

# Ferro Flash Namur



**27**

# Rail Miniature Mosan

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

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

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

## COTISATIONS ANNUELLES :

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

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

Secrétariat : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLoux tel : (081) 61 39 42  
Compte bancaire : 001 - 1001475 - 26 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR  
Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Michel HERBIET avenue de La Plante 47 B bte 4 5000 NAMUR

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

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise 53 5150 WEPION tel : (081) 46 08 52  
Diffusion : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLoux tel : (081) 61 39 42

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

# vie du club

## Nos réunions mensuelles :

23 octobre : Premier bilan de l'exposition.  
Remise en ordre du local et circulations sur le réseau.

La signalisation ferroviaire belge (suite), par A-M.Ducarme  
(report de la réunion de septembre)

19 novembre: "Le crampon d'or - East meets West, 10/05/1869", conférence  
avec projections, par Yves Goffin.

Note : sauf avis contraire (dans le Ferro Flash Namur), on  
pourra désormais "jouer aux petits trains" - n'ayons  
pas peur des mots - sur le réseau du club au début  
et à la fin de chaque réunion.

Réunions "réseau": tous les autres vendredis, de 20 h 00 à ...?

Rappelons que le bibliothécaire est à votre dispo-  
sition au début de chaque réunion (sauf quand il est  
absent. - c'est malin, ça !)

## Exposition des 17-18 octobre :

Il reste des affiches (formats A2, A3 et A4) et des cartes d'invitation.

Elles sont à votre disposition au secrétariat ou lors des réunions de travail.

Du lundi 12 au jeudi 15/10 inclus, toutes les soirées seront consacrées au  
nettoyage des locaux, à l'installation du matériel et à la préparation des  
stands. Vous êtes les bienvenus à partir de 19 h 00.

Le mercredi 14/10, nous aurons besoin d'un coup de main pour enlever du ma-  
tériel au dépôt du Ministère de la Culture française à NANINNE. Les volon-  
taires sont invités à prendre contact avec Claude CARPET (071/72 87 41).

Le vendredi 16, à partir de 09 h 00, apportez les modèles que vous souhaitez exposer ou faire rouler, vos documents, etc...

Clôture à 14 h 00 très précises.

Si vous ne pouvez vous libérer à ces heures, confiez votre matériel au préalable à Jacques DELFORGE (responsable vitrines d'exposition).

Le vendredi 16 à 18 h 00, VERNISSAGE. Tous les membres y sont naturellement les bienvenus, ainsi que leurs épouses.

Samedi 17 à 09 h 00 : ouverture des locaux pour les personnes de service.

à 10 h 00 : ouverture au public.

N.B. même horaire le lendemain.

Dimanche 18 à 18 h 00 : clôture de l'exposition.

à 19 h 00 : reprise des pièces exposées par leurs propriétaires.

Lundi 19 dès 19 h 00 : remise en ordre des locaux (S.O.S. - A l'aide! - Help!)

Mardi 20 dans la matinée : rentrée du matériel au Ministère, à NANINNE. Pour le coup de main, contactez Claude CARPET.

#### STATIONNEMENT ET CIRCULATION RUE DU TREFLE :

Circulation autorisée pour les seuls riverains.

Stationnement réservé aux personnes de service. (Vignette à demander au secrétariat et à apposer sur le pare-brise, si vous en êtes)

#### NOUS AVONS ENCORE BESOIN DE :

- rallonges à prises multiples, dérouleurs...
- cassettes avec bruitages de trains.
- tout film video VHS (à thème ferroviaire!) sera le bienvenu.

Marquez de vos initiales tout le matériel que vous prêtez, et apportez-le au local la semaine avant l'expo.

#### PATRONAGE RADIOPHONIQUE : RADIO "VERS L'AVENIR"

Comme il y a deux ans, vous pourrez écouter parler du R.M.M. sur votre radio locale favorite, la semaine précédant l'expo.  
Soyez branchés !

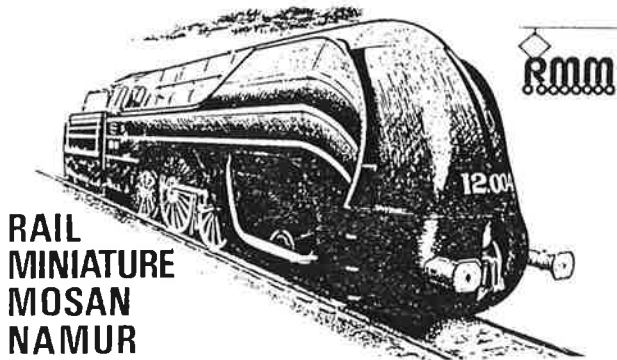
## NAISSANCE

Notre ami Philippe ALLAIME est, depuis le 10 septembre, l'heureux papa d'un petit QUENTIN.  
Toutes nos félicitations !



## Rail Miniature Mosan - Namur

Association des modélistes ferroviaires  
et des amis des chemins de fer de la vallée de la Meuse. Fondée en 1965



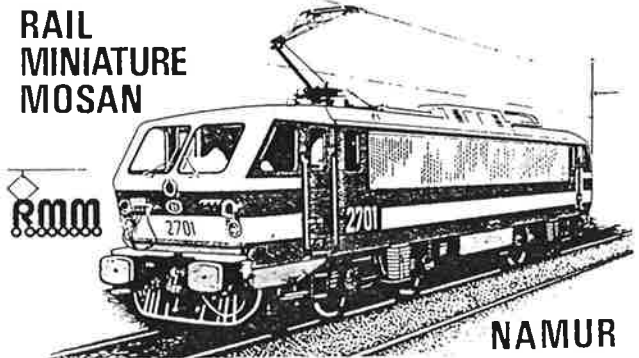
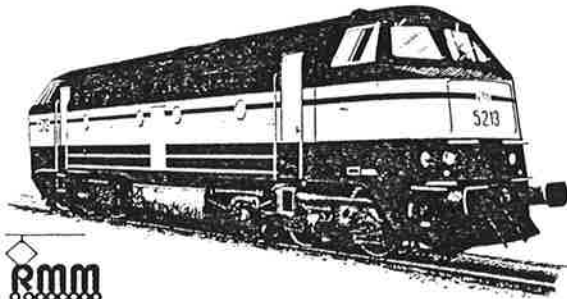
RAIL  
MINIATURE  
MOSAN  
NAMUR



RAIL  
MINIATURE  
MOSAN

NAMUR

RAIL MINIATURE MOSAN NAMUR



RAIL  
MINIATURE  
MOSAN

NAMUR

Planche au format A4 comprenant quatre autocollants en couleurs, détachables et utilisables séparément comme cartes postales illustrées.

Prix : 100 FB pièce (+ 33 FB de frais d'envoi - pour 2 planches au maximum)  
à virer au compte 001 - 1001475 - 26 du Rail Miniature Mosan à Namur.

(également disponible au local lors des réunions mensuelles)

## agenda

L'ASBL "MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE" organise, les 10 et 11 octobre 1987, de 11 à 18 h, des festivités comprenant : animations diverses - vapeur vive - brocante - modélisme : maisons spécialisées et artisans - bourse de cartes postales - documents photographiques et vidéos.

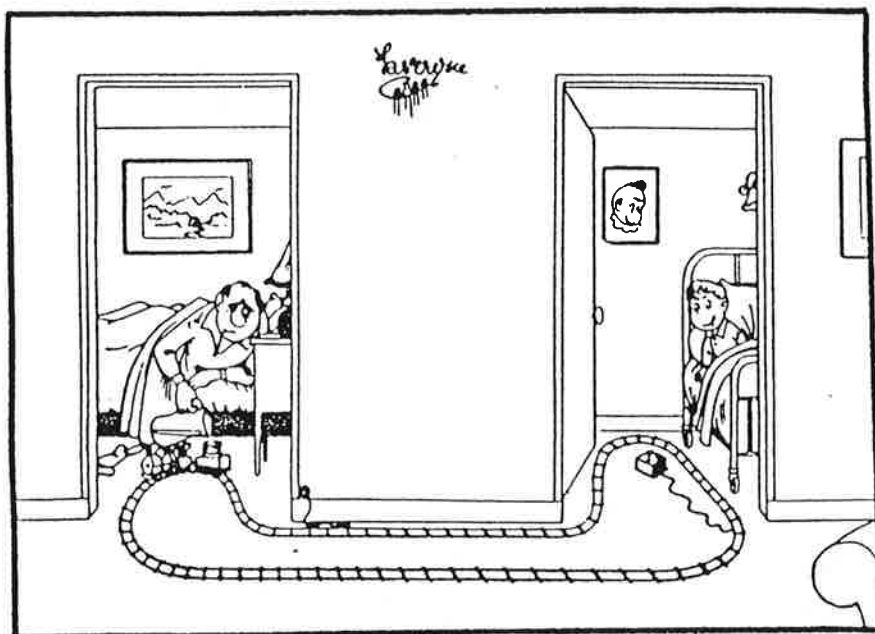
D'anciens bus, liégeois et parisien, relieront le musée au centre ville.

Restauration (produits régionaux) sur place en permanence.

9, rue Heintz 4020 LIEGE (Natalis)

Bus STIL : au départ des Guillemins, ligne 4 vers Fragnée  
au départ du Théâtre, lignes 26, 28 et 31.

# récréation ferroviaire

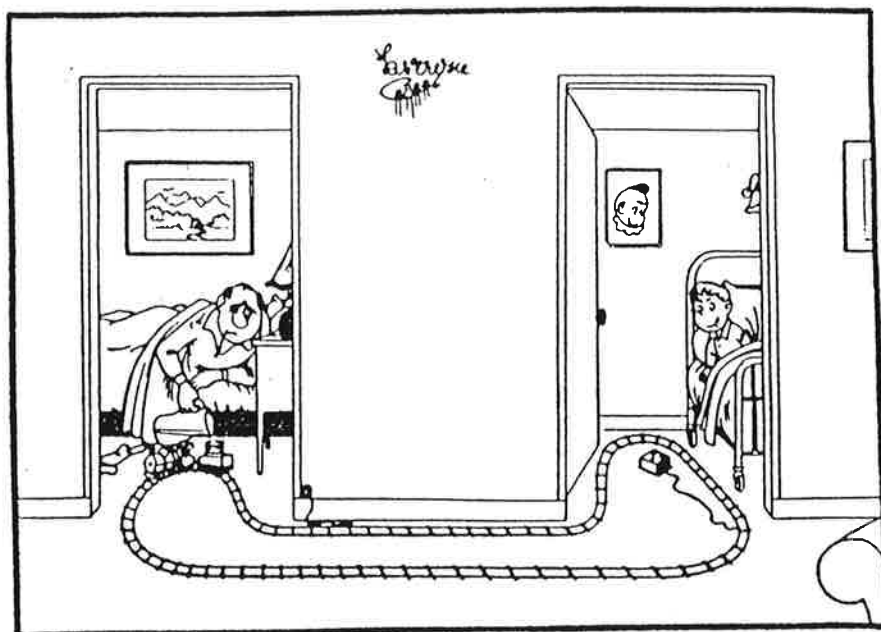


LE JEU DES  
HUIT ERREURS ;

Huit modifications  
ont été introduites  
dans le dessin du bas.  
C'est à vous  
de les découvrir !

© A.L.L. - 128

(solution dans notre  
prochain numéro)



SOLUTION DU JEU PRÉCÉDENT  
(voir FFN n°26)



# actualité

## Vu à Namur:

- 27 août : commencement des travaux qui devraient se terminer fin septembre et ayant pour but la rénovation complète du buffet de la gare notamment par l'installation d'une terrasse avec accès direct du trottoir au buffet. Quatre-vingt-quatre personnes pourront prendre place en même temps dans la partie "Service" longeant le trottoir de la place à la gare. Le reste de l'espace sera réservé à un self-service et une friterie sera ouverte côté quais. L'on peut dire que la première gare de Wallonie se modernise et se veut attrayante à ses 35.000 utilisateurs journaliers.



- 13 septembre: train spécial vapeur "Lobbes-Vicinal-Express", sur le parcours aller Louvain-Lobbes via Liège-Namur (11.24/11.27 h)-Charleroi avec une pointe poussée jusqu'à Erquelinnes. Le parcours retour avait été modifié (information reçue tardivement) et se déroulait via Braine-le-Comte et Bruxelles (Quatier-Léopold). Ce voyage dont le départ était fixé à 7.25 h et le retour à 22.05 h ne semble pas avoir retenu l'attention du grand public et c'est la première fois qu'un train spécial vapeur organisé par la SNCB avec le concours des associations accréditées rencontre un succès très mitigé. Le petit et très sympathique train vicinal vapeur de nos amis de l'ASVI n'intéresserait-il pas les fans de la vapeur ou faut-il plutôt se demander si la SNCB a réellement tenu compte des desiderata des voyageurs de ce type de train à savoir départ et retour à des heures convenables et des parcours pas trop longs ?

## "Portes ouvertes" au musée de Louvain:

Tout comme l'an passé, gros succès de foule pour la semaine "portes ouvertes" au musée et en gare de Leuven. Par rapport à l'année précédente de nombreux changements dans l'aménagement des locomotives et du matériel tracté conservés. Les travaux de remise en état de marche de notre 1.002 avancement lentement et l'on prévoit sa sortie au printemps 1988. L'on remarque en cours de restauration avancée la locomotive MF 72 (ex-Nord Belge 615 vendue aux charbonnages de Monceau-Fontaine en 1935) et une nouvelle pensionnaire la locomotive type 44 n° 44225 (ex-3625 et 4625) restaurée par ATD Hasselt et à laquelle on a accouplé le tender type 15 n° 13332, l'ensemble devant encore recevoir une couche de peinture définitive.

## Vu à Mariembourg et à Chimay:

Le Festival de la Vapeur organisé annuellement par le Chemin de Fer des 3 Vallées a connu son habituel succès et ce, grâce à une parfaite organisation. La grande attraction pour cette année était la venue d'un train spécial "Vapeur", partant de Paris à destination de Mariembourg via Anor-Momignies-Chimay. Ce train composé de 10 voitures dont une voiture "Pullman", une voiture "restaurant" et une voiture du P.O.Midi était tracté par la 140C231 appartenant à l'AJECTA (Association des Jeunes pour l'Entretien et la Conservation des Trains d'Autrefois). Il fit son entrée en gare de Chimay à 14 h 40 accueilli comme il se doit par tous les voyageurs arrivés un peu auparavant avec le spécial vapeur Mariembourg-Chimay tracté par la 29.013 (arrivée à Mariembourg avec un spécial vapeur parti de Louvain). Mais le départ du train français fixé à 14 h 45 à destination de Mariembourg n'eut lieu qu'à 16 h 30 (après rebroussement) car la voie était obstruée par la rame venue de Mariembourg à la tête de laquelle se trouvait la 29.013 qui, lors d'une manoeuvre de rebroussement dérailla sur une voie secondaire en très mauvais état. Le dégagement de la rame fut effectué par une diesel de la série 73 venue de Mariembourg, ce qui permit le passage du train français. Mais avant de ramener les voyageurs belges à Mariembourg, la diesel 73 fut réquisitionnée pour procéder au relevage de la 29.013 dont deux essieux "moteur" étaient déraillés. Cette opération fut menée de main de maître sous la direction de M. Delnaux du Service Relevage du dépôt de Ronet et effectuée en deux phases au moyen d'éclisses et en faisant appel à la force de traction de la HLD 73. Il ne fallut pas attendre longtemps pour voir la 29.013 remise sur les rails et ce, sous les yeux d'un millier de spectateurs qui ne manquèrent pas d'applaudir comme il se doit ceux qui avaient réalisé cette opération. La 29.013 rejoignit Mariembourg quelque temps après pour se mettre en tête du train à destination de Louvain atteint sans aucune difficulté après avoir rattrapé une partie du retard pris au départ de Mariembourg. En plus du copieux menu nous offert par le CFV3V, nous avons été gratifiés d'un événement paraissant spectaculaire mais qualifié de pure routine par du personnel compétent de la SNCB.

M. H.

## Les (in)évitables errata...

### - FFN 26 : Locos prises de guerre 1944-1945

page 6 : 3ème colonne, 45ème ligne

il y a : 1393  
il faut : 58 1393

### - FFN 26 : Les services assurés par le type 35

page 16 : - dans le texte :

il y a : Zeebrugge (ferry-boats)  
il faut : Zeebrugge (Centrum)

- parcours du train 6827 :

Sauf la nuit du dimanche au lundi, l'échange de locomotives (entre le type 36 de Jemelle et le type 31 ou 38 de Schaerbeek) avait bien lieu à Schaerbeek mais plus précisément à Schaerbeek (Josaphat).



# à la s.n.c.b.

## LES TRAINS DE POINTE DE LA RELATION BRUXELLES-NAMUR-JEMELLE/HUY

Au 03 juin 1984 naissait le plan IC-IR et avec lui une nouvelle dénomination des trains. A côté des trains L, IR ou IC ayant une cadence horaire s'ajoutaient les trains P dits "de pointe ou piekuurtreinen". Ces trains intercalés entre les trains cadencés, le plus souvent en renfort, circulent généralement entre 6h et 9h le matin et entre 16h et 19h le soir. On peut en rencontrer également tôt le matin, à midi surtout le mercredi ou tard le soir lorsque les trains cadencés ne circulent plus. Les trains P ne respectent pas toujours les mêmes arrêts que les trains IC ou IR. Leurs numéros se situent entre 3000 et 3999 le matin et entre 4000 et 4999 le soir.

### Matériel utilisé

Au 03 juin 1984, le matériel utilisé sur l'axe qui nous intéresse était généralement des voitures M4, sauf pour les trains 3133, 4116 et 4109 assurés par une rame de Namur en matériel K. Progressivement, avec l'électrification de la ligne 89 Bruxelles-Courtrai, les voitures M4 furent remplacées par des voitures M2 sur les trains 4605-3612 et 4106-3114. Au changement d'horaire 1986, la rame de Namur de voitures K fut remplacée par des voitures M2, ce qui accroissait la sécurité, surtout sur les trains 3133 et 4116 fréquentés par une majorité d'étudiants. C'est à cette date qu'apparurent les premières rames de voitures M5, en l'occurrence sept voitures pour la paire de trains 4424-3422 de ou vers Huy. Cette rame n'est pas réversible, bien qu'ayant une voiture pilote obligée. Ce sont des H1e série 20 qui sont responsables de la traction de ces trains. Les voitures M4 de cette paire de trains étaient appelées sur la ligne Bruxelles-Courtrai-Bruges-Ostende, totalement sous tension à cette date. Quelques mois plus tard, la paire de trains 4600-3602 reçut également des voitures à deux niveaux. Au 31 mai de cette année, les trains 4600 et 4424 retrouvaient leurs voitures M4 au profit des trains 4602/3602-4601/3422 composés respectivement de 9 M5 et de 10 M5. C'est à cette date que fut supprimée la paire 4603-3113 assurée en matériel M4.

### Roulement des rames et parcours à vide

Ce chapitre va être divisé en deux parties, vu que tout a été modifié au changement d'horaire de mai dernier.

A- jusqu'au 30-05-87: 4601 arr. Namur 17.15 → garage Ciney arr. 18.08  
4603 arr. Namur 17.35 → retour Ottignies arr. 19.13  
4604 arr. Namur 18.12 → garage Ciney arr. 18.57

roulement: - 4601 jour A pour 3603 jour B  
- 4604 jour A pour 3601/4602 jour B, pour 3617 jour C  
deux rames en alternance: une à Schaerbeek  
une à Forest voitures  
- 4603 jour A pour 3113 jour B  
- 4600 jour A pour 3602 jour B  
- 4424 jour A pour 3422 jour B  
- 4605 jour A pour 3612 jour B (jusque fin 86)

B- au 31-05-87: 4601 (M5) arr. Namur 17.15, dép. 17.40 vers Huy arr. 18.40  
4604 (M4) arr. Namur 18.15, dép. 18.38 vers Ciney arr. 19.04  
4424 (M4) arr. Huy 18.26, revient à Statte le soir pour circuler à vide le lendemain vers Namur.  
dép. Statte 5.56 vers Namur arr. 6.20  
3603 (M4) dép. Ciney 6.32 vers Namur arr. 7.02  
4602 (M5) part de Bruxelles Midi au lieu de Schaerbeek  
3601 (M4) circule jusque Bruxelles Midi au lieu de Schaerbeek  
la paire de trains 4603/3113 est supprimée

roulement: - 4600 jour A pour 3617 jour B (10 M4)  
 - 4601 jour A pour 3422 jour B (10 M5)  
 - 4602 jour A pour 3602 jour B ( 9 M5)  
 - 4424 jour A pour 3601 jour B ( 9 M4)  
 - 4604 jour A pour 3603 jour B ( 9 M4)  
 soit cinq rames effectuant chaque jour les mêmes trains

Pour les trains restants, càd 3114, 4605, 3612, 4106, 3133, 4116, 4109, voici le roulement des rames (6 M2) suivant la période dans laquelle on se trouve:

- a) scolaire sans trains T: 3 rames effectuant alternativement
  - jour A 3114-4605
  - jour B 3612-4106-4394 vers Louvain
  - jour C 3395 de Louvain-3133-4116-4109
- b) scolaire avec trains T: 3 rames effectuant alternativement
  - jour A 3114-4605
  - jour B 3612-9609 vers Ostende + retour à vide  
pour 4106-4394 vers Louvain
  - jour C 3395 de Louvain-3133-4116-4109
- c) vacances sans trains T: 2 rames effectuant alternativement
  - jour A 3395 de Louvain-3114-4605
  - jour B 3612-4106-4394 pour Louvain
- d) vacances avec trains T: 2 rames effectuant alternativement
  - jour A 3395 de Louvain-3114-4605
  - jour B 3612-9609 vers Ostende + retour à vide  
pour 4106-4394 vers Louvain

N-B: les trains vers Louvain ne sont donnés qu'à titre indicatif, vu qu'ils sont inclus dans les roulements des trains qui nous intéressent.

Tous ces renseignements sont donnés sous réserve de modifications et sont normalement valables jusque mai 88 à moins que certains maîtres à penser n'en décident autrement.

Parcours des trains au 31-05-87

4600	Bruxelles Midi - Jemelle	Soirée
4601	Bruxelles Midi - Namur	
4602	Bruxelles Midi - Jemelle	
4106	Bruxelles Midi - Ottignies	
4424	Bruxelles Midi - Huy	
4605	Schaerbeek - Namur	
4604	Bruxelles Midi - Namur	
4109	Bruxelles Q-L - Ottignies	
4116	Namur - Bruxelles Q-L	
4394	Ottignies - Louvain	
3617	Jemelle - Bruxelles Midi	Matinée
3601	Namur - Bruxelles Midi	
3422	Huy - Bruxelles Midi	
3603	Namur - Bruxelles Midi	
3602	Jemelle - Bruxelles Midi	
3612	Namur - Bruxelles Midi (saison Namur - Bruxelles Nord pour 9609 Bruxelles Nord - Ostende)	
3114	Ottignies - Bruxelles Midi	
3133	Ottignies - Namur	
3395	Louvain - Ottignies	

J.P. Fiers

# rétro rail

## Locos "prises de guerre 1944-45" (suite de notre n°26)

- En page 7, nous avons écrit que deux locomotives avaient été numérotées par erreur lors de leur prise en écritures à la SNCB. Il s'agissait des locomotives :

<u>DEUTSCHE REICHSBAHN</u>	<u>SNCB</u>
BR 57 57 2289	TYPE 90 9022
BR 94 94 1361	TYPE 98 9849

Sans aucun doute, numérotation erronée car ces deux numéros avaient déjà été attribués le 1er janvier 1925 à deux locomotives ex-KPEV :

<u>KPEV</u>	<u>ETAT BELGE</u>
G 10 5422 ESSEN	TYPE 90 9022
T 16 8149 KÖLN	TYPE 98 9849

Ces deux dernières locomotives comme toutes celles de leur série respective, furent prêtées (Leihloks) à partir de novembre 1940 à la Deutsche Reichsbahn. Si après la guerre la 9022 rejoignit notre pays pour devenir la 90.022 au 1er janvier 1946, il n'en fut pas de même pour la 9849 qui contrairement à ce que nous avons écrit ne rentra pas d'Allemagne et ne devint jamais la 98.001 numéro qui lui avait été attribué à la numérotation du 1er janvier 1946.

Au sujet de la locomotive 9849 (prise de guerre), M. Hennequin nous écrit qu'elle fut allouée en écritures à la remise de Mons (FMS) le 16 novembre 1945 et fut reprise par US Forces après réparation en janvier 1946. Quant à la 9849 (ex-KPEV cédée à l'Etat belge en 1919), elle était affectée à RBD Königsberg début mars 1942. Sa dernière apparition en Belgique date de mai 1943, époque à laquelle elle était à AC Salzinnes en grande réparation. Après la guerre, on ne retrouve aucun trace de sa présence sur un quelconque réseau européen.

- En page 9, nous avons écrit qu'en juin 1950, la DB avait restitué à la Belgique un total de 98 locomotives ayant appartenu à la SNCB et que, mis à part quelques type 81 non réparés, les autres locomotives récupérées furent remises en service. Il s'agissait donc de locomotives types 62, 64, 72, 81, 90, 93, 96 et 97 (contrairement à ce que nous avons écrit, cette restitution comportait également des type 72 mais pas de type 98).

M. Huysman nous a fourni bien aimablement de très intéressantes précisions au sujet de la réparation et de la reprise en service de ce lot de 98 locomotives dont certaines étaient déstandardisées ou irréparables et d'autres dont la réparation fut abandonnée pour cause de surabondance !

Le tableau de la page suivante reprend, par type, les numéros de ces 98 locomotives restituées en 1950 par la DB et mentionne le sort qui leur fut réservé par la suite.

C'est ainsi qu'on peut constater que 46 de ces locomotives n'ont jamais été remises en service.

Nombre	Type	Numérotation attribuée		Observ.		Nombre	Type	Numérotation attribuée		Observ.	
		1.1.25	1.1.46					1.1.25	1.1.46		
2	62	6209	62.009					8475	81.375		
19	64	6213	62.013					8477	81.377	C	
		6401	64.001					8492	81.392	A	
		6416	64.016	A				8497	81.397	C	
		6417	64.017					8502	81.402	C	
		6432	64.032					8508	81.408	C	
		6435	64.035					8525	81.425	C	
		6437	64.037					8529	81.429	C	
		6446	64.046		(1)			8531	81.431	C	
		6455	64.055					8543	81.443	C	
		6490	64.090					8548	81.448	C	
		6500	64.100	A				8593	81.493	C	
		6507	64.107					8598	81.498	C	
		6526	64.126					8601	81.501	C	
		6532	64.132					8630	81.530	C	
		6536	64.136		(1)			8639	81.539		
		6537	64.137					8643	81.543	C	
		6548	64.138					8650	81.550	C	
		6558	64.158					8671	81.571	C	
		6560	64.160					8676	81.583		(4)
2	72	6562	64.162			4	90	9002	90.002	B	
		7224	72.005	B				9007	90.007	B	
46	81	7227	72.006	B				9051	90.032	B	
		8116	81.016			8	93	9068	90.035	B	
		8127	81.027	C				9303	93.003		
		8158	81.058			9305	93.005	C			
		8160	81.060	C		9309	93.009				
		8176	81.076	C		9316	93.016				
		8179	81.079	C		9329	93.029	C			
		8181	81.081	C		9358	93.058				
		8185	81.085	C		9371	93.071	C			
		8190	81.090			9382	93.060				
		8199	81.099	C		6	96	9605	96.005		
		8220	81.120	C				9606	96.006		
		8252	81.152	C		9607	96.007				
		8253	81.153	C		9624	96.019				
		8275	81.175			9645	96.024				
		8325	81.225	C		9679	96.030				
		8331	81.231	C		11	97	9712	97.012		
		8352	81.252					9713	97.013		
		8377	81.277	A				9718	97.018		
8393	81.293			9724	97.024						
8399	81.299			9728	97.028						
8403	81.303	C		9731	97.031						
8405	81.305			9735	97.035						
8412	81.312	C	(2)	9739	97.039				A		
8447	81.347	C		9745	97.045						
8461	81.361	C		9755	97.055						
8472	81.372		(3)	9793	97.056						

### Observations

- Locomotives non remises en service :

A : 5 locomotives irréparables (types 64, 81 et 97)

B : 6 locomotives déstandardisées (types 72 et 90)

C : 35 locomotives dont la réparation fut abandonnée pour cause de surabondance (types 81 et 93)

- Lors de leur retour en Belgique :

- (1) locomotives signalées irréparables avant leur restitution et cependant passage en grande réparation à l'AC Selzinnen
- (2) locomotive marquée BW Nicolaïew (!)
- (3) locomotive munie d'un abri blindé
- (4) locomotive type 81 n° 8676 (numéro attribué en août 1944)

En août 1944, le Reich restituait à la SNCB 48 locomotives type 81 "louées" et mettait sous administration belge un lot de 49 machines françaises identiques. Fut également remise comme propriété belge une G 8/1 ne portant plus aucune marque d'identification. Après avoir été prise en effectif sous le numéro 8676, la machine repassa la frontière lors de la retraite. Elle nous revint en juin 1950, immatriculée 55.8676 (Essen), fut renumérotée 81.583 et attribuée à Schaerbeek, qui la mit effectivement en garage dans ses installations. L'examen des marques sur le mécanisme et la face arrière de la chaudière établit une présomption de propriété française, que confirma l'examen d'un délégué de la SNCF. Il s'agissait de l'ancienne 5254 Alsace-Lorraine devenue à la SNCF 1-040 D 254 (région est). la locomotive et son tender (immatriculé provisoirement 17.652) ont été envoyés par train de marchandises de Schaerbeek à Givet le 23 août 1950. La sortie d'écritures fut fixée au 26 août 1950.

M. Huysman nous signale également que :

1) En accord avec la SNCB :

- Les locomotives type 72 (7265/7325) ont été dépecées en Tchécoslovaquie (mai 1950). Elles n'ont donc jamais porté les numéros 72.012/72.023 leur attribués à la numérotation du 1er janvier 1946.
- Les locomotives type 72 (7239/7255) et type 98 (9824/9841) ont été dépecées en Autriche (septembre 1953). Elles n'ont donc jamais porté les numéros 72.012/72.010 et 98.024/98.041 leur attribués à la numérotation du 1er janvier 1946.

2) Les locomotives restituées à la DB ont bien été expédiées froides à Aachen Rothe Erde via Montzen du 1er au 30 juin 1950. Toutefois, quatre locomotives (25.017, 25.028, 81.470, 82.002) encore en service en avril 1950 ont en principe été renvoyées, en pression, et sans doute en remorquant d'autres locomotives.

3) La numérotation des locomotives "prises de guerre" en système SNCB a été prescrite par une note de la direction au matériel datée du 15 novembre 1944. Les nouveaux numéros ont donc normalement été apposés au lavage suivant la distribution interne de la note précitée dans les remises concernées, ce qui nous conduit évidemment en décembre 1944 pour de nombreuses locomotives.

4) Les locomotives "prises de guerre", dès leur passage en moyenne ou grande réparation à AC Salzinnen ou à C.W. Mechelen, étaient en ce qui concerne leur livrée évidemment repeintes aux couleurs en usage normal à la SNCB (vert foncé, rouge vif, noir et gris, suivant répartition habituelle). La réparation de ces locomotives a été arrêtée en 1948, vraisemblablement dès que leur éventuelle restitution fut envisagée. A ma connaissance, les locomotives reprises ci-après n'ont subi aucune réparation et ont donc conservé leur livrée "Deutsche Reichsbahn" :

type 25 : 25.014, 25.015, 25.019, 25.020  
type 27 : 27.001, 27.002, 27.003  
type 59 : 59.001  
type 67 : 67.001  
type 83 : 83.001, 83.002  
type 97 : 97.057 (numéro sur papier)

5) La documentation existante sur les locomotives "prises de guerre" permet d'établir la liste :

- des remises propriétaires successives de chaque locomotive.
- des tenders accouplés pendant leur activité à la SNCB.
- des tenders avec lesquels elles ont été restituées à la DB.

NDLR : M. Huysman nous ayant transmis cette documentation, nous la porterons à votre connaissance dans un prochain numéro.

# Annales

Le journal LE SOIR célèbre cette année le centième anniversaire de son existence. A cette occasion, il nous rappelle les principaux événements qui ont fait l'actualité de 1887 à 1987.

Le chemin de fer n'est heureusement pas oublié et certains faits y ayant trait sont relatés, soit dans la rubrique "Petite Gazette", soit dans les "Faits Divers". Nous vous en donnons ci-après un petit aperçu.

M.H.

1919 : Ce 7 mai vers 10 h 30, une explosion s'est produite au dépôt de munitions de Groenendael situé près du champ de courses. Une centaine de wagons ont sauté et l'on dénombre de nombreux blessés parmi les 50 soldats belges et les 800 prisonniers allemands y travaillant. La plupart des maisons de la proche région sont lézardées et certaines se sont écroulées.

Nos chemins de fer se relèvent péniblement des considérables dégâts occasionnés par quatre années d'occupation prussienne. Au cours de cette année, les travaux de réparation des wagons ont été menés rondement et au 31 décembre, le nombre de ces derniers en service s'élève à 2.492 unités, alors qu'au lendemain de la guerre, on en comptait seulement 266 pouvant être utilisés.

1925 : Dans la soirée du 25 avril, à l'arrivée du train de Paris en gare du Midi, la population bruxelloise a accueilli dans un enthousiasme indescriptible le Maréchal Foch, venu en visite officielle. Ce dernier, de même que Georges Clémenceau dit "Le Tigre", sont à considérer comme les deux plus grandes figures françaises de la guerre 1914-1918.

1926 : En ce début de juin, le gouvernement a entendu un exposé du Ministre des Chemins de Fer et adopte un projet impliquant l'abandon des travaux de la jonction bruxelloise devant relier les gares du Nord et du Midi.

1929 : Cette année présente un bilan fort lourd en ce qui concerne les accidents ferroviaires. En effet, trois terribles catastrophes ont fait de nombreux morts et un grand nombre de blessés. Tout d'abord en avril c'est l'express de Paris coupant en deux, en gare de Hal, un train de marchandises (dix morts et 20 blessés). Ensuite, en juin, près de la gare de Moerbeke (Grammont) un déraillement provoque une collision entre deux trains de voyageurs. Parmi ces derniers l'on compte neuf morts et une vingtaine de blessés parmi lesquels huit sont grièvement atteints. Et enfin, en décembre, le train semi-direct Schaerbeek-Arlon déraille en gare de Namur. L'on compte dix morts et une soixantaine de blessés.

NDLR : pour une description plus détaillée de ces trois accidents, nous prions nos lecteurs de se référer à notre article "1929, une année noire" paru dans FFN 11 de décembre 1984.

1930 : Le chemin de fer ne fatiguera pas les dames qui accompagnent la princesse Marie-José en Italie à l'occasion de son mariage car elles se sont munies de ceintures élastiques de chez C.C.C. rue Neuve à Bruxelles.

1931 : En ce début décembre, l'express provenant de Lille à destination d'Anvers prend en écharpe le train "Bloc" Bruxelles-Anvers. Cet accident a eu lieu à Wavre-Ste-Catherine et l'on déplore trois morts et vingt-trois blessés.

1932 : Arrivée en début d'avril à la gare de Bruxelles-Midi de la fameuse voiture autorail française "Micheline" avec laquelle une série d'essais et d'expériences vont avoir lieu sur les routes (sic) et les lignes des chemins de fer belges.

# connaissez-vous...

## les locomotives du «Nord-Belge» et leurs livrées ?

par Michel HERBIET

Sources : MM. M. Havelange et Ph. Dambly

Suite à la mise en vente sur le marché des trains miniatures, de kits de la firme "Jocadis" nous permettant de construire les locomotives types 48 et 99 de la SNCB et les mêmes locomotives dans leur version d'origine de la "Compagnie du Nord Belge", de nombreux membres nous posent des questions concernant les couleurs à employer pour décorer leur locomotive en version "Nord Belge" et les inscriptions à appliquer sur leur locomotive en version "SNCB".

Lors de la reprise (prématurée), le 10 mai 1940, de la Cie du Nord Belge par la SNCB, l'effectif des locomotives s'élevait à 156 unités réparties dans les dépôts de cette compagnie se situant à Kinkempois, Namur, St-Martin et Frameries. La numérotation SNCB leur fut appliquée par une note datée du 5 février 1941.

Les locomotives de la Cie du Nord Belge, dans la tradition de la Cie du Nord en France, étaient très bien entretenues et présentaient différentes livrées soit qu'elles étaient "Compound", soit qu'elles étaient à "simple expansion". L'on remarquait les livrées suivantes :

- machines "Compound" destinées aussi bien à la remorque des trains de voyageurs que celle des trains de marchandises : l'ensemble était chocolat (le même brun qu'à la Cie du Nord en France) avec filets jaunes et châssis noir. Sur certaines locomotives, l'on remarquait des bords noirs autour du tender, de la cabine et des cache-roues

- machine à "simple expansion"

a) destinées au trafic "voyageurs" :

l'ensemble était vert olive foncé (vert moins bleu qu'à la SNCB) avec filets rouges et châssis noir. Sur certaines locomotives, l'on remarquait des bords noirs autour du tender, de la cabine et des cache-roues

b) destinées au trafic "marchandises" et aux manoeuvres :

l'ensemble était noir avec filets rouges. Sur certaines locomotives de manoeuvres, l'on notait l'absence de filets rouges.

Les inscriptions Nord Belge (ou NB) et les chiffres figurant sur les locomotives étaient en métal (bronze rosé) ou peints en blanc.

LOCOMOTIVES SNCB (ex-NORD BELGE) - PRISES ET SORTIES D'EFFECTIF

Nombre	Type	Numérotation			Date sortie d'effectif	Dernier dépôt	O b s e r v	Nombre	Type	Numérotation			Date sortie d'effectif	Dernier dépôt	O b s e r v											
		Cie NB	SNCB							Cie NB	SNCB															
			5.2.41	1.1.46							5.2.41	1.1.46														
34	22	321	2221	22.001	1.50	NZ	5	49	81	4981	49.001	7.48	FVS													
		322	2222	22.002	1.50	FMY			82	4982	49.002	7.48	FVS													
		323	2223	22.003	11.49	FTM			83	4983	49.003	6.48	FVS													
		324	2224	22.004	1.50	FTM			84	4984	49.004	7.48	FVS													
		325	2225	22.005	1.50	FTM			85	4985	49.005	6.48	FVS													
		326	2226	22.006	1.50	FMY			5	74 (71 en 1946)	781	7481	71.001		6.48	NZ										
		327	2227	22.007	1.51	NZ					782	7482	-		8.45	FLU										
		328	2228	22.008	1.50	NZ					783	7483	71.002		6.48	NZ										
		329	2229	22.009	1.50	NZ					784	7484	71.003		1.49	NZ										
		330	2230	22.010	2.50	NZ					785	7485	71.004		5.48	FLU										
		334	2234	22.011	1.50	FTM			1	75 (72 en 1946)	4636	7536	72.001		7.48	FL	(c)									
		335	2235	22.012	1.50	FMY					8	76	701		7601	-	10.41	NZ	(d)							
		336	2236	22.013	1.50	FMY							702		7602	76.002	6.48	NZ								
		337	2237	22.014	1.50	FMY							703		7603	76.003	6.48	NZ								
		338	2238	22.015	10.50	NZ							704		7604	76.004	6.48	NZ								
		339	2239	22.016	1.50	NZ							705		7605	76.005	6.48	NZ								
		340	2240	22.017	1.50	FMY							706		7606	-	10.41	NZ								
		341	2241	22.018	1.50	FMY							707		7607	76.001	7.48	NZ								
		342	2242	22.019	1.50	FMY							708		7608	-	10.41	FMY								
		343	2243	22.020	9.50	NZ							4		77	723	7723	77.001		7.48	RY	(e)				
		344	2244	22.021	1.50	NZ										727	7727	77.002		7.48	RY					
		345	2245	22.022	1.50	NZ										740	7740	77.003		7.48	RY					
		351	2251	22.023	1.50	NZ										741	7741	77.004		7.48	RY					
		352	2252	22.024	1.50	FMY			2	87	128	8728				87.001	8.46	RY	(f)							
		353	2253	22.025	1.50	NZ					131	8731				-	5.42	NK								
		354	2254	22.026	1.50	NZ					2	88				606	8806	88.001		5.49	RY					
		355	2255	22.027	1.50	FMY										612	8812	88.002		3.49	NZ					
		356	2256	22.028	1.50	FMY										6	89	631		8931	-			8.41	NK	(g)
		357	2257	22.029	1.50	NZ												632		8932	89.001			4.49	FVS	
		358	2258	22.030	1.50	NZ												633		8933	89.002			6.48	FVS	
		359	2259	22.031	1.50	NZ							634		8934			89.003		6.48	FVS					
		360	2260	22.032	1.50	FMY							635		8935			89.004		4.49	FVS					
		361	2261	22.033	1.50	FMY							636		8936			89.005		4.49	FVS					
		362	2262	22.034	11.50	NZ			6	91			681		9181			-	9.44	FC						
		1	23	3	2303	-					10.41	NZ	682		9182			91.001	3.49	FC						
				12	24	51					2451	24.001	8.51		FTM	683	9183	91.002	7.48	FC						
52	2452					24.002	6.51	FTM			6	92	684	9184	91.003	4.47	FC									
53	2453	24.003	12.52			FTM	685	9185					91.004	4.47	FC											
54	2454	24.004	6.51			FTM	686	9186					91.005	4.47	FC											
55	2455	24.005	6.51			FTM	760	9260	92.006	4.49			FPS													
56	2456	24.006	2.49			FTM	761	9261	92.001	4.49			FPS													
58	2458	24.008	6.51			FTM	762	9262	92.002	7.48			FPS													
59	2459	24.009	7.52			FTM	763	9263	92.003	4.49			FPS													
60	2460	24.010	8.53			FTM	764	9264	92.004	4.49			FPS													
61	2461	24.011	3.52			FTM	765	9265	92.005	4.49			FPS													
63	2463	24.007	6.53			FTM	6	94	381	9481			94.001	7.51	FLS											
64	2464	24.012	9.53			FTM			382	9482			94.002	6.51	FLS											
35	48	421	4821	48.001	1.50	FMY			383	9483	94.003	6.51	FLS													
		422	4822	48.002	9.50	FMY			384	9484	94.004	6.51	FYM													
		423	4823	48.003	1.50	FMY			385	9485	94.005	6.51	FYM													
		424	4824	48.004	1.50	FL			386	9486	94.006	6.51	FYM													
		425	4825	48.005	1.50	FL			3	95 (96 en 1946)	91	9591	96.012	6.53	FVY											
		426	4826	48.006	1.50	FMY					92	9592	96.014	6.53	FTM											
		427	4827	48.007	1.50	FL					93	9593	96.015	9.55	LC											
		428	4828	48.008	1.50	FMY					20	99	501	9901	99.001		4.57	FNDM								
		429	4829	48.009	9.51	FMY	502	9902					99.002	1.56	FNDM											
		430	4830	48.010	1.50	FL	503	9903					99.003	10.55	FNDM											
		431	4831	48.011	1.50	FMY	504	9904					99.004	3.56	FNDM											
		432	4832	48.012	1.50	FL	505	9905					99.005	3.55	FNDM											
		433	4833	48.013	1.50	FL	506	9906					99.006	4.57	FNDM											
		434	4834	48.014	1.50	FMY	507	9907	99.007	4.56			FNDM													
		435	4835	48.015	1.50	FL	508	9908	99.008	6.56			FNDM													
436	4836	48.016	1.50	FL	509	9909	99.009	10.55	FNDM																	
437	4837	48.017	6.50	FMY	510	9910	99.010	4.56	FNDM																	
438	4838	48.018	1.50	FMY	511	9911	99.011	10.55	NK																	
439	4839	48.019	1.50	FMY	512	9912	99.012	10.55	FNDM																	
440	4840	48.020	1.50	FMY	513	9913	99.013	3.56	FNDM																	
441	4841	48.021	1.50	FMY	514	9914	99.014	6.56	FNDM																	
442	4842	48.022	1.50	FMY	515	9915	99.015	4.57	FNDM																	
443	4843	48.023	2.52	FMY	516	9916	99.016	4.57	FNDM																	
444	4844	48.024	1.50	FL	517	9917	99.017	3.55	FNDM																	
445	4845	48.025	1.50	FMY	518	9918	99.018	10.55	GMN																	
446	4846	48.026	1.50	FL	519	9919	99.019	10.55	FNDM																	
447	4847	48.027	1.50	FL	520	9920	99.020	6.56	FNDM																	
448	4848	48.028	1.50	FMY	(a)	(b)																				
449	4849	48.029	1.50	FMY																						
450	4850	48.030	1.50	FMY																						
451	4851	48.031	1.50	FL																						
452	4852	-	11.45	FMY																						
453	4853	48.033	1.50	FL																						
454	4854	48.034	3.51	FMY																						
455	4855	48.035	1.50	FMY																						



### Observations

- (a) dernier type 48 en service
- (b) détruite par fait de guerre
- (c) chaudière fixe à la remise de Liège depuis 1946 avec le tender 23452 provenant d'un type 48
- (d) locomotive utilisée comme chaudière fixe en 1942 à Bruxelles-Midi (avenue Fonsny)
- (e) utilisée comme générateur après mise hors-service
- (f) vendue en 1946 aux charbonnages de Monceau-Fontaine (MF 53)
- (g) tombée dans la Meuse en mai 1940 à Val-St-Lambert - fut retirée et découpée par les Allemands lors du rétablissement du pont
- (h) vendue en 1949 aux charbonnages de Monceau-Fontaine (MF 101)
- (i) vendue en 1949 aux charbonnages de Monceau-Fontaine (MF 102)

### N.B.

- La locomotive n° 3 qui devint la 2303 (qui avait été utilisée entre-temps par la Cie de Chimay) fut garée à St-Martin en janvier 1940 mais ne fit plus aucun service avant sa sortie d'écritures
- Deux locomotives (57 et 62) ayant été louées à la Cie de Chimay ne furent pas reprises dans l'effectif de la SNCB (qui en assurait l'entretien). Elle reçurent cependant les numéros 2457 et 2462 à la Cie de Chimay. Quant à la 56, ensuite 2456, sabotée en 1944, elle ne fut jamais réparée et ne porta jamais le numéro 24.006.

### Pour rappel

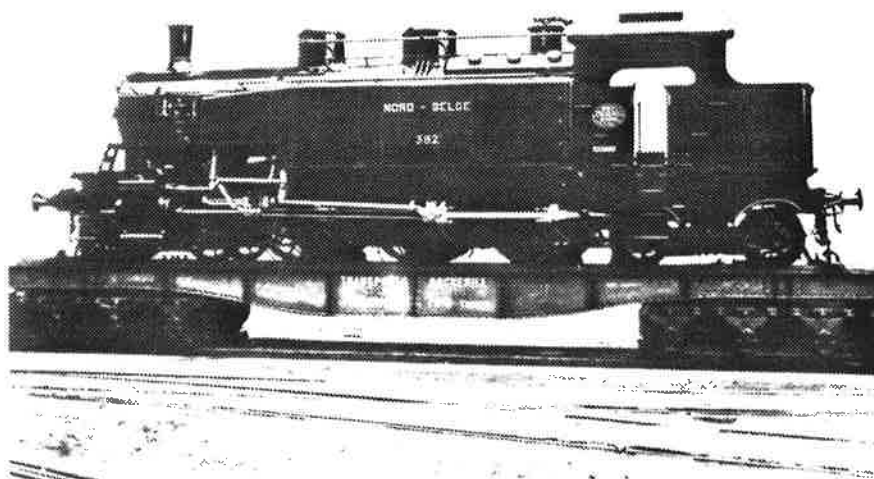
NZ	: St-Martin	FL	: Liège	RY	: Renory
FMY	: Montignies	FVS	: Visé	NK	: Kinkempois
FTM	: Tamines	FLU	: Luttre	FC	: Kortrijk (Courtrai)
FVY	: Gouvy	FLS	: Aalst	FYM	: Muizen
FNDM	: Antwerpen-Dam	LC	: Ciney	GMN	: Montzen
FPS	: Pepinster				

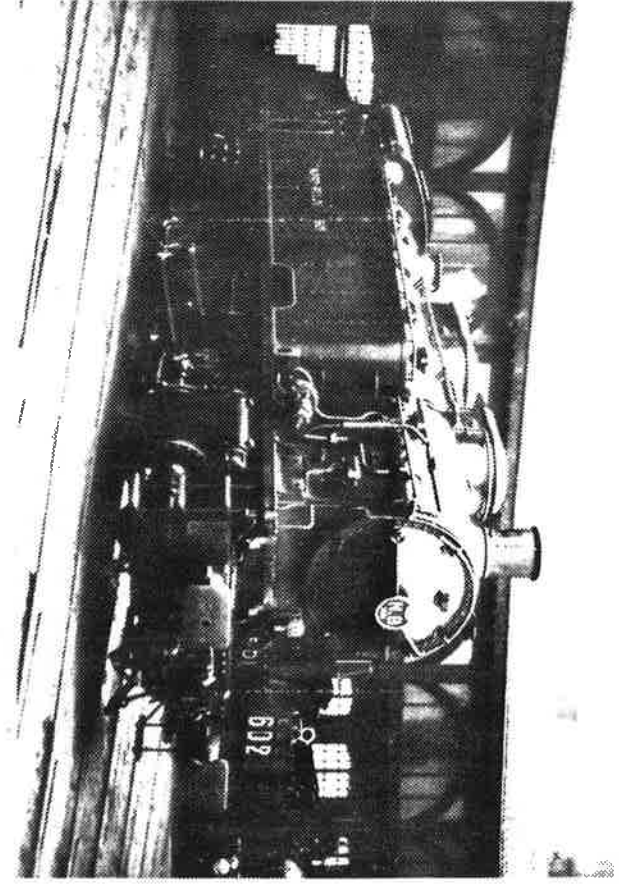
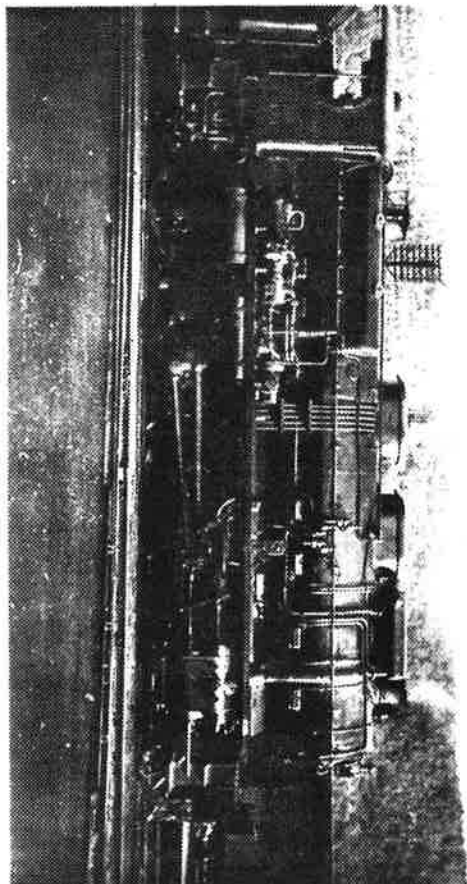
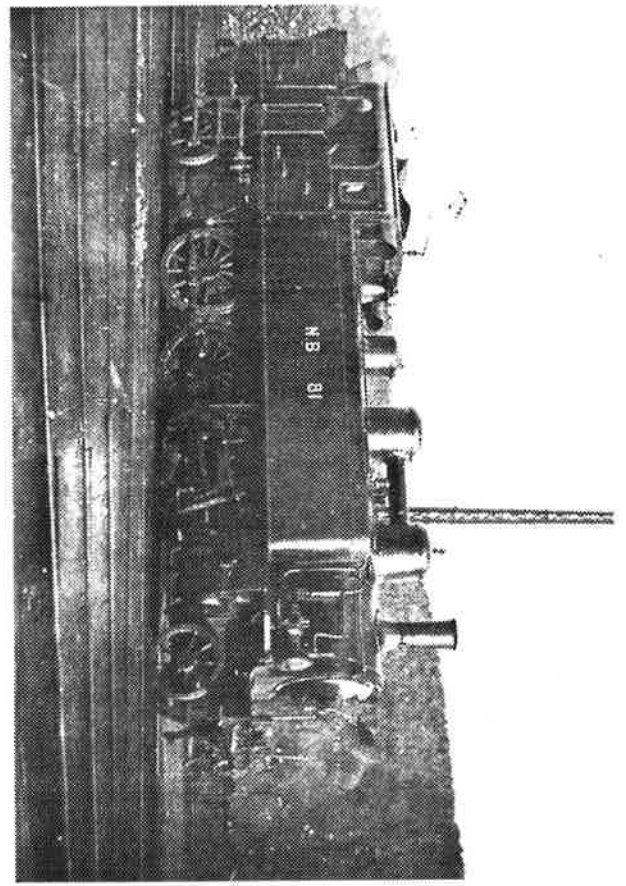
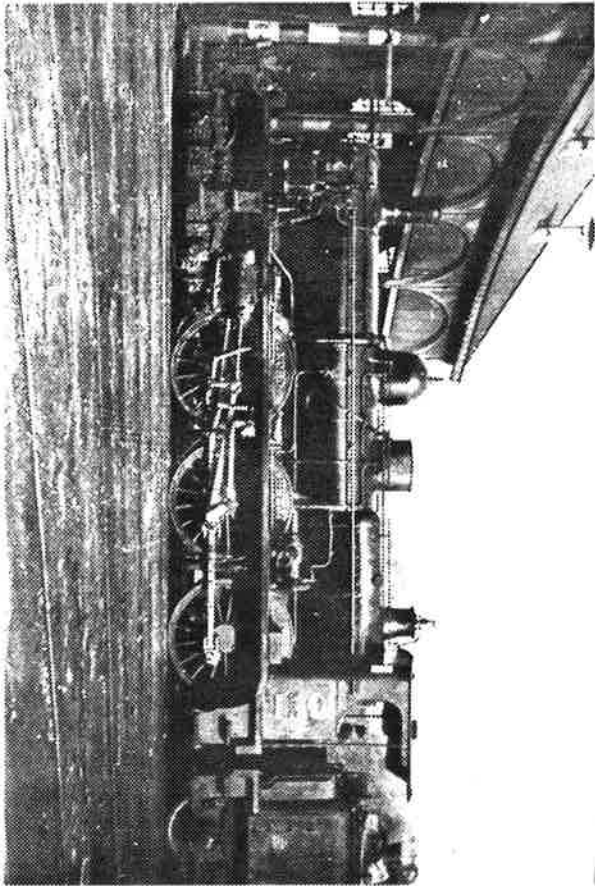
### **Photo ci-contre:**

document Cockerill  
(coll. Dambly)

### **Page suivante:**

photos Hermann  
(coll. Dambly)

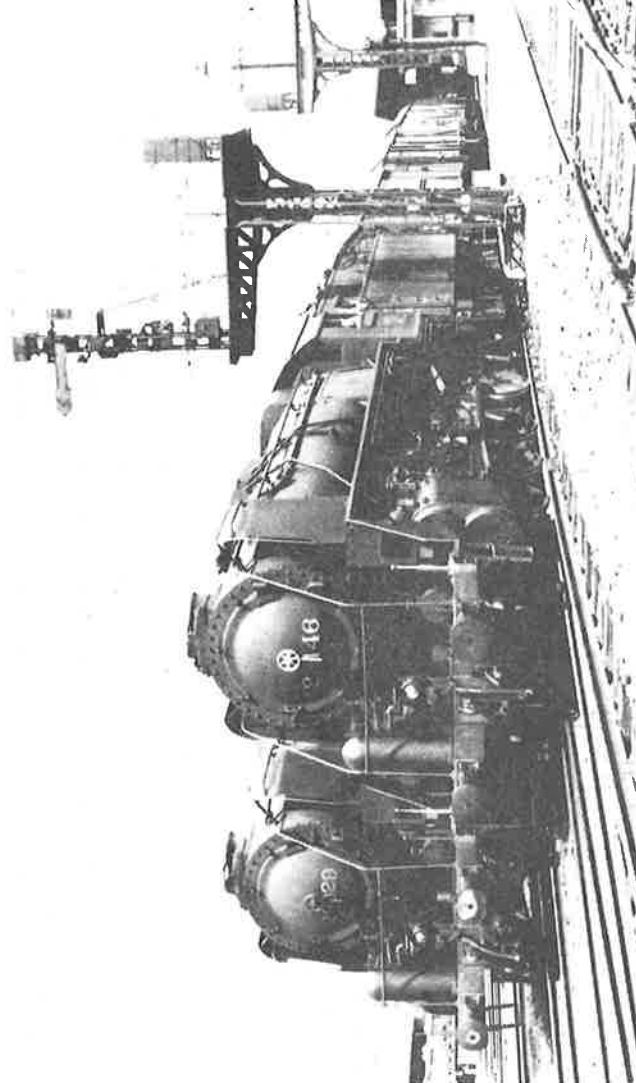




C. VINCENT

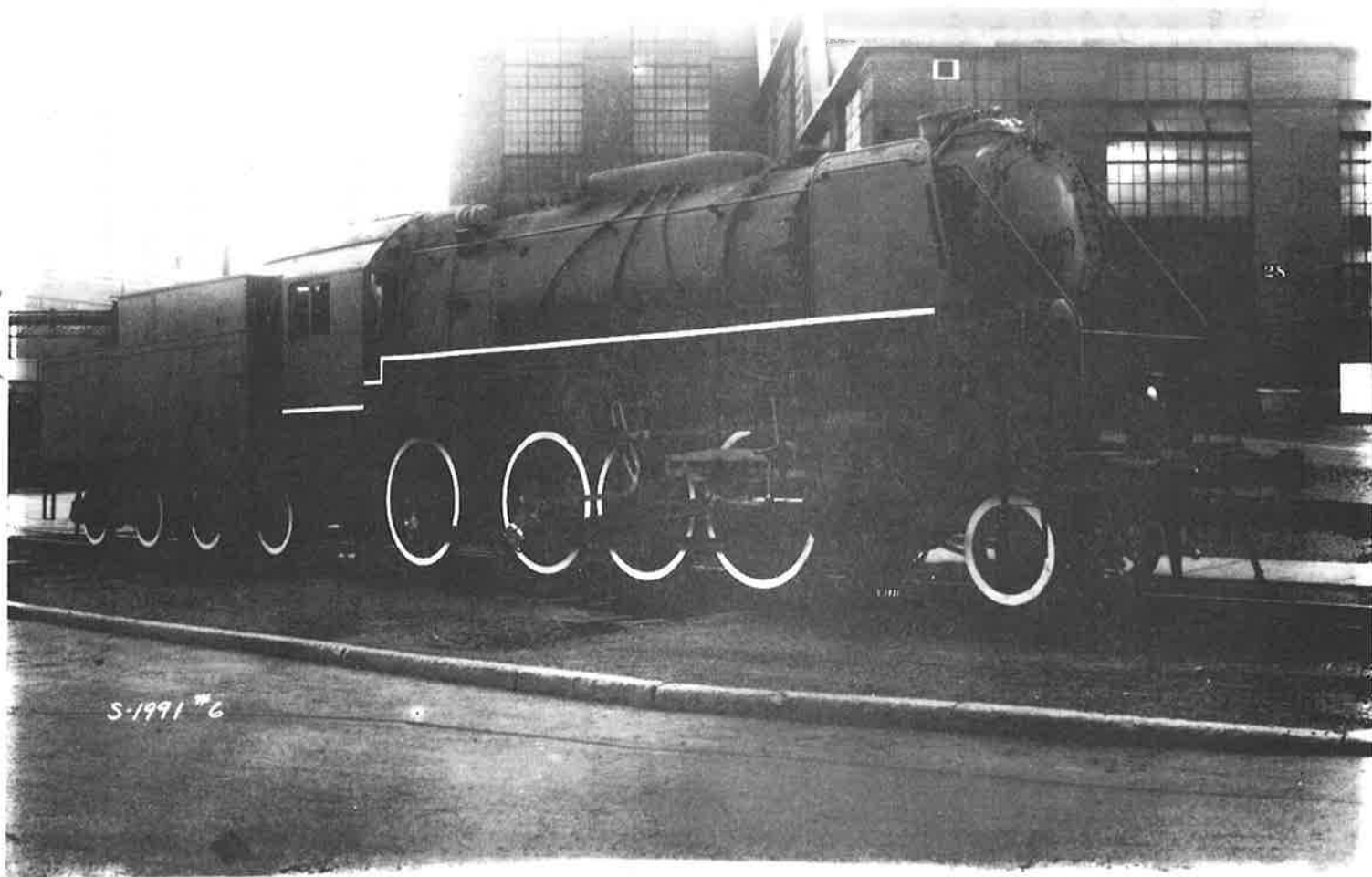
# Les "CONSOLIDATION"

## TYPE 29



Données techniques :

- Format DIN A4.
- Papier 110 gr. brillant.
- Couverture quadrichromie.
- ± 200 pages.
- Plus de 400 photos.
- 4 plans complets cotés.
- Date de parution : décembre 1987.



Le livre occupera une place de choix dans votre bibliothèque  
Abondamment illustré il vous fera découvrir tout l'historique des  
"type 29"

Après la tourmente 40-45, le redressement économique de la Belgique s'amorce et le feu vert est donné pour la commande des 300 futures "Consolidation". A l'aide de documents inédits, d'un cahier des charges complet, d'une trentaine de photographies exceptionnelles et de 4 plans complets et cotés de la locomotive et de son tender, l'auteur vous emmène à la découverte de toutes les phases de la construction et vous donne de multiples détails sur cette splendide locomotive à vapeur. Ensuite, l'événement mémorable ! La réception aux Usines ALCO (U.S.A.) de la dernière "type 29" sortie de chaîne de fabrication et baptisée "Ambiorix". Le transport maritime commenté par un officier de marine et le débarquement à Anvers illustré par une vingtaine de photographies conclueront cette première partie.

L'apprentissage de la vie de nos " 29 " en Belgique commence par l'établissement pour chaque locomotive de son carnet historique, des tests d'épreuve de sa chaudière et du pesage (répartition du poids par essieu).

L'affectation des 300 machines dans les différents dépôts et les mutations successives de chacun de ces engins durant toute sa vie vous sont données avec précision.

Vous les verrez alors circuler au travers des paysages des 4 coins du pays grâce à une illustration abondante (près de 125 machines différentes vues en situation : remorque de trains voyageurs, de trains marchandises, en simple ou double traction, vues sur dépôts, sur parc à charbon,

A 2 reprises, vous vous évaderez à bord d'une locomotive pour revivre avec l'équipe de conduite une belle journée ferroviaire, comme si vous y étiez. Un récit fantastique plein de suspense !

Vous ferez aussi connaissance en passant avec plusieurs équipes de conduite (photos prises au vol dans les différents dépôts).

Vous saurez enfin tout sur l'entretien de ces locos, le traitement des eaux en Belgique, les modifications et les changements de tenders que subirent ces machines ainsi que sur un tas de détails complémentaires. Un dernier chapitre est consacré aux dernières utilisations des

" HL 29 " et de leur tender comme générateurs de vapeur et wagons transporteurs de coils.

L'auteur termine son récit en vous entretenant de l'extinction de la vapeur en Belgique.

Prix 1.950 FB après parution.

Conditions spéciales de souscription :

- Paiement avant le 10 septembre 1987 : 1.500 FB
- Paiement avant le 10 novembre 1987 : 1.700 FB

N.B. : ces prix comprennent la T.V.A. mais non les frais d'envoi.

Prix d'envoi par exemplaire :

- ordinaire Belgique 65 FB
- Autres pays 200 FB
- recommandé Belgique 145 FB
- Autres pays 280 FB

### BULLETIN DE SOUSCRIPTION

A renvoyer à : S.A. PARTNERS & CO

Rue des Chartrons 8

B 4430 ANS (Ailleur)

BELGIQUE

Veuillez m'envoyer .... exemplaires du livre

" Les Consolidation type 29" de Claude VINCENT.

Je verse anticipativement au compte bancaire 240-0176181-33 de la S.A. PARTNERS & CO la somme de ..... FB + les frais d'envoi ..... FB, soit au total ..... FB.

A remplir en caractères d'imprimerie, S.V.P.

Nom & prénom :

Adresse : rue

Code postal ..... Commune .....

Pays : .....



# modélisme

## nouveautés

### Un nouveau wagon belge chez KLEIN Modellbahn:

Vu sur le stand de OTTIGNIES-LOISIRS au festival vapeur de Mariembourg, une très belle reproduction d'un wagon belge assez récent à deux essieux et parois coulissantes Hbikks - tt type 2213 A3. Nous le devons à la firme autrichienne KLEIN Modellbahn (un avatar de KLEIN-BAHN ?) qui avait déjà sorti un modèle allemand et un autrichien assez semblables. Aucune faute sur ce modèle : gravure très fine et complète, inscriptions exactes et complètes (pour la finesse d'autres font un peu mieux, mais celles-ci sont plus que convenables), roulement excellent (le modèle est très léger) et, ce qui ne gêne rien, attelage à élongation variable avec boîtier normalisé pour têtes d'attelage interchangeables (véritable attelage court, donc). Seul reproche, la teinte de base du toit et des bouts est un brun trop foncé, assez éloigné du rouge wagon SNCB.

ELECTROTREN avait déjà sorti le même wagon il y a quelques mois, fort bien gravé et avec des inscriptions fines et nettes. Malheureusement, l'aspect du wagon était irrémédiablement gâché par le système d'ouverture des parois coulissantes. KLEIN Modellbahn a choisi de réaliser des panneaux fixes, beaucoup plus réalistes. Tant mieux.

Le prix du modèle est aussi une bonne nouvelle.

Bonne nouvelle encore : selon OTTIGNIES-LOISIRS, d'autres versions belges devraient voir le jour prochainement !

### Nouveautés "belges": des promesses...

Les modélistes belges pourront bientôt dresser une statue à Monsieur Witmeur (alias Mr. JOCADIS): voilà qu'il nous promet, pour la fin de cette année encore, ce dont nous osions à peine rêver. Des voitures "K" et une automotrice électrique double de 1962 (série 151 à 270).

Les voitures "K" seront réalisées en plastique. Un emplacement est prévu dans le châssis pour y placer un attelage à élongation variable RIBU. Les bogies, spécialement gravés, offriront la possibilité de réaliser soit leur version d'origine avec ressorts à pincettes, soit la version modernisée avec ressorts hélicoïdaux. Choix de soufflets aussi, repliés ou allongés (en caoutchouc souple dans ce cas).

Dans un premier temps sont prévues les voitures K1 et K2 (choix de portes) à onze compartiments de deuxième (ex-3ème) classe. L'année suivante, viendrait la voiture mixte fourgon et première classe, avec son extrémité galbée si caractéristique.

L'automotrice double quant à elle serait conçue comme les autorails 46 et les locos série 60 déjà réalisées : caisse et toiture en laiton précintré, avec extrémités en métal blanc (caisses préparées). Il y aurait deux bogies moteurs TENSHODO par unité double. Attelage KADEE. Prix non encore communiqué.

Et ce n'est pas tout ! En projet pour l'année suivante : autorail Brossel type 553 (série 49) et autorail série 44 ou 45, toujours en laiton et métal blanc. Les voitures K pourraient être suivies de voitures M1 et de voitures L, mais on n'en est pas encore là.

Citons encore, en vrac, des flancs de voiture M2 de deuxième classe (raccourcie) pour compléter les rames de voitures LIMA AB et BD, des barrières en béton type "Roulers" (en laiton photodécoupé), des aérateurs "Schepens" pour vos voitures belges, et, bien sûr, les

signaux mécaniques que tous ont déjà pu admirer en vitrine. Tout cela est soit disponible, soit pour bientôt.

### ... et des rumeurs:

Une voiture mixte fourgon, avec cabine de conduite (ADx), type M4, serait toujours prévue chez LIMA, mais il faudrait encore attendre au moins un an...

Chez LIMA toujours, l'électrique série 23 devrait sortir en livrée verte, mais avec les doubles phares et les prises pour UM. Motorisation et gravure du toit (malheureusement) inchangées.

Selon certaines rumeurs, une loco diesel belge CoCo (55 ? 51 ?) serait envisagée, toujours chez LIMA. Attendre confirmation.

### L'attelage court Märklin: un nouveau standard ?

En février '86, je tentais de faire le point devant la sortie presque simultanée de têtes d'attelage interchangeables permettant l'attelage court en HO (voir FFN n°18, pp. 28 et ss.) Depuis peu, la version MARKLIN est disponible, et elle tient ses promesses.

Si on a perdu la possibilité, bien agréable, de retirer un véhicule du convoi simplement en le soulevant, on a gagné une réelle compatibilité avec les attelages classiques dits à boucle qui équipent d'origine la plupart des modèles.

Nous avons longuement testé le nouvel attelage MARKLIN et il nous a conquis : compatibilité réelle avec les anciens attelages à boucle (mais il faut parfois "insister" un peu), très grande douceur de fonctionnement (supérieure, de loin, à celle de son concurrent FLEISCHMANN) tant à l'attelage qu'au dételage, prédételage efficace (on peut refouler des véhicules dételés et les déposer où on veut) et jamais de dételage intempestif en service (ce qui est le point faible du ROCO). La nouvelle tête d'attelage, assez large, est placée un peu plus haut que les autres, ce qui la rend plus discrète lorsqu'on examine le matériel placé à hauteur des yeux.

Le prix se situe entre celui du ROCO et celui du FLEISCHMANN. Un excellent choix !

A-M. D.



Le temps des arbres.

Vous connaissez tous les plantes sauvages qui nous servent à confectionner les arbres de notre réseau club : Filipendule ulmaire, appelée aussi Reine des prés.

Si vous voulez vous en constituer une provision, n'attendez plus : c'est le moment. Vous en trouverez facilement dans les prés un peu humides, dans les fossés ou au bord des ruisseaux. Les fleurs ont fait place aux graines (petites boules) et les plantes sont en train de se coucher.

Rappelons brièvement la technique.

Laisser sécher les plantes recueillies pendant quelques jours.

Assembler les fleurs en bouquets auxquels on donnera la forme souhaitée.

Maintenir les tiges entre elles au moyen d'adhésif ou de toile isolante.

Peindre le tout au moyen de peinture à l'huile (latex exclu), de préférence en spray ou au pistolet, en veillant à ce qu'il ne reste aucun espace non traité.

Pulvériser de la colle et saupoudrer de flochage mousse.

Les troncs seront peints si nécessaire et peuvent même recevoir un enduit auquel on donnera l'aspect de l'écorce, pour les premiers plans.

Allez-y : c'est très facile et...vraiment pas cher.

A-M. D.

# nous avons essayé...

## SOMMERFELDT : enfin une caténaire SNCB en HO !

La parution de cette étude a été plusieurs fois différée. C'est que, si les poteaux, portiques et autres poinçons sont depuis longtemps disponibles, les éléments de caténaire compound se sont fait attendre jusqu'à ce jour.

Il s'agissait d'un problème technique : le grand nombre de points de soudure nécessaires à la réalisation de ce type de caténaire provoquait un important échauffement, bloquant l'appareillage de production. Après avoir pensé renoncer, la firme SOMMERFELDT a fini par adopter une nouvelle technique pour produire ces éléments, ce dont on se réjouira, même si le prix a quelque peu augmenté dans l'aventure.

## ÉLECTRIFIER SON RÉSEAU ?

Puisque nous parlons de prix, autant fixer les idées tout de suite : électrifier son réseau coûte cher !

Exemple : un mètre (environ) de double voie va exiger 3 portiques standard (3 x 260 FB), 6 longueurs de fil de 360 mm (6 x 129 FB), ou 8 longueurs de 250 mm et 4 portiques dans les courbes. Soit un minimum de 1554 FB (prix "conseillé"), moins la remise que consentira votre détaillant. Et il s'agit bien là d'un minimum qui ne tient pas compte des équipements particuliers à installer çà et là.

Comparons cette somme au prix de 2 longueurs de voie flexible ROCO, 2 éclisses, 2 bandes de STYROPLAST, plus le chemin de roulement et les fils d'alimentation... On voit ?

Et que penser du "rapport qualité / prix" quand on constate qu'aucune caténaire sur le marché n'approche le réalisme et le souci du détail qui sont aujourd'hui de mise pour la quasi totalité du matériel roulant et des accessoires ?

Cela dit, je préfère tout de même limiter mes ambitions quant à la dimension et la complexité du réseau, que de voir mes locos électriques prendre leur courant à l'atmosphère ! En effet, une caténaire bien réalisée apporte un réel "plus" au réseau miniature. Quoi de plus ferroviaire que ce savant assemblage de poteaux, traverses, isolateurs et fils de toutes sortes ?

Encore faut-il que la réalisation soit sans reproche. Voyons donc ce que nous ont mitonné les techniciens de chez SOMMERFELDT.

## ÉLÉMENTS DE CATÉNAIRE COMPOUND DE 250 MM (RÉF.544) ET DE 360 MM (RÉF.547)

Ils sont réalisés en fil d'acier cuivré, de 0,7 mm de  $\emptyset$  pour les câbles porteurs et le fil de contact (unique ici, on le comprendra), et de 0,45 mm de  $\emptyset$  pour les pendules.

On est donc très loin de la réduction au 1/87<sup>ème</sup>, robustesse oblige. Les pantographes étant souvent un peu trop "costauds" eux aussi, cela aide à accepter l'énormité relative de la caténaire; mais on peut se demander si des sections un peu plus faibles n'auraient pas suffi. Il est vrai que la caténaire "simple" de la marque utilise ces mêmes fils, et qu'il fallait les rendre compatibles.

L'espacement des grands pendules est de 5 cm environ, ce qui correspond davantage à la caténaire 1,5 KV française (pendules espacés de 4,5 m) qu'à la belge (pendules espacés de 7 m). L'élément de 360 mm compte 7 grands pendules et correspond donc à une portée de 49 m - portée courante en courbes - réduite à l'échelle 1/136 en longueur...

Les fils sont soudés électriquement et la qualité de la réalisation est conforme à la tradition de la marque, tout comme aussi la légère contre-flèche que prend le fil de contact.

## PORTIQUE STANDARD (2VOIES) (RÉF.575)

Il se compose de deux poteaux (profilé de maillechort en H de 3 x 3 mm) munis du traditionnel socle en plastique (imitant le massif en béton) et de la tout aussi traditionnelle tige filetée (avec écrou) pour la fixation, ainsi que d'une pièce pliée et soudée, servant à la fixation de la traverse (fig. 1)

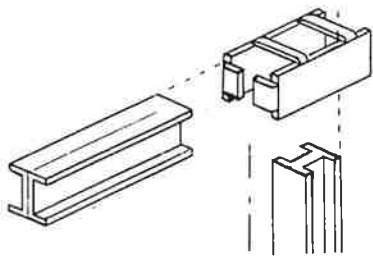


Fig. 1 (document SOMMERFELDT)

N.B. Le schéma donne à penser que les deux profilés constituant la traverse sont placés dos à dos. Il n'en est rien : un demi millimètre au moins les sépare, et le résultat est une solide entorse au réalisme de la reproduction !

- d'une traverse faite de deux U en tôle pliée, maintenus entre eux par deux fils soudés dans lesquels sont glissés les isolateurs de suspension. Ces deux fils se terminent par un oeillet dans lequel on introduira le porteur principal de la caténaire.
- de deux poinçons, du type le plus récent, avec antibalançant(s), qui seront soudés ou collés sous la traverse. Ces poinçons sont aussi vendus séparément sous la réf. 0507.
- d'isolateurs en nylon brun, pour les antibalançants.
- d'un morceau de gaine isolante censé permettre l'isolement des deux caténaires.

Distance entre les axes des poteaux : 125 mm.

Distance entre les deux suspensions : 57 mm, ce qui correspond à l'entrevoie standard de ROCO, mais non aux normes des réseaux modulaires. Cette distance ne peut être modifiée, sinon en éliminant les deux suspensions d'origine et en en plaçant de nouvelles. On peut aussi remplacer la traverse SOMMERFELDT, assez peu réaliste, par un morceau de profilé H en laiton et y forer l'emplacement des suspensions. On a alors le choix des distances, mais les coûts n'ont certes pas diminué !

La petite pièce soudée qui maintient la traverse sur le poteau est un peu trop large : à la SNCB, les fixations en question sont plus étroites que la traverse, de manière à pouvoir s'introduire entre les ailes de celle-ci (voir FFN n° 22, page 25, fig. 34). De plus, cette pièce aurait dû être placée dans l'autre sens, pli vers le bas : le réalisme y aurait gagné. En fait, le montage semble correspondre plutôt à la pratique des chemins de fer néerlandais. Un compromis commercial, sans aucun doute, de la part de SOMMERFELDT...

### PORTIQUE HAUBANNÉ POUR 3 OU 4 VOIES (RÉF.585)

Il est composé des mêmes éléments que le portique standard, à ceci près que

- les deux U formant la traverse ne sont pas solidarifiés entre eux (on peut placer les suspensions où on le désire) et qu'ils sont plus longs;
- les deux mâts sont un peu plus longs;
- le montage comprend deux haubans.

Malheureusement, le supplément de hauteur des mâts est insuffisant, si bien que l'angle des haubans par rapport à la traverse est incorrect.

En outre, la traverse est beaucoup trop grosse : les traverses haubannées sont faites en réalité de deux profilés assemblés par entretoises, sensiblement plus légers que la forte traverse en H des portiques standard.

De surcroît, la fixation traverse / poteau des portiques standard a été conservée, ce qui ne ressemble vraiment à rien !

Ces trois erreurs grossières justifient, à mon avis, une construction personnelle en lieu et place de cette référence, du moins pour les modélistes dignes de ce nom.

### MÂT AVEC CONSOLE POUR VOIE UNIQUE (RÉF.525)

Elle se compose d'un mât, dont la hauteur est, cette fois, correcte, et d'une console de plus faible section, avec un hauban, et un isolateur de suspension (fixé près de l'extrémité de la traverse).

Ici, l'antibalançant est fixé au poteau au moyen d'une chaise d'antibalançant (vendue séparément sous la réf. 0503). Ce qui est correct dans bien des cas.

Rien n'a été prévu cependant pour le désaxement de la caténaire. Certaines consoles (la moitié au moins) devraient être plus longues et supporter, à leur extrémité, un poinçon pour antibalançant. On pourrait alors réaliser le désaxement sans devoir disposer les supports de part et d'autre de la voie. On pourrait aussi poser des supports à l'intérieur d'une courbe.



## ÉQUIPEMENT TENDEUR (RÉF.509)

C'est l'équipement tendeur allemand (celui à roue), qui figure depuis longtemps au catalogue de la marque. De loin, il évoque bien l'équipement en usage à la SNCB. De loin seulement.

## ISOLATEUR "MOTOR" (RÉF.505 : 24 PIÈCES)

En plastique brun, il comporte quatre anneaux. Si bien qu'il faut, comme l'indique la notice, le couper en deux pour reproduire deux isolateurs "motor" SNCB. On l'utilisera comme isolateur de suspension ou d'antibalançant. Il suffit de glisser la tige de métal dedans.

## CHAISE POUR ANTIBALANÇANT (RÉF.503 : 5 PIÈCES)

Elle est faite de métal plié et doit être soudée (ou, à la rigueur, collée) sur le mât. Bien que légèrement simplifiée (il manque une petite entretoise), elle évoque la réalité de façon tout à fait satisfaisante.

On pourra l'utiliser en lieu et place d'un poinçon pour antibalançant dans certains cas où la distance poteau - axe de la voie est minimale.

## POINÇON POUR ANTIBALANÇANT (RÉF.507 : 5 PIÈCES)

Très belle reproduction du type actuellement en usage à la SNCB. A ne pas utiliser, donc, pour des réseaux "époque III".

Il y a cependant quelque chose qui cloche. Le poinçon est conçu pour que l'antibalançant vienne sur le fil de contact et non sur le porteur auxiliaire de la caténaire compound, ce qui est une hérésie.

Certes on doit pouvoir y fixer aussi une caténaire simple (voies accessoires), mais il y avait un moyen simple d'y parvenir tout en sauvegardant le réalisme : souder un morceau de fil légèrement coudé sous l'antibalançant (fig. 2) de manière à représenter les biellettes.

Fig. 2



C'est à ce fil inférieur qu'aurait été fixé le fil de contact.

En alignement et en caténaire compound, on pouvait le supprimer et souder le porteur auxiliaire à l'antibalançant lui-même.

## CONCLUSION : FAUT-IL CRAQUER ?

Un produit robuste mais tout de même coûteux qui permettra à qui le souhaite d'équiper son réseau d'une caténaire évoquant la SNCB. Pas de doute, on verra tout de suite qu'on est en Belgique. N'est-ce pas là le principal ?

Quelques erreurs ou omissions (dont certaines sans doute volontaires) en font cependant un produit bâtard qui ne peut vraiment satisfaire un modéliste pointilleux. Celui-ci sera tout de même heureux de disposer, grâce à SOMMERFELDT, d'un grand nombre d'éléments qu'il ne devra plus réaliser lui-même (poteaux, poinçons (à modifier peut-être), chaises pour antibalançants, caténaire compound surtout...)

Un souhait enfin : que SOMMERFELDT n'attende pas trop d'années avant de sortir un élément de caténaire compound de 450 ou 500 mm, puisque cela existe désormais en caténaire simple. Une telle pièce est absolument indispensable, tant pour parfaire le réalisme que pour diminuer le coût de l'électrification du réseau.

ANDRÉ-MARIE DUCARME

Note : pour une meilleure compréhension des termes techniques utilisés dans cet article, on se rapportera à l'étude de la caténaire belge parue dans nos numéros 21, 22 et 23.

# publications

## 50 ans de transport voyageurs à la SNCB (t.1)

Nous avons le plaisir d'annoncer à ceux de nos membres qui avaient souscrit à cet ouvrage en janvier 1985 que le tome I édité par l'ARBAC vient enfin de sortir de presse. Pour ceux qui ne le possèdent pas encore, un petit coup de fil au 081/71.26.68 (le soir de préférence) pour modalité de transmission.

## Les "consolidation" type 29 (par C. Vincent)

L'encart présenté dans ce numéro nous indique les modalités de soucription de cet ouvrage. Nous attirons votre attention sur les points suivants :

1. La date de paiement avant le 10 septembre doit être reculée au 30 septembre et ce, en accord avec l'éditeur car la publicité adressée au R.M.M. s'était égarée et il nous avait pas été possible de vous avertir à temps de la parution de ce livre. N'oubliez pas de mentionner sur votre ordre de paiement la mention "membre R.M.M.-Namur".

2. Le club ne passe pas de commande groupée.

N.B. Pour répondre à diverses questions de nos membres :

- 1) L'auteur, M. Claude Vincent, a commencé sa carrière à la SNCB en juillet 1961 en gare d'Hermalle S/Huy plus précisément. Actuellement premier commis aux écritures à l'ATD Kinkempois, il a ce rare privilège d'avoir réalisé son rêve le plus cher : la rédaction d'un ouvrage sur les locomotives "Consolidation" type 29.
- 2) Qualité de l'ouvrage : M. Vincent reprendra une abondante documentation historique mise au point avec patience par MM. Havelange et Huysman autrement dit selon nous un label de qualité assuré. Quand au chapitre traitant de la construction outre-Atlantique et du transport vers la Belgique, il présente une matière très mal connue, mais d'un intérêt certain. L'iconographie annoncée paraît vraiment abondante. Chaudement recommandé.

## Vapeur "B" (vol.2) (par Max Delie) voir encart dans ce numéro

Conditions spéciales "club" : 944 FB à virer au compte 001-1001475-26 du Rail Minature Mosan à Namur.

## Calendrier "loco '88" (Ediblanchart)

Locos électriques série 28 SNCB\*, autorail Z 152 CFL, vapeur type 12, vapeur type 1, BB type 101 SNCB\*, loco vapeur Belpaire type 29 en 1908, autorail type 651 en 1934, vapeur type 97, loco diesel série 1600 CFL\*, vapeur type 16, vapeur type 29 et type 40, diesel série 59\*

\* en couleurs

Prix public : 360 FB

Prix spécial "club" : 300 FB à virer au compte 001-1001475-26 du Rail Miniature Mosan à Namur.

## Au sommaire de ce numéro :

Vie du club : programme des réunions expo des 17-18/10/87	page 1
Agenda :	page 3
Récréation ferroviaire :	page 4
Actualité : vu à Namur	page 5
portes ouvertes au musée de Louvain	page 6
vu à Mariembourg et Chimay	
les trains de pointe Bruxelles-Namur- Jemelle/Huy par J-P. Fiers	page 7
Rétrorail : locos "prises de guerre" 1944-45 (2) par M. Herbiet	page 8
annales (3)	page 12
Connaissez-vous...les locomotives du Nord-Belge ? par M. Herbiet	page 13
Modélisme : nouveautés - wagon belge chez KLEIN	page 17
- JOCADIS nous promet...	
- rumeurs chez LIMA	page 18
- attelage court MÄRKLIN	
décor : le temps des arbres	
test : la caténaire SNCB de SOMMERFELDT par A-M. Ducarme	page 19
Publications :	page 22
Notre couverture : Florée, janvier '87 (A-M.Ducarme)	

*Ce numéro de Ferro Flash - Namur est entre vos mains grâce au concours de : Michel ARCHAMBEAU, André-Marie DUCARME et Michel HERBIET (rédaction et mise en page), et de Jean-Claude BOTSPÖEL, Claude CARPET et Jacques QUOTIN (assemblage et expédition).*

*Ferro Flash - Namur n° 28 paraîtra en décembre.*

# EXPOSITION

## MODÉLISME FERROVIAIRE

17 - 18 OCTOBRE 1987

de 10 à 18 h

AU CENTRE CULTUREL DE GÉRONSAERT  
rue du Trèfle  
JAMBES



**RMM**

**Rail Miniature Mosan - Namur**



De oproep tot medewerking die we tot U richtten in het succesvolle boek "B-Stoom", uitgebracht in 1985, werd op zo'n ruime wijze beantwoord, dat het ons mogelijk werd U het verschijnen van een tweede deel aan te kondigen.

Zowel in binnen- als buitenland opende echte spoorwegvrienden hun archieven over het stoomtijdperk. Hieruit werden 210 foto's gekozen, die U, afgedrukt op groot formaat 18 X 24 cm, toelaten de geschiedenis van de stoomlokomotieven in België te beleven.

Of uw belangstelling nu gaat naar de "Voiture à Vapeur système Belpaire", het type 10 met de op zijn voorplatform gebouwde observatiepost voor de controle van de spoorligging, de zeldzame 2C2-tenderloks van het type 13, het vermaarde type 1 nog in zijn oorsprongsuitvoering, het type 5 in dubbeltraktie op de lijn naar Luxemburg, de stomende types 6, 7, 8, 9, 10 voor sneltreinen, het type 36 met zware goederentreinen, de gigantische "Franco-lokomotieven" in België tijdens de 2e W.O., de unieke 25.021, alsook de types 27 met "Kondenz-tenders", het type 49 met een reizigerstrein waarvan geen twee rijtuigen dezelfde zijn, het type 93 in Walcourt, de 99-ers in Antwerpen, ze zijn er allemaal, teveel om hier op te noemen. Een énige documentatie bestaande uit foto's op groot formaat, voorzien van begeleidende teksten, wordt op U aangeboden : een must voor ieder die aan stoomtreinen geïnteresseerd is.

Het boek "B-Stoom - deel 2" zal in de herfst van 1987 verkrijgbaar zijn aan dezelfde prijs (1.180 F) als het eveneens nog beschikbare boek "B-Stoom" van dezelfde auteur.

\*\*\*

L'appel lancé dans l'ouvrage "Vapeur B" publié en 1985 et qui connaît un beau succès, a rencontré un tel écho qu'il nous est maintenant possible de vous annoncer la parution d'un second volume dans le même esprit. Tant en Belgique qu'à l'étranger, de nombreux amis des chemins de fer nous ont ouvert leurs précieuses archives pour réunir cette nouvelle série de documents photographiques sur la traction à vapeur en Belgique.

De cette vaste documentation, nous avons retenu 210 photos, que nous reproduisons au format 18 X 24 cm, faisant retrouver ainsi le temps de la plus vivante des machines : la locomotive à vapeur .

Si votre intérêt se porte sur les "voitures à vapeur système Belpaire", la type 10 avec cabine spéciale pour l'observation de la voie, la très rare locomotive-tender type 13, la renommée type 1 dans son état d'origine, des type 5 en double traction sur la ligne du Luxembourg, les machines type 6, 7, 8, 9 et 10 pour trains rapides, des type 36 remorquant de lourds convois de marchandises, la gigantesque locomotive "Franco", les locomotives françaises prêtées à la Belgique durant la Seconde Guerre mondiale, l'unique 25.021 et la type 27 avec tender à condensation, vous les trouverez toutes dans ce livre de même que d'autres documents de grand intérêt, notamment une type 49 tirant une rame de voitures hétérogènes, une type 93 à Walcourt, une type 99 à Anvers, etc.

Bref, de quoi vous constituer une collection exceptionnelle de photos reproduites en grand format et avec des légendes en français et en néerlandais dont l'exactitude a été soigneusement vérifiée.

Le complément indispensable du livre "Vapeur B" du même auteur -Max Delie, pour le citer-, de présentation et de qualité identiques, aux mêmes conditions : 1.180 FB le volume. Sortie de presse pour l'automne 1987.