

# Ferro Flash Namur

La 26.005 de Märklin  
Les voitures M1  
Balade en Baie de Somme



# Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau HO et d'un réseau modulaire N.

## Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur \_\_\_\_\_ : 1.500 fr.

Membre ordinaire \_\_\_\_\_ : 1.000 fr. \*

Membre junior (- de 18 ans) \_\_\_\_\_ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)  
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

\* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.  
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves.

# Ferro Flash Namur

Rédaction et éditeur responsable : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,  
Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62. Cellulaire : 075 - 48.62.60.

Diffusion : Didier Delfosse, rue de Fumaux, 26 b, 5640 METTET.  
Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

Nous voici à la veille d'une nouvelle année, moments merveilleux du renouveau, de promesses, de projets, de pieux souhaits et de cadeaux sous le sapin illuminé dans cette ambiance chaleureuse de fêtes.

Notre enfance fut bercée par ces beaux souvenirs. Souvenirs que nous perpétuons avec une intensité d'autant plus grande que les difficultés économiques et sécuritaires rencontrées tout au long de la vie sont de plus en plus nombreuses. Cette merveilleuse ambiance de fête nous rapproche de la chaleur d'une vie idéale et marquée par la légende du passé.

Nous souhaitons donc à tous de très belles fêtes de fin d'année et une année 1998 plus riche et belle que jamais. Que vous trouviez le temps et le regard qu'il faut pour réaliser ce que vous désirez et surtout que vous le désiriez très fort. Il paraît que cela marche.

Notre quête d'un beau modélisme ne se situe peut-être pas uniquement dans l'acquisition d'un modèle, mais dans une réalisation personnelle quelle qu'elle soit.

La quête actuelle du bonheur a une furieuse tendance à se confondre avec une acquisition sur base économique, peut-être est-ce autre chose.

Détendez-vous quelques instants et réfléchissez à ce que représentait cette passion au début de votre enfance, essayez par après de ressentir ce que vous ressentiez à ces moments là et entraînez-vous à le ressentir de temps en temps.

Vous verrez, cela peut être merveilleux et empêcher de sombrer dans le mécontentement continuel auquel on assiste parfois aujourd'hui. Mécontentement ou manque d'enthousiasme.

Le bonheur est peut-être dans le rêve qui se réalise. Ne pas mettre sans arrêt la borne du réalisable trop haut, on pourrait passer pour des emm...

Vous avez déjà réalisé ce que propose le circuit commercial du train miniature en Europe ?

On en attrape le tournis, et à quel prix !!!

Je ne peux m'empêcher de penser aux amateurs d'outre-Atlantique qui peuvent acquérir de beaux

modèles pour environ 2.500 francs. Ils peuvent en plus acquérir par après un kit de super détaillage et réaliser un modèle impeccable.

Mais que diable ! nos constructeurs ont-ils donc perdu toutes notions du marché ou vivent-ils dans leur tour d'ivoire encerclés et trompés par quelques "initiés".

Espérons donc ainsi à la veille de cette nouvelle année que de nouveaux horizons s'ouvrent à l'avenir de ce beau hobby et que quelques francs-tireurs étonneront la masse afin de le rendre à nouveau accessible.

Jean-Claude Botspoel, président.

### 1998 : agenda des réunions mensuelles au RMM

16 janvier (assemblée générale), 20 février, 20 mars, 17 avril, 15 mai, 19 juin, 17 juillet, 21 août, 18 septembre, 16 octobre, 20 novembre, 18 décembre.

Détails et programmes dans l'agenda de la "Vie du club".

### Rappel : horaire d'ouverture du local

Suite aux plaintes non dissimulées des volontaires qui se sacrifient tous les vendredis soir pour que les membres puissent s'adonner librement à leur plaisir ferroviaire, le comité rappelle que **l'heure normale de fermeture du local du club a été fixée à 23 h 30.**

Ceux qui voudraient poursuivre la réunion sont instamment invités à le faire en dehors du local ou dans un établissement encore ouvert à cette heure tardive et qui ne demanderait pas mieux que de les accueillir.

Suggestion : à Jambes, un établissement a créé une ambiance ferroviaire. Assis sur des banquettes de voitures M1, vous pouvez y admirer la circulation d'un train LGB.

Programme des réunions au RMM et *activités ferroviaires "d'ailleurs"*  
(informations réunies par Michel Foulon)

## DECEMBRE

- 7 ..... : Bourse à Hoeselt  
7 ..... : Bourse au Woluwe Shopping center.  
12 ..... : Réunion réseaux, parution de FFN 87, diffusion dans la semaine.  
14 ..... : *Expotrain et Bourse à Hensival, salle Novelty, rue des Chapeliers.*  
14 ..... : Bourse au Woluwe Shopping center.  
19 ..... : Réunion mensuelle du RMM : programme non communiqué  
21 ..... : Bourse à Mechelen, Nekkerspoel, 21.  
26 ..... : La réunion au RMM est annulée.

## JANVIER

- 2 ..... : La réunion au RMM est annulée.  
9 ..... : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : autorails (sauf TEE)  
toutes nationalités, toutes époques.  
16 ..... : Assemblée générale du RMM : convocation en page 4.  
23 ..... : Réunion réseaux.

## FEVRIER

- 6 ..... : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : TEE époques III et IV.  
13 ..... : Réunion réseaux.  
20 ..... : Réunion mensuelle du RMM : "JAO Système" démonstration d'un réseau  
simple à 6 cantons, la simplicité et les performances du logiciel, par Claude  
Carpet.  
27 ..... : Réunion réseaux.

## MARS

- 6 ..... : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : DB époques IV et V.  
8 ..... : *Bourse du feu à Anhée-sur-Meuse, complexe sportif.*  
13 ..... : Réunion réseaux.  
20 ..... : Réunion mensuelle du RMM :  
27 ..... : Réunion réseaux.

## AVRIL

- 3 ..... : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : trains internationaux époques IV et V  
10 ..... : Réunion réseaux.  
12 ..... : *Bourse d'échange à Sart-Saint-Laurent. (Week-end de Pâques.)*  
17 ..... : Réunion mensuelle du RMM :  
24 ..... : Réunion réseaux.  
26 ..... : *Bourse d'échange de l'AS.MO.CO. salle St Raphaël à Aywaille*

## MAI

- 1 ..... : Réunion annulée.  
8 ..... : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : SNCB époque III.  
15 ..... : Réunion mensuelle du RMM :  
22 ..... : Réunion réseaux (week-end d'Ascension).  
29 ..... : Réunion réseaux.

## Un futur modéliste ?

Un petit DENIS est né chez Jean-Pierre Lobet pour son plus grand bonheur et celui de la maman. Nous les félicitons tous deux pour ce beau travail.

## Faire-part de décès

Notre ami Jean Vandeloise a perdu sa charmante épouse, née Irène Burton. Elle a été inhumée le 25 septembre dernier.

Peu d'entre-nous ont été prévenus de cette triste nouvelle. Peu d'entre-nous ont pu, en temps opportun, lui témoigner leur sympathie dans le malheur qui le frappait.

Madame Vandeloise participait activement à nos expositions en s'occupant de la restauration.

Au nom de tous les membres du club, le comité présente à Jean ses plus sincères condoléances et espère, malgré cette cruelle disparition, continuer à le voir parmi nous lors de nos réunions.

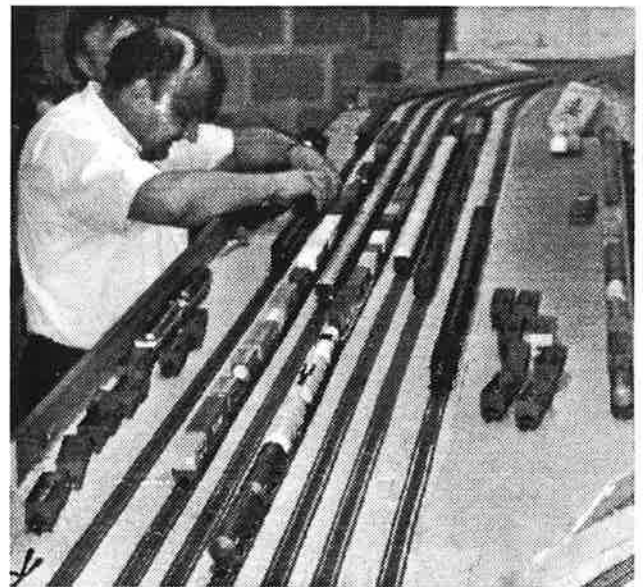
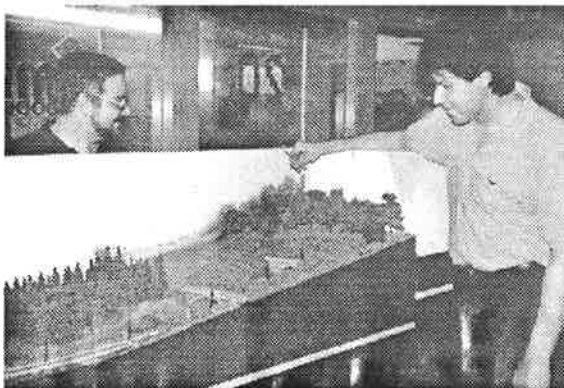


20 septembre 97 :

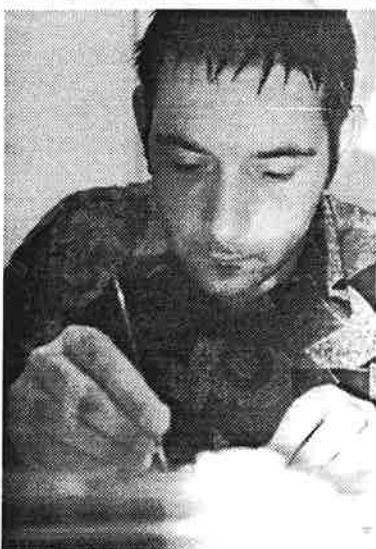
quelques instantanés des "huit heures du modélisme".

Photos : Philippe Volon

*Activités sur le réseau N*

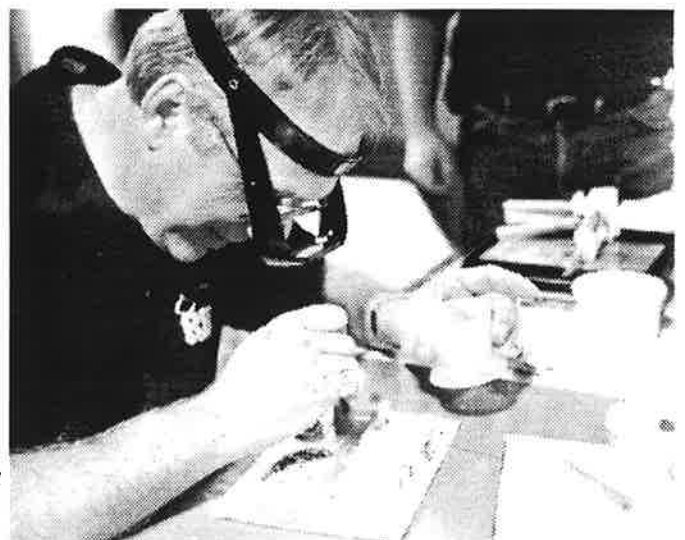


*Formation des convois dans les coulisses du réseau H0*



*A gauche : amélioration de motrices de la série 20*

*A droite : démonstration de moulage au silicone*



## Que représente pour vous Ferro Flash Namur

C'est de ce sujet que je me propose de vous entretenir aujourd'hui.

Que représente pour vous cette publication que vous recevez avec une rigoureuse exactitude tous les deux mois, la deuxième semaine des mois pairs. Contient-elle des sujets qui vous passionnent ? Répond-elle à votre attente ?

De quoi voudriez-vous qu'elle parle d'autre ?

Vous a-t-elle déjà appris quelque chose d'intéressant ?

Avez-vous pensé à écrire un article pour l'étoffer ? D'autres, avant vous, se sont jetés à l'eau !

N'oublions pas que Ferro Flash Namur ne sort pas du néant ! Tous les articles qui y figurent ont dû être écrits et pas toujours par des spécialistes. Mais la collaboration de l'un et de l'autre finit par trouver son épilogue dans une revue dont nous devons encore être fiers.

Plus pour longtemps peut-être car le rédac'chef commence à manquer de matière. Il est temps de venir à son secours.

N'oublions pas la déontologie de Ferro Flash Namur, elle est parue dans le numéro 81 pages 2 et 3. Donc, pas de polémique, pas de destruction gratuite ou d'expressions malveillantes... seuls des faits et de la technique.

Le bouclage de chaque numéro (réception des articles) s'effectue au plus tard le dernier jour du mois impair.

L'équipe de rédaction se réunit 2 à 3 jours au début du mois pair. Le tirage et l'expédition se font dans la deuxième semaine. Ferro Flash Namur est dans votre boîte aux lettres avant la réunion mensuelle.

Ce qui veut dire en pratique que pour fin janvier, au plus tard, tous les articles, les photos de qualité et dessins du n° 88 doivent parvenir au rédac'chef.

L'équipe de rédaction mettra la main à la dernière mise en page la semaine suivante au cours de deux ou trois longues journées de travail. Ce n'est qu'à ce moment que le premier exemplaire modèle partira à l'imprimerie.

Pour en arriver là, l'équipe de rédaction aura bien été mise à contribution..., et il faudra préalablement cinq jours de dactylographie, l'envoi de nombreux

courriers pour les corrections et suggestions. J'en passe et des meilleures...

Bref, vous avez votre FFN entre les mains, c'est le principal, non ?

Claude Carpet.

*Extrait des "réflexions du rédac'chef"*

## Convocation à l'assemblée générale du 16 janvier 98

Ordre du jour :

- Rapport du Secrétaire.
- Rapport du Trésorier sur l'activité 1997, budget prévisionnel 1998.
- Rapport des Commissaires aux comptes.
- Approbation des comptes et décharge au comité.
- Modification des statuts.
- Nomination d'un nouveau commissaire aux comptes pour 1999-2000 :  
Le mandat de Michel Archambeau est arrivé à expiration. Celui de Jean-Pierre Lobet se poursuit jusqu'en janvier 99.
- Election de trois membres du comité pour 1998-1999 :  
Les mandats de Jean-Claude Botspoel, Etienne Dehassé et Michel Herbiet sont arrivés à expiration en janvier 98. Ils sont démissionnaires mais rééligibles.  
Néanmoins, afin de pouvoir "renouveler les cadres", il est indispensable que de nouvelles candidatures sérieuses soient proposées par écrit au secrétaire avant le 31 décembre 97.
- Divers.

## Inventaire et règlement de la bibliothèque

Un inventaire complet a été dressé par Michel Foulon, il est annexé à l'envoi de FFN 87 pour tous les membres du club. Il est également affiché aux valves du club.

## Règlement d'ordre intérieur

Il est affiché en permanence aux valves du club. Tout membre du Rail Miniature Mosan est censé l'avoir lu et en avoir pris parfaitement connaissance. Ce règlement d'ordre intérieur vient compléter les statuts du club.

## Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda à la page 2.  
Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.  
Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire. Elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de FFN.

### Historique de la ligne Tamines - Dinant - Jemelle

Documents d'époque : les projets,  
la construction, l'évolution,  
les raccordements privés, le déclin, l'avenir  
226 pages en noir et blanc.  
Une belle étude très détaillée  
par Robert Belle  
700 francs au compte du RMM.  
responsable de la distribution : Gérard Jochum

### Calendrier "Loco"

Comme chaque année, le PFT nous propose son calendrier "Loco" il se composera pour 1998 de :

- Locomotive électrique 1805 (couleurs)
- Vapeur 7.005 à Braine-le-Comte
- Locomotive électrique n°13 de l'ARBED
- Locomotive électrique 1505 à Thuin (couleurs)
- Vapeur 29.062 à Marche-les-Dames
- Diesel 5184 à Schulen
- Autorail 4410 + 4407 et une remorque 734 à Hastière (couleurs)
- 204.003 sur la plaque tournante du dépôt de Köln-Deutz (couleurs)
- Vapeur 41.122 à Schaerbeek
- Diesel 212.103 à Denderleew
- Vue de la gare de Liège-Guillemins en 1953
- Automotrice type 96 (couleurs)

Parution prévue 15 novembre, prix 395 francs + 65 pour frais d'envoi.  
Compte PFT Bruxelles 001-1201789-35

### "Bons baisers de Ferbach"

de Jacques Le Plat

Les 26 articles parus dans Locorevue  
+ 5 chapitres additionnels

156 pages, 302 illustr. dont 270 photos couleurs,  
+/-1.380 francs à la parution vers Pâques.

Liste d'inscription lors des réunions au club

A posséder absolument dans sa  
bibliothèque et s'en inspirer !

### Galerie de la CGER, rue des Boîteux, 12 Bruxelles Le voyage à Constantinople L'ORIENT-EXPRESS

exposition jusqu'au 1 février 98  
de 10 à 18 heures, fermé le lundi.  
entrée gratuite !

Sur rendez-vous : visites guidées pour groupes



A cette occasion, un très beau livre  
concernant ce train a été édité et  
peut être obtenu au  
prix de 1.000 francs.  
(750 francs pour les clients CGER)

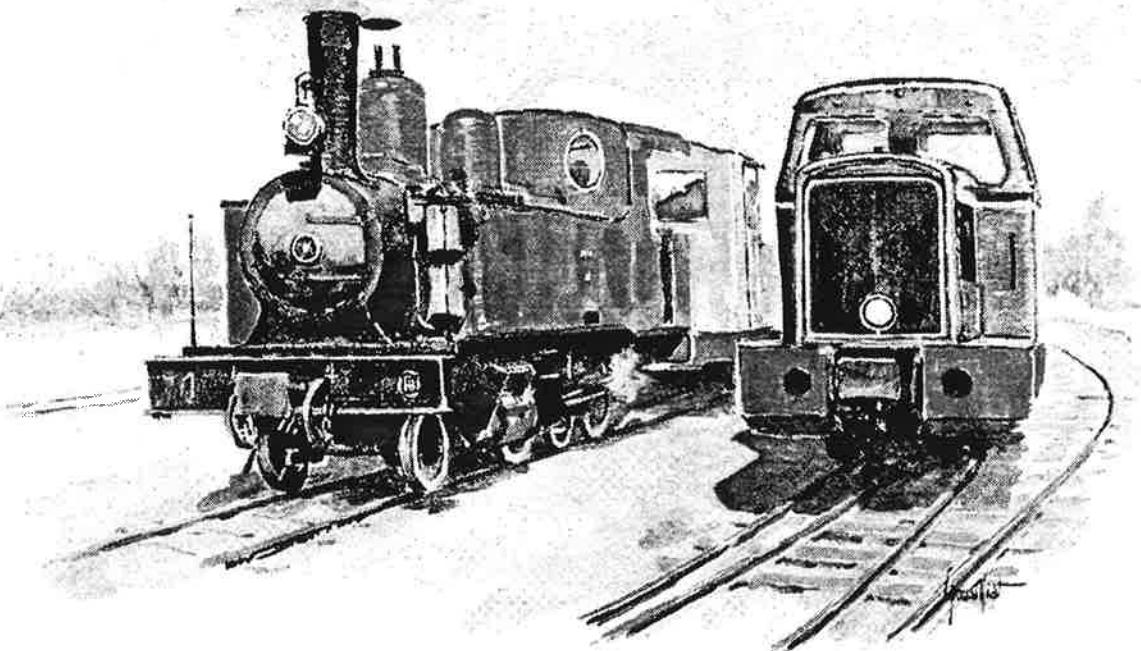
### Locomotive diesel SNCB

type 230 (origine anglaise)

et 231 (origine allemande)

hors série n°3, édition du PFT

## Ailleurs, en Baie de Somme



*Aquarelle de Daniel Grousiliat : "Noyelles",  
à gauche : la "Corpet-Louvet", à l'arrière : la "Buffaud-Robatel", à droite : un locotracteur.*

Au kilomètre 196, depuis Paris évidemment, le temps fait un arrêt à Saint-Valéry-Canal, halte et dépôt hétéroclite du Chemin de Fer de la Baie de Somme (CFBS).

Un atelier-traction et un dépôt pour voitures s'ouvrent aimablement à votre regard (On n'est ni à la SNCF ni à la SNCB) et vous pouvez ainsi découvrir un enchevêtrement de voies et de matériels aux écartements métrique et normal. Nous sommes à moins de 250 kilomètres de Bruxelles et plus d'un belge connaît ce haut lieu ferroviaire de la Côte Picarde tout proche d'Amiens. Il est étonnant de voir un «Yoyo» vert, locotracteur à voie normale ex-Y 2107 ex-SNCF, en voie parallèle avec une 031T Buffaud-Bazoches, ex-Economiques de Seine et Marne ou un lot de plats, tombereaux, en plus ou moins bon état, ou de wagons-trémies, venant des Mines de Lorraine, destinés au ballastage, tous en voie métrique !

### Le groupe des bains de mer

La Baie de Somme, c'est un bras de mer, large de 7 kilomètres et long à marée haute de 14 kilomètres. Peu de bateaux s'y risquent encore, sinon pour le

tourisme et la pêche côtière, tant le chenal est complexe. La mer remontait autrefois jusqu'à Abbeville. La ligne Noyelles - Saint-Valéry, à voie normale, se détachait de l'artère ferroviaire Paris - Calais, toujours dieselisée, et traversait la baie sur une estacade de bois de 1.300 mètres de long. Aujourd'hui, le remblai de la ligne empêche les eaux des grandes marées d'aller plus loin. Elle donne d'un côté un contraste entre des prairies «à moutons salants», et, de l'autre, des polders quasi hollandais. Marais, bras de mer, bancs de sable, fossés, anciens lits de la Somme et de son canal nous permettent d'y observer plus d'oiseaux encore qu'au Zwin (avec qui la baie est jumelée). L'embranchement vers Saint-Valéry date de 1858. 1884 vit la concession des lignes de la région à la Société Générale des Chemins de Fer Economiques, sous le nom de «Groupe des Bains de Mer», un peu à la mode de nos sociétés vicinales belges. Un embranchement desservait le port de Saint-Valéry (d'où partit Guillaume le Conquérant). Les galets en vrac amenés de Cayeux gagnaient la Hollande ou l'Allemagne en bateaux, ou le Réseau du Nord Français, entre autres pour la chaux que l'on pouvait en tirer. La râperie de Lanchères



générât un trafic betteravier. Mais le bien connu «train des cocus» du vendredi, ramenait leurs maris aux épouses séjournant dans la région, au Crotoy, à Fort-Mahon ou au Tréport fort proche ...

Aujourd'hui, le tourisme domine : la baie est très agréable à pied, à vélo (avec de très belles pistes cyclables) ou ... en train !

## Naissance du Touristique

La chance de ce réseau, est d'avoir vu la SNCF reprendre sa branche à voie normale de 1973 à 1989. De Noyelles au port, il était étonnant de voir une «métrique» remorquer des wagons SNCF de ferrailles, de grains ou autres. En 1978, les Ateliers de Paris et d'Outreau (APO) ont utilisé la ligne pour des essais de matériels métriques destinés à l'Afrique. Matissa-France y forma des ingénieurs éthiopiens ou du Bénin à l'usage pratique de ses bourreuses-niveleuses à voie d'un mètre.

La section à quatre ou trois files de rails survécut ainsi. En 1965, deux amateurs récupérèrent une 030T Scrape à la râperie de Lanchères. Elle fut sauvée par le TTA, bien connu à Erezée (Belgique) mais ne put circuler de Crécy à Saint-Valéry, comme espéré.

La fermeture de la branche métrique vers le Crotoy, en 1969, provoqua un sursaut : la création du CFBS.

1970 vit d'importants travaux de voie, à défaut d'autorisation d'exploiter en «touristique».

La première circulation vapeur eut lieu en 1971. Localement, il fallait tenir une exploitation équitable vers les Communes de Cayeux, Saint-Valéry et du Crotoy. Grâce au partenariat du Syndicat Mixte d'Aménagement de la Côte Picarde, une remise à neuf de l'infrastructure se poursuit depuis 1983, à concurrence d'un million de francs français l'an ! Le CFBS acquit aussi des voitures suisses du réseau Yverdon - Sainte-Croix.

L'Atelier de Saint-Valéry-Canal restaura aussi quelques voitures en bois du réseau d'origine, dont une exceptionnelle voiture-salon très «western». Non sans mal : «le CFBS connut son lot d'embrouilles caractéristiques des entreprises gauloises» <sup>(1)</sup>. Voir, de notre côté, certaines situations au CFV3V à Mariembourg. L'important fut de pouvoir fêter les 100 ans du réseau, le 01-05-88 : à toute vapeur !

## Aujourd'hui

Le coeur de l'exploitation, c'est Noyelles. Le modéliste y trouverait une situation étonnante. Sur la cour SNCF, trois voies métriques, aboutissant à une plaque tournante manuelle : le train de Saint-Valéry et celui du Crotoy s'y rejoignent, font tête à queue, et repartent à toute vapeur, avec force sifflets et panaches de fumée. Pas trop vite : le CFBS sait y faire avec les amateurs de photographies et de sensations ferroviaires de qualité ! Avec un peu de chance, vous pourrez même y côtoyer les BB de la Ligne de Calais, en double-traction, à l'arrêt (rapide) à Noyelles. Si la station et ses abords sont restaurés par la Mairie, les débords sont considérés par la SNCF comme un simple embranchement payant et donc privé. Le CFBS paie 60.000 francs cette autonomie. L'amateur remarquera estacades voie normale - voie métrique, signaux mécaniques (le «carré» traditionnel), matériels divers, garés en des états tous aussi divers et propres à la nostalgie.

La branche du port est à quatre files de rails bien armée.

Les circulations sont variées : toujours en diesel vers Cayeux, branche moins belle et ... noyée par la mer aux tempêtes de janvier 1990 ! Les autres destinations voient se croiser les petits locotracteurs 030T Pinguely ou les 020 vapeur Corpet-Louvet (1906), 031T Buffaud-Robatel (1909), etc. A mon avis, il manque un autorail Billard ou De Dion-Bouton, caractéristiques des lignes «économiques» françaises.

Mais ce réseau présente bien des espoirs : l'Atelier de Saint-Valéry-Canal abrite en effet aussi bien une authentique Micheline malgache, blanche, qu'une vapeur vietnamienne, avec chasse-boeufs, très western, ou une 130T Haine-St-Pierre (ex-Voies Ferrées d'Intérêt Local du réseau de l'Aisne).

Un long week-end au Domaine du Cap Hornu ou dans un petit hôtel de Saint-Valéry devrait vous permettre, vous aussi, d'en prendre plein les yeux !

Jean-Pierre Lobet

Renseignements : CFBS, 00322269696 fax 00322269566, boîte postale 31, F 80230 Saint-Valéry (France).

<sup>(1)</sup> Source : "Le Chemin de Fer de la Baie de Somme", les éditions du Cabri 1993 (32 pages et illustrations).

## Les voitures M1 de la SNCB

Il y a B8D "avec périscope" et B8D "amputée du périscope"

### Enfin de belles M1 en H0 !

Le "consortium" O.V.B. vient de mettre sur le marché du train miniature à l'échelle 1:87, une première série de voitures M1 de la SNCB.

Elle se compose de voitures vertes avec toit noir, première et deuxième classes, destinées aux trains ayant circulé aux époques III b (1956-1964) et III c (1964-1968).

Suivant les renseignements fournis par Monsieur Olaerts, cette série sera suivie de:

- une série composée de voitures à deux tons de vert, deuxième et troisième classes, destinées aux trains ayant circulé à l'époque II (depuis 1937, à la construction des voitures, jusqu'en 1945) et à l'époque IIIa (1946-1956);
- une série composée de voitures entièrement vertes, première et deuxième classes avec numérotation UIC ayant circulé aux époques IV (1968-1985) et V (après 1985).

Cette dernière série comprendra un élément B8D transformé en B8Dx c'est-à-dire une voiture 2<sup>me</sup> classe/fourgon munie d'un poste de conduite afin d'obtenir des rames réversibles. Elle sera produite en finale car le moule originel de la voiture sera modifié. En conséquence, il ne sera plus possible de reproduire la voiture B8D ultérieurement.

### Les M1 à la SNCB

Fin 1937, la SNCB possédait 506 voitures du type M. A l'époque, il n'était pas nécessaire de préciser qu'il s'agissait de M1. L'inventaire se décomposait comme suit : (tableau de droite).

(A) : prototypes "courts" construits en 1935 par "Les Ateliers Métallurgiques s.a." (Nivelles).

(B) : prototypes "longs" construits en 1935 par la s.a. "Les Ateliers de la Dyle" (Leuven).

(C) : 500 unités construites par 15 constructeurs différents de décembre 1936 à juillet 1937 et sur base des prototypes "longs" en tenant compte de quelques aménagements.

A la fin de 1945, on notait 59 voitures détruites ou disparues par fait de guerre, à savoir :

- 39 voitures de 3<sup>me</sup> classe (c10)
- 11 voitures de 2/3<sup>me</sup> classe (b5c4)
- 9 voitures de 3<sup>me</sup> classe/fourgon (c8p).

N'y figurait aucun des six prototypes.

A partir de 1949, des voitures furent équipées du chauffage électrique pour former des rames pouvant être tractées par des locomotives

Nombre	Classe	Nombre de compartiments (symbole)	Numérotation	Remarques
1	3	c8	63001	(A)
1	3	c10	63002	(B)
250	3	c10	63003 à 63252	(C)
1	2/3	b4c4	65001	(A)
1	2/3	b5c4	65002	(B)
125	2/3	b5c4	65003 à 65127	(C)
1	3/fourgon	c5p	67001	(A)
1	3/fourgon	c8p	67002	(B)
125	3/fourgon	c8p	67003 à 67127	(C)

*Tableau de répartition des voitures M en 1937*

électriques (locomotives types 101, 120 et 121). Au total, jusqu'en 1968, 254 voitures (129 B10, 66 A5B4, 59 B8D) seront ainsi équipées. Les 193 autres voitures conserveront uniquement un chauffage vapeur.

En novembre 1954, la voiture prototype 65001 (b4c4) fut modifiée en c8 (uniquement 3<sup>me</sup> classe) et porta dès lors le numéro 63000.

En juin 1956, réduction sur les réseaux européens du nombre de classes des voitures (2 au lieu de 3). Les deux classes subsistant, au lieu de s'appeler 2<sup>me</sup> et 3<sup>me</sup>, se dénommeront désormais première et deuxième.

Dès lors, les voitures de symbole :

- c8 et c10 deviennent des B8 et B10,
- b5c4 des A5B4,
- c5p et c8p des B5D et B8D.

En juillet 1957, une nouvelle numérotation est appliquée aux 447 voitures encore en service :

Nombre	Classe	Nombre de compartiments (symbole)	Numérotation
2	2	B8	42001 à 42002
212	2	B10	42003 à 42214
115	1/2	A5B4	43001 à 43115
1	2	B5D	49040
117	2	B8D	49001 à 49039 49041 à 49118

De 1965 à 1968, les périscopes des voitures B8D furent enlevés et une petite baie fut ajoutée au compartiment du chef-garde. Un ventilateur du type "Schepens" fut installé pour l'aération. La B5D n°49040 perdra également sa vie.

C'est à partir du 25 septembre 1966 que débuta en Belgique, et sur la relation Pepinster - Spa, la mise en service de rames réversibles composées de voitures M1 (chauffage à vapeur) et remorquées par locomotives diesel type 212 (série 62 en 1971). A cette fin, des voitures B8D reçurent un poste de conduite et de ce fait devinrent des B8Dx (la B5D n°49040 sera également équipée d'un poste de conduite).

A partir de 1981, commencèrent, pour cause de vétusté, les mises hors-service des voitures M1.

Au 30 juin 1985, il en restait 114 en service, destinées aux rames réversibles. Les rames normales n'étaient plus prévues au roulement des voitures au 3 juin 1984. Quant aux voitures composant les rames réversibles, les derniers exemplaires furent mis hors-service dans le courant de l'année 1987.

### Que retiendront de ces voitures les voyageurs qui les utilisèrent ?

Beaucoup plus de sécurité que celle offerte par les voitures en bois (GCI, ex-KPEV, et ex-autres).

En ce qui concerne le confort, il n'était nullement comparable à celui offert par les voitures des type L et K.

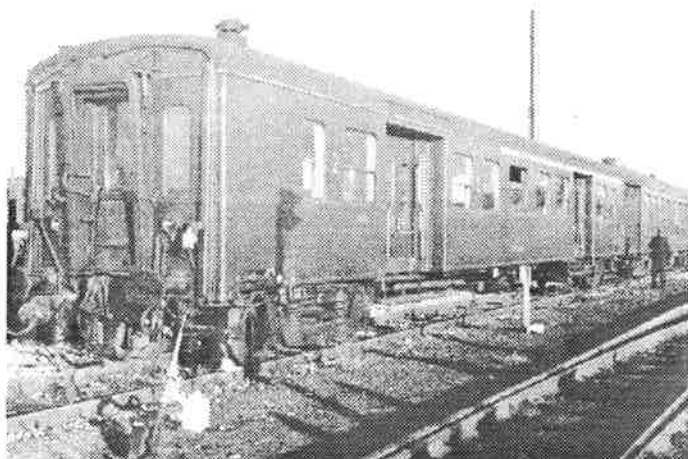
En effet, la suspension était assez dure, l'isolation laissait à désirer. A l'ouverture et à la fermeture, les portes intérieures étaient bruyantes. De plus, l'intérieur (surtout en 3<sup>me</sup> classe) n'était pas des plus agréables et les dossiers des banquettes en bois n'arrivaient pas à hauteur des épaules des voyageurs.

Toutes ces récriminations rassemblées firent que les voyageurs les surnommèrent "voitures Sarma". En effet, avant la guerre de 1940, cette chaîne de magasins était considérée comme vendant des marchandises de moindre qualité. Pour les méchantes langues, l'abréviation "Sarma" signifiait "Société anonyme de récupération de marchandises avariées".

M. HERBIET

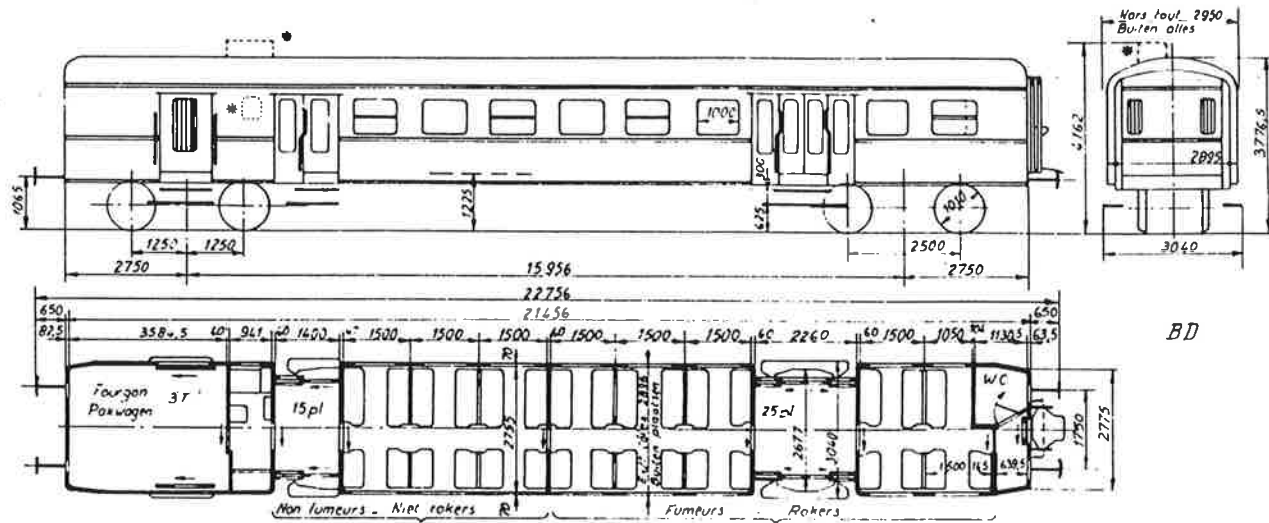
Sources :

"50 ans de transport voyageurs : les voitures métalliques de la SNCB"; tome 1 de W.Pypen (édition ARBAC); tome 2 de G. Close et M.Thiry (édition GTF).



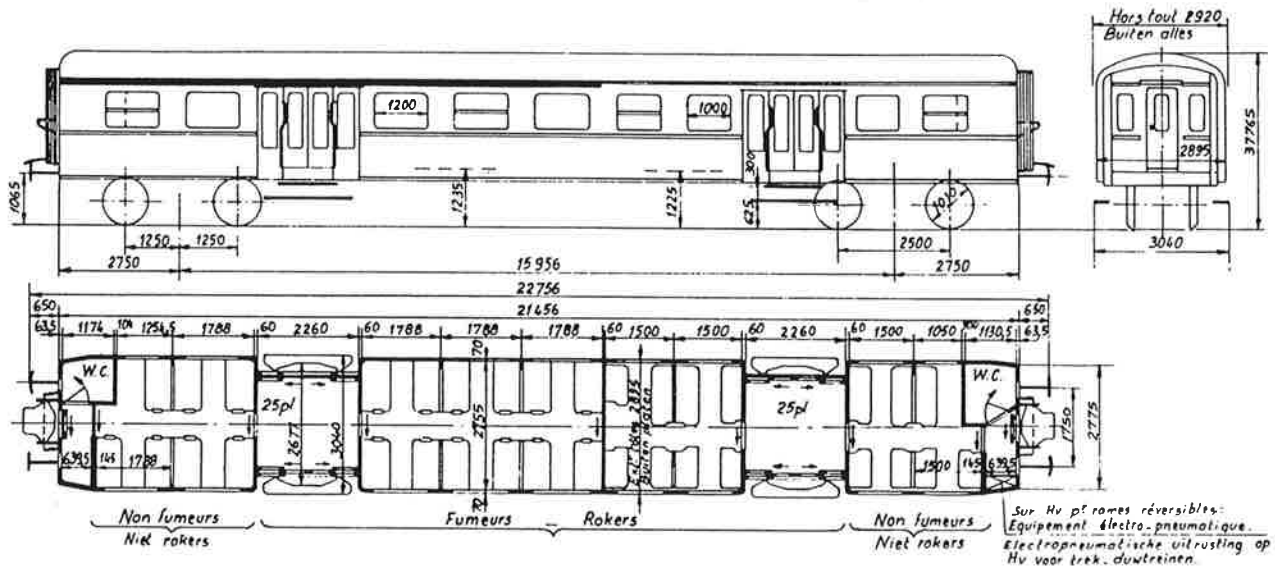
*Mariembourg, le 26 septembre 1982  
(Photo P. Auguste)*

M1 : B8D ex-c8p



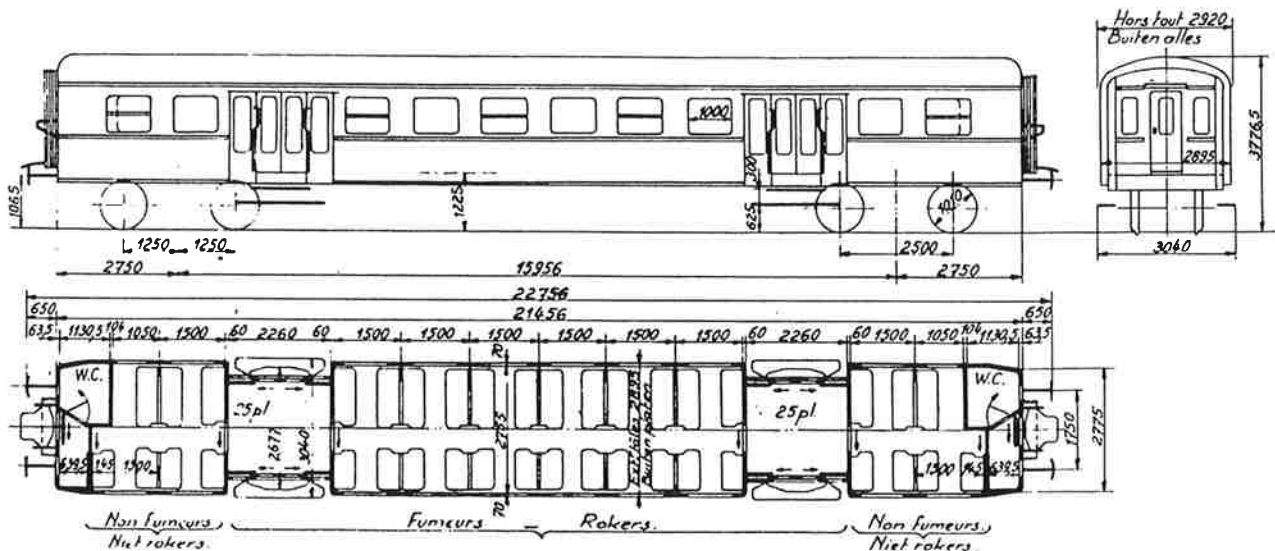
\* Les periscopes ont été supprimés au cours des années 1965 à 1968. Une petite base vitrée fut dès lors ajoutée au compartiment du chef de garde.

M1 : A5B4 ex-b5c4



Sur Hv p't rames réversibles:  
 Equipement électro-pneumatique.  
 Electropneumatische uitrusting op  
 Hv voor trek-duwtreinen.

M1 : B10 ex-c10



# R.M.M.1

Non, il ne s'agit pas du célèbre club de Jambes, mais de :  
Réflexions et Méditations sur les M1 OVB.

Avant tout, veuillez considérer que le texte qui suit est impartial (je suis Niste) et a été rédigé en connaissance de cause : j'ai parachevé sept voitures M1.

Pour la première série, le Consortium OVB nous présente les versions suivantes de l'époque III.

Références OVB	Classe	Nombre de compartiments (symbole)	Numéros choisis par OVB	Numéros d'origine
3100 set coffret de 4 voitures	1/2	A5B4	43057	65062
	2	B10	42015	63014
	2	B10	42078	63094
	2/fourgon	B8D	49053	67016
3110	1/2	A5B4	43086	65095
3120	1/2	A5B4	43102	65112
3130	2	B10	42206	63242
3140	2	B10	42195	63225
3150	2	B10	42137	63165
3160	2	B10	42183	63212
3170	2/fourgon	B8D	49081	67051
3180	2/fourgon	B8D	49108	67105

**Tableau de concordance des références OVB**

Dès l'ouverture du coffret et des boîtes, l'oeil est satisfait : bonne couleur satinée SNCB, point de vert "épinard" ou vert "olive" passé à l'eau de Javel.

La peinture n'empâte pas les lignes de rivets que je n'ai pas comptés. Je laisse ce travail aux spécialistes des rivets et champions du pied à coulisse.

## Améliorations par rapport aux "K" d'OVB

- Les ventilateurs et les tampons se placent sans aléser avant la petite goutte de colle nécessaire.
- Les châssis des bogies sont biseautés côté marchepieds, comme j'avais pratiqué sur les fourgons mixtes des K; amusant n'est-il pas ?
- Modification de la fixation du toit. Il s'enlève et se replace aussi facilement qu'une K7 dans un lecteur vidéo ou audio.

- Complément de pièces pour superdétails comme :  
des mains courantes à l'intérieur des soufflets, attelages à vis et conduites d'air pour les freins. Ce dernier détail est beau si l'on expose une voiture, mais attention aux petites courbes et cela ne sert à rien dans une rame puisqu'elles ne sont pas reliées entre-elles.
- La passerelle du soufflet est vraiment fonctionnelle et plus question de la coller pour ne pas la chercher le long de la voie.

## Travaux à effectuer

Comme pour certaines productions de grande diffusion, il faut "se remuer" pour terminer le superdétail.

Prudence pour enlever les pièces des grappes en plastique; couper et ne pas arracher, ne pas essayer de les enfoncer de force dans les alvéoles sans alésage préalable (excepté les aérateurs et tampons). J'ai alésé les orifices comme suit :

- 1 mm pour les tringles des soufflets.
- 1,25mm pour les mains courantes des soufflets et des portières, des grands marchepieds et du boîtier de connexion électrique.
- 1,50mm pour les minuscules supports de lanternes.

Peindre en vernis satiné Humbrol 135 toutes les pièces à rapporter (excepté les mains courantes des portières), les soufflets et les bogies. Ceux-ci s'enlèvent facilement mais il est prudent de masquer leur pivot de fixation ainsi que les étriers de support des roues.

Les mains courantes, à positionner comme indiqué exactement sur le plan, recevront du "Polished aluminium" Humbrol, sauf aux extrémités horizontales de raccord à la voiture.

Comme je suis "vicelard" de nature, j'ai gravé avec une pointe métallique tous les marchepieds et ensuite passé un mélange noir/brun légèrement dilué. Du "Gunmetal" n°56, peut suggérer le métal de renforcement de la rive du marchepied.

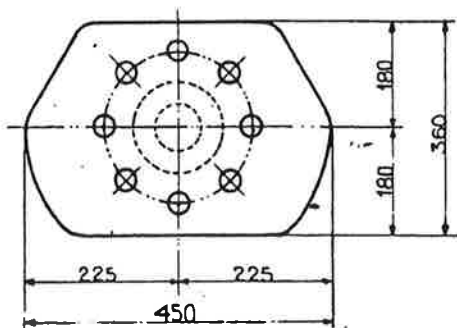
D'origine, les petits marchepieds sont solidaires de la caisse, donc verts, et les grands, à rapporter, sont noirs.

Ne pas oublier un petit coup de noir n°85 sur les supports d'origine en vert.

## Après les fleurs : les pavés !!!

Allons-y...

- Le boîtier de connexion électrique cache l'indication de classe côté soufflets.
- Une excroissance de plastique est à enlever au-dessus des soufflets.

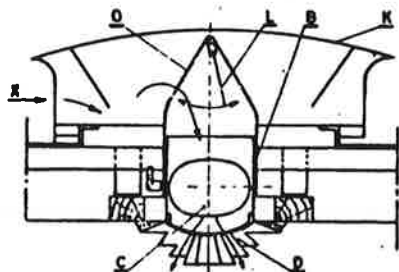


- Les tampons sont absolument corrects, mais le plan fourni par OVB n'indique pas leur positionnement. Ils ne sont pas parfaitement hexagonaux.

## Maintenant "vigie or not vigie : that's the question"

Une des grappes contient une petite vigie (sans les vitres !!!) appelée également "périscopie" et OVB en a prévu l'emplacement à percer à l'intérieur du toit. C'est sympa, mais 3x "mais" : pas question de placer ce détail "because" la caisse est conçue avec la petite baie côté chef de train. Voir à ce propos l'article de M. Herbiet en page 8.

A la lecture de son texte, on ne pourrait pas tracter les M1 en question par des locomotives retirées du service avant 1965. Nenni, suite à de nombreuses conversations téléphoniques entre Namur et Bruxelles, il appert, après recherches et consultations des documents photographiques existants, que les fourgons M1/2me classe ont bien roulé avant 1965 sans vigie et avec petite

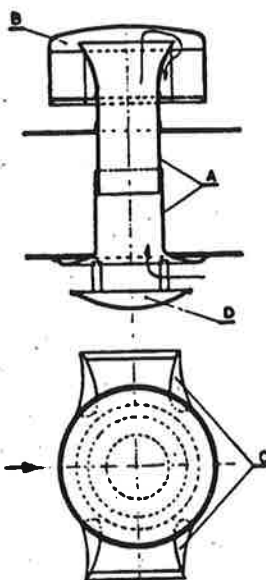


*Aérateur Schepens soufflant*

baie latérale. Donc, la source du texte reproduit par M. Herbiet semble erronée.

Quant au type d'aérateurs, le débat reste ouvert. Les aérateurs prévus par OVB sont des "Schepens aspirants" différents des "Schepens soufflants" qui équipaient d'origine les M1.

A quelle époque ont-ils été placés ?



*Aérateur Schepens aspirant*

Voici quelques références illustrant ce problème :

Sans vigie et avec petite baie

C. Vincent : "Les types 29", page 165 et 167, à Ottignies le 19 avril 1961.  
Phil Dambly : "Vapeur en Belgique" tome 2, page

290, à Mons le 14 juin 1959.

Calendrier Ediblanchart 1995, à Falaën, "train en direction de Tamines", le 25 septembre 1960.

Avec vigie, sans petite baie

Phil Dambly : "Vapeur en Belgique" tome 2, page 1, à Warchin, le 4 février 1962 et page 280 à Arlon, le 30 juin 1958.

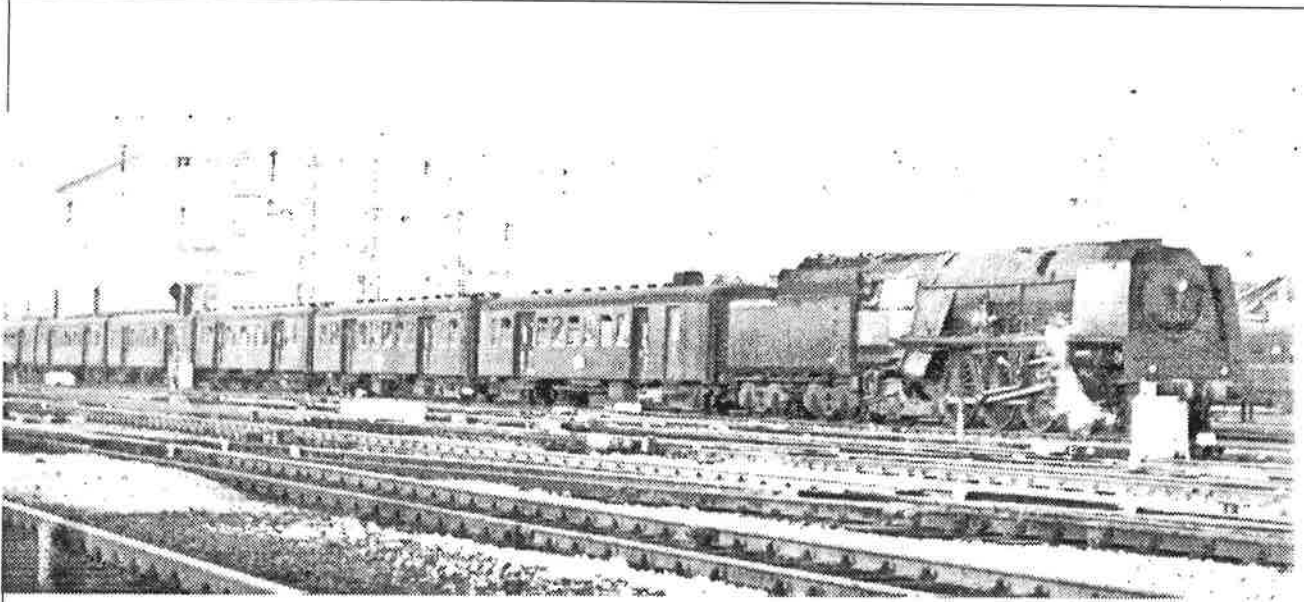
Il existe une multitude d'autres documents mais toujours photographiés de l'autre côté de la voiture, dont le plus troublant remonte à 1954 à Bruxelles-Midi : voir Delie 1 "Vapeur à la SNCB" page 145 et Dambly 2 page 34.

Je ne vois pas de vigie et la voiture est-elle bicolore ou non ? L'ombre projetée du quai permet le doute quant à la peinture.

Mes commentaires concernent donc bien la première version M1 OVB époque 1956 - 1968, mais que va-t-il se passer pour les éventuelles bicolores ?

Quoi qu'il en soit de mon bla-bla, que cela ne vous empêche pas d'acquérir ces voitures que vous pouvez faire tracter par des locos en service de 1956 à 1968 et ceci d'autant plus qu'elles sont proposées à un prix démocratique pour une fabrication limitée au marché belge, ce qui n'est pas mal.

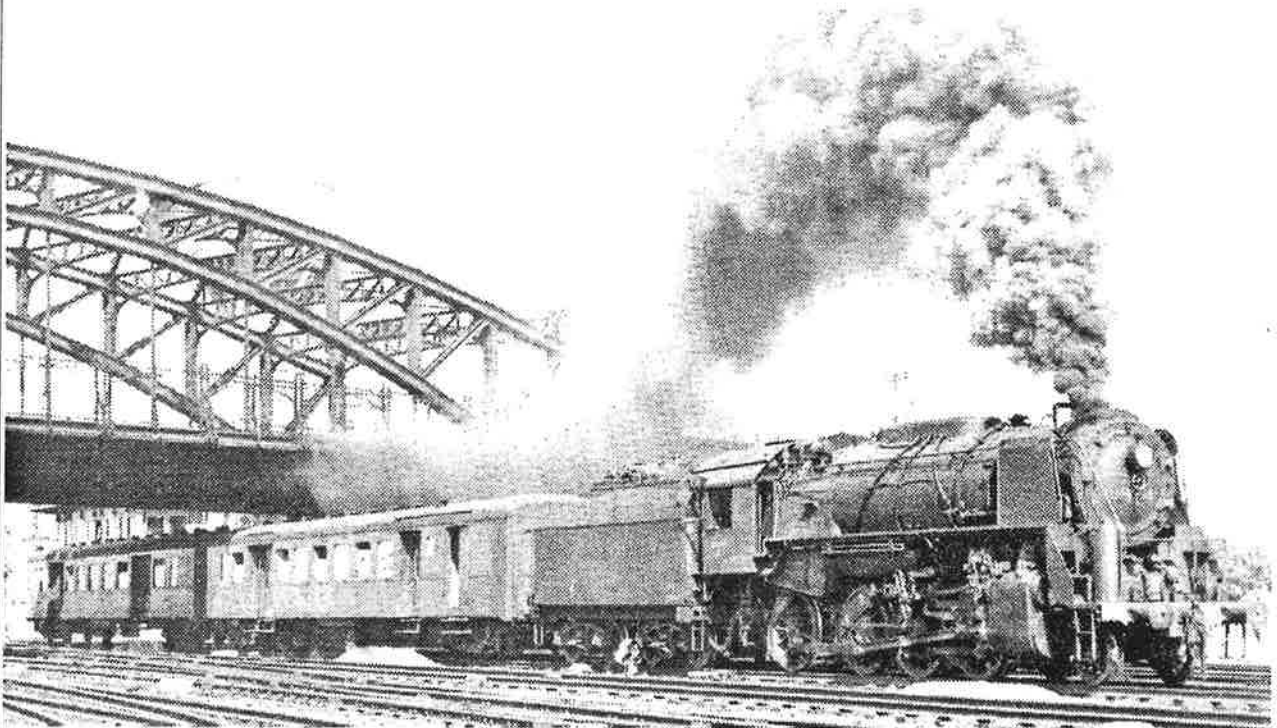
Jean-Pierre Van Hoof.



*Le 17 septembre 1958, la 1.009 (FBM) quitte la gare de Bruxelles-Midi à destination de Kortrijk (train 1775). En tête, voiture mixte fourgon/2me classe possédant encore sa vigie, et donc non munie de la petite baie (Photo Bruno Dedoncker, collection M. Herbiet).*

## **Rames de voitures M1, époque III (1956-1968) : un ton de vert, toit noir, 1re et 2me classes**

*Le 14 juin 1959, la 29.064 (FMS) quitte la gare de Mons à destination de Quiévrain, via Warquignies (train 7726). En tête : voiture mixte fourgon / 2me classe, dépossédée de sa vigie mais munie de la petite baie. (Photo Jacques Renaud, collection M. Herbiet)*



## De Monsieur Jules Chabottaux de Houyet

Votre article "la ligne de la Lesse exploitée par autorails" paru dans FFN 86 a retenu toute mon attention.

Afin de me rendre compte de l'activité des trains de voyageurs en gare de Houyet-Ardenne, aux époques indiquées, vous serait-il possible de reproduire dans un prochain numéro de votre revue, les horaires concernant la ligne 166 Houyet-Ardenne - Bertrix ?

Avec mes remerciements.

C'est avec plaisir, cher monsieur Chabottaux, que nous insérons ici les horaires valables du 8 octobre 1939 au 14 mars 1940, du 15 mars 1940 au 5 octobre 1940 et du 6 octobre 1940 au 14 décembre 1940 en espérant qu'ils vous seront utiles dans vos recherches.

### Autre information

Dans son excellent ouvrage "Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique" (tome 1), monsieur J. Chabottaux publie, en page 110, la même photo que celle reprise en page 12 de FFN 86.

Il s'agit de l'autorail 622.10 (futur 551.06) photographié en gare de Mons en 1939.

Sa présence en cette gare et à cette époque fait penser qu'il devait être affecté à la remise de Saint-Ghislain. Cependant, il peut très bien, par après et avant l'invasion allemande du 10 mai 1940, avoir été transféré à la remise de Bertrix.

En effet, dans son livre sur les autorails, Max Delie (page 34) nous le situe à la reprise du trafic en août 40, à Bertrix, en compagnie des 622.11, 622.12, 622.13.

### Du 8 octobre 1939 au 14 mars 1940

166 Houyet-Ardenne - Gedinne - Bertrix 166								
K		3800 2-3	3814	1494 2-3	TL 890	TL 892	3820	3822
0	Houyet-Ardenne .... D	-	7.37	9.30	10.46	14.14	17.47	20.18
5	Wiesme .....	-	7.43		10.53	14.21	17.54	20.24
10	Beauraing .....	-	7.48	9.41	10.59	14.27	18. 0	20.29
13	Martouzin .....	-	7.54		11. 6	14.34	18. 7	20.35
15	Pondrôme .....	-	7.57		11. 9	14.37	18.10	20.38
23	Vonèche .....	-	8. 5		11.20	14.48	18.21	20.46
31	Gedinne .....	5.30	8.13	10. 8	11.32	15. 0	18.33	20.54
33	Louette-St-Denis .....	5.33	8.16		11.35	15. 3	18.36	20.57
37	Bièvre .....	5.39	8.22		11.42	15.10	18.43	21. 3
39	Graide .....	5.42	8.25	10.17	11.46	15.14	18.50	21. 6
43	Carlsbourg .....	5.47	8.30	10.23	11.51	15.19	18.55	21.11
46	Paliseul .....	5.51	8.37	10.29	11.55	15.23	18.59	21.15
49	Offagne .....	5.56	8.42		12. 0	15.28	19. 4	21.20
53	Glaumont .....	6. 1	8.47		12. 5	15.33	19. 9	21.25
57	Burhaimont .....	6. 6	8.52		12.10	15.38	19.14	21.30
58	Bertrix .....	A 6. 9	8.55	10.41	12.13	15.41	19.17	21.33

### Du 8 octobre 1939 au 14 mars 1940

166 Bertrix - Gedinne - Houyet-Ardenne 166									
K		TL 887	3815	3817	TL 838	1495 2-3	3821	3823 2-3 +	3823 2-3 +
0	Bertrix .....	D 5.23	9.14	11.30	14.29	17.41	18.20	22. 7	22.40
1	Burhaimont .....	5.26	9.16	11.32	14.31		18.22	22. 9	22.42
5	Glaumont .....	5.31	9.20	11.36	14.35		18.26	22.13	22.46
9	Offagne .....	5.36	9.25	11.41	14.40		18.31	22.18	22.51
12	Paliseul .....	5.45	9.30	11.46	14.45	17.53	18.37	22.23	22.56
15	Carlsbourg .....	5.48	9.33	11.49	14.48	17.57	18.41	22.26	22.59
19	Graide .....	5.56	9.39	11.55	14.54	18. 3	18.47	22.32	23. 5
21	Bièvre .....	5.59	9.42	11.58	14.57		18.50	22.35	23. 8
25	Louette-St-Denis .....	6. 6	9.48	12. 4	15. 3		18.56		
27	Gedinne .....	6.12	9.51	12. 7	15. 6	18.12	18.59	22.44	23.17
35	Vonèche .....	6.20	9.59	12.15	15.14		19. 7	-	-
43	Pondrôme .....	6.30	10. 6	12.22	15.21		19.14	-	-
45	Martouzin .....	6.33	10. 9	12.25	15.24		19.17	-	-
48	Beauraing .....	6.41	10.14	12.30	15.29	18.29	19.24	-	-
53	Wiesme .....	6.46	10.19	12.35	15.34		19.29	-	-
58	Houyet-Ardenne .... A	6.53	10.26	12.42	15.41	18.39	19.36	-	-



Du 15 mars 1940 au 5 octobre 1940

166 Houyet-Ardenne - Gedinne - Bertrix 166									
K		3800 2-3	3814	TL 890	TL 892	3820	3820	3822	
0	Houyet-Ardenne ....	D	-	7.37	10.46	14.20	17.47	17.47	20.18
5	Wiesme .....		-	7.43	10.53	14.27	17.54	17.54	20.24
10	Beauraing .....		-	7.48	10.59	14.33	18. 0	18. 0	20.29
13	Martouzin .....		-	7.54	11. 6	14.40	18. 7	18. 7	20.35
15	Pondrôme .....		-	7.57	11. 9	14.43	18.10	18.10	20.38
23	Vonêche .....		-	8. 5	11.20	14.54	18.21	18.21	20.46
31	Gedinne .....		5.16	8.13	11.32	15. 6	18.33	18.33	20.54
33	Louette-St-Denis .....		5.19	8.16	11.35	15. 9	18.36	18.36	20.57
37	Bièvre .....		5.25	8.22	11.42	15.16	18.43	18.43	21. 3
39	Graide .....		5.28	8.25	11.46	15.20	18.47	18.50	21. 6
43	Carlsbourg .....		5.33	8.30	11.51	15.25	18.52	19. 0	21.11
46	Paliseul .....		5.37	8.37	11.55	15.29	18.56	19. 6	21.15
49	Offagne .....		5.42	8.42	12. 0	15.34	19. 1	19.11	21.20
53	Glaumont .....		5.47	8.47	12. 5	15.39	19. 6	19.16	21.25
57	Burhaimont .....		5.52	8.52	12.10	15.44	19.11	19.21	21.30
58	Bertrix .....	A	5.55	8.55	12.13	15.47	19.14	19.24	21.33

Du 15 mars 1940 au 5 octobre 1940

166 Bertrix - Gedinne - Houyet-Ardenne 166									
K		TL 887	3815	3817	TL 838	3821	3823	3823	
0	Bertrix .....	D	5.23	9.14	11.30	14.25	18.20	22. 7	22.40
1	Burhaimont .....		5.26	9.16	11.32	14.27	18.22	22. 9	22.42
5	Glaumont .....		5.31	9.20	11.36	14.31	18.26	22.13	22.46
9	Offagne .....		5.36	9.25	11.41	14.36	18.31	22.18	22.51
12	Paliseul .....		5.43	9.30	11.46	14.41	18.37	22.23	22.56
15	Carlsbourg .....		5.46	9.33	11.49	14.44	18.41	22.26	22.59
19	Graide .....		5.53	9.39	11.55	14.50	18.47	22.32	23. 5
21	Bièvre .....		5.56	9.42	11.58	14.53	18.50	22.35	23. 8
25	Louette-St-Denis .....		6. 3	9.48	12. 4	14.59	18.56	22.41	23.11
27	Gedinne .....		6. 8	9.51	12. 7	15. 2	18.59	22.44	23.17
35	Vonêche .....		6.16	9.59	12.15	15.10	19. 7	-	-
43	Pondrôme .....		6.25	10. 6	12.22	15.17	19.14	-	-
45	Martouzin .....		6.28	10. 9	12.25	15.20	19.17	-	-
48	Beauraing .....		6.35	10.14	12.30	15.25	19.24	-	-
53	Wiesme .....		6.40	10.19	12.35	15.30	19.29	-	-
58	Houyet-Ardenne ....	A	6.47	10.26	12.42	15.37	19.36	-	-

Du 6 octobre 1940 au 14 décembre 1940

166 Houyet-Ardenne - Gedinne - Bertrix 166						
2. 3. Klasse / classe						
K		3826	3828	3868	3830	3832
0	Houyet-Ardenne .....	-	-	11.14	-	20.30
5	Wiesme .....	-	-	11.21	-	20.37
10	Beauraing .....	-	-	11.27	-	20.43
13	Martouzin .....	-	-	11.34	-	20.50
15	Pondrôme .....	-	-	11.38	-	20.54
23	Vonêche .....	-	-	11.47	-	21.03
31	Gedinne .....	5.33	9.30	11.56	15.43	21.12
33	Louette-St-Denis .....	5.37	9.34	12.00	15.47	21.16
37	Bièvre .....	5.44	9.41	12.07	15.54	21.23
39	Graide .....	5.48	9.45	12.11	15.58	21.27
43	Carlsbourg .....	5.54	9.51	12.17	16.04	21.33
46	Paliseul .....	5.59	9.56	12.22	16.09	21.38
49	Offagne .....	6.05	10.02	12.28	16.15	21.44
53	Glaumont .....	6.11	10.08	12.34	16.21	21.50
57	Burhaimont .....	6.17	10.12	12.40	16.27	21.56
58	Bertrix .....	A	6.20	10.15	12.43	16.30

Du 6 octobre 1940 au 14 décembre 1940

166 Bertrix - Gedinne - Houyet-Ardenne 166						
2. 3. Klasse / classe						
K		3825	3827	3829	3831	3833
0	Bertrix .....	5.15	8.10	13.15	14.31	21.55
1	Burhaimont .....	5.18	8.13	13.18	14.34	21.58
5	Glaumont .....	5.23	8.18	13.23	14.39	22.03
9	Offagne .....	5.29	8.24	13.29	14.45	22.09
12	Paliseul .....	5.35	8.30	13.35	14.51	22.15
15	Carlsbourg .....	5.39	8.34	13.39	14.55	22.19
19	Graide .....	5.46	8.41	13.46	15.02	22.26
21	Bièvre .....	5.50	8.45	13.50	15.06	22.30
25	Louette-St-Denis .....	5.55	8.50	13.55	15.11	22.35
27	Gedinne .....	5.59	8.53	13.58	15.15	22.38
35	Vonêche .....	6.08	-	-	15.24	-
43	Pondrôme .....	6.16	-	-	15.32	-
45	Martouzin .....	6.20	-	-	15.36	-
48	Beauraing .....	6.26	-	-	15.42	-
53	Wiesme .....	6.32	-	-	15.48	-
58	Houyet-Ardenne ...	A	6.39	-	15.55	-

## De Michel Foulon, membre du RMM

Au sujet de l'article "les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer".

"En comparant les données de l'article sur les types 25 et 26, parus dans FFN 85 avec celles reprises dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly, je remarque qu'en ce qui concerne la numérotation de ces deux types de locomotives (tome 2, page 331 et 332), l'auteur fait mention qu'au 1 octobre 1931, il fut procédé à la renumérotation de 100 exemplaires du type 25 et de 29 exemplaires du type 26 (ex-25 bis).

Or, en ce qui concerne l'article paru dans FFN, il est fait mention qu'au service-locomotives au 4 octobre 1931, l'effectif du type 25 s'élevait à 129 machines et celui du type 26 à 1 machine.

Le rédacteur de l'article paru dans FFN pourrait-il m'expliquer la discordance existant entre ses données et celles publiées par l'auteur de "Vapeur en Belgique".

Les articles publiés dans FFN et concernant ce sujet trouvent leurs sources dans :

- La liste établie en septembre 1931 et reprenant les locomotives à renuméroter au 1 octobre 1931. Comme l'indique le document SNCB (page 18), il est fait mention de type 25 (standardisées). Il n'est pas question de la renumérotation de locomotives de type 26.
- Les livrets reprennent les services-locomotives à assurer par type de locomotives et par remise. Comme l'indique le manuscrit SNCB authentique (page suivante), il est fait mention au service-locomotives du 4 octobre 1931 d'un effectif de 129 locomotives type 25 et d'une locomotive de type 26. Il s'agissait de la 2333 non reprise dans la liste des locomotives à renuméroter et mise hors-service en octobre 1931.

Michel Herbiet.

Types	Effectifs	Nombre de services-locomotives	Entretien 20%	Locomotives nécessaires	Types	Effectifs	Nombre de services-locomotives	Entretien 20%	Locomotives nécessaires
2	31	20	4	24	41	221	115	23	138
4	19	11	2	13	44	327	196	39	235
5	4	3	1	4	50	5	dans les AC		
6	9	6	1	7	51	198	88	18	106
7	75	40	8	48	53	375	200	40	240
8	43	27	5	32	57	63	20	4	24
9	43	28	6	34	58	38	27	5	32
10	49	27	5	32	60	16	11	2	13
11	47	21	4	25	61	3	1	-	1
14-15	81	43	9	52	62	15	6	1	7
16	62	31	6	37	64	168	96	19	115
17	9	4	1	5	66	42	23	5	28
18	79	28	6	34	69	13	8	2	10
19	3	1	-	1	71-72	280	87	17	104
20	11	5	1	6	74	3	1	-	1
25	129	57	11	68	79	57	24	5	29
26	1	-	-	-	80	71	33	7	40
28	2	-	-	-	81	576	322	64	386
29	38	11	2	13	90	32	20	4	24
30	7	3	1	4	93	81	47	9	56
31	200	59	12	71	96	27	14	3	17
33	8	3	1	4	97	56	37	7	44
35	4	3	1	4	98	48	27	5	32
36	93	29	6	35	99	9	4	1	5
38	150	84	17	101	Atelier	5	dans les AC		
40	70	40	8	48	Totaux	3996	1991	398	2389

NDLR : La lecture de ce tableau nous aidera dans l'achat de modèles. Nous y voyons comptabilisées, non seulement les locomotives qui étaient en service en 1931, mais également leur importance dans le parc des locomotives à vapeur de la SNCB. A elle seule, la type 81 s'y trouvait à 576 exemplaires, la type 53 à 375 et la type 44 à 327.

*Récapitulation par types des locomotives nécessaires pour assurer les services prévus au livret au 4 octobre 1931.*

Récapitulation par type des locomotives nécessaires pour assurer les services prévus au livret au ~~15-5-31~~ ~~4-10-31~~

TYPES.	Effectifs.	Effectifs. <del>ha</del> <del>98 services</del> <del>82 de service</del> <del>16 de manœuvre</del>	Entretien. 10. %	Locomotives nécessaires.	TYPES.	Effectifs.	Nombre de services Effectifs. ha. en service. Locomotives	Entretien. 10. %	Locomotives nécessaires.
2	31	60	4	24	38	150	84	14	101
4	19	11	2	13	40	40	40	8	48
5	4	3	1	4	41	221	115	23	138
6	9	6	1	7	44	327	196	39	235
7	15	40	8	48					
8	43	67	5	32					
9	43	28	6	34					
10	49	27	5	32	41-42	280	87	17	104
11	47	21	4	25	74	3	1	-	1
14-15	81	43	9	52	19	57	24	5	29
16	62	31	6	37	80	42	33	7	40
17	9	4	1	5	81	576	322	64	386
18	49	28	6	34	90	32	20	4	24
19	3	1	-	1	98	48	27	5	32
20	11	5	1	6	99	9	4	1	5
60	16	11	2	13	50	5	-	dans les	A. E.
61	3	1	-	1	51	198	88	18	106
62	15	6	1	7	53	145	200	40	240
64	168	96	19	115	54	63	20	4	24
66	42	23	5	28	58	38	27	5	32
69	13	8	2	10	93	81	47	9	56
96	27	14	3	17	"atelier"	5	-	dans les	A. E.
97	56	37	7	44					
125	129	57	11	68					
26	1	-	-	-		3996	1991	398	2389
28	2	-	-	-					
29	38	14	2	13					
30	7	3	1	4					
31	200	50	12	71					
33	8	3	1	4					
35	4	3	1	4					
36	93	29	6	35					

Sept. 1931

3

Numeros Nummers		Numeros Nummers		Numeros Nummers		Numeros Nummers		Numeros Nummers	
Anciens Oude	Nouveaux Nieuwe	Anciens Oude	Nouveaux Nieuwe	Anciens Oude	Nouveaux Nieuwe	Anciens Oude	Nouveaux Nieuwe	Anciens Oude	Nouveaux Nieuwe
3256	1856	1772	2511	2260	2570	1831	2631	1719	2947
3257	1857	1775	2512			2311	2632	1721	2948
3248	1858	1779	2513	2261	2571	2349	2633	2402	2950
3249	1859	1781	2514	2267	2572	2369	2634		
3260	1860	1797	2515	2269	2573	2365	2635	2417	2951
		1802	2516	2272	2574	<b>TYPE 28</b>		2418	2952
3261	1861	1836	2517	2273	2575			2421	2953
3262	1862	1840	2518	2274	2576			2423	2954
3263	1863	1847	2519	2279	2577	613	2800	2424	2955
3244	1864	1865	2520	2285	2578	948	2801	2425	2956
2685	1865			2291	2579	<b>TYPE 29</b>		2429	2957
2696	1866	1866	2521	2298	2580			2432	2958
3267	1867	1868	2522			2809	2900	2440	2959
3275	1868	1870	2523	2299	2581			2449	2960
3279	1869	1873	2524	2300	2582				
3280	1870	1876	2525	2307	2583	193	2901	2453	2961
		1877	2526	2314	2584	312	2902	2456	2962
3271	1871	1884	2527	2316	2585	389	2903	2457	2963
2672	1872	1885	2528	2317	2586	590	2904	2752	2964
2673	1873	1893	2529	2321	2587	594	2905	2756	2965
2674	1874	1899	2530	2322	2588	632	2906	2757	2966
3245	1875			2328	2589	676	2907	2761	2967
2676	1876	1901	2531	2332	2590	736	2908	2764	2968
3276	1877	1910	2532			926	2909	2767	2969
3278	1878	1919	2533	2339	2591	981	2910		
<b>TYPE 19</b>		1925	2534	2340	2592			2772	2971
		1927	2535	2344	2593	1072	2911	2774	2972
3288	1900	1930	2536	2347	2594	1117	2912	2780	2975
		1932	2537	2348	2595	1125	2913	2781	2976
3290	1901	1933	2538	2353	2596	1133	2914	2782	2977
3291	1902	1938	2539	2354	2597	1134	2915	2784	2978
<b>TYPE 20</b>		1967	2540	2393	2598	1135	2916	2792	2979
				2396	2599	1160	2917	2796	2980
		1973	2541	1770	2600	1206	2918		
3902	2000	1977	2542			1231	2919	2797	2981
		1979	2543	541	2601	1233	2920	2806	2982
3905	2001	2067	2544	1902	2602			2807	2983
3906	2002	2069	2545	2343	2603	1235	2921		
3907	2003	2074	2546	1774	2604	1237	2922	<b>TYPE 30</b>	
3908	2004	2075	2547	1785	2605	1246	2923	2503	3000
3909	2005	2076	2548	1846	2606	1301	2924	2505	3001
3910	2006	2080	2549	1841	2607	1332	2925	2636	3005
3911	2006	2086	2550	1778	2608	1336	2926	2838	3006
3913	2008			1769	2609	1352	2928	2840	3007
3914	2009	2087	2551	960	2610	1373	2929	2850	3009
3915	2010	2089	2552			1378	2930	2855	3010
<b>TYPE 25</b>		2173	2553	2352	2612			2856	3011
<b>STANDARDISEES</b>		2174	2554	1983	2613	1379	2931	2868	3013
		2177	2555	1936	2614	1392	2932	2872	3014
		2178	2556	2346	2615	1407	2933	2874	3016
		2184	2557	516	2616	1444	2934	2888	3018
1791	2500	2189	2558	1970	2617	1539	2935	<b>TYPE 37 WORDT DEVIENT TYPE 31</b>	
		2192	2559	1788	2618	1569	2936	5100	3100
567	2501	2197	2560	2179	2619	1570	2937	5101	3101
863	2502			1860	2620	1606	2938	5102	3102
879	2503	2202	2561			1612	2939	5103	3103
880	2504	2203	2562	2375	2622	1672	2940		
882	2505	2204	2563	523	2623				
888	2506	2205	2564	2070	2624	1675	2941		
904	2507	2207	2565	1896	2626	1692	2942		
924	2508	2212	2566	2078	2627	1696	2943		
955	2509	2249	2567	1908	2628	1698	2944		
1767	2510	2253	2568	529	2629	1712	2945		
		2255	2569	2330	2630	1713	2946		

# Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

## La 0-6-0 type 30 de 1900 (Six Coupler, Six Wheel Switcher ou Bourbonnais)

De la création de la SNCB en septembre 1926  
aux dernières mises hors-écritures en 1932

Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique*, (tome 1, pages 192)  
*les caractéristiques* (tome 2, page 326) et *la numérotation* (tome 2 page 332).

Au livret au	Nombre de services- locomotives à assurer par les remises de :						Nombre de locomotives			
	FRST	FY	FKL	FDN	FSN	FTL	En service	Entretien 20%	Néces- saires	Effectif
15-05-26	6	6	3	6	3	-	24	5	29	54
02-10-26	6	6	3	6	3	-	24	5	29	54
01-02-27	6	9	-	5	4	-	24	5	29	54
15-05-27	7	9	-	7	3	-	26	5	31	54
02-10-27	6	8	-	8	3	4	29	6	35	54
01-02-28	7	8	-	6	5	2	28	6	34	53
15-05-28	7	8	-	8	6	4	33	7	40	46
07-10-28	-	8	-	8	6	-	22	4	26	41
01-02-29	-	8	-	8	6	-	22	4	26	37
15-05-29	-	8	-	9	8	-	25	5	30	35
06-10-29	-	8	-	9	-	-	17	3	20	33
03-02-30	-	8	-	9	-	-	17	3	20	30
15-05-30	-	7	-	9	-	-	16	3	19	26
05-10-30	-	6	-	9	-	-	15	3	18	21
02-02-31	-	1	-	9	-	-	10	2	12	19
15-05-31	-	-	-	6	-	-	6	1	7	12
04-10-31	-	-	-	3	-	-	3	1	4	7
01-02-32	-	-	-	1	-	-	1	1	2	2

Abréviations télégraphiques utilisées :

FRST = Aarschot	FDN = Oudenaarde
FY = Ieper	FSN = Sint-Niklaas
FKL = Laeken	FTL = Tienen

Remarque : La 0-6-0 type 31 de 1905 et la 0-6-0 type 32 de 1902, devenues respectivement type 41 et type 44 à la renumérotation du 1 octobre 1931, seront traitées ultérieurement.



# La 2-8-0 type 31(\*) de 1921

## (Consolidation)

(\*) appellation type 37 avant la renumérotation du 1/10/31

De la création de la SNCB en septembre 1926  
à l'occupation allemande en mai 1940

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 2 page 103 à 108),  
les caractéristiques (tome 2 page 327) et la numérotation (tome 2 pages 336 et 337).

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :														Nombre de locomotives					
	FHS	J	FLD	FLV	FEO	NK	FSR	LWC	LT	FRST	LL	MKM	FLS	GT	FC	FSD	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	7	9	4	28	14	32	37	5	-	-	-	-	-	-	-	-	136	27	163	200
02-10-26	7	10	4	30	15	27	32	5	-	-	-	-	-	-	-	-	130	26	156	200
01-02-27	7	10	5	32	15	18	28	10	-	-	-	-	-	-	-	-	125	25	150	200
15-05-27	5	9	4	32	10	13	25	10	-	-	-	-	-	-	-	-	108	22	130	200
02-10-27	5	12	4	27	10	14	23	10	-	-	-	-	-	-	-	-	105	21	126	200
01-02-28	4	8	4	21	11	13	19	10	-	-	-	-	-	-	-	-	90	18	108	200
15-05-28	4	16	4	22	13	14	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	18	110	200
07-10-28	6	12	4	22	18	14	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81	16	97	200
01-02-29	6	3	4	21	10	16	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70	14	84	200
15-05-29	7	10	6	26	12	16	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	18	110	200
06-10-29	8	10	6	30	19	16	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	108	22	130	200
03-02-30	10	10	6	30	19	17	19	-	15	-	-	-	-	-	-	-	126	25	151	200
15-05-30	8	8	7	27	13	17	13	-	14	-	-	-	-	-	-	-	107	21	128	200
05-10-30	7	-	6	24	5	14	9	-	7	6	5	-	-	-	-	-	83	17	100	200
02-02-31	9	-	6	27	3	13	12	-	1	1	-	5	-	-	-	-	77	15	92	200
15-05-31	9	-	5	24	-	10	9	-	-	-	-	5	-	-	-	-	62	12	74	200
04-10-31	9	-	6	20	-	10	9	-	-	-	-	5	-	-	-	-	59	12	71	200
01-02-32	8	-	6	17	-	9	6	-	-	-	-	1	-	-	-	-	47	9	56	200
22-05-32	6	-	6	18	-	9	7	-	-	-	-	1	-	-	-	-	47	9	56	200
02-10-32	6	-	5	17	-	10	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	9	52	200
05-02-33	6	-	5	20	-	11	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48	10	58	200
15-05-33	6	-	5	19	-	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46	9	55	200
08-10-33	6	-	5	17	-	9	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39	8	47	200
04-02-34	8	-	5	18	-	9	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43	9	52	200
15-05-34	7	-	4	15	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	200
07-10-34	7	-	5	14	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	7	40	200
03-02-35	7	-	-	14	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	5	32	200
15-05-35	6	-	-	14	-	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	6	34	200
06-10-35	9	-	-	12	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	4	26	200
02-02-36	6	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	2	13	200
15-05-36	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	1	6	200
04-10-36	3	-	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	1	8	200
01-02-37	3	-	-	5	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	3	16	200
22-05-37	-	-	-	5	-	-	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	11	2	13	200
03-10-37	-	4	-	7	-	-	11	-	5	-	-	4	-	-	-	-	31	6	37	200
01-02-38	-	4	-	8	-	-	8	-	6	-	-	3	-	-	-	-	29	6	35	200
15-05-38	-	4	-	8	-	-	9	-	5	-	-	4	2	12	2	-	46	9	55	200
02-10-38	-	4	-	8	-	-	8	-	7	-	-	4	4	12	2	2	51	10	61	200
16-04-39	-	4	-	8	-	-	8	-	13	-	-	4	4	13	3	3	60	12	72	200
08-10-39	-	4	-	8	-	-	9	-	12	-	-	6	5	13	4	4	65	13	78	200
15-03-40	-	5	-	8	-	-	10	-	12	-	-	6	6	13	4	5	69	14	83	200

## Evitons les étincelles aux roues du matériel moteur en 2 rails

Ajouter un gadget électronique simple pour éviter les étincelles entre le point de pose de la roue et le rail est indispensable au bon fonctionnement du matériel de traction fonctionnant en 2 rails.

En effet, de par sa configuration, la roue ne pose qu'en un seul point sur le rail. C'est le principe même d'une droite tangente à un cercle. Or, comme la prise du courant s'effectue par la roue, il se forme de petites étincelles à ce point.

Elles sont notamment provoquées par de petites saletés, huile, etc qui traînent inévitablement sur les rails.

Les étincelles ont pour conséquence la formation de calamine qui va encrasser davantage la roue et le rail. Un cercle vicieux s'installe rapidement et le matériel tout comme les voies doivent être nettoyés encore plus souvent.

Il existe un gadget qui a été pratiquement oublié par nombre d'entre nous. Pourtant, son efficacité est remarquable.

Je vous livre le schéma électronique (fig. 1) et son montage pratique (fig. 2).

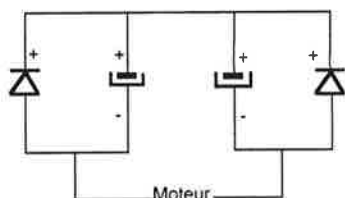


Figure 1

Les deux diodes sont identiques et du type 1N4001. Les deux condensateurs sont identiques et leur valeur varie suivant l'importance du moteur :

- 22  $\mu\text{f}$  25 volts pour les petits moteurs : (locomotives, petits autorails, trams, moteurs Tenshodo équipant les automotrices AM66 de Joadis),
- 47  $\mu\text{f}$  25 volts pour les gros moteurs : (motrices électriques, diesel, vapeur).

Dans le doute, il vaut mieux choisir la plus forte valeur (47 $\mu\text{f}$ ).

Ces condensateurs sont polarisés : type électrolytique ou au Tantale suivant le budget et la place disponible. Le 22 $\mu\text{f}$  est plus petit dans sa version au Tantale, le 47 $\mu\text{f}$  est plus petit dans sa version électrochimique.

Explication pour les débutants :

Les condensateurs ont un sens de raccordement, un côté "+", un côté "-". A défaut d'indication d'une bande "-" sur un électrolytique, le "+" est le côté de l'étranglement, le "-" le fil relié à la masse du boîtier. Le condensateur au Tantale est marqué "+22 $\mu\text{f}$ ", le fil devant le "+" sera donc ... , l'autre le "-".

**Comme nous le voyons, les composants sont tous reliés entre-eux par leur côté "+".**

**Cette liaison n'est reliée à aucun potentiel.**

Par contre, les deux autres extrémités sont soudées directement aux deux points d'alimentation du moteur.

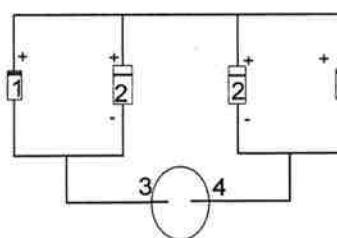


Figure 2.

1= diodes,  
2= condensateurs,  
3 et 4= bornes du moteur.

Ce montage est valable pour tous les moteurs de locomotives, locotracteurs, automotrices, etc...

Il n'altère en rien le fonctionnement du moteur et ne perturbe pas les réseaux fonctionnant sur pilotage ordinateur de type JAO-Système.

Je vous souhaite, comme d'habitude, de bons montages et des heures de plaisir.

Claude CARPET



## Récréation ferroviaire

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

### Solution du problème proposé dans FFN 86

1. BARRIERE
2. FRONTIERE
3. RIVETAGE
4. SIMPLON
5. VAUBAN
6. RHEINGOLD
7. CABLOTS
8. CROCHET
9. CONDUITE
10. ATTELER

#### Horizontalement.

1. Qualifie un système permettant d'augmenter la vitesse en courbe.
2. Mesure la sensibilité - Successeur de Pierre - Dans le vent.
3. Engin de traction.
4. Ombellifère.
5. Célèbre fontaine - Poète suédois.
6. Métal dur - Parasite des oiseaux.
7. Magistrat - Terre mère.
8. Musique noire - Préfixe multiplicateur.
9. Hameau des Antilles - Le poids du wagon.
10. Engendrera - Wagon plat à bogies.



#### Verticalement.

1. Sont maintenant rares à donner le signal.
2. L'espace est son champ d'action - Permet de tendre l'attelage.
3. Substance irisée - Se met vite en boule.
4. Site propice à l'installation du chemin de fer.
5. Peut devenir un arbre sous des doigts experts - Petit tour.
6. Constellation.
7. Dispositif s'opposant à la libre rotation du bogie.
8. Déesse égyptienne - Introduit une explication.
9. Règlement ferroviaire - Bâtiment de ligne.
10. Capacité à modifier l'état des choses - Service SNCB.



**L'équipe de rédaction de Ferro Flash Namur présente à tous ses fidèles lecteurs ses meilleurs voeux pour l'année 1998.**

## Une 23 à l'échelle N

Pour les Nistes, l'artisan-détaillant Verborgh de Gent propose une motrice électrique BoBo de la série 23, réalisée en résine sur châssis existant dans le commerce. Un exemplaire était visible dans

la vitrine. Notre correspondant l'a vue "à un mètre de distance".

- *"La toiture était "chauve" et les pantos "bidons" tout cela pour 8.000 francs."*

J-P. VH.

## Floreffe : où sont les débords ?

En octobre 96, disparaissait la passerelle-piétons, au grand dam des habitants de Floriffoux et du personnel de Materne et Calliglass.

Située face à la Gendarmerie, elle jouxtait un PN disparu et assurait la liaison piétonne entre les rues A. Remy et C. Hastir.

Cet été, des remblais sont venus combler la voûte prolongeant le pont SNCB sur la Sambre et son chemin de halage (à hauteur du terrain de football, rue Romedenne); une clôture a été posée, fermant désormais cet espace voué aux Etablissements Materne-Confilux.

Mais un lecteur pourrait-il me dire quand ont été supprimés les débords de la Station de Floreffe ?

J'ai manqué leur dépose. Il ne reste des trois voies en impasse qu'un petit bout de rail surmonté de deux wagons en bois, atelier-dépôt de l'équipe V de la section Floreffe-Flawinne.

**Quelqu'un possède-t-il un plan et des photos de la gare de Floreffe ?**

Sa situation en courbe, avec pour extrémités la Sambre et la passerelle, avec un raccordement vers le Port de Malonne (zoning), pourraient en faire un beau sujet pour bien des modélistes !

Jean-Pierre LOBET (081-44.08.73. - 73.12.24.)

## L'impossible accouplement : Roco 6215 - Märklin 5531

A l'instar de quelques locomotives diesel série 55, la locomotive 6215 fut, au début des années 1980, équipée à titre expérimental d'une génératrice auxiliaire pour le chauffage électrique des voitures de voyageurs équipées uniquement pour ce type de chauffage (exemple les M4).

Cette expérience resta sans suite car la puissance disponible pour la traction s'en trouva sensiblement diminuée.

Après avoir servi à l'ATD Merelbeke, la 6215 fut dirigée vers l'ATD Kinkempois pour compléter l'effectif des 55 destinées à la chauffe électrique.

Il n'était pas rare de la voir en double traction avec une 55 (voir photo 58 de "SNCB Rétro 1992-1962", édition H.K.).

Cependant, à l'usage, on se rendit compte qu'il était préférable d'équiper avec ce système de chauffage une autre 55 que d'employer la 6215 de moindre puissance. Aussi, le 13 juillet 1992, la 6215 entra à l'AC Salzinnes pour céder sa génératrice auxiliaire à la 5531. Cette dernière sortit dans sa nouvelle livrée bleu/jaune le 26 février 1993, tandis que la 6215 en était sortie le 15 décembre 1992 en livrée classique jaune/vert.

A quand une autre 55 bleu/jaune pour permettre à nos modélistes la coexistence des deux locomotives sur un même réseau.

Märklin a le choix entre 7 autres numéros : 5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5540, 5542.

M. Herbiet

## La 26.005 de Märklin : le point de vue de Märklin Belgique

Il ne fallait pas être devin pour prévoir une réaction de Märklin Belgique qui s'est particulièrement sentie visée par notre article de FFN 86, page 22, alors que sans distinction, nous nous en prenions à l'ensemble de la marque.

Il s'est à peine écoulé deux jours après l'expédition de ce numéro que la filiale belge réagissait par l'intermédiaire de son directeur très actif Monsieur Eric Goris.

Un droit de réponse légitime

Par son courrier du 14 octobre, celui-ci demande un droit de réponse que nous lui accordons bien volontiers, étant ouverts à tous les points de vue, surtout s'ils peuvent apporter des informations utiles.

Mieux même, l'équipe de rédaction a pris rendez-vous pour rencontrer cette estimable personne plutôt que de faire paraître sèchement son courrier.

### Les responsables ?

Märklin Belgique tient à nous informer sur les responsabilités d'un chacun en cette affaire.

Il apparaît que "l'équipe des conseillers techniques belges" se résume à une seule personne : **Monsieur Jean-Pierre Moulin**. C'est lui qui prépare les dossiers avec, nous dit M. Goris, beaucoup de sérieux.

Pour la 26.005, le dossier présenté à la maison mère de Göppingen était rigoureusement exact.

Un prototype avait même été présenté par les belges !

Quelle folie a piqué les responsables de Märklin Göppingen pour décorer une type 26 de la SNCF avec un vert olive SNCF ?

Pire même, s'il faut le dire : l'imprimeur du nouveau catalogue a encré la machine en brunâtre ...

### Que faire devant cette situation ?

- Faire la grève d'achat parce que le modèle n'est pas conforme dans son aspect : on rate un modèle belge et Märklin n'en fait pas tous les jours. Or, il faut soutenir l'effort de Märklin Belgique d'autant qu'à son corps défendant, la société belge a fait fabriquer des modèles HAMO. L'aspect collection est une autre affaire.

- Acheter le modèle, il faut se contenter d'une couleur qui ne ressemble en rien au vert SNCF ou il faut être un as de l'aérographe pour repeindre dans la bonne couleur.
- Demander à Märklin de refaire la carrosserie dans un ton conforme et de la remettre sur notre châssis d'origine ?

Alors, que faire ?

C'est la question que nous sommes allés poser à Monsieur Goris.

### Une visite des plus fructueuses

Vendredi 31 octobre à 10 heures, l'équipe de rédaction s'est rendue chez "Märklin Belgique" à Wauthier-Braine.

Monsieur Goris nous accueille en compagnie de Monsieur Jean-Pierre Moulin.

Ils nous remettent en consultation le dossier présenté à l'usine de Göppingen. Il nous apparaît comme très fourni en nombreux détails, dessins et schémas. Un prototype de la série 26 peint dans la couleur exacte faisait partie de la documentation remise à Göppingen.

C'est la photo de ce modèle qui figure dans le catalogue des nouveautés 97.

**L'erreur ne vient donc pas de la filiale belge !!!**

### Mais où a-t-on alors été cherché cette couleur vert-olive SNCF ?

Le modèle avait été réalisé précédemment pour le marché français avec une cabine fermée et un tender ouvert et couleur vert-olive sur base de la BR52 allemande.

A Nüremberg, un exemplaire de la future locomotive SNCF avait été montré en avant-première avec cabine et tender correctement modifiés, mais dans le même ton vert-olive que la loco française. La faute, signalée immédiatement, avait fait l'objet d'une remarque à l'usine qui en avait pris bonne note...

Malgré cette remarque, la machine est sortie définitivement dans un ton erroné, sans présentation préalable à Märklin Belgique d'une dernière pièce d'approbation avant fabrication en série.

Après constatation de la catastrophe, le prototype belge "perdu" a été retrouvé à l'usine sur l'insistance de M. Goris.

En fait, la version SNCB est le portrait craché de la 150 Y SNCF pour la couleur, même la rive est peinte comme à la SNCF (trait rouge fin au lieu d'un trait gros), la cabine et l'avant du tender ayant heureusement été modifiés.

**Il faut, en conclusion, dégager toute responsabilité à "l'équipe belge" et attribuer cette faute professionnelle à l'équipe de Märklin Göppingen !**

Malheureusement, à l'heure actuelle, rien n'est prévu pour corriger le défaut.

Les modélistes avertis sont dès lors invités à traiter leur modèle comme décrit dans FFN 85 en page 19. Toutefois, étant donné l'importance de la tâche et la rareté du modèle, nous avons décidé de sacrifier une locomotive 26.005 pour vous permettre de réussir l'amélioration de la vôtre et vous permettre de l'acquérir la conscience tranquille. Un article paraîtra ultérieurement dès que nos recherches nous permettront de vous en dire plus.

### Le marché belge

D'autre part, nous sommes autorisés à vous annoncer que deux modèles belges verront le jour en 98, dont une motrice 1601 en version Märklin peinture "Memling", issue du vieux moule de la série 16, qui était fort bien réalisé à l'époque de sa sortie en bleu

Avec les remaniements apportés au cours des années, ce modèle ancien fait toujours très bonne figure.

Aviez-vous remarqué que dans les dernières années, Märklin avait produit un bon nombre de modèles typiquement SNCB ? Nous devons ces productions à Monsieur Goris, directeur de la filiale Märklin Belgique et à son conseiller technique Monsieur Jean-Pierre Moulin, également conseiller

chez O.V.B. à qui l'on doit les voitures K et les nouvelles M1 (article dans ce FFN).

### Un compromis nécessaire

Certains émettront des critiques, parfois très justifiées sur tel ou tel détail manquant ou mal reproduit.

Il faut savoir qu'un moule à tiroirs coûte plus d'un million de marks !

Il faut parfois trouver un compromis entre le possible, le réalisable et le petit détail qui va considérablement augmenter le prix du moule sans pour autant garantir des ventes supplémentaires correspondantes.

**Le marché belge est très restreint.** Bien qu'il soit en troisième position du chiffre d'affaire de Märklin (Göppingen), bien avant le marché américain, il n'en représente que 2,5% ! L'Allemagne et la Suisse étant les championnes toutes catégories... Faut-il voir par là que nous sommes plus amateurs (ou moins chauvins) que les français ?

Il faut "marcher sur des oeufs". Märklin Belgique est un investissement de Märklin Göppingen. Elle n'est pas "cliente" mais filiale... M. Goris en est bien conscient : il a des "patrons" au-dessus de lui. Mais il défend les modèles belges et crée une demande de production par son inlassable travail de marketing !

Il s'applique à ce que les productions pour la Belgique ne soient plus des carrosseries sur des châssis mais des modèles.

Le HAMO n'est qu'une transformation d'un modèle 3 rails alternatif en 2 rails qui reste aux "dimensions Märklin".

Puisse la reprise de TRIX par Märklin inciter ses dirigeants internationaux à se rapprocher davantage des NORMES NEM qu'impose le choix du système 2 rails et **faire enfin le bonheur de TOUS les modélistes.**

Claude CARPET

## *Matériel Märklin à vendre*

Référence 4447 : SNCB wagon citerne "Solvay" à 2 essieux

Référence 4656 : SNCB wagon tombereau, transport de minerai

Référence 4730 : SNCB wagon à toit et parois coulissants

Référence 43971 : CFL coffret de 4 voitures à essieux (50 ans du CFL)

Faire offre au secrétariat qui transmettra (voir page 2 de couverture)

## Trains internationaux

Train n°430 "Molière" : composition de la rame Köln - Paris-Nord



*Le "Molière" Köln - Paris-Nord à la sortie de la rampe d'Aachen-Süd  
avec la 1503 dans son éphémère livrée jaune/bleue.  
Photo prise en août 1983 et parue dans "Rail Magazine" n°95 de mars 1985.*

La composition suivante, de 1985, correspondant au parcours Liège-Guillemins - Paris-Nord, nous est proposée par notre ami Georges Martin.

	<i>Matériel correspondant à l'échelle H0</i>
Locomotive 1501 .....	Lima n°208178L (jaune)
Voiture SNCF VSE 1re cl. "Corail" .....	Jouef n°536400 ou Roco n°44667 (à acquérir en bourse car plus disponible au catalogue)
Voiture SNCF VSE 1re cl. "Corail" .....	idem
Voiture SNCF "restaurant" .....	Roco n°44618 (rouge et gris)
Voiture SNCF 2me cl. "Corail" .....	Jouef n°536500
Voiture SNCF 2me cl. "Corail" .....	idem
Voiture SNCF 2me cl. "Corail" .....	idem
Voiture SNCF 2me cl. "Corail" .....	idem
Voiture SNCF 2me cl. "Corail" .....	idem

Toutes ces voitures sont à attelage court à  
élongation.

N.B. La locomotive 1501 assure également le parcours Aachen - Liège-Guillemins et fait "tête à queue" à Liège-Guillemins.

*Vie du club*

Editorial du Président - Ouverture du local .....	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs" .....	2
Que représente pour vous FFN - Convocation à l'assemblée générale - Inventaire de la bibliothèque ...	4

*D'ici et d'ailleurs*

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces.....	5
---	---

*Actualité ferroviaire*

Ailleurs, en Baie de Somme .....	6
----------------------------------	---

*Histoire*

Les voitures M1 de la SNCB .....	8
----------------------------------	---

*Courrier des lecteurs*

De M. Jules Chabottaux .....	14
De M. Michel Foulon .....	16

*Documentation*

Trains internationaux .....	27
-----------------------------	----

*Rétro-rail*

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite) .....	19
--	----

*Modélisme*

R.M.M.1 .....	11
Evitons les étincelles aux roues du matériel 2 rails .....	22
La 26.005 de Märklin .....	25

*Récréation ferroviaire*

Les jeux de Michel Archambeau .....	23
-------------------------------------	----

**FERRO FLASH NAMUR n°87, 1997-6.**

Ce sixième numéro de l'année 1997 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement inlassable de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, Michel Foulon, Michel Herbiet, Jean-Pierre Lobert, Georges Martin, et les autres ...

**Photo de couverture** : L'automotrice triple 449, l'une des cinquante AM96, 3.000 volts continu / 25.000 volts alternatif (document SNCB).