

Ferro Flash Namur



48

Rail Miniature Mosan

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

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

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

COTISATIONS ANNUELLES :

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

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

Secrétariat : Daniel BRAIBANT rue de la Gare, 98 5544 HEER - AGIMONT
Compte bancaire : 360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR
Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

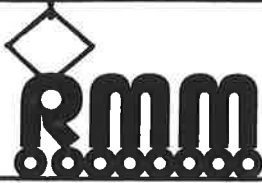
Ferro Flash Namur

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

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

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

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



Nos prochaines réunions

Vendredi 26 avril (à 20 h) : réunion réseaux

Vendredi 3 mai (à 20 h) : réunion réseaux

Les travaux de renforcement de l'éclairage du réseau H0 sont terminés (ou presque). Mais une tâche importante nous attend au cours des prochaines réunions de travail : le rangement du grand local et l'évacuation de tout le "brol" qui l'a progressivement envahi. Merci de ne pas oublier de venir ces soirs-là. Merci de ne pas oublier de venir ces soirs-là.

Samedi 4 mai : visite au MOBOV et au dépôt d'ANVERS-DAM

9 - 12 mai : participation à l'exposition de Comblain-au-Pont

Vendredi 17 mai (à 20 h) : réunion réseaux

Vendredi 24 mai (à 19 h 30) : réunion mensuelle

Programme non encore fixé - Circulations sur le réseau H0.

Vendredi 31 mai (à 20 h) : réunion réseaux

Vendredi 7 juin (à 20 h) : réunion réseaux

Vendredi 14 juin (à 20 h) : réunion réseaux

Faire du neuf avec le vieux

L'assemblée générale du 22 mars dernier aurait dû voir le renouvellement partiel du comité.

Comme aucune candidature n'a été présentée, ni avant ni pendant cette assemblée générale, les membres sortants ont tous, parfois à contrecoeur, accepté de "rempiler" pour deux ans.

Une telle situation n'est pas saine dans un club car - on le sait - lassitude et perte de motivation guettent tôt ou tard les bénévoles. (L'absence de programme pour la prochaine réunion mensuelle en serait-elle déjà un signe ?)

Il ne faudrait pas que notre club perde son dynamisme et son attrait faute de volontaires pour l'animer.

Espérons donc qu'en 1992...

Solution

du problème proposé dans le n° 47

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



— “Pendant combien de temps allons-nous encore jouer au train de banlieue ?”

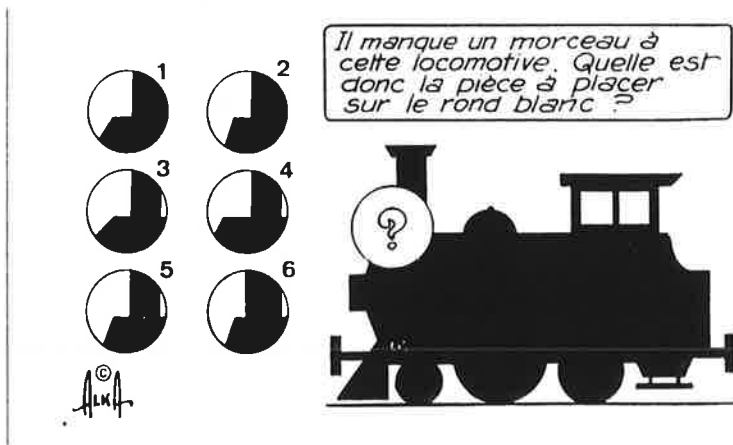
Le jeu des 8 erreurs

Le dessin du bas contient 8 erreurs.

Retrouvez-les en le comparant au dessin original ci-contre.

Solution dans notre prochain numéro.

récréation ferroviaire



— “Pendant combien de temps allons-nous encore jouer au train de banlieue ?”

actualité

M.H.

Dernières nouvelles belges du TGV

L'hypothétique implantation schaerbeekoise définitivement remise ?

Les limites de l'hypothétique arrivée du TGV à Schaerbeek sont apparues immédiatement aux parties intéressées à savoir la Région Bruxelloise et la SNCB. En effet, la gare de Schaerbeek n'est pas un noeud ferroviaire important et ce faubourg de la capitale est mal desservi par le réseau de la STIB. Cette dernière et la SNCB ne sont pas en mesure d'assurer les investissements considérables nécessaires à son amélioration. Aussi l'implantation du TGV à Schaerbeek peut être considérée comme nulle et non avenue, sauf si les dernières études techniques en cours devaient aboutir à la démonstration de l'impossibilité absolue d'une implantation à la gare du Midi, ce qui ne semble pas être le cas. Remarquons que le plan initial a été revu, le principe de la couverture du quartier du Midi par les voies de chemin de fer a été heureusement écarté au profit d'un urbanisme plus aéré, articulé autour de larges places publiques.

Les premiers horaires des TGV "Nord" et "Transmanche" étudiés à Liège ?

C'est à Liège, en septembre 1992, qu'aura lieu la conférence annuelle des horaires. Deux cents techniciens se retrouveront dans la cité ardente pour développer les habituelles grilles des horaires. Ces dernières devraient faire date, car l'on y étudiera les horaires des premiers TGV "Nord" et "Transmanche". Osons espérer que pour cette date nos dirigeants politiques auront résolu l'épineux problème de l'implantation du TGV dans notre pays.

Un "fonds TGV" géré par la SNCB ?

Le gouvernement vient de marquer son accord sur la création d'un "Fonds TGV" d'environ 11 milliards de francs au profit des communes traversées par le TGV "Nord". Ce fonds géré par la SNCB sera réservé à la réalisation de projets physiques tels qu'aménagement de ponts et tunnels, suppression de passages à niveau, aménagement de certains abords, restauration de l'environnement, remembrement, réfection du tissu urbain, remplacement et réparation de conduites et canalisations. Ce fonds exclut donc toutes indemnités.

Pas de ligne nouvelle pour le TGV entre Anvers et la frontière néerlandaise ?

Il se confirme que le tracé du TGV au départ d'Anvers se fera par l'actuelle ligne 12 (Anvers - Roosendaal). Pour des raisons techniques, la vitesse sera limitée à 160 km/h entre Anvers et Wildert. Ce sont les Néerlandais qui s'opposent à la création d'une nouvelle ligne empruntant la zone portuaire.

Comment organiser le trafic du TGV en attendant l'implantation de la nouvelle ligne frontière française-Lembeek (Halle) ?

C'est maintenant une certitude que pour juin 1993, notre pays ne sera pas prêt à accueillir les TGV "Nord" et "Transmanche" sur une infrastructure nouvelle, voire sur la ligne classique améliorée. Il faudra attendre sans doute 1996 pour que le TGV puisse circuler en site propre dans notre pays.

Dès lors quelles mesures adopter pour permettre au TGV d'atteindre la capitale de notre pays en 1993 ? En ce qui concerne le TGV "Nord" relation Paris-Bruxelles, il circulerait sur la ligne classique via Feignies et Quévy car utiliser la nouvelle ligne TGV entre Paris et Lille et ensuite la ligne Lille-Tournai-Bruxelles (même électrifiée entièrement) présente peu d'intérêt et une perte de temps. Quant au TGV "Transmanche", il circulerait sur la ligne classique Lille-Bruxelles, la SNCF procédant à l'électrification en 25 kV 50 Hz du tronçon Lille-Tournai, ce qui permettra de porter la vitesse de 100 à 120 km/h.

Quant à la nouvelle ligne, elle sera construite en deux phases, la première étant mise en service dès 1994 entre la frontière française et Antoing où la dorsale wallonne serait rattachée au réseau TGV.

Le TGV à Namur en 1994 en pleine période des grands travaux de rénovation de la gare ? Attendre et voir.

La SNCB au service de sa clientèle

Des navetteurs choyés

Suite à plusieurs interpellations du monde politique namurois et luxembourgeois adressées à la SNCB à propos des correspondances inadaptées entre trains en gare de Dinant, il a été décidé qu'à partir du nouveau service des trains entrant en vigueur le 2 juin, cinq parcours supplémentaires seront mis en service dont quatre sur la ligne Dinant-Bertrix et un entre Namur (16.27 h) et Dinant (16.55 h).

Les nouveaux trains mis en service entre Bertrix (6.01/15.45) et Dinant (7.19/17.01) et entre Dinant (7.23/17.05) et Bertrix (8.41/18.23) réduiront le temps d'attente à Dinant et mettront fin aux plaintes des navetteurs. Il semble que l'on assiste au retour d'une politique des horaires adaptés aux besoins des voyageurs avec trains "occupés", complétant ou éliminant petit à petit le plan IC/IR qui n'a pas toujours rencontré les desiderata des voyageurs avec pour conséquences des trains "aux 3/4 inoccupés", voir l'abandon total de l'utilisation du chemin de fer pour se rendre à son travail.

Changement de dénomination de gares ou points d'arrêt namurois

A partir du 2 juin, la gare de Jambes (Nord) située sur la ligne 154 s'appellera tout simplement Jambes, tandis que les arrêts de Jambes (Etat) et Dave (Etat) situés sur la ligne 162 seront respectivement renommés Jambes-Est et Dave-St-Martin. Ces modifications après tant d'autres nous feront oublier de plus en plus l'existence de cette fameuse Compagnie du Nord-Belge.

La propreté des trains : ça avance

La SNCB a conçu un programme de modernisation du nettoyage des trains, qui comprend des installations pour le lavage de la carrosserie et des plates-formes bien équipées pour le nettoyage intérieur.

Des car-washes fonctionnent depuis un certain temps déjà à Châtelet, Kinkempois, Liers, Merelbeke, Louvain, Ostende, Courtrai et Schaerbeek. Le passage des rames sous les jets de produit nettoyant et dans les brosses se fait au départ vers le garage, dans des installations proches des remises de matériel.

L'équipement de plates-formes raccordées à l'eau courante et au réseau électrique a pour but de faciliter le travail des nettoyeurs tout en le rendant plus efficace. Ces plates-formes seront équipées en outre d'un matériel de nettoyage performant.

La première plate-forme devait être prête (infrastructure construite) fin février ou début mars si les conditions climatiques ont permis de poursuivre le travail normalement.

La SNCF ne louera pas de locos italiennes

Contrairement à ce que nous annoncions dans FFN 47 (page 6), la SNCF a abandonné le projet de location de machines électriques italiennes de la série E 491. Elle préfère maintenir en service certaines locomotives menacées de radiation et parmi lesquelles figurent 9 CC 14100, 12 BB 12000 et 14 BB 13000, toutes âgées en moyenne de 35 ans.

Namur couverte pour l'an 2000 ?

L'examen de la faisabilité du projet de couverture de la gare de Namur, confié au bureau d'études Cogesi, venait à échéance le 31 mars 1991 mais n'a pas été terminé pour cette date et devra donc être prolongé. Les partenaires intéressés par ce projet ont, durant les mois écoulés, assisté à des réunions de concertation durant lesquelles furent débattus les problèmes techniques, architecturaux et financiers. A ce jour, l'on peut dire que beaucoup de questions sont en voie d'être réglées tandis que d'autres exigent un examen plus approfondi. C'est ainsi qu'en ce qui concerne les constructions, il a fallu apporter plusieurs retouches au projet initial (notons un hall de gare plus petit, l'abandon d'un parking sur le toit, le non recouvrement total des voies par une grande dalle de béton prévue du pont de Louvain jusqu'à la poste et remplacée par une autre de moindre superficie munie de deux grands trous afin de permettre aux voyageurs se trouvant sur le quai de voir le ciel et de respirer un peu mieux). Le principal point d'achoppement de ce projet reste bien entendu les discussions avec la ville de Namur concernant la circulation automobile. Quant au projet de l'établissement d'une liaison ferroviaire entre Jambes et Dausoulx, il existe toujours bien mais son exploitation se ferait au moyen d'automotrices de la SNCB (depuis Jambes-Nord par la ligne 154 et jusqu'au Dausoulx par l'ancienne ligne 142) et non plus par trams de la SNCV. Cette mesure éviterait aux Namurois d'hériter des tramways non utilisés dans la région de Charleroi et que certains d'entre nous ont pu voir dans l'émission de télévision "Les travaux inutiles".

La réalisation du projet de couverture de la gare de Namur est un travail qui ne sera pas terminé avant l'an 2000, à condition que les travaux débutent fin de cette année, début 1992. En effet, les opérations ne pourront être menées simultanément car il faudra durant les travaux maintenir la circulation des trains. Le premier travail à effectuer sera la construction du tunnel ferroviaire à hauteur du boulevard Cauchy et qui permettra à la ligne Charleroi-Liège de passer en-dessous de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Dès ce tunnel terminé, on entamera le déplacement des voies puis la construction de la dalle sur la moitié nord. Ensuite construction de la dalle sur la moitié sud et finalement aménagement de voiries nouvelles et constructions d'immeubles au-dessus des voies.

petites annonces

Cherche tout renseignement, photo, plan, extrait d'indicateur, etc concernant la ligne 147 Landen - Gembloux - Fleurus.

Mon adresse : F. SEGERS, RUE DES CHAMPS 22, 5030 GEMBLoux
Tél : 081/61.39.42 après 17 h.

souvenirs...

Dans le cadre de notre rubrique "Souvenirs" ouverte à tous nos membres et lecteurs, nous vous présentons ci-après un article dû à M. Fernand Dumont du Club Tournaisien "CFTY" et éditeur responsable de la revue "Tourail". Dans cet article, notre ami nous décrit un voyage Arlon-Bruxelles-Nord, effectué le 7 mai 1956 à bord de la locomotive type 10 n° 10.028 de la remise de Stockem. Ce récit a d'autant plus de valeur que moins de cinq mois plus tard, plus exactement le 30 septembre 1956, la ligne Bruxelles-Luxembourg était électrifiée (la section Bruxelles-Ottignies avec prolongement vers Wavre l'était depuis le 15 janvier 1956) et la traction vapeur faisait place aux AM tranche 54 et HLE type 123. Nous le remercions vivement de nous avoir accordé l'autorisation de le reproduire dans notre revue.

Après avoir tant voyagé en chemin de fer, pris tant de tickets de quai, je ne croyais pas que l'attente de l'être cher en gare d'Arlon Voie 3, le lundi 7 mai 1956 à 17 h 15, pût encore procurer à mon âge - sensiblement celui de la type 7 (1921) - une émotion tellement douce et profonde.

Sur cette voie, dans quelques minutes, apparaîtra, puissante et massive, mon vieil amour de jeunesse, le type 10, sur laquelle je suis autorisé à parcourir les quelque 200 km qui nous séparent de Bruxelles.

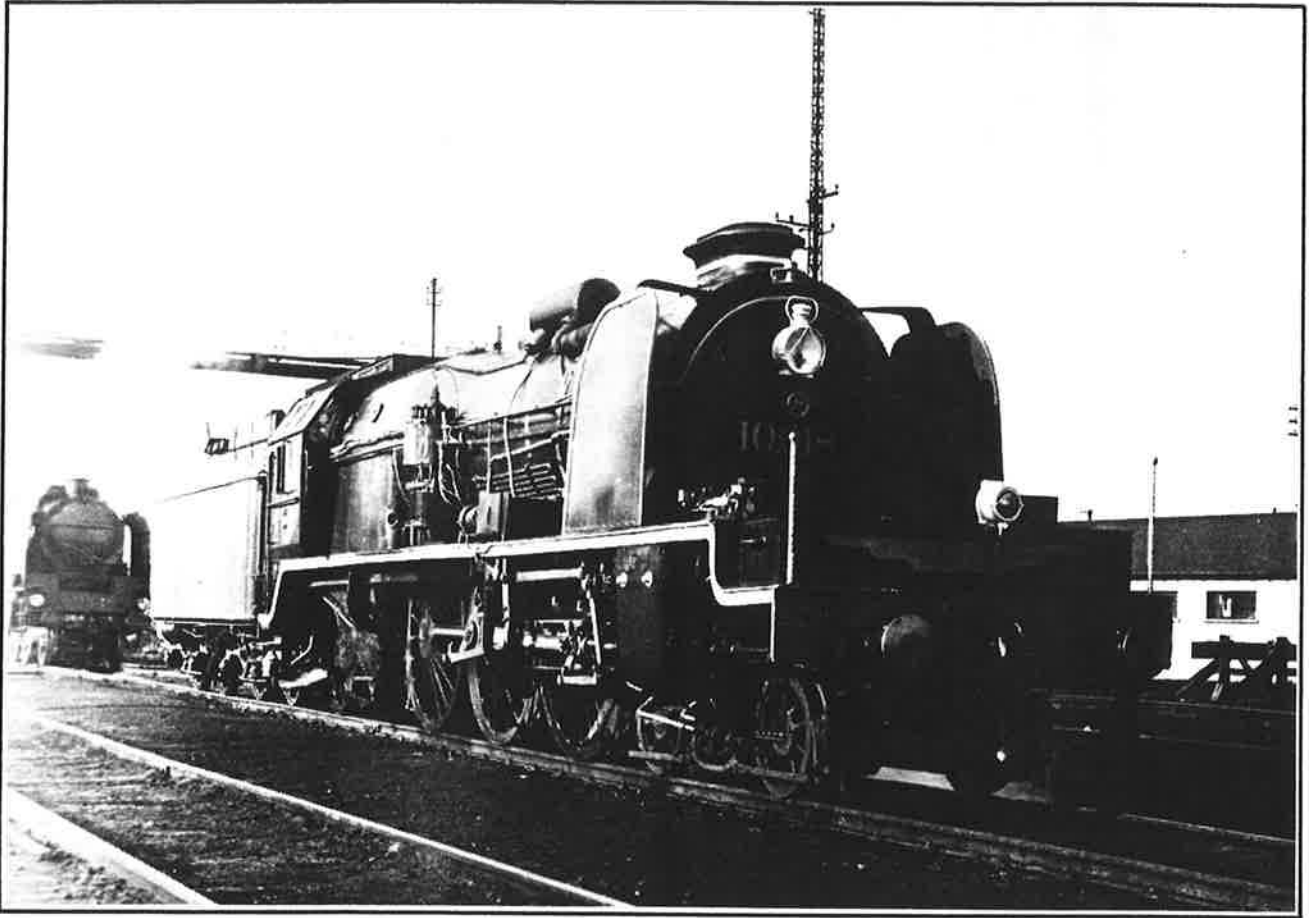
Au bout du quai, assis sur un banc, deux cheminots "en tenue" discutent avec un supérieur "galonné" en lorgnant mon appareil photographique avec l'air entendu "voilà l'invité annoncé". Présentations rapides et cordiales : le Chef-Instructeur Léonard, le machiniste Bailleux et le chauffeur Lieffrig attendent eux aussi l'arrivée de l'express 461 qui entre précisément en gare, remorqué par "leur" 10.028 MKM.

L'équipe venant de Luxembourg avait repris à Arlon à 12.56 h le 416 tracté par locomotive diesel entre Bruxelles et Arlon et terminait sa journée pour être relayée par celle qui vient de m'être présentée. Le temps de prendre une photo, le Chef-Instructeur Léonard troque son képi galonné contre un bérêt alpin et ajuste ses lunettes, Lieffrig charge déjà, la vapeur fuse de la soupape de sûreté, signal ouvert, coup de sifflet, départ et nous descendons sur Viville et Stockem.

Tout ici s'est passé tellement rapidement, j'ai voulu tant voir et tant entendre, j'ai tellement désiré cet instant que je me pince le bras pour m'assurer que c'est bien moi qui suis ici, assis sur le siège du chauffeur écoutant les explications que me donne mon guide et tout cela au milieu de bruits divers que domine celui de l'échappement.

Je sens en mon coeur un plaisir inaccoutumé. Je ris de me voir si bien sur cette locomotive, de pouvoir respirer cette adorable odeur mêlée d'huile chaude, de vapeur, de fumée de charbon. Nulle part ailleurs, je n'ai trouvé ces senteurs fortes, ce parfum dur qui pénètre et s'incruste et que je conserve en moi comme l'un des plus beaux souvenirs de voyage.

Partis d'Arlon à 400 m d'altitude, descendus à 370m à Houdemont, nous remontons à 400 m à Marbehan après 21 km de route. Nous roulons depuis un bon quart d'heure. Un triangle d'annonce jaune pointé vers le bas avec chiffre de vitesse en dizaines de km/h puis un poteau "TW" indiquent des travaux. En artiste, doux mais ferme, Bailleux ralentit son train et avertit les équipes d'ouvriers par un long coup de sifflet trois tons du plus heureux effet.



Sitôt les travaux dépassés, remise en marche immédiate, le modérateur étant poussé à fond puis doucement ramené pour ne travailler que sur la détente par l'intermédiaire du volant de changement de marche. La machine trépigne, bout et glisse sans déhanchement tout au long de ses deux fils d'acier brillant balisés de feux verts de km en km.

Lieffrig charge presque sans arrêt et veille à garder la pression le plus près possible du timbre (14 kg/cm^2) car la route est dure : les rampes à fort pourcentage, les quelques ralentissements permanents justifiés par le tracé ne permettent pas de regagner facilement les précieuses minutes perdues.

Bailleux jette de fréquents regards aux manomètres pour s'assurer que la pression ne tombe pas et que la pression dans les conduites de freins conserve bien son écart de $1,5 \text{ kg/cm}^2$ entre celles de la conduite générale et des réservoirs auxiliaires.

Vraiment cette équipe fait corps et se dépense pour obtenir économiquement, le maximum de son engin. Car la rampe est dure : il s'agit de gagner en 25 km Libramont (km 46) point culminant perché à 495 m d'altitude ! Nous y arrivons à 18 H 05. Les ralentissements pour travaux nous ont pris six minutes que des répétitions fermées dans une rampe particulièrement ardue nous ont empêché de regagner.

A peine avons-nous eu le temps d'échanger quelques paroles que déjà le train est reparti et prend sa vitesse de 100 km/h en un temps record. Par les deux gueulards ouverts à tour de rôle Lieffrig enfourne le charbon. Dans la vive clarté d'un blanc-rougeâtre les profils se marquent. Lieffrig étale son feu et s'assure que la pression tient bien ses 14 kg/cm^2 .

Après douze minutes, bref arrêt dans une petite gare, centre touristique : Poix-St-Hubert. Il est 18 h 19 et nous avons parcouru 60 km. Le paysage ardennais est magnifique. A peine remis en marche nous descendons à toute vapeur sur Mirwart avec sa courbe caractéristique limitant la vitesse à 90 km/h et située à 320 m d'altitude. Par Grupont, Lesterny, Forrières, nous atteignons Jemelle au km 79 à 18 h 36. Sans difficulté et sans heurt, Bailleux a arrêté sa machine au bout de quai de telle façon que le tender stationne exactement près de la grue à eau. Contrairement aux français et aux anglais qui adaptent aux pompes un tuyau flexible, les belges doivent calculer leur arrêt pour que l'eau tombe directement dans l'ouverture prévue au tender. C'est plus spectaculaire tout en exigeant une finesse de conduite du machiniste.

Du haut du tender, geste qui sera bientôt formellement interdit à cause des fils de la caténaire, on voit parfaitement l'intérieur de la cabine avec un des gueulards ouvert, laissant voir un feu roulant et coloré. Lieffrig s'affaire à maintenir le niveau d'eau dans la chaudière tout en gardant les 14 kg/cm^2 de pression. Les pelletées de charbon de 8 à 10 kg s'enfourment en cadence. Déjà les soupapes fument, le tender est rempli de 31.000 litres et prêt à déborder. Aussi, le chauffeur a fermé la vanne et retiré le boyau. Le machiniste, qui était descendu, s'était assuré de ce que ni bielles ni boîtes ne chauffaient. Remonté à bord, il attend le signal de départ. Le signal de sortie de gare est ouvert. Debout à sa place, Bailleux, toujours calme, a tiré sa montre enfermée dans un boîtier d'acier et murmure : "six minutes de retard" au moment où, répondant au sifflet du garde-convoi, il tire doucement son modérateur donnant le chemin de la vie à la vapeur débordant de force contenue.

L'étape que nous abordons doit nous mener à Namur, parcourant les 52 km qui nous en séparent en 43 minutes dont il ne reste que 37 après le retard concédé entre Arlon et Libramont.

On s'habitue vite aux bonnes choses comme aux braves gens. J'offre à Lieffrig le siège qu'il m'avait aimablement invité à prendre au départ d'Arlon. Cela me permet de voyager un peu sur cette plate-forme. Côté gauche, le mécanicien debout ou plus souvent assis sur son petit siège de

bois a poussé le modérateur à une petite moitié de sa course et travaille sur la détente de la vapeur dont 30 % seulement sont employés dès que le train est lancé. La cabine, très bien conçue par Flamme lui laisse une bonne vue sur la voie sans qu'il soit nécessaire de porter la tête hors de la marquise, geste pourtant devenu traditionnel chez les cheminots.

La main gauche reposant soit sur le volant de changement de marche, soit sur la poignée de frein, la main droite en poche, Bailleux conduit très détendu.

Le Chef-Instructeur me signale que c'est un des meilleurs machinistes de la ligne. Une fraction de seconde, ses yeux quittent la voie pour surveiller ses manomètres : Frein : 8 kg/cm², pression de la chaudière : 14 kg/cm², dans les chapelles 12 kg/cm² : tout va pour le mieux ! L'énorme TELOC, à la fois compteur kilométrique, enregistreur et montre est le rappel constant à la vigilance que pointe le machiniste à mesure que les signaux sont en vue.

Il règne sur cette machine un esprit d'équipe qui fait plaisir à voir.

On a défini l'amitié : "Faire ensemble la même chose avec un même coeur". Nul doute que le meilleur exemple soit celui de l'entente qui règne entre machiniste et chauffeur pour faire donner à "leur" machine - sans la fatiguer - le maximum de sa puissance et de son rendement. Peu de mots s'échangent, mais beaucoup de regards et de gestes à peine perceptibles.

Parfois, dans une longue courbe vers la droite, Leiffrig quitte son charbon et surveille la voie. Bailleux le regarde et d'un signe de tête Lieffrig lui fait signe "oui". Car, placé à droite, il a vu avant son machiniste le signal implanté quelques centaines de mètres en avant et que la longue chaudière de la locomotive cachait à Bailleux installé à gauche de la cabine.



Les machinistes et les chauffeurs connaissent l'endroit exact où sont implantés les signaux. L'instructeur Léonard qui a "fait" la ligne ne détache pas ses yeux de la voie et veille avec l'équipe. Un fort

ralentissement nous est signalé par un triangle jaune pointé vers le bas et sur lequel figure le chiffre 2. Bailleux agit sur le frein et progressivement la rame passe du 110 km/h au 20 km/h devant le panneau TW situé à l'endroit des travaux. Encore deux précieuses minutes perdues, mais la sécurité du train n'a pas de prix. Il y a d'ailleurs dans le personnel roulant un sentiment d'obéissance totale et absolue aux signaux. Sentiment de respect amical à l'égard des signaux réguliers, implantés là depuis toujours, vieilles connaissances attendues. Sentiment de respect plus accentué et mêlé d'une certaine crainte pour les signaux exceptionnels et imprévus, habituellement signalés sur la feuille de travail mais gardant néanmoins leur caractère hostile et menaçant.

Un bolide comme le nôtre, pesant près de 450 tonnes, lancé à 120 kmh, parcourt 2 km à la minute soit plus de 30 mètres à la seconde. On n' imagine pas un machiniste distrait : dix secondes suffisant pour parcourir 300 m au long desquels peuvent se trouver et les signaux de ralentissement et l'obstacle imprévu qui, franchi à cette allure, tournerait à la catastrophe, très rares il est vrai ! Mais l'équipe de conduite garde présents à l'esprit l'accident de Hatrival et celui de Wilsele dans lesquels des collègues laissèrent la vie, coincés entre cabine et tender, la machine culbutée au fond du ravin ou renversée au bas du talus.

Les travaux passés, un triangle vert portant le chiffre 12 annonce que nous pouvons reprendre la marche à pleine vitesse, le 120 kmh étant autorisé. L'échappement ronfle, la machine trépigne et grimpe sans difficulté. Le soleil de nouveau donne en pleine face. Des ralentissements prévus et la visibilité mauvaise empêchent Bailleux, malgré la splendeur du temps, de lancer sa machine. Il fait d'ailleurs part de ses scrupules au Chef-Instructeur qui lui donne entièrement raison.

Tout en gardant son rang et sans familiarité déplacée le Chef-Instructeur, sur la locomotive, en bleu de travail, portant bérêt et lunettes, paraît être davantage un amical conseiller de l'équipe, vivant leur vie, leurs joies et leurs appréhensions, plutôt qu'un chef ou un surveillant.

Il est curieux pour un étranger de l'entendre parler de ses machines, de ses hommes qui ont les uns et les autres leurs qualités et leurs défauts. Il n'ignore pas ce qu'il peut et doit demander à chacun et chacune, sachant à l'avance quels sont les accrocs qu'il faut craindre et les erreurs qui peuvent être commises.

J'aime voir comment l'instructeur, tout en me parlant, ne perd pas de vue la conduite de la locomotive et la marche du train. Ce sont de vrais mordus du rail qui chaque jour contribuent à son succès et à ses performances.

Car le Chemin de Fer n'est pas seulement une Administration ou un budget, c'est avant tout un outil, une machine mise chaque jour à la disposition de centaines de milliers de voyageurs.

On ne peut le juger sur documents mais sur des faits, et tant qu'il y aura des Léonard pour instruire, des Bailleux pour conduire et des Lieffrig pour chauffer, le chemin de fer et les locomotives à vapeur resteront choses bien vivantes, des mécaniques de toute beauté, belles par elles-mêmes et par les services qu'elles peuvent rendre.

km 107. Nous traversons Ciney en vitesse à 268 mètres d'altitude. Braibant, Natoye, Florée, Assesse : petites gares aperçues dans un éclair ... la machine a repris son rythme. Geste peu réglementaire je me penche hors de la marquise pour voir tourner les bielles et ne puis m'empêcher d'admirer cette mécanique lourde, pesante, compliquée qui tourne à une vitesse ahurissante avec la souplesse et la facilité d'un mouvement d'horlogerie.

Continuellement, Lieffrig charge par les deux gueulards à tour de rôle. Le charbon menu, copieusement arrosé, brûle comme de la poudre. Si cette locomotive vit, c'est grâce à l'énergie qu'on lui insuffle à la force des bras : à la cadence de plus de 20 kg au km, parcouru faut-il le rappeler en 30 secondes, celà oblige à recruter comme chauffeurs des gens qui ne sont sensibles ni des reins ni des poumons !

Pourtant Jean Lieffrig n'est pas gros : petit, noir et râblé, je l'imagine volontiers sur les bancs d'une Ecole Supérieure ou au pupitre de commande d'une locomotive électrique.

Entre deux "fournées", il prend son bidon de café qui chauffe sur le bord du foyer, en boit une gorgée, vérifie le niveau d'eau dans la chaudière, asperge son "menu", ouvre la porte du foyer pour en activer le tirage. Sur un signe à peine perceptible de Bailleux, il actionne la grille du foyer pour nettoyer son feu.

Je lui demande s'il ne regrette pas la prochaine mise à la retraite des type 10, car il paraît aimer son dur métier et sa machine . A vrai dire cette perspective ne paraît pas l'enchanter. Pour ne pas le laisser sur cette impression, je le plaisante en l'imaginant dans peu de temps, propre et pimpant conduisant une BB 123 : son haussement d'épaules incrédule laisse croire qu'il ne tient pas du tout à ce genre de travail.

Quant à Bailleux c'est un machiniste splendide, véritable Ardennais ou plus exactement Gaumais, costaud et souriant, de la même race que les bûcherons et garde-chasses de nos Ardennes qui font la beauté de nos bois au même titre que les hêtres ou chênes centenaires. C'est beau et reposant de voir cet homme calme au regard vif et intelligent manier en souplesse et sans geste inutile, modérateur, levier de changement de marche, manette de frein, et faire positivement ce qu'il veut de ce monstre de 176 tonnes remorquant à 120 km/h un train composé de cinq voitures dont les places assises sont presque toutes occupées. Combien de voyageurs pensent maintenant que leur sort repose dans ces bonnes mains qui pour l'instant s'essuyent sur la traditionnelle boule de coton.

Concentré, Bailleux refuse aimablement la cigarette que je lui offre mais accepte une pastille de menthe. Mais il préfère encore le café de sa gourde.

La descente sur Namur s'amorce doucement. Assesse perche à 258 mètres d'altitude : nous avons parcouru 118 km.

19 h 20 : Nous venons de passer Dave et Jambes dans une descente ahurissante, passant en 9 km de 205 à 83 mètres d'altitude. Vapeur coupée, Bailleux qui s'est relevé, freine doucement pour aborder à 60 km/h le pont sur la Meuse. Ce machiniste qui connaît sa ligne, vigilant devant la complexité des signaux d'entrée de gare, m'appelle et me fait admirer à gauche le paysage magnifique que compose la ville de Namur, baignée dans l'eau des deux fleuves, dominée par la Citadelle plantée sur sa montagne boisée embrasée par un soleil rosé qui bientôt touchera l'horizon.

Dans sa beauté simple le spectacle est effectivement grandiose et j'en admire davantage ce machiniste-poète que le bruit, l'huile chaude, le cambuis et les signaux ne rendent pas insensible à la calme splendeur de la nature.

Et c'est une preuve de plus, si besoin en était, que la satisfaction qu'éprouvent les admirateurs du chemin de fer trouve à sa base une émotion esthétique parfaite. Un train qui défile dans une campagne verdoyante, traînant derrière lui son panache de fumée, possède un charme auquel peu d'artistes restent indifférents. Car chacun de nous recherche instinctivement la beauté parfaite, maladroitement souvent, mais intensément. On rêve de perfection de couleur, de rythme, de chaleur, d'élégance esthétique. On aime tout ce qui est gai, lumineux, palpitant de vie.

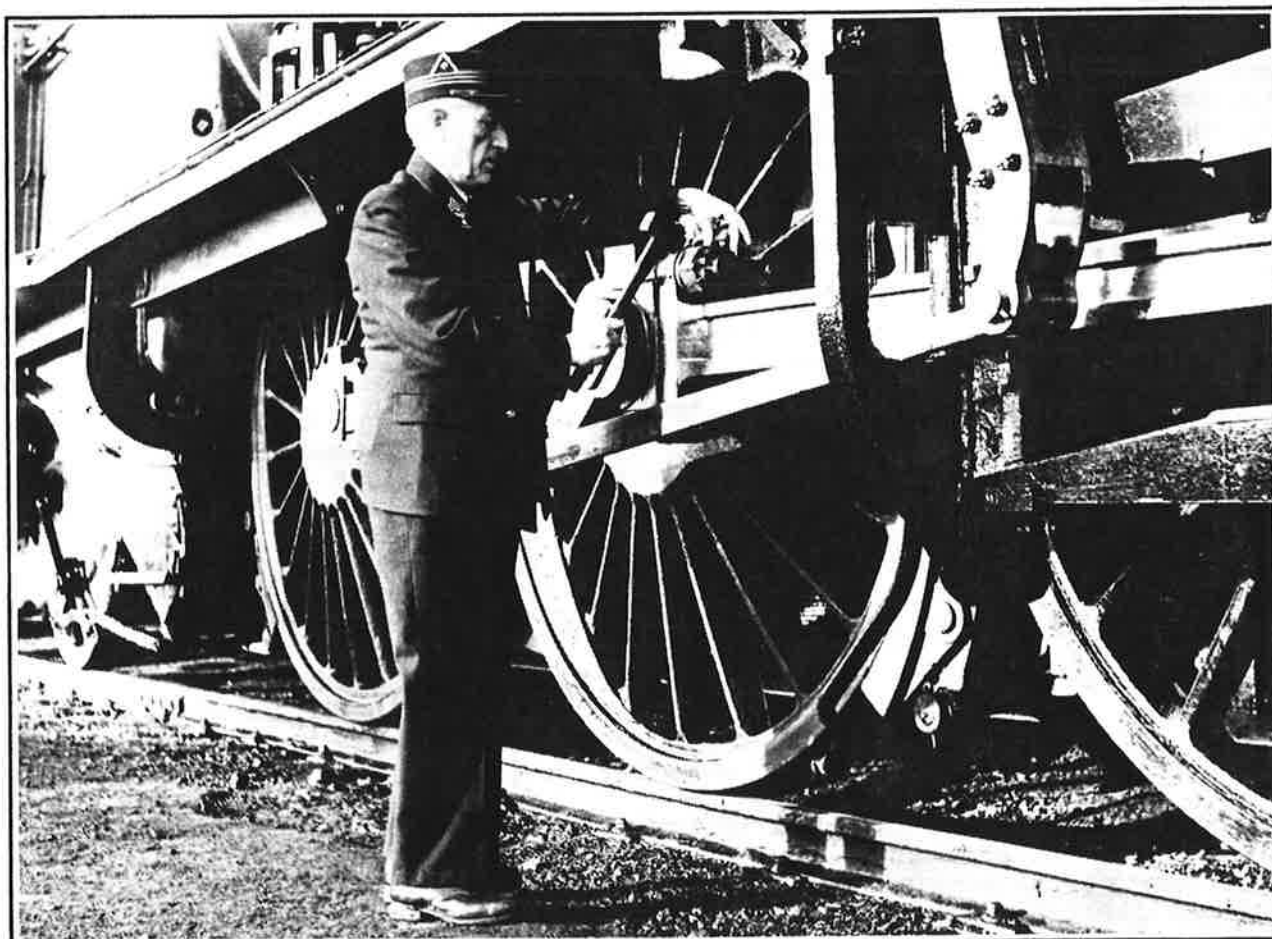
D'aucuns croient trouver le beau dans les formes abstraites, d'autres dans les choses simples et palpables : la peinture, la sculpture, la musique, la nature où se rencontre souvent une élégance esthétique qui touche à la perfection. Mais il y manque habituellement deux choses essentielles : l'ardeur et la vie !

Et c'est pourquoi j'ai la conviction intime d'avoir ressenti une émotion esthétique parfaite, au moment précis où, debout sur la plate-forme de la 10.028, notre train sortant de sa tranchée pour enjamber la Meuse, je découvrais le panorama de Namur, illuminé dans le soleil couchant d'un beau jour de mai.

Le contraste de cette masse de fer et de feu trépignant sous mes pieds et de cette nature calme et reposée, de la vie ardente de notre Pacific et de la splendeur plastique de ce soleil couchant, faisait vibrer en moi toutes les cordes sensibles - sinon sentimentales - sources d'émotions impossibles à oublier.

Le coeur emplí de cette joie profonde, savourant avec délices ces mystérieux plaisirs qui me sont offerts, je me sens pleinement heureux sur cette locomotive au moment où elle entre en gare de Namur longeant sur sa lancée un quai grouillant de voyageurs.

Il est 19 h 26. Le retard n'a pu être regagné. Dieu sait pourtant si Bailleux a tiré de sa machine tout ce qu'il y avait moyen d'en tirer. A peine le train est-il arrêté, que, sans s'être concertés, machiniste et chauffeur sont grimpés dans le tender d'où ils ramènent vers l'avant charbon menu et briquettes. Car le trou est fort entamé et il s'agit de faciliter le travail de Lieffrig qui sera ardu pour cette dernière étape de 62 km.

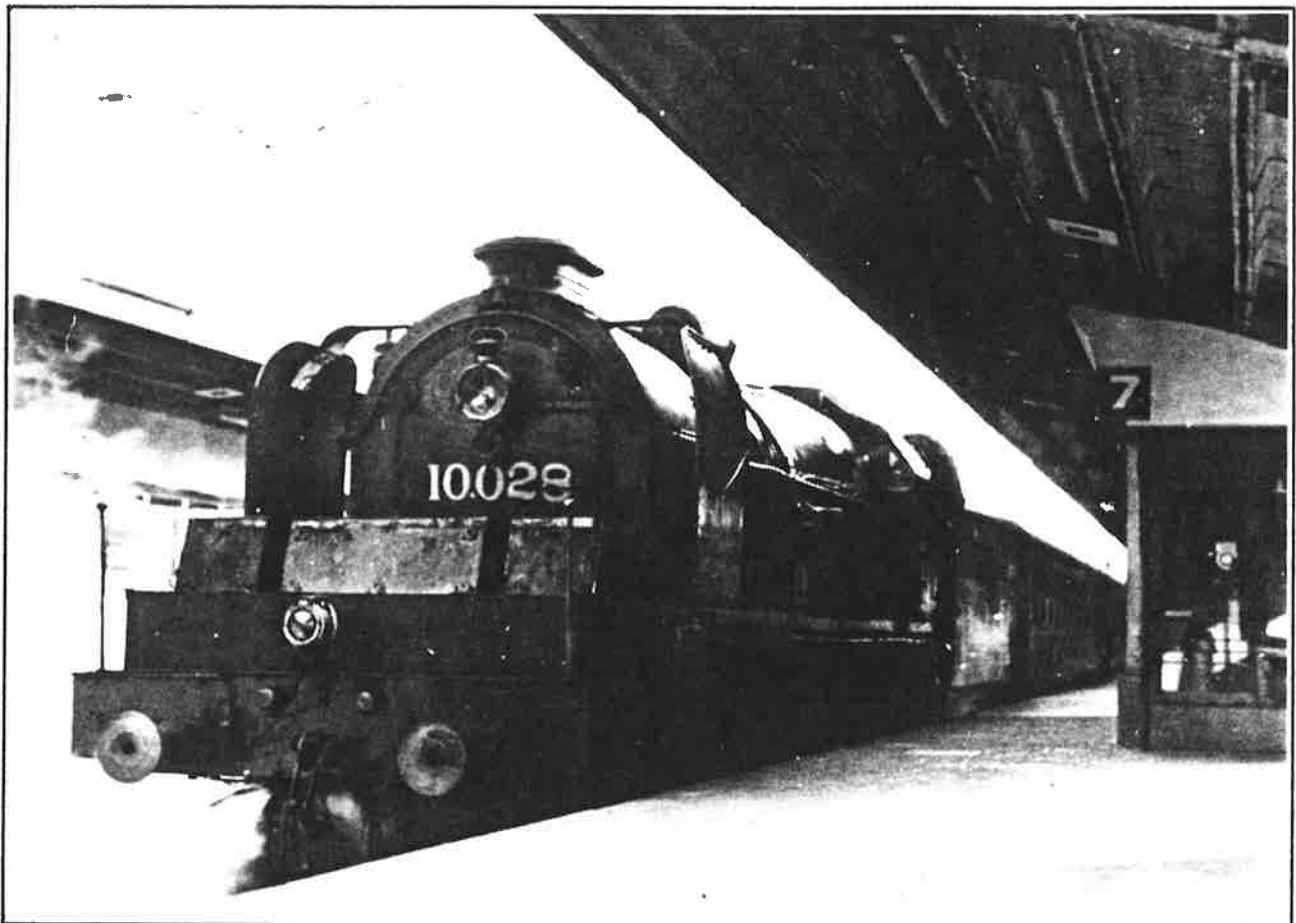


Avant le départ, Bailleux fait une rapide inspection extérieure de sa machine, vérifie spécialement l'état des graisseurs et des bielles, serre un boulon, ajoute un goutte d'huile. Au moment où il s'apprête à remonter sur sa plate-forme, le chef-garde vient s'enquérir des raisons du retard. Notre machiniste lui explique qu'il est surtout dû aux ralentissements trop fréquents pour cause de travaux d'électrification qui font tomber les moyennes de façon catastrophique.

19 h 28. Avec huit minutes de retard, nous quittons Namur à pleine pression. Démarrage à l'arraché mais sans bavure et sans pivotage, tel que je les aime et les admire depuis toujours. La sortie de gare est assez dure. Partis du niveau de 83 m d'altitude, après une courbe assez "sèche", nous amorçons en force la fameuse rampe de Rhisnes, qui en 6 km seulement nous élève à 151 m, soit un degré de déclivité de 1,83 %. Quatre km plus loin, à St-Denis-Bovesse, nous sommes à 193 mètres !

La machine donne son maximum. L'aiguille du tachymètre après avoir chatouillé un bon moment le 50 et le 60, grimpe lentement au 70 puis au 80. Vraiment la type 10 mérite son titre de "grimpeuse". C'est absolument ahurissant de voir avec quelle facilité notre machine enlève les 265 tonnes de ses 5 métalliques dans une côte de pourcentage particulièrement élevé.

Et pourtant la type 10 a 46 ans d'âge et c'est pitié de penser que cette splendide locomotive effectue ses derniers tours de roues sur "sa" ligne du Luxembourg. Car Flamme l'a conçue en 1908 pour cette ligne au profil ardu et aucune autre locomotive n'a pu l'en détrôner depuis. La type "5" de 1930, trop lourde et hors gabarit grimpait bien mais trottait mal. La type 1 de 1935, beaucoup plus puissante, plus moderne, dotée des derniers perfectionnements, devait être une "super type 10". Malheureusement, si elle était imbattable sur les lignes de plaine : Oostende-Bruxelles-Liège, elle n'a jamais pu battre sa vieille rivale sur le parcours de cross-country tourmenté de Bruxelles-Arlon.



km 154 : nous passons Gembloux à toute allure. Bailleux toujours calme et vigilant surveille sa vitesse, ses appareils et la voie. Infatigable, Lieffrig enfourne ses pelletées de charbon : 4.500 kg auront été enfournés à l'arrivée à Bruxelles, soit la provision d'un hiver pour bien des ménages bourgeois.

A grands tours de roues, - 1 m 98 de diamètre - nous approchons à 120 kmh d'Ottignies. km 168 : un long coup de sifflet avertisseur : le compteur marque 100 kmh, car Bailleux a ralenti son train pour traverser cette

longue gare en courbe. De part et d'autre de la voie principale se dégagent des voies déviées. A travers ce dédale de fils d'acier, notre route reste nettement tracée : deux rails plus luisants balisés de feux verts au milieu du concert de feux rouges, jaunes, violets et blancs lunaires. Quoique le soir ne soit pas encore tombé, la gare est déjà tout illuminée.

Quelques claquements des six essieux sur les passages d'aiguillages, un balancement imperceptible et déjà nous redescendons sur Rixensart. L'air se fait plus frais et toujours la machine roule son train d'enfer. Ici plus de ralentissement pour cause de travaux : Bailleux semble décidé à regagner le retard et à "faire l'heure".

Je sens que mon bon temps est près de finir. Agrippé à la poignée du tender, je constate que les poteaux kilométriques plantés le long de la voie décomptent pour moi les kilomètres qu'il reste à parcourir. Goulûment je hume encore cet air tiède saturé de vapeur, d'huile et de charbon.

Rixensart : encore 25 km; nous sortons d'un petit bois, longeons les papeteries, remontons légèrement en traversant Genval au km 23 pour redescendre immédiatement sur La Hulpe et Bakenbos. Le soleil couchant qui m'avait enchanté à Namur se mire dans les champs de verre des serres de Hoeilaert : encore 18 km !

Les abords de Bruxelles sont bien jolis. Depuis Arlon, le parcours n'a cessé d'être pittoresque. Partis dans la verdure, nous arrivons après 3 h de route dans les feuillages verdoyants de la forêt qui sert de portique d'entrée à la capitale.

A travers l'admirable Forêt de Soignes, nous descendons sur Groenendael, Watermael et Boitsfort où il ne reste que 10 km de parcours. A peine avons-nous le temps d'apercevoir Etterbeek, ses casernes et ses trams. Déjà Bruxelles ..., le rêve se termine ! Bailleux a coupé la vapeur. Lieffrig étale son feu sans charger pour conserver la pression minimum. Et nous stoppons au Quartier Léopold à l'heure.

Bailleux est triomphant. Lieffrig sourit. Je comprends ce que représente pour cette équipe tellement unie le résultat qui vient d'être obtenu : à eux deux, grâce à un effort constant de trois heures, ils ont pour la 1.000e fois en moins de 5 ans amené cet express à bon port et à temps !

20 h 08 : un dernier démarrage. Ravi j'écoute comme si c'était la première fois de ma vie la voix de la machine : l'échappement caractéristique des 4 cylindres de la type 10 : la vapeur en s'échappant de la double cheminée compte ses quatre coups : 1, 2, 3, 4, 1, 2, 3, 4 de plus en plus vite. Nous nous engouffrons dans la suite de tunnels qui se terminera à Bruxelles-Nord.

Mon cicerone achève, infatigable, de me renseigner sur les mille et une choses qui m'intéressent.

Il a constitué pour moi tout au long de ce voyage une source inépuisable de documentation ferroviaire, un vrai concours de "quitte ou double" dans lequel, récipiendaire de grande classe, il trouvait réponse, combien intéressante, à toutes les questions posées.

Dans l'illumination féérique de la Gare du Nord, le train s'immobilise à 20 h 18. Déjà Lieffrig a détaché la machine. Il faut se séparer; une cordiale poignée de mains, un bon sourire de Bailleux, tous mes vœux à Lieffrig et je me retrouve sur le quai tandis que la 10.028 s'éloigne.

Comme pour un adieu, elle repasse devant moi en marche arrière pour gagner la remise de Schaerbeek. Je la dévore de yeux. Deux bras s'agitent hors de la marquise; je réponds au geste d'adieu de mes deux nouveaux amis. Peut-être, s'il plaît à Dieu et à la Direction M.A., n'est-ce qu'un "Au revoir".

Le long tablier s'estompe dans l'ombre. Il ne reste de la 10.028 qu'un petit point rouge qui disparaît dans le noir.

Le Chef-Instructeur Léonard est sur le quai près de moi. En tenue, portant son képi galonné, il a repris son allure de gradé qu'il avait enfermée dans le coffre au départ d'Arlon.

Je le salue une dernière fois, ne sachant comment le remercier de son amabilité et de la grande leçon que les cheminots, ces amoureux du travail bien fait, m'ont donnée au cours de cette mémorable journée, que je marque, dans mon agenda des jours fastes, d'un très gros caillou blanc.

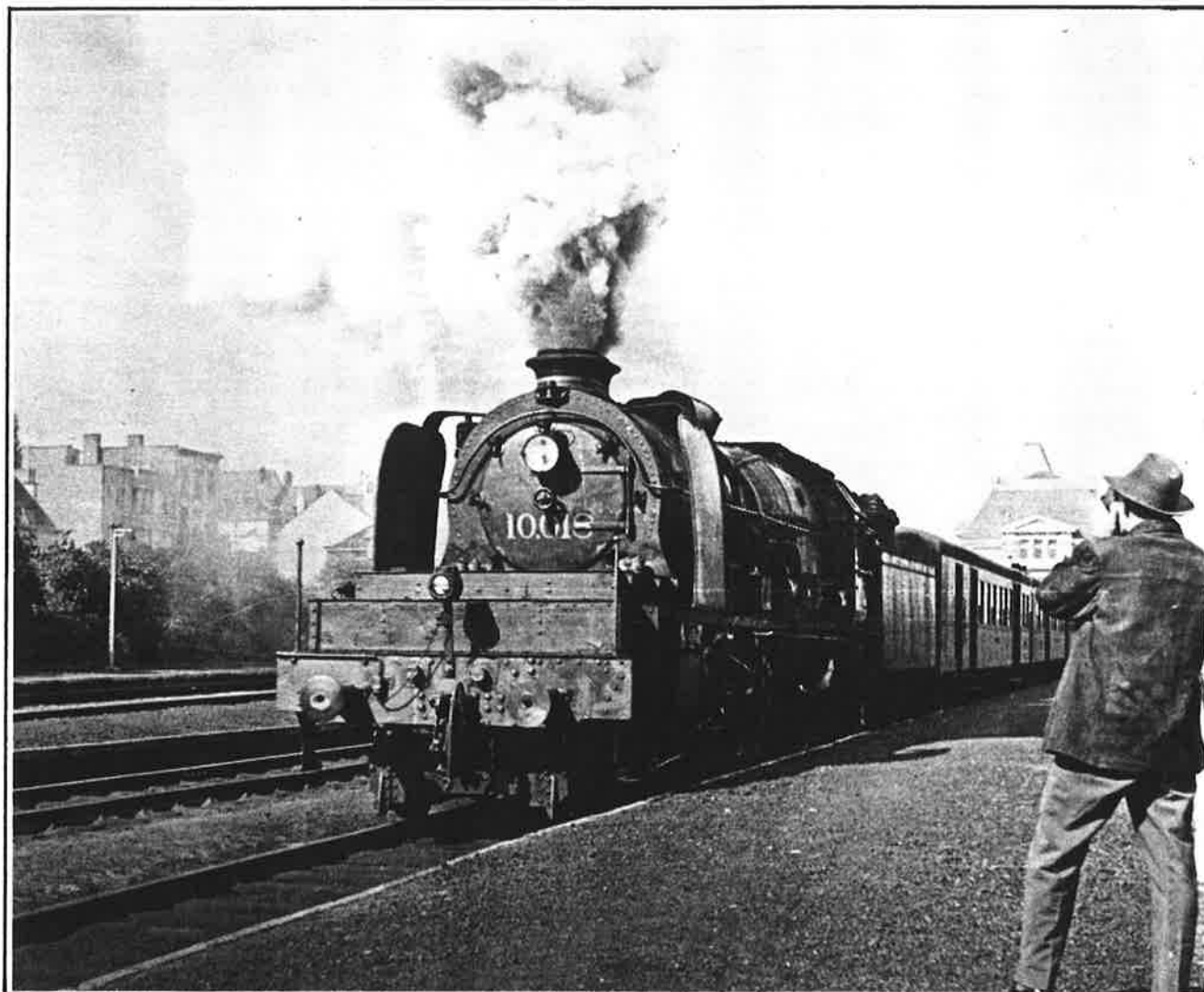
En guise de conclusion : ce voyage sur la 10.028 avait été sollicité comme adieu à la type 10. Il fut réalisé le 7 mai. Moins de cinq mois plus tard, le 29 septembre 1956, le dernier train vapeur, ayant en tête la 10.018 de MKM quittait Luxembourg et Arlon à destination de Bruxelles.

Il était conduit par Rausch, chauffé par Jean Lieffrig et accompagné par Fernand Léonard.

La 10.018 passait ensuite à Bruxelles-Midi (FBM), dans le roulement des type 1, en compagnie des toutes dernières type 10 : 10.011, 10.029, 10.043 et 10.045. La 10.018 venait souvent à Tournai.

J'eus encore l'occasion de l'accompagner entre Tournai et Bruxelles et de la conduire - ô joie suprême - de la remise à son train !

Précisons enfin par souci d'honnêteté, que quelques phrases "bien tournées" ont été empruntées ou inspirées par les "Dévorants" d'Etienne Cattin.



Commentaires et remarques de Mr R. Huysman

Effectif de la remise de Stockem en mai 1956

A l'époque considérée, Stockem abritait des locomotives types 10, 29 (en grand nombre : 19 services-locomotive) et 53. Parmi les type 10, l'on rencontrait en ligne les dix locomotives et tenders suivants : 10.012/31.010, 10.013/31.035, 10.020/31.042, 10.024/31.016, 10.025/31.014, 10.027/31.024, 10.028/31.007, 10.030/31.029, 10.033/31.045 et 10.041/31.040, c'est-à-dire 6 HL en série, une constituant la réserve de 20 % et trois "Parc" qui roulaient quand même. C'était la fin, et l'orthodoxie n'était plus ni respectée, ni surveillée. La 10.028 était à ce moment l'une des machines reparquées mises en ligne à la sauvette. Quant à la 10.025, cédée par la remise de Schaerbeek à plus de cent mille km, elle n'a pratiquement plus roulé lors de son séjour de fin de carrière à Stockem. En plus des dix locomotives type 10 précitées, Stockem possédait également les 10.018/31.031 et 10.043/31.023 qui se trouvaient respectivement en moyenne réparation et gros entretien à l'A.C. Salzinnes. A l'exception des 10.018 et 10.043 transférées à la remise de Bruxelles-Midi (avec les 10.011, 10.029 et 10.045 de Jemelle), les autres locomotives sortirent d'écritures en octobre 1956. Il est à noter que la 10.030 était hors service depuis le 30 juillet 1956 à la suite d'une avarie.

Horaire et composition du train 461 Luxembourg-Bruxelles (Nord)

Il s'agissait d'un train à marche accélérée, pour charge réduite. Sa composition prévue était de 5 voitures du type K, soit 266 T. Occasionnellement, il pouvait être composé de 6 ou 7 voitures avec dans ce cas un retard éventuel pour surcharge admis. En raison des travaux d'électrification des détentés d'horaire étaient placées judicieusement. C'est ainsi que l'horaire 265 T pour type 1 ou 10 appliqué était détendu de 2 minutes entre Ciney et Namur, 5 minutes entre Ottignies et Bruxelles (Q-L) et 2 minutes entre le Quartier-Léopold et Bruxelles (Nord) soit un total de 9 minutes.

Indication de travaux en cours

L'avis de ralentissement temporaire (ART) était annoncé par :

- a) un seul triangle d'annonce jaune, pointe vers le bas, avec chiffre de vitesse en dizaines de km/h, et appuyé la nuit de deux feux jaunes clignotants
- b) un panneau TW au point d'exécution (sans rappel de la valeur de la vitesse réduite).

La signalisation d'espacement n'interfère pas avec celle d'ART dont elle est - sauf cas particuliers ici hors de propos - indépendante.

Signal ouvert permettant le départ ou le passage d'un train

On peut également employer les expressions "signal au passage" ou "signal à 90°". Le signal vert est à proscrire dans le domaine ferroviaire car réservé au langage routier.

Timbre de la chaudière des "Pacific" types 1 et 10

type 10 : 14 kg/cm² type 1 : 18 kg/cm²

Pression dans les conduites de frein

Les pressions freins desserrés étaient de 8 kg/cm² au réservoir principal et de 5 kg/cm² dans la conduite générale et aux réservoirs auxiliaires.

La valeur citée de 1,5 kg/cm² était la valeur courante de la dépression nécessaire à la réalisation d'un freinage normal ou d'un fort ralentissement.

La manomètre à deux aiguilles (duplex) indique sur un même cadran les pressions au réservoir principal et à la conduite générale.

Accidents d'Hatrival et de Wilsele

L'auteur fait allusion aux accidents du 13 décembre 1950 à Hatrival avec la 10.016 de MKM en tête du train international Bâle-Amsterdam et du 8 décembre 1954 à Wilsele (L53) avec la 1.001 de FBM remorquant un train spécial ramenant en Allemagne des supporters de football ayant assisté la veille au soir à un match en Angleterre.

Remarquons que dans les deux cas, le déraillement fut imputable à une prise de déviation à vitesse excessive et non à l'ART.

Connaissance avec le Chef-Instructeur Fernand Léonard

L'ayant personnellement connu, je puis écrire que c'était un agent remarquable par sa grande compétence, sa correction et sa gentillesse de chaque instant. En un mot, un personnage exceptionnel, un tout grand format de la traction vapeur.

A la force des bras du chauffeur Liefbrig

Si la consommation de charbon était de 20 kg au km, c'est que le 461 n'était composé que de 5 voitures. Mais aux trains les plus lourds, la consommation pouvait monter à 28 kg au km.

La rampe de Rhisnes à la sortie de Namur

La rampe de Rhisnes (le Beau Vallon) est de 16 mm/m, correspondant à 17 mm/m en profil corrigé (influence des courbes)

Passage en gare d'Ottignies

Le ralentissement pour traverser cette longue gare en courbe est assez curieux, car d'habitude, c'était le contraire, et ce, dans les deux sens. En effet, les équipes de conduite profitaient de la cuvette d'Ottignies pour se lancer en poussant à la traversée de la gare la courte pointe de vitesse à 125 km/h tolérée par la réglementation.

Légendes des photos

p.7 : Samedi 29 septembre 1956, dépôt de Luxembourg : la 10.018 de Stockem s'apprête à se mettre en tête du train 461, dernier train vapeur Luxembourg - Bruxelles.

p.9 : Le chef-instructeur Léonard ne détache pas ses yeux de la voie tandis que le chauffeur Liefbrig se repose un peu. C'était le 29 septembre 1956.

p.12 : Le 29/9/1956, le chef-instructeur Léonard exécute les mêmes gestes que le machiniste Bailleux lors du voyage du 7/5.

Photos SNCB - Collection Phil Dambly.

p.13 : La 10.028, héroïne du récit de F. Dumont. Collection Michel Herbiet.

p.15 : Le 20/9/1958, J. Heintje surprend l'auteur, Fernand Dumont, en train de photographier son amour de jeunesse, en gare de Tournai. Collection Phil Dambly.

km	461
0 Luxembourg	16.53
6 Bertrange-Strassen	
10 Mamer	
13 Capellen	
18 Kleinbettingen	
19 Sterpenich	
3 Barnich	
5 Aulbus	
7 Weyler	
10 Arlon	17.18
12 Viville	
13 Stockem	
18 Fouches	
20 Hachy	
24 Habay	
27 Houdemont	
29 Rulles	
31 Marbehan	17.28
36 Mellier	
39 Lavaux	
42 Cousteumont	
45 Hamoir	
47 Longlier-Neulchâteau	
51 Verlaine	
56 Libramont	17.59
66 Hatrival	
70 Poix-St-Hubert	18.01
74 Mirwart	
80 Grupont	
83 Lestery	
86 Forrières	
89 Jemelle	18.13
95 Marloie	18.30
98 Aye	
101 Hozne	
107 Haversin	
113 Chabois	
114 Leignon	
117 Ciney	18.35
121 Braibant	
124 Natoye	
125 Florée	
128 Assesse	
131 Courrière	
136 Sart-Bernard	
138 Naninne	
141 Dave (Etat)	
144 Jambes (Etat)	
147 Namur	19.18
0 N. 161	19.20
56 Bruxel. (Q. L.)	20.03
Bruxel. (L. W.)	
Schaerbeek	
620x Nord-Noord	20.18
Centr.	
6 Midi-Zuid	

Heures de passage obligé aux gares de coïncidence non desservies :

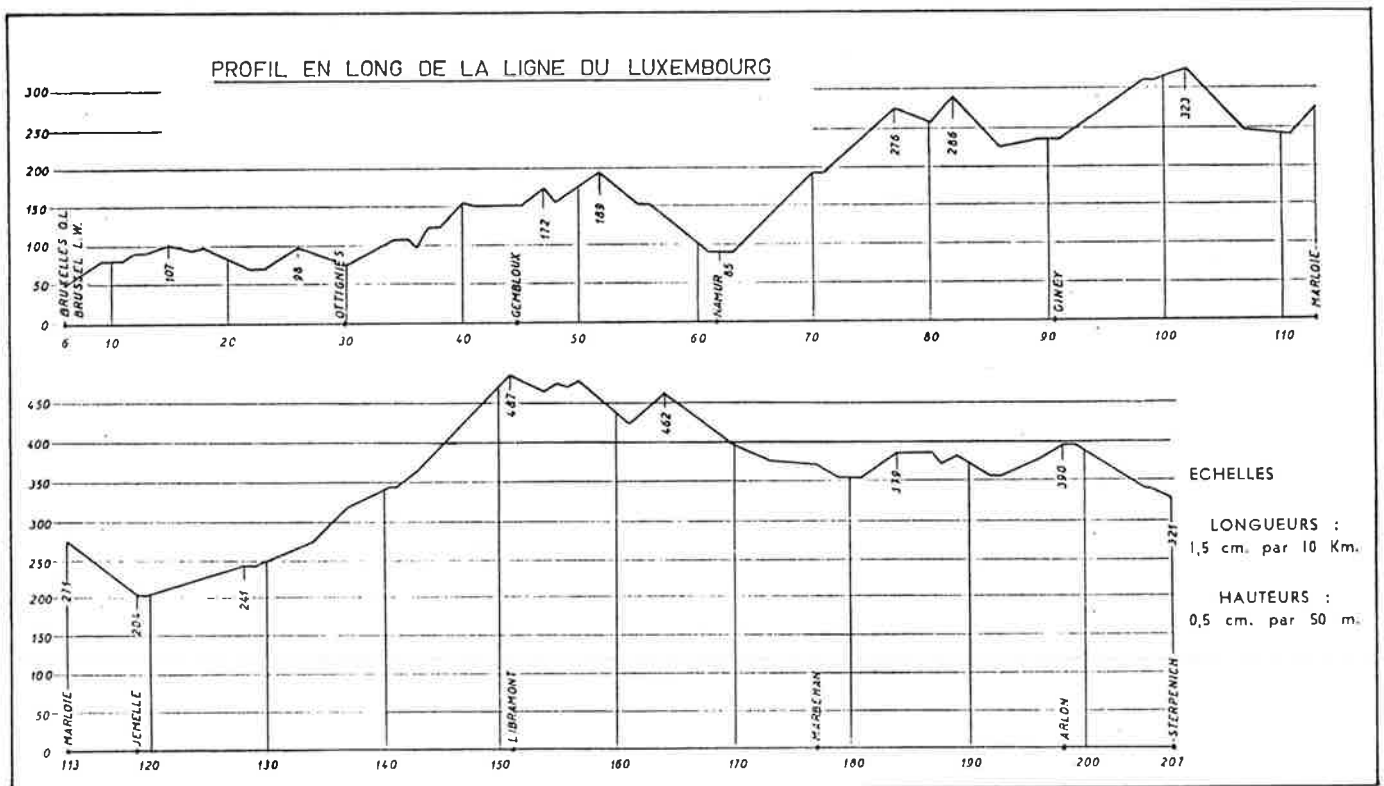
Marbehan : 17.42 / Marloie : 18.43 / Ciney : 18.57
Gembloux : 19.34 / Ottignies : 19.43

L'arrêt prévu à Poix-St-Hubert était de 60 sec. soit 18.12/18.13

161

km	461
0 Namur	19.20
6 Rhines	
10 St-Denis-Bovesse	
12 Beuzet	
15 Lonzé	
17 Gembloux	
20 Ernage	
23 Chastre	
24 Blamont	
27 Mont-St-Guibert	
32 Ottignies	
Wavre 139	
32 Ottignies	
33 Limelette-Buston	
35 Profondsart	
37 Rixensart	
39 Genval	
41 La Hulpe	
43 Bakenbos	
44 Hoelhaert	
46 Groenendaal	
50 Boitsfort-Bosvoorde	
52 Wacromael-Waterm.	
53 Etterbeek	
56 Brux. (Q.L.)	20.03
Brux. (L.W.)	20.08
Schaerbeek	
620x Nord-Noord	20.18
Centr.	
6 Midi-Zuid	

461 Les vélos ne sont pas admis à ce train.



modélisme

Quelques nouveautés HO en bref (suite)

par M.Herbiet

Complémentaire à ce qui a été écrit dans FFN 47 (pages 19 et 20), notons comme matériel étranger ayant circulé en Belgique :

- Chez Lima :

1 coffret contenant quatre éléments du train-automoteur VT 08 de la DB en décoration TEE. Rappelons que ce type de matériel a assuré jusqu'à fin 1957, les relations TEE "Saphir" (Dortmund-Oostende) et "Paris-Ruhr" (Dortmund-Paris) et ce dans l'attente de la livraison tardive des rames VT 11 de la DB. Remarquons que ces deux relations existaient déjà avant le 2 juin 1957 (date d'entrée en vigueur des trains T.E.E.) et étaient assurées par le même type de matériel.

- Chez Marklin :

La Micheline type 11 (voir FFN 47 - pages 16-18) reçoit l'inscription "Minerva Belgique Licence Michelin" et une livrée vert foncé. Ce modèle a réellement existé et fut, comme nous l'avons écrit, présenté à Sa Majesté le Roi Albert, qui l'emprunta en avril 1932 entre Bruxelles et Gand, lors de la présentation de ce type de matériel dans notre pays (pour photos, voir revue "Voies Ferrées" n° 61 page 73).



Train automoteur VT 08 de la DB assurant le TEE "Saphir", en gare de Gent-St-Pieters le 1er juillet 1957.

Photo Jacques Bazin.

Les voitures 'L' de JOCADIS

Tandis que les voitures 'K' annoncées depuis des années se font toujours désirer, Mr Witmeur annonce pour les tout prochains jours la mise sur le marché des voitures 'L' au 87ème.

Les quatre variantes de caisse ayant existé sont toutes prévues :

- caisse à 8 compartiments avec WC au centre, dont on pourra obtenir les voitures avec deux compartiments fermés et un couloir latéral au milieu, ex a2b6, devenues A8 puis déclassées en B8 ou A4B4, aussi bien que les voitures à couloir central de bout en bout, ex b8 devenues A8;
- caisse à 10 compartiments avec WC à une extrémité ex c10 devenues B10;
- caisse à 5 compartiments et partie fourgon b5p devenues A5D;
- caisse à 6 compartiments et partie fourgon c6p devenues B6D.

Le prototype du modèle H0 de la première de ces variantes est déjà visible.

La réalisation fait appel presque uniquement au plastique. Un double plancher améliore la rigidité de la caisse et renferme les dispositifs SYMOBA d'attelage à élongation variable. Le toit, en plastique lui aussi, doit se coller sur la caisse mais aucun clips ni téton n'a été prévu; aussi faudra-t-il soigner particulièrement cet assemblage et veiller à bien le maintenir pendant le collage.

L'aménagement intérieur, pas trop sommaire, permet d'obtenir les variantes a2b6 ou b8.

Les bogies (Pennsylvania type 4 ou type 8), toujours en plastique, présentent le double col de cygne typique et les ouvertures tout aussi typiques. Ils sont conçus pour recevoir des paliers en laiton tourné, gage d'un fonctionnement sans problèmes de longues années durant.

La gravure de la caisse, du toit et des bogies est très convenable.

Les vitrages seront faits d'une simple feuille transparente apposée derrière les parois. Peut-être seront-ils ainsi un rien trop en retrait.

Les marchepieds, venus de moulage avec les parois, semblent un peu grossiers, sans être pour autant d'une particulière robustesse. Ceux des extrémités sont à fixer sur les bogies : cette entorse à la réalité est rendue nécessaire par les courbes toujours trop serrées de nos réseaux miniatures.

Décoration : transferts à sec pour les marquages époque IV. (Les amateurs de l'époque III devront se débrouiller avec les feuilles de chiffres existant déjà.)

Notons que ces voitures, dépourvues de ceinture de caisse, n'ont jamais connu la livrée à deux tons de vert. Les toits, argentés à l'origine, ont été peints en noir puis en vert.

Il y a quelques années, les voitures 'L' circulaient encore sur la ligne de Dinant, parfois dans des rames mixtes de 'L' et de 'K'. Mais, au cours de leur longue carrière, elles ont circulé partout dans le pays, derrière de très nombreux types de locomotives, tant vapeur que diesel. Quelques unes subsistent pour des trains touristiques. Ces modèles JOCADIS seront donc bienvenus sur beaucoup de nos réseaux.

Les voitures de l'IRIS

Elles se seront fait attendre, les nouvelles voitures EC suisses de ROCO. Peut-être valait-il la peine de les attendre, car elles sont superbes : gravure impeccable, décoration nette et sans bavures et marquages complets et lisibles.

L'aménagement intérieur, de type "coach", est bien représenté, avec des teintes différentes pour le plancher, les sièges et les parois. Seules manquent les têtes blanches en 1ère classe (on pourra les peindre soi-même).

Seul reproche : la transparence de la peinture des portes fait que l'on perçoit la séparation des bandes gris clair et gris foncé de la caisse sous le rouge des portes !

Ces nouveautés intéresseront les amoureux des chemins de fer suisses modernes, mais aussi les fans de la ligne Bruxelles - Luxembourg, puisqu'elles entrent dans la composition actuelle de "l'IRIS" et, maintenant aussi, d'une des rames de "l'EDELWEISS".

La composition minimale de "l'IRIS" comprend ainsi, en comptant à partir du côté Bruxelles, deux voitures EC de 2e classe (ref.44770), une voiture EC de 1ère (ref.44771), la voiture restaurant SNCB orange, ou parfois une bleue (on peut les tirer toutes deux d'une voiture restaurant JOUEF), une voiture EC de 1ère (ref.44771) ou une voiture "Eurofima" suisse de 1ère (ref.44655) en livrée orange ou en nouvelle livrée à deux tons de gris, et enfin une voiture EC de 2ème classe (ref.44770).

André-Marie DUCARME

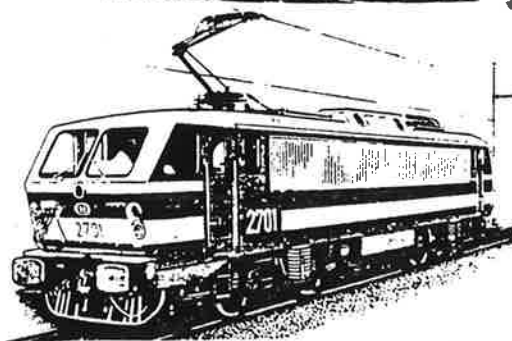
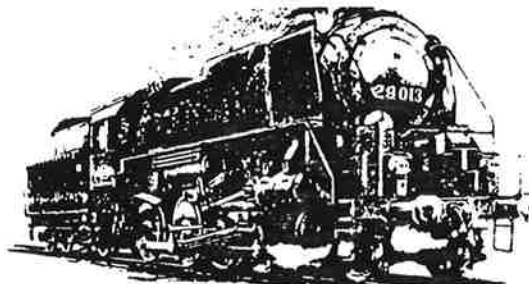
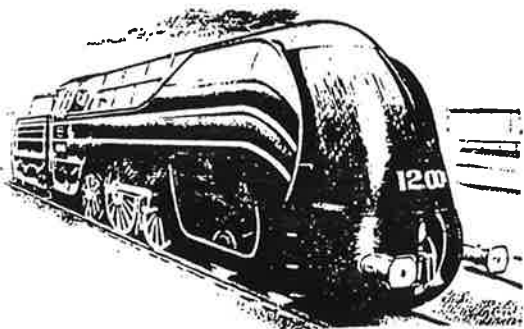
AU SOMMAIRE DE CE NUMERO 48

La vie du club :	page 1
Récréation ferroviaire (M. Archambeau)	page 2
Actualité ferroviaire (M. Herbiet)	page 3
Petites annonces :	page 5
Souvenirs :	
d'Arlon à Bruxelles sur une "type 10" (F. Dumont)	page 6
Modélisme :	
deux nouveautés '91 oubliées dans le n°47 (M. Herbiet)	page 19
des voitures, d'hier et d'aujourd'hui (A-M. Ducarme)	page 20
Photo de couverture :	
la 10.018 en gare de Tournai, le 20/09/1958. Photo J. Heintje.	
	Collection Ph. Dambly

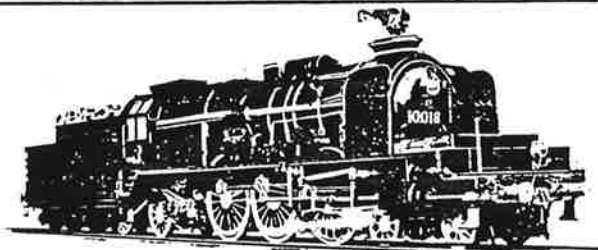
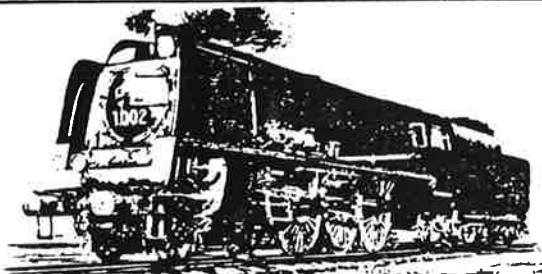
Ce numéro 48 (déjà !) de Ferro Flash Namur est entre vos mains grâce au concours bénévole de Michel ARCHAMBEAU, Jean-Claude BOTSPÖEL, Claude CARPET, André-Marie DUCARME, Michel HERBIET, Jacques QUOITIN. Le numéro 49 paraîtra au début de juin.

Nos autocollants "Quadruple" en couleurs

Nos deux autocollants "Quadruple" en couleurs sont toujours disponibles et vous pouvez les acquérir au prix unitaire de 100 Frs au local du club ou les obtenir par voie postale en transférant au compte 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan à Namur, le montant de 100 Frs par autocollant + 34 Frs de frais d'envoi (ces 34 Frs ne peuvent couvrir que l'envoi de 2 autocollants). Chaque locomotive représentée (dont la 1.002) peut être détachée et utilisée aussi bien comme autocollant que comme carte postale.



	Rail Miniature Mosan - Namur Association des modelistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la vallée de la Meuse. Fondée en 1965	
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------



Onze "Viervoudige" stickers in kleuren

Onze twee "Viervoudige" stickers in kleuren zijn steeds beschikbaar. Ze zijn verkrijgbaar tegen de prijs van 100 Fr/stuks, in ons lokaal of per postoverschrijving van 100 Fr/stuks + 34 Fr voor de verzendingskosten af te rekenen op de rekening nr 360-0053510-69 van de Rail Miniature Mosan te Namen (de 34 Fr kunnen desgewenst de verzending van 2 stickers dekken). Ieder afgebeeld lokomotief (tussen andere de 1.002) kan afgescheurd en apart gebruikt worden zowel als sticker als postkaart.