

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° 149 2008-2



Le convoi a dépassé Huy-Saint-Hilaire, le convoi traverse la Meuse, puis Huy-Sud. Il passe ici sur le pont en direction de Ciney, il va aborder le tunnel vers Fleury et Marchin, terminus actuel de la ligne.

**Le 29 mars 2008, sous un beau soleil printanier, la 64.169 du PFT circule sur les parcours Statte - PN de Moha-Carrières (début de l'ex-ligne 127 vers Landen) et Statte - Marchin (début de l'ex-ligne 126 vers Ciney).
(photos Etienne Labar).**

La rame était accompagnée de la HLD 210.077 en queue de convoi pour assurer la traction lors des rebroussements.



Lors du rebroussement, le convoi est tracté par la HLD 210.007, la 64.169 se laisse tracter, elle est alors en fin de convoi. Sortie du tunnel sur la ligne 126, côté Marchin (vers Ciney).

Réunion mensuelle de février

Le concept du réseau "Saroulmapoul" présenté par un module finement décoré.

Le principe est simple : il s'agit de "boîtes modules" dont les faces latérales sont immuables pour l'interconnexion. Ces boîtes, restant la propriété de leur auteur, doivent donc entrer et sortir aisément de leur véhicule.

La face avant est la vitrine du module et le bandeau supérieur comportant l'éclairage toujours identique. Le dessus de la voie a une hauteur imposée par rapport au sol. Le système de voie et leur aboutissement sur les faces latérales est imposé. Le contenu du décor intérieur de la boîte, la forme du relief positif ou négatif sont laissés à l'appréciation de son réalisateur ou de sa réalisatrice.

Suite à cette réunion, il a donc été décidé de réaliser des modules "RMM" dont la menuiserie et l'éclairage

sera fourni à ceux qui adhéreront au projet. Chacun pouvant travailler à son module au club ou chez lui. L'imposition des normes dimensionnelles pour les faces latérales permettra de relier tous les modules ensemble sans ordre défini et sans être tributaire de la présence du précédent ou du suivant, chacun réalisant sa propre scène puisque chacune est vue séparément par le spectateur.

Réunion mensuelle de mars

La brusque chute de neige a surpris plus d'un et presque tous sont restés chez eux par peur de ne plus pouvoir revenir.

Il n'en a rien été : la douzaine de présents est rentrée sans encombre. Il a donc été décidé de recommencer la projection à la réunion mensuelle d'avril afin que personne ne perde de moment de modélisme choisi.

Ce 11 avril à partir de 19h30

Souper "charcuteries" dans les locaux du club

Chacun apporte "son boire et son manger"

La Bibliothèque du RMM cherche des revues anciennes

Revue "Trains" des éditions Cam et SNCB
6ème année, nouvelle série.

n°1 avril 1951

n°2 juin 1951

n°3 manque

n°4 manque

n°5-6 novembre-décembre 1951

n°7 février 1952

n°8 avril 1952 paru en août 1952

n°9 manque

n°10 manque

n°11-12 manque

n°13 mars 1953

n°14 mai 1953

n°15 septembre 1953

n°16 novembre 1953

Pas de publication pendant un an.

n°17-18 mars 1955 : dernier numéro.

Cette publication a alors été remplacée par la "Revue Belge des Transports".

Si l'un ou l'autre de nos membres possédant ces numéros (manque) pouvaient les céder à la bibliothèque, nous pourrions achever la reliure de cette série.

"Voie Libre" :

n°18, 26 et 27 sont manquants !

Luc PARANT, Bibliothécaire-Documentaliste.

Une nouveauté chez "Kit Nord"

Nous avons eu le plaisir d'avoir la présentation de la première production de "Kit Nord" : une maison belge.

Lazlo OSI, concepteur et réalisateur, a la chance d'avoir une charmante épouse dont la formation est la réalisation de maquettes. Quelle belle collaboration qui débouche sur un second modèle très typique de nos villes.

Il m'a été donné de voir les moules et la première réalisation d'essai : une merveille !

Il s'agit d'une maison, à un étage, en briques finement ciselées, à laquelle on peut adjoindre une "remise" polyvalente soit à l'arrière, soit sur le côté. Nous attendrons avec impatience la mise sur le marché de ce nouveau modèle attendu !

NAMUR

Dimanche 1 juin 2008

Nouveauté : de 10h à 16h

5^{ème} Bourse Ferroviaire

Organisée par le

Rail Miniature Mosan

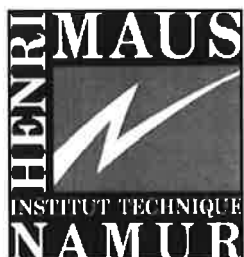
à l'Institut Technique Henri Maus

Place de l'Ecole des Cadets n°4

En collaboration avec l'Association des Professeurs de l'Institut Technique Henri Maus

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

Renseignements : secretaire@club-rmm.be ou 082.66.76.60. et 0477.39.69.99.



Numérisation et sonorisation
du matériel roulant
DCC, 2 rails et 3 rails
www.ferromodelisme.be



Infographie : MODELISME & GRAPHISME sa, 0475.48.62.60.

Mars 1990 : le réseau H0 à décor mosan du RMM est mis à l'honneur dans "LOCO REVUE"

Dix-huit ans déjà que le Rail Miniature Mosan faisait l'objet d'un article dans la célèbre revue française de modélisme ferroviaire : "Loco Revue".

lisation du décor ont fait l'admiration des modélistes les plus avertis.

La vallée de la Meuse et la structure de la colline.

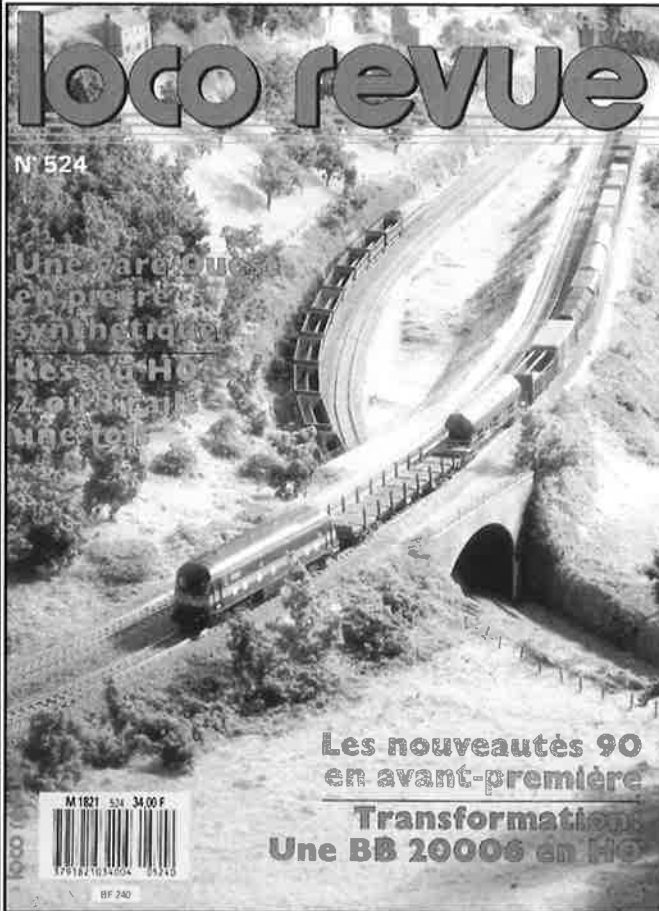


Photo 10 (voir plan en page suivante)

La structure en multiplex est posée sur des pieds métalliques, les reliefs sont formés de treillis à fines mailles carrées (treillis à poussins) recouverts d'une fine couche de plâtre. Cette dernière a reçu une première couche de brou de noix pour figurer la terre. Ceci permet de dissimuler le ton blanc du relief si, par accident, l'herbe ne serait pas suffisamment bien répartie. Le ton terre apparaît alors normalement au lieu du blanc plâtre...

Ci-dessus : dans le tunnel sous la ferme de Halloy. Ci-dessous : la rencontre des deux lignes, sous et sur le pont en courbe.



Photo 8 (voir plan en page suivante)

Ci-dessous :
La sortie du tunnel et le début de l'installation du fond de décor de la colline. A l'avant-plan, l'ouverture béante recevra la Meuse. Le polystyrène expansé servira de base

Mars 1990, le réseau H0 à décor mosan bénéficie d'un article élogieux sur les techniques de construction et de décor du premier réseau de notre club.

Il nous paraissait évident de revenir sur ce document qui nous a propulsé dans le cercle des clubs connus du monde francophone des modélistes ferroviaires et de rendre hommage à ceux qui ont conçu et réalisé ce superbe réseau dont nous pouvons être fiers !

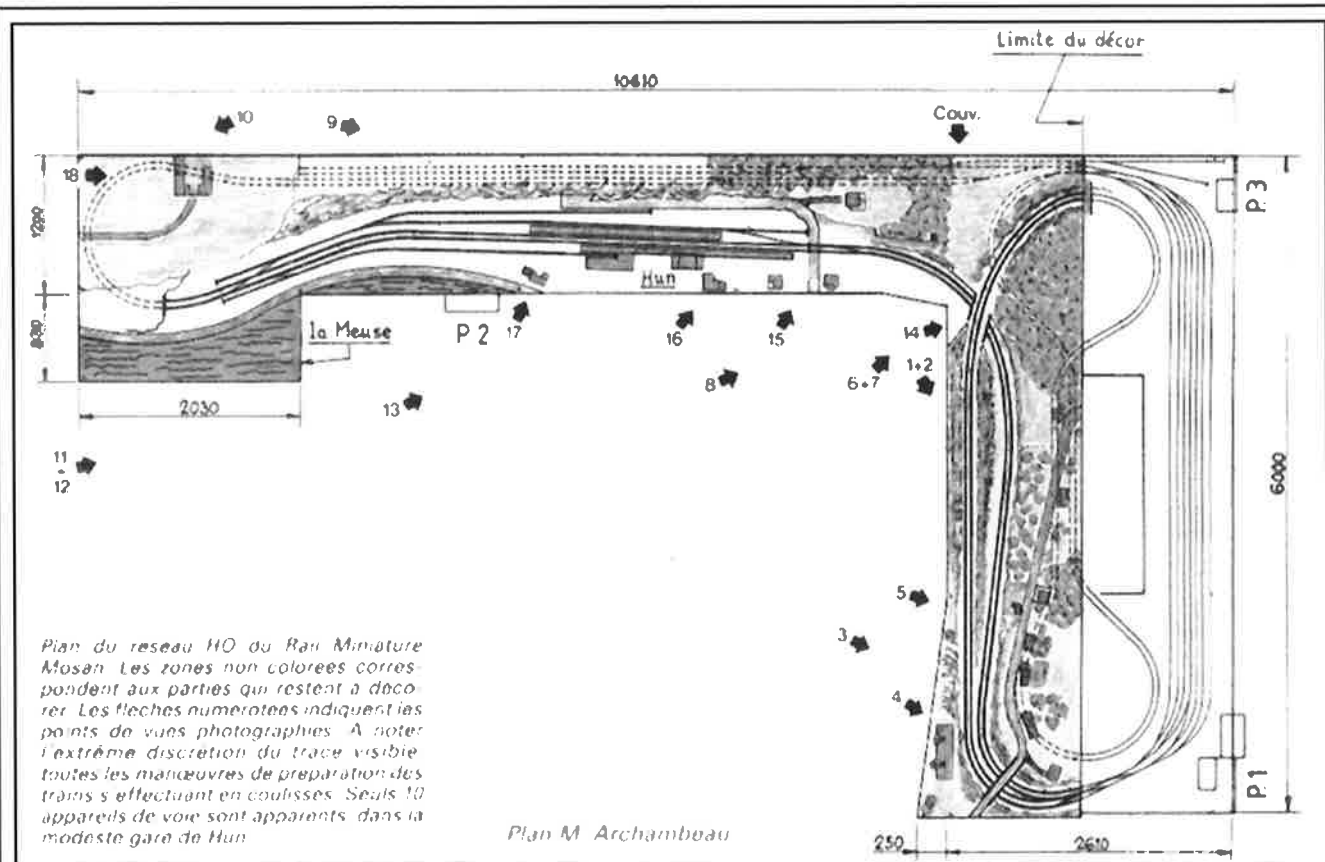
La conception réaliste de l'interpénétration des deux lignes ferroviaires namuroises : la L 162 vers Arlon (ligne du Luxembourg décrite dans de précédents numéros de Ferro Flash Namur) et la L 154 vers Dinant et Athus en longeant la Meuse, associée la rigueur dans la réa



Photo 11 (voir plan en page suivante)



Photo 12 (voir plan en page suivante)



Les numéros fléchés repérés sur le plan, indiquent la position du photographe lors de la prise de vues.



aux ardoises naturelles peintes en gris figurant les roches en tranches très caractéristiques de la vallée mosane. Le décor s'ébauche sur la partie droite devant les coulisses avec, au pied de la côte, la ligne 154 vers Dinant et en avant-plan la 162 vers Arlon. Le même angle de vue, mais avec le décor bien avancé et la circulation d'une rame porte conteneurs sur la 154 vers

les coulisses et des minéraliers sur la 162 vers Arlon. Ci-dessus : rame en double traction sur la ligne 162. Les maisons ont été bâties le long de la rue à flanc de colline.

Vue vers la droite : l'avant-plan découvre le monastère à l'extrême droite du réseau.



Le décor n'est pas terminé, la forêt n'est pas encore



Petit à petit, le décor se construit. Les maisons, réalisées par Jules Falque en carton et carte plastique, poussent comme des champignons. Les dimensions et plans ont été relevés sur site avec l'autorisation des habitants.



plantée. Ceci n'empêche pas une rame TEE Roco de la DB VT 11.5 de descendre vers Namur.

Ci-dessous, après la plantation, une rame autotractée TEE Märklin RAm des CFF effectue le même parcours.



Une HLD 62 passe sous le pont de la ligne 162 sur laquelle passe un convoi de marchandises en route vers Arlon.



Le monastère est un concentré d'architecture du bâtiment original mis en modèle par Philippe Moniotte. André-Marie Ducarme qui a réalisé le pont en courbe ci-contre en carte à gratter imitant la pierre de taille et la voûte en briques maçonnées en vrille, Claude Riguelle et Michel Archambeau, ... sèment, plantent, alignent les rails sur les structures en multiplex. Olivier Foncoux conçoit les commandes électriques d'aiguillages et détections.

Historique

En 1982, à l'occasion de l'occupation de nos nouveaux locaux (les actuels), germa l'idée de réaliser un réseau dont le principe de base était "la ligne claire" c'est-à-dire que les spectateurs invités dans notre local devaient se trouver dans la situation éprouvée par les promeneurs se baladant dans la campagne tout en admirant un train passant à travers cette dernière donc "la ligne claire" = "c'est comme si on y était"...

Les artisans des plans étaient André-Marie Ducarme, Olivier Foncoux et Michel Archambeau, ce dernier chargé du plan du réseau, les plans des tables et des voies et la pose de ces dernières.

La réalisation proprement dite fut confiée aux trois membres précités ainsi qu'à Claude Riguelle, Jules Falque, Stefan Paitoni, Patrick Van Huffelen et Jean Vandeloise.

Les tâches étaient réparties comme suit :

Michel Archambeau : respect du plan minutieusement établi.

André-Marie Ducarme : coordinateur et responsable du relief verdure et plantations.

Olivier Foncoux : établissement du schéma électrique, pose des fils pour les signaux et commandes.

Claude Riguelle : superstructure et gros travaux de décoration, fond de décor en plâtre.

Jules Falque : immeubles et maisons reproduits conformément à ceux et celles existant dans la vallée de la Meuse entre Namur et Dinant.

Stefan Paitoni : constructeur des signaux.

Patrick Van Huffelen : responsable du câblage électrique.

Tous nos remerciements à ces derniers et à ceux dont les noms nous échappent pour avoir respecté la réalité de la région et d'avoir su la transposer à l'échelle. Leur travail fait maintenant l'admiration des membres et de nos visiteurs !

Ce n'est qu'en 1995, et après la fin des travaux, que le réseau H0 à décor mosan fut inauguré.

Texte : Claude CARPET, sur une suggestion de commémoration de Patrick Maes.

Collaboration à la rédaction : Michel Archambeau et Michel Herbiet..

Photos de Jacques Leplat, parues dans LocoRevue n°524 de mars 1990, éditions LR. Auray, France.

Circulations sur la ligne du Bocq (PFT)

(Ciney - Spontin - Purnode)

mai	11, 12
juin	29
juillet	6 - 13 - 19, 20, 21 - 27
août	3 - 10 - 15, 16, 17 - 24 - 31
septembre	7 - 14 - 21 - 28
octobre	5 - 12 - 19 - 26
novembre	1, 2 - 9 - 11 - 16

Circulations en autorail Diesel : *en italique*.

Ciney SNCB, départ : 10h05, 12h05, 14h05, 16h05.

Ciney SNCB, retour : 11h51, 13h51, 15h51, 17h51.

Circulations vapeur : **en gras**.

Ciney SNCB, départ : 10h10, 13h30, 16h10.

Ciney SNCB, retour : 12h30, 15h41, 18h32.

Le 3 août : brocante, parking à Ciney et Braibant.

Ciney SNCB : départ : 8h05 et toutes les heures jusque 18h05.

Ciney SNCB, retour : 8h51 et toutes les heures jusque 19h51.

<http://www.pfttsp.be>

Circulations du

"Tramway Touristique de l'Aisne" (TTA)

(Pont d'Erezée - Forge - Dochamps)

mai	1, 2, 3, 4 - 10, 11, 12 - 18 - 25 - 31
juin	1 - 8 - 15 - 22 - 28, 29
juillet	Roule tous les jours. Ne roule pas les lundis et vendredis, mais roule les 21 , 25 et 28
août	Roule tous les jours sauf les 18, 20, 22 et 25 à 29
septembre	7 - 13, 14 - 20, 21 - 28
octobre	5 - 11, 12 - 18, 19

11h00 : Pont d'Erezée - Forges - Dochamps

14h00 : Pont d'Erezée - Forges

15h00 : Pont d'Erezée - Forges

16h00 : Pont d'Erezée - Forges - Dochamps

Pas de circulations à 11h00 les samedis hors saison : *en italique*.

Circulations à thème : **en gras**.

27 avril : l'Aisne et les Moulins avec commentaires.

31 mai et 1 juin : du réel à la miniature : expo modélisme.

28 et 29 juin : week-end tram marchandises.

21 juillet : balade gourmande.

18 et 19 octobre : week-end du bois.

8 novembre : journée soupe.

<http://www.tta.be>

1 Rue du Pont d'Erezée 6997 Erezée.

Coordonnées GPS : 50° 17' 20,82" N 5° 32' 50,53" E

Stockage et distribution des combustibles solides pour locomotives à vapeur

Organisation des remises

Dans une remise, les voies doivent être disposées de telle façon que, moyennant un parcours minimum, les diverses opérations puissent s'effectuer suivant un ordre logique.

Ces opérations comportent :

- La visite contradictoire de la locomotive par le CTM visiteur et le dernier machiniste ayant desservi la locomotive. Cette visite est très importante, car elle décidera du retrait éventuel des feux dans le cas de certains travaux d'entretiens prévisibles ou accidentels.
- Le retrait des feux doit être considéré comme la dernière opération avant le garage de la locomotive sur un trajet le plus court possible afin d'éviter l'entrée d'air froid dans le foyer et la tubulure.
- Les autres opérations intermédiaires : chargement du tender, en charbon et en eau, de la locomotive en sable sec et tamisé, éventuellement du bois d'allumage doivent se situer entre les deux opérations ci-dessus.

Historique du combustible

Les chemins de fer ont toujours recherché sur le marché un combustible que les autres ne voulaient pas, du fait que ces combustibles délaissés avaient un prix bas. Le combustible représente environ 50% du prix de la circulation d'un train.

Dans certaines régions, vu les immenses forêts, on fait parfois usage du bois (Canada, Etats-Unis, Afrique).

En Europe, vu la présence d'immenses couches de charbon, il est normal de faire usage de celui-ci, mais à quel prix ?

Combustibles pour locomotives à vapeur :

- anciennement le coke,
- le charbon menu,
- le criblé,
- les briquettes.

Le coke, anciennement, se trouvait facilement sur le marché et était de fabrication courante pour divers usages, principalement la métallurgie au calibre 60/80 mm et parfois plus de 80 mm.

Le coke se fabrique par chauffage de fines de charbon gras dans une enceinte fermée (batterie) où le charbon subit une carbonisation. Les matières volatiles se dégagent et il reste un résidu solide immédiatement refroidit par jet d'eau. Ce résidu est le coke.

La carbonisation de la houille peut s'effectuer à haute température 950° à 1000°, ce qui provoque le dégagement pratiquement complet des matières volatiles (reste 1,5 à 2%). Ce coke est très résistant et de gros calibre et utilisé principalement en métallurgie, d'où le nom de "coke métallurgique".

La carbonisation de la houille peut se faire à basse température : 500° à 600°. Dans ce cas, toutes les matières volatiles ne sont pas extraites de la houille (reste 5 à 10%).

Pourquoi ce type de coke ?

Il résulterait de sa fabrication la production du gaz de ville nécessaire pour l'éclairage, le chauffage et en cuisine, d'où son nom de "coke de gaz", était un résidu non utilisable par la métallurgie vu sa fragilité, d'où un bas prix.

Il fut utilisé sur les locomotives anciennes (locomotives dont le foyer était en forme de bouteille combinée avec un corps cylindrique). Ce type de foyer disparaîtra lors du remplacement par le foyer "Belpaire", foyer du type plat et débordant pour brûler les charbons de basse qualité.

Le coke métallurgique 60/80 est utilisé à la SNCB, l'hiver, pour les braseros de chauffage des locomotives (protection contre le gel et dégel des wagons).

Calibre du charbon

Dans les charbonnages, on trouve une désignation conventionnelle mais variable au point de vue des calibres des charbons. C'est pourquoi lors des achats il faut faire figurer le calibre désiré dans les bons de commande.

Désignation	Dimensions	Dénomination
Gailleries	80 à 120	80/120
Gaillotin	80 à 80	50/80
Tête de moineaux	30 à 50	30/50
Braisettes	20 à 30	20/30
	10 à 20	10/20
Grain	5 à 10	5/10
Fines	0 à 10	0/10
Poussier	0 à 2	0/2
	0 à 1	0/1
Menu	0 à 30	0/30
	0 à 70	0/70

Le chemin de fer fait un usage très important de charbon menu 0/30 et 0/70. Ce "menu" est constitué par un mélange de divers calibres. Le prix de la tonne du "menu" varie en fonction de la composition des divers calibres (granulation du menu).

Le chargement des divers charbons en briquettes, criblé, menu est réglementé, en principe, suivant le type de locomotive. Par exemple, le type 53 ne peut charger que du menu; pour un type 29, la proportion est de 1.500 kg de menu pour 500 kg de briquettes et 500 kg de criblé. Cette réglementation peut éventuellement changer suivant les remises, suivant le matériel de chargement, d'où

en langage machiniste : 3 menus, 1 criblé, 1 briquette. Ce qui veut dire 1.500 kg ou 1.800 kg de menu, 400 kg ou 500 kg de criblé et 400 kg ou 500 kg de briquettes, suivant les conventions de la remise où se fait le chargement.

Le charbon menu

C'est un mélange intime de charbons de diverses provenances principalement des charbonnages belges et parfois étrangers et comportant diverses catégories de charbons gras, ½ gras et ¾ gras. La teneur en matières volatiles est de +/- 20 %, teneur considérée comme la plus favorable.

Le menu est composé approximativement de 60 % de 0/10, 20 % de 10/20, 15 % de 20/30 et 5 % de 30/70.

Le charbon criblé

C'est du "tout venant" composé de grosses gaillettes dont le calibre est supérieur à 120 mm.

Les briquettes

Elles sont fabriquées à l'origine pour utiliser les poussières peu demandés.

On fabrique les briquettes de qualité déterminée suivant l'usage (chemin de fer, marine, etc.).

Les briquettes sont composées d'un mélange intime de poussières 0/3, 0/5 ou 2/5 et de brai (goudron de houille, matière solide).

Ce mélange est plus ou moins mouillé et chauffé vers 80° à 90° dans des moules. La nature du moule définit la qualité et la résistance de la briquette.

Ces moules sont :

- soit fermés, ce qui donne une briquette plus régulière, plus résistante à la conversation et plus facile à stocker (CMN).

- en moules ouverts, la briquette contient plus d'eau.

La proportion de brai (8 % à 9 %) qui est combustible, varie avec la qualité du charbon.

Les meilleures briquettes sont celles fabriquées avec un charbon ½ gras additionné d'un peu de gras plutôt que celles fabriquées avec un mélange de charbons maigres et gras.

Les briquettes fabriquées avec un poussier maigre ou ¼ gras brûlent mal et se désagrège facilement au stockage (ex-charbonnage du Boubier, Châtelet).

Le poids d'une briquette varie, suivant la marque, entre 10 à 12 kg.

Les briquettes sont principalement utilisées pour "monter le feu" au départ d'un train où la chaudière doit donner son maximum de production de vapeur et du fait de l'activité de la combustion considérable, surtout si la ligne est accidentée, vu le tirage forcé de l'échappement, un bon feu bien monté évite l'arrachement du combustible se trouvant sur les grilles. Cet arrachement est aussi évité par suite du pouvoir cokéfiant du charbon. En général, la quantité de charbon brûlé par m² de grilles et par heure atteint pour un feu en pleine activité, 500 kg à 600 kg et dans certaines locomotives 800 kg et parfois plus.

A titre indicatif, la surface de grilles d'un type 1 et type 10 est de 5 m².

L'achat des différents charbons et la qualité est d'une grande importance. Lorsque la vapeur était majoritaire dans la traction des trains, la valeur d'achat du combustible représentait environ 50 % du prix du km d'un train.

Lors de l'achat de charbons, des agents réceptionnaires se rendaient dans les charbonnages pour prendre des échantillons des différents charbons pour de nombreuses vérifications dans le laboratoire du centre de mélange (5 mélangeurs ?) dont le calibrage, la teneur en matières volatiles, l'eau, la teneur en cendres, le pouvoir cokéfiant, etc.

Stockage et distribution des différents charbons

Les remises recevaient, après réception, directement le criblé et les briquettes des charbonnages. Pour le menu, les charbons nécessaires à la composition du mélange sont, après la réception dans les différents charbonnages, envoyés vers une centrale de mélange (mélangeur). Le "menu" est alors acheminé vers les remises au moyen de wagons tombereaux ou de wagons navettes avec fond en trémie, suivant les installations de distribution des combustibles.

Dans les remises, le déchargement des wagons et le chargement des locomotives peut être fait soit :

- Par manutention sans moyens mécaniques
- Par manutention avec moyens mécaniques.

Manutention sans moyens mécaniques

La méthode des paniers

C'est la méthode la plus ancienne, elle comprend le déchargement du charbon, à la pelle et le remplissage de paniers, qui sont ensuite vidés à bras d'homme, sur le tender.

Pour les briquettes, le déchargement, la mise en tas et le chargement sur le tender, ces diverses opérations se font à la main et pièce par pièce. Pour cela, les parcs à charbons sont situés entre deux voies et leurs parois sont faites de vieilles traverses en bois ou en béton démontables.

L'une des voies reçoit les wagons à décharger, l'autre sur laquelle est aménagé un ponton surélevé, sert au chargement des locomotives.

La largeur des parcs ne peut pas dépasser six mètres (6 m est la longueur du jet de pelle). Pour le chargement d'une tonne de charbon, il faut compter au minimum 8 minutes.

Installation avec rampes d'accès et quais de chargement

Par ce système, le wagon de combustible est amené à un niveau plus élevé, ce qui facilite le travail. Les wagonnets basculants ou à parois mobiles, qui sont ensuite roulés sur les quais jusqu'aux points de chargements.

Pour information, ce système n'est pas appliqué sur le réseau belge, car il nécessite de grands développements de terrains pour l'établissement des rampes d'accès, et des quais de chargements et l'obligation d'arrivages réguliers des wagons de charbon.

La manutention avec moyens mécaniques

Cette méthode a pour but de réaliser un prix de revient plus avantageux par tonne de charbon manutentionnée en réduisant la main d'œuvre et le stationnement des locomotives.

Le chargement est dit "en une phase" quand le charbon est prélevé dans le parc, son élévation au-dessus du tender et la vidange sur celui-ci se réalise en un cycle unique (généralement une grue à benne preneuse ou avec des bennes basculantes pour le menu).

Le chargement est dit "en deux phases" lorsque le charbon est élevé à un niveau supérieur, silo(s) ou estacade et y est maintenu jusqu'au moment où la locomotive se présente sous le déversoir du stock.

Installation en une phase

Nous avons, dans ce cas, une grue pivotante, manuelle ou électrique montée sur un socle, généralement en béton.

Les wagonnets de charbon (menu, criblé, briquettes) sont amenés manuellement au pied de la grue où ils sont élevés au-dessus du tender. La répartition sur le

tender se fait dès lors par le déplacement de la locomotive.

La capacité d'un wagonnet est de 500 kg pour le menu et 400 kg pour le criblé et les briquettes.

Dans les dépôts moyens, le chargement du charbon "menu" est parfois fait au moyen d'une grue à vapeur munie d'une benne preneuse dont le volume est calibré pour déterminé le poids chargé (500 kg ou 600kg suivant les dépôts) le chargement du criblé et des briquettes étant réalisé au moyen d'une grue fixe.

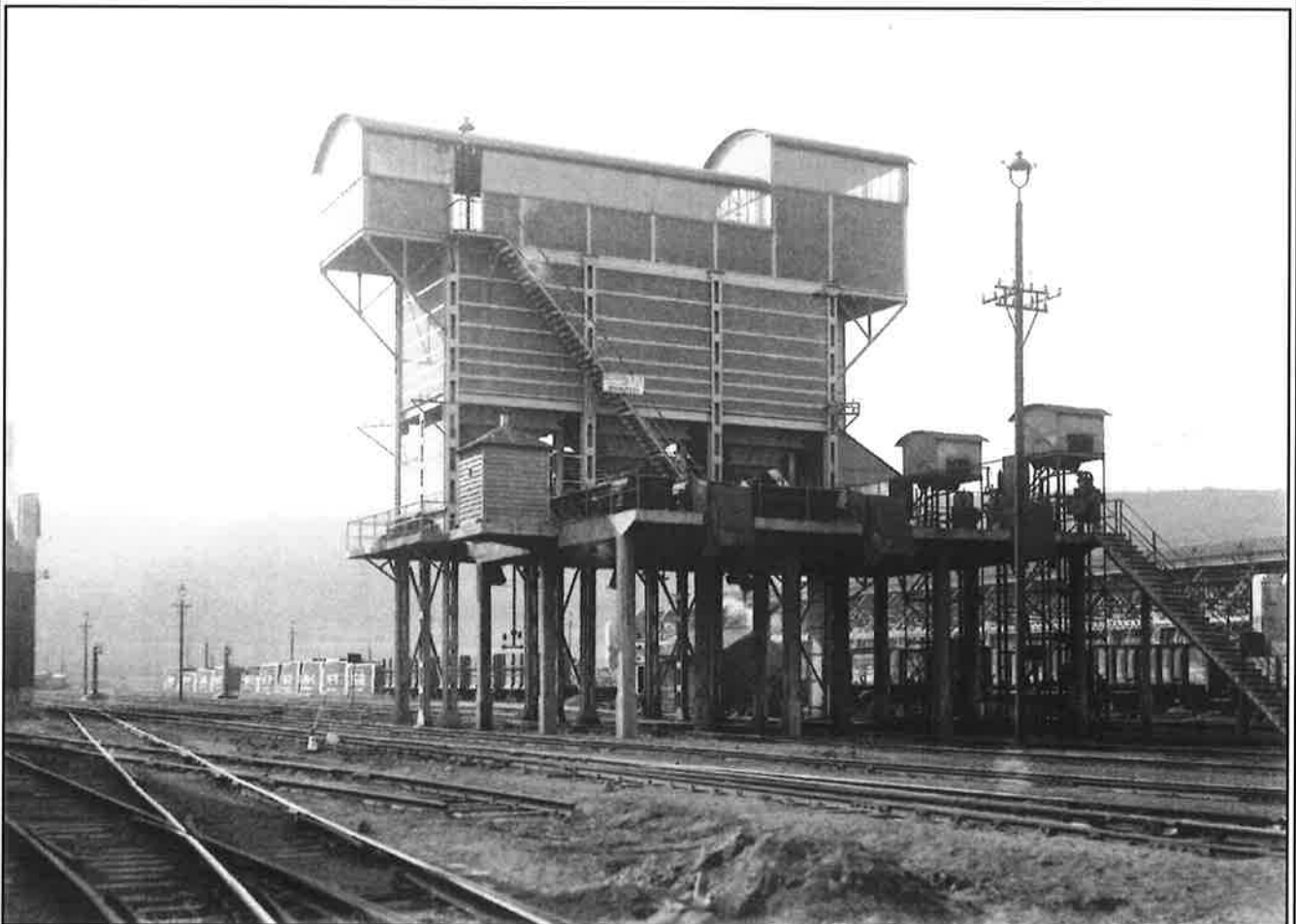
Installation en deux phases

Dans ce cas, nous avons souvent affaire à des tours à charbon de grande capacité avec distributeurs. En langage cheminot dite "estacade" (en France : "Toboggan") véritable monument dans les grandes remise set comportant plusieurs voies de chargement.

Dans de type d'installation, on accumule une réserve importante de charbon dans un pour plusieurs réservoirs surélevés et disposés près des voies de chargement.

L'installation comprend essentiellement :

- les appareils d'alimentation des réservoirs surélevés généralement une chaîne à godets;
- les réservoirs eux-mêmes, capacité d'un réservoir = 100 tonnes.



Estacade de Ronet (FEO)

- Les appareils distributeurs devant permettre, aux heures de pointe, d'assurer des délivrances très rapides.

Dans les installations récentes, le charbon (menu) est généralement déchargé dans des fosses-trémies, d'où il est repris par des élévateurs à godets et déversé dans les silos tours.

Le charbon à décharger peut être amené par des wagons ordinaires ou par des wagons trémies. Le déchargement des wagons ordinaires dans la fosse-trémie peut se faire soit à la pelle, soit à la benne preneuse (grue) soit à l'aide d'un culbuteur de wagons.

L'estacade est, en général, complétée d'une plate-forme en béton pour le stockage de wagonnets de charbon criblé et de briquettes. Ces wagonnets sont remplis dans le parc à charbon et amenés sur l'estacade sur rails système "Decauville" et montés sur la plate-forme au moyen de deux monte-charges indépendants.

Une estacade n'est pas toujours équipée de silos, mais comporte des voies de stockage pour les wagonnets de charbon "menu", criblé et briquettes, cas de Tournai, par exemple.

Contrôle de charbons reçus et délivrés dans les remises

Indépendamment du contrôle de la qualité, les remises doivent exercer également un contrôle sur les quantités de charbon reçu.

A cet effet, des pesages sont effectués au moins une fois par semaine. La tolérance de poids admise pour l'ensemble de l'expédition est de 2 %. Par wagon, cette tolérance atteint 5 %.

Les chargements de charbon doivent être chaulés.

La délivrance des charbons se fait contre remise de bons. Le C/M du service de cour est chargé de vérifier, d'une façon sporadique, si la quantité de charbon délivré correspond bien à celle inscrite sur les bons.

Les machinistes-instructeurs doivent effectuer également des contrôles à distance afin de s'assurer que la délivrance se fait bien contre remise de bons et que les quantités de charbon qui y figurent sont bien celles qu'ils ont vu délivrer.

Voici donc terminée la saga de l'histoire du charbon pour les locomotives à vapeur.

Locomotives SNCF non autorisées à circuler sur le réseau SNCB

A plusieurs reprises, Michel Herbiet me demandait pourquoi certaines locomotives de la SNCF ne circulaient pas sur notre réseau.

Les 141 R, les 241 P, les 232 R, S et U et la plupart des 150 P étaient limitées aux gares soit de Jeumont pour les trains internationaux vers Liège et l'Allemagne, soit à Aulnoye pour la direction de Bruxelles, alors que les 231 C, 231 E et K effectuaient les 310 km qui séparaient Paris de Bruxelles-Midi, avec chargement à Bruxelles-Midi ou Schaerbeek ce qui représentait un parcours normal pour une locomotive à vapeur moderne.

Deux thèses étaient en présence :

- pour Michel, sans doute la charge par essieu trop élevée, motif défendable;

- la mienne : simplement pour un échange de kilomètres entre la SNCF et la SNCB, question d'équilibre des réseaux. Tous les mois, le calcul des kilomètres trains de voyageurs ou marchandises était effectué par la Direction M et la différence négative était facturée au réseau déficitaire (en francs or) d'où des échanges de locomotives.

Il est vrai que en ce temps là de la vapeur, en général, tous les trains internationaux avaient un arrêt à la gare frontière pour les formalités de douane et de la sûreté nationale. Arrêts allant de 10 minutes à parfois une heure (trains de nuit en général : il ne fallait pas arriver trop tôt le matin soit à Paris-Nord ou à Bruxelles-Midi). Le changement de locomotive n'entraînant pas un retard supplémentaire.

En réalité, nous avons trouvé la vraie raison dans la revue "Ferrovissime" de février 2007 : toutes ces locomotives interdites étaient équipées d'un stocker (chargement automatique entre le tender et la gueule du foyer) qui nécessite l'usage d'un charbon de qualité et de calibre adaptés. Ce charbon n'était pas en stock dans les remises de la SNCB du fait que toutes nos machines à vapeur étaient chauffées à la pelle au moyen de charbon menu.

Usage du stocker sur les locomotives de la SNCB

Dans son ouvrage "Vapeur en Belgique" tome 1, Phil Dambly nous apprend que le système du stocker fut essayé en 1926 et durant une assez courte période sur les locomotives type 10 : 4512 (future 1012 / 10.012) et 4523 (future 1023 / 10.023).

Les résultats de ces essais ne donnèrent sans doute pas de bons résultats car l'expérience fut abandonnée.

Jean DUBUFFET.

La 5204 "gros nez" a été achetée au prix de la mitraille par le PFT pour pièces. L'année dernière le PFT a changé les bogies de la 1603 CFL par ceux de la 5204, les bogies de la 1603 étant arrivés à limite d'usure.

L'ogre destructeur en pleine action à l'AC Salzinnes



La HLD 6224 en pleine destruction à Salzinnes

Massacre à Salzinnes et Kinkempois. Les HLE : 1801, 2305, 2511, 2554 et les HLD : 5308, 5502, 5504, 5524, 5525, 5541, 6224, 6235, 6269, 6307, 7369, 7372, sont définitivement disparues du paysage ferroviaire belge.



la HLE 1801 trépane dans les monstrueuses mâchoires

Les voitures "Trans Europ Express" de 1964 de la SNCF et de la SNCB reproduites par Märklin et Trix

En examinant la reproduction de ces types de voitures et en parcourant le livre de M. Mertens et J.P. Malaspina intitulé "La Légende des Trans Europ Express", nous apprenons, dans le chapitre consacré aux voitures type PBA (Paris - Bruxelles - Amsterdam) mises en service en 1964 sur cette relation, que les 7 voitures (A8u) de la SNCF possédaient, du côté couloir, des vitres d'une hauteur de 0,958 pour une hauteur de 0,830 côté compartiments. La différence des vitres côté couloir permettait aux voyageurs s'y trouvant d'admirer le paysage sans devoir se courber. Mais elle eut pour conséquence qu'il ne fut pas possible d'y apposer le bandeau "Trans Europ Express".

Lors de la construction en 1969 des voitures de type "Mistral 69", cette anomalie fut corrigée et, aussi bien côté couloir que côté compartiments, les vitres eurent une hauteur de 0,958 avec la seule minime conséquence que le bandeau avec l'inscription "Trans Europ Express" fut un peu moins haut que sur les voitures de 1964 de type PBA. Très visible sur les photos représentant un train TEE PBA composé des deux types de voitures (photo ci-dessous).

Avec leurs références 41870, 41871, 41872 pour Märklin et 23408, 23409, 23428 pour Trix, nous remarquons que la spécificité dont question ci-avant a été bien respectée par ces constructeurs de modèles réduits.

Les voitures sorties sous ces références reprises ci-avant nous permettent de faire circuler sur nos réseaux le train nommé "Île de France" et non "Etoile du Nord" comme indiqué dans les catalogues. Seuls les quatre

voitures comprises dans les sets 41870 (Märklin) et 23408 (Trix) peuvent circuler sur l'entièreté du parcours Paris - Amsterdam, celles des autres références sont limitées à Bruxelles-Midi.

Les deux fiches documentaires reproduites sur les pages 14 et 15 ont été éditées par LocoRevue et font bien apparaître la différence de hauteur des vitres entre celles des voitures à couloir latéral (A8u) et à couloir central (A8tu). Elles nous ont été gracieusement prêtées par notre ami Jean-Pierre Van Hoof pour la rédaction de cet article. Nous l'en remercions.

Michel HERBIET

Tableau des correspondances et références à la page suivante est une recherche de Claude Dehareng.

Locomotives de traction sur le TEE Ile de France pour la période concernée :

SNCB : série 15 (Paris-Amsterdam), 16 et 18 (Bruxelles-Paris).

SNCF : série 40.100 (Bruxelles-Paris).

Rappelons que les "Mistral 69" ont été récemment reproduites par LS Models.



Remorqué par la BB 1505 de la SNCB, le TEE 81 "Île de France" passe à Oudenbosch (NL), le 10 mai 1980. On remarque la hauteur inférieure des baies de la première voiture du type PBA par rapport à la suivante de type "Mistral 69". Photo parue dans "La Légende des Trans Europ Express" page 170. Vue partielle de la portion de la rame qui poursuit vers Amsterdam au delà de Bruxelles-Midi.

Réalisation de rames modèles

En combinant les coffrets Märklin et Trix, on peut notamment faire les compositions suivantes, à condition de ne pas tenir compte du nom du train et/ou des destinations (Paris-Bruxelles ou Paris - Bruxelles - Amsterdam) et/ou des numéros de voitures.

NB : Pour la référence aux pages, voir le livre "La légende des TEE" Edition 2007.

Avec le coffret à 4 voitures seul (Märklin ou Trix) :

- Etoile du Nord (section Bruxelles - Amsterdam) - TEE 122/125 puis 72/73 puis 82/85 du 2/8/1964 au 28/9/74 : voir page 161.

Avec le coffret 4 voitures + le coffret 3 voitures (Märklin ou Trix) :

- Etoile du Nord TEE 121/122 puis 72/73 puis 82/85 du 2/8/1964 au 28/9/1964 : voir page 161.

- Oiseau Bleu TEE 80/87 puis 80/89 du 23/5/1971 au 31/9/1980 : voir page 179.

- Brabant TEE 119/128 puis 61/64 puis 83/84 du 2/8/1964 au 28/9/1974 : voir page 233.

Avec 2 coffrets à 4 voitures et le coffret à 3 voitures (Märklin ou Trix) :

- Etoile du Nord (Section Paris - Bruxelles) - TEE 122/125 puis 72/73 puis 82/85 du 2/8/1964 au 28/9/74 : voir page 161.

Remarque : Avec un seul fourgon générateur, on ne peut pas représenter les trains Paris - Bruxelles - Amsterdam qui étaient sectionnés à Bruxelles. Un fourgon générateur accompagnait la section de rame vers Amsterdam.

Pour représenter les trains sectionnables il faut, en plus des coffrets de base se procurer un second fourgon générateur et une seconde voiture cuisine - restaurant A5rtuj / A5smyfi. On doit aussi bien sûr ignorer les numéros d'immatriculation des voitures, les noms de trains et les destinations du cartouche.

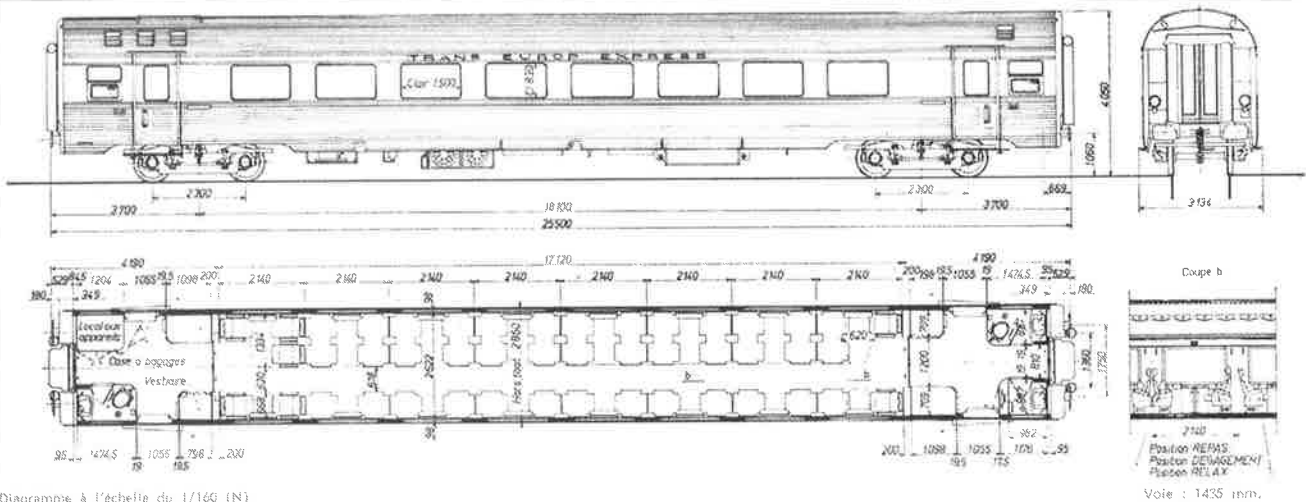
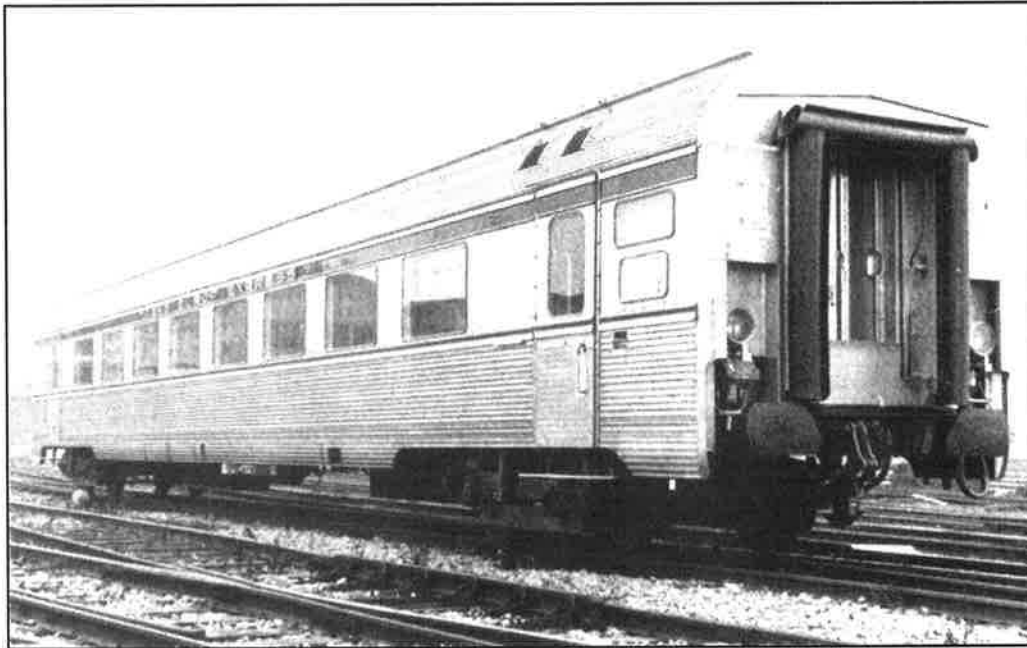
Par contre, je n'ai trouvé aucune possibilité de réaliser avec ces coffrets une rame cohérente de l'Ile de France.

Claude Dehareng

Voitures TEE type 1964 de la SNCF et de la SNCB dites "Voitures PBA" (Paris - Bruxelles - Amsterdam) reproduites par Märklin et Trix

Contenu du cartouche ou "cinéma"			Fabricant		Compagnie	N° UIC	Type originel	Type rénové	Définition de la voiture
N° voiture	Nom du train	Destination	Nom	Référence					
Aucun numéro	Ile de France	non indiquée	Märklin	41870-04	SNCF	61 87 81-89 701-1	A2Dsmyi	A2Dxj	Fourgon générateur
			Trix	23408-04					
2	Ile de France	Paris-Bruxelles-Amsterdam	Märklin	41870-03	SNCF	61 87 80-89 020-3	A5smyfi	A5rtuj	Voiture Cuisine-restaurant
			Trix	23408-03					
3	Ile de France	Paris-Bruxelles-Amsterdam	Märklin	41870-02	SNCB	61 88 18-89 989-9	A8s	A8tuj	Couloir central
			Trix	23408-02					
7	Ile de France	Paris-Bruxelles-Amsterdam	Märklin	41870-01	SNCB	61 88 18-89 982-4	A8s	A8tuj	Couloir central
			Trix	23408-01					
4	Ile de France	Paris-Bruxelles	Märklin	41871-01	SNCF	61 87 18-89 887-6	A8myfi	A8uj	Compartiments et couloir latéral
			Trix	23409-02					
5	Ile de France	Paris-Bruxelles	Märklin	41871-02	SNCF	61 87 18-89 882-7	A8myfi	A8uj	Compartiments et couloir latéral
			Trix	23409-01					
6	Ile de France	Paris-Bruxelles	Märklin	41871-03	SNCF	61 87 84-89 028-6	A3Rmyfi	A3rtuj	Voiture bar
			Trix	23409-03					
9	Ile de France	Paris-Bruxelles	Märklin	41872	SNCB	61 88 18-89 985-7	A8s	A8tuj	Couloir central
10	Ile de France	Paris-Bruxelles	Trix	23428	SNCF	61 87 18-89 884-3	A8myfi	A8uj	Compartiments et couloir latéral

Voiture à couloir central A8 tu



Voiture A8tu "TEE" — Caractéristiques générales

Date de construction	1964
Constructeur	La Brugeoise et Nivelles
Nombre de places	46
Toilettes	1
W.-C.	2
Tare	47 t
Climatisation	par conditionnement d'air
Sonorisation	par haut-parleurs
Frein	à haute puissance, automatique, avec desserrage gradué
Eclairage	par lampes à fluorescence
Vitesse limite autorisée	130 km/h
Caisse	acier inoxydable
Bogies	Y 24 A 1s

Région d'affectation : NORD

Nombre de voitures construites : 11, construction : 1964.

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles.

Vitesse : 150 km/h.

Immatriculation à la SNCB :

- avant 1972 : 41 à 51;
- en 1972 (UIC) : 61 88 18-89 980 - 990.

Parois en simili-cuir légèrement marbré, moquette de plancher de teinte foncée marron et noir, tissus de siège nuance brique ou vert, peintures ou dessins d'artistes contemporains sur les cloisons d'extrémité.

Eclairage par fluorescence.

Réalisation de rames modèles

En combinant les coffrets Märklin et Trix, on peut notamment faire les compositions suivantes, à condition de ne pas tenir compte du nom du train et/ou des destinations (Paris-Bruxelles ou Paris - Bruxelles - Amsterdam) et/ou des numéros de voitures.

NB : Pour la référence aux pages, voir le livre "La légende des TEE" Edition 2007.

Avec le coffret à 4 voitures seul (Märklin ou Trix) :

- Etoile du Nord (section Bruxelles - Amsterdam) - TEE 122/125 puis 72/73 puis 82/85 du 2/8/1964 au 28/9/74 : voir page 161.

Avec le coffret 4 voitures + le coffret 3 voitures (Märklin ou Trix) :

- Etoile du Nord TEE 121/122 puis 72/73 puis 82/85 du 2/8/1964 au 28/9/1964 : voir page 161.
- Oiseau Bleu TEE 80/87 puis 80/89 du 23/5/1971 au 31/9/1980 : voir page 179.
- Brabant TEE 119/128 puis 61/64 puis 83/84 du 2/8/1964 au 28/9/1974 : voir page 233.

Avec 2 coffrets à 4 voitures et le coffret à 3 voitures (Märklin ou Trix) :

- Etoile du Nord (Section Paris - Bruxelles) - TEE 122/125 puis 72/73 puis 82/85 du 2/8/1964 au 28/9/74 : voir page 161.

Remarque : Avec un seul fourgon générateur, on ne peut pas représenter les trains Paris - Bruxelles - Amsterdam qui étaient sectionnés à Bruxelles. Un fourgon générateur accompagnait la section de rame vers Amsterdam.

Pour représenter les trains sectionnables il faut, en plus des coffrets de base se procurer un second fourgon générateur et une seconde voiture cuisine - restaurant A5rtuj / A5smyfi. On doit aussi bien sûr ignorer les numéros d'immatriculation des voitures, les noms de trains et les destinations du cartouche.

Par contre, je n'ai trouvé aucune possibilité de réaliser avec ces coffrets une rame cohérente de l'Ile de France.

Claude Dehareng

Voitures TEE type 1964 de la SNCF et de la SNCB dites "Voitures PBA" (Paris - Bruxelles - Amsterdam) reproduites par Märklin et Trix

Contenu du cartouche ou "cinéma"			Fabricant		Compagnie	N° UIC	Type originel	Type rénové	Définition de la voiture
Voiture	Nom du train	Destination	Nom	Référence					
Aucun numéro	Ile de France	non indiquée	Märklin	41870	SNCF	61 87 81-89 701-1	A2Dsmyl	A2Dxj	Fourgon générateur
			Trix	23408					
2	Ile de France	Paris-Bruxelles-Amsterdam	Märklin	41870	SNCF	61 87 80-89 020-3	A5smyfi	A5smyfi	Voiture Cuisine
			Trix	23408					
3	Ile de France	Paris-Bruxelles-Amsterdam	Märklin	41870	SNCF	61 88 18-89 989-9	A8s	A8tuj	Couloir central
			Trix	23408					
7	Ile de France	Paris-Bruxelles-Amsterdam	Märklin	41870	SNCB	61 88 18-89 982-4	A8s	A8tuj	Couloir central
			Trix	23408					
4	Ile de France	Paris-Bruxelles	Märklin	41871	SNCF	61 87 18-89 887-6	A8myfi	A8tuj	Compartiments et couloir latéral
			Trix	23409					
5	Ile de France	Paris-Bruxelles	Märklin	41871	SNCF	61 87 18-89 882-7	A8myfi	A8tuj	Compartiments et couloir latéral
			Trix	23409					
6	Ile de France	Paris-Bruxelles	Märklin	41871	SNCF	61 87 84-89 028-6	A3Rmyfi	A3rtuj	Voiture bar
			Trix	23409					
9	Ile de France	Paris-Bruxelles	Märklin	41872	SNCB	61 88 18-89 985-7	A8s	A8tuj	Couloir central
10	Ile de France	Paris-Bruxelles	Trix	23428	SNCF	61 87 18-89 884-3	A8myfi	A8uj	Compartiments et couloir latéral

Voiture à couloir central A8 tu

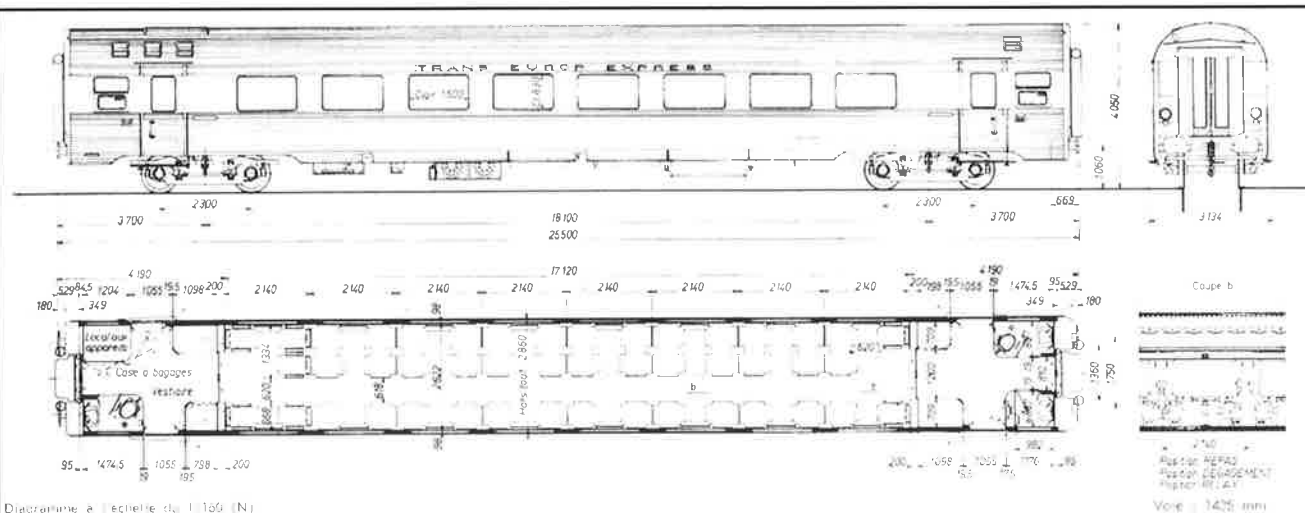
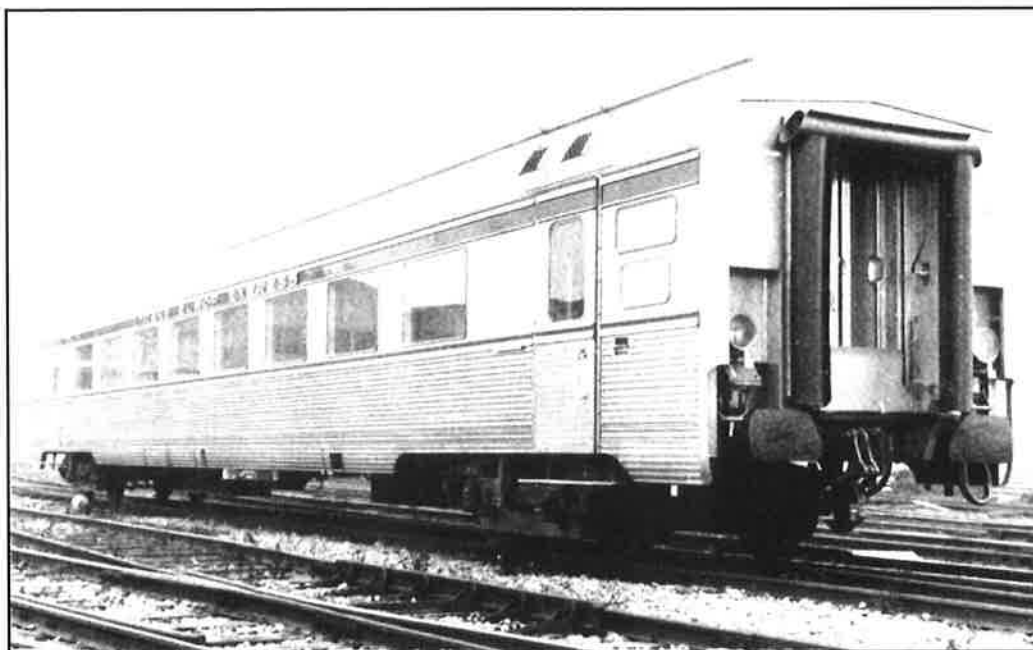


Diagramme à l'échelle de 1/100 (N)



Voiture A8tu "TEE" - Caractéristiques générales

Date de construction	1964
Constructeur	La Brugeoise et Nivelles
Nombre de places	46
Toilettes	1
W.-C.	2
Tare	47 t
Climatisation	par conditionnement d'air
Sonorisation	par haut-parleurs
Frein	à haute puissance, automatique, avec desserrage gradué
Eclairage	par lampes à fluorescence
Vitesse limite autorisée	150 km/h
Caisse	acier inoxydable
Bogies	Y 24 A 1s

Région d'affectation : NORD

Nombre de voitures construites : 11, construction : 1964.

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles.

Vitesse : 150 km/h.

Immatriculation à la SNCB :

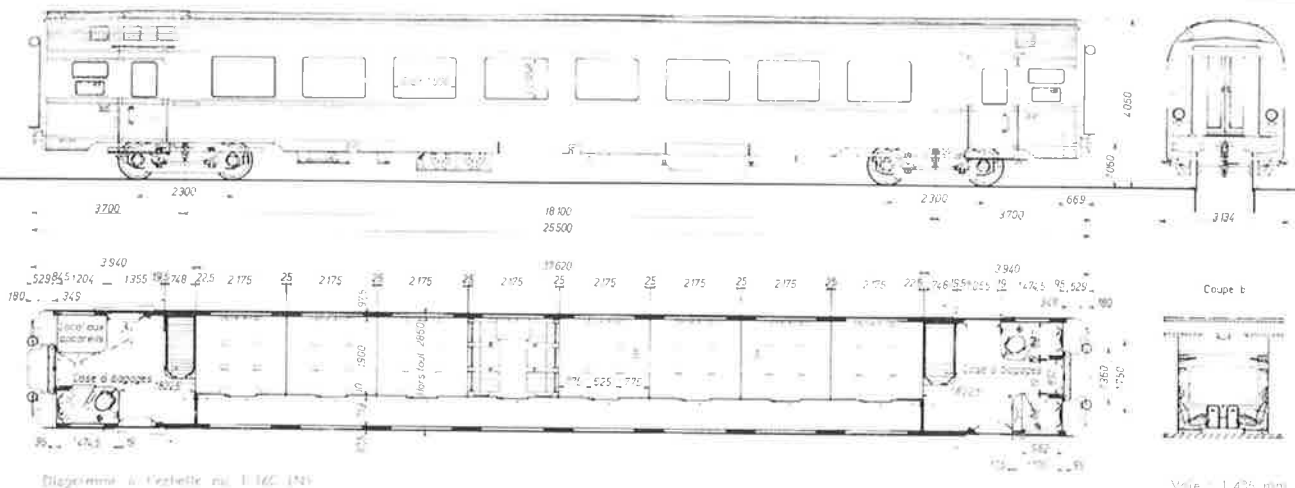
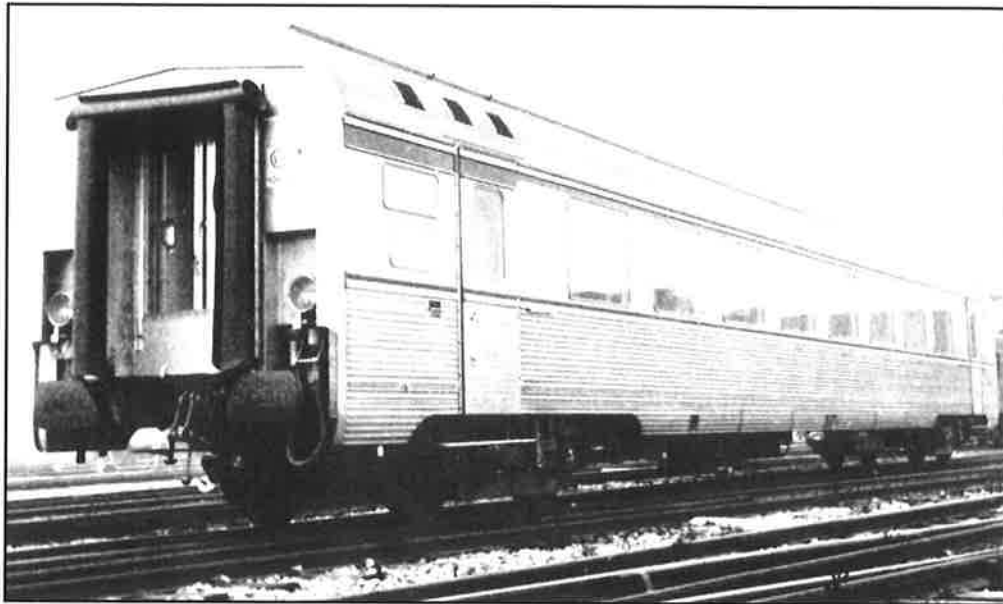
- avant 1972 : 41 à 51;

- en 1972 (UIC) : 61 88 18-89 980 - 990.

Parois en simili-cuir légèrement marbré, moquette de plancher de teinte foncée marron et noir, tissus de siège nuance brique ou vert, peintures ou dessins d'artistes contemporains sur les cloisons d'extrémité.

Eclairage par fluorescence.

Voiture à couloir latéral A8 u



Voiture A8u "TEE" - Caractéristiques générales	
Date de construction	1964
Constructeur	Carel et Fouché
Nombre de places	48
Toilette	1
W.-C.	2
Tare	47 t
Climatisation	par conditionnement d'air
Sonorisation	par haut-parleurs
Frein	à haute puissance, automatique, avec desserrage gradué
Eclairage	par lampes à fluorescence et par lampes à incandescence
Vitesse limite autorisée	150 km/h
Caisse	acier inoxydable
Bogies	Y 24 A 1 s

Région d'affectation : NORD

Nombre de voitures construites : 7, construction : 1964.

Constructeur : Carel et Fouché

Vitesse limite autorisée : 150 km/h.

Immatriculation à la SNCF :

- avant 1972 : 31 à 37;
- en 1972 (UIC) : 61 87 18-89 881 - 887.

Rideaux tombants encadrant la porte d'entrée et rideaux décoratifs sur la large baie extérieure. Eclairage par fluorescence. Tissus de siège de nuance rouge ou verte, rideaux gris foncés.

Eclairage par fluorescence.

1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Les 22 dernières années de la traction vapeur à la SNCB : de la renumérotation des locomotives en janvier 1946 aux dernières mises hors-écritures en avril 1967.

Suite des FFN 136 à 143, 146 à 148

Année 1954

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1954 : 2.050 machines

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
1	34	38	65	64	148
7	70	40	68	81	301
10	43	41	121	93	33
12	6	50	4	96	12
15	23	51	27	97	34
16	59	53	318	98	11
25	14	57	51	99	20
26	90	58	38	Total	2.050
29	300	60	6		
31	151	62	3		

122 locomotives mises hors-écritures en 1954

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
7	3	4675	700	7.016	décembre	Tournai	FTY	
		4628	728	7.028	mars	Tournai	FTY	
		4664	764	7.064	mars	Merelbeke	FKR	
10	6	4503	1003	10.003	novembre	Schaerbeek	FSR	
		4554	1004	10.004	avril	Jemelle	LJ	
		4510	1010	10.010	décembre	Jemelle	LJ	
		4517	1017	10.017	août	Schaerbeek	FSR	
		4539	1039	10.039	août	Schaerbeek	FSR	
15	7	4542	1042	10.042	septembre	Schaerbeek	FSR	
		975	1506	15.006	mai	Walcourt	LWC	
		2575	1515	15.015	septembre	Walcourt	LWC	
		2598	1529	15.029	janvier	Mariembourg	LMG	
		2600	1531	15.031	mai	Mariembourg	LMG	
		2610	1539	15.039	janvier	Tienen	FTL	
31	8	2615	1543	15.043	juin	Mariembourg	LMG	
		2617	1544	15.044	juillet	Mariembourg	LMG	
		5103	3103	31.003	avril	Leuven	FLV	
		5108	3108	31.008	décembre	Kortrijk	FC	
		5115	3115	31.015	juillet	Leuven	FLV	
		5139	3139	31.039	décembre	Mons	FMS	
		5140	3140	31.040	juillet	Tienen	FTL	
		5146	3146	31.046	septembre	Landen	FLD	
38	19	5149	3149	31.049	mai	Leuven	FLV	
		5028	3228	31.128	avril	Leuven	FLV	
		5201	3801	38.001	mai	Monceau	LNC	
		5205	3805	38.005	janvier	Monceau	LNC	
		5210	3810	38.010	décembre	Monceau	LNC	
		5211	3811	38.011	mars	Hasselt	FHS	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
38	19	5215	3815	38.015	mars	Kortrijk	FC	
		5216	3816	38.016	mars	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5220	3820	38.020	janvier	Kortrijk	FC	
		5237	3837	38.037	mars	Kortrijk	FC	
		5274	3874	38.074	mars	Monceau	LNC	
		5276	3876	38.076	janvier	Dendermonde	FT	
		5284	3884	38.084	janvier	Hasselt	FHS	
		5305	3905	38.105	mars	Dendermonde	FT	
		5309	3909	38.109	décembre	Monceau	LNC	
		5314	3914	38.114	mai	Monceau	LNC	
		5316	3916	38.116	mars	Hasselt	FHS	
		5336	3936	38.136	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5343	3943	38.143	janvier	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5348	3948	38.148	mars	Dendermonde	FT	
		5349	3949	38.149	janvier	Monceau	LNC	
41	29	3514	4114	41.014	juillet	Kortrijk	FC	
		3515	4115	41.015	juillet	Kortrijk	FC	
		3524	4124	41.024	décembre	Trois-Ponts	FNO	
		3525	4125	41.025	juillet	Mol	LML	
		3500	4100	41.039	juillet	Kortrijk	FC	
		3543	4143	41.043	juillet	Aalst	FLS	
		3488	4148	41.048	juillet	Sint-Niklaas	FSN	
		3760	4160	41.060	juillet	Kortrijk	FC	
		3761	4161	41.061	avril	Kortrijk	FC	
		3766	4166	41.066	avril	Kortrijk	FC	
		3785	4185	41.085	avril	Mol	LML	
		3788	4188	41.088	mai	Mol	LML	
		3804	4204	41.104	mai	Kortrijk	FC	
		4219	4219	41.119	avril	Aarschot	FRST	
		4243	4243	41.143	avril	Aalst	FLS	
		4248	4248	41.148	juillet	Aalst	FLS	
		4256	4256	41.156	avril	Mol	LML	
		4259	4259	41.159	juillet	Kortrijk	FC	
		4260	4260	41.160	décembre	Trois-Ponts	FNO	
		4264	4264	41.164	juillet	Sint-Niklaas	FSN	
		4267	4267	41.167	juillet	Sint-Niklaas	FSN	
		4268	4268	41.168	juillet	Kortrijk	FC	
		4271	4271	41.171	décembre	Ciney	LC	
		4275	4275	41.175	juillet	Ieper	FY	
		4278	4278	41.178	avril	Aarschot	FRST	
		3439	4279	41.179	juillet	Aalst	FLS	
		3441	4281	41.181	mai	Kortrijk	FC	
		3491	4291	41.191	décembre	Bertrix	MBX	
		4298	4298	41.198	mai	Kortrijk	FC	
50	1	4790	5004	50.004	décembre	Leuven	FLV	
51	6	130	5132	51.032	juillet	Merelbeke	FKR	
		145	5136	51.036	juillet	Ronet	FEO	
		213	5147	51.047	novembre	Merelbeke	FKR	
		2066	5148	51.048	juillet	Muizen	FYM	
		329	5171	51.071	février	Merelbeke	FKR	
		331	5172	51.072	mai	Luttre	FLU	(A)
57	10	4713	5713	57.013	décembre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4722	5722	57.022	décembre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4727	5727	57.027	décembre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4730	5730	57.030	décembre	Monceau	LNC	
		4731	5731	57.031	décembre	Antwerpen-Zuid	FNSD	
		4763	5700	57.040	décembre	Bruxelles-Midi	FBM	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques		
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1948		Nom	Abréviation télégraphique			
57	10	4748	5748	57.048	décembre	Bruxelles-Midi	FBM			
		4749	5749	57.049	décembre	Monceau	LNC			
		4758	5758	57.058	décembre	Bruxelles-Midi	FBM			
		4762	5762	57.062	décembre	Antwerpen-Zuid	FNSD			
60	10	6002	6002	60.002	avril	Bruxelles-Midi	FBM			
		6003	6003	60.003	juillet	Bruxelles-Midi	FBM			
		6005	6005	60.005	avril	Bruxelles-Midi	FBM			
		6006	6006	60.006	mars	Bruxelles-Midi	FBM			
		6007	6007	60.007	avril	Bruxelles-Midi	FBM			
		6008	6008	60.008	novembre	Bruxelles-Midi	FBM			
		6009	6009	60.009	avril	Bruxelles-Midi	FBM			
		6013	6013	60.013	juillet	Bruxelles-Midi	FBM			
		6040	6040	60.014	avril	Bruxelles-Midi	FBM			
62	4	6041	6041	60.015	mars	Bruxelles-Midi	FBM			
		6205	6205	62.005	mars	Bruxelles-Midi	FBM			
		6210	6210	62.010	avril	Bruxelles-Midi	FBM			
		6212	6212	62.012	mars	Bruxelles-Midi	FBM			
62	4	6213	6213	62.013	juillet	Bruxelles-Midi	FBM			
		81	1	8330	8330	81.230	avril	Schaerbeek	FSR	
		93	14	9303	9303	93.003	mars	Antwerpen-Dam	FNDM	
				9306	9306	93.006	mars	Ath	ATH	
9310	9310			93.010	mars	Antwerpen-Dam	FNDM			
9317	9317			93.017	juillet	Brugge	FR			
9318	9318			93.018	mars	Antwerpen-Dam	FNDM			
9333	9333			93.033	mars	Antwerpen-Dam	FNDM			
9336	9336			93.036	mars	Ath	ATH			
9341	9341			93.041	mars	Ath	ATH			
9353	9353			93.053	avril	Brugge	FR			
9357	9357			93.057	avril	Antwerpen-Dam	FNDM			
9359	9359			93.059	août	Brugge	FR			
9362	9362			93.062	mars	Ath	ATH			
9385	9385			93.066	mars	Ath	ATH			
9380	9380	93.080	mars	Berchem	FCV					
96	4	9608	9608	96.008	mai	Ciney	LC			
		9600	9600	96.011	décembre	Visé	FVS			
		9631	9631	96.021	juillet	Visé	FVS			
		9645	9645	96.024	juillet	Visé	FVS			

Remarque : (A) Locomotive employée à l'Atelier Central de Luttre et y mise hors-écritures.

Bilan de l'année 1954

Durant cette année, la SNCB a mis hors écritures 122 locomotives.

- 62 locomotives visées par les mesures de standardisation prises en 1951 et 1952 à savoir : types 15 (7), 38 (19), 41 (29), 51 (6) et 81 (1).

- 18 locomotives visées par la note de la Direction du 16 mai 1953 à savoir : types 93 (14) et 96 (4).

- 1 locomotive type 50 devant servir de pièces de rechange aux quatre autres à maintenir en service.

- 41 locomotives visées par la note de service de la Direction du 2 janvier au Conseil d'Administration du 20 janvier 1954 à savoir : types 7 (3), 10 (6), 31 (8), 57 (10), 60 (10) et 62 (4).

Note de la Direction du 2 janvier 1954 au Conseil d'Administration du 20 janvier

Par suite des modifications que subit notre exploitation du fait de l'électrification, de la simplification de certaines lignes, de l'utilisation prochaine des autorails accouplables et des locomotives Diesel de route et de manoeuvres, la Direction estime qu'il convient de se débarrasser, dès à présent, d'un certain nombre de locomotives à vapeur surannées.

Le matériel ci-après est actuellement en construction :

- 50 locomotives électriques (les premières sont sorties des Ateliers Métallurgiques de Nivelles et utilisées sur

les lignes 50 A entre Bruxelles-Midi et Oostende et 51 entre Brugge et Blankenberge;

- 12 locomotives Diesel de manoeuvres;
- 79 automotrices électriques doubles;
- 38 automotrices électriques doubles rapides;
- 56 autorails légers accouplables;
- 95 locomotives Diesel électriques de route.

Une partie importante de ce matériel sera mis en service au cours de l'année 1954 et permettra la réduction de notre parc de locomotives à vapeur.

La Direction propose, en conséquence, de faire démolir par le personnel des ateliers centraux, lorsqu'elles seront mises hors-service pour réparation, les locomotives types 7¹, 7², 10, 31, 57, 60 et 62, dont la réparation a déjà été suspendue, seraient démolies lorsqu'elles ne pourraient plus être maintenues en service, et les locomotives type 10, et 31, à démolir, seraient choisies parmi celles qui doivent subir une grande réparation très coûteuse, les pièces de rechange récupérées étant utilisées pour la réparation moyenne des autres locomotives des mêmes types à maintenir en service.

Un petit mot sur l'accroissement de la puissance des 75 locomotives du type 7

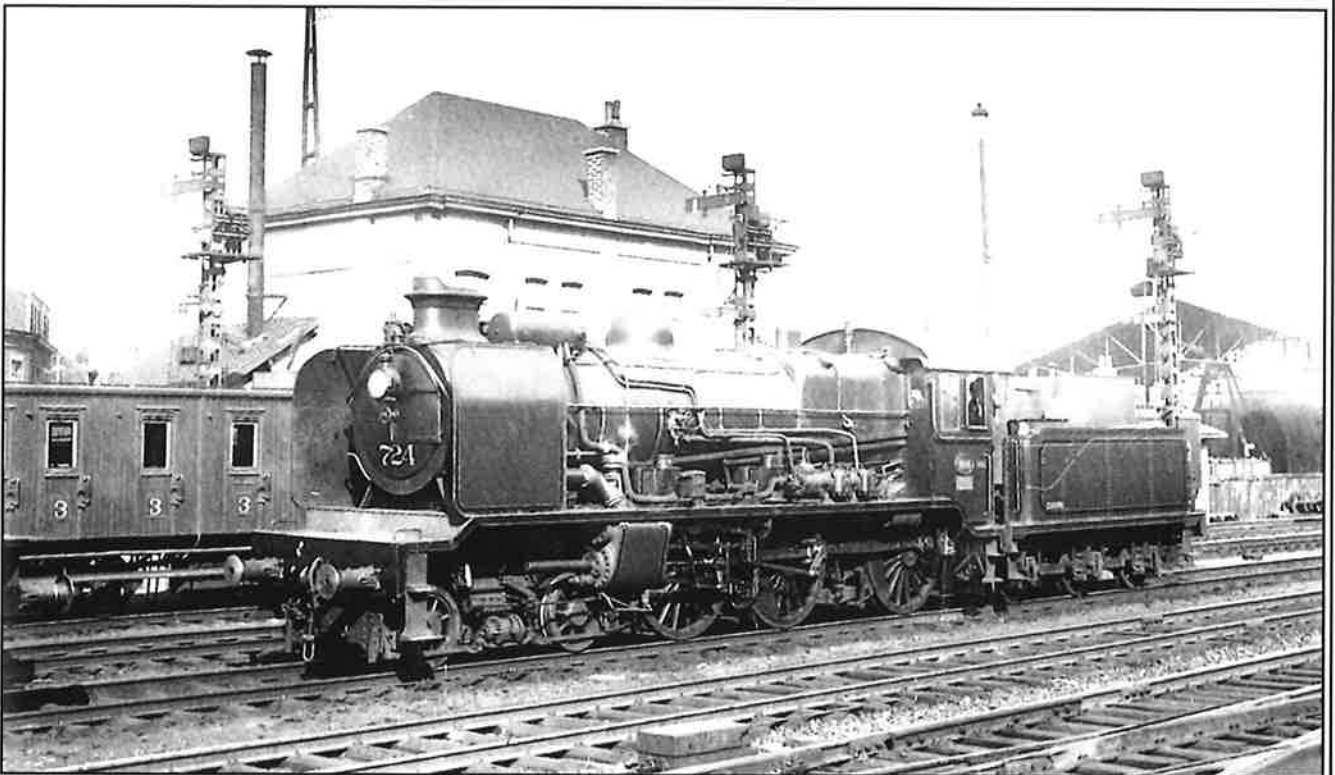
Dès 1933, la SNCB demanda à Cockerill de rechercher les moyens d'accroître la puissance utile, c'est-à-dire la puissance au crochet du tender de ce type de locomotives.

En janvier 1934, Cockerill proposa différentes solutions qui furent appliquées sur six locomotives.

Comme les modifications entraînent une différence dans le poids total en ordre de marche, la SNCB adopta la solution de l'exposant pour différencier les différents types 7 : deux locomotives 700 et 728 reçurent l'appellation 7¹, les 762 et 764 : 7² et les deux dernières (718 et 724) : 7³. Les 69 autres locomotives furent transformées par l'AC Salzinnes de 1936 à 1938 et reçurent l'appellation 7⁴. Egalement par l'AC Salzinnes en 1938, une nouvelle transformation de la locomotive 724 (7³) portant à 70 le nombre de locomotives 7⁴.

Pour de plus amples informations, consulter "Vapeur en Belgique" tome 2 de Phil Dambly.

Michel HERBIET



Vue à Liège-Guillemins, en mai 1939, la 724, ex-type 7³ convertie en type 7⁴ l'année précédente et dotée en même temps d'un échappement double Legein. Cette locomotive, qui avait été livrée par la Franco-belge en 1922, subit deux transformations en quatre ans d'intervalle. Elle fut radiée à Merelbeke en novembre 1958 (Photo J. Quanjer).

Le 20 février dernier, 170 voyageurs ont embarqué à bord de l'AVE sur la nouvelle relation à grande vitesse entre Madrid et Barcelona. Les 630 kilomètres ont été parcourus en 2h38' à une moyenne

de 242 km/h.

Interrogés, les voyageurs préfèrent cette liaison ferroviaire à l'avion. Ce n'est pas une nouvelle relation puisqu'elle existait déjà depuis 16 ans, mais

desservie par des trains traditionnels. La ligne à grande vitesse était attendue impatiemment depuis plusieurs années.

Victor Herbiet

Une USRA 0-8-0 sur le RMM RR

Introduction

Certains ont sans doute entendu une locomotive à vapeur très bruyante circuler sur le réseau américain du club. C'est une locomotive que j'ai achetée récemment. Depuis le réglage d'origine de la sonorisation a été adapté à un niveau plus raisonnable. Quant on regarde cette locomotive, ce qui frappe d'abord c'est l'immense inscription "PERE MARQUETTE" sur le tender.

Quant on regarde de plus près, on remarque qu'à l'avant il n'y a pas le chasse buffle ni le bogie traditionnel des locomotives américaines. Un œil exercé remarquera ensuite que la cabine de conduite est semi fermée avec même des vitres du côté tender.

Tout ceci a une explication et est pour nous une occasion de vous faire découvrir l'univers des chemins de fer américains et même un peu de l'histoire de ce continent. Pour cela j'ai compilé une foule d'informations recueillies sur Internet, j'ai converti les mesures américaines et j'ai ajouté quelques unes de mes photos.

La USRA 0-8-0

Cette locomotive à vapeur avec tender à voie normale est dans la notation européenne du type 040. C'est une "switcher" c'est-à-dire destinée aux manœuvres et à la desserte des embranchements. Ceci explique l'absence de chasse-buffle. Comme elle doit pouvoir aussi circuler tender en avant, elle possède des vitres côté tender et la rehausse à charbon est très étroite pour dégager la visibilité en marche arrière.

Elle a été construite à partir de 1920 en 175 exemplaires par Alco, Baldwin et Lima à l'époque de la USRA (voir plus loin) mais on estime que, par après, presque 1.200 "copies" ont été produites. La pression de la chaudière est de 12,3 Kg/cm². Le diamètre des roues est de 1.295 mm. Sa force de démarrage est de 228 kN ce qui est comparable à celle de nos modernes série 13. Son gabarit est assez limité pour une américaine : largeur 3,05 m; hauteur 4,57 m et longueur 20,15 m.

La production "officielle" a été répartie entre 21 compagnies ferroviaires, donc souvent en très petit nombre. En voici les principales bénéficiaires : New York Central 25; Erie 16; Southern 14; Chicago - Burlington & Quincy 10;

Missouri-Kansas-Texas 10; New York Central 10; Pere Marquet 10.

Au total, avec les "copies", 35 compagnies réparties dans tout les Etats-Unis ont possédé des locomotives de ce type. Ces vapeurs ont été retirées du service dans les années 50-70 et remplacées par des diesels. Je n'ai pas trouvé d'exemplaire préservé.

La "United States Railroad Administration" (USRA)

Le 6 avril 1917, les Etats-Unis entrent en guerre contre l'Allemagne. En décembre les syndicats des chemins de fer entament une action très dure pour diminuer le temps de travail et augmenter les salaires. Le 26 décembre, le président Wilson nationalise la majorité des compagnies de chemin de fer et crée la USRA.

Les chemins de fer sont regroupés en trois régions : Est, Ouest et Sud. Les liaisons faisant double emploi sont supprimées, un système uniforme de tickets est instauré, 1.930 locomotives et 100.000 wagons sont commandés selon les nouvelles normes de la USRA. Cette administration limite volontairement le gabarit du matériel pour permettre à celui-ci de circuler dans l'ensemble des Etats-Unis.

Mais cette nationalisation n'était qu'une réponse temporaire à une situation de crise. Le 1 mars 1920 la nationalisation, et donc la USRA, sont supprimées.

Même pendant la seconde guerre mondiale, les Etats-Unis n'auront plus jamais recours à une telle nationalisation.

La "Pere Marquette Railroad Company" (PM)

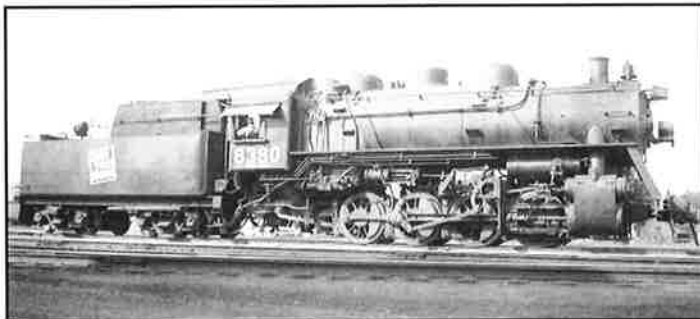
Cette compagnie a été créée en 1900 à partir de diverses compagnies du Michigan dont la Flint and Pere Marquette. Elle était active dans la région des grands lacs et dans les Etats du Michigan, de l'Ohio, de l'Indiana et de l'Ontario (Canada).

En 1947, la PM a été absorbée par la Chesapeake and Ohio. Actuellement ses lignes sont exploitées par CSX (Amtrak pour les voyageurs).

Au PM les 0-8-0 ont été numérotées de 1401 à 1410.

Le Père Jacques Marquette de la Tombe

Ce missionnaire jésuite français est né à Laon le 10 juin 1637. En 1666, il se rend au Québec et étudie les langues indiennes. En 1672, il est chargé par le gouverneur de la Nouvelle France d'explorer la vallée du Mississippi à la recherche d'un passage vers l'océan Pacifique. Toute la région centrale des



Trouvé sur Internet : une 0-8-0 switcher réelle mais non PM. Elle a été photographiée à Durand, Michigan pendant l'été 1953, c'est une "copie" construite en 1929 par Baldwin Locomotive Works

Etats-Unis a ainsi été parcourue pour la première fois par un européen.

En 1673, il rebroussa après avoir atteint les régions sous influence espagnole et avoir constaté que le Mississippi coulait vers le sud et non l'ouest. En 1674, il hiverna dans un endroit qui deviendra la ville de Chicago.

Il mourut le 18 mai 1675. De nombreuses cités américaines, rivières et lacs portent son nom et il y a de nombreux monuments à sa mémoire. En 1974, c'est la ville de Chicago qui lui en érige un.

La ville de Marquette, Michigan

C'est une ville portuaire de 20.000 habitants sur le lac Michigan.

Elle est surtout renommée pour son université : la "Northern Michigan University".

La USRA 0-8-0 au 1/87

C'est une production de la firme Walthers sous la marque "Proto 2000" et le label "Steam Collection".

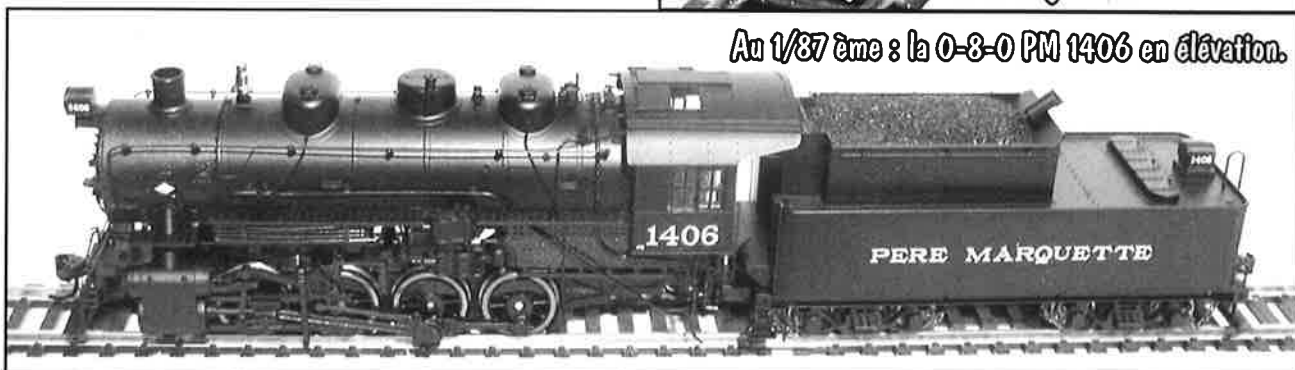
Elle est très finement détaillée et produit un large éventail de sons tant en DC qu'en DCC. Elle est numérotée PM 1406. Il ne lui manque que le panache de fumée.

Photographiée sur le réseau HO "US" en page suivante.

Michel Marin, avril 2008.



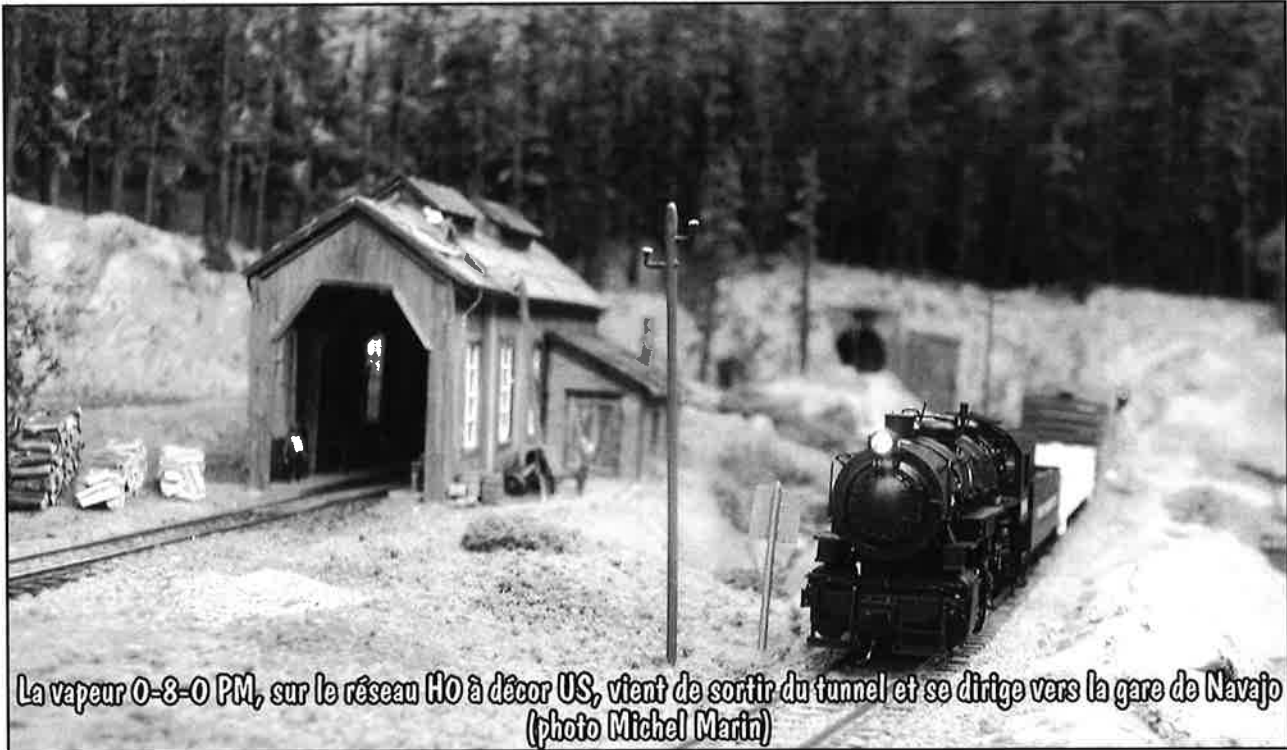
la 0-8-0 PM 1406 au 1/87 vue de l'avant pas de chasse buffle ni de bogie mais un attelage



Au 1/87 ème : la 0-8-0 PM 1406 en élévation.



Au 1/87 ème : vue de la cabine de la 0-8-0 PM. Elle est semi fermée et pourvue de petites vitres à l'arrière



La vapeur 0-8-0 PM, sur le réseau HO à décor US, vient de sortir du tunnel et se dirige vers la gare de Navajo (photo Michel Marin)



Au terminus du passage à niveau de Moha-Carrières, le convoi stationne avant le retour vers Statte.



La Corpet-Louvet n°1 du Chemin de Fer de la Baie de Somme.

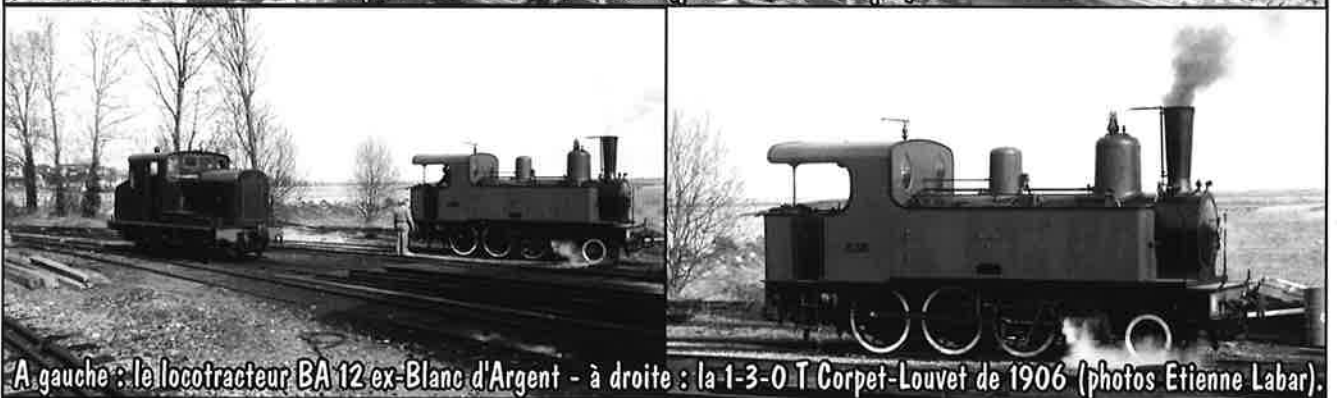
Photos Etienne Labar



Les voyageurs sont remontés dans le train en surplomb de la Mehaigne, la 64169 est prête au départ vers Statte.



A la sortie du tunnel côté Huy-Sud



Avril 2008

4.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs : grands rapides + internationaux, toutes nationalités, époque III.

6.....BERINGEN-MERSCH (L) : bourse de modélisme. Hall Irlich. 10>17h.

11.....Réunion RMM. Souper charcuteries organisé au local du club dans le même esprit que le souper annuel "fromages".

16 au 20.DORTMUND (D) : exposition de modélisme toutes disciplines. Westfallenhallen, Rheinlanddamm.

17.....Voyage organisé à Dortmund, inscriptions clôturées.

18.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection "Superbes images de réseaux présentés lors d'expositions d'autres clubs en 2007 et 2006 et voyages du RMM en 2007" par Claude CARPET.

25.....ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>

25.....Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

26.....SAINT-GHISLAIN (B) : bourse à l'Abri-Musée du PFT. 10h>17h.

27.....EREZEE (B) : TTA. "Les Moulins de l'Aisne et de la Lue", ballade commentée en tram. Départ du Pont d'Erezée à 11h, 14h, 16h. <http://www.tta.be>

Mai 2008

2.....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.

WE du 1 mai RMM : Réception des "Amis du Rail Dinannais" à l'occasion de l'anniversaire du jumelage Dinant (B)-Dinan (F).

4.....SCLESSIN (B) : bourse organisée par l'ALAF Rue de Berlooz, ancienne école du Château. 09>13h.

4.....ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>

9.....Réunion RMM.

11.....VILVORDE (B) : bourse organisée par "Hobby-Rail" asbl, "Den Wlenspeighel" zaal, Gevaertstraat 18. 09h>13h.

16.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

17 et 18.LINKEBEEK (B) : exposition de modélisme ferroviaire principalement consacrée aux vicinaux. Avec la participation de "Saroulemapoul.be". Ferme Holleken Hoeve. Samedi 10h>19h, dimanche 10h>18h.

17.....HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. www.modelspoorbeurs.nl

23.....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, traction vapeur, toutes nationalités, époque III.

30.....Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

31.....EREZEE (B) : Expo au TTA : "Du réel à la miniature", exposition de réseaux vicinaux et secondaires. Station et salle de la Damzelle à Amonines. Circulations renforcées au "Tramway Touristique de l'Aisne".

Juin 2008

1.....EREZEE (B) : Expo au TTA : "Du réel à la miniature", exposition de réseaux vicinaux et secondaires. circulations renforcées au "Tramway Touristique de l'Aisne".

1.....Namur (B) : 5ème bourse organisée par le Rail Miniature Mosan à l'Institut Technique Henri Maus, Place de l'Ecole des Cadets, n°4. de 10h à 16h.

1.....HOESELT (B) : bourse. Cultureel Centrum "Ter Kommen" 09h>13h.

6.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs, SNCF – CFL, époques IV et V.

13.....Réunion RMM.

20.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Présentation des produits GPP : (flocage, herbes haute et basse...) par Jean-Michel Vanderborghet et Claude Carpet.

21 et 22..ARLON (B) : expo ferroviaire organisée par le club TMS.

27.....Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Juillet 2008

4.....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.

11.....Réunion RMM.

18.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

21.....EREZEE (B) : Ballade gourmande, circulations au "Tramway Touristique de l'Aisne".

25.....Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Août 2008

1.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs, SNCB, époque IV et V.

8.....Réunion RMM : visite de nos amis du club de Bad Neuenahr. Programme en cours d'élaboration.

15.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

16.....HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. www.modelspoorbeurs.nl

22.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs et marchandises, toutes nationalités, époque I et II.

29.....Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

30 au 05-09 ANTWERPEN (B) : Congrès MOROP.

Septembre 2008

5.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains internationaux de voyageurs.

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 (2008) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* Claude Carpet
 Webmaster, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Relations Publiques Luc Parant

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" Didier Delfosse,

Bibliothèque Luc Parant,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique 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 : president@club-rmm.be

Vice-Président André Delsemme Rue de Hesbaye, 30 5310 NOVILLE-SUR-MEHAIGNE.
 Tél : 081.81.25.39 Courriel : vice-president@club-rmm.be

Secrétaire Jean-Pierre Lobet Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 SAINT-SERVAIS.
 Tél : 081.73.12.24 GSM : 0477-55.49.04 Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Claude Carpet Rue Saint Marcoux, 35 5651 LANEFFE
 Tél : 071-72.95.61 GSM : 0475-48.62.60 Courriel : tresorier@club-rmm.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 : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

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

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. webmaster@club-rmm.be

"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

Les réunions, la bibliothèque - Une nouveauté chez "Kit Nord" page 1
 Les amis nous informent page 24

Actualité ferroviaire

Circulations sur la Ligne du Bocq (PFT) - Circulations au Tramway Touristique de l'Aisne (TTA) page 6
 L'Ogre destructeur en pleine action à l'AC Salzinnes..... page 11
 Photos diverses..... pages 22 et 23

Rétrorail

Stockage et distribution des combustibles pour machines à vapeur pages 7 à 10
 1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB pages 16 à 19

Modélisme

Dix-huitième anniversaire de la présentation du réseau H0 mosan du RMM dans Loco Revue pages 3 à 6
 Les voitures "Trans Europ Express" de 1964 de la SNCF et de la SNCB reproduites par Märklin et Trix pages 12 à 15
 Une USRA 0-8-0 sur le RMM RR pages 20 à 22

Agenda des réunions du Rail Miniature Mosan sur Internet à l'adresse directe :

http://www.club-rmm.be/static.php?op=board/agenda_hebdo.php&nps=0

Tirage limité d'une édition spéciale de Ferro Flash Namur :
 une brochure de 50 pages dont 8 en couleurs

Il s'agit d'un exemplaire particulier (payant : 6,00 €) ne faisant pas partie de la distribution habituelle.

Disponible au club ou sur commande

Sommaire : Une journée sur le Rusty Marvellous Mountain Railroad - Les locomotives d'Ephraïm Shay - Au Far-West, c'était.. le Far-West ! - The "Railways Operating Battalions" : les GI's Railroaders - Les locomotives de la victoire : les S160 - Les locomotives les plus puissantes du monde - Souvenirs de la Libération.

ferro flash Namur n°149 (2008-2)

Ce deuxième numéro de l'année 2008 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Michel Archambeau, Claude Dehareng, Jean Dubuffet, Victor Herbiet, Etienne Labar, Michel Marin, Jean-Pierre Van Hoof et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

Ferro flash Namur :

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

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Avenue Eugène Mascaux, 203; 6001 Marcinelle. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1985, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture : Dépôt de Saint-Valéry-Canal, le 23 mars 2008. La locomotive 1-3-0 T construite par Carpet-Louvet en 1906. En service à l'ex-Régie Départementale des Transports de l'Aisne et immatriculée n°1 au Chemin de Fer de la Baie de Somme (photo Etienne Labar).

Page 2 de couverture : La 64.169 du PFT circule entre Statte et Marchin (photos Etienne Labar).