

# Ferro Flash Namur



# Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, Le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

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 ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau H0, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur : 1500 frs
- membre ordinaire : 1000 frs (\*)
- membre junior (moins de 18 ans) : 500 frs (\*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur" : 600 frs

(\*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLoux tel : (081) 61 39 42

Compte bancaire : 360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPÖEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE NAMUR

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise 53 5150 WEPION tel : (081) 46 08 52

Diffusion : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLoux tel : (081) 61 39 42

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

# vie du club

## Programme des réunions

24 février : réunion mensuelle

circulations sur le réseau : l'**Autriche (ÖBB)**  
modélisme : **peindre avec l'aérographe** (J. Quoitin)  
projections : diapositives d'E. Dehasse

3 mars : séance réseau(x) : construction des réseaux **H0** et **N**

10 mars : séance réseau(x)

17 mars : réunion mensuelle - Assemblée générale

**assemblée générale statutaire**  
modélisme : - les **arbres MZZ** (J. Quoitin)  
- les techniques de notre **réseau 'N'** (L. Mercier)  
projections : **voyages GTF** (films super 8 de J-C. Botspoel)

24 mars : séance réseau(x)

31 mars : séance réseau(x)

7 avril : séance réseau(x)

14 avril : séance réseau(x)

21 avril : séance réseau(x)

28 avril : réunion mensuelle

circulations sur le réseau : **festival vapeur international**

## Assemblée Générale

Les activités normales d'une réunion mensuelle sont programmées le 17 mars.

L'Assemblée Générale aura lieu en 1ère partie, et le comité s'engage :

- à ne pas empiéter sur le temps consacré au modélisme et aux projections,
- à ne pas endormir l'assemblée par des discussions stériles (Mettons-nous à la place d'un nouveau membre qui participerait à sa première réunion !)

Le Comité devra être partiellement renouvelé. Sont sortants en 1989 : Claude CARPET, Jacques DELFORGE, Maurice GRENE et Philippe SEGERS.

Les candidatures seront communiquées au secrétaire ou au président AVANT le début de l'Assemblée générale.

## Exposition

La préparation de notre exposition des 21 et 22 octobre de cette année est déjà bien entamée.

Une réunion préparatoire a eu lieu le 31 janvier, et les membres présents ont pris en main une partie de l'organisation : l'animation d'équipes chargées chacune d'une partie de l'organisation. Chaque membre est donc invité à prendre part au travail de l'une ou l'autre de ces équipes.

Le brouillard était vilain ce soir-là, si bien que plusieurs membres n'ont pu nous rejoindre malgré le désir qu'ils en avaient.

C'est pourquoi l'équipe de base sera complétée lors des réunions de février et de mars.

J'espère que tous vous aurez à coeur de répondre à cet appel.

L'organisation d'une exposition, on le sait, est une tâche de longue haleine. Mais, plus tôt on s'y prend, plus on en retire de satisfactions.

Sans oublier que tout cela se passe dans la franche bonne humeur : n'allez pas croire que la gaieté en soit absente !

Si quelqu'un se sent plus attiré par une activité, qu'il prenne langue avec un des animateurs d'équipe. Le numéro de téléphone de chacun d'eux est indiqué, afin d'assouplir l'organisation par une décentralisation efficace.

J-C. BOTSPOEL

AFFICHES : design : A-M. Ducarme (081/460852) et J. Absil (081/220743)

ET pose : T. Fanuel (071/815764)

FLECHAGE autorisations diverses : C. Carpet (071/728741)

ENTREES organisation et planification : M. Grené (081/441256)

STAND DU CLUB M. Herbiet (081/226761)

BOURSE D'OCCASIONS : elle est réservée aux membres en règle de cotisation depuis janvier 1989.

organisation : J-M. Burton (081/303804)

MONTAGE DIAS : E. Dehasse

VIDEO CIRCUIT FERME : C. Carpet (071/728741)

CIRCULATIONS SUR LES RESEAUX : HO : A-M. Ducarme (081/460852)

N : L. Mercier (082/711398)

CONSTRUCTION ET MAINTENANCE RESEAU HO : décor : A-M. Ducarme (081/460852)

électricité : P. Vanhuffelen

PRESENTATION TECHNIQUE RESEAU HO : E. Mottequin (081/461298) et O. Allard (081/300502)

RESEAU 1 : M. Trousson (081/567144) (sous réserve de place disponible)

PRESENTATION DES ACTIVITES DU CLUB (panneau photo) : J. Quoitin (083/655528)

AMENAGEMENT DES LOCAUX, VITRINES... sélection : J. Falque (081/732598)

implantation : J. Quoitin (083/655528)



Les sept erreurs...

Notre dessinateur a commis 7 erreurs.

Retrouvez-les en comparant le dessin original (ci-contre) et la copie fautive (en bas).

Solution dans notre prochain numéro.

## récréation ferroviaire



Solution

du problème proposé dans le n° 34

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	C	A	T	E	N	A	I	R	E	S
2	R	H	U	M		P		E	V	E
3	O		Q	U	A	I	S			C
4	C	R	U	E	S		I	A	G	O
5	O	I	E		T	A	M	P	O	N
6	D	S		C	R	A	P	A	A	U
7	I	S	E	R	E		L	I	M	A
8	L	O	T	E		C	E	S		I
9	E	L		D	O	C	T	E	U	R
10	S	A	B	O	T		S	E	V	E

# actualité

## L'Europe à Grande Vitesse

Dans notre précédent numéro, nous écrivions que l'Espagne jouait l'Europe et optait pour la grande vitesse et dans un premier temps avec une nouvelle ligne Madrid-Séville devant être terminée pour 1992. Trois sociétés étaient en concurrence pour fournir le nouveau matériel destiné à son exploitation. L'examen technique et économique des propositions faites par les sociétés européennes Alsthom (France) et Siemens (Allemagne) et la société japonaise Mitsubishi ont décidé les dirigeants de la RENFE de faire construire 24 rames à grande vitesse par la firme française et 75 locomotives électriques universelles de grande puissance par la firme de la RFA.

Assurément, le choix qui a été fait, qu'il s'agisse des rames ou des locomotives est très habile. En effet, diplomatiquement les dirigeants espagnols ont donné la préférence au matériel européen et économiquement le montage industriel fait bénéficier les constructeurs espagnols des retombées de la grande vitesse. Remarquons que techniquement, le matériel ayant fait ses preuves a été choisi : le TGV français et pas l'ICE allemand, la E 120 de la DB et pas la Sybic de la SNCF. Cette fois l'on peut écrire qu'avec ce TGV d'Outre-Pyrénées, l'aventure de la grande vitesse en Europe continue et s'annonce de plus en plus passionnante. En 1981, les premiers TGV reliaient Paris à Lyon et à partir du 24 septembre de cette année, le TGV Atlantique reliera Paris à Nantes et à Rennes pour atteindre Bordeaux en septembre 1990 et Quimper en 1992. En 1991, une interconnexion est prévue autour de Paris entre les réseaux TGV Sud-Est et Atlantique. En 1992, traversée de la Sierra Morena par le TGV de la RENFE et en 1993, inauguration du TGV-Nord vers Lille avec ses futures antennes vers l'Angleterre, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne. Le réseau européen à grande vitesse se construit et à l'aube de l'an 2000 aura pris place dans tous les pays d'Europe occidentale. Osons espérer que nos dirigeants politiques sauteront dans le TGV en marche et ne se laisseront pas influencer par un certain négativisme purement électoral.

## Nord - Sud : par où? (1)

Nous écrivions dans notre précédent numéro que la SNCB projetait de moderniser l'itinéraire Ottignies-Fleurus-Auvelais-Namur-Dinant-Bertrix-Athus pour y concentrer le trafic "marchandises" et ainsi laisser libre la ligne 162 au trafic "voyageurs". En effet, l'axe nord-sud supporte la part la plus importante de notre trafic ferroviaire car les installations portuaires d'Anvers, Zeebrugge, Gand et Rotterdam constituent des points de transit très prisés par la France, le Grand-Duché, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Le trafic en question est essentiellement constitué de minerais, de pétrole et des produits métallurgiques. Dans le sens nord-sud, ce sont plus de 8 millions de tonnes de marchandises transportées tandis qu'en sens inverse, acheminement des produits finis et semi-finis en provenance des industries métallurgiques françaises et luxembourgeoises dont plus de 4 millions de tonnes pour l'Europe du Nord. Le projet de modernisation de l'axe précité compris entre Ottignies et Ronet prévoit la remise en service, à double voie, et l'électrification de la ligne 147 entre Fleurus-Lambusart et Moignelée (une dizaine de kilomètres), la construction d'une courbe de raccord entre Tames et Auvelais et la réalisation d'une troisième voie électrifiée jusqu'à Ronet.

De Namur à Bertrix, des travaux à réaliser comportant la modernisation de la signalisation et le renouvellement de l'infrastructure des voies et ouvrages d'art. Quant au tronçon Bertrix-Athus, travaux identiques à y effectuer et construction d'une courbe de raccord entre Aubange et Rodange pour le trafic vers Bettembourg et entre Aubange et Mont-St-Martin pour celui vers la France, mais également simplification de l'infrastructure par mise à simple voie avec maintien des possibilités de croisement à Florenville et à Virton, mais excluant tout trafic voyageurs. Une variante existe à partir de Bertrix avec construction d'une courbe de raccord à l'entrée de Bertrix pour passer directement de la ligne 166 à la 165, ensuite parcours actuel Libramont-Autelbas et simplification par la mise à simple voie du tronçon Autelbas-Athus. En attendant l'électrification au-delà de Dinant, un bel avenir s'ouvre encore à nos diesel au départ de Ronet.

## Nord - Sud : par où ? (2)

La décision prise par la SNCB de ne pas électrifier le tronçon Rivage-Gouvy-Frontière luxembourgeoise de la relation internationale Hollande-Italie ne semble pas satisfaire les dirigeants des CFL qui électrifient actuellement le tronçon Trois-Vierges-Luxembourg. Comme nous l'avons déjà écrit, c'est l'axe Namur-Athus qui a été retenu par la SNCB pour servir de dédoublement à la ligne Luxembourg-Bruxelles. D'un autre côté, il ne faut pas oublier que la grosse part des recettes des CFL provient du trafic de leur ligne du nord d'où naissance d'un contentieux entre les dirigeants des deux sociétés. Aussi pour ménager son partenaire grand-ducal, la SNCB a pris la décision de reporter deux trains de l'Athus-Meuse sur la ligne 42 et ce, à partir de fin mai 1989. Cette décision ne remet nullement en cause l'aménagement de la ligne Athus-Meuse afin de lui faire supporter un charroi de 22,5 tonnes à l'essieu. Quant à son électrification, elle est exclue actuellement car le parc actuel des locomotives diesel peut rester opérationnel jusqu'à l'an 2000. Suite à ces aménagements certains se demanderont s'il était vraiment nécessaire de fermer le dépôt de Latour et de transférer ses activités à celui de Stockem, à partir de juin 1990, alors que dans quelques années le trafic devant augmenter sur l'Athus-Meuse cela lui aurait sans doute procuré un surcroît de travail. Mais l'avenir du dépôt de Stockem n'est lui-même pas assuré car l'on prévoit que dans quelques années, les ateliers de Ronet et de Kinkempois devraient suffire pour assurer le trafic dans le sud-est dupays.

## Requiem pour 'Dinant - Givet'

Comme relaté dans notre numéro précédent, la fermeture le 27 mai prochain de la ligne Dinant-Givet à tout trafic marchandises continue d'émouvoir les responsables politiques français. Comme est-il pensable dans l'optique du grand marché européen de 1992 de vouloir démanteler une ligne qui, pour la région Champagne-Ardenne, est le seul lien ferroviaire vers le port d'Anvers et le bassin de la Ruhr ? Nos responsables politiques sont solidaires de leurs homologues français parce que de nombreux frontaliers namurois travaillent dans la région de Givet et que le sud-est de notre pays est largement défavorisé sur le plan économique.

Les raisons invoquées par la SNCF et la SNCB pour procéder à la fermeture de la ligne directe sont les suivantes : le désintérêt manifesté par les utilisateurs : 20 voyageurs par jour au moment de la suppression du trafic voyageurs (fin mai 1988) et pour l'année 1988, un trafic marchandises de 689 wagons vers la Belgique et 3.428 vers la France. Compte tenu de sa non rentabilité, cette ligne ne peut plus être gérée par la SNCB qui devrait supporter une dépense de 5 millions pour reconstruire deux ouvrages d'art qui menacent de s'effondrer et investir 7 à 8 millions par an pour son entretien. De plus les directives européennes visent à ne maintenir entre pays que des points frontières performants et électrifiés comme Mouscron, Aulnoye et Athus. Il semble que le seul espoir de maintenir cette ligne en activité soit son exploitation à des buts touristiques comme le fut voilà quelques années la ligne Mariembourg-Treignes exploitée actuellement par le chemin de fer des 3 Vallées.

## 'Namur - Dinant': électrification à petite vitesse

Dans FFN 34 (page 5), nous écrivions que l'électrification de Dinant-Athus ne serait pas pour tout de suite. En effet, l'électrification de la section Namur-Dinant qui était prévue pour 1987 est maintenant annoncée pour 1992, tandis que la section Dinant-Athus ne serait électrifiée qu'à partir de 1996. Rappelons que c'est en 1984 que commencèrent les travaux d'électrification de la ligne 154 et que c'est suite à des restrictions budgétaires que la SNCB n'avait pas été autorisée au cours du dernier trimestre 1986 et au cours du début de l'année 1987, à solliciter des visas d'engagement permettant de terminer l'électrification, alors que plusieurs arguments plaident en faveur de la continuation des travaux. En effet, les conditions de transport actuelles laissent grandement à désirer et les problèmes d'horaires et les désagréments causés par les changements de train ne sont guère faits pour inciter les gens à utiliser le train dans le cadre de leurs déplacements professionnels ou de leurs loisirs.

## Série 20 : transformations au ralenti

Les deux locomotives de la série 20 qui se trouvaient à Salzinnes fin 1988 au hall 8 (réparation caisses et châssis) viennent en ce début d'année de reprendre du service. Seule la 2012 y a subi les transformations décrites dans notre FFN 32 de juillet 1988 et a rejoint dans sa nouvelle livrée bleue à bandes jaunes ses soeurs 2001, 2006, 2007, 2008, 2009, 2016, 2021 et 2025. Quant à la 2022 qui a simplement subi des réparations, elle conserve toujours sa livrée verte. La 2001 transformée fin juin 1988, la 2012 transformée fin décembre 1988 et ce sur un effectif de 25 locomotives à transformer, l'on peut écrire qu'à ce rythme de transformations, nous en avons encore pour quelques années à être remorqués par des 20, soit dans leur livrée d'origine, soit déjà en livrée bleue avec bandes jaunes mais non transformées.

## 'Gros nez': ce qui va changer

Au moment de boucler le présent numéro, nous apprenons que cinq locomotives diesel de la série 52 vont être amputées de leur chaudière permettant le chauffage des rames et seront à l'avenir uniquement utilisées en service marchandises. Par la même occasion, elles iront grossir l'effectif de la série 53 sous les numéros : 5302 (ex-5203) - 5307 (ex-5206) - 5317 (ex-5207) - 5318 (ex-5208) et 5320 (ex-5210). Cette opération sera également exécutée sur trois des quatre locomotives de la série 54 encore en service c'est-à-dire les 5401 - 204.003 (ex-5403) et 5407. Seule la 204.004 (ex-5404) conservée pour assurer des trains spéciaux, échappera à cette amputation.

## AM 86 : maladies de jeunesse

Annoncées à grand renfort de publicité pour améliorer l'image de marque de la SNCB sur certaines lignes menacées de fermeture (voir notre article paru dans FFN page 6), les nouvelles automotrices "double" L 86 tardent à faire leur apparition en service commercial. Au moment où vous lirez ces lignes, elles seront peut-être utilisées en service régulier à condition que l'on ait pu remédier aux nombreuses avaries enregistrées lors des essais et aux défauts de construction constatés.

## AM 'poste': la mue se termine

Dans notre FFN 33 (page 8), nous vous avons entretenu de la transformation d'AM "Double" 1954 en AM "Poste". A ce jour, 10 automotrices ont été transformées et les 5 dernières subissent actuellement cette opération à CW Mechelen. Il s'agit des AM suivantes : 971 (ex-128), 972 (ex-084), 973 (ex-120), 974 (ex-110) et 975 (ex-111). Contrairement à ce que nous avons écrit c'est bien l'AM 111 et non la 121 qui est transformée.

## Le courrier n'attend pas

Suite à la réorganisation des services postaux, le courrier à destination du Grand-Duché (en moyenne 200 sacs postaux) arrive par train à Libramont, mais plus trié comme auparavant à leur bord (la fonction de tri étant devenue un travail de centres spécialisés). Ce n'est que vers 5 heures du matin que la navette routière venant de Libramont dépose ses sacs de courrier en vrac à Luxembourg. Les postes grands-ducales constatent que c'est beaucoup trop tard pour encore procéder au tri pendant la matinée. Aussi la solution envisagée pour que le courrier arrive plus tôt dans la nuit à Luxembourg consiste à prolonger d'Arlon jusqu'à Libramont la navette de la régie des postes grands-ducales.

## A vendre : loco série 21, état neuf

Saturation de locomotives électriques ou équilibre budgétaire à réaliser à la SNCB par la vente de matériel ? C'est la question que l'on peut se poser car des pourparlers seraient actuellement en cours avec les chemins de fer algériens concernant une vente de vingt locomotives électriques de la série 21.

## A Namur on voit plus grand

Terminé pour les locomotives de la série 91 les manoeuvres à la gare de Namur. Cette décision a été prise suite à la diminution des activités "marchandises" et au remplacement progressif, par des automotrices, des rames "voyageurs" à mettre à quais. Désormais, elles effectueront les manoeuvres au dépôt de Ronet tandis que l'on fera appel à une locomotive du même dépôt mais d'une autre série, pour accomplir une éventuelle manoeuvre en gare de Namur.

## L'Ardenne ne fait plus recette

Suppression des relations touristiques non rentables et ce, dans le cadre des restrictions envisagées par la SNCB pour essayer d'atteindre son équilibre financier. Terminé à partir du 28 mai 1989 pour les chasseurs d'images de photographier les T 9920 et T 9940 de la relation Bruxelles-Liège-Spa et les T 9950 et T 9955 de la relation Antwerpen (C)-Liège-Luxembourg (l'Ardennais). Les mauvaises langues vont jusqu'à dire que vu la faible fréquentation de ces trains et les frais déboursés (matériel et personnel) par la SNCB pour les assurer, cette dernière aurait sûrement fait du bénéfice en louant des taxis pour transporter leur vingtaine d'utilisateurs.

## Voyages pour pensionnées

Dans notre numéro 33 (page 7), nous avons écrit que notre Atlantic 12.004 pourrait très bien se rendre à Utrecht où auront lieu les manifestations prévues pour célébrer l'anniversaire de la naissance du chemin de fer chez nos voisins du Nord. A l'occasion de cet événement, la SNCB envisage de faire circuler, les 4 week-ends du mois de juin, un train spécial vapeur, partant d'Antwerpen-Centraal le samedi matin vers 7.00 h à destination d'Utrecht, le retour s'effectuant à Antwerpen-Centraal le dimanche en fin d'après-midi vers 16.00 h. Ces trains seraient remorqués respectivement par nos 12.004 et 29.013, ces deux locomotives prenant chacune à leur compte deux week-ends du mois de juin.

## Musée : du nouveau

A ce jour, deux locomotives diesel destinées au futur Musée belge du chemin de fer ont retrouvé leur livrée d'origine. En effet après la 5404 redevenue la 204.004, c'est maintenant au tour de la 5910 de retrouver sa version d'origine dite livrée à l'étoile et renumérotée 201.010. Cet évocateur retour en arrière est dû au travail effectué par le groupe PFT (Patrimoine Ferroviaire Touristique) dont les membres se sont jurés de sauvegarder un grand nombre d'engins moteur venant d'être (ou sur le point de l'être) mis hors-écritures. Quel dommage qu'une association de ce genre n'existait pas lors de la mise progressive de nos locomotives vapeur à la ferraille ?

L'on parle de plus en plus d'une remise en ordre de marche de la locomotive à vapeur type 16 n° 16.042. Les travaux commenceraient dès que seraient terminés ceux entrepris sur la type 1. Si cette locomotive construite par Tubize n° 1594 et prise en écritures en 1909 était remise en ordre de marche, elle serait la plus ancienne locomotive et la première locomotive-tender à reprendre du service et ce, à la plus grande joie des amateurs de la traction vapeur.

Les travaux de restauration et de remise en fonctionnement de notre Pacific 1.002 par l'atelier central de réparation de Leuven sont très bien avancés et l'on prévoit sa première sortie officielle en juin de cette année. Cette locomotive d'un respectable poids de 209 t en ordre de marche ne sera cependant admise que sur les lignes sur lesquelles elle et ses soeurs étaient autorisées à circuler jusqu'à leur mise hors écritures en 1962. Remarquons cependant que depuis lors certaines lignes (par exemple Ottignies-Charleroi) ont vu leur infrastructure complètement renouvelée pour permettre la circulation de très lourds convois (genre trains de minerais) et de ce fait, semblent aptes à accueillir notre Pacific.

## agenda

Le 39e Salon International des chemins de fer aura lieu dans les salles d'exposition de la gare de Bruxelles-Central aux jours et horaires ci-après :

mardi 11 avril 1989 : 14.00/18.30  
du mercredi 12 au dimanche 16 avril 1989 : 10.00/18.30

# courrier des lecteurs

## Déraillement du train Charleroi-Anvers à Luttre le 15 août 1974 (FFN 34 - page 17)

Dans notre rubrique "Annales", nous vous avons relaté l'accident repris en rubrique. M. R. Huysman nous a livré ses commentaires sur cet événement :

- Il s'agissait du train E 618 (Charleroi-Sud : 18.57 - Antwerpen-Centraal : 20.18).
- C'est par une heureuse facétie du calendrier (congé-pont du jeudi 15 au dimanche 18 août) que l'on n'a pas compté des décès bien plus nombreux et une foule de mutilés.
- Le train était composé de quatre automotrices, l'AM 160 (double tranche 62) a déraillé sous l'effet des ruptures d'attelages alors qu'elle avait déjà franchi le pont du canal, et n'a subi que des dégâts insignifiants. Déraillement amorcé par la deuxième AM (028), les suivantes étant dans l'ordre la 021 et la 012. La vitesse au moment de l'accident était de 119 km/h au "Teloc", 116 km/h "chrono", la vitesse autorisée étant de 120 km/h. L'élément BD de l'AM 028 s'est retrouvé châssis en l'air, sur une berge du canal.
- Les conséquences de cet accident furent lourdes : outre les morts et les blessés, retenons la destruction complète du pont, d'onéreuses incidences d'exploitation et la destruction totale de l'AM 021, de l'élément AB de l'AM 012 et l'élément BD de l'AM 028.
- Quant aux AM "double tranche 50", il y a lieu de noter qu'en plus de la ligne Antwerpen-Charleroi, elles circulaient également sur Antwerpen (C) - Roosendaal, ligne équipée de quais hauts (applicable également aux AM "double tranche 53" livrées à la SNCB en 1953 au nombre de 15 unités et numérotées 035 à 049).

## Accident à la bifurcation de Bruxelles Petite-Ile du 16 décembre 1957 (FFN 34 - page 6)

Suite à une mauvaise interprétation des commentaires de M. R. Huysman, nous avons écrit que l'élément ABD de l'AM 228.526 avait seulement subi des dégâts de carrosserie et avait été réaménagé en élément BD et tenu en réserve. Nous aurions dû écrire que, dans un premier temps, l'élément précité avait été tenu en réserve, puis modifié au moment où l'opportunité de sa réaffectation et la forme qu'il devait prendre sont apparues. Cette modification n'a donc été effectuée qu'une dizaine d'années après et dès qu'il eut fallu remplacer l'élément BD de l'AM 228.055, victime de l'accident de Fexhe-le-Haut-Clocher du 4 octobre 1967.

## Musée de Mulhouse - Documentation destinée au public : 0/10

Comme tout féru d'ancien matériel de chemin de fer, M. R. Huysman s'est rendu au Musée français du chemin de fer à Mulhouse. Dans la documentation destinée au public, il a constaté que la Pacific Chapelon Nord 3.1192 magnifiquement restaurée et rutilante dans sa livrée brun chocolat est présentée comme ayant été la 2-231 E 41 à la SNCF alors que cette dernière se trouve à Saint-Pierre-Des-Corps (Tours) comme locomotive-monument. Faux renseignement fourni au public car la locomotive exposée est 2-231 E 22 à la SNCF, construite en 1936 aux Ateliers du Nord de la France, à Blanc-Misseron. Cette erreur est d'autant plus regrettable que cette locomotive pourrait bien être la seule représentante de ce musée à avoir effectué du service en Belgique. En effet, c'est cette locomotive qui, le 29 septembre 1962, a assuré le dernier train remorqué au départ de la Belgique par une Pacific SNCF (train n° 499 : Bruxelles-Lille). Cette locomotive avait fréquenté Bruxelles avec assiduité car avant d'être affectée au dépôt de Fives (Lille) en octobre 1961, on la distinguait dans les années 1950 au dépôt de la Chapelle (Paris). Elle termina sa carrière à Calais (venant de Fives en octobre 1962) pour y être réformée le 10 avril 1967. Voir également à ce sujet notre article paru dans FFN 12 de février 1985).

En 1987, le journal "Le Soir" célébrait son centième anniversaire. Parmi les événements rappelés à cette occasion, Michel Herbiet a retenu pour nous :

1975 Pas question de construire un tunnel sous la Manche. En effet, à la fin janvier, les Anglais ont fait savoir qu'ils renoncent à ce projet.

Jeudi 27 février, peu avant 19.00 h près de la gare de Lillois sur la ligne Bruxelles-Charleroi, a lieu une collision frontale. Le bilan de cet accident est trois morts et d'une vingtaine de blessés.

NDLR : les dégâts matériels furent très importants et trois automotrices furent sérieusement endommagées. Il s'agissait des AM 007 "double-tranche 1939", 152 "double - tranche 1962 et 656 "double-tranche 1970" qui furent jugées irréparables et sorties d'écritures l'année même.

Des Sud-Moluquois revendiquant leur indépendance ont porté leurs actions aux Pays-Bas mêmes et le 2 décembre, ils capturent tout un train à Beilen, entre Groningue et Zwolle. Pendant plusieurs jours, ils tiendront 36 personnes en otages en les menaçant de mort si aucune suite n'est donnée à leurs revendications. Ils mettront leurs menaces à exécution en abattant trois otages. Ce n'est que le 14 décembre que les otages survivants seront libérés, et ce, après de laborieuses négociations.

1976



C'est en présence du Roi Baudouin, du Ministre des Communications, du directeur général de la SNCB ainsi que de fonctionnaires et de cheminots de la base, qu'il a été procédé le jeudi 10 juin à la cérémonie officielle d'ouverture du 50 anniversaire de la création de la "Société Nationale des Chemins de fer Belges". Après avoir parcouru la jonction Nord-Midi dans le poste de conduite d'une automotrice "quadruple" du type le plus récent, notre souverain a visité en gare de Bruxelles-Midi une exposition de matériel roulant, ancien et moderne. Il y avait notamment le train royal qu'utilisait le Roi Leopold II et des voitures en bois du type GCI utilisées en grand nombre en 1926. A leur tête, deux locomotives à vapeur sorties du dépôt de Louvain, la type 18 et la type 29, cette dernière remise en état de marche pour participer à de nombreux voyages à travers tout le pays afin de commémorer cet événement. Ces témoins d'un passé glorieux voisinaient avec du matériel dernier cri parmi lequel une locomotive électrique (série 20) de 7.000 chevaux capable d'atteindre la vitesse de 220 km/h, mais limité provisoirement à 160 km/h.

NDRL : La Société Nationale des Chemins de fer Belges a été créée en vertu de la loi du 23 juillet 1926. Par la constitution de cette société, l'Etat poursuivait un double but : consolider une grande partie de sa dette flottante et réorganiser ses chemins de fer. C'est le 1er septembre que la nouvelle société a pris possession du réseau, opération passée inaperçue par le personnel car il s'agissait tout simplement pour les 119.000 agents d'exploitation d'un transfert administratif. Une période d'adaptation semble avoir été nécessaire car c'est ainsi que l'indicateur valable du 3 octobre 1926 au 31 janvier 1927 se réfère encore aux "Chemins de fer de l'Etat". Au début la jeune société était désignée par les initiales S.N.C.F.B. C'est à partir de 1938 que l'on écrivit S.N.C.B. pour éviter toute confusion avec S.N.C.F., initiales de la Société Nationale des Chemins de fer Français créée cette année. Quant au monogramme **B**, toujours utilisé de nos jours, il date de 1936 et est dû au graphiste Henry Van de Velde.

Le dimanche 27 juin, un aiguillage se bloque à Neufvilles lors du passage de l'express "Amsterdam-Paris". Le bilan de ce déraillement est de dix morts.

1977 En ce mercredi 18 mai en gare de Paris-Lyon à 23 h 55, le célèbre train "Orient-Express" prend le départ pour la dernière fois afin de parcourir les quelques 3.000 km séparant Paris d'Istanbul. Pendant près de 90 ans, les luxueuses voitures-lits de ce train ont évoqué l'intrigue internationale, l'espionnage, le crime, mais aussi le luxe et la vie facile de la haute société cosmopolite.

# nos «vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

## Type 53

Assez puissantes, simples et robustes, ces locomotives-tender, à quatre essieux accouplés, étaient inspirées par les machines similaires des séries 150 à 177 et 200 à 223 du "Grand Central Belge" (repris par l'Etat en 1897). Elles pesaient 67,34 t en charge et avaient des roues de 1,260 m. La puissance développée s'élevait à 700 CH et la vitesse maximale était de 45 km/h. Elles étaient destinées au service des manoeuvres et leur silhouette particulière leur avait valu le sobriquet de "Cuisinières". Ce n'est qu'à la renumérotation du 1er octobre 1931 qu'elles furent appelées type 53 car auparavant elles étaient dénommées type 23. Elles furent construites de 1904 à 1927 au nombre de 436 exemplaires - La Meuse (71), Hanrez (65), Boussu (60), Couillet (58), Thiriau (29), Haine-St-Pierre (23), Franco-Belge (22), St-Leonard (19), Gillain (18), Raghenon (15), Carels (12), AC Luttre (10), Detombay (9), Tubize (7), Energie (5), Cockerill (4), Biesme (3), Gilly (2), La Hestre (2) et 2 exemplaires de constructeur inconnu (1 exemplaire a probablement été achevé par Couillet) - dont 60 furent victimes du premier conflit mondial (1914-1918) tandis que 44 ne furent pas récupérés sur les 68 loués (Leihlok) par la Deutsche Reichsbahn, cette dernière les ayant pour la plupart affectées aux services de desserte du front de l'est durant la seconde guerre mondiale (1940-1945).

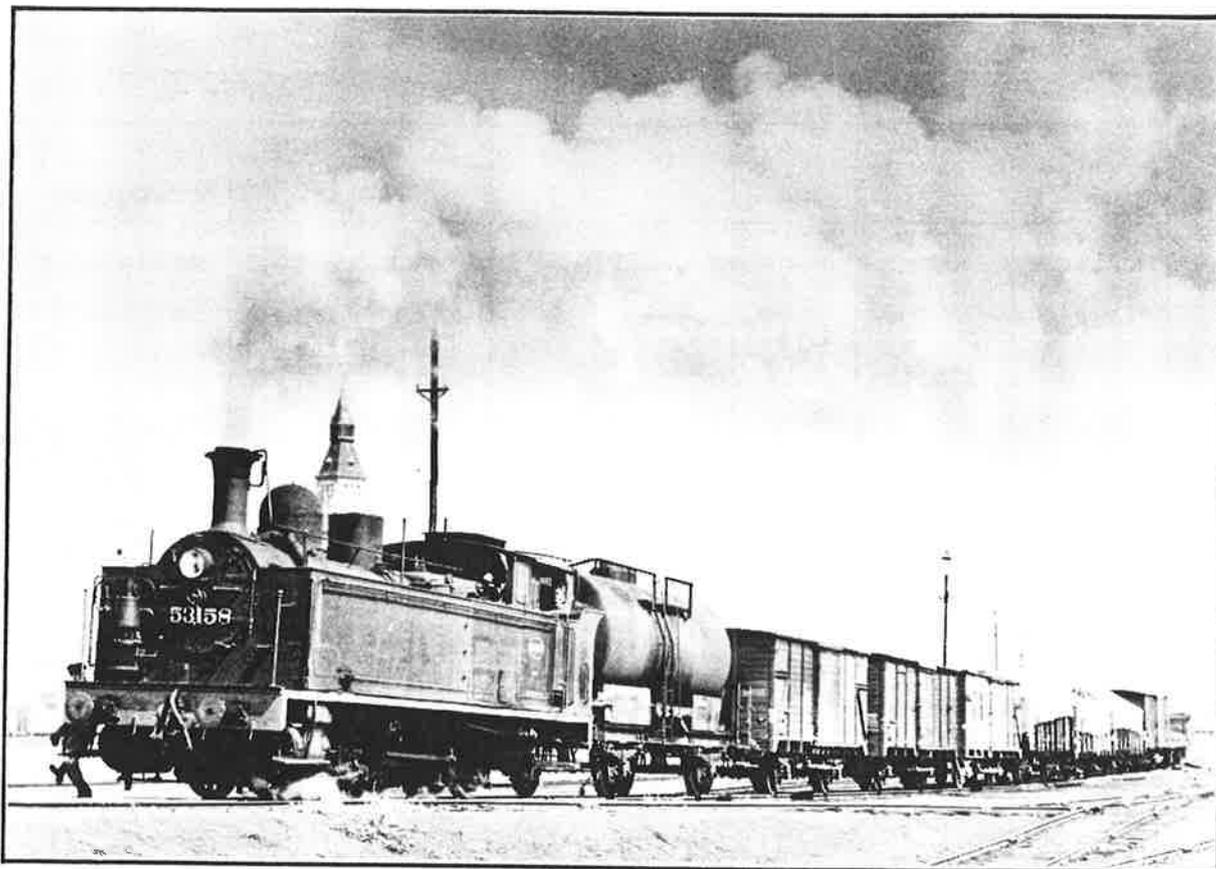
A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 376 locomotives qui reçurent les numéros 5300 à 5675. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquées sur 320 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après ;

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
53.001	5301	4801	Raghenon	36	../1926	04/1967	FLV
53.002	5302	4802	Couillet	1674	../1913	05/1960	FSR
53.003	5303	4803	Couillet	1675	../1913	09/1956	LNC
53.004	5304	4804	Couillet	1676	../1913	08/1956	FGH
53.005	5305	4805	Couillet	1677	../1913	10/1966	LNC
53.006	5306	4806	Couillet	1678	../1913	07/1966	LNC
53.008	5308	4808	Couillet	1680	../1913	12/1958	FLS
53.009	5309	4809	Couillet	1681	../1913	03/1961	FMS
53.010	5310	4810	Hanrez	716	../1913	12/1964	FLV
53.011	5311	4811	Hanrez	717	../1913	03/1961	FCV
53.012	5312	4812	Hanrez	718	../1913	05/1960	FEO
53.014	5314	4814	Raghenon	39	../1926	06/1965	FTY
53.015	5315	4815	Raghenon	40	../1926	03/1965	FMY (*)
53.016	5316	4816	Boussu	245	../1913	06/1966	FKR
53.017	5317	4817	Boussu	246	../1913	08/1963	FCV
53.019	5319	4819	Boussu	248	../1913	06/1961	FHR
53.020	5320	4820	Boussu	249	../1913	05/1960	GT
53.021	5321	4821	Detombay	198	../1913	12/1956	FMY
53.024	5324	4824	Raghenon	41	../1926	03/1965	FHS
53.025	5325	4825	Detombay	202	../1913	07/1959	FSR
53.026	5326	4826	Gillain	60	../1914	05/1960	FSR

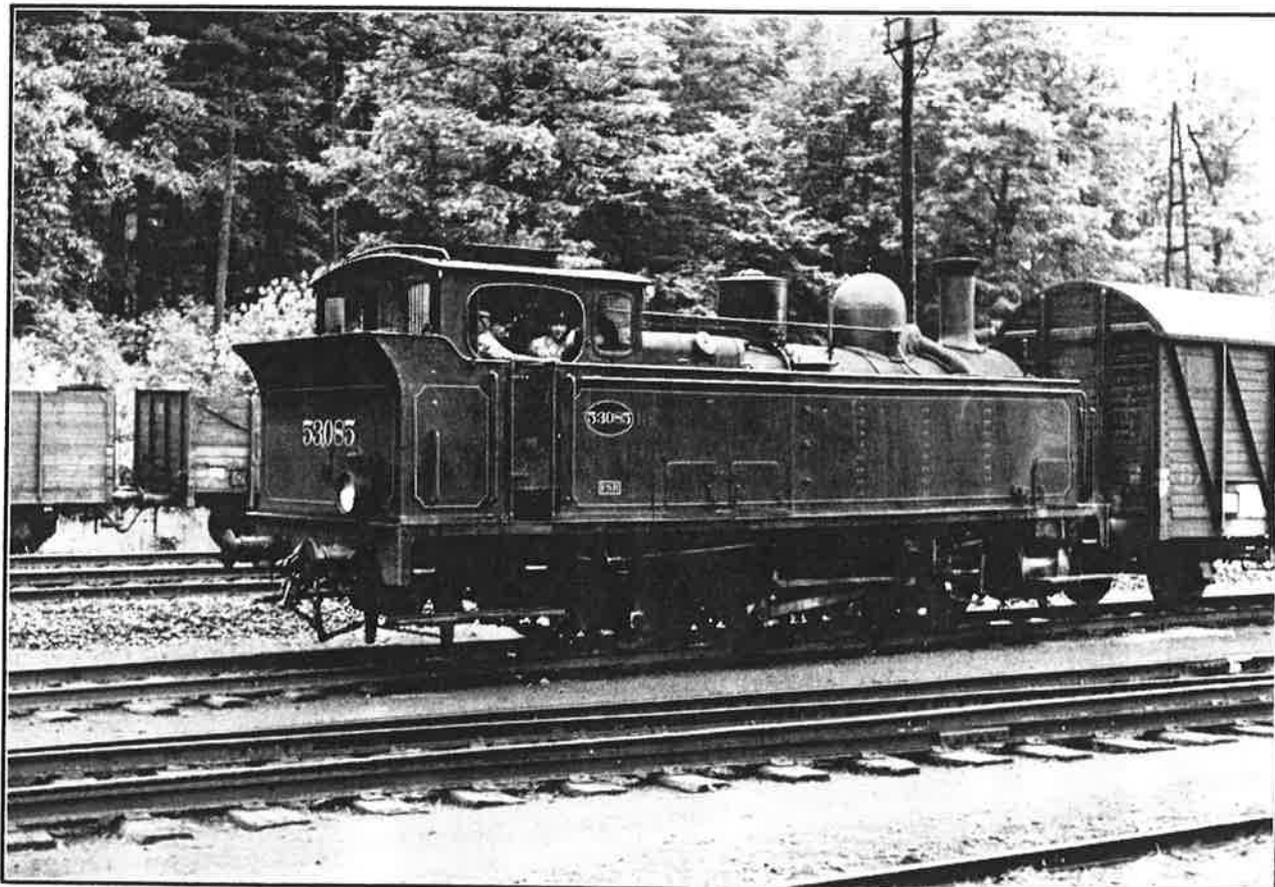
Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
53.027	5327	4827	Gilain	61	../1914	12/1958	LT
53.028	5300	4800	Energie	324	../1921	08/1963	FC
53.029	5329	4829	Ragheno	43	../1926	09/1966	FKR
53.030	5330	4830	Gilain	64	../1914	05/1960	FCV
53.031	5331	4831	Boussu	251	../1913	05/1960	FKR
53.032	5332	4832	Boussu	252	../1913	10/1960	FBM
53.033	5333	4833	Boussu	253	../1913	12/1957	FGH
53.034	5334	4834	Ragheno	44	../1926	01/1966	LNC
53.035	5335	4835	La Meuse	2645	../1913	05/1960	FR
53.036	5336	4836	La Meuse	2646	../1913	05/1960	FBM
53.037	5337	4837	Hanrez	723	../1914	07/1960	FGH
53.038	5338	4838	Hanrez	724	../1914	12/1957	FMY
53.039	5339	4839	Hanrez	725	../1914	08/1965	LNC
53.040	5340	4840	Hanrez	726	../1914	08/1963	NK
53.041	5341	4841	Ragheno	45	../1926	04/1964	GT
53.042	5342	4842	Hanrez	728	../1914	07/1959	FYM
53.043	5343	4843	La Meuse	2647	../1913	10/1960	LNC
53.044	5344	4844	Franco-Belge	2396	../1925	06/1966	FKR
53.045	5345	4845	La Meuse	2649	../1914	05/1966	FEO
53.046	5346	4846	Cockerill	3139	../1925	06/1964	FGH
53.047	5347	4847	Cockerill	3140	../1925	12/1958	FNDM
53.048	5348	4848	Cockerill	3141	../1925	12/1956	FSR
53.049	5349	4849	Cockerill	3142	../1925	03/1961	FCV
53.050	5350	4850	St-Léonard	2027	../1925	12/1958	GT
53.052	5352	4852	Inconnu (*)	(--)	../(*)	04/1967	FTY
53.053	5353	4853	St-Léonard	1862	../1921	07/1964	GT
53.054	5354	4854	St-Léonard	1863	../1921	05/1960	FMS
53.055	5355	4855	St-Léonard	1864	../1921	04/1967	FHS
53.056	5356	4856	St-Léonard	1865	../1921	12/1958	FNDM
53.057	5357	4857	St-Léonard	1866	../1921	05/1960	FLV
53.058	5358	4858	St-Léonard	1867	../1921	05/1956	FSR
53.059	5359	4859	Franco-Belge	2202	../1919	06/1964	LNC
53.060	5360	4860	Franco-Belge	2203	../1919	07/1966	FLV
53.061	5361	4861	Franco-Belge	2204	../1919	07/1959	FYM
53.062	5362	4862	Franco-Belge	2205	../1919	03/1961	FGH
53.063	5363	4863	Franco-Belge	2206	../1919	08/1961	FHS
53.064	5364	4864	Franco-Belge	2207	../1919	11/1961	FC
53.065	5365	4865	La Meuse	2790	../1920	07/1959	FYM
53.066	5366	4866	La Meuse	2791	../1920	05/1960	FBC
53.067	5367	4867	La Meuse	2792	../1920	06/1966	FLV
53.069	5369	4869	La Meuse	2794	../1920	08/1956	FMS
53.070	5370	4870	La Meuse	2795	../1920	12/1958	FNDM
53.071	5371	4871	Boussu	268	../1919	07/1960	NK
53.072	5372	4872	Boussu	269	../1919	02/1962	FMY
53.073	5373	4873	Boussu	270	../1919	07/1966	FGH
53.075	5375	4875	Thiriau	243	../1919	04/1964	LNC
53.076	5376	4876	Thiriau	244	../1919	05/1960	FLV
53.078	5378	4878	Thiriau	246	../1919	07/1956	FMS
53.079	5379	4879	Hanrez	730	../1921	07/1959	LNC
53.080	5380	4880	Hanrez	731	../1921	06/1964	FMY
53.081	5381	4881	Hanrez	732	../1921	07/1959	FNDM
53.082	5382	3382	Thiriau	98	../1907	12/1957	FGH
53.083	5383	3383	Thiriau	99	../1907	12/1957	LNC
53.084	5384	3384	Thiriau	100	../1907	07/1961	FBC
53.085	5385	3385	Boussu	182	../1907	04/1964	NK
53.086	5386	3386	Boussu	183	../1907	06/1959	LNC
53.087	5387	3387	Boussu	184	../1907	03/1961	FLV
53.088	5388	3388	Boussu	185	../1907	03/1961	FGH
53.089	5389	3389	La Meuse	2046	../1907	03/1966	FGH
53.090	5390	3390	La Meuse	2047	../1907	05/1966	FC
53.091	5391	3391	La Meuse	2048	../1907	10/1960	MKM
53.093	5393	3393	La Meuse	2050	../1907	07/1960	FR
53.094	5394	3394	St-Léonard	1482	../1907	10/1966	MKM
53.095	5395	3395	St-Léonard	1483	../1907	06/1959	LNC
53.098	5398	1038	Thiriau	80	../1906	05/1960	FTY
53.099	5399	799	Carels	450	../1906	09/1961	LNC
53.103	5403	4883	Franco-Belge	2397	../1925	09/1966	LNC

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
53.104	5404	1054	Hanrez	642	../1906	11/1957	NK
53.105	5405	795	Couillet	1387	../1904	05/1966	FEO
53.106	5406	746	Couillet	1381	../1904	05/1960	FGH
53.107	5407	577	Franco-Belge	1454	../1904	12/1957	FKR
53.108	5408	4908	Gilly	478	../1925	02/1962	FMY
53.109	5409	569	La Meuse	1984	../1906	03/1961	NK
53.110	5410	3710	Thiriau	104	../1907	06/1960	FR
53.111	5411	3711	Thiriau	105	../1907	10/1960	MKM
53.113	5413	3713	Boussu	187	../1907	06/1959	LJ
53.114	5414	3714	Boussu	188	../1907	09/1966	LNC
53.115	5415	3715	Boussu	189	../1907	04/1967	FTY
53.116	5416	3716	La Meuse	2051	../1907	08/1963	LNC
53.117	5417	3717	La Meuse	2052	../1907	03/1966	GT
53.119	5419	3719	La Meuse	2054	../1907	02/1967	LNC
53.120	5420	3720	La Meuse	2055	../1907	05/1960	FR
53.121	5421	3721	La Meuse	2056	../1907	10/1966	FHS
53.122	5422	3722	La Meuse	2057	../1907	06/1964	FGH (*)
53.123	5423	3723	La Meuse	2058	../1907	12/1957	LNC
53.124	5424	3724	La Meuse	2059	../1907	12/1964	FNDM
53.125	5425	3725	La Meuse	2060	../1907	05/1960	FCV
53.126	5426	3726	Boussu	198	../1908	04/1967	FC
53.127	5427	3727	Boussu	199	../1908	12/1958	FR
53.129	5429	629	Couillet	1422	../1905	12/1958	FLV
53.130	5430	3380	Thiriau	96	../1907	03/1961	FNDM
53.131	5431	3681	La Meuse	2121	../1908	04/1967	LNC
53.132	5432	3682	La Meuse	2122	../1908	12/1957	NK
53.133	5433	3683	La Meuse	2123	../1908	10/1966	FLV
53.134	5434	3684	La Meuse	2124	../1908	07/1961	FHS
53.135	5435	3685	La Meuse	2125	../1908	08/1963	LNC
53.136	5436	3686	La Meuse	2126	../1908	12/1957	FKR
53.138	5438	3688	Hanrez	661	../1908	12/1957	FMY
53.140	5440	3690	Hanrez	663	../1908	08/1963	LNC
53.141	5441	3691	Hanrez	664	../1908	08/1963	NK
53.143	5443	843	La Meuse	2001	../1906	08/1961	FLV
53.144	5444	3694	Hanrez	667	../1908	05/1960	FBM
53.145	5445	745	Hanrez	648	../1905	06/1966	GT
53.147	5447	3697	Boussu	194	../1908	12/1957	LNC
53.148	5448	3698	Boussu	195	../1908	12/1957	FHR
53.149	5449	3699	Boussu	196	../1908	12/1966	FHS
53.151	5451	3701	Hanrez	649	../1907	07/1959	LNC
53.152	5452	3702	Hanrez	650	../1907	03/1961	FEO
53.153	5453	753	Carels	442	../1905	06/1956	FKR
53.154	5454	3704	Hanrez	652	../1907	04/1965	NK
53.155	5455	1055	Hanrez	643	../1906	01/1964	NK
53.157	5457	3707	Thiriau	101	../1907	06/1961	NK
53.158	5458	3708	Thiriau	102	../1907	12/1966	FC
53.159	5459	3709	Thiriau	103	../1907	03/1961	FC
53.160	5460	3376	Hanrez	655	../1907	12/1957	FEO
53.161	5461	4891	Boussu	275	../1925	06/1959	MBX
53.162	5462	1082	Hanrez	646	../1906	05/1962	NK
53.163	5463	1003	Boussu	181	../1906	06/1960	LNC
53.164	5464	4884	Tubize	2013	../1925	08/1964	FBM
53.165	5465	4885	Tubize	2014	../1925	05/1960	FNDM
53.166	5466	1046	Thiriau	81	../1906	12/1957	FMY
53.167	5467	787	Couillet	1386	../1904	03/1961	FCV
53.168	5468	1008	Thiriau	78	../1906	06/1966	FKR
53.169	5469	1049	Thiriau	82	../1906	10/1960	LNC
53.170	5470	3680	La Meuse	2120	../1908	08/1964	MKM
53.171	5471	681	HaineStPierre	827	../1904	09/1956	FNDM
53.172	5472	792	Couillet	1405	../1905	06/1966	LNC
53.174	5474	4894	Gilain	70	../1921	03/1961	FMY
53.175	5475	695	Franco-Belge	1459	../1904	09/1963	FC
53.176	5476	3676	La Meuse	2116	../1908	03/1961	NK
53.177	5477	3677	La Meuse	2117	../1908	08/1963	LNC
53.179	5479	579	La Meuse	1985	../1906	12/1957	FKR
53.180	5480	4080	AC Luttre	(*)	../1927	05/1960	NK
53.181	5481	4081	AC Luttre	(*)	../1927	04/1964	LNC

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
53.182	5482	4082	AC Luttre	(*)	../1927	10/1966	FMY
53.183	5483	4083	AC Luttre	(*)	../1927	05/1960	FHR
53.184	5484	4084	AC Luttre	(*)	../1927	09/1957	FC (*)
53.185	5485	4085	AC Luttre	(*)	../1927	06/1956	GT
53.186	5486	4086	AC Luttre	(*)	../1927	02/1967	LNC
53.188	5488	4088	AC Luttre	(*)	../1927	09/1959	FEO
53.190	5490	4090	Ragheno	31	../1926	03/1961	FCV
53.191	5491	4091	Ragheno	32	../1926	05/1960	FLV
53.192	5492	4092	Ragheno	33	../1926	09/1966	FGH
53.193	5493	4093	Ragheno	34	../1926	03/1961	NK
53.195	5495	4095	(inconnu) (*)	(-)	../(*)	09/1956	FTM
53.196	5496	4796	Energie	320	../1920	12/1958	FC
53.197	5497	4797	Energie	321	../1920	07/1959	FC
53.199	5499	4799	Energie	323	../1920	08/1965	FEO
53.200	5500	4100	Boussu	241	../1913	08/1963	LNC
53.201	5501	1001	Boussu	180	../1906	12/1957	FMY
53.202	5502	4102	Boussu	213	../1909	05/1956	FTM
53.205	5505	4105	Boussu	216	../1909	06/1966	FGH
53.206	5506	4106	Boussu	217	../1909	05/1960	FTM (*)
53.207	5507	4097	Franco-Belge	2201	../1921	11/1961	FTY
53.208	5508	4108	Boussu	219	../1909	12/1957	FNDM
53.209	5509	1009	Thiriau	79	../1906	05/1960	NK
53.210	5510	4110	HaineStPierre	1031	../1909	06/1956	FMS
53.211	5511	4111	HaineStPierre	1032	../1909	07/1959	FHR
53.213	5513	4113	HaineStPierre	1034	../1909	09/1956	FSD
53.214	5514	4114	HaineStPierre	1035	../1909	06/1966	FKR
53.215	5515	4115	HaineStPierre	1036	../1909	12/1957	FSR
53.216	5516	4116	HaineStPierre	1037	../1909	10/1959	LNC
53.217	5517	4117	HaineStPierre	1038	../1909	08/1963	LNC
53.218	5518	4118	HaineStPierre	1039	../1909	07/1959	FLV
53.222	5522	1052	Hanrez	641	../1906	05/1960	FC
53.223	5523	4123	Couillet	1532	../1910	07/1959	FNDM
53.224	5524	4124	Couillet	1533	../1910	12/1957	FSR
53.225	5525	4125	Couillet	1534	../1910	11/1961	LNC
53.226	5526	4126	Couillet	1535	../1910	09/1958	GT
53.227	5527	4127	Couillet	1536	../1910	07/1961	LNC
53.228	5528	4128	Couillet	1537	../1910	07/1966	FGH
53.229	5529	4129	Couillet	1538	../1910	12/1957	NK
53.230	5530	4130	Couillet	1539	../1910	03/1961	FTY
53.231	5531	4131	Couillet	1540	../1910	12/1958	FGH
53.232	5532	4132	Couillet	1541	../1910	05/1960	FCV
53.233	5533	4133	Couillet	1542	../1910	05/1960	FGH
53.234	5534	4134	Couillet	1543	../1910	12/1957	FMY
53.235	5535	4135	Couillet	1544	../1910	05/1960	FMS
53.236	5536	4136	Couillet	1545	../1910	12/1957	FNDM
53.237	5537	4137	Couillet	1546	../1910	03/1966	GT
53.238	5538	4138	Couillet	1547	../1910	01/1966	LNC
53.239	5539	4139	Couillet	1548	../1910	07/1959	FCV
53.241	5541	4141	Couillet	1550	../1910	10/1966	MKM
53.243	5543	4143	Couillet	1552	../1910	12/1957	FEO
53.244	5544	744	Carels	440	../1905	03/1961	FBM
53.246	5546	4146	Couillet	1555	../1910	12/1958	FNDM
53.248	5548	4148	Hanrez	678	../1909	12/1958	FGH
53.249	5549	4149	Hanrez	679	../1909	04/1965	FC
53.250	5550	4150	Hanrez	680	../1909	05/1960	FYM (*)
53.251	5551	751	Couillet	1382	../1904	05/1960	FLV
53.252	5552	4152	Hanrez	682	../1909	12/1958	FMY
53.253	5553	4153	Hanrez	683	../1909	12/1957	FKR
53.254	5554	4154	Hanrez	684	../1909	03/1961	FNDM
53.255	5555	4155	Hanrez	685	../1909	07/1959	FEO
53.256	5556	4156	Hanrez	686	../1909	12/1957	NK
53.257	5557	4157	Hanrez	687	../1909	09/1958	FYM
53.258	5558	4158	Hanrez	688	../1910	06/1961	LNC
53.260	5560	4160	Hanrez	690	../1910	06/1960	FHS
53.262	5562	762	Thiriau	60	../1905	07/1961	LNC
53.263	5563	4163	Biesme	(*)	../1911	05/1960	FEO
53.264	5564	4164	Gilain	50	../1911	12/1957	FSR
53.266	5566	766	Hanrez	633	../1905	06/1959	LNC



Locomotive type 53 (53.158) de la remise de Berchem manoeuvrant à Anvers Nord  
Photo G. Delise collection Ph. Dambly



Locomotive type 53 (53.085) de la remise de Schaerbeek - Photo B. Dedoncker - col.  
Ph. Dambly

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai son	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
53.267	5567	4167	Boussu	229	../1911	05/1960	LWC
53.268	5568	4168	Boussu	230	../1911	07/1959	NK
53.269	5569	4169	Boussu	231	../1911	05/1960	FNDM
53.270	5570	4170	Boussu	232	../1911	06/1960	FR
53.271	5571	4171	Boussu	233	../1911	06/1959	LNC
53.272	5572	4172	La Meuse	2381	../1912	12/1958	FMY
53.273	5573	4173	La Meuse	2382	../1912	07/1961	FMY
53.274	5574	4174	La Meuse	2383	../1912	07/1959	FEO
53.275	5575	4175	La Meuse	2384	../1912	12/1957	FKR
53.276	5576	576	Franco-Belge	1453	../1904	12/1957	FR
53.279	5579	4179	Gilain	53	../1912	10/1963	NK
53.280	5580	4180	Biesme	67	../1912	12/1958	FGH
53.281	5581	4181	Biesme	68	../1912	08/1956	FMY
53.282	5582	4182	Couillet	1640	../1912	01/1965	LNC
53.283	5583	4183	Couillet	1641	../1912	10/1949	GT (*)
53.284	5584	4184	Couillet	1642	../1912	08/1965	FKR
53.285	5585	4185	Couillet	1643	../1912	08/1956	GT
53.286	5586	4186	Couillet	1644	../1912	05/1960	FR
53.287	5587	4187	La Meuse	2387	../1912	05/1966	NK
53.288	5588	4188	La Meuse	2388	../1912	04/1967	GT
53.289	5589	4189	Gilain	54	../1912	05/1960	FMY
53.290	5590	4190	Gilain	55	../1912	08/1961	FHS
53.291	5591	4191	Detombay	195	../1912	09/1956	LNC
53.292	5592	4192	Boussu	242	../1912	08/1963	LNC
53.293	5593	4193	Boussu	243	../1913	07/1966	FGH
53.294	5594	4194	Boussu	244	../1913	05/1960	FSR
53.296	5596	4096	Franco-Belge	2200	../1921	05/1960	NK
53.297	5597	4197	Gilain	58	../1912	07/1959	FLV
53.298	5598	4198	Gilain	59	../1912	05/1960	FMS
53.299	5599	4199	Detombay	196	../1913	10/1966	MKM
53.300	5600	4200	Detombay	197	../1913	06/1964	FMY
53.301	5601	701	HaineStPierre	830	../1904	12/1957	NK
53.302	5602	702	La Meuse	1934	../1905	07/1959	FNDM
53.303	5603	4893	Gilain	69	../1921	05/1960	FMS
53.304	5604	604	Franco-Belge	1456	../1904	03/1961	FCV
53.305	5605	705	La Meuse	1935	../1905	12/1957	LNC
53.307	5607	507	Carels	446	../1906	12/1958	FTM
53.308	5608	508	Franco-Belge	1452	../1904	03/1961	FCV
53.311	5611	708	Carels	439	../1905	11/1963	FLV
53.312	5612	512	La Meuse	1981	../1906	10/1966	MKM
53.313	5613	913	La Meuse	1847	../1904	08/1963	NK
53.314	5614	624	Couillet	1421	../1905	06/1959	MKM
53.315	5615	615	Franco-Belge	1458	../1904	06/1957	LJ
53.316	5616	946	Boussu	179	../1907	12/1957	NK
53.318	5618	818	La Meuse	1987	../1906	03/1961	NK
53.319	5619	919	Boussu	148	../1904	07/1959	FBM
53.320	5620	940	Boussu	178	../1907	06/1966	FLV (*)
53.321	5621	808	Couillet	1388	../1904	12/1957	FMY
53.322	5622	922	Boussu	149	../1904	12/1966	FKR
53.323	5623	623	Couillet	1420	../1905	08/1963	FMS
53.325	5625	4905	Couillet	1796	../1925	12/1956	FMS
53.326	5626	686	HaineStPierre	828	../1904	07/1959	FYM
53.327	5627	727	Franco-Belge	1460	../1904	07/1959	FLV
53.328	5628	848	La Meuse	2003	../1906	09/1958	FSR
53.329	5629	3379	Hanrez	658	../1907	06/1959	LJ
53.330	5630	4890	Tubize	2019	../1926	03/1961	NK
53.331	5631	996	Hanrez	611	../1904	10/1961	NK
53.333	5633	793	Boussu	155	../1905	01/1964	FLV
53.334	5634	834	Couillet	1390	../1904	09/1956	FMS
53.335	5635	3378	Hanrez	657	../1907	04/1967	FTY
53.336	5636	796	Hanrez	634	../1905	09/1958	FLV
53.337	5637	4887	Tubize	2016	../1925	08/1963	MKM
53.339	5639	939	Boussu	151	../1904	05/1960	FBC
53.340	5640	840	La Meuse	2000	../1906	05/1956	FSR
53.341	5641	941	Thiriau	39	../1904	11/1963	FEO
53.343	5643	4903	La Hestre	48	../1925	05/1960	NK
53.344	5644	844	La Meuse	2002	../1906	07/1959	FHS
53.345	5645	4886	Tubize	2015	../1925	09/1965	LNC

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
53.346	5646	846	La Meuse	1844	../1904	05/1960	FGH
53.347	5647	457	Carels	444	../1906	06/1965	LNC
53.348	5648	748	St-Léonard	1460	../1906	05/1966	GT
53.349	5649	449	Carels	443	../1906	03/1961	NK
53.350	5650	850	La Meuse	1845	../1904	05/1960	FHS
53.351	5651	951	Thiriau	40	../1904	07/1959	FNDM
53.352	5652	4892	Boussu	276	../1925	04/1966	FHS
53.353	5653	583	Franco-Belge	1455	../1904	04/1967	FTY
53.354	5654	534	La Meuse	1982	../1906	11/1963	FMS
53.355	5655	4896	HaineStPierre	1261	../1919	05/1960	FCV
53.356	5656	896	La Meuse	2004	../1906	07/1959	FMS
53.359	5659	4889	Tubize	2018	../1925	07/1959	FSR
53.360	5660	4900	HaineStPierre	1265	../1920	06/1959	LNC
53.361	5661	4898	HaineStPierre	1263	../1919	07/1959	NK
53.362	5662	872	La Meuse	1846	../1904	03/1961	FCV
53.363	5663	763	Couillet	1384	../1904	03/1966	FKR
53.364	5664	4904	La Hestre	49	../1925	07/1959	MBX (*)
53.365	5665	4899	HaineStPierre	1264	../1919	07/1959	FKR
53.366	5666	666	Boussu	177	../1906	12/1957	FMY
53.367	5667	3377	Hanrez	656	../1907	12/1957	FSR
53.368	5668	568	La Meuse	1983	../1906	12/1957	FYM
53.369	5669	769	St-Léonard	1463	../1906	07/1959	FC
53.370	5670	4902	HaineStPierre	1484	../1925	08/1956	FMY
53.371	5671	771	Hanrez	632	../1905	07/1961	FTY
53.372	5672	772	Carels	448	../1906	08/1963	LNC
53.373	5673	4906	Couillet	1797	../1925	12/1946	GT
53.374	5674	4907	Gilly	477	../1925	06/1965	LNC
53.375	5675	475	Carels	445	../1906	03/1961	FEO
53.376	(*)	997	Hanrez	612	../1904	07/1959	LT

(\*)

- 53.015 : Dernière remise propriétaire FMY mais LNC sur papier.
- 53.052 : Le constructeur de cette locomotive probablement achevée à Couillet pendant la guerre 1914-1918 n'est pas connu. En effet, le carnet historique d'origine était pudiquement muet sur ce point.
- 53.122 : Faisait partie des locomotives passées à l'effectif de la remise de St-Ghislain lors de la suppression de la remise de Mons le 4 mai 1964.
- 53.180 : Le constructeur de ces locomotives, l'AC Luttre, ne leur avait pas donné de numéro d'ordre. Les plaques ovales portaient la simple mention "AC Luttre - 1927".
- 53.188
- 53.184 : Cette locomotive avait été désignée pour être transformée en locomotive diesel de manoeuvres (récupération du châssis et des roues), mais le projet a avorté.
- 53.195 : Le constructeur de cette locomotive qui semble avoir été construite pendant la guerre 1914-1918, à partir d'éléments disparates provenant de commandes en cours d'exécution lors de l'invasion (août 1914), n'est pas connu.
- 53.206 : Dernière remise propriétaire FTM, ensuite hors service à FBM.
- 53.250 : Dernière remise propriétaire FYM, ensuite hors service à FCV.
- 53.263 : Numéro du constructeur : un des numéros 63 à 66.
- 53.283 : Mise prématurée (octobre 1949) hors-écritures par suite de fait de guerre.
- 53.320 : Cette locomotive a été conservée pour figurer au futur musée belge des chemins de fer. Elle se trouve actuellement au dépôt de Leuven où l'on peut l'admirer lors des journées "portes ouvertes" organisées chaque année dans le courant du mois de septembre. Elle est restaurée dans sa version d'octobre 1931 c'est-à-dire numérotée 5620, mais malheureusement sa livrée "chocolat" est trop claire.

53.364 : Avait été mise hors service en 1958.

53.376 : Cette locomotive fut vendue à l'ABL (Armée Belge-Belgische Leger) en juillet 1931 et sortie d'écritures. De ce fait, elle ne porta jamais le numéro 5617 qui lui avait été attribué pour la renumérotation entrant en vigueur le 1er octobre de la même année. Durant l'occupation allemande et jusqu'à la fin des hostilités, la SNCB l'utilisa à la remise d'Antwerpen-Dam (FNDM) sous le numéro 5676. En mai 1945, elle fut rendue à son propriétaire et le 3 mai 1948, elle fut échangée contre la locomotive type 93 n° 93.021. Elle reprit du service à la SNCB sous le numéro 53.376 et elle fut mise une seconde fois hors écritures en juillet 1959.

Signification des abréviations utilisées dans cet article :

a) Constructeurs de locomotives :

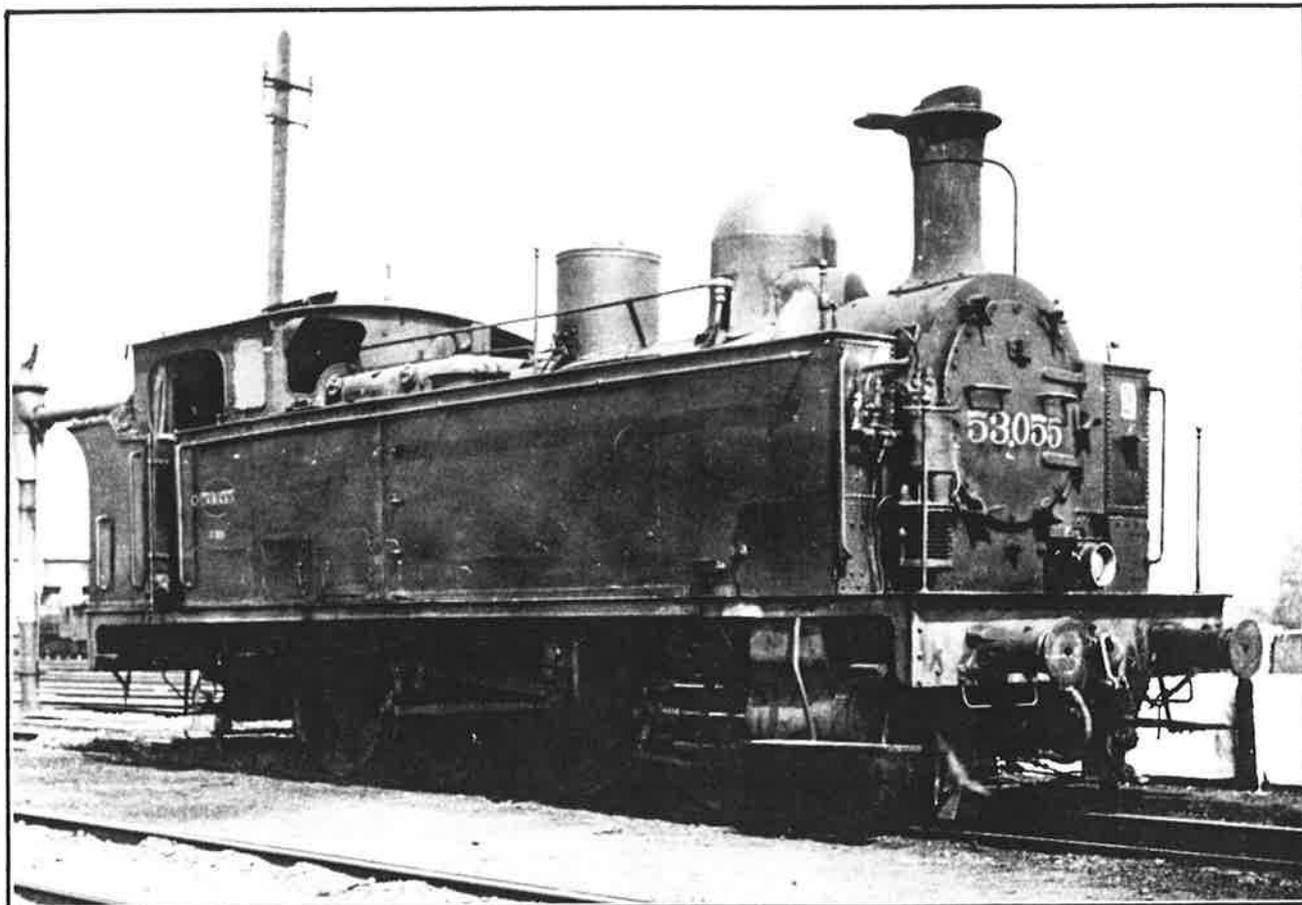
La Meuse : Ateliers de Construction de la Meuse, Sclessin  
Hanrez : Ateliers Zimmermann et Hanrez, Monceau-sur-Sambre  
Boussu : Ateliers de Construction de Boussu  
Couillet : S.A. de Marcinelle et de Couillet  
Thiriau : Ateliers du Thiriau, La Croyère  
Haine-St-Pierre : Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre  
Franco-Belge : Société Franco-Belge de matériel de chemin de fer,  
La Croyère  
St-Léonard : Société Saint-Léonard, Liège  
Gilain : Ateliers J.J. Gilain, Tirlemont  
Ragheno : Usines Ragheno, Malines  
Carels : Carels Frères, Gand  
AC Luttre : Atelier central de Luttre (SNCB)  
Detombay : Ateliers Detombay, Marcinelle  
Tubize : Ateliers Métallurgiques, Tubize  
Energie : Société Energie, Marcinelle  
Cockerill : Société John Cockerill, Seraing  
Biesme : La Biesme, Bouffioulx  
Gilly : Forges, Usines et Fonderies de Gilly  
La Hestre : Grosses Forges et Usines de la Hestre,  
Haine-St-Pierre

b) Remises à locomotives :

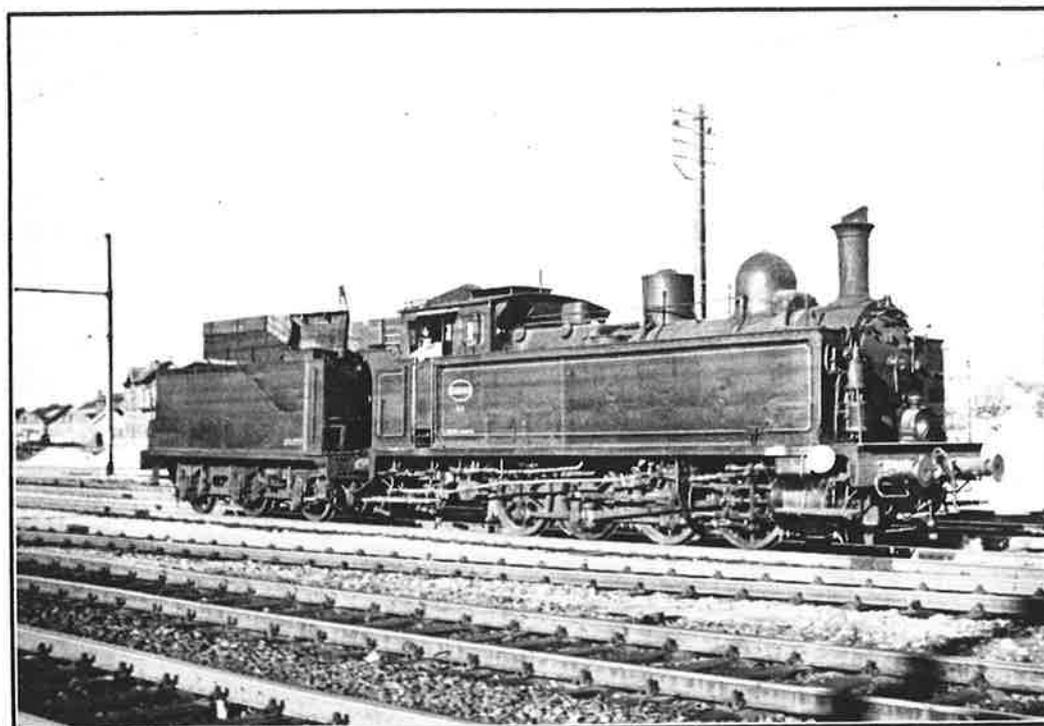
FLV : Leuven	FKR : Merelbeke	FNDM : Antwerpen-Dam
FSR : Schaerbeek	FHR : Herbesthal	FBC : Braine-le-Comte
LNC : Monceau	FHS : Hasselt	MKM : Stockem
FGH : St-Ghislain	LT : Ottignies	LJ : Jemelle
FLS : Aalst	GT : Haine-St-Pierre	MBX : Bertrix
FMS : Mons	FC : Kortrijk	FTM : Tamines
FCV : Berchem	FBM : Bruxelles-Midi	FSD : Oostende
FTY : Tournai	FR : Brugge	LWC : Walcourt
FEO : Ronet	NK : Kinkempois	
FMY : Montignies	FYM : Muizen	

## Curiosités jemelloises

Lors de leur séjour à la remise de Jemelle, 3 locomotives type 53 (53.010 - 53.323 - 53.329) furent accouplées à des tenders soit du type 18 de 24 m<sup>3</sup> (24.257 - 24.264 - 24.445) soit du type 38 (ex-KPEV) de 31 m<sup>3</sup> (31.018 - 31.023). Ce type d'accouplement eut lieu depuis 1945 jusqu'en mai 1961 et était destiné à effectuer les manoeuvres en gare de Marloie. Il s'était avéré nécessaire car la gare précitée était dépourvue de point d'alimentation en eau et il fallait éviter à ces locomotives, dont la capacité des soutes à eau n'était que de 7 m<sup>3</sup>, de fréquents allers et retours Marloie-Jemelle pour prise d'eau à Jemelle (pour plus amples renseignements à ce sujet, veuillez vous référer au FFN n° 3 d'avril 1983).



Locomotive type 53 (53.055) de la remise de Hasselt - Photo SNCB - col. Ph. Dambly



Locomotive type 53 (53.010) de la remise de Jemelle, accouplée au tender type 18 n°24.257 pour effectuer des manoeuvres en gare de Marloie, juin 1957. - Photo B. Dedoncker - Collection Ph. Dambly.

# nos «vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

remarques et  
commentaires

De M. R. Huysman, à propos de :

- Numérotation à la livraison :

A considérer comme "numérotation à la prise en inventaire".

(NDRL : En effet, ce n'est qu'après avoir subi de rigoureux contrôles et été soumise à de nombreux essais qu'une locomotive est prise en écritures)

- Date de mise hors écritures :

A ne pas confondre avec "date de mise hors service". En effet, l'intervalle entre la dernière mise hors service d'une locomotive et sa radiation des inventaires peut varier de quelques jours à plusieurs années. C'est ainsi, par exemple, qu'en 1947 et suivant leur état et leur kilométrage, les locomotives type 36 ont été garées hors service, soit mises en "parc" (réserve en bon état). Elles n'ont pas été ferraillées, avant 1950-1951, par crainte d'un mauvais comportement des foyers en acier des locomotives types 25, 26 et 29.

- Reproduction d'une locomotive en miniature :

Suite à la demande de plusieurs membres nous demandant de publier pour chaque locomotive ses remises propriétaires successives et les divers tenders y accouplés, nous nous sommes adressés à M. R. Huysman qui nous signale qu'il lui est impossible, en raison du volume du travail à effectuer, de dresser une liste exhaustive des renseignements demandés. Cependant pour aider ceux de nos membres désireux de perpétuer le souvenir de la traction vapeur, M. R. Huysman accepterait néanmoins de leur communiquer, par notre intermédiaire, les réponses aux questions de caractère ponctuel qui lui seraient posées. Après choix d'une immatriculation d'après photo - précaution indispensable à une reproduction fidèle tant étaient nombreuses les particularités individuelles -, il pourrait fournir aisément les éléments historiques souhaitables et les données statistiques relatives aux tenders.

- Type 51 :

Une locomotive de ce type est conservée pour figurer au futur musée belge des chemins de fer. Il s'agit de la locomotive portant le numéro 1152, construite par la firme Evrard (n° 316) et prise en écritures en février 1880. Elle ne fut pas renumérotée en octobre 1931 car elle avait été vendue en février 1929 à la "Carbonisation Centrale" à Tertre. Comme aucune locomotive de ce type n'avait été conservée, la SNCB s'empressa de l'acquérir en 1969 afin d'étoffer sa maigre collection d'engins "Vapeur" destinée à rappeler ce mode de traction aux futures générations. Elle se trouve actuellement au dépôt de Leuven, restaurée mais en vert foncé anachronique.

La locomotive 51.067 fut la dernière radiée, et ce après une longue période de location au privé.

Les locomotives 51.076 et 51.077 avaient la morphologie de la dernière tranche de construction (1900-1905). La 51.076 portait cependant les plaques de constructeur d'origine. Il s'agit de reconstructions à l'anglaise faites par l'Etat belge, astuce couvrant la construction d'une locomotive neuve avec incorporation de rares éléments provenant de l'ancienne machine de même numéro, considérée au point de vue comptable comme réparée ou transformée.

# modélisme

## nouveautés

### KLEIN Modellbahn : wagon tombereau à crémaillères (Elo) type 1213 B 1 sncb

La petite firme autrichienne a décidé de gâter le modéliste belge. Après le superbe Hbikks-tt déjà décliné en trois versions (la dernière étant un exemplaire belge loué aux CFF et réimmatriculé en conséquence) et le petit tombereau à deux essieux, voici, cette fois, un wagon typiquement belge.

**LE PROTOTYPE :** Plusieurs types de wagons ont été adaptés au transport de caisses de grandes dimensions (verre, glaces, marbre...): des wagons plats ou, ici, des tombereaux. Dans les années septante, deux séries de tombereaux classiques à deux essieux ont servi de base à une telle adaptation. Les uns à deux portes à deux vantaux par face et lisse supérieure continue (type 1215 A 6). Les autres (type 1213 B 1) dérivant d'un tombereau UIC à une seule porte (à deux vantaux) par face et lisse interrompue au-dessus des portes. Les dimensions de ces deux types sont fort semblables, à l'exception de la hauteur des parois latérales et de l'empattement. Les parois de bout ont été modifiées. Fixes, et plus hautes que celles des tombereaux ordinaires, elles sont munies de marchepieds, d'une échelle centrale, et d'une main courante supérieure. Deux paires de poutres métalliques amovibles servent à maintenir latéralement le chargement et freinent aussi son glissement longitudinal. Elles sont fixées à des crémaillères situées à chaque extrémité du wagon, au-dessus du plancher, aux deux tiers et au sommet des parois d'extrémité. Ces wagons se rencontrent assez fréquemment dans notre région. On peut en voir quotidiennement ou presque en gare de MOUSTIER s/Sambre.

**LE MODÈLE HO :** Comme son prototype, il dérive du tombereau standard UIC déjà connu. Dès le premier coup d'oeil un "ouf" de soulagement : les parois sont lisses comme en réalité. KLEIN Modellbahn n'a pas réutilisé le moule des tombereaux, avec la représentation des déformations subies... Un examen plus attentif ne découvre aucun défaut à critiquer. Les poutres de calage sont amovibles et ajustables à volonté. Pour les rendre fonctionnelles il a fallu renoncer à reproduire les crémaillères. C'est un choix qui se défend. Les tampons, en plastique et assez quelconques, gagneraient à être remplacés par des modèles plus fidèles : la qualité de la maquette le mérite amplement. Les crochets situés à la base des montants d'angle du wagon tombereau ont disparu pour être remplacés par des crochets rapportés, plus gros. Jamais jusqu'ici on n'avait poussé aussi loin la mise en conformité d'un modèle réduit de wagon ! Les parois de bout sont correctement reproduites. Les échelles sont moulées et non rapportées mais la main courante du dessus n'a pas été omise. Bonne décoration brun-rouge, marquage lisible et presque complet avec la mention "transport de verre" d'un côté et "vervoer van glas" de l'autre. Attelage court à élongation variable et têtes interchangeable, bien sûr. En conclusion : un modèle quasi parfait qui DOIT figurer dans votre collection, absolument.

## Quoi ne neuf en quatre-vingt-neuf ?

Au moment où ce numéro paraîtra, vous serez déjà nombreux à vous être précipités chez votre détaillant préféré pour consulter les dépliants "nouveauautés 1989" des grandes marques. Je me bornerai donc ici à une sélection - subjective, sans doute - de nouveauautés marquantes.

Le GAG : la voiture dancing "Gesellschaftswagen" de MÄRKLIN, avec couples de danseurs, jeux de lumière et musique disco ! En 1990, nous aurons peut-être droit au jet - digital - de bouteilles vides par des fenêtres entrouvrables... à moins que ce ne soit un groupe de hooligans occupé à saccager l'aménagement intérieur.

Bien plus LUDIQUÉ, la mini camera video dissimulée dans le 3e phare d'une loco électrique 141 DB et de la voiture pilote d'une rame réversible régionale. Un convertisseur placé en parallèle avec l'alimentation et un minimoteur noir et blanc complètent l'équipement. Ça fonctionne, paraît-il, très bien. Mais le système est sans pitié pour les voies mal posées et les courbes aussi serrées que brutales. Quant au prix de ce joujou, c'est une autre histoire !

Les BELGES devront surtout se contenter cette année de redécorations. 15 tricourant en jaune, 23 en bleu, voitures M2 en livrée IC/IR, wagon à toiture enroulable immatriculé sncb, le tout chez LIMA. Variante de décoration pour la diesel 62 ROCO (pas une surprise). S 3/6 bavaroise immatriculée à la sncb chez RIVAROSSO (livrée moins fantaisiste que celle jadis commise par la firme de Göppingen).

MÄRKLIN a, lui, mieux fait que de repeindre la 16 quadricourant : outre sa livrée actuelle, elle reçoit de nouveaux pantos (Sommerfeldt ?), tous différents et conformes. Un bon point ! Outre le wagon Elo déjà décrit, cette fois aux couleurs de Glaverbel, KLEIN MODELLBAHN nous promet un Hbikks-tt patiné et une trémie à 2 essieux pour le transport de coke. Pas si mal, non ? Mais la prochaine cuvée (1990) devrait être plus remarquable encore chez ce constructeur, avec une diesel série 60 ! Il est aussi question dans le futur d'une électrique série 20 chez LIMA, mais ce n'est pas encore officiel.

En attendant, JOCADIS continue à produire en petites séries des modèles originaux. Les 'K' ont pris un peu de retard mais elles arrivent. Il y aura aussi des locotracteurs : série 82, "veau et vache", et série 73-74... sans doute cet été. Par la suite, un "monstre" très attendu : la type 36 de Flamme. Le programme des GCI se poursuivra, avec des modèles améliorés, plus faciles à construire et roulant mieux.

Nouveauté majeure : le programme de VOIE ROCO. Un système entièrement neuf, sur base d'un rail code.83 (2,1mm de hauteur), avec une géométrie très simple, bien étudiée. Les aiguillages, croisement et traversée jonction simple (!) sont à 15° (ce qui est beaucoup) ou 10° (ce qui est nettement mieux). Voie flexible sur traverses bois ou béton. Le tout avec ou sans ballast. Le ballast, en plastique assez souple et facile à découper, est à l'échelle. Sa couleur chocolat au lait devrait être différente (plus grise) dans la production de série. Un nouveau moteur à placer sous la table, compatible toutes marques (?), vient compléter l'assortiment. Ce programme est superbe. Mais un (gros) regret tout de même : l'entre-axes des voies de 61,2mm (un centimètre de trop)... Cette surlargeur est la conséquence inévitable du maintien de courbes de faibles rayons. Rien de neuf par contre du côté de chez LIMA : on en est au même point que l'an dernier. Le système italien devrait être plus satisfaisant pour le modéliste exigeant, mais sa gestation semble bien pénible...

Matériel étranger : Voici enfin, chez ROCO, la récente voiture coach des CFF, celle que nous voyons tous les jours dans l'"Iris". Elle apparaît dans la nouvelle décoration, blanche et grise, mais la CI devrait suivre. A noter : l'échelle hybride de 1/90. "Compromis" souhaité, paraît-il, par bon nombre de modélistes suisses. On croyait les Helvètes plus soucieux que ça d'exactitude... Sortie aussi des voitures UIC "X" des chemins de fer italiens, dans la décoration grise et rouge actuelle, et au 1/87 cette fois.

FLEISCHMANN : 2.3.2.T (type 78 de la DB) et nouvel embiellage pour la type 24. La gamme de wagons anciens s'élargit (avec encore des modèles "belgicisables"), et les voitures UIC "X" s'allongent un petit peu (de 264 à 282mm, mais on n'en est pas encore aux 303mm du 1/87) : encore un compromis entre le respect de l'échelle et les petits rayons. FLEISCHMANN encore avec un wagon plat à bogies et haussertes latérales en alu (Res), monté sur bogies Y25 (ce qui est nouveau dans cette marque et promet pour l'avenir). Un modèle intéressant car très "passe partout" et inédit. EN 'N' : 1.3.2. BR 23, BB 1043 et voitures ÖBB, autorail double hollandais, wagons anciens et le même plat Res mais sur bogies allemands. A noter que l'attelage "Profi" est maintenant standard chez Fleischmann.

Chez MÄRKLIN : autorail série 682.2 de la DB (un de plus), diesel V 160, automotrice postale hollandaise, locotracteur industriel. Et un wagon double (couplage) porte-autos de la DB (Laekks).

Echelle 1 : Köf II et loco électrique ancienne, articulée, de la DR.

TRIX développe son programme bavarois avec une nouvelle loco vapeur et des voitures à 2 essieux à couloir central. Une de ces voitures figure aussi au programme chez ROCO mais les deux gammes se complètent par ailleurs. Reste à souhaiter que TRIX n'en reste pas là et songe ensuite aux voitures à trois essieux et couloir central qui ont été si nombreuses en Belgique après la première guerre mondiale et jusqu'au début des années 60... On trouve encore chez TRIX quelques wagons de marchandises intéressants, en HO et surtout en N (e.a. un plat à bogies Sps pour le transport de grumes ou de tuyaux, très répandu).

Loco allemande E 10, automotrice ancienne à accus, loco électrique de manoeuvre série 1161 des ÖBB, nouvelle diesel série 6400 des NS et divers wagons (surtout des redécors) chez LILIPUT.

Locotracteur diesel V 60 chez ROCO (cela nous vaudra sans doute un 80 l'an prochain...). Plus une loco électrique BBB articulée E 636 des chemins de fer italiens, la BB 9300 SNCF et une vieille loco électrique série 1000 hollandaise...

Un accessoire prometteur chez ROCO : un dispositif d'attelage court à élongation pour voitures et wagons à deux essieux (Roco ou autres). Il semble plus commode que les RIBU et méritera un test dès que possible.

Diesels françaises (BB 67300 - 67400 et BB 66701 et 66080), voitures DEV inox, voitures "corail" A10U, B11U et B6DU, et une véritable avalanche de voitures suisses au 1/87. Tout cela chez LIMA qui reprend dans les nouveautés de '89 le reliquat de celles de '88. On trouve encore un autorail série 515 à accus de la DB, avec sa remorque : ce modèle figure depuis longtemps au catalogue de Märklin. Retenons encore deux wagons de marchandises français modernes, inédits, à deux essieux et parois coulissantes (métalliques pour l'un, bâche pour l'autre).

A noter : tous les nouveaux modèles reçoivent la nouvelle motorisation à cardans. Espérons que ce sera le cas de notre 20 le jour où... (si...)

Chez RIVAROSSO, soulignons une innovation logique mais heureuse : les merveilleuses voitures CIWL reçoivent maintenant un attelage court à élongation.

JOUEF, enfin, tente de sortir de l'ornière avec une télécommande radio. Espérons pour eux que ce système prendra.

DECOR ET ACCESSOIRES. Nombreuses nouveautés en tous genres chez FALLER, KIBRI, POLA et autres REVELL.

Dans ce domaine aussi, l'évolution du modélisme se fait bien sentir, et l'on trouvera désormais dans les "grandes marques" des produits naguère encore inconnus du grand public, comme les résines époxy pour figurer les plans d'eau (FALLER) ou des mousses naturelles diverses pour l'évocation des fougères, broussailles etc... (BUSCH).

Beaucoup de bâtiments sont très typés et n'intéresseront pas les modélistes de nos régions. Parmi les exceptions, soulignons une imposante usine KIBRI (en 'N'), un petit commerce villageois (MKD) et une grosse villa avec tour (POLA).

A-M. D

## petites annonces

**Je cherche :** loco diesel SNCF BB 67000 LIMA réf.20 8036 L  
(ancien modèle avec ancienne motorisation)

André-Marie DUCARME tél: 081 / 46 08 52

