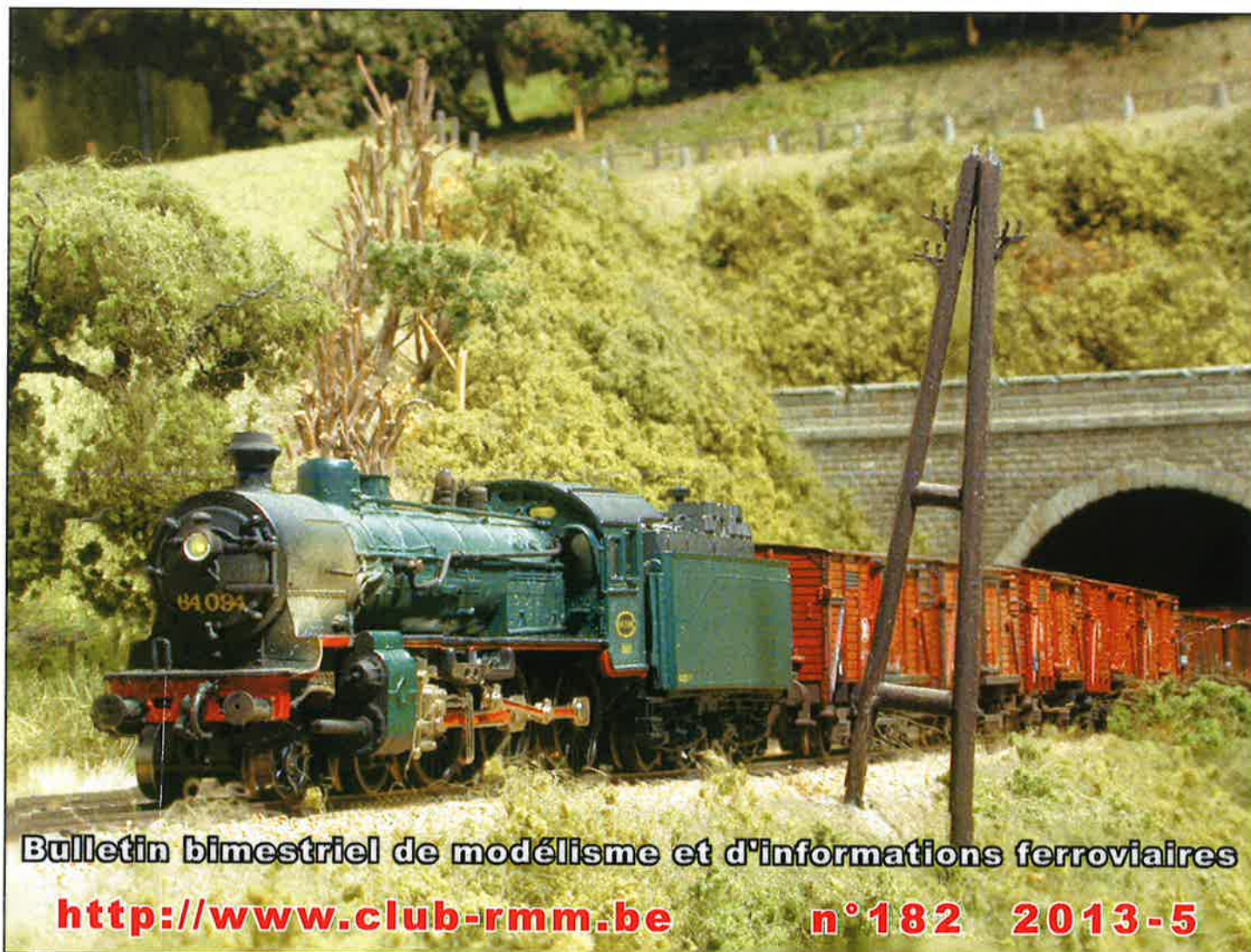


# Rail Miniature Mosan asbl

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°182 2013-5

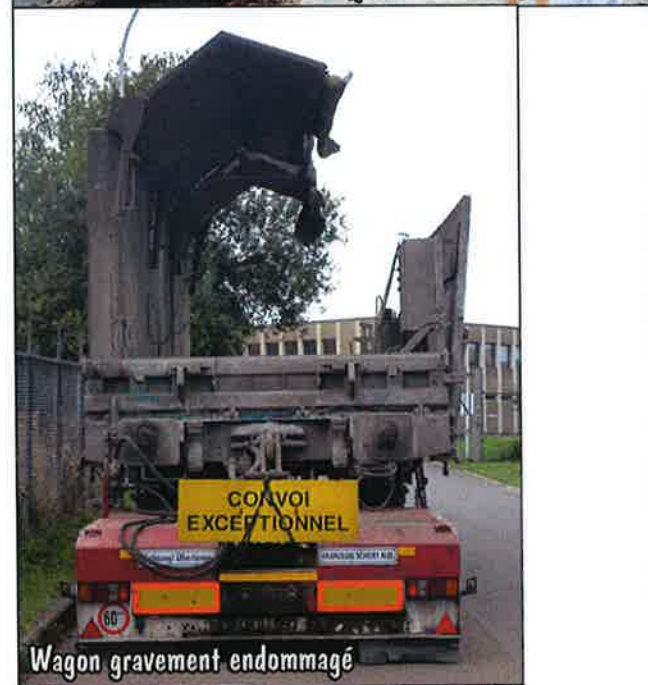




Une partie des "roulants" à Gemona-del-Friuli



Gare de Pontrieux (photo JP Lobet)



Wagon gravement endommagé

(photos Gérald Dhondt, 7 septembre 2013).



Vues du réseau HO du CFC, lors de leur expo des 31-08 et 01-09 en leurs locaux de la gare d'Haine-Saint-Pierre.

Ce réseau numérique est piloté par "Railware 8".  
(Photos de cette colonne : Cl. Carpet).



Réunion hebdomadaire du 9 août 2013



(photo J.P. Lobet)



La visite d'Henry du club "N160" (photo J.P. Lobet)

Réunion mensuelle d'août

Un air de vacances : shorts, chemises courtes manches...  
Projection sur le voyage à Gemona et ses circulations en 5 pouces".



Photo JP Lobet

Didier présente l'agenda et les activités

- (18 octobre), André Peeters: Le BT, (Bruxelles-Tervueren).
- Réseau N : Le RMM et le N "VONECHE" n'iront pas à Antwerpen, la réunion avec le N160 se résumant à une courte demie-heure durant la soirée !
- Sous la houlette de Jean-Claude Botspoel et de Philippe Bruniaux, réunion est ouverte aux personnes intéressées par le décor sur le réseau 3 Rails (article pages 5 à 7).
- 2<sup>ème</sup> Rallye Réseau, visite de 3 réseaux (pages 2 et 3).

- Vêtements "RMM" : Maurice demande une poche utilisable sur les chemises. Les inscriptions sont clôturées.
- Réseau US à Mettet : circulations les 20 octobre et 24 novembre. (Voir Didier pour s'inscrire).
- Exploitation des réseaux : le 3 Rails est surexploité :

3 circuits pour 6 trains, parfois plus, en AC ou en DCC/MM. Le H0 Mosan est sous-exploité. Il dispose néanmoins de 4 circuits distincts pour 8 trains, en DC ou en DCC. Dixit Jean-Pierre : "Si quelques "Marklinistes" achètent une locomotive "2 rails", plus de membres encore pourront rouler le même vendredi !"

Travaux sur le réseau H0 mosan

- Comme les travaux sont quasi finis, on demande à Patrick Maes d'effectuer un écolage des membres sur la gestion de ce réseau. Claude Riguelle nous fait part des derniers soucis électriques qu'ils règlent ensemble. Il y a un signal à changer de place vu les accès aux voies de débords. Le Conseil d'Administration demande aussi aux membres d'aider Claude R. à nettoyer les décors.

Voyage

Dirk Arretz propose un voyage en train de 3 jours à Hambourg (D) avec visite du Wunderland du 9 au 11 novembre. Pour les membres intéressés voir les détails avec Dirk : [dirk.arretz@kindengezin.be](mailto:dirk.arretz@kindengezin.be)

Réunion hebdomadaire du 13 septembre

Grâce au déplacement d'approvisionnement de Jean-Claude Botspoel, la "Caracole" et la "Saxo" sont revenues au bar. Claude Riguelle s'est occupé de l'eau et des limonades : nous sommes sauvés...



Autour du réseau "3R" (photos JP Lobet)



Sur le réseau "Mosan" photo JP Lobet



← Réunion mensuelle du 20 septembre.

Présentation de Philippe Moniotte sur la fabrication d'un appareil de voie

(photo JP Lobet)



Réseau de Philippe : Jacques, Phil, Pierre, Thomas



Sur le réseau "3R" (photo JP Lobet)



Réseau de Claude (photo Françoise Dehareng)

Réseau de Charles : Pierre et Pierre (photo JCB)

"Rallye Réseaux" du samedi 14 septembre



Réseau de Philippe : la gare de Ramelot (photo CC)



Réseau de Charles : la table numérique (photo JCB)



La spécialité de Philippe : la diorama militaire (photo CC)



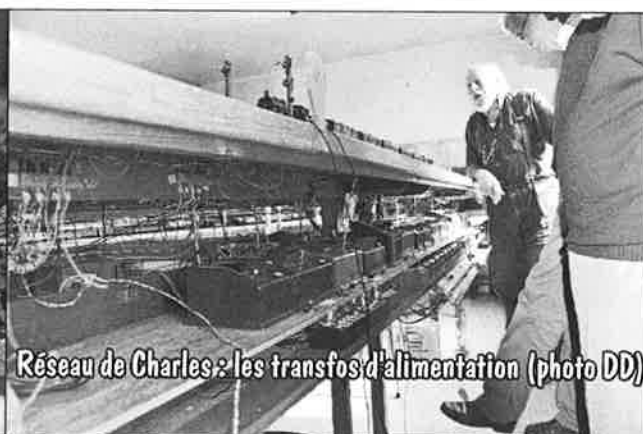
Jacky Hamoniaux, Président du club de Dinan est venu pour initier l'organisation de leur visite en fin mai 2014



Train de grumes sur le réseau de Philippe (photo CC)



Jacky Hamoniaux et son épouse, Maurice Bayenet et son épouse, Pp. Jean-Claude Botspoel. (photo Ilonka Saiz, Musée de Treignes, 21-09-2013).







Vapeur n°4389 du "Transportation Corps" de l'US Army, construite par "Davenport" en 1943. Propriété du "Stoomtram" de Goes-Borsele (NL)



BR 50 3696-7, ex-DB.



La 0-2-0 "Yvonne" (photo Cl. Carpet).



BR 64 250, ex-DR.



"Yvonne" avec ses traverses en bois



La locomotive TKT 48 n°87 ex-PKP "fait l'eau".



Face de la chaudière de la 0-2-0 "Yvonne"

CFV3V, 21 septembre 2013 (photos Ilonka Saiz).



La "Marc Seghin" : première locomotive française

## Réunion de réflexion du 13 septembre concernant le décor du réseau "3 rails"

### Présents

Le président, Didier Delfosse - Le secrétaire, Jean-Pierre Lobet - le médiateur, Philippe Bruniaux, le responsable et garant technique du réseau 3 rails, Claude Dehareng. Nos deux intervenants : Jean-Claude Botspoel, Pierre Storder et les membres intéressés.

### Rappel des principes de base de la construction de ce réseau "3 rails"

- Démontable ;
- Transportable ;
- Modulaire ;
- Aisément stockable ;
- Utilisable en numérique et en analogique.

Il comporte 3 postes de commande, chacun étant dédié à un circuit, soit 3 circuits totalement indépendants.

Ces circuits doivent remplir les conditions suivantes :

- de longues lignes droites,
- de larges courbes,
- peu d'aiguillages, pour pouvoir rouler avec de longs convois.

### Objectif de la réunion du 14 septembre

Déterminer quel type de décor pourrait convenir le mieux possible, en respectant les principes de bases. De ce fait, le décor doit être amovible, stockable et transportable.

Jean-Claude Botspoel met l'accent sur l'idée que l'important sur ce réseau est de faire rouler des trains, c'est donc sur eux que le regard doit être attiré, le décor n'est qu'une mise en valeur du matériel roulant. Il doit permettre la circulation de rames de toutes nationalités et de toutes époques. Il doit être intemporel et neutre. J-C.B. propose un décor en nuances de blanc et de gris.

Pierre Storder expose son projet : un décor blanc, avec un séparateur visuel diagonal en forme de vague, de maximum 40 cm de hauteur, composé de plaques amovibles transportables.

Le séparateur visuel serait didactique en exposant des photos, sur une ligne du temps, des origines du chemin de fer à nos jours (époques I à VI). Les photos seraient imprimées en noir et blanc et ne concerneraient pas un pays déterminé.

Il propose aussi l'idée d'extensions possibles uniquement en exposition. Ceci demande de prévoir une voie de sortie au réseau actuel. Il suggère aussi un éclairage de fond par leds qui amènerait des ombres et donc du relief. Ces leds pourraient aussi amener un peu de couleur.

## Exposé du projet de Pierre Storder

Réflexion sur le réseau "3 rails" : activités – décor.

### Objectif du réseau

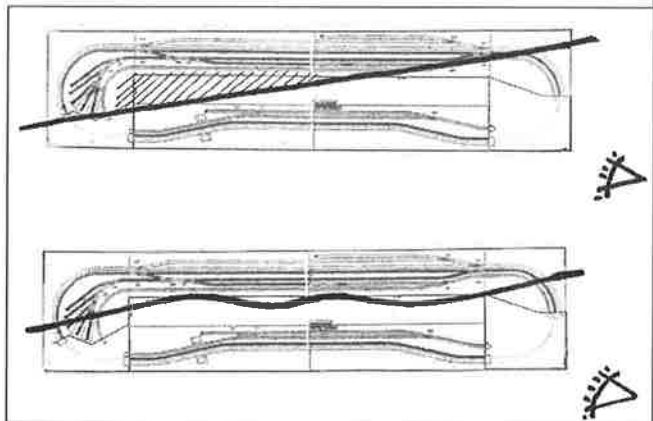
- Didactique;
- Esthétique;
- Convivialité;
- Animation.

### Critères définis

- Modulable et transportable.
- Modification minimale du tracé du réseau (pas de "réseau spaghetti").
- Création d'une séparation visuelle entre le côté "Mosan" et le côté "Vonèche" (hauteur du décor environ 40 cm).
- Réalisation du décor sur des plaques amovibles s'insérant entre les rails : démontable et transportable.
- Utilisation de bâtiments placés en trompe-l'œil.
- Décor minimalisé sans "couleur !" : nuance de blanc et de gris !!!
- Fond de décor blanc.
- Bâtiments en carton plume avec ou sans fenêtre.

### Projet

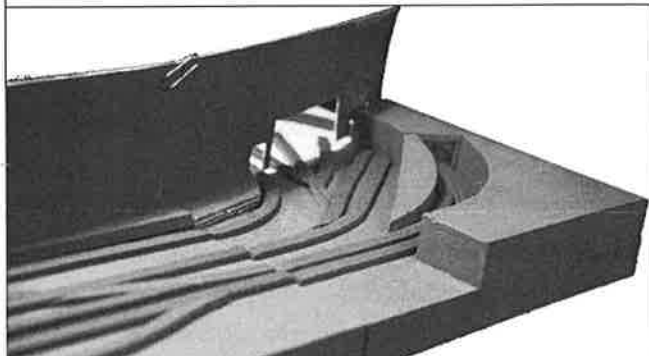
- La séparation visuelle (*les deux dessins ci-dessous*) : Créer une perspective depuis l'entrée vers le fond du réseau.
- Donner une forme non rectiligne, réaliser une ondulation en deux vagues. Utiliser pour cette réalisation un panneau MDF rainuré.



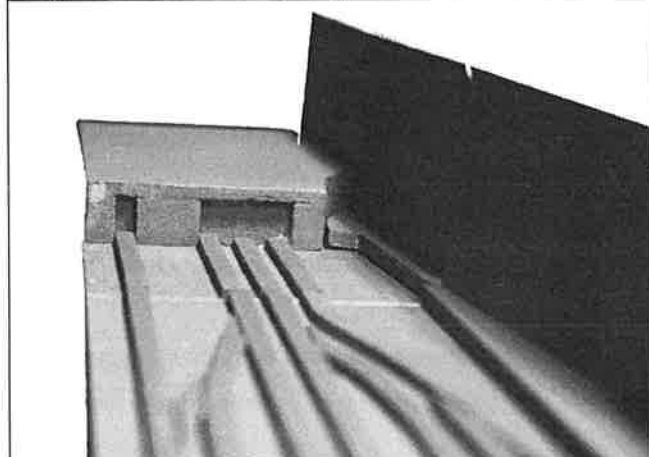
Le décor côté réseau "Vonèche"  
(ensemble dans un ton gris)

- Réaliser un fond de décor didactique : Placer des photos noir et blanc, thème : les époques de I à VI.
- Placer deux cadres photos numériques (informations)
  - Le premier : des photos réalisées au club;
  - Le second : des photos réalisées en dehors du club.

- Créer deux ensembles :  
Un à droite pour poser la commande (circuit milieu);  
Un à gauche pour cacher les courbes des rails et poser une commande (circuit extérieur);



Maquette d'installation d'un poste de commande à droite

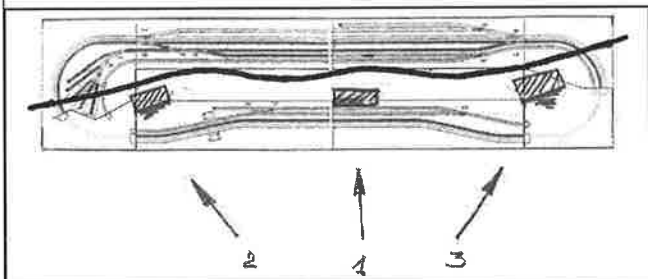


Maquette d'installation d'un poste de commande à gauche

Possibilité de réaliser des quais, des abris, mais toujours recouvert par des photos en noir et blanc (thème : détails de trains).

Le décor côté "réseau Mosan"

- Réaliser le relief à partir courbes de niveau (épaisseur 12mm = 1m) :  
Panneau blanc voir modèle ;  
Réaliser des caissons amovibles.
- Définir trois points de vue (schéma ci-dessous) :



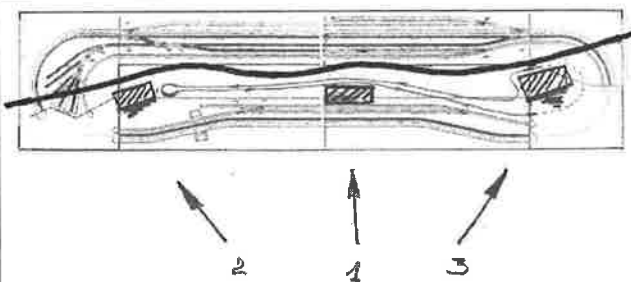
- (1) Une zone centrale constituée d'une gare, de bâtiments annexes et de deux ou trois habitations;
- (2) Une zone à gauche faite de bâtiments très contemporains;
- (3) Une zone à droite représentant un village type

ardennais avec la possibilité de présenter quelques maisons avec des colombages, une église, .... ;  
Tous les bâtiments sont structurés et peints en blanc.

- Créer une circulation entre les trois zones :  
Réaliser une route de jonction qui part d'un rond point situé dans la zone gauche (contemporain), qui passe derrière la gare et qui se sépare en deux. Une route va longer le rail et entrer dans le décor pour ressortir au sommet du décor et redescendre le relief pour rejoindre le chemin vers la gare (l'ensemble est peint en blanc);  
Pour créer le mouvement du regard d'une zone vers l'autre, nous intégrons dans la route soit un fil acier ou une bande magnétique (peint en blanc) et ce afin de faire circuler quelques voitures autonomes (type Faller-car System) (dessin ci-dessous).

Compléter le décor

Placer le long de la route : arbres, arbustes, bornes... ;  
Implanter des réverbères (un éclairage public : route et habitation) ; (dessin ci-dessous)  
Tous les éléments sont peints en blanc.



- Mise en valeur de tous les reliefs du décor  
Réaliser les nuances de gris par la lumière (ombre) et non par de la peinture ;  
Ecarter le décor du panneau de fond, placer entre les deux un ruban Led's ;  
Placer de l'éclairage dans tous les bâtiments et faire fonctionner les réverbères ;  
L'éclairage devra être complété afin de créer des ombres et ainsi de mettre en valeur le décor.

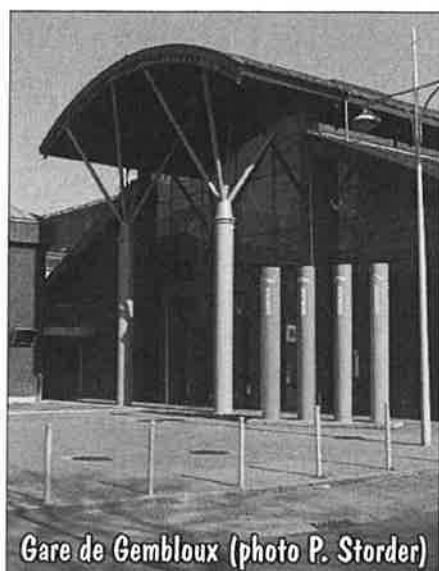
Mettre de la couleur dans le décor

Sur base des quatre couleurs des totems de la SNCB



L'éclairage placé entre le décor et le fond pourrait être réalisé à partir de Led's de couleurs (variable et progressif) ;  
Les vitres et les ouvertures des bâtiments seront réalisées en





Gare de Gembloux (photo P. Storder)

vitreaux de couleur (les quatre des totems) ;

En partie avant du réseau, nous réalisons une bande décorative constituée d'un ensemble de vélos ou de vaches ou de personnages regardant ou attendant le passage des trains. De chaque côté nous plaçons

les quatre totems en tube de verre ou de plastique peints et éclairés par l'intérieur;

L'ensemble étant éclairé de façon progressive et variable.

### L'animation du réseau

Le circuit intérieur (dit "Circuit Charles") :

Profiter de ce circuit pour développer le principe du train navette ;

Mise en place et formation des membres du club.

#### Le circuit central

Développer le numérique et les possibilités de nos consoles ;

Repérage et suivi des trains ;

Réaliser une zone d'arrêt avec signalisations (côté Vonêche) ;

Liaison avec PC ou Mac avec le programme iTrain + écran grand format ;

Formation des membres du club ;

Ensemble didactique lors des déplacements.

#### Le circuit extérieur

Circuit qui permet d'étendre le réseau vers l'extérieur sans déranger la circulation ;

Réaliser des modules didactiques qui sont au départ autonomes mais qui, en déplacement, seront intégrés au réseau (modulable) ;

### Projet d'extensions lors d'expositions

- Grue à portique fixe ;
- Plaque tournante ;
- Chargement de véhicule Faller sur wagons porte-voitures.

### Animation

Organiser, comme au "2 rails", deux vendredis à thème; Pour un vendredi, coordonner avec le thème du 2 rails; Pour le deuxième vendredi, imaginer des thèmes plus contemporains ou originaux.

### Le principe du réseau trois rails

- Modulable et transportable ;
- Convivial pour tous les membres et lors des déplacements ;
- Originalité du décor et challenge au niveau de la réalisation ;
- Ensemble didactique et création d'une animation.

**Défi = planning : réaliser pour le "R" du RRMM (2015)**

### Des échanges qui s'ensuivirent, il ressort

- L'acceptation par l'assemblée du projet de Pierre Storder.
- Une interdiction technique : il ne faut pas ajouter une centrale sur cette "extension-exposition" sous peine de mettre deux centrales en concurrence et de les griller toutes les deux.
- Le rejet de l'idée de laisser les bâtiments ferroviaires en couleurs.
- la nécessité de faire des essais d'éclairage du fond par des leds blanches ou couleurs, idem pour l'éclairage des bâtiments, en veillant à ne pas tisser une toile de fils sous le réseau !

### Les phases du projet

- Construction de tablettes coulissantes pour les postes de commande, sur les petits côtés.
- Découpe du liège au ras des voies.
- Construction, après essais, du séparateur central.
- Décor côté du réseau "Mosan".
- Décor côté du réseau "N".

Date ultime de réalisation : 2015, année où le RMM pourrait devenir "Royal Rail Miniature Mosan asbl".

## Souper annuel du RMM

Vendredi 20 décembre à partir de 18h30

Comme d'habitude, chacun vient avec son pain, son vin et son... fromage.

C'est l'occasion de se rencontrer et de partager, au moins pour un soir, la passion de son mari/compagnon.

Réservations souhaitées pour la mise en place des tables et chaises (liste aux valves du club ou par courriel [president@club-rmm.be](mailto:president@club-rmm.be))

# Eclairer une voiture "L" de "Treinshop Olaerts"

## Position des composants

Tout comme les voitures GCI décrites dans FFN n°181 pages 20 à 25, les voitures "L" recevront une barrette d'éclairage de ESU n°50700 (blanc chaud) et un condensateur carré de 0,1 farad : n°50906. La prise de courant sera assurée par la référence n°50707. L'emplacement de l'éclairage ne change pas : leds tournées vers la toiture !

Les deux leds rouges seront conservées pour l'une des voitures de 2<sup>ème</sup> classe qui fermera la marche.

- Ne pas percer les conduits clairs peints en rouge.
- Limer les deux bouts dépassants des deux leds.
- Couper ou limer la partie des conduits dépassant dans la caisse.
- Coller les deux leds à la cyanoacrylate et dans l'axe des conduits de lumière.
- Raccorder les deux fils en parallèle (les deux bleus ensemble, les deux bruns ensemble) sur la barrette de leds.

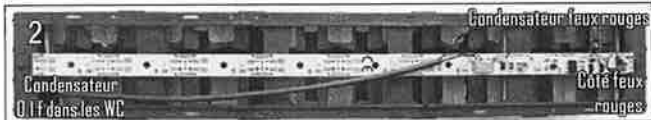
Si vous employez un décodeur pour cette voiture <sup>(1)</sup>, les branchements ne sont pas les mêmes que si vous travaillez en analogique <sup>(2)</sup> (l'éclairage est allumé dès que la voiture est posée sur les rails).

<sup>(1)</sup> Avec un décodeur, le "-" des leds se raccorde sur le point de soudure le plus proche du bord (n°3a) [photo 1] ou directement sur une sortie "AUX" du décodeur; le "+" au n°2 ou au commun de ce décodeur.

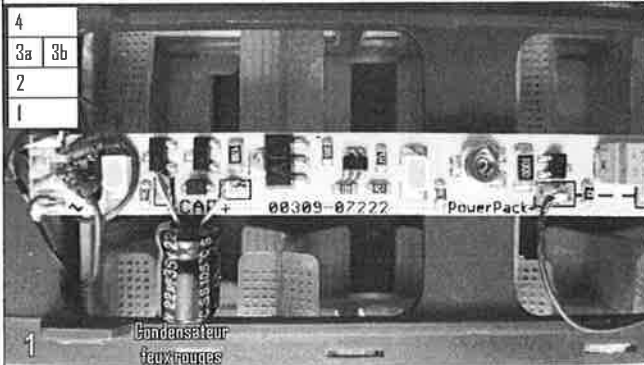
<sup>(2)</sup> En analogique, le "-" des leds se raccorde sur les deux points de soudure les plus proches du bord n°3b; le "+" au n°2. La régulation se fait sur la barrette. L'ajout d'un condensateur pour éviter le clignotement

(220 µf 30 V) [photo 2] se fait aux points de soudures marqués "CAP+" et "CAP-".

Le condensateur de 0,1 farad s'insère soit derrière le siège avant ici dans le WC se raccorde "PowerPack - et +".



Effet lumineux suivant la technique des leds vers le plafond



Locotracteur n°7332 de la SNCB (5 pouces) à moteur thermique (moteur de tondeuse).

(photo parue dans la revue du 5/7 du CMCF).

Le Conseil d'Administration du RMM asbl tient à remercier notre ami Georges Martin et Mrs. Laruelle père et fils pour leurs dons au club.



## Reproduction de la voiture "L" en H0

Epoque II et IIIa (1946 à 1956)

Références	Classe	Numérotation
TGO-L 2600, coffret de 5 voitures	3	33.001
	3	33.185
	2	32.018
	2/1	30.041
	Fourgon-3	43.308
TGO-L 2601, coffret de 3 voitures	2/1	33.010
	3	33.183
	Fourgon-3	43.217
TGO-L 2602, coffret de 3 voitures	2/3	30.022
	3	33.026
	Fourgon-3	43.001
TGO-L 2603	2-3	30.036
TGO-L 2604	2	32.014
TGO-L 2605	3	33.004
TGO-L 2608	1-2	30.028
TGO-L 2609	2	32.020
TGO-L 2610	3	33.082
TGO-L 2611	Fourgon-1-2	30.041

## Epoque IIIb (1956 à 1968)

Références	Classe	Numérotation
TGO-L 3600, coffret de 5 voitures	2	32.060
	2	32.148
	Fourgon-2	39.011
	1	31.003
	1-2	33.003
TGO-3601, coffret 5 voitures	1	32.035
	2	32.120
	2	31.013
	2	32.509
	Fourgon-1	38.105
TGO-L 3602, coffret de 3 voitures	1	31.106
	2	32.049
	Fourgon-1	38.012
TGO-L 3603, coffret de 3 voitures	1-2	33.014
	2	32.011
	Fourgon-2	39.020
TGO-L 3604, coffret de 3 voitures	1	31.001
	2	32.127
	Fourgon-1	38.013
TGO-L 3611	1	31.110
TGO-L 3612	1	31.108
TGO-L 3613	1-2	33.018
TGO-L 3614	2	32.103
TGO-L 3615	2	32.005
TGO-L 3616	2	32.057
TGO-L 3617	2	32.074
TGO-L 3618	Fourgon-1	38.007
TGO-L 3619	Fourgon-2	39.002

## Epoque IV (à partir de 1968)

Références	Classe	Ancienne numérot.	Numérotation
TGO-L 4600, coffret 5 voitures	1-2	33008	50 88 37-26 408-6
	2	32135	50 88 20-26 535-5
	2	32081	50 88 20-26 481-2
	2	32512	50 88 28-26 412-9
	Fourgon-1	38002	50 88 81-26 402-4
TGO-L 4601, coffret 5 voitures	1	31113	50 88 18-26 413-9
	2	32009	50 88 20-26 409-3
	2	32035	50 88 20-26 435-8
	2	32505	50 88 28-26 405-3
	Fourgon-2	39004	50 88 82-26 404-9
TGO-L 4602, coffret 3 voitures	1	31107	50 88 18-26 407-1
	2	32056	50 88 20-26 456-4
	Fourgon-2	39009	50 88 82-26 409-8
TGO-L 4603, coffret 3 voitures	1-2	33019	50 88 37-26 419-3
	2	32168	50 88 20-26 568-6
	Fourgon-1	38005	50 8881-26 405-7
TGO-L 4604, coffret 3 voitures	1-2	33009	50 88 37-26 409-4
	2	32161	50 88 20-26 561-9
	Fourgon-1	38001	50 88 81-26 401-6
TGO-L 4611	1	31101	50 88 18-26 401-4
TGO-L 4612	1	31111	50 88 18-26 411-3
TGO-L 4613	1-2	33006	50 88 37-26 406-0
TGO-L 4614	1-2	33019	50 88 37-26 419-3
TGO-L 4615	1-2	33010	50 8837-26 410-2
TGO-L 4616	1	31109	50 8818-26 409-7
TGO-L 4617	2	32076	50 88 20-26 476-2
TGO-L 4618	Fourgon-1	38013	50 88 81-26 413-1
TGO-L 4619	Fourgon-2	39006	50 88 82-26 406-4

## Séries spéciales

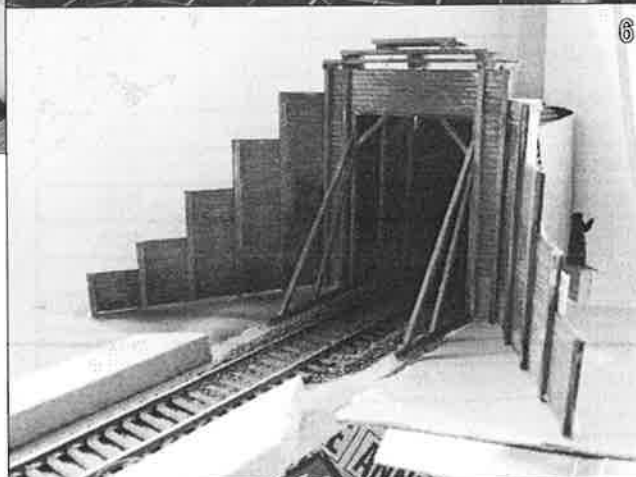
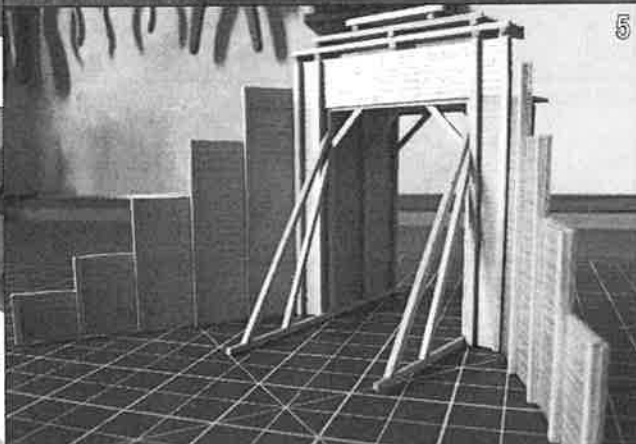
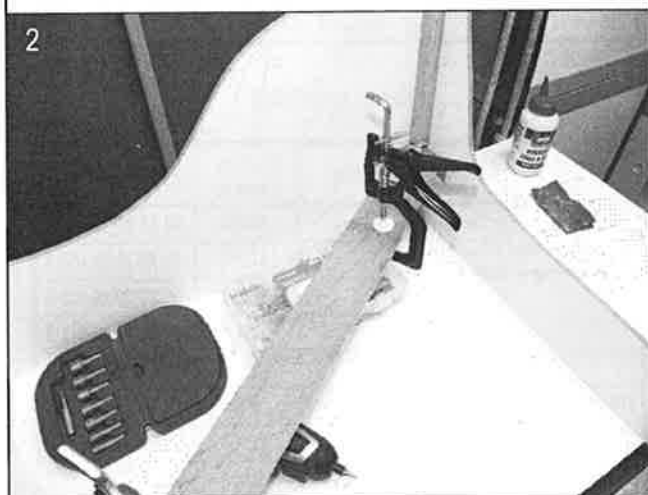
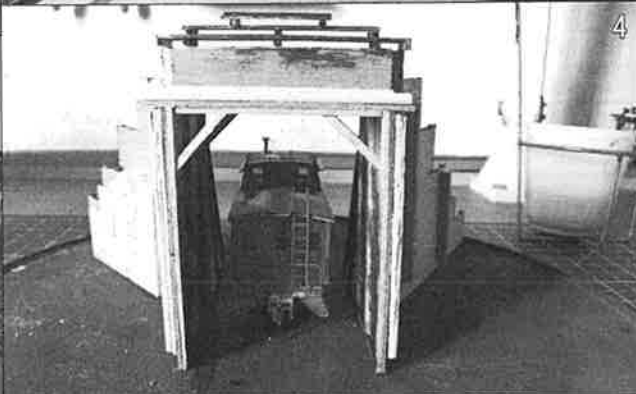
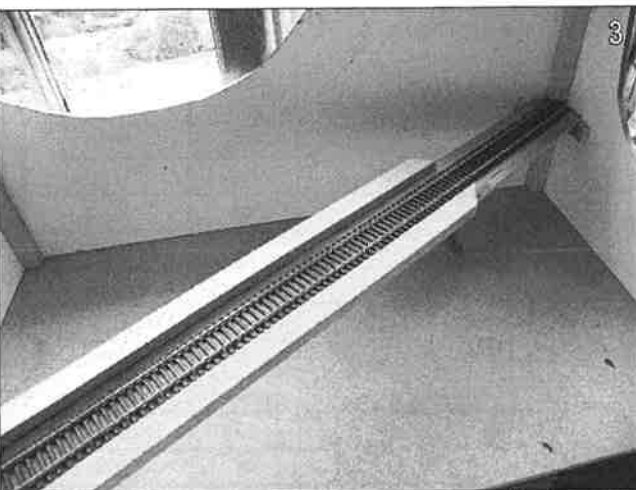
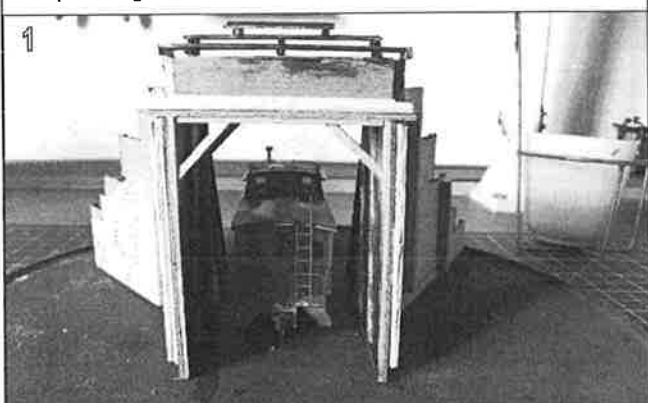
Références	Classe	Ancienne numérot.	Numérotation
TGO-L 3800, coffret 5 voitures, anniversaire des 175 ans de chemins de fer en Belgique	Fourgon	39025	60 88 82-20 425-8
	1	31.105	60 88 18-20 405-9
	2	32.037	60 88 20-20 437-8
	2	32.143	60 88 20-20 543-3
TGO-L 3801, coffret 3 voitures Dendermonde - Puurs	2	32.011	60 88 20-20 411-3
	1	31111	50 88 18-26 411-3
	2	32012	50 88 20-26 412-7
TGO-L 3802, coffret 3 voitures Dendermonde - Puurs	Fourgon-1	38009	50 88 81-26 409-9
	1-2	33004	50 88 37-26 404-5
	1-2	33002	50 88 37-26 402-9
TGO-L 3803, coffret 3 voitures S.T.A.R. Nederland	Fourgon-2	39010	50 88 82-26 410-7
	1-2	33018	50 88 37-26 418-5
	2	32164	50 88 20-26 564-5
TGO-L 3804, S.T.A.R. Nederland	Fourgon-2	39013	50 88 82-26 413-0
	2	32070	50 88 20-26 470-2
TGO-L 3805, S.T.A.R. Nederland	1	31102	50 88 18-26 402-2
TGO-L 3806, S.T.A.R. Nederland	Fourgon-2	39024	50 88 82-26 424-7

## Réalisation d'un module : "Wyoming, hiver 1950"

Lors de notre W.E. "Portes Ouvertes" des 10 et 11 novembre dernier, nous avons eu le plaisir de remarquer un module en H0 à thème "US" : "Un chasse-neige à vapeur sort du tunnel poussé par une locomotive n°1584 de l'Union Pacific". Celui-ci avait reçu le Prix du public. Son concepteur, Jean-Claude Botspoel, avait pris soin de prendre des photos tout au long de ses travaux de réalisation. Ceci nous a permis de vous présenter un article sur celle-ci.

### Conception du caisson du module

Dans ce cas, des panneaux en mélaminé blanc (matériau de réemploi) forment les quatre côtés qui sont maintenus par colle et vis dans un profil carré en bois de 20x20 (photo 1). Le support de la voie (en multiplex), coupé à angles, maintient l'équerre de l'ensemble (photo 2).

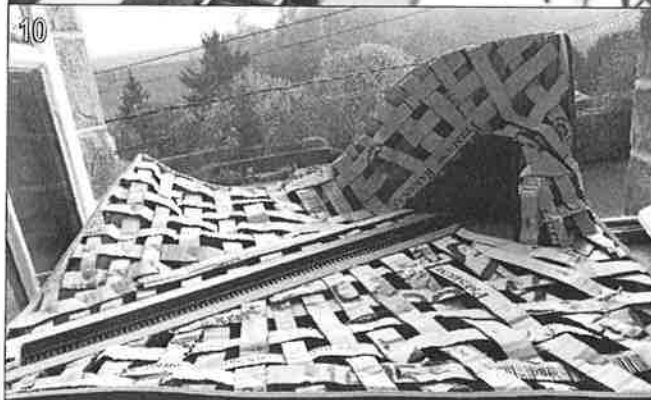


Le fond blanc sous le module : c'est la table de travail.  
La voie est posée provisoirement sur son assise (photo 3).  
Nous remarquons le module sans panneau de dessous afin de permettre de travailler "sous la table".

### Accessoires du décor

Un ensemble en bois, construction "maison" sert d'entrée de tunnel (photo 4 vue arrière), la proportion est donnée par la présence d'un Caboose.





La face avant a été peinte et patinée pour rendre l'effet du bois vieilli (photo 6).

La photo 7 montre le même sens d'accès avec le caboose.

Dans la photo 8, l'entrée de tunnel a été insérée dans le décor, la voie positionnée et le gabarit vérifié par la présence du caboose.

Tout autour, la technique du "Hard-Shell" a débuté pour former le départ de la colline.

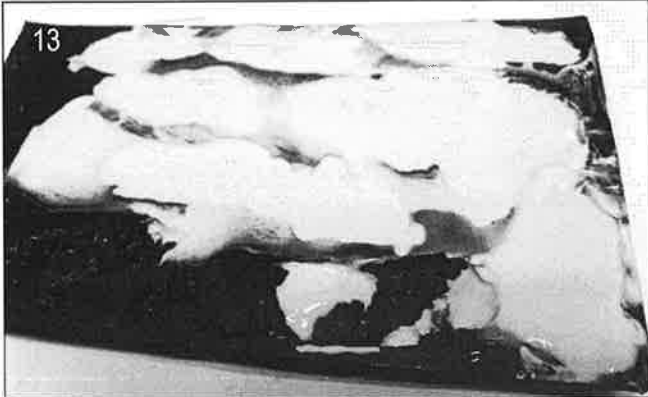
### La technique du "Hard-Shell"

Comme décrit dans les pages précédentes, des languettes sont découpées dans du carton extirpé à une boîte d'emballage (de bananes). Celui-ci est formé de deux feuilles de papier collée sur une structure ondulée. La colline prend forme grâce à ces bandes de carton collées entre-elles à la colle chaude (photo 9).

La structure en bande de carton est terminée et présente une idée précise du relief final (photo 10). Cette technique est réversible.

La colline est constituée de moules "Walthers" pour rochers en plâtre, placés avant séchage complet sur le





Hard-Shell. les espaces entre rochers sont comblés par un mélange de poudre "Faserit" avec de l'eau pour former une pâte qui sera posée à la main et/ou à la spatule (photos 11, 12 et 14).

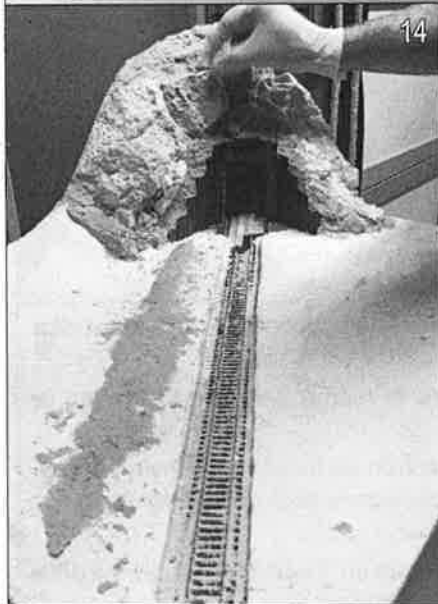
L'aspect "bizarre" de la *photo 13*, est donné par une coulée de plâtre dans un moule creux de chez "Walthers" pour fabriquer les roches.

Ajout d'une surépaisseur figurant les rejets du chasse-neige (*photo 15*).

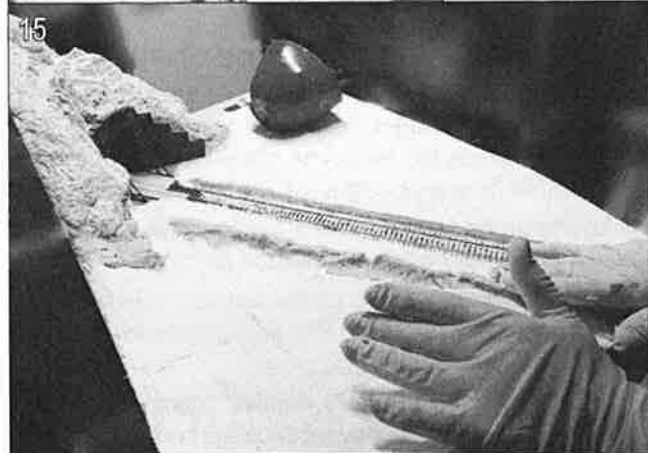
La structure de l'entrée de tunnel est terminée (*photo 16*).

Plan large sur le module avec la disposition des maigres plantations, le sol étant couvert de neige (*photo 17*).

Apport d'une coloration aux roches et quelques végétaux supplémentaires (*photo 18*).



Détail des sapins (*photo 19*).







Le module se terminera par l'apport d'un court convoi de déneigement de la voie en cet hiver rigoureux de 1950.

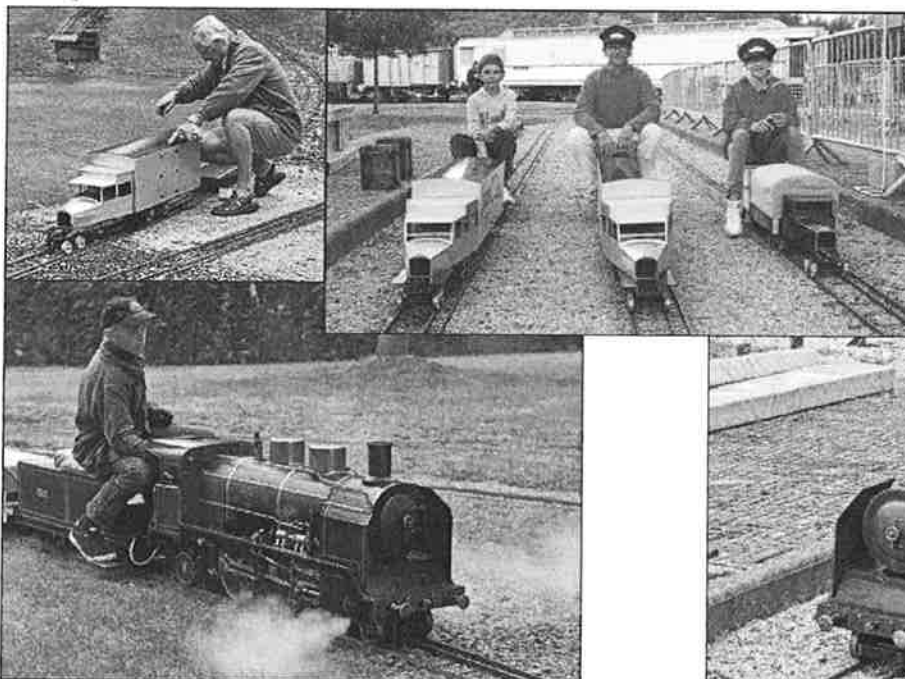
Il est composé d'une locomotive de l'Union Pacific en pousse située au milieu du convoi<sup>(1)</sup> dont l'avant est un chasse neige à vapeur et l'arrière un caboose.

<sup>(1)</sup> L'objet du concours était la présentation d'un convoi tracté de maximum trois véhicules. Projet réussi qui a obtenu le Prix du Public lors des P.O. du RMM des

10 et 11 novembre 2012.

*"Wyoming, hiver 1950 : un chasse-neige à vapeur sort du tunnel poussé par une locomotive n°1584 de l'Union Pacific".*

*Texte : Claude CARPET.*



**Festival au CMCF à Oignies (F62)**

**A gauche :**  
**"Galloping Goose" en 5 pouces.**

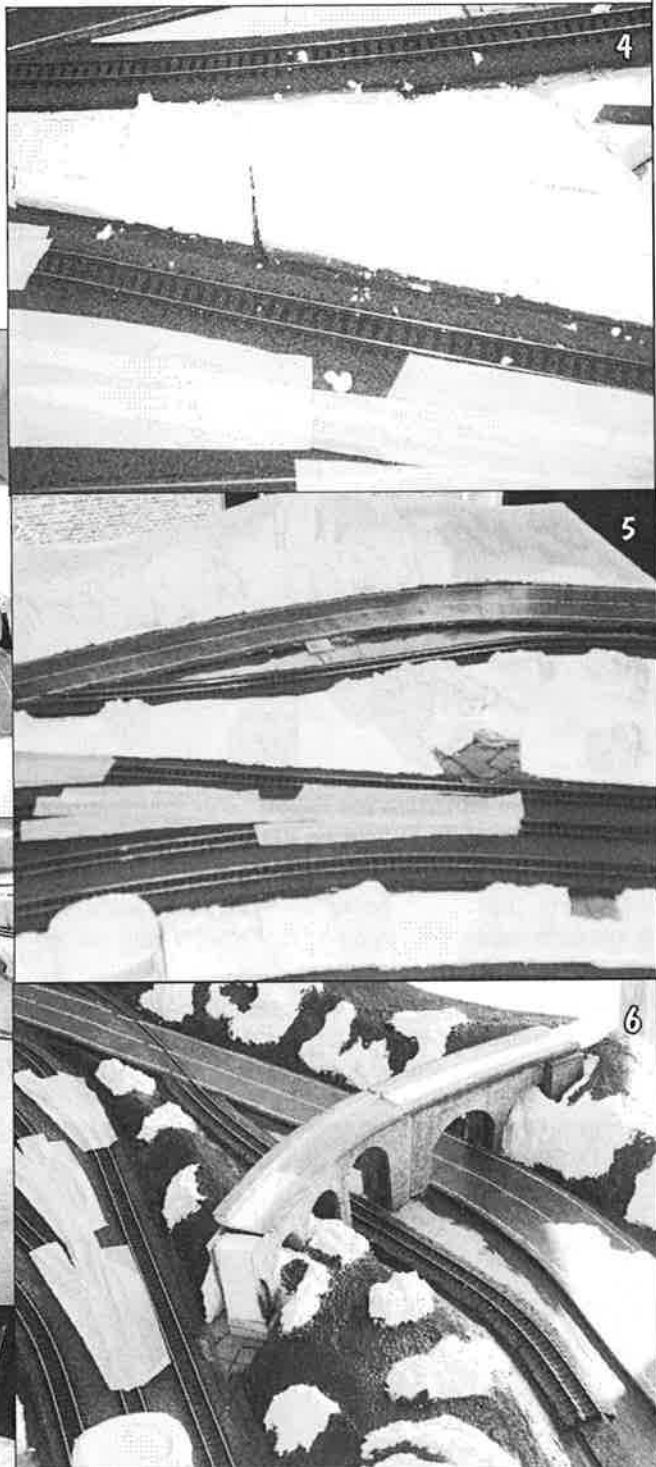
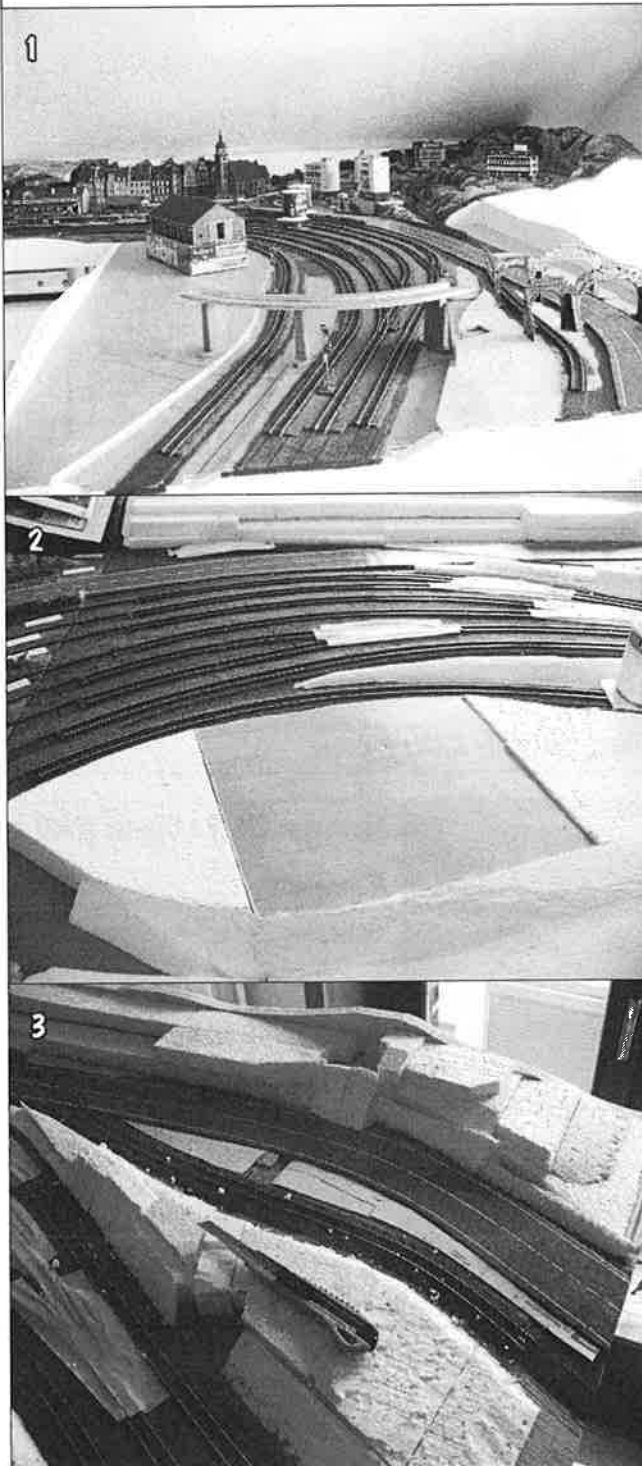
**En bas :**  
**Vapeur SNCF en 7 1/4 pouces.**

# Un réseau en "N" : "METTET-LORGNONS"

(une alternative à la technique du "Hard-Shell")

A Mettet, je construis un réseau à l'échelle N dans mon grenier mansardé. A la fin du mois de mars le faisceau Ouest de la gare de "Mettet-Lorgnon" était posé et alimenté.

En matière de décoration, l'idée était de créer un décor en tranchée creusée dans un sol rocailleux, et d'y insérer un manège dans le style de celui qui existe dans mon quartier (1).



Une précaution importante consista à protéger les mécanismes et les moteurs des aiguillages "N" de toute intrusion de poussière par du papier masquant traditionnellement utilisé par les peintres en bâtiment (2).

De même les signaux disparurent sous un pot de yaourt pour éviter l'encrassement et les accrochages intempestifs par mes avant-bras encombrants et maladroits. Ils resteront d'ailleurs ainsi couverts jusqu'en fin de pulvérisation de colle de fixation sur les massifs herbeux

et les plantations.

J'évite l'utilisation de treillis métalliques pour modeler le paysage pour différentes raisons; d'abord il m'offre moins de flexibilité pour bosseler le relief sur des espaces restreints, ensuite je n'ai jamais bien réussi sa fixation uniforme et continue sur les tranches périphériques de multiplex (15 mm d'épaisseur) du module, et enfin les bords de treillis découpé piquent trop souvent les doigts, .... et je suis un petit délicat !

J'utilise donc des blocs de styropor (frigolit) assemblés à la colle blanche pour constituer une base pleine dans sa masse; le styropor fut gratuitement puisé dans des cartons d'emballage, il est ensuite charcuté au cutter ou fondu au fer à souder pour modeler grossièrement le relief, et enfin je pourrai éventuellement y enfoncer des troncs d'arbres, voire des poteaux, qui ne chanceleront pas comme dans un mince treillis (3).

Il est important de noter que la base et les contours de chaque relief élevé entre les voies ont fait l'objet d'un "patron", ou gabarit en papier afin de le tailler à l'établi et de le déposer ensuite sur le module. Ceci facilite le travail de découpe et permet d'éviter tout dommage aux voies, au ballast et aux signaux. Deux exemples de gabarits sont visibles au centre de la photo entre la route et la voie du tram.

Inconvénients majeurs (4) : En charcutant le polystyrène expensé au cutter pour adoucir les courbes de niveau du relief, il est tombé des grelons sur les voies, mais pas dans les aiguillages ! De plus les déchets inutiles découpés sont électrostatiques et collent entre-eux aux doigts et à la lame de cutter. Un bon coup d'aspirateur s'impose donc sur le module ... et sur le parquet autour du module parce que j'ai semé de la neige et des grelons

de "frigolit" un peu partout dans le local !

Petit remède : le styrodur (plaque rose de la photo 2) récupéré d'un isolant de porte de garage se charcute tout aussi facilement, sans semer des "grelons", mais il fond mal sous la chaleur émise par le fer à souder. Je l'utilise donc dans la masse du relief sans qu'il apparaisse à la surface à modeler.

La base de styropor est enduite généreusement d'un mélange "maison" constitué de 3/4 de plâtre "Goldband" et 1/4 de ciment-colle pour carrelage; ce mélange se travaille à l'aise sans durcir trop rapidement grâce au "Goldband", il adhère particulièrement bien au styropor et aux tranches périphériques de multiplex, et me paraît solide à souhait grâce au ciment-colle (5).

Les affleurements rocheux sont constitués du même mélange enrobant des déchets de styropor préalablement ajoutés et collés sur la base de styropor à des endroits choisis au hasard. Il en a "germé" pas mal, pour simuler que le faisceau de voies et la voie industrielle menant à la gare ont été creusés dans un relief parsemé de bancs rocheux.

Immédiatement après la pose de la voie du tram et avant le développement des reliefs, la route avait été coulée en utilisant les mêmes matériaux, raclés en surface après durcissement avec du plâtre Polyfilla pour en adoucir la texture.

Une couche de fond de couleur acrylique vert-brune fait ressortir le contour des rochers et permettra d'économiser ensuite la colle et le flochage et d'atténuer un défaut ou une usure du flochage qu'une tache blanche de plâtre brut révélerait immédiatement à un oeil très critique (6).

*Jean-Pierre BAYET.*



**La 81.203 et une autre type 81 en gare de Vielsalm.**

**(photo J.J. Barbieux, août 1966).**



# Les "Trans-Europ-Express" ou l'idée géniale d'un hollandais

## Préambule

Cet article n'a aucune prétention technique :

- Vous n'y trouverez donc qu'un aperçu des divers engins utilisés pour le transport des passagers
- Vous n'y trouverez pas tous les TEE d'Europe mais seulement ceux qui passaient par notre pays et leurs diverses évolutions.
- Vous trouverez, par contre, des souvenirs personnels liés à ces trains;
- Vous n'y trouverez pas des photos de qualité car, soit ces documents ne m'appartiennent pas, soit en ce qui me concerne, elles remontent à une époque où le numérique n'existait pas et où les couleurs viraient sans motif, mes premières photos remontaient à 1972.
- Vous leur trouverez cependant la valeur de témoignage d'un époque révolue.



## Un peu d'histoire

A l'heure où les relations internationales sont l'apanage des TGV, Thalys, ICE et Eurostar, il est intéressant de se replonger 56 ans en arrière et de se rappeler, non sans un brin de nostalgie, comment une légende disparue, symbole de luxe, de confort et de rapidité était née. Il s'agit des TEE, les trains "Trans Europ Express".

Bien certainement, le sujet est fort vaste et l'on pourrait encore y consacrer plusieurs livres, mais le but est de tenter d'en faire le tour de manière simple mais la plus complète possible, tout en se concentrant sur notre réseau national.

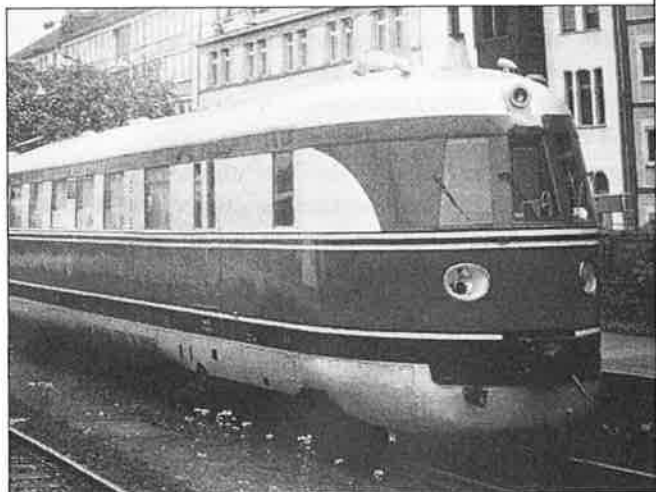
En réalité, pour mieux comprendre les débuts, il faut remonter vingt ans auparavant c'est-à-dire dans les années trente. Les compagnies ferroviaires furent confrontées à une croissance du trafic international et à un triple souhait des voyageurs :

- Plus de confort (d'où la nécessité d'une modernisation du parc).
- Moins de temps d'attente (ce qui impliquait de meilleures cadences).
- Des durées de trajet plus courtes (d'où la recherche de matériel apte à circuler plus vite sans changement de machine, ni de voitures).

La traction vapeur bien que disposant de locomotives puissantes et rapides ne répondaient pas à ce dernier critère au vu des fréquents arrêts pour l'approvisionne-

ment en eau et en charbon, des nombreuses vérifications techniques mais aussi des changements de front dans les gares en cul-de-sac telles Antwerpen-Centraal, Amsterdam CS, Paris-Nord et les deux gares de Bruxelles.

Dès lors, la majorité des réseaux n'étant pas électrifiés, les recherches se portèrent sur des engins automoteurs rapides, dotés d'une meilleure aérodynamique, tout en apportant ce confort tant attendu. La Deutsche Reichsbahn (DR) inaugura le premier autorail Diesel rapide le 15 mai 1933 au moyen du VT 877 de type "Hamburg" qui reçut très vite le sobriquet de "Fliegende Hamburger" (le Hambourgeois Volant). Ce modèle fut suivi par les autorails VT 04.



**Le "Fliegende Hamburger", impeccablement restauré, stationne dans une gare allemande fin des années '90.**

Chez nous, en 1934, l'usine "La Brugeoise" de La Louvière, sortit un prototype d'autorail rapide (type 625) qui ressemblait étrangement au VT 877. Hélas, la SNCB n'a pas cru bon d'en sauvegarder un seul exemplaire complet, en effet le tiers rouillé qui croupit à Leuven mériterait un sauvetage que le PFT envisage mais sa résurrection aura un coût très élevé, voir impayable... affaire à suivre !!!

La France suivit le mouvement en allant plus loin encore. En effet, dès 1937, la "Compagnie du Nord" assure des liaisons internationales vers la Belgique avec des autorails "TAR" (Trains Automoteurs Rapides).

Mais nous sommes encore loin des TEE, la seconde guerre mondiale mettant un frein à tout développement. Une fois les hostilités terminées, il a fallu reconstruire les réseaux et le matériel.

Dans les années '50, le trafic avait enfin repris à un point tel que les rames Diesel automotrices durent être engagées en service international. De plus, la dispari-

tion des voitures de luxe Pullman du réseau européen laissa un vide dans les relations internationales. A tout cela, on ajoutera la concurrence de l'aviation qui reliait très rapidement les grandes villes européennes en transportant des hommes d'affaires pressés, accueillis par des hôtesses distribuant journaux, boissons et collations, le tout dans une atmosphère confortable et climatisée et qui, le soir même, rentraient chez eux.

Il était temps de réagir !

En 1953, lors du congrès UITP (Union Internationale des Transports Publics) l'idée d'un nouveau concept fut émise par le Directeur des Chemins de fer Hollandais (NS) M. den Hollander (eh oui, cela ne s'invente pas)...

L'idée fit son chemin puisque le 2 juin 1957, les sept pays membres, à savoir : les Pays-Bas, la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, la France, la République Fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie constituèrent un pool européen... Les Trans Europ Express étaient nés.

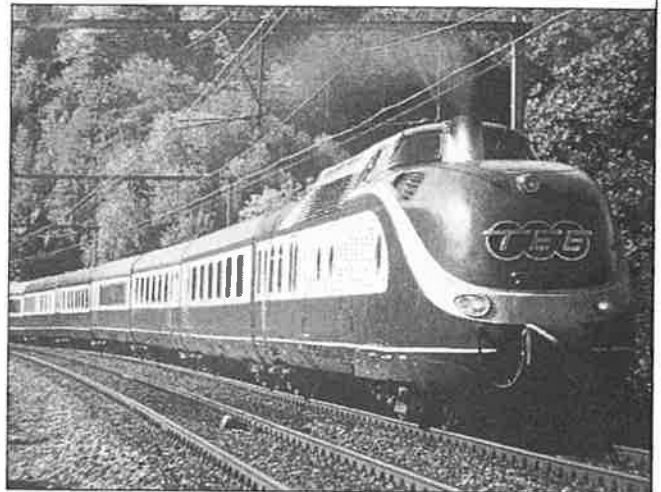
L'électrification des principaux réseaux étant à peine en cours, et ce, sous des tensions différentes, on entrepris dès lors la construction de nouveaux types d'autorails Diesel. Dès 1955, la SNCF avait déjà procédé à des essais en service intérieur avec des rames Diesel du type RGP 825 (Rames à Grand Parcours) et elle en commanda 9 rames de plus pour les futures lignes express. Elles furent livrées dès 1956. C'est pourquoi, dès l'inauguration du service TEE en juin 1957, un premier autorail conçu spécialement pour ces liaisons traversa notre frontière afin de rallier Amsterdam via Bruxelles.



**Le TEE "Ile de France" assure un service avec un RGP 825. Ici de passage à Antwerpen-Oost.**

L'Allemagne pénétra aussi sur notre réseau au moyen d'une rame VT 08 de la Deutsche Bundesbahn (DB) sur l'axe Dortmund - Paris-Nord via Köln, Aachen, Liège et Namur du 2 juin 1957 au 28 mai 1960, date à laquelle les RGP 825 prirent le relais jusqu'en mai 1965, année où les fameuses VT 11.5 de la DB entrèrent en service pour six ans, la traction électrique ayant fait son apparition entre 1969 et 1971 sur la totalité du parcours.

*Anecdote : Étant enfant, j'avais peur du bruit des "vapeur" s'arrêtant en gare de Watermael mais je ne voulais sous*



**Un rame VT 11.5 lors d'un voyage historique le long de la Vesdre en 1993 (photo André Peeters)**

*aucun prétexte rater le passage du VT 11.5 à la silhouette si caractéristique, son nez orné du sigle TEE aux trois anneaux, sa cheminée inox remontant au dessus de la cabine et son bandeau remontant des phares tel un énorme sourire jusqu'aux ouïes d'aération sans oublier le vrombissement du puissant moteur. Pour moi, c'était l'image la plus marquante du TEE et, depuis lors, il a fallu attendre les ICE pour voir des trains aussi élégants.*

### Itinéraires TEE

Arrêtons-nous un instant sur les itinéraires qui traversaient notre pays au départ de l'Allemagne car leurs histoires ont évolué de diverses manières.

#### "Saphir"

(Dortmund - Köln - Liège - Bruxelles - Oostende) devient en 1970 :

(Frankfurt - Bonn - Köln - Liège - Bruxelles-Midi).

En 1971 : il est remplacé par la traction électrique avec des voitures TEE de la DB.

#### "Parsifal"

(Dortmund - Köln - Liège - Paris-Nord) assuré avec les VT 11.5 est repris à son tour dès 1968 en traction électrique.

*Anecdote : en 1976, lors de mon service militaire, le Parsifal reliait Paris-Nord à Hamburg-Altona et le Saphir Bruxelles-Midi à Frankfurt via Köln. Je les ai souvent vus en gare de Köln-Hbf tractés par l'Europalok E184 en livrée bleue ou par l'E103 en livrée TEE. Les séries 15 leur prenaient la place à Aachen-Hbf ou Liège-Guillemins. Les séries 16, par contre, n'ont jamais tracté les TEE alors qu'elles étaient les reines de la ligne internationale Oostende - Köln qu'elles assuraient de bout en bout. C'était d'ailleurs elles qui faisaient le bonheur de mes permissions en place des lenteurs du "TPJ" (train des permissionnaires journaliers) affrété par l'Armée Belge.*

#### "Diamant"

En plus des "Saphir" et "Parsifal", il y avait aussi le TEE "Diamant", liaison créée le 30 septembre 1962 pour relier

Bonn à la cité diamantaire Antwerpen d'où son nom. A l'origine, elle fut assurée par les VT 08 et dès 1965, les VT 11.5 prirent la relève.

Le "Diamant" connut plusieurs changements au cours de sa carrière :

- Le 22 mai 1966, l'itinéraire se limite à Bruxelles.
- Le 29 septembre 1968, dans l'autre sens, Köln devient le terminus.
- Le 31 mai 1970, la ligne est prolongée jusqu'à Hannover.
- Le 26 septembre 1971, la traction électrique signe l'arrêt des VT 11.5 en Belgique et voit la généralisation



Le "Parsifal", tracté par la 1503, passe en gare de Namur en 1973 (photo André Peeters).

des rames tractées avec les nouvelles voitures TEE en livrée "rouge et crème" mises en service par la DB.

Les Bataves et les Helvètes ne sont pas en reste et se réunissent pour construire des rames Diesel automotrices : chez les Suisses (CFF) nous trouvons deux rames (RAm 501 et RAm 502) et chez nos voisins NS, il y a trois rames (DE IV 1001 à DE IV 1003).

Ces rames (hollando-suisse) à l'aspect massif sont engagées, dès 1957, sur les trois liaisons suivantes :

- L' "Oiseau Bleu" sur l'axe Paris - Bruxelles de 1957 à 1964.
- L' "Étoile du Nord" sur l'axe Paris - Bruxelles - Amsterdam de 1957 à 1964.
- L' "Edelweiss" entre Zürich et Amsterdam via Bâle -



L' "Edelweiss" sur la ligne 27, près de Mortsel, en 1972 (photo André Peeters).

Luxembourg - Bruxelles - Antwerpen et ceci de 1957 à 1974.

*N.B. : Parfois une rame VT 11.5 entrain dans le roulement lors d'un défaut du matériel hollando-suisse.*

#### "Edelweiss"

Il est à noter que l'Edelweiss était déjà un train express créé en 1928 en traction vapeur avec des voitures "Pullman".

Les deux liaisons TEE vers Paris en rames hollando-suisse ont été reprises en 1964 par la traction électrique en voitures inox mais nous y reviendrons plus loin.

Dès 1974, l'Edelweiss fut assuré par des rames automotrices électriques quadri-tension des CFF (RAe). C'est à ce moment aussi que toutes les rames TEE Diesel tirent leur révérence.

L'exploitation de l'Edelweiss par ces rames RAe prit fin en 1979.

Ces rames, immédiatement disponibles furent aussitôt engagées sur les relations du "TEE Cisalpin" entre



Une rame RAe en région anversoise en 1975

Zürich et Bruxelles sous le nom de "TEE Iris" et ce jusqu'en mai 1981 date où la liaison fût reprise par les "EUROCIITY" tout en gardant le nom "Iris".

A ce titre, on notera que les Chemins de Fer Fédéraux suisses avaient déjà étudié dès la création des TEE les possibilités d'une rame automotrice polycourant et en 1961, quatre rames (RAe 1051 à RAe 1054) furent mises en service sur les liaisons Milan - Zürich et Milan - Paris, mais je n'en parlerai pas : ces relations étant hors du contexte qui nous occupe. (Voir FFN 183)

Outre les TEE déjà cités, arrêtons-nous un instant sur la liaison Paris - Bruxelles - Amsterdam.

#### "Île de France"

Dès 1957, le TEE "Île de France" en assure l'exploitation au moyen des rames RGP 825 évoquées plus avant.

#### "Brabant" et "Étoile du Nord"

En 1964, la section Paris - Bruxelles étant électrifiée depuis 1963, la traction électrique prend le relais et l'on y ajoute le TEE "Brabant" (Paris-Nord - Bruxelles) et le TEE "Étoile du Nord" (Paris-Nord - Bruxelles - Amsterdam) avec les nouvelles voitures inox.



Dès 1973, les séries 18 (SNCB) de la première génération (série 40100 SNCF) auront l'honneur de tracter les voitures inox de ces TEE (le PFT à Saint-Ghislain préserve la 1805, hélas pas dans sa livrée d'origine).

Il est à signaler que le TEE Brabant ne recevra pas de suite les voitures inox, celles-ci ne seront livrées qu'en 1964. Notons aussi que l'électrification vers Amsterdam n'étant pas terminée, les voitures inox seront tractées en Diesel et notamment avec les "Gros Nez" série 204 (seules aptes aux réseaux de nos voisins).

Les inox étaient aussi les seules à ne pas arborer la célèbre livrée "rouge et crème" des TEE.

Un fourgon générateur en inox surmonté du bandeau bordeaux assuraient les besoins électriques internes, à savoir l'équipement des cuisines, du bar et de la cli-



L'Étoile du Nord, en région anversoise, tracté par la 1505 encore dans sa belle livrée d'origine.

matiation de ces convois.

*Anecdote : plusieurs voitures inox connaissent une seconde vie à Cuba et personnellement j'ai vu traîner une inox à Thiès, au Sénégal !!!*

*Par quel hasard a-t-elle échoué à 100 km de Dakar, capitale et port maritime du Sénégal, avec un réseau ferré en si piètre état ?*

Il est néanmoins regrettable, qu'un pays comme le nôtre, au riche passé de constructeur ferroviaire n'ait jamais rien assemblé pour les Trans Europ Express, hormis une partie des voitures inox, alors que de nombreuses liaisons "passaient" par notre pays. L'explication, hélas, est pourtant claire, l'industrie belge voulait participer au projet mais fut exclue car les prix étaient trop élevés et de plus elle ne pouvait se plier aux délais imposés.

Ce sont pas moins de septante villes de l'Europe de l'Ouest qui étaient desservies par les fameux trains "rouge et crème" aux trois anneaux. Ces pays, membres du pool européen TEE en étaient très fiers et la publicité

TEE ornait les halls de gares mais aussi les indicateurs d'horaires.

A ce sujet, les horaires étaient respectés, à cette époque, afin de rendre les correspondances avec l'ensemble des lignes internationales plus efficaces.

*Anecdote : j'ai encore le souvenir du TEE Bruxelles- Köln - Frankfurt qui marquait un arrêt de seulement deux minutes à Bonn, alors capitale de la RFA, et repartait aussitôt sur le sillon du Rhin, déjà fort fréquenté au début des années '70.*

Pour conclure, je voudrais citer quelques atouts majeurs des TEE : toutes les voitures étaient climatisées, dotées du plus grand confort, plus d'aise et d'espace pour les passagers, des rangements pour les bagages, la restauration à bord, un confort acoustique incomparable pour l'époque et enfin, les formalités douanières encore en usage à l'époque, étaient grandement facilitées.

## Épilogue

Au début des années '80, le glas allait sonner avec l'arrivée des premiers TGV. Cependant l'Allemagne a encore gardé des voitures TEE dans ses relations INTERCITY en conservant la livrée originelle, mais avec le logo "DB" et ce jusqu'à l'arrivée des ICE et ICD.

C'est ainsi qu'une page historique des chemins de fer s'est tournée.

Quelques amateurs font encore revivre la nostalgie de ces trains et notamment les allemands au moyen des VT 11.5 et parfois VT 08 et, le long du Rhin, les voitures "rouge et crème" avec la voiture "dôme" offrent des vues panoramiques sur le "Rhin Romantique".

Chez nous, B-Holding conserve une voiture inox "PBA" et le PFT a reçu une voiture inox issue de la transformation en voiture de 2<sup>ème</sup> classe avec le monogramme "B" et le bandeau vert, avec son habitude de faire du "2 en 1" le PFT a refait un bandeau de couleur bordeaux.

Des villes comme Antwerpen et Oostende ont reçu la visite de voyages organisés au moyen des rames VT 11.5, ces moments restent pour moi des souvenirs, ô combien inoubliables.

Ah, nostalgie quand tu nous tiens !

*Texte André Peeters,*

*Les photos font partie de la collection de l'auteur (sauf mentionnée A. Peeters).*

*Prochains articles :*

- La rame TEE (II) "Cisalpin" des SBB-CFF (FFN 183).
- Visite aux chantiers du Waaslandhaven et du Liefkenshoek.

*Dans FFN 183 :*

- Piloter un réseau analogique avec le numérique pour les aiguillages et les signaux : enfin la simplification du câblage.

- Les rames TEE quadricourant des CFF/SBB.
- Le réseau de Raymond Legrand à l'échelle III.
- Chargeons nos Eaos.

## Le train des écoliers

Chaque semaine au RMM, l'équipe du H0 Mosan s'amuse à reconstituer des convois plausibles. Et il ne faut pas nécessairement de longues rames : ici en l'occurrence, une locomotive et une voiture...

Cette fois, ce fut le train P7486 qui, de Gouvy à Trois-Ponts, transporte les écoliers vers les écoles tripontaines comme stavelotaines. Parti à 07h48, il fait un seul arrêt, à Vielsalm à 07h59 et termine son voyage à Trois-Ponts à 08h09. Une correspondance avec le bus vers Stavelot conduit au Collège Saint-Remacle.



Vielsalm : HLD 5530, livrée jaune-vert, avec une M2 pourpre

Les autres arrêts, fermés depuis, sont Bovigny, Courtil, Salmchâteau, Rencheux et Grand-Halleux. A Vielsalm, il était souvent reçu à la voie 3 vers Liège. Au retour, toujours à vide, la voiture pouvait remonter vers Gouvy accrochée à un train de desserte marchandises. Ce n'est plus le cas aujourd'hui avec la simplification des voies et, notamment, la mise à voie unique entre Trois-Ponts et Vielsalm.

Autrefois aussi, il "montait" vers Stavelot et Malmédy par la ligne 45. Il fut remplacé par des "bus de substitution" en vert SNCB alors que les gares étaient toujours desservies par des agents responsables de la circulation des convois pour marchandises, comme pour le service des colis.

Mais sur le réseau SNCB, ce ne faut pas le seul court convoi qui roulait en service régulier ...

### De belles "compos"

Bert Ossevoort nous a livré deux belles pages sur le



Gouvy : HLD 55, livrée bleue, avec voiture I6 "Memling"



Au RMM : HLD 5529 avec voiture I6 "New Look" (photo JPL)

sujet dans "Train Miniature Magazine" n°27 de janvier 2004. Ses photos et celle d'Alain Istace nous montraient un HLD 5529 avec une voiture I6 en livrée "Memling", une 55 avec une M2 "BD" verte et la .5530 avec une M2 pourpre.

La série 55 a parfois cédé cette marche à une HLD série 1800 CFL ou même à une HLD 62 SNCB, utilisée pour train de travaux ou pour la pousse du train de sable, depuis Trois-Ponts (source : You Tube).

Ce train est assuré, depuis le 15 décembre 2002, par une HLE 15 et la voiture M2 remplacée par une I6. Il n'est pas rare d'apercevoir à la traction une moderne HLE 13 ou même parfois une HLE série 3000 des CFL...

Au RMM, une 5529 bleue et une I6 "New Look"; une 5528 et une M2 pourpre restituent cette atmosphère.

Source : TMM n°27, photos Bert Ossevoort et Alain Istace.

Jean-Pierre LOBET.

## Le Train de l'Ardèche (SNC "Chemin de fer du Vivarais", Gare de Tournon-St.Jean)

Si le "Mastrou" (Tournon - Lamastre) a disparu dans les liquidations judiciaires par manque de 500.000 € pour un sauvetage, la politique départementale a brusquement permis la naissance du "Train de l'Ardèche". D'après "Objectif Rail" n°59, plus de 13 millions d'Euros ont été mis sur la table pour la création de la nouvelle structure : réhabilitation d'anciens bâtiments, constructions de neufs, modifications, améliorations, etc. Passé de la "sauvegarde" de la ligne historique au monde des

"vendeurs de tourisme", l'inauguration a eu lieu le 2 juillet dernier. L'ancien voyage de 2 heures à l'aller est réduit à 9 km : trajet des gorges jusqu'à Colombier-le-Vieux et St. Barthélemy-le-Plain. [www.trainardeche.fr](http://www.trainardeche.fr)

Train des Gorges (9km) : tous les jours en juillet et août, sauf le lundi; le WE en septembre et octobre.

Le Mastrou (28 km) : tous les mardis du 2/9 au 29/10.

Autorail du Marché : mardi matin du 9/7 au 27/8.

# Les Chemins de Fer de Malte

## L'île de Malte

Capitale : La Valette.

Monnaie : Euro.

Superficie : 316 km<sup>2</sup>.

Nombres d'habitants : 415.654 en 2011.

Langues parlées : Anglais, Maltais.

En 1126, les Chevaliers de St Jean adoptent la Croix de Malte (emblème ci-dessus).



## Histoire des chemins de fer maltais

En 1870, J.S. Tucker propose la création d'un chemin de fer dans le but de réduire le temps de parcours entre La Valette et Mdina de trois heures à 1/2 heure.

Ce fut le début d'une longue période de projets conception construction dans cette île au relief accidenté.

La proposition du système breveté de chemin de fer de JB Fell à voie étroite a été abandonnée.

En 1879, Wells-Owen et les ingénieurs-conseils Elwes, Westminster et London ont été engagés pour concevoir la voie ferrée.

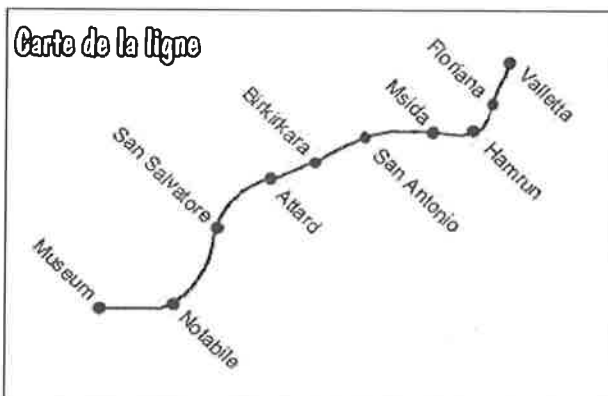
Le mercredi 8 décembre 1880, il est annoncé qu'il y a des signes évidents que très prochainement les habitants de l'île pourront se vanter de posséder une voie ferrée.

L'acquisition des terrains a duré plus longtemps que prévu. Ce n'est que le 28 février 1883 que le premier train a quitté officiellement la gare de La Valette pour Notabile. Le voyage a duré 25 minutes. Un compte rendu est paru dans "The Malta Standard" le jeudi 1 mars 1883. Un tableau horaire a été publié dans "The Malta Times" et dans le "United Service Gazette" le 3 mars. Un rapport plus technique est paru dans "The Engineer" du 13 avril 1883.

L'ouverture de la ligne avait lieu près de 60 ans après celle du "Stockton & Darlington Railway" du 27 septembre 1825.

L'argent a toujours été un problème. En 1890, il était clair que la "Malte Railway Company Ltd" était en faillite. La ligne a été fermée le 1 avril 1890 par le Conseil de Surveillance et le gouvernement. Le chemin de fer n'a fonctionné que sept ans !

## Carte de la ligne



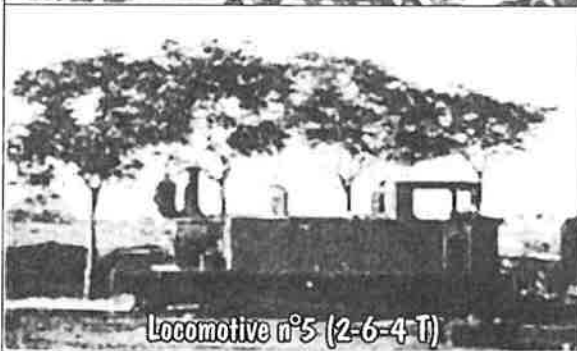
## De 1892 à 1931



Locomotive n°2 (0-6-0 T) Manning Wardle de 1882



Dépôt de Hamrun



Locomotive n°5 (2-6-4 T)



Locomotive n°9 (2-6-4 T) Beyer Peacock de 1899

Le gouvernement de Malte acquiert la voie ferrée et la ligne est ouverte à nouveau le 25 janvier 1892. Pendant la fermeture de 1890 à 1892, des travaux d'amélioration ont été effectués y compris le remplacement du viaduc de Porta Reale. En 1895, des plans sont dressés pour étendre la ligne et desservir la caserne Mtarfa. L'extension a été ouverte en 1900 pour un coût de 20.000 £.

En 1912, le "Magazine des Chemins de fer" a publié un article sur le chemin de fer maltais.

En 1903, la "Tramway Company" a été fondée pour



exécuter des services entre La Valette - les Trois cités - Zebbug - Hamrun. La concurrence a eu un effet immédiat sur les finances de la voie ferrée. De plus, la concurrence du service d'autobus était trop difficile à supporter. La ligne fut fermée le 31 mars 1931. Le "Magazine ferroviaire" de juillet 1934 a enregistré la fermeture du chemin de fer de Malte.



### De 1931 à 2002

Déjà avant la fermeture du chemin de fer, il était question de réaliser une route en tarmac entre La Valette et Mtarfa. Les routes construites sur l'emplacement de la ligne comprennent Mile End Triq, Triq Kappilan Mifsud, Triq il Ferrovija, Triq Salvu Psaila, Triq il Ferrovija LQuadima, Triq il Linja.

### Plus d'informations dans :

"Le Chemin de fer de Malte" par Captain BL Rigby, Oakwood Press 1970.

"Le Chemin de fer de Malte" par Joseph Bonnici et Michael Cassar, 1987 et 1992.

### Musée Restaurant

Après avoir été fermé, le bâtiment de la gare du chemin de fer reste inexploité pendant de nombreuses années.



Un autochtone a compris le potentiel offert par ce bâtiment qu'il a converti en restaurant en 1986.

Aujourd'hui, le "Stazzjon Restaurant" est ouvert la plupart des W.E. Ses propriétaires possèdent également le restaurant "Péristyle" face à la villa romaine de Rabat.

### Le Musée du Chemin de fer de M. Nicholas Azzopardi

Ce petit musée se situe au 37 de la rue Saint-Dominique dans le coeur du village d'Attard, près de l'église paroissiale.

Ce bâtiment a été construit au 19<sup>ème</sup> et se compose d'une grande salle avec son plafond reposant sur cinq grands arcs. Personne ne sait quelle était son utilisation jusqu'en 1920. Entre 1920 et 1935, cet endroit a été

utilisé comme salle de spectacles.

Pendant la seconde guerre mondiale, c'est entre 1939 et 1946, cet endroit a été utilisé comme magasin pour tous types de bois. Après la guerre, c'était un atelier de menuiserie. En 1964, M. Vincent Buttigieg a repris la propriété des lieux. Il y a construit une grande crèche mécanique et modélisé onze vieux métiers maltais.



En 1995, M. Nicholas Azzopardi acquiert les lieux et prend grand soin des travaux réalisés et abandonnés dû au décès de son prédécesseur. En 1997, certains travaux structurels ont eu lieu sur le côté gauche du bâtiment. La partie où se trouvait la scène du théâtre a été divisée en deux niveaux. La partie inférieure en garage, la partie supérieure abrite une exposition permanente sur le Chemin de fer de Malte que M. Azzopardi a modélisé entre 1981 et 1985.

Le musée est aujourd'hui dirigé par M. Nicholas Azzopardi, né à Zebbug le 18 octobre 1930 et son épouse Helen Buttigieg, fille de Vincent Buttigieg.

### Le modèle de M. Azzopardi

Le hobby des trains miniatures a commencé avec une rame achetée le 17 août 1962. Cet ensemble est composé d'une locomotive 0-4-0 et de deux voitures voyageurs.

Comme nous ne disposons plus de chemin de fer sur l'île, j'ai dû lire des magazines, faire des voyages à l'étranger, j'ai commencé à planifier la construction de petits modèles.

Un couple d'années plus tard, l'idée qu'un jour je tente de réaliser la reproduction modèle du chemin de fer de Malte m'est venue à l'esprit.

J'ai commencé mes plans en 1969 en prenant des photographies de ce qui était encore debout : gares,

ponts, digues, etc.

J'ai essayé d'acquérir de vieilles photos et autres informations utiles. Au début de 1970, un livre intitulé "Le Chemin de fer de Malte" écrit par le Capitaine B. Rigby a été publié. J'ai acheté le livre et l'ai lu plusieurs fois. Il contenait des informations utiles pour mon projet que j'ai divisé en huit sections :

Lieu et sections représentés	Réel	en HO
Gare de La Valette	114,3 m	1,22 m
Passage à niveau de la route Princesse Melita	183 m	2,13 m
Gare Hamrum	137,25 m	1,52 m
Gare Birkirkara	228,75 m	2,74 m
Gare Attard	76,25 m	0,91 m
Gare San Salvatore	91,50 m	1,06 m
Gare de Notabile (Rabat)	91,50 m	1,06 m
Musée (Gare de Mtarfa)	152,5 m	1,09 m

Fin juin 1970, j'ai conçu en détail tous les plans des sections concernées à l'échelle H0. Les informations sur les gares de La Valette, Birkirkara et Attard se trouvent dans le livre mentionné ci-dessus et que le passage à niveau de la Princesse Melita Road et une partie de la gare de Hamrun sont sur de vieux plans des sites. Je suis allé sur place et ai pris les mesures de ce qui était encore debout pour les autres gares de San Salvatore, Notabile et Musée. Par exemple, pour la gare de Nobile, le guichet était au niveau de la route et le bâtiment de gare au niveau inférieur. Entre les deux, il y avait 12 arbres à environ 15 pieds de distance les uns des autres. C'est à partir de ces mesures que je pouvais trouver presque la longueur exacte des quais.

J'ai commencé mon projet en modélisant la gare d'Attard qui était la plus petites de toutes. Ce modèle était prêt en octobre 1970. La section suivante reprenait la gare de San Salvatore. Bien qu'elle n'était pas une gare importante de la ligne, elle s'adressait aux employés et aux visiteurs de l'hôpital à proximité.

D'un intérêt particulier, on peut citer l'arc oblique faisant partie de la route de Rabat sur la ligne. C'était une sorte de petit tunnel au travers duquel le train émergeait pour la dernière étape vers la gare de Rabat. Cette section était prête en fin avril 1971.

Deux ans plus tard, j'ai terminé la gare de Notabile (Rabat). Cette gare a été effectivement construite dans un creux de 25 pieds au dessous du niveau de la rue. Avec l'aide de photos et de mesures relevées sur le terrain, je pense que ce modèle est très proche de l'original.

Après avoir terminé ces trois modèles, le problème de l'espace est devenu un casse-tête pour moi et pour un certain nombre d'années, le projet a été abandonné. Mais je n'ai jamais perdu espoir de réaliser mon rêve. Fin 1981, j'ai décidé de construire mes modèles à l'échelle "N". Cette dernière a effacé le principal problème : le manque de place.

J'ai dû recommencer à partir de "zéro" et repenser tout à cette petite échelle. Dans le même temps, j'ai acquis plus d'informations et de photos anciennes. Cette fois,

j'ai été confronté à un autre problème : la voie et le matériel roulant ne sont pas disponibles sur le marché local. J'ai dû tout importer à partir du Royaume-Uni.

Cette fois, j'étais déterminé à commencer et terminer ce projet qui m'a pris environ trois ans pour le compléter. En fait, il était prêt en octobre 1985. Comme je l'ai déjà écrit, le projet consistait en huit sections reliées ensemble. Entre chaque section, il y a un espace de quelques centimètres à des fins de paysage portant ainsi l'ensemble du modèle à un peu plus de huit mètres de longueur.

Section 1 : Le terminus de La Valette avec le bâtiment de la gare et des bureaux, la voie ferrée et les quais sont dans les fossés sous Porta Reale, connu aujourd'hui sous le vocable de "Gate City".

Section 2 : Croisement avec "Princesse Melita road". La ligne sort du tunnel sous "Floriana Bastions" croisant au-dessus "Princesse Melita Road" et continue sur le site de "Braxia Cemetery".

Section 3 : La gare centrale de Hamrum telle qu'elle était connue du temps du chemin de fer. Bâtiment de gare, bureaux, atelier, hangar des locomotives. L'entretien du matériel était réalisé dans ces ateliers.

Section 4 : Gare de Birkirkara. Le bâtiment était de plain-pied. Il y avait une grue à eau pour les locomotives.

Section 5 : Gare d'Attard avec passage à niveau sur la route de B'Kara. Cette gare était la seule à avoir une emprise de voie pour en accueillir deux.

Section 6 : Station de San Salvatore. Située près de l'hôpital "Mount Carmel" et prenait en charge les visiteurs et le personnel de cet hôpital.

Section 7 : Gare de Notabile. Elle se trouvait au pied de Saqqajja Hill. Elle était le terminus de l'autre côté de la ligne jusqu'en 1900.

Section 8 : Gare musée. Elle a été ouverte en juin 1990 Elle a servi, comme celle de l'autre extrémité de la ligne, jusqu'en 1931. Le musée est situé sous les bastions de Mdina et a pris le nom de Musée romain à proximité de la villa romaine.

Les matériaux utilisés dans les modèles sont principalement : le contreplaqué, le carton, le liège. Les arbres sont fabriqués à partir d'herbes artificielles communément utilisées dans la fabrication de crèches.

Outre les modèles présentés dans cette exposition, il y a un bon nombre de vieilles photographies et des documents relatifs au chemin de fer.



voiture de 3ème classe



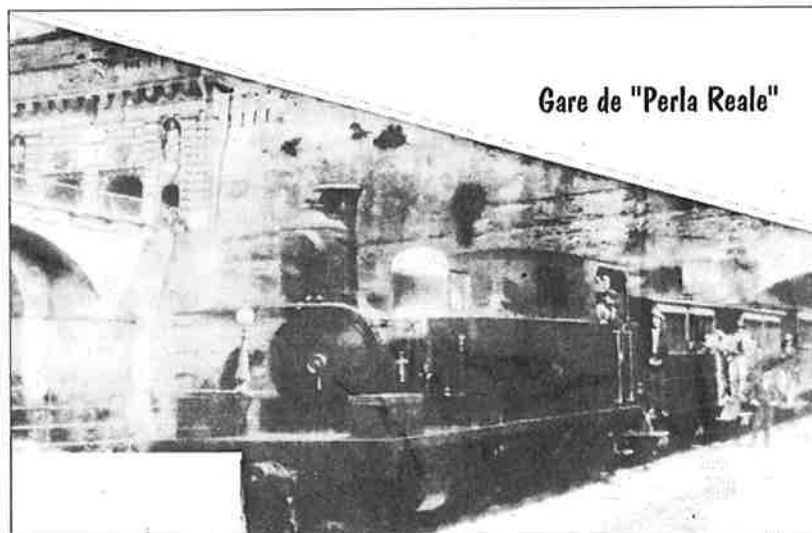
Locomotive n°5 (2-6-4) Manning Wardle de 1891



Gare de Birkirkara (photo Alan Edwards)



↑ Tickets du "Malta Railway" (Photo Allan Edwards).



Gare de "Perla Reale"

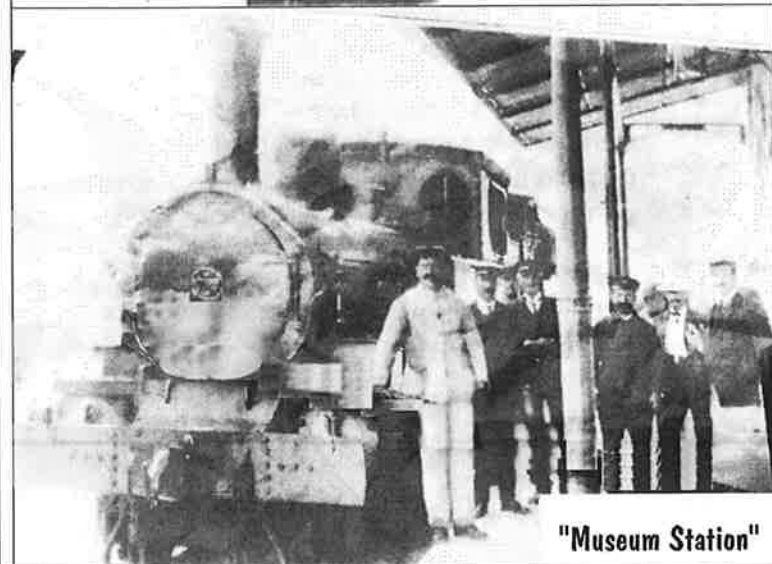


↑ Gare du Musée.

→ Restaurant dans l'ex-gare de Mdina.



(Photos Allan Edwards).



"Museum Station"

NDLR : Les deux photos ci-contre à gauche, protégées par une surface en plastique transparent lors de la prise de vue, n'offrent pas la qualité attendue.

Sur une idée de Charles Haccourt.

Documentation extraite des sites :

<[www.maltarailway.com/](http://www.maltarailway.com/)>.

<<http://website.lineone.net/~alan.c.edwards/mtrail.html>>.

<<http://maltarailway.blogspot.be/2012/12/mr-nicholas-azzopardis-railway-museum.html>>.



## Philatélie ferroviaire

Voici quelques années, la Tanzanie considérait que notre locomotive type 12 de 1939 était à classer dans la catégorie des plus célèbres locomotives à vapeur du monde et, de ce fait, elle méritait de figurer sur un timbre-poste.

La planche de cinq timbres postaux reproduite ci-après en témoigne et notre locomotive y est bien représentée.

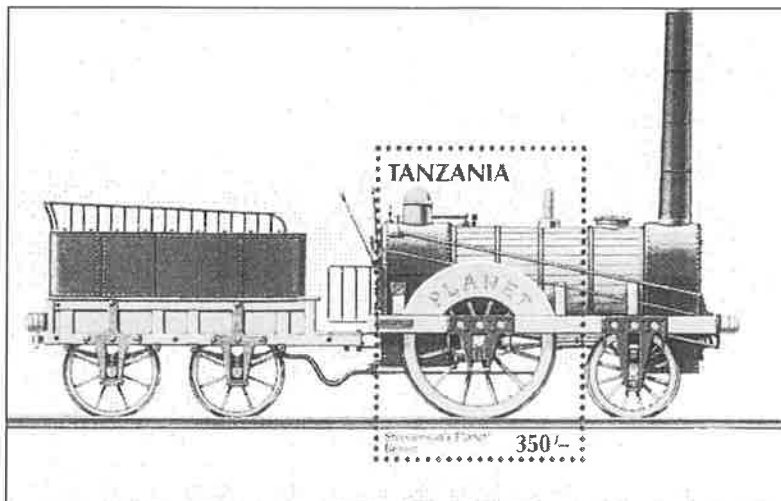
C'est en juillet 1939 que ce type de locomotives, construit en six exemplaires, connu son heure de gloire.

Cette 4-4-2 "Atlantic" parcourait en service commercial la distance de 92 km 400 entre Bruxelles et Brugge en 46 minutes, soit à une vitesse de 120,52 km/h.

Il s'agissait du record mondial de vitesse de trains à vapeur qui valu à la SNCB, pour peu de temps, le fameux "Ruban Bleu" symbole de vitesse.

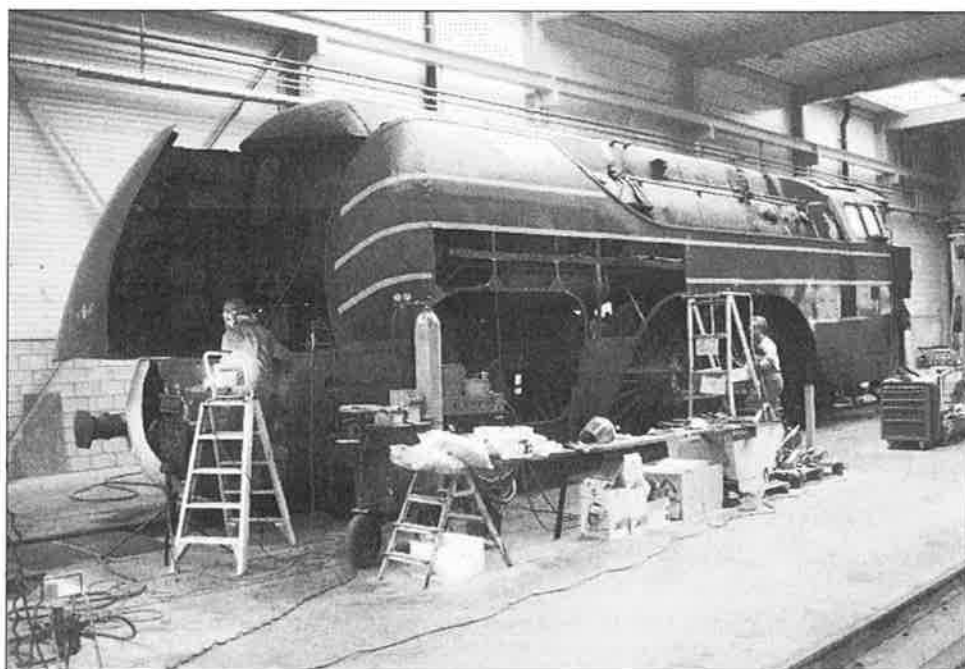
Rappelons que la 12.004 a été conservée par la SNCB pour figurer au futur musée des chemins de fer (Train World) qui ouvrira ses portes à Schaerbeek en 2014. Elle se trouve actuellement à l'atelier des wagons de Kinkempois en cours de restauration.

*Michel HERBIET.*



**La HLV n°12.004 en cours de restauration à l'atelier des wagons de Kinkempois.**

**(Photo Georgy Lejeune, 4 juin 2013, parue dans "En Lignes" n°116 d'août 2013).**



# Agenda des Réunions au R.M.M.

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

<http://users.skynet.be/sky34004/repfer.html>

Octobre	
4	Réseau H0 "mosan" : <b>Circulations libres</b> . Réseau 3R : circulations.
5	PFT : voyage sur la Rive Gauche de l'Escaut.
11	Réseau H0 "mosan" : <b>Trains de marchandises, sidérurgie et annexes</b> . Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
12 et 13	SEDAN (F08) : exposition de modélisme.
12 et 13	GENK (B) : exposition de modélisme ferroviaire.
18	<b>A 20h : Réunion mensuelle du RMM + présentation du "Bruxelles - Tervueren" (B.T.) par André Peeters.</b>
25	Réseau H0 "mosan" : <b>Trains de voyageurs, époques V et VI</b> . Réseau 3 rails : Circulations.
Novembre	
1	Réseau H0 "mosan" : <b>Circulations libres</b> . Réseau 3R : circulations.
1 au 3	Friedrichshafen (D) : Faszination Modellbau (exposition modélisme).
8	Réseau H0 "mosan" : <b>Autorails et automotrices</b> . Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
9 au 11	HAMBOURG (D) : voyage organisé par le RMM à Wunderland (sur inscription).
9 et 10	WALFERDANGE (L) : exposition de modélisme ferroviaire. Centre Prince Henri.
15	<b>A 20h : Réunion mensuelle du RMM + présentation des possibilités de nos "modules ateliers" par Didier Delfosse.</b>
22	Réseau H0 "mosan" : <b>Trains militaires</b> . Réseau 3 rails : Circulations.
29	Réseau H0 "mosan" : <b>Trains de marchandises, citernes</b> . Réseau 3 rails : Circulations.
Décembre	
6	Réseau H0 "mosan" : <b>Circulations libres</b> . Réseau 3R : circulations.
13	Réseau H0 "mosan" : <b>Trains CIWL</b> . Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
20	<b>A 20h : Réunion mensuelle du RMM : SOUPER annuel du club dans sa version traditionnelle chacun apporte son pain, son vin, son fromage et sa bonne humeur.</b>
27	Réseau H0 "mosan" : <b>Trains de voyageurs internationaux</b> . Réseau 3 rails : Circulations.
Janvier 2014	
3	Réseau H0 "mosan" : <b>Circulations libres</b> . Réseau 3R : circulations.
10	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
17	<b>A 20h : Assemblée Générale du "RMM asbl" : rapport du Secrétaire, rapport du Trésorier, Rapport des Commissaires aux Comptes, Approbation des Comptes, Nomination de quatre Administrateurs, Nomination d'un Commissaire aux Comptes.</b>
24	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
31	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations.
Février 2014	
7	Réseau H0 "mosan" : <b>Circulations libres</b> . Réseau 3R : circulations.
14	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
21	<b>A 20h : Réunion mensuelle du RMM :</b>
28	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
Mars 2014	
7	Réseau H0 "mosan" : <b>Circulations libres</b> . Réseau 3R : circulations.
14	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
21	<b>A 20h : Réunion mensuelle du RMM :</b>
28	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
Avril 2014	
4	Réseau H0 "mosan" : <b>Circulations libres</b> . Réseau 3R : circulations.
11	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
18	<b>A 20h : Réunion mensuelle du RMM :</b>
28	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
Mai 2014	
29 au 1/6	<b>RMM : Visite des "Amis du Rail Dinannais".</b>

1. Les circulations sur le réseau H0 "3 rails" s'effectuent tous les vendredis.
  2. Les circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" s'effectuent le deuxième et le quatrième vendredi du mois. Circulations libres les autres vendredis. En numérique et en analogique suivant les voies choisies.
- L'agenda est volontairement limité. Il sera recomposé en fonction des souhaits des membres et présenté dans FFN ainsi que sur le site Internet du club à la page "agenda". <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*) 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, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* ..... Didier Delfosse  
 Vice-président, *représente le réseau H0 "3 Rails"* ..... Claude Dehareng  
 Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet  
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* ..... Claude Carpet  
 Médiateur, *représente le réseau H0 "Mosan"* ..... Philippe Bruniaux  
 Relations Publiques ..... Pierre Goyens  
 Membre ..... Vincent Disy

## Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" ..... Claude Riguelle.  
 Réseau H0 "3 Rails" ..... Claude Dehareng.  
 Réseau N "Athus-Meuse" ..... Didier Delfosse.  
 Responsable de projets ..... Vincent Disy  
 Bibliothèque ..... Jean-Claude Botspoel & Philippe Bruniaux.

## Cotisations annuelles.

### Le Membre :

Membre "bienfaiteur" ..... libre, > ou = à 50,00 €.  
 Membre adhérent et membre effectif \* ..... 40,00 €.  
 Membre junior (- de 18 ans) ..... 20,00 €.  
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur. Arrivée au club après le 01-07 : 50%.

### L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique ..... 20,00 €.  
 Pour l'étranger ..... 28,00 €.

FFN tout en couleurs ..... supplément annuel : 16,00 €.

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

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

Vice-Président ..... Claude Dehareng ..... Rue des Brasseurs 22 ..... 1360 PERWEZ.  
 ..... Tél : 081.65.64.06 ..... GSM : 0475.82.98.80 ..... 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 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 : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60  
 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

Réunion hebdomadaires et mensuelles .....	pages 1 et 2
Réunion de réflexion du 13 septembre concernant le décor du réseau 3 Rails .....	pages 5 à 7
Agenda des réunions au RMM .....	page 26

## Modélisme

Eclairer une voiture "L" de Treinshop Olaerts .....	pages 8 et 9
Un réseau en "N" : Mettet-Lorgnon .....	pages 14 et 15

## Actualité ferroviaire

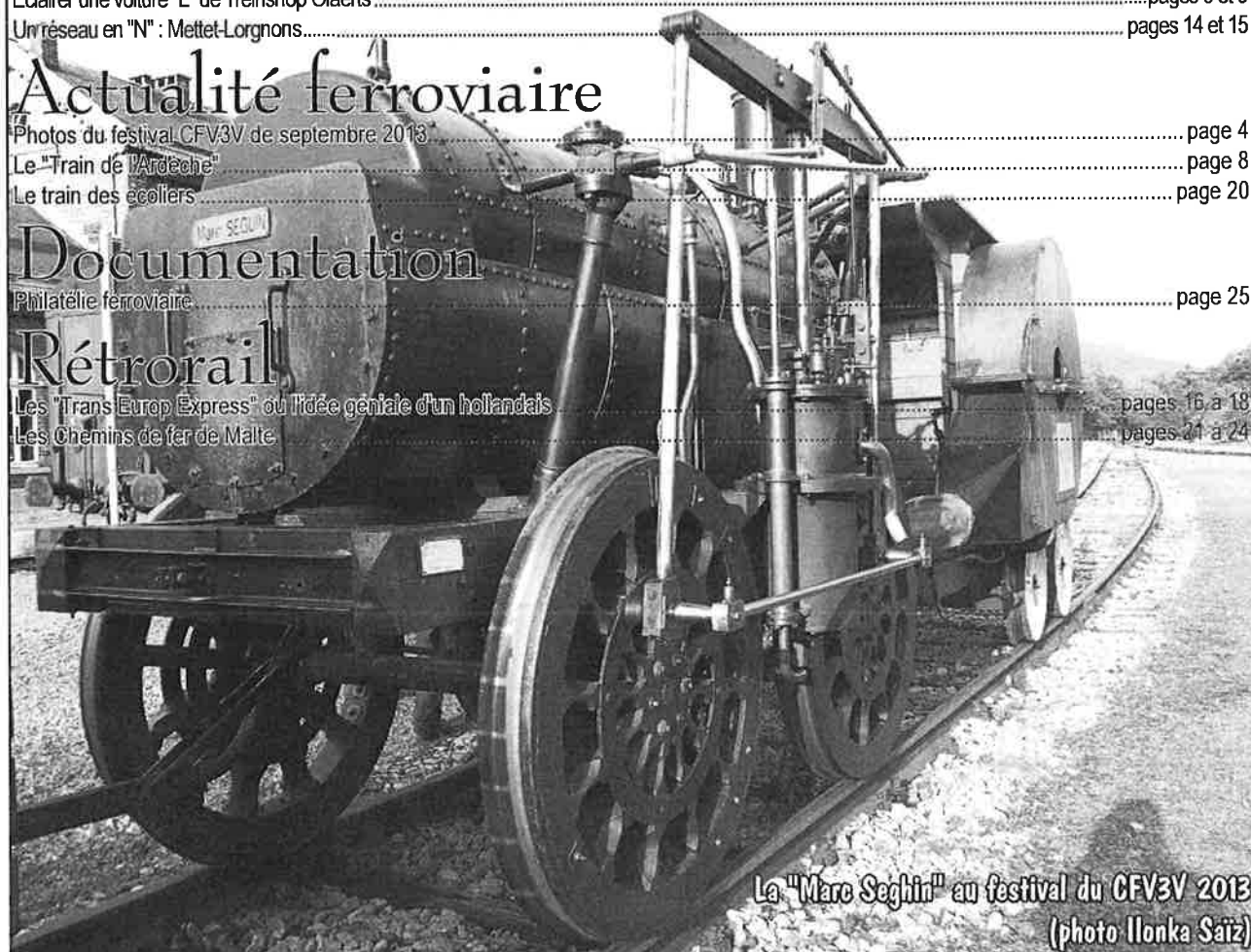
Photos du festival CFV3V de septembre 2013 .....	page 4
Le "Train de l'Arèche" .....	page 8
Le train des écoliers .....	page 20

## Documentation

Philatélie ferroviaire .....	page 25
------------------------------	---------

## Rétro rail

Les "Trans Europ Express" ou l'idée géniale d'un hollandais .....	pages 16 à 18
Les Chemins de fer de Malte .....	pages 21 à 24



La "Marc Seghin" au festival du CFV3V 2013  
(photo Ilonka Saiz)

# Ferro Flash Namur n°182 (2013-5)

[secretaire@club-rmm.be](mailto:secretaire@club-rmm.be) ou [ffn-rmm@club-rmm.be](mailto:ffn-rmm@club-rmm.be)

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

Ce cinquième numéro de l'année 2013 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 : Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux, Françoise Carpet, Didier Delfosse, André Peeters, Ilonka Saiz, Pierre Storder 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", Rue Saint-Marcoux 35; 5651 LANEFFE. 071.729561.

Impression : "Copy 2000", Rue Lebeau 1, 6000 Charleroi.

En application de la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

### Page de couverture :

En haut : Festival CFV3V, la "Marc Seghin" en gare de Treignes (photo Françoise Marlier, 21 septembre 2013).

En bas : la HLV 64.094 (en N) sort du tunnel de Vonèche, côté Thanville (patine et photo Philippe Moniotte).