

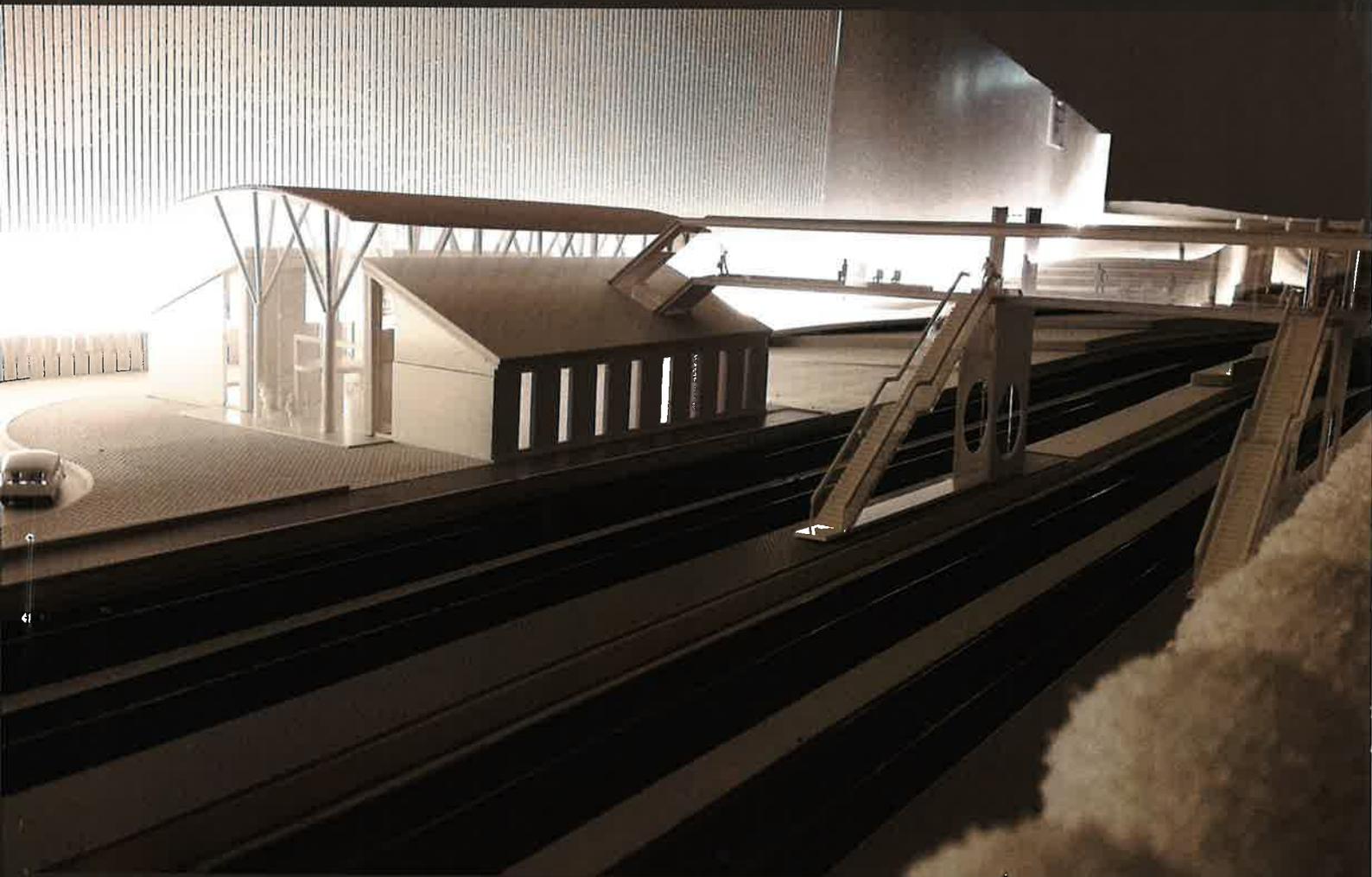
# Rail Miniature Mosan asbl

Société Royale

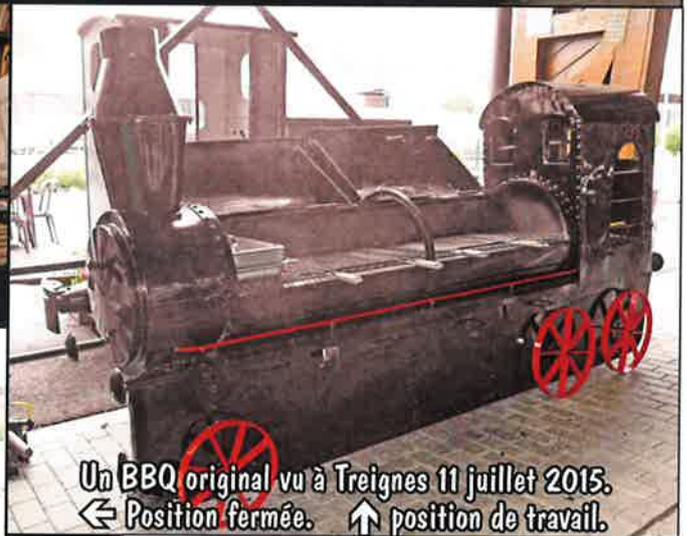
Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

# ferro flash Namur

**Expo du 50<sup>me</sup> anniversaire**  
samedi 31 octobre et dimanche 1 novembre







Dimanche 25 octobre à 11h : à la Seigneurie d'Anhaive à Jambes  
 Inauguration de l'exposition du Rail Miniature Mosan asbl



Grands travaux de dépoussiérage sur le réseau HO mosan : bâtiments, décors, arbres, voies, tout y passe. Il est urgent de raviver les couleurs ternies par quelques décimètres cubes de poussière !



Pierre présente fièrement sa "Gare de Gembloux". →  
Guy Van Meroye, de "Train Miniature Magazine", est venu prendre des photos des réseaux "HO mosan" et "3R". ↓



Le réseau HO "3R" s'enrichit de bâtiments et accessoires. ↓ →





↑ Du neuf pour le "N" : Lionel, Jean-Marie et Jacques nous apportent la structure de base d'un nouveau module (1 de 3) l'abord du viaduc de Thanville →.

← Module de Bernard (portion du Réseau Modulaire des Membres).



↑ Type 25 en tête d'une rame de voitures K.

← Bord de mer (ou parc public) sur le HO "3R".

← Pierre montre un élément du décor amovible du "3R".

↓ Etienne réalise une présentation du système de décrochage automatique de R4R.





Présentation d'un "Grassmaster" personnalisé par Didier



Un excellent animateur qui a su captiver son auditoire



Marc en élève concentré



Thierry en élève dissipé

Au départ d'une raquette électrique "tue-mouche", Didier Delfosse nous propose de réaliser nous-mêmes un dispensateur d'herbe qui la positionne verticalement grâce à l'électricité statique engendrée. Le petit tamis proposé servira pour les brins de 2mm. Chacun est reparti avec un outil utile pour 10 euros... (photos Ilonka Botspoel).

## Réunion mensuelle de septembre

Nous abordons la période préparatoire de **notre grande exposition du samedi 31 octobre et dimanche 1 novembre de 10h à 18h**. L'inauguration officielle a lieu le vendredi 30 octobre à 18h30.

Le Président présente la position de chaque réseau dans le Centre et invite les conducteurs volontaires à s'inscrire par tranche de 2 heures sur le tableau de répartition des tâches.

Tous ceux qui s'impliqueront pendant l'exposition recevront gratuitement : 1 ticket "repas" et 2 tickets "boisson".

### Afin d'éviter tout conflit

Pendant l'exposition les cartes-bar du club ne sont pas valables. Seuls les tickets distribués à la caisse des entrées ont cours.

### Montage de l'exposition

Afin de prendre de l'avance, dès le jeudi 29 octobre à 10h, le montage de l'exposition commence : déplacement des réseaux vers les locaux prévus. Le vendredi 30, dès 9h du matin, car tout doit être terminé pour l'inauguration officielle de 18h30 !

### Situation des réseaux et des activités

#### Niveau supérieur

Stand du club, caisse, vente des tickets "boissons", vente du wagon "Bister" et distribution des wagons déjà payés : hall d'entrée.

Réseau "Tallahatchie County" (invité) : local TTSM.

Réseau "N" + "N160" : local TTSM.

Réseau "H0 US" : local TTSM.

Bar et salon de thé : dans le bar TTSM avec débordement dans la salle.

#### Niveau inférieur

Réseau "H0 3 rails" : local des Scouts.

Réseau "G" : local des Scouts.

Réseau Modulaire des Membres : local bar RMM.

Vitrines : local RMM.

Ateliers modélisme : dans le hall.

"Kit-Nord" : local bar RMM.

Module "Brasserie Schlitz" (invité) : local RMM.

Projection de photos en continu sur la TV du club.

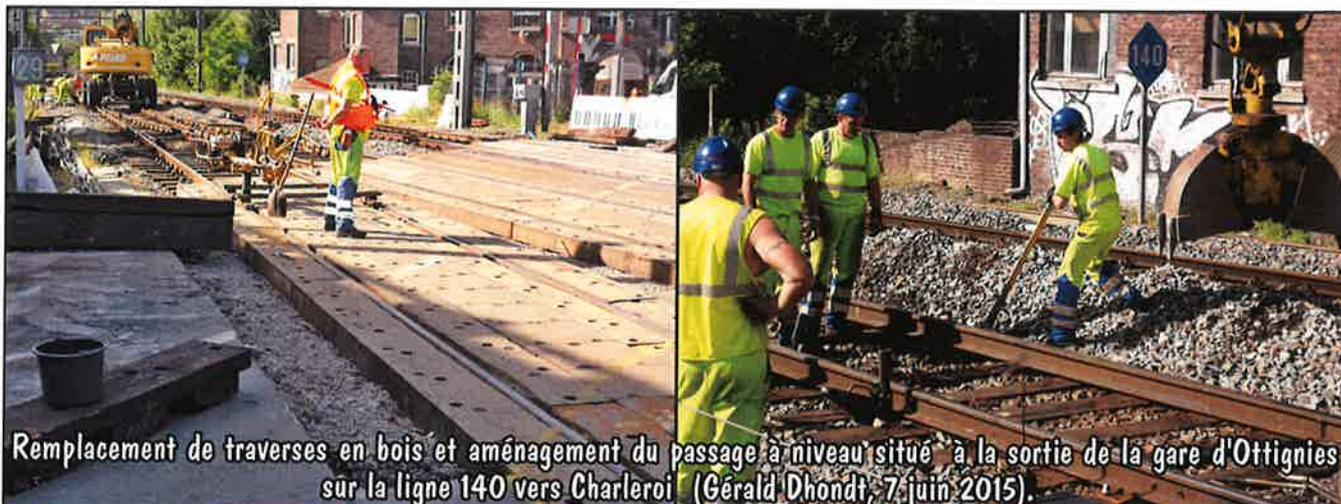
Les repas pour les "travailleurs" sont prévus dans le bar du TTSM par Danila Grevesse.

### Le RMM dans TMM

Train Miniature Magazine publie son reportage sur le réseau H0 mosan du club dans le numéro d'octobre : de superbes photos de Guy Van Meroye.

### De la joie parmi nos membres

Après 7 ans de vie commune, notre Past-Président Jean-Claude Botspoel et sa compagne Ilonka Saïz ont décidé d'officialiser leur union par un mariage très discret le 16 juillet dernier. Dans la foulée, Alain Hoste en a fait autant. Nos félicitations aux heureux couples.



↑ Une belle collection de trams en HOm.



↙ ↓ Prototype de l'AM série 08 "Desiro" de B-Models.



**Samedi 31 octobre et dimanche 1 novembre  
Le Rail Miniature Mosan s'expose  
Rue du Trèfle, 1 à Jambes (Namur)**



1. Jacques fignole, 2. Pierre devise, 3. Pierre et Jean-Claude raccordent, 4. Claude et Michel consultent, 5. Luc se tâte, 6. Jean-Pierre essuie, 7. Françoise tricote, 8. Le relief progresse, 9. Jean-Marie étend.



Grosse activité sur les réseaux à la réunion hebdomadaire du 25 septembre... L'exposition approche.



## Le point sur les travaux de la L.162 et de la L.128 (Chemin de fer du Bocq).

Je me suis rendu en début de ce 8 juillet pour prendre quelques photos des travaux sur les lignes 128 et 162, notamment au passage à niveau de Braibant ainsi que sur la L.128 à l'autre P.N., à Bauche...

Les travaux de modernisation de la L.162 pour porter la vitesse de référence à 160km/h engendre la suppression de quelques passages à niveau, notamment celui de Ciney dont les travaux de remplacement par un pont ont débuté en mars dernier, ce chantier devrait durer plus d'un an.

A la gare de Braibant, les travaux sont quasi terminés, mais quelle dépense !!!



**A Braibant, dans le cadre de la suppression du PN : tunnel routier en arrière-plan et tunnel piétons en avant-plan.**



**Les barrières et les signaux sont toujours en service.**

On a donc construit 2 tunnels, le premier pour les voitures et équipé d'un trottoir, le second, à quelques mètres, destinés aux piétons... C'est là qu'on se demande pourquoi 2 tunnels alors que de l'autre côté de la voie, vers Strée, il n'y a que 4 maisons et 2 km plus loin, une grosse ferme ! Coût total de l'opération = 1,5 millions d'euros... Et, de la bouche de l'habitant octogénaire de cette ancienne gare, le chef de gare de Ciney à la retraite, il y aurait à peine 10 véhicules par jour en semaine et de trop rares piétons, les habitants

des 4 maisons possédant leurs voitures...

Le chantier INFRABEL de modernisation de la ligne 162 est déjà bien avancé dans le sens Namur - Arlon car les nouveaux poteaux de caténaire sont installés et la ligne est sous tension, l'autre voie vers Namur est toujours raccordée sur les anciens poteaux.

Les problèmes pour la ligne 128 (Chemin de Fer du Bocq) vont commencer en septembre. INFRABEL va entamer le démontage de la voie un peu avant le P.N. de Braibant et ce jusqu'à la gare de Ciney, afin de pouvoir passer avec les véhicules de chantier, ensuite elle installera les nouveaux poteaux de caténaire pour la voie vers Namur et aux dires de notre ancien chef de gare, afin de sécuriser les trains, la voie vers Namur serait écartée de quelques centimètres, mais combien ??? Du côté d'INFRABEL, c'est "No comment" !

Ce qui est certain c'est qu'au vu des poteaux visibles de l'autre côté, je ne suis pas sûr que nos amis du PFT puissent encore remettre la voie pour le Chemin de Fer du Bocq à l'issue des travaux !

J'ai pris une photo de l'affiche située au nouveau terminus de Bauche, la mention au bas de l'affiche : "sous réserve de modifications" en dit long sur le doute.

Alors : "Ligne prolongée" ou plutôt "Ligne escamotée"...

En attendant, je note que les bénévoles de la L.128 ont bien du mérite !



10.50	12.50	14.50	16.50				
11.06	13.06	15.06	17.06	<b>Adultes / Volwas.</b>	<b>12 €</b>	<b>14 €</b>	<b>10 €</b>
11.10	13.10	15.10	17.10	<b>Enfants / Kinderen (-12a./j.)</b>	<b>6 €</b>	<b>7 €</b>	<b>5 €</b>
11.15	13.15	15.15	17.15				
11.28	13.28	15.28	17.28				
11.36	13.36	15.36	17.36				

*A partir du 1er septembre 2015, en raison de travaux Infrabel entre Braibant et Ciney, il ne sera provisoirement plus possible de rejoindre notre train depuis le point d'arrêt de Braibant et la gare de Ciney.*

Le Chemin de fer du Bocq 03/2015 - Sous réserve de modifications - Wijzigingen voorbehouden

**Mais qu'en sera-t-il du futur ???**

A la vue des bornes de FLUXYS sur le tracé entre ce P.N. et le pont de l'autre côté de la gare de Bauche, et lorsque l'on sait que la conduite de gaz "Haute-pression" n'est enterrée qu'à +/- 80 cm, je doute fort que le gestionnaire du trafic gazier ne fléchisse devant un groupe d'amateurs qui ne roule, hélas, que peu de jours...

Les voitures "MITROPA" sont enfin un peu plus accessible, les équipes ayant réalisé un escalier-maison pour accéder à la porte vitrée du Shop (cachée derrière le volet), la voie vers Bauche ayant été finalisée jusqu'au P.N. on y trouve un quai réalisé avec l'aide des équipes du PFT de Schaerbeek...

Ensuite, reste le tunnel d'Yvoir, dont une partie de la voûte est fragilisée par les tirs de mines des carrières voisines, et enfin, le P.N. d'Yvoir, reconstruit en "préfabriqué" avec seulement les 2 voies de la L.154... aucune issue pour la L.128.

*Texte & Photos (8 juillet 2015) : André PEETERS.*



← En haut, à gauche : prolongement vers Bauche, un quai a été aménagé au nouveau terminus.

← Photo de droite, le panneau jaune porte un n° de conduite de gaz Fluxys. Jusqu'à preuve du contraire, la ligne ne pourra pas être prolongée car cette conduite n'est pas enterrée profondément...



**Les 2 voitures "Mitropa" à quai à Spontin (photos André Peeters).**

## L'année 1965... c'était il y a 50 ans !!!

Alors que nous avons déjà eu l'occasion de fêter les prémices des 50 ans du Club au MTUB en même temps que mes 60 ans (note de l'auteur : bien en avance aussi !!!), je me suis penché sur cette merveilleuse année 1965... car oui, en ces temps là quelques amateurs de trains fondèrent un club de modélisme ferroviaire à Jambes. En province de Liège, d'autres « ferroviphiles » créent une association afin de faire revivre une ligne vicinale ardennaise, le TTA était né.



Pendant ce temps à Bruxelles, on démolissait un immeuble "Art-Nouveau" créé par l'architecte Victor HORTA pour le remplacer par un immeuble sans âme...

Il s'agissait de "La Maison du Peuple" situé à quelques pas de la gare "Bruxelles-Chapelle".

Toujours en 1965 et pour la première fois, le Palais Royal de Bruxelles ouvre ses portes au grand public lors des vacances d'été.

Sur "Europe 1", une émission bat tous les records d'audience : "Salut les copains". On y entend le dernier tube de Nino Ferrer : "Mirza". Mais saviez-vous que le clip fut tourné sur le site de la Gare de Bruxelles-Midi ?

Les années qui ont succédé à l'Expo 58 ont conforté l'idée que tout ira désormais par la route. Dans les années '60, on favorisera la production de masse à des prix bas ainsi que l'accès au crédit à la consommation et même si l'automobile reste chère, les dépenses pour les transports individuels iront croissant. A titre d'exemple, on y consacre 5,6% du budget familial en 1960, et en 1965 cette dépense passe à 8% alors que le montant alloué au transport en commun dégringole à 1,26%.

En 1965, le prix pour une VW-Coccinelle est de 65.000 ex-francs belges (+/- 1.600 €) soit 10 mois du salaire d'un bon employé.

En cette même année, 40% de la population part en vacances à l'étranger, le camping devient populaire et la Côte belge attire de plus en plus de monde pour des locations estivales. Bien sûr, tout ce monde s'y rend en auto, saturant de la sorte l'autoroute, on instaurera même la circulation à sens unique, soit vers la mer pour les départs, soit vers la capitale pour les retours... il n'y a qu'en Belgique qu'on aura vu ça ! Les destinations touristiques habituellement desservies par le train se démodent, telles Yvoir, Dinant, Spa, Remouchamps ou encore Oostende.

Plusieurs parcs d'attractions sont déjà réputés : Melipark, Bobbejanland, Bellewaerde, Boudewijnpark, etc... Evidemment, l'on s'y rend en automobile...

A la S.N.C.B., l'année 1965 vivra aussi sa dernière "Année-Vapeur" vu le nombre élevé de lignes électrifiées et la traction "diesel" installée en force sur les autres lignes du réseau.

### La suite des suppressions de lignes

Mais 1965, c'est aussi la suite des suppressions de lignes dont on avait déjà entamé le programme à la fin des années '50...

Ainsi, la L.56 (Waasmunster - Sint-Niklaas-Oost) qui n'avait plus de service-voyageurs sera défermée en cette année et toujours sur la L.56, on démonte le tronçon "Grembergen - Hamme".

Sur la L.48 (Walheim(DE) - Raeren - Sourbrodt - Weywertz), la partie entre Raeren et la frontière est mise à simple-voie.

La L.22 (Tienen - Drieslinter - Diest) voit son tronçon entre Halen et Diest également défermé.

A la Côte Belge, il existait encore un tronçon de la L.74 (Dixmuide - Nieuwpoort) qui traversait la Route Royale, un peu après "La Mincque" (De Vismijn), et ce malgré qu'il n'y avait plus de trafic-voyageurs depuis fort longtemps. C'est à peine si l'on pouvait encore y voir quelques wagons-citernes, d'où le démontage de cette section "Nieuwport-Stad" à "Nieuwport-Bad" qui eu lieu en 1965.

La L.98 fut mise à simple voie entre Saint-Ghislain et Warquignies et le reste de la ligne fut démonté de Warquignies à Quiévrain, en passant par Dour. Ce fut le tour de la L.100 entre Tertre et Maffle.

Le 17 janvier, on supprime la L.107A qui reliait Houdeng à Ecaussines.

La partie de la L.147 entre Fleurus et Tamines est supprimée le 12 juillet.

(NDLR : après 36 ans, elle sera remise en service en juin 2001 pour créer une possibilité de délestage de la ligne 161 (Bruxelles - Namur) faisant alors passer les convois en provenance du port d'Antwerpen vers l'Athus-Meuse via la ligne 130 (Charleroi - Namur via Tamines) jusqu'à Namur puis la ligne 154 de Namur à Dinant).

Et pour terminer cette liste noire, la L.137 (Mettet - Acoz) sera défermée entre Gougnyes et Mettet.

### Tout n'est pas si sombre ...

Après tant de suppressions, on assiste le 29 janvier 1965, à l'inauguration de l'électrification de la L.130 entre Charleroi et Jeumont (F).

Pour la circonstance, une automotrice de 1962 est ornée des deux drapeaux nationaux et de l'écusson de la province du Hainaut, ce que vous montre la photo (en haut de la page suivante) prise au départ de la gare de Charleroi-Sud.



**Charleroi-Sud : l'automotrice pavoisée lors de l'inauguration de l'électrification de la ligne vers Jeumont (E).**

En 1965, le transport par conteneurs maritimes ayant pris de l'ampleur, la SNCB s'adaptera et les conteneurs emprunteront le rail sur des wagons spéciaux vers l'intérieur de l'Europe. Aux ports d'Antwerpen et Zeebrugge, on construira de vastes terminaux pour les conteneurs, celui d'Antwerpen sera inauguré en août 1968.



**Terminal S.B.A. au port d'Antwerpen**

Toute l'infrastructure du port d'Antwerpen sera repensée en exécution du plan décennal 1957-1966.

Cette même année, l'Atelier Central de Mechelen concevra, à titre d'essai, les premières rames réversibles qui seront au nombre de cinq.

Pour cela, on utilisera des voitures de type "M1", la



**La voiture-pilote M1 BDX est vue à la sortie de la gare d'Antwerpen-Centraal.**

voiture-pilote sera installée dans un fourgon, une voiture BDX transformée avec une cabine d'où le conducteur pouvait commander la locomotive-diesel utilisée "en pousse", les 2 autres voitures M1 étant une voiture B et l'autre une AB.

**Autres nouveautés en 1965**

Du côté des locomotives électriques, le type 126, une "monocourant" dont la construction fut commencée en 1964, continue de sortir des usines de la "Brugeoise et Nivelles" à Nivelles avec la collaboration étroite des ACEC de Charleroi. Lors du grand changement de numérotation au 1 janvier 1971, le "type" devient "série" pour le matériel moteur. C'est ainsi que le type 126 deviendra la série 26.



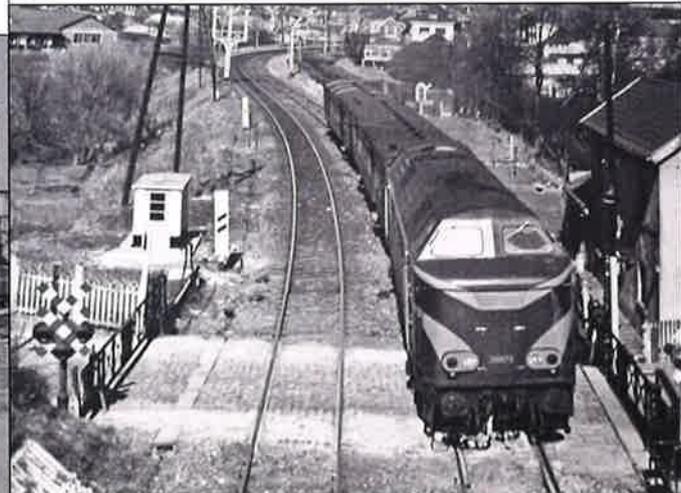
**La 126.002 flambant neuve en gare de Namur.**

Par contre, pas de nouvelles locomotives "polycourants" car le type 150 fut construit en 1962 et le type 160 ne sortira qu'en 1966.

Et rien de nouveau n'est prévu pour les automotrices électriques, ni les voitures, que ce soit en service national ou international.

**Et les "diesels" ?**

Les locomotives diesels type 202, 203 & 204, dites "Gros-Nez" célèbrent déjà leur 10 ans d'existence, on



**La HLD 210.072 au passage à niveau de Court-Saint-Etienne (mars 1968).**



**La HLD 213.006 quitte la gare d'Haine-Saint-Pierre (mai 1966)**

les retrouve souvent sur la ligne Namur – Dinant – Givet ainsi que sur la ligne Athus – Meuse.

Au rayon des nouveautés, la locomotive type 213 est sortie des Ateliers de la B.N. équipée d'un moteur General Motors de 1.075 kW et d'une transmission hydraulique Voith. Au nombre de 6, lors de la renumérotation, elles porteront les numéros 6501 à 6506.

La 3<sup>me</sup> tranche des locomotives type 210 sort des usines Cockerill en cette année 1965, elles seront numérotées 210.057 à 210.091. En 1971, la renumérotation donnera la série 6057 à 6091. Elles reçoivent une motorisation Cockerill – Hamilton de 1.020 kW et la partie électrique est confiée au consortium "Carels-ACEC". Citons encore deux types de locomotives destinées aux manœuvres.

Tout d'abord, le "type 273" des usines B.N. & ABR qui deviendra la "série 73". Les 3 essieux sont entraînés par une bielle, une transmission Voith et un moteur Cockerill de 6 cylindres en ligne développant 550 kW.

L'autre est la fameuse locomotive "type 282", plus connue de nos jours sous la "série 82". Construite par la B.N., les ABR ou les CFC, elles reçoivent un moteur de 480 kW, une transmission hydraulique Voith. En 1971, elles furent numérotées 8201 à 8275.

Pour conclure, rien de neuf à signaler au niveau des autorails...

Les "types 602, 603, 604 et 605" (=séries 42, 43, 44 et 45) ont déjà 10 ans de service et il faudra attendre l'an



**La HLD 8261 (ex-type 282) sur le faisceau de Schaerbeek**

2000 pour voir de nouveaux autorails diesels avec la série des "41", portant les numéros 4101 à 4196...

Cette fois, plus rien ne sera 100% belge mais "Alstom & Cummins".

Eh oui, la Belgique a perdu ses constructeurs ferroviaires dont la renommée était mondiale connue... Un sujet sur lequel je reviendrais lors d'un prochain article, émaillé de publicités de cette époque lointaine et révolue.

*Texte : André PEETERS*

*Photos : collection personnelle de l'auteur.*

CRÉÉES EN 1853	<b>SOCIÉTÉ ANONYME</b>	CRÉÉES EN 1853
<b>USINES de BRAINE-LE-COMTE</b>		
à BRAINE-LE-COMTE (Belgique)		
<small>Adresse télégraphique : USINES Braine-le-Comte à Code A.B.C. 4 et 5 Editions</small>		
Voitures, Wagons, tenders pour chemins de fer et tramways, Ponts et Charpentes, caissons, Réservoirs, Grues fixes et roulantes, Appareils de voie, Plaques tournantes, Installations de Trieurs et Lavoirs pour charbonnages, Mouleuses perfectionnées pour la fabrication mécanique des briques, et Machines système « Dietz » pour la fabrication et l'essai des ressorts de tout genre pour matériel roulant de chemins de fer, tramways et carrosseries		
<b>Fournisseurs des principales Administrations et Compagnies des Chemins de fer et Tramways, en Belgique et à l'Étranger</b>		
REFERENCES DE PREMIER ORDRE		

Publicité ferroviaire.... pour vous mettre en appétit d'un prochain numéro.  
«Les Usines de Braine-le-Comte».

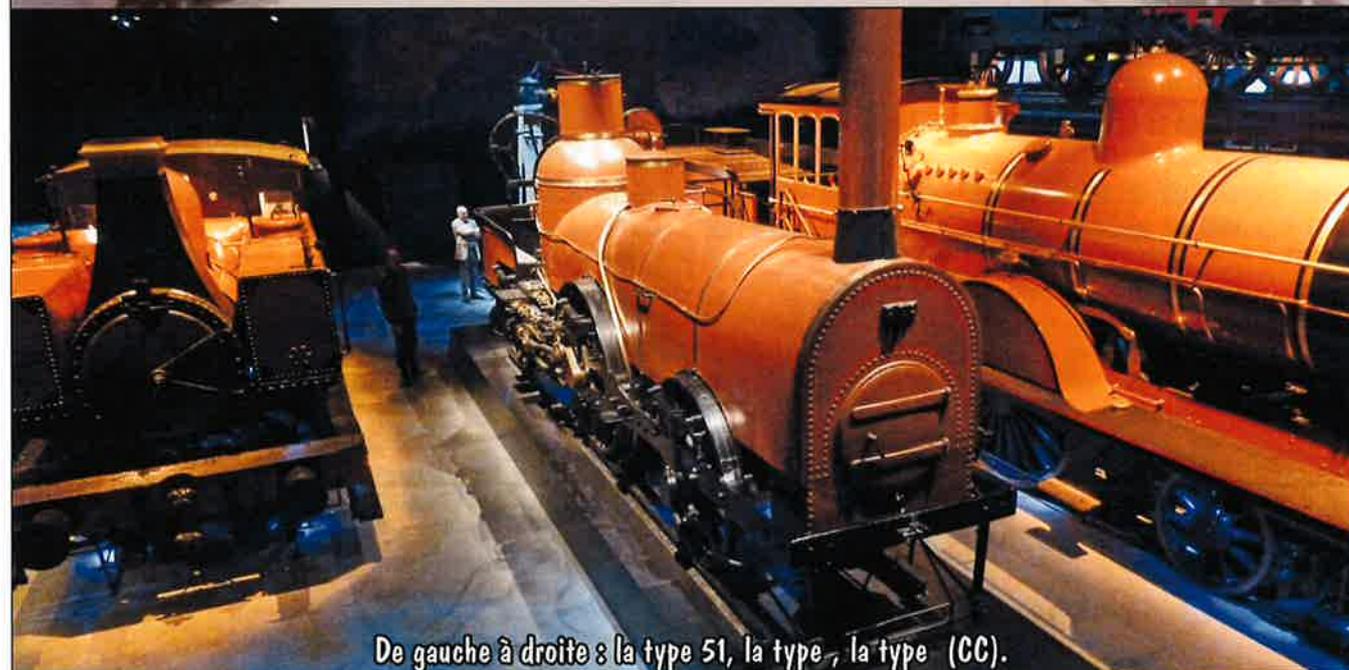
**Samedi 31 octobre et dimanche 1 novembre**  
**Le Rail Miniature Mosan s'expose**  
**Rue du Trèfle, 1 à Jambes (Namur)**



Salle des "pas perdus" de l'ancienne gare de Schaerbeek : les guichets (CC).



Maquette de la gare de Liège-Guillemins (CC).



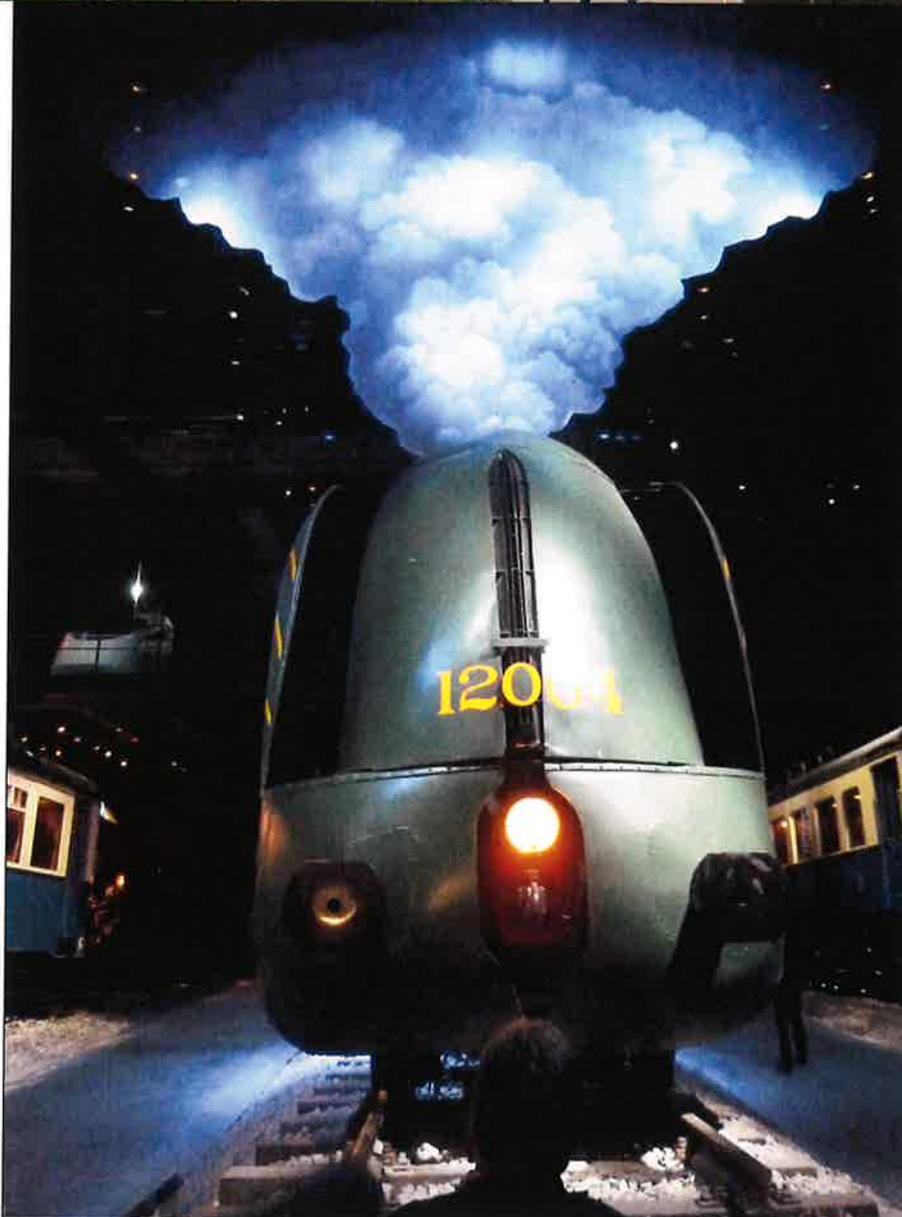
De gauche à droite : la type 51, la type 7, la type 1 (CC).

# "Train World" : enfin !

21 septembre 2015 : visite pour la presse



↑ A gauche : l'ancienne gare de Schaerbeek, dessinée par Monsieur Franz Seulen, architecte des Chemins de fer de l'Etat. (AP). Elle sert d'entrée au musée et de buffet.



← Locomotive vapeur 12.004. entre un auto-rail Brossel et une élément de l'eutomotrice quadruple de 1935 (CC).

Cette fois, c'est la bonne.... "TRAINWORLD" ouvre enfin ses portes au public ce 25 septembre 2015 et aura été inauguré par S.M. le Roi Philippe jeudi 24.

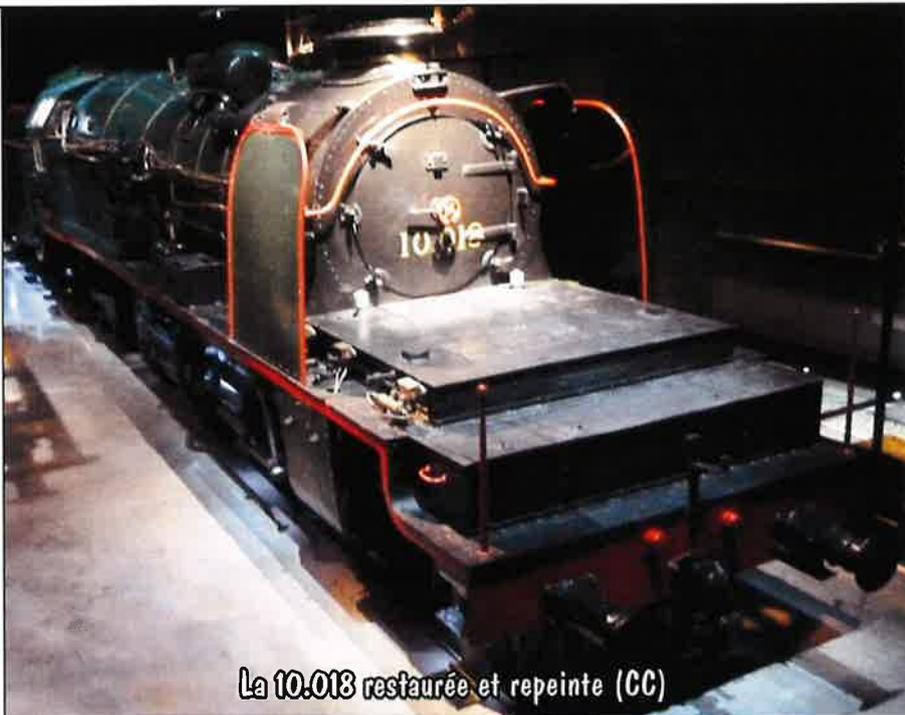
Auparavant, j'étais invité au cocktail de presse donné ce lundi 21. A ma requête auprès de Kevin SCHEERS, j'ai pu obtenir une invitation supplémentaire pour notre Président et son épouse.

Nous nous sommes fixés rendez-vous sur l'esplanade, face aux bâtiments de la gare dessinée par Monsieur FRANZ SEULEN, architecte des Chemins de fer de l'Etat.

L'entrée des visiteurs se fera par le premier bâtiment construit en 1887, le public passera ainsi par la première salle des guichets rehaussée de marbres et de boiseries, dont j'ai tenté de prendre une photo à travers la vitre, l'accès n'étant pas encore autorisé.

Accolé à cette salle, voici l'ancien buffet de gare qui sera voué à la restauration, encore un établissement repris par Monsieur Michiels de «S.A. Restauration Nouvelle» (si je compte bien, cela fait plus de 40 endroits repris par cette entreprise).

Ensuite, le visiteur arrivera dans la «Salle des pas-perdus» du second bâtiment dont la construction avait débuté en 1920. Cette salle abrite donc les guichets qui ont été rafraîchis et servent de vitrines aux collections. Dans cette même salle, l'on peut admirer les maquettes au



La 10.018 restaurée et repeinte (CC)



La 12.004 restaurée et son panache de fumée : projection sur tulle (CC)



A droite : François Schuiten, scénographe (CC)



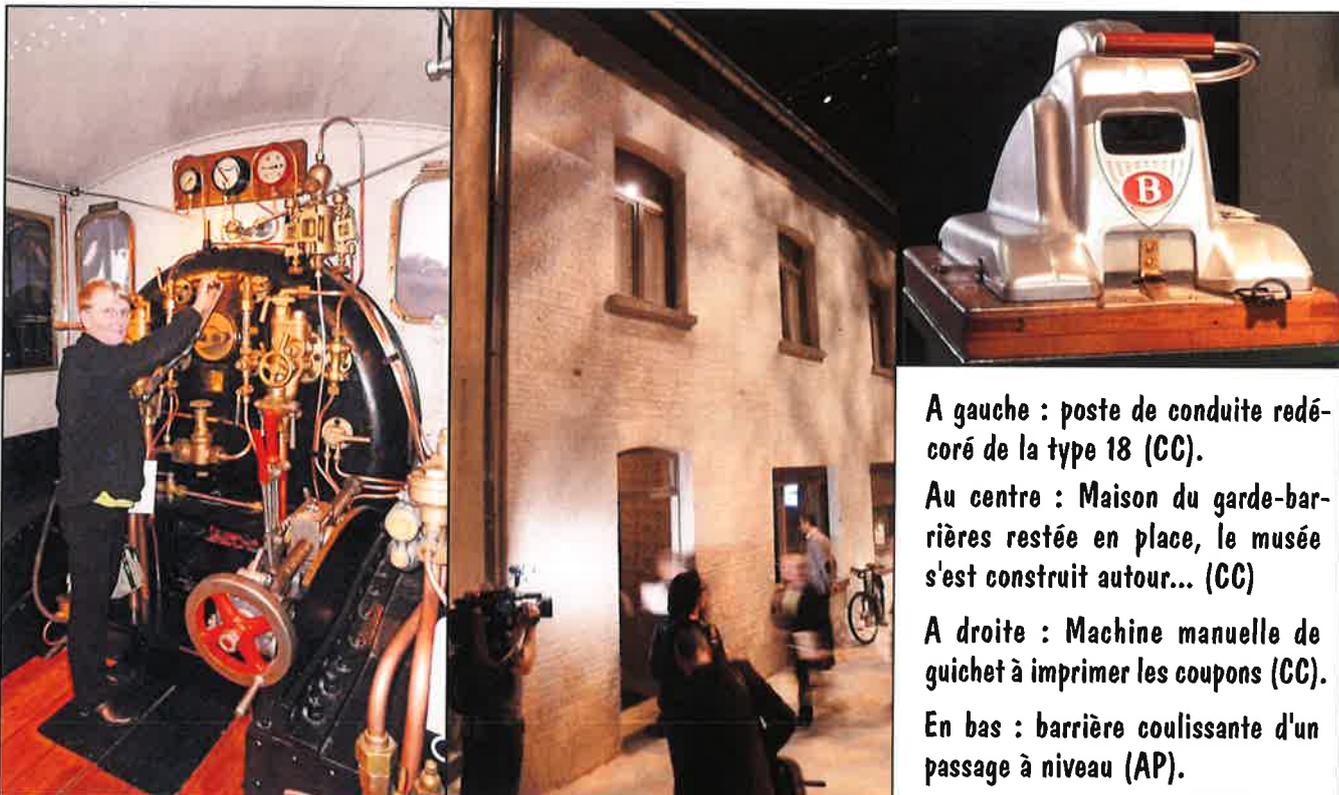
"Juliette" grue à vapeur de 35 T (CC).

1/10<sup>ème</sup> qui figuraient à l'ancien musée de la Gare du Nord. Ces maquettes sont le fruit d'un travail que les apprentis devaient, à l'époque, réaliser au cours de leur formation.

Dès la sortie du «Bâtiment des Recettes», voici «JULIETTE» qui nous accueille.

Non, ce n'est pas une frêle et jolie demoiselle, il s'agit de la grue à vapeur de relevage d'origine anglaise qui date de 1912. Elle était capable de soulever 35 tonnes à 5 mètres de hauteur. ↑

Ensuite, le visiteur est invité à emprunter la «PROMENADE FERROVIAIRE» afin de se rendre dans le nouveau



A gauche : poste de conduite redécouvert de la type 18 (CC).

Au centre : Maison du garde-barrières restée en place, le musée s'est construit autour... (CC)

A droite : Machine manuelle de guichet à imprimer les coupons (CC).

En bas : barrière coulissante d'un passage à niveau (AP).

bâtiment qui couvre 8.000 m<sup>2</sup> et se présente sous un aspect industriel avec sa toiture en dents de scie si caractéristique aux ateliers ferroviaires.

A mi-parcours, une chaudière posée en monument sépare la partie « Renaissance néo-flamande » et l'ensemble que nous allons découvrir, lui-même divisé en quatre halls.

Aussitôt la porte franchie, nous voilà plongé dans l'univers de François Schuiten et dans les fondements de notre histoire ferroviaire.

Ici, le moment est venu pour honorer la mémoire d'hommes illustres : LÉOPOLD I<sup>er</sup>, Jean-Baptiste MASUI (1<sup>er</sup> Directeur des Chemins de fer et des Postes), Pierre SIMONS, Gustave DE RIDDER, Egide WALSCHAERTS, Jean-Baptiste FLAMME, Raoul NOTESSE ou encore Georges NAGELMAEKERS.

Quelques horloges plus loin, voici venu le temps de se rappeler que ce sont les chemins de fer qui mettront le monde d'accord pour adopter l'heure de Bruxelles, en 1881, alors que onze ans plus tard, nous réglerons nos montres sur l'heure internationale, dite « HEURE DE GREENWICH ».

Sitôt les horloges passées, nous voici dans « le grenier »... Ici, une foule d'objets sont disposés dans un



joyeux bric-à-brac, sous la protection de la statue en pied de Jean-Baptiste MASUI et avec le regard bienveillant de quelques portraits de personnages illustres.

Puis, nous changeons d'époque, avec l'arrivée dans l'ère de l'industrie, des premières électrifications, des autorails diesels et de la « Type 12 ».

Nous arrivons déjà dans la troisième boîte scénographique.

Ici, une voiture M1 en partie transformée en « voiture-sanitaire » côtoie une voiture GCI en bois dont sa date de construction remonte à 1921.... (les premières dataient de 1888). Il est regrettable que l'on ait fait cette ignoble mise en scène à l'intérieur, personnellement je n'ai pas voulu en prendre de photos. Sur le quai, tout nous rappelle les vacances d'antan, les affiches, les chariots à bagages, etc... A l'opposé, le devoir de mémoire nous rappelle les affres de la guerre avec un de ces sinistres wagons qui emmenèrent les déportés vers les camps de la mort.

Dans cette même « boîte » nous retrouvons la maison du garde-barrières dont je vous parlais lors de mon reportage sur le chantier de TRAINWORLD dans le FFN n°186 p.18.

Passons à la quatrième boîte, dominée par cet élément



Une partie de la collection d'horloges (CC)



Un élément de l'ancien pont du Luxembourg à Namur

familier des Namurois ; un morceau du tablier du pont de Luxembourg qui enjambait la Meuse !!! ↑

A ses pieds, la locomotive électrique 1503 qui a fort heureusement retrouvé sa belle couleur bleue d'origine et tracte une voiture INOX du TEE « Paris-Bruxelles-Amsterdam ».



C'est aussi ici qu'on trouve les « Trains Royaux », enfin... les miettes du « Train Royal »... Oui, j'ai bien écrit « les miettes », et, ma déception est encore plus grande lorsque je vois qu'elle se trouve presque à l'écart ; pas le moindre tapis rouge, pas le moindre décor « royal »... Et quel anachronisme... une voiture du train de LÉOPOLD II accouplée à une voiture de LÉOPOLD III. Aucun respect pour ces véhicules royaux qui sont bel et bien de deux époques différentes !!! La voiture du train d'ALBERT I<sup>er</sup> et LÉOPOLD II a eu plus de chance lors de l'exposition «ROYAL CLASS» qui s'était tenue à UTRECHT en 2010. Nous montons au 1<sup>er</sup> étage sur les passerelles au pied

du tablier du "PONT DE LUXEMBOURG", suivant un long couloir, passant la maquette H0 car, sans intérêt, pour déboucher aux temps modernes, avec 3 faces avant de trains de notre époque qui semblent jaillir du mur. La sortie n'est pas loin, nous avons rendez-vous avec la maquette en bois au 1/1 de la locomotive «LE BELGE» qui nous remonte aux origines.

### Présentation à la presse

Revenons au début de la présentation à la presse qui s'est tenue dans la salle des pas-perdus située dans le second bâtiment dessiné par Franz Seulen...

Ici nous avons eu droit aux traditionnels discours :



François Schuiten, créateur de la scénographie et Piet Jonckers, directeur du musée (CC).

Monsieur PIET JONCKERS, directeur du musée prend la parole en flamand d'abord... eh oui, ensuite il nous explique ce qu'on va voir.

Il souligne que la Belgique fut pionnière dès le début de l'histoire des Chemins de fer...tiens, on ne l'aurait pas cru !!! Il déclare que : « ... la présentation du musée se présente comme un opéra ferroviaire chorégraphié, un hommage à l'expérience ferroviaire de notre pays et souligne le travail des cheminots de l'époque».

Avant de passer la parole à FRANÇOIS SCHUITEN, il conclut en déclarant «le but de TRAINWORLD est de faire



Devant le sigle du musée, François Schuiten, aux mains en perpétuel mouvement, présente son oeuvre (AP).

vivre et partager l'aventure ferroviaire avec le visiteur». Le célèbre dessinateur François Schuiten qui a réalisé la scénographie en collaboration avec EXPODUO prend la parole à son tour, avec un net enthousiasme qu'on remarque sur la photo car ses mains sont en perpétuel mouvement.

Son discours commence ainsi : «10 ans d'espoir et d'attente avant de saisir sa chance et s'installer près de cette gare de 1887, toujours intacte et préservée et dont l'effort a été de rester concentré sur son passé ferroviaire». Il nous dit aussi : «Nous voulons réveiller votre regard sur le train». Et de conclure en ces termes : «Toute cette mise en scène, car cela en est une, est due à un ensemble de créateurs venus du monde entier afin de concrétiser ce projet hors normes et nous entraîner dans cet opéra ferroviaire».

Je tire un grand coup de chapeau à François Schuiten car il a réussi son pari, on se serait même attendu à voir émerger de la pénombre des danseurs et des choristes...

Mais, par contre, pour les «ferroviphiles» que nous sommes, l'impression est différente, voire teintée d'une pointe de déception, ce que notre Président ne contredira pas. Échangeant quelques impressions avec M. PHILIPPE TOUWAIDE, nous partageons tous deux ce même sentiment de frustration dû aussi au manque de cohérence...

J'en veux pour preuve les «Trains Royaux»... on savait qu'il serait morcelé, mais au point de les ranger presque aux oubliettes et de «coller» la voiture de Baudouin à celle de Léopold II. Et même pas un tapis rouge !!! Un coup de «lustre royal» n'aurait pas fait de tort.

Ceci étant souligné, je voudrais tout de même dire que la mise en scène de François Schuiten est des plus réussie et correspond tout à fait à l'image de son projet et s'inscrit dans la lignée de ses bandes dessinées.

C'est donc plus un musée à visiter qu'à photographier,



à découvrir sans préjugés, même si Claude Carpet et moi-même espérons autre chose, surtout pour les photographes et amateurs car avec les changements de couleurs et d'intensité lumineuse qu'on nous impose, l'art de la photographie devient ici un exercice de style.

« C'est un peu comme à Mulhouse, tout est mis en scène, mais pas mis en valeur pour les vrais amateurs de trains que nous sommes... » déclare encore notre Président. Cet avis est aussi partagé un peu plus tard par M. Philippe Touwaide, et là, le connaissant personnellement, je sais de quoi il veut me parler car il regrette toujours que l'on n'ait pas trouvé d'accord sur le site de «TOUR & TAXIS», projet où il s'était d'ailleurs impliqué !!! Mais, là, c'était les pouvoirs politiques de l'époque qui ont mis les bâtons dans les embellages, préférant faire monter la spéculation immobilière et imposer une série de contraintes. Ce sentiment de regret est aussi le mien, mais lorsqu'on voit le site «TOUR & TAXIS» de nos jours, on ne peut parler que d'un gâchis.

Revenons sur la visite, l'occasion de parler des gens qui ont œuvré, parfois dans l'ombre, pour mener à bien ce projet.

Je rencontre au détour d'une coulisse MICHEL THIRY qui me raconte avec verve, mais aussi émotion, les péripéties qu'il a vécu tout au long de ce chantier pour le suivi de la restauration du matériel dispersé un peu aux 4 coins du pays, la mise en place de la collection, et notamment lorsqu'on a du soulever hors de ses bogies



TRAINS AU DÉPART DE LA VOIE		8
TREINEN VERTREKKENDE VAN SPOOR		
0 8 2 6	VERVIERS (CENTRAL)	EXPRESS
0 9 3 7	BRUXELLES CENTRAL / ANTWERPEN CENTRAL	DIRECT
1 0 5 6	BASEL	EXPRESS
1 2 1 7	MONS-BERGEN	OMNIBUS
1 4 5 2	OUDENAARDE	SEMI-DIRECT
1 6 4 6	ROULERS-ROESELARE	DIRECT
1 8 2 6	SCHARBEK SCHARBEK	SEMI-DIRECT
1 8 5 1	BRAINE-LE-COMTE	DIRECT
2 0 2 2	TIRLEMONT TIENEN	OMNIBUS



la voiture d'Albert 1<sup>er</sup> afin de pouvoir la glisser dans la courbe, ou encore les problèmes de peinture ou de numérotation, résolus avec les membres du "GROUPE DE TRAVAIL HISTOIRE FERROVIAIRE" dont fait partie notre ami MICHEL HERBIET.

Le monde des ferroviphiles est finalement une grande famille, je m'en rends compte à chaque déplacement, que ce soit en Belgique où chez nos voisins.

La visite se terminant, nous avons une autre surprise qui nous attendait à la sortie : Monsieur Nicolas Kervyn nous guettait pour nous faire visiter son "TRAIN HOSTEL" dont je vous décrivais le chantier dans FFN n°186, alors que je visitais déjà celui de "TRAINWORLD".

1. Un élément de l'automotrice quadruple de 1935 (AP);
2. Draisine "à la force des bras" (CC);
3. Couronne appliquée sur une contre-marche de la voiture du train royal (CC);
4. Intérieur d'une voiture postale : le tri s'effectue pendant le voyage (CC);
5. Collection de boîtes aux lettres pour le dépôt du courrier (CC);
6. Avant du train à grande vitesse "Italo" (CC);
7. Affiche publicitaire d'époque (AP).

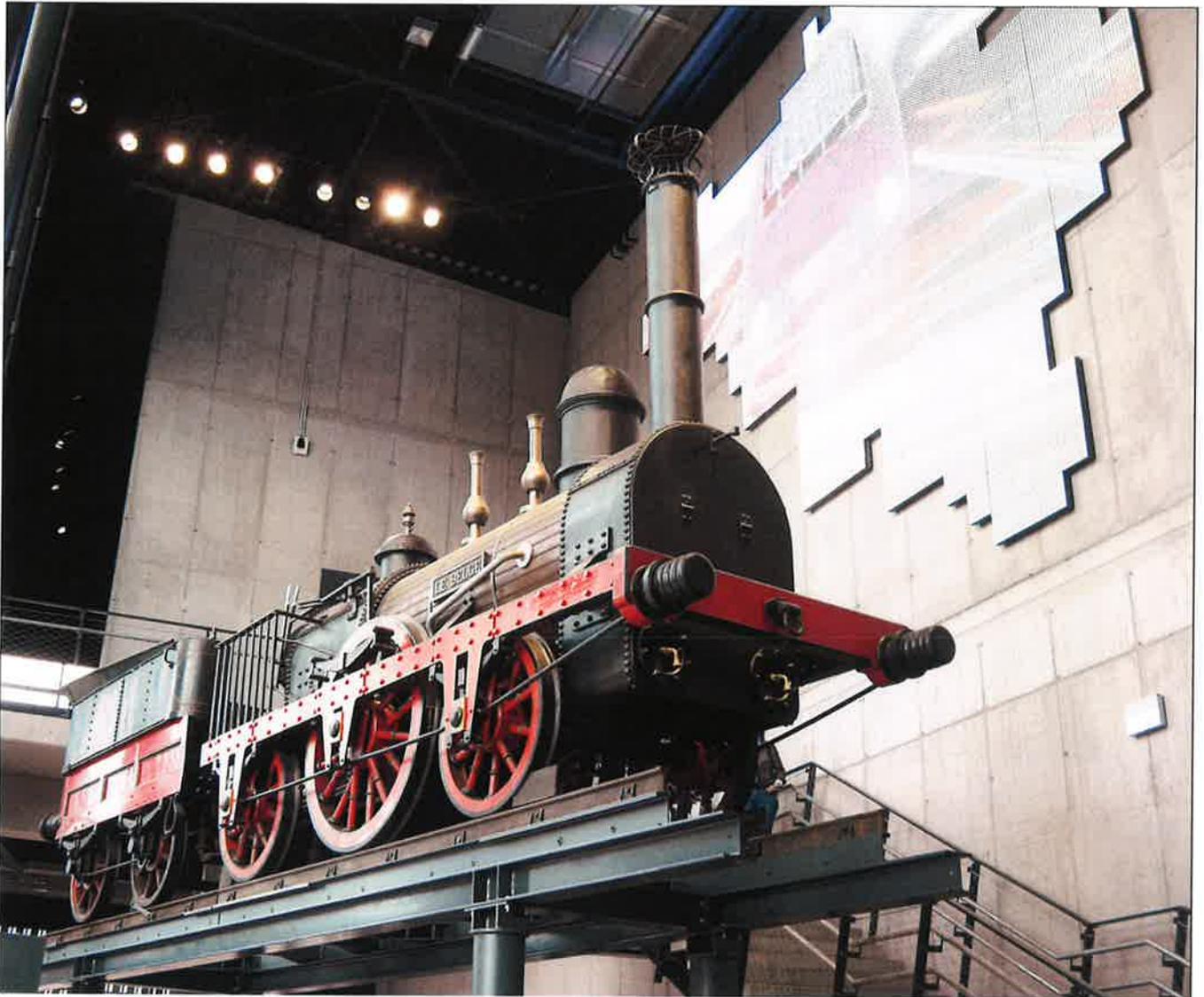
Pour cette visite, je cède "la plume" à notre Président.

*Texte : ANDRÉ PEETERS.*

*Photos : CLAUDE CARPET (CC) ET ANDRÉ PEETERS (AP).*

*L'investissement consenti pour la réalisation du musée s'élève à 25 millions d'Euros...*

Le musée est ouvert tous les jours de 10h à 17h. Fermé le lundi.



La locomotive "LE BELGE" : maquette, échelle 1/1, construite en bois placée dans le grand hall à la sortie du musée.

(Sur cette page : Photos André Peeters, 21-09-2015).

Semblant sortie du mur : l'avant des nouvelles automotrice "DESIRO" de la SNCB jouxtant l'EUROSTAR.





**Photo du haut : 2 grues télescopiques hissent une portion de voiture 15 sur l'arrière de la plate-forme du 2<sup>ème</sup> étage côté cour intérieure pour former, avec ses compartiments, une partie du 3<sup>ème</sup> étage. Six travées de la structure en béton du futur musée sont érigées au centre droit de la vue. Au fond à gauche : l'ancienne gare de Schaerbeek restaurée sert d'entrée au musée "Train World" (photographe inconnu, 26 octobre 2013).**

**Photo du bas : l'autre morceau de la voiture 15 se positionnera sur l'avant de la plate-forme pour former une partie de la "suite" - terrasse débordant de la façade (photographe inconnu, 30 juillet 2015).**



# "Train Hostel" : la suite logique de "Train World"



Dans FFN n°186, pages 14 à 16, nous vous décrivions, sous le titre : "Une seconde vie pour les I5", les énormes travaux entrepris par Monsieur NICOLAS KERVYN dans un immeuble jouxtant le musée "Train World" à Schaerbeek.

Réservée à la Presse, une visite du musée à inaugurer officiellement le 25 septembre nous a permis de visiter à nouveau ce qui, voici un an, était encore un chantier. Nous avons pu constater le bel achèvement de cet hôtel (non-fumeur) très particulier plutôt destiné aux familles, aux groupes et aux amateurs de chemin de fer. Il s'agit d'une auberge "bed and breakfast" qui peut accueillir 180 personnes dans 36 compartiments et chambres.



Cette initiative a reçu le prix "Bruocella 2013".

Nous sommes chaleureusement accueillis par M. Nicolas Kervyn, concepteur du projet et investisseur, M. YVES HÖTZGEN, directeur opérationnel et de la logistique et Mme VIVIANE VANDENINDEN, attachée de presse, qui nous invitent à la visite de cette auberge d'un genre nouveau : sa décoration, très typée, est entièrement basée sur le ferroviaire et toutes les chambres sont composées de couchettes extraites de voitures I5 avant



**UN MACHINISTE DOIT ÊTRE PRÉSENT  
A PORTÉE DE LA COMMANDE  
PENDANT TOUT LE TEMPS  
QUE LE TRANSPORTEUR TOURNE**



ferrailage. Celles dans les voitures sont restées en place.

Tous les éléments de décor ont été chinés et se rapportent tous au chemin de fer. Très surprenant, très agréable, surtout le prix de base : 20,00 € / personne.

Comme le montre la photo n°1 (en haut de la page précédente) : il fallait oser le pari. Un morceau de voiture 15 ressort de la façade : c'est "LA SUITE" à 185 € avec une grande terrasse.

1. La façade du "Train Hostel" avec un morceau d'une authentique voiture 15 hissée à la grue.
2. Monsieur Nicolas Kervyn, concepteur et investisseur.
3. Une chambre "groupe".
4. Un compartiment de la voiture-lits 15 (de la vue 7).
5. Une des nombreuses plaques contribuant au décor ferroviaire de l'auberge.
6. Salon-bibliothèque.
7. Depuis la cour intérieure : vue sur une voiture-lits internationale "15" au 3<sup>ème</sup> étage.
8. Vue de la cour intérieure et de la grue à eau.
9. Vue de l'intérieur la voiture-lits (de la vue n°7) équipée.
10. La chambre de la "suite", au fond la salle d'eau.
11. Autre vue : dans le fond, l'accès à la grande terrasse.
12. Un des nombreux éléments du décor : le plan d'un locomotive des KPEV.

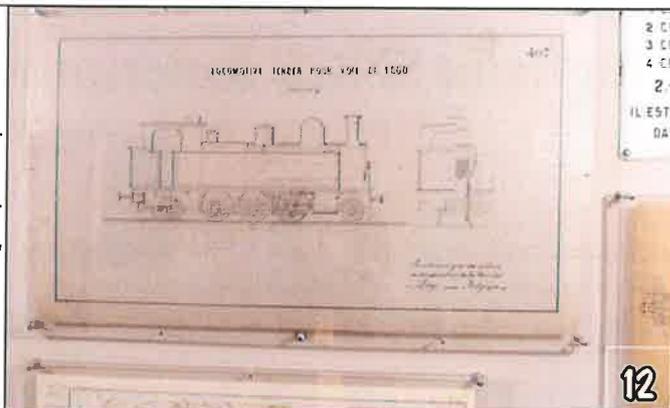
Dès l'entrée, la réception suivie d'une pièce cuisine collective pour ceux qui le souhaitent. Une grande salle pour accueillir les convives du déjeuner.

Traversons le salon-bibliothèque, nous voici dans la cour intérieure à la superbe grue à eau et les grands posters garnissant les murs de briques. Au rez-de-chaussée : une chambre PMR et chambres groupes jusqu'à 9

personnes. Un escalier métallique extérieur nous conduit au premier étage où se répartissent les chambres tels des compartiments dans une voiture-lits. Puis le second étage et un troisième où se situe la fameuse suite-terrasse. L'hôtel a reçu l'autorisation d'exploitation par les Pompiers de Bruxelles : il est opérationnel depuis septembre 2015. "TRAIN HOSTEL" est situé Avenue Georges Rodenbach, n°6. 1030 Bruxelles. 02-808.61.76. à un jet de pierre de la gare de Schaerbeek.

<[www.trainhostel.be](http://www.trainhostel.be)> <[info@trainhostel.be](mailto:info@trainhostel.be)>

Réservations : [book@trainhostel.be](mailto:book@trainhostel.be)  
<https://www.facebook.com/trainhostel>



**Structure d'accueil de l'auberge** : 36 chambres et compartiments.

- 15 compartiments standards avec 6 couchettes;
- 1 compartiment avec 2 couchettes;
- Dans les compartiments, un sac de couchage est nécessaire et, pour les imprévoyants, il peut être trouvé sur place.
- 1 suite "Orient-Express";
- 21 chambres à 2, 4, 6 ou 9 lits.

Room type	Capacity	Price for a night*	Good to know
<b>Shared rooms</b>			
Berth in a train compartment <i>Common shower and toilets</i>	6	20€/pers*	<b>Services:</b> -included    -extra   
Dormitory of 9 persons <i>Private shower and toilets</i>	9	25€/pers*	<b>Services:</b> -included      -extra   
<b>Private rooms</b>			
Train compartment Berth as bunk beds <i>Common shower and toilets</i>	6	126€*	<b>Services:</b> -included    -extra   
Room for 2 persons Double bed <i>Private shower and toilets</i>	2	86€*	<b>Services:</b> -included     
Room for 4 persons <i>Private shower and toilets</i>	4	112€*	<b>Services:</b> -included    -extra   
Room for 6 persons <i>Private shower and toilets</i>	6	162€*	<b>Services:</b> -included    -extra   
Room for 9 persons <i>Private shower and toilets</i>	9	225€*	<b>Services:</b> -included      -extra   
Suite in a train compartment <i>Private shower and toilets</i>	2	185€*	<b>Services:</b> -included      

\* price from ... prices may vary according to season.

Les prix varient selon la saison et la demande : de 20€ par couchette à 25€ par lit.

Structure opérationnelle : L'auberge est exploitée sous la marque "TRAINHOSTEL" par "Eurhostel sa" qui appartient à M. Nicolas Kervyn.

*"Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons pas. Mais c'est parce que nous n'osons pas que les choses sont difficiles". (Sénèque, philosophe latin).*



# Signaux SNCB fonctionnels à palettes à l'échelle N

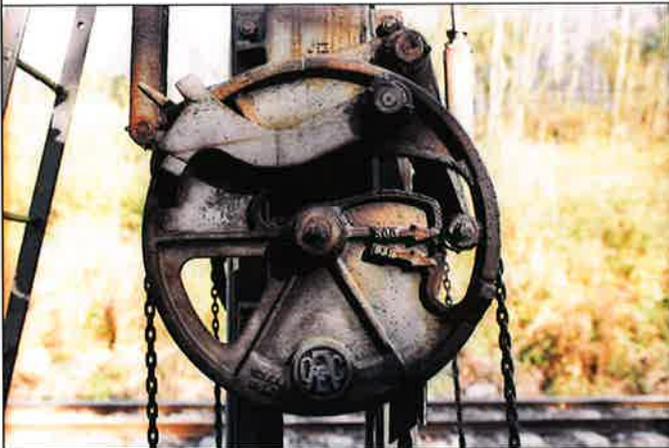
par Jacques Quoitin, suite de l'article paru dans FFN 193 (2015-4)

## Poulie à coulisse.

Étape suivante : la poulie à coulisse. Pas indispensable car les signaux "1931" n'en possèdent pas tous.

Avec Didier, nous avons cependant estimé qu'il s'agissait d'un plus non négligeable. En outre, cela lui a permis de donner libre cours à ses capacités de dessinateur. Aussi petite soit-elle, c'est une belle pièce de photographie.

Dans la réalité, la poulie à coulisse assure la liaison entre la transmission bifilaire (sur la photo, on peut voir les chaînettes terminant cette transmission) et la palette qu'elle mobilise par un système de tringles.



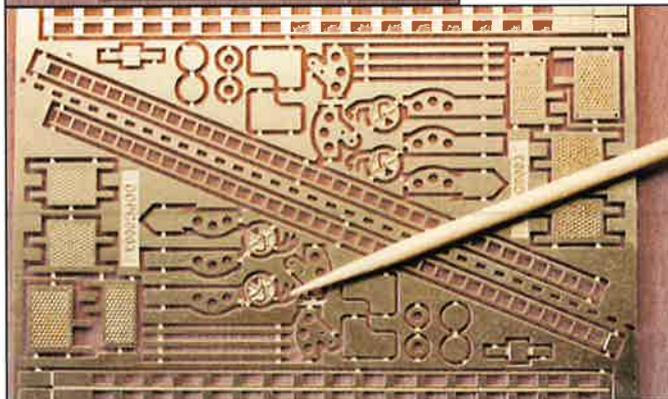
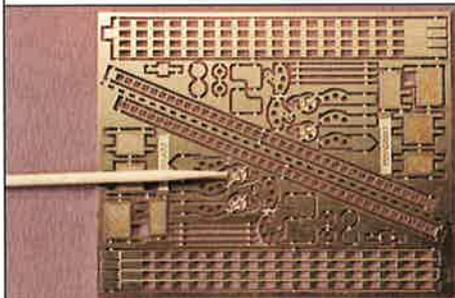
Dans la partie supérieure du disque, une curieuse pièce en relief. Elle a une forme de "s" : c'est le levier à dé clic.

Dans le cas d'un signal simple (arrêt ou avertisseur, par ex.), il n'y a qu'une seule poulie sur le côté droit du mât.

Un signal combiné en comportera deux, une à droite, une à gauche, en face l'une de l'autre. Leur axe traverse

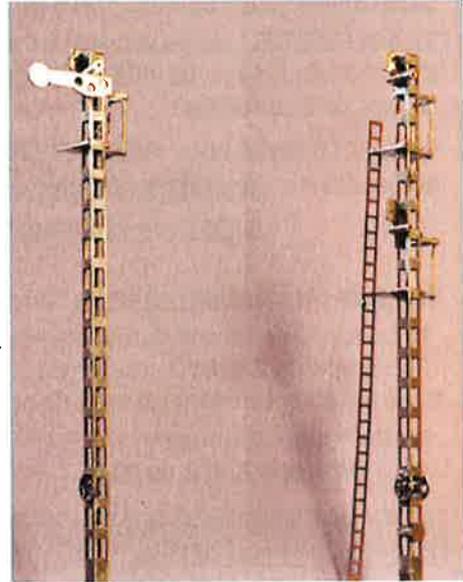
un espace vide limité par les cornières du mât et les traverses horizontales qui relient ces dernières entre elles.

Généralement,



c'est au niveau du "troisième étage" au-dessus de la partie basse du mât que se trouvent les poulies. Plus rarement au 2ème ou 4ème.

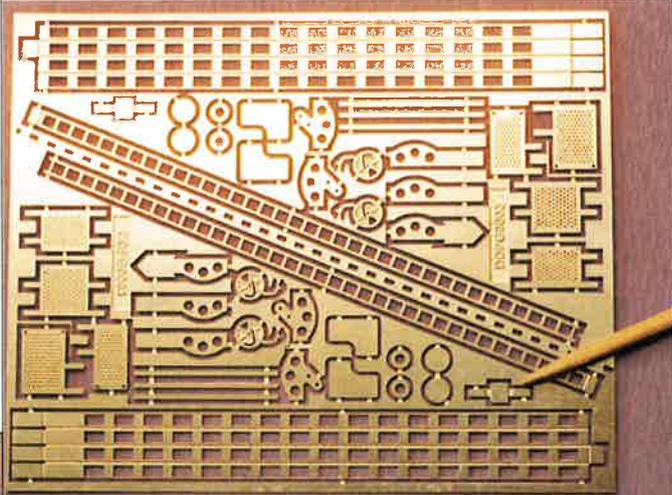
Pour la soudure, étamage minimum pour ne pas engorger les fins détails. La poulie sera maintenue dans les bords d'une pincette par le levier à dé clic qui lui est attaché, le temps d'être placée contre le mât pour y être soudée. Inspirez-vous de la photo de la poulie réelle pour déterminer l'orientation de son "cadran".



## Plaquette d'identification.

La plaquette d'identification du signal peut revêtir de nombreuses formes et dimensions. Elle se trouve toujours sur la face avant du mât à une hauteur qui peut différer d'un signal à l'autre.

On peut aussi, en fonction du signal qu'on désire repro-



duire, fabriquer sa propre plaque en utilisant de petits rectangles prélevés sur des chutes de laiton ou autre.

## L'échelle d'accès.

L'échelle d'accès aux nacelles vient se placer en arrière du mât et dans le même plan que ce dernier. A une de ses extrémités, séparé d'elle par une ligne de pliure, on trouve le petit rectangle, qui, après pliage sera soudé en bonne place sur la plaquette époxy. Pour déterminer

cet endroit, il suffit de présenter l'échelle de façon à ce qu'elle touche le bord postérieur des planchers de chaque nacelle.

L'échelle fournie ici est un peu trop longue. Il sera nécessaire de lui enlever 5 à 6 échelons.

On soude en premier le petit rectangle sur la base époxy avant de souder l'échelle sur les bords postérieurs des planchers de nacelles.

La partie fixe de notre signal est presque terminée. Il reste cependant à augmenter la rigidité de l'échelle par l'adjonction d'un renfort supplémentaire.

Après ébarbage, la lamelle est pliée en forme de "U" à angles droits, la longueur du petit côté correspondant à la largeur de l'échelle.

Ce renfort est soudé de chaque côté du mât et à l'échelle.

Ici aussi, il peut exister des variantes en ce qui concerne le niveau de ce renfort par rapport au sol.

### Les palettes.

Les palettes, enfin....

C'est en effet pour elles qu'on a passé tout ce temps à construire ce qui est en réalité leur support.

Chaque signal du kit est accompagné de trois palettes : une palette pour avertisseur terminée par une flamme et deux palettes d'arrêt. Pour obtenir une palette de manœuvres, il suffit de raccourcir le bras d'une de ces dernières.

Chaque palette sera fixée sur une culasse. Sur le signal réel, c'est une lourde pièce de fonte destinée à entraîner le retour de la palette en position horizontale, par gravité. La palette est boulonnée sur la culasse.

Le kit comprend deux culasses par signal.

Telles qu'elles se présentent, les palettes du kit sont destinées à la signalisation à trois positions.

Si l'on désire représenter des signaux à deux positions, il faut ajouter aux palettes des pièces supplémentaires.

Il s'agit maintenant d'assembler palettes et culasses....

Premièrement : ne pas se tromper de sens ! (ça arrive, je vous le jure....)

Ensuite, veiller à bien aligner les trois trous de la culasse avec les trois lunettes de la palette.

A ce sujet, Jean-Marie m'a donné son truc que j'ai immédiatement adopté et que je vous recommande chaudement.

Il suffit de forer, en se servant, comme guides, des deux lunettes externes d'une palette, deux trous dans une pièce de bois dur.

Le diamètre du foret est de 1 millimètre. J'ai ensuite enfoncé dans chaque trou un rond de laiton de même dimension.

On obtient ainsi un gabarit très pratique. Il suffit, après étamage, d'empiler la culasse sur la palette en se guidant sur les ronds de laiton et de souder.

Attention : étamer très légèrement de façon à ne pas créer de surépaisseurs et à ne pas obturer un des trous.

Pour réaliser un signal à deux positions, il faut mainte-

nant souder l'extrémité des palettes d'arrêt et de manœuvre sur un disque (voir photo ci-dessus).

En ce qui concerne la palette d'avertisseur, la pièce à ajouter est une rondelle à souder autour de la première lunette en partant de la flamme. Ici aussi, le recours au gabarit facilite l'assemblage.

Une fois la palette formée, il faut lui adjoindre un axe. Celui-ci sera constitué d'un fil de laiton de 0,3 mm de diamètre et d'une longueur d'un cm.

En examinant la culasse, vous avez pu constater qu'elle présentait deux petits trous dans sa partie supérieure dont le rôle est celui d'un levier. Le trou supérieur est destiné à la mobilisation de la palette pour ceux qui compteraient rendre le signal fonctionnel.

Le trou inférieur recevra l'axe qui sera fixé bien perpendiculairement par soudage à la culasse.

!!!! La palette munie de son axe ne sera montée sur le mât qu'après la fin des opérations de peinture et de décoration !!!!

### Mise en peinture et décoration.

Après les opérations de soudage, les pièces métalliques portent généralement des traces de graisses à souder ou de flux, ainsi que toute une série d'impuretés dont il faut les débarrasser avant de passer à la peinture proprement dite. Bien vérifier aussi si des débordements de soudure ne doivent pas recevoir un petit coup de lime ou de papier de verre fin.

Personnellement, pour ce qui est du dégraissage, je me contente de faire bouillir les pièces pendant une dizaine de minutes dans un poêlon contenant de l'eau et du détergent vaisselle.

C'est écologique, mais d'autres techniques sont possibles : bain d'acétone, et autres....

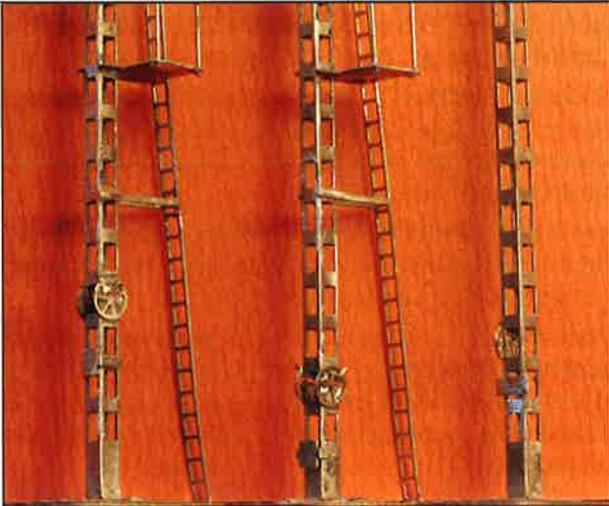
Après rinçage à l'eau et séchage, une couche d'apprêt en bombe : ma préférence va à celui de la marque Tamiya qui est très fin et existe en couleur blanche et grise. L'idéal serait un gris très clair ; si quelqu'un a une expérience dans le domaine....

Le mât : on rencontre une grande variété de couleurs, du blanc (signal fraîchement repeint) au blanc cassé, gris clair, gris verdâtre, parfois même gris argent. Avec le temps, il se couvre de taches de rouille et de graisse. Sa base est généralement peinte en noir, tandis que la plaquette signalétique est blanche. La poulie à coulisse aura la couleur sombre d'une pièce de métal soumise à l'oxydation et aux dépôts de graisse.

En fonction de l'endroit d'implantation du signal, la plaque de base sera recouverte de terre, de sable, de restes de ballast ou de mâchefer pour se fondre dans l'environnement.

Personnellement, je ne fixe jamais mes signaux de manière rigide sur le réseau. Une inattention, un geste malheureux et le mât se retrouve irrémédiablement plié.

Pour chaque signal, je confectionne à partir de chutes de plastique, une base supplémentaire dont la partie creuse servira de berceau à la base proprement dite. Après avoir reçu le même décor de sol que le signal auquel elle est destinée, cette pièce est encastrée dans



le sol du réseau. Sur la photo ci-dessus, en bas et à droite, on peut voir un exemplaire de la base de la base...

Les palettes (face avant) : tout d'abord, un apprêt blanc. Ensuite :

- La palette d'arrêt : rouge Humbrol matt 60.
- palette de manœuvre : mauve Humbrol 68 (brillant que je recouvre de vernis mat).
- palette d'avertisseur : jaune Humbrol matt 24.

Ces références, bien évidemment indicatives, sont celles d'un vieux modéliste qui a ses habitudes. Le choix des marques et des nuances est devenu énorme. En un mot : chacun fait à sa mode, avec les produits qu'il connaît...

La face arrière des palettes est blanche.

J'ai réalisé les petits traits blancs et noirs qui ornent les deux faces des palettes au moyen de fragments de décalcomanies que je récupère ici ou là (éléments de lettrage, etc...).

Encore un petit détail : les verres colorés qui équipent les palettes.

Diverses firmes mettent sur le marché de la peinture pour verre : Pébè "Vitréa", Lefranc et Bourgeois "Vitrail", etc... Il s'agit d'une matière colorée transparente dont on prélève une gouttelette sur la pointe d'un cure-dents.

On l'introduit par l'arrière dans le trou correspondant de la culasse et on y dépose une infime quantité de peinture de manière à ce qu'elle forme, par capillarité une fine pellicule remplissant l'orifice circulaire.

Après séchage, cette substance imitera le verre d'une façon assez convaincante.

Attention : s'il s'agit de signalisation à deux positions, le verre de la troisième lunette est remplacé par un écran de même couleur que la palette.

Les codes de couleurs (palette vue de face) :

	Gauche	milieu	droite
Deux positions :			
Palette d'arrêt	rouge	vert	écran rouge
Palette avertisseur	jaune	vert	écran jaune
Palette manœuvre	violet	jaune	écran violet
Trois positions :			
Palette d'arrêt	rouge	jaune-orange	vert
Palette avertisseur	jaune	jaune et vert	vert
Palette manœuvre	violet	jaune	vert

Il reste maintenant à mettre les palettes en place sur leur mât. L'axe est introduit dans le petit segment de tube. Il arrive que le conduit soit obturé par de la peinture ou des résidus de soudure. On le débouche alors au moyen d'un foret de Ø 0,3 mm ou d'un fin alésoir.

A l'aide d'une fine pince coupante, on sectionne le fil de laiton à 2-3 mm de la sortie postérieure du conduit.

En maintenant la palette en position horizontale, on plie ensuite ce fil vers le bas en faisant en sorte que son extrémité vienne s'appuyer sur le mât, jouant ainsi le rôle d'une butée.

(C'est cette capacité à être plié facilement qui a déterminé le choix du laiton).

Voilà ! Le signal peut enfin trouver sa place sur votre réseau miniature.

J'espère avoir été clair et complet.

En cas de problèmes de montage, vous pouvez me contacter : [nitiouq@gmail.com](mailto:nitiouq@gmail.com)

Didier met actuellement la touche finale à ce qui constituera une suite logique de ce kit. L'amateur des époques III et IV y trouvera son bonheur : pieds de chandeliers à deux et trois mâtereaux, consoles pour signaux, balises d'avertisseur, bornes hectométriques, grappes d'isolateurs pour poteaux téléphoniques, isolateurs et supports d'éclairage pour gares et cours à marchandises, etc... ; bref, parfois les rêves deviennent réalité !!!!

*Texte et photos : Jacques Quoitin.*

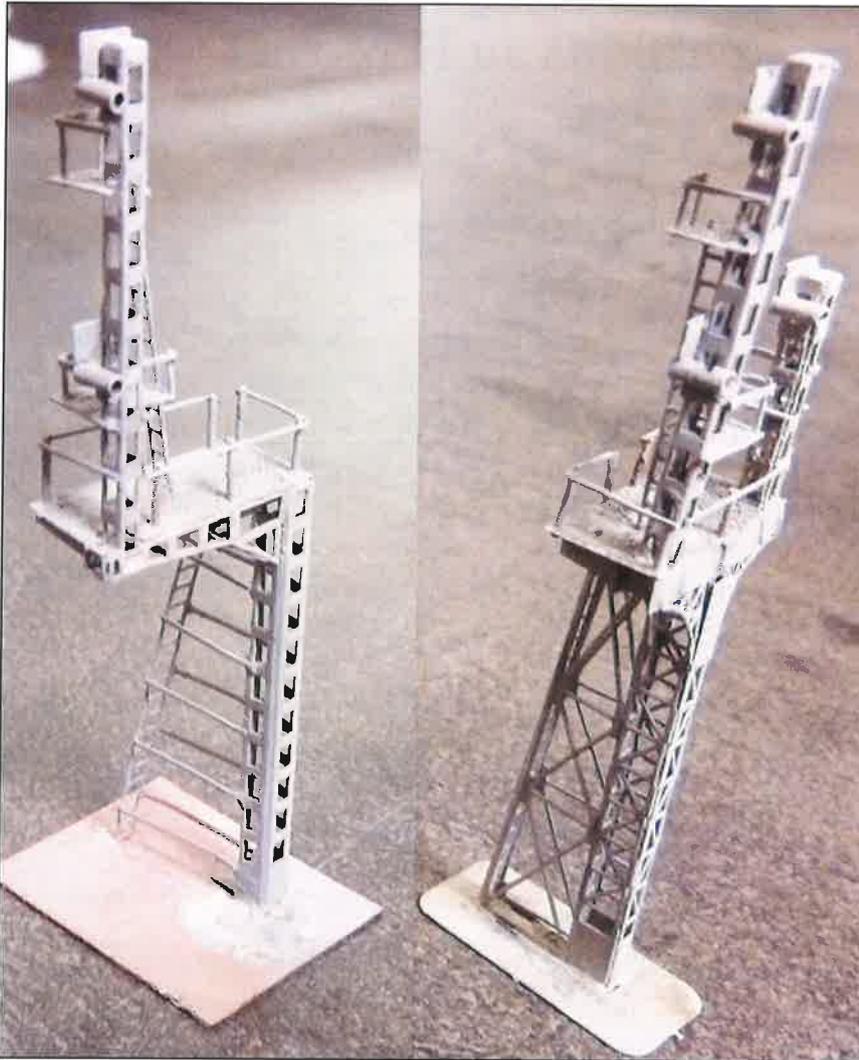
Bibliographie :

- "Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique". Tome II. Editions PFT.
- "Au fil du rail" par Fernand Lebbe. Editorial Office-Bruxelles.

Blog très intéressant :

[block33.skynetblogs.be](http://block33.skynetblogs.be) Il s'agit du blog de Stefan Paitoni consacré à la signalisation ancienne belge.





Signaux à palettes en cours de montage. La couche d'apprêt a été posée, reste à installer les palettes... ↑ Un mât et un mâtereau. ↑ Un mât et 2 mâtereaux. Montage par Jean-Marie Burton.

Une vue sur le module en va-et-vient qui agrémentera l'exposition à la Seigneurie d'Anhaive à partir du 25 octobre. ↓



# 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 2015	
3 et 4	FOREST (B), Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 b : Fête de la vapeur, clôture de la saison. Circulations sur les réseaux 5 et 7 1/4 pouces.
3 et 4	CINEY (B) : Exposition de modélisme au Centre Culturel.
5	Réunion du Conseil d'Administration à 19h au local.
9	Réseau H0 "mosan" : <b>TRAINS DE VOYAGEURS, ÉPOQUE IV</b> . - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
14	Le Rail Miniature Mosan asbl reçoit le titre de "Société Royale" au Gouvernement provincial à Namur.
16	<b>A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Colloque, "La genèse des Transports ferroviaires à Bruxelles par André Peeters.</b>
23	Réseau H0 "mosan" : <b>TRAINS DE MARCHANDISES : CONTENEURS</b> . - Réseau 3 rails : circulations
25	<b>JAMBES (B) : Dimanche à 11h : inauguration de l'exposition du RMM asbl à la Seigneurie d'Anhaive.</b>
29 & 30	<b>Mise en place des locaux pour l'exposition. Inauguration officielle vendredi 30 à 18h30.</b>
31	<b>EXPOSITION DU RAIL MINIATURE MOSAN asbl en ses locaux : Centre Associatif et Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle 1 à Jambes. 10h &gt; 18h. Distribution du wagon du club.</b>
Novembre 2015	
1	<b>EXPOSITION DU RAIL MINIATURE MOSAN asbl en ses locaux : Centre Associatif et Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle 1 à Jambes. 10h &gt; 18h. Distribution du wagon du club.</b>
6	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3 rails : circulations
7 et 8	DUGREE (B) : Club ALAF exposition de 9h > 17h. Rue de la gare, 77, 4102 Dugrée. <a href="http://www.alaf.be">www.alaf.be</a>
9	Réunion du Conseil d'Administration à 19h au local.
13	Réseau H0 "mosan" : <b>TRAINS INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS, ÉPOQUE IV</b> . - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
20	<b>A 20h : Réunion mensuelle du RMM : La réunion se teindra à la Seigneurie d'Anhaives à Jambes de 19h30 à 22h30. Le local sera fermé.</b>
27	Réseau H0 "mosan" : <b>TRAINS MILITAIRES</b> . - Réseau 3 rails : circulations
Décembre 2015	
2	Journée internationale du modélisme ferroviaire instaurée par le MOROP et Febelrail.
4	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3 rails : circulations
7	Réunion du Conseil d'Administration à 19h au local.
11	Réseau H0 "mosan" : <b>TRAINS DE SIDÉRURGIE</b> . - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
18	<b>A 19h : souper annuel du club.</b>
25	<b>Réunion annulée : fête de Noël.</b>
Janvier 2016	
1	<b>Réunion annulée : fête du Nouvel An.</b>
4	Réunion du Conseil d'Administration à 19h au local.
8	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
15	<b>A 20h : Assemblée Générale du RMM asbl : Convocation dans Ferro Flash Namur n°195 de décembre 2015.</b>
22	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
29	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : circulations
Février 2016	
5	Réseau H0 mosan : circulations libres.- Réseau 3 rails : circulations.
12	Réseau H0 mosan : ***.- Réseau 3 rails : circulations.
19	<b>A 20 h : réunion mensuelle du RMM : Exposé de Jacques Quoïtin.</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 circulation de convois sur les réseaux du club : un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et un réseau H0 (3 rails).

## Conseil d'Administration 2015 du "Rail Miniature Mosan asbl" :

Président ..... Claude Carpet  
 Vice-président + Relations Publiques..... Pierre Goyens  
 Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet  
 Trésorier ..... Pierre Storder  
 Médiateur..... Philippe Bruniaux  
 Membre ..... Vincent Disy  
 Membre ..... Etienne Noulard

## Animateurs des réseaux et des activités :

Réseau H0 "Mosan" ..... Claude Riguelle  
 Réseau H0 "3 Rails" ..... Etienne Noulard  
 Réseau H0 "3 Rails" (adjoint) ..... Pierre Storder  
 Réseau N "Athus-Meuse" ..... Didier Delfosse  
 Réseau Modulaire des Membres..... Pierre Goyens,  
 et Jean-Claude Botspoel  
 Section "Fine Scale" .. Jean-Claude Botspoel et Didier Delfosse  
 Bibliothèque..... Philippe Bruniaux et Jean-Claude Botspoel  
 Ferro Flash Namur ..... Claude Carpet

## 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 ..... 25,00 €.  
 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 ..... Claude Carpet ..... Allée des Fougères, 435 .... 5621 MORIALME  
 Tél : 071-72.95.61 ..... GSM : 0475-48.62.60 ..... Courriel : [president@club-rmm.be](mailto:president@club-rmm.be)

Vice-Président ..... Pierre Goyens ..... Rue du Plantis, 2 ..... 5561 GENDRON.  
 ..... GSM : 0474 47.26.70 ..... 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 ..... Pierre Storder ..... Route des Six Frères, 60.... 5310 LEUZE.  
 Tél : 081-51.36.65 ..... GSM : 0475-39.31.70 ..... Courriel : [tresorier@club-rmm.be](mailto:tresorier@club-rmm.be)

Compte Banque .. du "Rail Miniature Mosan asbl" : IBAN : BE26 0016 1113 4129. BIC : GEBABEBB

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

Editeur responsable : ..... Claude CARPET, Allée des Fougères, 435; B.- 5621 Morialmé (Florennes).  
 & Diffusion : ..... 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>

"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, photos au RMM ..... pages 1 à 4  
 Agenda des réunions au RMM ..... page 28

## Les articles d'André

Le point sur les travaux de la L 162 et de la L 128 ..... pages 7 et 8  
 L'année 1965... C'était il y a 50 ans..... pages 9 à 11  
 TRAIN WORLD : enfin ! ..... pages 12 à 19

## Modélisme

Signaux SNCB fonctionnels à palettes à l'échelle "N" (suite de FFN 193) ..... pages 24 à 27

## Documentation

TRAINHOSTEL : la suite logique de "TRAINWORLD" ..... pages 20 à 23

# ferro flash Namur n°194 (2015-5)

[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>

Le club de modélisme ferroviaire «Rail Miniature Mosan asbl» a commandé, chez «B-Models», la réalisation d'un **wagon privé belge à l'échelle H0, époque III, à marquage jaune, aux inscriptions conformes, identifié «BISTER»** du nom de la fameuse moutarde et des produits condimentaires de cette entreprise fondée à Jambes en 1926. **Ce wagon est disponible**, au prix de 20,00 € la pièce, hors frais d'envoi. Il peut être enlevé lors de l'exposition organisée par le club en ses locaux les 31 octobre et 1 novembre 2015.

Pour être effective, la commande s'accompagnera obligatoirement d'un paiement de 20,00 € par wagon au compte : **BE26 0016 1113 4129** du «Rail Miniature Mosan asbl».



Ce cinquième numéro de l'année 2015 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Claude Carpet.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : et d'autres volontaires... : Gérald Dhondt, Jean-Pierre Lobet, André Peeters, Jacques Quoitin 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 MORIALME. 071.729561.

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

En application de la loi du 8 avril 1985, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

**Page de couverture : Réalisée par Pierre Storder, la gare de Gembloux stylisée installée sur le réseau "3 rails" du RMM.**

**Page 2 de couverture (photos Claude Carpet, 21 septembre 2015) :**

**En haut :** Charleroi-Sud, voie 1, l'automotrice "Desiro" n°08186; voie 2, le train "L" à destination de Namur et Jambes formé par l'AM 655 en nouvelle livrée.

**Au centre :** Panorama sur la gare de Schaerbeek depuis le musée "Trainworld"; à gauche, à l'avant-plan, une chaudière Belpaire.

**En bas :** Charleroi-Sud, voie 4, la nouvelle série 18 n°1819 de Siemens en tête d'une rame de voitures M6.