

FERRO FLASH

NAMUR

www.club-rmm.be

TRAIN WORLD

Page 04

BARBECUE

Page 28

SÉRIE: GARE À NOUS

Page 12



Société Royale

ASBL

Rmm



Bulletin trimestriel de modélisme
et d'informations ferroviaires

N°197 • 2016 - 2



Le mot de notre trésorier

Qu'est-ce que la comptabilité du RMM ?

C'est un peu comme un jeu de Monopoly, beaucoup de petites rentrées, et quelque grosses sorties. Point de salaires, ni d'amortissements, points de dettes bancaires, ni de provisions, alors pour être simple, il s'agit d'enregistrer toutes ces écritures en entrées et en sorties pour, in fine, voir si nos voyages, bourses et portes ouvertes laissent une marge pour améliorer nos locaux, nos réseaux, payer notre Ferro Flash et couvrir nos charges d'occupation des locaux.

C'est également un bon outil pour établir le fichier membre, le fichier des abonnés, le fichier des boursiers ou des participants extérieures à nos activités. Celles-ci figurent à 99% sur tous les extraits bancaires.

A la vue des comptes des années antérieures, je me suis dit qu'il y aurait peut-être lieu de rendre cette comptabilité plus transparente et plus riche en informations pratiques, par exemple en y incluant des adresses et des numéros de téléphone.

Un petit programme Excell, et le moins doué des membres du comité peut y retrouver par filtre ou par tri l'objet de ses recherches.

Qui dit, tri ou filtre demande néanmoins une grande rigueur dans le respect des orthographes. Par exemple « cotisation » ou « cotisations », ce n'est pas la même chose pour un ordinateur alors que pour le commun des mortels, ce l'est.

Au 31 mai, cela représente 300 lignes à imputer. Comment imputer, des achats de boissons, ce sont des frais de restauration, de représentation ou de consommation ?

Sûrement de consommation, mais sûrement aussi en un lieu et à un moment. Aussi, plutôt que de les imputer en consommation, j'ai préféré les rattacher à l'activité, par exemple « Train World », « Dortmund », « bar » etc ...

Idem pour les frais de déplacement, d'entrées à des manifestations, de frais postaux etc

Je crois qu'en 10 pages nous aurons une comptabilité correctement tenue, simple à la lecture et riche en enseignements.

C'est tout le bien que je souhaite à nos commissaires aux comptes, aux membres du Conseil d'Administration et à notre Rail Miniature Mosan ASBL, Société Royale.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials 'P.G.' followed by a long horizontal line extending to the right.

Pierre Goyens
Votre trésorier



Sommaire

04 | La vie du club

Sortie au musée "Train World" du
27 février 2016

07 | La vie du club

La locomotive type 10.018

09 | Documentation

Double traction « diesel - vapeur » à la
SNCB

10 | La vie du club

Visite du RMM à Dinan
du 5 au 8 mai 2016

12 | Série: Gare à nous

Série: Gare à nous - JAMBES - NORD

16 | R.M.M.

R.M.M. Miniature Buildings

18 | La vie du club

L'expo dortmund - jeudi 21 avril 2016

20 | La ligne des Hirondelles

La ligne des Hirondelles

24 | Faire vivre son réseau

Faire vivre son réseau - " Lariciu Cen-
trale"

26 | Agenda

Agenda: Juillet - Août - Septembre

27 | Mots-croisés

Mots-croisés ferroviaire n°1

27 | Astuces

Astuces - Vos astuces

28 | Barbecue

Informations barbecue -
circulation vapeur



La vie du club.

Sortie au musée "Train World" du
27 février 2016

Après nous avoir servi de guide en 2015 à l'occasion de la visite du RMM au « Musée du transport bruxellois » à Woluwe, André Peeters avait pensé renouveler une telle initiative en 2016 en programmant une visite du « Train World » le nouveau musée de la SNCB.

C'est ainsi que le samedi 27 février, un groupe de 27 membres du RMM prenait le train pour se rendre à la gare de Schaerbeek où nous attendait notre guide. Quoi de plus normal d'utiliser les trains de la SNCB pour aller visiter le nouveau musée de cette dernière.

Avant de commencer la visite du musée, notre guide nous emmena au « Train Hostel » situé à un jet de pierre de la gare, afin de permettre au groupe de se restaurer. Marie-France, l'épouse d'André, nous avait concocté des petits pains présentés sur des assiettes de couleur noire, accompagnées de serviettes jaunes : les couleurs du club s'exportent bien !

À 14h00 en avant pour le « Train World » pour une visite d'une durée de plus de 2 heures.

Le complexe comprend la gare historique de Schaerbeek et le musée se situant dans un nouveau bâtiment comprenant quatre halls. L'entrée s'effectue par l'ancienne gare de Schaerbeek datant de 1887 et qui donne accès à un deuxième bâtiment dont la construction a débuté en 1920. C'est dans la salle des pas perdus de ce dernier que l'on découvre une succession de magnifiques guichets en bois, à ne pas manquer : à moins qu'il n'y soit organisé un événement festif comme ce fut malheureusement le cas lors de notre visite. Dès lors, nous nous dirigeons vers le musée en empruntant un chemin où sont exposés divers matériels dont une chaudière d'une locomotive type 25 de 1884 et une grue d'origine anglaise de 1912 : prénommée « Juliette ».

Nous voilà arrivés devant ce musée tant attendu depuis des décennies. Dans un premier temps, l'on parlait de son emplacement à la gare de Tervuren, par après le site de « Tour et Taxis » et le voilà finalement implanté près de la gare de Schaerbeek.

On peut écrire qu'il s'agit d'un emplacement historique et judicieux. En effet, le 5 mai 1835 passait à Schaerbeek le premier train mis en circulation en Belgique, entre Bruxelles-Allée Verte et Mechelen. De nos jours, l'on peut y voir nos trains modernes se rendant vers ou venant des grandes villes du pays. L'on peut aussi penser que c'était peut-être la dernière chance pour notre pays de posséder un musée digne de ceux des pays qui nous entourent. Pourquoi la dernière chance ? N'oublions pas la complexité politique de notre pays et les restrictions budgétaires appliquées également à la SNCB.

La visite terminée et avant le retour à Namur, nous sommes retournés au « Train Hostel » où nous avons pris notre repas de midi. Après plus de deux heures en position debout, se désaltérer et





prendre un peu de repos s'avéraient nécessaires.

Après les visites des musées de la STIB à Woluwe et de la SNCB à Schaerbeek, tous nos remerciements à notre guide et son épouse, lui pour la précision de ses explications, elle pour ses préparations très appréciées.

Propos d'après visite

« Train World » musée des chemins de fer d'avant-garde ?

C'est la question que doivent se poser tous ceux qui, auparavant, ont visité des musées des chemins de fer tels que Mulhouse, Utrecht, York et d'autres.

Lors de son inauguration par le roi Philippe le 24 septembre 2015, Monsieur Piet Jonckers, directeur du musée, le présentait comme un « opéra chorégraphié ». Un hommage à l'expérience ferroviaire de notre pays et au travail de nos cheminots. Quand à Monsieur Schuiten, artiste et scénographe du Train World, il

déclarait que le but de ce musée était de faire vivre et partager l'aventure ferroviaire avec les visiteurs.

Dans la brochure éditée par le musée et qui reprend l'historique de ce qui est exposé, Monsieur Jo Cornu, Administrateur Délégué de la SNCB, considère que « Train World » est la vitrine des chemins de fer d'hier, d'aujourd'hui et de demain et que c'est un cadeau que la SNCB est fière de nous offrir.

« Train World » lieu propice à la réalisation de beaux clichés ?

Le travail de nos membres n'a pas été facilité, les changements de

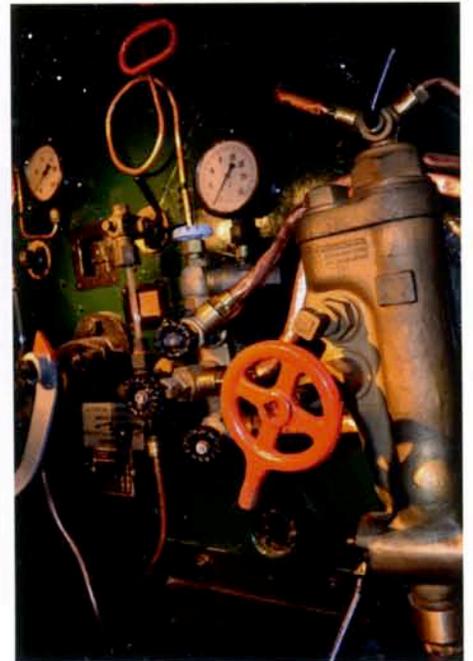
couleurs, l'intensité lumineuse et l'emplacement assez restreint pour les objets et le matériel exposés ne permettent pas la réalisation de beaux clichés, il semble que ce musée est plus à visiter que d'en photographier son contenu.

Texte écrit par:
Michel Herbiet.
Photo de :
Studio - Durieux
Thomas Pecheux

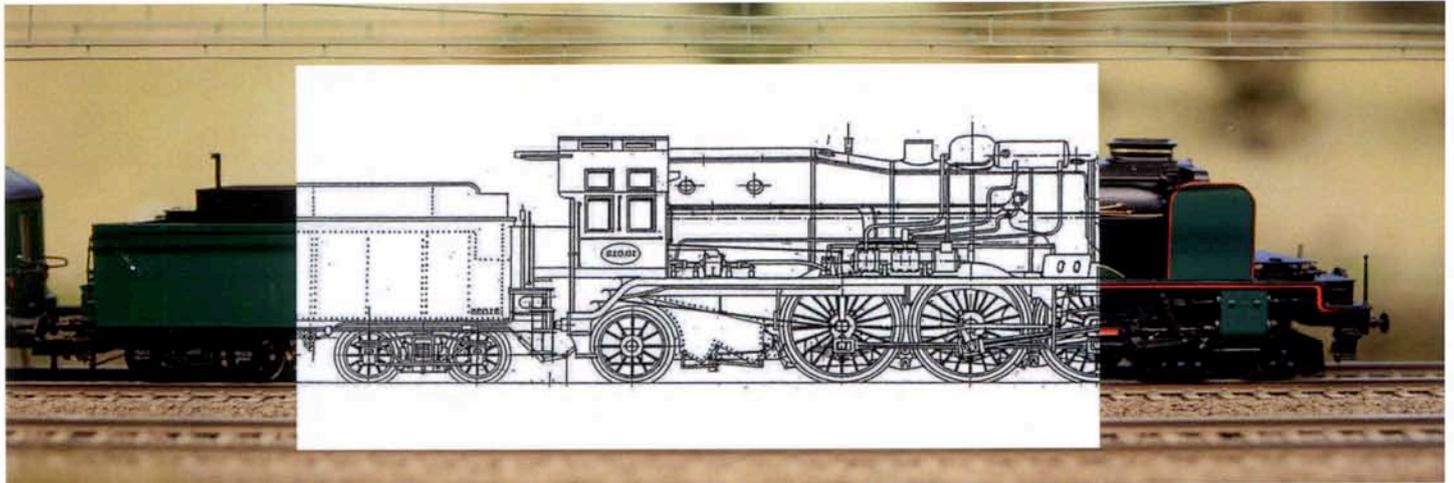




☑ Attention: modèle réduit d'une voiture Pullman de la Cie de wagon-lit et des grands express européens (type fleche d'or à 8 compartiments)



A la fin de la visite et avant de rejoindre la sortie, une vue plongeante nous est offerte sur les cinq locomotives à vapeur se trouvant dans le hall 1. Mais le placement en surplomb, entre les locomotives types 18 et 10, de la locomotive « l'éléphant » et de sa rame de trois voitures, nous offre uniquement la vue sur le devant de la locomotive et l'arrière du tender.



Vue sur l'arrière du tender

vue sur le devant
de la locomotive

La locomotive type 10.018



exposée dans le premier hall du musée « Train World »

Photo SNCB de la 10.018 prise à l'atelier des wagons de Kinkempois ou la locomotive a été bichonnée avant son entrée au musée « Train World » de Schaerbeek. Le travail effectué par le personnel de l'atelier est dans son ensemble remarquable, mais l'emplacement qui lui est réservée au musée ne permet pas de s'en rendre compte. Vraiment dommage pour la représentante de ce type de locomotives dénommées « les reines de la ligne 162 ».



telle que nous aimerions
la contempler.

Et si l'on racontait la visite du club à Train World façon « Bruxelles »

Din l'aparoche d'André

Mo alleï dit, t'as vu le *Ketje* et sa *Fieke* ce samedi, ils ont encore mis les petits plats dans les grands *hein dit une fois*.

A la sortie du train le *Peï* André nous attendait *opagemak* sous l'aubette de la gare de Schaarbeek. Après avoir fait une *bais'* à notre bande de *fiekes* et de *fieus*, venus de provinces, il nous présente le programme de la journée, au passage, la gare *d'aven taaid* de Schaarbeek avant de nous emmener à la *kavitje* du train Hostel.

Ouïe ouïe dit !! Là, la *fieke* avait fait *blinker* les *schells* du RMM. Pas moins de 4 *broodjes plattekeis* de crevettes grises de la mère du nord et de roquette nous attendaient, d'abord il fallait passer prendre sa *Deuvel Flotjesbier* ou son autre pétillant à la *cafetaria*.

A peine eu le temps de *strouffler* breuvage et *broodjes plattekeis* que le *babbeleir* André donnait de la voix. «*Astableeft*, ménant c'est l'heure du départ pour Train World.

Amaï dit, à l'intérieure *godverdoeme* le bon *aven taaid Alleï*, eh ben ça c'est *schuun*, tiens ! *néwo* ? Allala il est quand même *Slum* dans ces *slachs* André, et attention !! Il te raconte pas de *carabistouilles* *hein dit !!* Ce n'est quand même pas un *klet* cet André *hein dit !!* Et ce qui est écrit sur ces *klein fiches*, s'est pas du *vogelpik* ni des *snottebelles*. Ok il a fallu parfois *stoemper* pour voir les vieilles *Fieke* à vapeur.

Voilà une *tof* journée bien trop courte.

Alleï Peï, j'attends avec impatience une autre *occoje* pour t'écouter *babbeleï* *hein dit*.

Le *Zinneke* de province des expressions Bruxelloises.

(Tous les mots en italiques sont tirés d'expressions bruxelloises)

Article écrit par: 
Charles Blehin

Photo de :
Studio - Durieux
Thomas Pecheux



Documentation

Double traction « diesel – vapeur » à la SNCB



Locomotives diesel type 202 (202.018)
et vapeur type 26

Le 2 mai 1955, un train, composé de wagons « couverts à toit plat ou arrondi », passe à Lacuisine : point d'arrêt situé sur la ligne 165 (Libramont – Athus).

Photo B. Dedoncker parue dans le calendrier « Blanchart » de juin 1992.



Documentation :
Michel Herbiet

Locomotives diesel type 212
(212.135) et vapeur type 29

Le 22 juillet 1964, un train, composé de wagons « tombereaux », quitte la gare de Mons en direction de Quévy (dernière gare belge avant la frontière avec la France et située sur l'axe Bruxelles – Paris).



Photo J.J. Buckles parue dans le calendrier du PFT de mars 2016.



Nous avons été accueillis par le Président du Musée, du Rail de Dinan, Jacquy Hamoniaux. Le verre de bienvenue, du cidre breton bien sûr, eu lieu sur le quai de la gare de Dinan. Après les discours et échanges de cadeaux nous avons admiré le musée du rail. La journée s'est terminée par un souper convivial chez Michel, dit « Bonnet Rouge » et son épouse. Nous y avons admiré son impressionnante collection brassicole : verres, bouteilles, objets publicitaires ... L'accueil y fut chaleureux, arrosé et nous y avons apprécié les « Hot Dog Bretons ».

Le vendredi matin nous avons visité avec nos amis bretons la belle ville médiévale de Dinan. L'après-midi fut consacré au réseau miniature de Ducé, et à la visite guidée du château des Montgomery. Le dernier Montgomery à habiter le château fut Gabriel, régicide involontaire d'Henri II le 30 juin 1559 lors d'un tournoi. Ce fut



La vie du club.

Visite du RMM à Dinan du 5 au 8 mai 2016

- StCalais nous avons fait un voyage de 17 Kms dans le Picasso X93953 rénové de la Transvap qui a fêté ses 40 ans d'existence en juin 2015. Au dépôt de Beillé la visite guidée nous a permis d'admirer leurs machines, des autorails Billards, des voitures



le dernier tournoi organisé en France. De la branche anglaise est issu le Maréchal Montgomery qui participa la guerre 40/45 en Afrique du Nord et à la libération de l'Europe.

Le samedi, un autocar nous a conduits en Sarthe. Sur l'ancienne ligne Maners



et des wagons préservés. Après un délicieux repas offert par l'association du Musée du Rail de Dinan, la Compagnie du Chemin de Fer de Saumur-en-Vallon nous a fait revivre le temps du chemin de fer Decauville à voie de 60cm dans son site de verdure.

Les locaux du Jumelage Dinant/Dinan ont été le cadre du petit déjeuner du dimanche matin. Beaucoup de souvenirs des jumelages successifs y sont présentés et constituent un petit musée des deux villes. Le jumelage a fêté ses 50 ans l'an dernier et cela a permis à certains d'évoquer, avec émotion, de nombreux souvenirs. A côté des anciens, remarquons cette année la présence de nouveaux visiteurs du Rail Miniature Mosan qui perpétueront, nous l'espérons, ces belles initiatives d'amitié.

Un super accueil, une superbe ambiance, une superbe région : vive la Bretagne et vive les Bretons.



Texte de : Philippe Bruniaux



Série: Gare à nous

JAMBES - NORD

Située sur la ligne 154, Namur-Dinant-Givet, à 2,6 km de Namur. En 1861 la compagnie du nord Belge décida la construction d'une gare à Jambes. Elle fut construite dans la prairie de Mr Brabant-Beauvallet et inaugurée le 10 octobre 1862. La gare se composait d'un bâtiment central à un étage flanqué de deux ailes basses. Côté des voies une large toiture flanquée de deux parois latérales, soutenue par quatre colonnes en fonte, abritait les voyageurs. Elle porta successivement les noms suivants :

- 10.10.1862 : Jambes
- 20.06.1889 : Jambes (Nord), suite à la construction de la gare de Jambes-Etat le long de la ligne du Luxembourg ;
- 10.01.1916 : Jambes-Nord;
- 22.06.1991 : Jambes, Jambes-Etat devenant Jambes-Est.

L'ancienne gare sera détruite en 1987.

Après l'ouverture de la gare de nombreuses entreprises s'installèrent aux environs. Citons quelques raccordements : la SA des Ateliers de construction Jambes Namur (puis Euro Jambes), la Confiturerie Maternelle, la SA La Porcelaine, la Belgian Shell Compagny. Le trafic marchandise sera supprimé en 1992. Un poste de bloc, installé dans une petite cabine placée contre le passage à niveau, sera construit dans l'entre-

deux guerres. Il sera détruit dans les années 1990.

Un nouveau bâtiment voyageurs et un nouveau parking à Jambes-Nord

- Article paru dans la revue Trans-Fer du GTF n°64 d'août 1989 - et reproduit avec leur autorisation.

Le nouveau bâtiment inauguré aujourd'hui (9 juin 1989) à Jambes-Nord remplace un ancien bâtiment à voyageurs, un hangar

à marchandises ainsi qu'un petit pavillon qui avaient été construit par la Cie des Chemins de Fer du Nord, lors de l'ouverture de la ligne de Namur à Dinant en 1862. L'appellation de la gare s'explique ainsi par la référence à la compagnie ferroviaire qui avait en son temps fait construire le premier bâtiment. Furent alors construits suivant le même plan type les bâtiments de gare de Jambes-Nord, Dave, Godinne, Lustin et Yvoir. Seul subsiste de cette période le bâtiment de Godinne. (Représenté sur le réseau HO)

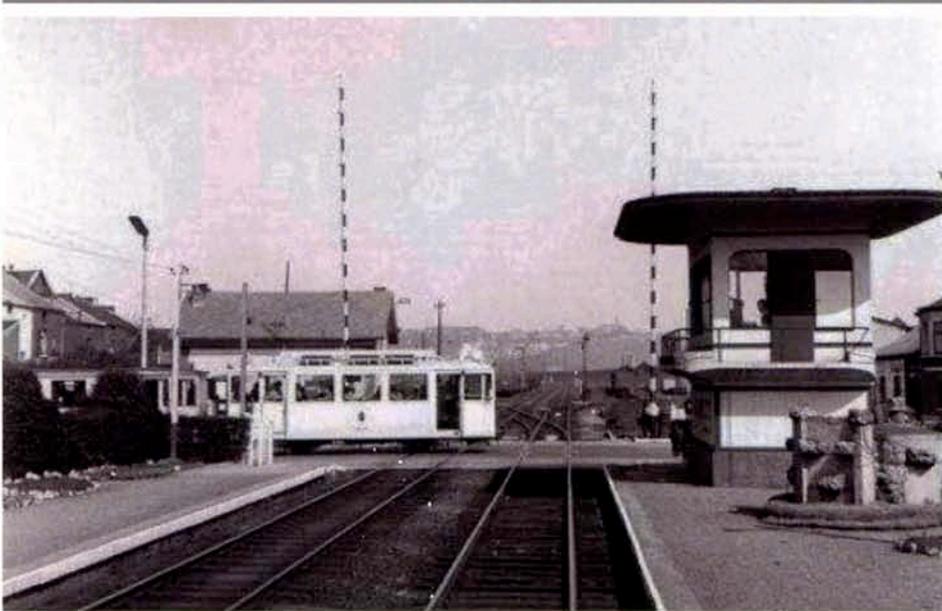
Quant à la ligne elle-même, il fut mis fin à la concession de la Compagnie du Nord Belge en mai 1940, la SNCB assurant l'exploitation à partir de ce moment.

Dans le cadre de l'électrification de la ligne Namur-Dinant, décidée en 1980, il s'est avéré nécessaire de disposer à Jambes-Nord de locaux importants pour les équipements électriques prévus. Or comme les anciens bâtiments



Jean-Pierre LOBET
 Nos sources : LE CHEMIN DE FER
 DU BOCQ, PFT, 2003. LA CROIX de
 HESBAYE, Alain BAUWIN et Didier
 FUNKEN, 2002





étaient inappropriés à cette fin et, en outre, ne cadraient plus avec les services à offrir à la clientèle compte tenu du développement attendu de l'agglomération de Jambes, il fut décidé de les remplacer par un nouveau bâtiment répondant aux standards modernes en ce qui concerne l'accueil à la clientèle.

Parallèlement la SNCB a procédé à un important remaniement des voies en gare, compte tenu des besoins actuels. Ces travaux ont permis de disposer à cet endroit :

- d'un parking gratuit de 72 places pour la clientèle ;
- d'une cour aux marchandises qui assure la desserte de l'entité de Namur ;
- d'un raccordement commun pour les établissements MATERNE et EUROJAMBES (anciennement ATELIERS DE CONSTRUCTION DE JAMBES).

Des fonctions diverses

Le nouveau bâtiment de Jambes répond à sa triple fonction : accueil des voyageurs, service à la clientèle, usage technique.

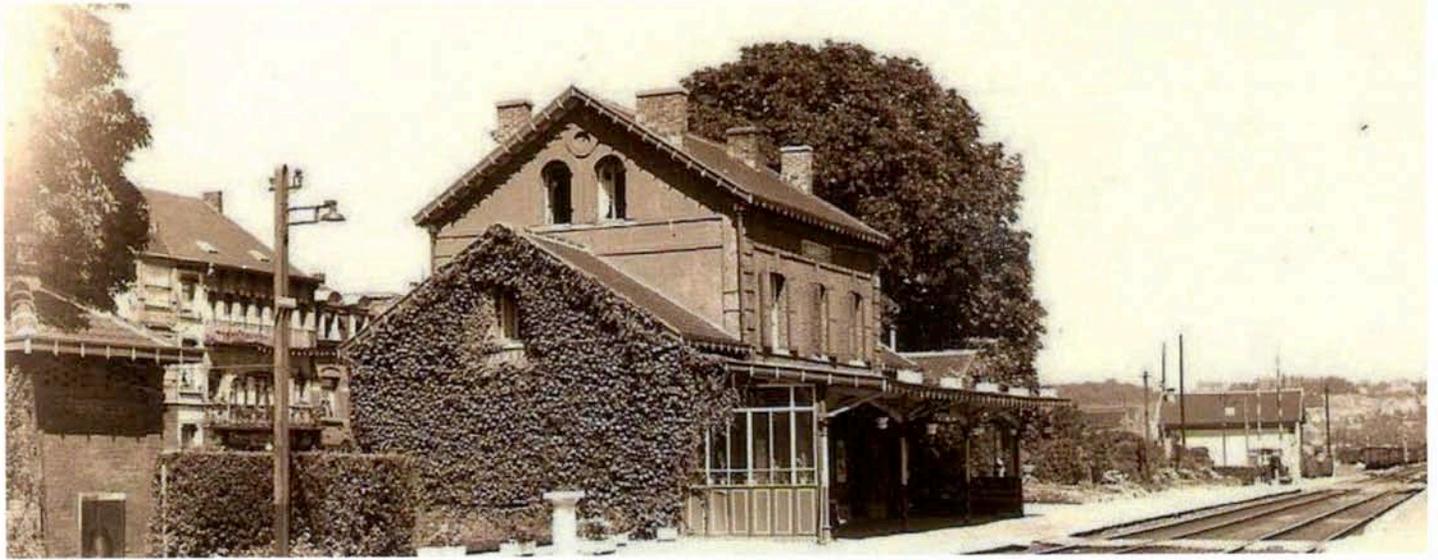
Le premier local consiste en une salle d'attente très claire, du fait de l'importance des surfaces vitrées. Cette salle est équipée de sièges individuels. Le local suivant est utilisé par le personnel qui assure la vente des titres de transport et qui surveille les mouvements des trains en gare. La zone technique est destinée à abriter la cabine de signalisation de la gare lorsque celle-ci sera transférée dans le bâtiment en 1990, l'actuel poste de signalisation étant alors démolit. L'implantation générale du

bâtiment a également tenu compte de la possibilité d'établir un couloir sous voies, dans la perspective d'une éventuelle suppression du passage à niveau. Les travaux de construction qui ont été adjugés pour un montant de 13 millions (de francs) à l'entreprise DHERTE ont débuté le 26 octobre 1987 pour se terminer le 2 mai 1989.

L'accueil de la clientèle.

La gare de Jambes-Nord a été aménagée en tenant compte des principes retenus par la SNCB en vue d'assurer un meilleur accueil à la clientèle. Sur base d'expériences menées à Verviers et à Ostende, gares pilotes en ce domaine, l'accent a été mis sur le développement de la signalisation des installations.





l'amélioration de l'information et l'équipement des quais.

Un code de couleurs - toujours plus agréables en soi - est utilisé pour bien distinguer différentes fonctions :

- le bleu est la couleur support de l'information, que ce soit pour guider le voyageur au moyen de pictogrammes uniformisés au niveau international ou pour le renseigner sur les formes et horaires de voyages ;
- le rouge est utilisé pour guider le cheminement pour agrémenter le mobilier et pour marquer les espaces publicitaires ;
- le jaune est la couleur utilisée pour les fonctions de propreté : poubelles en gare et sur les quais, etc.

Une enseigne moderne a été installée en voirie. Avec le sigle B et le nom de la gare, elle permet aux voyageurs de se repérer très facilement. Cette enseigne avec le sigle B se retrouve aussi sur la façade du bâtiment de la gare.

L'équipement des quais a lui aussi été modernisé dans cette optique :

- nouvelle plaque indicatrice, orientée plus en biais, à titre d'essai, de façons à accroître leur lisibilité ;

- remise en peinture des abris voyageurs;
- amélioration de la décoration;
- placement de poubelles incitant au respect de l'environnement.

Un nouveau parking gratuit

En liaison avec le nouveau bâtiment et les nouveaux services ferroviaires qui sont offerts depuis le 28 mai 1989, il a été décidé de construire un parking à proximité immédiate de la gare.

Comptetenudessurfacesrendues disponibles par le remaniement du plan des voies accessoires, le parking a été implanté le long du quai 1 - directement accessible - entre le bâtiment à voyageur et la cour à marchandises.

Accessible par la place située devant la gare il offre - gratuitement - 72 places dont 3 pour handicapés.

Le parking a été doté d'un revêtement hydrocarboné pour les accès et les voies de circulation tandis que les emplacements de parking mêmes sont réalisés au moyen de pavés à emboîtement. Les arbres et plantations existantes ont été conservés, d'autres plantations ayant aussi été prévues. Le parking est éclairé.



Les travaux y afférents, d'un montant de 4 250 000 francs ont été confiés à l'entreprise GEROUVILLE ; Ils ont débuté le 28 février 1989 et se sont terminés à la fin du mois de mai.

**Jambes-Nord - Namur - Bruxelles
un service ferroviaire amélioré et
des meilleurs accès à la ville**

Profitant de l'avancement des travaux d'électrification de la ligne 154 Namur-Dinant, dont l'achèvement est prévu pour le mois de mai 1990, la SNCB a, dès ce 28 mai 1989, mis plusieurs trains électriques en service au départ de Jambes-Nord vers Namur et au-delà vers Bruxelles.

Ce nouveau service ainsi que la promotion spéciale qui l'accompagne sont détaillés en annexe.

Grâce à ces nouvelles liaisons et à l'offre de parking gratuit qui sont présentées à Jambes, les voyageurs en provenance du sud et l'est de l'agglomération de Namur ont dorénavant tout intérêt à utiliser davantage le train et à commencer leur voyage ferroviaire dès Jambes-Nord.

De la sorte, la SNCB apporte un élément de solution aux problèmes de circulation qui se posent tant pour l'accès à la ville de Namur, particulièrement difficile aux heures de pointe, que pour les déplacements à plus longue distance, notamment vers Bruxelles, du fait des nouvelles relations directes offertes.

28 mai 1989

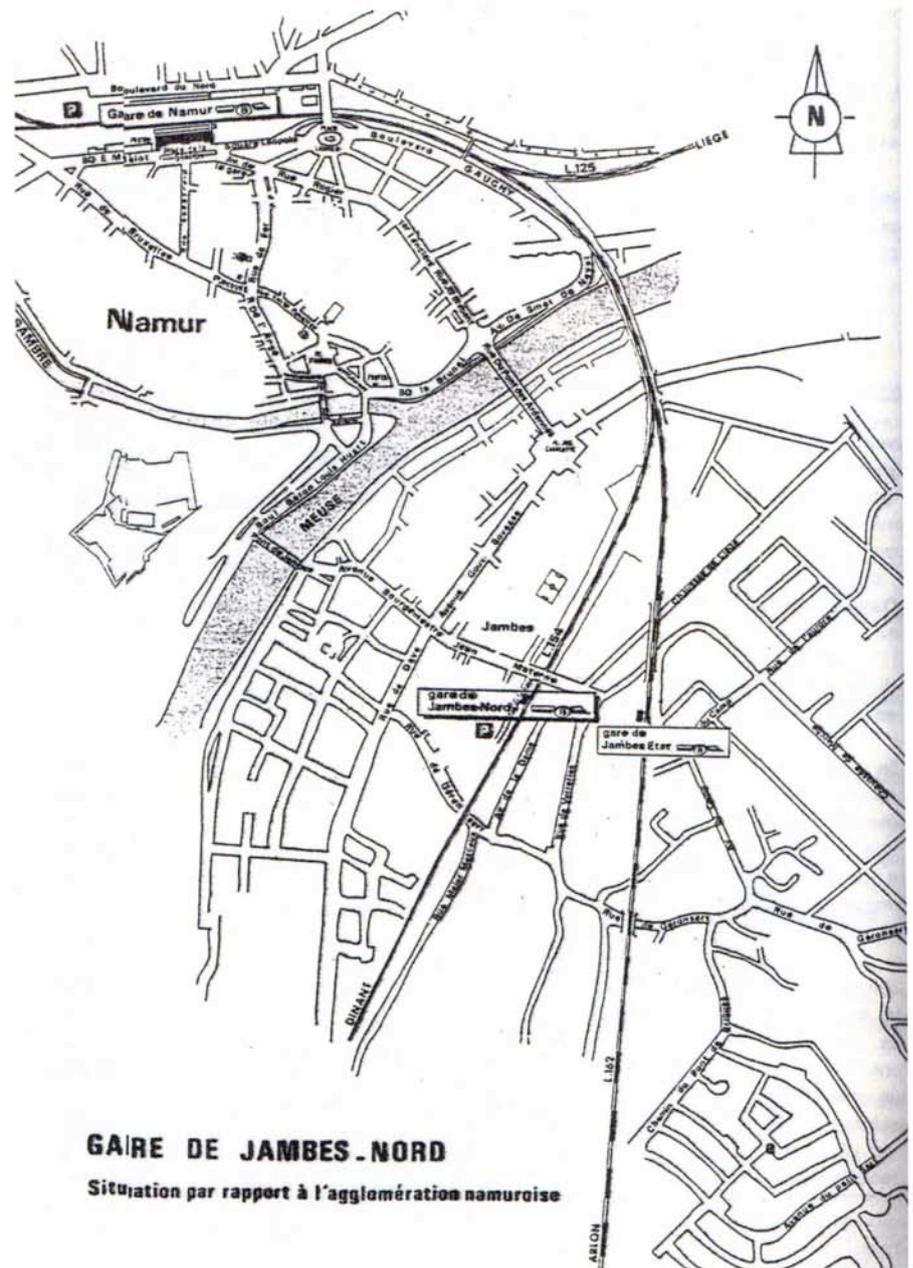
La SNCB améliore les relations ferroviaires entre Jambes-nord et Namur / Bruxelles et contribue ainsi à la solution des problèmes de circulation à l'approche de Namur.

Profitant de l'état d'avancement des travaux d'électrification de la ligne 154 Namur-Dinant la SNCB améliore ses services au départ de la nouvelle gare de Jambes-nord et du parking gratuit de 72 places qui lui est attendant. A partir de ce 28 mai, en semaine, et pendant les heures de pointe, 3 nouveaux trains relieront directement le matin, Jambes-Nord à Bruxelles, sans changement à Namur. Le soir, ce seront 6 nouveaux trains qui continueront directement jusque Jambes-Nord, en venant de Bruxelles. Ces trains s'ajoutent aux circulations habituelles de la ligne Namur-Dinant.

Ces trains offrent donc des relations très performantes avec Bruxelles puisque, par exemple, 49 minutes suffisent dorénavant pour accomplir le parcours Jambes-Nord - Bruxelles-Schuman, gare de correspondance avec la ligne 1 du métro, qui irrigue la capitale d'est en ouest.

Bibliographie : « La ligne Namur-Dinant-Givet » , Jean-Luc Vanderhaegen, Edt PFT 2013, 700 Mons, Belgique.

☑ Texte : Philippe Bruniaux
Photos : collection Vincent Disy, livre du PFT.





R.M.M. Miniature Buildings



Chapitre 3. La conception.

Pour reproduire une maison belge (ou un quelconque bâtiment), promenez-vous dans les villages et le long des voies ferrées de notre région. (ou de la vôtre...).

Votre choix se portera, avant tout, sur ce qui vous plaît et vous convient.

Par exemple, nos « Nistes » se sont concentrés sur le site de Vonèche et son environnement, qu'ils ont scrupuleusement respecté. Ils ont fixé leur choix sur une époque donnée, car le site est, bien entendu, en constante évolution.

Pour le réseau HO, les concepteurs se sont trouvés face à deux axes maîtres : pour la ligne 162, les sites des contreforts des Ardennes, et pour la ligne 154 ceux de la vallée de la Meuse.

Rien ne vous empêche, selon votre propre conception et conviction ferroviaire, de vous fixer sur un choix différent, parfois quelque peu fantaisiste et non tout à fait réel. D'ailleurs votre réseau représente peut-être une autre région de notre beau pays ou carrément une autre région d'Europe (bravo pour votre choix quel qu'il soit).

Andé-Marie Ducarme s'est longuement promené entre Namur et Dinant et... bien ailleurs se forgeant une fameuse documentation. C'est la seule façon de devenir « un spécialiste ». Cela prend du temps, beaucoup de temps... et être célibataire ça peut aider.

Il n'y a qu'ainsi que l'on se documente convenablement et en prenant moult photos ! Moi-même j'ai du faire de même. (Wepion, Bois de Villers, Malonne, Lustin, Godinne, Yvoir, Maillen entre autres).

Le hameau, avec la route montante au fond du réseau HO, reprend des maisons de Wepion, Malonne et Bois de Villers. Deux modèles ont été créés, l'un pour respecter le relief, l'autre en suivant une publicité d'entrepreneur du bâtiment.

Chapitre 4. Préalablement.

Avant de vous lancer dans la construction, il faut d'abord savoir observer !

Choisissez votre modèle, observez-le longuement. La « mémoire visuelle » revêt une importance capitale pour la suite. Une abondante documentation photographique sera d'une très grande utilité. Avant de « mitrailler » le bâtiment, demandez l'accord du propriétaire pour éviter tout incident. Si le propriétaire dispose encore des plans de construction, sollicitez un prêt de ces documents ou, mieux, recopiez-les.

Retenez un grand principe : si vous travaillez à l'échelle HO,



40mm représentent la hauteur moyenne d'un niveau (rez-de-chaussée ou étage) d'un bâtiment moderne. Pour une construction plus ancienne, cette mesure sera plus faible, car les plafonds sont nettement plus bas.

Ne perdez jamais de vue l'échelle de réduction à laquelle vous travaillez ! et s'il le faut, employez votre calculette pour diviser correctement toutes vos mesures par 87 en HO, 160 en N, etc...

À défaut de plans ; tâchez de relever les dimensions :

- Profondeur et longueur au sol,
- Hauteur sous seuils de fenêtres,
- Hauteur et largeur des baies,
- Hauteur sous corniche.

Pour celle-ci liez ensemble deux perches et ajustez. Vous mesurerez la longueur au sol. Évitez les



acrobaties en toiture... Ces préalables sont terminés. Le stade suivant est le dessin.

Chapitre 5. Le dessin.

Les dimensions seront reportées sur papier millimétré, à l'échelle et à main levée. À moins que vous ayez un super programme de dessin sur votre PC.

Photocopiez votre projet. On n'est pas à l'abri d'une perte de document ou d'une catastrophe dans le style « gros pâté ».

Construisez un volume en carton sur lequel vous collez une copie de votre projet.

Déposez cet ensemble d'étude sur votre réseau, à l'emplacement voulu. Votre œil vous dira si des modifications sont nécessaires. Au stade suivant, vous établirez un plan définitif et correct aux dimensions finalement fixées.

Si la façade arrière du bâtiment n'est pas visible par le spectateur du réseau, vous l'exécuterez (la façade, pas le spectateur) complètement aveugle. C'est le cas du couvent et de l'église

du réseau HO du club (splendide réalisation de notre ami Philippe Moniotte).

Si cette façade n'est que partiellement et peu visible, vous vous limiterez à une décoration schématique. C'est le cas du corps de logis de la ferme de Maillen. Encore un exemple reproduit sur le réseau HO.



Article écrit par:
Jules Falque





« Nous partîmes 500, mais par un prompt renfort – Nous nous vîmes trois mille en arrivant au port ». Toute proportion gardée c'est un petit peu ce que nous avons vécu lors de l'ensemble de nos voyages vers l'exposition de Dortmund.

La vie du club.

L'expo dortmund
jeudi 21 avril 2016

Cette Dortmund intermodellbau est probablement la plus grande et vaste de ce type au monde, si on excepte la foire de Nuremberg en février qui elle, est destinée aux professionnels. Tous les types de modélisme y sont représentés, avec une place très importante réservée au train miniature. L'intérêt de cette foire est de plusieurs ordres : tout d'abord on embrasse sur un seul site la presque totalité du monde

modélistique, y compris l'outillage y afférant, les fabricants, les produits de décorations, les clubs, la presse et les idées et techniques de réalisation, dont pas mal de réseaux. Les achats y sont intéressants tant par le choix et la diversité que par les prix très bas.

Lors de la première participation du RMM à ce voyage nous étions 3 membres à accompagner l'organisation qui incombait à ce moment au club d'aéromodélisme de Namur. Merci à mon ami Gérard Jochum qui nous a permis de découvrir cette manifestation. C'est seulement lors de l'abandon de l'organisation par ce club que nous avons repris à notre compte cette merveilleuse expédition. Cette année nous avons donc battu tous les records de participation avec un car de 72 places quasi rempli (71 participants), une ambiance et une satisfaction probablement proche des 99%.





Satisfaction donc importante pour les participants de cette année, chauffeur très sympathique et également passionné de modélisme, croissants et pains au chocolat au petit déjeuner. Tout cela en profitant de l'organisation qui permet un voyage super convivial et sans trop de fatigue, moins en tout les cas qu'un voyage en voiture particulière, surtout pour le conducteur. Ceci pour un prix modique qui permet, grâce au ticket d'entrée distribué dans le car, de pénétrer sans file aux caisses, dans l'enceinte de l'expo.

Rendez-vous à tous les intéressés le jeudi 6 avril 2017 pour la prochaine édition.

 Texte : Jean Claude Botspoel



Gare de Saint-Claude : le TER 76679 du Conseil Régional de Franche-Comté (18 mars 2012, photo Claude Carpet)



Une rame stationne sur une voie de débord de gare de Saint-Claude

La ligne des Hirondelles®



Saint-Claude existe dans le Jura français, département du Doubs : c'est même la «Capitale de la Pipe»! Située dans le Parc Naturel Régional du Haut-Jura, au confluent de la Bienne et du Tacon, dans un bel environnement montagneux, la ville de Saint-Claude (altitude 400 m) est célèbre pour son artisanat, notamment la fabrication de pipes en racine de bruyère.

Le Musée de la Pipe et du Diamant expose des collections de pipes, de diamants et de pierres précieuses. Vestige d'une ancienne abbaye, la cathédrale Saint-Pierre est une église fortifiée, d'intérieur de style gothique dont le chœur est pourvu de stalles en bois sculpté du XV^{me} siècle.

Nous y avons découvert une gare française caractéristique, avec un superbe bureau des voyageurs modernisé, annexe-traction et hall aux marchandises. Certaines parties, comme l'annexe-traction, inutile, vont cependant disparaître. Cela annonce probablement d'autres

simplifications des voies, puisque le trafic «fret» a disparu.

Avec la régionalisation du rail, la gare est devenue «d'arrêt général» et les rames automotrices aux couleurs de la Franche-Comté (photo en bas de page) y cèdent la place à celles de la Région Rhône-Alpes. Les TER, bus et trains, y viennent donc de Champagne, Bourg-en-Bresse ou Andelot. Vu les distances, les conducteurs passent la nuit sur place «en découché».



L'une des rames «Rhône-Alpes» stationnait au loin sur les débords. Cela annonce probablement d'autres simplifications des voies, puisque le trafic «fret» a disparu.

La «Ligne des Hirondelles»[®]

Une vue panoramique imprenable sur le Jura



La Ligne des Hirondelles traverse le Jura de part en part du nord au sud, reliant Dole à Saint-Claude.

Plus de 120 km de voyage entre ciel et terre, entre plaine et montagne : 2h30 de cheminement à travers la forêt de Chaux (2^{me} plus grande forêt de feuillus de France), les réputés vignobles d'Arbois, les vastes plateaux du Grandvaux, la Vallée de la Bienne...

Excursion sur la Ligne des Hirondelles[®] au départ de Saint-Claude ou de Morez : aller-retour en train, commenté, à destination de Dole ou Arc-et-Senans. Vous découvrirez la variété des paysages jurassiens, ainsi que ses viaducs et tunnels, ouvrages d'art symboles de prouesse technique et véritable témoignage d'une aventure humaine du début du siècle dernier !

Vous visitez ensuite la vieille ville en compagnie d'un guide, suivie d'un temps libre puis vous terminez votre journée par un pot de l'amitié. La «Ligne Des Hirondelles»[®] dessert les gares intermédiaires jurassiennes de Champagnole⁽¹⁾, La Chaux-des-Crotenay, Saint-Laurent-en-Grandvaux et Morez dans le Doubs.

La farouche volonté des industriels haut-jurassiens de ne pas rester isolés dans la montagne donne son acte de naissance dans les années 1860. Pour convaincre le Gouvernement, une poignée d'hommes se mettent à construire eux-mêmes cette voie et contribuent à son financement. Le tracé originel reliant Andelot à La Cluse en passant par Morez est finalement inauguré le 10 août 1912.

Le nom poétique de cette section de ligne est inspiré de la grâce et de la beauté de ses viaducs. En effet, le relief tourmenté du Haut-Jura a imposé la construction de nombreux ouvrages d'art : 36 tunnels et 18 viaducs. De ce fait, la réalisation de la ligne a pris plusieurs décennies, entre 1862 et 1912, et a coûté près d'un million de francs-or par kilomètre.

Bureau voyageurs de la gare de Saint-Laurent, vue côté quais.



Détail du quai principal de la gare de Saint-Laurent.



- ▣ (1) Champagnole (Jura).
Siège de l'usine JOUEF fondée en 1944 par Georges Huard, achetée par HORNBY en 2004.

Les excursions accompagnées et commentées sur la ligne des hirondelles permettent.

- De découvrir autrement les merveilleux paysages jurassiens.
- De croiser au passage, les nombreux sites remarquables sur cette ligne,
- De mesurer l'ampleur, la qualité et l'audace des réalisations qui la caractérisent.
- De mieux connaître toutes les données techniques et historiques de la ligne.

Longue de 123 km, son parcours se caractérise par les éléments suivants

- Son point culminant se situe à 948 m, au niveau de l'ancienne halte de «La Savine», peu avant le tunnel du même nom. Établi sous le col de La Savine, il est long de 2.080 mètres, pour un dénivelé de 46 mètres;
- Le tunnel des Frasses, long de 1.044 m, est en forme de fer à cheval presque fermé, dont la sortie se trouve pratiquement en dessous de l'entrée.

Aujourd'hui la vocation économique de cette voie a fait place à l'intérêt touristique et des itinéraires originaux permettent de découvrir coutumes, savoir-faire et histoire locale, sans oublier bien entendu les paysages remarquables omniprésents tout au long du parcours.

- ▣ Saline Royale d'Arc-et-Senans



Ainsi on visitera le musée de la Lunette à Morez (un incontournable), on dégustera des spécialités jurassiennes sur la route des vins d'Arbois ou on s'offrira un voyage dans le temps avec le musée archéologique de Champagnole. A Saint-Claude, ce sera la découverte de la capitale mondiale de la pipe, à Morbier une rencontre gustative avec l'authentique fromage montagnard à la raie cendrée.

Aux limites septentrionales de la région, avant-dernière étape avant Dole qui est l'aboutissement de la ligne, les Salines Royales d'Arc-et-Senans destinées à l'exploitation des sources d'eau salée de Salins-Bains figurent au patrimoine mondial de l'Unesco.

Côté chlorophylle, le Parc naturel régional du Haut-Jura édite chaque été un Guide d'escapades ferroviaires sur la ligne des Hirondelles indiquant dans chaque gare les possibilités de visite et de randonnée. Disponible gratuitement et sur demande dans les gares et offices de tourisme (adresses en fin d'article, bas de la page suivante).

D'avril à octobre, pour des groupes constitués uniquement, n'hésitez pas à contacter l'Office du Tourisme (adresse ci-dessous) afin de voir ensemble les possibilités de réaliser cette excursion. Départs de Saint-Claude en direction de Dole ou Arc-et-Senans : aller-retour en train avec des commentaires, repas au restaurant, visites dans la ville d'arrivée (Maison Pasteur et visite guidée de la ville pour Dole ou Salines Royales à Arc-et-Senans) avant de ré-emprunter le train de retour dans un sens ou dans l'autre. Les travaux de chaque été (remplacement des peintures au plomb des ponts) reportent le trafic sur les autocars, à notre grand dam

C'est ainsi que nous avons vu la célèbre gare de Morez et son cul-de-sac fort vide....

«En raison de travaux sur la ligne, il n'y avait pas de circulations entre le 6 juillet et le 31 août 2015».

SNCFDIRECT			16:02
PROCHAINS DÉPARTS			
Dimanche 18 Mars			
Départ	Destination	Dessertes	Train
17:25	ANDELOT	La Chau-des-Crotenay	
17:42	BOURG-EN-BRESSE	Nurieux	
19:25	LYON-PART-DIEU	À l'heure 	



Affichage du 18 mars 2012 à Saint-Claude.



Sources complémentaires :

SNCF, Wikipédia, Office du Tourisme du Haut-Jura.

Horaires du train touristique (2015) :

Aller, départ de Saint-Claude à 9h54. Retour, arrivée à 20h43.

Renseignements et réservations : +33 3.84.45.34.24

Office de Tourisme du Haut-Jura à Saint-Claude.

Courriel : contact@saint-claude-haut-jura.com

URL :

<http://www.saint-claude-haut-jura.com> • <http://www.tourisme-paysdedole.fr/nos-offres-sejours-la-ligne-des-hirondelles.htm> • http://medias.saint-claude-haut-jura.com/images/info_pages/ligne-hirondelles-2015-192.pdf

Faire vivre son réseau

“ Lariciu Centrale ”

La vie supposée et fictive se déroulant suivant l'imagination de Jean-Jacques Grimaldi sur son réseau. Après la biographie de l'auteur, voici les trois premiers chapitres de « Lariciu Centrale »

Comme promis à Daniel (je dis cela car je vais adresser ce même courrier à Jean Claude de façon à ce qu'il soit lui aussi - à ce que tu sois toi aussi Jean Claude - au courant de cette affaire), voici donc un petit topo sur le Lariciu centrale. - je vous demande de pardonner par avance les grands concepts auxquels je vais parfois faire allusion, il faut les rapporter à leur juste valeur, à leur "échelle modéliste" en quelque sorte.

Tout d'abord, pour bien comprendre la philosophie de l'ensemble, il faut resituer la passion et l'activité ferroviaires et modélistes dans son environnement et dans un contexte général constitué de concepts et de points de vue très divers.

1. UNE IDEE OU UN CADRE GENERAL

La pensée fondamentale qui constitue les bases du Lariciu centrale comme du Trans-Armor d'ailleurs, j'en dirai un mot plus loin, c'est que la réalité dépasse toujours la fiction. On l'ignore souvent, beaucoup en sont étonnés et même incrédules, mais c'est pourtant un élément bien tangible qui apparaît à celui qui ne se contente pas de voyager idiot, qui fait preuve d'un peu de curiosité et d'un minimum d'analyse. Je nous compte, modestement mais réellement, de

ceux-là. Partant de ce fait que la réalité dépasse toujours la fiction, on peut alors envisager des situations originales fictives mais parfaitement plausibles et rationnelles. Il se trouve seulement que dans la "réalité vraie" les choix ont été différents et que certaines options ayant été écartées notre "réalité fictive" modéliste bien que différente aurait cependant tout à fait pu exister.

Un exemple pour illustrer ce propos: Les CF de Corse ont été établis au gabarit métrique, choix économique, mais rien ne s'opposait techniquement à leur établissement en voie normale. Et d'ailleurs, pour preuve d'une telle faisabilité, le Réseau Breton (réseau à l'échelle de la région et non pas le départemental des Côtes du Nord que vous avez vu à Bouteville - Saint Briec), après avoir été construit au gabarit métrique a été porté en voie normale pour les tronçons qui restent aujourd'hui en activité





(exploitation par la CFTA). Comme quoi ! On pourrait multiplier les exemples à l'envi. En conclusion de ce paragraphe, on retiendra qu'il ne faut pas confondre réalité et exactitude et que si tout n'est pas possible, la palette des possibilités est quand même très vaste.

2. UNE CONCEPTION MODELISTE " D'ATMOSPHERE "

Je reprends là le concept développé par J. Le Plat (pardon Daniel), concept qui l'oppose aux tenants de l'exactitude à tout prix, aux "compteurs de rivets" pour reprendre une expression maintes fois employée. [En aparté, cela fait maintenant plus de 40 ans que je gravite dans le microcosme du monde modélisme ferroviaire et j'ai toujours vu les différentes "écoles" s'étripier au sujet de leurs divergences de points de vue sur la chose modéliste. Je ne cherche donc nullement à ajouter mon pavé à cet édifice, il se trouve simplement que mes goûts me portent plus vers ce que l'on nomme l'atmosphère que vers la stricte exactitude de la reproduction]

En revanche, ce que j'entends par Atmosphère - ai-je une gueule d'atmosphère ? - dépasse le cadre du modélisme stricto sensu et déborde assez largement sur une philosophie de la vie, une conception

sociale, qui s'interpénètre avec le modélisme tout en se conjuguant avec, dans un savant cocktail aux mélanges hétéroclites et vous l'aurez compris pas toujours très clairs à exprimer et qui plus est à comprendre. Je m'en excuse, mais il n'est pas toujours facile de faire simple.

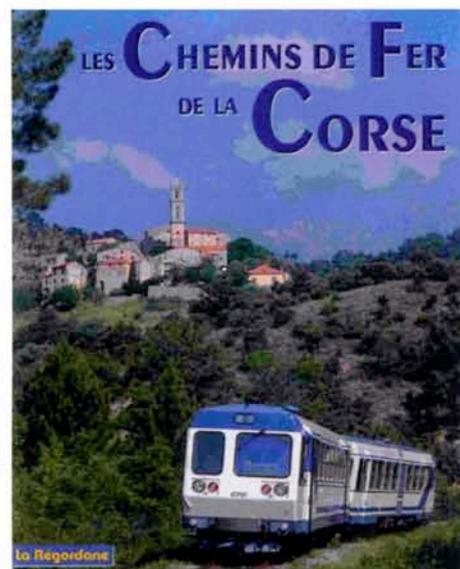
Pour tenter une clarification, disons que le monde au 1/87ème (tout comme celui au 1/160ème) permet de reproduire la réalité telle que l'on aimerait qu'elle soit et telle qu'elle n'est pas toujours. Le critère "absolu" s'il y en a vraiment un, c'est que la reproduction ou la fiction soit plausible. Une touche de folie ou d'extravagance ne devant par ailleurs pas être écartée, car cela aussi fait partie de la vie.

3. LA GENESE

La nature ayant dit-on horreur du vide, il a fallu établir les bases intellectuelles de la construction du Trans-Armor et du Lariciu centrale, puisqu'en fait l'ordre chronologique est celui-là. Un mot sur ce sujet, car il n'y aurait pas de Lariciu centrale sans Trans-Armor. Le Lariciu, qui n'est actuellement que construction mentale étant en quelque sorte l'aboutissement du concept du Trans-Armor plus poussé et plus établi.

Au début était le néant (ce n'est pas moi qui le dit), sans CF et sans le reste (là c'est moi qui parle). Pour ce qui concerne les compagnies précitées, tout a commencé ou plus exactement a été formalisé en 1996 (en fait la Cie du TA existe virtuellement depuis 1978 / 1979 si mes souvenirs sont exacts). Pourquoi 1996, eh bien tout simplement parce que j'ai eu le temps, isolé pour un an sur un atoll perdu au beau milieu du néant Pacifique, sans grands choix de distractions et que j'ai pu disposer d'un ordinateur et d'une imprimante, matériels nécessaires à la rédaction et à l'impression des documents officiels publiés par mes Cies de CF. Je vous laisse juges de l'action éventuelle du climat - soleil puissant et fortes chaleurs - sur toute cette affaire.

(Suite dans notre prochain FFN 198).



Agenda



Juillet 16

- Ven. 01 — Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
- Ven. 08 — Réseau H0 Mosan : Marchandises : Verre & Charbon
Réseau 3 rails : circulations libres / ouverture officielle de la bibliothèque
- Ven. 15 — Réunion mensuelle : DVD
- Sam. 16 — Festival Vapeurs sur les 3 réseaux + ... & Repas Barbecue : chacun amène une baguette, un accompagnement (salade, pâtes ...) et une bouteille de vin
- Ven. 22 — Réseau H0 Mosan : Trains vapeur époque III
Réseau 3 rails : circulations libres
- Ven. 29 — Réseau H0 Mosan : Trains marchandises : wagons couverts
Réseau 3 rails : circulations libres

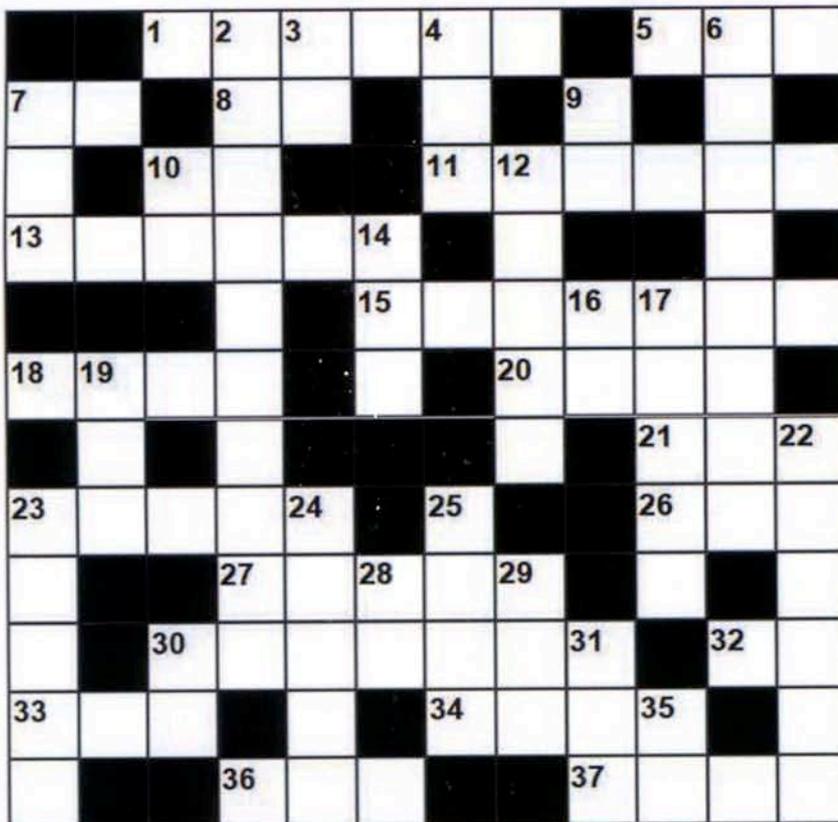
Août 16

- Ven. 05 — Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
- Ven. 12 — Réseau H0 Mosan : Trains militaires
Réseau 3 rails : circulations libres / ouverture officielle de la bibliothèque
- Ven. 19 — Réunion mensuelle : DVD
- Ven. 26 — Réseau H0 Mosan : Trains voyageurs époque III
Réseau 3 rails : circulations libres

Septembre 16

- Ven. 02 — Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
- Ven. 09 — Réseau H0 Mosan : Trains USA
Réseau 3 rails : circulations libres / ouverture officielle de la bibliothèque
- Ven. 16 — Réunion mensuelle: film présenté par Dick Arretz " la ligne de Moresnet"
- du 16 au 18 — Centenaire du Viaduc de Moresnet www.viaducdemoresnet.be
Bourse le dimanche 18. Organisation par covoiturage
- Ven. 23 — Réseau H0 Mosan, Réseau N Vonèche & Réseau 3 rails : Festival Diesel
- Ven. 30 — Réseau H0 Mosan :
Réseau 3 rails : circulations libres

Mots-croisés ferroviaire n°1



Horizontalement

- 1 Doyen du club
- 5 Unité de pression
- 7 Kilogramme
- 8 Qui t'appartient
- 10 Club de Marseille
- 11 Accumulation d'électricité
- 13 Elément de gare de triage
- 15 Fabricant de matériel roulant
- 18 Signal rouge et blanc à la SNCF
- 20 Cil
- 21 Bière anglaise
- 23 Il serpente en montagne
- 26 Norme de modéliste
- 27 S'amusant
- 30 Eléments d'avion
- 32 Interjection
- 33 Tableau de modéliste
- 34 Qualifie un minerais
- 36 Olé-olé
- 37 Courroie

Verticalement

- 2 Tendance actuelle du modélisme
- 3 Donne l'accord
- 4 Classification de chemin de fer
- 6 Déviation ferroviaire
- 7 Le modélisme aime le monter
- 9 Pas ici
- 10 Matière précieuse
- 12 Instrument de musique
- 14 Notre club
- 16 Epuisé
- 17 Unifiant
- 19 Assassina
- 22 Emporte
- 23 A faire pour ne rien oublier
- 24 Bruits de flipper
- 25 Compagnie ferroviaire
- 28 Possède
- 29 Train régional français
- 30 Echelle utilisée par les modélistes
- 31 Certain
- 35 Equerre

Astuces



Pourquoi ne pas nous
envoyez vos astuces ?

Si vous aimez bricoler et que
vous avez des astuces à part-
ager avec les autres lecteurs
n'hésitez pas à nous les envoy-
er par mail :

ffn-rmm@club-rmm.be

Le savoir c'est bien,
le partage c'est mieux

Conseil d'Administration 2016

Président - Jean-Claude Botspoel
Gsm: 0477 39 69 99
Mail: president@club-rmm.be

Vice-président - Philippe Bruniaux
Gsm: 0498 81 90 97
Mail: vice-president@club-rmm.be

Secrétaire - Jean-Pierre Lobet
Gsm: 0477 55 49 04
Mail: secretaire@club-rmm.be

Trésorier - Pierre Goyens
Gsm : 0474 47 26 70
Mail: tresorier@club-rmm.be

Administrateur - Pierre Storder
Gsm: 0475 39 31 70
Mail: ffn-rmm@club-rmm.be

Compte banque du RMM
IBAN : BE26 0016 1113 4129
BIC : GEBABABB

Adresse - Centre Associatif et Culturel de Géronsart, rue du Trèfle n°1, 5100 Jambes

Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site internet.

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

Animateurs des réseaux et activités

•Réseau H0 « Mosan »

Claude Riguelle - Patrick Maes

•Réseau H0 « 3Rails »

Etienne Noulard

•Réseau N « Athus-Meuse »

Thierry Follebouck - Didier Delfosse

•Réseau Modulaire des Membres

Pierre Goyens - Jean-Claude Botspoel

•Bibliothèque

Philippe Bruniaux - Jean-Claude Botspoel

•Ferro Flash Namur

Pierre Storder

Cotisations annuelles (2016)

Le Membre:

Membre « bienfaiteur » libre
> ou = à 50,00 €

Membre adhérent ou effectif - 45,00 €

Second membre d'une même famille
(adulte) sans FFN - 25,00 €

Membre junior (- de 18ans) - 20,00 €

L'abonné à Ferro Flash Namur

Pour la Belgique - 25,00 €

Pour l'étranger - 28,00 €

Editeur responsable

Jean-Claude Botspoel
adresse du club

Mail : ffn-rmm@club-rmm.be

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut-être reproduite, en tout ou en partie, sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.



Rail Miniature Mosan asbl société royale

Fondé en 1965, le « Rail Miniature Mosan asbl » 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.

RAIL MINIATURE MOSAN ASBL

• SAMEDI 16 JUILLET •

• BARBECUE •

• CIRCULATIONS VAPEUR •



10:00 • OUVERTURE DES LOCAUX

MISE EN PLACE DES CIRCULATIONS VAPEUR,
VOYAGEURS OU MARCHANDISES, SUR NOS DIFFERENTS RESEAUX,
MISE EN PLACE DU BARBECUE, TABLES, CHAISES ET COUVERTS.

12:00 • CUISSON

LE CHARBON DE BOIS ET LES SAUCISSES SONT OFFERTES PAR LE RMM.
CHAQUE PARTICIPANT APPORTER UNE BAGUETTE, UNE SALADE,
UNE BOUTEILLE DE VIN QUI SERONT PARTAGÉS ENTRE TOUS.

BBOQ

INSCRIPTION OBLIGATOIRE

AUPRÈS DU SECURARIAT, LOBBET JEAN-PIERRE : SECRETAIRE@CLUB-RMM.BE OU PAR SMS 0477 55 49 04.

NOM + PRÉNOM + NB PERSONNES

AVANT LE 13 JUILLET 20:00

•Couverture: Légende de la couverture - 29 septembre 1956 - en tête du dernier train « vapeur » entre Luxembourg et Bruxelles, la locomotive 10.018 de la remise de Stockem (production Olaferts) s'engage dans la descente vers le pont sur la meuse pour ensuite marquer l'arrêt en gare de Namur et finalement rejoindre Bruxelles. Elle terminera sa carrière à la remise de Bruxelles-midi le 23 janvier 1959 (photo Tristan Storder)