

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°165 2010-6



Monique, Françoise, Jean-Pierre, Maurice. En visite : Juliette, grand papa Michel et papa Gilles.



Le Président à la "caisse boissons"



Une Shay en tête d'un convoi forestier



Gros trafic sur le "3 rails"



Folklore militaire sur la route de Namur à Dinant, à l'arrièreplan : type 64 et voitures GCI.



Laurent aux commandes du 3 rails



Patrick à la disposition et la circulation des rames



Philippe et Michel aux entrées



Sur le réseau N



Images de l'exposition du 45^{ème} anniversaire du RMM qui se tenait le dimanche 17 octobre dans le Centre Associatif et Culturel de Géronsart à Jambes.



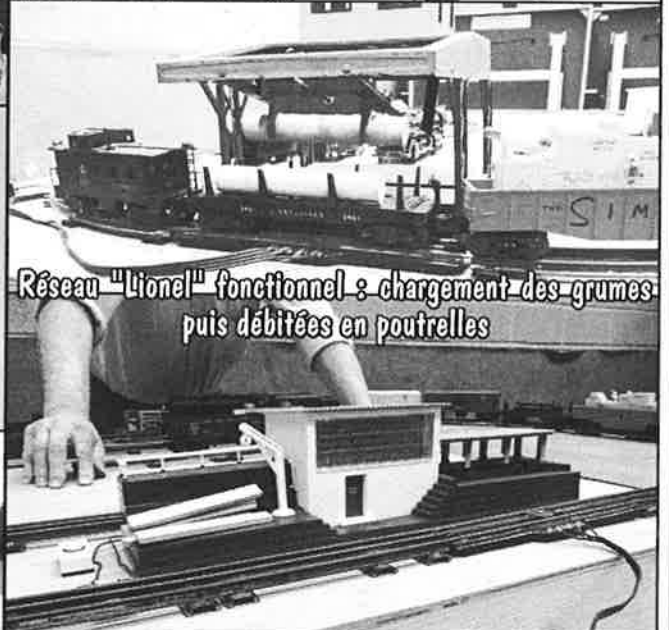
Marie-Claude et Françoise



Jean-François présente un réseau "Lego"



Bernadette au bar converse avec Ilonka



Réseau "Lionel" fonctionnel : chargement des grumes puis débitées en poutrelles



Jean-Louis et Jean au réseau "3 rails"



Nos deux "juniors" au "3 rails"



Chargement et déchargement automatique de bestiaux



Ci-dessus : Henri pilote le réseau "3 rails" par télécommande ESU



Sur le réseau HO US



Coulée de fonte au haut-fourneau



Sur le réseau HO US



Chargement de tombereaux par Pierre



Sur le réseau HO US



Christian à la manoeuvre



CIWL et belles voitures



Dans les coulisses du HO mosan



Thierry, aux commandes du réseau N



CIWL et belles voitures



Moment d'intimité et d'émotion au club en ce dimanche 17 octobre : notre membre doyen Jules Falque fête ses 84 ans !

Nous ne pouvions rester insensibles à cet événement et avons créé la surprise.

Le Président est venu avec un gâteau et Claude a apporté deux bouteilles de champagne Etienne Lefèvre de Verzy.

C'est donc sous les applaudissements que notre ami Jules a soufflé avec l'émotion que l'on devine les bougies. L'événement n'est pas passé inaperçu et les boursiers sont venus se joindre au petit groupe.



En haut : Jules ne se doute pas encore de ce qui se trame dans son dos.

A gauche : Encouragé, Jules va souffler ses bougies.

A droite : Anne et Françoise remplissent les verres.



A gauche : présentation de monorails "Schuco" par Roger Vanderschaele et Charles Haccourt (hors photo).

A droite : circulation avec fumigène par Claude Dehareng.

Souper annuel du RMM
Vendredi 17 décembre à partir de 19h
 Comme d'habitude, chacun vient avec son pain, son vin et son... fromage.

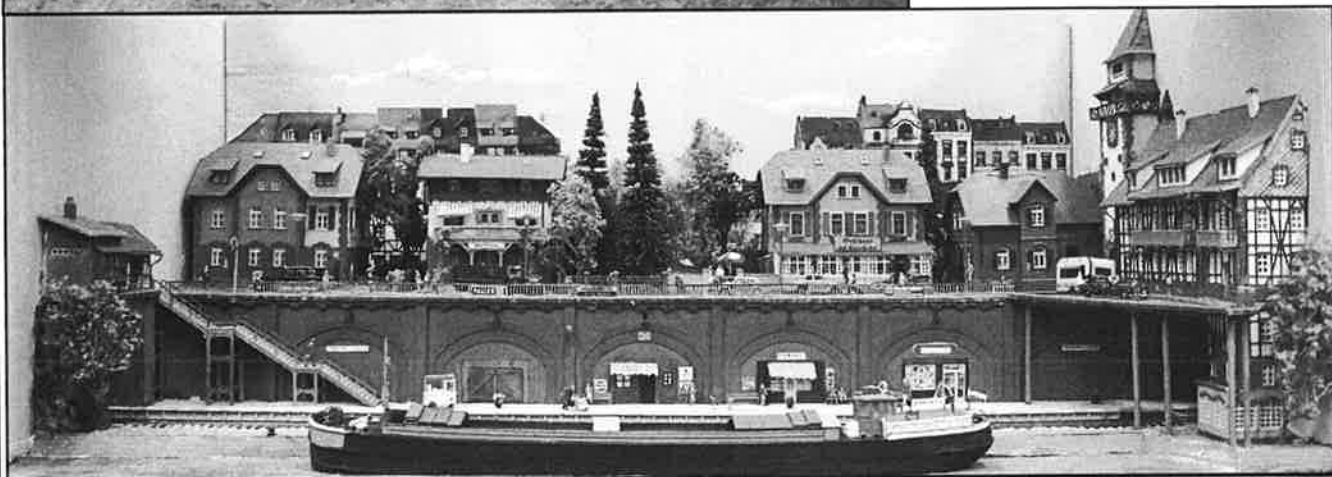


Ci-contre, à gauche : module avec train blindé, réalisation Philippe Bruniaux.

Ci-dessous : deux modules réalisés par Jules Falque.

**En haut : d'inspiration allemande,
En bas : d'inspiration américaine.**

(photos Alain Laurent).



Le calendrier 2011 du PFT est disponible + Circulations vapeur le 12 décembre

Dimanche 12 décembre : circulation du train à vapeur hivernal sur le CFB. La 64.169 remorquera des voitures de 1^{ère} classe de 1935 à l'occasion du Marché de Noël de Spontin. Dans une nature dénudée des feuilles d'arbres et autre végétation. Un nouveau regard sur le paysage et de nouvelles perspectives s'offriront aux voyageurs et de très beaux panaches de vapeur en perspective ! Spontin 9h25, 12h00, 14h30. Ciney : 10h10, 12h45, 15h10.
www.cfbcq.be



Après l'exposition du 17 octobre et la remise en place des locaux le soir même, la réunion du 22 a été consacrée au remontage du réseau N. Après celui-ci, les circulations ont commencé sur les réseaux HO Us (Pierre et Jean-Pierre s'y essaient sous la conduite de Jules); le réseau HO Mosan (Patrick, Pierre et Claude); sur le réseau N, Didier restaure les inévitables dégâts provoqués par le transport, si court soit-il !

Souper annuel du RMM
Vendredi 17 décembre à partir de 19h
 Comme d'habitude, chacun vient avec son pain, son vin et son... fromage.

Cotisations pour l'année 2011

Membre Bienfaiteur, avec revue FFN	50,00 € et plus
Membre Adhérent et membre Effectif, avec revue FFN	40,00 €
Membre Junior (- de 18 ans), avec revue FFN	25,00 €
Second membre <u>adulte</u> d'une même famille, sans revue FFN	25,00 €

Arrivée au club après le 1 juillet : 50%.

Arrivée au club après le 1 octobre : 100% : cotisation valable pour l'année suivante.

Compte Banque : 001-6111341-29 de "Rail Miniature Mosan asbl". BIC : GEBABEBB IBAN : BE26 0016 1113 4129

Uniquement l'abonnement annuel à la revue FFN (en principe 6 numéros) :

FERRO FLASH NAMUR, le bimestriel du «Rail Miniature Mosan»

Pour la Belgique 25,00 €

Pour l'étranger 30,00 €

Règlement d'Ordre Intérieur du "Rail Miniature Mosan ASBL"

Approuvé par le Conseil d'Administration, le 9 novembre 2010.

Article 1.- Adhésion au présent Règlement d'Ordre Intérieur.

Tout membre effectif, adhérent ou bienfaiteur du "Rail Miniature Mosan asbl" adhère d'office au présent Règlement d'Ordre Intérieur par le simple fait du paiement de sa cotisation annuelle.

Tout membre sympathisant y adhère également par le simple fait de son admission comme membre sympathisant.

Article 2. – Généralités.

Le présent règlement est affiché en permanence au local de l'association. Le C.A. peut le modifier à tout moment, mais doit attirer l'attention de ses membres sur les modifications (notamment via le bulletin de l'association : "Ferro Flash Namur").

Sauf stipulation contraire explicite, les articles 3 et suivants du présent Règlement d'Ordre Intérieur s'appliquent à toutes les catégories de membres de l'association (membres effectifs, adhérents, bienfaiteurs ou sympathisants).

Article 3. – Installations, matériel et prêts divers.

Tous les membres de l'association prennent l'engagement formel de respecter les installations ainsi que le matériel mis à leur disposition au local ou aux endroits extérieurs où l'association organise des manifestations ou expositions.

Le prêt de matériel ainsi que le prêt d'ouvrage de la bibliothèque sont gratuits, sauf stipulation ou accord contraire, pour tout membre de l'association.

Tout prêt de matériel est consigné dans un livre détenu par le secrétaire. Le matériel emprunté devra être restitué en bon état, sans qu'une mise en demeure ne doive être adressée à l'emprunteur, au plus tard à la fin du mois suivant l'emprunt, sauf convention écrite contraire.

Tout membre qui a emprunté un objet appartenant à l'association en prend grand soin et le rapporte en bon état dans le délai convenu.

Le prêt d'ouvrage est régi par le règlement de la bibliothèque.

En cas de destruction, de perte ou de dommage causé au matériel emprunté, l'emprunteur sera tenu, à la première demande et sur base d'un simple devis, de payer le montant de la réparation ou du remplacement.

Article 4. – Manifestations organisées.

En cas de participation à des manifestations ou expositions, chaque membre doit prendre toutes dispositions nécessaires pour protéger son propre matériel contre le vol ou les dommages de tous ordres. L'association décline toute responsabilité en cas de vol, disparition

ou dommage causé au matériel de ses membres.

Article 5. – Assurances Responsabilité.

La responsabilité de l'association est couverte par une assurance responsabilité civile. Il est loisible à tout membre qui le désire, de souscrire une assurance "individuelle" lors des manifestations. L'association proposera cette assurance et le membre concerné pourra y adhérer à ses frais.

Article 6. – Discipline.

Tout membre qui manque à ses obligations, fixées par les statuts de l'association ou par le présent Règlement d'Ordre Intérieur peut être exclu par décision de l'A.G. sur proposition du C.A.

Le membre qui se serait rendu coupable de vol au détriment de l'association ou d'un autre membre ainsi que le membre qui ne respecterait pas le prescrit de l'article 3 du présent règlement sera également exclu de plein droit, ces manquements étant considérés comme faute grave.

De plus, le membre responsable des manquements précités sera redevable d'un forfait de 400,00 € qui sera immédiatement dû et ce, sans préjudice des poursuites pénales éventuelles et des réclamations de dommages et intérêts complémentaires.

Article 7 – Devoir de réserve.

Tout membre s'interdit toute communication publique qui pourrait porter atteinte à l'association. Il respecte les consignes de communication du président.

Article 8 – Représentation.

Lorsqu'il est revêtu d'insignes ou de pièces d'uniforme l'identifiant comme un membre de l'association, tout membre adopte une conduite en public sans reproche.

Article 9 – Propriété des réalisations.

Les réalisations des membres faites avec des matériaux payés dans leur totalité ou partiellement par l'association deviennent propriété de celle-ci.

Tout membre qui incorpore de manière définitive une réalisation personnelle dans les réalisations de l'association est censé avoir renoncé à la propriété de cette réalisation au profit de l'association.

Article 10 – Réunions de l'association.

Le local de l'association est ouvert, en principe et sauf jour férié, tous les vendredis à 19h30.

Des circulations sur les différents réseaux sont organisées selon un programme repris dans la revue de l'association et/ou sur le site Internet de l'association.

Tous les membres de l'association sont invités au moins une fois par mois à une réunion générale, en principe

le troisième vendredi du mois sauf jour férié. L'agenda des réunions figure dans la revue de l'association et/ou sur le site Internet de l'association.

Article 11 – Adresse du site internet de l'association.

Le site internet de l'association est : <http://www.club-rmm.be>.

Article 12 – Fonctionnement du C.A.

Le nombre des membres du C.A. étant actuellement fixé à sept, le renouvellement annuel par moitié demandé par les statuts se fait comme suit : trois membres sont sortants les années impaires et les quatre autres les années paires.

Les membres du C.A. ont l'obligation d'assiduité aux réunions du C.A. sous peine de remplacement d'office par une A.G. après trois absences injustifiées consécutives.

Le C.A. se réunit, en principe, chaque deuxième mardi du mois à 20h00 au local de l'association. Le C.A. peut si nécessaire modifier le jour, l'heure ou l'endroit où il se réunit habituellement. En juillet et en août, les réunions du C.A. sont éventuellement adaptées pour tenir compte des disponibilités de ses membres et l'ordre du jour y est allégé autant que possible (limité aux affaires et décisions urgentes).

Un compte-rendu du dernier C.A. qui a eu lieu, est disponible dans la bibliothèque au local de l'association.

Article 13 – Activités.

Les activités sont créées ou supprimées par l'A.G. annuelle sur proposition du C.A., le responsable d'activité agit sous l'autorité du Président et du C.A.

Article 14 – Cotisations.

Le C.A. fixe, chaque année avant la parution du dernier bulletin de l'association, le montant des cotisations pour l'année suivante.

Le paiement de la cotisation donne droit à la "Carte de Membre du RMM asbl" délivrée par le secrétaire.

Article 15 – Montant des cotisations annuelles.

1. Membres effectifs :

- Membres ordinaires : 40,00 €.
- Second membre adulte d'une même famille (sans service "Ferro Flash Namur") : 25,00 €.
- Membres juniors (moins de 18 ans) : 25,00 €.

Sauf mention contraire, le statut de membre effectif confère automatiquement le droit à l'abonnement à "Ferro Flash Namur".

2. Membres adhérents :

Mêmes catégories et cotisations que pour les membres effectifs.

Sauf mention contraire, le statut de membre adhérent confère automatiquement le droit à l'abonnement à "Ferro Flash Namur".

Pour un nouveau membre (adhérent) s'inscrivant à l'association après le 30 juin, la cotisation est réduite de moitié. Un nouveau membre (adhérent) s'inscrivant

à l'association après le 30 septembre paie l'entièreté de la cotisation, qui reste valable jusqu'à la fin de l'année suivante.

3. Membres bienfaiteurs :

Le membre bienfaiteur est un membre effectif ou adhérent qui décide de payer une cotisation majorée.

Cotisation minimale pour être considéré comme membre bienfaiteur : 50,00 €.

Le statut de membre bienfaiteur confère automatiquement le droit à l'abonnement à "Ferro Flash Namur".

4. Membre sympathisant :

Pas de cotisation, pas de droit à "Ferro Flash Namur".

5. Abonnés à "Ferro Flash Namur" :

- L'abonné à "Ferro Flash Namur" n'est pas un membre du RMM asbl.
- L'abonné a droit au seul abonnement à "Ferro Flash Namur".
- Abonnement pour la Belgique : 25,00 €.
- Abonnement pour l'étranger : 30,00 €.

Article 16 – Date limite de paiement de la cotisation annuelle.

La date limite pour le paiement de la cotisation annuelle fixée par le C.A. est le 31 janvier de l'année concernée.

Rappel (Article 304 des statuts, dernière phrase) : "Sans préjudice de l'article 2, alinéa 1er, 5° de la loi du 2 mai 2002, peut être réputé démissionnaire, le membre qui ne paie pas les cotisations annuelles qui lui incombent dans le délai fixé par le C.A."

Article 17 – Modalités pratiques d'admission.

Lorsqu'il s'inscrit à l'association le futur membre remplit un formulaire de demande d'admission comme membre adhérent.

Un membre adhérent qui, après une année statutaire d'inscription comme membre adhérent, souhaite devenir membre effectif, remplit un formulaire de demande d'admission comme membre effectif.

Ces différents formulaires sont disponibles auprès du secrétaire.

Ces demandes d'admission sont soumises au C.A. qui statue sur leur acceptation. Le membre obtient la qualité de membre demandée après acceptation du C.A. et vérification qu'il est en ordre de cotisation.

Article 18 – Mesure transitoire.

Les membres de l'ancienne association de fait en règle de cotisation pour 2010, sont automatiquement repris comme membres adhérents de l'asbl jusqu'à la fin de l'exercice 2010. S'ils le souhaitent, ils peuvent devenir membres effectifs immédiatement en remplissant le deuxième formulaire précité. S'ils restent en règle de cotisation annuelle pour 2011, ils continuent à bénéficier du même droit jusqu'au 25 avril 2011, ils sont, jusqu'à cette date, dispensés du délai d'attente statutaire d'un an applicable aux (nouveaux) membres adhérents qui souhaitent devenir membres effectifs.

Cette dispense transitoire sera automatiquement cadu-

que le 26 avril 2011 (date anniversaire du dépôt des statuts de l'asbl au greffe du tribunal de Namur), étant donné que tout membre de l'ancienne association de fait devenu d'office membre adhérent de l'asbl et ayant renouvelé sa cotisation pour 2011 dans les délais impartis, aura d'office l'année minimale statutaire d'inscription à l'asbl pour postuler comme membre effectif de l'asbl à partir du 26 avril 2011.

Article 19 – Conseil des Sages.

Il est constitué un "Conseil des Sages" composé de membres parmi les plus anciens du club.

Il a notamment pour mission de conseiller le C.A. en

cas de nécessité et en particulier en cas de situation nouvelle ou imprévue rencontrée par l'association et pour laquelle un avis plus large que celui du C.A. serait utile ou nécessaire.

Les membres de ce Conseil des Sages sont actuellement :

MM. Jean Dubuffet, Charles Fourny, Michel Herbiet, et Claude Riguelle.

Le présent règlement, approuvé en réunion du C.A. à la date du 9 novembre 2010, annule les précédentes éditions.



Activités sur le réseau HO mosan.

En haut à gauche : une type 66 en tête de voitures K. Manoeuvres OTAN dans la vallée. Véhicules peints et patinés par Philippe.

Adresses Internet utiles

Maquettes KIT NORD : <http://www.kitnord.be>

Le "AppleValley Model Railroad Club" <http://www.avmrc.com/> mérite votre attention.

Internet <http://www.osterthun.com/>

Le DC Car System est un complément pour le Faller Car System utilisant des décodeurs DCC modifiés.

Son principal intérêt est son système automatique empêchant un véhicule routier qui suit une piste magnétique du Faller Car System de rattraper un autre véhicule qui le précède sur cette même piste. Ceci se fait à l'aide de capteurs infra-rouge à l'avant du véhicule qui "lisent" les feux rouges du véhicules précédant. Ces capteurs infra-rouge peuvent aussi être utilisés pour recevoir des ordres d'une centrale DCC mais cette fonction n'est pas

nécessaire à la fonction anti-rattrapage. La présence d'une centrale DCC ou celle d'un ordinateur n'est donc pas indispensable.

Les décodeurs adaptés coûtent plus ou moins le prix de décodeurs ferroviaires avec son mais ils n'ont pas de son. Ils ne sont justifiés que si on a de nombreux véhicules qui circulent en même temps. Deux adresses Internet à consulter pour en connaître plus : une documentation assez austère en anglais <http://wiki-en.dc-car.de/index.php?title=Kategorie:DC-Car-System>

Un site en néerlandais qui explique de long en large et vend le matériel <http://www.miniatuura.nl/>.

Pas de documentation en français disponible.

Michel Marin.

Les voitures du type "L" de la SNCB et leur reproduction à l'échelle H0

"Goovermodels" et "Treinshop Olaerts" nous annoncent la production de ces voitures. Elles vont nous permettre de faire circuler sur nos réseaux des rames se rapportant à différentes époques de leurs circulations à la SNCB.

En nous basant sur les données des deux excellents ouvrages "50 ans de transport voyageurs" de G. Close, W. Peypen et M. Thiry, nous vous soumettons ci-après un petit article devant, si nécessaire, nous permettre la constitution de rames de ce type de voitures livrées à la SNCB de 1933 à 1935, au nombre de 312 exemplaires et donc les derniers furent retirés en service en 1981.

Les époques et les périodes de circulation des voitures du type L (suivant NEM 802)

Epoques	Périodes	Années
II	b	1933-1940
	c	1940-1945
III	a	1945-1955
	b	1955-1964
IV	c	1964-1970
	a	1970-1980
	b	1980-1981

Jusqu'à mai 1956, les voitures "L" comportaient des compartiments des trois classes. A partir de juin 1956, la première classe fut supprimée sur les différents réseaux européens.

Suite à cela, la deuxième classe devient la première classe et la troisième classe devient la deuxième classe.

Notons que la SNCB avait déjà, mais uniquement en service extérieur, supprimé la première classe au cours du deuxième trimestre 1952.

Effectif au 31 décembre 1935 : 312 voitures

Classe	Désignation et nombre de compartiments	Voitures	
		Nombre par catégories	Numérotation
1/2	a2 b6	50	30001 - 30050
2	b8	20	32001 - 32020
3	c10	192	33001 - 33192
2 / fourgon	b5 p	20	43201 - 43220
3 / fourgon	c6 p	30	43301 - 43330

La première classe est représentée par la lettre "a", la deuxième par la lettre "b", la troisième par la lettre "c" et le fourgon par la lettre "p".

Toutes les voitures ont un couloir central sauf les voitu-

res "a2 b6" où un couloir latéral se trouve à hauteur des deux compartiments de première classe.

Effectif au 31 décembre 1947 : 271 voitures

Classes	Désignation et nombre de compartiments	Nombre de voitures		Mises hors-écritures		
		Construites	A l'effectif	Total	De 1940 à 1945	En 1946 et 1947
1/2	a2 b6	50	39	11	9 (a)	2 (f)
2	b8	20	13	7	7 (b)	-
3	c10	192	174	18	17 (c)	1 (g)
2 / fourg	b5 p	20	16	4	4 (d)	-
3 / fourg	c6 p	30	29	1	1 (e)	-
Totaux		312	271	41	38	3

41 voitures mises hors-écritures

- a) 30007, 019, 021, 025, 026, 032, 035, 039, 042.
 b) 32006, 007, 008, 011, 012, 016, 020.
 c) 33001, 008, 016, 019, 024, 045, 050, 070, 071, 103, 108, 162, 164, 179, 181, 187, 192.
 d) 43206, 210, 214, 215.
 e) 43316.
 f) 30001, 047.
 g) 33098.

Les numéros soulignés indiquent que ces 28 voitures enlevées par l'occupant allemand ne sont pas rentrées dans notre pays.

Effectif au 31 décembre 1952 : 271 voitures

Classes	Désignation et nombre de compartiments	Nombre de voitures au		Différence
		31/12/1947	31/12/1952	
1/2	a2 b6	39	35	-4
2	b8	13	17	+4
3	c10	174	174	0
2 / fourgon	b5 p	16	16	0
3 / fourgon	c6 p	29	29	0

De 1947 à 1952, la SNCB a reconstruit 25 voitures endommagées pour faits de guerre, soit 7 désignées "a2 b6", 2 désignées "b8", 12 désignées "c10", 2 désignées "b5 p" et 2 désignées "c6 p".

Parmi les 7 voitures "a2 b6", 4 d'entre-elles furent reconstruites sans les deux compartiments de première classe et le couloir latéral à hauteur de ces derniers, mais elles furent dotées d'un couloir central comme possédaient les 20 voitures "b8" lors de leur construction. Suite à cette modification, elles quittaient la numérotation des "a2 b6" pour acquérir la numérotation des "b8".

Nouvelle numérotation des 4 voitures transformées		Année de construction
A la construction	A la transformation	
30008	32021	1950
30016	32024	1951
30037	32022	1950
30038	32023	1952

Effectif au 31 décembre 1954 : 271 voitures

L'effectif est identique à celui du 31 décembre 1952. Mais au cours de l'année 1954, les 16 voitures "b5 p" passent de la série 43200 à celle de 36000 et les 29 voitures "c6 p" passent de la série 43300 à celle de 37000.

Effectif au 31 décembre 1957 : 271 voitures

Classes	Désignation et nombre de compartiments		Voitures	
	A partir de 1957	Avant 1957	Nombre par catégorie	Numérotation
1	A8	a2 b6	35	31.001 - 31.035
1	A8	b8	17	31.101 - 31.117
2	B10	c10	174	32.001 - 32.174
1/fourg	A5 D	b5 p	16	38.001 - 38.016
2/fourg	B6 D	c6 p	29	39.001 - 39.029

La première classe est représentée par la lettre "A", la deuxième par la lettre "B" et le fourgon par la lettre "D".

Depuis 1955, les voitures de première classe sont repérables pour les voyageurs par l'application d'une bande de couleur jaune peinte à la partie supérieure de la caisse sous la corniche de la toiture.

Effectif au 31 décembre 1965 : 271 voitures

Classes	Désignation et nombre de compartiments	Nombre de voitures au		Différence	Numérotation
		31/12/1957	31/12/1965		
1	A8	35	-	-35	-
1	A8	17	17	-	31.101 - 31.117
1/2	A4 B4	-	20	+20	33.001 - 33.020
2	B8	-	15	+15	32.501 - 32.515
2	B10	174	174	-	32.001 - 32.174
1/fourg	A5 D	16	16	-	38.001 - 38.016
2/fourg	B6 D	29	29	-	39.001 - 39.029

La SNCB décida de transformer, d'octobre 1963 à juillet 1965, les 35 voitures de 1ère classe (A8) numérotées 31.001 - 31.035 en vingt voitures de 1/2 classes (A4 B4)

numérotées 33.001 - 33.020 et quinze voitures de 2ème classe (B8) numérotées 32.501 - 32.515.

Effectifs au 31 décembre 1970 : 271 voitures

Classes	Désignation et nombre de compartiments	Nombre de voitures	Numérotation	
			SNCB	UIC
1	A8	17	31.101 - 31.117	50 88 18-26 401-4 à 417-0
1/2	A4 B4	20	33.001 - 33.020	50 88 37-26 401-1 à 420-1
2	B8	15	32.501 - 32.515	50 88 28-26 401-2 à 415-2
2	B10	174	32.001 - 32.174	50 88 20-26 401-0 à 574-4
1/fou	A5 D	16	38.001 - 38.016	50 88 81-26 401-6 à 416-4
2/fou	B6 D	29	39.001 - 39.029	50 88 82-26 401-5 à 429-6

Numérotation UIC

En 1966, l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) décida d'instaurer un système unifié de numérotation pour toutes les administrations ferroviaires qui en faisaient partie.

Il fut appliqué par la SNCB en mai 1969, sur les voitures "RIC" (Regulamento Internazionale Carroze) c'est-à-dire les voitures destinées au trafic international et à partir d'octobre 1970 sur les voitures réservées au trafic intérieur.

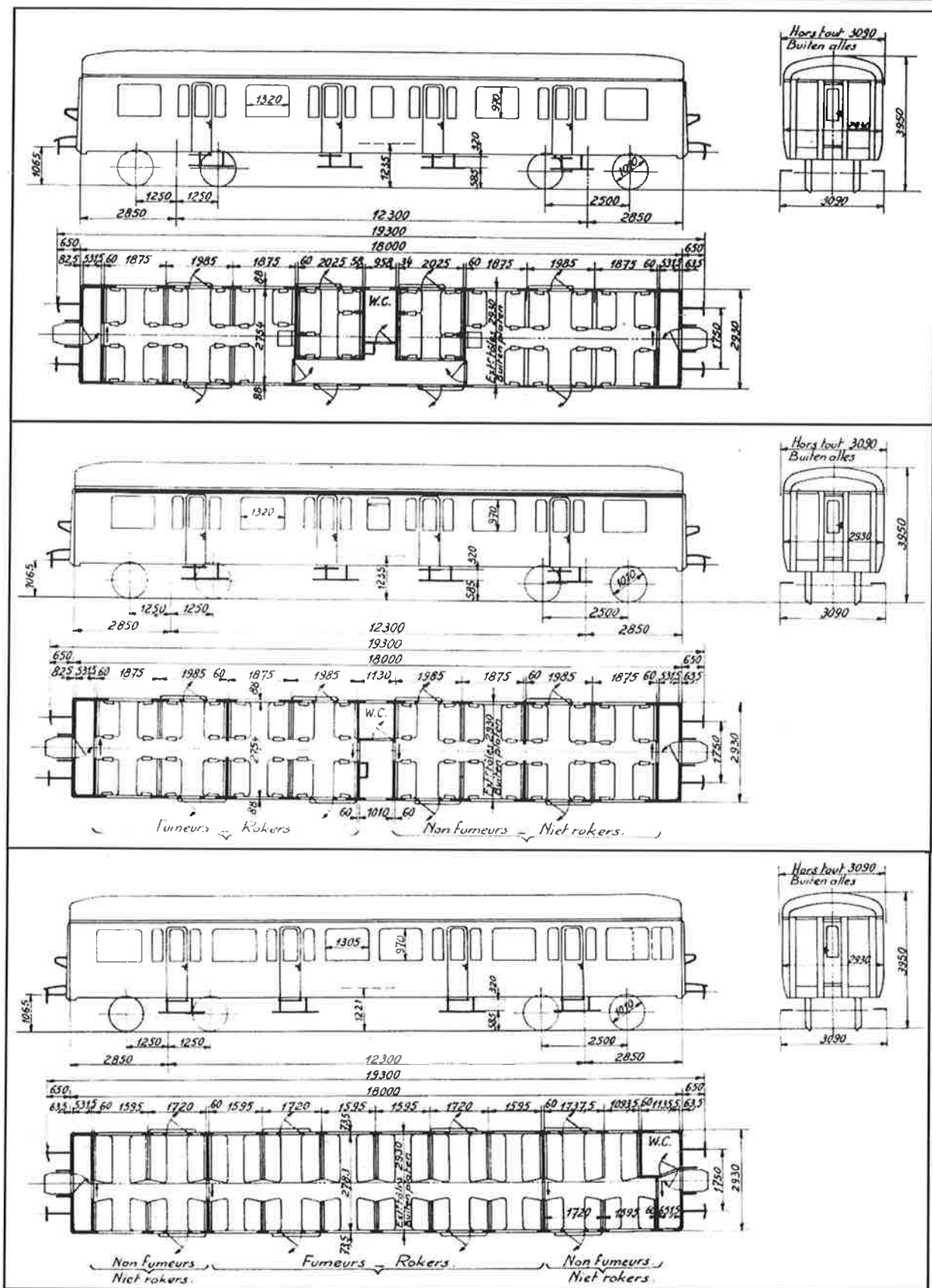
Mises hors-écritures des 312 voitures du type "L"

De 1940 à 1945	38
En 1946 et 1947	3
De 1971 à 1973	7
De 1974 à 1976	35
De 1977 à 1979	43
En 1980 et 1981	171
(x)	15
Total	312

(x) De ces 15 voitures, la SNCB en conservera six pour trains spéciaux mis en circulation pour événements commémoratifs, tandis que les neuf autres ont été achetées par des associations pour les utiliser sur des lignes désaffectées par la SNCB.

Sur le réseau belge, les rames homogènes composées de voitures "L" disparurent progressivement dans le courant de 1981 et plus aucun service ne figurait dans le roulement du 31 mai 1981. Cependant, jusqu'en septembre de la même année, des voitures "L" (A5D) étaient accouplées à des voitures du type "K".

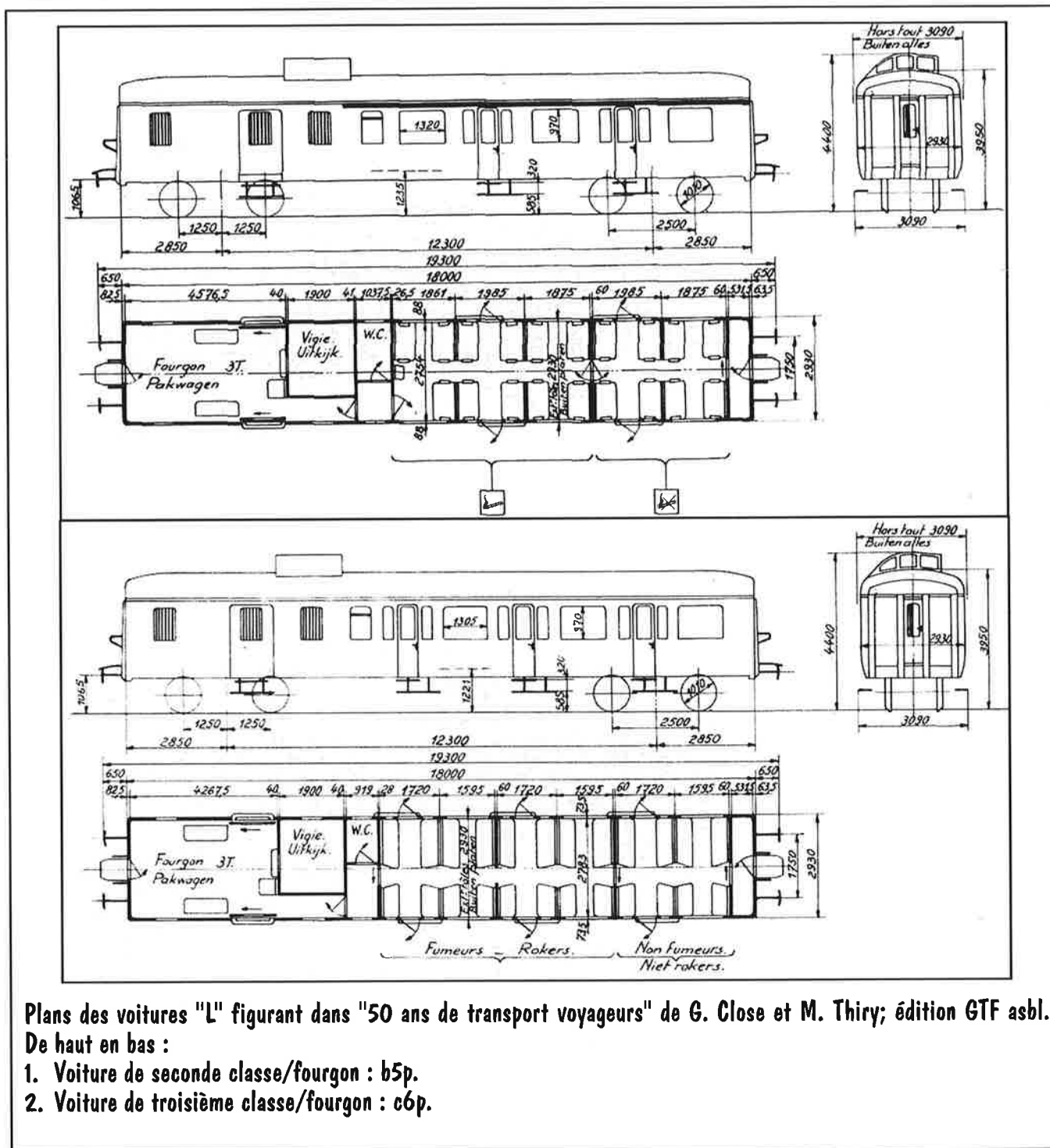
Michel HERBIET.



Plans des voitures "L" figurant dans "50 ans de transport voyageurs" de G. Close et M. Thiry; édition GTF asbl.

De haut en bas :

1. Voiture de première et seconde classes : a2 b6
2. Voiture de deuxième classe : b8.
3. Voiture de troisième classe : c10.



Le 4 novembre dernier, décès de Monsieur Ducarme (père d'André-Marie Ducarme), ancien cheminot SNCB.
Quelques uns d'entre-nous ont assisté aux funérailles.

(André-Marie a été le rédac'chef de Ferro Flash Namur jusqu'au n°55)

Souper annuel du RMM
Vendredi 17 décembre à partir de 19h
 Comme d'habitude, chacun vient avec son pain, son vin et son... fromage.

Ma visite à Walferdange (L), le 14 novembre 2010

Nous nous sommes arrangés à quatre membres du club pour aller ensemble visiter l'expo à Walferdange (Jules, Philippe, Michel Hosselet et moi). Voyage agréable, quasiment de l'autoroute tout le temps, Centre Culturel Prince Henri facile à trouver.

L'endroit n'est pas grand, on peut se retrouver aisément. Chacun se promène à son rythme et selon ses envies au gré des réseaux exposés.

Muni de mon appareil photo, j'observe, je regarde, je m'émerveille de ce qui s'étale devant mes yeux. Je prends des clichés comme souvenir et aussi pour avoir des idées de réalisations.

A noter la présence de micro-réseaux genre dioramas animés ou tenant dans une valise, et de réseaux modulaires du style de celui prévu au club : juxtaposition de modules indépendants réalisés par des membres sur le même modèle, avec un élément visuel séparateur entre chacun d'eux.

Pour les réseaux-valises, le réseau tient réellement dans une valise (à roulettes !). Une fois "déplié", le réseau prend une bonne fois et demie la dimension de la valise, voire plus. Les éléments de décor sont amovibles et s'ajoutent pour prolonger le plan de voie. Tout est conçu pour tenir place dans la valise.

Ils ont même fait un réseau modulaire sur ce principe : il y avait 3 ou 4 valises côte à côte formant un seul réseau. Bémol : les raccords entre valises sont non décorés.

A noter également le choix de l'échelle 0 pour nombre de ces mini-modules ou modules étagères,

Qu'elle se décline en voie étroite (souvent) ou normale. Etrange mariage d'un espace à la fois compact et d'une reproduction à l'échelle 0. Le choix de cette échelle offre un tout autre spectacle par le super détaillage

apporté, de telle manière qu'on a l'impression de regarder un tableau en 3 dimensions. C'est bien fait, c'est beau, il y a plein d'idées et de charme qui s'en dégage.

Ce qui m'attire dans le modélisme ferroviaire n'est pas uniquement le plaisir de faire circuler des trains, c'est aussi tout le décor dans lequel on les fait évoluer. Simple écrin basique pour certains qui préfèrent porter toute leur attention sur la beauté et la finesse du matériel roulant, le décor peut devenir une réalisation féérique pour d'autres qui mettent toute leur créativité pour exprimer une ambiance particulière qui accueillera les trains. Et là, je dois dire que Walferdange offre une qualité de présentation de réseaux où chaque décimètre carré a été pensé et soigné.

Pour résumer l'expo en une phrase : relativement petit en superficie mais fort en émotion. Que d'émerveillements devant ces réseaux réalisés par des modélistes de talent, devrais-je plutôt dire des artistes, qui ont apporté un grand soin à la finesse des détails et au rendu d'une atmosphère.

J'ai beaucoup apprécié les nombreux clins d'oeil et mises en scène que l'on ne fait que voir sans remarquer au premier abord puis qu'on aperçoit vraiment quand on prend le temps de regarder. Particulièrement à l'échelle 0.

Exemples: l'aigle en haut d'un arbre qui porte son regard au loin, la mère qui gronde son fils sur le pas de sa porte pendant que l'autre copain est caché au coin du mur et écoute la réprimande, le randonneur avec carte et boussole qui s'accorde une pause en haut d'un rocher surplombant la rivière, la fermière qui donne à manger à ses poules, la cigogne qui a fait son nid en haut d'une cheminée, le poisson pris dans l'épuisette du pêcheur, etc. Beaucoup de petits détails ont été reproduits et je

suis certain que si je revois ces réseaux une nouvelle fois, j'y découvrirai d'autres éléments que je n'ai pas captés la première fois.

Pour le reste, l'étage était réservé à la vente de matériel d'occasion (matériel roulant surtout) et neuf (accessoires, véhicules, décors).

J'ai passé un bon moment. il est certain que ça me donne envie d'y retourner l'année prochaine !

Pierre WARNIER.



Une partie du superbe réseau "Durlsbach".

Congrès du MOROP 2010

Le congrès 2010 de Stralsund (D) fait déjà partie du passé. J'aimerais cependant vous livrer quelques impressions concernant celui-ci.

L'organisateur, le SMV, a sorti le grand jeu. Le programme très intéressant, connu évidemment bien avant le congrès, s'est déroulé dans une région magnifique, et chose que je tiens à relever, l'organisation était du plus haut niveau.

Bien que je ne doutais pas de celle-ci, le SMV a très bien fait les choses : les accompagnements par les bénévoles, les explications, les traductrices et, chose aussi grandement appréciée par nombre de participants, les repas qui chaque jour permettaient de nous sustenter de façon plus que convenable. Souvent c'était un buffet varié où l'on pouvait se servir à volonté avec en plus les boissons comprises, même du vin ou de la bière. Tout simplement fabuleux.

Le SMV a même poussé le souci du détail à "prévoir" la panne de l'autorail Schienenbus ex-DR dont la voiture pilote a refusé tout service quelques centaines de mètres après le changement de sens à la gare de Bergen auf Rügen.

En moins d'une demi heure le voyage pouvait se poursuivre cette fois dans un autorail moderne mis en service en moins de temps qu'il ne faut pour le dire.

Je n'oublie pas les beaux cadeaux que chaque participant, en ce compris les épouses et accompagnants, ont reçus. Ces cadeaux ont été sponsorisés à 100% par deux firmes, l'une "AUHAGEN", bien connue pour ses productions dans le domaine du décor et des accessoires, l'autre "PMT", jeune firme, produit de beaux modèles principalement en H0e. Cette firme a offert une

magnifique voiture à l'échelle H0e du Rügensch Bäder-Bahnen (RüBB) avec une mention spéciale pour le congrès MOROP 2010. Ce modèle a été produit exclusivement pour le congrès et distribué pendant le voyage avec le "Rasender Roland", les pièces restantes seront exclusivement vendues sur ce train. La firme TILLIG nous a aussi gratifiée de ses derniers catalogues, la documentation remise à chaque participant valait son pesant d'or.

Fait assez unique dans un congrès MOROP, le président du SMV, le représentant du BDEF, le patron de la firme PMT représentant l'industrie et votre serviteur ont été kidnappés et menottés suite à l'attaque du train "Rasender Roland" par des bandits masqués à cheval. Cette agréable petite comédie voulait mettre l'accent sur les liens entre les fédérations européennes et l'industrie qui devraient se renforcer à l'avenir. Quelques images du kidnapping dans les pages suivantes.

L'ayant déjà fait sur place lors du repas de clôture lors de la traversée de retour de Trelleborg (S), je tiens néanmoins à remercier chaleureusement une fois de plus le SMV et plus particulièrement la cheville ouvrière de l'organisation, j'ai nommé Peter Pohl et son équipe. Au nom de tous les participants du congrès, grand merci à Peter qui a reçu un diplôme du MOROP en remerciement pour son excellent travail.

Michel Broigniez

Comment vérifier l'exactitude d'un numéro de wagon moderne européen ?

Le GCU (avenue Louise, Bruxelles) tient à jour une base de données des wagons.

On y accède par Internet : <http://www.gcubureau.org/page/40/DB-Wagon> .

L'exemple ci-contre est suffisamment explicite pour montrer son utilisation.

The screenshot shows a search form with the following fields and results:

SEARCH

Wagon number:

SEARCH RESET

Wagon Number: 31816650286

Keeper: Rail Cargo Austria AG Contact: Thomas Metlich

Phone: Email: thomas.metlich@raicargo.at

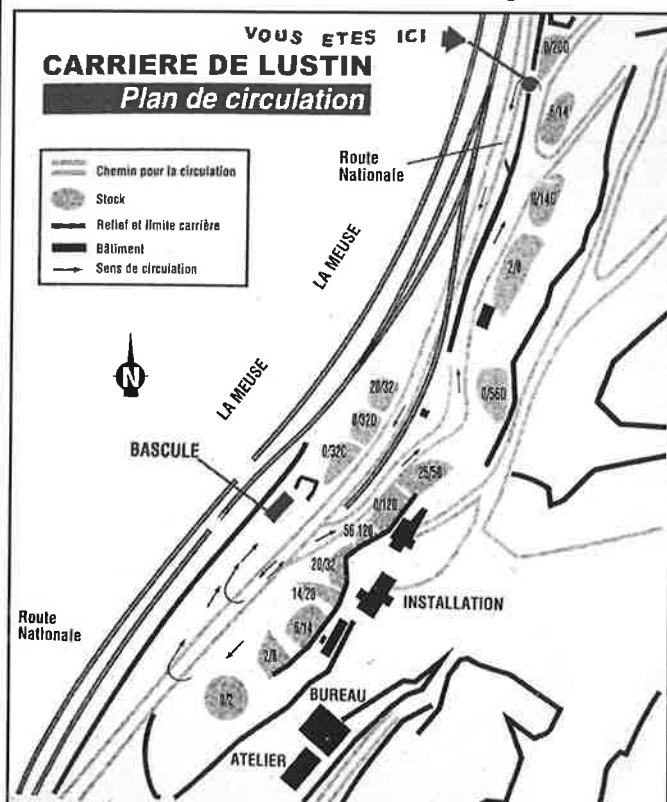


Michel Marin

SAGREX à LUSTIN : une carrière depuis 1921

L'affaire fait grand bruit dans la région namuroise : la route nationale 947 va être déplacée à Lustin-Carières. Il est temps de se documenter sur le sujet.

Lors de la Journée Découverte Entreprises, il m'a été donné de rencontrer Monsieur Franco Costantini, Directeur de Production Belgique. Ce dernier accueillait les visiteurs et leur fournissait moult explications sur le site, le nouveau quai de chargement à bateaux approvisionné par une tapis roulant à mobilité latérale et le futur emplacement ferroviaire à l'intérieur du site en remplacement des voies situées le long de la ligne 154 et séparée du site par la route nationale 947. Celle-ci est constamment traversée par les bulldozers qui font la navette entre les tas de cailloux et les wagons.



Depuis longtemps, la carrière éventre la roche de la rive droite pour en extraire un grès-calcaire de différentes couleurs particulièrement solide et adapté pour le béton et le ballast des chemins de fer.

Sagrex s.a. fait partie du groupe allemand "Heidelberg Cement", propriétaire de la carrière de Lustin. Le siège de Sagrex sa est situé à Bruxelles, Chaussée de La Hulpe 185.

Quelques chiffres

Installé sur 20 hectares, la carrière de Lustin produit annuellement 300.000 tonnes par an. C'est un génératrice d'emplois directs de 11 personnes et de 33 emplois indirects.

- 1 m³ de béton contient 1,9 tonne de sables et de granulats.
- Une maison unifamiliale nécessite 150 tonnes de granulats.
- Un kilomètre d'autoroute en consomme 20 à 30.000 tonnes.

- Un kilomètre de ligne TGV prendra 10.000 tonnes.

Il y a 360 millions d'années, la région se trouvait en bord de mer (...) l'action conjuguée des rivières et de la mer apportait divers sédiments qui ont contribué à la diversité des couleurs de la roche.

La vallée de la Meuse est formée par des roches latérales dont on peut voir les plis montants (anticlinal) et les plis descendants (synclinal). Le site de Lustin est situé sur le synclinal de Walgrappe dans lequel différents bancs se distinguent par leur couleur et leur composition. Une couche de schiste, une couche de grès, une couche de calcaire. Un grès plus jaune est pollué par l'argile de surface.

Raisons de la modification du site

La ligne de chemin de fer n°154 reliant Namur à Dinant et au-delà vers l'Athus-Meuse a été rénovée par de nouvelles traverses et des rails soudés. Sur le site de Lustin-Carières, une déviation s'ouvre sur deux voies en cul-de-sac devant la carrière pour permettre le chargement des convois de plats et de trémies.

La route nationale n°947 déroule son ruban sur la rive droite de la Meuse et est située entre la carrière et les voies de débord. Les engins de chargement doivent donc traverser la route en permanence.

Dès lors, nombre de camions de 40 tonnes effectuent, en lieu et place des trains, la navette empruntant cette route étroite la rendant dangereuse.

La direction de la carrière a présenté un plan afin de déplacer la route le long de la ligne de chemin de fer et les voies de débord le long de la carrière.

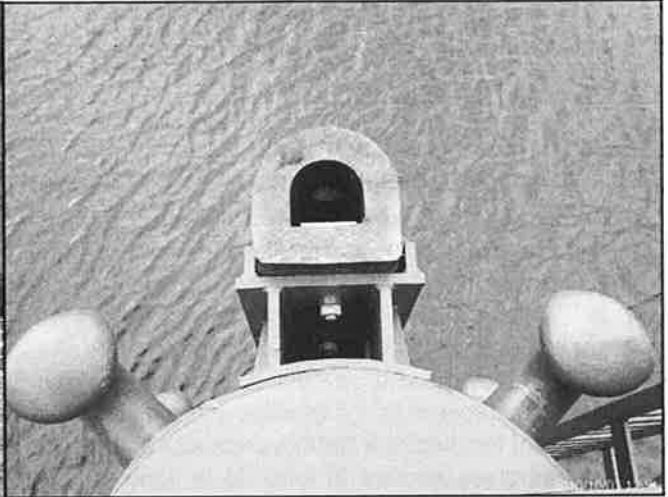
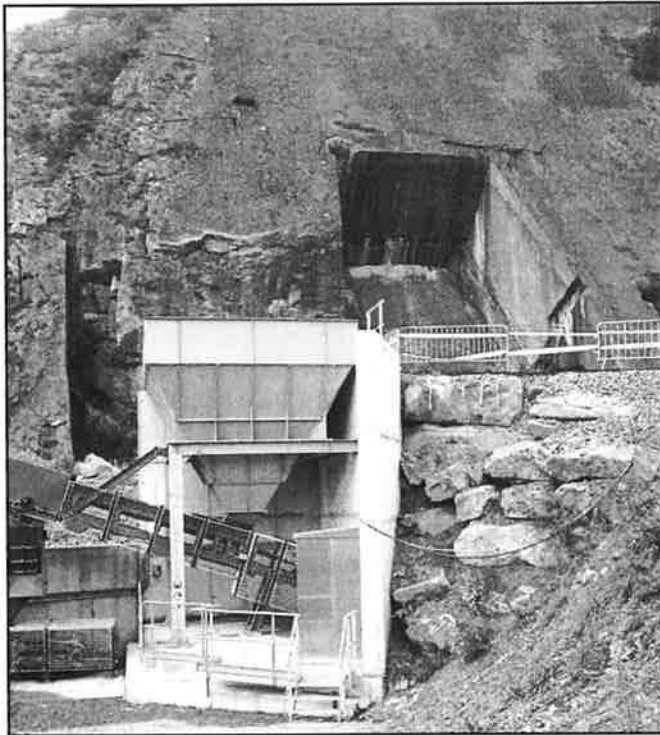
Deux passages à niveau protégeraient les manoeuvres: l'un derrière le rocher, l'autre sur la droite de la carrière. La coordination d'ouverture doit se faire non pas en simultané mais l'une bien après l'autre pour laisser place au trafic à voie unique le long du rocher !

A raison d'un train par jour, le trafic restera fluide. Les convois n'auront malheureusement pas la longueur exigée par la SNCB. Espérons qu'elle ne trouvera pas motif à cesser le roulement pour cette cause et que les camions ne seront pas relancés sur la route.

Le fameux "trou de Lustin"

Une découpe dans la roche calcaire date d'une exploitation de 1955-1960. L'on avait fait venir des ouvriers italiens pour tenter d'exploiter comme à Carrare au moyen d'un fil d'acier (non diamanté à l'époque) avec du sable et de l'eau. Après avoir tracé les deux découpes verticales, ils ont effectué la coupe supérieure et le bloc est tombé. Poli, ce calcaire devient du marbre qui a, entre-autre, été employé dans la Crypte Royale à Laeken. Les restes du bloc ont été à nouveau découpés lors de la mort du Roi Baudouin...

Claude CARPET



Ci-dessus : la photo est prise depuis la passerelle donnant accès à l'une des quatre bites d'amarage. Un énorme tampon en caoutchouc protège l'approche du bateau.

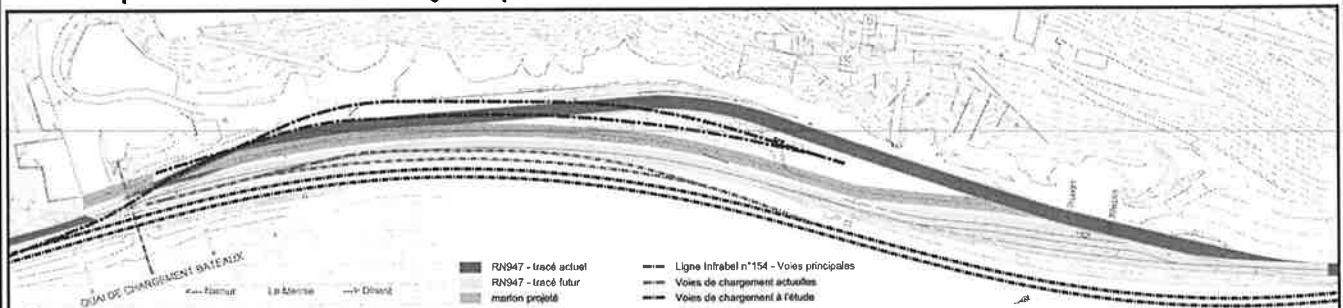
En haut, à gauche : face aux fameux "trous" de Lustin, la trémie de chargement située dans l'emprise de la carrière, sans traverser la route. Les granulats sont vidés et pesés. Le tapis roulant entraîne les cailloux vers le port de chargement en passant en tunnel sous la route.

Au centre : le tapis roulant déborde largement sur le fleuve.

En bas : Il peut effectuer un mouvement haut/bas et latéral gauche/droite pour répartir la charge dans le bateau amaré à une ou deux des quatre bites d'amarrage. La rotation est commandée par deux vérins latéraux.



Projet de modification du site. La route va longer la voie de chemin de fer et les deux voies de chargement se situeront dans l'emprise de la carrière. Une digue sépara les uns des autres.



Les locomotives type 64 de la SNCB

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

(Suite de FFN 164)

Un peu d'histoire

Le 10 mai 1940, faisant fi de la neutralité de notre pays, l'armée allemande, comme le 4 août 1914, franchit une nouvelle fois notre frontière. Mais cette fois, le pays est entièrement occupé car le 28 mai 1940, le Roi Léopold III, et sa courageuse armée, étaient dans l'obligation de capituler devant un ennemi supérieur en nombre et disposant d'un matériel de guerre très moderne contrairement à celui dont disposait notre armée et de même que celui des armées anglaise et française envoyées dans notre pays pour enrayer l'avance allemande.

Jusqu'au 14 août 1940, le réseau de la SNCB et celui du Nord de la France était sous le contrôle du Commandant militaire allemand.

En effet, après la capitulation de notre armée, l'occupant exploita 1.921 km de lignes de la SNCB qu'il jugeait indispensables pour les opérations militaires.

A partir du 15 août, ce dernier autorisait la "Wehrmacht-Verkehrsdirektion" à assurer le transport des voyageurs et des marchandises sur le réseau de la SNCB dont le personnel avait décidé de travailler sous l'autorité ennemie.

Durant cette seconde occupation allemande, la population civile avait, cette fois, à sa disposition les lignes de la SNCB et celles de la SNCV.

La SNCB sous l'occupation allemande

Après la fin des hostilités avec la Belgique (28 mai 1940) et la France (22 juin 1940), les Allemands installèrent une "Wehrmacht-Verkehrsdirektion" (W.V.D.) à Bruxelles et à Paris et des "Eisenbahn-Betriebsdirektionen" (E.B.D.) à Bruxelles, Lille et Nancy.

Le trafic repris à partir du 15 août 1940, mais dans une moindre mesure qu'en 1939. Les différents types de locomotives subirent des affectations de remises où elles n'y avaient jamais séjournées auparavant. Mais à partir de novembre 1940 les allemands vont prélever des locomotives de la SNCB.

Tout d'abord, le retour à l'Allemagne des cantons rédimés d'Eupen et Malmédy et par le fait même la perte des remises d'Herbesthal, Montzen, et Saint-Vith. Pour assurer les services de ces trois remises, les Allemands incorporèrent 70 locomotives de la SNCB. Elles furent acquises d'une façon définitive et prises en écritures par la Deutsche Reichsbahn et numérotées suivant les systèmes utilisés par cette dernière. Ensuite, la décision d'envahir l'URSS au printemps de 1941 va mettre la Deutsche Reichsbahn à contribution car ce projet nécessite de nombreux transports de soldats et de matériel vers les lieux où sera lancée l'offensive. Pour remplacer le matériel ferroviaire utilisé à la réalisation de cette attaque, l'occupant décida, à partir de novembre 1940, d'emprunter (Leihlokomotiven) 2.000 locomotives à la SNCF et 1.000 à la SNCB.

Le départ de nos locomotives se fit en plusieurs vagues suivant l'avancement de l'armée allemande.

Le choix de l'occupant s'était porté sur les machines prussiennes acquises par l'Etat belge fin novembre 1918 suivant le point 7 de la Convention d'Armistice.

Remarquons que l'occupant ne s'intéressait pas à nos types 60 (S10), 66 (S6) et 69 (S9). Mais, par contre, 68 locomotives de manoeuvres du type 53 de la SNCB rejoignirent la Deutsche Reichsbahn. Les machines empruntées devaient donc servir à combler les vides causés par les prélèvements effectués par l'armée allemande pour sa campagne de Russie.

Les machines empruntées devaient être en état de rouler et être à même de rendre des services pendant au moins six mois sans subir de réparations. Elles devaient disposer de l'outillage pour leur entretien et deux lanternes avec occulteurs. Les carnets historiques des locomotives et ceux de leur chaudière devaient être inscrits sur ce relevé d'outillage.

Les locomotives type 64

Au livret du 15 mars 1940, ces locomotives étaient affectées à douze remises à savoir :

Aalst	Mons
Bruxelles-Midi	Montignies
Landen	Muizen
Leuven	Ottignies
Liège	Mons
Merelbeke	Tournai

Affectation durant l'occupation

Du 15 août à octobre 1940, des locomotives restèrent affectées à leur remise d'avant l'occupation tandis que d'autres furent affectées aux remises de Baulers, Berchem et Braine le Comte.

Après février 1941, les 42 locomotives restantes étaient affectées aux remises de Baulers, Berchem, Braine le Comte, Bruxelles-Midi et Merelbeke jusqu'à fin novembre 1941.

Il y a lieu de croire que des remises n'ayant jamais abrité des locomotives de ce type furent chargées de les mettre en ordre avant leur départ pour l'Allemagne.



3ème vague de prélèvements, fin 1940 - début 1941 : 125 locomotives louées

Numéros	Remises	Dates de départ	Numéros	Remises	Dates de départ	Numéros	Remises	Dates de départ
6400	FMS	10-01-1941	6455	FC	18-11-1940	6508	FMS	18-11-1940
6401	LMG	20-12-1940	6456	FKR	10-12-1940	6509	LT	28-11-1940
6403	FHS	14-12-1940	6460	GT	13-12-1940	6510	FCV	24-11-1940
6404	FC	22-11-1940	6462	MUT	20-01-1941	6511	FLD	12-12-1940
6505	FSR	10-01-1941	6463	FMS	19-01-1941	6513	FMY	03-12-1940
6406	FMS	13-01-1941	6466	LMG	14-01-1941	6514	FC	18-11-1940
6409	FBM	13-12-1940	6467	FSR	15-01-1941	6515	FNDM	27-01-1941
6410	MBX	05-01-1941	6468	FKR	18-12-1940	6516	FR	14-12-1940
6413	FCV	01-02-1941	6469	FL	30-11-1940	6517	FSR	24-01-1941
6417	FHS	22-11-1940	6472	FKR	18-11-1940	6518	FKR	15-12-1940
6418	FBM	04-12-1940	6473	FEO	14-12-1940	6519	FCV	08-01-1941
6419	GT	10-12-1940	6474	FMS	18-11-1940	6520	FBM	17-01-1941
6420	ATH	05-02-1941	6475	FMS	25-01-1941	6521	NK	27-11-1940
6421	LT	06-12-1940	6476	FMY	13-01-1941	6526	FL	10-12-1940
6422	FKR	30-11-1940	6477	MBX	04-02-1941	6527	FKR	09-12-1940
6423	LT	30-01-1941	6478	FMY	07-11-1940	6528	FMS	17-01-1941
6424	FC	08-02-1941	6479	FBC	04-02-1941	6529	FKR	09-12-1940
6426	FC	11-01-1941	6480	FMS	25-01-1941	6531	FSR	08-12-1940
6428	FYM	08-11-1940	6481	FMS	30-11-1940	6532	FLD	05-12-1940
6429	FEO	21-01-1941	6482	FMS	06-12-1940	6533	FEO	02-02-1941
6430	FYM	08-11-1940	6483	FBC	17-02-1941	6536	FLD	10-01-1941
6431	FMS	13-01-1941	6484	FMY	13-12-1940	6538	LT	20-12-1940
6432	FYM	08-11-1940	6485	FSD	15-12-1940	6539	FMY	07-11-1940
6433	FMY	03-12-1940	6486	FC	05-02-1941	6540	FSR	21-01-1941
6434	FMS	08-01-1941	6487	FBM	12-12-1940	6541	FLD	31-01-1941
6435	FL	16-12-1940	6488	FMS	27-11-1940	6542	FLU	02-12-1940
6436	LT	12-01-1941	6489	FBM	10-12-1940	6544	FSR	29-01-1941
6437	FKR	11-01-1941	6491	FR	11-12-1940	6546	FMS	18-11-1940
6438	FKR	12-01-1941	6492	FKR	13-12-1940	6547	FR	12-02-1941
6439	FSR	11-12-1940	6493	FR	08-12-1940	6550	FMY	08-12-1940
6440	FSR	15-01-1941	6494	LT	11-01-1941	6551	FLD	09-01-1941
6441	FLD	30-11-1940	6495	FTY	10-01-1941	6552	FBM	03-02-1941
6442	FNDM	25-11-1940	6497	FMY	10-12-1940	6553	FKR	05-12-1940
6443	FMY	07-11-1940	6498	FCV	24-12-1940	6555	FLD	22-01-1941
6445	FMS	28-11-1940	6499	LMG	20-12-1940	6556	FSR	20-12-1940
6447	FMS	17-01-1941	6501	FL	28-11-1940	6561	FLU	30-11-1940
6448	FCV	24-11-1940	6502	FL	12-12-1940	6562	FSR	05-12-1940
6449	LT	28-11-1940	6503	FMS	25-01-1941	6564	FNDM	09-12-1940
6450	FR	21-01-1941	6504	FSR	08-01-1941	6565	MBX	07-12-1940
6451	FTY	11-12-1940	6505	MUT	23-01-1941	6566	FC	18-12-1940
6453	FSR	18-12-1940	6506	ATH	22-01-1941	6567	MBX	15-12-1940
6454	ATH	16-11-1940	6507	FSR	05-12-1940			

Dernières remises d'affectation des 125 locomotives louées

Abréviations	Remises	Nombres	Abréviations	Remises	Nombres
FNDM	Antwerpen Dam	3	FL	Liège	5
ATH	Ath	3	FLU	Luttre	2
FCV	Berchem	5	LMG	Mariembourg	2
MBX	Bertrix	4	FKR	Merelbeke	11
FBC	Braine-le-Comte	2	FMS	Mons	17
FR	Brugge	5	FMY	Montignies	9
FBM	Bruxelles-Midi	6	FYM	Muizen	3
GT	Haine-Saint-Pierre	2	FSD	Oostende	1
FHS	Hasselt	2	LT	Ottignies	7
NK	Kinkempois	1	FEO	Ronet	3
FC	Kortrijk	7	FSR	Schaerbeek	13
FLD	Landen	7	FTY	Tournai	2
MUT	Latour	2	Totaux		125

Quatrième vague de prélèvement, fin 1941 - début 1942 : 42 locomotives louées

Numéros	Remises	Dates de départ	Numéros	Remises	Dates de départ
6402	FBC	29-12-1941	6496	FBC	03-01-1942
6407	FBM	05-01-1942	6500	FBM	30-12-1941
6411	FBC	29-01-1942	6512	FSU	10-12-1941
6412	FSU	17-01-1942	6522	FCV	01-12-1941
6414	FBM	30-01-1942	6523	FKR	28-01-1942
6415	FBM	30-01-1942	6524	FKR	27-12-1941
6416	FKR	27-12-1941	6525	FSU	28-01-1942
6425	FTL	13-02-1942	6530	FBM	07-01-1942
6427	FSU	12-01-1942	6534	FBM	26-01-1942
6444	FBC	30-01-1942	6535	FKR	10-12-1941
6446	FKR	19-01-1942	6537	FKR	08-01-1942
6452	FBM	30-01-1942	6543	FBM	22-01-1942
6457	FBC	03-01-1942	6545	FBM	27-12-1941
6458	FSU	31-12-1941	6548	FCV	30-01-1942
6459	FKR	17-12-1941	6549	FSU	24-01-1942
6461	FCV	28-12-1941	6554	FBC	12-01-1942
6464	FCV	03-12-1941	6557	MBX	03-01-1942
6465	FBC	21-01-1942	6558	FKR	10-01-1942
6470	FBC	07-01-1942	6559	FKR	30-12-1941
6471	FBM	07-01-1942	6560	FKR	27-12-1941
6490	FSU	12-12-1941	6563	FKR	27-01-1942

Dernières remises d'affectation des 42 locomotives louées

Abréviation	Remise	Nombre	Abréviation	Remise	Nombre
FSU	Baulers	7	FBM	Bruxelles-Midi	10
FCV	Berchem	4	FKR	Merelbeke	11
MBX	Bertrix	1	FTL	Tienen	1
FBC	Braine-le-Comte	8	Totaux		42

Evolution de l'effectif des locomotives d'origine prussienne "Armistice 1918" (pendant la période de mai 1940 au 16 août 1942)

Types	Effectif au 15-03-1940	Modification de l'effectif du 15-11-1940 au 15-01-1941			Effectif au 16-01-1941	Modification de l'effectif du 15-12-1941 au 15-01-1942		Effectif au 16-01-1942	Location par la Deutsche Reichsbahn, modification de l'effectif		Effectif au 16-08-1942
		Pour faits de guerre en 1940	Suivant la convention Eupen-Malmédy	Location par la Deutsche Reichsbahn		Suivant la convention Eupen-Malmédy	Location par la Deutsche Reichsbahn		du 15-02 au 28-02-1942	du 15-06 au 15-08-1942	
60	16	-	-	-	16	-	-	16	-	-	16
61	3	-	-	-	3	-	-	3	-3	-	-
62	15	-	-	-	15	-	-	15	-15	-	-
64	168	-1 (a)	-	-125	42	-	-42	-	-	-	-
66	42	-	-	-	42	-	-	42	-	-	42
69	13	-	-	-	13	-	-	13	-	-	13
71	29	-	-	-29	-	-	-	-	-	-	-
72	26	-	-	-12	14	-	-14	-	-	-	-
80	1	-	-	-1	-	-	-	-	-	-	-
81	576	-2	-19	-196	359	-15	-128	216	-35	-100	81 (c)
90	32	-	-	-32	-	-	-	-	-	-	-
93	81	+1 (b)	-5	-74	3	-3	-	-	-	-	-
96	27	-	-	-15	12	-6	-6	-	-	-	-
97	56	-	-11	-13	32	-10	-22	-	-	-	-
98	48	-	-1	-5	42	-	-10	32	-25	-7	-
Totaux	1.133	-2	-36	-502	593	-34	-222	337	-78	-107	152

Remarques.

- a) Il s'agit de la locomotive 6408 de la remise de Mons (FMS) détruite lors du bombardement de la ville en mai 1940.
- b) Il s'agit d'une locomotive T9³ prussienne vendue par l'état à l'armée belge entre 1921 et 1924 et donc non renumérotée au 1 janvier 1925. Dès l'occupation, les allemands l'incorporèrent dans l'effectif de la SNCB sous le n° 9300.
- c) Suite à la livraison à la DR de nouvelles locomotives, la SNCB récupéra 204 locomotives type 81 entre février 1943 et le 20 août 1944. A cette date, il en restait encore 255 en Allemagne sur les 459 louées.

Courrier des lecteurs suite à notre article sur les locomotives 64 de l'Etat belge puis de la SNCB (paru dans FFN 164).

1. Légende de la photo du dessus page 13.

Il y a : construit par Henschel en 1919.

Il faut lire : "en 1918".

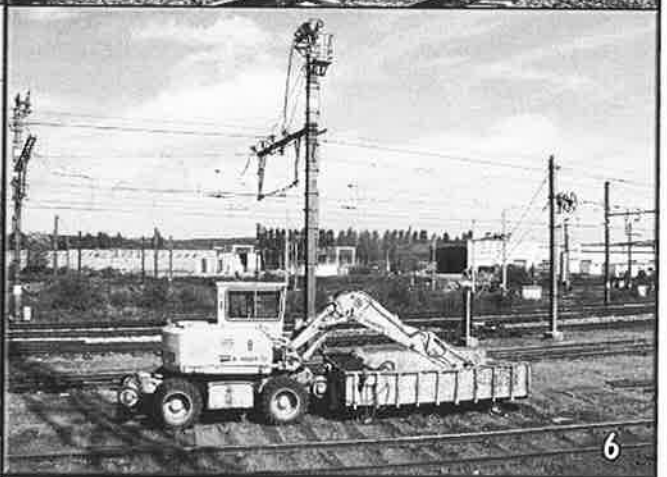
2. Légende de la photo du dessous, page 13.

Cette photo due à Monsieur H.G. Hesselink a bien été prise en gare d'Adinkerke, contrairement à la légende de la même photo parue en page 54 du livre "En Belgique, sur les rails d'autrefois" (éditions du Cabri), qui indique la gare de Schaerbeek.

Lors des réunions organisées par le "Groupe de travail d'histoire ferroviaire", M. Hesselink nous décrivait ses nombreux voyages effectués sur le réseau ferroviaire belge au cours desquels il nous faisait admirer ses innombrables photos prises aux quatre coins du pays tout en nous indiquant l'année et l'endroit des ses prises de vues.

Pas toujours sur les rails...

Il est des engins ferroviaires qui ont été conçus pour pouvoir quitter les rails et y revenir, soit par leurs propres moyens, soit en les y aidant, par exemple en les soulevant à bout de bras.



1. Engin rail-route en attente à Verviers-Central, le 25 août 2003 (photo Patrick Paulus).

2. Limal le 24 décembre 2004 : fin des travaux de rétablissement des voies. Au premier plan une poutrelle à l'origine du déraillement. Le 22, il y avait eu un déraillement à Limelette suite au déplacement d'un chargement de poutrelles mais la voie avait été labourée jusque Bierges (photo Michel Marin).

3. Pose des voies pour le tramway dans le quartier de la gare à Valenciennes, le 11 mai 2005 (photo Philippe Armand).

4. Engin rail-route répandant de l'herbicide à Flawinne le 12 mai 2005 (photo Michel Marin).

5. Grue Schaeff engagée pour des travaux de signalisation à Limal le 19 novembre 2006 (photo Michel Marin).

6. Engins de travaux garés sur le côté de la gare d'Ottignies le 21 avril 2007 (photo Michel Marin).



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>

Décembre 2010

- 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 CFB (B) : circulation vapeur avec la P8 n°64.169 et voitures 1ère classe de 1935. Marché de Noël à Spontin. Ciney 10:10, 12:45, 15:10. Spontin 10:35, 13:10, 15:35.
 les retours : Spontin 12:00, 14:30, 17:00.
 12 HOESELT (B) : Bourse organisée par le Hoeseitse treinclub. 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" : **TEE, automoteurs + rames tractées.**
 14 Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.
 21 **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : ASSEMBLEE GENERALE du RMM asbl.**
 28 Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : **SNCF, vapeur époque III, voyageurs.** Réseau 3 rails : Circulations.

Février 2011

- 4 Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : **époque IV, trains de marchandises.**
 11 Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.
 18 **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : SNCF, Nord-Pas de Calais par Michel Marin.**
 25 Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : **CIWL.** Réseau 3 rails : Circulations.

Mars 2011

- 4 Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" :
 11 Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.
 18 **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : "Trickland" (18') vidéo tournée partiellement au RMM qui a remporté le
 prix du Festival du Court-métrage à Gent. + photos (2010) des expos de Walferdange, Köln, Mechelen.**
 25 Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan". Réseau 3 rails : Circulations.

Avril 2011

- 1 Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" :
 8 Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.
 15 **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :**
 22 (vendredi de Pâques) Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan".
 29 Réseau 3 rails : Circulations

Souper annuel du RMM
Vendredi 17 décembre à partir de 19h
 Comme d'habitude, chacun vient avec son pain, son vin et son... fromage.

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>

Convocation à L'ASSEMBLEE GENERALE du RAIL MINIATURE MOSAN asbl
Vendredi 21 janvier 2009 à 20h30
 au local du club : Centre culturel de Géronsart, Rue du Trèfle à JAMBES

Ordre du jour :

1. Bilan financier et approbation des comptes 2010 (Trésorier).
2. Rapport des Commissaires aux Comptes, décharge aux Administrateurs pour la gestion 2010 (Eduard Deceuninck et Eric Carlier).
3. Election de quatre membres pour le Conseil d'Administration en remplacement des mandats arrivant à échéance biennale : Claude Carpet, Claude Dehareng, Didier Delfosse, Jean-Pierre Lobet. Les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit au Secrétaire du club pour le 1 janvier 2011 au plus tard (article 501 des statuts).
4. Election d'un Commissaire aux Comptes en remplacement du mandat d'un démissionnaire.

Tous les membres sont invités à l'Assemblée Générale. **Seuls, les membres effectifs en règle de cotisation 2011** peuvent participer aux différents votes.

Extrait des statuts du "RMM asbl"

Chapitre 4 – Assemblée Générale.

Article 401. Composition, convocation, compétence :

L'A.G. est composée de tous les "membres effectifs".

Elle est présidée par le Président ou à défaut par le Vice-président, ensuite par l'administrateur le plus âgé.

Les membres adhérents et sympathisants sont admis à l'A.G. mais leur nombre n'est pas pris en compte pour le calcul du quorum.

L'A.G. est le pouvoir souverain de l'association. Elle possède les pouvoirs qui lui sont expressément reconnus par la loi et les présents statuts.

Sont notamment réservées à sa compétence :

1. les modifications aux statuts;
2. la nomination et la révocation des administrateurs;
3. la nomination et la révocation des Commissaires aux Comptes;
4. l'approbation des budgets et des comptes;
5. la décharge à octroyer aux Administrateurs et aux Commissaires aux Comptes;
6. la dissolution volontaire de l'association;
7. les exclusions de membres.

Une A.G. se tient chaque année, en principe au début de la réunion mensuelle de janvier. Elle est convoquée par le C.A. qui en fixe l'ordre du jour et le joint à la convocation. Cette convocation figure dans le dernier numéro de l'année de la revue de l'association ou, à défaut, dans un courrier adressé aux membres effectifs quinze jours avant la date.

L'ordre du jour comporte toujours, entre autres, les points suivants :

1. Présentation des comptes de l'année écoulée;
2. Rapport des Commissaires aux Comptes;
3. Approbation des comptes pour l'année écoulée. L'A.G. donne décharge au C.A. et aux Commissaires aux Comptes pour l'année écoulée;
4. Présentation du budget pour l'année en cours et son approbation;
5. Renouvellement du C.A. (Election d'administrateurs en remplacement des Administrateurs sortants).
6. Renouvellement des Commissaires aux Comptes sortants.

Une A.G. extraordinaire est convoquée par le C.A. par publication dans la revue de l'association ou par courrier directement adressé aux membres effectifs au moins quinze jours avant et avec mention de l'ordre du jour.

Une A.G. extraordinaire est convoquée lorsqu'un cinquième des membres effectifs en fait la demande. Toute proposition signée par au moins un vingtième des membres est portée à l'ordre du jour de l'A.G. (extra) ordinaire.

Article 402. Conditions de vote :

Les décisions de l'A.G. sont prises par votation, à la majorité simple des suffrages exprimés, sauf majorités spéciales imposées par la loi ou les statuts.

Seuls les membres effectifs majeurs, en ordre de cotisation pour l'année en cours, (c'est-à-dire pour le millésime de la date de l'A.G.) y sont admis à voter et sont pris en compte pour le calcul du quorum.

Un membre ne peut se faire représenter que par un autre membre à condition d'avoir indiqué précisément dans la procuration l'identité du membre habilité à le représenter. Tout membre ne peut être porteur que d'une seule procuration. Seuls les membres effectifs présents (ou représentés) et en règle de cotisation ont le droit de vote.

L'A.G. ne peut valablement délibérer sur les modifications aux statuts que si les modifications sont explicitement indiquées dans la convocation et si l'assemblée réunit au moins les deux tiers des membres.

Aucune modification ne peut être adoptée qu'à la majorité des deux tiers des voix des membres présents.

Toutefois, la modification qui porte sur le ou les buts en vue desquels l'association est constituée ou sur sa dissolution, ne peut être adoptée qu'à la majorité des quatre cinquièmes des voix des membres présents.

Si les deux tiers des membres ne sont pas présents, à la première réunion, il peut être convoqué une seconde réunion qui délibère valablement quel que soit le nombre des membres présents, et adopte les modifications aux majorités prévues à l'un ou l'autre des deux alinéas précédents, selon leur objet. La seconde réunion ne peut être tenue moins de quinze jours après la première réunion.

Article 403. Commissaires aux comptes :

L'approbation des comptes est proposée par deux Commissaires aux Comptes nommés annuellement à tour de rôle pour une période de deux ans. Les Commissaires aux Comptes ont accès à tous les documents et locaux de l'association.

Article 404. PV de l'AG :

Les décisions de l'A.G. sont consignées dans des procès-verbaux signés par le Président et le Secrétaire et dont tous les membres peuvent prendre connaissance. Elles sont publiées dans la revue de l'association lors de la parution suivant l'A.G.

Chapitre 5 – Administration, gestion journalière

Article 501. Election, composition du CA, durée du mandat : L'association est administrée par un C.A. composé au minimum de quatre et au maximum de sept membres de l'association, élus par l'A.G. L'élection des administrateurs est faite au scrutin secret. Au besoin, il peut y avoir plusieurs tours de scrutin.

Les candidatures écrites doivent parvenir au secrétariat avant le 1er janvier. Cependant, le C.A. peut accepter des candidatures en dernière minute.

Il comporte au moins un Président, un Vice-président, un Secrétaire, un Trésorier auxquels s'ajoutent éventuellement un ou plusieurs responsables d'activités, fonctions attribuées par le CA. Les administrateurs sont élus pour deux ans. Les administrateurs sortants sont rééligibles. Le renouvellement du C.A. se fait par moitié tous les ans.

Les décisions sont collégiales sous réserve des tâches rele-

vant de l'administration et de la gestion journalière qui sont réparties parmi les membres du C.A.

Le C.A. peut conférer, sous son contrôle, tous pouvoirs spéciaux à tout mandataire de son choix.

En cas de démission, d'exclusion ou de décès d'un administrateur, un nouvel administrateur est élu par l'A.G. au cours d'une réunion mensuelle, après appel aux candidatures.

Dans ce cas, le nouvel administrateur achève le mandat de celui qu'il remplace.

Pour être candidat et éligible au C.A., il faut :

1. Etre membre effectif de l'association depuis un an au moins à la date des élections;
2. Etre en règle de cotisation;
3. Respecter la forme et les délais prescrits pour le dépôt des candidatures;
4. Etre âgé de 18 ans au moins à la date des élections.

Dans la bibliothèque

Il y a peu, Georges MARTIN offrait à la bibliothèque du RMM une série de livres, dont l'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER BELGES (1977), de Joseph DELMELLE. Puis, après un don récent de cartes postales ferroviaires, Gérald DHONT vient encore de nous surprendre en apportant au club une palette de très beaux livres. Le Conseil d'Administration et tous les membres du RMM les remercient de plus belle.

Un Ferroophile international

Le papa de Gérald, Frans DHONT, était cadre industriel et avait fait connaissance d'un ingénieur de la RATP. Grâce à lui et au MOROP, il avait rencontré d'autres amateurs du rail, y compris un Hongrois, avec lequel il échangeait des trains miniatures. Les langues n'étaient donc pas un obstacle pour partager sa passion. Du Zéro dans les Années 60-70, Franz était passé au H0; Gérald s'en souvient bien.

Gageons qu'il faudra au nouveau bibliothécaire (que nous cherchons toujours) un bel éclectisme pour classer ces livres, tant ils sont divers. Cependant, nous avons pu dégager une ou deux constances dans ces dépôts.

Il y a d'abord une série de publications sur les grands

trains internationaux, dont ceux de la CIWL et de la MITROPA :

- "SOVE-OGSPISEVOGNE I DANMARK", de John POULSEN;

- "RHEINGOLD", de Friedhelm ERNST;

- "HISTOIRE DES TRAINS DE LUXE", de Georges BEHREND

et, un livre dont les illustrations font rêver notre Président :

- "L'ORIENT-EXPRESS", de Jean DES CARS.

Avec un ami français, il ne pouvait manquer le spécialiste Lucien VILAIN, dont il nous lègue trois ouvrages :

- "LES LOCOS A VAPEUR FRANCAISES A GRANDE VITESSE ET A GRANDE PUISSANCE (1959)",

- "UN SIECLE (1840-1938) DE MATERIEL ET TRACTION SUR LE RESEAU D'ORLEANS (1962)"

- "LE MATERIEL MOTEUR ET ROULANT DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT (1952)".

Avec douze autres livres, notre bibliothèque s'étoffe donc toujours plus. Voilà aussi matière à documentation pour ceux qui veulent rédiger un article pour FFN !

Jean-Pierre LOBET

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, > ou = à 50,00 €.
 Membre adhérent et membre effectif * 40,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 25,00 €.
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur. Arrivée au club après le 1-7 : 50%.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique 25,00 €.
 Pour l'étranger 30,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 25,00 €.

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 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

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 .. 001-6111341-29 du "Rail Miniature Mosan asbl".
 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

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 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

L'exposition du 45ème anniversaire du RMM.....	pages 1 à 4
Réunion hebdomadaires et mensuelles.....	pages 5 et 8
Règlement d'Ordre Intérieur du "Rail Miniature Mosan asbl".....	pages 6 à 8
Convocation à l'Assemblée Générale du 21 janvier 2011.....	pages 23 et 24

Actualité ferroviaire

Congrès 2010 du MOROP - Comment vérifier l'exactitude d'un wagon moderne européen ?	page 14
SAGREX à Lustin.....	pages 15 et 16
Pas toujours sur les rails	page 21

Documentation

Des adresses utiles.....	page 8
Les voitures "L" de la SNCB et leur reproduction en H0.....	pages 9 à 12
Les locomotives type 64 de la SNCB (suite).....	pages 17 à 20

Modélisme

Ma visite à Walferdange.....	page 13
------------------------------	---------

ferro flash Namur n°165 (2010-6)

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

Ce sixième 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 : Alain Laurent, Michel Marin, Pierre Warnier 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 : "Copy 2000"; Rue Lebeau 1; 6000 Charleroi.

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 : Partie d'un réseau allemand "Durlsbach" exposé à Walferdange (L). Détail intérieur du haut-fourneau de Cornerstone présenté à l'expo du RMM.

Page 2 de couverture : Expo du 45ème anniversaire du club.