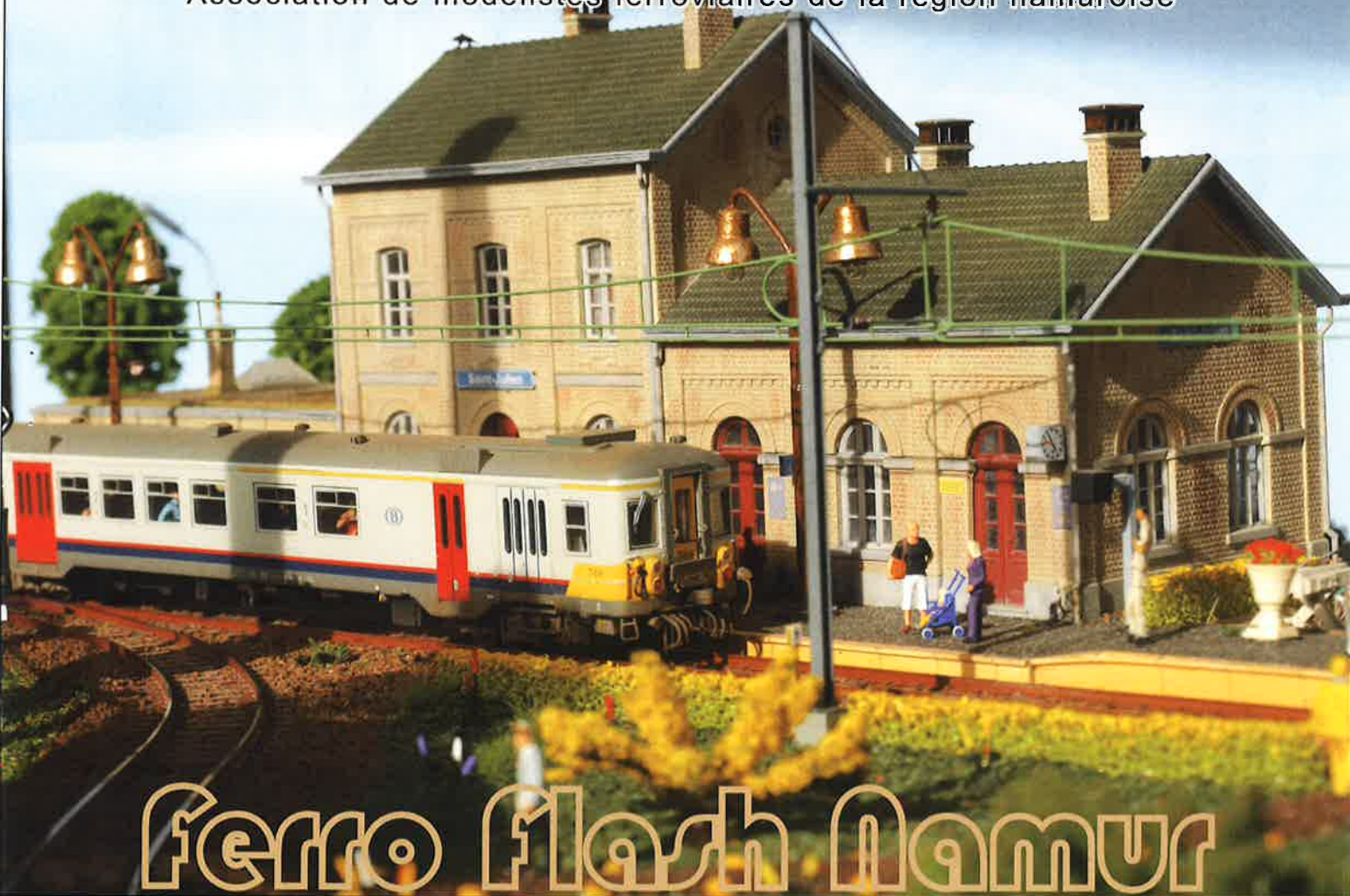


Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n° 153 2008-6



Le Président de Bad Neuenahr vient de remettre un souvenir à notre Vice-président André : une locomotive BR 01 en N (photo Claude Carpet).



Gare de Dorinne-Durnal avec le 4605 (photo L. Monaux)



Gare de Spontin : parallèle avec les autorails du PFT n°4605 et n°4506 (photo Luc Monaux).



Visite de nos locaux : André plonge à fond dans la langue de Goethe (photo Claude Carpet).



Pause à Dorinne-Durnal en attente du redémarrage du moteur de l'autorail... Claude et Charles (dans "le repos du guerrier") commentent la panne (photo Luc Monaux).

Ces pages sont dédiées à ceux et à celles qui se sont dévoués pour que la réception de nos amis du club de Bad-Neuenahr soit une fête de l'amitié. 8, 9 et 10 août 2008.



Après le repas du soir chez Guiseppe, rue du Collège, le groupe devant l'église Saint-Loup avant la visite au club de Wanze (photo Claude Carpet).



Dans l'autorail 4605.



Françoise, Louise et Danila : un instant de repos après la préparation et la mise en place pour le souper "club"



Chez "Guiseppe" grâce à Luc Parant.



Michel et Claude : préparation du réseau HO "Mosan"



Le Président profite du repas chez Guiseppe pour fleurir Danila, grande organisatrice de la soirée de la veille au club.



Claude commence l'élaboration des rames



Documenter les amis de Bad Neuenahr sur la ligne du Bocq: dans les attributions d'André.

Le programme des festivités de réception des amis de Bad-Neuenahr avait été élaboré par André Delsemme et Luc Parant.



Les convois SNCB en attente dans les coulisses. Gérard et Patrick

Dans les locaux du Rail Miniature Mosan le souper annuel "fromages"

(N'oubliez pas d'apporter : fromages, pain et vin !) **CHANGEMENT DE DATE !!!!!!!!**

ce Vendredi 19 décembre, dès 19 heures 30.

Merci de vous inscrire sans trop tarder auprès du Secrétaire Jean-Pierre LOBET.



Jules prépare le réseau HO "US"



Luc Parant avait aménagé une vitrine "spécial Märklin" ancien.



André prononce le discours de "bienvenue" dans la langue des invités. Jean à la photo; Jules, doyen du club.



Collection Märklin ancien...



Chacun dans la langue de l'autre et l'échange de cadeaux du fond du cœur



Copie dans les années '50 d'une maquette "Faller" par Jules Parant.



Collection Märklin ancien...



Collection Märklin ancien...

Modifications sur le réseau H0 à décor "US"

Comme énoncé à de multiples reprises, notre réseau US est censé se trouver en territoire Navajo dans les années 1930-1950.

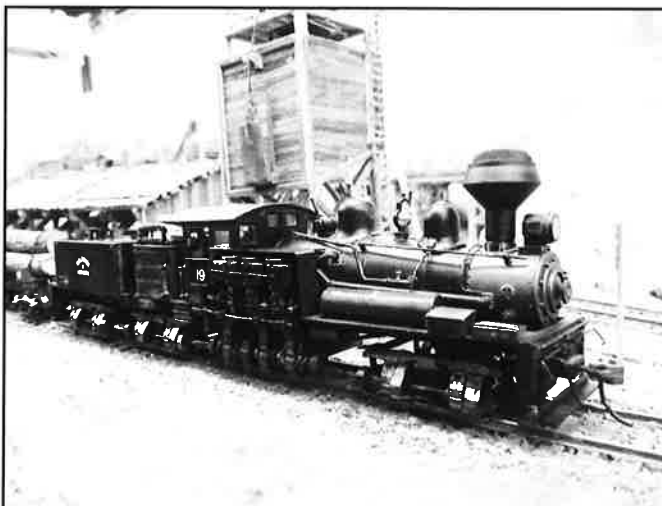
Or il se fait que cette tribu Apache n'habite pas dans des tepees comme les Sioux des plaines mais bien dans des hogans. Pour conserver la vraisemblance du réseau, il fallait donc remplacer le tepee par un hogan. Mais pour cela il fallait déterminer le type de hogan adéquat. En effet le hogan a fortement évolué au contact de la civilisation. La couverture de terre a été de plus en plus complète jusqu'à devenir totale et des emprunts à nos technologies ont été fait : cheminée en fer galvanisé et porte en bois.



Le "Hogan" Navajo réalisé par Michel Marin

Le type choisi n'est donc pas le type contemporain que le tourisme met en avant, mais un type plus ancien dans lequel seul le toit est recouvert de terre et dans lequel une carapette fait la nuit office de porte (comme notre réseau représente la situation de jour, elle n'est donc pas représentée).

Michel Marin



La locomotive "SHAY", patinée par notre ami Jules Falque, a reçu un "LokSound" V3.5 caché dans le tender et un haut-parleur de 20mm dissimulé dans la cabine de conduite. Les travaux d'installation ont été réalisés par

Claude Carpet et le numéro "19" indiqué sur la réserve de bois a servi d'adresse à cette superbe locomotive réalisée par Spectrum (Bachman).



La draisine réalisée par Michel Marin



Animation dans le quartier de la gare de Navajo



Un train de minerais quitte la mine



La 2-6-0 n° 1638 et La 0-6-0 n° 65, à proximité de Sheffield Park, le 19 octobre 2008.



La 2-8-0, n° 53809 ex-Somerset and Dorset Joint Railway, en livrée British Railways, Sheffield Park 19 octobre.



La 2-6-2 T n° 5199 une "prairie" ex-Great Western Railway, à proximité de Horsted Keynes, 19 octobre 2008.

Le "Blue Bell" Railway : une réalité britannique

Comme chaque année en octobre, le "Blue Bell Railway" organisait son festival vapeur. Ce réseau ferroviaire, en grandeur réelle, a été visité avec bonheur par le RMM en 2004 lors d'un voyage organisé par l'équipe des "Hornby-Boys".

Le thème 2008 était le "Somerset and Dorset Joint Railway", une ligne mythique du réseau britannique malheureusement fermée il y a plus de 40 ans.

Une authentique locomotive de cette défunte ligne avait été invitée : la 2-8-0 Fowler 7F n°53809 en provenance du "Midland Railway" à Buterley.

Quatre autres locomotives assuraient le service entre les gares de Sheffield Park et Kingscote :

- la 2-6-0, n° 1638 ex-Southern Railway;
- la 2-6-2T, n° 5199 une large "Prairie" du Great Western Railway;
- la 0-6-0 "01", n° 65 construite en 1896;
- la 2-6-4T, n° 80151 une moderne "Standard" 4MT ex-British Railways de 1957.



La 2-6-4T, n° 80151 : une moderne "Standard" 4MT ex-British Railways de 1957, détail de l'embellissage.



La 2-6-4T n° 80151 une moderne "Standard" 4MT ex-British Railways de 1957.

Texte et photos d'Etienne Labar, 19 octobre 2008, gares de Horsted Keynes et Sheffield Park.



La superbe 2-6-4 T n°80151 au départ, en gare de Horsted Keynes.
A droite, la voiture panoramique ex-LNER qui servait à l'inspection des voies.



La photo au service du modéliste : la figuration du contenu du camion est obtenue par des photos collées dans les "fenêtres de la carrosserie". (module "Ypsilon", photo Thierry Colpaert).

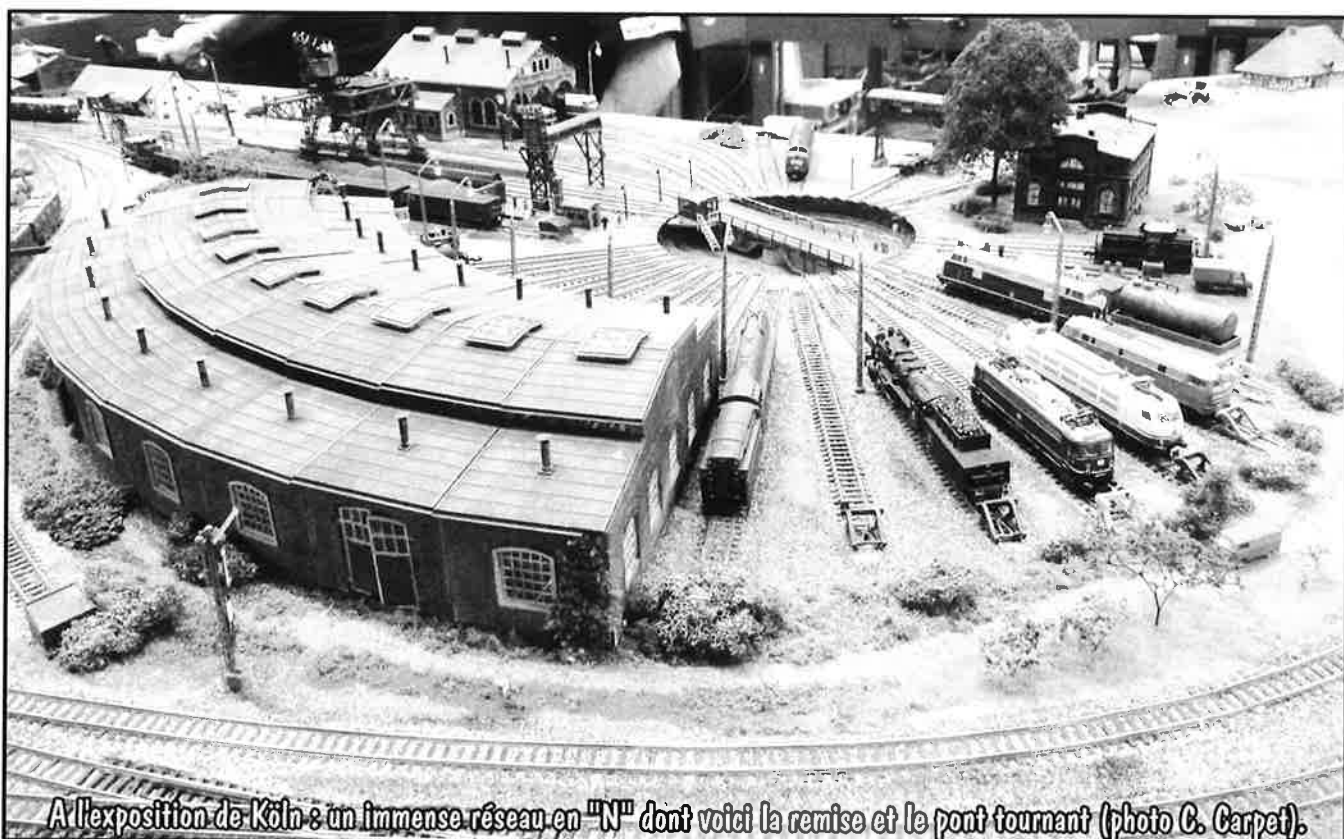


La gare de Saint-Julien et l'automotrice 749 éclairée et sonorisée. (module "Ypsilon", photo Thierry Colpaert).



L'AM 749 (Jocadis) en nouvelle livrée quitte le quai de la gare (module "Ypsilon", photo Thierry Colpaert).

Lors de la réunion mensuelle de mars (20-03-2009), projection de photos du module "Ypsilon" de Thierry Colpaert qui a remporté le 2ème prix du concours de modules organisé par le mensuel belge "Train Miniature Magazine" lors de l'exposition de Mechelen en octobre 2008.



A l'exposition de Köln : un immense réseau en "N" dont voici la remise et le pont tournant (photo C. Carpet).



Dépôt du Blonay-Chamby (CH) (photo Jean-Pierre Lobet)

Vous partez en vacances ?

Munissez-vous de votre appareil photo !

Vous avez pris l'une ou l'autre photo ferroviaire ?

La rédaction de FerroFlash Namur est intéressée !

Votre Cotisation pour l'année 2009 : voir page 25

Convocation

à L'ASSEMBLEE GENERALE du RAIL MINIATURE MOSAN

Vendredi 16 janvier 2009 à 20h00

au local du club : Centre culturel de Géronsart, Rue du Trèfle à JAMBES

Ordre du jour :

1. Bilan des effectifs du club (Secrétaire).
2. Bilan financier et approbation des comptes 2008 (Trésorier).
3. Rapport des Commissaires aux Comptes, décharge au Comité pour sa gestion 2008 (Charles Fourny et Michel Hosselet).
4. Election de quatre membres au Comité en remplacement des mandats arrivant à échéance biennale : Claude Carpet, Didier Delfosse, Jean-Pierre Lobet, Luc Parant. Les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit au Secrétaire du club pour le 1 janvier 2009 au plus tard (article 405 des statuts).
5. Election d'un Commissaire aux Comptes en remplacement du mandat de Charles Fourny arrivant à échéance biennale.
6. Modification éventuelle des statuts. Toute demande de modification accompagnée d'une suggestion doit parvenir par écrit au Secrétaire pour le 1 janvier 2009 au plus tard.

Tous les membres sont invités à l'Assemblée Générale. Seuls, les membres en règle de cotisation 2009 peuvent participer aux différents votes.



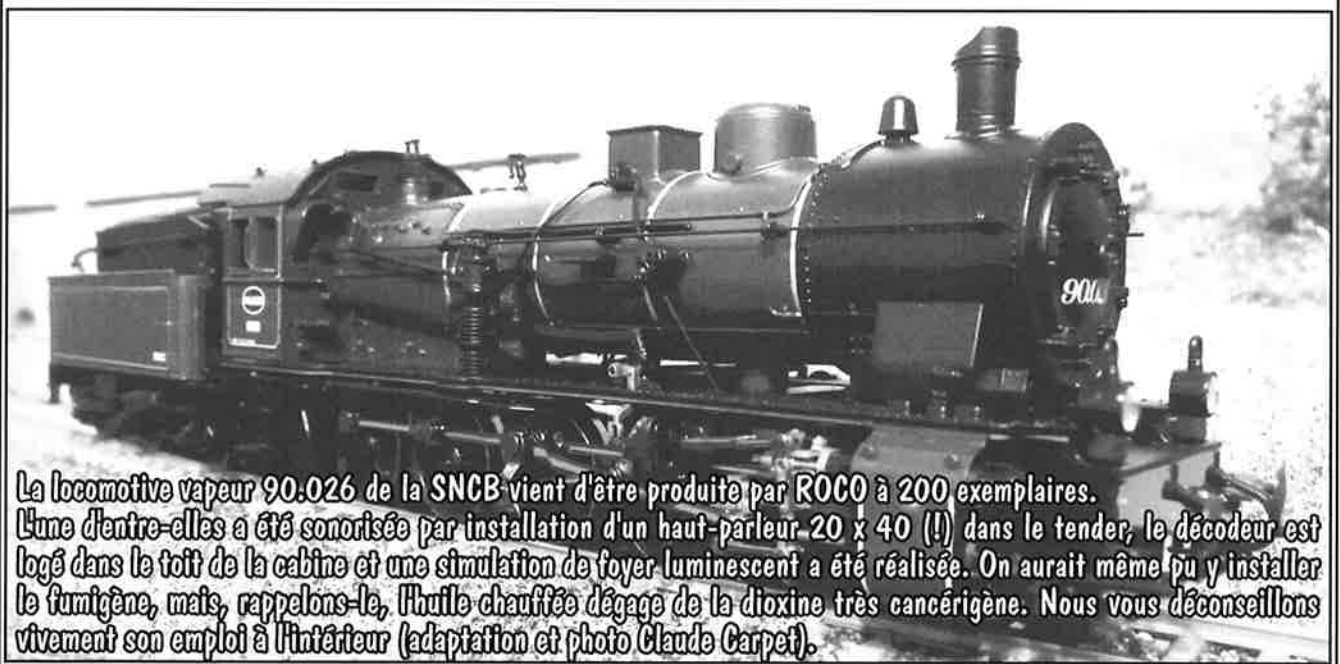
L'automotrice Diesel n°86 (ex-SNCV) de l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi) dont le dépôt-musée se situe à Thuin a été reproduit, en son temps, par Jocadis.

Un décodeur LokSound Micro le complète depuis peu (130,00 €). Il a été créé par "www.ferromodelisme.be". Cette information figure dans TMM n°74 d'octobre 2008, page 9.

Un exemplaire de l'AR86, avec phares blancs et phares rouges sur les faces d'about, a été présenté aux Portes Ouvertes du RMM en septembre.

Il attend encore ses feux directionnels oranges sur les côtés de la toiture.

Le petit haut-parleur rectangulaire se positionne dans la toiture, face vers le haut, caché sous les radiateurs. Il développe ainsi avec bonheur ses sons réalistes vers l'extérieur (Adaptation et photo Claude Carpet).



La locomotive vapeur 90.026 de la SNCB vient d'être produite par ROCO à 200 exemplaires. L'une d'entre-elles a été sonorisée par installation d'un haut-parleur 20 x 40 (!) dans le tender, le décodeur est logé dans le toit de la cabine et une simulation de foyer lumineux a été réalisée. On aurait même pu y installer le fumigène, mais, rappelons-le, l'huile chauffée dégage de la dioxine très cancérigène. Nous vous déconseillons vivement son emploi à l'intérieur (adaptation et photo Claude Carpet).

L'automotrice SNCB série 800 reproduite par Lima en livrée grise et orange-jaune avec l'immatriculation n°826 (Golden-Série) et en livrée pourpre avec le n°806 (à la fois en Golden-Série et en Lima-Collection).

Un décodeur LokSound V3.5 a été réalisé par "www.ferromodelisme.be" pour la caisse n°2 dans laquelle est situé le moteur. Celui-ci peut avantageusement être remplacé par le kit de remotorisation de Modeltorque MLF-20. Il convient aux modèles Lima.

Cette automotrice de la série 800, toujours en circulation à la SNCB et principalement sur la ligne Tournai-Jambes, peut être améliorée en lui adjoignant des phares dans

les deux caisses d'about. En numérique, ils seront éclairés par des décodeurs fonctions de nomportant pas de régulation moteur (Fx). Une autre amélioration sera l'éclairage de la rame par des barrettes Digirails "Golden White" alimentées directement par les essieux des bogies de chaque voiture. La seule ombre au tableau restera la caisse n°1 (indiquée de première classe) qui n'est pas conforme (reproduction de la caisse n°4 (indiquée de deuxième classe). Un kit en laiton photogravé existe chez PB Messingmodelbouw, mais il faut au moins "deux mains droites" pour arriver à quelque chose après charcutage de la caisse n°1. Après un essai, je n'ai pas voulu sacrifier l'autre.

En marge du 90ème anniversaire de l'Armistice du 11 novembre 1918, signé à Rethondes dans la voiture-restaurant 2419 D

Rappel historique

Il y a 90 ans, prenait fin, le 11 novembre 1918, la première guerre mondiale, déclenchée le 2 août 1914. L'Allemagne ne respecta pas la neutralité de la Belgique et notre pays fut envahi (le 4 août 1914).

Pendant près de quatre ans, le front stagna. Ce fut "la guerre des tranchées". Au cours de cette période, chaque camp usa de stratégies et de tactiques militaires différentes suivant les circonstances mais causant d'innombrables victimes parmi les belligérants et la population civile ainsi que de nombreux dégâts dans les villes et les villages dont certains furent tout simplement rayés de la carte par destruction complète !

L'année 1918 va marquer un tournant dans cette horrible tragédie humaine. En effet, la fin des hostilités par la Russie sur le front de l'Est, permet aux Allemands de renforcer leur front Ouest et d'envisager une offensive générale devant les conduire à la victoire finale.

L'offensive est déclenchée en mars 1918 sur les fronts de Picardie et des Flandres où ils sont tenus en échec par les Alliés, mais les défenses de ces derniers sont enfoncées sur le front de l'Aisne.

En quelques jours, les Allemands déferlèrent par cette brèche et menacent Paris. Mais, arrivés à 60 km de la capitale française, ils ne peuvent plus suivre le rythme imposé et sont dans l'obligation de marquer une pause.

Au mois de juillet, une contre-attaque alliée est déclenchée avec d'énormes moyens en hommes et un extraordinaire soutien logistique dus à l'arrivée (en 1917) des renforts américains en hommes et en matériel divers.

Les nombreuses contre-offensives des Alliés se succèdent pour se fondre, en septembre, en une offensive générale de la Mer du Nord à la Meuse. Les Allemands sont acculés sur leur dernière ligne de repli : passant par la frontière belge, Valenciennes, Guise et Rethel.

Entre le 10 et le 20 octobre, les attaques massives des Alliés précipitent le dénouement. Le 4 novembre, les Allemands se replient sur le Rhin et le 7 novembre, ils demandent l'armistice.

Cette dernière leur sera accordée le 11 novembre et signée à Rethondes dans la voiture-restaurant 2419D, appartenant à la "Compagnie Internationale des Wagons-lits et des Grands Express Européens" (CIWL), voiture spécialement aménagée pour l'armée française à destination de la passation de cet acte historique.

Histoire de la voiture "de l'Armistice"

Sa construction

En novembre 1912, la "Compagnie Internationale des Wagons-lits" décidait de renouveler entièrement le parc des voitures-restaurant qu'elle exploitait sur le réseau Ouest-Etat.

C'est ainsi que le premier service régulier de voitures-restaurant en France circulait sur la ligne Paris - Le Havre (en 1883). Jusqu'en 1914, la CIWL s'était engagée à respecter deux clauses, quant à la construction de ses voitures destinées au chemin de fer de l'Ouest : l'une d'ordre technique, le gabarit plus petit que sur les autres réseaux français, l'autre, touchant l'exploitation : deux salles de restaurant pour différencier les voyageurs de 1ère classe de ceux des secondes, ces derniers n'ayant droit de séjour au wagon-restaurant qu'aux heures des repas. Enfin, en payant un surclassement de III^{ème} en II^{ème} classe, les occupants de troisième avaient accès à la voiture.

Certaines voitures en service étaient à limite d'usure, aussi, la CIWL commandait une série de 22 voitures à la Compagnie Générale de Construction de Saint-Denis et, en 1914, la 2419, une unité toute semblable aux autres, mais dont l'histoire allait prendre place dans la légende, était incorporée dans la série 2403 à 2424. Réservée uniquement aux lignes de Normandie et de Bretagne, cette série ne devait pas franchir les limites du réseau.

Son entrée en service

Livrée le 20 mai 1914, autorisée à circuler le 4 juin, elle était transférée le même mois à la section Montparnasse d'où elle assurait ses premiers trajets Paris - Laval et Paris - Saint-Brieuc. Garée à Clichy le 2 août 1914, jour de la déclaration de guerre jusqu'au 15 décembre, elle reprenait le service à partir de cette date jusqu'à fin juillet 1915 sur le parcours Paris - Saintes et Paris - Le Mans. Ramenée par la suite aux ateliers, elle était revernie et légèrement modifiée quant au nombre de places, porté à 48. En 1916, le véhicule circulait sur les lignes Paris - Bordeaux-Etat et Paris - Rennes, mais devait rester en garage en 1917 et jusqu'au printemps 1918.

En août 1918, la voiture assurait son dernier service pour la CIWL sur le parcours Paris - Trouville et en septembre, elle se trouvait garée à Clichy en raison des réductions de services. Malgré les restrictions du moment, la cuisine de la 2419 avait été très convenable. Installé à l'une de ses petites tables et regardant défiler les grasses prairies normandes, quel voyageur aurait pu se douter du rôle historique destiné à cette voiture ?

Son transfert à l'Etat-major du maréchal Foch

En octobre 1918, le train d'Etat-major du maréchal Foch se composait de 3 voitures de la CIWL : la voiture-restaurant 2418, la voiture-lits 1888, le salon 2433 et 2 fourgons de choc.

Le 7 de ce mois, le lieutenant-colonel Loiseleur, chef du 4ème Bureau au Ministère de la Guerre, adressait au directeur de la CIWL la lettre suivante dont voici quelques passages :

"Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous confirmer les divers entretiens que nous avons eu ce jour au sujet du train spécial mis à la disposition de M. le maréchal Foch. Je vous saurais gré des ordres que vous voudrez bien donner pour faire activer tout spécialement l'aménagement de la voiture-salon (2443). La bibliothèque prévue dans le bureau sera celle qui se trouve dans la voiture de M. le Président du Conseil, Ministre de la Guerre (2444). La voiture à aménager en bureau n'est pas la voiture-restaurant du train habituel (2418), c'est un wagon-restaurant nouveau à deux salles : une grande et une petite, qui devra comporter les installations suivantes :

Dans la grande salle, on laissera les tables à 4 places qui se trouvent près de la cloison centrale avec leurs sièges. Toutes les autres tables et tous les autres sièges devront être enlevés et remplacés par une grande table sur laquelle pourront être étalées des cartes. Dans la cuisine, le fourneau sera enlevé pour permettre l'installation de petites tables pour de dactylographes. Les installations téléphoniques seront faites par les soins du G.Q.G. Cette voiture devra être éclairée à l'électricité.....

.....Il ne vous échappera pas que nous devons tous nous efforcer de donner, le plus rapidement possible, au maréchal, le confortable qui lui est nécessaire pour assurer la tâche écrasante qui lui incombe, et je vous saurais gré de la diligence que vous mettrez à donner satisfaction à ces demandes."

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits recevait le 15 octobre 1918 de l'Etat-major, un ordre "Très urgent" afin de transformer la voiture-restaurant n°2419 en voiture-bureau. Les Ateliers



Intérieur de la voiture 2419 D tel qu'il a été aménagé par la CIWL pour figurer dans le train du maréchal Foch.

de Saint-Denis l'aménagèrent donc complètement et c'est le 28 octobre au soir, premier jour de sa réquisition que débuta sa carrière historique.

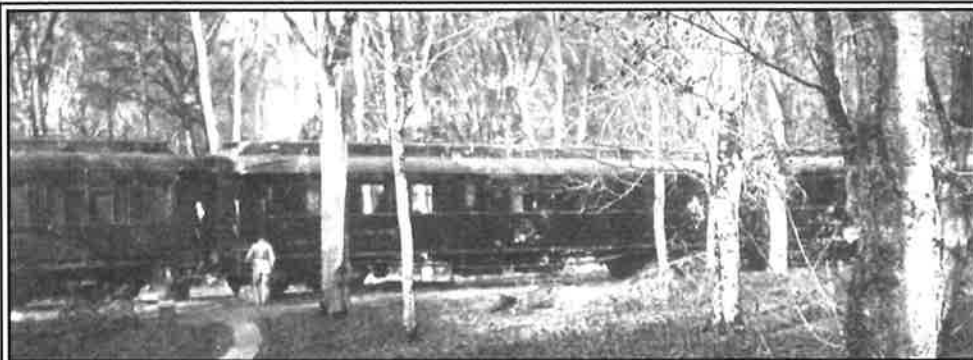
Partie des ateliers de Saint-Denis, elle pris la direction de Villeneuve-Saint-Georges (gare du PLM). Après une nuit de roulement, elle se retrouva en gare de Senlis. L'indication intentionnellement erronée avait eu pour but de tenir secret l'emplacement de l'Etat-major.

Prise en charge le 29 octobre 1918 par le Général Weygand, elle était à la disposition du maréchal Foch le même jour. C'est ainsi qu'elle fut incorporée dans le train spécial qui transportait les plénipotentiaires français en forêt de Compiègne, près de la gare de Rethondes, pour la signature de l'Armistice. Et ce fut sur la grande table installée par les Ateliers de Saint-Denis que fut signée



Aucun photographe n'avait été admis à la cérémonie, seul un dessin illustre les principaux personnages lors de la signature de l'Armistice, le 11 novembre. Ce dessin modifie la table sur sa largeur et les chaises par rapport à la photo ci-dessus.

Dr. VANMELOW Gén. WINTERFELDT Capit. ERZBERGER Capit. R. WEMYSS MARÉCHAL FOCH Gén. WEYGAND
Capit. & OBERNDORFF Capit. MARRIOTTI Sir G. HOPE



Du 7 au 11 novembre, deux trains se trouvaient dans la clairière de Rethondes : celui du maréchal Foch et celui des plénipotentiaires allemands. La photo nous montre la voiture 2419 D où sera signée la convention d'armistice, le 11 novembre à 5 heures.

à l'Armistice du 11 novembre 1918.

Après cette journée mémorable, le cours de la carrière de la 2419 allait changer. Elle devait encore servir aux réunions d'Armistice à Trèves les 16 décembre 1918, 13 janvier et février 1919 au voyage du maréchal Foch à Spa, les 3 et 4 avril 1919 avant la levée de sa réquisition en septembre 1919.

L'avenir de cette voiture devenue historique

Le 14 juin 1919, le président du Conseil d'administration des Wagons-Lits suggérait au Comité d'exposer la voiture dans différents pays et même en Amérique, en invitant le public à y entrer moyennant une perception qui serait versée à une oeuvre de bienfaisance telle que la Croix-Rouge mais cette suggestion ne fut pas retenue.

A vrai dire, le gouvernement désirait acquérir la voiture et, le 4 août 1919, le général Gassouin s'adressait à Monsieur André Noblemaire en ces termes :

"En ce qui concerne la voiture elle-même, il vous sera demandé par la suite de bien vouloir la céder à l'Etat pour être placée au musée de l'Armée."

Aussi était-il de nouveau question de la 2419 au Conseil d'administration le 25 août 1919. La note était ainsi conçue :

"Le Gouvernement français ayant manifesté le désir de lui voir transférer la propriété de la voiture 2419 dans laquelle a été signée l'Armistice du 11 novembre 1918, M. Chouffart, directeur-général, propose que la cession de cette voiture au gouvernement français soit consentie gratuitement, en reconnaissance de l'appui efficace que la Compagnie n'a cessé de rencontrer pendant la guerre auprès des pouvoirs publics".

Le Comité se déclarait d'accord sur la proposition du directeur-général et le Conseil ratifiait cette résolution le 19 septembre 1919.

C'est pourquoi Georges Clemenceau, au nom du Gouvernement français exprimait ainsi ses remerciements :

"Le Général Gassouin m'a communiqué la lettre que vous avez bien voulu lui adresser pour lui faire connaître que le Conseil d'administration de votre compagnie, dans sa délibération du 19 septembre avait décidé d'offrir au gouvernement français la voiture n°2419 mise à la disposition du maréchal Foch, et dans laquelle a été signée l'Armistice du 11 novembre 1918. J'ai l'honneur de vous

exprimer tous mes remerciements à cet égard et de vous prier de bien vouloir les transmettre aux membres du Conseil d'administration, en leur faisant savoir que le gouvernement accepte le don que vous voulez bien lui faire dans un sentiment patriotique auquel je suis heureux de rendre hommage.

Dès que l'emplacement de la voiture dont il s'agit sera fixé, le général Gassouin réglera avec M. Noblemaire, votre

directeur à Paris, les détails concernant le transfert et l'installation de cette voiture."

Désormais, propriété de l'Etat, la 2419 reprenait cependant le chemin des Ateliers de Saint-Denis car M. Noblemaire, avec beaucoup de délicatesse, lui faisait donner une décoration appropriée. Aussi sur la frise du plafond orné de figures allégoriques, un des deux médaillons portait ces inscriptions :

- *Dans ce wagon a été signé au Franc-Port, près de Compiègne, le 11 novembre 1918, à 5 heures, la convention d'Armistice, imposée aux Allemands, par la victoire des Armées Alliées.*

Les plénipotentiaires étaient :

- *Pour les gouvernements alliés : le maréchal de France Foch, commandant en chef des Armées Alliées, assisté de l'amiral Wemyss, premier Lord de l'Amirauté britannique.*

- *Pour le gouvernement allemand : le Secrétaire d'Etat Erzberger, Président de la Délégation allemande, le ministre plénipotentiaire comte von Eberndorf, le général-major Von Winterfeld, le capitaine de vaisseau Vanselow.*

Sur l'autre médaillon : La Marne 1914, l'Yser 1915, Verdun 1916, la Somme 1916, bataille de France 1918.

Redevenue voiture-restaurant, elle est incorporée au train présidentiel

Le 16 avril 1920, M. Paléologue adressait à M. A. Noblemaire la lettre suivante :

"Monsieur le directeur. Vous avez bien voulu me faire savoir qu'à la date du 9 octobre 1919 M. Clemenceau, président du Conseil, avait agréé l'offre faite au gouvernement français par votre compagnie de la voiture 2419....

... Vous ajoutiez que vous teniez ce véhicule à notre disposition et que vous exprimiez le désir de connaître si je ne jugeais pas opportun de l'utiliser éventuellement dans les trains spéciaux qui seraient mis en marche pour le déplacement du chef de l'état ou d'autres personnalités politiques françaises ou étrangères. J'estime qu'il n'y aurait que des avantages à ne pas immobiliser un wagon qu'il sera toujours temps, plus tard, de placer au musée de la Guerre, et à l'utiliser pour servir de salle à

manger au cours des déplacements du président de la République ainsi que pour ceux des souverains étrangers en France...."

De ce fait, retransformée en voiture-restaurant-salon pour sa nouvelle affectation, elle effectuait sur les chemins de fer de l'Est un bref parcours de rodage avant son incorporation, le 8 décembre 1920, au train présidentiel, à l'occasion du voyage à Verdun du président A. Millerand.

C'est au cours de ce voyage que la 2419 fut remise officiellement au gouvernement français. Au service du déjeuner avaient pris place autour de la table centrale : MM. A. Millerand, président de la République; Raymond Poincaré; le maréchal Foch; le général Joffre; Maginot, ministre des Pensions; S.E.M. Wallace, ambassadeur des Etats-Unis, etc.

M. André Noblemaire, directeur de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits prononça le discours suivant :

"Monsieur le Président de la République,

Je vous demande respectueusement de bien vouloir agréer l'hommage que la Compagnie des Wagons-Lits tient à l'honneur de faire au gouvernement de la République en lui remettant ce wagon dans lequel fut vécue l'heure la plus glorieuse de notre histoire. C'est ici, en effet, que pour éviter le complet écrasement de leurs armées, les représentants allemands vinrent s'incliner devant le maréchal français généralissime des armées alliées, et signer l'armistice qu'ils avaient humblement sollicité.

La présence des gloires qui vous entourent, monsieur le Président, des chefs et des représentants de ceux qui furent avec vous à la peine et à l'honneur, me fait trop sentir combien ma modeste voix est peu qualifiée pour remémorer de tels moments, mais vous excuserez la fierté qui m'envahit en pensant que ce fut ici même que se termina l'épopée de 1914-1918, dont les grandes journées y sont inscrites. Ce lieu devait devenir national et cet humble abri de la Victoire sera, j'ose l'espérer, l'un des monuments sacrés de notre pays. Ceux qui, désormais, auront l'honneur d'être vos hôtes "dans le wagon de l'armistice" pourront, devant la simplicité lumineuse des mots qui rappelle sa grandeur, mesurer toute l'étendue du triomphe des Alliés et puiser dans la splendeur du passé, l'éternelle confiance dans l'immortalité de notre bien-aimée patrie."

Après avoir remercié, au nom du gouvernement français, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, le président A. Millerand manifestait l'intention d'affecter

cette voiture au musée de l'Armée où le public serait admis à la visiter.

Une place lui est réservée aux Invalides

Le 25 février 1921, le général Lasson, chef de la Maison Militaire du président de la République, adressait la note suivante au ministre de la guerre :

"Le général Malleterre, directeur du musée de l'Armée, vient de faire connaître au président de la République, qu'après entente avec la direction de la Compagnie des Wagons-Lits, le "wagon de l'armistice" serait prochainement transporté par les soins de la Compagnie à l'endroit qui serait désigné à cet effet et il a proposé de placer le wagon historique dans le grand jardin de la façade, près de la batterie triomphale, à l'angle nord-ouest de la terrasse (côté de Latour-Maubourg). Le président de la République me charge de vous faire connaître qu'il donne son adhésion au projet d'installation du wagon de l'armistice à l'emplacement dont il s'agit..."

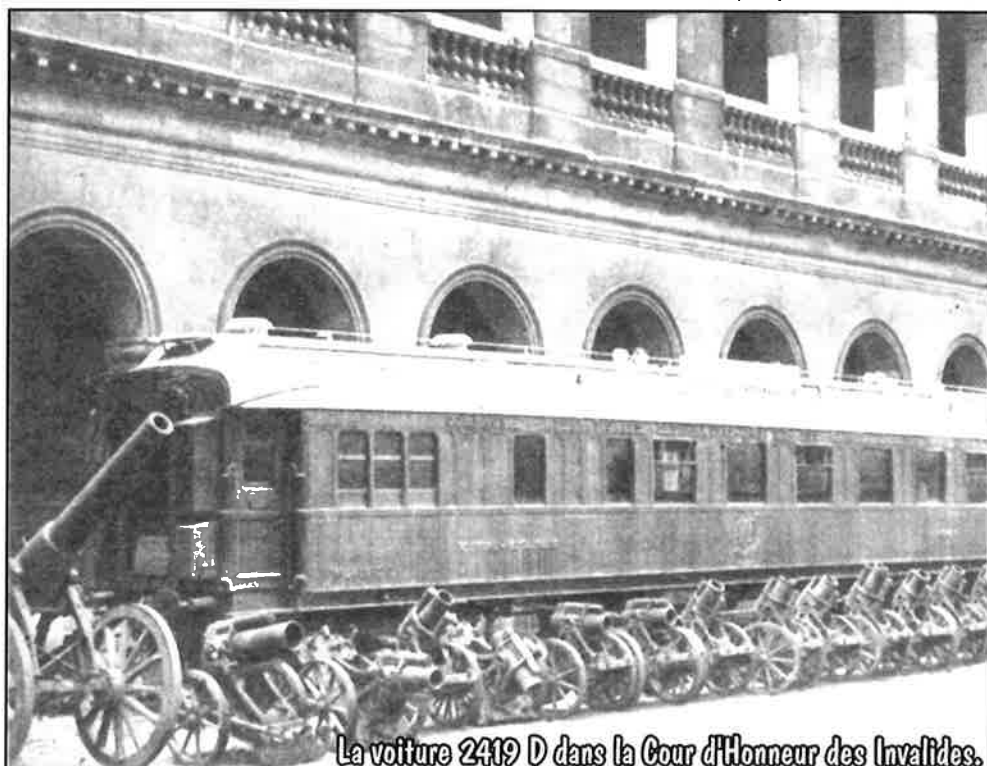
L'emplacement était, en définitive, la Cour d'Honneur.

Après l'unique voyage dans le train présidentiel, la 2419 retournait à Saint-Denis, où elle était de nouveau remise en état où elle se trouvait le 11 novembre 1918.

Elle ressortait des ateliers le 27 avril 1921, à 4 heures du matin, et était acheminée jusqu'au passage à niveau, situé boulevard Anatole-France, pour être transbordée sur chariot routier.

Cette heure matinale avait été choisie pour ne pas causer de perturbation dans le service du premier tramway de la ligne Saint-Denis - Madeleine. Malgré toute la célérité du personnel, on compta un léger retard de 25 minutes, suffisant pour gêner le service du tramway. Il s'ensuivit un procès, la Compagnie des Tramways prétendait avoir perdu 4 heures...

Inutile de signaler les multiples démarches effectuées tant auprès de la ville de Paris, qu'après des services



La voiture 2419 D dans la Cour d'Honneur des Invalides.

de la préfecture de police, pour fixer l'itinéraire à suivre, en raison du gabarit et du poids inusité du chargement. La Compagnie s'adressait pour ce transport, à la même maison qui, en 1900, avait transporté les voitures du transsibérien à l'exposition.

Pour le transport, la caisse était allégée de ses bogies et glissée sur deux chariots pour être finalement remorquée par deux tracteurs. Parti à 22 heures, le convoi



arrivait sur l'esplanade des Invalides à 3h20 du matin, après avoir effectué le circuit suivant : route de la Révolte jusqu'à la porte de Clichy, le boulevard Berthier, boulevard Malherbes, la rue Boissy-d'Anglas, place et pont de la Concorde et Saint-Dominique. Mais ce n'était là que la première partie du problème que posait la réception d'une pareille "expédition".

L'une des principales difficultés n'avait pu être vaincue qu'à coups de pic, la 2419 était sensiblement plus large que le portail d'entrée de la Cour d'Honneur. Pouvait-on se résigner à entamer les colonnes de la voûte ? Les Beaux-Arts protestèrent aux noms de Louvois, de Louis XIV, de Mansart et même de Montesquieu, qui écrivait dans vingt-quatrième lettre Persane : *"l'hôtel des Invalides est le lieu le plus respectable de la terre"*.

Il fallut s'incliner, car il n'y avait pas d'autre solution. Travaux et manoeuvres sur rails étaient exécutés par un détachement du 5ème Régiment de Génie sous le commandement du capitaine Valette. L'ensemble de ces délicates opérations était dirigé par M. Carcanagues, ingénieur des services techniques de la CIWL.

Une plaque apposée à la hauteur du toit portait l'inscription suivante : "WAGON DU MARÉCHAL FOCH DANS LEQUEL A ÉTÉ SIGNÉ L'ARMISTICE DU 11 NOVEMBRE 1918. DON FAIT À L'ÉTAT PAR LA COMPAGNIE DES WAGONS-LITS".

Son séjour dura 6 ans : du 28 avril 1921 au 8 avril 1927.

Sa détérioration due aux intempéries

Durant ces six années, pluie, soleil, neige allaient sévir sur la pauvre voiture et chaque année son état de détérioration allait empirant, à tel point que le général Mariaux

adressait, en mai 1924, une lettre à l'ingénieur en chef de la Compagnie des Wagons-Lits :

"La toiture et les parois extérieures de cette voiture souffrent de plus en plus des intempéries des saisons. Elles sont actuellement en très mauvais état, ce qui fait naître de la part du public des réflexions parfois désobligeantes, et parmi les journalistes l'occasion d'interviewer la direction de l'armée, impuissante, faute de moyens, à remédier à cette situation...."

En 1925, un journal hollandais, "De Telegraaf", intitulait son article : *"Le wagon malade"*.

"L'Oeuvre" décrivait le délabrement de ce grand souvenir et terminait en disant : *"il faut nettoyer ce symbole historique"*. Mais cette phrase mal interprétée provoquait une polémique. On semblait avoir compris : *"Nettoyez la cour d'honneur de ce symbole !"* d'où cette réplique de l'Oeuvre : *"Nous ne supposons pas que l'on prit à la lettre ce conseil, ou, du moins, nous ne soupçonnions pas qu'on le pût interpréter dans un sens à ce point péjoratif. Nous n'avions pas voulu ça !"*

Le spectacle affligeant de ce wagon n'était évidemment pas apte à relever notre prestige. Et, cependant, pour tous les Français, ce n'en était pas moins le "Wagon de l'Armistice". Alors, fallait-il confier l'encombrante relique à la bibliothèque ou au musée de la Guerre de Vincennes ?

Le "Figaro" du 23 février 1925, sous la signature de Simon Arbellot, faisait le point de la situation dans un article intitulé : *"Le wagon de Rethondes voudrait bien changer d'air..."*

"...Il y a une affaire du wagon de Rethondes..."

... Indésirable ici, réclamée par là, la fameuse voiture, dans les flancs de laquelle fut signée l'armistice, restera-t-elle aux Invalides, rejoindra-t-elle la forêt de Compiègne, ira-t-elle finir ses jours au musée de la Guerre au donjon de Vincennes ? En la plaçant dans la cour d'honneur des Invalides, on pensait lui avoir donné une retraite digne d'elle, au milieu de tant d'autres souvenirs de guerre."

Ses dimensions n'avaient pas permis qu'il fut mis à l'abri dans une des salles du musée de l'Armée, et l'importante relique avait trouvé dans la cour d'honneur une voie de garage qui était, croyait-on, le terminus de sa glorieuse carrière. L'inaction ne pouvait convenir à une voiture faite pour rouler et le général Mariaux, lui-même, constatait que le plus important témoin de l'armistice de Rethondes se détériorait à vue d'oeil. Le musée de l'Armée ne pouvait entretenir une équipe de peintres et de capitonneurs.

Monsieur A. Noblemaire appelé en consultation par le général Mariaux, ne promettait de remettre à neuf ledit wagon. Paré d'un nouvel éclat, la voiture excitait l'admiration des visiteurs. Mais l'humidité, la pluie, obligeaient M. Noblemaire, cette fois, à déclarer sans ambages : *"Le wagon est perdu si vous le laissez là. L'air ne vaut rien. Renvoyez-le à sa forêt, ou construisez un hangar qui le mettra à l'abri des intempéries"*.

Il était absolument impossible d'envisager un hangar eu égard à l'harmonie voulue par Mansart. C'est pourquoi

le directeur du musée de l'Armée écrivait au ministre de la Guerre :

"Si vous tenez au wagon de Rethondes, reprenez-le; si vous le laissez, il est perdu."

La municipalité de Compiègne le réclamait avec insistance et, au nom de la ville, M. Fournier-Sarlovèze s'engageait à subvenir à tous les frais de transport et d'entretien. Tout était prévu : un abri pour le recevoir, un mutilé chargé de sa surveillance. Les frais prévus pour sa mise en état et son transport s'élevaient à 50.000 francs.

Mais sur ces entre faits, le général Mariaux décidait que le musée de l'Armée aurait désormais ses entrées payantes comme les autres musées, et il ouvrait à nouveau le procès du wagon.

"Vous faites payer vos entrées, vous pouvez donc entretenir le wagon de Rethondes. Gardez-le donc", écrivait en substance le ministère de la Guerre. Du même coup, M. Fournier-Sarlovèze voyait lui échapper la relique convoitée et le général Mariaux allait à nouveau assister à son agonie; car, à moins que l'on ne décida à construire un hall de gare dans cour d'honneur des Invalides, le wagon de l'armistice est condamné à mort. Un jour prochain, après une nuit de vent et d'orage, le somptueux "dining-car" victime de sa gloire, s'écroulerait en morceaux entre la sirène tragique aux cinq cornets et quelques vieux capouillots de sinistre mémoire.

Lamentable odyssee, que celle du wagon : il pourrissait dans la cour des Invalides. Chaque intempérie le décolorait un peu plus, chaque tempête le ravageait davantage.

L'état-major hésitait, on songeait bien à remiser la glorieuse mais encombrante voiture dans une des salles du musée de l'Armée, mais on sentait obscurément que sa place était dans la paisible clairière de Rethondes.



La voiture quitte définitivement les Invalides pour une dernière restauration dans les ateliers de la CIWL à Saint-Denis.

Grâce à un mécène,
elle retourne à Rethondes

C'était aussi le souhait de M. Fournier-Sarlovèze. Mais, le transfert et la nouvelle installation de la voiture nécessitaient des dépenses considérables. On tergiversait toujours quand un riche américain, Arthur Henry Fleming, s'engagea à verser les 150.000 francs nécessaires pour sauver le wagon. Aussitôt les formalités administratives accomplies, la voiture sortait des Invalides le 8 avril 1927 de la même façon qu'elle y était entrée 6 ans plus tôt. Montée sur un chariot, traînée par un tracteur, elle était transportée jusqu'à la gare de Grenelle où elle était remise sur rail avec les bogies correspondants à son type.

Pour la cinquième fois, elle subissait une remise à neuf complète et à sa sortie, le 10 mai 1927, elle était garée au Landy en attendant son départ pour Rethondes. Le 20 octobre, le maire de Compiègne écrivait au président



Ateliers de Saint-Denis, la voiture est restaurée et bichonnée par les ouvrières.



Abri de la voiture 2419 D à Rethondes

du Conseil d'administration de la Compagnie des Wagons-Lits :

"Le wagon du maréchal Foch, dont vous avez bien voulu faire assurer la remise en état, vient d'arriver à la "Clairière de l'Armistice" où il a pris place dans l'abri que nous avons fait édifier grâce à la généreuse subvention d'un citoyen américain, ami de la France. Je tiens à vous informer et à vous adresser mes plus vifs remerciements pour le concours que vous avez bien voulu prêter à la ville de Compiègne, en vue de lui faciliter la conservation de cette voiture historique".

Et c'est ainsi qu'on inaugurait le 11 novembre 1927, à 15 heures. Un train spécial, composé de 8 voitures Salon-Pullman, où avaient pris place les hautes personnalités invitées par la ville de Compiègne, avait été mis en marche par les chemins de fer du Nord. M. Georges Leygues, ministre de la Marine, représentait le gouvernement. Il y avait le maréchal Foch, l'amiral Sir Geo Hope, le général Weygand. Après un bref discours, le

maréchal pénétrait dans le wagon, signait le livre d'or et racontait ensuite comment les choses s'étaient passées le 11 novembre 1918.

L'abri, aux lignes sobres, en ciment armé, était dû à l'architecte Marcel Mages. La façade comprenait trois portes. Celle du centre permettait l'entrée de la voiture, la porte de droite servait d'accès au public, celle de gauche de sortie, ce qui évitait l'encombrement au moment d'affluence des visiteurs. Près du tourniquet-contrôle, se tenait le "Gardien de l'Armistice", le sergent Mouly, ancien combattant et blessé de 1914-1918.

La 2419 était immobilisée entre deux quais haut. De larges fenêtres permettaient de le voir et de lire les documents exposés, car on ne pouvait entrer à l'intérieur. C'est ainsi qu'on apercevait la grande table du maréchal. Les places respectives des grands chefs alliés et des plénipotentiaires allemands, étaient indiquées par de petits cartons.

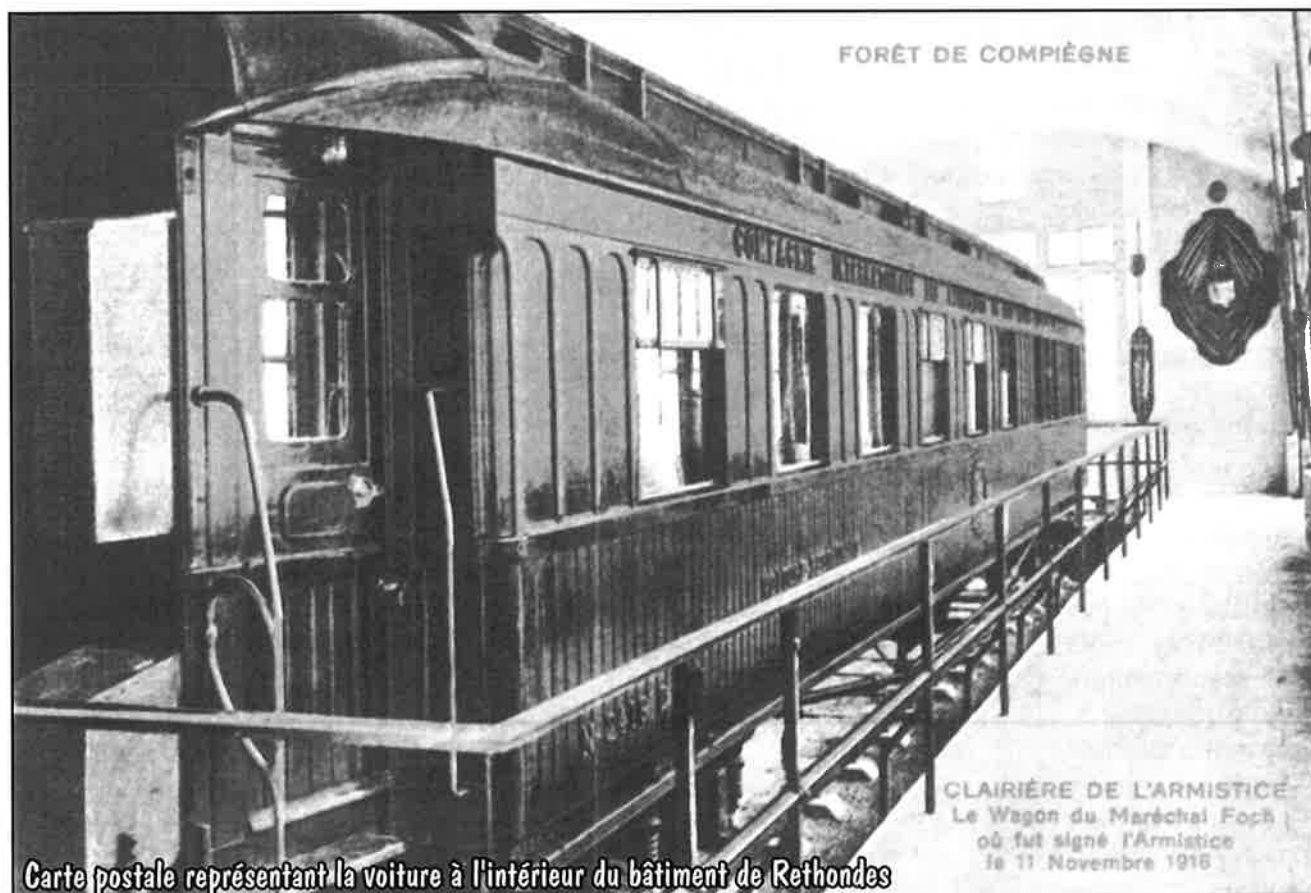
A l'extérieur, sur la plaque en contre-bas, on y lisait :

"CET ÉDIFICE ABRITANT LE WAGON DANS LEQUEL FUT SIGNÉ L'ARMISTICE DU 11 NOVEMBRE 1918 A ÉTÉ CONSTRUIT GRÂCE À LA GÉNÉROSITÉ D'UN AMI DE LA FRANCE : M. ARTHUR-HENRY FLEMING, DE PASADENA, CALIFORNIE (ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE)."

A SUIVRE DANS FFN 154.

Note de la rédaction

Suite dans le bas de la page de droite.



Carte postale représentant la voiture à l'intérieur du bâtiment de Rethondes

Actualité modélisme

LS MODELS

Comme écrit dans Train Miniature Magazine n°76 de décembre 2008, qui ne tarit pas d'éloge pour les productions de LS Models :

1. La locomotive électrique SNCB 1505 bleue est sortie d'usine et peut être équipé du LokPilot ou du LokSound à 21 pins MTC qui permet de visualiser le clignotement des phares blancs, l'allumage et l'extinction séparés des feux rouges (marche haut-le-pied ou en convoi).
2. Les wagons minéraliers "Fal" sortent actuellement. Les "Shmms" sont en production.
3. Les locomotives électriques SNCB 21 et 27 sortiront en décembre.
4. Un prototype de la SNCF électrique 16000, des DB électriques 181 et 184, les SNCB 11 et 12 ont été présentées au club vendredi dernier.
5. Voitures "Mistral 69" en N.
6. Wagon "Novatrans" SNCF en H0 : 4 variantes de n°.
7. Voitures DB Aüm 202 (réf 46101) livrée bleu cobalt et Büm 232 (réf 46121) vert oxyde de chrome.

Attention : LS Models ne produira QUE les modèles qui auront été réservés par ses revendeurs. Alors, si vous souhaitez profiter de l'un de ceux-ci, n'oubliez pas de le réserver rapidement.

ROCO

Une variante de la série 62 SNCB produite par ROCO vient de sortir : n°6289 en livrée verte à fines bandes jaunes. (Référence n°62777 en 2 rails et n°68777 en 3 rails).

SNCB locomotive vapeur 90.026.

SBB-CFF : la Re 6/6 n°11421, référence 69878.

VITRAINS

Vient de produire la 1601 SNCB en livrée "Memling". Bientôt un wagon "Rs" et la future automotrice "Budd".

MÄRKLIN

Set de 2 wagons plats "Rs", réf : 47011.

Locomotive "Mallet" BR 96 de la DRG, époque III avec décodeur Mfx.

Set de 3 wagons citerne vrac "Granité" SNCF, réf 46329.

FLEISCHMANN

Wagon "Rens" gris clair chargé de blocs de béton. Référence 875787.02.

Deux wagons citerne "Shell" époque III.

ESU

Décodeur Switchpilot (n°51802) pour 4 aiguillages avec servomoteurs (n°51803). Quatre servos sont connectables à chaque Switchpilot. Réglage de l'amplitude du mouvement des servos.

Mise à jour 3.0 de la "Central Station Märklin" CS1, un transformateur est livré avec la M.A.J.

Mise à jour de la "Station ECoS ESU" pour le pilotage des décodeurs MFX.

B-MODELS

Sortie des wagons porte-conteneurs "Sgnss" : set de 2 wagons B-Cargo réf 44.101. Conteneur "MSC" jaune et "2XL" violet.

KOMBIMODELL

Set de 3 wagons porte-conteneurs T4. Chargés de : 4 conteneurs 20' et une remorque de la firme hollandaise "Wetron", réf 10382.

Wagons Hupac T4.1 avec remorque "Arcese Trasporti", réf 10385.01.

Wagons Hupac T4.1 remorques frigorifiques "Zingg Fruchtexpress", 10386.01, 10386.02, 10386.03.

TILLIG

Wagon réfrigéré SNCF "Brasserie du Pêcheur", réf : 500704.

FERRIVAN/MTE

Bus Van Hool A120 marqués lors de la période de transition SNCV - TEC / STIB / DE LIJN.

RIETZE

Ford Transit "Police de Bruxelles", réf 51511.

HERPA

BMW X6, Audi A4 Avant, Audi A3 cabriolet.

BREKINA

Voitures de rallye Saab96, 2 Porsche 911.

MEHANO

Cette société slovène est en cours de restructuration complète pour éviter le pire. Elle devrait redémarrer avec un structure plus petite.

Note de la rédaction (suite de la page de gauche) :

Il ne faut pas confondre "Armistice" et "Traité de paix". L'armistice sonne la fin des combats, le traité de paix est sensé rétablir une situation pacifique (définitive) entre les pays concernés. Le traité de paix entre les Alliés et l'Etat allemand sera signé le 28 juin 1919 au Château de Versailles.

Rappelons que le matériel ferroviaire allemand cédé aux Alliés après la guerre, le fut suivant une des clauses de l'Armistice du 11 novembre 1918 et non à la signature du "Traité de Versailles". Hélas, de nombreuses revues spécialisées dans le domaine ferroviaire continuent à parler du "Traité de Versailles". Ce qui bien entendu est une erreur !

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 152

Année 1958

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1958 : 1.390 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
1	33	29	300	58	38
7	50	31	40	60	1
10	1	40	67	62	2
12	5	41	40	64	148
15	3	50	4	81	250
16	59	51	3	93	13
25	3	53	240	97	31
26	40	57	8	98	11
				Total	1.390

152 locomotives mises hors écritures en 1958

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		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	19	4601	701	7.001	novembre	Berchem	FCV	
		4605	705	7.005	novembre	Merelbeke	FKR	
		4606	706	7.006	novembre	Merelbeke	FKR	
		4611	711	7.011	novembre	Brugge	FR	
		4621	721	7.021	novembre	Tournai	FTY	
		4624	724	7.024	novembre	Merelbeke	FKR	
		4625	725	7.025	novembre	Brugge	FR	
		4626	726	7.026	novembre	Merelbeke	FKR	
		4627	727	7.027	novembre	Brugge	FR	
		4631	731	7.031	novembre	Merelbeke	FKR	
		4638	738	7.038	novembre	Merelbeke	FKR	
		4640	740	7.040	novembre	Merelbeke	FKR	
		4644	744	7.044	novembre	Tournai	FTY	
		4648	748	7.048	décembre	Bruxelles-midi	FBM	
		4650	750	7.050	novembre	Berchem	FCV	
		4657	757	7.057	décembre	Berchem	FCV	
		4665	765	7.065	novembre	Merelbeke	FKR	
4666	766	7.066	décembre	Merelbeke	FKR			
4670	770	7.070	décembre	Brugge	FR			
10	1	4511	1011	10.011	janvier	Bruxelles-midi	FBM	
12	1	-	1206	12.006	janvier	Schaerbeek	FSR	(A)
15	5	933	1503	15.003	avril	Mariembourg	LMG	
		2568	1511	15.011	septembre	Walcourl	LWC	
		2581	1520	15.020	juillet	Walcourt	LWC	
		2592	1526	15.026	septembre	Walcourt	LWC	
		797	1500	15.034	juillet	Mariembourg	LMG	
25	2	-	2501	25.001	novembre	Latour	MUT	(B)

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		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	
25	2	-	-	25.012	septembre	Latour	MUT	(E)
26	10	-	2601	26.001	décembre	Bertrix	MBX	(B)
		-	-	26.035	décembre	Bertrix	MBX	(C)
		-	-	26.036	septembre	Bertrix	MBX	(C)
		-	2654	26.054	mai	Bertrix	MBX	(B)
		-	-	26.076	décembre	Latour	MUT	(C)
		-	-	26.082	septembre	Bertrix	MBX	(C)
		-	-	26.083	décembre	Kinkempois	NK	(C)
		-	-	26.090	décembre	Latour	MUT	(D)
		-	-	26.097	décembre	Kinkempois	NK	(D)
		-	-	26.098	décembre	Bertrix	MBX	(D)
31	30	5119	3119	31.019	septembre	Merelbeke	FKR	
		5122	3122	31.022	septembre	Tienen	FTL	
		5156	3156	31.056	septembre	Tienen	FTL	
		5161	3161	31.061	septembre	Merelbeke	FKR	
		5162	3162	31.062	novembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5164	3164	31.064	septembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5172	3172	31.072	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5181	3181	31.081	novembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5186	3186	31.086	novembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5188	3188	31.088	novembre	Merelbeke	FKR	
		5191	3191	31.091	novembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5013	3213	31.113	novembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5022	3222	31.122	novembre	Tienen	FTL	
		5023	3223	31.123	septembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5031	3231	31.131	novembre	Dendermonde	FT	
		5034	3234	31.134	septembre	Leuven	FLV	
		5041	3241	31.141	novembre	Leuven	FLV	
		5044	3244	31.144	septembre	Merelbeke	FKR	
		5051	3251	31.151	novembre	Merelbeke	FKR	
		5054	3254	31.154	septembre	Merelbeke	FKR	
		5057	3257	31.157	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5064	3264	31.164	septembre	Tienen	FTL	
		5068	3268	31.168	novembre	Leuven	FLV	
		5071	3271	31.171	septembre	Leuven	FLV	
		5073	3273	31.173	septembre	Tienen	FTL	
		5078	3278	31.178	septembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5080	3280	31.180	novembre	Tienen	FTL	
		5083	3283	31.183	septembre	Leuven	FLV	
5089	3289	31.189	septembre	Tienen	FTL			
5096	3296	31.196	septembre	Kortrijk	FC			
41	20	3501	4101	41.001	septembre	Kortrijk	FC	
		3505	4105	41.005	septembre	Kortrijk	FC	
		3523	4123	41.023	septembre	Dendermonde	FT	
		3408	4128	41.028	septembre	Sint-Niklaas	FSN	
		3757	4157	41.057	novembre	Kortrijk	FC	
		3489	4159	41.059	septembre	Kortrijk	FC	
		3762	4162	41.062	septembre	Kortrijk	FC	
		3801	4201	41.101	novembre	Dendermonde	FT	
		4208	4208	41.108	septembre	Dendermonde	FT	
		4210	4210	41.110	septembre	Kortrijk	FC	
		4216	4216	41.116	novembre	Dendermonde	FT	
		4228	4228	41.128	octobre	Sint-Niklaas	FSN	
		4232	4232	41.132	novembre	Kortrijk	FC	
		4238	4238	41.138	septembre	Kortrijk	FC	
		4257	4257	41.157	septembre	Mol	LML	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		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	
41	20	4261	4261	41.161	septembre	Sint-Niklaas	FSN	
		3803	4283	41.183	novembre	Kortrijk	FC	
		3431	4301	41.201	septembre	Kortrijk	FC	
		4303	4303	41.203	septembre	Kortrijk	FC	
		3487	4318	41.218	septembre	Kortrijk	FC	
51	6	17	5103	51.003	avril	Mons	FMS	
		83	5121	51.021	avril	Muizen	FYM	
		242	5153	51.053	avril	Muizen	FYM	
		266	5161	51.061	avril	Merelbeke	FKR	
		345	5177	51.077	avril	Monceau	LNC	
		2052	5291	51.191	avril	Mons	FMS	
53	20	4808	5308	53.008	décembre	Aalst	FLS	
		4827	5327	53.027	décembre	Ottignies	LT	
		4847	5347	53.047	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4850	5350	53.050	décembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
		4856	5356	53.056	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4870	5370	53.070	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		3727	5427	53.127	décembre	Brugge	FR	
		629	5429	53.129	décembre	Leuven	FLV	
		4796	5496	53.196	décembre	Kortrijk	FC	
		4126	5526	53.226	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
		4131	5531	53.231	décembre	Saint-Ghislain	FGH	
		4146	5546	53.246	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4148	5548	53.248	décembre	Saint-Ghislain	FGH	
		4152	5552	53.252	décembre	Montignies	FMY	
		4157	5557	53.257	septembre	Muizen	FYM	
		4172	5572	53.272	décembre	Montignies	FMY	
		4180	5580	53.280	décembre	Saint-Ghislain	FGH	
		507	5607	53.307	décembre	Tamines	FTM	
		848	5628	53.328	septembre	Schaerbeek	FSR	
		796	5636	53.336	septembre	Leuven	FLV	
57	3	4704	5704	57.004	février	Bruxelles-Midi	FBM	
		4759	5759	57.059	novembre	Kinkempois	NK	
		4761	5761	57.061	avril	Luttre	FLU	
60	1	6010	6010	60.010	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
81	30	8101	8101	81.001	décembre	Hasselt	FHS	
		8107	8107	81.007	décembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
		8118	8118	81.018	décembre	Berchem	FCV	
		8133	8133	81.033	décembre	Muizen	FYM	
		8147	8147	81.047	décembre	Saint-Ghislain	FGH	
		8233	8233	81.133	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		8240	8240	81.140	décembre	Hasselt	FHS	
		8247	8247	81.147	décembre	Berchem	FCV	
		8271	8271	81.171	décembre	Braine-le-Comte	FBC	
		8291	8291	81.191	décembre	Saint-Ghislain	FGH	
		8292	8292	81.192	décembre	Montignies	FMY	
		8300	8300	81.200	décembre	Luttre	FLU	
		8301	8301	81.201	décembre	Trois-Ponts	FNO	
		8323	8323	81.223	décembre	Gouvy	FVY	
		8337	8337	81.237	décembre	Braine-le-Comte	FBC	
		8343	8343	81.243	décembre	Braine-le-Comte	FBC	
		8392	8392	81.292	décembre	Brugge	FR	
		8415	8415	81.315	décembre	Kinkempois	NK	
		8449	8449	81.349	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		8468	8468	81.368	décembre	Braine-le-Comte	FBC	
		8487	8487	81.387	décembre	Kinkempois	NK	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		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	
81	30	8488	8488	81.388	décembre	Merelbeke	FKR	
		8505	8505	81.405	décembre	Schaerbeek	FSR	
		8513	8513	81.413	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		8556	8556	81.456	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		8600	8600	81.500	décembre	Hasselt	FHS	
		8619	8619	81.519	décembre	Merelbeke	FKR	
		8638	8638	81.538	décembre	Trois-Ponts	FNO	
		8644	8644	81.544	septembre	Statte	LHY	
		8663	8663	81.563	décembre	Visé	FVS	
93	4	9319	9319	93.019	juillet	Sint-Niklaas	FSN	
		9332	9332	93.032	février	Oostende	FSD	
		9367	9367	93.067	janvier	Brugge	FR	
		9386	9386	93.068	septembre	Berchem	FCV	

Remarques :

(A) Locomotive prise en écritures par la SNCB en juillet 1939.

(B) Locomotives prises en écritures par la SNCB en 1945 (25.001 en février, 26.001 en août, 26.054 en octobre).

(C, D, E) Locomotives prises à l'effectif par la SNCB après la renumérotation du 1 janvier 1946.

	1946 (C)	1947 (D)	1948 (E)
Mars	26.076	26.090	-
Avril	26.035 26.036	-	25.012
Juillet	26.082	-	-
Août	26.083	-	-
Septembre	-	26.097	-
Octobre	-	26.098	-

Lors de la livraison d'avril à juillet 1939, les 6 locomotives type 12 disposaient d'une distribution différente. La distribution classique "Walschaerts" à tiroirs cylindriques fut appliquée aux quatre premières machines (1201 à 1204), tandis que les deux dernières (1205-1206) étaient équipées de la distribution à soupapes, la 1205 du système "Dabeg" à cames oscillantes, et la 1206 du système "Caprotti" à cames rotatives. Ces deux derniers systèmes ne donnèrent pas toujours satisfaction. Aussi en juin 1946, la distribution de la 1205, devenue 12.005, fut remplacée par la distribution classique. Cette dernière fut envisagée en 1951 pour la 1206 (devenue la 12.006) mais vu le prix élevé du devis, la SNCB y renonça. En réparation différée depuis 1954, elle sera mise hors-écritures en janvier 1958.

Bilan de l'année 1958

Durant cette année, la SNCB a mis hors-écritures 152 locomotives :

- A. 132 locomotives visées par les mesures de standardisation émises au cours des années antérieures, à savoir : types 10 (1); 15 (5); 25 (2); 26 (10); 31 (30); 41 (20); 51 (6); 53 (20); 57 (3); 60 (1); 81 (30) et 93 (4).
- B. 19 locomotives type 7.
- C. 1 locomotive type 12.

Note de la Direction du 28 mai 1958 pour le Conseil d'Administration du 20 juin 1958.

Par application du programme approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 12 juillet 1957, l'effectif standardisé des locomotives à vapeur a été ramené à 1.477 unités.

Deux de celles-ci ont été démolies : la première était gravement avariée par suite d'un déraillement, la seconde se trouvait hors-service à cause d'usure générale des organes de distribution.

L'effectif standardisé comporte donc encore 1.475 unités dont 1.162 locomotives de route et 313 locomotives de manoeuvres. Actuellement, cet effectif peut être ramené de 1.475 à 1.356 unités. Il se décomposerait comme suit :

- 326 locomotives à voyageurs;
- 487 locomotives mixtes;
- 250 locomotives à marchandises;
- 293 locomotives de manoeuvres.

La Direction propose, en conséquence, la démolition des 119 locomotives à vapeur suivantes, en surabondance :

- 19 locomotives à voyageurs type 7;
- 30 locomotives mixtes, type 31;
- 20 locomotives mixtes type 41;
- 20 locomotives de manoeuvres type 53;
- 30 locomotives à marchandises type 81.

Les locomotives à démolir seraient choisies parmi celles qui doivent subir une réparation coûteuse et les pièces de rechange réutilisables serviraient pour les locomotives des mêmes types restant en service.

Les "Garratt" en Europe

(article paru dans FFN n°152) – Rectificatif annoncé en fin d'article

Suite à la perspicacité des correcteurs, il y a lieu de reprendre :

- dans le tableau page 8 ligne 9 - Usine Saint-Léonard

N° constructeur et année	Ecartement	Compagnie	Classe	Type	Numéros	Notes
2001-2009 (1924-25)	75 cm	Compagnie du C.F. du Congo	0-6-0+0-6-0		124-132	Congo

Ces 10 locomotives assuraient le service sur la ligne Matadi-Léopoldville jusqu'à la fin du 2^{ème} conflit mondial, époque où le réseau fut "diésélisé" et converti à l'écartement de 3 pieds 6 pouces.

- dans le tableau page 13, ligne 3 - "Usine Babcock and Wilcox".

Il s'agit bien de la dernière série de locomotives construites pour la Renfe en 1960/61 – 10 Garratt basées sur la série précédente de 1931.

N° constructeur et année	Ecartement	Compagnie	Classe	Type	Numéros	Notes
730-739 (1960)	large	RENFE	2-8-2+2-8-0	282F0	421-430	Espagne

Les locomotives utilisées en Europe :

Une unique Garratt à voie normale a été utilisée de 1931 à 1937 sur le N.V Limbursche-Tramweg Maatschappij pour le trafic charbonnier entre Bassenge et Glons.

Cette locomotive construite par Hanomag/Henschel en 1931 avait la particularité d'être la seule avec des cylindres intérieurs.

Locomotives préservées :

A la liste des locomotives préservées en Europe, il y a lieu d'ajouter la Garratt "William Francis" préservée en Grande-Bretagne par le "Bressingham steam museum".

Il s'agit d'une 0-2-0 + 0-2-0 à voie normale construite en 1937 par "Beyer-Peacock" sous le numéro 6841.

Cette locomotive a été la dernière de ce type utilisée en Grande-Bretagne.



Livrée neuve au charbonnage de Bad-desley dans le Warwickshire, elle resta en service jusqu'en 1965.

Etienne LABAR



Sources :

- A.E Durrant (†) «Garratt locomotive of the World» éditions David and Charles 1981.
- The industrial railway record n°11 p 249-256 Septembre 1966.

Photo du haut :
Une 282F Renfe, 22 septembre 1961.

Photo du bas :
La 6841 au musée de Bressingham.

Décembre 2008

5 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.

6 SAINT-GHISLAIN (B) : portes ouvertes et bourse à l'abri-musée, organisées par le PFT. 10h>17h.

6 et 7 BIRMINGHAM (GB) : expo organisée par le Warley Model Railway Club. National Exhibition Center, hall 1. Samedi 10h>18h, dimanche 10h>17h.

7 HAINE-SAINT-PIERRE (B) : portes ouvertes au CFC à la gare-musée. 14h>18h.

12..... Le souper initialement prévu ce jour est REPORTE au vendredi 19 décembre, même heure, même lieu !

12..... GFR (Rixensart) : Photos sur la Vennbahn par Michel Hanssens.

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

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

19..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : SOUPER annuel "fromages" au local du RMM à 19h30. Voir FFN 153.

26 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Janvier 2009

2 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.

9 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

16..... ASSEMBLEE GENERALE du Rail Miniature Mosan, Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

23 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.

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

30 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Février

1 WANZE (B) : bourse d'échange organisée par le club AMAF de Wanze. Caserne Lieutenant Binamé, Rue de Leumont 118. 09h>13h.

5 au 10 NURENBERG (D) : "Spielwarenmesse 2009"

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

13 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

20 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : "Le Chemin de Fer de la Baie de Somme" projection par Etienne LABAR. VOYAGE du R.M.M. au Musée de MULHOUSE et au grand réseau miniature de HAUSACH (Forêt noire).

27 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Mars...

1 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 23. 09h>14h.

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

10 au 12 LONDON (GB) : 9th exhibition of Railway Equipment Systems and Services. Earls Court Two.

13 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

20 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection de photos du module "YPSILON", 2ème prix du concours "Train Miniature Magazine" 2008.

27 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Avril....

3 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 et internationaux, toutes nationalités, époque III.

10 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

17 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

19 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 23. 09h>14h.

24 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Mai

1 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.

8 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

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

17 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 23. 09h>14h.

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

29 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Juin

5 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.

12 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

14 et 15 . CHATHAM (GB) : exposition de modélisme ferroviaire toutes échelles.

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

26 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Juillet .

3 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.

10 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

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

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

31 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Août ...

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

14 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

21 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

28 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Septembre

4 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.

11 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

13 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23. 09h>14h.

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

19 et 20 . RODGAU-NIEDER RODEN (D) près de Frankfurt-am-Main : 2ème convention trains "US". Exposition internationale, réseaux à thème US toutes échelles. 10h à 18h. <http://www.us-convention-brd>

25 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Octobre

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

9 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

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

23 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs + trains de marchandises, traction Diesel + électrique, toutes nationalités, époque III.

30 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Novembre

1 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23. 09h>14h.

6 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.

13 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

20 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

27 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Décembre

4 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.

11 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

13 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23. 09h>14h.

18..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : SOUPER annuel "fromages" au local du RMM à 19h30.

25 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

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 Vônêche*) 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 20,00 €.
 Pour l'étranger 25,00 €.

* 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.
 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

Visite de nos amis du club ferroviaire de Bad Neuenahr début août 2008.....	page 2 de couverture et page 2
Modifications sur le réseau H0 "US".....	page 3
Agenda du club et "les amis nous informent".....	pages 23 et 24

Actualité ferroviaire

Festival vapeur au "Blue Bell".....	pages 4 et 5
-------------------------------------	--------------

Modélisme

Le module Ypsilon.....	pages 6 et 7
Images de modélisme.....	pages 7 et 8
Numérisation de modèles.....	page 9
Actualité modélisme.....	page 17

Documentation

Les locomotives "Garratt" : la rectification prévue dans FFN 152.....	page 22
---	---------

Rétrorail

En marge du 90ème anniversaire de l'armistice du 11 novembre 1918.....	pages 10 à 16
1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB (année 1958).....	pages 18 à 21

Avec un peu d'avance, la Rédaction de Ferro Flash Namur présente ses vœux à ses lecteurs.

Le Comité de Rédaction rappelle à ces mêmes lecteurs que les membres de ce Comité sont des bénévoles ! C'est à dire qu'ils ne sont pas payés pour et n'ont aucune obligation quant à leur travail. Simplement le plaisir et le feu sacré de réaliser un beau bulletin d'informations ferroviaires et modélistiques.

Espérons que ce feu ne s'éteigne pas...

Le fait de verser une cotisation d'adhérent ne crée aucune obligation auprès de l'un ou l'autre membre du club ou de son Comité de publier une revue aussi fournie ! Le bénévolat a ses limites.

ferro flash Namur n°153 (2008-6)

Ce sixième et dernier 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 : Etienne Labar, Jean-Pierre Lobet, Michel Marin, Luc Monaux, Thierry Colpaert 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 :

En haut : la gare du module "Ypsilon" : 2ème prix au concours de modules organisé par "Train Miniature Magazine" lors de l'exposition de Mechelen (réalisation et photo de Thierry Colpaert).

En bas : en gare de Spontin sur le Chemin de fer du Bocq, les amis du club de Bad-Neuenahr (D) avec un groupe d'accompagnants du RMM (photo Luc Monaux).

Page 2 de couverture : Visite de nos amis du club de Bad-Neuenahr (D) au RMM début août 2008.