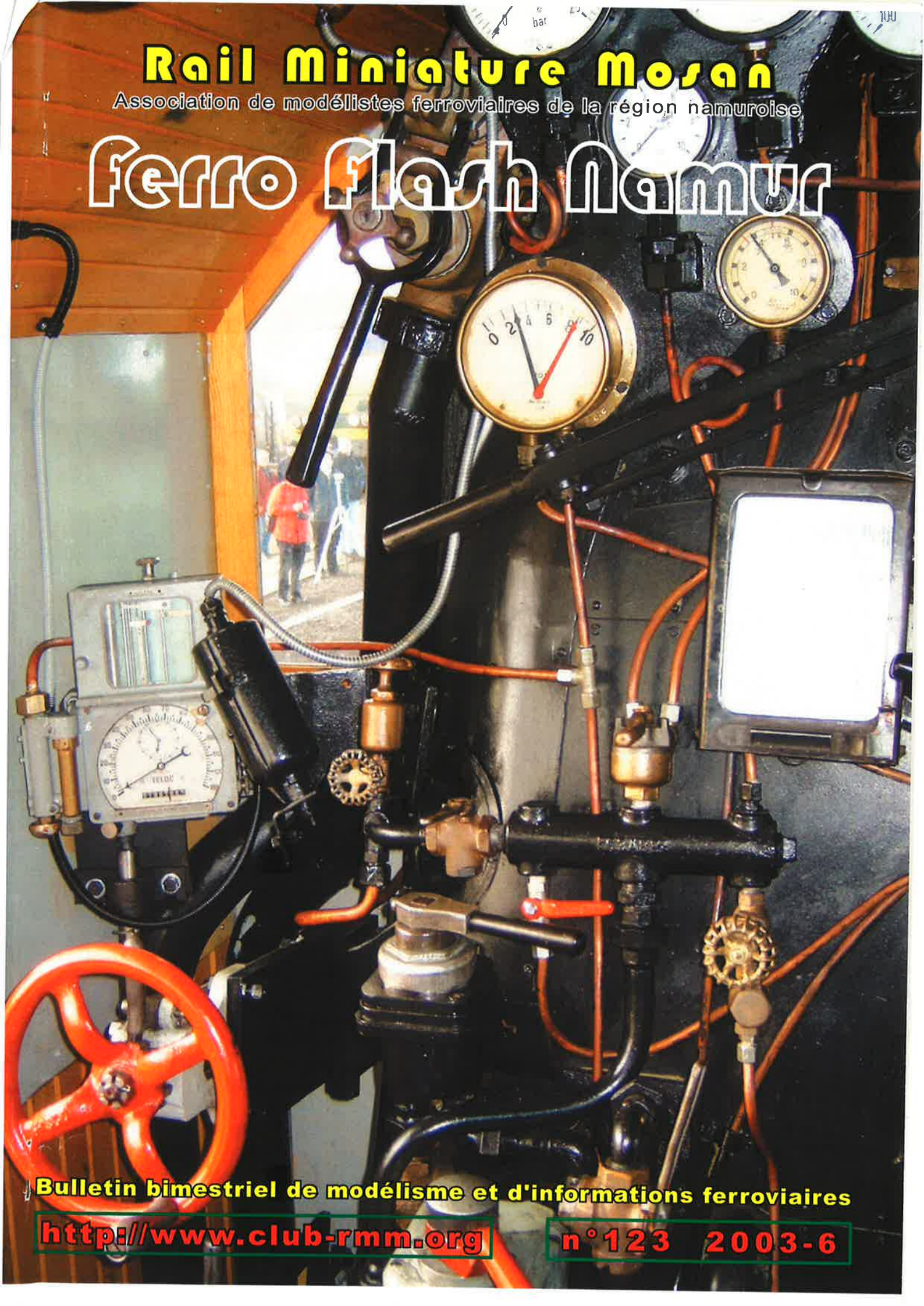


# Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

## Ferro Flash Namur

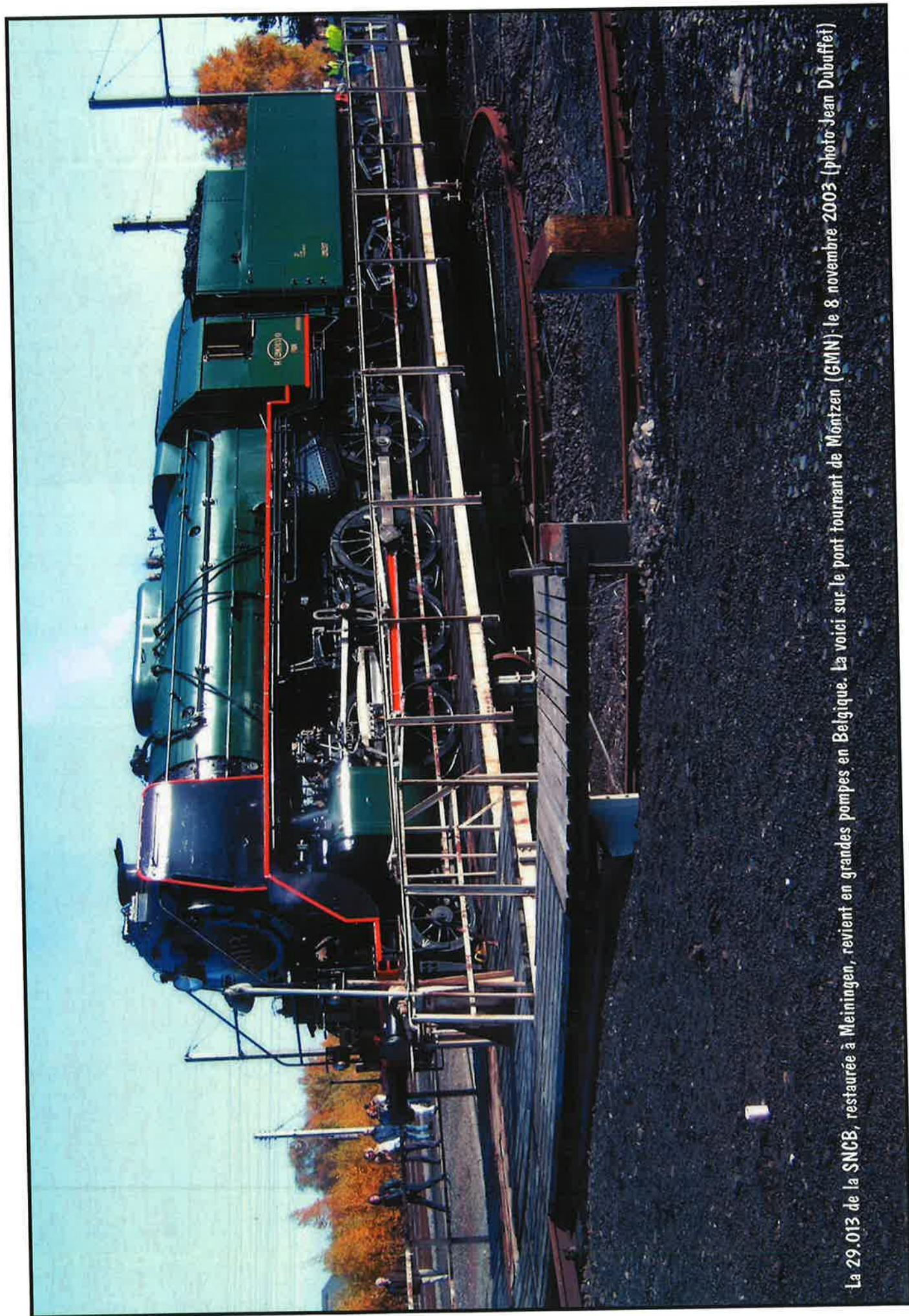


Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n°123 2003-6





La 29.013 de la SNCB, restaurée à Meiningen, revient en grandes pompes en Belgique. La voici sur le pont tournant de Montzen (GMN) - le 8 novembre 2003 (photo Jean Dubuffet)



## Evolution du réseau H0 à décor "US"



De haut en bas :

Locomotive "Shay" venant de l'arrière du réseau débouche sur le second module de gauche en tête d'un convoi de grumes.

Vue aérienne du cinquième module (à droite).

Détails du module 5 terminé.

Une partie de la joyeuse et efficace équipe qui travaille sur le réseau.

(photos Patrick Maes).



André, Jean-Claude, Michel, Patrick et Jules.

### Assemblée Générale du R.M.M. le vendredi 16 janvier 2004 Convocation

Le Président et le Comité du Rail Miniature Mosan, conformément aux statuts, convoquent les membres à assister à l'Assemblée Générale qui se tiendra le vendredi 16 janvier 2004, à 21h, au local du club : Rue du Trèfle, Centre Culturel de Géronsart, 5100 Jambes.

Ordre du jour :

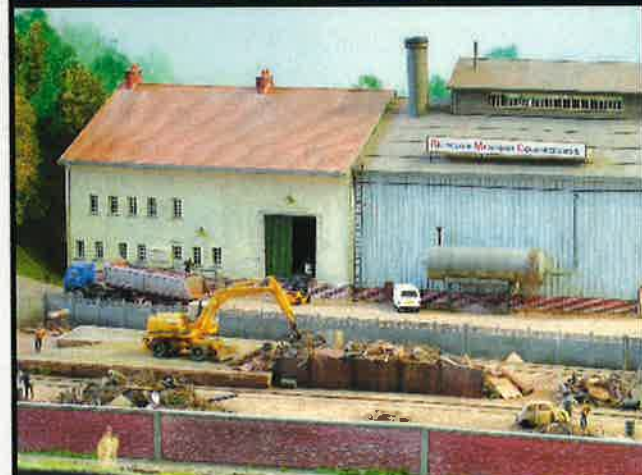
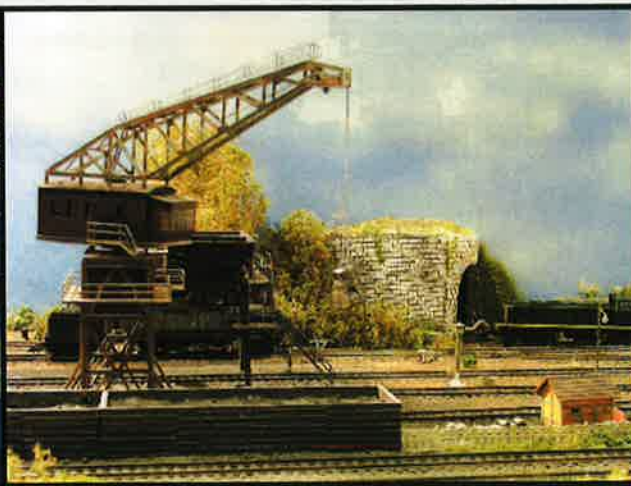
Rapport du Secrétaire;  
Rapport du Trésorier;  
Rapport des Commissaires aux Comptes;  
Présentation du Budget 2004;  
Renouvellement de 3 membres du Comité pour un mandat de janvier 2003 à janvier 2005 : Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux, André Delsemme;  
Renouvellement du mandat d'un commissaire aux comptes pour janvier 2003 à janvier 2005 : Claude Riguelle.

Rappel : Tous les membres peuvent participer à l'A.G. seuls les membres en règle de cotisation 2004 ont droit de vote.

Les actes de candidature sont présentés suivant l'article 405 des statuts affichés aux valves du club, consultables sur le site Internet.



## Le RMM à l'expo de Coudekerque







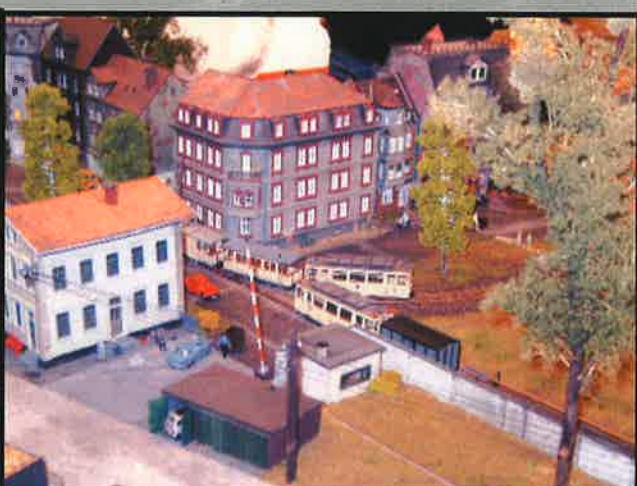
Le déplacement du Rail Miniature Mosan, avec son réseau modulaire N à décor "Athus-Meuse", à l'exposition de modélisme de Coudekerque (F 62).

Un accueil chaleureux, des merveilles à contempler, une équipe RMM enchantée de son séjour !

Tout en haut à droite : Gérard, Philippe, Jean-Claude, Didier, Jean-Pierre, Maximilien, Thierry.

Et juste en dessous : Jean-Claude, Gérard, Anne, Guy, Thierry.

(Les photos ci-dessus et en page précédente sont de Didier Delfosse; ci-dessous de Gérard Joohum).







**Ci-dessus, en haut :**

**Colsément de convois sur la ligne vicinale en agglomération.**

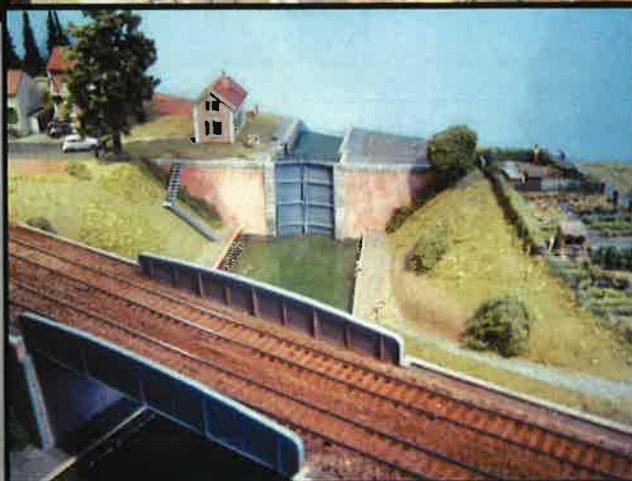
**En coulisses : un plateau distributeur de convois préformés.**

**A droite :**

**Deux vues du dépôt SNCF et de son parc à charbon.**

**Le chemin de fer enjambe le canal avec une porte d'écluse en arrière-plan.**

**(photos Gérard Jochum).**

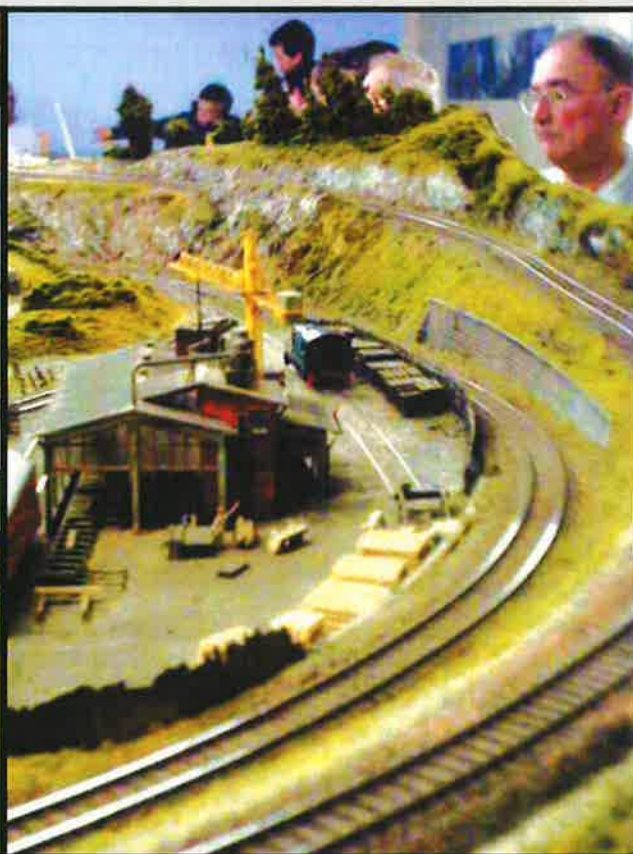


**Ci-dessous : une partie de l'équipe des joyeux drilles du RMM.**





## Notre visite au club liégeois ALAF (suite de FFN122)

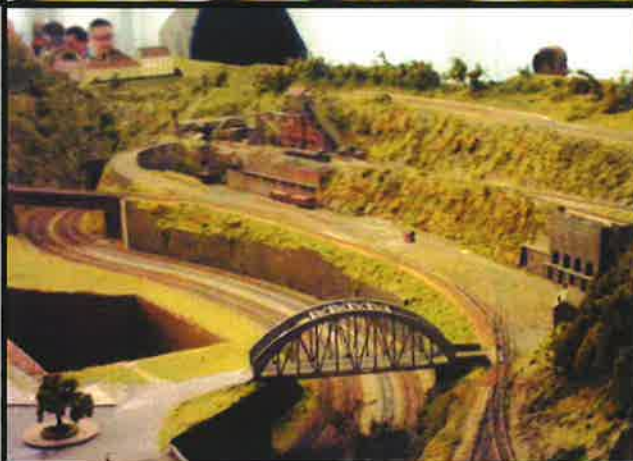


Le 24 octobre dernier, une vingtaine de membres du RMM se sont dirigés en convoi vers Liège pour rendre visite à un club ami : l'ALAF. Nous avons perdu un ou deux wagons au fil du rail, mais ils ont quand même fini par arriver au dépôt.

L'accueil des membres de l'ALAF fut cordial et chaleureux. Ils nous ont offert une visite guidée de leur réseau. Celui-ci est en deux parties, l'ancien réseau dont le décor est terminé et un projet ambitieux : l'étoile de Liège un échangeur ferroviaire entre diverses lignes qui convergent vers Liège, le site de Kinkempois et la gare des Guillemins. Ce projet de longue haleine nous pourrions le voir évoluer au fur et à mesure de leurs portes ouvertes. Il est déjà fort avancé au niveau du tracé... et les convois circulent...

Texte de Philippe Bruniaux, photos Vincent Disy.

N.D.L.R. : Un superbe local situé devant la gare d'Ougrée. Il a été aménagé par les membres au départ d'un ancien entrepôt inutilisé. Une dalle en béton armé crée un espace bar-salle de réunion au niveau de la rue. Le réseau se développe sur tout l'étage. L'accueil est réalisé par un signal lumineux SNCB du plus bel effet.





# Les Portes Ouvertes du 15 novembre au RMM



**Colonne de gauche, de haut en bas :**

**Didier fournit des explications aux visiteurs.**

**Philippe charge ses wagons.**

**Alain patine son matériel remorqué.**

**Claude démonte une Diesel Trix pour montrer le décodeur Lenz y inséré.**

**Colonne de droite, de haut en bas :**

**Un visiteur attentif aux explications de Didier.**

**Patrick installe une locomotive "Shay" sur le réseau modulaire HO à décor "US".**

**André très concentré pilote le poste 3 du réseau HO à décor "mosan".**

**(photos Jacques De Jaeger).**





**Colonne de gauche, de haut en bas :**

Deux vues du bar : des dames qui se dévouent sans compter et apparition de M. Moraux (père).

Patrick à la commande numérique du réseau HO "US".

Patrick (un autre), un visiteur et Vincent dans les coulisses du réseau fixe HO à décor "mosan".

**Colonne de droite, de haute en bas :**

Jean-Claude et Alain viennent contempler le diorama avec la scène du train blindé réalisée par Philippe. Un intérêt certain pour ce sujet admirablement composé sortant des sentiers battus !

Luc (de dos) et Christian devisent pendant qu'André pilote le poste 3 en surveillant l'écran TV montrant les manoeuvres. Jean et Michel : conversation amicale. C'est aussi ça le RMM...

(photos Jacques De Jaeger).





Dans les coulisses du réseau HO à décor "mosan", de haut en bas :

Claude remplace la fumée des locomotives par son fumigène tabagique. Alain au poste 1 prépare la sortie d'un convoi et surveille le trafic.

Le Président surpris lors d'une inspection. Georges et Claude présentent des panneaux donneurs d'ordre à la caméra vidéo qui reproduira l'image face au poste 3 situé côté public. Le pilote du poste 3 saura ce qui lui reste à faire !

(photos Jacques De Jaeger).



Bien en évidence, un panneau clair et précis invite tout le monde à ne pas fumer pour les poumons et le matériel...

Indifférent à cette consigne, Claude présente les panneaux donneurs d'ordre cigarillo "au bec".

André tient compte de ceux-ci sur l'écran de contrôle et pilote le poste 3 en conséquence.

Le Président Jean-Claude répond aux questions d'un journaliste "radio" face au réseau N.

(photos Vincent Disy)







Colonne de gauche, de haut en bas :

- André s'informe sur les techniques de chargement de wagons présentées par Philippe.
- Un module HO en construction équipé du Digital Lenz présenté par Claude avec un kit "atelier des locomotives" de chez Cornerstone et un ancien pont transbordeur Märklin (voie M) transformé pour le Digital continu.
- Un visiteur impressionné par le travail de Philippe : ira-t-il jusqu'à lui tirer la barbe pour vérifier son authenticité ?

Colonne de droite, de haut en bas :

- Vue sur le réseau HO à décor "US" en cours de démonstration.
- Le module de présentation du diorama du "train blindé" présenté par Philippe attire l'attention d'Alain et d'un visiteur très intéressé.
- Coulisses du réseau HO à décor "mosan", Michel ajuste un aiguillage récalcitrant.

(photos : Vincent Disy).



## 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.

### Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3e dimanches du mois : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; Bruxelles.

Tous les dimanches : circulations de l'autorail 4602 du PFT sur la ligne du Bocq (Dorinne - Spontin - Ciney).

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm>

### Décembre 2003

#### ..19.. Réunion mensuelle du RMM :

Conférences modélisme de Jules Falque "le décor sur le réseau US" et Jacques Quoitin : "Structure d'arbres en fils".

.... 26.... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### Janvier 2004

..... 2..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Autorails, toutes nationalités, toutes époques.

..... 7..... HOESEL : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekappelstraat, 7 de 9 à 13h.

..... 9..... Réunion réseaux.

#### ..16.. Réunion mensuelle du RMM :

Assemblée générale.

Projection vidéo de M. Akio Hata (Japon) : "Chasse-neige rotatif à vapeur X9213 en action sur la ligne de la Bernina" en février 2002 (Chemins de Fer Réthiques) présentation par Etienne Labar.

.... 23.... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : marchandises, toutes nationalités, ép.IV et V.

.... 30.... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### Février 2004

..... 6..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs, SNCB époques IV et V.

..... 8..... ANTHEIT (Wandre) bourse organisée par le RMH, caserne du Lieutenat Binamé, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118; 9>13h.

..... 13..... Réunion réseaux.

#### ..20.. Réunion mensuelle du RMM :

Projection vidéo de Charles Haccourt : "Trains de jardin en échelle G" et "La ligne touristique du ZLSM" (Hollande).

.... 27.... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### Mars 2004

..... 5..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques II et III.

..... 8 et 9 .... WALCOURT : salon du modélisme et bourse au Centre Culturel, rue de la Montagne, 3; 11>19h.

..... 12..... Réunion réseaux.

#### ..19.. Réunion mensuelle du RMM :

.... 26.... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### Avril 2004

..... 2..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, DB-ÖBB, époques IV et V.

..... 9..... Réunion réseaux.

#### ..16.. Réunion mensuelle du RMM :

.... 23.... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, SNCF-CFL-CFF-FS, ép.IV et V.

..23 au 25.. AC SALZINNES : portes ouvertes à l'occasion du centième anniversaire.



.... 30..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### **Mai 2004**

.... 7..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs et Marchandises en traction vapeur, toutes nationalités, époque III.

.... 14..... Réunion réseaux.

### **..21 .. Réunion mensuelle du RMM :**

.... 28..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### **Juin 2004**

.... 4..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : TEE + TGV + ICE, toutes nationalités, époques III, IV et V.

.... 11..... Réunion réseaux.

### **..18 .. Réunion mensuelle du RMM :**

.... 25..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### **Juillet 2004**

.... 2..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

.... 9..... Réunion réseaux.

### **..16 .. Réunion mensuelle du RMM :**

.... 23..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, SNCB, époques IV et V.

.... 30..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### **Août 2004**

.... 6..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.

.... 13..... Réunion réseaux.

### **..20 .. Réunion mensuelle du RMM :**

.... 27..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### **Septembre 2004**

.... 3..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs et Marchandises en traction Diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.

.... 4 au 11.... Congrès du MOROP à Brigue (CH). <http://www.morop.org> (En 2005, il sera organisé en Norvège).

.... 10..... Réunion réseaux.

### **..17 .. Réunion mensuelle du RMM :**

.... 24..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### **Octobre 2004**

.... 1..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, DB et ÖBB, époques IV et V.

.... 8..... Réunion réseaux.

### **..15 .. Réunion mensuelle du RMM :**

.... 22..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

.... 29..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### **Novembre 2004**

.... 5..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, SNCF-CFL-CFF-FS, époques IV et V.

.... 12..... Réunion réseaux.

### **..19 .. Réunion mensuelle du RMM :**

.... 26..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### **Décembre 2004**

.... 3..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, grands rapides et internationaux, toutes nationalités, toutes époques.



.... 10.... Réunion réseaux.

..**17**..Réunion mensuelle du RMM :

.... 24.... Réunion annulée.

.... 31.... Réunion annulée.

- Bernard ANCIAUX -



Atelier central de Salzinnes

Un parcours centenaire



1904-2004



# Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda.

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 Ferro Flash Namur.

Comme Internet est devenu un outil banal utilisé par un grand nombre de nos membres, les responsables du club m'ont demandé de signaler, dans chaque numéro de Ferroflash, quelques sites Internet susceptibles d'ouvrir de nouveaux horizons ... ferroviaires.

Cette recherche est devenue ma spécialité depuis des années et j'y consacre la plus grande part de mon temps (avec la publication d'un agenda des bourses et une liste des événements à photographier).

## Premier site

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

Annuaire ferroviaire de votre serviteur, un des plus complet du monde et des plus utilisé (9.000 références, 600 visites/jour, ajouts journaliers, une nouvelle photo chaque jour en page d'entrée).

Un annuaire est en quelque sorte le contraire d'un moteur de recherche. Un annuaire vous permet de trouver des sites Internet dont vous ne connaissez ni le titre ni le contenu mais qui appartiennent à une catégorie déterminée. Exemple : trouver les sites Internet des clubs de modélisme ferroviaire français.

Un moteur de recherche vous permet de trouver des sites Internet dont vous connaissez au moins un mot du titre ou du contenu mais qui appartiennent à n'importe quelle catégorie.

Le plus utilisé (par nous) est <http://www.google.fr/> (Google en version française).

Lorsque vous avez déjà une bonne connaissance du sujet cela donne de bons résultats.

Exemple : si vous savez que la Fédération Française de Modélisme Ferroviaire est la FFMF vous trouverez facilement le site de la fédération, de ses délégations et de ses clubs (mais pas les autres clubs). Mais si vous ne le savez pas, bonne chance avec des recherches sur base de train, modélisme, etc... vous aurez des milliers de réponses donc pas d'infos utiles.

L'annuaire permet des recherches dans n'importe quelle langue alors que le moteur de recherche sous-entend une maîtrise de la langue de l'objet recherché (pensez aux difficultés des recherches concernant par exemple les chemins de fer japonais).

En résumé, l'annuaire permet d'accroître le champ de ses connaissances, le moteur de recherche de les approfondir.

Les deux sont complémentaires et peuvent se combiner à partir d'un même écran (pour cela, placez la barre de recherche de Google dans votre navigateur 'Internet Explorer' comme expliqué dans Google, avec l'option <ouvrir une nouvelle fenêtre de résultats pour chaque recherche>).

Exemple : vous avez oublié l'adresse du Répertoire

ferroviaire, dans Google tapez <ferroviaire> : le Répertoire ferroviaire est la première réponse obtenue (être premier dans Google est remarquable).

## Deuxième site

<http://www.tmc-charleroi.be.tf/>

Club de Modélisme Ferroviaire de Charleroi localisé à Gilly où il organise régulièrement des bourses (d'ailleurs visitées par certains membres du club).

## Troisième site

<http://www.projectvera.nl/>

Site hollandais (en néerlandais naturellement) sur la future liaison ferroviaire Roosendaal - partie Nord du port d'Antwerpen. Elle est dénommée VERA (véridique). L'étude de ce projet semble bien avancée (ce qu'ignore nombre de francophones) et bénéficie d'un soutien hollandais (pour diminuer le trafic des camions qui les traverse). Le site comprend des cartes détaillées du tracé et une analyse fouillée des problèmes. Pour mémoire, la nécessité de ce deuxième (ou troisième ou quatrième) accès au port d'Anvers est ce qui motive le plus la revendication flamande de régionalisation de la SNCB.

## Quatrième site

<http://www.fotopic.net/search.php?searchtext=rail&action=Go>

Gigantesque site de photos (peut-être le plus grand au monde) avec, tel que mentionné après <searchtext>, une sélection sur sa partie relative aux trains (américains). La consultation de ce site permettra aux modélistes US de se constituer une documentation de rêve (voyez qui je vise).

*Michel Marin*

[michel.marin@skynet.be](mailto:michel.marin@skynet.be)

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

En 2004, l'Atelier Central de Salzinnes fêtera son centième anniversaire. A cette occasion, des Portes Ouvertes seront organisées les 23, 24 et 25 avril.

Un livre retraçant l'histoire de l'Atelier Central namurois de l'Etat et ensuite de la SNCB vient de paraître.

## AC SALZINNES

### un parcours centenaire

par Bernard Anciaux,

Chef de bureau de dessin à l'AC Salzinnes

18,00 €, (port : 2,00€) 001-0436859-47 de l'auteur,

Rue Debehogne, 38, Vedrin

Commande groupée auprès de notre Secrétaire  
(urgent car tirage à 1.000 exemplaires seulement)



## Le groupe LIMA en incapacité de paiement

(Traduit de Modell Eisenbahner n°9 de septembre 2003)

Le capital des firmes italiennes LIMA et RIVAROSSO a été largement entamé, ce qui a fait sonner le signal d'alarme auprès du Conseil d'Administration.

L'incapacité de paiement du groupe LIMA a été annoncée par un acte notarié.

Comme curateurs de faillite, on a mandaté Walter Seddio, Alberto Falini et Peirluigi Tita. Le même jour, le Président de la gestion des affaires, Luca Ramella, s'est retiré. Le Conseil d'Administration a alors été dissout.

L'un des curateurs de la faillite a déclaré que les obligations émises par le groupe dépassaient largement le capital disponible. On parle de 20 millions d'Euros d'obligations.

Bien que de sérieuses rumeurs à propos de l'effondrement du fabricant italien de jouets et trains électriques se soient répandues ces dernières semaines, le personnel effectif (100 personnes à Brescia et Isola Vicentina) a été surpris par cet effondrement économique. Personne en effet n'imaginait une fin si rapide vu que les salaires de juin avaient été payés à temps et que production et livraison se poursuivaient normalement.

En décembre dernier déjà, une crise économique avait secoué l'entreprise. Après un jeu de chaises musicales au niveau des patrons de l'entreprise, le

chemin de la consolidation paraissait ouvert. Selon des informations non confirmées officiellement, une réduction du capital voulue par les actionnaires serait responsable de la faillite.

Il n'est pas improbable qu'il existe une chance de survie de l'entreprise qui, en plus de LIMA et RIVAROSSO, comprend l'ancienne marque allemande ARNOLD ainsi que JOUEF et POCHER. Les commandes en cours sont toujours honorées.

Plusieurs entreprises, entre autres d'outre-Atlantique, s'intéressent à la vente de parties du groupe LIMA-RIVAROSSO, telles que RIVAROSSO (matériel H0) et ARNOLD (matériel N).

Dans les milieux d'affaires, on doute que les moyens financiers des quatre propriétaires du groupe soient réellement épuisés. On soupçonne plutôt une procédure de faillite organisée ! Cette manœuvre tactique permettrait de déplacer plus facilement la production générale vers d'anciens pays de l'Est ou vers l'Asie.

*Traduction André Delsemme*

NDLR : Fin réelle du groupe LIMA ? Faillite générale réelle ou organisée ? Début juin, LIMA présentait un prototype à l'échelle N de la locomotive Diesel V80 des chemins de fer allemands (DB)...

## On aurait tort de douter de la capacité de la Chine

(extrait d'un article paru dans "LocoRevue" n°677 de décembre 2003 signé par Jean-Hubert Delavie)

*"...On aurait tort de douter de la capacité de la Chine à réussir dans le modélisme ferroviaire comme elle a su si bien le faire dans le modèle réduit de l'automobile miniature. Et certains observateurs le déclarent sans ambages : la Chine se marie avec le "petit train" pour trente ans ! Un très beau modèle de wagons coûte à Hong-Kong le prix d'une petite auto "jouet" dans une grande surface française. Le transport ? Ce n'est pas un problème : les navires rouliers géants Panamax permettent de casser les prix et de payer l'acheminement à Rotterdam d'un conteneur de 20 pieds pour le prix de deux belles locomotives H0. Or, dans ce type de conteneur, on peut charger un nombre considérable de modèles ferroviaires. A l'Est de l'Europe, l'ère post-soviétique a pu sembler promettre, un moment, de futurs eldorados. Mais les avantages présumés sont aujourd'hui radicalement mis à plat par le rattachement, en 2004, des pays les plus dynamiques*

*à l'Union européenne. Une situation qui n'avantage pas, par exemple, la firme Mehano qui va rapidement devoir compter dans son pays, la Slovaquie, sur des conditions économiques similaires aux autres pays d'Europe. Décidément, l'industrie chinoise a de beaux jours devant elle !"*

NDLR : Les analystes économiques prétendent que d'ici 20 ans, la Chine sera à la deuxième place dans le commerce mondial, juste après le Japon devançant les USA !

Si vous demandez à votre banquier pour placer quelques économies dans des produits financiers chinois, il prétend qu'il n'en a pas à vous offrir... Mais le produit de votre investissement en bon de caisses et autres obligations de sa banque lui permettent, elle, d'investir dans ce pays et d'en récolter le pactole...



## L'installation d'un décodeur Lenz dans la locomotive type 260 de Roco

A peine annoncée, à peine devenue indisponible pour cause de ventes excessives ou de production insuffisante face à la demande !

La locomotive Diesel type 260, produite par Roco en version époque III dépôt de Schaerbeek (FSR), est déjà introuvable. Il en reste quelques unes avec l'inscription au dépôt de Merelbeke.

J'ai eu la chance d'entrer en possession d'une des dernières de FSR et de lui adjoindre un décodeur Lenz LE1025E. Le mode d'emploi est joint à la documentation Roco, la locomotive étant munie d'une prise pour le décodeur. Elle mentionne l'enlèvement du lest arrière à remplacer par le décodeur. Il n'en est rien si vous travaillez avec un tant soit peu de finesse et d'habileté. Il se placera sous le tableau de bord de la cabine.

Pour toucher le décodeur, il faut entourer sa main d'un gant afin d'éviter de lui appliquer de l'électricité statique qui inmanquablement va le détruire par la hauteur du voltage engendré.

Séparer le décodeur de la prise blanche. Ne tirez pas sur les fils mais agissez avec une lame ou une pince.

Recouper la nappe de fils à 30mm de la base de la prise mâle blanche, abandonnez le reste des fils accrochés à la fiche mâle NEM à 8 pôles.

Déposer les 2 vis pour désolidariser la carrosserie du châssis. Tenez le châssis avec l'arrière contre vous. Vous trouvez la prise femelle NEM 8 pôles au bout d'un morceau de plastique transparent avec des pistes. Tenez cette bande de plastique en position soulevée et dessoudez les huit points avec un fer réglé sur 350°. La bande est maintenant enlevée du circuit imprimé.

En tenant le châssis avec l'arrière contre vous, le repérage des fils se fait comme suit :

**A** vert **B** gris **C** blanc **E** bleu **F** orange **G** jaune  
**D** noir **H** rouge

L'arbre moteur passe entre C et E.

D et H = alimentation aux roues; B et F = moteur; A et G = lampe avant; C et E = lampe arrière.

Dénudez 2mm du bout des fils (sauf le violet), étamez et soudez sur le circuit imprimé en commençant par les fils rouge, bleu, orange, jaune puis blanc, gris, vert, noir : ceci indique le sens pour obtenir un bon positionnement de la prise mâle blanche. Séparez bien les fils pour ne pas qu'ils s'enroulent dans l'arbre moteur. Le fil violet n'est pas utilisé, isoler le bout.

Enficher le circuit décodeur dans la prise mâle, le tourner horizontalement, prise vers le lest arrière. Le décodeur ne peut en aucun cas toucher les parties métalliques du moteur ou du lest. Sa position est en affleurement avec le dessus du lest arrière. Un point de silicone de chaque côté (lest et moteur) voici le déco-

deur immobilisé. Vérifiez une dernière fois que l'arbre est bien libre. Au besoin un petit point de silicone pour maintenir les fils ensemble de part et d'autre.

Effectuer un essai sur le réseau. Du premier coup, votre locomotive doit circuler normalement si vous avez bien suivi le code couleur aux points de soudures adéquats du circuit imprimé.

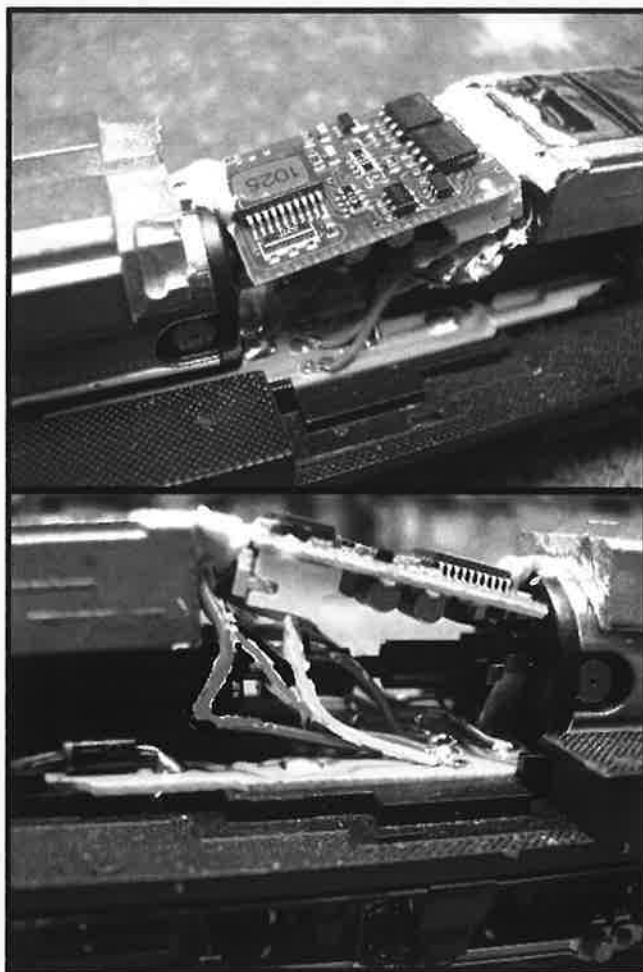
Repousser les fils pour permettre la repose de la carrosserie (attention à l'arbre moteur), installer la carrosserie et les deux vis de fixation.

Vous avez terminé !

Ci-dessous : le moteur est à gauche sur la photo du haut, il est à droite sur la photo du bas.

Si j'avais mieux calculé mon coup, au lieu de vouloir toujours aller trop vite, je n'aurais pas été obligé de recouper un tout petit morceau du lest avant situé sur le moteur, car il s'accroche à la carrosserie par deux clips. La vis de fixation de celle-ci passe dans le lest par dessous le châssis. Dans mon cas, je devrai coller la carrosserie au lest pour rendre à nouveau la vis efficace. Un décodeur ESU peut être également installé au lieu du Lenz.

*Claude Carpet*





# Les trains blindés en action en 1914

Le 4 août 1914, l'armée allemande envahit la Belgique. L'armée belge résiste dans les places fortifiées de Liège puis Antwerpen pour enfin stopper l'offensive ennemie le long de l'Ijzer.

Dès la fin août, elle met sur pied des trains blindés qui ont joué un rôle important et méconnu dans les premiers mois de cette première guerre mondiale.

Le présent texte doit beaucoup à la page Internet <http://home.tiscali.be/dbyser/trein.htm> qui reprend un article de E. Delannoo "Onze gepantserde treinen in 1914".



Illustration : peinture de Gino Severini

## Le mortier sur rail

Les batteries allemandes qui bombardent la ceinture fortifiée d'Antwerpen sont hors de portée des canons fixes. Dès le 28 août, un premier train blindé est formé en prélevant un antique mortier de 210 mm à la redoute de Blauwgaren. Il entre en action à partir de la ligne Antwerpen-Zuid - Waarloos. Après la chute d'Antwerpen, il reprend du service sur la ligne Nieuport - Kaaskerke. Utilisant la poudre noire, ses tirs produisent un si important nuage de fumée qu'il est trop facilement repérable. Il est donc retiré du front et replié sur Calais.

## Les trains blindés légers

A partir du 31 août, une unité spécialisée du Génie, construit en cinq jours un train blindé léger à l'Atelier des Chemins de Fer d'Antwerpen-Noord. Il se compose d'un long wagon plat avec des parois et un toit blindés. Ce wagon comporte une tour d'observation, un canon de 57 mm, deux mitrailleuses et 18 meurtrières. Il est suivi d'une locomotive blindée type 16 (série qui deviendra plus tard le type 32) et d'un petit wagon blindé avec meurtrières. Une deuxième locomotive est prévue pour précéder le train et ainsi reconnaître la voie. Ce train est engagé le 6 septembre à Boom ainsi qu'une automitrailleuse et trois compagnies de cyclistes et met les allemands en fuite.

Le 12 septembre, un deuxième train est prêt. Les deux trains sont engagés à partir de Gent en direc-

tion d'Aalst précédés de deux automitrailleuses. Ils reçoivent l'ordre de se replier après avoir détruit le pont de Dendermonde.

Le 26 septembre, le Grand Quartier général donne l'ordre de détruire coûte que coûte les ponts de la ligne Bruxelles - Tournai entre Ath et Enghien. Une locomotive armée d'une mitrailleuse est d'abord envoyée en reconnaissance. Elle renseigne que Lessines et Ath sont occupés par les Allemands. On décide alors d'envoyer vers l'ennemi des trains sans conducteur, composés de wagons chargés de sable, et à la vitesse de 120 Km/h. Dans la nuit suivante, un de ces trains dévaste la gare de Hal et un autre emboutit un train allemand à Huizingen. Ensuite quatre autres trains sont envoyés de Muizen en direction de Leuven et quatre autres de Berlaar vers Aarschot.

Le 2 octobre, le premier train est en défensive à Duffel. Pour échapper aux bombardements, il fait de courtes navettes entre cette gare et un pont voisin. Ce pont ayant été atteint par le tir ennemi, il fait retraite sur Kontich. Le deuxième train est lui engagé aux environs d'Aalst.

Le 7 octobre, le premier train venant de Gent est bloqué à Boom suite à la destruction du pont. Il est sabordé mais le personnel, les mitrailleuses et les munitions peuvent traverser le Rupel et être récupérés par le deuxième train.

Le 19 octobre, le deuxième train est évacué à Dixmuiden et le 22 il est démantelé à Calais. Ses blindages sont réutilisés pour la construction de ponts provisoires. Sa locomotive restera longtemps abandonnée dans cette gare.

## Les trains blindés lourds

En septembre 1914, le Premier Lord de l'Amirauté, sir Winston Churchill, décide de renforcer la défense d'Antwerpen avec des canons de la marine britannique.

Le 9 septembre, l'Angleterre fournit 6 canons de 4,7 pouces et deux de 6 pouces. En six jours, les premiers de ces canons sont montés sur des wagons par l'Atelier des chemins de fer d'Hoboken. Le blindage est réalisé avec des plaques d'acier destinées à la construction navale. Ces wagons blindés forment deux trains de trois canons de 4,7 pouces et un de deux de 6 pouces.

Du 23 au 30 septembre, divers engagements ont lieu dans la région anversoise avec l'aide d'un avion d'observation. Le 4 octobre, un ballon ennemi est abattu. Les 5 et 6 octobre, engagements dans la région de Lier.

Le 15 octobre, les différents trains soutiennent la retraite anglaise vers Roeselare et Ieper et mettent en fuite des Uhlans allemands. Les 19 et 20 octobre, les trains sont dans la région de Menen et de Wervik. Ils font feu sur l'église de Comines que l'ennemi utilise comme poste d'observation.



Du 26 au 31 octobre, ils sont en action sur la ligne Veurnes - Dixmuide. Le 31 octobre, un des trains échappe de peu à la prise par l'ennemi.

Du 1 au 7 novembre, un des trains armé des canons de 6 pouces opère sur la ligne vers Oostkerke. Pour échapper au repérage, une fois lancé, il coupe sa vapeur. Le 3 novembre, il détruit deux ballons ennemis.

Le 9 novembre les trains sont dénommés H.M.A.T. Churchill, H.M.A.T. Deguise et H.M.A.T. Jellicoe.

H.M.A.T. veut dire "His Majesty's Armoured Train" et sanctionne une quasi intégration à l'armée britannique. L'équipage troque son uniforme belge bleu contre l'uniforme anglais kaki mais conserve les boutons et les insignes de son ancien uniforme.

Le 11 novembre, pendant qu'un des trains est engagé à Oostkerke, une salve de tirs ennemis le manque de peu. Il recule alors de 500 m avant de reprendre le combat. Ceci fait dire à un officier de l'infanterie belge

qui défend cette localité : "le train recule ... mais la gare reste".

Le 12 novembre, le train tire sur le village de Vladslo et un machiniste est tué par la réplique allemande.

Le 17 novembre, un des trains est gravement atteint par des tirs et doit se retirer derrière la gare d'Ieper.

Les jours suivants, les trains sont fréquemment engagés.

Le 25 janvier 1915, un des trains est attaqué par les allemands à Beuvry (actuellement Beuvry-la-Forêt, Nord de la France), un machiniste est tué.

Les 10 et 13 mars, autres engagements en France à Aubers et Fromelles.

Finalement, les trains resteront dans la gare française de Marquise jusqu'à leur démantèlement en septembre 1915.

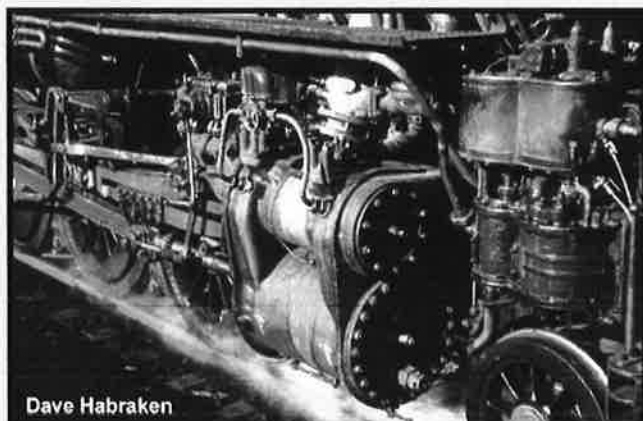
*Michel Marin*



Dessin humoristique de Pierre Kroll paru dans "Le Soir" du 24 octobre 2003.



## La 29.013 à Meiningen et ses environs...



Dave Habraken



Dave Habraken



Dave Habraken



Dave Habraken



Dave Habraken

Détails de la 29.013 à l'atelier de réparation de Meiningen (ex-Allemagne de l'Est) munie d'une chaudière neuve soudée, adaptée pour la locomotive SNCB, réalisée sur le modèle de celle qui équipe les BR 50 de la DB.  
(photos Stephan Kier).

Promenades d'essais aux environs de Meiningen.  
(photos Dave Habraken).



## Montzen, 8 novembre 2003, la 29.013 est de retour

C'est le 9 février 2001 qu'un de nos membres aperçut à l'AC Salzinnes notre locomotive 29.013 posée sur des wagons plats, sa chaudière et sa cabine séparées de son châssis et de son train de roues. Son tender était attelé à ce convoi prêt à se diriger via Montzen et Aachen-West, vers l'AW Meiningen en Thüringen (Thuringe), seul atelier central de la DB AG à encore être équipé pour réparer les locomotives à vapeur.

La SNCB désirait avoir une locomotive à vapeur en ordre de marche pour fêter son 75ème anniversaire (1926 - 2001). Comme sa locomotive type 1 (1.002) avait montré, lors des dernières sorties, de plus en plus de signes de non fiabilité, elle décida de remettre en marche la 29.013 tombée en panne en août 1996 lors des navettes effectuées entre les abri-musées de Leuven et de Haine-Saint-Pierre.

Comme la réparation ne put être effectuée pour le 5 mai 2001 (les dégâts à la chaudière étaient plus importants que prévus), c'est la 26.101 du PFT qui eu l'honneur de célébrer le 75ème anniversaire de la SNCB.

### Un peu d'histoire

A l'issue de la seconde guerre mondiale (1939-1945) et suite à un grand nombre de ses locomotives se trouvant en Allemagne, (peut-être sans espoir de retour pour certaines) et d'autres locomotives détruites ou avariées, la SNCB avait jugé qu'il serait urgent de commander 300 locomotives à vapeur pour contribuer au redressement économique du pays (voir à ce sujet FFN 118, pages 9 à 21). Comme l'industrie nationale n'étant pas en mesure, suite à un mauvais état de l'Outil conséquence de l'occupation allemande pendant quatre ans, d'honorer une telle commande dans un minimum de temps, elle fut passée à divers constructeurs nord-américains et elle se répartissait comme suit :

Montreal Locomotives Works (Canada) 160 unités (29.001 à 29.160).

Canadian Locomotive Company (Canada) 60 unités (29.161 à 29.220).

American Locomotive Company (USA) 80 unités (29.221 à 29.300).

Dès leurs débarquement, les locomotives rejoignirent la remise d'Antwerpen-Dam et, après essais, étaient



La 29.013 sur la plaque tournante de Montzen, à son retour de l'A.W. Meiningen, le 8 novembre 2003 (photo Jean Dubuffet).



dirigées vers leurs remises d'affection. Huit d'entre elles profitèrent dès 1946 de ces nouvelles locomotives :

Aalst .....	FLS.....	20 unités
Haine Saint-Pierre.....	GT .....	27 unités
Hasselt.....	FHS .....	26 unités
Jemelle .....	LJ.....	43 unités
Ottignies.....	LT .....	33 unités
Ronct.....	FEO .....	57 unités
Schaerbeek.....	FSR .....	64 unités
Stockem .....	MKM .....	30 unités

## La carrière professionnelle de la 29.013

Construite au Canada à la "Montreal Locomotives Works" (numéro constructeur 74510) notre locomotive fut prise en écritures le 8 février 1946 et sa première remise d'affectation fut Ottignies. Elle connut par la suite cinq autres remises :

Ottignies	LT	de février 1946 à avril 1957
Kinkempois	NK	de avril 1957 à octobre 1960
Leuven	FLV	de octobre 1960 à décembre 1960
Monceau	LNC	de décembre 1960 à mai 1963
Merelbeke	FKR	de mai 1963 à novembre 1966
Aalst *	FKR FLS	de novembre 1966 à février 1967.

\* remise subordonnée à celle de Merelbeke

Sa mise hors-écritures eut lieu le 16 décembre 1966, mais elle fut cependant désignée pour tracter le dernier train à vapeur de voyageurs de la SNCB. Cela se passait les 20 décembre 1966 entre les gares de Ath et Denderleeuw. Au 1 janvier 1967, elle faisait partie d'un effectif de 44 locomotives (12 du type 29, 9 du type 53, 9 du type 64, 14 du type 81) conservées comme "réserve réseau". Cet effectif fut réformé le 2 avril 1967 par un procès verbal historique qui mettait fin à la traction vapeur à la SNCB.

Conservée comme pièce de musée, notre locomotive rejoignit la remise de Leuven où on trouvait déjà une petite dizaine d'engins moteur préservés.

## La carrière touristique de la 29.013

Durant l'été 1972, d'énormes affiches publicitaires ornaient les murs de nos villes. Elles annonçaient à la clientèle de la SNCB la disparition de la traction vapeur dans notre pays (nous étions en 1972 et le dernier train de voyageurs remorqué par la 29.013 avait circulé le 20 décembre 1966 !).

Mais il était dit que l'année 1972 serait celle de tous les contrastes. En effet, un mois après l'apparition de cette affiche, ne voilà pas que la presse publiait une annonce concernant la mise en marche d'un train de voyageurs à traction vapeur au départ de la gare de Schaerbeek. C'est ainsi que le 2 septembre commença la carrière touristique de notre 29.013.

L'année 1976 allait marquer les 50 ans de la SNCB (1926-1976). Pour couvrir cet événement, la société ne pouvait pas passer sous silence l'histoire de la traction vapeur dans notre pays et c'est ainsi que réapparut, après quatre ans, notre 29.013 toute pimpante et

entièrement révisée. Prise en mains par notre ami Jean Dubuffet (et d'autres collègues), elle roulera sur la plupart des lignes exploitées par la SNCB. Pour la partie francophone du pays, d'inoubliables voyages seront organisés dont un Liège - Bastogne - Liège en septembre 1976 et un Liège - Jemelle - Bertrix - Namur en septembre 1977. Chaque année, principalement au départ de différentes villes du pays, un train était organisé à destination de Mariembourg pour le festival du Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées.

Le 26 avril 1980, elle eut l'honneur de tracter sur le parcours Verviers - Namur - Mariembourg un train spécial organisé au départ de Köln par des allemands fans de la vapeur et dont la rame n'était autre que celle du prestigieux "Rheingold", train de luxe de 1928.

En 1985, le 150ème anniversaire de la présence du chemin de fer dans notre pays (1835-1985) se devait d'être fêté avec faste. Pour assurer les trains spéciaux vapeur prévus, la SNCB remit en ordre sa prestigieuse locomotive type 12 conservée également pour figurer au musée. Mais n'étant pas certaine de la fiabilité de la 12.004, elle remis également en ordre de marche notre 29.013 afin de parer à toute défaillance de la machine restaurée.

Bien lui en prit car la "Consolidation" canadienne dut plus d'une fois venir en aide à notre "Atlantic" belge. A certains voyages, les deux locomotives formaient un prestigieux tandem. Moments inoubliables dans la vallée de la Meuse, le week-end des 24 et 25 août 1985, lorsque les deux locomotives étaient attelées en tête de certaines navettes organisées entre Namur et Dinant.

Les années suivantes virent notre 29.013 en tête de nombreux trains touristiques. En 1996, plus précisément le 14 juillet, elle participa au fameux festival vapeur à Trois-Ponts en compagnie de quatre autres locomotives à vapeur. Parmi celles-ci, la 26.101 du PFT avec laquelle elle tracta entre Liège et Trois-Ponts un convoi composé d'une quinzaine de voitures du type "K". Mais comme nous l'écrivions, au début de cet article, cette année 1996 allait être le chant du cygne de notre 29.013. Après une attente de sept années, voici notre locomotive réparée et munie d'une nouvelle chaudière soudée inspirée du modèle de chaudière d'une locomotive série BR 50 allemande. La confirmation est obtenue de très bonne source.

La SNCB avait annoncé que cette nouvelle chaudière ne modifierait pas l'aspect extérieur typiquement américain de la machine. La photo de la page 2 de couverture prise par Jean Dubuffet sur la plaque tournante de Montzen nous rassure à ce sujet.

Longue vie à notre 29.013 tout en espérant qu'elle sera bien entretenue à l'atelier de Schaerbeek (FSR) : sa nouvelle demeure.

*Michel Herbiet*





**Ci-dessus : 10 février 2001, la 29.013 quitte la Belgique vers Meiningen en passant sur le viaduc de Moresnet, remorqué par la Diesel 215.026-6 de la DB (photo Michel Hanssen, parue dans "Le Journal du Chemin de Fer" n°121).**

**Ci-dessous : 8 novembre 2003, la 29.013 sur son parcours de retour, ici dans les environs de Diest. Le convoi se termine par la locomotive Diesel n°201.010 qui avait amené le train spécial composé de voitures K et L en provenance de Bruxelles. Elle est rapatriée comme "véhicule". De bons yeux reconnaîtront M. Paul Pastiels dans la vigie du fourgon L (photo Jan Uyttebroeck).**



Diest 08-11-2003 jan.uyttebroeck@chello.be

# Les remises à locomotives de la SNCB

Suite de FFN 122

## Le service des locomotives au 1 mai 1943

### 56 remises réparties en 8 groupes pour assurer 1.746 services-locomotives

Groupes		Remises			
Noms et nombre total de services locomotives à gérer	Nombre de remises affectées	Noms	Abrév. télégraph.	Nombre de services-locomotives à assurer	Types de locomotives y affectés et (le nombre de services-locomotives à assurer par les types)
Antwerpen 199	6	Antwerpen-Dam	FNDM	75	2 (9) - 40 (19) - 41 (1) - 51 (19) - 53 (23) - 57 (4)
		Antwerpen-Zuid	FNSD	33	15 (4) - 40 (3) - 44 (12) - 53 (2) - 58 (7) - 79 (5)
		Berchem	FCV	21	6 (3) - 15 (3) - 40 (4) - 57 (1) - 69 (10)
		Dendermonde	FT	27	16 (7) - 44 (17) - 51 (2) - 57 (1)
		Muizen	FYM	32	2 (7) - 16 (3) - 44 (10) 51 (7) - 53 (5)
		Sint-Niklaas	FSN	11	11 (1) - 18 (9) - 51 (1)
Bruxelles 189	2	Bruxelles-Midi	FBM	56	10 (12) - 33 (5) - 41 (8) - 57 (12) - 58 (8) - 60 (11)
		Schaerbeek	FSR	133	1 (18) - 12 (4) - 31 (31) - 36 (4) - 41 (12) - 44 (14) - 53 (36) - 57 (3) - 58 (11)
Charleroi 199	8	Baulers	FSU	13	11 (2) - 16 (5) - 44 (6)
		Luttre	FLU	16	15 (2) - 38 (8) - 51 (1) - 57 (1) - 74 (4)
		Mariembourg	LMG	6	15(1) - 41 (5)
		Monceau	LNC	44	38 (20) - 51 (7) - 53 (16) - 57 (1)
		Montignies	FMY	46	9 (10) - 22 (6) - 24 (4) - 38 (8) - 51 (1) - 53 (17)
		Saint-Martin	NZ	30	22 (14) - 48 (6) - 51 (1) - 75 (1) - 77 (1) - 88 (1) - 92 (2) - 94 (4)
		Tamines	FTM	26	8 (10) - 30 (10) - 38 (3) - 53 (2) - 95 (1)
		Walcourt	LWC	18	11 (1) - 15 (7) - 24 (2) - 41 (5) - 58 (1) - 79 (2)
Gent 280	12	Aalst	FLS	28	2 (9) - 16 (5) - 44 (12) - 51 (2)
		Adinkerke	FDK	8	11 (2) - 44 (6)
		Brugge	FR	24	7 (2) - 16 (5) - 44 (14) - 51 (2) - 53 (1)
		Denderleeuw	FDD	7	44 (5) - 51 (1) - 53 (1)
		Eeklo	FCO	5	15 (5)
		Gent-Zeehaven	FGNF	26	44 (7) - 51 (2) - 53 (11) - 70 (6)
		Ieper	FY	6	11 (1) - 14 (3) - 44 (2)
		Kortemark	FTK	9	44 (8) - 57 (1)
		Kortrijk	FC	54	2 (6) - 7 (6) - 14 (5) - 40 (6) - 44 (23) - 53 (8)
		Merelbeke	FKR	86	2 (4) - 4 (4) - 7 (5) - 13 (4) - 23 (1) - 41 (19) - 44 (28) - 51 (3) - 53 (13) - 66 (5)
		Oostende	FSD	20	7 (5) - 11 (6) - 41 (5) - 53 (4)
		Oudenaarde	FDN	7	44 (1) - 66 (6)
Hasselt 166	6	Aarschot	FRST	22	9 (8) - 14 (4) - 41 (9) - 53 (1)
		Hasselt	FHS	53	3 (5) - 14 (3) - 31 (4) - 41 (7) - 44 (12) - 51 (3) - 53 (6) - 81 (13)
		Landen	FLD	24	30 (5) - 44 (11) - 57 (2) - 66 (6)
		Leuven	FLV	40	2 (16) - 7 (6) - 31 (3) - 51 (2) - 53 (6) - 66 (7)
		Mol	LML	8	18 (3) - 44 (5)
		Tienen	FTL	19	14 (4) - 44 (13) - 51 (1) - 53 (1)
Liège 224	9	Ans	ANS	31	15 (1) - 53 (11) - 81 (19)
		Gouvy	FVY	7	44(6) - 51 (1)
		Kinkempois	NK	45	22 (6) - 48 (23) - 76 (1) - 77 (1) - 78 (4) - 81 (2) - 87 (1) - 88 (1) - 89 (3) - 92 (3)
		Liège	FL	41	7 (6) - 10 (10) - 31 (5) - 51 (1) - 53 (3) - 57 (5) - 58 (1) - 99 (10)
		Pepinster	FPS	22	9 (7) - 41 (12) - 53 (2) - 57 (1)
		Renory	RY	39	44 (3) - 53 (9) - 81 (27)
		Statte	LHY	13	44 (7) - 49 (4) - 51 (2)



		Trois-Ponts	FNO	10	44 (9) - 53 (1)
		Visé	FVS	16	24 (4) - 53 (1) - 81 (7) - 99 (4)
Mons	6	Ath	ATH	17	41 (13) - 51 (3) - 57 (1)
247		Braine-le-Comte	FBC	19	40 (16) - 51 (1) - 57 (2)
		Haine-Saint-Pierre	GT	71	7 (5) - 16 (10) - 31 (8) - 38 (21) - 41 (15) - 51 (2) - 53 (10)
		Mons	FMS	59	7 (6) - 16 (5) - 20 (7) - 30 (8) - 38 (9) - 41 (5) - 51 (11) - 53 (8)
		Saint-Ghislain	FGH	52	15 (5) - 30 (10) - 31 (2) - 41 (13) - 51 (3) - 53 (15) - 91 (4)
		Tournai	FTY	29	7 (6) - 15 (5) - 41 (14) - 51 (2) - 53 (2)
Namur 242	7	Bertrix	MBX	30	19 (2) - 30 (8) - 36 (8) - 41 (8) - 53 (4)
		Ciney	LC	9	44 (8) - 57 (1)
		Jemelle	LJ	32	8 (9) - 10 (4) - 36 (6) - 38 (7) - 53 (3) - 57 (3)
		Latour	MUT	34	30 (3) - 31 (10) - 36 (12) - 53 (2) - 66 (7)
		Ottignies	LT	33	31 (15) - 36 (6) - 41 (5) - 44 (5) - 57 (2)
		Ronet	FEO	71	10 (7) - 16 (3) - 36 (10) - 38 (18) - 40 (4) - 41 (7) - 51 (2) - 53 (11) - 81 (9)
		Stockem	MKM	33	1 (5) - 5 (2) - 8 (2) - 30 (7) - 35 (2) - 36 (10) - 53 (5)

### Un effectif de 2.493 locomotives pour assurer 1.746 services-locomotives

Locomotives			Nombre de services-locomotives assurés par les remises
Type	Effectif	Nombre total de services-locomotives assurés	
1	35	23	FSR : 18, MKM : 5
2	87	51	FLS : 9, FNDM : 9, FC : 6, FLV : 16, FKR : 4, FYM : 7
3	8	5	FHS : 5
4	15	4	FKR : 4
5	4	2	MKM : 2
6	6	3	FCV : 3
7	75	47	FR : 2, GT : 5, FC : 6, FLV : 6, FL : 6, FKR : 5, FMS : 6, FSD : 5, FTY : 6
8	31	21	LJ : 9, MKM : 2, FTM : 10
9	42	25	FRST : 8, FMY : 10, FPS : 7
10	49	33	FBM : 12, LJ : 4, FL : 10, FEO : 7
11	21	13	FDK : 2, FSU : 2, FY : 1, FSD : 6, FSN : 1, LWC : 1
12	6	4	FSR : 4
13	7	4	FKR : 4
14	31	19	FRST : 4, FHS : 3, FY : 3, FC : 5, FTL : 4
15	48	33	ANS : 1, FNSD : 4, FCV : 3, FCO : 5, FLU : 2, LMG : 1, FGH : 5, FTY : 5, LWC : 7
16	62	43	FLS : 5, FSU : 5, FR : 5, FT : 7, GT : 10, FMS : 5, FYM : 3, FEO : 3
18	17	12	LML : 3, FSN : 9
19	3	2	MBX : 2
20	11	7	FMS : 7
22	34	26	NK : 6, FMY : 6, NZ : 14
23	3	1	FKR : 1
24	12	10	FMY : 4, FVS : 4, LWC : 2
30	77	51	MBX : 8, FLD : 5, MUT : 3, FMS : 8, FGH : 10, MKM : 7, FTM : 10
31	123	78	GT : 8, FHS : 4, MUT : 10, FLV : 3, FL : 5, LT : 15, FGH : 2, FSR : 31
33	8	5	FBM : 5
35	4	2	MKM : 2
36	93	56	MBX : 8, LJ : 6, MUT : 12, LT : 6, FEO : 10, FSR : 4, MKM : 10
38	150	94	GT : 21, LJ : 7, FLU : 8, LNC : 20, FMS : 9, FMY : 8, FEO : 18, FTM : 3
40	69	52	FNDM : 19, FNSD : 3, FCV : 4, FBC : 16, FC : 6, FEO : 4
41	219	163	FRST : 9, FNDM : 1, ATH : 13, MBX : 8, FBM : 8, GT : 15, FHS : 7, LMG : 5, FKR : 19, FMS : 5, FSD : 5, LT : 5, FPS : 12, FEO : 7, FGH : 13, FSR : 12, FTY : 14, LWC : 5

44	327	244	FLS : 12, FDK : 6, FNSD : 12, FSU : 6, FR : 14, LC : 8, FDD : 5, FT : 17, FGNF : 7, FVY : 6, FHS : 12, FY : 2, FTK : 8, FC : 23, FLD : 11, FKR : 28, LML : 5, FYM : 10, LT : 5, FDN : 1, RY : 3, FSR : 14, LHY : 7, FTL : 13, FNO : 9
48	35	29	NK : 23, NZ : 6
49	5	4	LHY : 4
51	109	83	FLS : 2, FNDM : 19, ATH : 3, FBC : 1, FR : 2, FDD : 1, FT : 2, FGNF : 2, FVY : 1, GT : 2, FHS : 3, FLV : 2, FL : 1, FLU : 1, FKR : 3, LNC : 7, FMS : 11, FMY : 1, FYM : 7, FEO : 2, FGH : 3, NZ : 1, FSN : 1, LHY : 2, FTL : 1, FTY : 2
53	304	240	FRST : 1, ANS : 11, FNDM : 23, FNSD : 2, MBX : 4, FR : 1, FDD : 1, FGNF : 11, GT : 10, FHS : 6, LJ : 3, FC : 8, MUT : 2, FLV : 6, FL : 3, FKR : 13, LNC : 16, FMS : 8, FMY : 17, FYM : 5, FSD : 4, FPS : 2, RY : 9, FEO : 11, FGH : 15, FSR : 36, MKM : 5, FTM : 2, FTL : 1, FTY : 2, FNO : 1, FVS : 1
57	59	41	FNDM : 4, ATH : 1, FCV : 1, FBC : 2, FBM : 12, LC : 1, FT : 1, LJ : 3, FTK : 1, FLD : 2, FL : 5, FLU : 1, LNC : 1, LT : 2, FPS : 1, FSR : 3
58	38	28	FNSD : 7, FBM : 8, FL : 1, FSR : 11, LWC : 1
60	16	11	FBM : 11
66	42	31	FLD : 6, MUT : 7, FLV : 7, FKR : 5, FDN : 6
69	13	10	FCV : 10
70	10	6	FGNF : 6
74	5	4	FLU : 4
75	1	1	NZ : 1
76	5	1	NK : 1
77	4	2	NK : 1, NZ : 1
78	8	4	NK : 4
79	10	7	FNSD : 5, LWC : 2
81	103	77	ANS : 19, FHS : 13, NK : 2, RY : 27, FEO : 9, FVS : 7
87	1	1	NK : 1
88	2	2	NK : 1, NZ : 1
89	5	3	NK : 3
91	6	4	FGH : 4
92	6	5	NK : 3, NZ : 2
94	6	4	NZ : 4
95	3	1	FTM : 1
99	20	14	FL : 10, FVS : 4

### Un peu d'histoire...

Le 10 mai 1940, les divisions allemandes envahissent notre pays et, après une campagne de 18 jours, notre armée se trouve dans l'obligation de capituler pour éviter un désastre. Nos chemins de fer passent sous la dépendance de l'autorité militaire allemande et ce n'est qu'à partir du 14 août 1940 que la SNCB, sous le contrôle de la WVD. (Wehrmachtverkehrsdirektion) reprend l'exploitation commerciale du réseau. Cette situation persistera jusqu'au 3 septembre 1944.

### Conséquences de l'occupation allemande sur le nombre de groupes et de remises

Au service-locomotives du 15 mars 1940, le dernier en vigueur avant l'invasion du 10 mai 1940, les 57 remises à locomotives étaient réparties en 7 groupes.

Sous l'occupation et au service du 1 mai 1943, la SNCB ne possède plus que 56 remises réparties non plus en sept mais en huit groupes. Ce groupe supplémentaire provient de la création d'un groupe de Bruxelles regroupant les remises de Bruxelles-Midi et Schaerbeek, respectivement attachées antérieurement aux groupes de Mons et d'Antwerpen. L'on note également des mutations de remises entre certains groupes. Suite à la récupération par l'Allemagne des cantons rédimés, nous cédés en 1918, la SNCB perd l'exploitation de

### Un effectif de 10 locomotives attribuées aux ateliers centraux

Type	Effectif attribué	Nombre total à l'effectif de la SNCB
50	5	5
51	2	111
57	3	62

trois remises à savoir Herbesthal, Montzen, Saint-Vith. D'un autre côté, la cessation des activités de la Compagnie du Nord-belge, comme prévu en cas d'occupation du pays, et la reprise de ces dernières par la SNCB permet à celle-ci, de disposer de deux nouvelles remises à savoir : Kinkempois et Saint-Martin.

La remise de Renory porte dorénavant l'abréviation télégraphique "RY" au lieu de "NK" attribuée à la remise de Kinkempois.

### L'effectif des locomotives mis à la disposition de la SNCB le 1 mai 1943

Au service du 15 mars 1940, la SNCB disposait d'un effectif de 3.274 locomotives dont 3.264 étaient attribuées aux remises et 10 aux ateliers centraux.

Au service du 1 mai 1943, l'effectif ne s'élève plus qu'à 2.503 locomotives dont 2.493 attribuées aux remises et 10 aux ateliers centraux, soit une différence négative



de 771 locomotives à justifier comme suit :

a) Pour assurer l'exploitation des lignes des cantons rédimés retournés à l'Allemagne, la SNCB doit céder à la Deutsche Reichsbahn 70 locomotives dont : 34 du type 81, 8 du type 93, 6 du type 96, 21 du type 97 et 1 du type 98.

b) A la demande de la WVD. de Bruxelles, la SNCB est obligée de prêter (Leihloks) à l'autorité occupante un total de 977 locomotives dont 68 du type 53, 3 du type 61, 15 du type 62, 167 du type 64, 29 du type 71, 26 du type 72, 1 du type 80, 459 du type 81, 32 du type 90, 74 du type 93, 21 du type 96, 35 du type 97 et 47 du type 98. Ces locomotives sont mises à la disposition de la DR pour pallier au manque de matériel moteur dont une grande partie est réquisitionnée par l'autorité militaire pour le front de l'Est. Dès septembre 1942, les premières locomotives de guerre (BR 52) sortent des usines allemandes ce qui permet dès ce moment le retour à la SNCB de locomotives du type 81. On en compte 22 unités au service-locomotives du 1 mai 1943.

c) Suite au prélèvement massif dans l'effectif de la SNCB, l'occupant se trouve dans l'obligation de mettre des locomotives de la SNCF à la disposition de la SNCB; on en compte 138 exemplaires au service-locomotives du 1 mai 1943 à savoir : 87 du type 140B, 8 du type 140C, 15 du type 140G, 7 du type 230B, 3 du type 230A, 10 du type 040TB et 8 du type 040D. A la SNCB, elles reçoivent respectivement les appellations type 2, 3, 4, 13, 23, 70, 78. Les Compagnies des Chemins de fer de Chimay et de "Malines-Terneuzen" sont également sollicitées pour céder chacune 5 locomotives à la SNCB. L'appellation type 79 sera appliquée à ces 10 locomotives.

d) Un accord passé avec la Compagnie du Nord-belge prévoyait un rachat anticipé en cas d'invasion allemande. Comme celle-ci se déroula le 10 mai 1940, le matériel de cette compagnie fut repris par la SNCB. L'inventaire indiquait 156 locomotives dont 150 faisaient encore partie, de l'effectif au 1 mai 1943, à savoir : 34 du type 22, 12 du type 24, 35 du type 48,

5 du type 49, 5 du type 74, 1 du type 75, 5 du type 76, 4 du type 77, 1 du type 87, 2 du type 88, 5 du type 89, 6 du type 91, 6 du type 92, 6 du type 94, 3 du type 95, 20 du type 99.

La renumérotation appliquée à ces locomotives suivant le système en vigueur à la SNCB date du 5 février 1941.

e) Une locomotive type 53 avait été vendue à l'armée belge en juillet 1931. Après la capitulation de cette dernière en mai 40, la locomotive fut rendue par l'occupant à la SNCB qui la prit dans son effectif.

f) Entre les services-locomotives du 15 mars 1940 et du 1 mai 1943, la SNCB mit 46 locomotives hors-écritures à savoir : 7 du type 8, 8 du type 11, 1 du type 14, 5 du type 18, 3 du type 25, 4 du type 29, 1 du type 40, 2 du type 41, 11 du type 51, 1 du type 64, 2 du type 81 et une machine-atelier.

g) Une locomotive type 93 avait été vendue à l'armée belge entre 1921 et 1925. Après la capitulation de cette dernière en mai 40, la locomotive fut rendue par l'occupant à la SNCB qui la prit dans son effectif. En 1941, cette locomotive avec 7 autres de ses soeurs furent cédées à la DR à titre de la convention "Eupen-Malmedy".

N.B. au service-locomotives du 1 mai 1943, on note l'apparition d'un nouveau type de locomotives désigné type 30.

Au début de 1932, la SNCB se vit dans l'obligation de garer les 200 locomotives du type 31 construits en Angleterre. Elles étaient incapables de tenir un horaire et rebutaient le personnel de conduite.

Dès 1936, la SNCB entreprit d'y apporter les modifications nécessaires pour les rendre utilisables et, au moment de l'invasion allemande, 96 unités avaient été transformées. Afin de pallier au manque de locomotives, l'occupant décida de remettre en ordre de marche les 104 machines non transférées et ce sous l'appellation type 30. La transformation de ces dernières continua sous l'occupation et, au service-locomotives du 1 mai 1943, il en restait 77 à modifier. Dès leur transformation accomplie, elles retrouvaient l'appellation type 31 et leur numéro.

*Michel Herbiet*



Cette photo illustre la note en fin d'article.

Locomotive type 37, future type 31 et 30. Ici la n°5007 future 3707 et 31.017, prise en effectif à Leuven en octobre 1921 et y radiée en mars 1956. Elle fut l'une des 200 locomotives construites par Armstrong Whithworth & Co et Elswick Works à Newcastle-on-Tyne. Elles ont été étudiées par l'Etat dès 1919. Afin de diminuer le prix de revient, elles avaient été commandées en simple expansion à deux cylindres au lieu de compound à quatre cylindres et le timbre ramené de 16 à 14 bars. Quoi de plus normal que les injecteurs Gresham n°11, prévus pour des chaudières au timbre plus élevé, avaient un débit trop élevé provoquant fréquemment des chutes de pression : hantise du personnel de conduite (photo parue dans "Vapeur en Belgique" tome 2 de Phil Dambly).

# Les attelages

## Préambule

Ne seront uniquement étudiés dans cette page que les principaux attelages à l'échelle H0 (désolé pour les Nistes et les autres, mais il faut se limiter).

Indispensables, ces attelages qui relient nos véhicules (voitures wagons) entre eux n'ont pas pu industriellement ressembler aux véritables attelages du chemin de fer réel (question de finesse donc de robustesse, en tout cas ils sont plutôt grossiers, les nôtres, c'est le moins que l'on puisse dire). Alors en modélisme me direz-vous, quel choix ! Mais alors lequel fait quoi exactement, et pourquoi tous ces modèles sur le marché ? Nous allons le voir.

## Avant tout un support de tête d'attelage

Depuis plusieurs années nos fabricants ont généralisé ce support sur tous leurs modèles. Celui-ci, conforme à la norme NEM 362 (pour le boîtier d'attelage),



se présente sous la forme d'un parallélépipède rectangle fixé sur un timon à élancement variable (il arrive que certains véhicules soient montés avec un timon fixe) lui même installé à chaque extrémité du wagon, de la voiture ou de la locomotive.

Le timon à élancement variable est défini par la norme NEM 352. Il est à remarquer que ce dispositif ne peut fonctionner correctement que si les deux véhicules sont reliés par un timon rigide. Cela amène donc à la nécessité d'avoir des têtes d'attelage qui s'accouplent en formant ce timon rigide (ne pas confondre timon rigide et timon fixe). Tous les attelages modernes répondent à ce principe d'autres n'y répondent pas comme les attelages à boucle et les attelages Kadee.

A l'intérieur du boîtier d'attelage viendra s'enficher la tête d'attelage que nous étudions ci-après. Notez également que la hauteur de la tête d'attelage peut être fixe ou réglable (attention lorsque vous faites vos achats, ne faites pas comme moi, regardez bien, privilégiez une tête d'attelage à hauteur réglable car n'oubliez pas : qui peut le plus, peu le moins... à bon entendeur...). Notez enfin que Roco et Fleischmann produisent des kits de transformation de dispositif de timon d'attelage à élancement variable pour les anciens véhicules qui n'en sont pas pourvus.



## Le cas du dispositif SIMOBA

Cette marque a sorti il y a quelques années des petits dispositifs permettant d'équiper les anciens wagons non équipés de timon à élancement. Il s'agit donc d'une plaque que l'on fixe sous le wagon sur lequel pivotera le boîtier NEM dans lequel on enfichera la tête d'attelage souhaitée. En somme, un attelage pratique pour les anciens wagons. Attention toutefois car ces attelages supportent difficilement de long convois (surtout lorsque l'on monte un attelage de type N sur un wagon H0 pour faire plus esthétique).

Le Simoba N et le HO, la tige pivotante et le boîtier NEM



## Mais alors quel attelage ?

### L'attelage à boucle dit attelage "standard"

Tout le monde en a vu, nous en possédons tous (j'en ai une pleine boîte à ne rien faire) tous nos fabricants l'ont produit et le produisent encore. La taille de la boucle peut être plus ou moins grosse, un vieux Jouef possédait une boucle plus grosse que les fabrications récentes. Avantage d'un tel attelage, pas de risque de décrochage en cours de route. Inconvénient, le même : cela décroche (dételle) mal (même sur un rail déleleur), mais également les tampons des wagons et voitures ne circulent pas tampons joints. Compatibilité entre toutes les marques sans problème particulier.



### Les attelages "classiques" des fabricants

Roco, Jouef, Lima et Marklin : rien de plus que l'attelage standard dont nous venons de parler.

Fleischmann : en plus de l'attelage standard, nous trouvons l'attelage dit à emboîtement qui se présente sous la forme d'un "bras" muni d'un crochet (un attelage pas tout jeune) pas très pratique. Compatibilité avec d'autres attelages de marques différentes impossible sauf avec l'attelage à boucle et encore...



## Les nouveaux venus

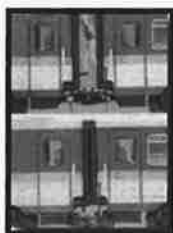
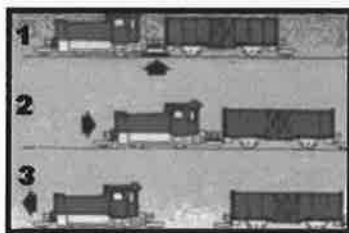
Je tire ou je refoule... Nous sommes bien dans le monde du train, oui oui !! En effet un convoi est tiré, par contre un convoi n'est pas reculé mais ...refoulé !.



Justement qu'arrive-t-il à un convoi que l'on veut dételé dans ces deux cas ? Et bien avec les attelages que nous venons de voir cela se passe pas très bien, en effet lorsque l'on tire, et que l'on dételle en même temps on a une chance de décrocher, mais... si on refoule en passant d'abord sur un rail dételeur puis ensuite après le changement de sens si, l'on tente d'extraire la locomotive pour laisser les wagons ou les voitures sur place alors là .... c'est fichu !!!

C'est pour cette raison que nos chers (à tout point de vue) fabricants ont produit un attelage à pré-dételage et comme on fait toujours une pierre deux coups lorsque que l'on invente quelque chose et bien ces messieurs les ingénieurs ont réussi à faire un attelage court, oui en effet, plus court que les traditionnels attelages classiques. Alors là..., quelle merveille de dételé un convoi que l'on vient de refouler, et quelle merveille de voir des voitures voyageurs circuler tampons joints, chouette !!, les passagers ne tomberont plus sur la voie, il est vrai que j'ai toujours beaucoup de mal sur de magnifiques réseaux lors d'expositions à voir circuler des voitures "corails" ou autres d'ailleurs, avec leurs soufflets d'interconnexion ne se touchant pas, quel dommage... (et je vous assure je ne suis pourtant pas un compteur de rivets).

Les deux dessins ci-dessous vous fourniront les meilleures explications :



### Le principe du pré-dételage

Un attelage court Roco à pré-dételage à droite en bas par rapport à un attelage standard à droite en haut, quelle différence !

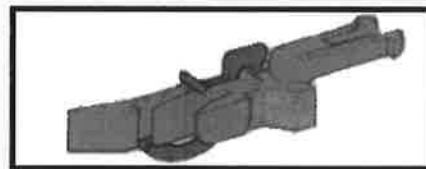
### Classons-les en catégories

Les attelages courts à pré-dételage

#### Le Roco court à pré-dételage

Celui-ci est constitué principalement de deux pièces différentes l'une assurera la liaison parfaite entre crochet et encoche de son frère jumeau qu'il rencontrera en face. Le demi cercle renversé figurant sous l'attelage servira d'écarteur pour le pré dételage. Avantage : dételage parfait soit à tirer soit à refouler, puis à tirer la locomotive (le convoi restant sur place) donc des manœuvres de triage authentiques ; convois avec tampons joints, retrait aisé d'un wagon ou d'une voiture hors d'un convoi par extraction manuelle par le haut, attelage facile et automatique, accrochage ferme (en principe). Inconvénients : demi cercle servant d'écarteur assez facilement perdu en cas de choc, déformation de la partie avant (la pointe en biseau) en cas de stockage appuyé (dans une boîte par exemple). Compatibilité avec d'autres attelages de marques différen-

tes totalement impossible.



#### Le "PROFI" court de Fleischmann à pré-dételage

Il se présente sous la forme de deux mâchoires en position "à plat" qui s'entremêlent, sous ces dernières des petits tétons en plastique sont dirigés vers la voie, en passant sur un rail dételeur en action ceux-ci se relèvent et se figent dans l'attelage activant ainsi la fonction de pré dételage. Les avantages et inconvénients sont les mêmes que son collègue l'attelage Roco il semble quand même moins "fragile" bien que le Roco tienne le coup sans problème. Compatibilité avec d'autres attelages de marques différentes totalement impossible.



#### Le Marklin court à pré-dételage

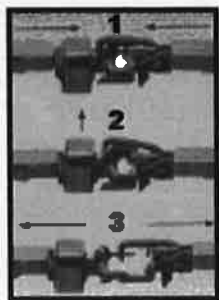
D'une conception plus proche du Fleischmann (avec un système de mâchoires mais avec une boucle au dessus) que du Roco (dont la conception reste originale) celui-ci permet des fonctions identiques à ses collègues, notons toutefois que celui-ci est en métal (tout du moins la boucle) donc il est très robuste. La petite pièce figurant sur le dessous permettant de dételé. On aura compris les avantages et inconvénients sont les mêmes que le Fleischmann. Compatibilité avec d'autres attelages de marques différentes totalement impossible à voir peut être un compatibilité avec l'attelage universel Roco (voir ci dessous).



#### L'attelage Universel Roco (c'est le nom de baptême)

Celui-ci est récent, il ressemble au Marklin, il a l'avantage d'avoir un accrochage parfait, d'ailleurs il faut s'accrocher (sans jeux de mots) pour extraire à la main un wagon d'un convoi... bien sur la fonction de pré-dételage est correcte et il peut s'accoupler avec des attelages standard classiques (vous savez l'ancêtre) dans ce dernier cas le dételage est aléatoire... par

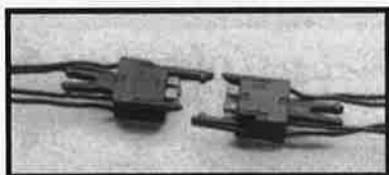
contre il a l'inconvénient de ne pas joindre tout à fait les tampons des wagons (du fait de sa conception), à mon avis il est idéal dans un train de wagons complets qui ne se trie que très très rarement, au moins on sera certain que cela ne décrochera pas en route... à éviter sur des voitures voyageurs (car pas de tampons joints).



### Les nouveaux ou plus spéciaux *L'attelage Digital Roco*

Nous sommes ici en présence d'une rolls, à vous les décrochages à n'importe quel endroit de votre réseau et non plus sur le rail de dételage, l'inconvénient, il ne sort pour l'instant qu'équipé d'usine sur une locomotive à consonance étrangère, et puis.... le prix dont je n'ai d'ailleurs pas connaissance. Il ne serait disponible qu'avec l'attelage Universel...

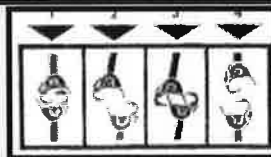
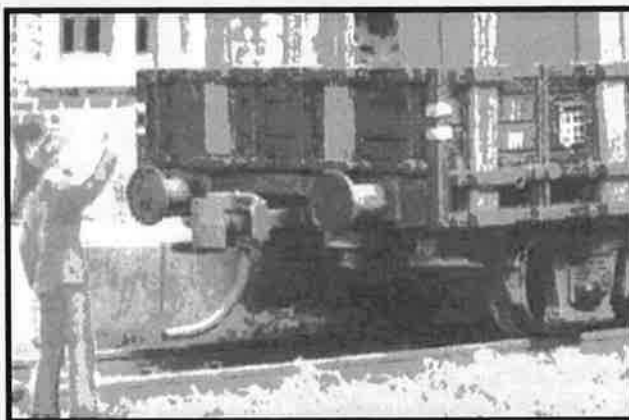
L'attelage non automatique avec interconnexion électrique incorporée à quatre pôles Roco : Intéressant n'est ce pas!!, idéal pour une continuité électrique d'une ligne de train (éclairage d'une rame par exemple...). Inconvénient : on ne décroche absolument pas (normal) et bien sur il est totalement incompatible avec les autres attelages.



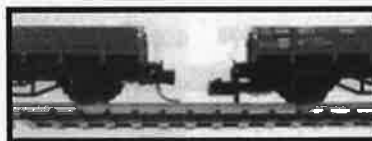
### *L'attelage électromagnétique KADEE*

Prononcez Ké-Di et vous serez "up to date" (à la mode) puisqu'il vient de là-bas. Nous entrons dans l'électro magnétisme avec cet attelage, et nous parlons donc (accrochez-vous) d'un attelage à mâchoire articulée dételable magnétiquement et à action retardée (ça y est, je l'ai dit). Les modélistes l'ayant essayé vous diront qu'ils ne veulent plus autre chose. D'un point de vue visuel, il représente l'attelage fonctionnel en miniature le moins incongru quand on examine un véhicule de près (wagon, voiture ou locomotive). Il faut savoir que ce principe de dételage retardé a été repris par les Roco et autres Fleischmann pour concevoir leur pré dételage. Avantage de celui-ci : un accrochage remarquable et un décrochage sans aucune hésitation.

Il permet, vous l'avez compris, lui aussi un refoulement dételé, notez que l'enlèvement manuel d'un véhicule par le dessus de la rame ne pose pas de difficulté. Inconvénient : il est un peu cher, et les wagons équipés doivent être bien lestés (c'est très important), enfin il sera nécessaire de construire son réseau avec des courbes les plus larges possibles afin de minimiser le dépassement nécessaire de la tête d'attelage par rapport aux tampons. Pour terminer notez qu'en fonction de vos wagons vous devrez opter pour différents modèles d'attelage Kadee... et puis bien sur pensez la vente par correspondance certainement obligatoire pour obtenir ce produit car je ne pense pas que votre détaillant diffuse cette marque, alors ne vous trompez pas dans votre commande... sinon gare au port.



1. attelage arrêté sur le dételeur.
  2. la locomotive avance de quelques millimètres, les mâchoires opposées se dégagent sous l'effet du champ magnétique.
  3. la locomotive recule et les attelages reviennent se chevaucher.
  4. le convoi remisé, la locomotive repart dans l'autre sens.
- Pour éviter d'être gêné dans ses mouvements par les tampons, l'attelage européen passe en dessous de la traverse de choc et son crochet se trouve bien bas. L'attelage Kadee se trouve situé bien plus haut, il ne rencontre pas ce problème là.



### Un tableau de comparaison pour y voir plus clair

Un petit tableau de synthèse (sur la page de droite) vous permettra de faire votre choix, attention nous ne comparerons pas ici l'attelage Fleischmann à emboîtement qui fait figure d'attelage dépassé.

Vu sur le site Internet : <http://elimo.free.fr/index.htm>

Page : <http://elimo.free.fr/attelages.htm>

*Corrections et précisions complémentaires sont données par Michel Archambeau.*



	Attelage à boucle standard	Attelage court Roco	Attelage Universel Roco	Attelage Digital Roco	Attelage à interconnexion Roco	Attelage Profi de Fleischmann	Attelage court Märklin	Attelage Kadée
Conforme à la norme NEM 362	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Fonction dételage	+	++	++	++	Impossible	+++	++	+++
Fonction pré-dételage	Non	++	+	++	Impossible	+++	++	+++
Distance réduite entre les véhicules	Non	Oui	Entre oui et non	Oui et non	Oui et non	Oui	Oui	Oui, plus ou moins
Dételage par mécanisme levant une semelle sur la voie	Oui	Oui	Oui	Inutile dételage à tout endroit car Digital	Pas applicable	Oui	Oui	Non
Dételage par mécanisme magnétique sur la voie	Non	Non	Non	Inutile dételage à tout endroit Digital	Pas applicable	Non	Non	Oui
Fiabilité de l'accouplement	++++	+++	++++	+++	+++++	++++	+++	++++
Compatibilité avec autres attelages	Oui avec attelage court Märklin, peu fiable avec Roco Universel	Aucune	Oui avec attelage court Märklin; peu fiable avec attelage à boucle standard	Oui avec Universel Roco	Aucune	Aucune	Oui avec attelage à boucle standard et Roco Universel	Aucune
Facilité de montage	Très facile	Très facile	Très facile	Montage usine Roco	Assez facile	Très facile	Très facile	Pas toujours aisée
Facilité pour enlever un véhicule intercalé	Impossible	Très facile	Impossible	Action Digital	Impossible	Très Facile	Impossible	Très facile
Fragilité	Très solide	Assez fragile	Assez fragile	Assez fragile	Solide une fois interconnecté	Très solide	Très solide	Solide
Continuité électrique du convoi par l'attelage	Non	Non	Non	Non	Oui	Non	Non	Non
Complémentarité avec dispositif d'attelage court NEM 352 (timon rigide)	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Discretion	+	++	+	+	++	+++	+	+++
Prix	+	++	++	+++++ Vendu avec une locomotive uniquement	+++++	+++	+++	++++

## La production ROCO

informations communiquées par l'importateur

Nouveautés annoncées le 24-10-2003

63998 : locomotive Diesel 5950, nouvelle mécanique.

69998 : locomotive Diesel 5950, idem 3 rails.

63962 : locomotive Diesel série 52 à 4 phares.

63963 : locomotive Diesel série 53 à 4 phares.

69963 : locomotive Diesel 53, 3 rails + sonorisation.

45504 : Eurofima 1 classe avec logo "vélo".

45505 : Eurofima 2 classe avec logo "vélo".

47529 : wagon couvert ton vert type "Oppeln".

47605 : wagon bâché à bogies type Rils.

47687 : wagon plat type Rs.

47752 : wagon plat 2 essieux Ks, nouvelle couleur.

47757 : wagon plat des CFL, bogies, ranchers, chargé tôles d'acier

(commande à déposer chez votre revendeur avant 05-12-2003).

Seraient encore de stock au 24-10-2003

63388 : loco Diesel 260, couleur d'origine logo "BN".

63389 : loco Diesel 260, couleur d'origine "ABR".

63474 : loco Diesel série 54, époque IV.

47485 : wagon talbot Tds, 2 essieux, capot, ép.III.

47825 : wagon tombereau, 2 essieux, brun, ép.III.

47826 : wagon tombereau, 2 essieux, brun, ép.IV.

47391 : wagon plat, 2 essieux, vert, époque III.

47392 : wagon plat, 2 essieux, brun, époque III.



Ci-dessus : vue sur le dépôt, réseau HO de l'ALAF  
(photo Vincent Disy)

Ci-dessous : travaux sur la voie, réseau HO du RMM  
(photo Gérard Jochum)



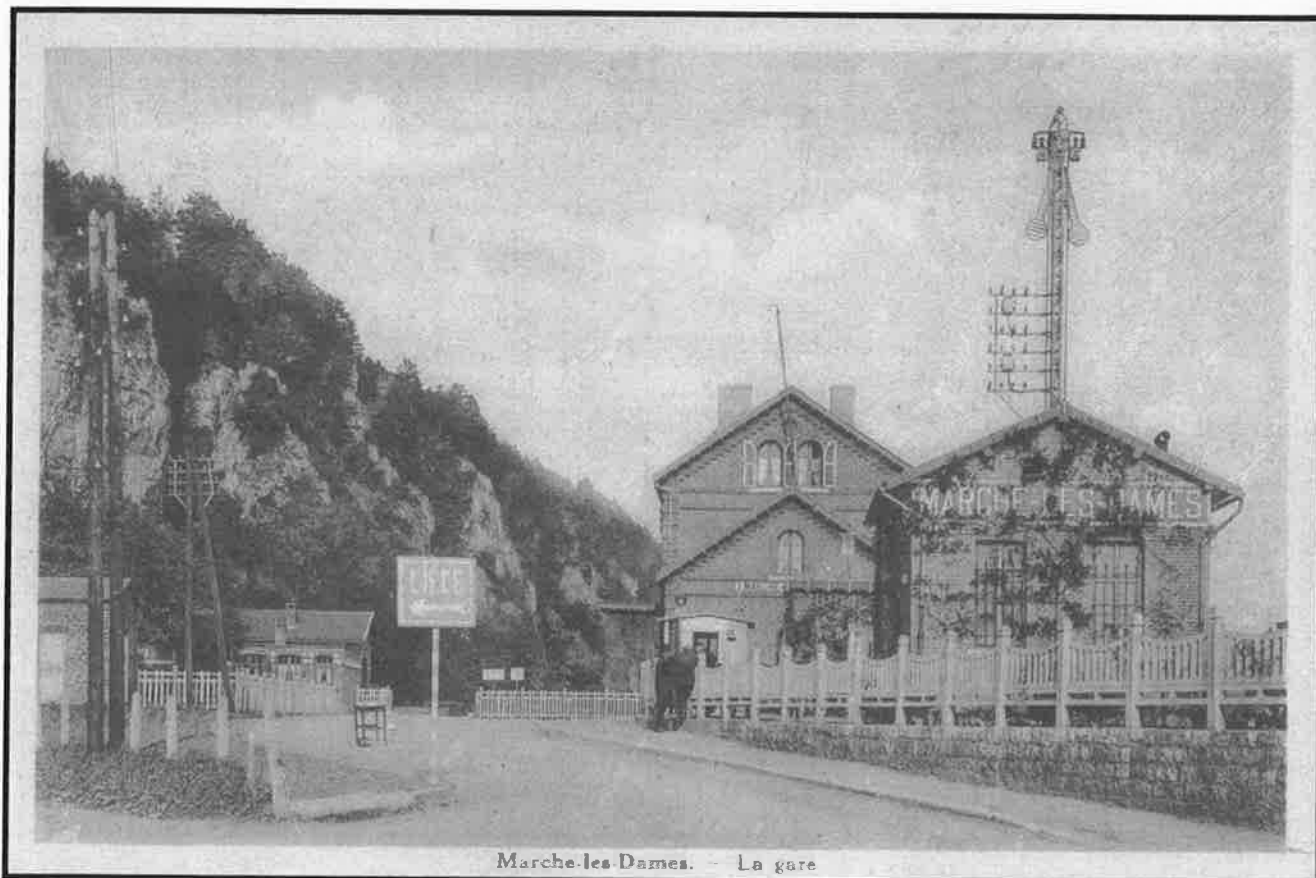
## Le Comité de rédaction de Ferro Flash Namur

Michel Herbiet (c'est à peu près le 123ème numéro où il intervient)  
et Claude Carpet (c'est le 68ème numéro qu'il met en page)

présente à tous ses lecteurs ses meilleurs voeux et  
leur souhaite une année heureuse  
empreinte de modélisme  
ferroviaire constructif  
et divertissant !



## Un fameux contraste : Marche-les-Dames

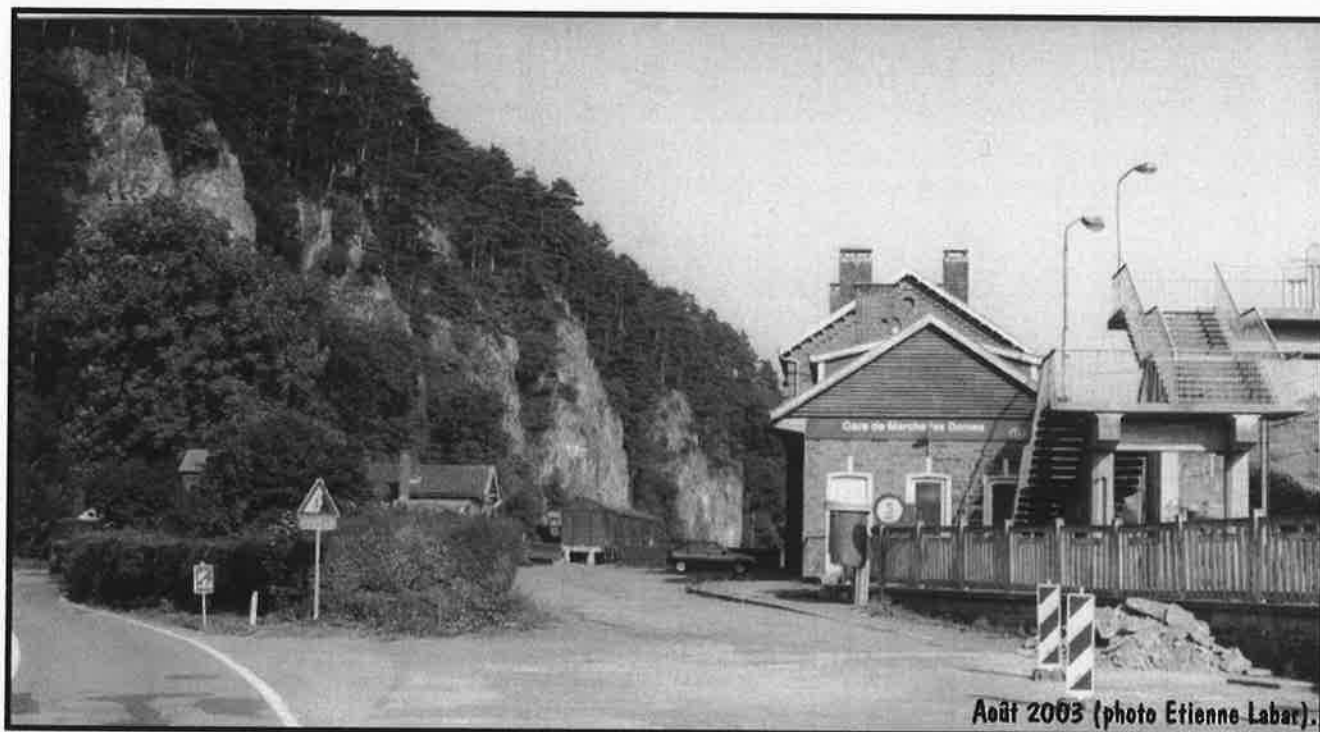


Dans les années 1930, la gare de Marche-les-Dames présente un aspect soigné caractéristique de la compagnie du Nord-belge. A noter l'électro-sémaphore Lartigue. Le personnel de la station devise quelques instants en bordure de la route. Au loin s'annonce un semi-direct tracté par une 230 série 321 à 362 dans sa superbe livrée chocolat. Rêvons un peu à cet âge d'or !

La ligne Namur - Liège, ouverte le 25 août 1851 par une compagnie anglaise, sera reprise dès le 1 janvier 1855 par la Compagnie française des Chemins de Fer du Nord qui donnera naissance en 1862 à une filiale Belge le "Nord-Belge", elle-même reprise par la SNCB le 10 mai 1940.

Que de changements en 70 ans, la petite gare a été modernisée à l'occasion des travaux d'électrification fin des années 60. Une passerelle en béton a profondément modifié l'aspect de la station. La traction électrique a été mise en service le 27 septembre 1970. De nos jours, le corps central du bâtiment voyageur est toujours d'origine ainsi que les installations du service de la voie visibles sur la gauche de la photo.

Etienne LABAR



# Le cinquième régiment du Génie de l'Armée française

La présence à Hazebrouck (F 59) d'un wagon au marquage particulier m'a rappelé à mon souvenir ce régiment très particulier.

Créé à Versailles en 1888 à partir des unités des sapeurs de Chemin de Fer, il a été longtemps l'affectation privilégiée des cheminots en cas de mobilisation ou de service militaire. Il est connu des amateurs par ses célèbres portes ouvertes de la mi-juin à Versailles-Matelots. Les photographes sont toujours ravis de la sortie de sa vénérable grue Diplodocus pour la pose de ponts provisoires.

Actuellement, avec la fin du service militaire et l'évolution en faveur de la route, il est devenu le cinquième régiment des Travaux Lourds. Il est actif surtout dans les travaux routiers tout en conservant sa spécialité ferroviaire. Fidèle à sa devise "Partout, toujours, réaliser", il est intervenu au Kosovo pour des travaux routiers et participe occasionnellement en France à des travaux sur le réseau SNCF.

Les modélistes peuvent, conformément à la réalité, personnaliser un wagon avec son marquage particulier pour donner de la variété à leur collection.

*Michel Marin*



Ci-dessus : le wagon de transport de ballast garé à Hazebrouck, le 5 octobre 2003 (photo Michel Marin).

En haut, à droite : le blason du régiment avec la devise en haut et une locomotive au centre.

En bas, à droite : le marquage du wagon de transport de ballast.

SERVICE MILITAIRE des CHEMINS de FER  
5ème RÉGIMENT DU GÉNIE  
CASERNE DES MATELOTS  
BP.237  
0041 ARMÉE

CARE D'ATTACHE :  
VERSAILLES MATELOTS  
TRANSPORT DE :  
BALLAST

Avec ce numéro 123 (2003-6) se termine l'année 2003 (déjà)

Le Trésorier vous invite à verser votre cotisation pour 2004 :

soit de membre dit "ordinaire" pour 2004 (30,00 Euros)

soit de "simple abonné" à Ferro Flash Namur (18,00 Euros)

Versement au compte 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan

BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069

Autres détails et "Membre Bienfaiteur" se rapportant aux cotisations annuelles à lire sur la page de droite



# 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 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse*) et d'un réseau H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

## Comité actuel du Rail Miniature Mosan :

Président, représente le réseau H0 US..... Jean-Claude Botspoel

Vice-président, représente le réseau H0 Mosan ..... André Delsemme

Secrétaire ..... Guy Lahaye

Trésorier ..... Didier Delfosse

Communication(s), Secrétaire adjoint ..... Jean-Pierre Lobet

Médiateur ..... Philippe Bruniaux

Rédac'chef FFN ..... Claude Carpet

Membre, représente le réseau N ..... Dider Delfosse

## Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" ..... Michel Archambeau,

et ..... Claude Riguelle.

Réseau H0 "US" ..... Jean-Claude Botspoel,

et ..... Jules Falque.

Réseau N "Athus-Meuse" ..... Jacques Quoitin.

Bibliothèque ..... Claude Carpet,

et ..... Jean-Claude Botspoel.

## Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur ..... 45,00 €.

Membre ordinaire \* ..... 30,00 €.

Membre junior (- de 18 ans) ..... 15,00 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,

(uniquement le service Ferro Flash) ..... 18,00 €.

Pour l'étranger ..... 22,00 €.

\* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président ..... Jean-Claude Botspoel ..... Rue Saint Hadelin, 21 5561 CELLES.

..... Tél : 082.66.76.60. .... GSM : 0477.39.69.99. .... Courriel : [botspoel@skynet.be](mailto:botspoel@skynet.be)

Secrétaire ..... Guy Lahaye ..... Rue Fostrie, 60 ..... 5530 YVOIR.

..... Tél : 082.61.01.04. .... GSM : 0495.90.45.72. .... Courriel : [rmmsecretaire@hotmail.com](mailto:rmmsecretaire@hotmail.com)

Trésorier ..... Didier Delfosse ..... Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET

..... Tél bur : 065.32.31.68. .... GSM : 0477.65.64.86. .... Courriel : [didier.rmm@skynet.be](mailto:didier.rmm@skynet.be)

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

De l'étranger ... BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local ..... Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.org>.

# Ferro Flash Namur

Rédaction et ..... Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,

éditeur responsable Tél : 071.72.95.61. Téléfax : 071.72.95.62.

Courriel : [ffn-rmm@skynet.be](mailto:ffn-rmm@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. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être infodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

## Vie du club

L'avancement du réseau H0 à décor US - Convocation AG du 16 janvier 2004 .....	1
La participation du réseau "N" à l'exposition de Coudekerque .....	2
Notre visite à l'ALAF (suite) .....	5
Les Portes Ouvertes du 15 novembre au RMM .....	6
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs" .....	10
Les amis nous informent .....	1.

## Actualité ferroviaire

La 29.013 à Meiningen et ses environs .....	18
Montzen, le 8 novembre 2003 .....	19
Un fameux contraste : la gare de Marche-les-Dames .....	25
Le cinquième régiment du Génie de l'Armée française .....	26

## Rétro rail

Les trains blindés en action en 1914 .....	16
Les remises à locomotives de la SNCB .....	22

## Modélisme

L'installation d'un décodeur Lenz dans la locomotive Diesel type 260 de Roco .....	15
Les attelages .....	26
Les reproductions H0 actuelles et futures de Roco "SNCB" .....	30

# ferro flash Namur n°123 (2003-6)

Ce sixième et dernier numéro de l'année 2003 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet (pour l'infographie), Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Michel Archambeau, Jean-Claude Botspoel, André Delsemme, Vincent Disy, Jacques De Jaeger, Jean Dubuffet, Etienne Labar, Patrick Maes, Michel Marin et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail...

**Ferro Flash Namur** est entièrement réalisé en couleurs avec "Indesign 2.0" d'Adobe et "Corel Photopaint".

Pour des raisons budgétaires, **Ferro Flash Namur** est imprimé en noir et blanc à 140 exemplaires. Seules les pages 1 et 2 de couverture sont néanmoins proposées en couleurs.

Photo de couverture : Poste de pilotage de la 29.013 restaurée à Meiningen (photo Jean Dubuffet, 8 novembre 2003). Photo à comparer avec la cabine d'origine dans FFN 118, page 19.

Photos de la page 2 de couverture : Superbe, la 29.013 en plein virage sur le pont tournant de Montzen (photo Jean Dubuffet, 8 novembre 2003).