

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°154 2009-1



Vendredi 23 janvier se donnait le coup de départ de la construction des modules personnels que certains membres ont choisis de réaliser suivant des normes bien déterminées afin de pouvoir se retrouver tous ensemble au club ou en exposition. Chaque module possède un thème défini par son réalisateur. L'échelle choisie est le HO. Le fonctionnement sera numérique mais pas besoin d'acheter sa centrale, il y en aura une au club. Par contre, le matériel moteur devra être équipé du décodeur.

Principe : on vient avec son module au club, on y travaille et on retourne avec après la réunion.

Voici quelques vues du premier module. En présentation directe dans la colonne de droite, en cours d'assemblage en colonne de gauche.

Vous remarquerez que les jeunes sont prêts à aider et des plus intéressés !
(Photos Paul Delescaille).

Sur la page de droite, Jules a déjà anticipé et a terminé son module qui a été présenté après l'AG du 16 janvier.

(Photos Claude Carpet).

Souper annuel du club du 19 décembre

Reporté pour indisponibilité du local annexe, le souper annuel du club a bien eu lieu le vendredi 19 et a accueilli 45 participants.

Préparation de l'Assemblée Générale

Le contrôle de la Comptabilité de l'année 2008 par les Commissaires aux Comptes, Michel Hosselet et Charles Fourny, s'est effectué le vendredi 9 janvier au cours de la réunion hebdomadaire.

Le Comité s'est réuni le mardi 13 janvier en préparation à l'Assemblée Générale du vendredi 16 et a, entre-autres, élaboré le budget 2009 en regard des recettes et dépenses de 2008.

Assemblée Générale du 16 janvier

Le Président Jean-Claude Botspoel ouvre la séance.

Il retrace les faits de l'année 2008, de la visite des amis bretons de Dinan et de ceux de Bad-Neuenahr en début août, ainsi que des excursions à l'expo de Dortmund et à Linz-am-Rhein.

Comptes de 2008

Le Trésorier, Claude Carpet, présente les détails du bilan 2008 en les comparant à celui de 2007. Il présente également le budget prévu pour 2008 avec les recettes et dépenses effectives.

Approbation des comptes 2008

Les Commissaires aux Comptes, Charles Fourny et Michel Hosselet, font rapport de leur mission d'investigation des pièces comptables 2008 et prient l'Assemblée Générale de donner décharge au Comité pour sa gestion écoulée. Ce qui est fait par applaudissements.

Budget 2009

Le trésorier continue son exposé par le budget de l'année 2009, équilibré en fonction de la nouvelle donne établie par la Ville de Namur en ce qui concerne les frais de fonctionnement du Centre Culturel qui nous sont maintenant portés en compte.

Nomination d'un nouveau Commissaire aux Comptes Patrick Allen accepte, jusqu'à l'AG de janvier 2011 incluse, le rôle de Commissaire aux Comptes en remplacement de Charles Fourny qui vient de remplir son mandat de deux ans. Il accompagnera ainsi Michel Hosselet qui poursuit son mandat jusqu'à l'AG de 2010 incluse.

Renouvellement des membres du Comité

Les membres du Comité Claude Carpet, Didier Delfosse, Jean-Pierre Lobet et Luc Parant sont arrivés en fin de

mandat de deux ans, sont sortants mais rééligibles.

Le Secrétaire, Jean-Pierre Lobet, n'ayant pas reçu de candidature au 31 décembre, il n'y a pas de vote et les membres précités sont reconduits pour deux ans au Comité. Ils accompagneront Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux et André Delsemme qui, eux, seront sortant à l'AG de 2010.

Le Président remercie tous ceux qui se sont dévoués cette année pour la bonne marche du club, clôture l'Assemblée Générale et ouvre la réunion mensuelle.

Réunion mensuelle de janvier

Projets d'activités pour 2009

Visite de **l'expo de Dortmund le vendredi 24 avril**.

Inscriptions par versement de 38,00 €, la carte d'entrée est incluse : 360-0053510-69. **RDV et départ à 06h15 devant le R.M.M.** Voyage organisé par notre club.

Voyage organisé par J.C. Botspoel à la Cité du Train et la Cité de l'Automobile de Mulhouse et au fameux réseau de trains miniatures de Hausach du **27 février au 1 mars**.

Participation réseau N à l'expo de Houten (NL) du **6 au 9 avril**. Voyage organisé par Didier Delfosse.

Voyage à York (GB) lors des vacances d'automne (30-10 au 1-11. Avec visite du musée du Chemin de fer d'York. Organisation Luc Parant. Voir annonce en page 22.





En haut : le 10 mars 1958, revêtue de sa nouvelle décoration, la 201.001 de la remise de Kinkempois (NK), chargée sur une remorque routière, quitte la cour à marchandises de la gare de Jette pour se rendre sur l'esplanade du Heysel (photo Bruno Dedoncker).

En bas : La 201.011, de la remise d'Haine-Saint-Pierre (GT), en tête d'un train Schaerbeek - Tournai, est photographiée à Bruxelles-Midi (FBM) en janvier 1963 (photo Daniel Thielemans).



La locomotive Diesel type 201 en livrée "Expo 58" à l'échelle H0

Sous les références n°37273 chez Märklin et n°22331.1 chez Trix, l'importateur belge de ces deux firmes nous présente la locomotive 201.011 dans la livrée "Expo 1958" et non la 201.001 ayant figuré au Pavillon des Transports de l'Exposition Universelle de Bruxelles qui s'est tenue sur le plateau du Heysel du 14 avril au 10 octobre 1958.

Il est normal que le choix se soit porté sur la locomotive 201.011 car la 201.001 est déjà présente sur nos réseaux dans sa version d'origine : livrée bicolore dite "de l'étoile".

La locomotive 201.001 fut livrée à la SNCB en décembre 1954 et affectée à l'atelier de Kinkempois. Elle fut choisie pour figurer à l'exposition et à cette occasion la SNCB décida de lui appliquer une nouvelle livrée baptisée : "Expo 1958".

Elle sortit de l'Atelier Central de Salzinnes le 31 janvier 1958 et, alors qu'elle était déjà exposée, il fut décidé, pour une question d'esthétique, de peindre une fine ligne jaune délimitant les deux tons de vert. La toiture et les bogies étaient peints en gris clair.

Cette livrée fut approuvée en mars 1959 mais avec quelques adaptations. C'est ainsi que la toiture et les

bogies étaient peints en noir au lieu de gris et que le numéro se trouvant sur les faces avant était situé sous le phare droit et non plus sous celui de gauche (suite à la présence du porte-lanterne) tandis que le numéro latéral se trouvait à gauche de la porte de droite.

Seulement deux locomotives (les 201.002 et 201.011) qui avaient été accidentées bénéficièrent de cette livrée. En effet, à partir du 1 avril 1960 entrant en vigueur, pour les locomotives Diesel, en effet, la livrée verte simplifiée. La livrée d'origine demandait beaucoup de temps pour être appliquée et occasionnait une trop longue immobilisation du matériel dans les ateliers de peinture.

Les trois locomotives dont question ci-avant : les 201.001, 210.002 et 201.011 perdirent respectivement leur livrée "Expo 58" les 6 mai 1963, 22 novembre 1963 et 11 mars 1966. La plus grande longévité dans cette livrée des trois (8 ans) pour la 201.011 reproduite par Märklin et Trix.

Michel Herbiet.

Bibliographie : "Les décorations des Diesel de ligne" par Jean-Luc Vanderhaegen (édition PFT). Ouvrage qui devrait se trouver dans la bibliothèque des modélistes férus de matériel belge.



La 201.002, de la remise de Kinkempois (NK), à Liège-Guillemins début 1963, en tête d'un train en provenance de Hasselt. La machine est pourvue d'un troisième feu blanc (en provenance d'une locomotive à vapeur) pour la circulation en Allemagne (photo Daniel Thielemans).

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

Rappel historique

1919-1933

Les conditions imposées par les Alliés à l'Allemagne lors des signatures de l'Armistice du 11 novembre 1918 et du Traité de Versailles le 28 juin 1919, vont avoir pour ce pays des conséquences catastrophiques.

En plus de fortes indemnités à payer pour dommages de guerre, l'Allemagne va perdre, tant à l'Est qu'à l'Ouest, de nombreux territoires et être privée de ses colonies. Dès l'abdication de l'empereur Guillaume II, des états allemands, au nombre de dix-sept, forment en 1919 la république de Weimar, mais ses dirigeants éprouvent de nombreuses difficultés pour gouverner. En effet, ils doivent faire face à un essai de révolution bolchevique, à l'humiliation provoquée par le Traité de Versailles et à l'occupation de la Ruhr, de 1923 à 1925, par les Belges et les Français et de plus une inflation monstre a amené la misère parmi la population. Tout cela réuni, favorise d'une part la montée du communisme et d'autre part la naissance du national-socialisme, dirigé par un certain Adolf Hitler.

1934-1939

Toutes les conditions sont réunies pour mener l'Allemagne vers la dictature. Grâce à une propagande démagogique et très bien centrée sur le thème "Allemagne, humiliée et ruinée", Hitler accède en 1933 au poste de Chancelier et devient président de la république en 1934. Muni des pleins pouvoirs, son but est d'annuler les effets néfastes de la défaite de 1918, si nécessaire de façon brutale et efficace. Tout d'abord, en 1936, en réoccupant la Ruhr ; en 1938 les annexions (Anschluss) de l'Autriche et de la région des Sudètes ; en 1939, l'occupation de la Tchécoslovaquie et l'agression contre la Pologne le premier septembre. Comme la Grande-Bretagne et la France sont liés par des accords en cas de violation du territoire polonais, ces deux nations déclarent la guerre à l'Allemagne, le trois septembre 1939.

De septembre 1939
à mai 1940.

A part l'invasion allemande, à partir du 9 avril 1940, du Danemark et de la Norvège,

il ne se passe rien de spécial entre l'Allemagne et la France. Les belligérants installés sur les rives du Rhin s'observent et ne tentent aucune expédition militaire importante. C'est le calme plat et cette période est dénommée "la drôle de guerre". Se souvenant du non-respect de notre neutralité en août 1914, le gouvernement belge décrète la mise sur pied de guerre de notre armée, dès la décision prise par les Britanniques et les Français, d'intervenir dans le conflit. Mais à l'aube du 10 mai 1940, l'Allemagne décide d'attaquer la France et, comme en 1914, elle ne tient pas compte de notre neutralité. Notre armée oppose une farouche résistance à l'envahisseur. Mais, devant la puissance de l'ennemi en hommes et matériel, elle se voit dans l'obligation de capituler le 28 mai. Cette période de notre histoire sera appelée "la campagne des dix-huit jours". La France ne peut également résister et le 14 juin, les Allemands entrent dans Paris, Le maréchal Pétain demande l'armistice le 17 juin et sa signature aura lieu le 22 au même endroit (Rethondes) et dans la même voiture (2419 D) où fut signé l'armistice du 11 novembre 1918. Pour la seconde fois de sa carrière, la 2419 D était témoin d'un acte qui s'inscrivait dans l'histoire du monde.

Histoire de la voiture de l'Armistice

Signature de l'armistice franco-allemand
du 22 juin 1940

Le 20 juin 1940, les premiers blindés allemands arrivaient à Rethondes, faisaient sauter la façade de l'abri et plaçaient la 2419 D à l'endroit même où avait été signé l'Armistice de 1918.



22 juin 1940, signature de l'armistice : Les plénipotentiaires autour du tapis vert. A gauche, de profil, assis Hitler. En face de lui, au fond, le général Bergeret (air), M. Noël ambassadeur, le Général Huntzinger (terre), le vice-amiral Le Luc (à droite)

Le 22 juin 1940, à 15 heures, le Führer, Adolf Hitler, accompagné du maréchal Goering, de l'amiral Reader, des généraux Von Brauchitsch et Von Keitel, montait dans la 2419 D. A 15h35, arrivaient les plénipotentiaires français. Le général Huntzinger prenait place en qualité de chef de la délégation française, vis-à-vis du Führer. A sa droite, l'ambassadeur L. Noël et le général Bergeret ; à sa gauche, le vice-amiral Le Luc. Après la lecture des conditions d'Armistice, le Führer se levait, prenait congé et sortait de la voiture à 15h45. L'Armistice était signé à 18h52.

Le lendemain, une note de la D.N.B. faisait savoir qu'à l'issue de l'acte mémorable de Compiègne, le Führer donnait les ordres suivants :

1. Le wagon historique et le monument du triomphe gaulois devaient être transférés à Berlin.
2. Les tronçons des deux voies ferrées étaient à détruire.



Remorquée par un puissant tracteur, la 2419 part vers Berlin

La 2419 D, pensait-t-on, avait été détruite lors du bombardement par les Alliés de la gare d'Anhalt à Berlin. Or, de source allemande, on apprit plus tard que la voiture avait été évacuée de Berlin en 1944 en direction d'Ohrdruf, petite ville de Thuringe, sur la ligne de Trottstadt



Le 26 juin 1940, la voiture quitte la clairière en direction de Berlin

Son transfert vers Berlin et sa destruction

Le 24 juin, elle était mise sur plateau et remorquée par un puissant tracteur jusqu'à Berlin où elle restait environ une semaine devant la Porte de Brandebourg. Elle était accueillie avec enthousiasme. Après cette exposition, elle fut reléguée dans une gare de triage près de Berlin.

à Crawinkel, embranchement de la grande ligne Eisenach à Gotha.

Et c'est là que devait finir tragiquement la carrière de cette voiture. Les blindés américains entraient à Ohrdruf, le 4 avril 1945, mais un détachement de SS, agissant selon les ordres reçus, avaient fait sauter la voiture quelques heures auparavant.

Le 4 juillet 1940, la 2419 D vient d'arriver à la porte de Brandebourg à Berlin



Son remplacement dans l'abri de Rethondes.

Les visiteurs de l'abri de Rethondes y admirent toujours la voiture de l'Armistice du 11 novembre 1918. Il s'agit bien entendu d'une autre voiture aux caractéristiques très voisines, elle fait partie d'une série de 15 unités (2425 - 2439) construites également en 1913 par la "Compagnie Générale de Construction" à Saint-Denis.

Il s'agit de la voiture 2439 D, entrée dans l'abri de Rethondes en 1945 et renumérotée 2419 D.

Devant la porte de Brandebourg, la foule se presse pour visiter la 2419 D.

Epilogue.

Cette voiture était entrée dans l'histoire à l'aube d'une paix et en sortait au crépuscule d'une défaite. Ainsi, se termina la carrière d'une voiture doublement historique, véritable symbole pour les uns et les autres, heureusement réconciliés par la création de l'Europe.



1945, la nouvelle 2419 D, ex-2439 D, est dirigée vers l'abri de Rethondes



De nos jours, une voiture 2419 D, rappelant l'Armistice du 11 novembre 1918, figure toujours dans l'abri de Rethondes.

La reproduction à l'échelle H0 de la voiture-restaurant 2419 D de la "Compagnie des Wagons-Lits et des Grands Express Européens".

Le premier modèle apparu sur le marché du train miniature date du début des années 1960 et émanait de la firme "Pocher".

Sa gravure n'était pas des plus fines et l'écusson de la CIWL était également grossier.

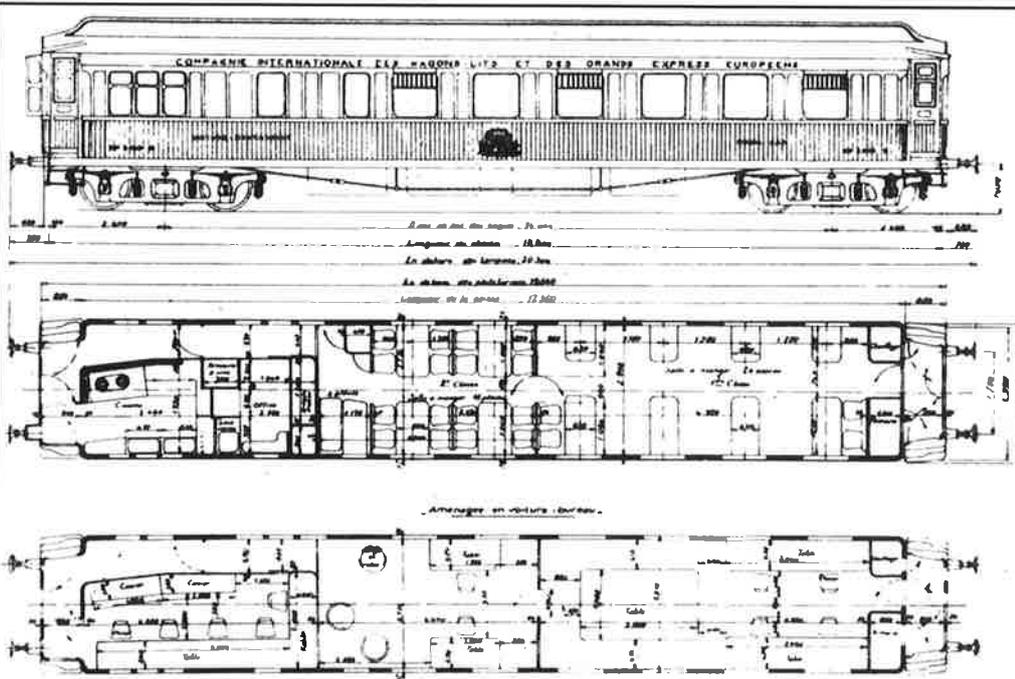
Lors de la faillite de Pocher, la firme Rivarossi racheta le moule et présenta la voiture en ayant ajouté quelques détails et en améliorant l'écusson.

Puis, ce fut au tour de la firme Liliput à produire ce modèle. Par rapport au réel, sa reproduction présentait quelques défauts comme par exemple l'absence de gravure du dispositif supérieur d'aération des fenêtres et la simplification de détaillage des bouts de caisse. Dans son catalogue 2008-2009, LS Models nous apprend, en page 69, que les voitures de la CIWL en version teck seront distribuées en exclusivité par Lemke Collection/ Hobbytrain. Osons espérer que cette voiture historique et très recherchée retiendra l'attention de cette firme pour une parfaite reproduction à l'échelle H0.

Michel HERBIET.



Maquette en H0 de la voiture historique n°2419 construite par la maison Pocher de Turin



Bibliographie :
 La "Vie du Rail" n°670 de novembre 1958, article de Roger Commault ;
 Le livre "Sleeping Story" de Jean des Cars.
 Revue "CDR" n°276 et 277, article de Pierre Decroix.

Plans de la 2419 montrant l'intérieur à l'état d'origine et après sa transformation pour le train d'état-major.

Le stand de la CIWL à l'exposition universelle de Liège en 1905

Dans son stand à l'exposition universelle de Liège en 1905, la "Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens" présentait une voiture-restaurant et une voiture-lits construites en 1904 par la "Compagnie Générale de Construction", filiale de la CIWL située à Saint-Denis;

Ces deux voitures reposaient sur deux bogies à trois

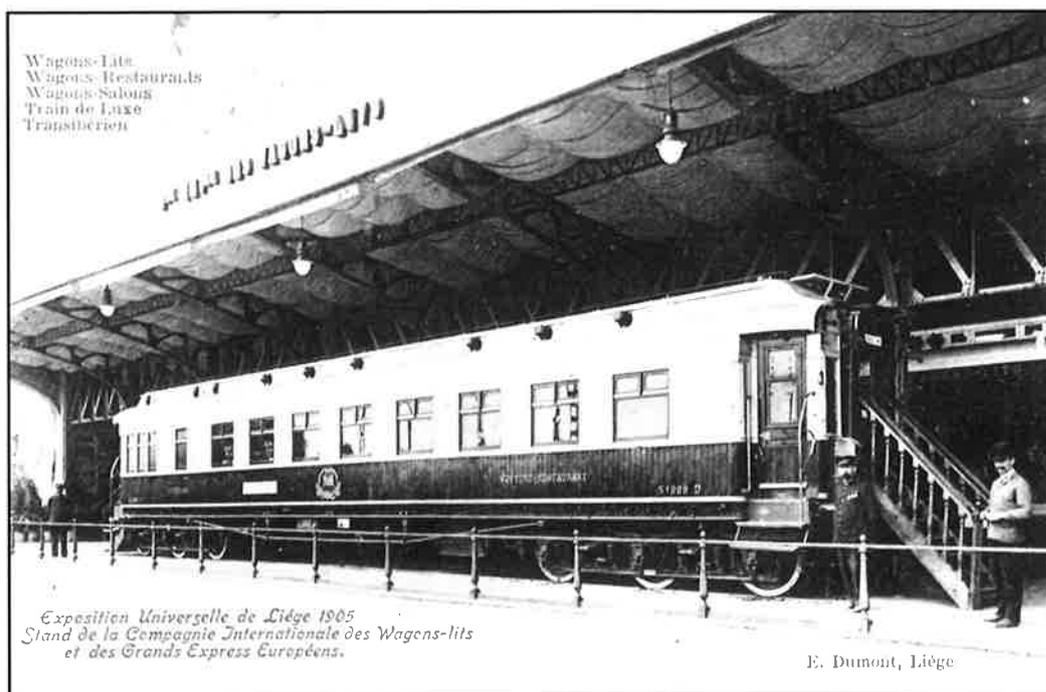
essieux, grande nouveauté à la CIWL.

Seules quatorze voitures, sur plus de cinq mille construites pour la CIWL de 1872 à 1968 (les dernières étant les voitures-lits T2) ont disposé de ce type de bogies.

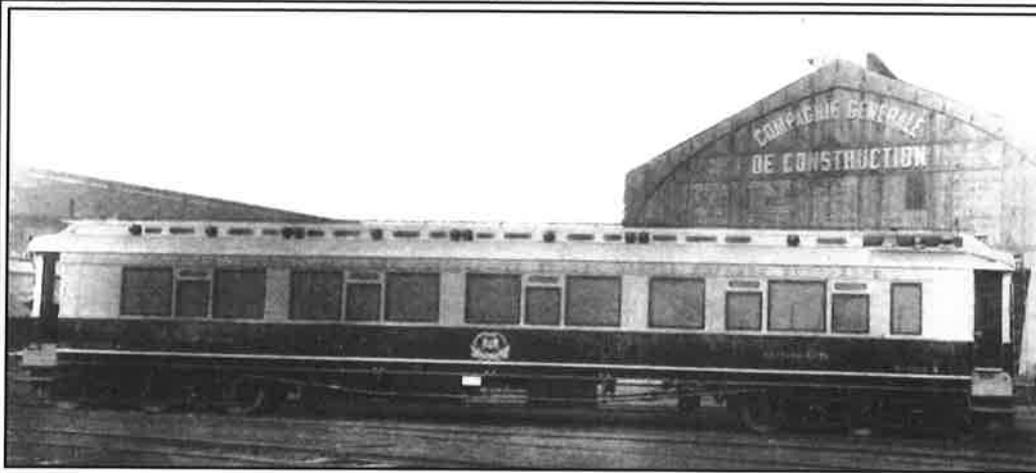
De plus, signe de grand luxe, leur livrée en deux tons, couleur crème pour la partie supérieure de la caisse et couleur marron pour celle du bas.



**Le stand de la CIWL à l'exposition universelle de Liège en 1905.
En retrait, la voiture-lits 1000 A, à l'avant-plan la voiture-restaurant 999 D.**



Gros-plan sur la voiture-restaurant 999 D.



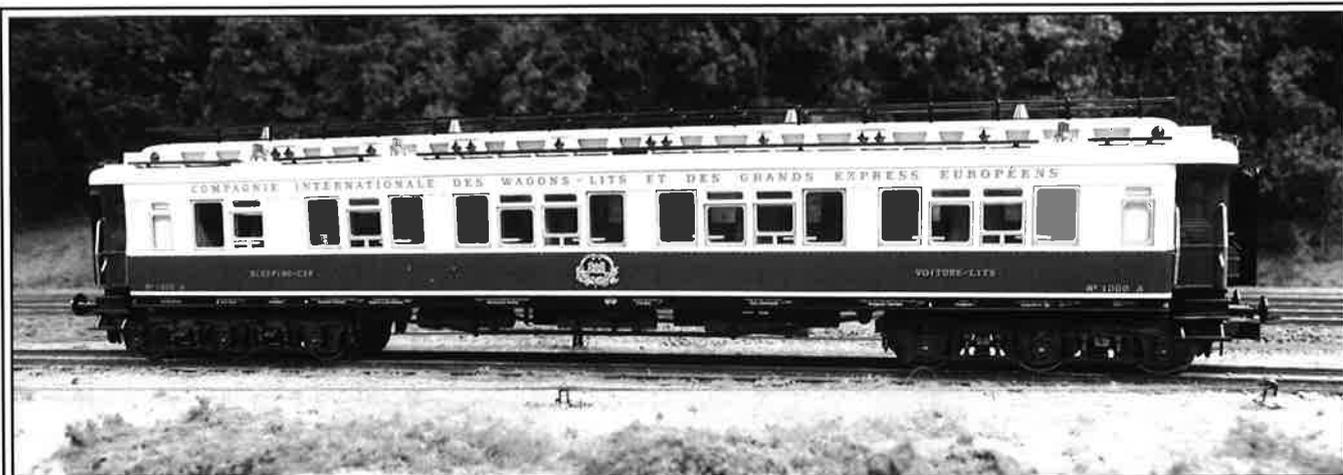
La voiture-lits 1000 A dans l'enceinte de son constructeur : la "Compagnie Générale de Construction" à Saint-Denis.



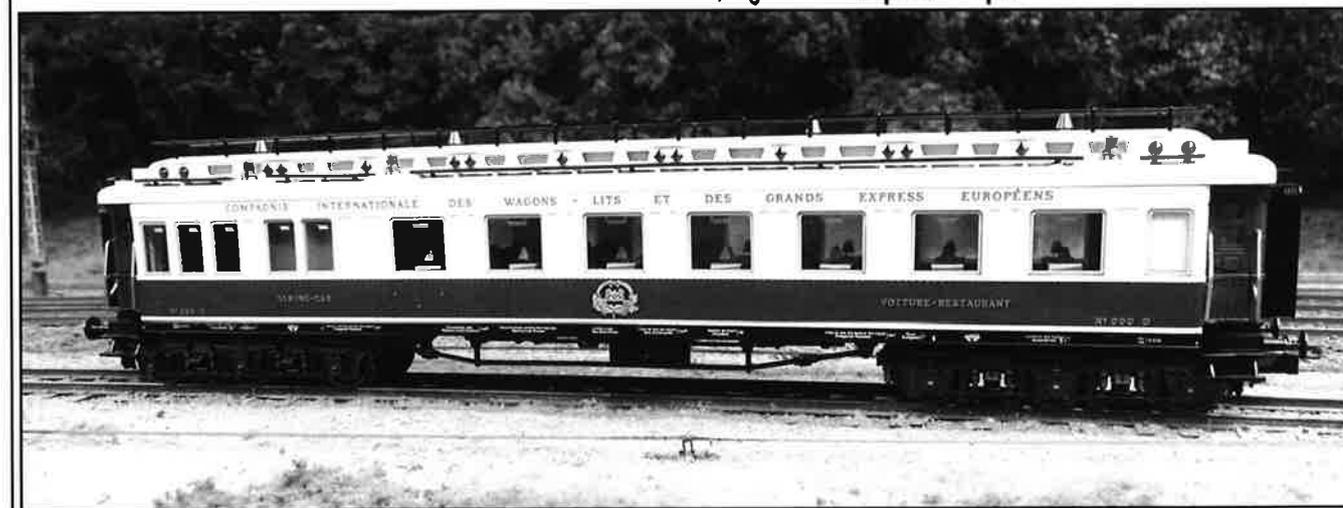
Intérieur de la voiture-restaurant CIWL 999 D.

On pouvait y servir 40 couverts.

Son raffinement était tel qu'il symbolise, pour l'époque, le sommet du voyage en train de luxe.



En haut : détails de la voiture-lits 1000 A, reproduite par Trix.
En bas : la voiture-restaurant 999 D, également reproduite par Trix.





La voiture-restaurant était immatriculée 999 D et la voiture-lits 1000 A. Il est à noter que ces deux voitures n'ont jamais été incorporées dans les rames utilisées pour assurer le train dénommé "Orient-Express".

La firme TRIX (Trix HO International pour le système

2 rails) a reproduit ces deux voitures sous la référence 23790 : voiture-lits 1000 A et la référence 23794 : voiture-restaurant 999 D.

Yves Devleeschauer.



Railway Cats

Mon correspondant au Royaume-Uni, M. Chris Bates, m'a très aimablement communiqué une touchante histoire mêlant le monde du rail et l'amour des animaux.

Mais tout d'abord évoquons le contexte de l'emploi des chiens et chats dans la sphère ferroviaire britannique.

La présence de ces animaux dans de nombreuses gares remonte probablement à l'origine du chemin de fer et elle a perduré jusque dans les années 60.

Chiens (des Jack Russel) et chats avaient pour rôle de

Le bien être des animaux fut pris en considération. Ainsi chaque gare recevait un budget pour la nourriture et les soins vétérinaires.

Par ailleurs, le ministère de l'alimentation distribua de la poudre de lait.

Il était même prévu de pourvoir au remplacement des chats malades ou blessés.

Des chatières furent aménagées dans les divers bâtiments afin de permettre aux chats d'atteindre le moindre recoin.

A la nationalisation des chemins de fer en 1948, les "British Railways" reprirent les chats sur les listes du personnel rémunéré.....

Les chiens, quant à eux, s'occupaient aussi d'autres tâches. Le "Great Western Railway" employait 25 chiens de bergers pour garder ses clôtures et éviter l'intrusion de moutons sur les voies.

Certains chiens étaient mêmes vigiles supplétifs sur les chantiers de voies, ils aboyaient à l'approche d'un convoi et incitaient les piocheurs à se mettre à l'abri !

Mais laissons la parole à M. Chris Bates (*) :

"En 1964, à l'âge de 16 ans, je venais de débiter mon premier emploi comme correspondant local pour le journal hebdomadaire régional le "Lincolnshire Standard".

Chaque jour nous avions un nombre "d'appels" à réaliser: c'est-à-dire contacter régulièrement des personnes afin de collecter des informations.

Je fus heureux d'avoir pour tâche de contacter le responsable du secteur marchandises de la gare de Boston..., une excuse pour se promener légalement dans les emprises du chemin de fer tout en étant rémunéré !

Donc un jour, en entrant dans son bureau, je découvris un grand chat endormi en face du poêle à charbon. Deux ou trois employés ainsi que le chef contemplaient le félin assoupi qui ronronnait de satisfaction.

Les restes d'une boîte de Corned-beef et les paniers repas du personnel trônaient à proximité.

Apparemment, le chat avait consommé le tout.

On m'expliqua que le matin, ils avaient ouvert un wagon couvert chargé de plants de pommes de terre destinés aux fermiers du sud du Lincolnshire.

Le wagon, arrivé pendant la nuit, provenait d'une lointaine ligne secondaire en Ecosse.

Ce pauvre chat avait été enfermé dans le couvert (probablement lors de la poursuite d'un rongeur). Il était amaigri et ébouriffé, de toute évidence, il avait vécu pendant quelques jours sur le tas de patates dans le



Les cheminots du "Midland Railway" de la gare de Damens et leur chien. Gare préservée sur la ligne musée du "Keighley et Worth Valley Railway" (1)

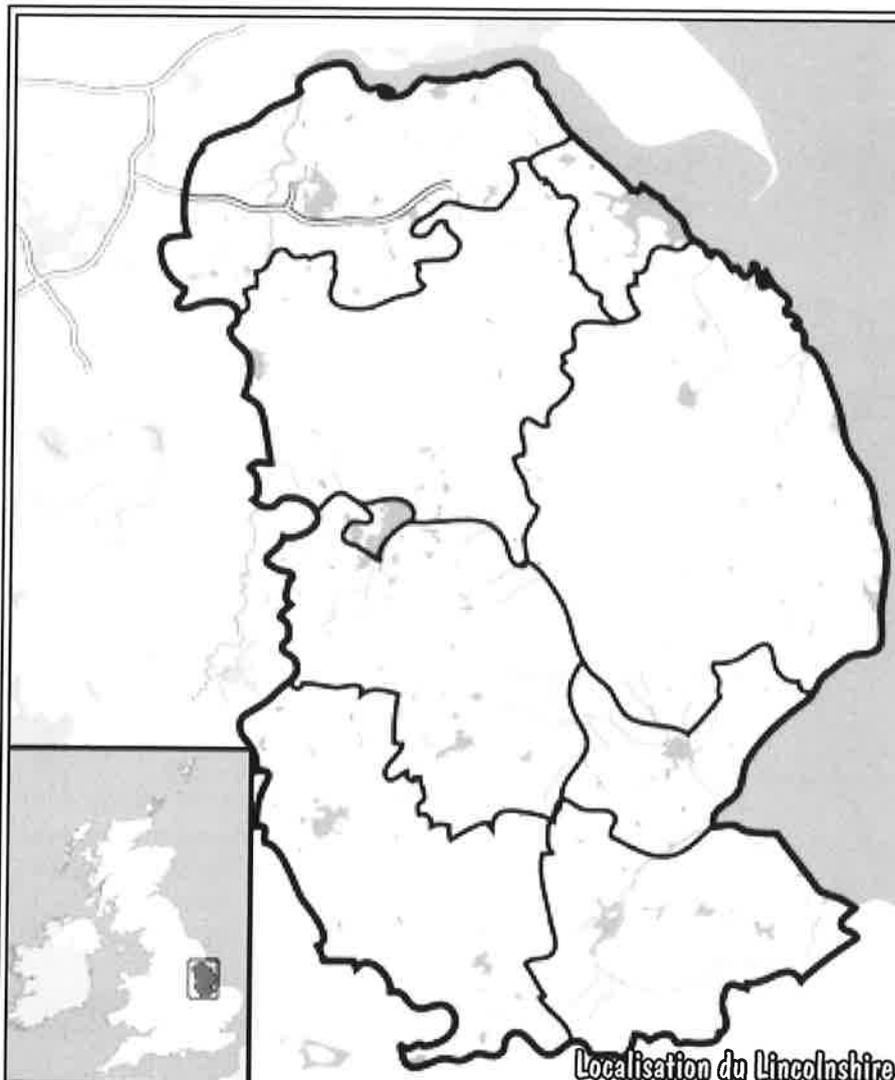
traquer les rongeurs qui s'attaquaient aux denrées (céréales, nourriture pour le bétail, etc....) entreposées dans les halles à marchandises.

Il faut attendre 1940 pour que la compagnie du "London and North Eastern railway" (L.N.E.R) entreprenne de recenser tous les chats en fonction dans les gares de son réseau.

Ces précieux auxiliaires devaient contribuer à l'effort de guerre... dans les entrepôts.



A la gare de marchandises de Londres-Saint-Pancras. Maîtres et chiens fiers de leurs captures.



Localisation du Lincolnshire



La gare de Boston-Lincolnshire



Un couvert "ventilé" standard 12T des British railways.

froid et l'humidité.

Il s'avéra que le wagon avait voyagé dix jours de son point de chargement jusqu'à Boston dans le Lincolnshire.

Connaissant la ligne de départ du chargement, les agents de Boston téléphonèrent aux gares écossaises susceptibles d'être concernées par la disparition de leur félin.

Quelquefois des wagons étaient chargés sur une voie de garage isolée plutôt que dans une gare, donc il n'était pas aisé de localiser avec une certitude absolue le point de chargement du wagon.

Mais un chef de gare écossais s'empressa de répondre qu'il cherchait désespérément le chat de sa gare. Selon sa description, il s'agissait bien du chat officiel !

La gare d'origine était située sur une ligne réservée au seul trafic marchandises quelque part près de Peterhead au nord-est de l'Ecosse ⁽²⁾.

Mais comment renvoyer le pauvre animal à la maison ?

Il fut convenu de le conduire à la gare de Grantham (la plus proche gare principale de Boston qui, à cette époque, était le centre d'un réseau de lignes secondaires –

aujourd'hui Boston est situé sur la ligne subsistante Skegness – Grantham).

Pour permettre un rapatriement rapide, le train de nuit (Wagons-lits) marqua un arrêt exceptionnel.

Le chat fut placé sur un coussin de velours à l'intérieur d'une boîte et remis par le responsable marchandises de Boston, au steward du wagon-lit avec ordre de ne pas le laisser s'échapper et naturellement des instructions pour l'alimenter.

Entretemps, je téléphonais à tous les journaux écossais pour les informer de cette histoire.

A Edimbourg, le chef de gare avait été mis au courant de la présence de ce très important voyageur et, comme c'était le cas quand il recevait un VIP, s'habilla de son long manteau et haut de forme. ⁽³⁾

Il s'arrangea pour qu'un joueur de cornemuse (piper) joue un air de bienvenue (d'aucun assure que seul un chat écossais n'était pas effrayé par le son de cet instrument).

Des reporters et photographes furent envoyés à la gare d'Edimbourg Waverley afin de rendre compte de l'arrivée du chat sur son coussin de velours.

Le chat fut transféré dans un train pour son lointain Nord-Est, afin de reprendre son service près de Peter-head.

Tout se passa à merveille, les journaux eurent une bonne histoire, le chemin de fer réalisa une excellente opération



Le réseau ferré du Lincolnshire en 1964. Grantham est situé sur la ligne de la côte Est "Londres - Edimbourg".

de relation publique et je reçus assez d'argent des journaux écossais pour m'acheter une moto d'occasion Honda 50.

Il ne fallut pas longtemps avant que ma moto ne connaisse le chemin de chacune des gares des lignes secondaires du Lincolnshire !".

Chris Bates.

Traduction Etienne LABAR.

(*) Passionné du rail depuis son enfance, il s'occupe actuellement de la revue «Push and Pull» organe de presse du "Keighley and Worth Valley Railway" – un des principaux Chemins de Fer musée de Grande-Bretagne.

(1) Cette gare est la plus petite du réseau britannique. De nos jours, un chien, quoique en bois, occupe toujours la cabine de signalisation.

Pour plus d'infos sur ce réseau musée, voir le site <http://www.kwvr.co.uk>

(2) à titre indicatif, la distance par la route entre Boston-Lincolnshire et Peterhead est de 750 Kms.

(3) Au milieu des années '60, cette tenue de cérémonie était encore courante.

En complément à cette évocation, signalons également l'emploi de chiens pour la collecte de fonds destinés à des œuvres de bienfaisance. Ces chiens arpentaient quais et couloirs harnachés d'une tirelire. Les fonds recueillis étaient principalement destinés aux orphelins de cheminots victimes d'accidents de travail.

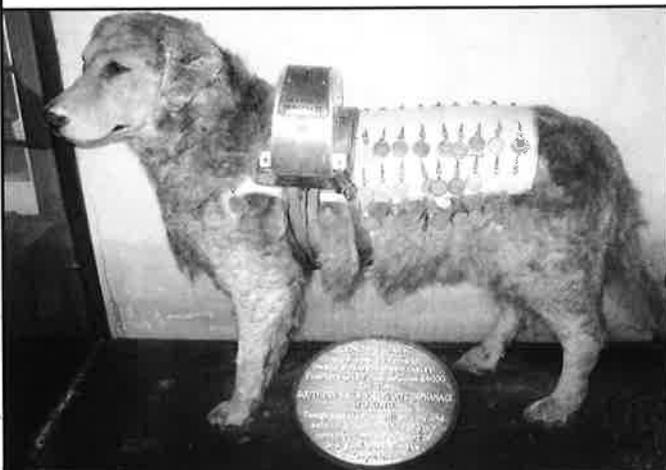
London Jack fut avec au moins quatre autres chiens des grandes gares londoniennes, un de ces "bénévoles"...

Entre 1894 et 1931 plusieurs chiens se succédèrent, tous appelés "London Jack".

Le premier travailla à la gare de Londres-Paddington entre 1894 et 1900. Après sa mort, préservé dans une

vitrine il continua à récolter des fonds ! Aujourd'hui il se trouve au musée d'histoire naturelle de Londres.

Le petit musée de la gare de Sheffield Park sur le Blue-Bell Railway (voir FFN précédent) conserve la dépouille empaillée d'un autre "London Jack" - Ce brave animal a récolté entre 1923 et 1931 près de 4.000 £ destinées aux orphelins des cheminots du Southern Railway.



London Jack, mort le 22-6-1931. (photo Etienne Labar). Néanmoins, Jack est encore en service et sollicite la continuation de votre contribution et le soutien à son excellent travail pour les orphelins.



Un chat cheminot en juillet 2008 sur le "West Somerset Railway" (photo Hervé Allard).



Echelle On30 européen (1/43)



Echelle On30 américain (1/48) : "Gribi's Tunnel"



Echelle On30 européen (1/43)



Echelle On30 américain (1/48)



Echelle On30 américain (1/48)



Echelle On30 européen (1/43)



Echelle On30 américain (1/48)



Echelle On30 européen (1/43)



Echelle On30 américain (1/48) : "Gribi's Tunnel"



Echelle On30 américain (1/43)

Images de l'exposition française "Expométrie" devenue : "RAILEXPO".

Modules à l'échelle On30.

Les différents modules, reliés entre-eux, formaient un réseau de 15 mètres.

(photos de Willy Willoq)



Echelle 0



Echelle 2



Echelle 2

Rail-Expo 2008
(photos Willy Willocq).

La bibliothèque du club cherche

"Voies Libres" n°18. Railroad Model : janvier à août 2001, 12-2003, 02-2005, 11-2007, 12-2007, 12-1981, 04-05-1980, 01-1979, 06-1979. "En Lignes" : 1 à 12, 29 à 44, 54, 56 à 58. Locorevue 652, 699, 701.



La 201.011 de Märklin et Trix en gare de Hun sur le réseau HO "Mosan" du R M M. Voir article pages 2 et 3.
(photo C. Carpet).

Triste fin pour une "Crocodile"

Rhätische Bahn

La locomotive musée à voie métrique Ge 6/6 I dite "crocodile" n°412 des CF rhétiques (RhB) vient d'être démolie dans le courant du dernier trimestre 2008.

Cette locomotive avait été repeinte dans une livrée "commerciale" en 2005 au grand dam des puristes.

Les firmes LGB (train de jardin échelle 1/20,5) et Bemo (H0m) s'étaient associées pour financer la restauration de cette locomotive. Depuis lors, elle arborait une livrée bleue tout à fait anachronique, prétexte à la sortie de modèles re-décorés par les deux marques respectives.

La livrée authentique des 15 locomotives Ge 6/6 I (401-415) étant de couleur brune depuis leur construction.

Immobilisée aux ateliers de Landquart (canton des Grisons) depuis plusieurs mois suite à une grave avarie, elle a été "cannibalisée" afin de fournir des pièces de rechange aux deux autres "crocodiles" musée des RhB les 414 et 415 conservées pour des trains spéciaux.

Construite par SLM pour la partie mécanique et BBC, MFO pour la partie électrique (11 kV, AC 16,7 Hz), la première série de 6 locomotives fut livrée en 1921. A l'époque, elles étaient les locomotives les plus puissantes en voie métrique.

Quatre autres locomotives furent livrées en 1922 suivies par deux en 1925 et finalement les trois dernières en 1929.



Pendant plus de 60 ans, ces locomotives ont incarné les CF rhétiques et notamment la célèbre ligne de l'Albula.

D'autres locomotives sont préservées :

- la 402 au musée Suisse des Transports de Lucerne;
- la 406 au Kezers Eisenbahn Museum (CH);
- la 407 en monument devant la gare de Bergun;
- la 411 au Deutsche Museum à Munich (D).

Etienne LABAR



La 412 en gare de Zernez (photo Etienne Labar, février 2007)

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 153

Année 1959

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1959 : 1.206 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
1	28	40	67	64	148
7	40	50	4	81	220
12	5	51	1	93	11
16	56	53	200	97	31
26	40	57	2	98	11
29	300	58	38		
31	3	62	1	Total	1.206

184 locomotives mises hors écritures en 1959

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	
1	5	-	110	1.010	novembre	Tournai	FTY	(A)
		-	115	1.015	novembre	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	120	1.020	novembre	Tournai	FTY	(B)
		-	121	1.021	novembre	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
		-	127	1.027	novembre	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
7	10	4608	708	7.008	septembre	Berchem	FCV	
		4629	729	7.029	septembre	Berchem	FCV	
		4630	730	7.030	septembre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4646	746	7.046	septembre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4653	753	7.053	septembre	Berchem	FCV	
		4655	755	7.055	septembre	Merelbeke	FKR	
		4659	759	7.059	septembre	Merelbeke	FKR	
		4661	761	7.061	septembre	Berchem	FCV	
		4668	768	7.068	septembre	Bruxelles-Midi	FBM	
4669	769	7.069	septembre	Merelbeke	FKR			
10	1	4518	1018	10.018	février	Bruxelles-Midi	FBM	
15	3	2577	1517	15.017	novembre	Walcourt	LWC	
		2580	1519	15.019	juin	Mariembourg	LMG	
		2584	1521	15.021	octobre	Walcourt	LWC	
16	3	3962	1602	16.002	octobre	Walcourt	LWC	
		3969	1609	16.009	juillet	Walcourt	LWC	
		3930	1630	16.030	décembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
25	3	-	2502	25.002	août	Latour	MUT	(C)
		-	2504	25.004	juillet	Latour	MUT	(D)
		-	2500	25.013	septembre	Latour	MUT	(C)
31	37	5105	3105	31.005	juillet	Leuven	FLV	
		5124	3124	31.024	juillet	Aarschot	FRST	

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			
31	37	5125	3125	31.025	juillet	Leuven	FLV			
		5128	3128	31.028	juillet	Aarschot	FRST			
		5141	3141	31.041	juillet	Aarschot	FRST			
		5142	3142	31.042	juillet	Leuven	FLV			
		5147	3147	31.047	juillet	Leuven	FLV			
		5150	3150	31.050	juillet	Leuven	FLV			
		5152	3152	31.052	juillet	Dendermonde	FT			
		5155	3155	31.055	juillet	Antwerpen-Dam	FNDM			
		5163	3163	31.063	juillet	Leuven	FLV			
		5167	3167	31.067	juillet	Merelbeke	FKR			
		5170	3170	31.070	juillet	Aarschot	FRST			
		5177	3177	31.077	juillet	Merelbeke	FKR			
		5184	3184	31.084	juillet	Leuven	FLV			
		5193	3193	31.093	juillet	Merelbeke	FKR			
		5199	3199	31.099	juillet	Aarschot	FRST			
		5001	3201	31.101	juillet	Merelbeke	FKR			
		5002	3202	31.102	juillet	Merelbeke	FKR			
		5006	3206	31.106	juillet	Leuven	FLV			
		5011	3211	31.111	juillet	Antwerpen-Dam	FNDM			
		5016	3216	31.116	juillet	Merelbeke	FKR			
		5017	3217	31.117	juillet	Merelbeke	FKR			
		5026	3226	31.126	juillet	Merelbeke	FKR			
		5029	3229	31.129	juin	Leuven	FLV			
		5043	3243	31.143	juillet	Merelbeke	FKR			
		5063	3263	31.163	juillet	Leuven	FLV			
		5065	3265	31.165	juillet	Merelbeke	FKR			
		5066	3266	31.166	octobre	Aarschot	FRST			
		5074	3274	31.174	juillet	Leuven	FLV			
		5075	3275	31.175	juillet	Aarschot	FRST			
		5079	3279	31.179	octobre	Aarschot	FRST			
		5082	3282	31.182	juillet	Leuven	FLV			
		5084	3284	31.184	octobre	Aarschot	FRST			
		5085	3285	31.185	juillet	Merelbeke	FKR			
		5091	3291	31.191	juillet	Antwerpen-Dam	FNDM			
		5097	3297	31.197	juillet	Leuven	FLV			
		41	40	3504	4104	41.004	juillet	Dendermonde	FT	
				3506	4106	41.006	juillet	Dendermonde	FT	
3513	4113			41.013	juillet	Dendermonde	FT			
3520	4120			41.020	juillet	Dendermonde	FT			
3532	4132			41.032	juillet	Dendermonde	FT			
3540	4140			41.040	juillet	Dendermonde	FT			
3746	4146			41.046	juillet	Kortrijk	FC			
3747	4147			41.047	juillet	Dendermonde	FT			
3754	4154			41.054	juillet	Dendermonde	FT			
3756	4156			41.056	juillet	Sint-Niklaas	FSN			
3758	4158			41.058	août	Dendermonde	FT			
3767	4167			41.067	août	Sint-Niklaas	FSN			
3770	4170			41.070	juillet	Kortrijk	FC			
3775	4175			41.075	juillet	Mol	LML			
3407	4177			41.077	juillet	Kortrijk	FC			
3781	4181			41.081	juillet	Kortrijk	FC			
3782	4182			41.082	juin	Kortrijk	FC			
3786	4186			41.086	juillet	Dendermonde	FT			
3421	4191			41.091	juillet	Sint-Niklaas	FSN			
3794	4194			41.094	juillet	Kortrijk	FC			
3495	4195	41.095	juillet	Dendermonde	FT					

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	40	3443	4213	41.113	juillet	Dendermonde	FT	
		4215	4215	41.115	juillet	Dendermonde	FT	
		3730	4218	41.118	juillet	Kortrijk	FC	
		3423	4223	41.123	juillet	Dendermonde	FT	
		3435	4225	41.125	juin	Dendermonde	FT	
		3426	4226	41.126	juillet	Dendermonde	FT	
		3427	4227	41.127	juillet	Kortrijk	FC	
		4251	4251	41.151	juillet	Kortrijk	FC	
		3743	4253	41.153	juillet	Kortrijk	FC	
		3741	4255	41.155	septembre	Dendermonde	FT	
		4258	4258	41.158	septembre	Dendermonde	FT	
		3442	4280	41.180	juillet	Dendermonde	FT	
		4284	4284	41.184	juillet	Mol	LML	
		4285	4285	41.185	juillet	Dendermonde	FT	
		4294	4294	41.194	juillet	Dendermonde	FT	
		3444	4299	41.199	juillet	Dendermonde	FT	
		3430	4300	41.200	juillet	Kortrijk	FC	
4313	4313	41.213	juillet	Kortrijk	FC			
3416	4316	41.216	juillet	Mol	LML			
51	2	98	5124	51.024	avril	Bertrix	MBX	
		675	5216	51.116	décembre	Monceau	LNC	
53	40	4825	5325	53.025	juillet	Schaerbeek	FSR	
		4842	5342	53.042	juillet	Muizen	FYM	
		4861	5361	53.061	juillet	Muizen	FYM	
		4865	5365	53.065	juillet	Muizen	FYM	
		4879	5379	53.079	juillet	Monceau	LNC	
		4881	5381	53.081	juillet	Antwerpen-Dam	FNDM	
		3386	5386	53.086	juin	Monceau	LNC	
		3395	5395	53.095	juin	Monceau	LNC	
		3713	5413	53.113	juin	Jemelle	LJ	
		3701	5451	53.151	juillet	Monceau	LNC	
		4891	5461	53.161	juin	Bertrix	MBX	
		4088	5488	53.188	septembre	Ronet	FEO	
		4797	5497	53.197	juillet	Kortrijk	FC	
		4111	5511	53.211	juillet	Herbesthal	FHR	
		4116	5516	53.216	juin	Monceau	LNC	
		4118	5518	53.218	juillet	Leuven	FLV	
		4123	5523	53.223	juillet	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4139	5539	53.239	juillet	Berchem	FCV	
		4155	5555	53.255	juillet	Ronet	FEO	
		766	5566	53.266	juin	Monceau	LNC	
		4168	5568	53.268	juillet	Kinkempois	NK	
		4171	5571	53.271	juin	Monceau	LNC	
		4174	5574	53.274	juillet	Ronet	FEO	
		4197	5597	53.297	juillet	Leuven	FLV	
		702	5602	53.302	juillet	Antwerpen-Dam	FNDM	
		624	5614	53.314	juin	Stockem	MKM	
		919	5619	53.319	juillet	Bruxelles-Midi	FBM	
		686	5626	53.326	juillet	Muizen	FYM	
		727	5627	53.327	juillet	Leuven	FLV	
		3379	5629	53.329	juin	Jemelle	LJ	
		844	5644	53.344	juillet	Hasselt	FHS	
951	5651	53.351	juillet	Antwerpen-Dam	FNDM			
896	5656	53.356	juillet	Mons	FMS			
4889	5659	53.359	juillet	Schaerbeek	FSR			
4900	5660	53.360	juin	Monceau	LNC			

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	
53	40	4898	5661	53.361	juillet	Kinkempois	NK	
		4904	5664	53.364	juillet	Bertrix	MBX	
		4899	5665	53.365	juillet	Merelbeke	FKR	
		769	5669	53.369	juillet	Kortrijk	FC	
		997	-	53.376	juillet	Ottignies	LT	(E)
57	6	4764	5701	57.001	novembre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4710	5710	57.010	septembre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4723	5723	57.023	mai	Ronet	FEO	
		4743	5743	57.043	juillet	Bruxelles-Midi	FBM	
		4746	5746	57.046	juillet	Bruxelles-Midi	FBM	
		4757	5757	57.057	juillet	Bruxelles-Midi	FBM	
60	1	6043	6043	60.016	janvier	Bruxelles-Midi	FBM	
62	1	6206	6206	62.006	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
81	30	8109	8109	81.009	septembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		8111	8111	81.011	septembre	Saint-Ghislain	FGH	
		8119	8119	81.019	septembre	Kinkempois	NK	
		8192	8192	81.092	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
		8209	8209	81.109	septembre	Merelbeke	FKR	
		8238	8238	81.138	septembre	Walcourt	LWC	
		8239	8239	81.139	septembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		8245	8245	81.145	septembre	Kinkempois	NK	
		8249	8249	81.149	septembre	Berchem	FCV	
		8263	8263	81.163	septembre	Kinkempois	NK	
		8279	8279	81.179	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
		8283	8283	81.183	septembre	Kinkempois	NK	
		8285	8285	81.185	septembre	Ath	ATH	
		8299	8299	81.199	septembre	Ath	ATH	
		8336	8336	81.236	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
		8383	8383	81.283	septembre	Berchem	FCV	
		8386	8386	81.286	septembre	Gouvy	FVY	
		8389	8389	81.289	septembre	Berchem	FCV	
		8401	8401	81.301	septembre	Montignies	FMY	
		8409	8409	81.309	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
		8429	8429	81.329	septembre	Kinkempois	NK	
		8430	8430	81.330	septembre	Kinkempois	NK	
		8437	8437	81.337	septembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		8473	8473	81.373	septembre	Merelbeke	FKR	
		8537	8537	81.437	septembre	Walcourt	LWC	
		8544	8544	81.444	septembre	Saint-Ghislain	FGH	
		8549	8549	81.449	septembre	Herbesthal	FHR	
		8589	8589	81.489	septembre	Walcourt	LWC	
		8629	8629	81.529	septembre	Gouvy	FVY	
		8665	8665	81.565	septembre	Kinkempois	NK	
93	2	9308	9308	93.008	avril	Brugge	FR	
		9355	9355	93.055	novembre	Berchem	FCV	

Remarques :

- (A) Locomotives prises en écritures par la SNCB en juillet 1935 (I.010 en avril, I.015 en juin).
 (B) Locomotives prises en écritures par la SNCB en 1938 (I.020 en avril, I.021 en mai, I.027 en juin).
 (C) Locomotives prises en écritures par la SNCB en 1944 (25.002 en décembre et 25.013 en novembre).
 (D) Locomotive prise en écritures par la SNCB en décembre 1945.
 (E) Cette locomotive fut vendue à l'ABL (Armée Belge-Belgische Leger) en juillet 1931 et sortie d'écritures. De ce fait, elle ne porta jamais le numéro 5617 qui lui avait été attribué pour la renumérotation entrant en vigueur le 1er octobre de la même année. Durant l'occupation allemande et jusqu'à la fin des hostilités, la SNCB l'utilisa à la remise d'Antwerpen-Dam (FNDM) sous le numéro 5676. En mai 1945, elle fut rendue à sa propriétaire et le 3 mai 1948, elle fut échangée contre la locomotive type 93 n°93.021.
 La première citée reprit du service à la SNCB sous le numéro 53.376 et fut mise une seconde fois hors écritures en juillet 1959.

Bilan de l'année 1958

Durant cette année, la SNCB a mis hors-écritures 184 locomotives :

A. 176 locomotives visées par les mesures de standardisation émises au cours des années antérieures, à savoir : types 7 (10); 10 (1); 15 (3); 25 (3); 31 (37); 41 (40); 51 (2); 53 (40); 57 (6); 60 (1); 62 (1); 81 (30) et 93 (2).

B. 5 locomotives type 1.

C. 3 locomotives type 16.

Au 31 décembre 1959, les locomotives des types 10, 15, 25, 41 et 60 disparaissaient du paysage ferroviaire de notre pays.

Note de la Direction du 21 avril 1959 pour le Conseil d'Administration du 22 mai 1959.

Par application du programme approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 20 juin 1958, l'effectif standardisé des locomotives à vapeur a été ramené à 1.356 unités, soit 1.063 locomotives de route et 293 locomotives de manoeuvres.

Actuellement, cet effectif peut être ramené de 1.356 unités à 1.196 unités. Il comprendrait :

- 316 locomotives à voyageurs;
- 407 locomotives mixtes;
- 220 locomotives à marchandises;
- 253 locomotives de manoeuvres.

La Direction propose, en conséquence, la démolition des 160 locomotives à vapeur suivantes, en surabondance :

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

Les locomotives type 31 et type 41, dont la réparation a déjà été suspendue, seraient démolies lorsqu'elles ne pourraient plus être maintenues en service. Les locomotives, type 7, 81 et 53, 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.



La 15.021, de la remise de Walcourt (LWC), une des trois dernières locomotives type 15 mise hors-écritures en 1959. Vue en gare de Charleroi-Sud en tête d'une rame de voitures GCI à destination de Mariembourg et Treignes (photo Phil Dambly, collection M. Herbiet).

Le bibliothécaire, Luc Parant, propose d'organiser un voyage à YORK (GB) pendant le congé d'automne 2009

Au départ de Zeebrugge le vendredi 30 octobre vers 18h, arrivée à Hull (GB) le samedi à 8h, en autocar jusque York (1h de route), journée à York : musée du chemin de fer, château-fort, ville, etc... retour vers 17h, arrivée à Zeebrugge le dimanche 1 novembre vers 8h.

Si vous êtes intéressés, contactez-le lors des réunions du club. Prix en fonction du nombre d'inscrits.

Février

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.

20 au 22. UTRECHT (NL) : Exposition ferroviaire "OnTrax".

27, 28 et 1 mars VOYAGE R.M.M. visite de la Cité du Train et de la Cité de l'Automobile à MULHOUSE. Visite de l'usine Fallier à Gutenbach (sous réserve) et du grand réseau de trains miniatures de HAUSACH (Forêt noire). Inscriptions auprès du Président J-C. Botspoel.

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.

6 au 9 .HOUTEN (NL) : Voyage RMM, déplacement du réseau N à l'exposition de modélisme. Sur inscription auprès de Didier Delfosse.

7 KINKEMPOIS : Assemblée générale de Febelrail.

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

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

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.

22 au 26. DORTMUND (D) : INTERMODELLBAU. (***) . 09h>18h et le 26 : 09h>17h.

24 DORTMUND (D) voyage RMM à Intermodellbau 2009. Inscription par paiement rapide de 38,00 €, y compris la carte d'en trée, au compte 360-0053510-69 du RMM.

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.

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

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.

5 et 6 ... CFC (gare musée d'Haine-Saint-Pierre) : Expo ferroviaire. 10h>18h.

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

6 au 10 ... WEIFELDEN (CH) : Congrès MOROP. <http://www.morop.eu>

11 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

13 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 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.

10 - 11 ... HOESELT (B) : "Euromodelbouw 2009" : expo de trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen".

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, 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 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.

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

11 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

13 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 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.

Janvier 2010

1.....

8.....

15..... ASSEMBLEE GENERALE DU RMM

22.....

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer. Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2009) 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

L'assemblée Générale du 16 janvier page 1
 Agenda du club et "les amis nous informent" pages 23 et 24

Du réel à la miniature

La locomotive Diesel type 201 en livrée "Expo 58" à l'échelle H0 pages 2 et 3

Documentation

Le stand de la CIWL à l'exposition universelle de Liège en 1905 pages 8 à 11
 Railway Cats pages 12 à 14

Modélisme

Images de RailExpo 2008 pages 15 et 16

Actualité ferroviaire

Triste fin pour un "crocodile" page 17

Rétro rail

En marge du 90ème anniversaire de l'armistice du 11 novembre 1918 pages 4 à 7
 1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB (année 1958) pages 18 à 22

Ferro Flash Namur n°154 (2009-1)

Ce premier numéro de l'année 2009 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 : Hervé Allart, Paul Delescaille, Yves Devleeschauwer, Etienne Labar, Freddy Willocq 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 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er. section du Dépôt Légal.

Page de couverture :

En haut : La 412 des RhB avec sa livrée bleue en gare de Zernez (CH) (Photo Etienne Labar, février 2007).

En bas : La 412 des RhB en gare de Cinuos Cheil-Brail (CH) en février 2007.

Page 2 de couverture : Montage du premier module du nouveau réseau.