

Ferro Flash Namur

Modélisme : Amélioration de la motrice série 20
Bruxelles - Luxembourg : 40 ans de traction électrique
Les rubriques habituelles de FFN...



Rail Miniature Mosan

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

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

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

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

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

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

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

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

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Editeur responsable: Jean-Claude BOTSPOEL, Chaussée Romaine, 15, 5561 CELLES.

Rédaction.....: Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME, tél: 071-72.87.41. fax: 071-72.95.62.

Diffusion.....: Didier DELFOSSE, Chaussée de Dinant, 360, 5000 NAMUR.

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

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

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles non signés sont l'oeuvre collégiale de l'équipe de rédaction et le rédacteur en chef assume la responsabilité de leur contenu. Les auteurs des articles signés assument eux-mêmes la responsabilité de leurs écrits.

Un président heureux...

Le samedi 28 septembre, le RMM a inauguré un nouveau style de contact avec son public : "la porte ouverte", avec possibilité d'assister à des "ateliers de bricolage".

Ce terme n'est vraiment pas opportun étant donné la **qualité des démonstrations et le savoir-faire des membres**.

A n'en point douter, cette formule a vraiment fait l'unanimité.

L'intérêt fut très grand et la formule a permis aux uns et aux autres d'échanger des trucs, astuces et techniques de façon plus tangible que cela n'avait été le cas auparavant.

De plus, l'ambiance était chaleureuse et beaucoup d'entre nous ont pu le ressentir.

En effet, nous avons énormément de plaisir à nous réunir bien souvent entre amis et le positivisme qui se dégage de pareille manifestation fait chaud au cœur. Convivialité est peut être le terme à la mode. Dieu sait qu'un peu de positif fait du bien en ce moment dans notre beau petit coin de Wallonie.

Le plus incroyable est que, sans véritable concertation, l'on couvrait la presque totalité des facettes du modélisme ferroviaire de qualité.

On pouvait effectivement admirer :

- d'excellentes circulations sur les réseaux H0 et N,

- dessins et fabrication de circuits imprimés,
- montage et décoration de modules,
- fabrication d'arbres,
- fabrication de bâtiments sur base de plasticard ou de carton,
- modification et montage de modèle.

Chacune de ces démonstrations mériterait de beaucoup plus longs hommages que cette sèche énumération.

Merci pour cet enthousiasme et ces longues heures de prestation.

Faut-il vraiment attendre une "porte ouverte" pour s'amuser (travailler) de la sorte ensemble.

Quelle belle formule de club, oui, mais quel club aussi !!! Au diable la modestie.

L'irremplaçable...

N'oublions surtout pas l'intendance de cette réunion.

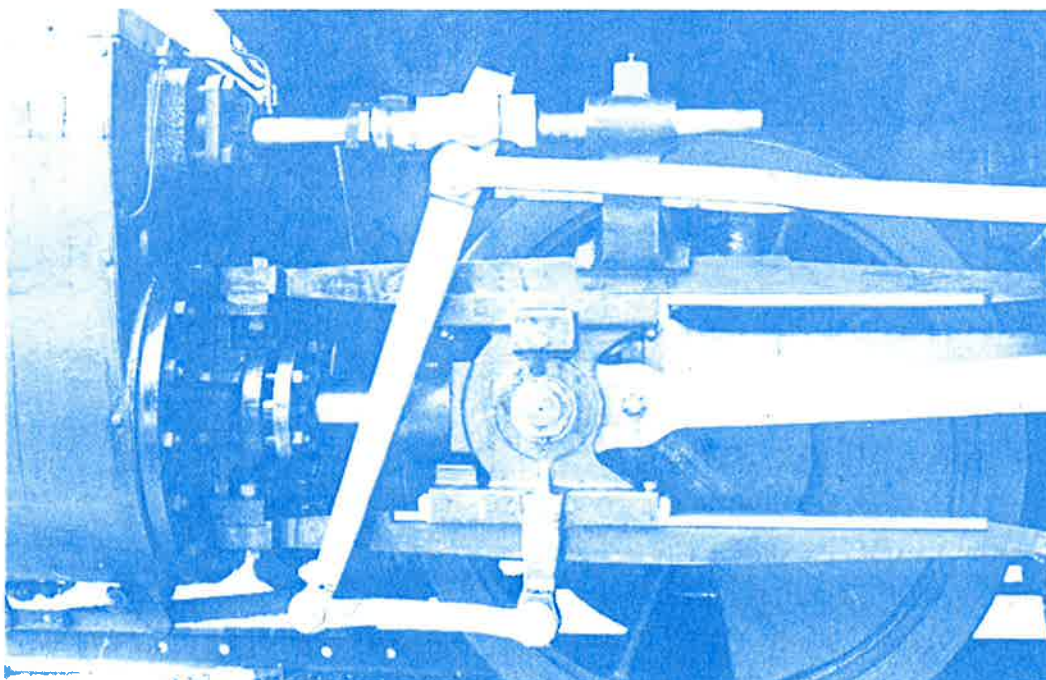
Devinez quelle en était la cheville ouvrière ?

Même affligée d'un épouvantable mal de tête depuis plus de huit jours, elle fut remarquable comme d'habitude, notre Liliane.

C'est peut-être bien là qu'il y a un petit problème, on a vraiment peur qu'elle fatigue...

Merci à tous et à bientôt.

Le président, Jean-Claude Botspoel.



Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

OCTOBRE

- 18.....: **Réunion mensuelle R.M.M. :**
"Le déclin de la vapeur en Pologne", par Jean-François Huart.
"Le Canadian National", par Etienne Dehasse.
- 20.....: *Bourse au Woluwé Shopping Center (le matin à partir de 8h).*
- 25.....: Réunion réseaux.
- 26.....: *4° congrès international du club des amateurs de JAO Systèmes, Dépôt de "Paris Charolais", rue du Charolais, 21, 75012 Paris.*
- 26 et 27 : *Journées technologie à l'AC Salzennes, visites guidées possibles: s'adresser à Daniel Braibant.*

NOVEMBRE

- 1: Réunion annulée (jour férié).
- 3: *CFC, gare d'Haine-Saint-Pierre : "les chemins de fer suisses".*
- 8: Réunion réseaux.
- 9/10.....: *CFFL, exposition "Le rail et l'image", à la Ferme de Froidmont, sentier du Meunier à Rixensart.*
- 15.....: Visite du RMM à l'exposition de modélisme ferroviaire à Köln.
- 15.....: **Réunion mensuelle R.M.M. :**
"Dias sur les CFF", par Etienne Dehasse.
- 22.....: Réunion réseaux.
- 29.....: Réunion réseaux.

DECEMBRE

- 6: Réunion réseaux.
- 13.....: Réunion réseaux, brochage et expédition de FFN 81 (1996-6).
- 20.....: **Réunion mensuelle R.M.M. :**
"Chemin de fer de la mine de sel" de Bex : le LBS, par Roger Vanderschaele.
- 27.....: Réunion réseaux.

JANVIER

- 3: Réunion réseaux
- 10.....: Réunion réseaux
- 17.....: **Réunion mensuelle R.M.M. :**
Assemblée générale.

17 janvier : assemblée générale du R.M.M.

Les membres du club de modélisme ferroviaire "Rail Miniature Mosan" sont priés d'assister à l'assemblée générale du club le vendredi 17 janvier.

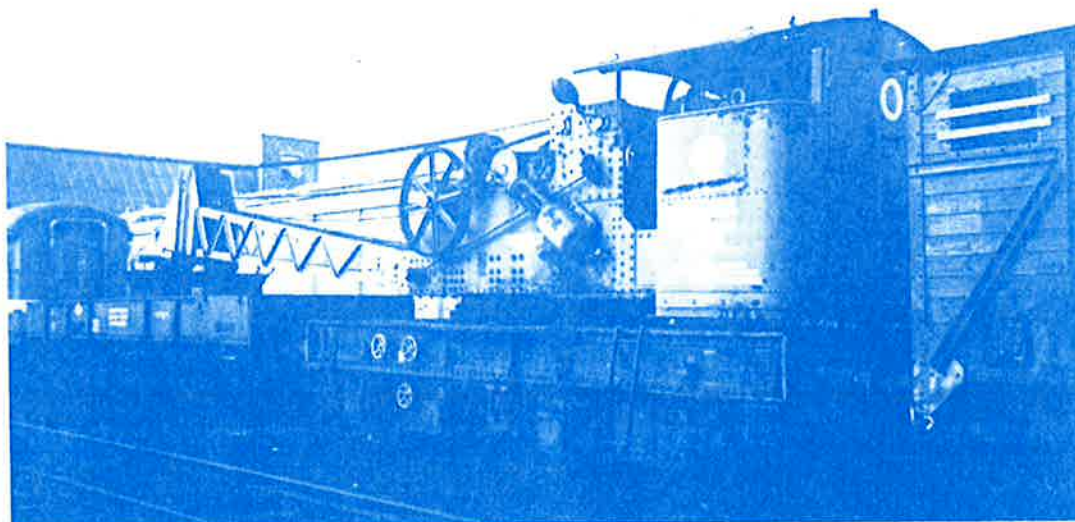
L'ordre du jour sera communiqué dans FFN 81 : 1996-6.

Seuls les membres en règle de cotisation 1997 pourront participer aux différents votes.

Attention :
le 1 novembre,
la réunion est
annulée

A vendre

Train Märklin mécanique échelle 0, année 1935, 1 locomotive, 3 voitures voyageurs, 5 wagons marchandises + rails. Téléphoner au 081-302254 qui transmettra.



Les amis nous informent

Le rail aura bientôt 150 ans
en Entre-Sambre-et-Meuse

"Walcourt, une entité au fil de ses gares"

de P. Lievens (pensionné SNCB) et R. Golard
300 pages 155 x 240,
1.000 francs : 034-1111180-10 de P. Lievens

Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique

(Tome 1)

Par Jules Chabottaux

1.065 francs 001-1201789-85 du PFT.

Du 11 au 23 septembre exposition à l'Atelier de Traction Diesel de Kinkempois

14 et 15 septembre : portes ouvertes
21 et 22 : conférence débat sur le TGV, les deux
jours, parcours spéciaux vers le musée de Natalis

AFCC + PFT

"Les trams vicinaux de Charleroi et du Centre"

250 pages illustrées, paru en juin 96,
livre très bien écrit et fort illustré
AFCC, B.P.1596, 6000 Charleroi 1.
1.020 francs : 001-1849649-32

"Sur les Rails d'autrefois"

40 ans de photos ferroviaires en France
Par Herman G. Hesselink
Edition du Cabri à Breil-sur-Roya, France.

A.M.F.L.

16 et 17 novembre

Centre Prince Henri, Walferdange, 10h à 18h
16 èmes journées luxembourgeoises
de modélisme ferroviaire

Renseignements : 00 - 352 - 33.18.88.

"Le chauffeur de locomotives" ou "l'art de conduire un feu"

par Henri Scaillet, 80 pages, 395 francs

renseignements :

Editions du GTF, BP 191, 4000 Liège 1.

Calendrier LOCO 97

Edition PFT / Ediblanchart

- 01 : 40100 SNCF à Halle (couleurs)
- 02 : vapeur 29.300 bifurcation du Serpont à Libramont
- 03 : TGV réseau SNCF à Cuesmes (couleurs)
- 04 : TEE "Etoile du Nord" à Soignies, rame diesel NS/CFF
- 05 : diesel 6005 sur la ligne 42 (couleurs)
- 06 : autorail Z151 CFL à Benonchamps
- 07 : automotrice type 54
- 08 : diesel type 203 à Saint-Vincent-Bellefontaine
- 09 : diesel 1800 CFL et voitures M4 à Rencheux (couleurs)
- 10 : Pacific 1.006 à Bruxelles-Midi
- 11 : autorail type 602 à Zaventem-aéroport
- 12 : locomotive électrique 2020 à Beersel (couleurs)

410 francs pour les membres PFT, plus cher
pour les autres (prix non communiqué)
au compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles

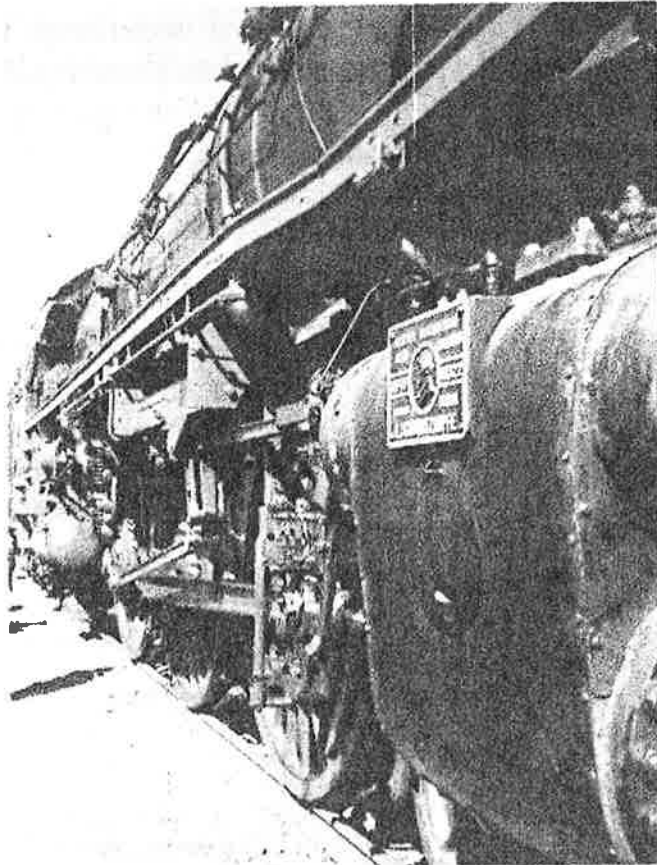
Trans-Fer hors série

"Les lignes nouvelles de la SNCB
de 1926 à 1996"

GTF asbl, BP 191, 4000 Liège1.

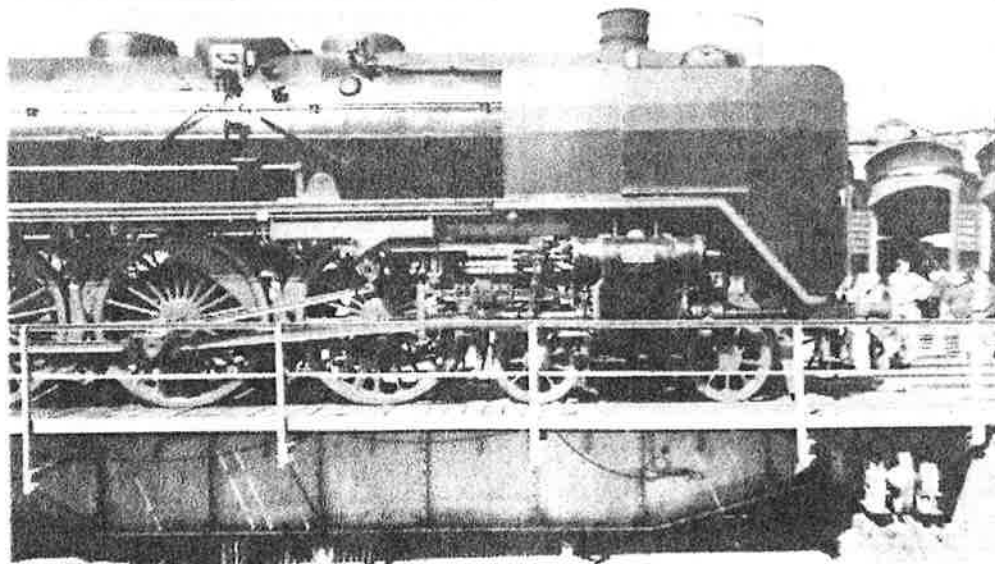
Au dépôt de Luxembourg-Bonnevoie

Rencontre internationale de locomotives à vapeur
au dépôt de Luxembourg-Bonnevoie, le 7 septembre 1996



*La locomotive à vapeur 01 1066
(chauffage au fuel),
construite par Schwartzkopff
à Berlin en 1940, appartient à
UEF / EC.Adler de Karlsruhe.
(photo J.P. Van Hoof)*

Suite des photos en page 26.



*Locomotive 01 118 (chauffage charbon) sur le pont-tournant de Luxembourg-Bonnevoie,
appartient à DB / AG, Frankfurt-am-Main. (photo J.P. Van Hoof)*

Amélioration de la motrice série 20 de Roco

Historique

En août 1971 la S.N.C.B. reprit le projet A.C.E.C.-B.N. de 1969 d'une machine de 5280 kW (7180 ch) de puissance unihoraire ou 5000 kW (6890 ch) de puissance continue en conservant pratiquement tels quels la caisse, les bogies, les moteurs et la transmission qui avaient été prévus à l'origine de l'étude.

A cette époque, le cahier des charges demandait que la machine puisse remorquer un train de 17 voitures voyageurs ou de 850 t à 160 km/h en palier, ou un train de marchandises de 1.100 t à 80 km/h (elle peut atteindre 220 km/h en vitesse de pointe, par simple modification du rapport d'engrenages).

En janvier 1973, quinze engins furent commandés et livrés de juillet 75 à juillet 76. Dix autres furent commandés en septembre 1975 et livrés en 77-78.

La livrée

Les 23 premières machines reçurent la livrée vert avec bandeaux gris clair métallisé. En 1978, dès leur sortie d'usine les 2024 et 2025 reçurent une livrée jaune clair et bleu acier.

Quand on inversa ces teintes la 2006 reçut un trapèze jaune et garda sa toiture noire, la 2016 reçut un trapèze également mais sa toiture passa au gris que l'on connaît.

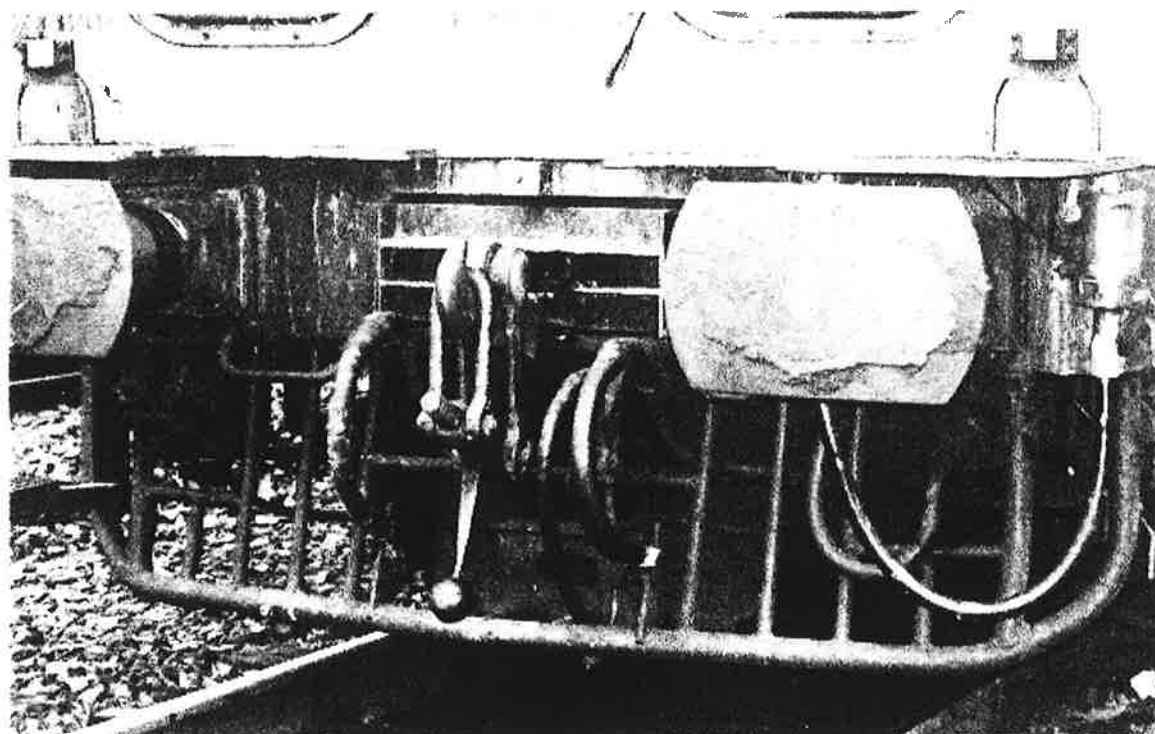
La 2007 sortit avec les phares cerclés de jaune et toiture noire, la 2009 avec le cerclage jaune autour des phares mais une toiture grise.

Cà et là, quelques 20 bleues parurent avec la main courante frontale en bleu ou en jaune, d'autres avec la ligne jaune sur les flancs de caisse entrecoupée sur les portes.

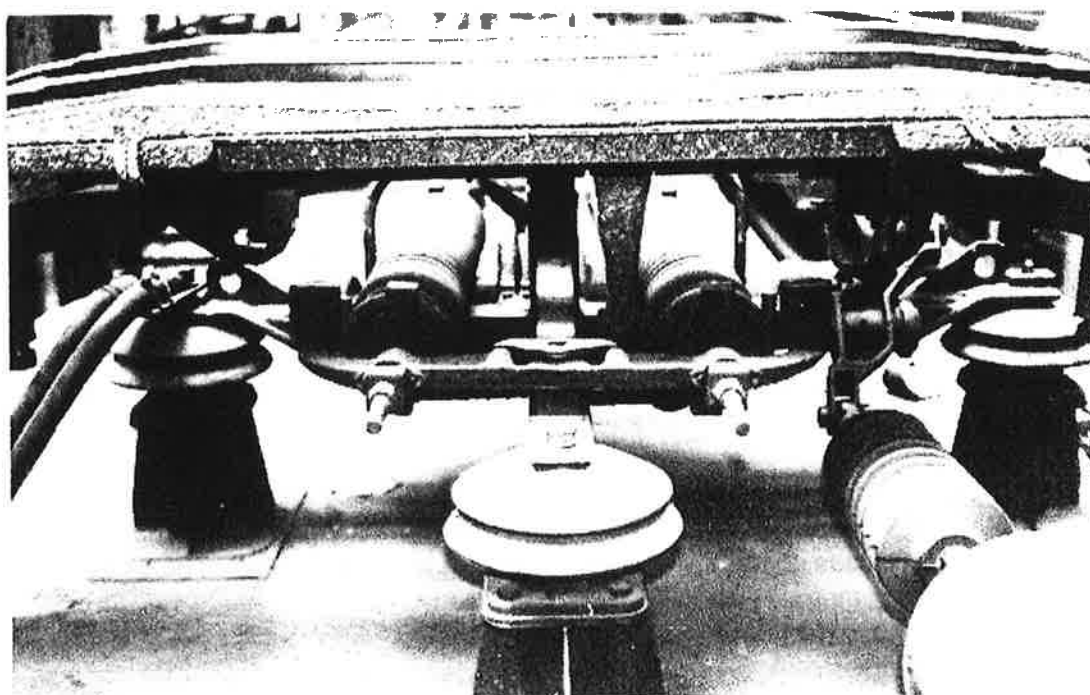
Une des nombreuses façons de les reconnaître est de regarder les tampons qui sont de trois sortes : soit rectangulaires, rectangulaires avec les coins intérieurs supérieurs coupés ou rectangulaires à extrémités arrondies.

Une double traction de 20 est interdite, mais elle peuvent être aperçues en unité multiple avec une 23, une 26 ou une 55.

Il arrive, malgré l'interdiction, qu'il y ait double traction de 20, car je l'ai déjà constaté (gare de Namur, retour Ronet à vide, chacune des deux machines ayant un pantographe relevé).



La motrice électrique série 20 : traverse de tamponnement et chasse-pierres.



Détails de la pose du pantographe sur ses trois isolateurs et de la fixation de la tige de commande venant de son moteur.

Depuis que Ronet n'existe plus en temps qu'atelier de traction et fait partie de Kinkempois, les 24(*) engins de la série 20 sont repris par l'atelier de Stockem.

(*) 25 à l'origine, la 2020 fut radiée après un terrible accident.

Caractéristiques

Années de construction	1975 à 1977
Voie	1435 mm
Masse	109,5 t
Vitesse maximum	160 km/h (220)
Puissance unihoraire	5280 kW (7180 ch)
Puissance continue	5000 kW (6890 ch)
Tension de service	3 kV (DC) (1,5 kV)
Effort maximum au démarrage	314 kN (32t)
..... (ramené à 24 t	
..... ultérieurement)	
Gabarit	UIC 505

Superdétaillage de la série 20 de Roco

Matériel nécessaire :

- une fraiseuse électrique ou à main,
- des mèches de 0,2 - 0,3 - 0,8,
- un cutter,
- une latte graduée (métallique si possible),
- un jeu de petites limes,
- un crayon noir,

- un jeu de fines pinces,
- une pince à très fins becs,
- une petite pince coupante (style Tamy),
- du fil de cuivre de 0,1 et de 0,2 mm,
- du fil de fer de 0,3 mm,
- un morceau de négatif photo (noir),
- du plasticard,
- de la colle plastique,
- de la colle cyanoacrylate (super glu),
- des pinceaux n°0 et n°3,
- de la couleur Humbrol n°11, 19, 23, 31, 33, 60, 99, 130 + le jaune et le bleu électrique de chez Jocadis,
- un kit de détaillage pour locomotive de chez ROCO,
- une paire de palettes de pantographes Carmina (France),
- deux isolateurs de caténaire Sommerfeldt,
- un kit de chasse-pierres pour série 20 (Roco), s'ils ne sont pas avec la machine,
- un kit de crochet de chez Gunther,
- deux volants 4 branches (ex: du wagon porte-char, Roco 46380 ou 46385),

La transformation des parties visibles du modèle

Première chose à faire, se procurer la machine de son choix. Vous avez 6 matricules possibles (pour l'instant) en bleu : 2007, 2008, 2009, 2016, 2018 et 2021.

Il vous est loisible d'acheter chez Rocky-Rail une machine avec soit un autre matricule ou carrément une autre livrée (verte ou jaune).

Attention, pour la première partie de la série 20 (2001 à 2015) les tampons Roco ne correspondent pas ou pas toujours au modèle réel.

Pour commencer, déposer (enlever) la caisse du châssis (voir plans fournis avec le modèle).

Une fois que cela est fait, avec la pointe d'un cutter, démonter délicatement toutes les pièces de la caisse. Il faudra également démonter les mains courantes qui se trouvent sous les pare-brise (attention, danger de les briser si elles ne sont pas démontées avec grand soin).

Démonter les tampons ainsi que tout ce qui est vitrages et le contenu des deux cabines.

Ce premier pas étant fait, je vous propose de procéder successivement aux modifications des différents composants :

- l'intérieur de la caisse
- la toiture
- les pantographes
- la caisse
- les bogies
- les vitrages

L'intérieur de caisse

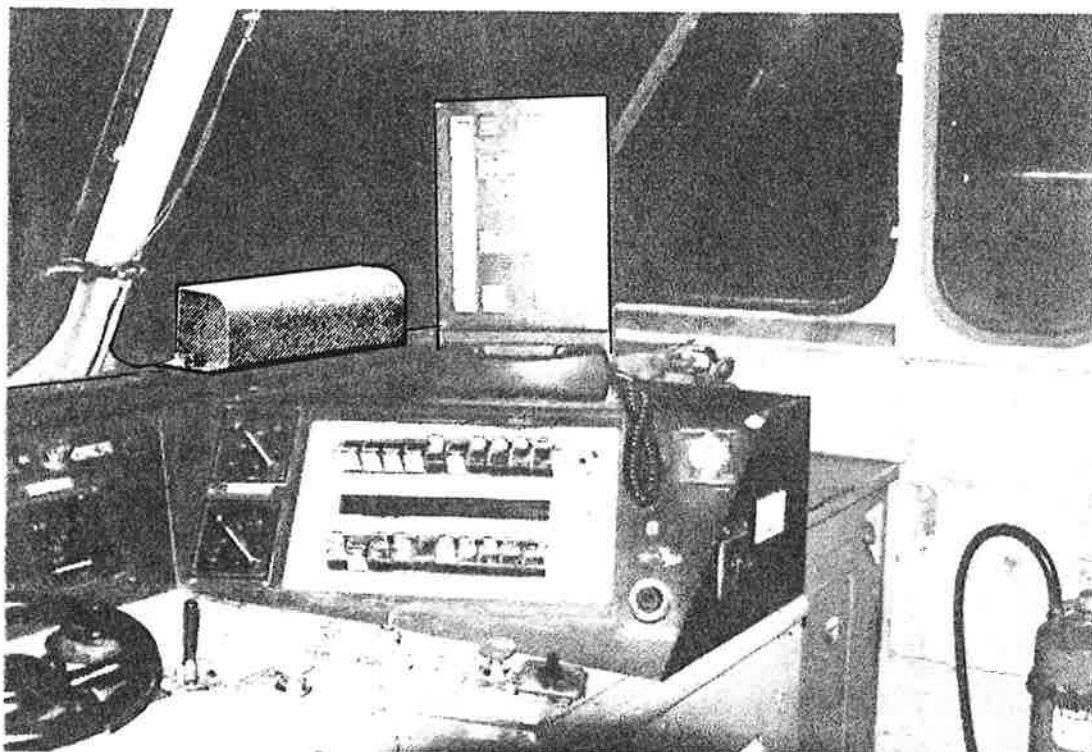
Il faut peindre les cabines en Humbrol n°23, ainsi que l'intérieur de la caisse au droit de la cabine. Lorsque la couleur est sèche, il faut peindre en noir n°33 les parties qui ressortent de l'élément du tableau de bord. Les sièges peuvent être peints soit en gris foncé ou en noir n°33.

Enlevez le conducteur de la cabine 1. Il faudra soit le changer soit bien le recouper juste au-dessus des bras et puis le recoller à sa place initiale.

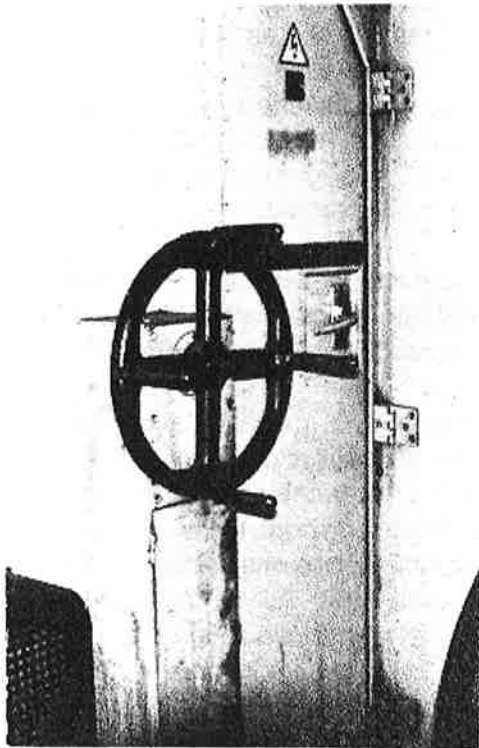
Suivant l'époque, si la machine est équipée du système radio sol-train (c'est à dire si on garde l'antenne sur le toit de la cabine n°1) il faudra ajouter une pièce au tableau de bord. Dans un morceau de plasticard vous découpez une pièce de 2,5 x 1,7 x 4mm qu'il faudra coller sur le tableau de bord (croquis n°1a), et peindre en n°33 ou en n°23.

Il faut également reproduire la pièce qui se trouve derrière le pare-brise du convoyeur. Elle sera à découper dans du plasticard à 5 x 1,5 x 3mm (croquis n°1b).

Dans le fond de la cabine peut être rapporté le volant serre freins : le boîtier vertical sera taillé dans du plasticard à 9 x 0,5 x 1,5mm. En haut sera apposé un volant de 4mm de diamètre à quatre

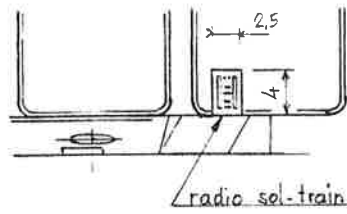


Vue nocturne dans l'AC. Salzennes : intérieur de la cabine montrant le tableau de la radio sol-train et le boîtier destiné à l'utilisation en unité multiple.

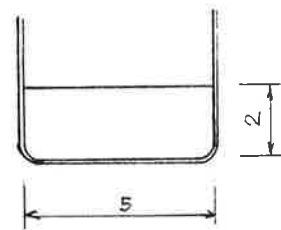


Intérieur cabine : volant serre-freins.

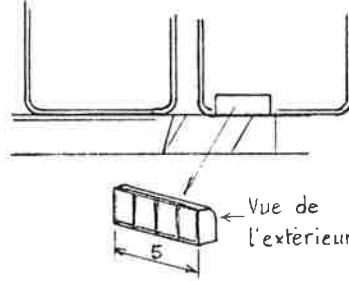
Croquis 1a



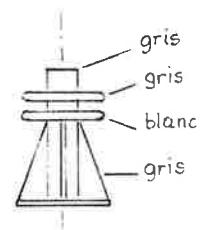
Croquis 2



Croquis 1b



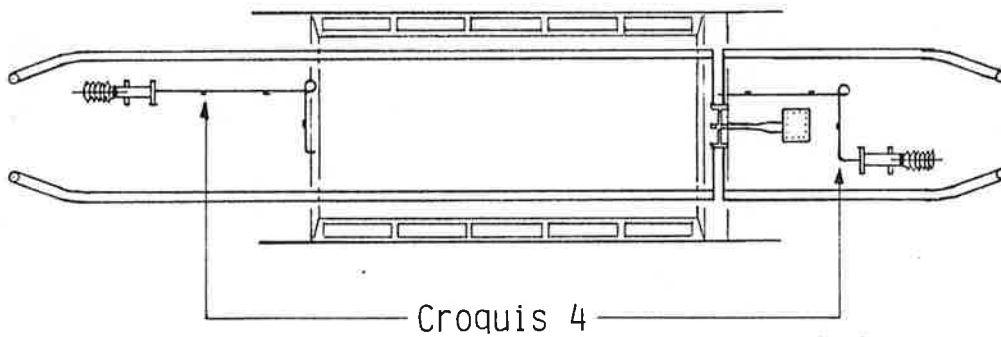
Croquis 5



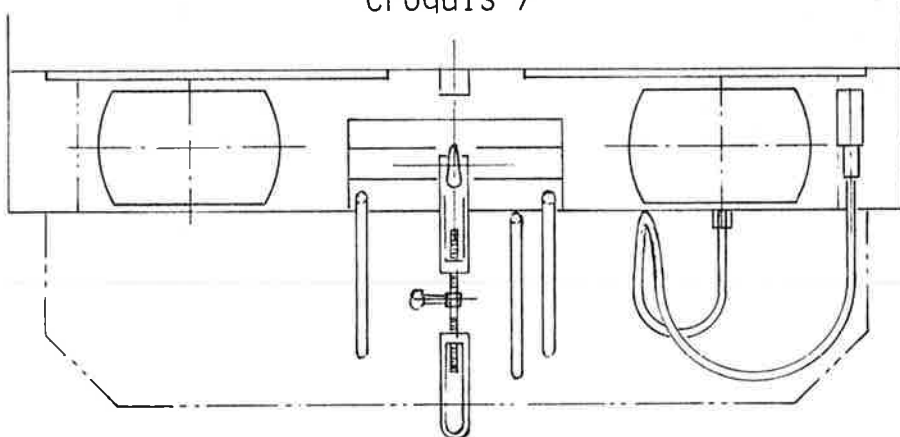
Croquis 6



Croquis 3



Croquis 7



branches. Pour ma part j'utilise les volants des wagons Roco 46380 , 46385.

Tout cela effectué, il reste une petite transformation qui donnera du caractère à votre machine, ce sont les pare-soleil. Il y en a un derrière chaque pare-brise. Pour les réaliser vous prenez un morceau de négatif photo bien noir et un morceau de fil de cuivre de 0,1 ou de 0,2 mm. Tout d'abord couper dans le négatif un morceau de 5 X 2 mm. Une fois coupé, coller à la cyano le fil mis en forme sur trois des quatre arrêtes (croquis n°2).

Peindre le fil en gris n°23 ainsi que la quatrième arrête. Le centre du négatif doit rester noir.

Une fois la colle et la couleur sèches, coller le pare-soleil sur le dessus de la cabine pour qu'il arrive au 1/3 de la hauteur du pare-brise.

La toiture

Côté toiture, il faut peindre en argent n°11 les quatre passerelles de toiture ainsi que les 3 grilles centrales qui se trouvent de chaque côté de la toiture. Quant au câblage, il faudra peindre les tubes (plus gros que les câbles) dans la même teinte que la toiture n°31, les câbles devront être peints en n°33, la pièce où les câbles se rejoignent devra être peinte en gris n°31 ainsi que le boîtier qui

se trouve devant elle. Ils devront être raccordés par deux fils de 0,2mm (croquis n°3).

Les moteurs de panto seront peints en gris n°31. Le câble sera sectionné et à sa place un trou de 0,3 mm sera percé à l'arrière du moteur. Un fil de 0,3 mm et de longueur 70mm y sera collé et mis en forme suivant le croquis n°4. De l'autre côté du moteur de panto on collera un isolateur de caténaire Sommerfeldt.

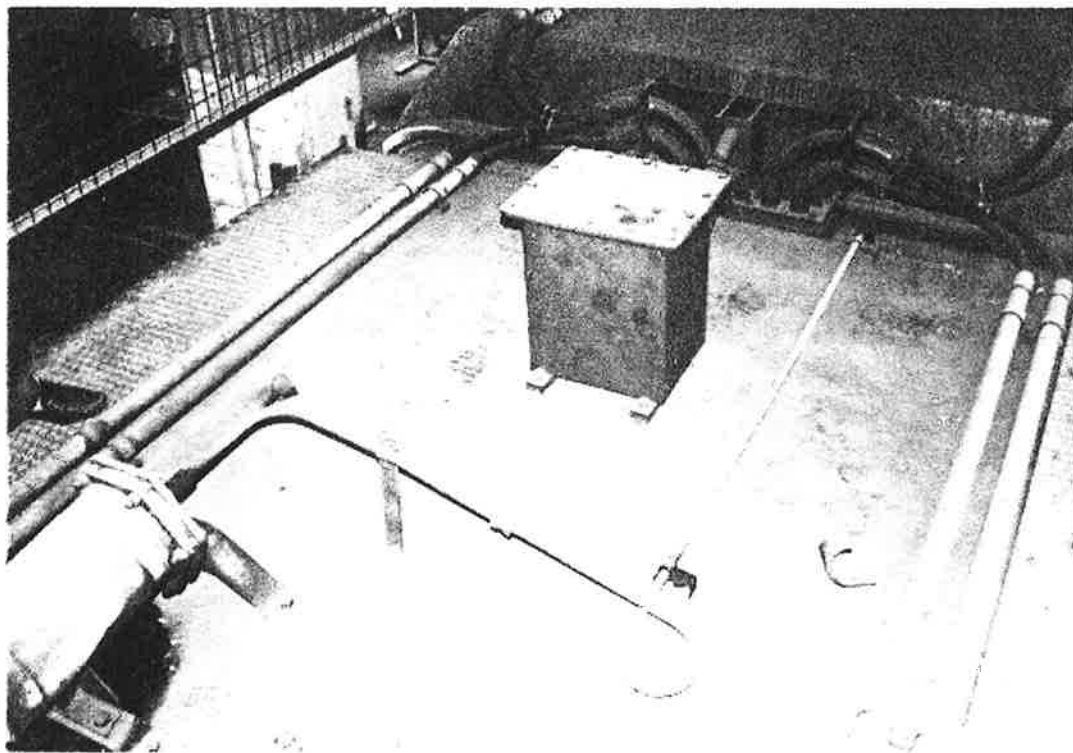
Les isolateurs de toiture, qui sont à l'origine bruns, doivent être peints pour la partie supérieure en n°130 et le reste en gris n°31 (croquis n°5).

Les pantographes

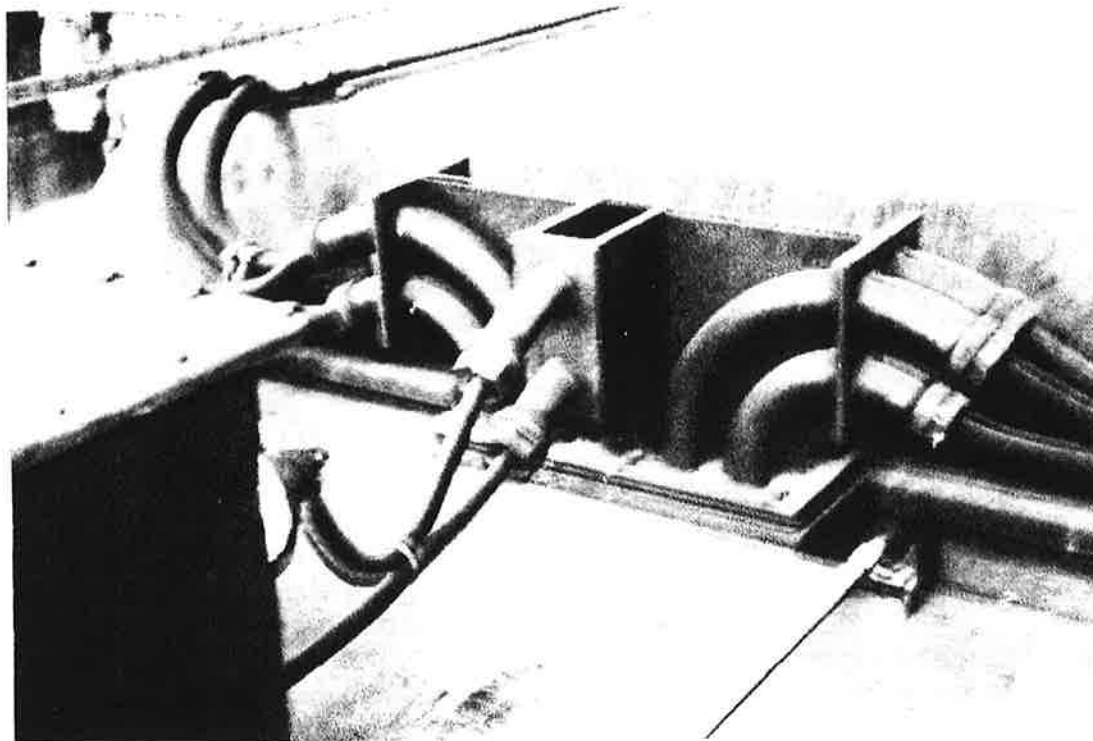
Cette opération implique le démontage des palettes d'origine et la préparation du support. Ecarter délicatement les montants du pantographe. En effet, la partie supérieure de ces montants est coudée et passe à l'intérieur du tube situé sous la palette.

Bien prendre garde à ne pas égarer ce morceau dans la moquette, celui ci ayant une fâcheuse tendance à s'éjecter et à disparaître. Cette opération effectuée, la "toile d'araignée" accrochée aux montants reste écartée, ce qui est normal.

Nous la redresserons lors de la pose du nouvel archet. L'empatement de la palette Carmina étant



Détails des lignes de toiture et de l'alimentation du moteur de panto.



Toiture : détail de l'entrée des câbles dans la caisse

plus faible que celui de la palette Sommerfeldt, raccourcir à la pince coupante l'extrémité coudée de chaque montant de pantographe sous peine de les voir dépasser de la nouvelle palette mise en place. Notre support est maintenant prêt, passons aux palettes Carmina proprement dites. Elles sont montées sur les bras des pantographes de cette marque de façon différente de celle utilisée chez Sommerfeldt. La pièce servant à maintenir la palette horizontale, quelle que soit la position du bras du "panto" se trouve au milieu de la palette, alors que Sommerfeldt la place sur un des côtés (croquis n°6). Sous peine de ne pouvoir effectuer l'adaptation, il nous faudra donc modifier les palettes.

Chaque palette est munie de pattes percées de différents trous servant d'origine à l'adapter à un support Carmina. Nous allons réutiliser ces pattes et les adapter pour pouvoir fixer notre palette au support Sommerfeldt.

Avant tout, percer les trous à 0,8mm, couper proprement la patte centrale de fixation avec un cutter au ras des bords de la palette, sans abîmer ni la patte, ni la palette. Raccourcir le haut de cette patte d'un millimètre pour conserver la partie inférieure percée des deux trous .

Souder délicatement la patte centrale contre la partie extérieure d'une des deux pattes restantes en faisant coïncider le trou du haut avec celui de la patte de fixation coudée sur la palette.

Percer à nouveau le trou à 0,8mm si celui-ci a été bouché par la soudure, limer éventuellement l'excédent de soudure. Raccourcir le tube qui était situé sous la palette Sommerfeldt afin qu'il s'adapte entre les pattes de fixation de la palette Carmina. Pas trop court ni trop long, faire des essais à mesure qu'on lime.

Les palettes étant constituées de deux épaisseurs de métal superposées, il est prudent de les souder légèrement sur les côtés pour les rigidifier car on aura à plier les extrémités. Il suffit de mettre une toute petite quantité de graisse à souder sur le bord et appliquer la panne du fer au même endroit avec très peu de soudure, celle-ci viendra se fixer sur les deux parties métalliques par capillarité.

Mettre la palette en place de façon identique au modèle Sommerfeldt d'origine en faisant rentrer les extrémités coudées des montants dans le petit morceau de tube. Plier la "toile d'araignée" sur sa partie supérieure pour qu'elle vienne s'adapter aux montants. Replier chaque partie courbée de celle-ci autour des montants du pantographe.

La caisse

La main courante qui se trouve à chaque face de machine sous les pare-brise est bleue d'origine pour la livrée bleue. Nous avons vu cependant que cette main courante pouvait être bleue ou jaune. Quant aux passerelles qui se trouvent au-dessus des tampons, elles devront être en argent n°11 avec un bord jaune n°99.

Les porte-lanternes qui se trouvent sur ces passerelles restent noirs mais le petit carré situé sur la face avant devra être jaune n°99.

Si la machine ne circule que dans un seul et unique sens, on pourra éventuellement équiper l'une des traverses porte-tampons.

Pour cela, il vous faut un chasse-pierres complet, un kit de super détaillage de chez Roco, un crochet Gunther et un morceau de fil de 0,2mm.

Tout d'abord, il faudra couper la petite excroissance qui se trouve à l'emplacement du crochet, repeindre en noir. Faire un trou dans la partie arrondie et noire côté conducteur.

A mi-hauteur on y collera la prise (croquis n°7) qui sera peinte en gris et (ou) en rouge. Il faudra sectionner le câble existant et faire un trou de 0,3mm à l'emplacement du câble, y coller un fil de 50mm de long.

Coller la prise en introduisant son téton dans le trou réalisé sur la caisse. Le câble fera une première boucle puis sera collé une première fois sur la caisse juste en dessous du tampon puis on fera une deuxième boucle plus petite, et l'extrémité du câble sera collée sur la caisse juste en face du trou carré du chasse-pierres.

Pour la tuyauterie il faudra prendre 3 des 4 tuyaux du kit.

Couper la poignée du robinet ainsi que la patte qui se trouve juste derrière le tuyau mais, attention, pas sur toute sa hauteur. Il faudra pour deux des trois tuyaux couper le téton d'attache au ras du petit plat.

Les coller au ras de la caisse à 3 ou 4mm de chaque côté du crochet. Le troisième (qui possède toujours son téton) sera placé côté conducteur entre le crochet et l'autre tuyau. Son téton sera collé juste en dessous de la caisse ce qui fera un léger décalage dans la tuyauterie.

Il faudra aussi coller le crochet auquel on aura sectionné la tige en plastique qui se trouve à sa partie arrière.

Les bogies

Ici pas de transformation, juste un peu de couleur. Entre le premier et le second essieu sur le côté gauche se trouve un petit réservoir. Le peindre en n°130. Attention, uniquement le réservoir et pas les sangles de fixation.

Peindre également les marchepieds en noir n°33. La couleur sèche, peindre les arêtes extérieures en jaune n°99.

Les vitrages

Ici aussi, pas de transformation, juste un tout petit peu de couleur sur la vitre qui se trouve entre la vitre de coin et la porte. Il faudra appliquer à l'aide d'un cure-dents un point de couleur argent n°11 à 1mm du bord supérieur et au milieu en longueur. Enfin la dernière transformation consiste à modifier le vitrage des phares.

Tout d'abord, poncer la couleur noire qui se trouve à l'arrière. Repeindre en bleu pour une 20 bleue, en jaune pour une 20 jaune, et en vert foncé pour une 20 verte.

Notre modèle est terminé.

La circulation dans un seul sens

Ce qui suit ne concerne que les machines qui ne circuleront plus que dans un seul sens.

Prendre le conduit transparent (des feux rouges) couper deux rondelles de 1 à 2 mm de long que l'on va peindre en rouge n°60 (une seule face de la rondelle). On introduira la rondelle dans le trou correspondant. Attention à l'introduire dans le bon trou pour éviter les mauvaises surprises, puis, avec du mastic, refermer les trous qui possèdent les rondelles. Ne pas coller les rondelles car la colle passerait entre la rondelle et le vitrage du phare et atténuerait fortement l'effet souhaité.

Conclusion

Ici se termine la transformation des parties visibles d'une série 20 de chez Roco ou de chez Rocky Rail.

Un prochain article traitera de la transformation de la partie électrique d'une 20 de chez Roco pour obtenir un éclairage satisfaisant avec un minimum de tension sur la voie.

Texte et photos de Christophe HOLLANGE

Le Canadian National

L'atelier de traction de SENNETERRE (Québec)

Senneterre est situé à 450 kilomètres au nord-ouest de Montréal, dans la province francophone du Québec.

L'atelier a pour principale fonction de faire l'entretien, la réparation et la répartition des locomotives afin que les trains de wagons puissent être tirés à bon port.

C'est pour cette raison que l'on dit département "traction".

De plus, l'atelier est en interaction constante avec tous les autres départements qui oeuvrent dans la région, que ce soit celui de l'entretien de la voie, celui du transport, etc.

L'atelier de Senneterre offre également le service de dépannage aux trains VIA qui circulent entre Montréal et Cochrane en Ontario.

Historique

La construction de l'atelier remonte en 1957, mais ce n'est qu'à l'automne 1958 que les premières locomotives utilisèrent les nouvelles installations.

Le Canadian National avait besoin, compte tenu de l'éloignement des grands centres, d'un département qui pourrait effectuer la réparation et l'entretien de ses locomotives. Au début des années 60, l'atelier employait une cinquantaine d'hommes pour entretenir environ 44 unités.

Le chemin de fer ayant déjà fait un maximum d'expansion dans la région, les besoins en locomotives demeurèrent stables jusqu'en 1979.

A ce moment, le C.N. se départissait de ses trains passagers et faisait une nouvelle répartition de ses ressources.

C'est ainsi qu'en 1981, le département de traction de Senneterre possédait une flotte de 69 locomotives et 72 employés y travaillaient.

La croissance ne fut pas de longue durée. Suite au marché toujours concurrentiel du transport par camion, la rentabilité du C.N. en région s'effrita.

En 1987, après avoir perdu plusieurs clients, la Compagnie dut fermer des tronçons de voie. Ces fermetures affectèrent directement l'atelier qui subit des pertes importantes de locomotives et de travailleurs.

Aujourd'hui, l'atelier de traction ne compte plus que 35 employés et 30 locomotives.

Les installations

L'atelier compte quatre voies de garage à l'intérieur dont trois sont munies de fosses.

Chacune d'entre elles peut accueillir deux locomotives à la fois.

On y retrouve une "chambre des bouilloires" où deux chaudières à vapeur chauffent les installations.

L'atelier est équipé d'un système de ventilation qui évacue les fumées d'échappement des unités en cours de réparation.

A l'extérieur, un récupérateur sert à extraire l'eau des carburants et des huiles usées. On peut également observer un réservoir de 378.500 litres de carburant diesel constituant une réserve importante pour l'approvisionnement des locomotives.

Les voies à l'est de l'atelier sont généralement utilisées pour les locomotives prêtes à partir. Les autres voies servent aux mouvements des unités : les acheminer afin d'être réparées ou pour être placées dans la bonne direction.

Le département des achats et de la gestion des stocks est étroitement lié à l'atelier. C'est lui qui approvisionne tous les départements en matériels de tout genre.

Il est le centre de circulation des pièces neuves et usagées pour toute la région.

Les locomotives

Les locomotives doivent subir des inspections générales tous les 90 jours.

Cependant, chaque fois que l'une d'entre elles arrive à l'atelier après un voyage, on effectue une inspection de routine et on fait l'appoint en carburant.

Les locomotives se déplacent grâce à quatre moteurs électriques qui puisent leur courant d'une

génératrice appelée génératrice principale. C'est le moteur diesel qui entraîne la génératrice principale ainsi que le compresseur à air qui fournit l'air nécessaire au freinage de la locomotive et du train complet.

Généralement on utilise plusieurs locomotives pour tirer un train de wagons. Le nombre d'unités requis est déterminé par la somme des poids des wagons tractés.

Les locomotives assignées à l'atelier de Senneterre sont des unités de série 4400 - 4000 et 9000.

Le Canadian National (CN) exploite un vaste réseau de 34.867 kilomètres avec un parc de 1.896 diesels, 14 motrices électriques, 40 voitures voyageurs et 69.338 wagons de marchandises.

VIA Rail exploite le service voyageurs sur les voies du C.N. et du C.P. (Canadian Pacific) sur une longueur de 6.524 kilomètres avec un parc de 59 diesels, 100 voitures voyageurs, 214 voitures inox, 29 automotrices.

Etienne Dehasse

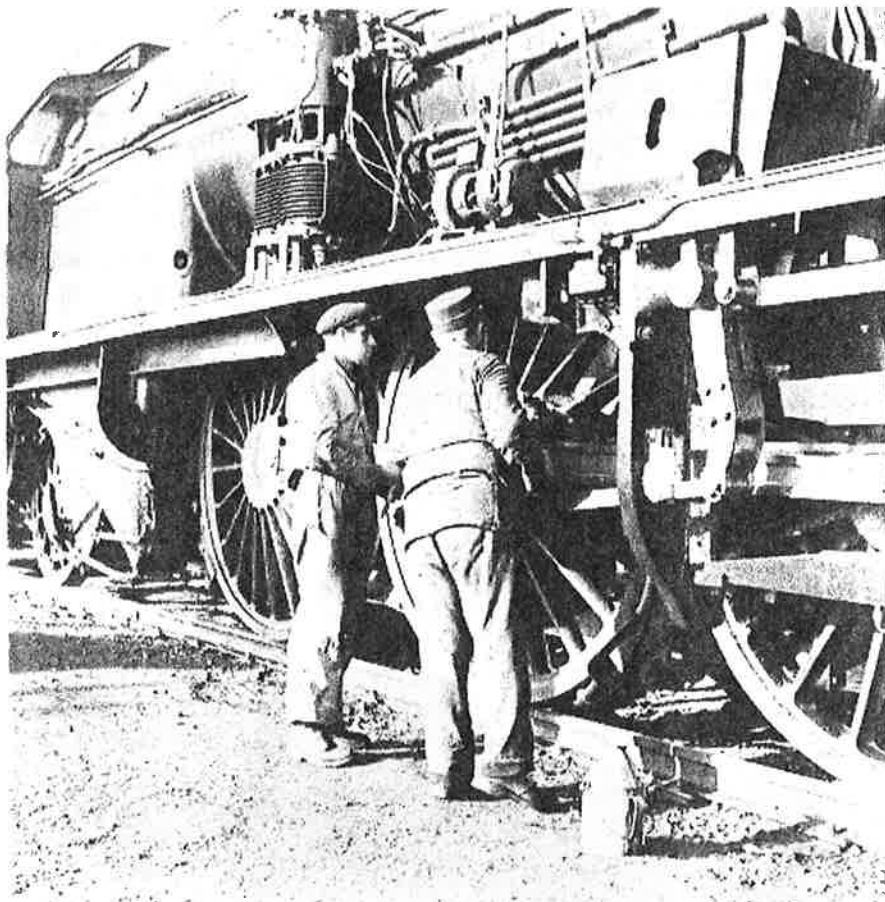


Québec, 20 février 1994, marche en unité multiple, la 3587 en tête d'un train de marchandises.

(Photos Etienne Dehasse)

Seneterre, 27 décembre 1992, la locomotive diesel 4035 du Canadian National avec, en guise de chasse-pierres, un chasse... neige.





*Au dépôt de Luxembourg,
le machiniste
Arthur Rausch et
le chauffeur Jean Lieffrig
préparent la 10.018 pour
le dernier train vapeur
voyageurs à destination
de Bruxelles.
(photo SNCB, collection
Phil Dambly)*

29 septembre 1956



Au départ d'Arlon, la 10.018, "au timbre" (soupapes soulevées), purgeurs ouverts et souffleur en action (photo SNCB, collection Phil Dambly)

40 ans déjà : la traction électrique entre Bruxelles et Luxembourg

Les mises en exploitation électrique

C'est le 30 septembre 1956 que fut mise en exploitation électrique la ligne Bruxelles - Luxembourg. Le tronçon Bruxelles - Ottignies avec

extension vers Wavre l'était déjà depuis le 15 janvier 1956.

Avant cette date, la SNCB avait procédé aux électrifications suivantes : (voir tableau).

Lignes ou tronçons de lignes	Date de l'inauguration	Date de mise en exploitation	Remarques
Bruxelles-Nord - Antwerpen-Centraal Ligne 25.	05-05-35	23-04-35	(1) (2)
Bruxelles-Midi - Charleroi-Sud	19-11-49	19-11-49	(3)
Linkebeek - Antwerpen-Centraal et Noord Lignes 26 / 27.	11-03-50	11-03-50	(4)
Bruxelles-Nord - Bruxelles-Midi (jonction)	04-10-52	04-10-52	(5)
Bruxelles-Midi - Gent-Sint-Pieters Ligne 50 A.	27-02-54	27-02-54	
Gent-Sint-Pieters - Oostende	26-06-54	26-06-54	
Brugge - Blankenberge	17-07-54	17-07-54	
Bruxelles-Nord - Leuven	17-10-54	17-10-54	
Bif. Sint-Katherina-Lombeek - Aalst-Noord	17-10-54	17-10-54	
Brugge - Knokke	-	23-03-55	
Leuven - Liège-Guillemins	01-10-55	01-10-55	(6)
Ceinture ouest de Bruxelles Ligne 28.	-	02-10-55	(7)
Schaerbeek - Vilvoorde Ligne 27.	-	02-10-55	
Bruxelles-Nord - Ottignies - Wavre	14-01-56	15-01-56	
Liège-Guillemins - Kinkempois	-	16-01-56	
Leuven - Mechelen - Nekkerspoel	-	06-02-56	(8)

(1) Le premier parcours d'essai eut lieu le 05-01-35.

(2) Le service omnibus en traction électrique ne fut organisé qu'à partir du 08-10-39.

(3) Le service omnibus en traction électrique ne fut organisé qu'à partir du 05-03-51.

(4) Le tronçon Linkebeek - Muizen fut mis en exploitation électrique dès le 16-01-50.

(5) Il s'agit de la jonction, ligne nouvelle de Bruxelles-Midi à Bruxelles-Nord.

(6) Le service omnibus en traction électrique ne fut organisé qu'à partir du 05-12-55.

(7) Sans circulations prévues jusqu'à l'électrification de Bruxelles-Nord - Laeken en avril 56.

(8) A partir du 06-02-56, pour les trains de marchandises pour Antwerpen via Muizen et à partir du 02-12-56, pour les trains de voyageurs.

L'inauguration des tronçons Ottignies - Namur et Namur - Arlon eut lieu le 27 septembre 1956 et celle d'Arlon à Luxembourg le 29 septembre.

A partir du 2 août, il y eut des circulations expérimentales jusque Jemelle et, au-delà, à partir du 15 septembre.

Les services marchandises furent assurés progressivement en traction électrique. Schaerbeek - Stockem à partir du 6 novembre 1956 et Ronet - Stockem à partir du 21 décembre.

Les convois n'avaient pas accès à Stockem. La réception était effectuée en dérive, la sortie en pousse vapeur.

Notons également le 30 septembre, l'exploitation du tronçon Namur - Atelier de traction de Ronet.

Les derniers jours d'exploitation «vapeur» de la ligne du Luxembourg

Du 15 janvier au 29 septembre 1956, le tronçon Bruxelles - Ottignies fut exploité en traction vapeur et électrique. Les trains vapeur continuaient au-delà d'Ottignies et, à quelques exceptions près, ils ne faisaient aucun arrêt entre Bruxelles et Ottignies.

La plupart des trains omnibus Bruxelles - Namur ne circulaient plus que sur le tronçon Ottignies - Namur. A partir du début septembre, des trains furent remorqués au-delà d'Ottignies en traction électrique :

- A partir du 5 septembre 56, les trains 39, SD 2417, D 1411, 38 et 448 ont été remorqués sur le parcours Bruxelles - Jemelle et Jemelle - Bruxelles par motrices électriques type 123 de Bruxelles-Midi, les conducteurs étant de Ronet.
- A partir du 10 septembre, les trains ci-après ont été assurés par des automotrices type 1954 :
 - 5092 .. Ottignies - Namur
 - 5027 .. Namur - Ottignies
 - 5034 .. Ottignies - Namur
 - 5029 .. Namur - Ottignies
 - 5093 .. Namur - Ottignies
 - SS 5060 ... Ottignies - Namur
 - S 5046 .. Ottignies - Namur
 - SD 5075 .. Namur - Ottignies
 - 5171 .. Jemelle - Namur
 - SD 5171 .. Namur - Ottignies
 - 5012 .. Ottignies - Namur
 - 5136 .. Namur - Jemelle
- A partir du 17 septembre, les trains ci-après ont été assurés par des automotrices type 1954 :
 - 5128 .. Jemelle - Arlon

5142... Libramont - Arlon
 5143... Arlon - Libramont
 5157... Arlon - Jemelle
 5174... Jemelle - Arlon
 5191... Arlon - Jemelle

- A partir du 17 septembre, les trains 38 et 39 ont été remorqués entre Arlon et Bruxelles et retour par motrice série 123 de Bruxelles-Midi, conducteur de Stockem.
- Dernier train international ayant quitté Bruxelles en traction assurée par une type 10 : le n°39 du 4 septembre 1956, remorqué par la 10.029 avec tender 31.018 de la remise de Jemelle et la 10.012 avec tender 31.010 de Stockem.
- Dernier train international arrivé à Bruxelles en traction assurée par une type 10 : le n°32 du 27 septembre 1956, remorqué par la 10.037 avec tender 31.000 de la remise de Jemelle, remplaçant la locomotive prévue (1.009 de Schaerbeek) restée avariée à Jemelle après le train n°1450.

Pour les horaires de ces différents trains, prière de consulter l'indicateur valable du 3 juin 1956 au 29 septembre 1956.

Trains restant assurés en traction vapeur à partir du 30 septembre 1956

Par suite du manque d'automotrices et de voitures équipées du chauffage électrique, certains trains continuèrent à être assurés au moyen de locomotives à vapeur type 29, jusqu'à la livraison du matériel adéquat.

SD 5016 ... Ottignies - Namur
 2404 ... Jemelle - Arlon
 5140 ... Jemelle - Arlon
 5111 ... Jemelle - Namur
 5125 ... Arlon - Jemelle
 5131 ... Arlon - Jemelle
 SD 5065 ... Namur - Ottignies
 5124 ... Jemelle - Arlon
 5144 ... Namur - Jemelle
 5117 ... Arlon - Jemelle
 5127 ... Jemelle - Namur
 5110 ... Jemelle - Arlon
 S 5148 ... Libramont - Arlon
 5160 ... Namur - Jemelle
 S 5123 ... Arlon - Libramont
 2479 ... Arlon - Jemelle

Pour les horaires de ces différents trains, prière de consulter l'indicateur valable du 30 septembre 1956 au 1 juin 1957.

Quid des «Pacific» types 1 et 10 utilisées sur la ligne du Luxembourg ?

Le 30 septembre 1956, les 8 locomotives type 1 de Schaerbeek ont été mises en "parc" (réserve froide en bon état).

Quant aux locomotives type 10 de Jemelle et Stockem, elles ont été arrêtées à la même date à l'exception des 10.011, 10.029, 10.045 (de Jemelle) et 10.018, 10.043 (de Stockem). Elles ont été cédées à Bruxelles-Midi (ces cinq type 10 auraient moins de 100.000 kilomètres depuis leur dernière réparation, grande ou moyenne).

Samedi 29 septembre 1956 : dernière journée des type 10 sur la ligne du Luxembourg

Jemelle

10.045 avec tender 31.003 :

- n°16102 Jemelle - Arlon,
- n°1405 Arlon - Jemelle,
- n°448 Jemelle - Luxembourg,
- RD 448 Luxembourg - Namur,
- à vide Namur - Jemelle.

10.011 avec tender 31.001 :

- n°403 Luxembourg - Bruxelles-Nord,
- n°1436 Bruxelles-Nord - Arlon,
- RD n°1436 Arlon - Jemelle.

10.031 avec tender 31.009 :

- n°37 Jemelle - Luxembourg,
- n°32 Luxembourg - Arlon,
- à vide Arlon - Jemelle.

10.037 avec tender 31.000 :

- planton.

10.044 avec tender 31.002 :

- hors série.

Stockem

10.043 avec tender 31.023 :

- n°1410 Schaerbeek - Arlon,
- planton exceptionnel pour n°461 en gare d'Arlon.

10.033 avec tender 31.045 :

- n°5131 Arlon - Jemelle,
- n°2404 Jemelle - Arlon,
- n°1410 Arlon - Luxembourg,
- n°1435 Luxembourg - Arlon,
- n°2479 Arlon - Jemelle,
- n°1450 Jemelle - Arlon.

10.018 avec tender 31.031 :

- entretien exceptionnel,
- n°416 Arlon - Luxembourg,
- n°461 Luxembourg - Bruxelles-Nord,
- à vide atelier de Bruxelles-Midi via ceinture ouest.

10.028 avec tender 31007 :

- n°16102 Arlon - Luxembourg,
- n°38 Luxembourg - Arlon.

10.027 avec tender 31.024 :

- à vide Stockem - Luxembourg,
- allège du train n°38 Luxembourg - Arlon,
- planton,
- train n°39 Arlon - Luxembourg,
- à vide Luxembourg - Stockem (le 30-09).

La 10.027 de Stockem est donc la dernière locomotive du type 10 à avoir assuré un train de voyageurs à charge sur la ligne 162.

Le n°32 a été remorqué électriquement d'Arlon à Bruxelles-Nord (la 10.031 est rentrée à vide à Jemelle après abandon du convoi à Arlon et la 1.003 de Schaerbeek est rentrée à vide de Jemelle après le n°1450).

Le train n°461 (locomotive 10.018, machiniste Rausch et chauffeur Lieffrig, accompagné par le chef-instructeur Léonard de la Direction Matériel 22-22) a été le dernier train arrivé en traction vapeur à Bruxelles, venant de la ligne 162.

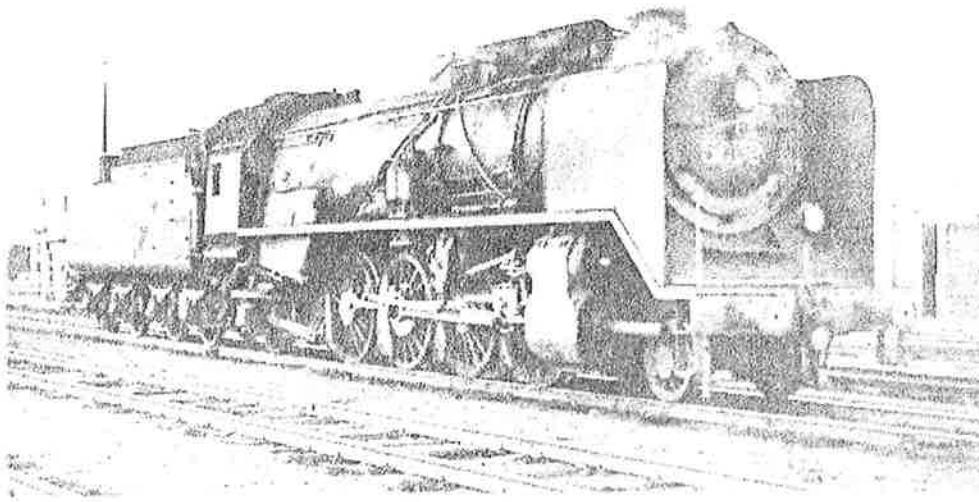
Le voyage a été raconté en page 306 du tome II de "Vapeur en Belgique de Phil Dambly".

29 septembre 1986 : la 10.018 est revenue à Arlon

Trente ans après son dernier voyage sur la ligne du Luxembourg, la 10.018 fut, du lundi 29 septembre au 5 octobre 86, présentée sur le quai n°1 de la gare d'Arlon. Cette locomotive, préservée pour le futur musée des chemins de fer, avait reçu à cette occasion la visite de Jean Lieffrig de Habay qui, en tant que chauffeur, faisait partie du personnel de

conduite du dernier train en traction vapeur reliant Luxembourg à Bruxelles. A cette époque, il était le seul survivant de l'équipe de conduite car le machiniste Arthur Rausch et le chef-instructeur Fernand Léonard étaient décédés entre-temps.

Dans son supplément "Plus" de l'édition du 26 septembre 1986, "l'Avenir du Luxembourg" publia une interview de Jean Lieffrig, né le 8 mai 1927 à Habay-la-Neuve. Nous reproduisons le texte ci-après.



Locomotive type 5, n°5.002, première machine sur laquelle le chauffeur Jean Lieffrig a travaillé dès 1948.

*Elle est ici photographiée au dépôt de Stockem le 16-11-1951.
(photo B. De Doncker)*

V.A.L. : De quand date votre entrée à la SNCB et quel y était votre emploi ?

J.L. A la fin de la deuxième guerre mondiale, les usines commencent à reprendre leur essor et on embauche à tour de bras. A 17 ans, je me fais engager à l'usine d'Athus comme chargeur. «Je déchargeais les wagons de coke; sur la journée de 16 heures on déchargeait 3 wagons, soit environ 60 tonnes (à la pelle et la fourche) pour les hauts fourneaux». C'était dur mais on gagnait mieux sa vie.

Je trimai deux ans dans l'usine d'Athus et en juillet 1946, ayant réussi mon examen d'entrée à la SNCB, je fus installé en qualité de manoeuvre à l'atelier de Stockem. En tant que manoeuvre, j'étais affecté au chargement des tenders des locomotives à vapeur. On travaillait en équipe de 7 ou 8 pour chaque tournée. Les machinistes rangeaient leur locomotive sur une des trois voies qui passaient sous l'estacade, ils nous remettaient un bon spéci-

fiant le nombre de bennes de briquettes, de «menu» et de «criblé» qu'ils voulaient suivant le type de machine et la capacité du tender à remplir. C'était des bennes de 400 kilos qui, une fois remplies, étaient dirigées sur de petits rails vers un monte-charge électrique; au sommet, d'autres rails permettaient de les acheminer au-dessus du tender à remplir, les petites roues de la benne s'engageaient alors dans le culbuteur et à l'aide d'une pédale on basculait le chargement dans le tender.

C'était cela l'arcade, un grand portique surplombant trois voies à 12 mètres de hauteur, il ne fallait pas avoir le vertige. La benne à vide pesait déjà près de 200 kilos, c'étaient donc près de 600 kilos qu'il fallait déplacer chaque fois. Pour une locomotive du type 10, il fallait 8 bennes de briquettes, 4 de criblé et autant de menu, soit près de 7 tonnes au total. Sur un service de 8 heures, on char-

geait jusqu'à 22 machines. elles allaient ensuite s'approvisionner en eau "au relais" à une des quatre grues hydrauliques alimentées par le château d'eau du chemin de fer.

J'ai passé ensuite l'examen de chauffeur, et l'ai réussi. En 1948, la première machine sur laquelle j'ai travaillé était une type 5, la 5.002.

J'ai été aussi affecté au service de la machine fixe en gare d'Aron. C'était une ancienne locomotive à vapeur déclassée dont on avait conservé uniquement la chaudière (un type 30) sur un socle; une fois mise sous pression, on envoyait, par un tuyau rigide enterré, la vapeur vers la gare pour chauffer la salle d'attente et les bureaux.

Cela servait aussi au plateau pour le préchauffage des voitures à voyageurs. Cette installation se trouvait presque à l'angle de la rue Goffaux et de la rue des Ateliers (actuelle rue des Thermes romains.

V.A.L. : Comment avez-vous réalisé cette performance ?

J.L. : *Oh ! ce n'était pas facile, nous avions les 311 tonnes des 6 voitures plus le poids de la locomotive et du tender, soit en tout près de 500 tonnes à déplacer à chaque arrêt (il y en avait onze sur le trajet) et à lancer jusqu'à 120 km/h entre ceux-ci. Les machinistes-vapeur n'avaient pas, comme leurs collègues conducteurs de trains électriques, la puissance quasi illimitée des kilowatts au bout des doigts; ils devaient consommer la vapeur avec art et discernement. Ils connaissaient bien leur machine puisqu'elles étaient titularisées en trois équipes et de plus, la ligne, avec ses rampes de 16 mm par mètre, n'avait plus de secret pour eux. Ils avaient chacun leur repère de freinage à chaque arrêt pour gagner un maximum de temps et d'énergie, tout en respectant le confort des voyageurs. Arthur Rausch excellait dans cet art, il était le plus ancien aux types 10. Le chef-instructeur Fernand Léonard, de la direction M.A., nous accompagnait dans le poste de pilotage, tout spécialement pour ce dernier voyage vapeur. Je ne devais pas traîner non plus pour faciliter le maintien de la pression maximale dans la chaudière, elle mangeait 250 briquettes de 10 kilos et 300 pelletées, pesant 8 kilos, de criblé et de menu; elle buvait d'autre part 40 m³ d'eau.*

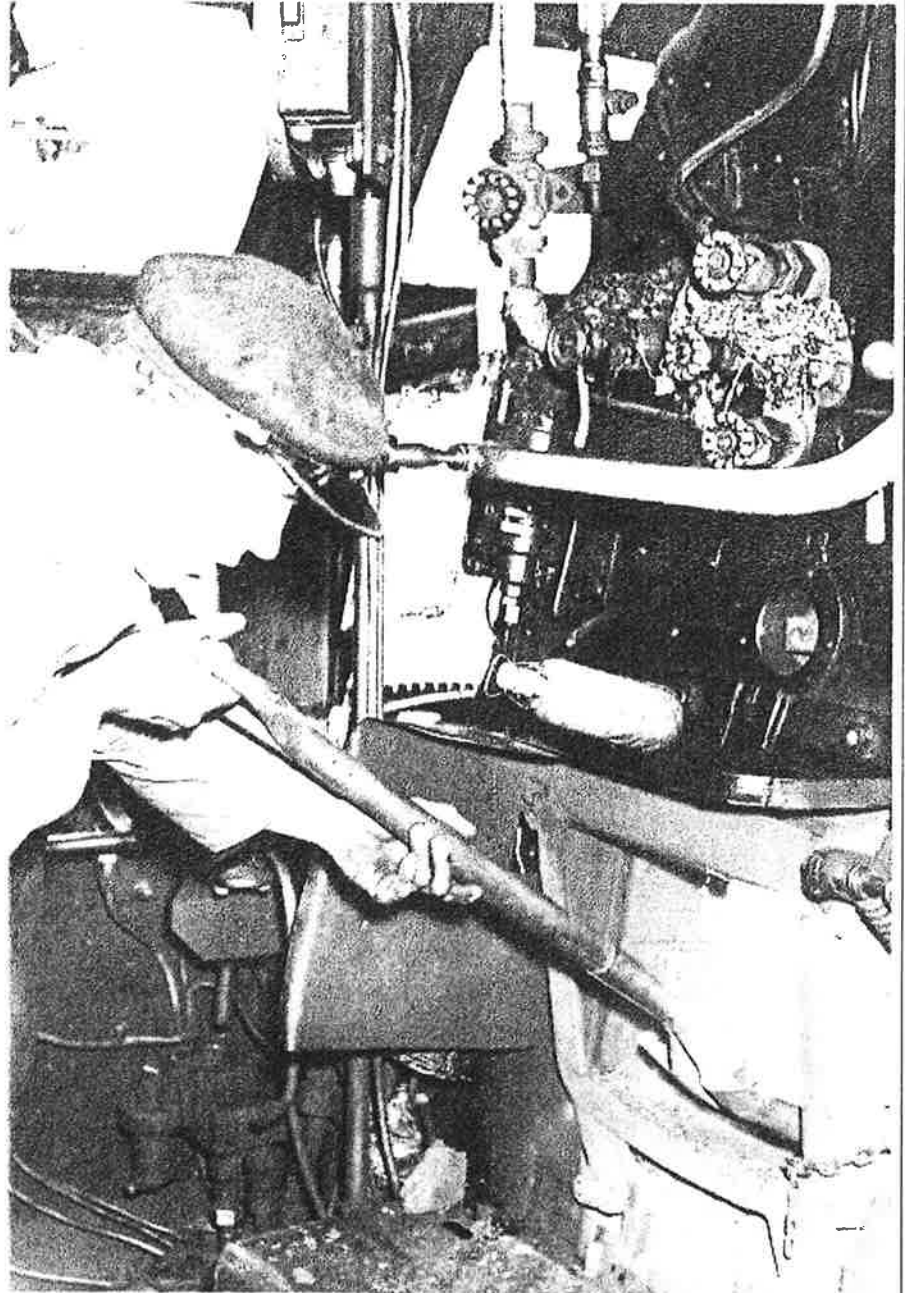
Arthur Rausch était un grand costaud, à la remise on l'appelait le « Tarzan » à cause de sa stature. Il était plus âgé que moi d'environ 20 ans (j'avais 29 ans à l'époque), et, c'était la première fois que je roulais avec lui en service régulier.

V.A.L. : Quand vous rattrapiez les minutes de retard vous aviez une prime ?

J.L. : *Oh ! quelques francs, pas tellement. De plus, les primes de nuit et de dimanche, ça n'existait pas,*

V.A.L. Avez-vous eu assez de combustible pour ce dernier voyage ?

J.L. *Dans le sens Luxembourg - Bruxelles, cela ne posait en général aucun problème, on en a eu suffisamment malgré que la machine avait été bien "poussée". J'arrosais régulièrement les briquettes*



*Jean Lieffrig au travail lors du dernier voyage de la 10.018.
Savoir gérer son feu : l'art du chauffeur
Luxembourg - Bruxelles-Nord, le soir du 29 septembre 1956.
Photo B. De Doncker*

qui étaient dans le tender, pour ne pas avoir trop de poussière.

Car le charbon mouillé donnait davantage de chaleur et ainsi le feu ne se salissait pas.

Dans l'autre sens, il n'en allait pas toujours de même à cause du profil de la ligne : on devait souvent racler le fond du tender avec la pelle et la brosse, après Poix-St-Hubert, à la recherche des derniers morceaux de charbon. Certains de mes collègues ont ainsi eu quelques frayeurs, mais tous sont toujours rentrés à la remise, in extremis parfois.

Pour pallier ce problème, certains chargeaient le tender au maximum au départ, pour avoir une benne de briquettes supplémentaires, en s'arrangeant avec le manoeuvre qui officiait au sommet de l'estacade. Ils disposaient celles-ci en trois ou quatre rangs au-dessus du niveau maximum. Il faut savoir aussi qu'il y avait un concours de consommation entre les locomotives d'un même type et entre les trois équipes d'une même machine. Un tableau était affiché à la remise, ce qui permettait de voir les machines et les équipes qui étaient en boni ou en déficit. Ceux qui étaient en boni avaient des primes un peu plus fortes. Ceux qui «trichaient» augmentaient ainsi leurs chances d'être en boni, tout en consommant autant si pas plus. Tous ne le faisaient pas, mais beaucoup essayaient.

V.A.L. : Le dernier jour, vous avez donc acheminé normalement la 10.018 jusque Bruxelles?

J.L. : En arrivant à Bruxelles, après avoir été décroché des voitures, nous allions à la remise du Nord pour y faire à nouveau le plein de combustible, d'eau et assurer les niveaux d'huile ainsi que les graissages pour un parcours suivant. Pendant ce temps, les visiteurs devaient ausculter la locomotive pour voir si il n'y avait aucun problème. Ce jour-là, nous avons fait cette opération nous-mêmes; cela nous faisait mal de la quitter trop vite. Après, il a bien fallu se résoudre à aller au dortoir de la remise pour nous laver, manger et découcher. A cette époque, c'était encore des journées de 10 heures et on ne rentrait pas le jour même à son dépôt d'attache. Après avoir découché 8 heures, on devait les autres fois reprendre notre locomotive pour tracter un train au retour. Mais cette fois là nous sommes revenus comme voyageurs à bord d'un des tout premiers trains électriques de la ligne, et ça nous «a fait drôle». Arthur Rausch a plongé sa main dans sa poche au moment du départ pour en extraire sa montre : il voulait vérifier si le nouveau

matériel électrique était capable de respecter l'horaire comme lui avec sa 10.018. A l'arrivée à Arlon, il a bien dû avouer, un peu déçu «elles roulent bien quand même»...

Il ne s'est d'ailleurs jamais reconverti au nouveau mode de traction, il a terminé sa carrière à la vapeur en assurant d'abord les trains de marchandises avec des types 29, puis les derniers services d'allège avant la disparition totale de la traction vapeur vers 1965.

C'est ce que j'ai fait aussi pendant deux ans avant d'être reclassé comme convoyeur aux trains de marchandises en traction électrique.

Il fallait deux hommes au début pour plus de sécurité: un conducteur et un convoyeur, en trafic international. Le convoyeur s'occupait aussi des essais de freins aux trains de marchandises. Mais cela n'a pas duré longtemps, environ 2 ans. Quand les convoyeurs ont été supprimés, j'ai alors travaillé comme chef manoeuvre à l'atelier de Stockem et ce jusqu'à la fin de ma carrière, l'année dernière.

V.A.L. : Comme chauffeur, vous n'avez jamais été tenté de passer machiniste ?

J.L. : Oui bien sûr, j'avais d'ailleurs passé l'examen que j'ai très bien réussi puisque j'étais classé premier du groupe de Namur. C'est à la visite médicale que je n'ai pas été reçu à cause d'un peu de diabète. Sur le moment j'étais fort déçu, mais avec le recul, j'ai compris que la sécurité est quelque chose de très important à la SNCB, et que par conséquent, ils devaient se montrer sévères.

V.A.L. : Aviez-vous déjà pensé qu'un jour on viendrait vous reparler de tout cela ?

J.L. : Oh que non, j'en ai été le premier surpris, mais cela m'a fait bien plaisir. Je ne savais pas que la 10.018 existait encore, je pensais qu'elle avait terminé sa carrière, comme beaucoup d'autres, sous le chalumeau d'un marchand de ferrailles flamand.

V.A.L. : Viendrez-vous la voir à Arlon entre le 29 septembre et le 5 octobre ?

J.L. : Bien sûr, je ne voudrais manquer ça pour rien au monde; c'est unique. C'est avec grand plaisir que je regimperai dessus, trente ans après...

Michel Herbiet.

Les rectificatifs et précisions de F.F.N.

Légende de la photo de couverture de FFN 79

Ce train est à destination de Luxembourg et de Bâle. Il s'agit du train international n°35 parti de Bruxelles-Quartier Léopold à 11h57.

Nous sommes bien en 1955 et plus précisément le dimanche 24 avril.

En effet, c'est seulement les dimanches et jours fériés que ce train était remorqué jusqu'à Jemelle par les type 1 de Schaerbeek. Les autres jours, il était confié au type 10 de Jemelle.

"Locomotives à vapeur de la SNCB" FFN 79, page 20

Ne pas confondre "l'hippodrome" de Stockel et "la remise à locomotives" de Stockem.

Abréviation télégraphique utilisée :

il y a : MKM = Stockel

Il faut : MKM = Stockem

Wagon historique mis par la SNCB à la disposition du Musée de la Résistance et de la Déportation Juives. Il est situé à gauche de l'entrée principale du fort de Breendonk. C'est dans de tels wagons qu'étaient entassés les "voyageurs" vers les camps de la mort.

(Photo Pierre Hannaert, "Le Soir" 29-08-96)

Les 50 ans des CFL, cela se fête

Par cette réalisation (Trains around the clock) qui apparaît comme un peu folle aux yeux de certains, la filiale belge de la firme Märklin nous montre, d'un côté, son savoir-faire et la fiabilité de son matériel... et participe, de l'autre côté, à une action philanthropique.

Les huit locomotives qui ont participé à ce tour du monde seront vendues aux enchères et le bénéfice sera versé au profit du Fonds Social du Grand-Duc.

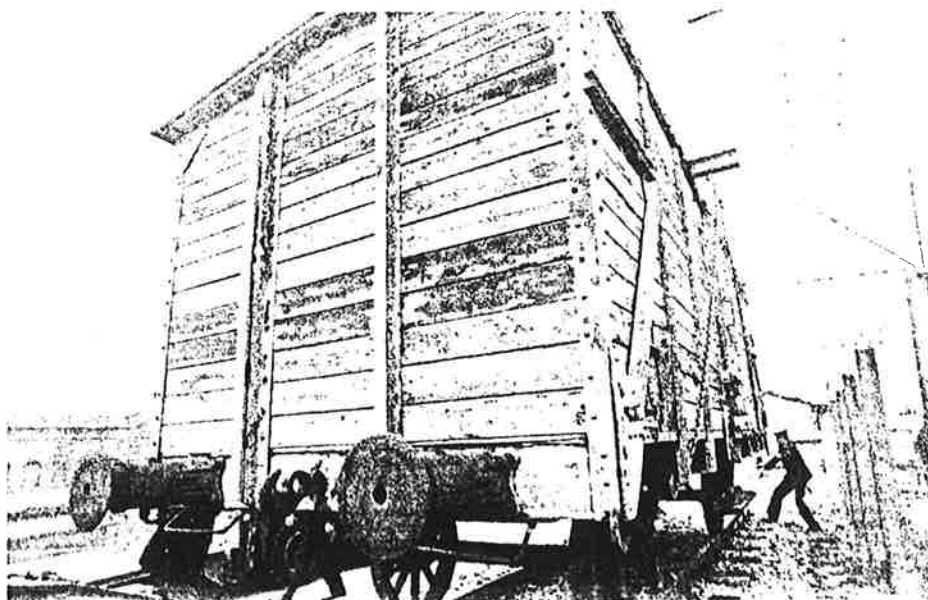
La filiale de la firme de Göppingen, nous habitue, depuis quelques années, à des réalisations spectaculaires en soutenant, par la même occasion, une oeuvre ou une réalisation.

- Gent, 6 mars 1994 : 196 locomotives tirent un wagon citerne de 23 tonnes. Le bénéfice de la vente des locomotives est versé au profit des Oeuvres de la Reine.

- Treignes, 28 mai 1995 : 40 locomotives Maxi déplacent une locomotive de 108 tonnes. La vente de ces locomotives est faite au profit du Musée ferroviaire de Treignes.

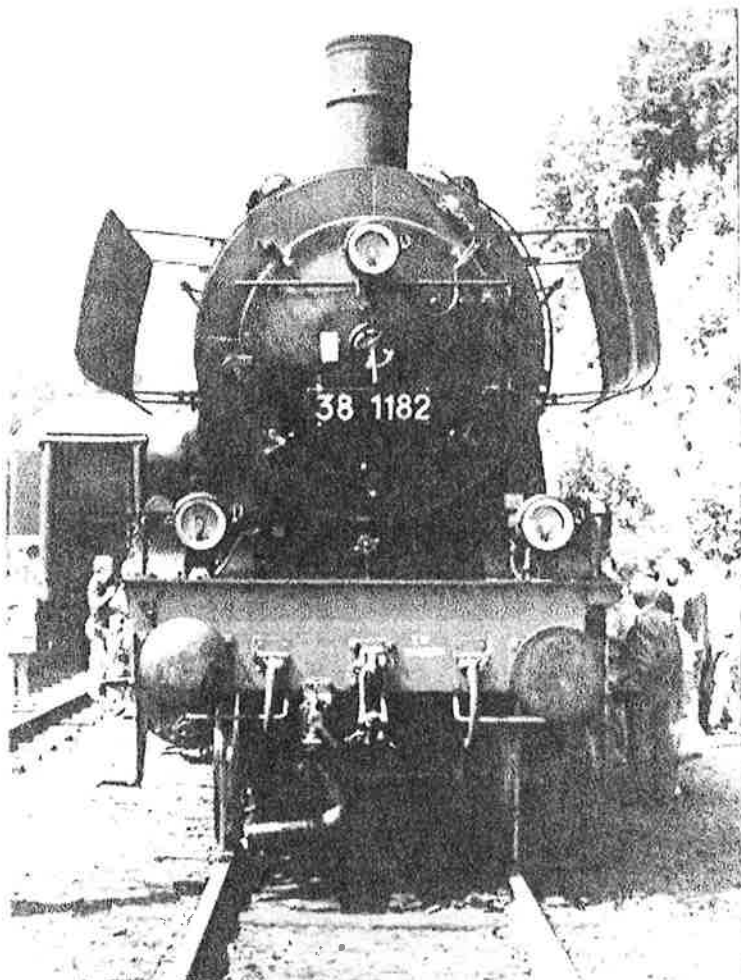
Encore un grand bravo à Monsieur Goris et à toute son équipe dynamique.

Michel FOULON.



Rencontre internationale de trains à vapeur

Trois-Ponts, le 14 juillet 1996



La locomotive à vapeur allemande 38 1182 (ex-KPEVP8) appartient à AKE (groupement touristique de l'Eifel). Elle était la grande curiosité de cette rencontre internationale.

Elle était voisine de la 5519 des CFL, la 50 3666 de la Vennbahn, la 26.101 du PFT et la 29.013 de la SNCB. (photo Christophe Hollange)



Locomotive diesel 201.010 de la Vennbahn qui aida la 38 1182 entre Trois-Ponts et Raeren sur la difficile "ligne des marais". (photo Christophe Hollange)

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

La 2-4-2 type 12 de 1888 (Columbia)

De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures en 1931.

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'histoire (tome 1 pages 143 à 147),
et les caractéristiques (tome 2 page 325).*

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par la remise de :	Nombre de locomotives			
	Berchem (FCV)	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	6	6	1	7	15
02-10-26	6	6	1	7	15
01-02-27	6	6	1	7	14
15-05-27	6	6	1	7	13
02-10-27	6	6	1	7	11
01-02-28	5	5	1	6	10
15-05-28	5	5	1	6	9
07-10-28	5	5	1	6	9
01-02-29	5	5	1	6	7
15-05-29	3	3	1	4	7
06-10-29	3	3	1	4	7
03-02-30	3	3	1	4	4
15-05-30	3	3	1	4	4
05-10-30	2	2	-	2	3
02-02-31	-	-	-	-	2

En 1910, une trentaine de locomotives type 12 furent équipées de nouvelles chaudières et dénommées type 12 bis. Les dernières type 12 ayant été mises hors-écritures en 1922, les type 12 bis redevinrent type 12 le 1 janvier 1925.

La 4-4-2 type 12 de 1939 (Atlantic)

De la prise en écritures en 1939
à l'occupation allemande en mai 1940.

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 2 pages 137 à 145),
les caractéristiques (tome 2 page 327) et la numérotation (tome 2 pages 338).*

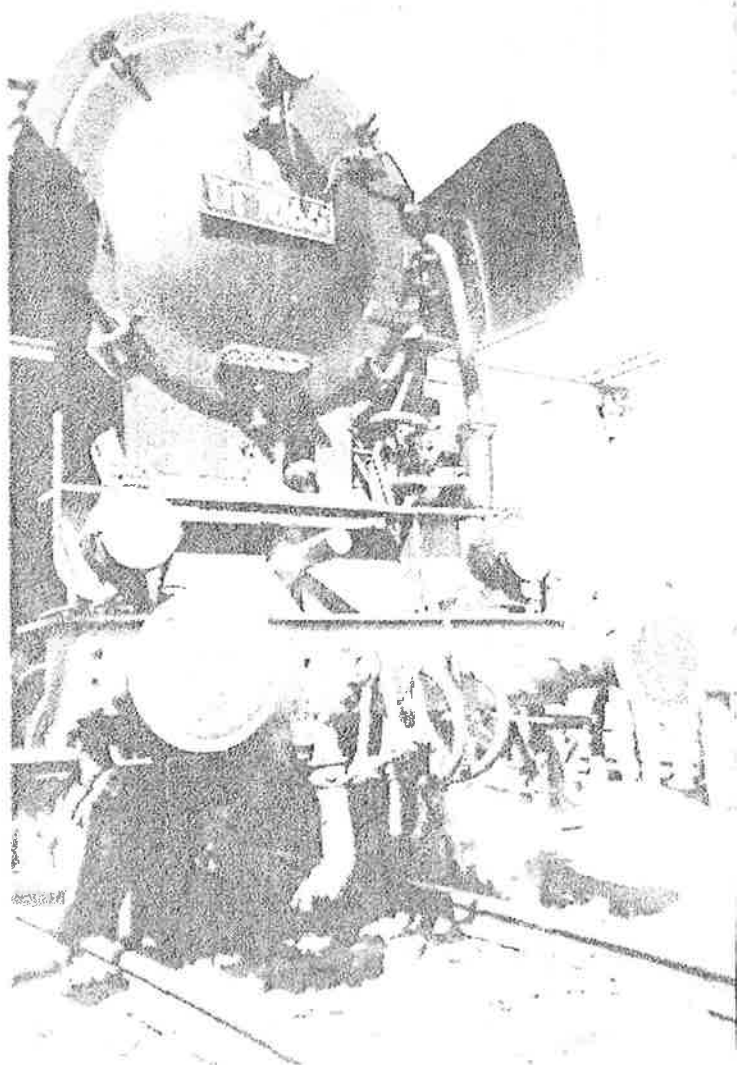
Au livret du	Nombre de services- locomotives à assurer par la remise de :	Nombre de locomotives			
	Schaerbeek (FSR)	En service	Entretien 20%	Néces- saire	Effectif
16-04-39	-	-	-	-	-
08-10-39	-	-	-	-	6
15-03-40	3	3	1	4	6

Affectation des 6 locomotives type 12

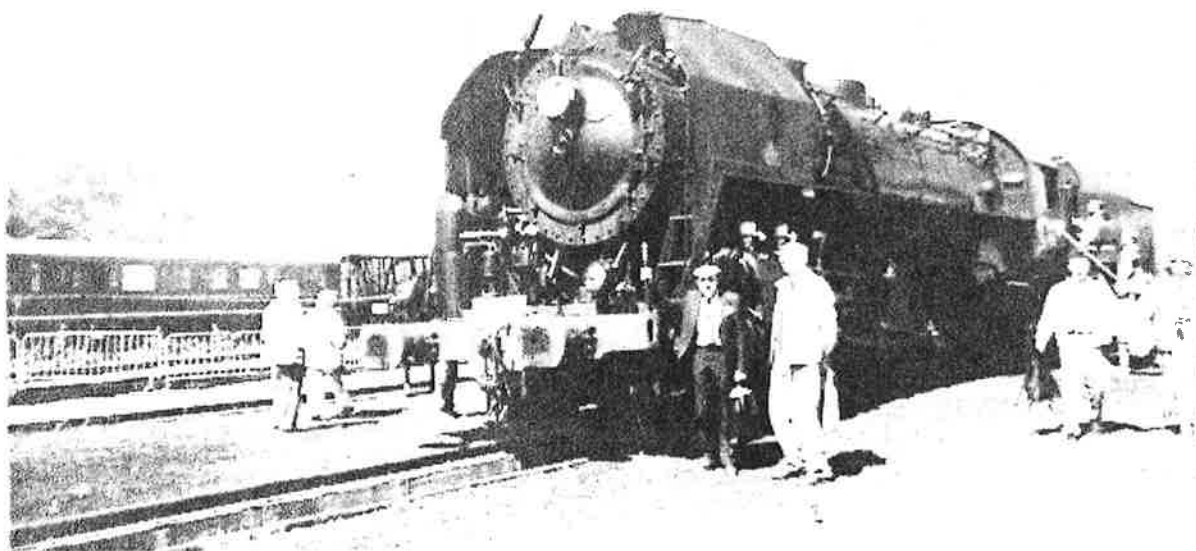
Prises en écritures du 19 avril au 14 juillet 1939, les six locomotives type 12 furent affectées à la remise de Schaerbeek durant la période de validité du service-locomotives entré en vigueur le 16 avril 1939. Les premiers trains commerciaux qu'elles remorquèrent furent des trains rapides de luxe comportant quatre voitures de 1ère et 2ème classes. Il s'agissait de deux aller-retour Bruxelles-Midi - Oostende-Kaai avec arrêt à Brugge. Ce service fut organisé du 15 juillet au 4 septembre 1939.

Au service-locomotives du 8 octobre 1935, aucun service ne fut confié aux locomotives de type 12. Il fallut attendre le service-locomotives du 15 mars 1940 pour revoir les type 12 utilisées pour trois services, à savoir : un aller-retour Bruxelles-Midi - Oostende-Kaai et deux aller-retour Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins.

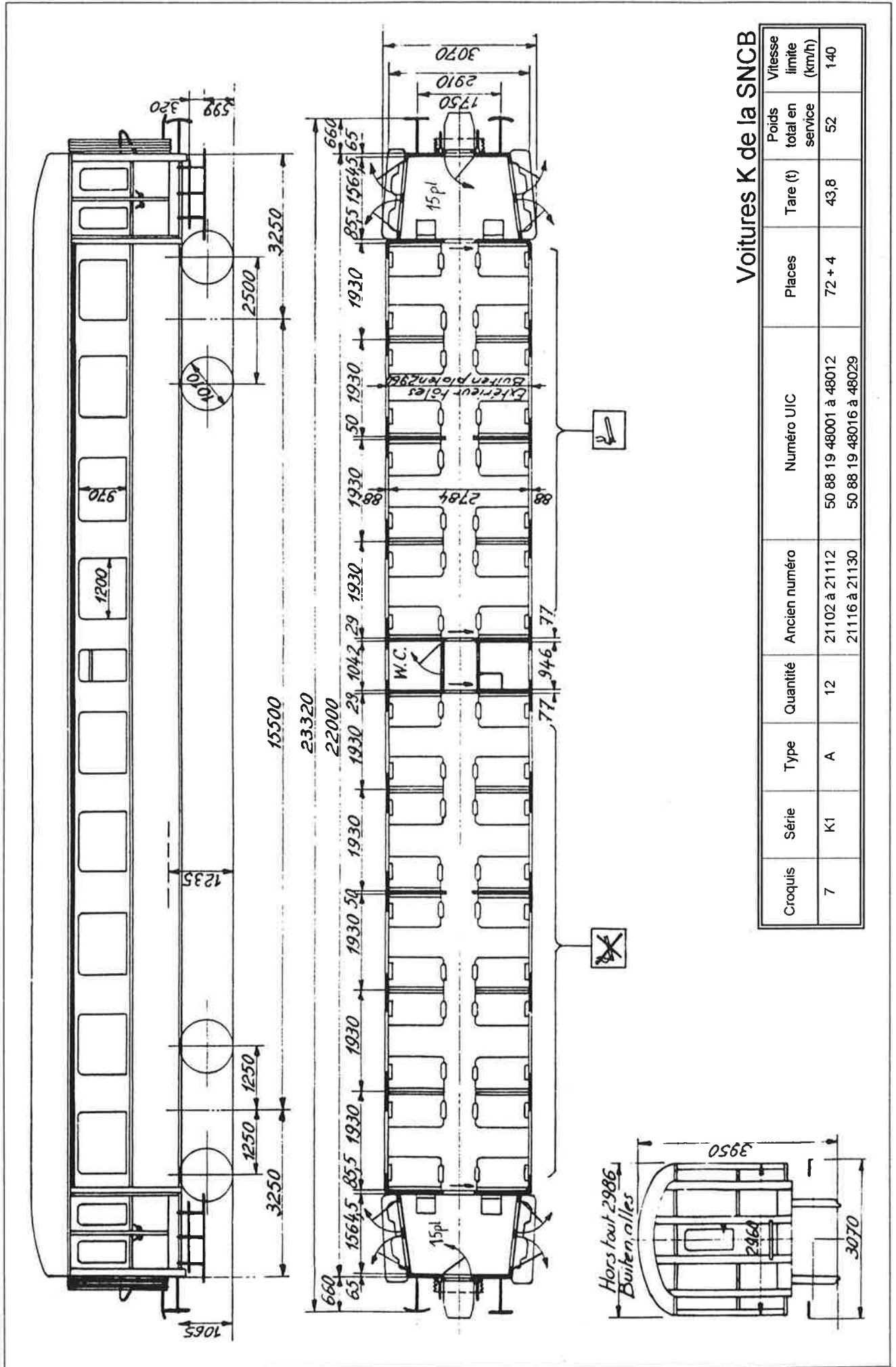
Suite de la page 4 : "Rencontre internationale au dépôt de Luxembourg-Bonnevoie" le 7 septembre 1996. Participaient également à cette rencontre la locomotive 50 3666 de la Vennbahn et la 5519 des CFL. Manquait à l'appel la 29.013 de la SNCB tombée malheureusement en panne quelques jours auparavant.



*La locomotive à vapeur 01 1066
(chauffage au fuel),
construite par Schwartzkopff
à Berlin en 1940, appartient à
UEF / EC.Adler de Karlsruhe.
(photo J.P. Van Hoof)*



*La locomotive à vapeur 141R 568
(ex-SNCF), chauffage au
charbon, appartenant au CITEV.*

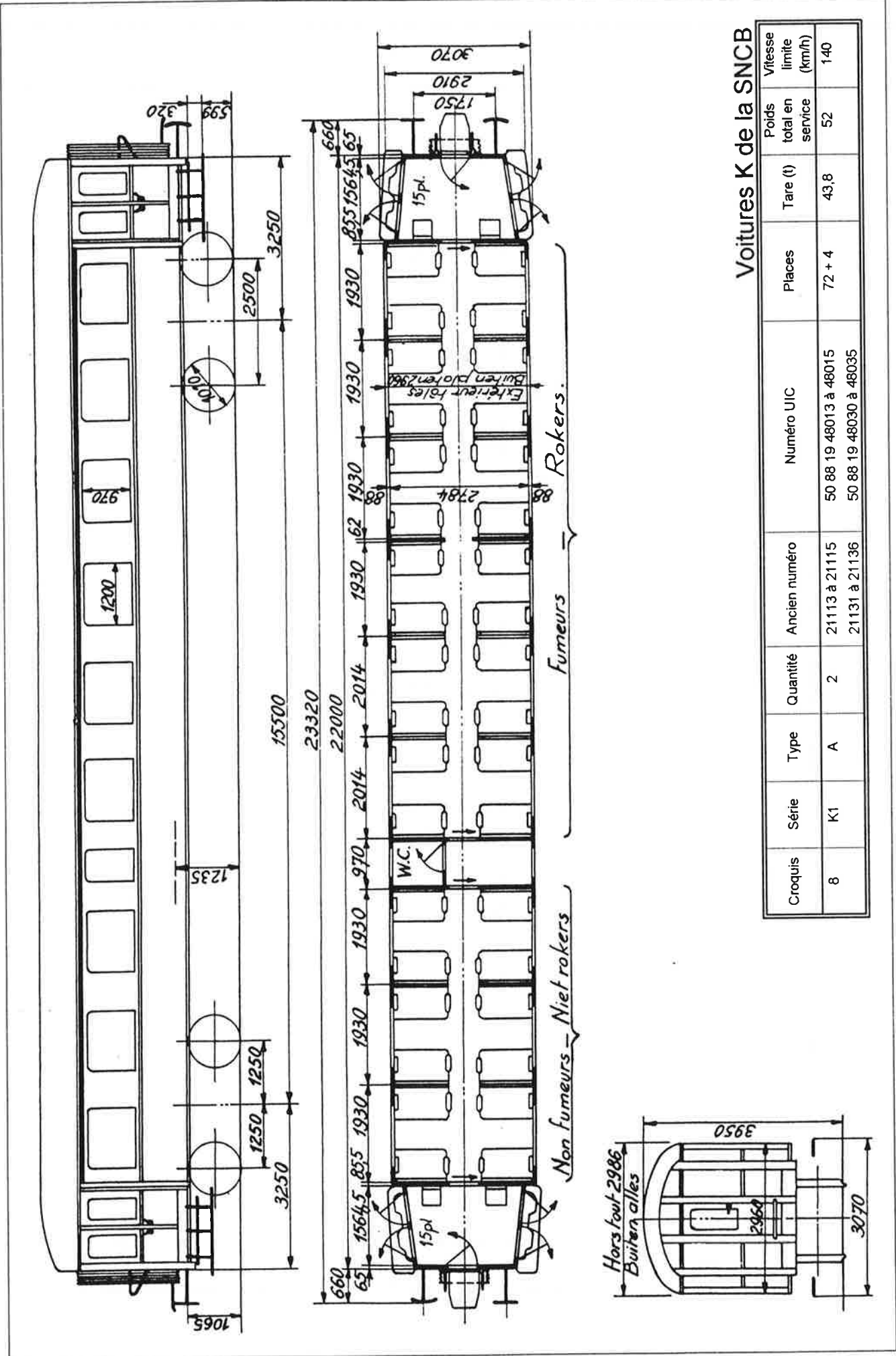


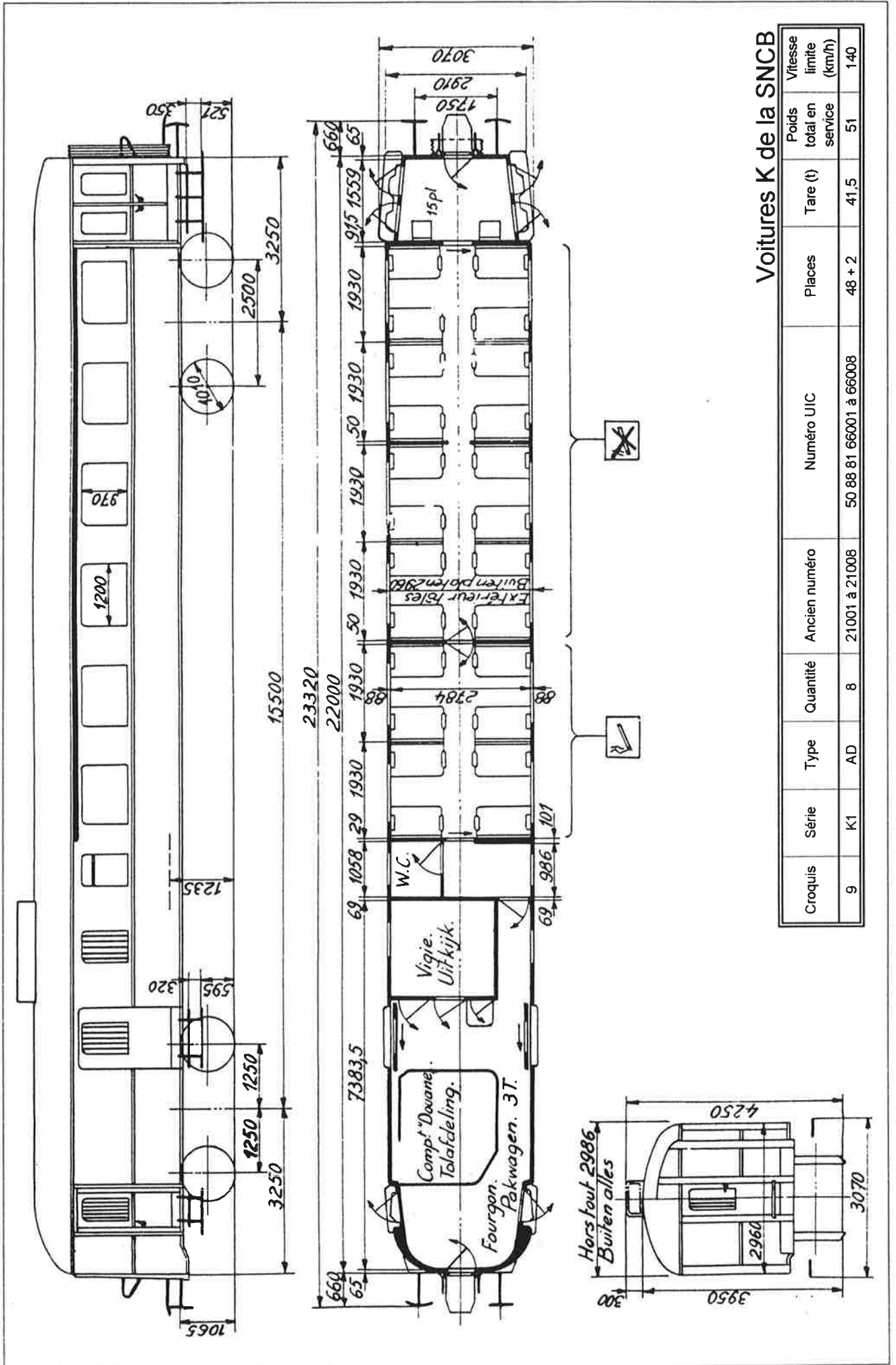
Voitures K de la SNCB

Croquis	Série	Type	Quantité	Ancien numéro	Numéro UIC	Places	Tare (t)	Poids total en service	Vitesse limite (km/h)
7	K1	A	12	21102 à 21112 21116 à 21130	50 88 19 48001 à 48012 50 88 19 48016 à 48029	72 + 4	43,8	52	140

Voitures K de la SNCB

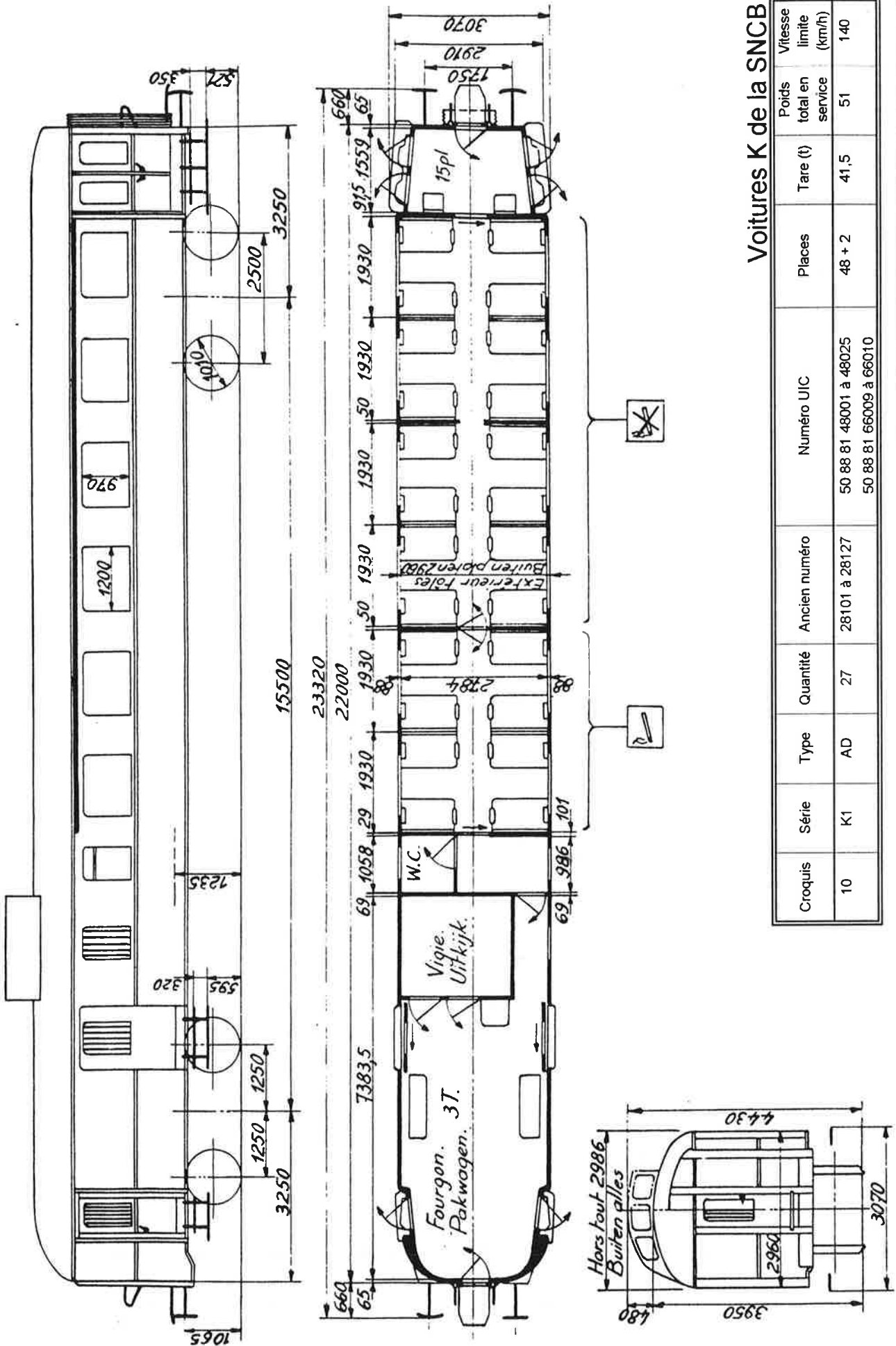
Croquis	Série	Type	Quantité	Ancien numéro	Numéro UIC	Places	Tare (t)	Poids total en service	Vitesse limite (km/h)
8	K1	A	2	21113 à 21115 21131 à 21136	50 88 19 48013 à 48015 50 88 19 48030 à 48035	72 + 4	43,8	52	140





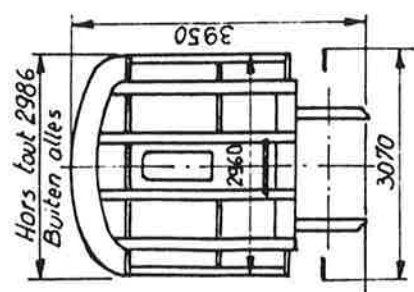
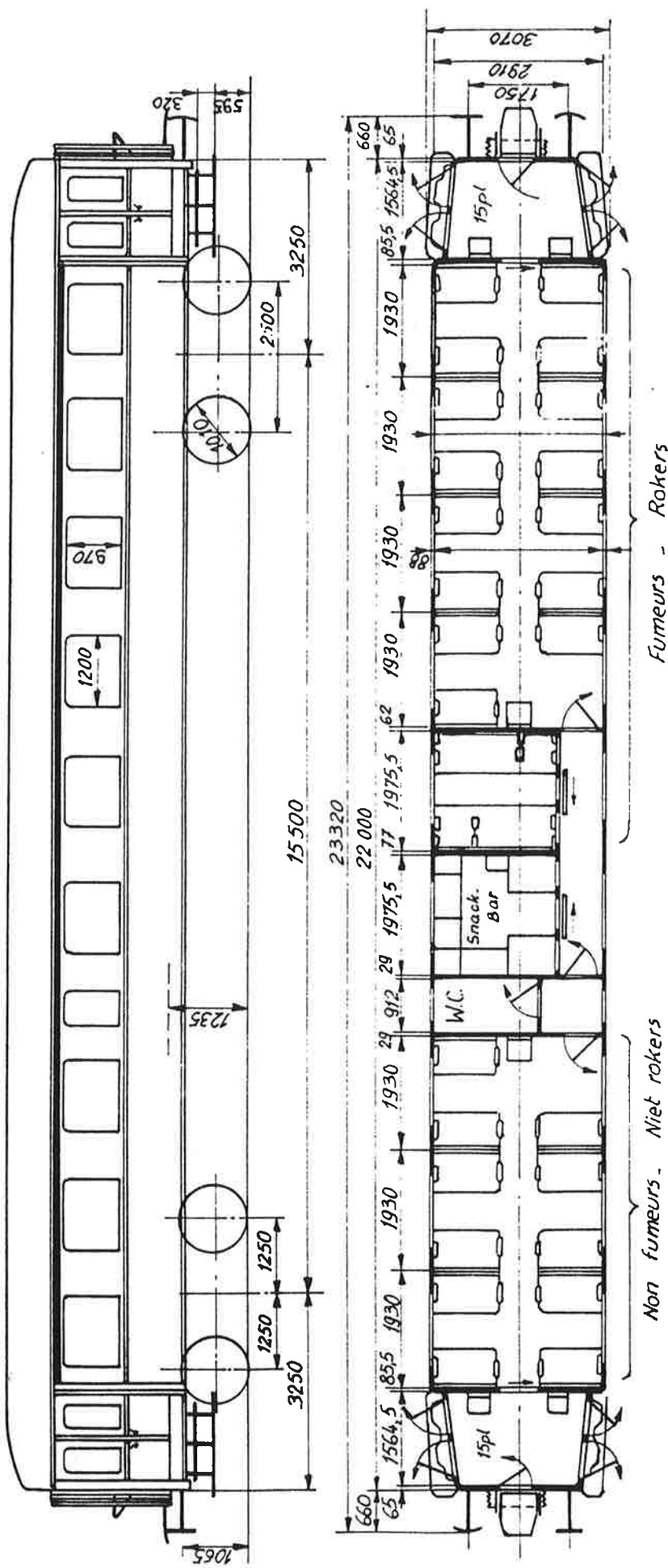
Voitures K de la SNCB

Croquis	Série	Type	Quantité	Ancien numéro	Numéro UIC	Places	Tare (t)	Poids total en service	Vitesse limite (km/h)
9	K1	AD	8	21001 à 21008	50 88 81 66001 à 66008	48 + 2	41,5	51	140



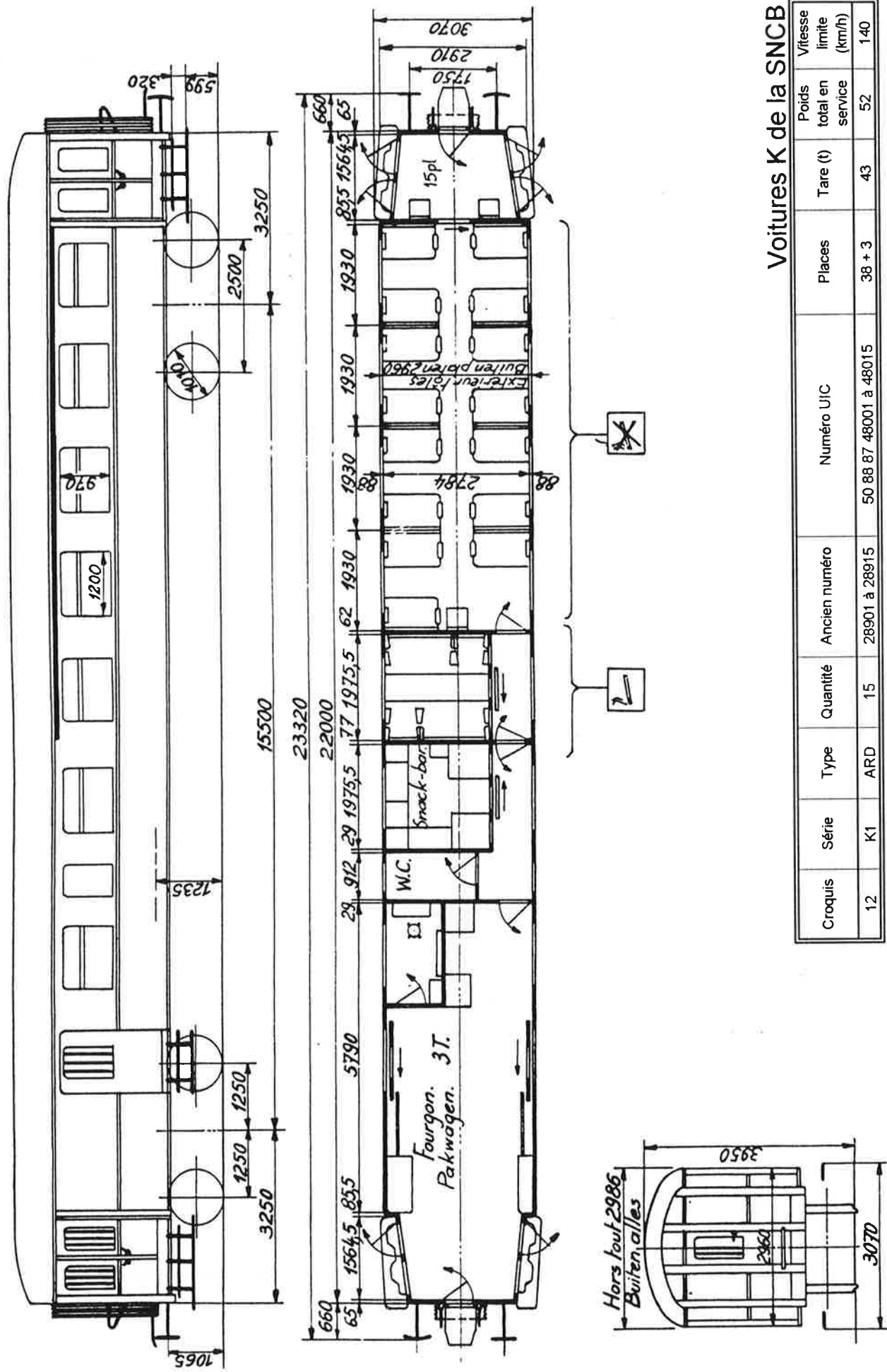
Voitures K de la SNCB

Croquis	Série	Type	Quantité	Ancien numéro	Numéro UIC	Places	Tare (t)	Poids total en service	Vitesse limite (km/h)
10	K1	AD	27	28101 à 28127	50 88 81 48001 à 48025 50 88 81 66009 à 66010	48 + 2	41,5	51	140



Voitures K de la SNCB

Croquis	Série	Type	Quantité	Ancien numéro	Numéro UIC	Places	Tare (t)	Poids total en service	Vitesse limite (km/h)
11	K1	AR	4	21901 à 21904	50 88 84 48001 à 48004	58 + 6	43.6	51	140



Voitures K de la SNCB

Croquis	Série	Type	Quantité	Ancien numéro	Numéro UIC	Places	Tare (t)	Poids total en service	Vitesse limite (km/h)
12	K1	ARD	15	28901 à 28915	50 88 87 48001 à 48015	38 + 3	43	52	140

Récréation ferroviaire

1 LIERCAEER

VOTRE SCORE ► (9)

2 ITSSLPOBN

VOTRE SCORE ► (7)

3 STTONRRA

VOTRE SCORE ► (9)

4 SIESUCAFA

VOTRE SCORE ► (8)

5 PFCACIMI

VOTRE SCORE ► (7)

6 TEFUIOROF

VOTRE SCORE ► (9)

7 NOSULNRET

VOTRE SCORE ► (7)

8 GICLEALUI

VOTRE SCORE ► (8)

9 TSUEDHLCCT

VOTRE SCORE ► (7)

10 ASIGSEASL

VOTRE SCORE ► (9)

Le jeu des lettres

Les lettres données pour chaque problème permettront de composer un mot du vocabulaire ferroviaire.

Votre score sera calculé en comptant 1 point par lettre du mot trouvé.

Le score de l'équipe de rédaction est inscrit ().

Solution du jeu des
huit erreurs paru dans
FFN 79



— Tout à l'heure, c'était la couchette du bas qui te plaisait !

Vie du club

L'éditorial du Président	1
Agenda des activités du RMM et d'ailleurs - Pas de réunion le 1 novembre	2

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	3
---	---

Modélisme

Amélioration de la motrice électrique de la série 20 de Roco	5
--	---

Actualité ferroviaire

La rencontre internationale au dépôt de Luxembourg-Bonnevoie	4
Le Canadian National	12
40 ans déjà : la traction électrique entre Bruxelles et Luxembourg	15
La rencontre internationale à Trois-Ponts	22

Les rectificatifs et précisions de FFN

Légende de la photo de couverture de FFN 79 - Les 50 ans des CFL, cela se fête	21
--	----

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	22
--	----

Documentation

Les voitures K de la SNCB (suite et fin de l'article d'Etienne Dozot)	25
---	----

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	31
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°80, 1996-5.

Ce cinquième numéro de l'année 1996 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement inlassable de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, Etienne Dehasse, Etienne Dozot, Michel Herbiet, Christophe Hollange...

Photo de couverture : Septembre 1996, gare de Lodelinsart sur la ligne Charleroi - Ottignies. L'automotrice 254, en tête, assure un train L à destination de Wavre. Le convoi quitte son arrêt, aborde l'aiguillage de la voie de débord en approche du passage à niveau. La voie descendante vers Charleroi est située à gauche de la photo. Elle est dissimulée par les herbes folles. Un quai en cendrées sépare les deux voies principales. (Photo Claude Carpet)