

# Rail Miniature Mosan asbl

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

ferro flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires  
<http://www.club-rmm.be> n°164 2010-5



125<sup>ème</sup> anniversaire de l'Union Internationale du Transport Public (voir article en page 12)  
La saison du Musée du Tram Urbain Bruxellois s'est terminée le 3 octobre 2010.

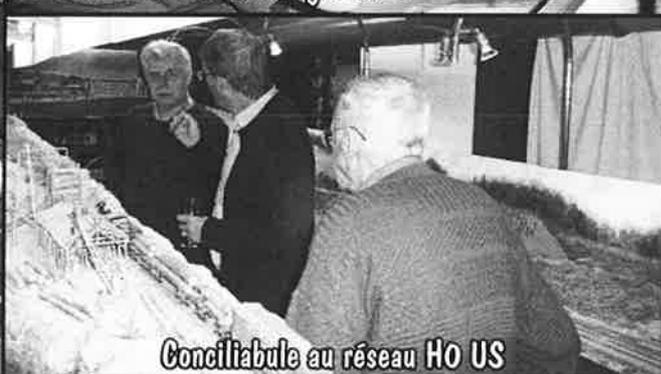
Les premiers "trams" bruxellois en traction chevaline contrastent avec la nouvelle rame 3072 de la STIB  
(photos Guy Lahaye, 19 septembre 2010).



## Travaux sur le réseau HO mosan



Réunion du 6 août : mise en place d'un mur de soutènement dans la courbe de la ligne 162.



Conciliabule au réseau HO US

### In memoriam

Lors du festival vapeur du CFV3V de cette année, j'ai appris le décès de Jean-Marie WARZEE.

Jean-Marie fit partie de notre club RMM depuis pratiquement le début et y assura le secrétariat de nombreuses années. Il était en fonction lors de notre emménagement dans nos locaux actuels à Jambes.

D'autre part, il a participé, en 1975, à la création et au développement du Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V). Cette tâche lui a pris de plus en plus de temps et il nous a quittés pour cette raison.

Il a contribué au développement du RMM qui ne comptait qu'une dizaine de membres dans ses débuts et n'avait pas de local fixe, donc pas de réseau. A l'époque nous n'avions qu'une réunion mensuelle et devions amener, à chaque fois : le projecteur, l'écran et les malles contenant la bibliothèque.

Jean-Marie Warzée fut à l'origine de notre revue "Ferro Flash Namur" qui était, lors de sa création, "Ferro Flash" publication commune à notre club et au CFC (Club Ferroviaire du Centre). Le principal rédacteur en était alors Michel Thiry du CFC.

Tous les anciens ont un bon souvenir de Jean-Marie notre ancien secrétaire qui a participé activement à l'essor du RMM.

*Texte Claude Riguelle.*

Le **Rail Miniature Mosan** asbl  
organise une Exposition + Bourse + Circulations réseaux

**Namur**

**Dimanche**

**17 Octobre 2010**

de 10h à 18h



bar sur place

**Centre Associatif et Culturel de Géronst**

Rue du Tréfle, 3 - 5100 Jambes

**Réseaux de trains électriques :**

- le HO à décor «Mosan»
- le N à décor «gare de Vonèche»
- le HO «us» (en digital DCC)
- le HO «3 rails»

renseignements au secrétariat, Contact : [secretair@club-rmm.be](mailto:secretair@club-rmm.be)

[www.club-rmm.be](http://www.club-rmm.be)

Une initiative du Rail Miniature Mosan asbl





Le Past-président Guy Bridoux et le nouveau Président Daniel Leydens de FSR : Ferroviaire Schaerbeek Rail (ex-CFC, section Bruxelles), en visite au RMM le 27 août. Claude Dehareng explique les détails techniques et juridiques du passage d'un club en asbl.



Philippe s'affaire autour des lecteurs vidéo pour une animation audio-visuelle à la réunion hebdomadaire du 27 avril. Maurice rejoint le comptoir pour étancher notre soif.



Formation au réseau "N".

### Réunion mensuelle de septembre

Week-end des fêtes de Wallonie à Namur. La réunion est présidée par Jean-Pierre Lobet. Diverses annonces sur l'organisation de l'expo du 17 octobre. Présentation du Light@Night : la gestion de l'éclairage du réseau par Claude Carpet.



Conciliabule des dames en vue de l'organisation de l'intendance de l'exposition du 17 octobre.



Essais de circulations sur les huit votes en coulisses

Réunion du 10 septembre conciliabule autour des accessoires du décor : les camions de pompiers.

# En visite au club "Het Spoor"

Le week-end des 11 et 12 septembre, le club de modélisme ferroviaire "Het Spoor" de Sint-Niklaas organisait son exposition. En bel uniforme chemise bleu très foncé, les membres accueillaient les visiteurs. Ils animaient les deux réseaux du club, dont l'un est en construction.

Ils effectuaient également des ateliers modélisme devant le public intéressé : différents systèmes de constructions d'arbres.

*Photos Claude Carpet.*



**Second réseau déjà fonctionnel mais toujours en cours de construction (pourtour du local)**



**Premier réseau en boucle (au centre du local)**



**Le vicinal dans les bois.**



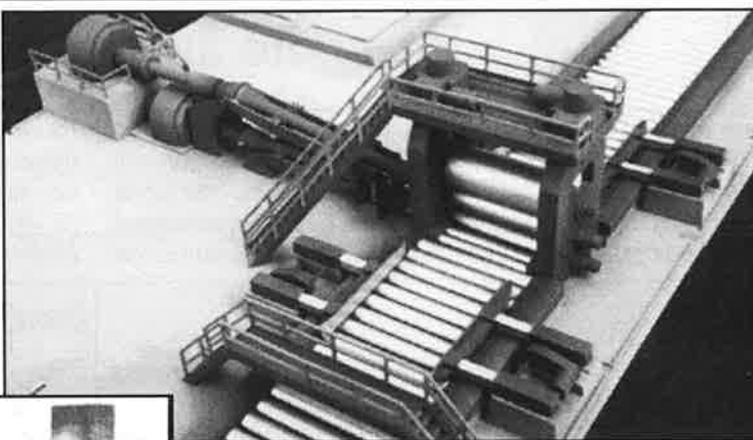
**Le café du coin.**



**Rangée du bas : petites scènes aménagées dans un bâtiment ferroviaire.**



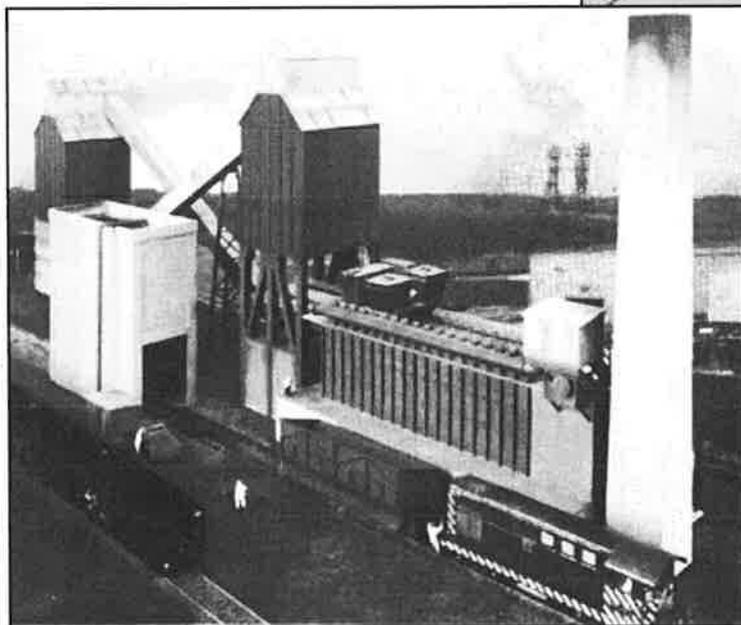
**La sidérurgie belge au départ de kits américains**  
**Un sujet simple pour créer ou compléter un réseau modèle ferroviaire.**



**En haut :**  
 Kit 933-2963 "Reversing Mill Stand" élément de laminoir complémentaire. Ce kit attend la référence n°933-3052 : le bâtiment seul demi-longueur de la référence complète 933-2971 celle-ci est un bâtiment complet avec un laminoir incorporé.

**Ci-contre :**  
 Kit 933-2972 "Coke Oven and Quench Tower" : four à coke et tour avec éléments refroidisseurs.

**Ci-dessous :**  
 Kit 933-2973 "Blast Furnace" (Haut-Fourneau) tel qu'il figure sur l'une des faces de l'emballage.



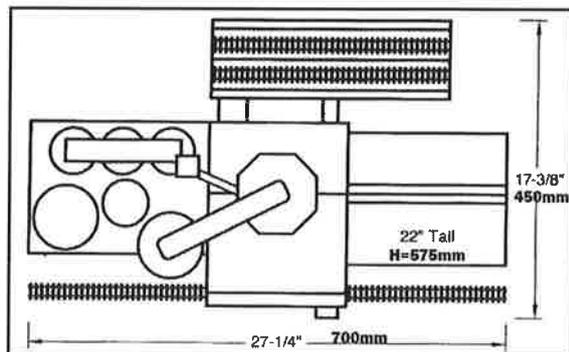
## Sidérurgie : un ensemble de kits "Cornerstone"

La société américaine CORNERSTONE distribuée par "Walters" propose un ensemble de kits permettant de réaliser une sidérurgie sur quelques modules voire un réseau complet !

Pour vous, j'ai monté et peint ces kits.

La référence 933-2973 "Blast Furnace"

Est un four de sidérurgie qui convient parfaitement pour le paysage belge. Des photos prises à Ougrée et à Seraing en témoignent et permettent de peindre et



**Emprise du "Blast Furnace" : le haut-fourneau.**

patiner l'ensemble "à la belge". Il est également possible de l'éclairer au moyen de la référence Viessmann n°6333. Il s'agit d'un petit projecteur imitation halogène avec une Led blanche du meilleur effet.

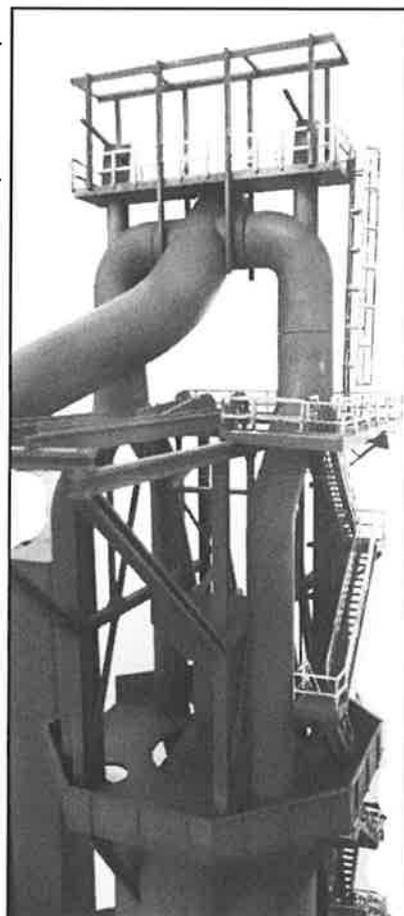
Le haut-fourneau complet a une hauteur maximale, au dessus de la tour, de 575 mm. La plus haute cheminée est de 494 mm. L'emprise au sol est de 700 mm de longueur et 450 mm de largeur.

Comme l'indique la vue en plan ci-contre à gauche, nous avons la possibilité d'installer une voie en façade, deux voies en hauteur sur les trémies d'approvisionnement en matières et deux voies peuvent être posées sous les trémies au niveau du sol.

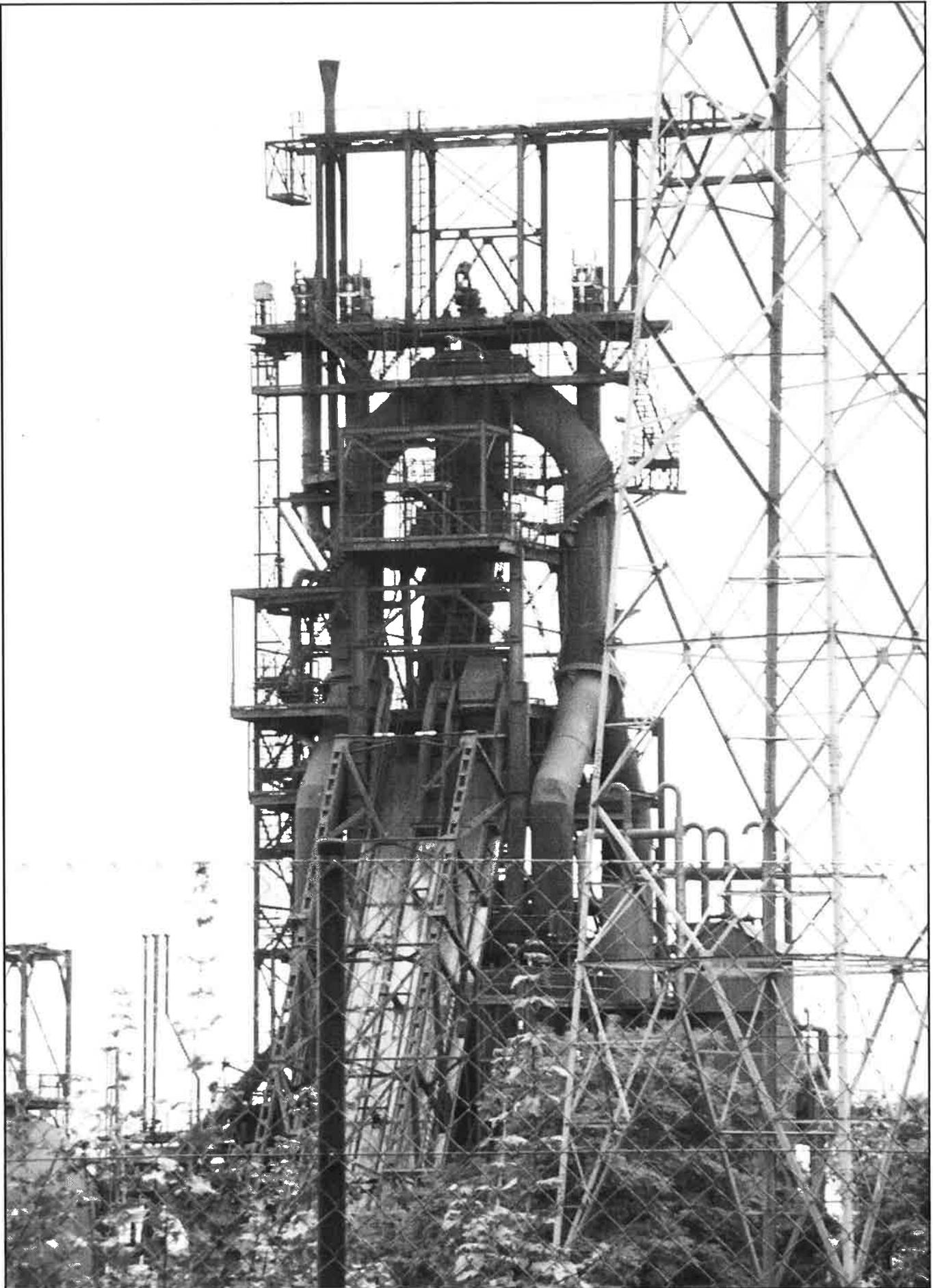
Une belle réalisation qui offre bien plus de possibilités qu'il n'apparaît à première vue sur l'image de la boîte.

Par exemple, les tranchées de coulées peuvent être garnies de matière transparente (GPP n°EA0500 "Eau calme") représentant la fonte en fusion.

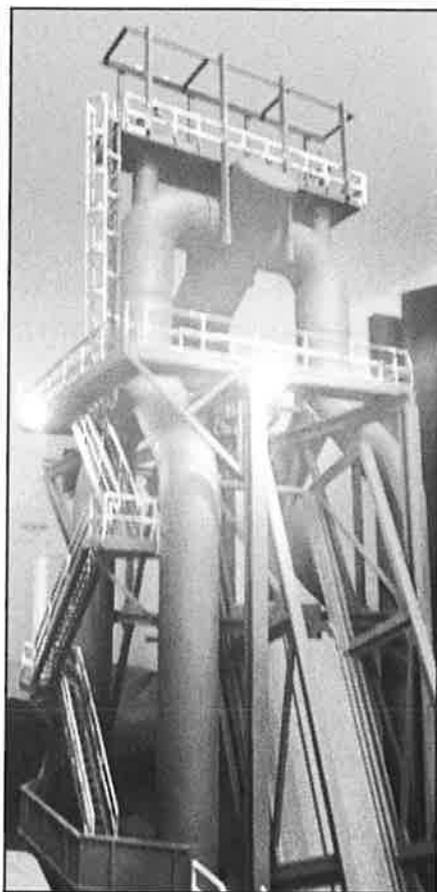
Pour se faire, le fond de la tranchée sera peint en orange, une série de leds de 3mm jaune seront installées et s'éclaireront, via le système



**Haut-fourneau d'Ougrée, vu depuis le pont routier sur la rive droite de la Meuse : très proche du kit 933-2973.**



**Le haut-fourneau de Seraing, vu au travers d'une clôture et d'un poteau électrique. La rampe d'accès des matériaux est conforme dans le kit Cornerstone, ainsi que la forme globale de l'ensemble.**



Deux phares halogènes, référence Viessmann n°6333 ont été placés pour éclairer des escaliers.

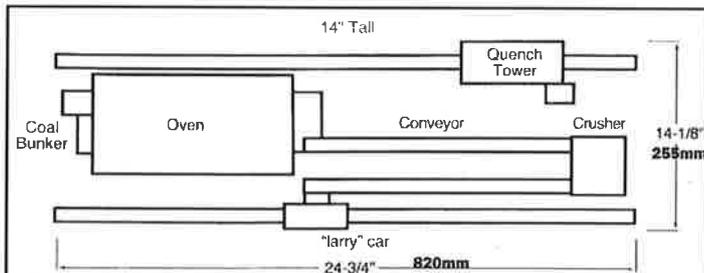
Astuce : les fils passent à l'intérieur des tuyaux et la tour du haut-fourneau. Un trou sera percé derrière la passerelle. Il est ainsi dissimulé aux regards.

Référence 933-2972 "Coke Oven & Quench Tower"

Le four à coke et la tour de chargement. Emprise sur le module : Longueur 620 mm x largeur 355 mm, hauteur 355 mm.

Référence 933-2971 "Rolling Mill"

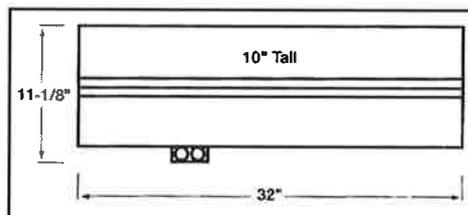
C'est un laminoir comprenant le bâtiment (12 travées) et un intérieur complet : un train de laminage. Inclus dans la même boîte 2 wagons en kit. Emprise sur le module : 820 mm en longueur et 255 mm en largeur.



Emprise du "Coke Oven" : four à coke, la trémie, les deux convoyeurs et la tour de lavage.

Référence 933-2963 "Reversible Mill Stand"

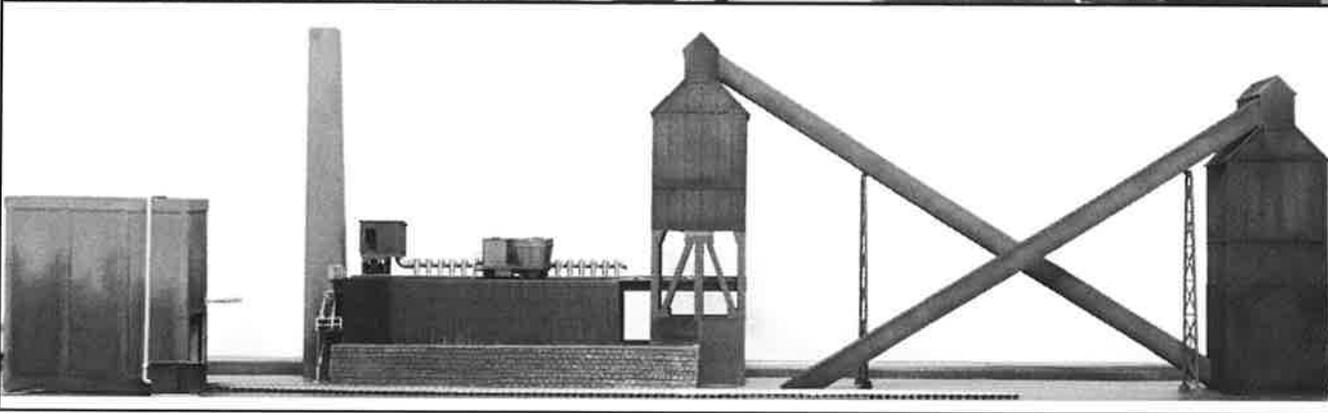
Cette référence est facultative. C'est un train complet de laminage sans bâtiment. Il peut compléter efficacement le contenu du "Rolling Mill" (933-2971) en jumelant

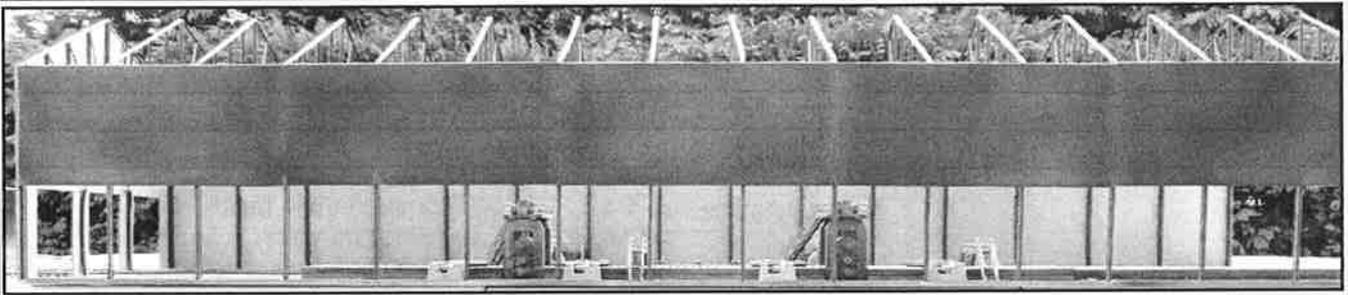


Emprise du "Rolling Mill" le laminoir

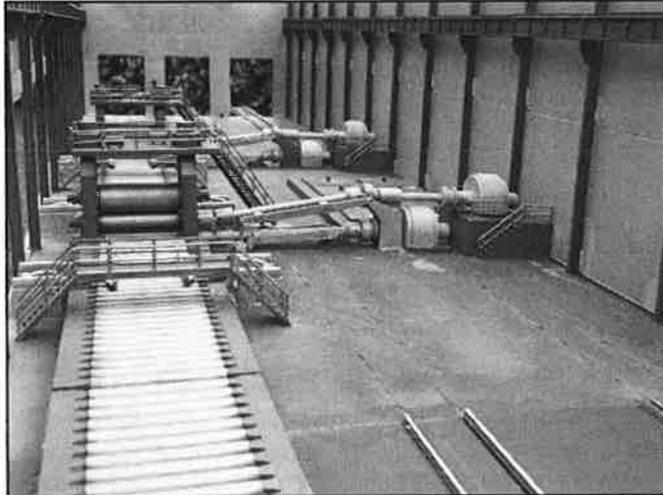
"Light@Night", les unes après les autres, figurant la progression de l'écoulement de la fonte. Le produit sera versé ensuite après mise à niveau de l'ensemble. La rétraction n'a lieu qu'en hauteur. Un complément sera remis deux jours après la première coulée pour compenser le retrait en hauteur.

Deux dispositions différentes des éléments : 970 mm (en haut) ou (970 + 200) mm en bas.  
"Coke Oven" : Le four à coke (933-2972).



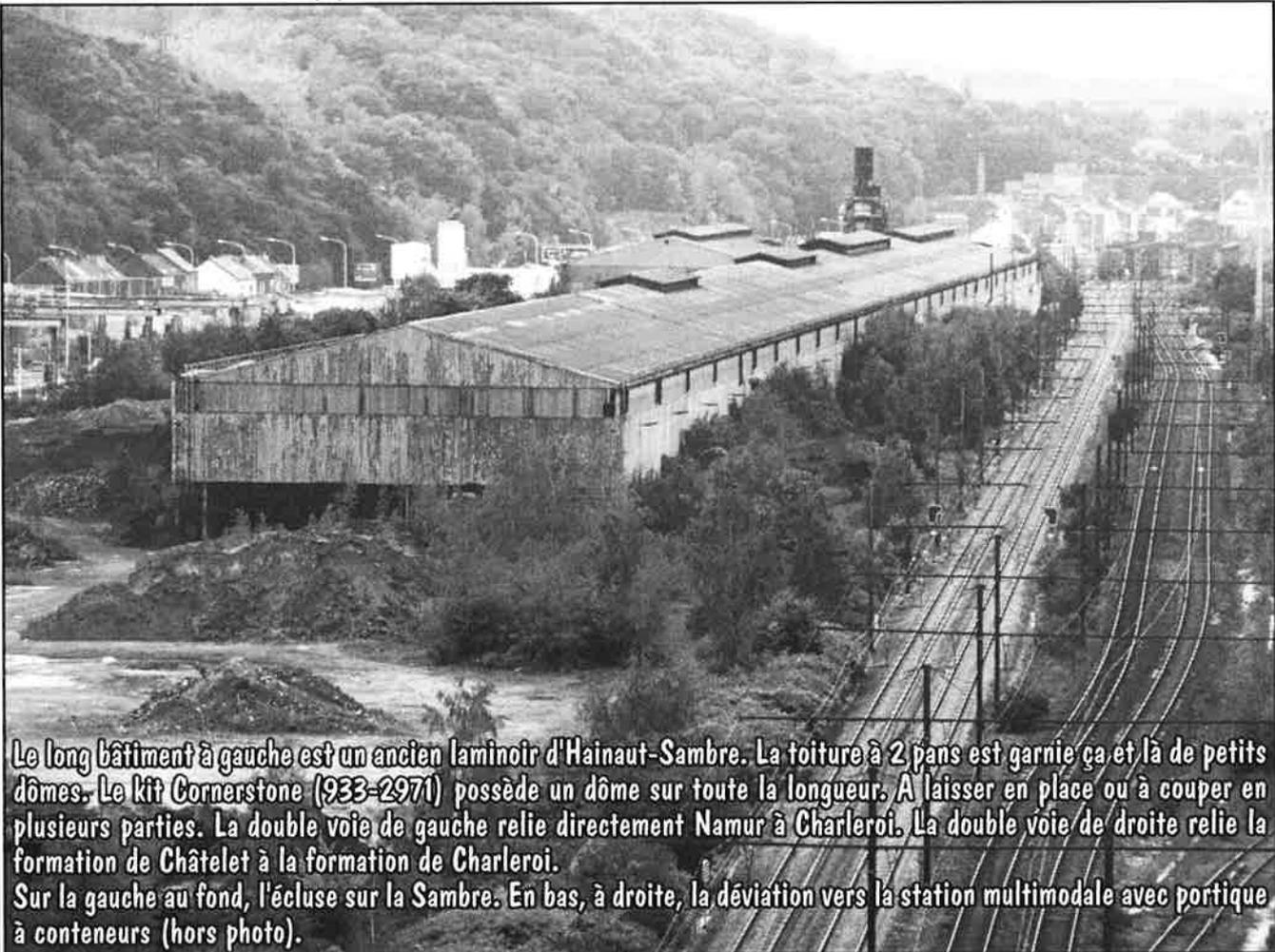


Le laminoir équipé de deux trains de laminage. La toiture n'est pas encore posée. Ci-dessous, à gauche : l'intérieur.



Coils stockés sur la rive droite de la Meuse à Ougrée. A noter qu'il y a plusieurs tailles comme dans les deux références LSM.

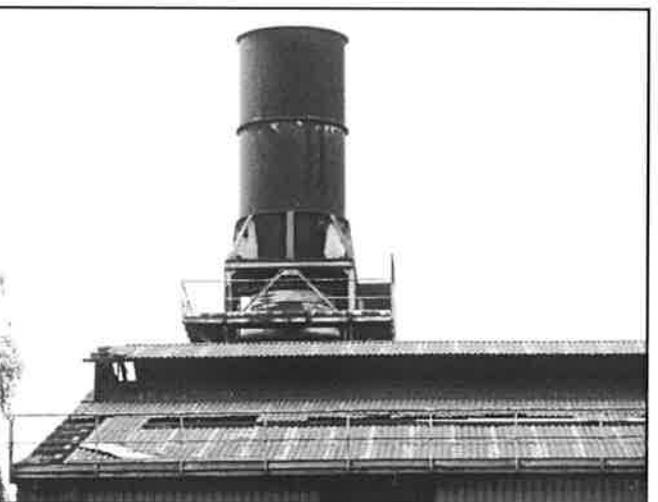
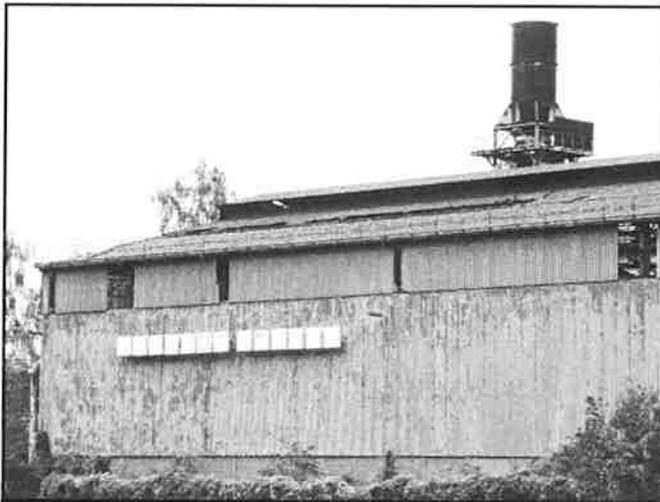
Ci-dessous : la vue est prise depuis le pont du R9 enjambant la vallée de la Sambre et joignant Couillet à Châtelineau. De là, nous apercevons l'ancien site industriel qu'occupaient Solvay, Hainaut-Sambre, le charbonnage du Trieu-Kaisin, et nombre d'usines métallurgiques.



Le long bâtiment à gauche est un ancien laminoir d'Hainaut-Sambre. La toiture à 2 pans est garnie çà et là de petits dômes. Le kit Cornerstone (933-2971) possède un dôme sur toute la longueur. A laisser en place ou à couper en plusieurs parties. La double voie de gauche relie directement Namur à Charleroi. La double voie de droite relie la formation de Châtelet à la formation de Charleroi. Sur la gauche au fond, l'écluse sur la Sambre. En bas, à droite, la déviation vers la station multimodale avec portique à conteneurs (hors photo).



Autre vestige d'un bâtiment de sidérurgie entre Couillet et Châtelet. La toiture à double étage est parfaitement identique à celle du kit Cornerstone. Les photos de ces deux pages ont été prises le 29 septembre 2010.



Vue de l'autre façade, (côté rue de Châtelet à Couillet) de l'ancien laminoir d'Hainaut-Sambre. Les cubes blancs étaient lettrés en rouge du nom de l'entreprise. Nous remarquons les deux étages de la toiture. Le second étage n'est pas installé sur toute la longueur du bâtiment (voir aussi la photo du bas de la page de gauche).



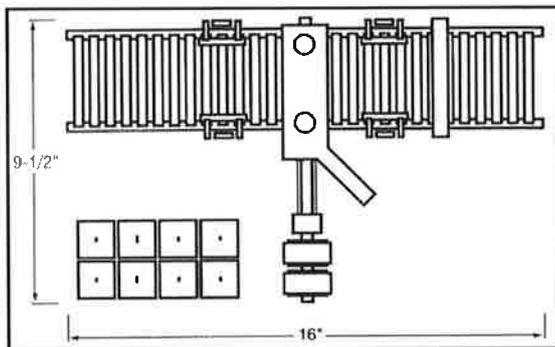
Ici aussi un bâtiment "américain" convient parfaitement dans un environnement belge sans modification majeure.

deux trains de laminage en suite logique dans le même bâtiment : option bien plus réaliste.

#### Référence 933-3052 "Rolling Mill"

Cette référence est facultative. C'est un bâtiment seul pouvant accueillir un laminoir (933-2963). Sa longueur (6 travées) est la moitié par rapport à la réf. 933-2971.

Emprise sur le module : 415mm x 255 mm. Si l'on est coincé par le manque de place, ce bâtiment laminoir est de moitié moins long que la référence 933-2971. Dans ce cas, il n'y aura qu'un train de laminoir.



La notice indique que le bâtiment peut être coupé en deux sur la profondeur pour être installé en fond de décor, par exemple.

#### Référence 933-3056 "Electric Furnace"

Il s'agit d'un bâtiment contenant un four électrique. Cette

référence n'est pas utile si nous avons opté pour le haut-fourneau. Ce dernier étant plus représentatif de la sidérurgie que nous connaissons. Il existe des fours électriques comme à Thy-Marcinelle (RIVA) à Marcinelle et Usinor (ex-Fafer) à Marchienne-au-Pont.

Ce bâtiment est moins important que le haut-fourneau traditionnel.

### Distribution sur le réseau

Les trois premières références citées ("Coke Oven", "Blast Furnace" et "Rolling Mill") forment un ensemble complet qui peut occuper trois modules. En insérant, entre chacun, un module de voies de garage, nous obtenons un réseau complet de minimum cinq modules.

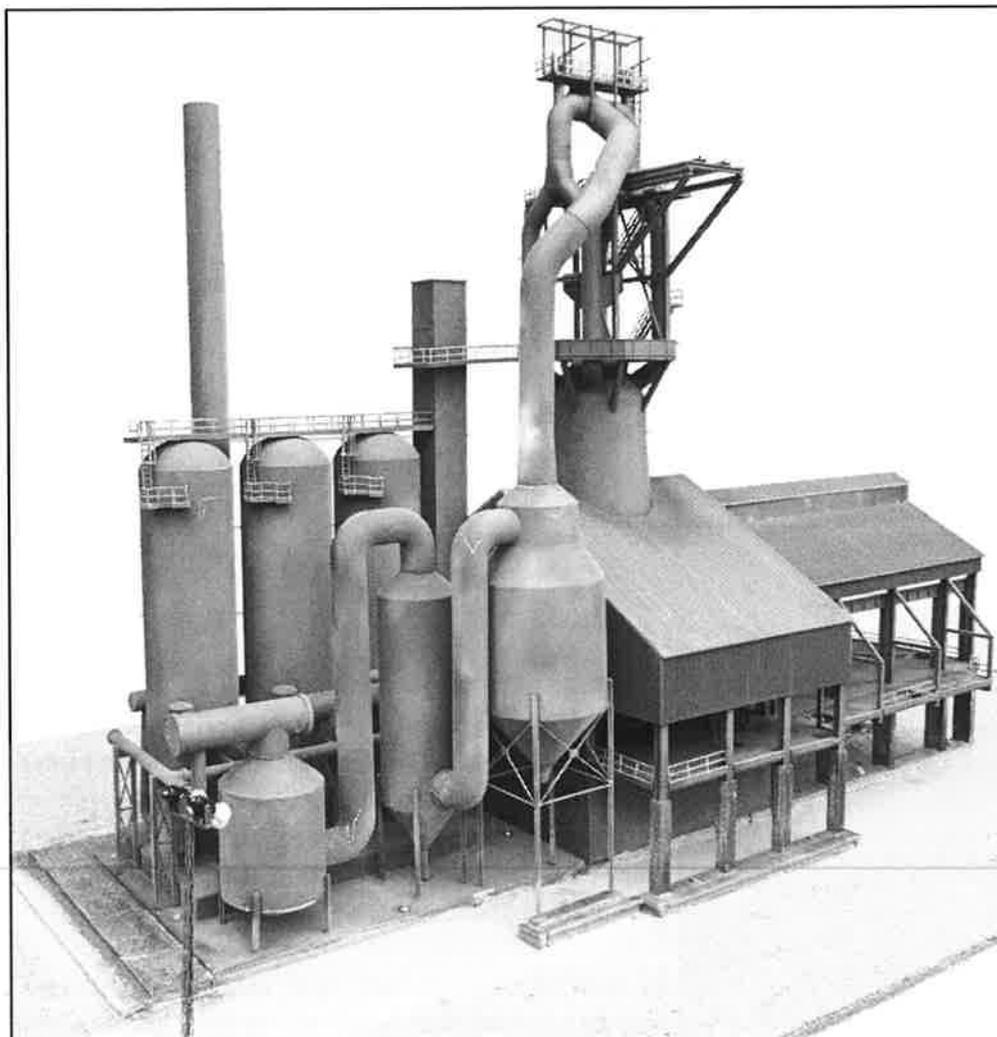
Chaque module comportant un bâtiment de sidérurgie peut se trouver à tout autre endroit d'un plus vaste réseau ce qui permettra de régler les circulations d'un site à un autre comme en Wallonie. Il y a circulation entre les unités : du minerai arrive au haut-fourneau, le coke est acheminé du four vers le haut-fourneau, des torpilles entre les hauts-fourneaux et les laminoirs et enfin les coils partent vers leur destination finale ou vers le port fluvial.

En sortie des laminoirs, il y a les coils (référence LS Models n°89398 et 89399) ou les brames qui se chargent sur des wagons ou sur des bateaux.

Tous les coils n'ont pas la même couleur : gris légèrement bleuté. Ceux qui sont restés quelques jours à l'extérieur ont la circonférence rouillée dans les tons d'orange; les faces latérales peu, voire pas du tout.

A voir dimanche 17 octobre lors de l'exposition du R.M.M.

*Texte et photos Claude CARPET.*

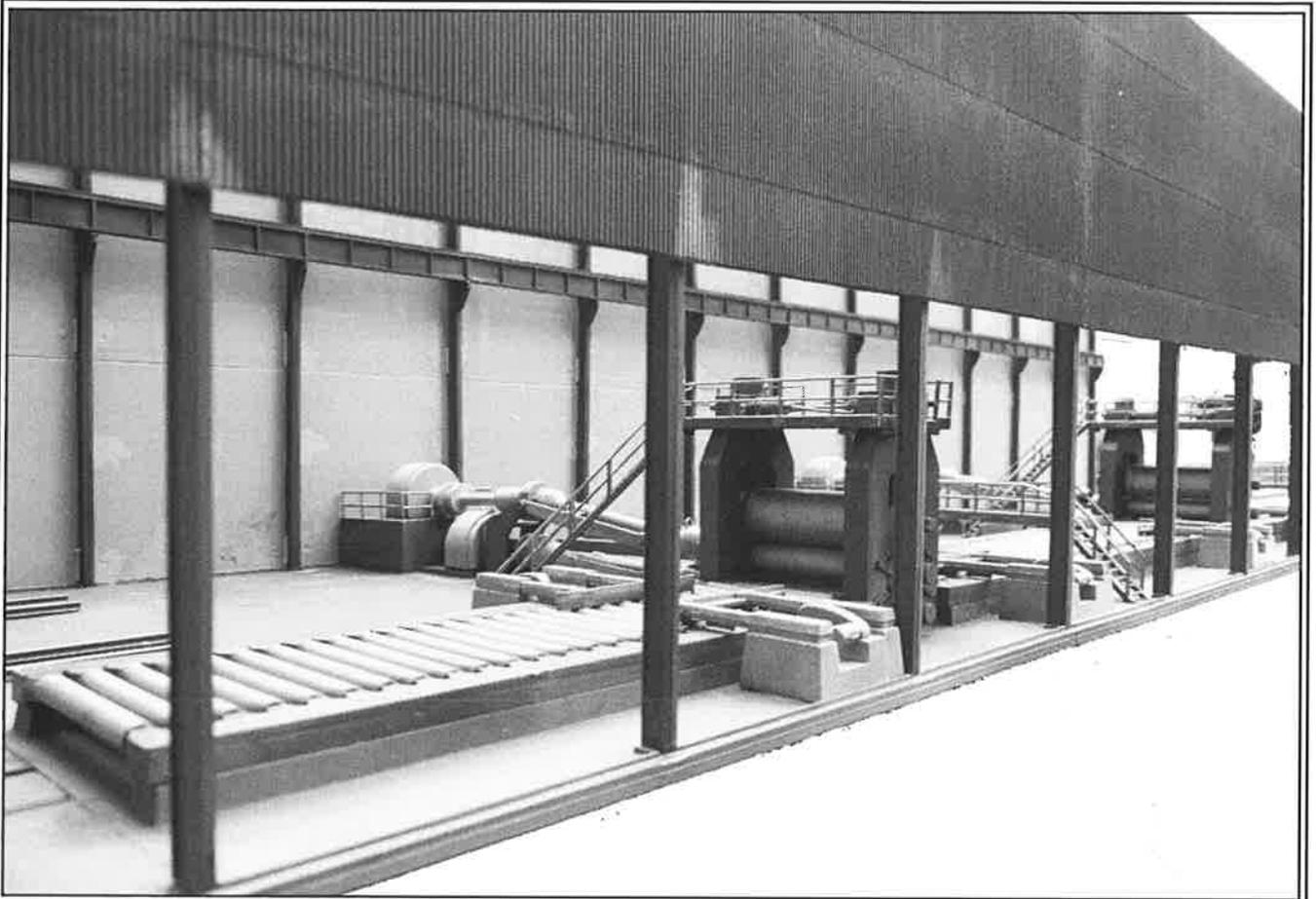


**Le haut-fourneau est en cours de finition.**

**Il vient néanmoins d'être fixé sur le module et une rehausse de 2 épaisseurs de 4mm de liège pour permettre le passage des trains de "torpilles".**

**L'approvisionnement se fait par l'arrière. Le toboggan n'a pas été installé (un oubli pour la photo).**

**Le bâtiment de coulée ne possède pas encore l'ensemble de sa toiture.**



Façade du laminoir équipé de deux trains de laminage. En bas : convoi de torpilles à Kinkempois, le 17 mai 2008.



# 125<sup>ème</sup> anniversaire de l'Union Internationale du Transport Public

Le dimanche 19 septembre 2010 a été fêté le 125<sup>ème</sup> anniversaire de l'UITP (Union Internationale des Transports Publics) dont le siège est établi à Bruxelles depuis sa création.

Le président en exercice de l'UITP, qui est également l'Administrateur Directeur Général de la S.T.I.B. (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles), a voulu marquer cet anniversaire.



La S.T.I.B. et Le M.T.U.B. (Musée du Transport Urbain Bruxellois) ont participé activement à cet événement.

Diverses motrices tramways étrangères ont été transportées à Bruxelles pour participer aux festivités.

## Etaient présentes

321, motrice liégeoise du Liège - Seraing;

505, tramway de Paris;

144, tramway de Nantes;

4098, ex motrice viennoise;

515+1001 motrice et remorque de Rotterdam;

533, tramway d'Amsterdam;

1024, motrice PCC de Den Haag;

490, tramway de München;

En plus de ces motrices étrangères, ont circulé les tramways de la collection du M.T.U.B.

## Le programme

Entre 11h00 et 12h00, transfert des invités du Musée du Tram au Musée de Tervuren en trams anciens.

Une vingtaine de véhicules, soit un tram toutes les trois minutes.

Du terminus de Tervuren au Musée de Tervuren, transfert des VIP en Tramways Hippomobiles.

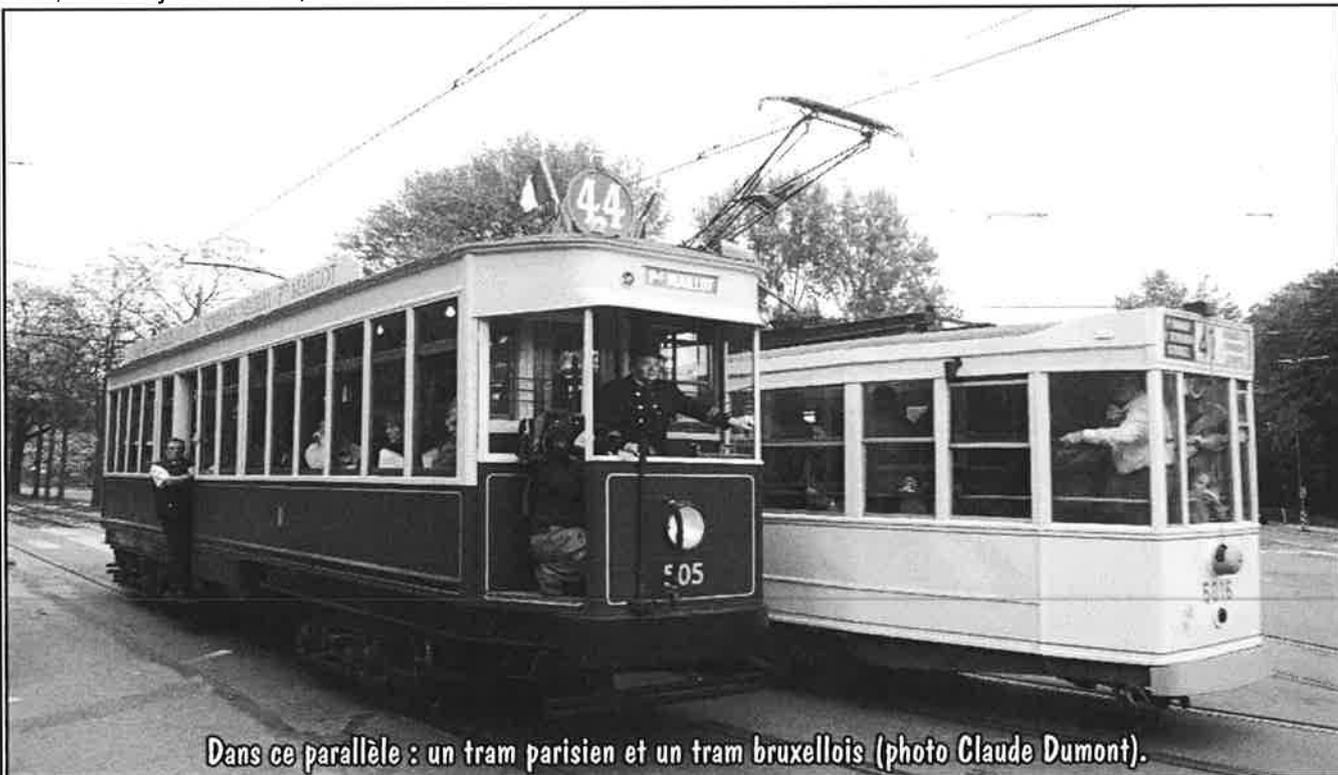
Le Prince Laurent a rehaussé de sa présence la cérémonie protocolaire.

De 12h30 à 19h00, l'intégralité de l'exploitation de la ligne 44, Montgomery - Tervuren, a été assurée par les trams anciens.

Ce 19 septembre 2010 étant également la journée sans voiture à Bruxelles, le public a été très nombreux à participer à l'évènement. Les trams, bus et métros étaient gratuits !!!

Un énorme succès pour les trams anciens, pris d'assaut, refusant du monde, même avec un passage toutes les 4 minutes. Certaines motrices modernes comme la 3072 ont du venir en renfort.

*Guy LAHAYE*, autres photos en page 2 de couverture.



Dans ce parallèle : un tram parisien et un tram bruxellois (photo Claude Dumont).

# Locomotives type 64 de l'Etat belge puis de la SNCB

## Leurs remises d'affectation et le nombre de services à assurer

### Un peu d'histoire

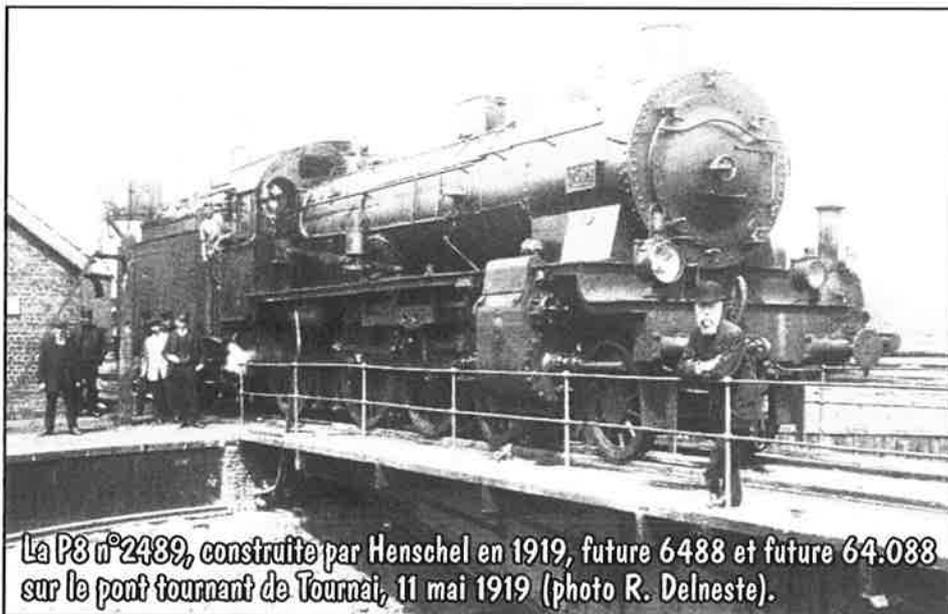
Le 4 août 1914, faisant fi de la neutralité de notre pays, l'armée allemande franchissait notre frontière. Notre pays ne fut pas entièrement occupé car le roi Albert I<sup>er</sup> et sa courageuse armée ont résisté à l'envahisseur sur le front de l'Yser.

Sous l'occupation allemande, la majorité des cheminots refusèrent de travailler sous l'autorité ennemie. Aussi, la "Militär General Direktion der Eisenbahnen in Brüssel" (MGDB) de substitua à l'administration des chemins de fer de l'Etat et exploita le réseau à voies normales y compris les lignes des compagnies privées.

Par conséquent, la population civile n'avait à sa disposition que les lignes de la "Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux" (SNCV).

Après plus de quatre années d'occupation fut signé l'armistice du 11 novembre 1918. Les installations ferroviaires utilisées par l'occupant furent retrouvées dans un état lamentable, des locomotives, des voitures, des wagons furent jugés irréparables et d'autres étaient disparus durant le conflit. Aussi, en réparation de tous ces dommages, l'article 7 des conditions de l'armistice stipule ce qui suit : "Il sera livré aux puissances associées : 5.000 machines montées et 150.000 wagons en bon état de roulement et pourvus de tous rechanges et agrès nécessaires.

L'Etat belge reçut 2.227 locomotives de 67 classes différentes provenant des réseaux des états confédérés de l'Empire allemand. Les premières furent prises en écritures en février 1919 et l'Etat en rétrocèdera 22 à des compagnies privées. Au 15 décembre 1922, il avait déjà procédé à la radiation de diverses classes disparates par mise à la ferraille et ventes à l'étranger.



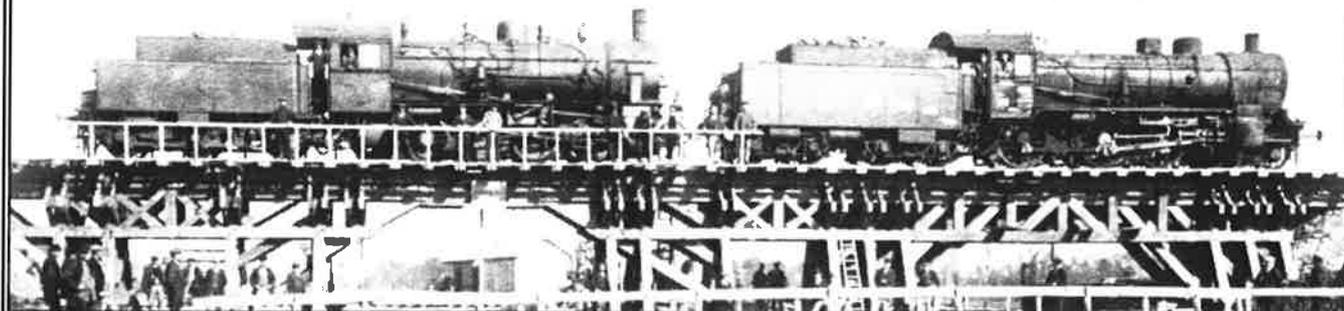
La P8 n°2489, construite par Henschel en 1919, future 6488 et future 64.088 sur le pont tournant de Tournai, 11 mai 1919 (photo R. Delneste).

Il conservera d'importantes séries de locomotives uniquement celles du type prussien. Ces dernières au nombre de 1.657 unités furent, à partir du 1 janvier 1925, désignées selon la pratique en vigueur à l'Etat belge. Ce dernier avait donc procédé à la mise hors-écritures de 548 locomotives.

### Tableau récapitulatif des locomotives acquises par l'Etat belge

Origine des locomotives acquises	Reçues par l'Etat	Cédées à des compagnies privées		Prises en écritures par l'Etat	En écritures à la renumérotation du 1-1-1925
		Nord-belge	Gand-Terneuzen		
Prussienne	2.075	9	2	2.064	1.644
Mecklembourgeoise	13	-	-	13	13
Bavaroise	62	-	-	62	-
Saxonne	33	-	-	33	-
Badoise	28	11	-	17	-
Oldenbourgeoise	16	-	-	16	-
Total	2.227	20	2	2.205	1.657

Dans la région de Mons en 1919, duo de locomotives G8' et P8 lors de la mise en charge d'un pont provisoire.



## Détail des 1.657 locomotives numérotées par l'Etat belge le 1 janvier 1925.

A la KPEV <sup>(1)</sup>		A l'Etat belge		Nombre de locomotives numérotées
Classe	Symbole	Type	Symbole	
S 10	2' C	60	4-6-0	16
S 10 <sup>1</sup>	2' C	61	4-6-0	3
S 10 <sup>2</sup>	2' C	62	4-6-0	15
P 8	2' C	64	4-6-0	168 <sup>(2)</sup>
S 6	2' B	66	4-4-0	42
S 9	2' B 1'	69	4-4-2	13
G 7 <sup>1</sup>	D	71	0-8-0	151
G 7 <sup>2</sup>	D	72	0-8-0	139 <sup>(2)</sup>
G 7 <sup>3</sup>	1' D	73	2-8-0	11
G 5 <sup>4/5</sup>	1' C	74	2-6-0	105 <sup>(2)</sup>
G 5 <sup>1/2/3</sup>	1' C	75	2-6-0	14
G 9	D	79	0-8-0	58
G 8	D	80	0-8-0	71
G 8 <sup>1</sup>	D	81	0-8-0	576
G 10	E	90	0-10-0	32
G 12	1' E	92	2-10-0	8
T 9 <sup>3</sup>	1' C	93	2-6-0	81
T 12	1' C	96	2-6-0	27
T 14	1' D 1'	97	2-8-2	56
T 16 <sup>0/1</sup>	E	98	0-10-0	53
T 13	D	99	0-8-0	18

Remarques concernant le tableau ci-contre :

(1) : KPEV : abréviation de "Königlich Preussische Staateisenbahn-Verwaltung".

(2) : type G4 : 168 unités dont 3 Mecklembourgeoises.

: type 72 : 139 unités dont 5 Mecklembourgeoises.

: type 74 : 105 unités dont 5 Mecklembourgeoises.

(3) : symbole. Il indique les différentes combinaisons d'essieux accouplés et porteurs. Le symbole repris dans la deuxième colonne est celui utilisé lors de la création de la "Deutsche Reichsbahn" en 1920. Les essieux moteurs sont représentés par une lettre majuscule correspondant à leur nombre d'ordre alphabétique. Les essieux porteurs sont indiqués par un chiffre arabe, les zéros étant exclus. Les chiffres figurant les essieux porteurs sont suivis d'une apostrophe.

L'Etat belge appliqua, dès 1907, le système mis au point par l'ingénieur américain Whyte. Il est basé sur le nombre de roues de chaque espèce (porteuses "avant", motrices accouplées et porteuses "arrière") et sépare les chiffres obtenus par des tirets.

### Les locomotives type 64 (ex-KPEV P8)

#### 168 unités numérotées 6400 à 6567, le 1-1-1925

Dans son tome 2 de "Vapeur en Belgique", Phil Dambly nous apprend que les premières locomotives cédées à l'Etat belge arrivèrent à partir de 1919 et furent affectées aux remises de : Arlon, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Charleroi, Herbesthal, Jemelle, Kortrijk, Liège, Mons, Namur et Tournai.

Les suivantes furent affectées aux remises de Aalst, Brugge, Landen, Leuven, Merelbeke, Montignies, Muizen, Ottignies et Tienen.

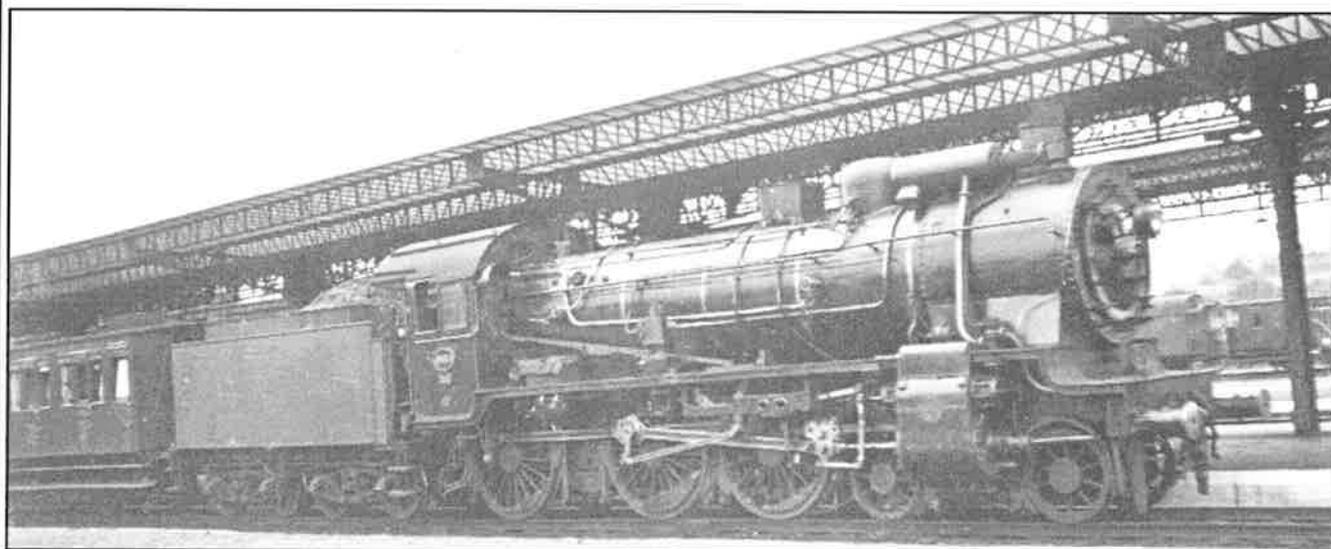
Ce tableau reprend toutes les remises où elles furent affectées :  
au livret au 1 juin 1922 jusqu'au livret au 15 mars 1940  
et le nombre de services à assurer (uniquement les services d'été).

Remises	Abrév. télégraph.	01-06	01-06	01-06	05-06	15-05	15-05	15-05	15-05	15-05	15-05	22-05	15-05	15-05	15-05	15-05	22-05	15-05	16-04	15-03
		1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Aalst	FLS	-	6	8	9	10	10	10	12	11	11	10	10	10	12	14	13	14	11	
Arlon (x)	LL	-	-	13	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Brugge	FR	-	6	6	6	5	4	4	6	8	6	6	6	-	1	1	-	-	-	
Bruxelles-Midi	FBM	19	12	20	16	15	17	19	18	18	16	16	13	12	9	12	13	11	9	4
Charleroi (x)	FCR	12	13	13	15	-	-	-	-	9	9	10	8	8	-	-	-	-	-	
Hasselt	FHS	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Landen	FLD	-	2	5	6	6	8	8	8	8	8	8	8	9	7	8	8	8	9	6
Ledeberg (x)	LDBP	-	9	12	12	13	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Leuven	FLV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	7	7	7	6	6	6
Liège	FL	19	11	12	12	10	11	9	16	19	12	15	13	15	13	10	13	12	11	8
Merelbeke	FKR	-	-	-	-	-	-	-	13	9	8	8	9	9	10	10	12	11	12	13
Mons	FMS	11	14	11	8	7	9	10	10	12	10	10	10	12	12	12	14	16	16	10
Montignies	FMY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	6	9	9	8
Muizen	FYM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	5	5	8	8	8	8	9	8
Ottignies	LT	-	-	-	4	6	12	13	14	12	6	11	13	14	14	14	16	14	10	9
Tienen	FTL	-	5	6	6	6	4	4	6	6	6	5	5	5	4	4	4	6	6	6
Tournai	FTY	7	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	9	9	6
<b>Totaux</b>		<b>68</b>	<b>84</b>	<b>106</b>	<b>108</b>	<b>78</b>	<b>88</b>	<b>90</b>	<b>103</b>	<b>112</b>	<b>96</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>111</b>	<b>100</b>	<b>104</b>	<b>122</b>	<b>123</b>	<b>120</b>	<b>95</b>

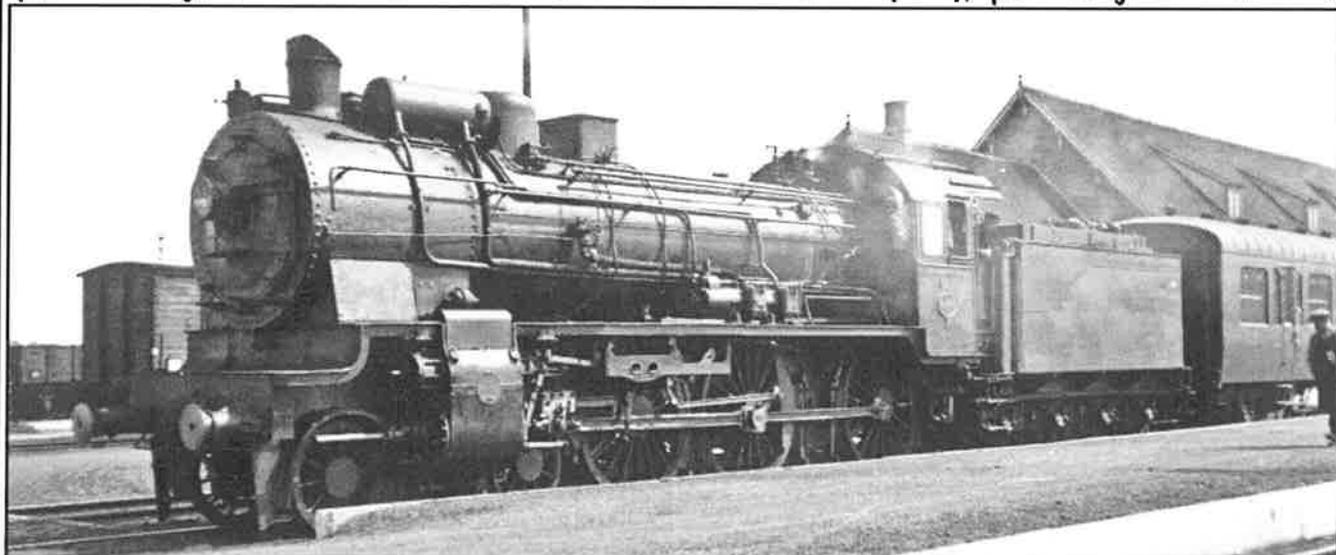
## 524 locomotives "Armistice" mises hors-écritures entre le 1 janvier 1925 et le 15 mars 1940

Type	En écritures		Mises hors-écritures	Type	En écritures		Mises hors-écritures
	au 1-1-1925	au 15-03-1940			au 1-1-1925	au 15-03-1940	
60	16	16	-	79	58	-	58
61	3	3	-	80	71	1	70
62	15	15	-	81	576	576	-
64	168	168	-	90	32	32	-
66	42	42	-	92	8	-	8
69	13	13	-	93	81	81	-
71	151	29	122	96	27	27	-
72	139	26	113	97	56	56	-
73	11	-	11	98	53	48	5
74	105	-	105	99	18	-	18
75	14	-	14	Totaux	1.657	1.133	524

Article à suivre dans FFN  
n°165 de décembre 2010.



Deux type 64 photographiées par H.G. Hesselink en juillet 1935. En haut : la 6554 de la remise d'Ottignies (LT) prise en sa gare. En bas : la 6418 de la remise de Merelbeke (FKR), prise en gare d'Adinkerke.



(x) Remarques du tableau en bas de la page de gauche : Remises fermées avant les services-locomotives au livret au 15-03-1940 :

Remises	Derniers services d'activité au livret au :	Plus de services à assurer au livret au :	Remarques
Arlon	5 octobre 1930	2 février 1931	Fermeture le 15-12-1930
Charleroi	3 février 1935	15 mai 1935	Services repris par la remise de Montignies (FMY)
Ledeberg	7 octobre 1928	1 février 1929	Services repris par la remise de Merelbeke (FKR)





Le grand hall où se situaient les fosses de visite.



Le "grand hall" est le bâtiment de droite.

belges, tout le site de la remise, les terrains et dépendances d'une contenance totale de 15.765 m<sup>2</sup>. La SNCB en avait confié la vente à l'Administration des Domaines en septembre 1987.

Le bâtiment de la remise de locomotives a été démoli. Ont été conservés le grand hall d'entretien qui comportait quatre fosses de visite et le bâtiment du personnel.

La remise de Walcourt employait plus de 300 travailleurs en 1930. Les remises de Mariembourg et Florennes (fermée à mi-1957) dépendaient de Walcourt. L'effectif était encore de 118 personnes en 1950 et 111 en 1961.

Le trafic augmentant, de nouvelles constructions voient le jour en 1921 : atelier de réparation, une chaudronnerie, un magasin pour pièces de rechanges, un générateur à acétylène, une cave à huiles, un bâtiment avec douches, lavabos et machine fixe pour la production d'eau chaude; un château d'eau de 300 m<sup>3</sup>; un pont tournant de 18,50 m.

Les locomotives à vapeur et les petits autorails Brossel type 551 ont été remplacés par des locomotives Diesel de la remise de Monceau (LNC) :

- type 200 et 210 pour les trains;
- 273 et 283 pour les manoeuvres.
- autorails simples 608, doubles type 620 et triples type 654.

En outre, il fallut installer en 1961, cinq cuves à gasoil et une installation de distribution.

Un bassin décanteur déhuileur a été construit en 1964.

En 1963, l'atelier quitte son statut de remise et devient

Quatre portes coulissantes ont été aménagées à la place des quatre voies sur fosse. On remarque encore la trace de l'ancienne remise à locomotives.

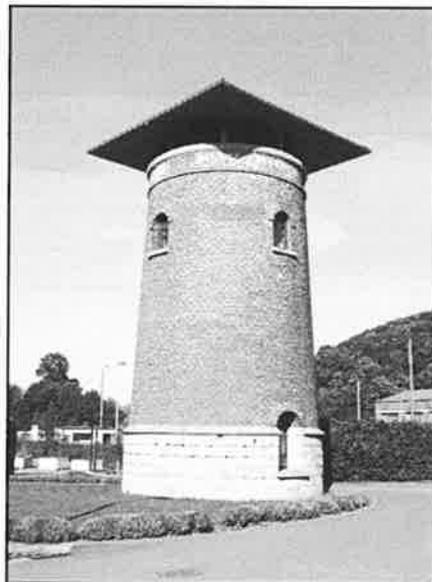


un abri pour le matériel de traction (Abmt). Quelques travaux d'entretien comme le remplacement de blocs de frein, l'ajout de sable de freinage, l'appoint d'eau et de gasoil y sont encore effectués jusqu'en juin 1984 à sa fermeture définitive.

Lors de la construction de la "route des barrages de l'Eau d'Heure", vitrages et toitures des bâtiments ont subi de grands dommages en raison, entre-autre, des dynamitages. L'état de la remise à locomotives nécessitait sa démolition.

Sur la photo de la page précédente, prise dans les années 90, on voit encore le château d'eau ancien.

Celui-ci a été débarrassé de son réservoir et un toit a été posé sur la tour qui a été restaurée et conservée.



Le château d'eau débarrassé de son réservoir, dominé par un toit en pyramide à quatre pans.

A l'origine, il avait la même architecture que celui, encore en état, à Treignes.

## Pourquoi avoir créé le Chemin de fer de l'Entre Sambre et Meuse ?

Les lignes qui ont composé le réseau de cette Compagnie desservait une région au pouvoir industriel insoupçonné (tableau des activités page 20 à 22).

C'est en visitant l'exposition qui se tenait à la journée "portes ouvertes" du Service des Travaux de Walcourt que je me suis rendu compte que l'Entre-Sambre et Meuse n'était pas formé que de champs et de forêts !!! C'était un énorme pourvoyeur de main-d'oeuvre et l'apparition du chemin de fer a permis le désenclavement et l'exportation de ses produits.

Localités	Spécialités	Localités	Spécialités
Aiseau	Manufacture de glaces, forge, maka, marteau.	Pry	Carrières de marbres, moulin à 2 tournants, mines de fer.
Moignelée	Scierie de marbres.	Chastrée	Mines de fer, carrières de marbres.
Farciennes	Fabrique de sucre.	Jardinet	Maka, forge à 2 feux.
Châtelet	Atelier de construction, 2 moulins.	Walcourt	4 moulins à 2 tournants, mines de fer, carrières de marbres.
Bouffioulx	Haut-fourneau.	Vogenée	2 hauts-fourneaux, 2 forges à 2 feux, moulin à 2 tournants, mines de fer.
Acoz	Haut-fourneau.	Féroul	Laminoir à 3 trains, haut-fourneau.
Châtelineau	Moulin à vapeur, atelier de construction, 7 hauts-fourneaux.	Yves Gomezée	Haut-fourneau, forge à 3 feux, mines de fer, moulin.
Gilly	Deux ateliers de construction.	Fraire	Mines de fer.
Montignys sur Sambre	Haut-fourneau, laminoir, verreries, scierie de marbres, moulin.	St-Lambert	Haut-fourneau.
Couillet	9 hauts-fourneaux, 2 ateliers de construction, un laminoir.	Froidmont	Haut-fourneau.
Marcinelle	Fonderie de fer.	Saint-Aubin	2 hauts-fourneaux, 3 moulins à 3 tournants, mines de fer, carrières de marbres.
Charleroy	3 fonderies de fer, 2 fonderies, forge, maka, moulin à 4 tournants, verrerie à 8 fours.	Florennes	Platinerie, mines de fer, haut-fourneau dit "La Valette".
Dampremy	Fabrique de chaudières, verreries à 6 fours.	Boussu	Carrières de marbre, mines de fer.
Lodelinsart	Fonderie, verrerie à 6 fours.	Battefer	Haut-fourneau et forge à 2 feux.
Jumet	Verrerie à 14 fours.	Silenrieux	Moulin à 2 tournants, mines de fer.
Marchienne	Haut-fourneau, laminoirs, 2 fonderies, une platinerie, 3 ateliers de construction, moulin et brasserie à vapeur, forge à 2 feux, fabrique de chaudières, moulin à 2 tournants.	Férouval	Forge à 2 feux, moulin à 2 tournants.
Monceau	4 hauts-fourneaux, un laminoir, un atelier de construction.	Falempise	2 hauts-fourneaux.
Fontaine l'Evêque	Clouterie à vapeur.	Daussois	Mines de fer, moulin à 2 tournants.
Zones	Laminoir, forge à 2 feux.	Jamagne	Mines de fer.
Pont Anole	Moulin à 2 tournants.	Jamiolles	Mines de fer, 2 machines à épuiser les mines.
Montigny le Tilleul	Moulin à 2 tournants, mine de fer.	Philippeville	Mines de fer et de plomb, carrières de marbres.
Bomerée	Forge à 3 feux, moulin à 2 tournants.	Villers-le-Hanbon	Carrières de marbres.
Jamioux	Platinerie, 2 moulins à 2 tournants.	Franchimont	Carrières de marbres, moulin à 2 tournants.
Biatroz	Forge à 2 feux.	Surice	Carrières de marbres.
Ham-sur-heure	Moulin à 3 tournants.	Cerfontaine	Carrières de marbres, moulin à 2 tournants.
Hameau	Forge à 2 feux.	Froidchapelle	Carrières de marbres
Thuillies	Mines de fer.	Sanzeilles	Carrières de marbres, 2 moulins.
Cour-sur-Heure	Mines de fer.	Neuville	Carrières de marbres, mines de fer.
Berzée	Moulin à 2 tournants, platinerie, 2 hauts-fourneaux projetés par M. de Cartier, carrières de marbres.	Sautour	Haut-fourneau, mines de fer, mines de calamine, moulin.
Thy-le-Château	3 hauts-fourneaux, forge à 2 feux, moulin à 3 tournants, carrières de marbre, mines de fer.	Samart	2 moulins, mines de fer.
Gourdinne	Moulin à 2 tournants, mines de fer.	Merlemeont	Carrières de marbres, mines de fer, 2 moulins.
Somzée	Mines de fer.	Roly	Haut-fourneau, 2 moulins.
Laneffe	Haut-fourneau, moulin à 2 tournants, mines de fer, carrières de marbres.	Mariembourg	Moulin à 2 tournants.
Tarciennes	Mines de fer, moulin à vapeur.	Boussu-en-Fagne	Haut-fourneau, forge.
Hanzinnes	Mines de fer.	Frasnes	Moulin à 2 tournants, mines de fer.
Thy le Baudouin	1 forge, mines de fer, moulin à 2 tournants.	Couvin	2 hauts-fourneaux dits "de St-Roch", 2 forges à 2 feux, affinerie, 4 autres hauts-fourneaux, deux autres forges, scierie, atelier de construction, machine à épuiser les minières, une tréfilerie, 2 moulins à 3 tournants, laminoir à 4 trains.
Hanzinelle	Haut-fourneau, mines de fer, moulin à 2 tournants.	Pesches	Mines de fer.
Morialmé	2 hauts-fourneaux, moulin à 2 tournants, mines de fer, machine d'épuisement pour les minières.	Gonrioux	Haut-fourneau, minerais de fer, ardoisières.
Rognée	Carrières de marbres.	Dailly	Carrières de marbres, mines de fer, mines de plomb.
Castillon	Carrières de marbres.	Aublain	Mines de fer, carrières de marbres, moulin à 2 tournants.
Fontenelle	Carrières de marbres.		

Localités	Spécialités
Lompret	Forge à 2 feux, scierie et carrières de marbres, mines de fer.
Boutonville	Mines de fer.
Vaux	Mines de fer, carrières et scieries de marbres.
Virelles	Forges à 2 feux, carrières de marbres, mines de fer.
Chimay	Carrières de marbres, ardoisières.
Saint-Remi	Haut-fourneau.
Seloigne	Haut-fourneau.
Momignies	Forge dite "Maquenoise".
Cul-des-Sarts	Ardoisières.
Le Brûly	Ardoisières.
Petigny	Mines de fer, moulin à 2 tournants.
Nismes	Haut-fourneau, mines de fer, 3 moulins.
Dourbes	Mines de plomb, mines de fer, carrières de marbres, 2 moulins.
Fagnolles	Mines de fer, mines de plomb.
Olloy	Mines de fer, mines de plomb, 3 moulins.
Vierves	Mines de fer, de plomb, de baryte sulfatée, moulin à 3 tournants.
Treigne	Mines de fer, de plomb, de baryte, 2 moulins
Mazée	Mines de fer, de plomb, de baryte, 2 moulins.
Matagne	Carrières de marbres, mines de fer.
Molhain	Scierie de marbres, moulin à 2 tournants.

L'énumération du contenu des 100 lignes du tableau qui précède donne une idée du nombre impressionnant d'industries qui figuraient dans la région de l'Entre-Sambre et Meuse peu après l'indépendance de la Belgique.

C'est pourquoi, dès l'avènement du chemin de fer dans

le pays en 1835, des voix se sont rapidement élevées afin que la région soit reliée au réseau ferroviaire débutant. En 1838, un premier départ : "Société du Chemin de fer de la Sambre à la Meuse" entame les travaux qui sont stoppés par la crise en 1839.

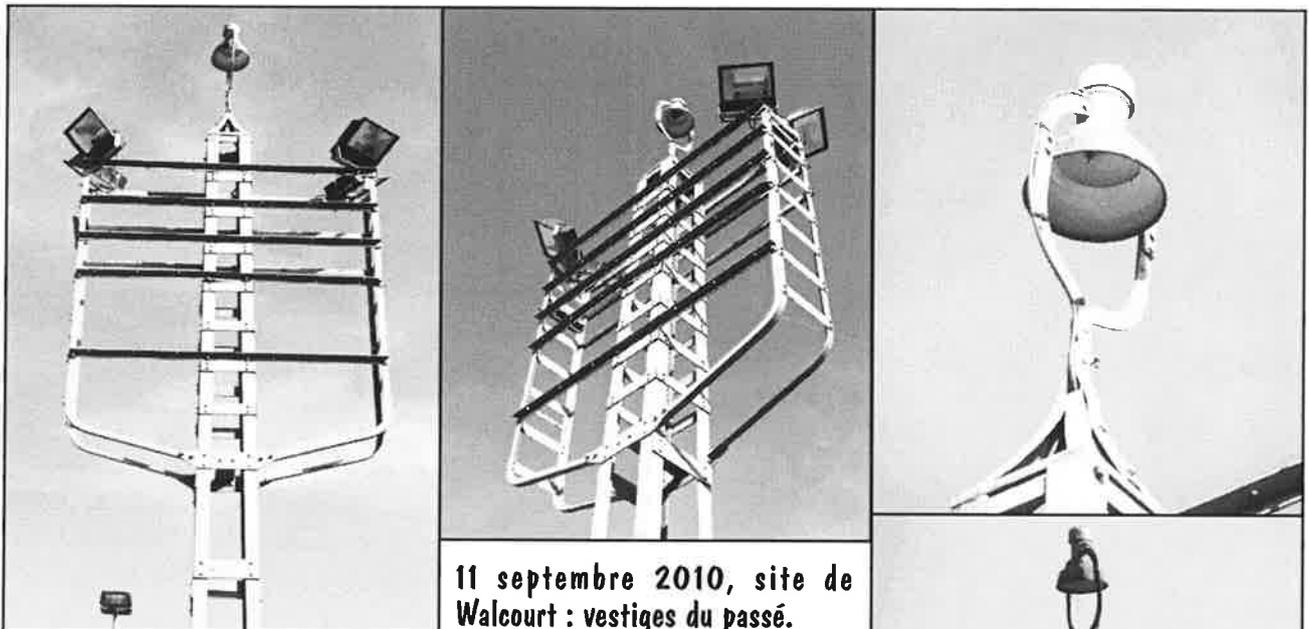
En 1841, un journal écrivait qu'il y manquait des "voies de communication économiques et promptes". De plus, les charbonnages de Charleroy souhaitaient vendre leur charbon vers les Ardennes et l'Est de la France afin de remplacer le charbon de bois par la houille dans les forges et les foyers domestiques car leurs usines manquaient de combustible.

Le 3 avril 1845, se constitue la "Société Anonyme du chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse" au capital de 15.500.000 francs, siège social à Bruxelles. Ce dernier sera transféré en octobre 1848 à "Jardinet-lez-Walcourt". Ainsi débuta réellement la construction de la ligne qui vit son achèvement complet en mai 1854.

La Compagnie de l'Est-belge se crée, elle absorbe la Compagnie du chemin de fer de Morialmé à Châtelineau et construit la ligne Florennes - Givet. En 1864 intervient la fusion entre l'Est-belge, le CF d'Antwerpen à Rotterdam et la Compagnie de l'Entre-Sambre et Meuse, créant ainsi la première ligne internationale nord-sud. La nouvelle société prenait la dénomination : "Chemin de fer du Grand Central". D'où le nom de "Rue du Grand Central" à Charleroi, parallèle à la "gare de l'Ouest" actuellement démolie. Cette compagnie est rachetée par l'Etat-belge en 1887, puis reprise par la SNCB en 1926.

Sources : "Entre-Sambre et Meuse, quand arriva le rail", de Roger Golard et Paul Lievens, édité par le Cercle d'Histoire de l'Entité de Walcourt.

Exposition du 11 septembre 2010 au Service des Travaux de Walcourt.



Les deux photos ci-dessus comportent des phares rectangulaires contemporains ajoutés qui éclairent les abords du Service des Travaux de la Ville.

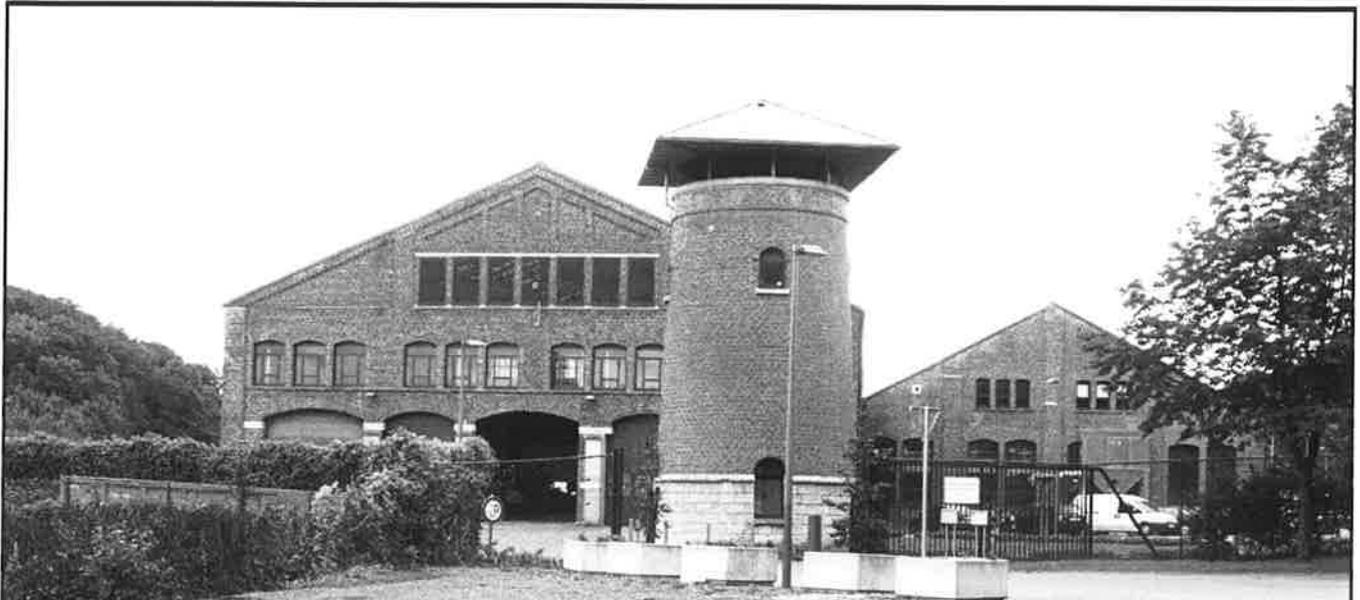
La photo en haut à droite est un détail du luminaire ancien préservé.

La photo en bas à droite présente le même luminaire fixé en haut d'un poteau formé d'une poutrelle Gray. Un râteau avec des isolateurs subsiste en partie supérieure.

Texte et photos Claude CARPET.







Après rénovation des bâtiments de l'ex-atelier de Walcourt, la même vue qu'en page 16, ici le 15 septembre 2010.



15 septembre 2010 : un train de travaux stationne en gare de Walcourt. Il est formé de voitures intermédiaires provenant des automotrices quadruples de 1935 pour la liaison Bruxelles-Nord - Antwerpen-Centraal. Véhicules transformés en voitures pour le logement du personnel de travaux.



Détail d'une voiture.



10 avril 2007 : démolition de la passerelle



6 février 2005 : L'ancienne passerelle de Walcourt

### Au sommet de la ligne

- Le rail reliait Marchienne et Charleroi à Morialmé en passant par Berzée, Walcourt et Fraire;
- Berzée à Laneffe par Thy-le-Château;
- 1854, Florennes était atteint par la bifurcation de Saint-Lambert à Yves-Gomezée;
- 1854, Couvin au départ de Mariembourg;
- 1854, Philippeville;
- Berzée sera relié à Thuillies et la ligne de Lobbes - Chimay par l'Etat-belge en 1875.

La plupart des rails ont été laminés à l'usine Saint-Eloi de Thy-le-Château.

La ligne était à double voie jusque Walcourt. Ce n'est qu'entre 1912 et 1918 que la seconde voie sera installée entre Walcourt et Nismes.

### Un trafic intense

Si les trains de voyageurs étaient peu nombreux au début, il y eut un intense trafic :

- Trains de marchandises locaux;
- Trains de minerai de fer de Lorraine vers les bassins sidérurgiques de Charleroi et du Centre;
- Trains complets de charbon vers la France.

Création d'une gare de formation à 22 voies à Walcourt partiellement sur l'emplacement de l'abbaye du Jardinnet. Le bureau des recettes a brûlé en 1923 et remplacé par la gare actuelle.

De la gare latérale, partaient des trains pour Florennes par Fraire ou Yves-Gomezée. L'emplacement de cette gare est remplacé par une gare du TEC depuis 1977.

### La passerelle de Walcourt

Le pont métallique datait de 1912. Il a été construit pour remplacer le passage à niveau entre la gare et le "Jar-

dinet". Il a été démolé en avril 2007 (photo en bas de la page précédente) et remplacé par un pont en poutres de bétons et culées recouvertes de briques.

### Le déclin de la ligne

La dernière guerre sonnera le glas de la ligne principale de Charleroi à Vireux. En 1939, la France refuse les parcours sur la ligne.

Le transit s'effectue alors par Dinant et Bertrix. Seuls quelques convois passeront encore par Givet et Florennes.

- Remise à simple voie du tronçon Walcourt - Nismes en 1954/55;

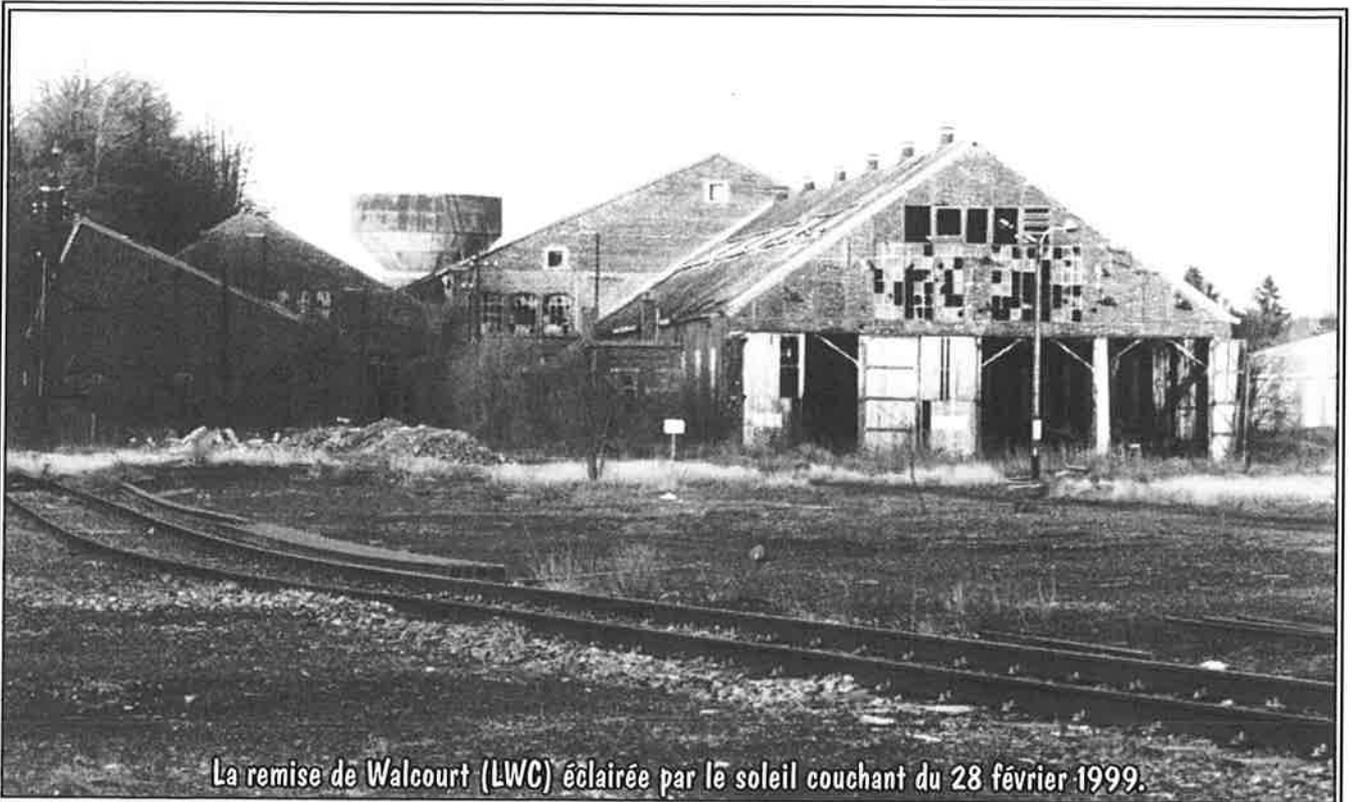
### Fermeture des tronçons

- Senzeilles - Philippeville - Florennes en 1954;
- Vireux à Treignes en 1963, démontage en 1980;
- Mariembourg - Treignes en 1963, exploitée par le CFV3V;
- au trafic voyageurs de Berzée à Laneffe en 1960, démontage en 1991
- Walcourt à Morialmé et Florennes en 1962, démontée;
- à tout trafic de Berzée à Thuillies en 1960, démontée en 1990;
- Mariembourg - Couvin en 1964.

Subsistait la ligne 132 Charleroi - Mariembourg - Couvin via Cerfontaine. Détournée le 31 août 1970 dès Walcourt via Yves Gomezée et Philippeville en raison de la création des barrages de l'Eau d'Heure.

Remise en service de Mariembourg - Couvin le 3 juin 1984.

Subsistent sur la ligne 132, les autorails Diesel de la série 41 qui ont remplacé avec bonheur les Diesel-électrique de la série 62 avec trois voitures M2 en livrée pourpre succédant à la livrée verte.



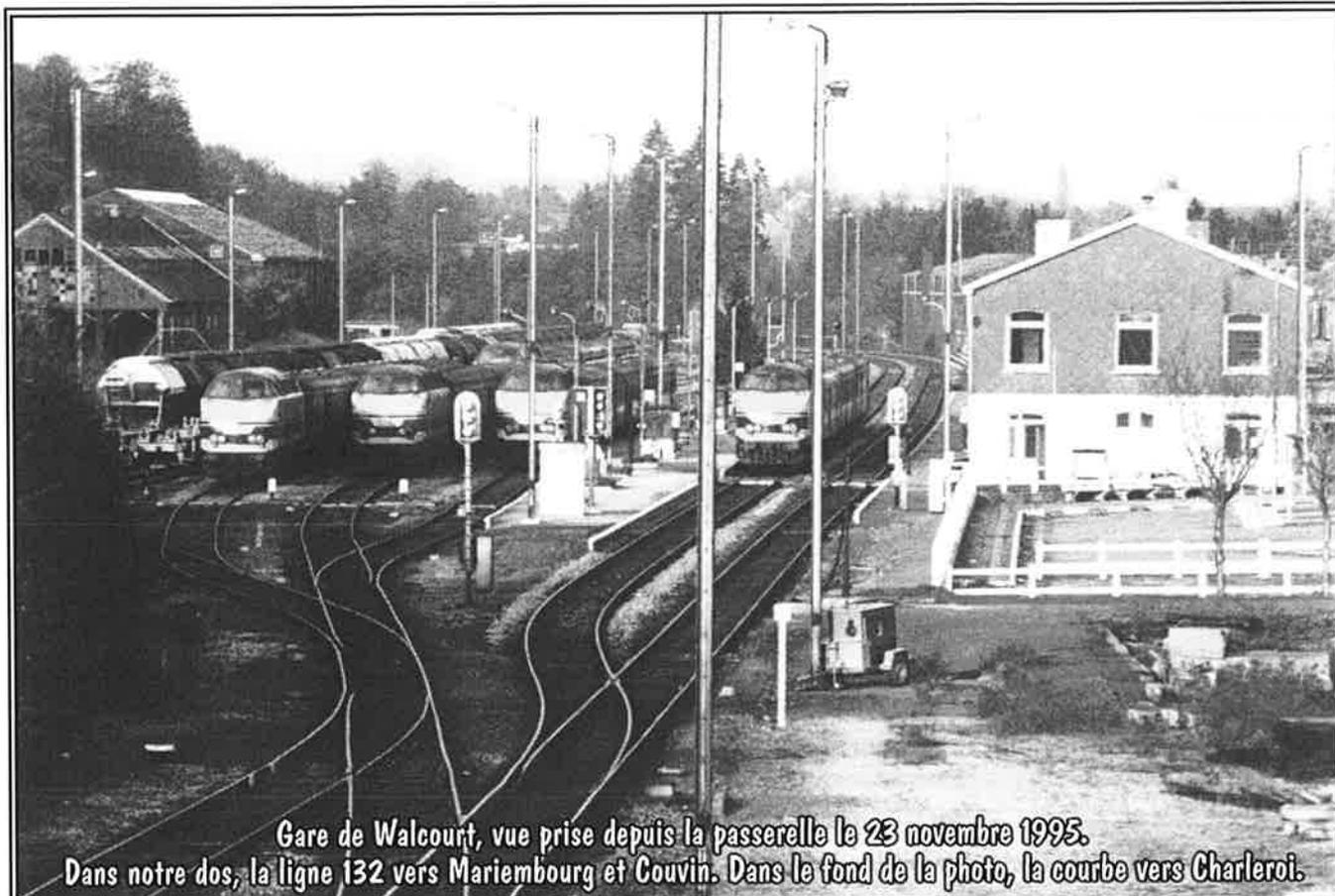
*La remise de Walcourt (LWC) éclairée par le soleil couchant du 28 février 1999.*

**Ci-dessus : le hall de droite, avec les quatre grandes portes doubles, servait de remise au matériel ferroviaire. En raison de son état de ruine, la commune de Walcourt le démolira lors des travaux d'aménagement de son "Service des Travaux".**

**Le bâtiment de gauche, à l'avant-plan a subi le même sort. Seuls ont été conservés les deux bâtiments jumelés de l'arrière plan et le château d'eau qui perdra son réservoir au profit d'un petit toit à quatre pans (voir page 21 en haut).**

**Ci-dessous : en prenant un peu de recul, le photographe a cadré la station de distribution de gazoil située en alignement sur l'une des quatre voies de la remise. La gare est dans notre dos, sur la droite.**



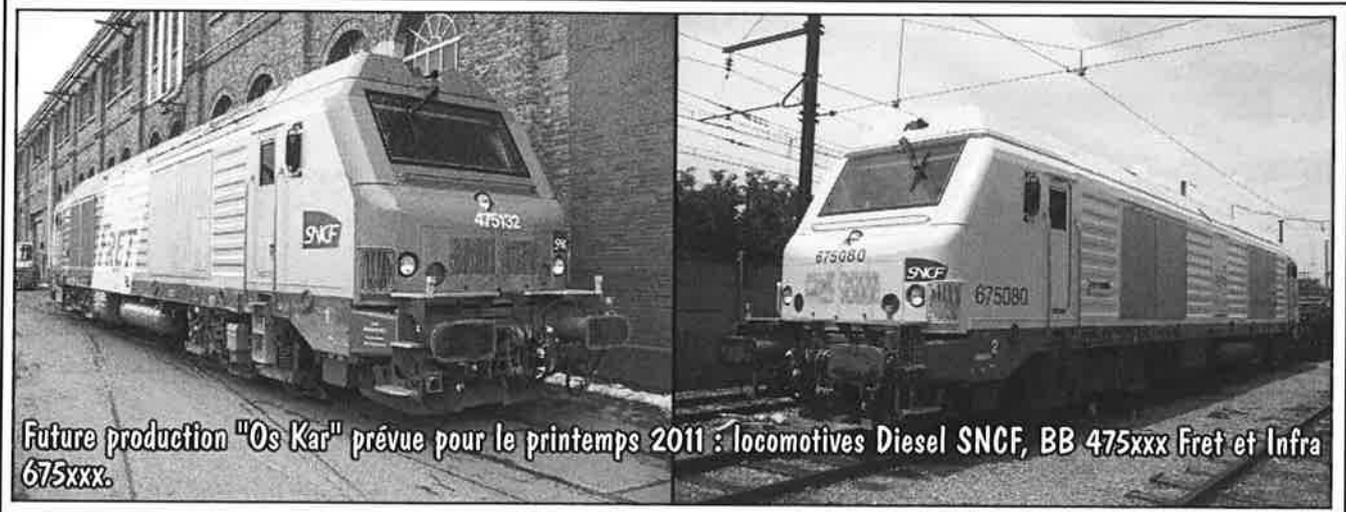


**Jour de grève, les voies sont garnies de matériel en attente de la fin du mouvement syndical. Six locomotives Diesel de la série 62 avec, chacune, trois voitures M2 forment les trains du lendemain, stockés ici pour ne pas encombrer Charleroi-Sud. En voie 4, la 6282 clairement identifiée. En voie 5 : la 6290; en voie 2 : la 6234.**

**Le tuyau vertical en voie 1, après le deuxième poteau d'éclairage, est la nouvelle station de distribution du gasoil.**

**A l'extrême gauche de la photo, dans le fond : l'ancienne remise dont l'ensemble des bâtiments subsistaient encore. Les deux petits châteaux d'eau anciennement situés derrière la gare sur la droite ont déjà disparu.**





Future production "Os Kar" prévue pour le printemps 2011 : locomotives Diesel SNCF, BB 475xxx Fret et Infra 675xxx.

### Fleischmann

Wagon transport de chaux époque III, livrée verte, référence n°521302.

### Série Diesel 55 SNCB

Elles sortent dans les magasins cette semaine.

### B-Cargo

La référence 45108 (set de 2 porte conteneurs SNCB) et céréaliers "Maferi" sont dans les rayons

### Dans FFN 165, il y aura

Vapeur T16' des KPEV

Nous aborderons l'aménagement de la locomotive vapeur BR 94<sup>5-18</sup> de la DB, ex-T16' des KPEV.

Suite au point 7 de la Convention d'Armistice du 11 novembre 1918, elles ont été acquises par l'Etat belge, au nombre de 53 unités et y désignées type 98.

La T16' n°8169, construite par Schwartzkopf, est actuellement reproduite en H0 par Fleischmann sous la

référence n°409402, avec équipement NEM 6 broches pour décodeur, prix aux alentours de 290 €, en version DC.

La T16' possède ses soutes à eau avec l'avant oblique tandis que sur la T16 les soutes à eau sont droites. Les deux versions ont formé le type 98.

Dans "Vapeur en Belgique", tome II, Phil Dambly y fait référence aux pages 79 à 81.

### Modifications à Lustin

Nous aborderons le déplacement de la voie ferrée de chargement des wagons à la carrière SAGREX de Lustin (Heidelberg Cement Group) et celui de la N.947. Ceci afin d'éviter aux bulldozers de la carrière de traverser la route pour charger les wagons.

### La type 64 SNCB

Suite de l'article sur la type 64 SNCB.

### Les coïls

Suite de l'article commencé dans FFN 163.



La locomotive vapeur T16' actuellement produite par Fleischmann sous la référence n°409402.

# Agenda des Réunions au R.M.M.

L'agenda complet des manifestations nationales et internationales figure sur le site de Michel Marin :

<http://home.base.be/vt6368640/bourse.html>

## Octobre

- 1..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan".  
 8..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations. Distribution du FFN n°164.  
 10..... BOVYBANY (B) : 3ème bourse organisée par Durthe-Salm Modélisme asbl. A l'Ecole Communale. 09h>13h.  
 15..... **Réunion mensuelle du RMM : projection de photos sur le 125ème anniversaire des transports en commun, sur les réseaux modèles de trains.**  
 16..... **Samedi 14h : préparation des locaux pour l'expo de demain.**  
 17..... **Dimanche : Rail Miniature Mosan : EXPO + BOURSE, Centre Associatif et Culturel de Géronsart, Rue du Tréfle. 5100 Jambes. 10h>18h. Festivités du 45ème anniversaire du club.**  
 22..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : trains de voyageurs et marchandises, traction Diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.  
 24..... SPONTIN (B) : circulations au CFB. <http://www.cfbocq.be>  
 29..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.  
 31..... SPONTIN (B) : circulations au CFB. <http://www.cfbocq.be>

## Novembre

- 5..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : Trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.  
 12..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.  
 13 et 14. WAI FRDANGE (L) : exposition de modélisme ferroviaire. Hall Prince Henri.  
 14..... GILLY (B) : bourse organisée par le TMC.  
 18 au 21 **KÖLN (D) : Exposition de modélisme ferroviaire. Messe Köln.**  
 19..... **Réunion mensuelle du RMM : projection de films sur la SNCB par Dirk Arretz.**  
 26..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.

## Décembre

- 3..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : trains de voyageurs, CFF – ÖBB - FS, époques IV et V.  
 10..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.  
 12..... HOESELT (B) : Bourse organisée par le Hoeseltse treinclub. [www.hoeseltsetreinclub.be](http://www.hoeseltsetreinclub.be)  
 12..... MECHELEN (B) : bourse trains. "Wijkzaal Tervuursteenweg", Mahatma Gandistraat 25. 09h>13h.  
 17..... **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : SOUPER annuel "fromages" au local du RMM à 19h30.**  
 24..... Réunion annulée : réveillon  
 31..... Réunion annulée : réveillon

## Janvier 2011

- 7..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : programme à définir dans FFN 165.  
 14..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.  
 21..... **Réunion mensuelle : Assemblée générale du Rail Miniature Mosan asbl.**  
 28..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.

## Février 2011

- 4..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : programme à définir dans FFN 165.  
 11..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.  
 18..... **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :**  
 25..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.

## Vol de matériel ferroviaire modèle à l'échelle "0".

Un préjudice très important est intervenu à l'encontre d'un modéliste ferroviaire de la région namuroise. Son réseau en "0" a été complètement vandalisé et du matériel de valeur a été volé. Nous tenons les détails de celui-ci à disposition. L'oeuvre de sa vie a été complètement ruinée par un acte crapuleux : un véritable drame.

1. Les circulations sur le réseau H0 "3 rails" s'effectuent le deuxième et le dernier vendredi du mois.
2. L'agenda des circulations sur le réseau H0 "mosan" a été volontairement limité. Il sera recomposé en fonction des souhaits des membres et présenté dans FFN ainsi que sur le site Internet du club.

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

# Rail Miniature Mosan asbl

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

Outre les réunions mensuelles, le 'Rail Miniature Mosan asbl' 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*), d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) et d'un réseau H0 (3 rails) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

## Conseil d'Administration du "Rail Miniature Mosan asbl" :

Président ..... Jean-Claude Botspoel  
 Vice-président, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* ..... Didier Delfosse  
 Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet  
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* ..... Claude Carpet  
 Médiateur, *représente le réseau H0 "Mosan"* ..... Philippe Bruniaux  
 Relations Publiques, *représente le réseau H0 "3 Rails"* ..... Claude Dehareng  
 Membre, *représente le réseau H0 "US"* ..... Jules Falque

## Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" ..... Claude Riguelle.  
 Réseau H0 "US" ..... Jean-Claude Botspoel,  
 et ..... Jules Falque.  
 Réseau H0 "3 Rails" ..... Claude Dehareng.  
 Réseau N "Athus-Meuse" ..... Didier Delfosse.  
 Bibliothèque ..... Jean-Claude Botspoel.

## Cotisations annuelles.

### Le Membre :

Membre "bienfaiteur" ..... libre, > de 40,00 €.  
 Membre ordinaire \* ..... 40,00 €.  
 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](mailto:president@club-rmm.be)

Vice-Président ..... Didier Delfosse ..... Rue de Furnaux 26 B ..... 5640 METTET  
 ..... Tél : 071.72.51.62. .... GSM : 0477.65.64.86. .... Courriel : [vice-president@club-rmm.be](mailto: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](mailto: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](mailto:tresorier@club-rmm.be)

Compte Banque ..001-6111341-29-69 du "Rail Miniature Mosan asbl".  
 De l'étranger ..... BIC : GEBABEBB IBAN : BE26 0016 1113 4129.

Local ..... Centre Associatif et Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle n°3, 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](mailto: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](mailto:webmaster@club-rmm.be)

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN asbl.

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

Travaux sur le réseau H0 mosan.....	page 1
Réunion hebdomadaires et mensuelles.....	page 2
Agenda.....	page 26

## Actualité ferroviaire

Le 125ème anniversaire de l'Union Internationale du Transport en Commun.....	page 12
--	---------

## Documentation

Sidérurgie : un ensemble de kit "Cornerstone".....	pages 4 à 11
Walcourt (LWC).....	pages 16 à 24

## Modélisme

En visite au club "Het Spoor".....	page 3
Nouveautés.....	page 25

## Rétro rail

Les locomotives vapeur type 64 de l'Etat belge puis de la SNCB.....	pages 13 à 15
---	---------------

# ferro flash Namur n°164 (2010-5)

secretaire@club-rmm.be ou fn-rmm@club-rmm.be <http://www.club-rmm.be>

Ce cinquième numéro de l'année 2010 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 : Claude Dumont, Guy Lahaye, Claude Riguelle 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.

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 : Exporail 2010 organisée par le PFT dans les dépendances de la gare de Saint-Ghislain (photos Claude Dumont, 27 juin 2010).**

**Page 2 de couverture : 125ème anniversaire de l'UITC.**

Le **Rail Miniature Mosan** asbl  
organise une Exposition + Bourse + Circulations réseaux

## Namur

## Dimanche

# 17 Octobre 2010

de 10h à 18h

Modélisme ferroviaire



bar sur place

**Centre Associatif et Culturel de Géronst**  
Rue du Trèfle, 3 - 5100 Jambes

### Réseaux de trains électriques :

- le H0 à décor «Mosan»
- le N à décor «gare de Vonèche»
- le H0 «U» (en digital DCC)
- le H0 «3 rails»

renseignements au secrétariat. Courriel : secretaire@club-rmm.be  
[www.club-rmm.be](http://www.club-rmm.be)

Une initiative du Rail Miniature Mosan asbl

