

# 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.be>

n°133 2005-4

# Modélisme Ferroviaire

## NAMUR (JAMBES) Centre Culturel de Géronsart

### Expo "spéciale 40 ans" du **Rail Miniature Mosan**

Samedi et Dimanche  
**22 - 23 octobre 2005**

de 10h à 18h

Entrée : 2,00 €, enfants <12 ans : gratuit



Nombreux réseaux  
(Echelles : LGB - H0 - N)  
Artisans et Exposants

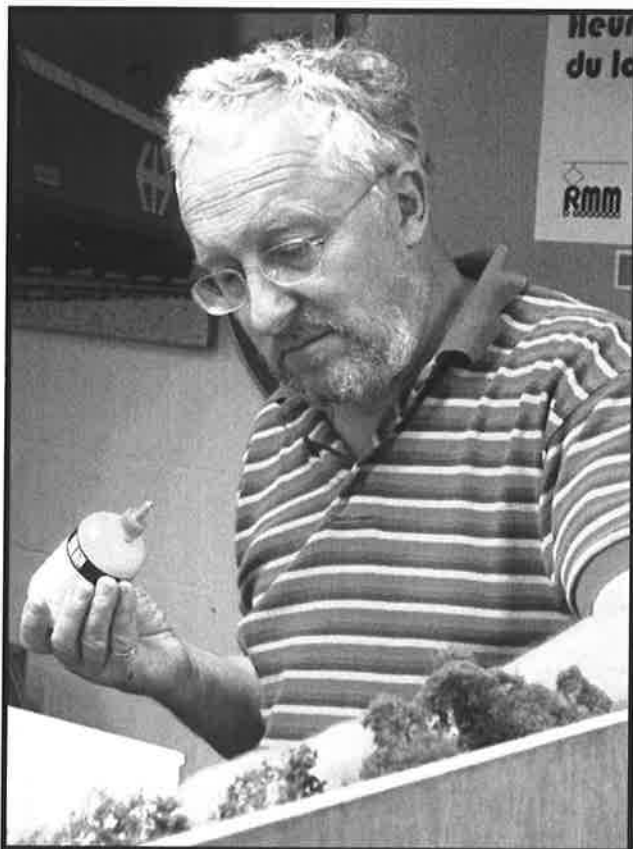
Bar et  
Restauration

Renseignements au secrétariat : Guy Lahaye, 082.61.01.04. Courriel : [rmsecretaire@hotmail.com](mailto:rmsecretaire@hotmail.com)



**passe-partout**





**Travaux sur le réseau N : Jacques insère les "jeunes pousses de l'année".**

Après tant d'années de bons et loyaux services au sein du club et dans les expositions extérieures, il était nécessaire de rafraîchir les modules de notre réseau à l'échelle N "Gare de Vonêche". La poussière a envahi le décor, la végétation a vieilli, certains détails sont détériorés par les différents transports et les manipulations. Bref, il faut restaurer.

Ces travaux sont en cours et doivent impérativement être terminés pour l'expo des 22 et 23 octobre avant notre déplacement à Lahnstein (D) des 5 et 6 novembre.

Après avoir exécuté avec succès deux caissons de transport à roulettes de trois modules chacun, nos menuisiers fabriquent un caisson supplémentaire pour les modules d'angles.

**Guy cale un côté du caisson pendant que, de l'autre côté, Didier et Thierry percent les trous de fixation des plaques métalliques de compensation et d'ajustage aux formes géométriques particulières des modules.**

Les photos de modèles prises sur les réseaux du club lors des réunions hebdomadaires sont visibles sur le site Internet : <http://users.skynet.be/photosdurmm>





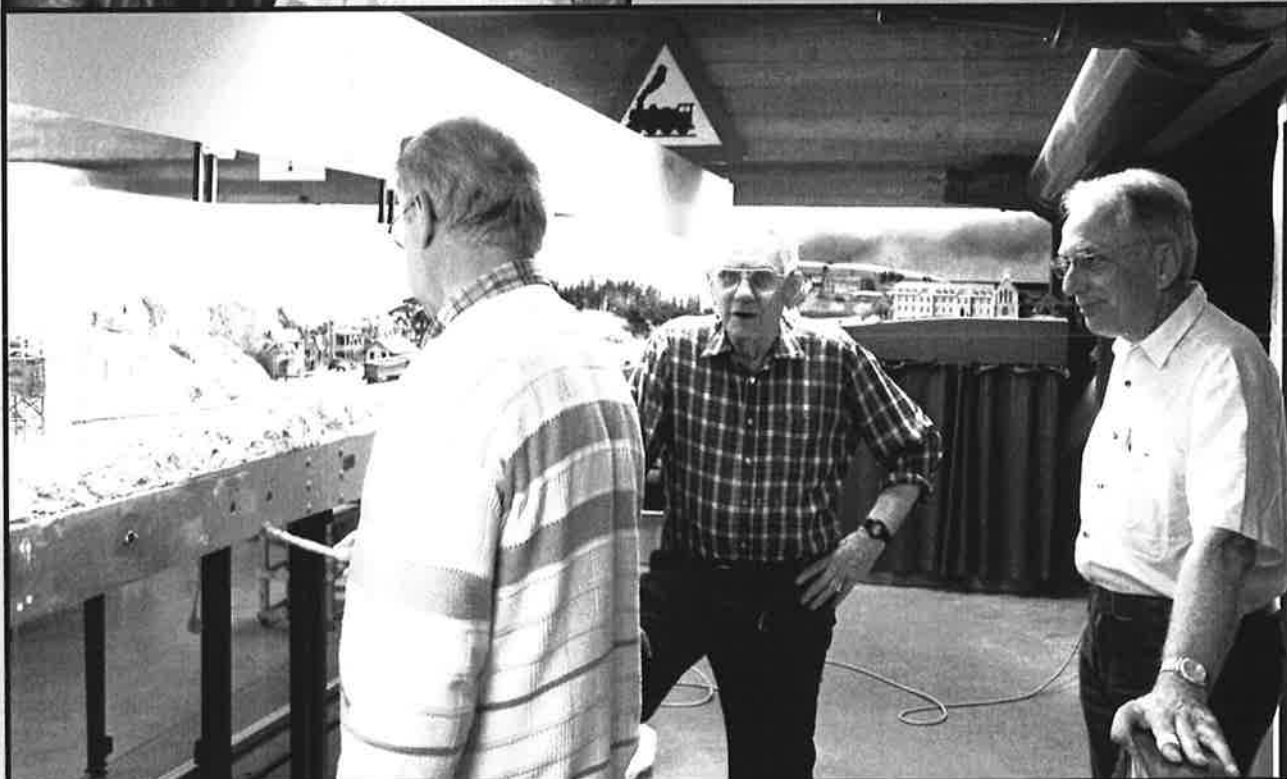
Le réseau H0 à décor US s'est étoffé d'un fond de décor et d'un éclairage dissimulé derrière une frise. Voici un changement radical dans la présentation. Préalablement, la gare cachée avait été réaménagée, ses courbes redessinées et les entrées de tunnel réinstallées.

Photos sur le site Internet du club :

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

dans la rubrique : "réseau H0 à décor US", la sous rubrique : "travaux sur le réseau".

**Les travaux sur le réseau HO à décor "US" : Michel peint la face avant des modules sous "la surveillance" de Jules et du Président Jean-Claude (photo Claude Carpet).**



**15 juillet 2005 : réunion de vacances...**

**Nous trinquons à l'anniversaire et à la bonne santé de "l'Encyclopédie vivante", Jean Dubuffet et de sa charmante Suzanne (photo Patrick Maes).**



Aménagement d'un troisième module de transport pour le réseau N. Guy, Thierry et Didier s'affairent à la fixation des trois derniers modules de forme spéciale (photo P. Maes).



L'arrivée d'un petit Noah et Dédé, nouveau "Pépé" est tout en "affaires" (photos Patrick Maes).



8 juillet : passage d'un train spécial allemand sur la ligne 154 du réseau HO à décor mosan (photo Patrick Maes).



**Avancement des travaux et aménagements d'infrastructure sur le réseau modulaire HO à décor "US" en date du 5 août 2005 (photo Michel Marin).**

Les nouveautés sur le réseau modulaire à décor US : les panneaux en fond de décor, des supports et un éclairage en plafond.

Au dessus du fond de décor : des persiennes à lames horizontales dissimulent les conducteurs mais permettent leur vision sur l'avant du réseau (le circuit bouclant avec la gare en coulisses).

Pour effectuer les manoeuvres sur les voies le long du fond de décor, les pilotes doivent se placer sur l'avant du réseau pour actionner les aiguillages.

La gare en coulisse est fonctionnelle et les convois peuvent circuler librement sur tout le réseau.



**A droite : L'automotrice 628 en nouvelle livrée époque V, Rixensart, le 28 juillet 2005 (photo Patrick Maes).**

Au sujet de la légende concernant la photo en haut de la page 10 de Ferro Flash Namur 132.

Un de nos lecteurs nous a fait part de son étonnement parce que nous avons mentionné la présence de locomotives type 2 à la remise de Kortrijk, le 26 mars 1944, alors que les 19 derniers exemplaires de ce type de locomotives avaient été mis hors-écritures par la SNCB en 1932.

Explications : il y a eu à la SNCB "type 2 et type 2".

Durant l'occupation allemande, la SNCB fut dans l'obligation de céder au Reich des locomotives de types : 53, 61, 62, 64, 71, 72, 80, 81, 90, 93, 96, 97 et 98.

Le nombre de locomotives cédées entraîna une sévère réduction du trafic. Dès lors, l'occupant se vit dans l'obligation de détacher des locomotives de la SNCF pour combler les vides qu'il avait provoqués. Dès leur arrivée dans notre pays, elles reçurent un numéro de type conforme au système en vigueur à la SNCB.

Cet ainsi que 88 locomotives désignées 140B à la SNCF furent immatriculées type 2 à la SNCB.

Outre la remise de Kortrijk, elles étaient également affectées, à cette époque, aux remises de Aalst, Antwerpen-Dam, Leuven, Merelbeek et Muizen.



La 3-140 B 1161 devenue la type 2, 278, à Leuven en 1942 (photo K.J. Harder, parue dans "Vapeur en Belgique" tome 2 de Phil Dambly).



141 R 840 de la SNCF devant le poste 1 de Pontoise (photo auteur inconnu).

## Le pont grue ("Bridge Crane") de Cornerstone

Comment réaliser un dépôt vapeur de type SNCB ? Où trouver les accessoires ? Sérieux problème d'autant que rien n'est prévu dans le commerce et que chaque dépôt avait une architecture différente héritée des compagnies antérieures à la SNCB.

Il faut figurer l'approvisionnement en charbon : vers le stockage de masse et vers la distribution dans les locomotives; une rotonde, une plaque tournante, des voies d'accueil et de départ, l'approvisionnement en eau, le nettoyage des feux, les bureaux, etc.

Comment représenter tout cela dans l'espace restreint d'un réseau modulaire ?

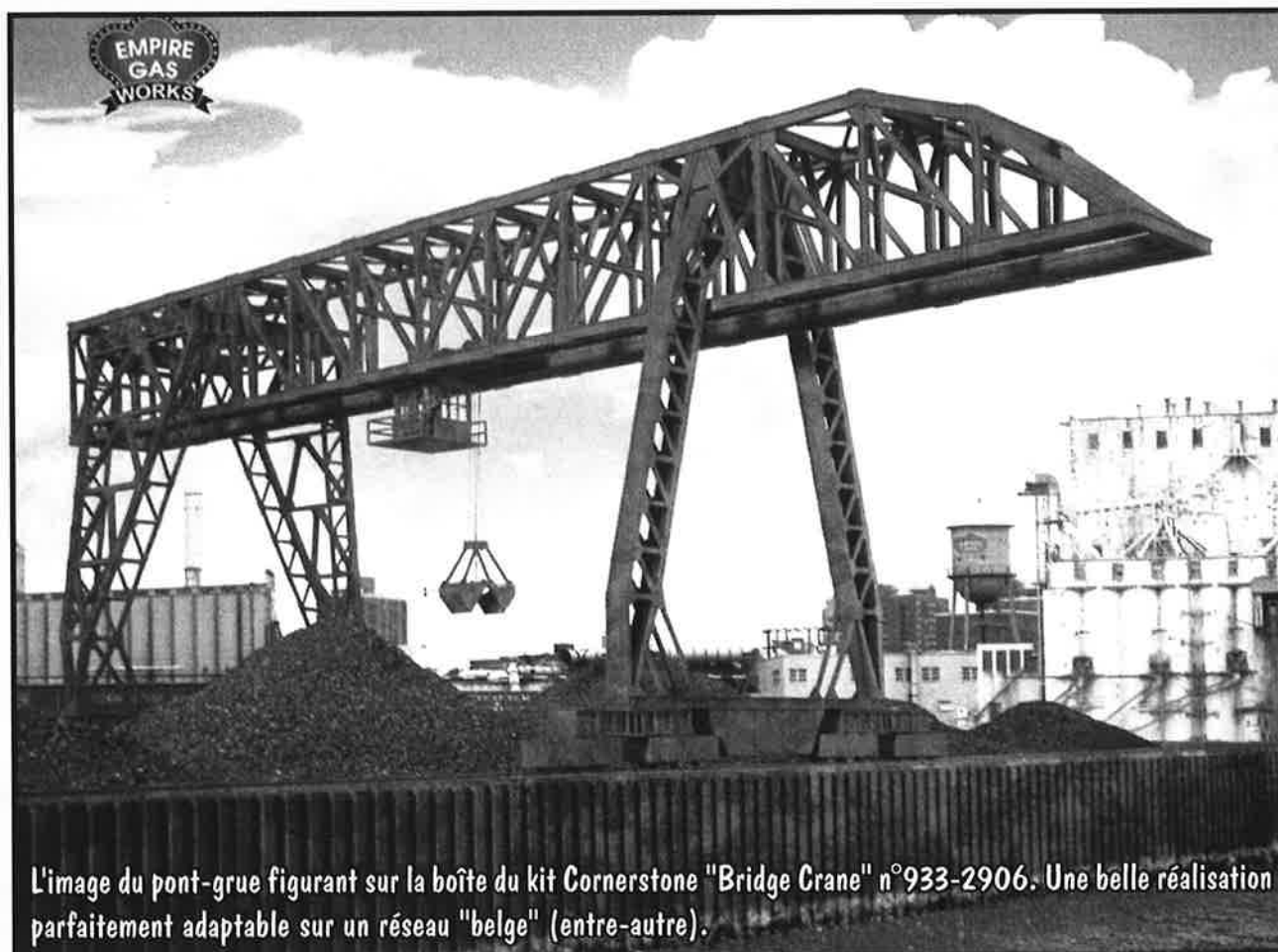
J'ai découvert un kit américain distribué par Walters dans la série "Cornerstone" sous la référence 933-2906. Il est principalement destiné, comme l'indique l'illustration sur la boîte, au déchargement de produits en provenance de la voie d'eau (photo ci-dessous).

Quatre longueurs différentes peuvent être données au portique suivant les besoins et la place disponible : 52, 60, 70 ou 77,5cm : voici des possibilités pas banales. En effet, le kit permet, par l'adjonction de certains éléments existants dans la boîte de modifier l'emprise globale. La dimension la plus courte est obtenue en joignant les pièces avant et arrière seules. Les deux

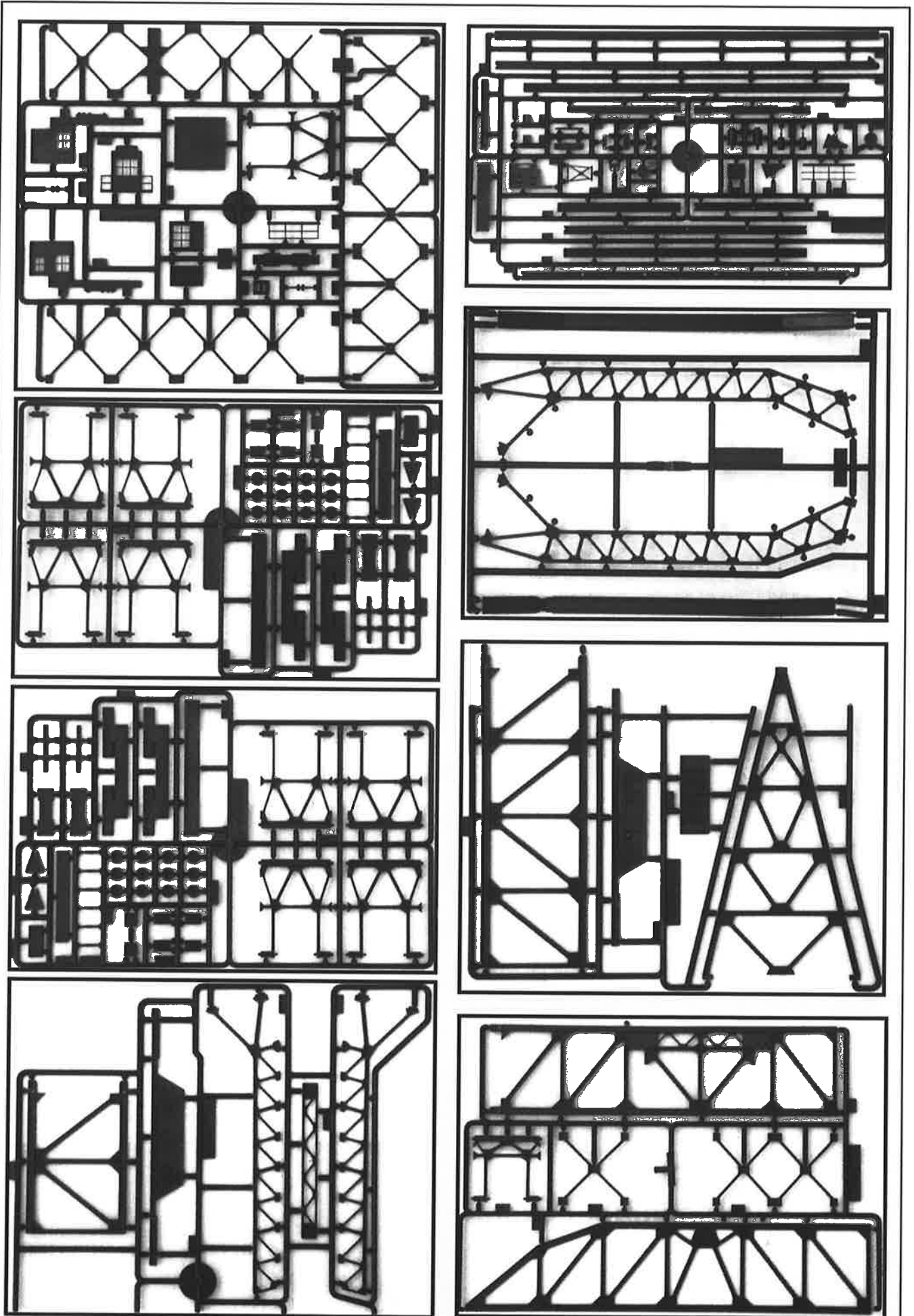
pièces intermédiaires permettront de porter l'ensemble à 60 (ajout de la petite pièce), 70 (ajout de la grande pièce) ou 77,5cm (ajout de ces deux pièces bout à bout). La hauteur de l'ensemble sur ses rails est de 230mm et l'empattement est de 240mm. La maquette est statique au niveau du fonctionnement du grappin. La cabine de conduite et le pont peuvent être roulés sur rails.

### Les grappes de pièces

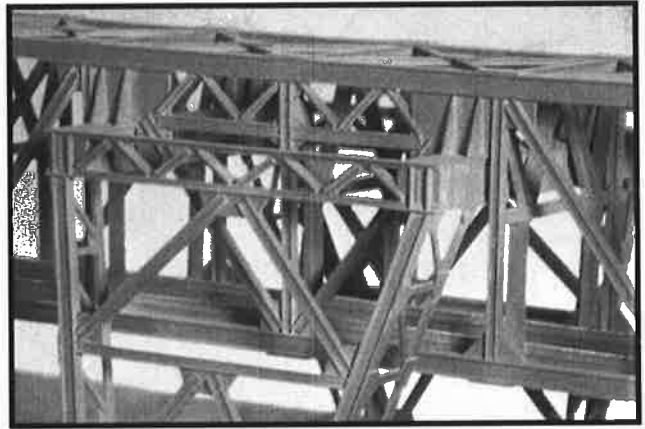
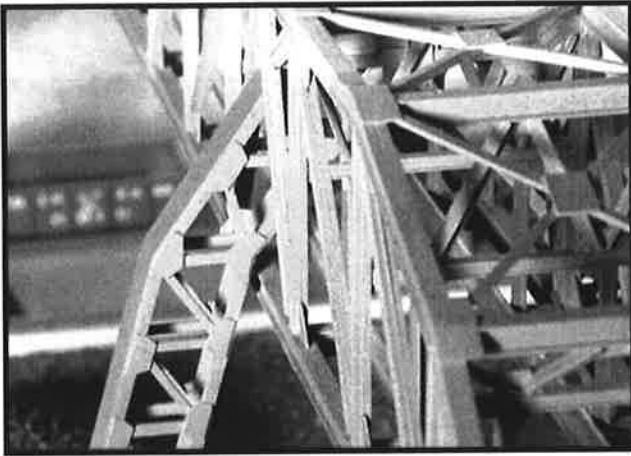
Comme d'habitude chez Cornerstone, les moules sont parfaitement réalisés et la gravure très bien faite. L'emboîtement des pièces ne pose aucun problème pour peu que l'on apporte le soin obligatoire à ébarber les conduits d'injection. La réussite de votre travail passe par l'ébarbage soigné comme pour tout kit modèle. Les grappes sont représentées à la page suivante. Certaines de celles-ci sont livrées deux fois pour la symétrie. Le mode d'emploi est en anglais, mais les graphiques ne laissent aucun doute sur l'emplacement et la répartition des pièces ! Il suffit de suivre correctement la progression du montage et ne pas dégrapper les pièces d'avance sans les répertorier avec leur numéro.







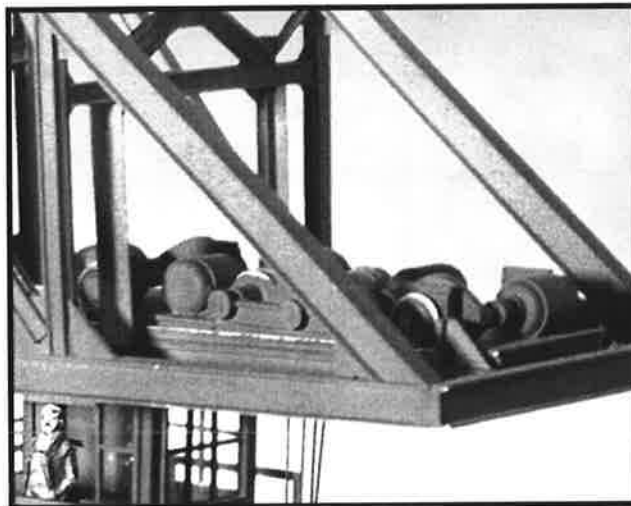
Un aperçu des différentes grappes des pièces moulées contenues dans la boîte du kit Cornerstone 933-2906



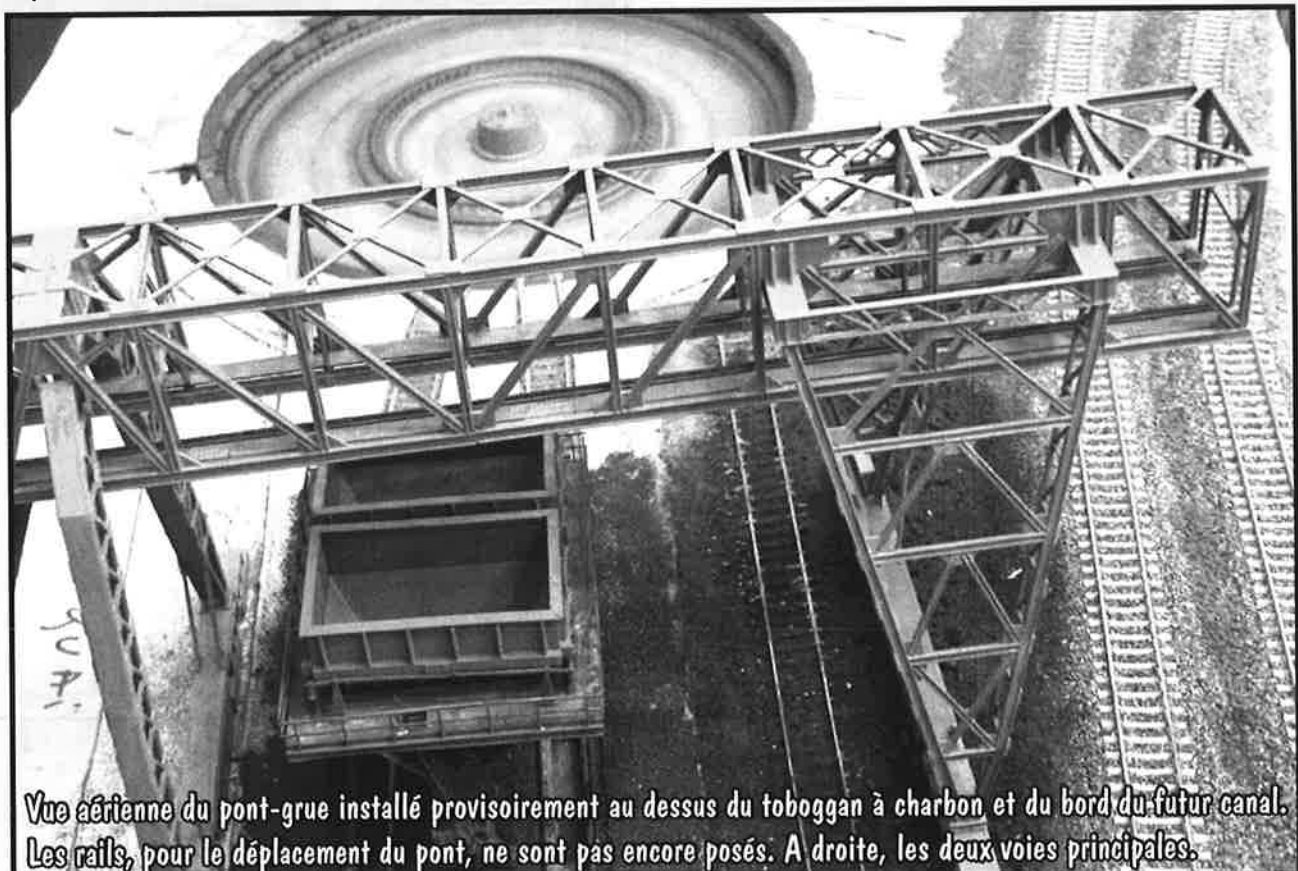
### La réalisation

Le montage du kit en 52 cm demande une journée de travail (hors peinture). Deux heures en plus pour les deux éléments complémentaires. L'ensemble terminé peut rester tel quel, mais je vous conseille de le peindre c'est tellement plus réaliste et quelques taches de colle peuvent ainsi être dissimulées... De plus, une patine est nécessaire, le portique de déchargement ne vient pas d'être installé. D'ailleurs, les images sur la boîte témoignent de ce travail déjà réalisé par un de nos collègues modéliste américain. Mais vous pouvez le peindre en jaune si vous représentez les époques IV et V.

Afin de permettre le déplacement (manuel ou automatisé) du pont-grue, il ne faut pas coller les roues ni leurs axes et ne pas mettre trop de colle lors de l'installation de la plaque de fixation sous les essieux. Il en va de même pour la cabine supportant le grappin. Si l'on



Trois vues figurant sur la boîte montrant des détails après assemblage et patine.



Vue aérienne du pont-grue installé provisoirement au dessus du toboggan à charbon et du bord du futur canal. Les rails, pour le déplacement du pont, ne sont pas encore posés. A droite, les deux voies principales.

veut la déplacer pour ne pas qu'elle soit toujours à la même place, il ne faut pas la coller sur le chemin de roulement...

### La peinture

L'effet de rouille sur les pièces métalliques sera effacement suggéré par l'emploi de la couleur Revell n°31185 "Brun" (on dirait de l'orange). Pour une rouille douce, plus ancienne, mélanger 3/4 de n°31187 (terre) avec 1/4 de rouille n°31183.

Le pont-grue a reçu une première couche de coloration générale gris-vert n°31167, puis une première patine avec un mélange à 50% de 31187 et 31185. Par endroits, le 31185 a été installé pur (rouille intense).

Le chemin de roulement sur lequel coulisse le chariot sera recouvert de noir brillant (figuration de la graisse). En mettre un peu aussi sur le dessus du chariot aux endroits où l'on place de la graisse habituellement : les bouts d'axes, par exemple.

En bas de la page précédente : une photo du pont-grue après avoir reçu sa couche de vernis mat de finition, provisoirement installé sur le module afin de déterminer l'emplacement du chemin de roulement encore à creuser...

En ce qui concerne les voies sur lesquelles se déplace le pont-grue, une longueur de profil à l'échelle Z (écartement 6,5mm) ne fera pas l'affaire car l'entre-roues est encore plus étroit. Il faudra opter pour un coupon de rail en N, d'en extraire une des deux files hors le coupon et la fixer à 5,2mm d'entre-rails. Coller provisoirement à la cyanoacrylate, vérifier ses dimensions et terminer par des points de résine époxy après avoir préalablement posé votre voie bien droite sur deux

couches de papier pour pouvoir l'enlever de la table... L'exédent de chaque traverse sera enlevé au moyen d'un disque à couper.

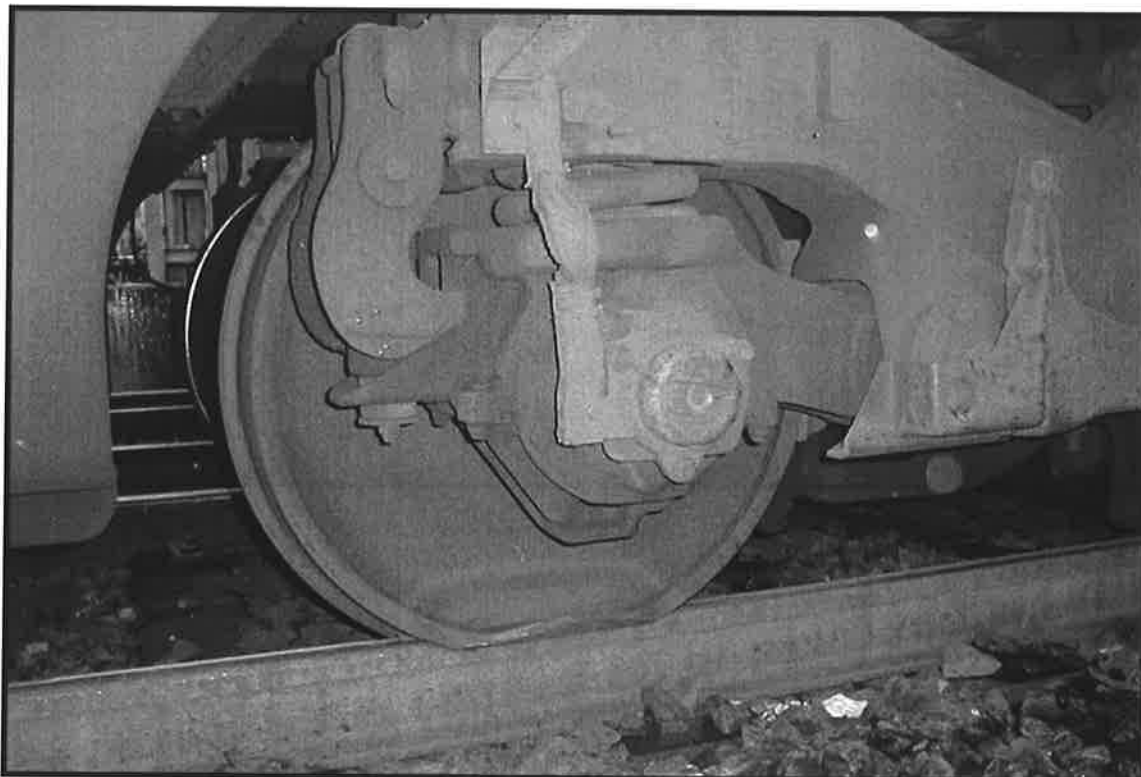
### Le déplacement du pont-grue

Un lest est indiqué pour la stabilité de l'ensemble. Il peut être inséré dans la base trapézoïdale située entre les trains de roues. Elle est creuse et n'est pas obturée en dessous. Il sera aisé d'y placer des plombs de pêche (n°8) noyés dans de la résine.

A partir d'ici, il s'agit de l'idée directrice. La concrétisation et les photos devraient figurer dans FFN 134.

Au bout de chaque file de rail, un heurtoir sera fabriqué. Celui-ci peut figurer une masse (creuse) en béton dans laquelle sera insérée une roue et un axe pour le système de traction. Sous la table, une autre poulie de renvoi sera fixée. Le câble de traction sera des plus discret : fin fil de nylon noir, par exemple. Si votre réseau est fixe ou s'il s'agit d'un module transportable (ce que je conseille toujours), la façon de travailler sera différente. En cas de transport, le pont-grue doit pouvoir être enlevé ! La fixation du câble de traction sera alors amovible : petit crochet percé dans la face inférieure du chariot de roulement. Sous la table, le câble sera muni d'un ressort assurant une traction permanente afin d'éviter que l'axe du moteur-réducteur d'entraînement ne patine sur le fil enroulé deux ou trois fois autour de cet axe. Pour cette partie, nous attendrons FFN 134 que je sois un peu plus avancé dans mon travail.

*Texte et photos : Claude CARPET.*



Un long coup de frein à grande vitesse. Un superbe plat dans une roue bonne pour la casse (photo auteur inconnu).



Les derniers sémaphores mécaniques du Montana Rail Link, à Donlon le 13 mai 2005 (photo Alex Mayes)

Ces signaux règlent l'espacement des trains. La palette du signal de droite dans le sens de la marche du train est levée à la verticale, autorisant le passage. Celle dans le sens contraire est fermée, ce qui est normal pour une voie unique. La ressemblance avec la signalisation SNCB à trois positions n'est pas fortuite puisque cette dernière a été inspirée par la signalisation américaine.

Notre réseau US possède des signaux d'aspect semblables.

*Michel Marin*

**Liens Internet**

La fédération allemande de modélisme, la BDEF, a mis en ligne sur son site Internet un (petit) dictionnaire de mots utiles pour le ferromodéliste :

<http://www.bdef.de/dictionary/dictionary.htm>

les langues disponibles sont l'allemand, le français, le néerlandais, l'anglais et le russe...

Son usage sera plus facile en utilisant la fonction universelle de recherche : Ctrl+F

*Michel Marin*

**Autre saga ferroviaire**

Le rachat par la firme américaine Walthers de "Life-Like's products", production de produits de qualité tel "Proto 2000" dont sont issus des modèles Brawa.

**La publicité d'une autre époque...**

**RICARD!**  
"sur toute la ligne"

Les Cheminots, qui ont besoin de tous leurs esprits... ont immédiatement adopté le **RICARD**

**A LA MARSEILLAISE!**

**LE VRAI PASTIS DE MARSEILLE**

À Lyon, sur la ligne Paris-Marseille, on trouve également depuis longtemps le RICARD, le "vrai pastis de Marseille".

RICARD SOCIAL - ENTREPRENEUR RICARD, 814 MARTIN, MARSEILLE - DÉPÔTES : PARIS, LYON, CHAMBÉRY, GRENOBLE, NICE, TOULOUSE, VALENCE

# La trémie à gravier et le convoyeur Cornerstone



Le kit **Cornerstone**  
n°933-3519.



La marque Cornerstone, distribuée par Walters, fabrique des kits américains très "US". Nombre d'entre-eux peuvent être insérés dans un décor de réseau Ouest-européen sans aucune difficulté.

Certains peuvent être employés tels quels, d'autres avec quelques modifications. Quelques-uns, trop "US" ne peuvent être employés que sur des réseaux à décor typiquement "US" (immeubles "Western" caractéristiques à façades en planches, par exemple).

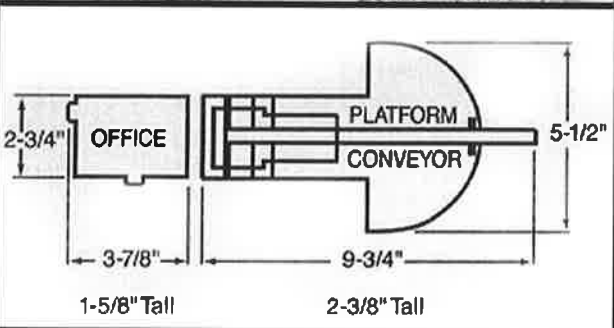
Le kit 933-3519 de Cornerstone fera bon effet sur un réseau Ouest-européen.

Son emprise est relativement faible et c'est un détail intéressant à faire figurer sur une voie réservée aux marchandises : des wagons à trémies pourront ainsi venir s'y placer.



Le tapis roulant des deux convoyeurs n'est pas fonctionnel, par contre le convoyeur du haut tourne sur son axe sur 180°. Entre les trois plaques de treillis, deux gorges permettent d'y faire passer les rails.

Les deux photos du haut montrent le kit assemblé et installé. Dans les deux photos suivantes il manque le premier convoyeur qui amène les graviers de la trémie jusque sur le second convoyeur. Le dessin indique, en pouces, les dimensions :



Office =  $3\text{-}7/8" \times 2\text{-}3/4" = 105\text{mm} \times 76\text{mm}$ ,  
Tall=hauteur=42mm

Platform Conveyor =  $9\text{-}3/4" \times 5\text{-}1/2" = 250\text{mm} \times 135\text{mm}$ ,  
h=5,8mm convoyeur compris. La surface en béton seule =  $205\text{mm} \times 135\text{mm}$ .



**2 juillet 2005 : installation du nouveau pont-rail entre Thuin et Lobbes sur la ligne internationale qui longe et enjambe la Sambre : Charleroi vers Paris, via Landelies, Erquelines et Jeumont.**

**Ce remplacement bénéficiera, outre à la SNCB, au passage du tram de l'Association de la Sauvegarde du Vicinal à Thuin et au Ravel.**  
(photo Philippe Dussart).

# Souvenirs de la vapeur en Belgique

## Introduction

Pour notre plus grand plaisir, des amateurs des chemins de fer ont pris de nombreux clichés de locomotives à vapeur ayant circulé en Belgique soit sur le réseau de la SNCB, soit sur ceux de compagnies privées (Nord-belge), Chemin de fer de Chimay, Chemin de fer de Malines-Terneuzen).

Parmi ces amateurs figuraient C.R.L. Coles d'origine anglaise et dont de nombreuses photos ont été reprises par Phil Dambly dans les deux tomes de son ouvrage "Vapeur en Belgique" et par Max Delie dans son troisième recueil de photos consacrés aux locomotives à vapeur ayant circulé dans notre pays.

Dans un article paru en 1985 dans la revue "Railway World" et intitulé "Memories of Belgian steam", C.R.L. Coles nous décrit ses impressions sur les chemins de fer en Belgique.

Nous vous en donnons ci-après un résumé car beaucoup de détails et de données repris par l'auteur s'adressent aux lecteurs de son pays mais sont largement connus des amateurs de nos chemins de fer.

## L'article de C.R.L. Coles

Au cours d'un voyage en Suisse, vers la fin des années 1930, j'eus pour la première fois l'occasion de prendre contact avec les chemins de fer belges. Durant le trajet entre Oostende et Arlon, je me rendis compte que le chemin de fer en Belgique était l'un des plus intéressants d'Europe et me convainquit de lui rendre des visites ultérieures.

En avril 1939, je passais un long week-end à Brugge et le beau temps étant de la partie me donna l'occasion de faire le plus de photos possibles de locomotives à vapeur. Très satisfait du résultat, je revins en Belgique au mois d'août de la même année et, grâce à l'acquisition d'un ticket valable cinq jours sur l'ensemble du réseau, je disposais donc de toute liberté pour prendre de magnifiques photos. Durant ce séjour, j'étais accompagné de Monsieur Georges Landier, ce dernier montrant également un vif intérêt pour les chemins de fer belges.

Ce voyage me permit de me rendre compte des principales caractéristiques du réseau belge, à savoir :

- qu'il s'agissait d'un des réseaux européens les plus denses;
- que de Bruxelles, capitale du pays, partaient des lignes vers les villes principales du pays, sans grandes dénivellations pour celles rejoignant les villes situées au nord et à l'ouest, par contre, présentant des pentes plus ou moins raides pour celles se trouvant à l'est et au sud pays.

A l'époque, la traction à vapeur était à son apogée et il était intéressant d'observer différents types de locomotives utilisées par la SNCB, à savoir :

- Les machines de construction récente c'est-à-dire les 35 "Pacific" type 1 (20 en 1935 et 15 en 1938) et les 6 "Atlantic" type 12 de 1939.

- Les puissantes machines dues à Jean-Baptiste Flamme dont il restait à cette époque 49 "Pacific" type 10 pour le service des trains de voyageurs et 93 "Decapod" type 36 pour le service des trains de marchandises sur les difficiles lignes de l'Ardenne.

- Trois séries de locomotives "Ten Wheel" à savoir 39 type 8 de 1905, 42 type 9 de 1909 et les 75 type 7 de 1921 affectées à des remises situées tantôt au nord qu'au sud du pays.

- Deux petites séries de locomotives datant de 1930 à savoir : 4 "Mikado" type 5 et 4 "Consolidation" type 35. Ces deux types de locomotives ne répondaient guère aux espoirs mis en elles et leur construction ne connut aucune suite.

- Les locomotives cédées par les Chemins de fer prussiens (K.P.E.V.) suivant les clauses de l'armistice du 11 novembre 1918 et dont les deux grandes séries étaient composées de 168 "Ten wheel" type 64 pour le service des voyageurs et 576 "Eight coupler" type 81 pour le service des marchandises.

- Les 200 "Consolidation" type 31 construites chez nous en 1921-1922 par Armstrong Whitworth and Co Ltd à Newcastle. A notre grande surprise, nous apprîmes que cet achat n'avait pas donné les résultats escomptés et que les locomotives avaient été garées avant d'être modifiées à partir de 1936 et remises en service.

- Avec leur gabarit à l'anglaise, un grand nombre de locomotives construites avant la première guerre mondiale retenaient toute notre attention. Il s'agissait de locomotives-tender désignées type 14, 15, 16 et de locomotives à tender accouplé comme les types 41 et 44. La silhouette de cette série de locomotives ressemblait à s'y méprendre à nos locomotives de la période "Mc Intoch".

Nous étions également très intéressés par les locomotives utilisées par la Compagnie du Nord-belge et c'est en nous arrêtant en gare de Namur que nous aperçûmes les élégantes "Ten wheel" série 321 à 362 et les puissantes "Consolidation" série 421 à 455. Toutes ces locomotives assuraient, entre Liège et la frontière française, la traction des trains directs et internationaux ayant pour origine ou pour destination la capitale française.

En ce qui concerne les locomotives étrangères circulant en Belgique, il nous fut possible d'observer les "Pacific" Chapelon assurant, dans leur belle livrée brune de la Compagnie du Nord, la traction des trains de luxe "Pullman" entre Paris et Bruxelles.

En gare d'Arlon, nous découvrîmes d'autres locomotives françaises appartenant à la Compagnie de l'Est et au Réseau Alsace-Lorraine. Quant aux locomotives

hollandaises venant en gare d'Antwerpen, certaines poussaient une pointe jusqu'à Bruxelles-Nord en tête de trains internationaux en provenance et à destination d'Amsterdam.

Après notre inoubliable séjour en Belgique, nous avons décidé de prolonger de deux jours notre voyage sur le continent, en rendant visite aux Chemins de fer néerlandais. Mais, comme la situation politique en Europe s'aggravait, nous décidâmes de rentrer en Angleterre.

Le 1 septembre 1939, les armées allemandes envahissaient la Pologne. En riposte et suivant les accords internationaux, la France et mon pays déclaraient la guerre à l'Allemagne.

### Remarque

Bien que fondée le 1 janvier 1938, la SNCF n'avait pas encore procédé à la renumérotation de son parc de locomotives en août 1939 comme l'on peut le remarquer sur les photos en bas de la page 15 et sur la page 16.

*Michel HERBIET, traduction : A. DETRY.*



La type 1 n°132 (future 1.032) de la remise de Schaerbeek vue à Poix-Saint-Hubert en août 1939 en tête d'un international à destination de la Suisse (photo C.R.L. Coles parue dans "Vapeur en Belgique" tome 2 de Phil Dambly).



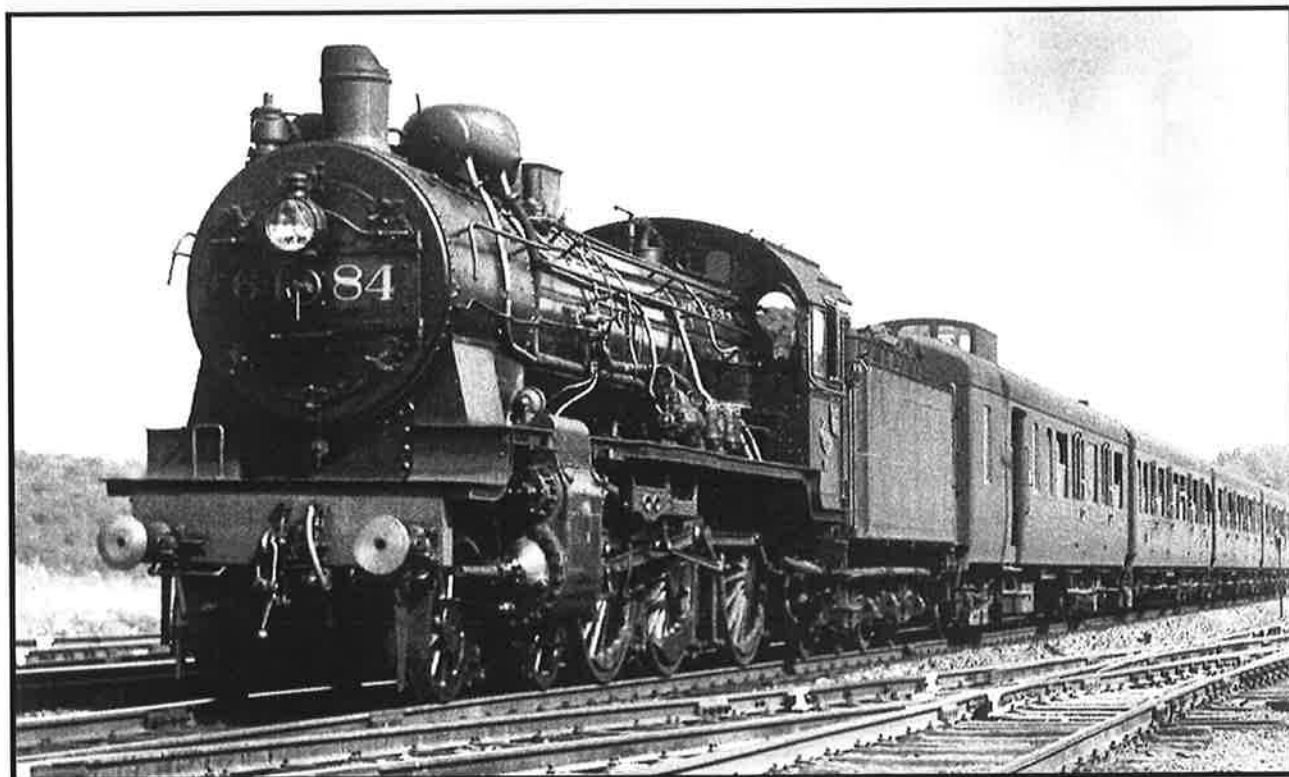
Locomotive type 44, n°4706 future 44.306, en gare de Brugge en avril 1939 (photo parue dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly). Suite aux mauvais renseignements fournis par l'auteur de la photo, M. Dambly a indiqué 4700 mais il s'agit bien de la 4706.



Passages à Franière en août 1939 (photos : C.R.L. Coles).

Ci-dessus : la 1609, future 16.009 au 01-01-1946; photo parue dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly

Ci-dessous : la 6484, future 64.084; photo parue dans la brochure Märklin-Trix "locomotives à vapeur type 60, 62, 64 et 81).



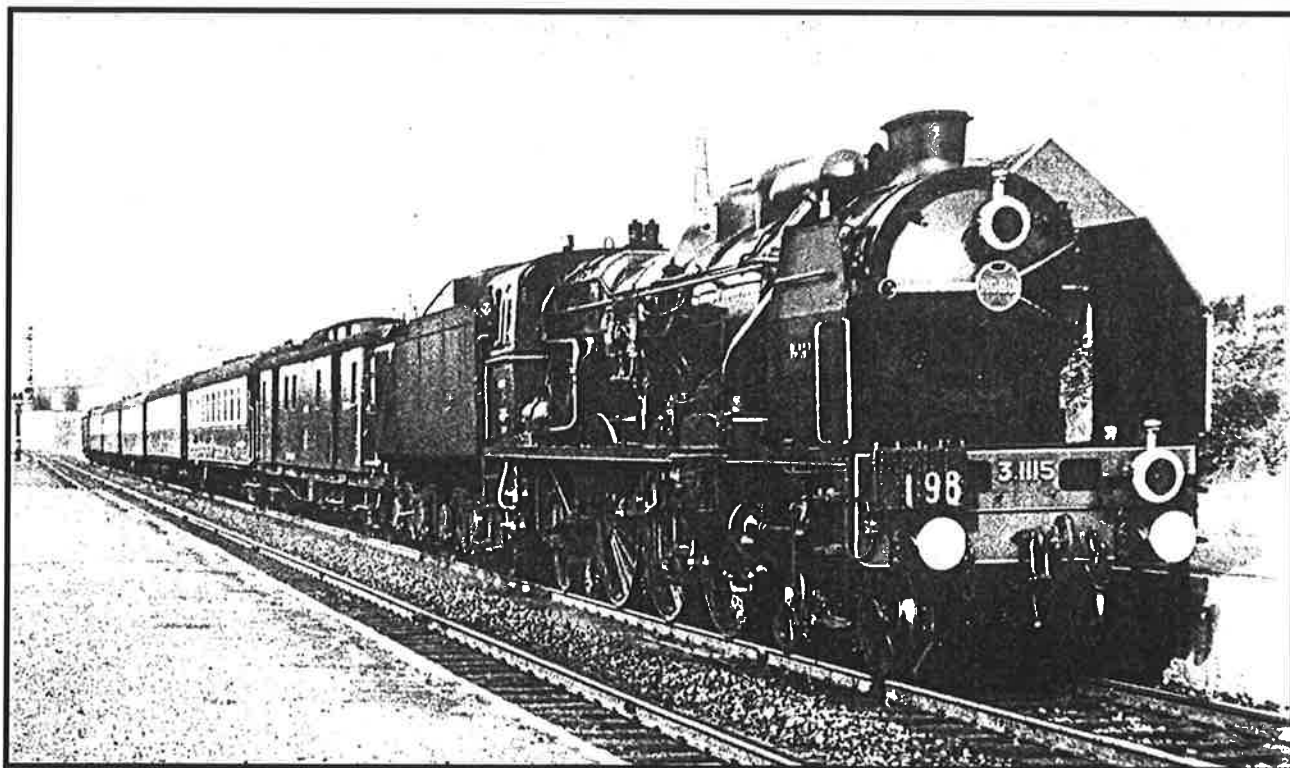


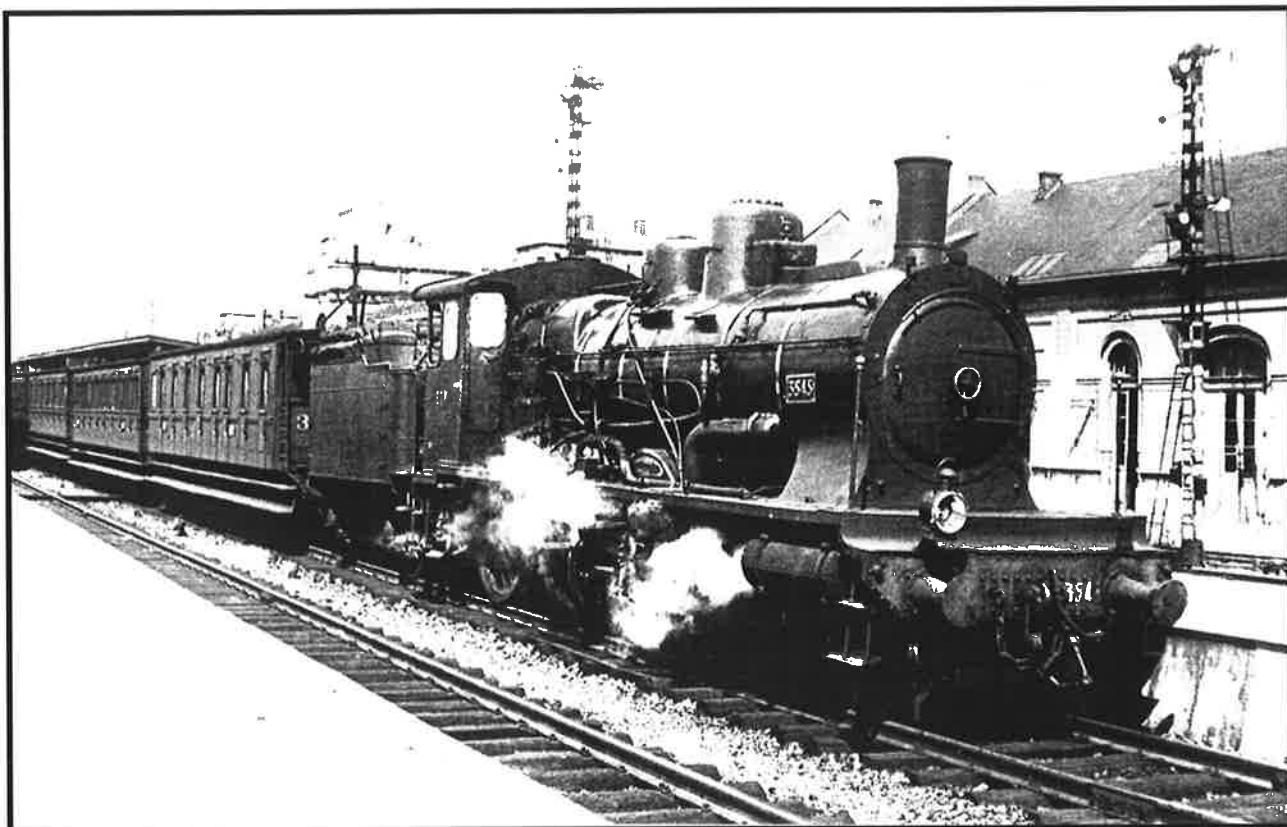


Passage à Franière en août 1939. La 8445, future 81.345; photo parue dans la brochure Märklin-Trix "locomotives à vapeur types 60, 62, 64 et 81").

(photos C.R.L. Coles)

La "Pacific - Chapelon" 3.1115 de la Compagnie du Nord en tête du train Pullman "Etoile du Nord" passe en gare de Halle en août 1939. Cette locomotive sera renumérotée 231 E 5 à la SNCF; photo parue dans Railway World.

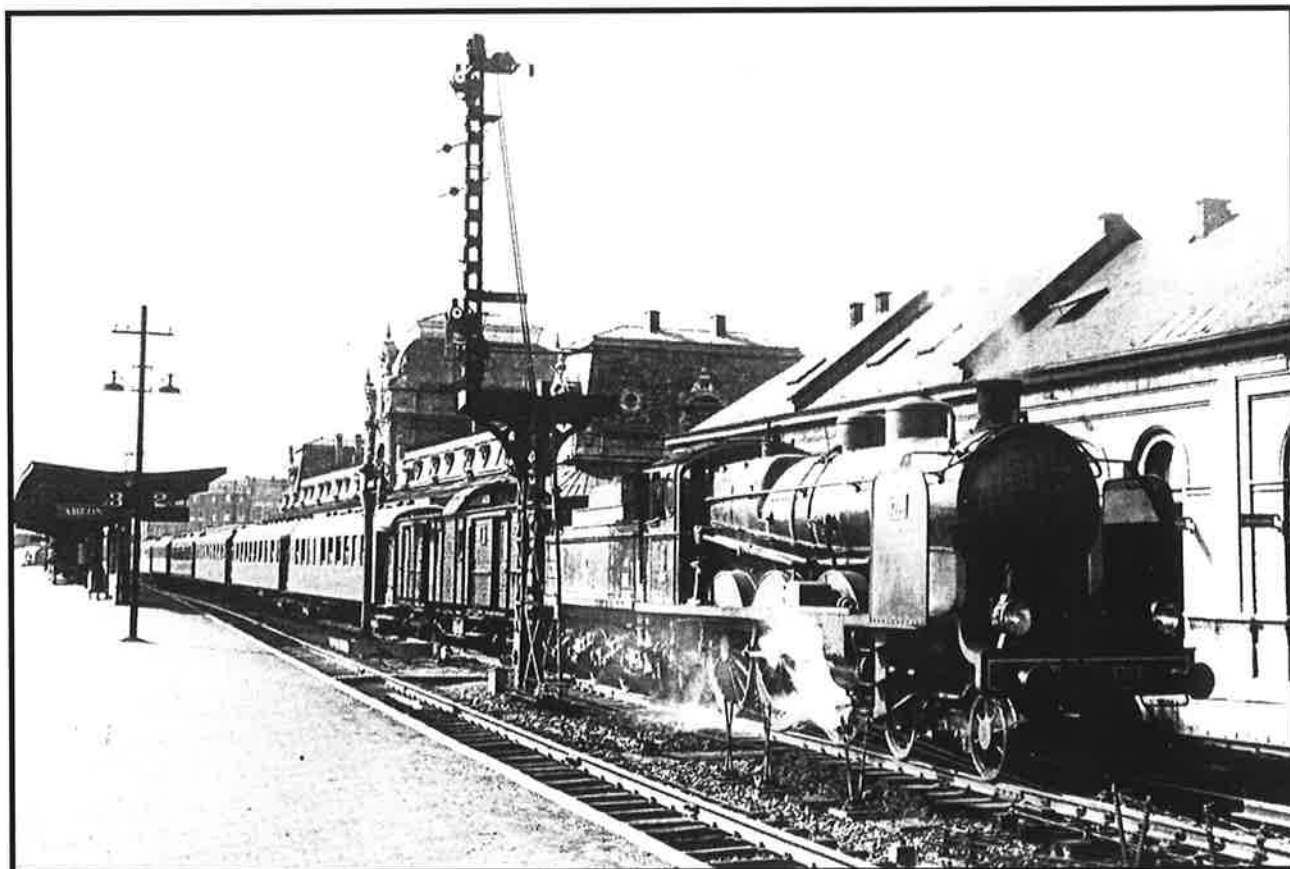




**Gare d'Arlon en août 1939 (photos C.R.L. Coles, collection Phil Dambly).**

**En haut : la "Ten Wheel" 3545 de la Compagnie de l'Est en tête d'un train à destination d'Athus et de Longwy. Cette locomotive sera renumérotée 230 B 545 à la SNCF.**

**En bas : la "Pacific" 1308 du réseau Alsace-Lorraine en tête d'un train international Den Haag - Basel. Cette locomotive sera renumérotée 231 A 308 à la SNCF.**



## La troisième voie entre Genval et La Hulpe

La "Sideline" : la voie d'à-côté.

La troisième voie située à la sortie de la gare de Genval jusqu'à la sortie de la gare de La Hulpe permet, de nos jours à la SNCB, d'y faire circuler dans les deux sens : des trains de voyageurs ou de marchandises devant céder le passage à des trains ne marquant pas l'arrêt dans ces deux stations.

Au début des années '50 et en prélude à l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg, la SNCB décida que cette troisième voie, qui s'arrêtait à l'entrée de la gare de La Hulpe, serait prolongée jusqu'à la sortie de cette gare. Cette mesure devait permettre aux voyageurs descendant à la Hulpe d'arriver à destination sans attendre le passage d'un train ne marquant pas l'arrêt et d'autre part un embarquement plus rapide des voyageurs avec départ immédiat après le passage du train direct.

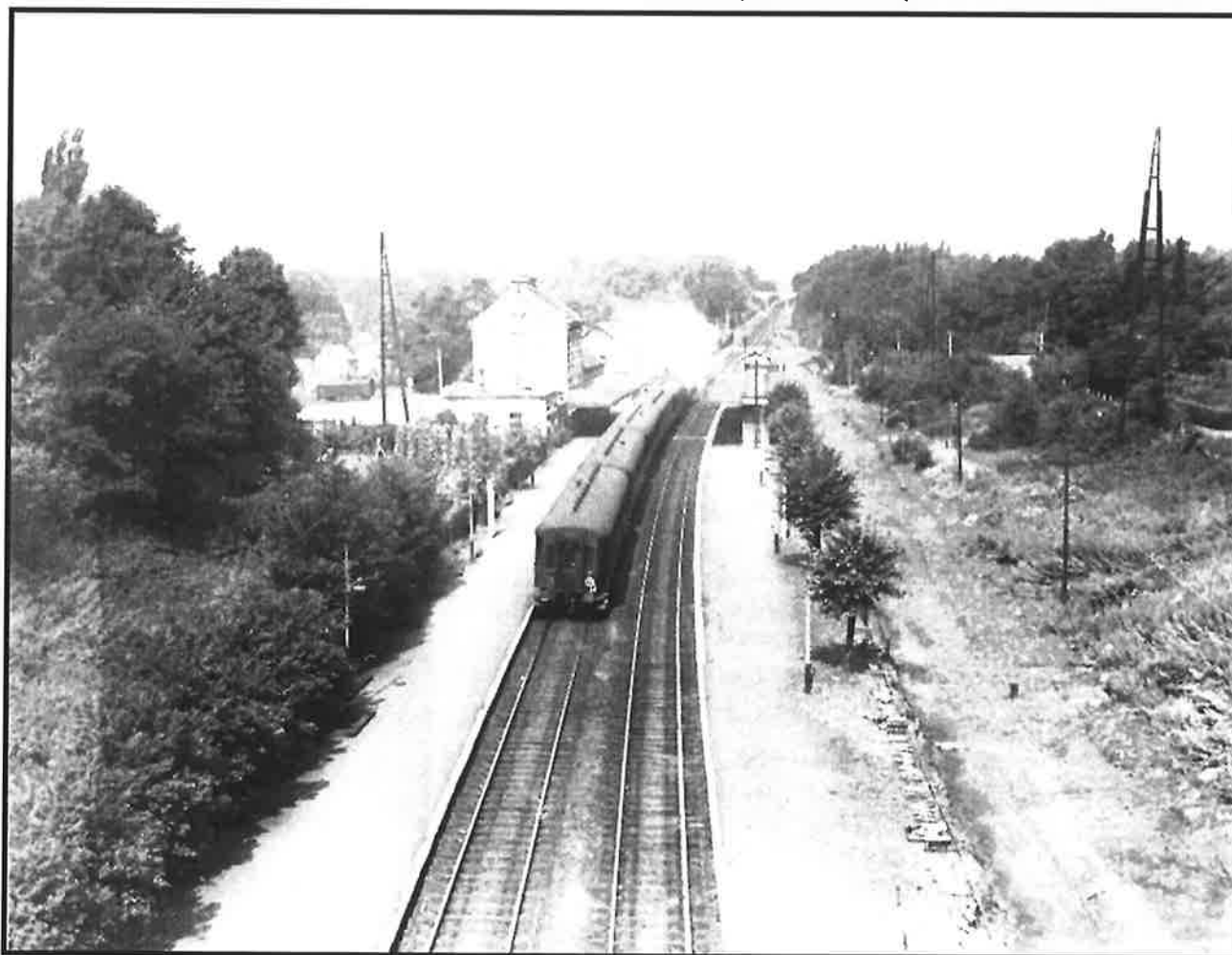
Pour permettre un bon fonctionnement de ce qui précède, la SNCB fut dans l'obligation de mettre en place une nouvelle voie en gare de La Hulpe. Cette dernière fut réservée aux trains à destination d'Ottignies et au-delà.

Quand aux trains se dirigeant vers Bruxelles ils circulaient sur la voie utilisée auparavant par les trains se dirigeant vers Ottignies.

*Michel Herbiet*

**Nous sommes en 1953 et cette photo nous fait découvrir que les travaux de l'installation d'une nouvelle voie en gare de la Hulpe ont commencé. Un train "direct" dont la rame est composée de voitures du type K passe en gare de La Hulpe avec, peut-être en-tête, la locomotive type 29.013 de la remise d'Ottignies.**

**En effet, à l'époque, à part une paire de trains remorqués par les type 64 de la remise de Montignies (FMY) tous les autres trains à vapeur l'étaient par la remise de Jemelle (10 et 29) Ottignies (29 et 64), Ronet (29), Schaerbeek (10 et 29) et Stockem (10 et 29). (photos parues dans le livre "De Rijzigers worden verzocht van in te stappen" (Les Voyageurs sont priés d'embarquer) de J.Struye et K. Van Deuren.**

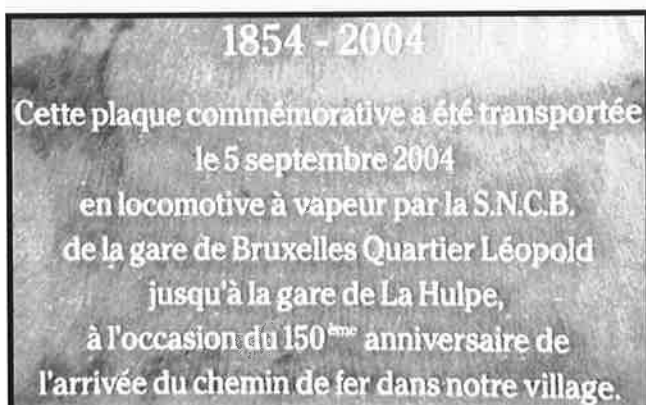




Pour commémorer les 150 ans de l'arrivée du train à La Hulpe (1854 - 2004), la SNCB avait organisé, le 5 septembre 2004, des parcours vapeur entre Bruxelles-Luxembourg (ex-Quartier Léopold) et La Hulpe. Ils avaient été confiés à la 29.013, une habituée de la ligne pendant son séjour de 10 ans (1956 - 1966) à la remise d'Ottignies.

C'était l'une de ses premières sorties après son retour de l'AC Meiningen (ex-Allemagne de l'Est) où elle reçut une nouvelle chaudière et son tender une nouvelle caisse.

Elle se trouve sur la voie qu'elle empruntait en service régulier lorsqu'elle se dirigeait vers Bruxelles (photo Jean-Claude Regnier).



Ci-contre :

Plaque commémorative se rapportant au 150ème anniversaire de l'arrivée du chemin de fer à La Hulpe.

(photo Jean-Claude Regnier)

## 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 3<sup>e</sup> dimanches du mois (en principe) : WOLUWE-SAINTE-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2<sup>e</sup> 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; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCQ (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Ciney).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et vivite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVI. <http://www.asvi.org>

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm> L'actualité ferroviaire en ligne : <http://www.wallorail.be>

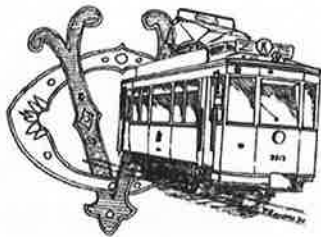
Les photos présent au RMM lors des réunions hebdomadaires et mensuelles : <http://home.tiscali.be/jean.mi2/>

Août 2005	
19	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : réunion de vacances (projection vidéo sur grand écran).
20 au 27	HØNEFOSS (N) : 52 <sup>ème</sup> congrès du MOROP <a href="http://www.morop.org/">http://www.morop.org/</a>
21	HOUDENG-GOEGNIES : circulations vapeur vive au Parc de la Crèche, Chaussée Houtart 339. 11>19h. Entrée gratuite.
21	MONS : expo multimodélisme Place des Grands Prés, 1. 10h>18h30.
21	WOLUWE : bourse
26	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
27	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
28	ERPENT : bourse d'échange «Namur International Toy-Show». Collège Notre-Dame de la Paix. 09h>14h.
Septembre 2005	
2	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : grands rapides + TEE + TGV + ICE, toutes nationalités, toutes époques.
3 et 4	DEURNE : journées vapeur organisée dans le Provinciaal domein Rivierenhof, Turnhoutsebaan, 246. 10h>18h. <a href="http://home.tiscali.be/kmyca/">http://home.tiscali.be/kmyca/</a>
4	HOUDENG-GOEGNIES : circulations vapeur vive au Parc de la Crèche, Chaussée Houtart 339. 11>19h. Entrée gratuite.
4	HOESELT : bourse au Kultureel Centrum Ter Kommen. 09h>13h. <a href="http://www.hoeseltsetreinclub.be/start.asp">http://www.hoeseltsetreinclub.be/start.asp</a>
4	EDEGEM : Vente aux enchères à l'hôtel Hod ter Elst.
9	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
10	Le REINGOLD ! départ Köln à 09h vers Stuttgart, retour par la vallée du Neckar. Prix 84,50€. Organisation de M. Uli Reyer, <a href="mailto:ulireyer@gmx.net">ulireyer@gmx.net</a> ou Tammerstrasse, 23, D. 71634 Ludwigsburg. La rame est tractée par une 103 et composée des voitures : Apnz 121, WGmh804, Wrümh 132, 2 x Apnz 121.
11	VILVOORDE : bourse. Star zaal, De Brauwerestraat. 09h>13h.
16	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection vidéo «Vapeur en Slovaquie» de M. Akio Hata (Japon), présentation d'Etienne Labar.
17 et 18	FOREST : Grande fête de la vapeur au «Petit Train à Vapeur de Forest», Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323b, 1190 Bruxelles.
17 et 18	SINT NIKLAAS : expo et bourse. organisée par le MSC Het Spoor, Noordlaan 32, derrière la gare.
18	MERKSEM : bourse de modélisme ferroviaire organisée par l'Antwerp Train Association, dans le Fort de Merksem. 09h.13h.
23	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCF - BR, époques III, IV et V.
24 et 25	SINT NIKLAAS : expo et bourse. organisée par le MSC Het Spoor, Noordlaan 32, derrière la gare.
24 et 25	VIRTON : expo multiole et maquetets organisée par Modélaigame au complexe sportif et culturel, Cour Maréchal, 8. Samedi 14h>22h et dimanche 10h>22h.
24 et 25	RIXENSART en fête, avec la participation du CFFL.
30	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Octobre 2005	
2	AYWAILLE : 49 <sup>ème</sup> bourse organisée par l'ASMOCO (Association de Modélistes et Collectionneurs), salle Saint-Raphaël, 09>13h.
7	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, DB - CFL, époques IV et V.
8 et 9	GENK : EUROMODELBOUW, LimburgHallen. 50 réseaux ferroviaires.
14	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
15	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
21	CHARLEROI-EXPO : Opération Carrières à destination des élèves de la Terminale d'Humanités et de la 7 <sup>ème</sup> Technique de Qualification. 10h>16h. Entrée gratuite, pas de commerce. <a href="http://www.opcarrieres.be/">http://www.opcarrieres.be/</a>
21	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : MISE EN PLACE DES LOCAUX pour l'expo. Inauguration à 19h.
22 et 23	NAMUR : l'exposition du 40 <sup>ème</sup> anniversaire du RAIL MINIATURE MOSAN au Centre Culturel de Géronsart à Jambes (Namur) Renseignements : <a href="mailto:rmmsecretaire@hotmail.com">rmmsecretaire@hotmail.com</a>
28	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
30	SINT NIKLAAS : bourse, salle «Den Hof», Hendrick Hermanplein. 09>13h.

Novembre 2005	
4	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs et de marchandises en traction diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.
5 et 6	LAHNSTEIN (D) exposition de modélisme avec la participation du réseau N du RMM. <a href="http://www.mec-lahnstein-koblenz.de/">http://www.mec-lahnstein-koblenz.de/</a>
11	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
18	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection vidéo : «Chine, dernières vapeurs, décembre 2004» par M. André Lejeune.</b>
25	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
26	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
27	PONT-A-MARCQ (F59) : 6 <sup>ème</sup> bourse de modélisme ferroviaire miniatures automobiles, jouets anciens, maquettes. Salle des Fêtes, rue Germain Delahaye. 09>18h. <a href="http://france.autorails.monsite.wanadoo.fr/">http://france.autorails.monsite.wanadoo.fr/</a>
27	VILVOORDE : bourse.
Décembre 2005	
2	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
9	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
16	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .</b>
23	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, CFF – ÖBB – FS, époques IV et V.
30	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Juin 2006	
4	NAMUR : 3 <sup>ème</sup> bourse ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan à l'Institut Technique Henri Maus en collaboration avec l'Association des Parents de l'école. 09>13h.

## LES MOTRICES ÉLECTRIQUES DE LA S.N.C.V.

Tome I : les deux essieux



Pierre Roovers



RÉALISÉ  
ET  
ÉDITÉ  
PAR LE

MUSÉE PRIVÉ DE DOCUMENTATION FERROVIAIRE

MUPDOFER  
a.s.b.l.  
BRUXELLES  
2005



Le tram 7 de la Citadelle de Namur (Photo figurant sur la couverture du livre "La Citadelle, le Funiculaire et le Tram à Namur", édition Rail-Memories).

### Au revoir Monsieur G. Hausman

Vous êtes entré à la SNCV le 1er janvier 1938 et collaborateur de Messieurs Daubresse et Cuvelier vous avez contribué à l'amélioration du matériel de la SNCV et êtes "l'inventeur" de la motrice Type "N" qui a ouvert la voie à un énorme renouveau de motrices et remorques. Vous avez apporté tout votre appui aux promoteurs du futur Musée de Schepdaal et de l'AMUTRA et grâce à vous un nombre impressionnant de véhicules ont été sauvés, restaurés et trônent à gauche et à droite en Belgique.

Le 6 juin 2005, à l'âge de 94 ans, vous nous avez quittés mais votre souvenir restera gravé dans la mémoire de tous ceux qui s'intéressent au matériel ferroviaire !

*Philippe Meert, PRO-TRAM*

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

## Comité actuel (2005) 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, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* ..... Didier Delfosse  
 Communication(s), Secrétaire adjoint ..... Jean-Pierre Lobet  
 Médiateur ..... Philippe Bruniaux  
 Rédac'chef FFN ..... Claude Carpet

## 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,  
 et ..... Didier Delfosse.  
 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 adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président ..... Jean-Claude Botspoel ..... Rue Saint Hadelin, 25 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 : 065.58.31.68 ..... 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.be>.*

# Ferro Flash Namur

Rédaction et ..... Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;  
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60.  
 Courriel : [ffn-rmm@skynet.be](mailto:ffn-rmm@skynet.be)

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

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 inféodé 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

Affiche officielle de l'expo du 40ème anniversaire (22 et 23 octobre 2005) .....	Couverture 2
Photos sur les réseaux du club : les membres en action... ..	1
Courrier des lecteurs .....	5
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs" .....	19

## Modélisme

Le pont-grue de Cornerstone .....	6
Trémie à gravier de Cornerstone.....	11

## Documentation

Les derniers signaux mécaniques du Montana .....	10
--	----

## Rétro rail

Souvenir de la vapeur en Belgique.....	12
--	----

## Actualité ferroviaire

La troisième voie en gare de La Hulpe.....	17
--	----

# ferro flash Namur n°133 (2005-4)

Ce quatrième numéro de l'année 2005 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, 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 : Jean-Claude Botspoel, Etienne Labar, Jean-Pierre Lobet, Patrick Maes, Michel Marin, et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait peut-être bien moins fournie !...

### **Ferro Flash Namur :**

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal, Boulevard de l'Empereur, 4; 1000 Bruxelles.

**Photo de couverture : La 120 286 de la DR, appartenant au Musée des chemins de fer de Dieringhausen (Eisenbahnmuseum Dieringhausen), est stationnée en gare d'Euskirchen située sur la ligne Trier - Köln, août 2003 (photo André Delsemme).**

Cette locomotive Diesel/électrique fut construite de 1966 à 1984 pour la Deutsche Reichsbahn par les Ateliers de locomotives "Révolution d'Octobre" de Voroshilovgrad (URSS). Elle développe une puissance de 1.470 kW pour un poids en ordre de marche de 116 tonnes. Disposition d'essieux CC, moteurs à transmission électrique, longueur 17,55m., vitesse maximum de 100 km/h. Ces machines furent surnommées "Taigatrommel" (le tambour de la Taïga) en raison du bruit caractéristique de leur moteur Diesel.

### **Couverture intérieure : affiche officielle de l'exposition du 40ème anniversaire du RMM.**

Elle est disponible en couleurs aux formats A4 ou A3, sur demande auprès du Secrétaire ou du Rédac'chef.