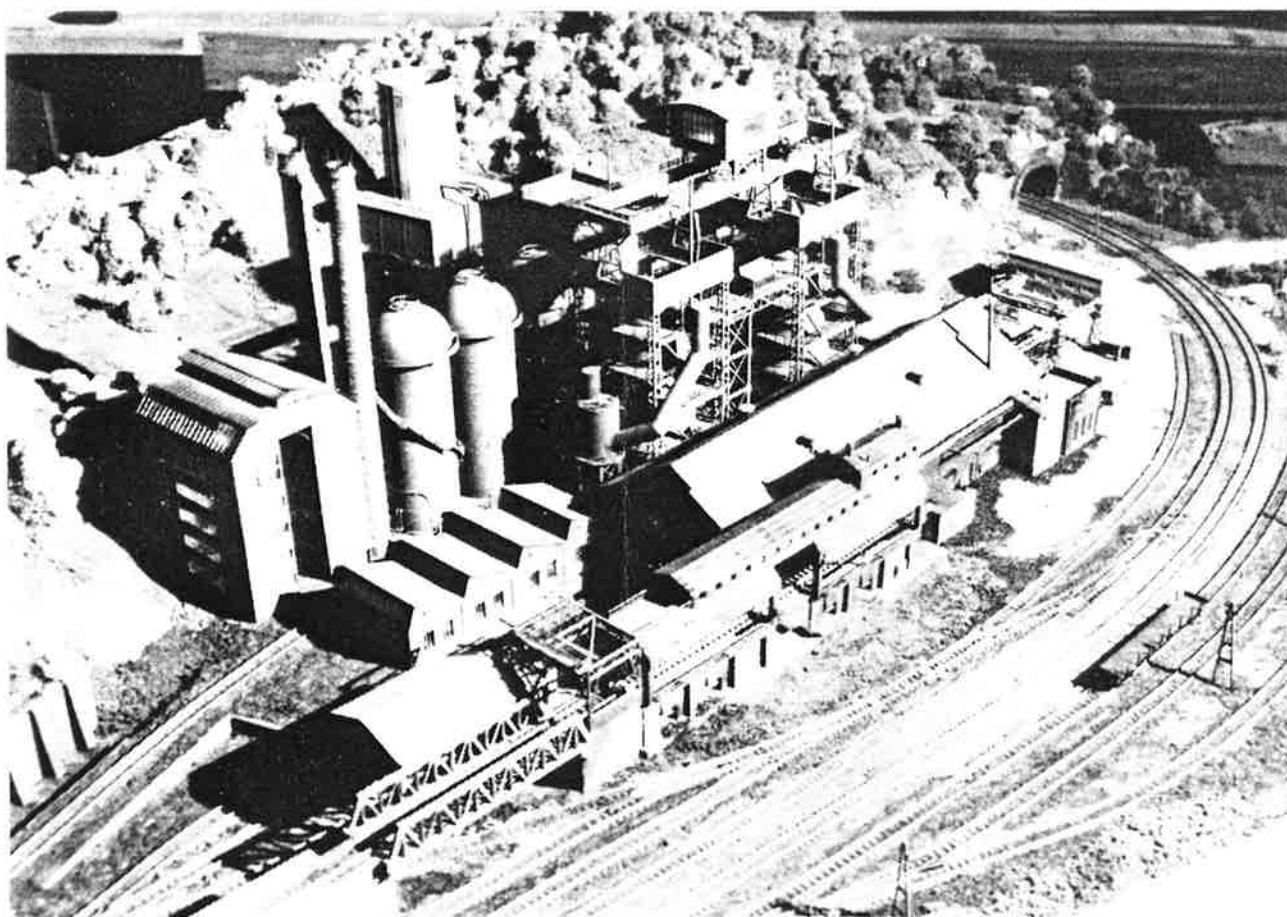
* des trémies à ballast "talbot" de la DB, méconnaissables.

Jacques émet des regrets aussi. Bien compréhensibles. Car si les HOistes se lamentent dès que Nuremberg n'apporte aucune nouveauté belge, que vont dire les (rares) adeptes du N ?

Il n'empêche, vous pourriez voir rouler chez Jacques la plupart des locos qui ont circulé en Gaume à la fin de la vapeur : types 25 et 26, 64, 81, 93... et aussi les diesel 202 et 203. Le tout revu et corrigé, bien entendu, ou bien près de l'être. Du beau travail, ça aussi...

Les wagons, par contre...Dacker n'a pas encore songé à sortir un minéralier à l'échelle N (et ce n'est sans doute pas demain la veille)... En attendant, j'ai pu reconnaître un wagon frigo belge d'origine allemande décrit dans ces pages il y a peu. Ce qui se fait en HO doit bien pouvoir se faire en N, pense notre ami. Et il le fait. Chapeau !

André-Marie DUCARME



la photo : encore une vue de l'aciérie de Musson-Halanzy. On peut se faire une idée de l'ampleur de l'installation en observant le wagon plat Res à bogies à droite de l'image (un kit laiton d'origine française).

*Deux des six cowpers sont bien visibles : reconnaît-on les boules de Noël ? A noter que Jacques a légèrement réduit son modèle : six cowpers au lieu de huit, une seule tour de refroidissement (visible à l'arrière-plan) au lieu de deux, etc... Même réduit, l'ensemble reste imposant malgré la réduction au * / 160 ème.*

Tout au fond, le tunnel de la photo précédente...

Les rayons de courbure sont très raisonnables ; on est loin du "jouet" !

modélisme technique

POUR UN ÉCLAIRAGE RÉALISTE DES CONVOIS

Tout modéliste amateur de scènes ferroviaires nocturnes désireux de restituer cette atmosphère sur son réseau se trouve confronté à des problèmes d'éclairage de ses convois, en particulier celui des rames voyageurs.

Toutes les marques proposent des éclairages diffusants ou non que l'on peut adapter plus ou moins facilement aux véhicules.

Pour ce qui est des locomotives, il y a rarement des modifications à effectuer étant donné qu'elles sont presque toutes équipées d'au moins 1 ampoule éclairante. Quelques rares wagons sont équipés de fanaux de fin de convoi, mais aucun constructeur ne propose de système d'adaptation de feu pour ses autres wagons.

Ces systèmes classiques possèdent trois inconvénients majeurs, de nature à faire renoncer plus d'un modéliste étant donné que le prix de revient est élevé si l'on veut par exemple équiper une grande rame voyageurs .

Ce sont :

- 1) la variation de la luminosité avec la vitesse du train allant jusqu'à l'extinction totale à l'arrêt.
- 2) les clignotements dûs à un mauvais système de captation.
- 3) l'éclairage n'est pas débrayable et les voitures sont donc également éclairées en plein jour, les clignotements ne faisant qu'accroître visuellement ce non-sens.

Accepteriez-vous de voyager dans un train dont l'éclairage clignote plus que celui d'un vieux tram et qui, arrêté à un signal de block, vous plonge dans l'obscurité en pleine campagne alors que vous tentez de rejoindre les toilettes ?

Que ceux à qui il plait de continuer à faire circuler des "trains-dancing" aux effets psychédéliques les plus délirants arrêtent ici leur lecture.

Nous allons en effet tenter ci-après de remédier à cette situation intolérable ! Le plus gros inconvénient étant bien entendu la "non-constance" de l'éclairage, nous aborderons ce problème pour commencer.

1. Principe du système d'éclairage constant par générateur Basse Fréquence pour système 2 rails continus.

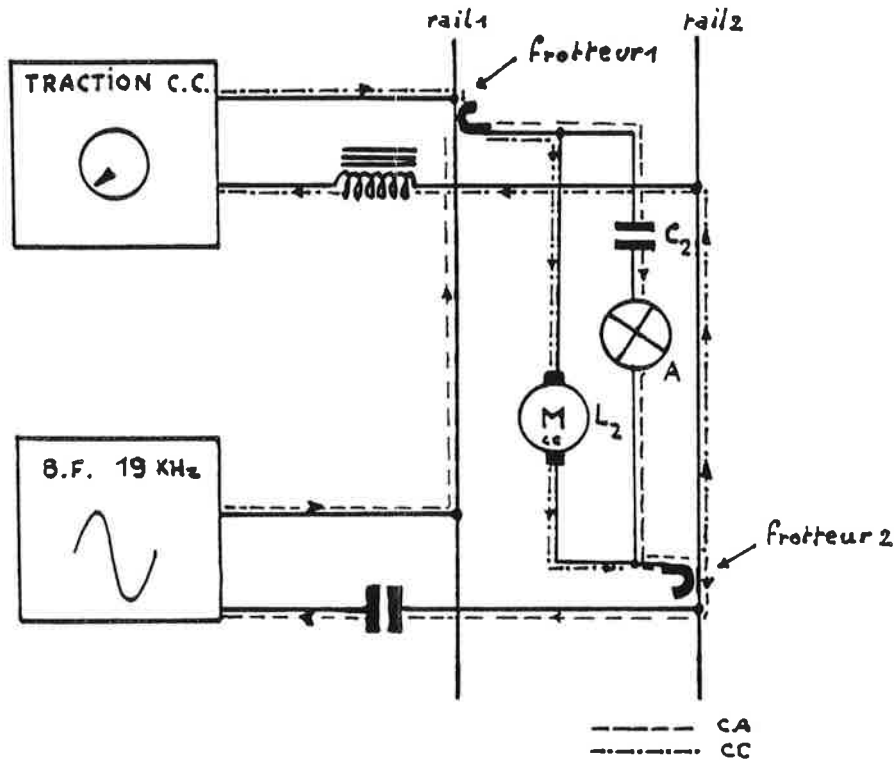
La variation de l'intensité lumineuse est due au fait que les ampoules sont alimentées par le même générateur que le moteur qui exige une tension continue variable. Il faudrait deux circuits distincts : un pour l'éclairage à tension constante et un pour la traction à tension variable. Ceci impliquerait l'emploi d'un troisième conducteur et d'un troisième prise de courant sur certains véhicules, ce qui devient irréaliste. Et la caténaire, direz-vous ?

Nous pensons qu'il est préférable dans le cas où la caténaire est fonctionnelle, de se servir de celle-ci pour alimenter le moteur de la locomotive. Ceci peut être intéressant pour donner des vitesses différentes à deux engins se trouvant sur la même voie.

En effet, utiliser le pantographe pour capter un courant servant uniquement à l'éclairage impliquerait la modification de l'inverseur panto-rail dont sont pourvus beaucoup de modèles.

De plus, ce courant devrait être transmis à toute la rame, ce qui implique des connections entre véhicules ou des convois indéformables.
De surcroît, il ne faut pas oublier que le panto serait la seule prise de courant, ce qui entrainerait d'inévitables clignotements si la caténaire est sale ou mal posée.
Nous abandonnerons ce système trop contraignant qui ne remplit pas les critères que nous nous sommes fixés.

Voici un artifice qui permettra d'obtenir le même résultat qu'avec un système à trois conducteurs isolés avec l'emploi de deux files de rails disponibles.



On raccorde à la voie deux générateurs de puissance. Le premier est l'alimentation continue classique (de préférence stabilisée), le second est un générateur basse fréquence 19 KHz sinusoïdal qui délivre une tension réglable jusqu'à 15 volts.

Ce branchement est permis à condition de "découpler électriquement" générateurs et récepteurs. C'est-à-dire qu'il faut s'arranger pour qu'il n'y ait jamais qu'un seul type de courant qui circule par récepteur ou générateur. Pour ce faire, on emploie des condensateurs de découplage (C1-C2) qui "laissent passer facilement le courant alternatif tout en arrêtant le continu" et des selfs de choc (L1-L2) qui assurent la fonction inverse.

N.B. : L2 est en fait l'induit du moteur qui est fortement selfique. On note que l'adjonction d'une tension sinusoïdale d'une fréquence très nettement supérieure au 50HZ sur la voie ne perturbe en rien le moteur CC puisqu'il est trop selfique pour qu'un courant alternatif y circule.

Par contre, si on débranche l'alimentation, l'ampoule A restera allumée puisqu'elle ne dépend pas du courant continu et n'est traversée que par l'alternatif grâce à C2.

A n'est donc soumise qu'à la tension alternative qui est de valeur efficace constante, nous avons donc un éclairage constant.

Signalons qu'un générateur basse fréquence BF pour éclairage constant a été décrit dans ELEKTOR 11/82 .

Nous avons monté et testé ce générateur qui fonctionne du premier coup d'une manière excellente. Il est capable de fournir trois ampères, ce qui est confortable. Le prix de revient est d'environ 1.500 francs si l'on fait le circuit imprimé soi-même. (l'article à ce sujet et le positif sont disponibles à la bibliothèque RMM) Il est également possible d'acheter le circuit imprimé gravé et **percé** chez les détaillants d'électronique dépositaires d'ELEKTOR ou chez : PUBLITRONIC BP 135 F-59930 LA CHAPELLE D'ARMENTIERES.
(mentionner circuit 82157, prix indicatif : FF 61.-)

Pour ceux que le fer à souder rebute, différentes marques de trains proposent leur système (Arnold, ERKAT,...), mais le prix est au minimum double et le courant de sortie souvent guère supérieur à un ampère, à vous de choisir.
Dans la suite de cet article, nous aborderons les problèmes que posent l'inversion des feux, le raccordement des ampoules et leds etc... et essayerons de résoudre les deux autres inconvénients de l'éclairage classique.

(à suivre)

O. FONCOUX.

Agenda

*Dans chacun de nos prochains numéros seront reprises les manifestations à venir pour une période de deux mois au moins.
En cas de modification dans le présent agenda, nous nous efforcerons de vous en avertir à temps.*

À LA S.N.C.B. :

2 / 5 Inauguration du nouveau centre d'information MIDI à la gare de Bruxelles-Midi.

4, 5, 8, 10, 15 / 5 Portes ouvertes à l'Atelier Central de Malines.(C.W.Mechelen).

AUTRES MANIFESTATIONS :

7 / 4 Ouverture du Musée de Woluwe (STIB, SNCV, MTUB, PTU)
(ouvert le w-e jusqu'à fin septembre)

Ouverture du musée de Schepdael. Exposition "100 ans SNCV" (SNCV, AMUTRA)
(ouvert tous les w-e jusqu'à fin octobre)

Ouverture du musée d'Edegem. Exposition "100 ans SNCV" (SNCV, MIVA, AMUTRA)
(ouvert tous les w-e jusqu'à fin octobre)

Excursions en tramway historique vers Tervueren tous les w-e et jours
fériés jusqu'à fin septembre, sauf les 20 et 21 juillet. (MTUB, STIB)

25 / 4 Inauguration du musée des transports en commun du pays de Liège (STIL, SNCV)
(ouvert tous les w-e jusqu'à fin septembre)

31 / 3 RRR : circulations "vapeur" sur la ligne Rebecq - Rognon.

7 / 4 Musée vapeur de Maldegem : exposition sur le thème du 150 e anniversaire des
chemins de fer en Belgique. (ouvert tous les w-e jusqu'à fin septembre).

Le Syndicat d'initiative et la ville d'Enghien commémoreront à la maison de JONATHAS du 16 mars au 31 mars 1985 inclus, le 150ème anniversaire du chemin de fer belge.

Au cours de cette exposition, vous pourrez voir toute une série de trains (modèles réduits) depuis le train à vapeur jusqu'aux machines les plus perfectionnées et du matériel de chemin de fer (des signaux, plaques, tickets ,etc...)



**Union Européenne des Modélistes Ferroviaires
et des Amis des Chemins de Fer
Verband der Modelleisenbahner
und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP)**

Siège Berne (Suisse) / Sitz Bern (Schweiz)

Fondée / Gegründet 1954

Avant-programme du 32^e congrès à BRUXELLES

Après 1958 et 1968, la Belgique aura une troisième fois, en 1985, l'honneur et la joie d'accueillir un congrès MOROP. Comme précédemment, Bruxelles a été choisie comme siège du congrès en raison de sa situation au centre du pays et du réseau ferroviaire et de point de rencontre des deux principales communautés nationales. De plus, son réseau de transports urbains a subi depuis quelques années, une profonde évolution caractérisée par la construction d'un réseau de métro et de pré-métro.

L'année 1985, baptisée en Belgique "L'Année des transports en commun", verra la commémoration de plusieurs événements particulièrement significatifs:

- le 150^e anniversaire des chemins de fer belges,
- le centenaire des chemins de fer vicinaux, de l'Association Internationale du Congrès des chemins de fer et de l'Union internationale des transports publics,
- le cinquantenaire de la traction électrique à la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB).

C'est pour ce motif que FEBELRAIL et l'ARBAC ont, conjointement, lancé leur invitation. Les congressistes auront ainsi l'occasion de voyager, au cours de leurs déplacements, tant dans du matériel historique restauré que dans du matériel moderne. Ils pourront aussi apprécier le nouvel horaire cadencé introduit le 3 juin 1984 sur la totalité du réseau de la SNCB.

PROGRAMME PROVISOIRE

SAMEDI 14, DIMANCHE 15 et LUNDI 16 SEPTEMBRE:

Accueil des congressistes en gare de Bruxelles-Nord.

DIMANCHE 15 SEPTEMBRE:

1. A la station de métro ANNEESSENS [Centre des relations publiques de la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB)]:
 - de 9 à 12H: Session du Comité directeur,
 - de 9 à 12H et de 14 à 17H: Session du Comité technique,
 - de 14 à 17H: Session du Comité directeur,
 - de 20 à 22H: Assemblée de FERPRESS
2. Pour les autres congressistes: à 14H: Visite guidée de Bruxelles.

LUNDI 16 SEPTEMBRE: Bruxelles

- de 9 à 12H: Assemblée des délégués des associations membres,
- de 9 à 12H: Session du Comité technique à la station de métro ANNEESSENS
- de 9 à 12H: Visite guidée de Bruxelles
- à 9H: Visite de la nouvelle cabine de signalisation de Bruxelles-Midi (SNCB)
- à 15H: Ouverture solennelle du XXXII^e Congrès MOROP à l'Hôtel de Ville de Bruxelles
- à 20H: Visite organisée de l'exposition de modélisme ferroviaire à la station de métro ANNEESSENS

MARDI 17 SEPTEMBRE: Malines et Louvain

- de Bruxelles à Malines en rame automotrice historique type 1935
- à Malines, point central du réseau des chemins de fer de l'Etat Belge, créé en 1835, résidence de Marguerite d'Autriche et centre administratif de l'ancien Duché de Bourgogne:
 - visite de l'Atelier Central de la SNCB et du réseau HO du club "De Pijl" ou visite guidée de la ville,
 - repas de midi pris en commun
- de Malines à Louvain en train

- à Louvain: visite du matériel de la SNCB, préservé et partiellement restauré, destiné au futur musée des chemins de fer
- de Louvain à Ottignies en train à vapeur avec arrêts-photos
- d'Ottignies à Bruxelles en train Intercités (IC)

MERCREDI 18 SEPTEMBRE: Bruges et la Côte

- de Bruxelles à Bruges en train IC
- à Bruges, la "Venise du Nord", visite des ateliers de fabrication de matériel roulant de BN-Constructions ferroviaires et métalliques, SA ou visite de la ville
- de Bruges à Ostende en autobus
- à Ostende, la "Reine des Plages":
 - repas de midi pris en commun
 - parcours sur la ligne électrique à voie métrique de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV), en matériel de 1930 restauré et en matériel moderne
- d'Ostende à Bruxelles en train IC

JEUDI 19 SEPTEMBRE: Mariembourg et vallée de la Meuse

- de Bruxelles à Charleroi en train IC et de Charleroi à Mariembourg en train omnibus (P) à traction diesel
- à Mariembourg, visite du dépôt de locomotives du Chemin de fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V)
- de Mariembourg à Treignes, parcours touristique en train à vapeur du CFV3V avec arrêts-photos
- de Treignes à Heer-Agimont en autobus
- de Heer-Agimont à Dinant, descente de la Meuse en "bateau-mouche", le repas sera servi à bord
- de Dinant à Bruxelles en train IC, avec traction diesel de Dinant à Namur.

VENDREDI 20 SEPTEMBRE: La Louvière, Thuin et Charleroi

- de Bruxelles à La Louvière en train interrégional (IR)
- au départ de La Louvière, parcours sur le réseau électrifié à voie métrique de la SNCV:
 - vers Houdeng et Strépy et retour en matériel type S, avec visite aux ascenseurs hydrauliques pour bateaux du canal du Centre (curiosités d'archéologie industrielle du début du siècle)
 - vers Anderlues en matériel moderne type BN
- au départ d'Anderlues vers Thuin et retour en matériel historique préservé par l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi), le repas de midi sera pris en cours de route à Lobbes
- d'Anderlues à Charleroi, en matériel SNCV type BN, par la ligne nouvelle et le métro léger de Charleroi
- de Charleroi à Bruxelles par train IC
- à 20H: dîner de clôture du XXXIIe Congrès MOROP

SAMEDI 21 SEPTEMBRE: Bruxelles

- visite du réseau de métro de Bruxelles: dispatching, école des conducteurs, atelier du matériel roulant
- repas de midi au dépôt DELTA de la STIB
- transport en autobus vers le dépôt de WOLUWE de la STIB
- visite du Musée du Transport Urbain Bruxellois (MTUB)
- parcours en tramways historiques de Woluwe à Tervuren et retour à travers la forêt de Soignes

Notes:

1. Plusieurs clubs, affiliés à FEBELRAIL, collaborent à la réussite du congrès: De Pijl (mardi 17), CFV3V (jeudi 19), ASVi (vendredi 20) et MTUB (samedi 21). Le CFV3V et l'ASVi sont également affiliés à la FACS.

2. Exposition de modélisme ferroviaire

En complément du programme ci-dessus, une exposition de modélisme ferroviaire sera organisée dans le Centre des Relations Publiques de la STIB, à la station de métro ANNEESSENS du 8 septembre à fin octobre 1985. Cette exposition sera ouverte aux écoles et au public, voir visite guidée prévue le 16 septembre à 20H.

Sous réserve de modifications.

Adresse: Secrétariat du Congrès: c/o Wouter JANSSENS
Rue des Palmiers, 12
B-1150 Bruxelles

