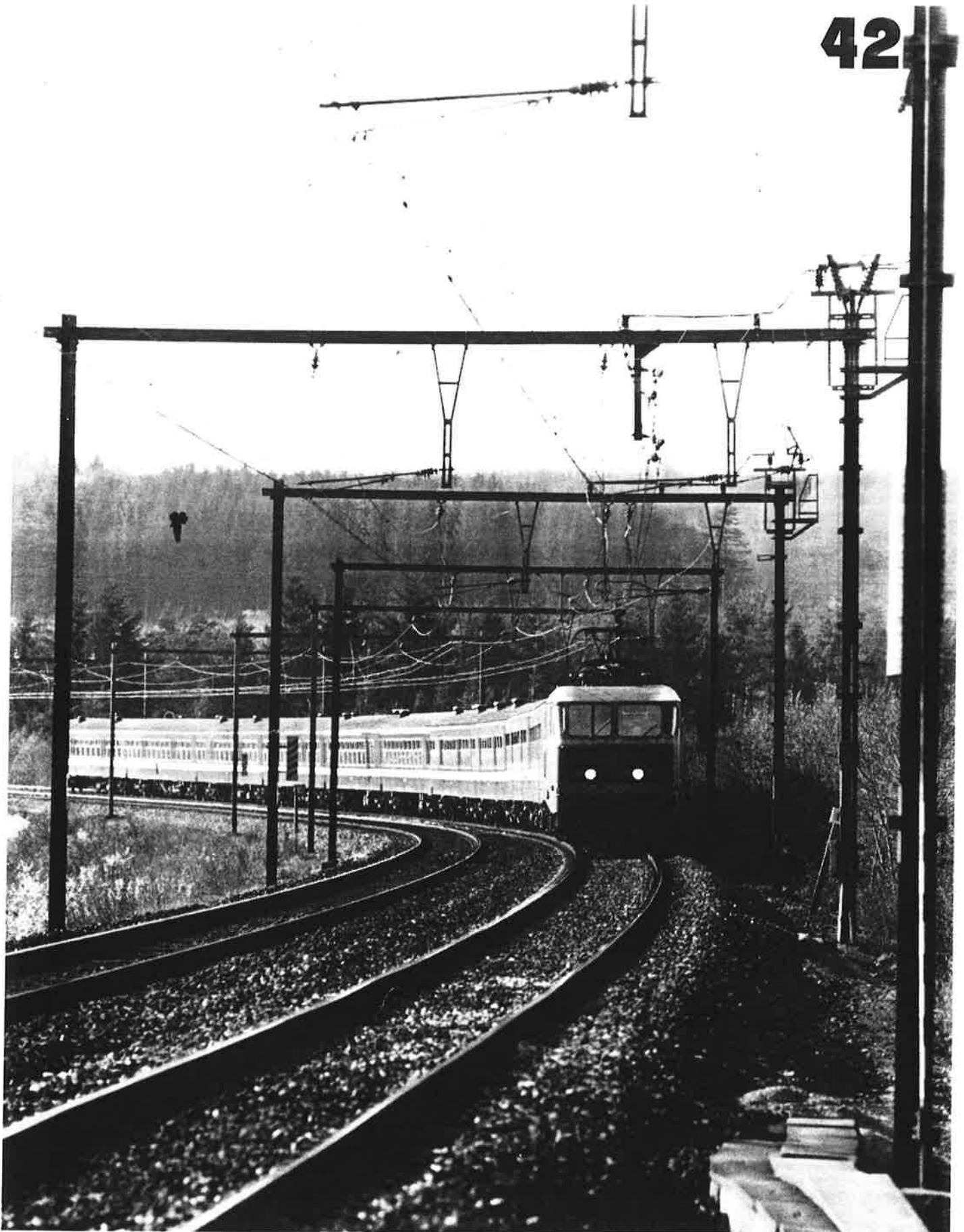


# Ferro Flash Namur

42



# Raill Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Raill 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 Raill Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1500 frs
- membre 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 :

Daniel BRAIBANT    rue de la Gare, 98    5544 HEER - AGIMONT

Compte bancaire :

360 - 0053510 - 69    du RAIL MINIATURE MOSAN    à NAMUR

Local :

Centre Culturel de Géronsart    rue du Trèfle    5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

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

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

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

Diffusion :    Claude CARPET    rue de Prée, 7 A    5650 BIESME    ( 071 ) 72 87 41

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

# éditorial

Voilà déjà quelques temps que le calme est revenu après les nombreuses tribulations dues à notre exposition d'octobre 1989. Après tant d'heures passées à cette préparation, il faut avouer que pour la plupart d'entre nous un nouveau départ dans les activités du club fut difficile.

Le résultat fut par ailleurs excellent et vous avez pu constater que les chiffres de clôture du dernier exercice sont en parfait équilibre malgré les investissements pour l'aménagement du bar par exemple.

Nous allons donc profiter du renouvellement du comité pour relancer l'intérêt des différentes activités lors de nos réunions.

Le renouvellement est d'ailleurs minime puisque le seul membre à quitter le comité est notre ami **Jacques Quoitin**, qui continuera, nous l'espérons, à nous faire bénéficier de son soutien actif et combien sympathique lors des diverses activités. Nous le remercions pour le travail efficace dont il nous a fait profiter durant son mandat.

Nous accueillons le retour d'un autre membre ô combien actif dont l'érudition ferroviaire est si bien reconnue et qui nous fera profiter de son expérience dans l'animation de l'ensemble des activités. J'ai nommé **André-Marie Ducarme**.

Ces deux exemples nous indiquent que l'activité efficace ne demande pas la présence obligatoire au sein du comité RMM mais bien que chaque membre peut dans la mesure de ses possibilités concourir à la bonne marche et à la bonne **ENTENTE** de notre club. Il en est d'ailleurs le premier bénéficiaire étant donné le plaisir des contacts amicaux et l'enrichissement qu'il en retire.

Je profite de ces quelques mots pour demander à nouveau à tous nos amis de garder un esprit positif en tenant compte des limites dans l'effort des bénévoles et du capital temps disponible de chacun.

Les projets son nombreux et je ne citerai que les plus proches qui me viennent à l'esprit:

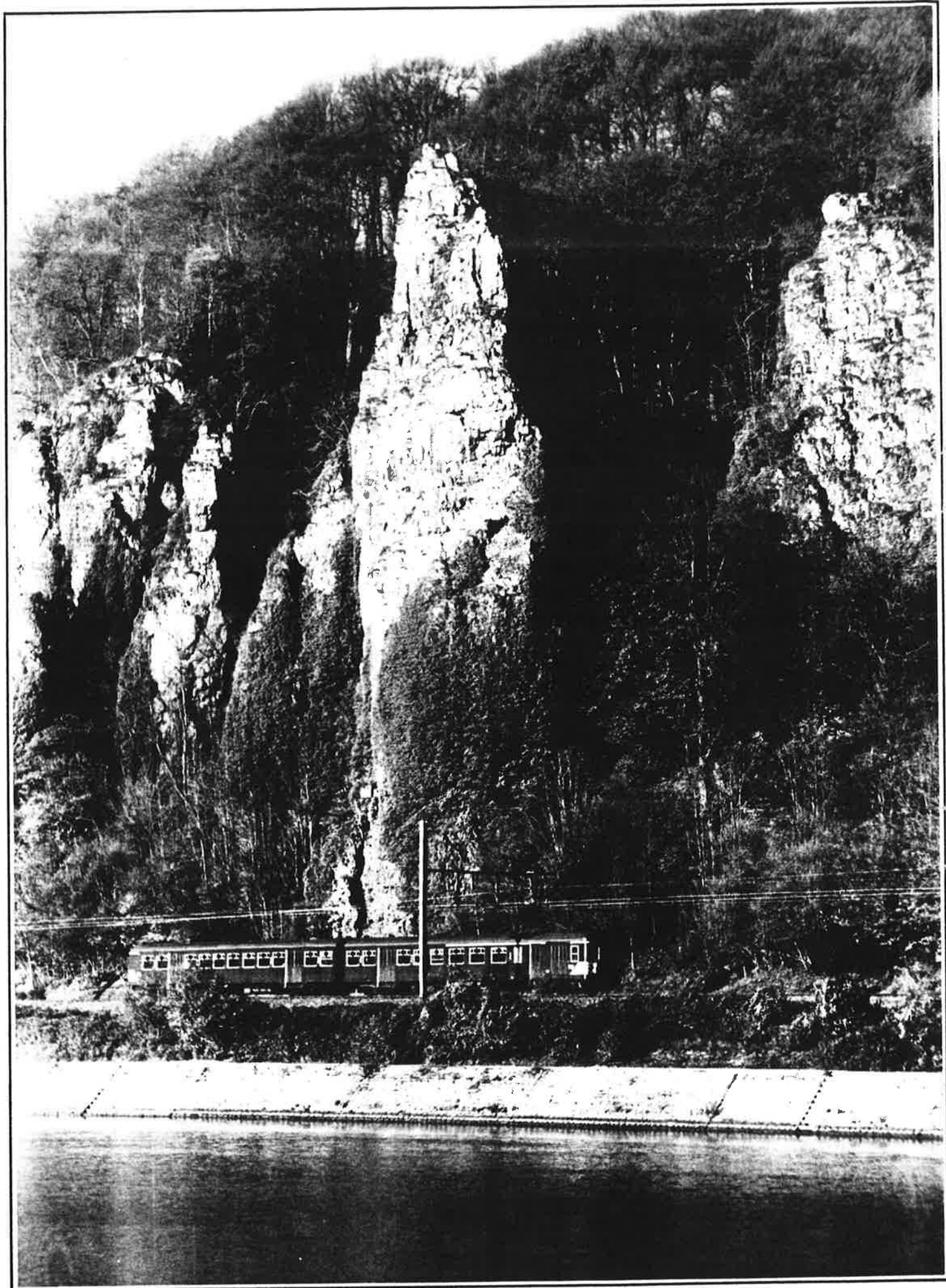
Un voyage est projeté pour la visite d'Anvers Nord en collaboration avec le club MOBOV. C'est à dire le port d'Anvers, le complexe ferroviaire et le local du club ami.

Les commandes groupées, actuellement les nouvelles voitures LIMA, les conditions seront données à la prochaine réunion.

La visite des artisans et importateurs Belges afin de mieux faire connaître les productions à nos membres.

J'espère vous voir toujours aussi nombreux et animés de l'esprit qui a conduit notre club au stade de réussite actuel.

Jean-Claude Botspoel



Marche-les-Dames novembre '89 photo André-Marie Ducarme

---

# la vie du club

---

## Le RMM en deuil

Notre ami **Pierre Triffaux** a été fauché par une voiture, le 14 mars dernier, alors qu'il revenait de promenade aux côtés de son épouse. Agé de 64 ans, Pierre était pensionné de la SNCB (il avait travaillé à l'Atelier central de Salzinnes). Mais le train l'intéressait toujours, et on se souviendra de lui en uniforme de garde au Chemin de Fer des Trois Vallées, ou bien vendant des autocollants de locomotives au profit du RMM. Pierre aimait se rendre utile, par exemple en chantant pour des vieux dans des homes, ou en se mettant au service du Resto du Coeur de Namur.

A son épouse que Pierre a si tragiquement quittée, le Rail Miniature Mosan présente ses sincères condoléances.

## Nos prochaines réunions

Vendredi 4 mai : séance réseau(x) (à partir de 20 h)

Vendredi 11 mai : séance réseau(x)

Vendredi 18 mai : réunion mensuelle (à partir de 19 h 30)

projections : **Athus - Meuse**, diapos de Jacques QUOITIN.

présentation du **GAR** (club grand ducal) et de leur production de matériel luxembourgeois.

Vendredi 25 mai : séance réseau(x)

Vendredi 1er juin : séance réseau(x)

Vendredi 8 juin : séance réseau(x)

Vendredi 15 juin : séance réseau(x)

Vendredi 22 juin : réunion mensuelle

modélisme : l'infrastructure du réseau, démonstration pratique.

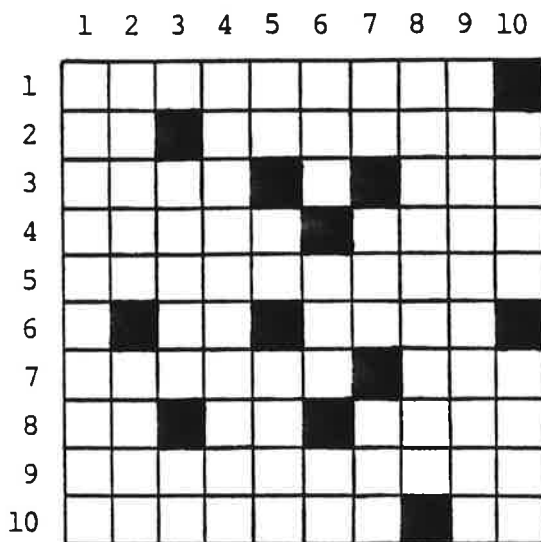
présentation de matériel fabriqué par **Mr Vander Avoort**, de Vosselaar.

**N.B.** Au cours de chaque réunion, il est possible de faire circuler du matériel H0 sur le grand réseau, et ce aussi bien en "2 rails" (sur tout le réseau) qu'en "3 rails" (sur la L.162). Contrairement à une légende qui circule, il ne faut rien modifier au matériel Märklin pour le faire circuler sur notre réseau !

# récréation ferroviaire

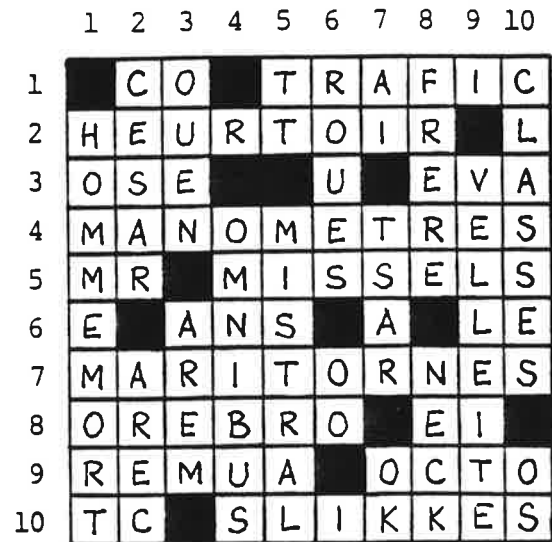
## Mots croisés

proposés par M. Archambeau



## Solution

du problème proposé dans le n° 41



### HORIZONTALEMENT

- \* 1. Ceux du rail. \* 2. Or chimique. - Peut être radioactif. \* 3. Préconisa la surchauffe dans la machine à vapeur. - Collectivité russe. \* 4. Curé de Saint-Sulpice. -- Bienvenu sur le quai. \* 5. Peut servir de quai. \* 6. Fleuve. - Liste à ordonner. \* 7. Etait peu de chose. - Bienheureux. \* 8. Mer phonétique. - Fut envoyée au pré. - Espèce de mouche. \* 9. Fait journallement l'aller-retour. \* 10. Galère. - Service de la SNCB.

### VERTICALEMENT

- \* 1. Durement ressenti par nos ancêtres voyageurs. \* 2. Avec ça, tout tourne rond. - Esclave et maîtresse. \* 3. Montrerai de la gaieté. - Pair romain. \* 4. Son chargement est destiné au haut-fourneau. \* 5. Noeud ferroviaire. - Ex-île. - Poisson. \* 6. Chacun a le sien. - Ecrivit des Histoires extraordinaires. - Thulium. \* 7. Enlevé quand on le dit. - Anglaise légère. - Sillonnait l'Europe. \* 8. Pour le transport de vrac. \* 9. Maladie bactérienne. \* 10. Est toujours verte pour les poètes. - Passent avant les autres.



— Nous, on n'a rien contre l'omnibus...



— La « locomotive » se ravitaille...



# actualité

## La grande vitesse gagne le sud de la France

Pour l'été 1994, les TGV contourneront le goulet lyonnais pour filer directement vers le Midi ou les Alpes. En effet, une nouvelle ligne de 115 km permettra de gagner 30 minutes de Paris à Marseille et 18 minutes de Paris à Chambéry. Les TGV non destinés à desservir Lyon l'éviteront en utilisant à partir de Montanay la nouvelle ligne Rhône-Alpes qui contournera Lyon et se raccordera à hauteur de St-Marcel-les-Valence sur la ligne Grenoble-Valence.

Mais Valence ne représente qu'une étape pour la ligne à grande vitesse sud-est. En effet, on la prolongera jusqu'à Marseille qui sera atteinte par le TGV en 1995. Ensuite percées vers la Provence et l'Espagne. L'ère de la grande vitesse ne fait que commencer à la SNCF et les parisiens ne devront plus attendre longtemps pour atteindre la cité phocéenne en 3 h, Nice en 4 h et Barcelone à travers le Languedoc-Roussillon en 4 h 30.

## Moscou - Madrid sans changer de train

Les voitures-lits des Chemins de Fer Soviétiques (SZD) déjà visibles chez nous depuis 1960 sur la relation Paris (Nord) - Moscou vont à partir du prochain service d'été atteindre Madrid trois fois par semaine. Le trajet pour relier les deux capitales durera 4 jours via la Pologne, l'Allemagne, la Suisse, la France (Vallée du Rhône et Côte du Languedoc). Deux changements d'écartement seront nécessaires pour réaliser cette relation directe : le premier à la frontière entre l'URSS et la Pologne (pour passer de l'écartement 1,524 m à 1,435 m) et le second à la frontière entre la France et l'Espagne (pour passer de l'écartement 1,435 m à 1,674 m). L'établissement de cette relation concrétise après cinquante ans et dans une moindre mesure le projet "Die Breitspurbahn" conçu par le Führer Adolf Hitler, qui consistait à relier les principales villes d'Europe, dont Moscou à Madrid via Berlin et Paris, par des trains rapides à grande capacité circulant en site propre à gabarit généreux et à écartement de rails très large.

## Dinant - Givet : la résurrection

C'est au moyen de l'autorail triple 4001 (hors écritures à la SNCB et acheté par le CFV3V) qu'a été expérimenté le dimanche 1er avril après-midi, le premier trajet touristique Dinant-Givet sur un tronçon de ligne SNCB désaffecté depuis le 28 mai 1989. Rappelons que c'est l'association du chemin de fer des trois vallées qui a pris l'initiative d'exploiter cette relation située dans une des belles régions touristiques de notre pays, la vallée mosane. Il est à noter que cette assiette ferroviaire a été reprise en décembre 1989 par le Ministère de la Défense Nationale car jugée d'intérêt stratégique. Quant à l'intérêt touristique, il n'est pas à démontrer. D'où les négociations entreprises en janvier 1990 par Dinant 2000, le BEPN, le CFV3V et les exploitants des bateaux touristiques de la Meuse, pour présenter ce nouveau produit touristique. C'est le 27 mars que la SNCB a accordé son autorisation pour l'exploitation du parcours Dinant-Heer-Agimont. La décision pour l'exploitation régulière du parcours Heer-Agimont-Givet dépend de la SNCF qui, cette année, l'a autorisée le 1er avril, 27 mai, 14 et 21 juillet et 15 août. Osons espérer que la SNCF et les instances régionales françaises comprendront que ce nouveau circuit touristique sera source de revenus pour la ville de Givet et renforcera le trait d'union existant entre notre Wallonie et la région Champagne-Ardenne.

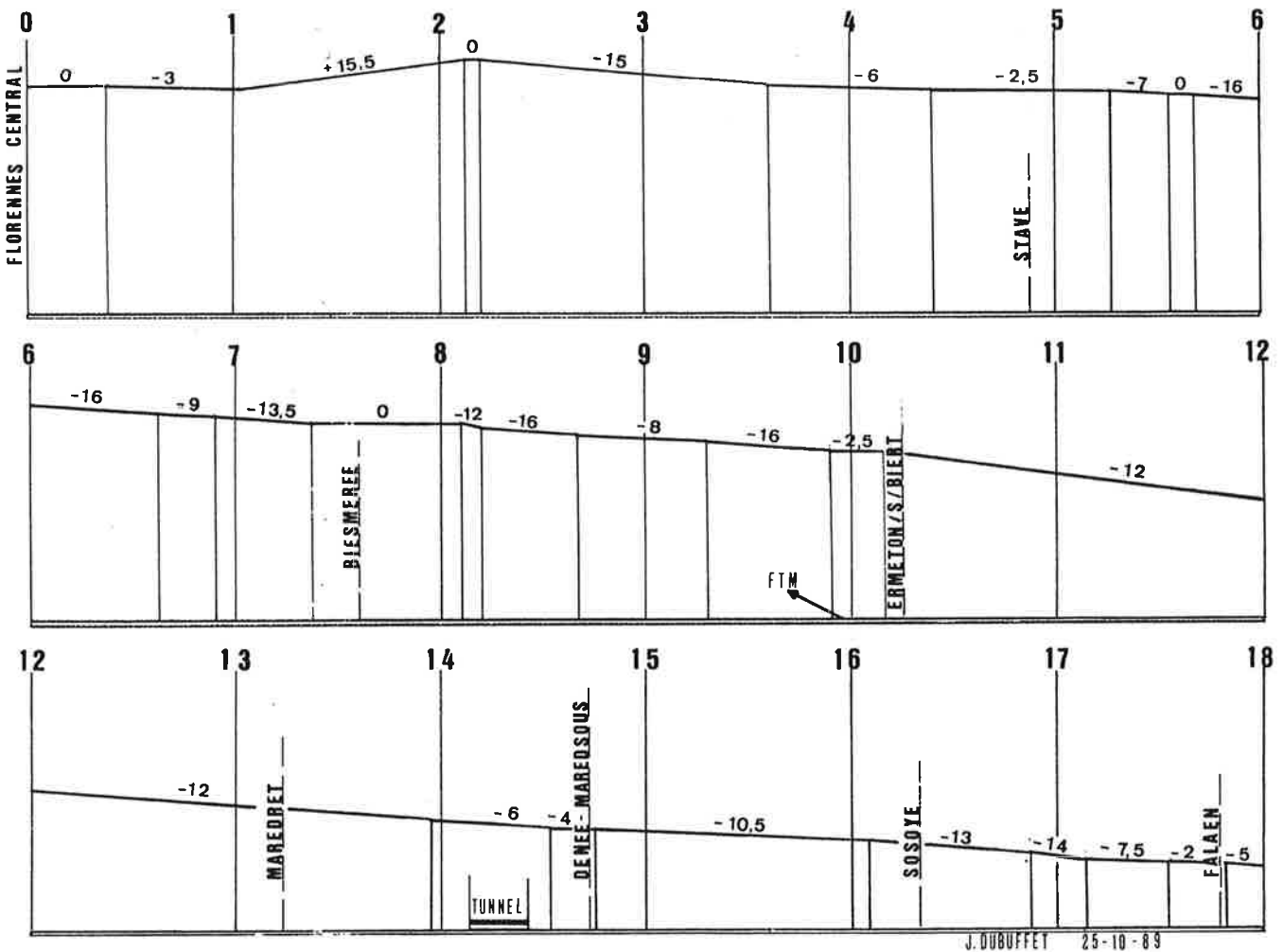
# Train touristique Meuse - Mignée

Dans son article consacré au T.T.M.M. (FFN 41 -page 4), notre ami Jean Dubuffet nous signalait qu'avec un profil en rampe moyenne de 8,5 mm par m, la ligne touristique de Florennes à Anhée nous offrirait de beaux démarrages lors des circulations "vapeur" ... dans quelques années.

Dans son édition du 7 février, le journal "Vers l'Avenir" nous apprend que la remise en état des voies progresse conformément aux plans établis, mais également qu'un hangar musée est prévu à Florennes et que six vieilles locomotives vont revenir de Turquie. Il s'agirait de locomotives KPEV G81 (type 81 à la SNCB) vendues il y a plus de vingt-cinq ans à ce pays, où elles sont toujours en service. Elles remplaceront ultérieurement l'autorail 554.18 qui assurera la première année les voyages touristiques. Ces machines ont été achetées car l'option du T.T.M.M. est uniquement la traction vapeur. Elles seront transportées par voie maritime de Turquie au port de Gênes et seront ramenées d'Italie en Belgique par voie ferrée. A leur arrivée chez nous, elles auront coûté chacune environ 400.000 de nos francs avant leur remise en état.

Selon J. Dubuffet, l'exploitation touristique de la ligne ne débuterait qu'en juillet.

## T.T.M.M. Profil de ligne : Florennes Cent. - Falaën.





---

# souvenirs...

---

Dans le cadre de notre rubrique "Souvenirs" ouverte à tous nos membres et lecteurs, nous vous présentons ci-après la reproduction d'un article paru dans "Le Patriote Illustré" n° 13 du 10 décembre 1944 et se rapportant aux bombardements subis par la remise de Ronet en avril et mai 1944. C'est grâce à notre ami Alain Bauwin que nous sommes en mesure de le publier.

## Coups au but : les bombardements de Ronet en 1944

La gare de formation de Ronet est située à 2 km de Namur, dans la grande boucle que dessine la Sambre à proximité de Flawinne, au pied du versant nord de la citadelle. On connaît l'importance des installations : une remise pour les locomotives, un atelier de réparation de wagons et plusieurs faisceaux de rails couvrant une superficie d'environ 90 hectares. Avant le 10 mai 1940, Ronet traitait une moyenne journalière de 2.000 wagons. Pendant l'occupation le nombre fut réduit à 1.000 et à 100 pour la période allant du 10 avril à la libération.

On conçoit que l'occupant considérait Ronet comme le principal noeud stratégique du pays. On ne conçoit pas moins que les Alliés choisirent ces importantes installations au service de l'ennemi comme un des plus importants objectifs de leur aviation.

Aussi Ronet subit-il 16 bombardements - 5 massifs et 11 en piqué -, du 10 avril au 13 mai 1944 dont les résultats furent considérables, car ils paralysèrent pour une grande part les transports des forces allemandes et préparèrent la retraite et la défaite de l'ennemi. Les coups, en effet, touchèrent en plein les bâtiments, les trains et les voies rendues de ce fait inutilisables.

Sur 2.300 wagons remisés après le 13 mai, 1.700 avaient subi de graves avaries, des centaines avaient été détruits. Sur 113 voies de réception et de formation, 38 seulement ont pu être remises en exploitation. Il s'est d'autre part avéré que, du débarquement à la libération, grâce aux bombardements et aux interventions de la Résistance, l'ennemi se trouva dans l'impossibilité de se servir encore de ces installations. Le lundi de Pâques, soit le 10 avril 1944, les bombardements massifs qui furent exécutés à 18 h et à 19.15 h détruisirent le hangar aux locomotives et mirent hors service l'atelier de réparation des wagons. Le 23 avril, à la suite des attaques en piqué de 12.15 h, de 13 h et de 18 h, et d'un bombardement massif à 20 h, la gare se trouvait transformée en un vaste cimetière de wagons. Deux trains d'essence et un train de combustible étaient entièrement détruits. L'incendie, dont on apercevait les lueurs jusqu'au centre de Namur, ne dura pas moins de huit jours. Ces bombardements peuvent être classés parmi les plus remarquables coups de force des ailes alliées. L'objectif fut touché à chaque reprise, et des résultats décisifs furent ainsi obtenus. D'autre part, si on eut à déplorer des morts et des blessés, on put néanmoins se féliciter du fait que le nombre des victimes fut relativement restreint. Pour l'ensemble de ces attaques aériennes, quatre agents de station et cinq des ateliers furent tués. Une dizaine d'autres ne furent que légèrement blessés. Or, 1.500 hommes travaillaient sur ces immenses chantiers. C'est à l'excellente organisation du service de guet installé sur des tourelles aux endroits les plus élevés que l'on doit que tant de vies humaines furent épargnées. L'avertissement était donné par les guetteurs au moyen de claxons et de trompes. Aussitôt après, les sirènes répandaient leurs appels, système parfaitement coordonné mis sur pied par le chef de station principal en accord avec les autorités de la SNCB. Dès que l'alerte était donnée, les ouvriers pouvaient se réfugier dans les nombreux abris disséminés sur toute l'étendue des installations.

Il est juste de rendre hommage à la fermeté des chefs et de leurs adjoints dans l'exécution de leur rôle de la protection locale malgré l'obstruction systématique des Allemands et malgré toutes les difficultés que ceux-ci soulevaient et produisaient en vue d'entraver leur action.

NDLR : à l'époque précitée, la remise de Ronet abritait des locomotives types 10, 16, 36, 38, 40, 41, 51 et 53.

---

## courrier des lecteurs

De M. R. Huysman :

- Le TGV belge : un tracé à deux vitesses (FFN 41/page 7)

A ma connaissance, il n'aurait pas été question de dépasser le 300 km/h pour la vitesse du TGV en Belgique. Aussi une vitesse de 320 à 350 km/h sur la nouvelle ligne allant de la frontière française à Lembeek est peut-être possible vu l'infrastructure adéquate, mais elle restera cependant limitée à 300 km/h.

- Namur et ses remises à locomotives (FFN 41/page 19)

En 1929 ou 1930, la remise SNCB de Ronet fut fermée et ses locomotives se retrouvèrent bien à celle de Ronet, nullement nouvellement construite, mais sans doute agrandie par des bâtiments et installations nouvellement construits. Si la remise de Ronet n'existait pas en 1882, elle existait bien en 1907 et l'on y dénombrait des types 23, 25, 29 et 32.

De M. M. Herbiet :

- Légende de photos figurant dans FFN 41

- page 16 : HL 41.122/HT 13.277

Il s'agit d'une photo prise à la gare de Schaerbeek par M. B. Dedoncker

- page 19 : Namur : l'intérieur de la gare

Il s'agit d'une photo prise avant 1914 - Edition Martin-Hautecour - Collection M. R. Malève.

## **petites annonces**

Recherche toutes informations, écrites et photographiques, sur la loco à vapeur belge type 5.

Thierry FANUEL tel: 071 / 81 57 64

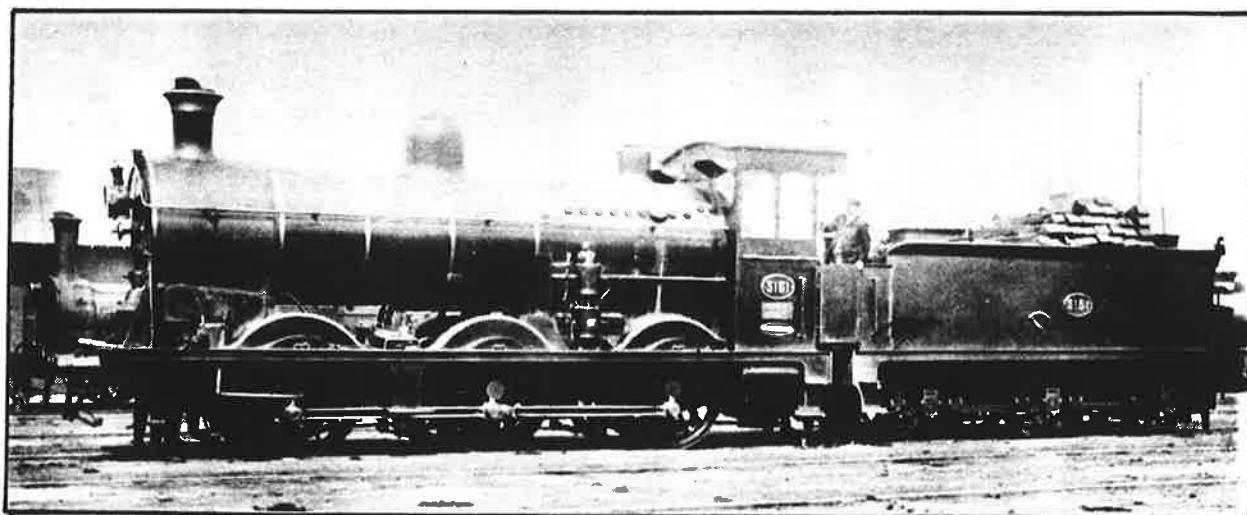
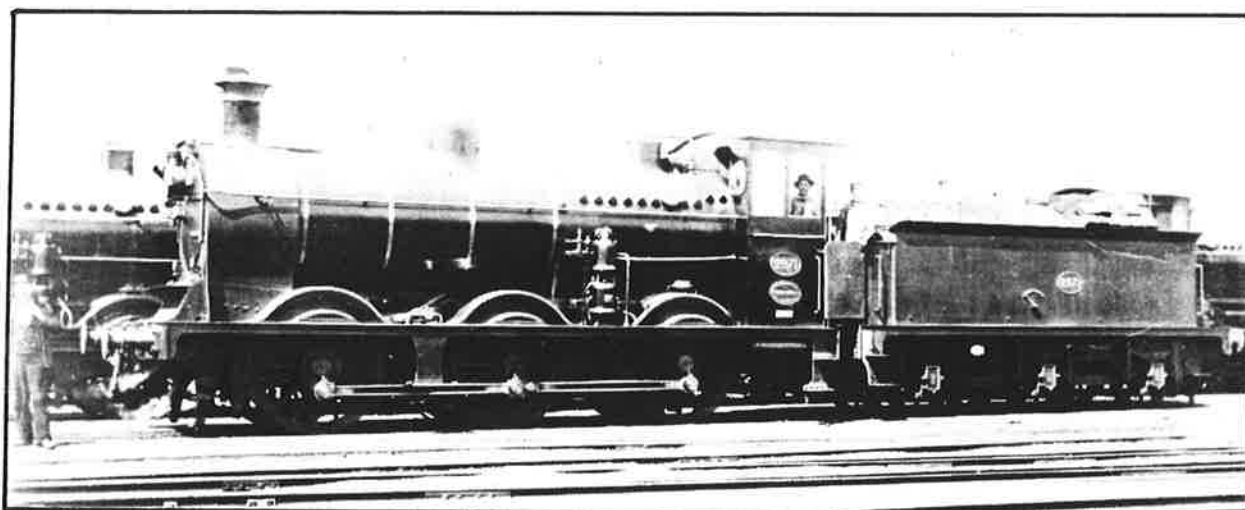
ou au local du club lors des réunions mensuelles.

# nos «vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

Michel Herbiet

Les types 41 et 44



Locomotives types 32 n° 2971 (future 44.071) et 32 S n° 3151 (future 41.051), photographiées à Schaerbeek en 1906.

Ces deux photos permettent d'observer les différences de dimensions des deux versions (boîtes à fumée, hauteur de l'axe des chaudières).

Le type 32 comportait des tiroirs plans, le type 32 S des tiroirs cylindriques.

Photo ARBAC Collection Ph. Dambly

## Type 44

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 327 locomotives qui reçurent les numéros 4400 à 4726. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 320 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après.

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	Nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
44.001	4401	2901	Tubize	1295	../1902	07/1948	FDN
44.002	4402	2902	Tubize	1296	../1902	06/1948	FHS
44.003	4403	3133	Cockerill	2470	../1904	07/1948	FR
44.004	4404	2904	Tubize	1298	../1902	06/1948	FVY
44.005	4405	2905	Tubize	1299	../1902	04/1949	FR
44.006	4406	2906	Tubize	1300	../1902	04/1949	FDN
44.007	4407	3137	Cockerill	2474	../1904	07/1948	LML
44.008	4408	2908	Tubize	1302	../1902	06/1948	FSN
44.009	4409	2909	Tubize	1303	../1902	06/1948	FNO
44.010	4410	2910	Tubize	1304	../1902	04/1949	FY
44.011	4411	2911	Tubize	1305	../1902	04/1949	FKR
44.012	4412	3142	Biesme	19	../1905	06/1949	FTL
44.013	4413	3813	St-Léonard	1600	../1909	06/1948	FC
44.014	4414	2914	Couillet	1340	../1902	04/1949	LML
44.015	4415	2915	Couillet	1341	../1902	06/1948	FDN
44.016	4416	3816	Tubize	1595	../1909	06/1948	LC
44.017	4417	2917	Couillet	1343	../1902	04/1949	LHY
44.018	4418	3148	Biesme	22	../1905	07/1948	FC
44.019	4419	2919	Couillet	1345	../1902	11/1947	LHY
44.020	4420	2920	Couillet	1346	../1902	04/1949	LML
44.021	4421	2921	Couillet	1347	../1902	08/1948	FSR
44.022	4422	2922	Couillet	1348	../1902	04/1949	FR
44.023	4423	3173	Cockerill	2571	../1906	06/1948	FTL
44.024	4424	2924	Couillet	1350	../1902	07/1948	FTK
44.025	4425	3135	Cockerill	2472	../1904	11/1947	LHY
44.026	4426	3146	Cockerill	2504	../1905	06/1948	FVY
44.027	4427	2927	HaineStPierre	714	../1901	07/1948	LML
44.028	4400	2900	Tubize	1294	../1902	06/1948	FR
44.029	4429	2929	HaineStPierre	716	../1901	08/1948	FSR
44.030	4430	2930	HaineStPierre	717	../1901	05/1948	FGNF
44.031	4431	2931	HaineStPierre	718	../1901	07/1948	FKR
44.032	4432	2932	HaineStPierre	719	../1901	05/1949	FVY
44.033	4433	2933	HaineStPierre	720	../1901	06/1948	FTK
44.034	4434	2934	HaineStPierre	721	../1901	03/1949	FC
44.035	4435	2935	HaineStPierre	722	../1901	04/1949	FTL
44.036	4436	3836	Franco-Belge	1800	../1909	07/1948	FTK
44.037	4437	2937	HaineStPierre	724	../1901	07/1948	FYM
44.038	4438	2938	HaineStPierre	725	../1901	04/1949	FTK
44.039	4439	2939	HaineStPierre	726	../1901	04/1949	FC
44.040	4440	2940	HaineStPierre	727	../1901	07/1948	FC
44.041	4441	2941	HaineStPierre	728	../1901	06/1948	FNO
44.042	4442	2942	Franco-Belge	1394	../1902	07/1948	FNO
44.043	4443	2943	Franco-Belge	1395	../1902	07/1948	FC
44.044	4444	2944	Franco-Belge	1396	../1902	04/1949	LML
44.045	4445	2945	Franco-Belge	1397	../1902	05/1948	FGNF
44.046	4446	3846	Cockerill	2712	../1909	04/1949	FY
44.047	4447	2947	Franco-Belge	1399	../1902	04/1949	LC
44.048	4448	3048	Couillet	1369	../1903	06/1948	LC
44.049	4449	3049	Couillet	1370	../1903	03/1949	FDN
44.050	4450	2950	Franco-Belge	1402	../1902	03/1949	FC
44.051	4451	3451	Couillet	1433	../1906	05/1949	FVY
44.052	4452	3452	Couillet	1434	../1906	03/1949	FKR
44.053	4453	3453	Couillet	1435	../1906	06/1948	FT
44.054	4454	3454	Couillet	1436	../1906	04/1949	FTL
44.055	4455	3455	Couillet	1437	../1906	03/1949	FKR
44.056	4456	3166	Cockerill	2549	../1906	06/1948	FNO

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	Nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
44.057	4457	3457	Couillet	1440	../1906	05/1948	FGNF
44.058	4458	3458	Couillet	1441	../1906	04/1949	FC
44.059	4459	3459	Franco-Belge	1605	../1906	04/1949	FVY
44.060	4460	3460	Franco-Belge	1606	../1906	03/1949	FGNF
44.061	4461	3461	Franco-Belge	1607	../1906	04/1949	LHY
44.062	4462	3062	La Meuse	1779	../1903	03/1949	FC
44.063	4463	2963	La Meuse	1734	../1902	06/1948	FY
44.064	4464	3464	Franco-Belge	1610	../1906	06/1948	LWC
44.065	4465	3465	Carels	451	../1906	04/1949	FY
44.066	4466	3466	Carels	452	../1906	04/1949	LML
44.067	4467	3467	Carels	453	../1906	06/1948	FNO
44.068	4468	3468	Carels	454	../1906	07/1948	FVY
44.069	4469	3469	Carels	455	../1906	04/1949	FR
44.070	4470	3070	Thiriau	33	../1903	05/1948	FGNF
44.071	4471	2971	Carels	394	../1902	04/1949	FR
44.072	4472	3472	Biesme	29	../1906	07/1948	LML
44.073	4473	3473	Biesme	30	../1906	03/1949	FTK
44.074	4474	3474	Gilain	10	../1906	04/1949	FVY
44.075	4475	3475	Gilain	11	../1906	03/1949	FSN
44.076	4476	3476	Gilain	12	../1906	06/1948	LC
44.077	4477	3477	Detombay	172	../1907	06/1948	FHS
44.078	4478	3478	Detombay	173	../1907	04/1949	LHY
44.079	4479	3479	Gilly	280	../1906	04/1949	FT
44.080	4480	3480	Gilly	281	../1906	04/1949	LML
44.081	4481	3481	Gilly	282	../1906	04/1949	LML
44.082	4482	3162	Cockerill	2545	../1906	07/1948	LML
44.083	4483	2973	Carels	396	../1902	06/1948	FNO
44.084	4484	2984	Energie	75	../1902	04/1949	LML
44.085	4485	2985	Energie	76	../1902	06/1948	FY
44.086	4486	2986	Energie	77	../1902	06/1948	FYM
44.087	4487	3147	Cockerill	2505	../1905	03/1949	FDN
44.088	4488	3188	Energie	144	../1906	06/1948	LC
44.089	4489	2989	Thiriau	21	../1902	07/1948	LML
44.090	4490	2990	Thiriau	22	../1902	04/1949	LML
44.091	4491	2991	Thiriau	23	../1902	07/1948	LML
44.092	4492	2992	Thiriau	24	../1902	07/1948	FC
44.093	4493	2993	Cockerill	2406	../1903	06/1948	FDN
44.094	4494	2994	Cockerill	2407	../1903	07/1948	FC
44.095	4495	2995	Cockerill	2408	../1903	07/1948	LML
44.096	4496	2996	Cockerill	2409	../1903	04/1949	LC
44.097	4497	2997	Cockerill	2410	../1903	07/1948	LML
44.098	4498	2998	Cockerill	2411	../1903	07/1948	FTL
44.099	4499	3179	St-Léonard	1457	../1906	12/1946	FKR
44.100	4500	3000	Cockerill	2413	../1903	07/1948	LML
44.101	4501	3001	Cockerill	2414	../1903	04/1949	FSN
44.102	4502	2962	La Meuse	1733	../1902	06/1948	FC
44.103	4503	3843	Cockerill	2709	../1909	04/1949	FNSD
44.104	4504	3144	Cockerill	2502	../1905	06/1948	FHS
44.105	4505	3155	HaineStPierre	874	../1906	04/1949	FTL
44.106	4506	3806	St-Léonard	1593	../1909	06/1948	FC
44.107	4507	3007	Tubize	1332	../1903	04/1949	FVY
44.108	4508	3008	Tubize	1333	../1903	07/1948	LHY
44.109	4509	2979	Energie	70	../1902	04/1949	FSR
44.110	4510	3130	Carels	425	../1904	04/1949	FT
44.111	4511	3131	Carels	426	../1904	04/1949	FSR
44.112	4512	3072	Thiriau	35	../1903	07/1948	LML
44.113	4513	3064	La Meuse	1781	../1903	06/1948	FY
44.114	4514	3014	Franco-Belge	1407	../1903	04/1949	LHY
44.115	4515	3015	Franco-Belge	1408	../1903	04/1949	FDN
44.116	4516	2976	Carels	399	../1902	04/1949	LML
44.117	4517	3017	Franco-Belge	1410	../1903	06/1948	FT
44.118	4518	3138	Cockerill	2475	../1904	04/1949	FTK
44.119	4519	3019	Franco-Belge	1412	../1903	04/1949	FY
44.120	4520	3820	Tubize	1599	../1909	03/1949	FC
44.121	4521	3821	Tubize	1600	../1909	08/1948	LML
44.123	4523	3067	La Meuse	1784	../1903	07/1948	FVY
44.124	4524	3824	Tubize	1603	../1909	04/1949	LHY
44.125	4525	3165	Cockerill	2548	../1906	04/1949	FTK
44.126	4526	3026	Franco-Belge	1419	../1903	06/1948	FR
44.127	4527	3027	Franco-Belge	1420	../1903	06/1948	LC
44.128	4528	3028	Franco-Belge	1421	../1903	07/1948	FTL

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	Nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
44.129	4529	3029	Franco-Belge	1422	../1903	09/1948	LML
44.130	4530	3030	Franco-Belge	1423	../1903	06/1948	FY
44.131	4531	3831	Franco-Belge	1795	../1909	04/1949	FDN
44.133	4533	3033	Couillet	1354	../1903	07/1948	LML
44.134	4534	3034	Couillet	1355	../1903	05/1949	FC
44.135	4535	3035	Couillet	1356	../1903	04/1949	LML
44.136	4536	3036	Couillet	1357	../1903	06/1948	FDN
44.137	4537	3837	Franco-Belge	1801	../1909	04/1949	FR
44.138	4538	3038	Couillet	1359	../1903	07/1948	FC
44.139	4539	3839	Franco-Belge	1803	../1909	04/1949	LC
44.140	4540	3840	Franco-Belge	1804	../1909	07/1948	FC
44.141	4541	3041	Couillet	1362	../1903	04/1949	LC
44.142	4542	3042	Couillet	1363	../1903	04/1949	FSR
44.144	4544	3044	Couillet	1365	../1903	07/1948	LML
44.145	4545	3545	Detombay	174	../1907	04/1949	FVY
44.146	4546	3546	Detombay	175	../1907	03/1949	FC
44.147	4547	3847	Detombay	185	../1909	07/1948	LML
44.148	4548	3548	Detombay	177	../1907	04/1949	FT
44.149	4549	3549	Detombay	178	../1907	06/1949	FSR
44.151	4551	3551	Gilly	299	../1907	06/1948	FR
44.152	4552	3552	Gilly	300	../1907	06/1948	FR
44.153	4553	3553	Gilly	301	../1907	04/1949	FR
44.154	4554	3554	Gilly	302	../1907	04/1949	LML
44.155	4555	3555	Gilly	303	../1907	06/1948	LML
44.156	4556	2956	La Meuse	1727	../1902	06/1948	LC
44.157	4557	3157	HaineStPierre	876	../1906	08/1948	FSR
44.158	4558	3558	Energie	147	../1907	06/1948	LC
44.159	4559	3159	HaineStPierre	878	../1906	03/1949	FR
44.160	4560	3560	HaineStPierre	923	../1907	05/1948	FKR
44.161	4561	3561	HaineStPierre	924	../1907	07/1948	FTK
44.162	4562	3562	HaineStPierre	925	../1907	02/1949	LML
44.163	4563	3163	Cockerill	2546	../1906	03/1949	FC
44.164	4564	3564	HaineStPierre	927	../1907	07/1948	FLS
44.165	4565	3565	HaineStPierre	928	../1907	06/1948	FKR
44.166	4566	3566	Energie	149	../1907	10/1948	FVY
44.167	4567	3167	Cockerill	2550	../1906	04/1949	FC
44.168	4568	3568	Cockerill	2613	../1907	06/1948	FT
44.169	4569	3068	Thiriau	31	../1903	04/1949	FY
44.170	4570	3570	Cockerill	2615	../1907	07/1948	FC
44.171	4571	3571	Cockerill	2616	../1907	12/1946	FNO
44.172	4572	3572	Cockerill	2617	../1907	04/1949	FTL
44.173	4573	3573	Cockerill	2618	../1907	04/1949	FSR
44.174	4574	3074	Thiriau	37	../1903	06/1948	FDN
44.175	4575	3175	Cockerill	2573	../1906	07/1948	LHY
44.176	4576	3576	Cockerill	2621	../1907	06/1948	FLS
44.177	4577	3577	Couillet	1462	../1907	07/1948	FSN
44.178	4578	3578	Couillet	1463	../1907	06/1948	LML
44.179	4579	3579	Couillet	1464	../1907	08/1948	FSR
44.180	4580	2960	La Meuse	1731	../1902	04/1949	LC
44.181	4581	3581	Couillet	1466	../1907	06/1948	FDN
44.182	4582	3582	Couillet	1467	../1907	06/1948	FHS
44.183	4583	3127	Carels	422	../1904	04/1949	LHY
44.184	4584	3584	Couillet	1469	../1907	04/1949	LC
44.185	4585	3585	Couillet	1470	../1907	04/1949	FR
44.186	4586	3186	Energie	142	../1906	03/1949	FC(*)
44.187	4587	2967	Carels	390	../1902	12/1948	FSN
44.188	4588	3158	HaineStPierre	877	../1906	06/1948	LC
44.189	4589	3589	Gilly	305	../1907	04/1949	FSN
44.190	4590	3590	St-Léonard	1489	../1907	04/1949	FY
44.191	4591	3171	Cockerill	2569	../1906	04/1949	FT
44.192	4592	3592	St-Léonard	1491	../1907	04/1949	LML
44.193	4593	3593	St-Léonard	1492	../1907	04/1949	FNSD
44.194	4594	3164	Cockerill	2547	../1906	07/1948	FTK
44.195	4595	3595	St-Léonard	1494	../1907	03/1949	FC
44.196	4596	3046	Couillet	1367	../1903	04/1949	FC
44.197	4597	3597	St-Léonard	1496	../1907	07/1948	FVY
44.198	4598	2898	Tubize	1292	../1902	06/1948	FSN
44.199	4599	3178	St-Léonard	1456	../1906	04/1949	FKR



Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	Nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
44.200	4600	3600	Carels	457	../1907	03/1949	FDN
44.201	4601	3601	Carels	458	../1907	07/1948	LML
44.202	4602	3602	Carels	459	../1907	12/1946	FYM
44.204	4604	3604	Carels	461	../1907	06/1948	FVY
44.205	4605	3605	St-Léonard	1533	../1908	07/1948	FR
44.207	4607	2897	Tubize	1291	../1902	06/1948	FTK
44.208	4608	3168	Cockerill	2566	../1906	07/1948	LC
44.209	4609	3838	Franco-Belge	1802	../1909	04/1949	LC
44.210	4610	3610	St-Léonard	1538	../1908	07/1948	LML
44.211	4611	3611	St-Léonard	1539	../1908	03/1949	FSD
44.212	4612	3612	St-Léonard	1540	../1908	03/1949	FHS
44.213	4613	3613	St-Léonard	1541	../1908	06/1948	FTL
44.214	4614	3614	St-Léonard	1542	../1908	03/1949	FVY
44.215	4615	3615	St-Léonard	1543	../1908	04/1949	LHY
44.216	4616	3616	St-Léonard	1544	../1908	04/1949	FR
44.217	4617	3617	St-Léonard	1545	../1908	08/1948	FSR
44.218	4618	3828	Tubize	1607	../1909	04/1949	FHS
44.219	4619	3619	La Meuse	2128	../1908	03/1949	FC
44.220	4620	3842	Cockerill	2708	../1909	06/1948	LWC
44.221	4621	3051	La Meuse	1768	../1903	07/1948	LHY
44.222	4622	3622	Cockerill	2660	../1908	06/1948	FDN
44.223	4623	3844	Cockerill	2710	../1909	04/1949	FR
44.224	4624	3624	Cockerill	2662	../1908	06/1948	FDN
44.225	4625	3625	Cockerill	2663	../1908	06/1948	LML (*)
44.226	4626	3815	St-Léonard	1602	../1909	06/1948	FKR
44.227	4627	3627	Cockerill	2665	../1908	04/1949	FR
44.228	4628	3628	Cockerill	2666	../1908	04/1949	LML
44.229	4629	3829	Franco-Belge	1793	../1909	06/1948	FNO
44.230	4630	3630	Cockerill	2668	../1908	07/1948	FC
44.231	4631	3631	Cockerill	2669	../1908	04/1949	FY
44.232	4632	3832	Franco-Belge	1796	../1909	04/1949	FY
44.233	4633	3833	Franco-Belge	1797	../1909	07/1948	FLS
44.234	4634	3634	Cockerill	2672	../1908	04/1949	FSN
44.235	4635	3635	Franco-Belge	1707	../1908	07/1948	LML
44.236	4636	3817	Tubize	1596	../1909	07/1948	FVY
44.237	4637	3637	Franco-Belge	1709	../1908	07/1948	FHS
44.238	4638	3638	Franco-Belge	1710	../1908	06/1948	FYM
44.239	4639	3139	Cockerill	2476	../1904	07/1948	LC
44.240	4640	3140	Cockerill	2477	../1904	07/1948	FC
44.241	4641	3641	Franco-Belge	1713	../1908	04/1949	LML
44.242	4642	3642	Franco-Belge	1714	../1908	04/1949	FR
44.243	4643	3643	Franco-Belge	1715	../1908	07/1948	FDN
44.244	4644	3644	Franco-Belge	1716	../1908	04/1949	FR
44.245	4645	3185	Energie	141	../1906	04/1949	FTL
44.246	4646	3646	Franco-Belge	1718	../1908	04/1949	LML
44.247	4647	3647	Franco-Belge	1719	../1908	06/1948	FR
44.248	4648	3648	Couillet	1479	../1908	04/1949	FSN
44.249	4649	3649	Couillet	1480	../1908	09/1947	FC
44.250	4650	3650	Couillet	1481	../1908	04/1949	FYM
44.251	4651	3651	Couillet	1482	../1908	07/1949	FTK
44.252	4652	3652	Couillet	1483	../1908	04/1949	LML
44.253	4653	3653	Couillet	1484	../1908	06/1948	FR
44.254	4654	3654	Couillet	1485	../1908	04/1949	FTK
44.255	4655	3655	Couillet	1486	../1908	06/1948	FR
44.256	4656	3822	Tubize	1601	../1909	04/1949	FC
44.257	4657	3047	Couillet	1368	../1903	07/1948	FTL
44.258	4658	2958	La Meuse	1729	../1902	03/1949	FKR
44.259	4659	3659	Couillet	1490	../1908	04/1949	FKR
44.260	4660	3660	Couillet	1491	../1908	06/1948	FDN
44.261	4661	3061	La Meuse	1778	../1903	04/1949	FY
44.262	4662	3662	Couillet	1493	../1908	03/1949	FC
44.263	4663	3663	Couillet	1494	../1908	06/1948	FY
44.264	4664	3664	Couillet	1495	../1908	07/1948	FC
44.265	4665	3665	Couillet	1496	../1908	06/1948	FY
44.266	4666	3066	La Meuse	1783	../1903	08/1948	FSR
44.267	4667	3667	Couillet	1498	../1908	04/1949	FR
44.268	4668	2968	Carels	391	../1902	04/1949	FT
44.269	4669	2969	Carels	392	../1902	04/1949	FR
44.270	4670	2970	Carels	393	../1902	04/1949	LML



Locomotive type 44 n° 44.313 de la remise de Mol, accouplée au tender type 15 n° 13.130.

Photo SNCB - Collection Ph. Dambly

Locomotive type 32 n° 3559 (Energie 148) prise en écritures en 1907 et disparue pendant la première guerre mondiale. Photo prise à la remise de Virton-St-Mard (machiniste: Camille Dasnois, de Lacuisine).  
Collection familiale de Michel Herbiet



Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	Nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
44.271	4671	3671	Gilly	332	../1907	07/1948	LML
44.272	4672	3672	Gilly	333	../1907	04/1949	FSN
44.273	4673	3673	Gilly	334	../1907	04/1949	FSR
44.274	4674	3674	Gilly	335	../1907	07/1948	FC
44.275	4675	2975	Carels	398	../1902	03/1949	FC
44.276	4676	3076	Energie	81	../1903	04/1949	FTL
44.277	4677	3077	Energie	82	../1903	04/1949	FR
44.278	4678	2978	Energie	69	../1902	07/1948	FYM
44.279	4679	3079	Energie	84	../1903	06/1948	FSR
44.280	4680	2980	Energie	71	../1902	06/1948	FR
44.281	4681	3081	Energie	86	../1903	07/1948	FYM
44.282	4682	3182	Energie	138	../1906	04/1949	FTK
44.283	4683	3083	Biesme	17	../1904	04/1949	LC
44.284	4684	3084	Biesme	18	../1904	06/1948	FTL
44.285	4685	3085	Franco-Belge	1474	../1904	04/1949	LHY
44.286	4686	3086	Franco-Belge	1475	../1904	06/1948	FR
44.287	4687	3187	Energie	143	../1906	07/1948	LHY
44.288	4688	3088	Franco-Belge	1477	../1904	07/1948	FTL
44.289	4689	3089	Franco-Belge	1478	../1904	07/1948	LC
44.290	4690	2954	La Meuse	1725	../1902	04/1949	FY
44.291	4691	3091	Franco-Belge	1480	../1904	03/1949	FDN
44.292	4692	3092	Franco-Belge	1481	../1904	04/1949	LML
44.293	4693	3093	Franco-Belge	1482	../1904	04/1949	FSN
44.294	4694	3154	HaineStPierre	873	../1906	04/1949	LHY
44.295	4695	2895	Tubize	1289	../1902	04/1949	FSN
44.296	4696	2964	La Meuse	1735	../1902	06/1948	FYM
44.297	4697	3097	St-Léonard	1385	../1904	06/1948	FT
44.298	4698	3098	St-Léonard	1386	../1904	06/1948	FR
44.299	4699	2972	Carels	395	../1902	03/1949	FSN
44.300	4700	3100	St-Léonard	1388	../1904	06/1948	FY
44.301	4701	3101	St-Léonard	1389	../1904	04/1949	FR
44.302	4702	3102	St-Léonard	1390	../1904	04/1949	FTK
44.303	4703	3103	St-Léonard	1391	../1904	04/1949	FVY
44.304	4704	3104	Tubize	1392	../1904	06/1948	FHS
44.305	4705	3065	La Meuse	1782	../1903	04/1949	LML
44.306	4706	3106	Tubize	1394	../1904	04/1949	FR
44.307	4707	3107	Tubize	1395	../1904	05/1949	FC
44.308	4708	3108	Tubize	1396	../1904	06/1948	FNO
44.309	4709	2974	Carels	397	../1902	07/1948	LC
44.310	4710	2977	Carels	400	../1902	04/1949	FSN
44.311	4711	3851	Detombay	189	../1909	12/1946	FTL
44.312	4712	3112	Tubize	1400	../1904	04/1949	FY
44.313	4713	2981	Energie	72	../1902	04/1949	LML
44.314	4714	3054	La Meuse	1771	../1903	03/1949	FC
44.315	4715	3115	Thiriau	47	../1904	06/1948	FVY
44.316	4716	3116	Thiriau	48	../1904	04/1949	LHY
44.317	4717	3117	Couillet	1394	../1904	04/1949	LHY
44.318	4718	3118	Couillet	1395	../1904	04/1949	FTK
44.319	4719	3058	La Meuse	1775	../1903	09/1947	FC
44.320	4720	3060	La Meuse	1777	../1903	06/1948	FR
44.321	4721	3121	Couillet	1398	../1904	04/1949	FVY
44.322	4722	3122	Couillet	1399	../1904	05/1949	FC
44.323	4723	3123	Couillet	1400	../1904	07/1948	FTL
44.324	4724	3124	Couillet	1401	../1904	08/1948	FSR
44.325	4725	3835	Franco-Belge	1799	../1909	03/1949	FC
44.326	4726	3126	Couillet	1403	../1904	04/1949	LC

(\*)

44.186 : a été utilisée comme générateur de vapeur à Bruxelles-Nord de la saison 1955-1956 à la saison 1958-1959 inclusivement. La locomotive et son tender se trouvaient sur une impasse côté jonction.

44.225 : a été utilisée comme générateur de vapeur sous le numéro A 621/103. C'est une rescapée du "Village Sénégalais" et d'autres tribulations (voir commentaires de M. R. Huysman). Comme on avait conservé à l'atelier de Leuven le tender type 15 n° 13.332 de la locomotive type 41 n° 41.077 y dépecée en 1969 (malgré son très bon état de présentation), elle fut choisie pour être accouplée à ce tender afin d'obtenir une locomotive supplémentaires destinée à étoffer la

maigre collection d'engins de la traction "vapeur" conservés pour le futur musée du chemin de fer. En août 1987, elle a été restaurée très approximativement par l'atelier d'Hasselt car l'on remarque un embiellage et un mécanisme très incomplets. Notons que certaines locomotives type 41 et 44 destinées à être employées comme générateur de vapeur ont été accouplées pour accomplir ce travail à un tender type 31 (ex-KPEV). C'est ainsi qu'à son arrivée à Leuven, le générateur A 621/103 précité était accouplé au tender n° 17.307.

#### Remarques

- Les locomotives 44.025, 44.171, 44.179, 44.202, 44.226, 44.304, 44.308 et 44.311 ont été endommagées par fait de guerre et radiées après un séjour en réparation différée. Elles n'ont porté que sur papier leur numéro à cinq chiffres.
- Certaines locomotives nécessitant des réparations importantes n'ont plus roulé après 1945 et de ce fait n'ont porté que sur papier leur numéro à cinq chiffres; Parmi ces dernières, M. R. Huysman a noté les 44.127, 44.181, 44.182, 44.295 et 44.296 (il y en eut peut-être d'autres).
- Les locomotives 44.011, 44.050 et 44.199 empruntées en septembre 1944 lors de la retraite par la Deutsche Reichsbahn, ne sont revenues d'Allemagne respectivement qu'en juillet, février et mars 1946.
- Au moment de leur radiation, la plupart des locomotives type 44 étaient garées hors service depuis un, deux et parfois même trois ans. Il y eut d'énormes pourrissoirs dans les remises propriétaires ou les remises voisines, ainsi qu'à Winterslag et Leuven (faisceau Blauwput, sur voies de l'exploitation).
- Assez rarement toutefois, la remise propriétaire à la radiation n'était pas la dernière remise utilisatrice.

#### Numéros portés par les tenders type 15 à la radiation des locomotives types 41 et 44 y accouplées

Lors de la radiation des locomotives types 41 et 44, elles étaient uniquement accouplées à des tenders du type 15 numérotés de 13.000 à 13.539 depuis le 1er octobre 1931. Dans tous les cas où il en a pris attachement, M. R. Huysman nous a communiqué le numéro porté par le tender à la radiation de la locomotive.

#### a) Accouplement HL 41 / HT 15

41.001:13.176	41.003:13.338	41.004:13.254	41.005:13.348	41.006:13.191
41.007:13.250	41.008:13.322	41.009:13.422	41.010:13.468	41.011:13.340
41.012:13.119	41.013:13.089	41.014:13.430	41.015:13.523	41.016:13.504
41.017:13.212	41.018:13.220	41.020:13.120	41.021:13.231	41.022:13.005
41.023:13.250	41.024:13.447	41.025:13.265	41.026:13.483	41.027:13.179
41.028:13.518	41.029:13.274	41.030:13.522	41.031:13.508	41.032:13.501
41.033:13.389	41.034:13.329	41.035:13.054	41.036:13.038	41.037:13.283
41.038:13.530	41.039:13.485	41.040:13.100	41.041:13.395	41.043:13.036
41.045:13.138	41.046:13.019	41.047:13.351	41.048:13.141	41.049:13.331
41.050:13.053	41.051:13.193	41.052:13.527	41.053:13.299	41.054:13.258
41.055:13.023	41.056:13.127	41.057:13.494	41.058:13.435	41.059:13.295
41.060:13.478	41.061:13.479	41.062:13.356	41.063:13.432	41.064:13.326
41.065:13.460	41.066:13.496	41.067:13.264	41.068:13.331	41.069:13.145
41.070:13.178	41.071:13.379	41.072:13.243	41.073:13.158	41.074:13.211
41.075:13.217	41.076:13.128	41.077:13.285	41.078:13.027	41.079:13.177
41.080:13.248	41.081:13.257	41.082:13.346	41.083:13.040	41.084:13.431
41.085:13.296	41.086:13.182	41.087:13.512	41.088:13.175	41.089:13.332
41.090:13.467	41.091:13.538	41.093:13.492	41.094:13.122	41.095:13.409
41.096:13.514	41.097:13.111	41.098:13.071	41.099:13.095	41.100:13.011
41.101:13.424	41.102:13.461	41.104:13.102	41.105:13.433	41.106:13.481
41.108:13.260	41.109:13.072	41.110:13.112	41.111:13.110	41.112:13.237
41.113:13.342	41.114:13.517	41.115:13.039	41.116:13.492	41.117:13.321
41.118:13.371	41.119:13.288	41.121:13.185	41.122:13.277	41.123:13.457
41.124:13.220	41.125:13.324	41.126:13.229	41.127:13.208	41.128:13.111
41.129:13.518	41.130:13.326	41.132:13.161	41.133:13.167	41.135:13.173
41.136:13.188	41.137:13.307	41.138:13.362	41.140:13.214	41.141:13.123
41.142:13.402	41.143:13.216	41.144:13.031	41.145:13.234	41.146:13.357
41.147:13.528	41.148:13.513	41.149:13.228	41.150:13.069	41.151:13.347
41.152:13.042	41.153:13.069	41.154:13.423	41.155:13.232	41.156:13.091
41.157:13.181	41.158:13.488	41.159:13.085	41.160:13.164	41.161:13.410

41.162:13.428	41.163:13.306	41.164:13.534	41.165:13.148	41.166:13.088
41.167:13.017	41.169:13.207	41.170:13.194	41.171:13.256	41.173:13.475
41.174:13.105	41.175:13.316	41.176:13.460	41.177:13.131	41.178:13.272
41.179:13.497	41.180:13.426	41.181:13.365	41.182:13.137	41.183:13.345
41.184:13.473	41.185:13.305	41.186:13.454	41.187:13.377	41.188:13.318
41.189:13.082	41.190:13.142	41.191:13.030	41.192:13.042	41.193:13.050
41.194:13.429	41.195:13.235	41.196:13.396	41.197:13.317	41.198:13.464
41.199:13.382	41.200:13.204	41.201:13.337	41.202:13.089	41.203:13.262
41.204:13.401	41.205:13.477	41.206:13.308	41.207:13.526	41.209:13.524
41.210:13.096	41.211:13.150	41.212:13.353	41.213:13.448	41.214:13.345
41.215:13.115	41.216:13.157	41.217:13.438	41.218:13.530	41.220:13.350

- Le tender accouplé à la locomotive 41.032 est le 13.150 marqué 13.501

b) Accouplement HL 44 / HT 15

44.011:13.267	44.012:13.083	44.021:13.458	44.024:13.383	44.032:13.124
44.035:13.049	44.039:13.320	44.046:13.482	44.047:13.152	44.048:13.018
44.050:13.016	44.051:13.372	44.058:13.241	44.066:13.247	44.076:13.136
44.080:13.010	44.081:13.226	44.082:13.213	44.083:13.166	44.088:13.295
44.089:13.380	44.090:13.303	44.091:13.529	44.095:13.434	44.096:13.463
44.109:13.376	44.111:13.081	44.117:13.098	44.120:13.066	44.121:13.387
44.127:13.437	44.129:13.028	44.131:13.252	44.134:13.008	44.135:13.021
44.139:13.259	44.141:13.474	44.146:13.297	44.153:13.301	44.155:13.354
44.156:13.532	44.158:13.087	44.161:13.535	44.163:13.169	44.166:13.044
44.170:13.219	44.173:13.412	44.178:13.190	44.180:13.153	44.181:13.266
44.183:13.360	44.184:13.519	44.186:13.416	44.188:13.342	44.195:13.129
44.196:13.160	44.200:13.500	44.208:13.368	44.209:13.413	44.211:13.388
44.217:13.499	44.219:13.026	44.226:13.406	44.231:13.341	44.237:13.263
44.239:13.009	44.246:13.013	44.247:13.271	44.248:13.225	44.253:13.034
44.256:13.374	44.264:13.533	44.270:13.092	44.271:13.537	44.273:13.444
44.275:13.398	44.279:13.516	44.288:13.444	44.289:13.197	44.291:13.393
44.295:13.067	44.296:13.198	44.299:13.468	44.303:13.368	44.307:13.333
44.308:13.304	44.309:13.143	44.311:13.359	44.313:13.130	44.314:13.509
44.321:13.180	44.322:13.162	44.325:13.510	44.326:13.339	

- Les numéros de tender soulignés sont ceux qui ont été accouplés aux locomotives pour radiation, car le dernier tender des locomotives quand elles étaient en activité, était conservé pour éventuelle réutilisation. Les quelques cas mentionnés ont valeur exemplative : il y en eut très vraisemblablement d'autres.

La gare de Bruxelles-Midi et ses générateurs de vapeur sur roues

Après leur mise hors écritures, quelques type 44 ont servi comme générateurs de vapeur sur roues à la gare de Bruxelles-Midi. Il s'agissait d'assurer tout d'abord la chaufferie provisoire de l'avenue Fonsny et ensuite celle tout aussi provisoire de la rue de France (village sénégalais). Ayant fréquenté ces lieux durant sa vie professionnelle, M. Huysman nous a communiqué ses souvenirs à ce sujet :

a) Chaufferie provisoire de l'avenue Fonsny

- Saison 1940-1941 : diverses machines de l'effectif ont assuré occasionnellement la fourniture temporaire de vapeur, notamment la type 72 n° 7322 de FBM, avant sa cession "en prêt" à la Deutsche Reichsbahn en 1941
- Saisons de chauffage 1941-1942/1942-1943 : par la locomotive de la Cie du Nord-Belge n° 701 radiée en 10/41
- Saison de chauffage 1943-1944 : par la locomotive type 44 n° 4582
- Saisons de chauffage 1944-1945/1945-1946 : pas de générateur sur roues
- Saisons de chauffage 1946-1947/1947-1948 : par les locomotives 44.172 et 44.245, radiées en 04/49 et mises en place respectivement à la mi-octobre et le 12/10/46 (en ma présence). Ces deux locomotives ont occupé un site vierge de tout générateur sur roues.

b) Chaufferie provisoire de la rue de France (village sénégalais)

Après leur radiation sept locomotives type 44 y ont servi comme générateur de vapeur :

- 44.209 : radiée en 08/1948 et arrivée en 1947. A reçu comme numéro de générateur le A 621/100 et a été retirée pour démolition en janvier 1957
- 44.066 : radiée en 04/1949 et arrivée en 1948 venant du pourrissoir de Winterslag. A reçu le numéro de générateur A 621/101 et a été retirée pour démolition en janvier 1957
- 44.131 : radiée en 04/1949 après avoir été mise hors service le 30.07.1946. Arrivée en 1948, numérotée A 621/102 comme générateur et retirée pour démolition après l'hiver 1952-1953
- 44.155 : radiée en 06/1948 et arrivée en 1946. Numérotée A 621/99 comme générateur et retirée pour démolition en janvier 1957
- 44.225 : radiée en 06/1948 et arrivée en 1949. Numérotée A 621/103 comme générateur et retirée en janvier 1957. Ce générateur sera réparé et affecté ultérieurement à Liège (chauffage aux Guillemins pendant l'hiver 1959-1960), puis à Kinkempois et à Hasselt. Comme nous l'avons vu précédemment, il est conservé à Leuven comme locomotive très incomplète
- 44.279 : radiée en 06/1948 après avoir été mise hors service le 28.07.1947. Arrivée en 1949, numérotée A 621/104 comme générateur et retirée pour démolition après l'hiver 1952-1953
- 44.285 : radiée en 04/1949 après avoir été mise hors service le 19.08.1948. Arrivée en 1949, numérotée A 621/98, mise hors service comme générateur le 5.01.53 et retirée pour démolition après l'hiver.

Remarques

- Les numéros de générateur ont été attribués en 1951.
- Toutes ces locomotives étaient démunies de tender, leurs mécanisme et embiellage étaient démontés et la face arrière de la boîte à feu ("davanture") était amputée de tout ce qui n'était pas en rapport avec les fonctions nouvelles.

Locomotives types 41 et 44 prises en location par la compagnie de Chimay

De la libération en septembre 1944 au 1er février 1948 (date de reprise de la SNCB), la compagnie de Chimay a pris en location les types 41 et 44 suivants :

- type 41 : 41.028 de mai 1947 à janvier 1948  
41.049 de mars 1947 à janvier 1948  
41.196 de fin 1946 à mai 1947
- type 44 : 44.064 de septembre 1944 à janvier 1948  
44.220 de mai 1946 à janvier 1948

La locomotive "monument" de la gare de Charleroi-Sud

Après avoir été utilisée comme générateur de vapeur, une locomotive type 41 a été sauvée de la ferraille et restaurée plus ou moins approximativement. Elle figure en gare de Charleroi-Sud comme locomotive "monument". Il s'agit de la 41.195 mise hors-écritures en mai 1957, accouplée hélas non pas à son dernier tender type 15 n° 13.235, mais bien à un tender type 31 (ex-KPEV), celui sans doute qui l'accompagnait dans sa seconde profession.

Avis aux modélistes

Pour les besoins éventuels des modélistes, M. R. Huysman peut fournir sur demande des numéros de locomotives ayant effectivement roulé après 1945. Mais il est bien entendu qu'il faut préciser la remise d'attache souhaitée. Ces demandes sont à adresser au secrétariat du RMM qui transmettra les réponses obtenues et les portera à la connaissance de tous dans la rubrique "Courrier du lecteur".



# modélisme

## Les nouveaux modèles belges de Fleischmann sous la loupe

La firme Fleischmann nous propose pour cette année du matériel belge comprenant une locomotive, deux voitures et un fourgon. Il s'agit d'une série limitée à 1.250 pièces avec certificat numéroté et historique de la locomotive. Nous vous avons avisés de la venue de ces modèles sur le marché belge du train miniature dans notre numéro 40 (page 17). Il s'agit de matériel d'origine allemande et qui par faits de guerre, se retrouva dans les écritures de la SNCB.

Nous les découvrons dans un dépliant émis par la firme Fleischmann et chaque véhicule présenté est accompagné d'une petite note historique. Mais avant de compléter éventuellement le bon de commande repris dans le dépliant, il nous a semblé utile de soumettre à M. R. Huysman les reproductions et les textes y figurant. Nous vous faisons part ci-après de ses remarques :

- a) Locomotive 25.018 et tender 26.033 : à l'époque où il lui était accouplé, ce tender était encore marqué 50.1539.  
De décembre 1946 à mai 1950, mois de restitution à la DB, cette HL a roulé accouplée au tender 26.003 (c'est donc le seul qui convienne). Quant au tender 26.033, il ne fut réaccouplé à cette locomotive que pour son rapatriement en Allemagne (c'était son tender d'origine, ancien 50.1539).  
La locomotive aurait été repeinte lors de son passage en moyenne révision à A.C. Salzinnes (08.11.46), mais cependant avec moins de rouge que sur le modèle présenté. Le cercle jaune indiquant que la locomotive possède une chaudière en acier n'est pas anachronique. Remarquons également qu'à la SNCB, les locomotives types 25 et 26 n'ont bénéficié d'aucune dérogation leur permettant de circuler en avant à plus de 40 km/h.
- b) Fourgon 88.401, voiture 47.201 et 88.307 : les tranches de numéros auxquelles elles devraient s'intégrer ne figurent pas à l'annexe I au RGE 122.115 de mars 1947. Remarquons que ces prises de guerre n'ont vraisemblablement jamais été remorquées par la locomotive 25.018.

## Attelage court SYMOBA : le bon usage

L'attelage court s'est aujourd'hui imposé et pratiquement tous les modèles nouvellement conçus en bénéficient. Mais beaucoup de véhicules de conception moins récente sont toujours présents sur le marché, d'où l'intérêt des dispositifs d'élongation adaptables à ces modèles.

Les deux premiers mécanismes d'attelage court à élongation adaptables provenaient de RIBU (type KKD et type SKD). Ils utilisaient l'élasticité du matériau (plastique) pour rappeler le timon de l'attelage en alignement. Bien des voitures et des wagons en ont été équipés.

Mais, à l'usage, on constate bien vite les médiocres performances de ces dispositifs. L'élongation obtenue en courbe est réelle et généralement suffisante, mais le centrage des têtes d'attelage laisse à désirer et les manoeuvres d'accouplement requièrent inévitablement quelques interventions manuelles.

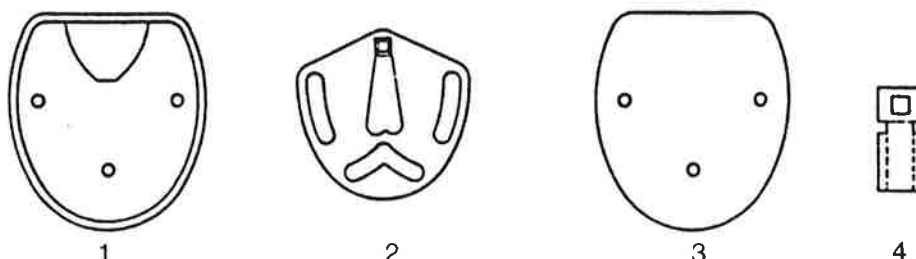
Plus récemment sont apparus les dispositifs de **SYMOBA** et de **ROCO** qui font appel à un classique ressort spiralé pour rappeler le timon en alignement. Avec eux l'inconvénient décrit plus tôt a disparu et on peut enfin accorder toute confiance aux attelages courts adaptables sur divers matériels roulants.

Le dispositif **SYMOBA** est le plus universel d'emploi et il présente de remarquables qualités mécaniques : douceur de fonctionnement, guidage parfait, rappel ferme et efficace mais sans dureté. Reste à bien l'installer et à ne pas le brutaliser. Ce que ne facilite pas la notice fournie par l'importateur : est ce notice du nègre petit !

## Préparation des dispositifs SYMOBA

Fig.1

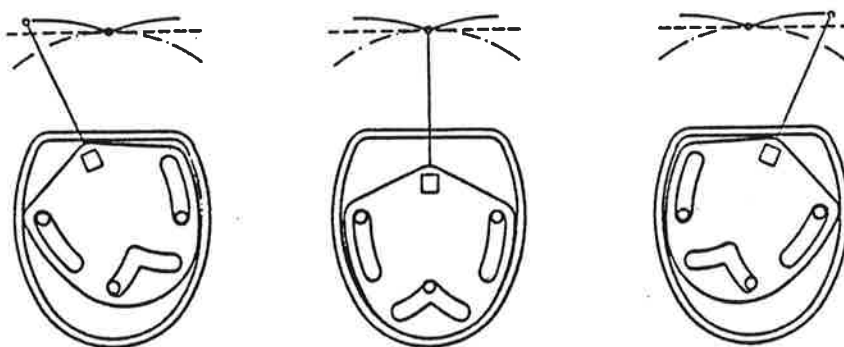
pièces constitutives



1. boîtier 2. plaque mobile faisant office de timon 3. couvercle 4. support normalisé de tête d'attelage (à emboîter dans la tige de section carrée solidaire de la plaque mobile 2.)

Fig.2

principe de fonctionnement



Avant de songer à placer un tel dispositif dans une voiture ou un wagon, une précaution s'impose : **empêcher un démontage accidentel.**

Cet accident - je devrais dire ce drame - se produit inmanquablement lorsque, tout à la fin du montage, vous ajustez la hauteur de l'attelage.

Le couvercle (seulement emboîté) se soulève, poussé par le timon. La plaque mobile se sépare du boîtier et le minuscule ressort de rappel (non figuré ici) part se promener. A en croire le mode d'emploi, il n'y a pas de réparation possible.

J'ai eu cette blague plusieurs fois et, chaque fois, j'ai pu remettre les choses en place. Mais c'est très très mauvais pour les nerfs (et pour les yeux).

Pour empêcher cet accident de se produire, il faut **coller ensemble boîtier et couvercle**, sans les démonter.

Appliquer de la colle liquide sur le pourtour ne suffit pas car la colle n'est pas assez fluide pour s'introduire entre les pièces à solidariser.

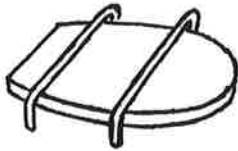
Il faut utiliser du trichlo ou du MEK (1) qui, très fluides, vont s'infiltrer par capillarité entre les pièces. Soyez parcimonieux car si votre solvant s'introduit à l'intérieur du dispositif, tout sera définitivement bloqué.

Donc, **dès l'achat de vos attelages, renforcez-les d'un collage au trichlo ou MEK** : vous serez plus tranquilles par la suite.

Une autre méthode serait de bloquer le couvercle pour qu'il ne puisse se soulever en plaçant du plasticarte par dessus lors du montage dans le wagon ou la voiture.

L'éventuelle plaque de lest métallique peut parfois être détournée à cet effet. On peut aussi fixer une ou deux tiges de laiton ou d'acier pour emprisonner tout le dispositif et empêcher ainsi le couvercle de se soulever (fig.3)

Fig.3



Tous les moyens sont bons, mais il faut absolument empêcher les pièces de l'attelage de se désassembler, soit au réglage, soit lors des manipulations ultérieures (ou même lors d'un bon déraillement ou d'un attelage très brutal...)

(1) MEK = Méthyléthylcétone (en vente dans les bonnes drogueries)

### Montage dans une voiture ou un wagon

**Primo** : s'assurer que le montage est possible : la présence d'un pivot de bogie qui traverse le châssis peut poser problème.

En principe le montage se fait **au-dessus** du plancher du wagon ou du châssis de la voiture, mais il n'est pas interdit de le réaliser **en dessous** s'il reste assez de place pour que les essieux puissent tourner sans être freinés, même en courbe. Veiller à permettre un certain cabrage du bogie.

Sur certains wagons, l'adaptation d'un SYMOBA par dessus le plancher obligera à placer un chargement pour le dissimuler; ce n'est pas un drame, au contraire...

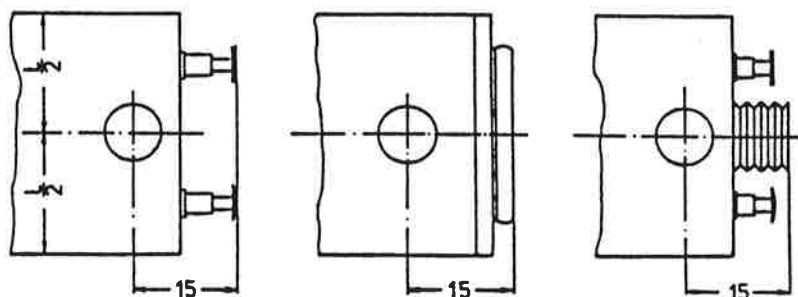
Si le pivot de bogie dépasse du châssis (pivot à tête fendue p.ex.), on peut s'en sortir en surélevant le boîtier SYMOBA d'un ou deux millimètres au moyen de bandes de plasticarte collées de part et d'autre du pivot en question. Seule limitation : ne pas devoir placer l'attelage trop haut. La tête d'attelage doit pouvoir être disposée à la hauteur requise. Un gabarit à placer sur la voie est fourni à cet effet.

Pour une voiture ou un wagon fermé, il faudra démonter le modèle jusqu'à obtenir le châssis nu (attention à l'éventuelle plaque de lest en tôle).

On trace alors un repère dans l'axe, à **15 mm de l'extrémité** du véhicule (tampons ou soufflet). Ce repère peut être tracé par dessous avant le démontage (Fig.4).

Fig.4

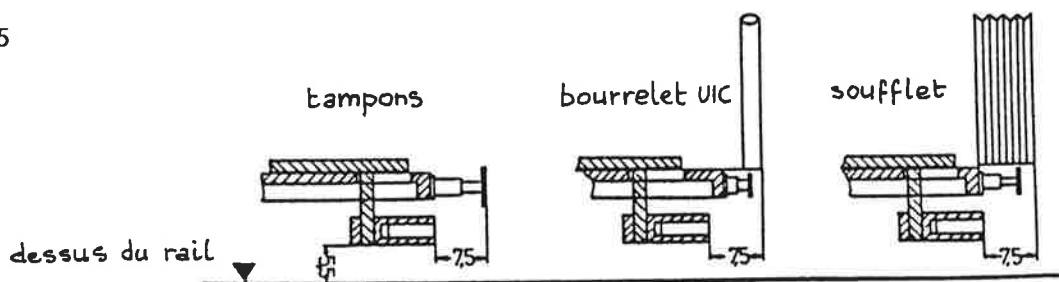
perçage du châssis



Forer un trou juste sur ce repère puis élargir ce trou au moyen d'un alésoir jusqu'à obtenir un **trou d'un diamètre de 8 à 10 millimètres**. Ebavurer le trou. Coller le boîtier sur le châssis ou le plancher en le positionnant avec soin à l'aide du gabarit fourni. Le réceptacle normalisé de la tête d'attelage (pièce n°4) doit être en retrait de 7,5 mm par rapport à l'extrémité du véhicule (voir fig.5). Le collage se fera au moyen de colle à deux composants ou, si le matériau du châssis le permet, de trichlo, MEK ou colle plastique pour maquettes. Attention à ne pas mettre trop de colle, car elle pourrait s'introduire dans le dispositif et tout bloquer.

Lorsque le collage est bien sec, régler définitivement la hauteur de l'attelage, au moyen du gabarit SYMOBA ou à l'aide d'un gabarit proposé par la marque de la tête d'attelage (FLEISCHMANN PROFI par exemple). Ce point est **très important** car les dételages intempestifs proviennent presque toujours de (petites) différences de hauteur entre les têtes d'attelage.

Fig.5



On peut maintenant remonter le wagon ou la voiture. S'il s'agit d'une voiture, on devra certainement charcuter l'aménagement intérieur et/ou le berceau transparent portant les fenêtres (cas des M4 de LIMA). Ceux qui disposent d'une miniperceuse et de disques à tronçonner seront avantagés pour ce travail. Il n'y a pas de recette pour cette étape, chaque modèle étant un cas particulier. Ce n'est jamais très difficile.

Il va de soi qu'il aura fallu enlever l'attelage d'origine.

De plus, il faudra parfois entailler ou limer l'avant du bogie pour permettre le passage de la tige portant l'attelage (lorsque le bogie est situé près des extrémités de la voiture ou du wagon).

Des essais sur des courbes serrées permettront de détecter un éventuel problème à ce niveau. Rien de grave en général : un petit coup de lime ou de cutter arrangera souvent les choses : j'ai monté des SYMOBA sur des voitures et des wagons de tous types sans jamais rencontrer de véritable difficulté.

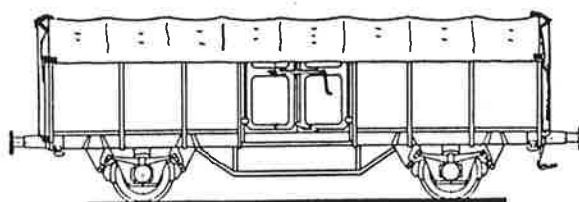
André-Marie Ducarme

Les articles sur **les produits du décor** et **comment bien souder**, annoncés à la fin de notre précédent numéro paraîtront plus tard.

Dans notre numéro 43, en juin, vous pourrez lire la première partie d'une étude de Lionel Mercier sur les techniques utilisées pour réaliser le réseau modulaire 'N' du Rail Miniature Mosan, techniques qui sont applicables aux constructions que vous rêvez d'entreprendre...

Divers wagons, belges ou étrangers, viennent de faire leur apparition sur les rayons des détaillants. Nous les examinerons prochainement.

80 ROCO, 16 MÄRKLIN, 51 et autorail JOCADIS, 52 BRIMA... Beaucoup de nouveaux modèles méritent ou mériteront d'être examinés sous la loupe. Nous n'y manquerons pas dans les prochains numéros.



<b>Editorial</b> (mot du président)	page 1
<b>La vie du club</b>	page 3
<b>Récréation ferroviaire</b> proposée par M.Archambeau	page 4
<b>Actualité</b> (une rubrique de M. Herbiet)	
nouvelles de Belgique et d'ailleurs	page 5
Train Touristique Meuse - Molinee	page 6
<b>Souvenirs...</b>	
les bombardements de Ronet en 1944	page 7
<b>Courrier des lecteurs</b>	page 8
<b>Petites annonces</b>	page 8
<b>Nos vapeur...</b>	
les types 41 et 44 : 2e partie	page 9
<b>Modélisme</b>	
les nouveautés belges de Fleischmann	page 19
l'attelage court adaptable SYMOBA	page 19
dans nos prochains numéros	page 22

**Couverture** : train 'P' à Hogne, avril 1990 - Photo A-M. Ducarme





**AUTORAILS**



**MOTORRIJTUIGEN**



**MAX DELIE**

### Les autorails de la SNCB

En 1984, lors de l'introduction du plan IC/CR, une page était tournée pour les chemins de fer belges : les dernières rames diesel de la série 40 furent mises à la retraite. Les autorails survivants de la restructuration (les séries 43, 44, 45 et 46) se virent maintenus dans leur tâches secondaires.

Aujourd'hui, six ans plus tard, on peut se demander combien de temps les quelques 46 restants assureront encore le transport du personnel entre Montzen et Welkenraedt. Tout aussi noir est l'avenir des quelques 44 en service sur la ligne Alost-Burst. La même question peut être posée au sujet des autres 44 et 45 circulant sur la ligne Athus-Meuse.

Peut-être cet avenir douteux est-il la base de l'intérêt croissant pour les autorails belges. C'est pourquoi l'auteur de ce nouvel ouvrage traite tous les autorails de la SNCB depuis leur apparition sur les voies jusqu'à nos jours.

Après une ample introduction historique, chaque type est repris avec nombre de renseignements et de descriptions. Une attention particulière a été apportée aux arcanes de la numérotation. Des tableaux clairs et complets vous donnent un aperçu général et les caractéristiques de tous les autorails belges. Une iconographie comprenant 118 photos noir et blanc et 44 en couleurs (pour présenter les différentes livrées), mais aussi une carte des lignes encore exploitées et 2 pages consacrées aux diagrammes de tous les types, constituent ainsi une documentation aussi unique que complète pour un livre de 182 p indispensable à quiconque s'intéresse aux autorails belges. La photo du dépliant est celle de la couverture de l'ouvrage et vous permet de juger de son format. Un livre broché de qualité de M. Delie donnant pour un prix de 1.980 F, une documentation tout à fait à jour sur les autorails en Belgique

\*\*\*\*\*

### De motorrijtuigen van de NMBS

De invoering in 1984 van het IC/IR-plan leidde tot het verdwijnen, dat jaar, van de laatste dieselstellen van de Belgische spoorlijnen. De overblijvende motorrijtuigen werden naar ondergeschikte diensten verwezen. Terecht, kan men zich nu, 6 jaar later, de vraag stellen hoelang de enkele overblijvende 46-ers nog zullen dienst doen als personeelstrein tussen Montzen en Welkenraedt ?

Even duister is de toekomst van de enkele 44-ers die dienst doen op de lijn Aalst-Burst, en van de overige 44-ers en 45-ers die ingezet worden op de Athus-Meuse lijn.

Dit neemt niet weg dat de interesse onder de spoorwegliefhebbers voor deze spoorvoertuigen bestendig toeneemt.

Om de vraag naar informatie te kunnen beantwoorden werd het boek over de motorrijtuigen op stapel gezet. De auteur behandelt alle motorrijtuigen van de NMBS van het begin van hun indienstneming tot heden. Naast een uitvoerige geschiedkundige inleiding wordt elk type afzonderlijk besproken.

Tabellen geven U de volledige technische inlichtingen van alle Belgische motorrijtuigen en er wordt bij de bespreking van elk type afzonderlijk bijzonder ingegaan op het gegoochel met de nummering. De 118 zwart/wit foto's geven een duidelijk overzicht van de inzet van de verscheidene motorrijtuigen op het Belgische spoorwagennet. De 44 kleurfoto's tonen de diverse en afwijkende schilderingen die de NMBS op haar motorrijtuigen toepaste. De foto op de keerzijde geeft het formaat aan van dit nieuwe boek met 182 bladzijden. Het houdt een volledige "up to date" documentatie in over de motorrijtuigen in België. Het werd geschreven door Max Delie en kost 1.980 F.