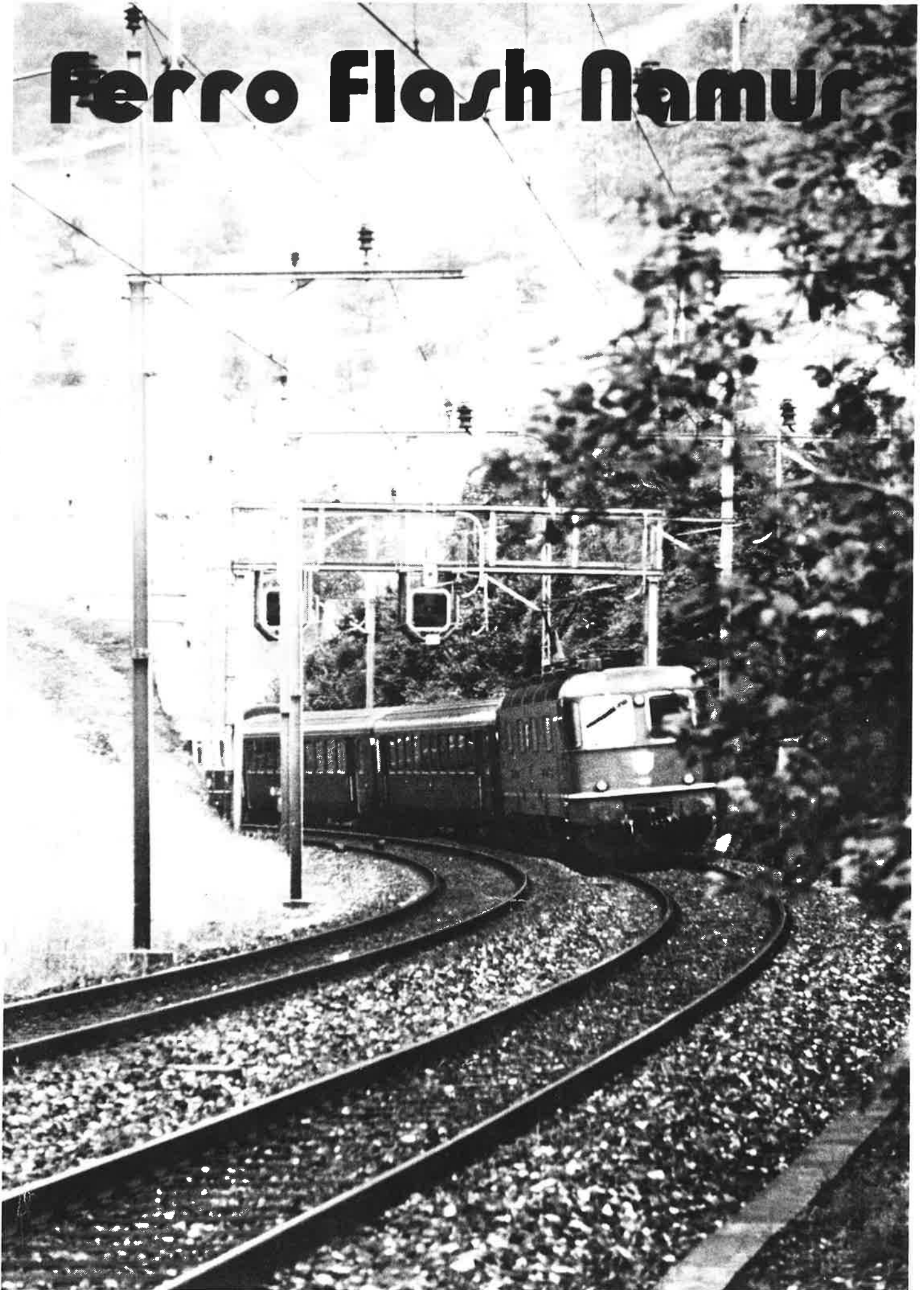


# Ferro Flash Namur



# 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 HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur : 1500 frs
- membre ordinalre : 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 : Daniel BRAIBANT rue de la Gare, 98 5543 HEER - AGIMONT  
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 BOTSPOEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE

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

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise, 53 5100 WEPION (081) 46 08 52  
Diffusion : Claude CARPET rue de Prée, 7 A 5640 BIESME (071) 72 87 41

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

---

# la vie du club

---

## le mot du président

Faire le bilan d'une année n'est pas chose facile surtout lorsque l'on a comme nous, membres du comité, le nez directement sur nos objectifs ou sur nos problèmes. En fait ce sont les membres, c'est à dire vous qui pouvez juger au plus juste; juger n'est pas le terme exact, cfr le bénévole, sachez seulement que le but principal est et reste *l'animation* afin de rendre notre club le plus attractif possible pour le plus grand nombre. Plus grand nombre veut aussi dire que l'on ne peut satisfaire tout le monde, mais avec un peu de bonne volonté, un zeste de passion ferroviaire et une pincée d'amitié qu'est ce qu'on peut se plaire tous ensemble au milieu de nos réalisations.

L'année 1990 était, ne l'oublions pas, la 25e de l'existence du RMM, la fête s'est concrétisée par une porte ouverte dont personne ne conteste le succès.

1991 sera l'année de notre exposition bisannuelle et il s'agira d'être imaginatifs afin de faire à nouveau "une grande vitrine" de notre hobby et une promotion de notre club qui ne peut vivre que par le renouveau des membres et ceci grâce à l'image que nous donnons.

Le travail n'est pas facile, il suffit de voir le nombre croissant des manifestations dans notre pays et chez nos voisins.

La concurrence est sympathique et le succès d'autrui ne peut que stimuler notre imagination, mais attention à nos habitudes...

C'est pourquoi nous faisons à nouveau appel à chacun de vous.

Nous aurons également l'occasion de rendre visite à différents clubs lors d'une exposition comme Comblain-au-Pont du 9 au 12 mai où nous participerons à une exposition; ou à Anvers chez nos amis du MOBOV pour une visite amicale qui nous conduira du local au port via le dépôt d'Anvers Dam, le samedi 4 mai.

Pour terminer vous n'êtes pas sans savoir que notre prochaine réunion est celle de l'Assemblée générale.

Les membres sortants et rééligibles sont les suivants: Daniel BRAIBANT, Claude CARPET, Jacques DELFORGE et Lionel MERCIER. Nous attendons les candidatures éventuelles à l'adresse du secrétaire ou du président.

La vérification des comptes de l'exercice 1990 se fera dans les délais les plus courts, mais avec tout le sérieux nécessaire à cette obligation par Messieurs Alain BAUWIN et Olivier FONCOUX.

Le comité a comme souci principal de ne pas prolonger la réunion de l'assemblée générale plus que nécessaire et les personnes désireuses de formuler des idées (positives) ou de proposer des modifications dans nos statuts seront gentilles d'en tenir compte et de préparer peut-être leur intervention.

D'avance tous nos remerciements.

## nos prochaines réunions

Vendredi 22 février (à 19 h 30) : réunion mensuelle

**modélisme** : présentation du module de raccordement RMM - Mobov, par L.MERCIER.

**projections** par J. DUBUFFET (thème non communiqué).

Vendredi 1er mars (à 20 h 00) : réunion réseaux

Vendredi 8 mars (à 20 h 00) : réunion réseaux

Vendredi 15 mars (à 20 h 00) : réunion réseaux

Vendredi 22 mars (à 19 h 30) : réunion mensuelle

**ASSEMBLEE GENERALE DU RAIL MINIATURE MOSAN**  
comptes de l'année écoulée,  
renouvellement du comité,  
bilans et perspectives.

**projections** : film à thème ferroviaire présenté par Mr HENROTIN.

Vendredi 29 mars (à 20 h 00) : réunion réseaux

Vendredi 5 avril (à 20 h 00) : réunion réseaux

Vendredi 12 avril (à 20 h 00) : réunion réseaux

Vendredi 19 avril (à 19 h 30) : réunion mensuelle

**informatique et réseau miniature** :  
présentation du système J.A.O. par C. CARPET.

## nouvelles des réseaux

Le chantier du **réseau N** semble actuellement en sommeil. En fait, l'équipe se préoccupe surtout, pour l'instant, du matériel qui peut y circuler. Comme le marché belge du N est particulièrement pauvre, il faut tout réaliser soi-même. La technique du moulage (1) est de mieux en mieux maîtrisée et des petites merveilles sortent régulièrement des moules, qu'il faut ensuite apprêter, monter et décorer. Cet hiver, Jacques Le Plat a passé deux (longues) soirées à photographier notre réseau sous tous les angles possibles, en vue d'une prochaine présentation dans Loco Revue.

Le module d'interface RMM-Mobov a été présenté lors d'une de nos réunions mensuelles. Il reste à le décorer. En novembre, lors de l'exposition du Mobov, notre gare de Vonèche se raccordera au réseau local.

Le découragement a souvent guetté l'équipe de réalisation du **réseau HO**, devant l'ampleur du travail entrepris. Mais, dans les premiers jours de janvier, Claude Riguelle a terminé les rochers à l'extrême gauche du réseau. Du coup, on s'est sentis plus proches du but. Désormais, toutes les parties du réseau sont décorées,

au moins partiellement. Beaucoup reste à faire, mais la tâche ne paraît plus aussi énorme.

A l'autre extrémité du 'L', le grand couvent se verra bientôt flanqué de son église : Philippe Moniotte est venu avec la maquette déjà bien avancée, pour vérifier son implantation. Avec cet ensemble monumental, le but visé est atteint : dissimuler aux regards les coulisses du réseau, en particulier la jonction des lignes 162 et 154, qui est censée se situer un kilomètre plus loin.

Près de là, au bas de la rampe de la ligne 162, deux signaux avertisseurs doivent être implantés. Leur câblage est achevé, de même que les dispositifs électroniques qui simulent la présence des signaux de couverture de la jonction des deux lignes, un kilomètre plus loin. Il s'agit de donner l'impression d'un réseau plus grand qu'il ne l'est en réalité. Encore qu'il faudra un minimum de culture ferroviaire pour goûter cet effet.

Dans les tout prochains jours l'éclairage du réseau, souvent critiqué avec raison, sera sérieusement renforcé.

Reste un gros morceau : la gare de Hun. Toute l'installation électrique est prête, depuis déjà fort longtemps. Le passage à niveau se met en place : la commande, mise au point par Jean-Louis Van Lens et Jean Absil, est pratiquement terminée. Quant aux signaux mécaniques, montés par Patrick Vanhuffelen, ils attendent d'être implantés. Si on ne l'a pas encore fait, c'est en raison de leur fragilité, tant que des travaux un peu lourds restaient au programme. Mais ils seront bien là lors de notre expo d'octobre prochain.

Ce qui manque surtout, c'est la "cabine" avec ses leviers, gros travail pour lequel notre artiste, Jean Absil, manque de temps libre. Lorsqu'elle sera en place, signaux, aiguillages et passage à niveau s'animeront et, grâce à eux, notre réseau trouvera la dimension "ludique" qui lui manque encore par trop.

Les dernières étapes importantes ? Poser la caténaire sur la l.162 (quand ?), et couler des quantités de résine pour représenter dignement notre chère Meuse. Mais pour ce faire nous aurons bien besoin de masques à gaz d'occasion. Peut-être après la guerre du Golfe...

(1) On a "mis le paquet", pour tout dire, jusques et y compris une machine à vide (réalisée par Daniel Braibant) qui permet d'obtenir des pièces exemptes de ces petites bulles qui trahissent généralement les produits obtenus par moulage.

## petites annonces

Recherche pour photographie toute exploitation (minière, forestière ou de carrières) située en Wallonie, en activité ou désaffectée, utilisant chemin de fer à voie étroite (0,40 à 1,00 m).

Recherche toute documentation (photos, diapos, brochures) - qui sera restituée - sur le petit train (voie de 0,40 ou 0,60 m) de HUY, Plaine de la Sarthe, qui, au début des années 1980, emmenait les visiteurs vers le delphinarium, en face du parc d'attractions de MONT MOSAN.

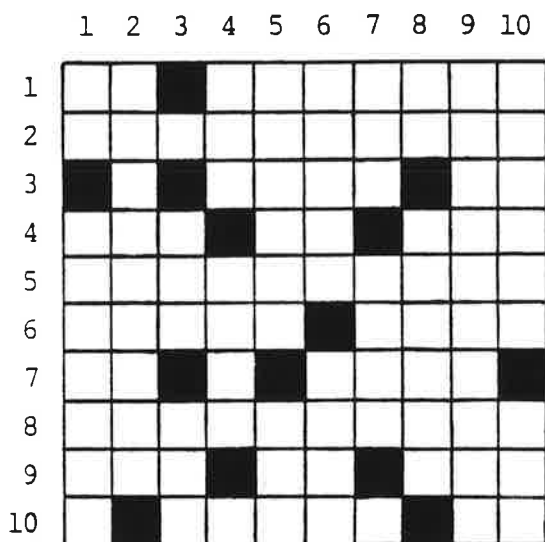
Désirant construire un réseau de jardin à l'écartement IIm (LGB) et à vapeur vive, je souhaiterais entrer en contact avec des modélis-tes (de la région namuroise si possible) possédant un tel réseau.

Charles HACCOURT  
rue Sainte Rita, 110  
5004 BOUGE

# récréation ferroviaire

## Mots croisés

proposés par M. Archambeau



## Solution

du problème proposé dans le n° 45



### HORIZONTALEMENT

\* 1. Locos unies pour la conduite. - Dénué de qualités. \* 2. Le 5 horizontal peut l'être. \* 3. Récipients en terre cuite. - Sur la ligne 162. \* 4. Habileté. - Terre d'Ars. - Bruit de fondement. \* 5. Pour prendre la bonne voie. \* 6. Peut-être idéale. - Emplumés multicolores. \* 7. Métal blanc. - Transports liégeois désorganisés. \* 8. Réalité parfaite selon Aristote. \* 9. Vieux loup. - Messieurs. - Lettre grecque. \* 10. Pivote sous un châssis. - Roulé.

### VERTICALEMENT

\* 1. Note. - Une gare en Flandre. \* 2. Vallée célèbre à la SNCF. \* 3. File à toute allure... si on lui fait sa voie. - Bain. \* 4. Le bon n'est pas gros. - Serpente en Afrique. \* 5. Sort par ignorance. - Berceau d'un train touristique. \* 6. Individu très anonyme. - Préfixe. \* 7. Conviens. - N'a pas fréquenté les séminaires. \* 8. Commencent une série. - Sa flèche est inattendue. \* 9. S'oppose à la loi. \* 10. Ensembles de doctrinaires. - Élément.

# actualité

## en Angleterre par un plus grand trou

C'est le samedi 1er décembre 1990 à 12.12 h de notre heure, que le Français Philippe Cozette, affecté à la pose du tunnelier de service sous mer a pu serrer la main d'un collègue britannique Robert Graham Fagg, et ce, après avoir abattu chacun de leur côté, les 30 centimètres de craie bleue qui les séparaient encore. Ce chantier du siècle a donc atteint son point de non retour et met fin à l'insularité du Royaume-Uni. Rappelons que le projet adopté pour la construction de ce tunnel avait vu le jour le 20 janvier 1986 et que le 29 juillet 1987 était signé l'accord de sa réalisation. Après quelques mois, les travaux avaient acquis un certain retard dû à des difficultés techniques, les aléas d'un financement complexe et des prix de revient initiaux se révélant loin de la réalité. Mais le retard enregistré a été rattrapé, grâce à l'utilisation de moyens techniques ultra-modernes comme ces tunneliers de conception japonaise qui se sont enfoncés jour après jour dans la craie bleue et qui ont permis de respecter les plans établis pour l'ouverture du tunnel de service à la date prévue. Actuellement, quatre tunneliers, deux côté anglais et deux côté français s'activent pour achever le creusement des 17 km du tunnel ferroviaire sud et les 13 km du tunnel ferroviaire nord qui restent à effectuer. Tous deux seront achevés avant la fin de 1991. Il restera alors moins de deux ans pour équiper complètement les tunnels, installer les voies et la signalisation, mettre en place des systèmes de sécurité ultra-perfectionnés et achever les gares terminales de Coquelles en France et Folkestone côté anglais. Tout cela à terminer pour le 15 juin 1993, date officielle de l'entrée en service du tunnel sous la Manche et date de la fin du chantier du siècle.

## aller à la gare : un plaisir

La Fondation Roi Baudouin vient de lancer une campagne intitulée "Le chemin de la gare". Son objectif essentiel est d'inciter les municipalités à prendre des initiatives favorisant les transports en commun en revalorisant les gares et leur environnement. Plus concrètement, il s'agit d'optimiser la gare et son environnement, d'abord en tant que centre de communication, puisque c'est l'endroit où on passe d'un moyen de transport à un autre. Il faut surtout renforcer la coordination entre ces moyens de transport et se préoccuper de la qualité de l'aménagement en offrant un meilleur confort et dans certains cas plus de sécurité, sans oublier le côté esthétique. Il est prouvé qu'une gare attrayante et dont les services fonctionnent convenablement est un catalyseur pour la mise en valeur d'un quartier. Aussi la fondation vient de mettre sur pied un concours accessible exclusivement aux responsables des communes disposant d'une gare sur leur territoire, car il faut sensibiliser les pouvoirs locaux à ce problème. Cela a déjà été tenté dans les pays voisins qui ont décidé de réduire la circulation automobile dans certaines villes et d'accorder une réelle priorité aux transports publics. La région bruxelloise compte une trentaine de gares ou de haltes visées par ce projet. Du côté wallon, c'est principalement l'aménagement des gares de correspondance qui retient toute l'attention des responsables de la région. Ce sont d'abord les gares de Dinant, La Louvière, Andenne, Marloie, Bastogne et Jemelle qui profiteront de cet aménagement. Celles de Waremme, Virton, Luttre et Ottignies figurent également dans la liste des gares à aménager en toute priorité.



## le point d'arrêt d'AYE rouvert

Lors de la mise en service du plan IC/IR en juin 1984, la SNCB avait supprimé le point d'arrêt d'Aye situé sur la ligne 162 à 3 km de Marloie et à 9 km d'Haversin.

De nombreuses démarches ont été entreprises en vue d'une réouverture de ce point d'arrêt et elles semblent avoir abouti. En effet, sa suppression avait causé certains inconvénients aux voyageurs venant en visite ou en consultation à la clinique d'Aye, car pour rejoindre Ciney et Namur, il leur fallait emprunter un bus SNCV jusqu'à la gare de Marche et ensuite un train de la ligne Liège-Jemelle jusqu'à la gare de Marloie où l'on retrouvait le train allant vers Namur. La remise en service de cet arrêt fera gagner du temps (plus de parcours sujets à correspondance) et de l'argent (plus de trajet SNCV) à la clientèle précitée. Cette réouverture interviendrait le 2 juin 1991 et les trains L pourraient s'y arrêter aux heures 44 dans le sens Namur-Arlon et aux heures 55 dans le sens Arlon-Namur.

## la sncf en panne de locomotives

Le retard à la livraison des BB SYBIC 26000 ainsi que la reprise du trafic fret en 1989 ont incité la SNCF à prendre certaines mesures concernant son parc des engins "moteur". C'est ainsi que seul le matériel avarié à la suite d'accidents sera radié et que le nombre de machines en situation d'immobilisation pour "réparation différée" sera réduit. Mais la SNCF s'adresse également aux réseaux voisins, soit pour leur louer des locomotives, soit pour leur demander une augmentation des parcours d'interprétations. Cette dernière est demandée à la DB et toucherait le trafic régional sur l'axe Metz-Sarrebrück et quelques trains sur Paris (voyageurs et fret). Quant à la location de matériel, elle s'adresse aux FS et à la SNCB. Pour les chemins de fer italiens, il s'agirait de 20 locomotives électriques 25 KV 50 Hz de la série E 491 louées dès 1991 pour une durée de 2 à 4 ans et qui seraient utilisées dans le Nord-Est, en unités multiples. Le matériel loué à la SNCB et destiné aux trains de travaux à utiliser sur les chantiers de la ligne du TGV Nord se composerait de dix locomotives diesel de la série 59 ne figurant plus en écritures, mais conservées cependant à cet effet dans les ateliers de traction de Ronet, Antwerpen-Dam et Merelbeke. Dès leur remise en état de marche, les locomotives 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947 et 5950 gagneraient la France dès 1992 pour y accomplir leur nouvelle tâche non sans que l'une d'elles soit utilisée auparavant pour l'initiation du personnel de conduite. En cas de panne de l'une d'elles, notre 201.010 (ex-5910) destinée à notre futur musée, mais toujours en état de marche et désignée comme réserve, se tiendrait prête à secourir ses soeurs, dans les plus brefs délais.

## les navetteurs se rebiffent

Devant les retards répétés des trains de la ligne Luxembourg-Bruxelles, les navetteurs ont adressé une pétition à la direction de la SNCB afin de mettre fin à des retards journaliers de l'ordre de 15 à 30 minutes. Les navetteurs appuyés par des mandataires politiques demandent à la SNCB de remédier à cette situation et de mettre fin aux causes des retards amenant des rendez-vous manqués, des heures de bureau non respectées et des attentes prolongées sur les quais par manque d'information. Les voyageurs empruntant cette ligne durant les week-ends souffrent moins des retards mais par contre ils sont obligés de voyager dans des conditions ne correspondant nullement à la publicité faite par la SNCB pour l'utilisation de ses trains, et ce, suite à une réduction anormale des convois (2 AM break pour un train composé en semaine de 6 AM). Vivement les voitures intermédiaires !



---

# courrier des lecteurs

---

De M. R. Huysman :

- Inventaire du matériel moteur de la SNCB au 28 mai 1990 (FFN 44 page 7).

La HLD 5117 actuelle de l'ATD Monceau a été reconstituée par montage de la motorisation de la vraie 5117 dans la caisse réparée de la HLD 5161 accidentée à la bifurcation d'Otterbeek le 22 novembre 1984. La caisse de la 5117 (1) n'était plus réparable après le tamponnement du 20 janvier 1986 à Epegem. La 5161 ayant été radiée le 1er mars 1985, il n'a plus été possible de donner ce numéro au nouvel ensemble, comme l'aurait imposé l'orthodoxie (L 23.12.1986 FAZ)

- Notre record à nous (FFN 44 page 5)

Quelques précisions sur les pertinentes remarques de M. J. Dubuffet (FFN 46 page 11)

- . La HLE 123.083 a été fournie en version normale le 20.09.1957
- . Le montage des moteurs entièrement suspendus a été effectué par A.M. Nivelles le 16 décembre 1958. A cette même date, elle a été renumérotée 124.001
- . La locomotive a été mobilisée de mars à septembre 1959 pour modification de l'attaque des essieux par ACEC (anneau dansant) et munie d'engrenages 78/25 pour rouler à 125 km/h. Elle fut envoyée au levage à Ronet le 06.01.1960 par suite de bris d'accouplement. Elle revint quelques jours plus tard montée sur bogies type 123. Les bogies à l'essai furent replacés sous la locomotive le 27.07.1960.
- . Elle est envoyée en mars 1968 à CW Mechelen pour adaptation à la grande vitesse (équilibrage des roues et modification des jeux)
- . Le 12.02.1969, elle est envoyée à AM Nivelles pour transformation de l'entraînement (engrenages et transmission). Suivant les informations d'un inspecteur technique de la direction du matériel, ces engrenages provisoires auraient été de rapport 45/58.
- . Le record de 206 km/h réalisé le 28.05.1969 peut être considéré en fait comme assez modeste.
- . Elle est remise à 130 km/h (engrenages 87/28) par A.M. Nivelles du 03.11.1969 au 05.12.1969, date à laquelle elle est sortie pour finition par C.W. Mechelen.
- . La fiche descriptive datée du 01.01.1971 confirme la présence à ce moment de la transmission élastique type G des ACEC et d'engrenages classiques 87/28
- . Au 01.01.1971, elle est renumérotée 2401.
- . Le 18.12.1972, elle subit une RG à C.W. Mechelen. On peut se demander si la remise au type n'aurait pas eu lieu à ce moment, particulièrement favorable.
- . Renumerotation 2383 appliquée le 01.03.1974, peut-être pour régularisation.
- . Depuis le 03.06.1984, elle est affectée à la pousse sur les plans inclinés de Liège, fonction modeste et discrète pour une locomotive qui eut son heure de gloire.
- . Quant à la date exacte du retour aux moteurs suspendus par le nez, seule la consultation de son carnet historique qui se trouve à Ronet, pourrait nous renseigner à ce sujet.

De M. Jean-François Huart :

La saison des transferts (FFN 46/page 3)

Le transfert des 74 locomotives électriques de l'ATE de Bruxelles-Midi à Schaerbeek ne doit amener aucune modification dans la répartition de l'effectif de nos HLE. En effet, l'ATE de Bruxelles-Midi subsiste toujours en tant qu'organe administratif et dès la réalisation des nouveaux bâtiments pour accueillir le TGV, ces locomotives devraient regagner Bruxelles-Midi, après avoir été entre temps entretenues à l'ATD de Schaerbeek. Remarquons cependant que si le TGV devait avoir son terminus à Schaerbeek en lieu et place de Bruxelles-Midi, cette dernière n'y verrait pas l'installation du nouvel atelier TGV qui dès lors serait construit à Schaerbeek. Aussi l'on peut penser que les HLE de FBMZ reviendront peut-être dans leur ancien atelier voué à la destruction, mais dont les travaux de démolition ne commenceront sûrement pas tant qu'une décision n'aura pas été prise au sujet du terminus TGV.

## agenda

### Locomotive 1.002 :

La restauration de la locomotive est terminée.  
Les contrôles officiels et les parcours d'essais doivent encore être effectués.

Il est probable que les premiers trains accessibles au public circulent pendant le weekend des 4 et 5 mai 1991.

### Exposition du train royal - gare de Bruxelles Nord - du 2 au 8 mars 1991.

jours ouvrables : de 9 h 30 à 15 h 00  
weekend : de 9 h 30 à 18 h 00.

### Journées portes ouvertes à Hasselt, les 13 et 14 avril 1991.

Exposition de matériel ferroviaire, diverses manifestations.

### 125ème anniversaire de la ligne de l'Ourthe (1.43) : Festivités à Comblain-au-Pont, du 9 au 12 mai 1991.

### Festivités à l'occasion du 150ème anniversaire des chemins de fer à Braine-le-Comte, du 23 au 28 mai 1991.

### Journées portes ouvertes à l'atelier central de Malines, les 27 et 28 avril 1991.



Locomotive 29.019 manoeuvrant à Dinant, le 11/11/1955 photo J. BAZIN

---

## **namur - dinant** au temps des type 29

---

Locomotive 29.282 prête au départ, Givet, le 11/11/55 photo J. BAZIN



# nos «vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

## Type 9

Les 64 locomotives type 9, construites de 1909 à 1914, furent les premières locomotives de série construites durant une période qui peut être considérée comme la plus faste de l'évolution de la locomotive à vapeur dans notre pays.

Cette période dénommée "Flamme" (J.B. Flamme, ingénieur et inspecteur général aux chemins de fer de l'Etat Belge) s'étendit de 1905 à 1914 et son événement le plus saillant en fut sans nul doute l'apparition en 1910, de deux types de locomotives entièrement nouveaux et d'une puissance exceptionnelle pour l'époque.

Il s'agissait de la "Pacific" type 10 et de la "Decapod" type 36 destinées respectivement à la remorque des trains de voyageurs internationaux et directs et à la remorque des trains de marchandises lourds, principalement sur les axes Bruxelles-Luxembourg et l'Athus-Meuse.

Notre locomotive type 9 fut dès 1905 précédée tout d'abord par la construction simultanée de quatre locomotives 4-6-0 expérimentales à roues de 1,980 m à quatre cylindres en ligne, à simple expansion ou compound, avec ou sans surchauffe. Il s'agissait de :

- deux locomotives à simple expansion construites par la Meuse : la 3302, à vapeur saturée, et la 3303, munie d'un surchauffeur Schmidt à éléments placés dans les tubes
- deux locomotives du système compound construites par Cockerill : la 3301, à vapeur saturée, et la 3304, munie d'un surchauffeur étudié par la firme de Seraing. Ces deux locomotives appelées type 19 présentaient une volumineuse protubérance tronconique sur la face avant de la boîte à fumée.

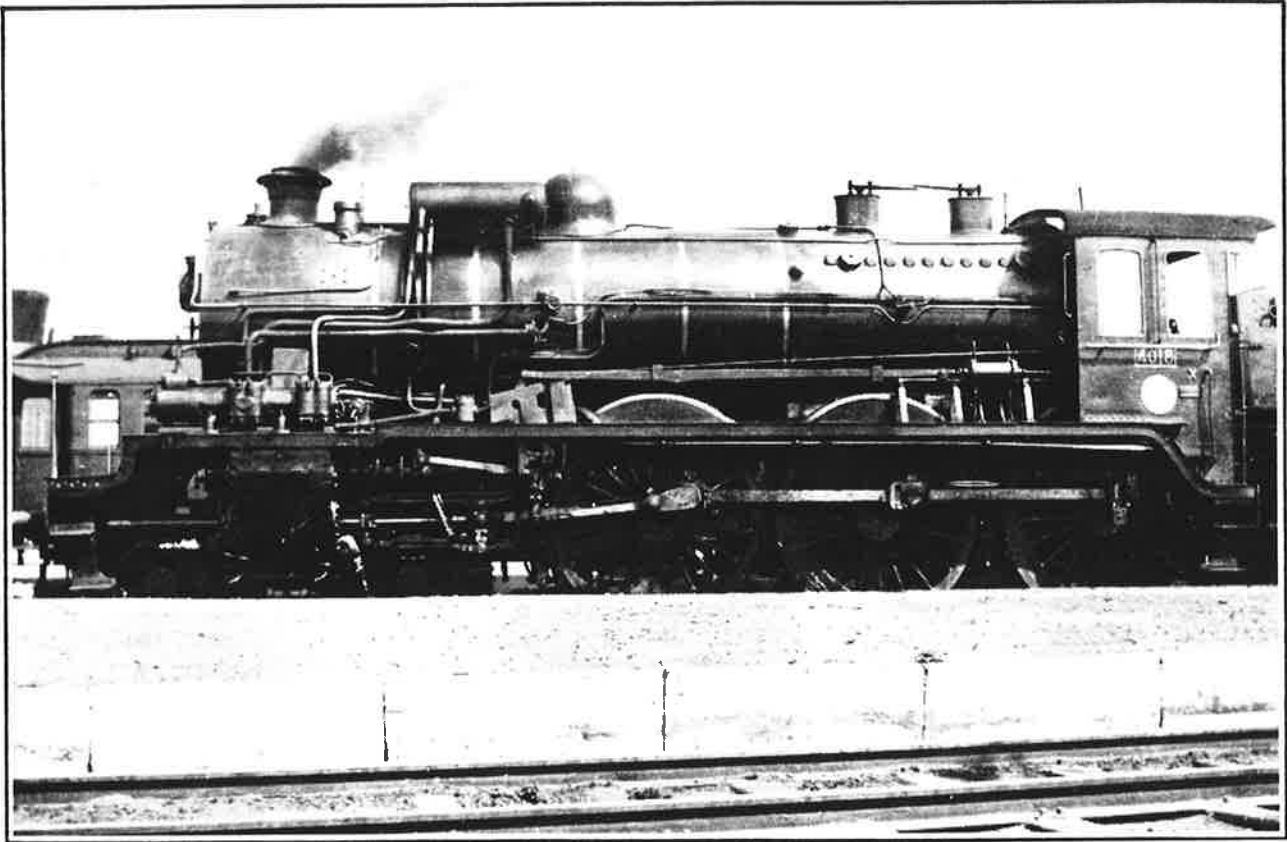
Ensuite et vu l'importance des fonds investis dans la réalisation des locomotives 3301 et 3304, l'Etat décida de commander chez Cockerill huit locomotives dérivées de la 3304. Elle différèrent de cette dernière par le diamètre des roues ramené de 1,980 m à 1,800 m, le mécanisme, leur tablier rectiligne et leur surchauffeur Cockerill différant du type initial. Elles furent appelées type 19bis et numérotées 3293 à 3300. Les derniers exemplaires sortirent d'écritures en 1925 et pas plus que les deux type 19 (3301 et 3304), elles ne donnèrent les résultats escomptés. Par contre, les 3302 et 3303 (désignées type 9) répondirent à l'attente et c'est la 3303 qui servit de prototype aux 64 locomotives type 9 construites à partir de 1909 jusqu'en 1914. Leurs constructeurs furent Cockerill (17), La Meuse (13), Couillet (6), Saint-Léonard (6), Franco-Belge (5), Gilain (5), Haine-St-Pierre (4), la Hestre (4), la Biesme (1), L'Energie (1), Gilly (1) et Thiriau (1). Deux locomotives construites par La Hestre (4063 et 4064) sortirent d'usine après août 1914, c'est-à-dire sous l'occupation allemande. Ces "Ten Whell" (4-6-0) pesaient 81,30 t en ordre de marche, développaient 1.400 CH (UIC : 1665) et pouvaient

atteindre 120 km/h. Elles furent initialement accouplées à des tenders type 17 à trois essieux d'une capacité en eau de 20 m<sup>3</sup> et en charbon de 6 t. Si certaines locomotives conservèrent un tender type 17, d'autres se virent par après accouplées à des tenders type 18 de 24 m<sup>3</sup> d'eau et de 8 t de charbon. Mais à partir de 1927, celles affectées dans des séries reprenant la traction de trains "Pullman" furent accouplées à des tenders à bogies type 38 (ex-KPEV) d'une capacité en eau de 31 m<sup>3</sup> et en charbon de 7 t. Les trains "Pullman" concernés étaient le "Bruxelles-Calais" sur tout le parcours (de mai 1927 à mai 1939) et le "Oostende-Köln" jusqu'à Aachen (de mai 1929 à septembre 1939). Du 5 octobre 1930 au 1er février 1931, le type 9 fut essayé à la traction du train "Edelweiss" (Amsterdam-Bâle) entre Bruxelles-Nord et Luxembourg.

Mais ce type de locomotive s'avéra insuffisant pour respecter l'horaire de ce train sur une ligne au profil très accidenté. A la veille de la seconde guerre mondiale, 17 tenders type 38 sur un effectif de 48 étaient accouplés à des type 9. Quant aux écrans pare-fumée, les premières locomotives à en être munies, le furent vers 1935.

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 43 locomotives qui reçurent les numéros 900 à 942. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 42 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après :

NUMEROTATION		CONSTRUCTEUR			ANNEE DE		DERNIERE REMISE PROPRIETAIRE
01.01.46	01.10.31	A LA LIVRAISON	NOM	N°	PRISE EN ECRITURES	MISE HORS ECRITURES	
9.001	901	4001	ST-LEONARD	1603	05/1910	06/1951	FLD
9.002	902	4052	LA MEUSE	2604	10/1913	06/1951	FLD
9.003	903	4003	ST-LEONARD	1605	05/1910	06/1951	FLD
9.004	904	4004	ST-LEONARD	1606	06/1910	06/1951	FLD
9.005	900	4050	LA MEUSE	2602	08/1913	06/1951	FLD
9.006	906	4006	ST-LEONARD	1608	06/1910	06/1951	FLD
9.007	907	4007	HAINES-ST-PIERRE	1026	05/1910	06/1951	FLV
9.008	908	4008	HAINES-ST-PIERRE	1027	06/1910	06/1951	FEO
9.009	909	4009	HAINES-ST-PIERRE	1028	06/1910	06/1951	FLD
9.010	910	4060	GILAIN	68	.. /1914	06/1951	FLV
9.011	911	4061	LA HESTRE	31	.. /1914	06/1951	FLD
9.012	912	4012	COUILLET	1529	09/1910	06/1951	FLD
9.013	913	4013	COUILLET	1530	09/1910	06/1951	FLD
9.014	914	4014	LA MEUSE	2188	08/1809	06/1951	FLD
9.015	915	4055	LA MEUSE	2598	01/1914	06/1951	FLD
9.016	916	4046	ENERGIE	528*	12/1910	06/1951	FLD
9.017	917	4064	LA HESTRE	34	.. /1914	06/1951	FLD
9.018	918	4018	LA MEUSE	2192	10/1909	06/1951	FLD
9.019	919	4059	GILAIN	67	.. /1914	06/1951	FLD
9.020	920	4020	FRANCO-BELGE	1789	07/1909	06/1951	FLD
9.021	921	4063	LA HESTRE	33	.. /1914	06/1951	FLD
9.022	922	4022	FRANCO-BELGE	1791	08/1909	06/1951	FLD
9.023	923	4023	FRANCO-BELGE	1792	08/1909	06/1951	FLV
9.024	924	4024	COCKERILL	2713	07/1909	06/1951	FLD
9.025	925	4056	COUILLET	1684	03/1914	06/1951	FLD
9.026	926	4026	COCKERILL	2715	07/1909	06/1951	FLD
9.027	927	4027	COCKERILL	2716	08/1909	06/1951	FLV
9.028	928	4058	GILAIN	66	.. /1914	06/1951	FLD
9.029	929	4029	COCKERILL	2718	10/1909	06/1951	FLD
9.030	930	4030	COCKERILL	2719	09/1909	06/1951	FEO
9.031	931	4031	COCKERILL	2720	09/1909	06/1951	FLD
9.032	932	4032	COCKERILL	2721	10/1909	10/1951	FLD
9.033	933	4053	COUILLET	1683	10/1913	06/1951	FLD
9.034	934	4054	COUILLET	1682	11/1913	06/1951	FLD
9.035	935	4035	COCKERILL	2724	02/1910	06/1951	FLV
9.036	936	4036	COCKERILL	2725	02/1910	06/1951	FLD
9.037	937	4057	GILAIN	65	.. /1914	06/1951	FLD
9.038	938	4038	COCKERILL	2727	04/1910	06/1951	FLD
9.039	939	4039	COCKERILL	2728	05/1910	06/1951	FLD
9.040	940	4040	COCKERILL	2729	06/1910	06/1951	FLD
9.041	941	4041	THIRIAU	148	01/1911	06/1951	FLD
9.042	942	4042	GILLY	365	12/1910	06/1951	FLD



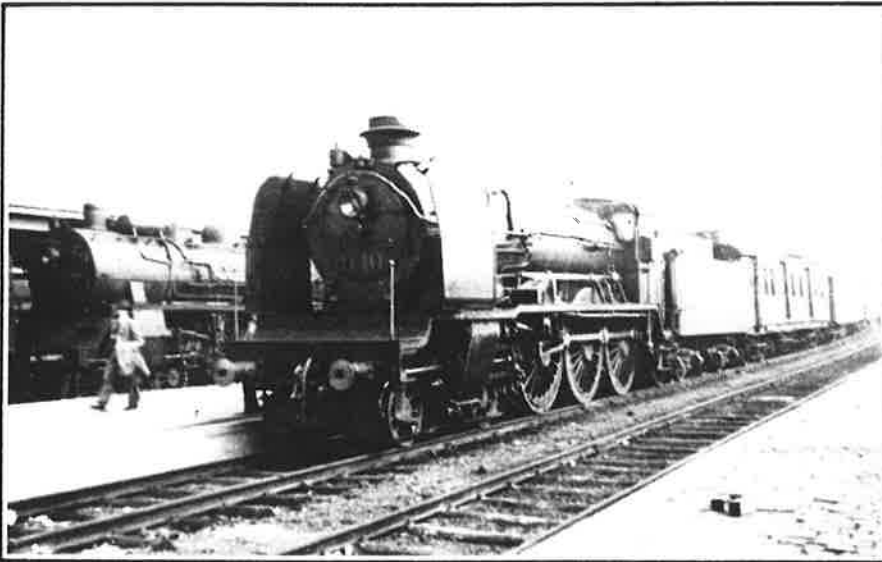
Locomotive n°4018 munie de l'ACFI, Ostende (quai), 1930 collection Ph. Dambly

Locomotive n°902 en tête d'un train Bruxelles - Lille. Elle est accouplée à un tender type 38 (ex-KPEV) de 31m<sup>3</sup>. Ruysbroek, 1935. photo J-F. VAN PUYVELDE



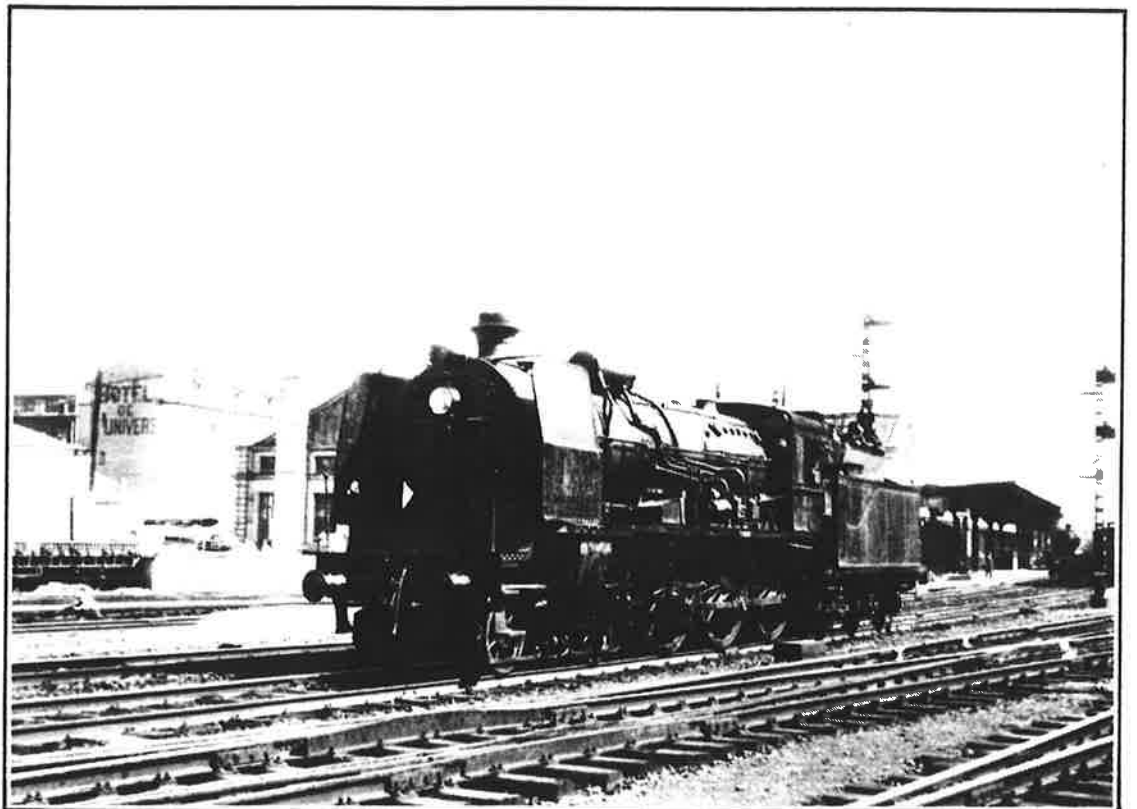
Locomotive 925 et voitures M1  
à Schaerbeek, le 20/04/1938.

Collection H.G. Hesselinck



Locomotive 940 en tête du  
train Pullman 176 Ostende-  
Cologne.  
Ostende, le 09/08/1936.  
photo : H.G. HESSELICK

Locomotive 9.021 manoeu-  
vrant à Liège Guillemins,  
le 03/08/1947.  
photo : A. NYMEYER





N.B. : Le fait que la locomotive 905 (ex-4045) ne fut pas renumérotée 9.005 le 1er janvier 1946 n'est pas dû à sa destruction durant la guerre 1940-1945, mais bien à l'explosion de sa chaudière en 1932 à Weelde, entre Turnhout et la frontière hollandaise. Elle fut jugée irréparable et mise hors-écritures en avril de la même année. Son tender type 17 n° 20.095 resta intact.

Remarques de M. R. Huysman

- (\*) 528 : numéro de fantaisie appliqué pour l'Exposition universelle de Bruxelles en 1910. Il fut réellement porté par après par la locomotive.
- Les locomotives 9.007, 9.010, 9.023, 9.027 et 9.035 radiées par la remise de Leuven étaient toutes hors-service en 1946 au plus tard.
- Derniers tenders accouplés

a) type 17

9.002/20.073	9.015/20.021	9.030/20.051
9.003/20.160	9.016/20.136	9.034/20.139
9.004/20.088	9.017/20.091	9.041/20.075
9.009/20.139	9.024/20.005	

b) type 18

9.001/24.399	9.022/24.472	9.033/24.153
9.006/24.494	9.026/24.478	9.036/24.042
9.012/24.263	9.027/24.116	9.038/24.298
9.013/24.052	9.028/24.385	9.039/24.317
9.014/24.451	9.031/24.437	9.040/24.333
9.018/24.137	9.032/24.400	9.042/24.202
9.021/24.093		

c) type 38

9.007/31.011	9.023/31.016
--------------	--------------

- Tendres type 38 provenant d'une HL type 9 et accouplés à une HL type 10

Tender	Provenant de la locomotive	Accouplé à la locomotive	En date du
Type 38	Type 9	Type 10	
31.016	9.023	10.003	04/1947
31.007	9.008	10.007	06/1948
31.040	9.028	10.008	09/1947
31.009	9.037	10.017	11/1948
31.011	9.007	10.019	09/1949
31.047	9.042	10.024	03/1947
31.024	9.014	10.027	03/1947
31.004	9.040	10.031	02/1947
31.012	9.002	10.034	04/1947
31.034	9.035	10.034	06/1948
31.028	9.010	10.040	07/1947
31.013	9.015	10.049	../1949

Signification des abréviations utilisées dans cet article

a) Constructeurs de locomotives :

St-Léonard	: Société Saint-Léonard, Liège
La Meuse	: Ateliers de Construction de la Meuse, Sclessin
Haine-St-Pierre	: Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre
Gilain	: Ateliers J.J. Gilain, Tirlemont

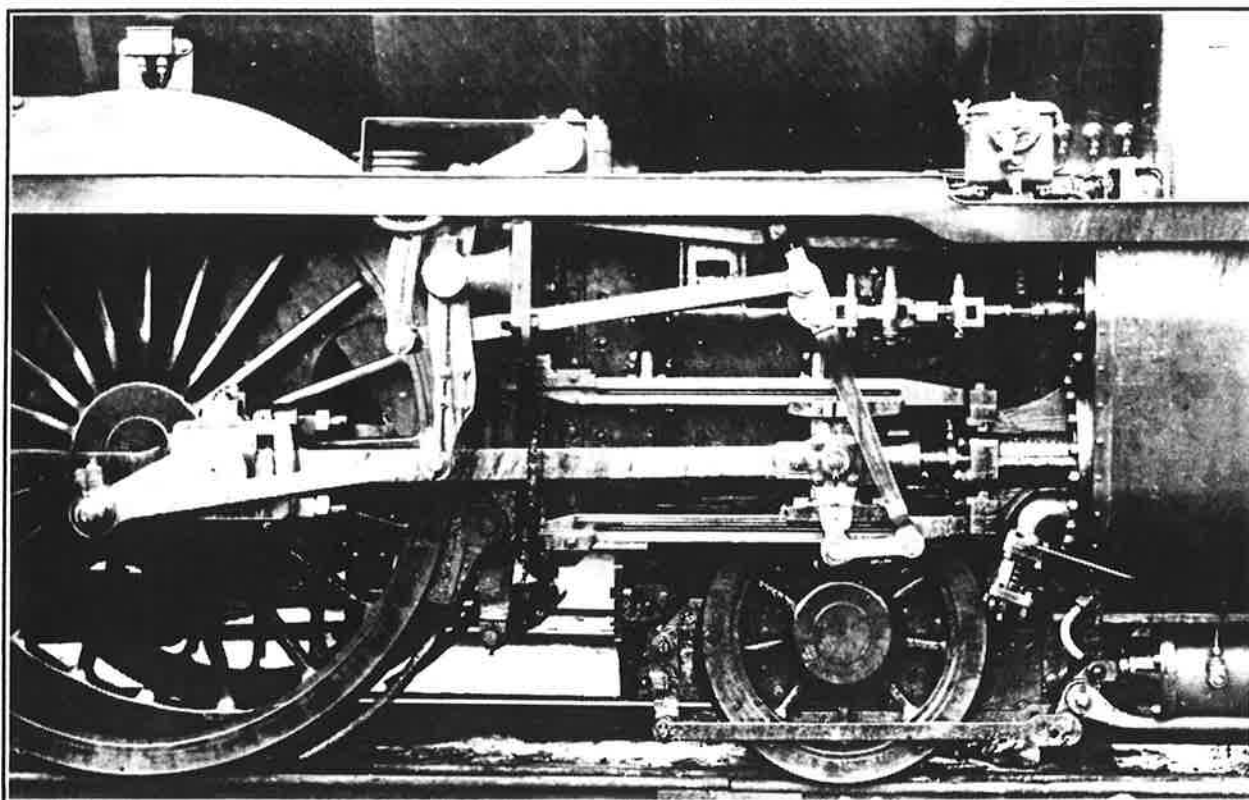
La Hestre : Grosses Forges et Usines de la Hestre,  
Haine-St-Pierre  
Couillet : S.A. de Marcinelle et de Couillet  
Energie : Société l'Energie, Marcinelle  
Franco-Belge : Société Franco-Belge de Matériel de Chemin de  
Fer, La Croyère  
Cockerill : Société John Cockerill, Seraing  
Thiriau : Ateliers du Thiriau, La Croyère  
Gilly : Forges, Usines et Fonderies de Gilly

b) Remises à locomotives :

FEO : Ronet

FLD : Landen

FLV : Leuven



Détail d'une locomotive type 9. collection Ph. Dambly

## à propos des types 6 et 8 (FFN 46)

Page 6 : - M. R. Huysman nous signale que la vitesse de la locomotive type 6 n'a jamais été, contrairement à ce que nous avons écrit, limitée à 100 km/h. Le livret Hlt et le LST Tome III de 1938 et de 1947 font bien mention d'une vitesse maximum avec train de 120 km/h.

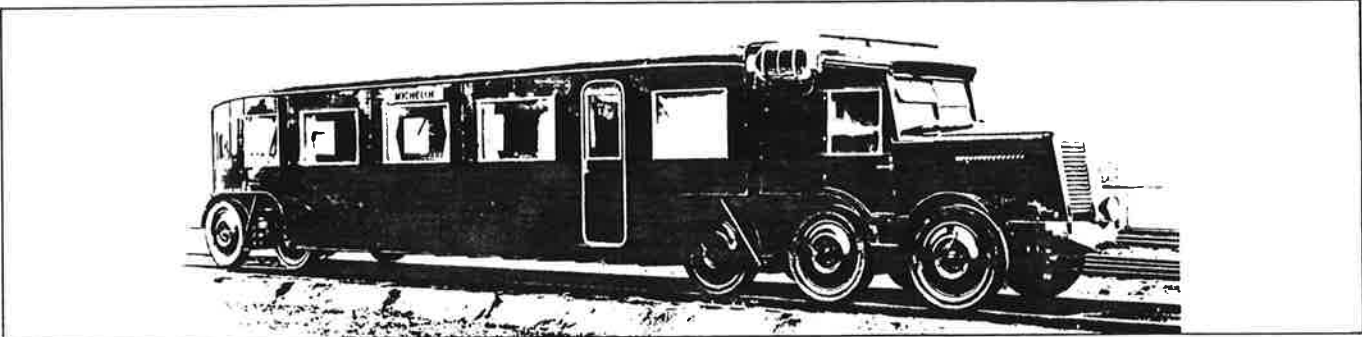
- Complément d'information concernant la date de prise en écriture des locomotives type 6 :

6.001 : 06/1908	6.003 : 07/1907	6.005 : 04/1905
6.002 : 07/1907	6.004 : 08/1907	6.006 : 08/1908

Page 7 : Mois et année de prise en écritures de la locomotive type 8 n° 8.015 :

il y a : 05/1905

il faut : 06/1905



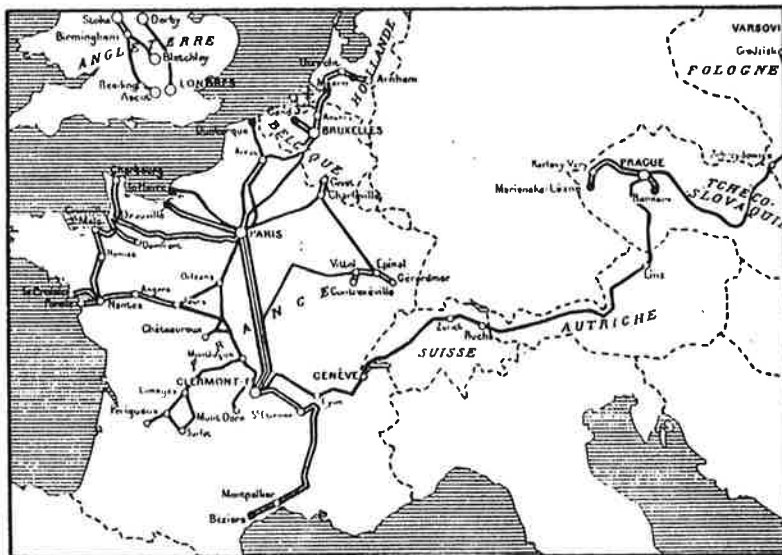
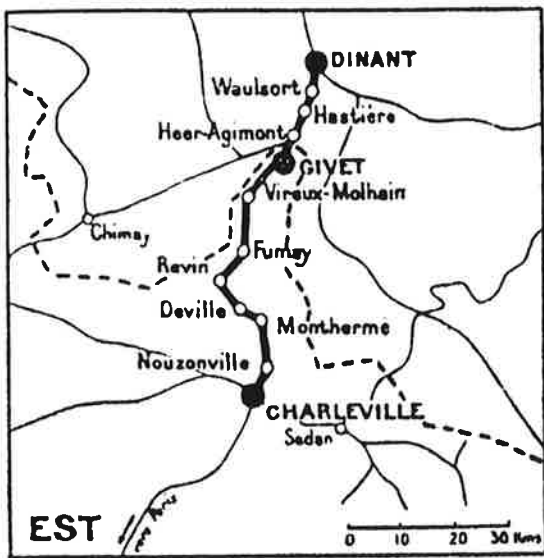
## Services réguliers de Michelinés

### Compagnie de l'Est

Charleville - Givet - Dinant - 86 km.

DIR.	STATIONS	5095	5039	M 1	5019	5021	M 3	5029	M 5	5023	5033	M 7	5035
		OMEGAS	OMEGAS	SENON	OMEGAS	OMEGAS	SENON	OMEGAS	SENON	OMEGAS	OMEGAS	SENON	OMEGAS
		(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)
	PARIS	dep.	22 58	...	7 03	...	8 40	...	12 55	14 25	...	18 24	...
241	Mésières-Charleville	arr.	3 30	...	10 22	...	11 35	...	16 34	17 30	...	21 34	...
250	Aiglemont (P. N.)	dep.	4 38	5 53	8 10	8 50	10 51	11 40	13 5	16 43	18 53	19 31	21 45
251	Nouzonville (10)	dep.	6 6	7	8 17	8 53	10 58	11 47	13 18	16 60	17 5	18 44	21 52
256	Joigny-sur-Meuse (halte)	dep.	6 12	7	8 7	11 9	11 9	13 23	16 17	18 50	19 31	21 45	22 7
260	Braux-Levrezy	dep.	5 10	6 20	8 15	9 15	11 17	13 30	16 17	18 58	19 31	21 45	22 21
262	Monthermé-Château R.B. (10)	dep.	5 18	6 25	8 26	9 21	11 22	13 38	16 19	18 54	19 31	21 45	22 26
266	Deville	dep.	5 21	6 32	8 30	9 27	11 28	13 42	16 19	18 54	19 31	21 45	22 32
270	Lalour (halte)	dep.	5 34	6 37	8 40	9 32	11 33	13 47	16 19	18 54	19 31	21 45	22 37
272	Hevin	dep.	5 31	6 50	8 40	9 44	11 45	12 10	13 59	17 13	17 49	19 27	22 17
285	Fumay	dep.	6 4	7 1	8 47	9 55	11 58	12 17	14 0	17 20	18 5	19 38	22 25
289	Haybes	dep.	6 12	7 6	8 10	9 10	11 10	12 14	14 14	16 18	18 43	19 31	21 5
298	Vireux-Molhain	dep.	6 27	7 19	8 59	10 13	12 14	12 29	14 20	17 32	18 18	19 50	22 38
302	Aubryes (halte)	dep.	6 31	7 26	9 07	10 18	12 19	12 34	14 31	17 40	18 25	19 50	22 38
308	Givet	arr.	6 42	7 31	9 10	10 28	12 29	12 40	14 41	17 43	18 33	20 12	22 47
312	Heer-Agimont	arr.	9 14	9 18	9 18	9 18	9 18	9 18	9 18	9 18	9 18	9 18	9 18
318	Haslière	arr.	9 23	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28
321	Waulsort	arr.	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28	9 28
330	Dinant	arr.	7 42	9 23	9 37	11 32	13 30	13 07	15 37	18 10	19 37	21 13	22 52
	NAMUR	arr.	8 25	10 10	12 18	14 19	15 55	17 33	19 16	20 47	22 5	24 32	26 10
	BRUXELLES	arr.	9 29	12 02	13 38	15 55	17 33	19 16	20 47	22 5	24 32	26 10	27 38

STATIONS	M 2	5028	5030	5042	5022	M 4	5054	5034	M 6	5036
	SENON	OMEGAS	OMEGAS	OMEGAS	OMEGAS	SENON	OMEGAS	OMEGAS	SENON	OMEGAS
	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)	(% 1)
BRUXELLES (O.L.)	dep.	...	...	4 37	9 4	...	11 27	13 24	...	15 27
NAMUR	dep.	...	6 12	7 37	10 30	...	12 48	15 19	...	17 50
Dinant	arr.	...	7 2	8 24	11 17	...	13 35	16 05	...	18 34
Waulsort	arr.	...	...	...	...	...	14 07	...	...	18 58
Haslière	arr.	...	...	...	...	...	14 12	...	...	19 03
Heer-Agimont	arr.	...	...	...	...	...	14 16	...	...	19 07
Givet	arr.	...	...	...	...	...	14 17	...	...	19 06
Aubryes (halte)	dep.	6 53	5 48	8 10	9 56	12 32	14 20	15 27	17 34	18 22
Vireux-Molhain	dep.	7 03	8 4	8 19	10 5	12 38	14 38	15 44	17 49	19 31
Haybes	dep.	7 16	6 21	8 28	10 12	12 45	14 58	16 1	17 49	19 31
Fumay	dep.	7 24	6 36	8 45	10 31	13 7	14 60	16 3	18 8	19 48
Hevin	dep.	7 41	6 56	8 58	10 42	13 18	14 57	16 14	18 30	19 50
Lalour (halte)	dep.	7 55	7 10	9 5	10 51	13 27	15 17	16 23	18 31	20 32
Deville	dep.	8 10	7 15	9 13	10 59	13 35	15 7	16 31	18 37	20 40
Monthermé-Château-Reg. Bogny	dep.	7 39	7 1	9 21	11 6	13 43	15 11	16 38	18 44	20 4
Braux-Levrezy	dep.	7 5	9 25	11 10	13 47	15 11	16 42	18 48	20 4	20 50
Joigny-sur-Meuse (halte)	dep.	7 10	9 30	11 15	13 54	15 11	16 47	18 53	20 4	20 50
Nouzonville	dep.	7 49	7 19	9 39	11 24	14 1	16 20	18 56	19 2	20 13
Aiglemont (P. N.)	dep.	7 5	7 23	9 43	11 28	14 5	17	18 5	19 8	21 7
Mésières-Charleville	arr.	7 55	7 30	9 50	11 35	14 12	15 28	17 7	18 13	20 19
PARIS	arr.	8 3	10 52	12 4	14 32	16 10	17 36	19 36	20 26	22 25



# La "Micheline"



et sa reproduction en H0 par Märklin

C'est à partir de 1926 que les diverses compagnies de chemins de fer qui jusqu'alors n'avaient connu aucune concurrence, durent faire face à l'automobile naissante dont les progrès allaient être foudroyants. C'est ainsi qu'en France elles réagirent à ce problème de concurrence, soit par l'électrification (PO-Midi), soit par la construction d'engins automoteurs légers (Cie de l'Est et chemins de fer de l'Etat). Les différentes firmes intéressées par ce nouveau type de véhicule sur rail s'appelaient Renault, Bugatti, Dunlop, De Dietrich et Michelin. Les dirigeants de cette dernière firme, André et Edouard Michelin, utilisaient fréquemment les trains de nuit pour leurs déplacements d'affaires. Mais comme ils se plaignaient du bruit provoqué par le roulement, ils pensèrent à appliquer au rail leur production de pneus qui équipaient déjà automobiles, avions et bicyclettes. Ils s'engagèrent à fond dans leurs projets et la campagne de presse et de publicité eut un tel impact sur le public que de nos jours nos autorails sont encore appelés "Micheline". Si l'autorail en général était un engin capable de concurrencer la route, celui équipé de pneus "Michelin" montés comme les pneus d'auto garantissait en plus aux voyageurs un confort appréciable, principalement sur les médiocres voies secondaires.

La Micheline type 11 qui vient d'être reproduite à l'échelle H0 par Märklin, a été précédée par quelques prototypes dont le célèbre type 5 qui en septembre 1931 effectua le voyage Paris-Deauville en 2 h 03, soit à 107 km/h de moyenne, battant le train le plus rapide sur ce parcours de 32 minutes. Suite à cette brillante performance le mythe "Micheline" était né et cinq compagnies françaises de chemins de fer passèrent commande de ce type de véhicules à vingt-quatre places : quatre pour la Cie du Nord, deux pour le P.O-Midi, deux pour l'Etat, deux pour la Cie de l'Est et un pour le chemin de fer secondaire à voie normale reliant Caen à Courseulles-sur-Mer. Lors de la création de la SNCF en 1938, elles firent partie de la série XM 1000 mais ne circulèrent plus à partir de septembre 1939, début des hostilités franco-allemandes qui amenèrent des restrictions d'essence. Elles ne furent pas remises en service après la guerre vu leur faible capacité de transport de voyageurs et la non-réversibilité qui imposait après chaque parcours un retournement sur plaque tournante. Ces onze "Micheline" type 11 construites en 1932 étaient animées par un moteur Panhard et leur vitesse maximale était de 95 km/h. La hauteur par rapport au rail était de 2,470 m et l'ensemble était supporté par deux bogies, celui de devant à 3 essieux (dont 2 tracteurs et 1 porteur) et celui de derrière à 2 essieux porteurs. Le modèle reproduit par Märklin est celui à panneaux lisses mais certaines unités étaient pourvues de parois à pointes de diamant.

Ce type de véhicule inédit fut présenté aux Etats-Unis, en Angleterre, en Hollande (via Anvers), en Pologne après être passé par la Suisse, l'Autriche et la Tchécoslovaquie. Dans notre pays, il fut présenté à Bruxelles à Sa Majesté le Roi Albert, qui l'emprunta en avril 1932 sur le parcours Bruxelles-Gand lors d'un des voyages effectués entre ces deux villes. Mais il fut également utilisé en service régulier entre Givet et Dinant, ainsi que le prouve l'horaire de 1932 de la Cie de l'Est repris en annexe. En effet, les deux premiers exemplaires furent achetés par la Cie de l'Est et numérotés AP 24001 et AP 24002. Ils entrèrent en service régulier le 21 mars 1932 sur la ligne Charleville-Givet et furent prolongés jusqu'à Dinant à partir du 14 juillet avec arrêts à Heer-Agimont, Hastière et Waulsort (trains M1 à M7). En octobre de la même année, ils furent mutés aux dépôts de Mirecourt et Langres. Les essais de cet engin dans de nombreux pays et son usage en service régulier dans le nôtre devraient assurer au modèle sorti par Märklin (également pour le système 2 rails) un beau succès commercial.

Il est certain qu'au point de vue technique, c'est la roue Michelin qui constituait l'élément le plus intéressant car le boudin de guidage restait métallique tandis que le bandage était un pneumatique strié avec chambre à air dont un dispositif de sécurité limitait l'affaissement en cas de crevaison. Si cette dernière se produisait, le mécanicien devait atteindre en marche lente la gare la plus proche où il procédait à l'échange de la roue défectueuse. Cela n'arrivera pas avec le modèle Märklin car les roues sont au standard de la marque et malgré une section du voile reproduisant vaguement celui des roues réelles, elles déparent quelque peu le modèle. Mais il est vrai que la reproduction des roues avec de vrais pneus en caoutchouc n'aurait pas facilité la prise de courant.

En conclusion, ce modèle pourra circuler sur le réseau du RMM et sur votre réseau tout en nous ramenant près de 60 ans en arrière.

## petites annonces

QUI PEUT ME DIRE ...?

Objet: fourgons GCI

Une partie des fourgons GCI étaient tôlés, notamment ceux destinés à circuler avec les voitures "Armistice".

1. Qui peut me dire si ce revêtement fut ajouté aux fourgons existants, quand et parmi quelles séries; ou si une série fut construite tôlée dès leur origine (par exemple la tranche de 1921) ?

2. Quelle était la numérotation de ce matériel dans les années 1950 ?

Merci pour toute précision.

Ecrire: J.L. VAN LENS Rue E. Dereume, 35 - 1330 Rixensart; ou 02/653-31-65

# modélisme

## nouveautés 1991

Au moment où paraît ce n°47, les dépliants "nouveautés" des grandes marques sont disponibles chez votre détaillant. Impossible de présenter ici toutes les nouveautés annoncées. Difficile aussi, parfois, de s'y retrouver entre vraies et fausses nouveautés. Je me bornerai donc à survoler les divers programmes pour y dénicher les nouveautés les plus intéressantes pour l'amateur de trains bien de chez nous.

Pas de modèle belge cette année chez **ROCO** : les 55 et 20 dont on parle depuis un certain temps ne seraient pas abandonnées - qu'on se rassure - mais seulement reportées d'un an. Mais on trouve parmi les nouveautés 91 une BR 50 DB en version d'origine, ce qui pourrait bien donner naissance prochainement à une type 25 SNCB (le succès du récent assortiment **FLEISCHMANN** y incite en tout cas).

Parmi les modèles bavarois sur lesquels s'est penchée la firme de Salzbourg, il faut épinglez la **voiture C3i Bay 99a** (voiture à 3 essieux à couloir central et plateformes d'extrémité) : ces véhicules ont été très nombreux en Belgique après la première guerre mondiale et ont constitué, par la suite, la base des célèbres rames "T" dites "trottinettes". Tel quel, le modèle **ROCO** ne peut convenir que pour les quelques voitures allemandes restées chez nous après 1945, mais il suffirait de quelques modifications mineures pour en tirer une "trottinette" caractéristique (couplage de deux voitures). Avis aux **JOCADIS** et cie...

**ROCO** s'intéresse aussi cette année aux wagons anciens (plat à essieux, plat à bogies, frigorifique), ce qui devrait plaire aux quelques (?) amateurs de l'époque III. A noter aussi, le moderne frigorifique allemand à 2 essieux qui reçoit la livrée blanche et bleue de **TRANSTHERMOS**, bien connue des Namurois (desserte de **KRAFT** à Rhisnes).

A part cela, beaucoup de redécorations DR (c'est la mode cette année un peu partout), et quelques nouveautés italiennes et scandinaves.

Chez **FLEISCHMANN**, l'**ICE** en version commerciale : 2 motrices et 6 voitures différentes. La gamme des voitures DB en (semi) grande longueur s'étoffe tout naturellement. Ici aussi des wagons époque III, nouveautés vraies et reprises.

Retenons une nouvelle venue dans la série des voitures prussiennes à bogies : une **BC4** dont quelques exemplaires ont appartenu à la Belgique (voitures 57279-57288). Des "DonnerBuxsen" en version belge sont aussi annoncées.

Parmi les accessoires, un **dispositif d'attelage court à élongation**, réglable en hauteur, pour équiper les véhicules non munis d'origine de ce perfectionnement. Cet accessoire très compact s'ajoute aux 4 dispositifs **RIBU**, **SYMOBA** et **ROCO** déjà disponibles. Rares seront désormais les voitures ou wagons qui ne pourront trouver attelage à leurs tampons.

**MARKLIN** fête ses 100 ans !

Parmi les nouveautés, le train royal de Louis II de Bavière. (Il va être temps de jouer au Lotto !) Une superbe 01 DB à nouvelle chaudière, la "SYBIC" française, et bon nombre de variantes de décoration, mais aussi des nouveautés vraies (voiture d'omnibus allemande des années 30) et certaines pas très originales (Gbs DB, Hbis CFF...)

On remarque plusieurs modèles **FLEISCHMANN** dans le catalogue **MARKLIN**, e.a. un wagon citerne à bogies, les wagons surbaissés de la "route roulante" et la très belle plaque tournante (ici "digitalisée").

Une loco électrique belge est toujours en projet, mais rien de concret pour l'instant.

En "I", une BR 55 (type 81 à la SNCB), malheureusement accouplée à un tender de P 8.

**RIVAROSSI** promet la CC 7131 SNCF du record de 1955 (331 km/h) et, plus tard, sa cousine batave. On annonce aussi la toute nouvelle E 454 des FS (dessinée par Pininfarina) et une loco électrique de manoeuvre Ee 3/3 des CFF.

La gamme des voitures italiennes des années 60 déjà promise l'an dernier prend (jolie) tournure et intéressera les amoureux de la ligne du Luxembourg.

Les 'N'istes du RMM ne trouveront rien pour eux parmi les nouveautés **ARNOLD** ou **MINITRIX**, si ce n'est un vieux plat à bogies d'origine bavaroise que l'on a encore pu voir circuler chez nous après 1945.

**JOUEF** annonce, lui aussi, la "SYBIC" 26000, plus quelques variantes de décoration. **LILIPUT** survit sous la marque **HERPA**, sans nouveautés véritables, et avec une gamme très réduite qui ne comprend plus aucun modèle belge.

**KLEIN MODELLBAHN** nous a gâtés ces derniers mois. Et ce n'est pas fini ! La **60** sortira cette année en livrée d'origine (époques III et IV). En attendant, elle s'habille de jaune pour son voyage vers l'Italie (bof !). Le wagon **Elo** pour transport de caisses de glaces se couvre d'une bâche : tant mieux. Un wagon Sgss pour conteneurs et caisses mobiles doit sortir en avril prochain : versions ÖBB, DB et CFF avec divers chargements. Quelques modèles autrichiens originaux sont prévus - c'est la moindre des choses - ainsi que des variantes de modèles existants.

Parmi les nouveautés vraies, il y aura **la série complète des voitures M1 de la SNCB** qui devrait voir le jour au cours du dernier trimestre de cette année.

La firme viennoise s'intéresserait aussi au marché hongrois tout proche, sous la forme d'une diesel MAV (en projet). Laquelle diesel ayant eu des cousines danoises, luxembourgeoises et belges, il se pourrait que etc... etc... Tout ceci au conditionnel et avec les réserves d'usage.

Mais c'est encore du côté des artisans que les modélistes belges seront le plus choyés, avec la **26 MATHU-MODEL** et diverses productions **JOCADIS** : voitures **L**, en plastique, (ici aussi la série complète, ou presque), **vapeurs type 36 et type 5** (en retard), **automotrices vicinales S, N et S0**, avec les remorques, nouveau tombereau SNCV et divers petits matériels SNCB : balises, signaux de vitesse, etc.

A noter que la halle à marchandises de Vonèche est dorénavant et déjà disponible, ainsi que la **série complète des signaux lumineux SNCB**, y compris chevron et chiffres de réduction de vitesse à 20, 40 ou 60 km/h.

A.M.D.

## du jaune pour la '80'

Après la couleur verte à appliquer sur les rambardes fournies en couleur noire (voir FFN 46 page 15), voici maintenant la couleur jaune à appliquer en bandes sur la couleur verte qui orne la totalité de la face avant, côté ventilateur. En effet, les lignes de visibilité doivent être appliquées sur les deux faces frontales de votre locomotive. Cette opération terminée, vous posséderez une 80 sortant de l'AC Salzinnes. Référez-vous au modèle de la série 73 de la firme artisanale Jocardis qui a très bien reproduit les bandes de visibilité sur les deux faces frontales, nous fournissant ainsi un modèle conforme, exécuté sans doute d'après des photos bien choisies, ce qui évitait toute erreur sur la livrée adoptée par la SNCB pour ses machines diesel de manoeuvres. De nouveau à vos pinceaux tout en espérant que ce sera votre dernière intervention sur une locomotive qui aurait dû nous être fournie en livrée conforme si le fabricant Roco avait été mis en possession d'une bonne documentation photographique.

M.H.



## AU SOMMAIRE DE CE NUMERO :

La vie du club : mot du président	page 1
programme des réunions	2
nouvelles des réseaux (A-M.D.)	2
Récréation ferroviaire (M. Archambeau)	page 4
Actualité ferroviaire (M. Herbiet)	page 5
Courrier des lecteurs	page 7
Agenda des manifestations ferroviaires	page 8
photos : Namur-Dinant au temps des type 29	page 9
Nos vapeur... type 9 (M. Herbiet)	page 10
La "Micheline" et sa reproduction en HO (M. Herbiet)	16
Modélisme : nouveautés 1991 (A-M. Ducarme)	page 19
du jaune pour la '80' (M. Herbiet)	20
Petites annonces	pages 3 et 18
Photo de couverture : E. Dehasse.	

Ce 47ème numéro de Ferro Flash Namur est entre vos mains grâce au concours bénévole de Michel ARCHAMBEAU, Jean-Claude BOTSPLOEL, Claude CARPET, André-Marie DUCARME, Michel HERBIET et Jacques QUOITIN.

Le prochain numéro paraîtra à la fin d'avril.

