

Ferro Flash Namur



55

Rail Miniature Mosan

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

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

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

COTISATIONS ANNUELLES :

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

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

Secrétariat : 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.

La vie du club

AGENDA DES PROCHAINES RÉUNIONS

Vendredi 19 juin (19 h 30) réunion mensuelle **au programme :** rien de particulier (on ne peut avoir, chaque mois, des animations de la valeur de celle de mai dernier !) Profitez-en pour montrer vos dernières réalisations ou récentes acquisitions. Des petites séries de diapos sans thème particulier peuvent aussi être présentées.

Vendredi 26 juin (20 h 00)
Vendredi 3 juillet (20 h 00)
Vendredi 10 juillet (20 h 00)
Vendredi 17 juillet (20 h 00) réunions réseaux

Vendredi 24 juillet (19 h 30) réunion mensuelle **réunion libre de vacances : initiation aux commandes du réseau H0 (était prévue en mai).**

Vendredi 31 juillet (20 h 00)
Vendredi 7 août (20 h 00)
Vendredi 14 août (20 h 00) réunions réseaux

Vendredi 21 août (19 h 30) réunion mensuelle programme dans notre n° 56.

Vous avez réalisé un modèle inédit, réussi une transformation ou redécoration ? Vous maîtrisez une technique particulière ? Vous avez quelques diapos intéressantes ? Faites-en profiter les copains lors d'une prochaine réunion mensuelle. Adressez vos propositions au Président (qui les attend avec impatience !)

**A vendre : aérographe BADGER mod.200 (simple action, mélange interne)
s'adresser à André-Marie Ducarme (☎ 081/46 08 52)**

Ce sera Alsthom

Deux géants se disputaient le marché des rames du TGV PBKA (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam) : l'allemand Siemens et le franco-britannique Gec-Alsthom, organisé pour la circonstance en consortium franco-belgo-néerlandais. Une importante commande : 30 milliards, et un véritable tremplin pour les marchés futurs de la grande vitesse ferroviaire.

SNCF, SNCB, DB et NS ont choisi de confier à Gec-Alsthom la construction des 27 rames quadricourant qui relieront, dès 1996, Paris, Bruxelles et Cologne ou Amsterdam (avec une option pour 10 rames supplémentaires). Le coût de la première tranche s'élève à 30 milliards de FB. Les Français ont évidemment fait le forcing pour emporter ce marché. Argument massue (c'est le cas de le dire) : l'ICE allemand est trop lourd pour les voies à grande vitesse de la SNCF. Siemens pouvait certes alléger son train, mais c'était plus cher...

La commande à GEC-Alsthom aura des retombées intéressantes en Belgique, essentiellement pour son partenaire privilégié, Bombardier-Eurorail (ex-BN), déjà impliqué dans la construction des rames TGV Transmanche. Cette nouvelle commande vient à point pour étoffer le carnet de commandes de la filiale belge du géant canadien Bombardier.

La première rame de présérie sera livrée à la mi-1996. En décembre de la même année débutera la livraison bimensuelle des rames de série. A.M.D.

Meuse-Molignée, c'est fini !

La commune de Florennes a décidé d'abandonner le projet de la ligne touristique Meuse-Molignée. L'investissement était trop important et sa rentabilité fort aléatoire.

Inaugurée en juin 90, cette liaison n'avait fonctionné que quelques mois, sur un mode mineur. Le projet est mort dans l'oeuf : après quelques mois d'une timide exploitation, l'association *Train touristique Meuse-Molignée*, rebaptisée *Compagnie Florennes-Molignée* ne pourra plus faire circuler des trains sur les lignes 150 (Anhée-Ermeton-sur-Biert) et 136a (Ermeton-sur-Biert-Florennes).

Après avoir pris connaissance du rapport défavorable du Bureau économique de la Province, la commune de Florennes a décidé de ne plus s'investir dans le projet. Il aurait fallu, en effet, pas moins de 25 millions pour la remise en état des voies et une dizaine de plus pour l'aménagement des infrastructures annexes (rotonde, accueil, etc). Le projet supposait un investissement à long terme (15 ans) pour une rentabilité plus qu'aléatoire.

Le retrait de la commune s'explique aussi par l'attitude de la SNCB qui n'avait pas l'intention d'accorder l'autorisation d'exploitation. Pire : alors que dix millions ont été accordés par le Comité interministériel du chemin de fer pour la rénovation du tronçon Anhée-Ermeton, la SNCB a décidé de défermer le tronçon Ermeton-Florennes.

Reste à savoir ce que deviendra la rotonde. Ce vaste vaisseau décharné, qui domine la cité des Ducs, offre une surface intéressante, mais coûteuse à réhabiliter. En attendant de trouver une nouvelle destination pour ce bâtiment communal, Florennes a entamé des négociations en vue de renoncer à l'achat de la plaque tournante de la remise d'Antwerpen-Dam, qui devait en principe remplacer celle qui se trouvait autrefois à proximité de la rotonde.

Domage que le travail acharné déjà réalisé par les mordus du rail n'ait pas permis de concrétiser ce qui n'aura été qu'un rêve : donner un nouveau souffle à Florennes-Central et à sa remise à locomotives. d'après Vers l'Avenir.

(Voir aussi nos articles dans *Ferro Flash Namur* 41, 42 et 51).

Par
Michel
Herbiet
et
André-Marie
Ducarme

Vive l'Athus-Meuse!

10 avril 1991 : collision de deux trains de marchandises à Houdemont. 9 avril 1992 : déraillement d'un train de marchandises à la sortie de Marbehan. 13 mai 1992 : collision à Hatrival entre un train de marchandises et cinq wagons à la dérive détachés du convoi précédent. Trois accidents qui ont interrompu la circulation sur la ligne 162 pendant plusieurs heures voire plusieurs jours, entraînant la déviation des trains internationaux et du trafic marchandises par la ligne "Athus-Meuse", et un surcroît de travail pour nos diesels 52, 53, 54 et 55.

Ces trois accidents auront encore démontré l'importance primordiale de cette ligne comme itinéraire de déviation et de délestage lors de l'encombrement de la ligne 162. Importance qui n'a pas échappé aux dirigeants de la SNCB qui ont dès lors opté pour la modernisation et l'électrification du tronçon Dinant-Bertrix-Athus de la ligne Athus-Meuse, appelée ainsi à retrouver dans les prochaines années son lustre d'antan. Que l'on se souvienne des types 36 et des 25 et 26 qui suivirent.

Une partie des crédits nécessaires à cette modernisation ayant été débloqués, la SNCB va commencer par adapter les tunnels, principal obstacle à l'électrification. Le tronçon Dinant-Houyet en comporte plusieurs, dont ceux d'Anseremme (410m), de Furfooz (468m), de Gendron (380m), de Nini (201m) et d'Ardenne (507m) à l'entrée de Houyet. Il s'agira de creuser pour abaisser le niveau des voies et/ou de modifier la voûte pour dégager un gabarit suffisant. En ce qui concerne le tunnel d'Ardenne à Houyet, on n'a pas retenu ce genre d'opération, préférant une voie unique centrale. En effet, ce tunnel débouche sur un pont de 56m enjambant la Lesse et immédiatement suivi des aiguillages de la

gare de Houyet. Si l'on voulait abaisser le niveau des voies dans ce tunnel, il fallait compenser la différence de niveau sur plusieurs centaines de mètres et donc tant sur le pont que dans la zone des aiguillages, problème technique aussi compliqué que coûteux à résoudre. Les trains ne pourront donc plus se croiser à cet endroit et une signalisation adéquate sera mise en place.

Le calendrier des travaux entre Dinant et Bertrix s'établit comme suit :

- a) jusqu'au 6 juin 92, travaux en continu sur la voie B puis sur la voie A entre Beauraing et Houyet avec travaux au passage inférieur de Wiesme.
- b) du 1^{er} août jusqu'à fin 1993, travaux en continu de Houyet à Gendron et aux tunnels de Nini et de Gendron.
- c) en 1993, réfection d'un pont et de la voie en continu entre Vonêche et Beauraing.
- d) de 1994 à 1995, travaux en continu entre Dinant et Gendron-Celles et aux tunnels de Pont-à-Lesse et de Furfooz.
- e) en 1994, réfection des voies entre Paliseul et Gedinne, en continu.
- f) en 1995, réfection des voies entre Vonêche et Beauraing, en continu.
- g) en 1996, travaux en continu entre Vonêche et Gedinne et au tunnel de Gedinne.
- h) de 1997 à 1998, travaux en continu entre Beauraing et Vonêche et aux tunnels de Martouzin et de Vonêche.

M.H.

Une nouvelle figure à Salzinnes, la 9206

Photo A.M. Ducarme



Construites par La Brugeoise et Nivelles en 1960, les 25 HLDR type 232 numérotées 232.001-025 (devenues le 1/1/1971 la série 92 : 9201-9225) furent affectées au milieu des années septante au Service de la Voie (actuellement Département Infrastructure), et ce en raison de leurs mauvaises performances et pannes fréquentes. Elles sont actuellement en cours de radiation et de remplacement par des HLDR 91.

Bien que réformée depuis le 21/11/1990 par le service Infrastructure d'Antwerpen, la 9206 vient de reprendre du service à l'AC Salzennes, pour y effectuer les manoeuvres internes. Elle a été révisée et entièrement repeinte. La livrée est classique, mais l'inscription FAZ sur les flancs ne passe pas inaperçue, et le numéro a été reporté, en vert, au milieu de la bande latérale jaune.

Souvenons-nous que l'appellation symbolique (c'est le terme officiel) de l'Atelier Central de Salzennes était FAZ. Etait, car depuis le 21/6/1977 cette appellation a été attribuée à la gare d'Anzegem, la Direction M estimant n'avoir plus l'usage de ce type d'abréviations. M.H.

Nouvelles compositions sur la ligne 162

Avec l'entrée en vigueur du nouvel horaire, plusieurs des trains internationaux de la ligne du Luxembourg ont vu leur composition modifiée.

Une longue rame homogène pour le *Vauban*: voitures SNCB I 6, I 10 (et même I 4 A9) et restaurant, toutes en livrée orange. L'*Iris* retrouve son aspect antérieur avec des voitures suisses récentes de 1ère et 2ème classes en livrée à deux tons de gris, et, généralement, une voiture "Eurofima" de 1ère en livrée orange; voiture restaurant belge bleue ou orange. L'*Edelweiss* hérite des voitures Corail de l'ancien *Vauban*, les autres voitures étant belges (I 6 et I 10) ainsi que la voiture restaurant. S'y ajoute toujours, vers Arlon, des voitures-couchettes belges, des wagons-lits et des voitures italiennes aux livrées variées. A.M.D.

L'indicateur nouveau est arrivé

Valable du 31 mai 1992 au 22 mai 1993, le nouvel indicateur n'apporte guère de nouveautés, du moins sur le plan intérieur. En ce qui concerne notre région, nous pouvons noter ceci :

- Un nouveau train L est mis en circulation le matin entre Namur (7.03) et Ottignies (7.36). Heureuse mesure pour les voyageurs des arrêts situés entre ces deux gares, mais qui risque de ne pas simplifier la circulation des autres trains sur ce tronçon déjà bien chargé.

- Nouvelle relation de Huy à Bruxelles et retour. Le train P 3420 (Namur : 7.32) part de Huy à 7.01, tandis que, le soir, le train P 4420 Bruxelles-Midi (17.05) - Namur (18.10) est prolongé jusque Huy (18.42). Arrêts à Andenne et Statte uniquement.

- Les trains touristiques du week-end 9917 (Namur : 8.01/8.03) et 9928 (Namur : 21.24/21.26) de la relation Jemelle-Blankenberge et retour ont maintenant Arlon respectivement pour point d'origine et point de destination.

- Nouvelle relation touristique (T 9925) le week-end entre Bruxelles-Midi (9.00) et Wavre (9.54) pour desservir le parc d'attractions de Walibi (Bierges : 9.52).

- Nouvelle relation touristique journalière (T 9945), du 31 mai au 26 septembre, entre Namur (8.24) et Houyet (9.07). Ce train circulait déjà l'année passée, mais seulement entre Dinant et Houyet. Il amène à Houyet les touristes effectuant la descente de la Lesse en kayak. Dès son arrivée à Houyet, la rame redescend à vide à Dinant pour assurer le T 9946 (Dinant : 9.47). Ensuite encore deux retours à vide pour assurer les T 9947 (Dinant : 10.47) et T 9948 (Dinant : 11.47). Enfin, retour de la rame à vide sur le parcours Houyet-Namur.

Une première : le nouvel indicateur existe maintenant sous forme de disquette pour PC, sous le nom d'*ARdisc*, disponible au guichet des gares depuis les premiers jours de juin, au même prix que l'indicateur ordinaire. Le fascicule *Relations internationales* a quant à lui pris un peu de retard et n'est toujours pas disponible ! M.H.

2010 : ***L'Europe de la*** ***grande vitesse***

Avec le congrès Eurailspeed qui vient de se tenir à Bruxelles (voir notre précédent numéro), on a vu les media s'intéresser davantage aux projets de lignes à grande vitesse en Europe. On pouvait trouver dans *Le Soir* le tableau ci-contre, comparant les meilleurs temps de parcours actuels au départ de Bruxelles avec ce qu'ils devraient devenir dans une petite vingtaine d'années. Il y a de quoi rêver. Quels bouleversements en perspective !

N'en déplaise à ses détracteurs, le train à grande vitesse n'est pas un objet de luxe pour hommes d'affaires : l'expérience française le montre bien, c'est devenu le train de tout le monde. Il suffit de voir les rames TGV prises d'assaut par les touristes et les colonies de vacances !

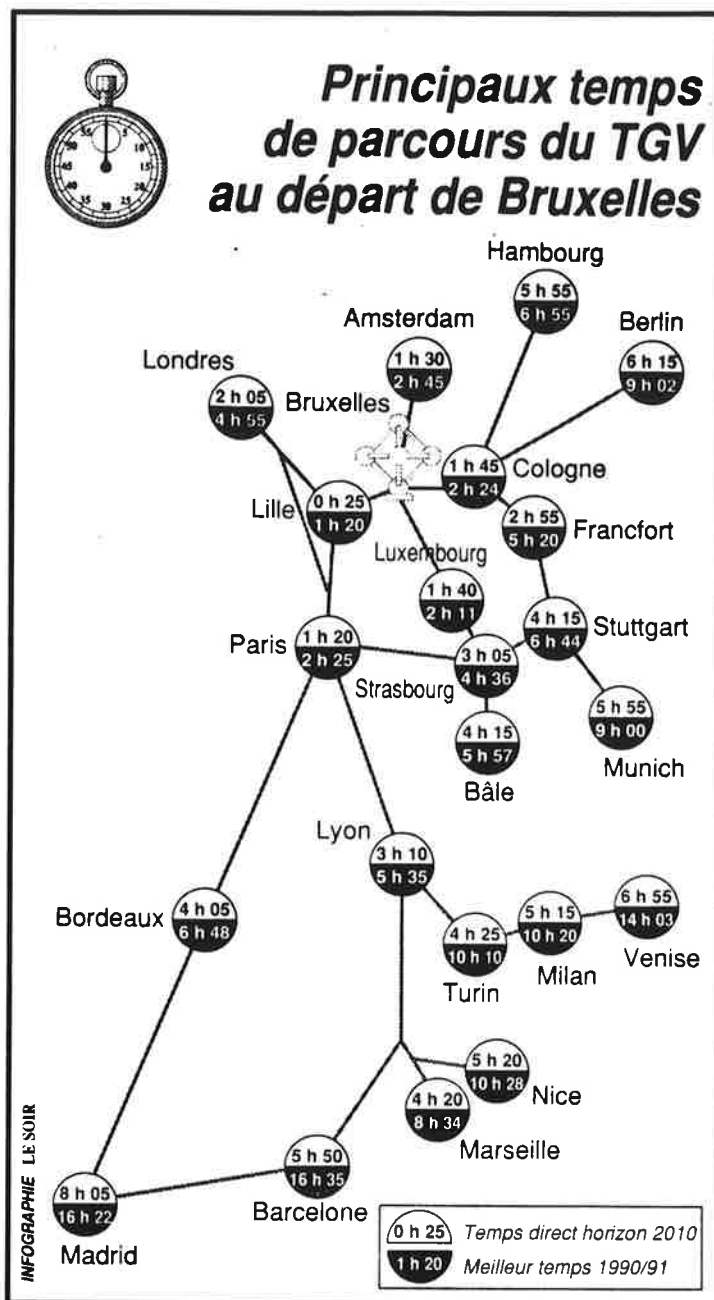
Reste à espérer que ces grandioses projets n'absorberont pas tous les crédits disponibles pour le rail, pour que celui-ci puisse se développer demain comme le meilleur moyen de concilier mobilité et écologie.

A.M.D.

Une triple ***vraiment triple***

Au matin du 13 juillet 1982, collision en gare d'Aalter : le train Bruxelles-Knokke s'encastre dans l'omnibus Gent-Oostende qui le précédait. Cet accident fit cinq morts et une quinzaine de blessés.

En tête du train tamponneur se trouvait l'automotrice "Break" 311 dont l'élément B fut très endommagé et radié en mai 1983, tandis que l'élément ABD était garé à C.W. Mechelen en attendant la construction d'un nouvel élément B par La Brugeoise et Nivelles. Cette dernière, occupée à construire la dernière tranche de ce type d'automotrices, ne put livrer le nouvel élément qu'en fin de chaîne, c'est-à-dire après la



livraison de l'automotrice double n° 440.

L'automotrice double 311 fut donc reconstituée à Mechelen dès réception, le 31 octobre 1985, de son nouvel élément B. Elle fut la première des "Break" à être pourvue, au début de 1992, d'une nouvelle voiture intermédiaire. Si bien que les trois éléments qui la composent ont tous une date de livraison différente !

M.H.

Prochain numéro
fin août

Dans le cadre de la ligne de Chimay

UNE EXPEDITION MOUVEMENTEE

En ces moments où l'on se souvient – 50 ans après – des années mouvementées 1939–1945, voici une évocation réelle de cette époque, due à la plume d'Edgard Gérard, récemment décédé. Ce récit du temps de guerre, écrit dans la langue cheminote, simplement et sans prétention, a été distingué par le jury du XXIVème Concours de littérature de l'U.A.I.C.F. (Association des cheminots français écrivains).

LE CADRE

Le mois de novembre 1940 fut d'une douceur angevine, bien propice aux randonnées champêtres ou ferroviaires tant diurnes que nocturnes. Un ensoleillement digne de la Saint-Martin et des nuits tièdes à souhait prévalaient. En ce temps-là, la Belgique, comme chacun sait, vivait son sixième mois sous le joug allemand. Dans nos chemins de fer, la pression se faisait particulièrement sentir dans les gares de croisement, de formation et de remaniement des trains.

Des cheminots allemands, mobilisés comme tout un chacun outre-Rhin, surveillaient la bonne ordonnance du trafic, trafic militaire allemand bien entendu, marchandises et voyageurs. La Deutsche Reichsbahn, comme on l'appelait à cette époque, réservait à son usage exclusif certaines lignes secondaires formant liaison entre l'Allemagne et la France à travers la Belgique. C'était le cas du parcours historique Trèves – Reims via Luxembourg, Libramont, Doische, Chimay et Hirson. Il s'en suivait que la petite ligne Hastière – Momignies, située sur cet itinéraire et propriété de la Compagnie de Chimay, relevait de la EBD (1) Lille et servait essentiellement au trafic de la Wehrmacht. Pour ce faire, la ligne durement malmenée en mai avait été soigneusement remise en état puis renforcée et pourvue de la signalisation allemande. Les travailleurs n'avaient pas manqué : prisonniers civils et militaires

belges, français, polonais, tchèques, conduits par des techniciens de l'Organisation Todt. Aussi, l'oeuvre avait-elle été rapidement menée à bonne fin.

Des trains de permissionnaires allemands parcouraient la ligne chaque jour dans les deux sens, de nuit surtout, de crainte des avions maraudeurs britanniques qui devenaient de plus en plus vindicatifs. Ils étaient composés de bonnes voitures à voyageurs, françaises pour la plupart, bondées de militaires joyeux ou moroses selon la direction est ou ouest des convois. Toutes les armes et tous les uniformes s'y cotoyaient : verts, gris, bleu marine, bruns, noirs, agrémentés de brassards blancs, jaunes, rouges, bref un vrai festival des couleurs germaniques. Les officiers, comme il sied même en temps de guerre, disposaient de voitures de seconde classe, bien à part des hommes de troupe.

Le personnel cheminot français et belge n'avait pas voix au chapitre. La conduite, le commandement, la surveillance des trains de permissionnaires étaient assumés par des agents de la D.R. (2). Sur les locomotives, un mécanicien D.R., mains gantées de noir, assisté du couple belge classique, machiniste et chauffeur, évidemment mains nues et en bleu de chauffe. Nos cheminots considéraient ces trains avec dépit, envie ou indifférence suivant le tempérament. Leurs collègues allemands le leur rendaient bien, protégés par les équipes de feldgendarmes qui accompagnaient les trains. Parfois un

Un récit d'Edgard Gérard, chef de division retraité de la SNCB.

éclair de fraternité se percevait entre nos cheminots belges et leurs confrères allemands, bien vite éteint par l'aspect martial de ces derniers : casquettes d'officier, veste bleu foncé, pantalon et ceinturon noirs, avec au côté, un mignon pistolet.

Les convois de permissionnaires faisaient arrêt à Mariembourg, et à Hirson, gare française, pour l'échange de la locomotive. Le trajet entre les deux gares prenait un peu moins d'une heure. Anor, à cette époque, ne comptait pas comme gare frontière, et la douane française avait été déplacée à Hirson. Côté belge, la douane campait toujours à Momignies que les trains brûlaient malicieusement. Pendant cette période où la frontière fut virtuellement supprimée, nos douaniers considéraient avec mélancolie les ballots de "fraude" qui leur passaient sous le nez dans les trains allemands.

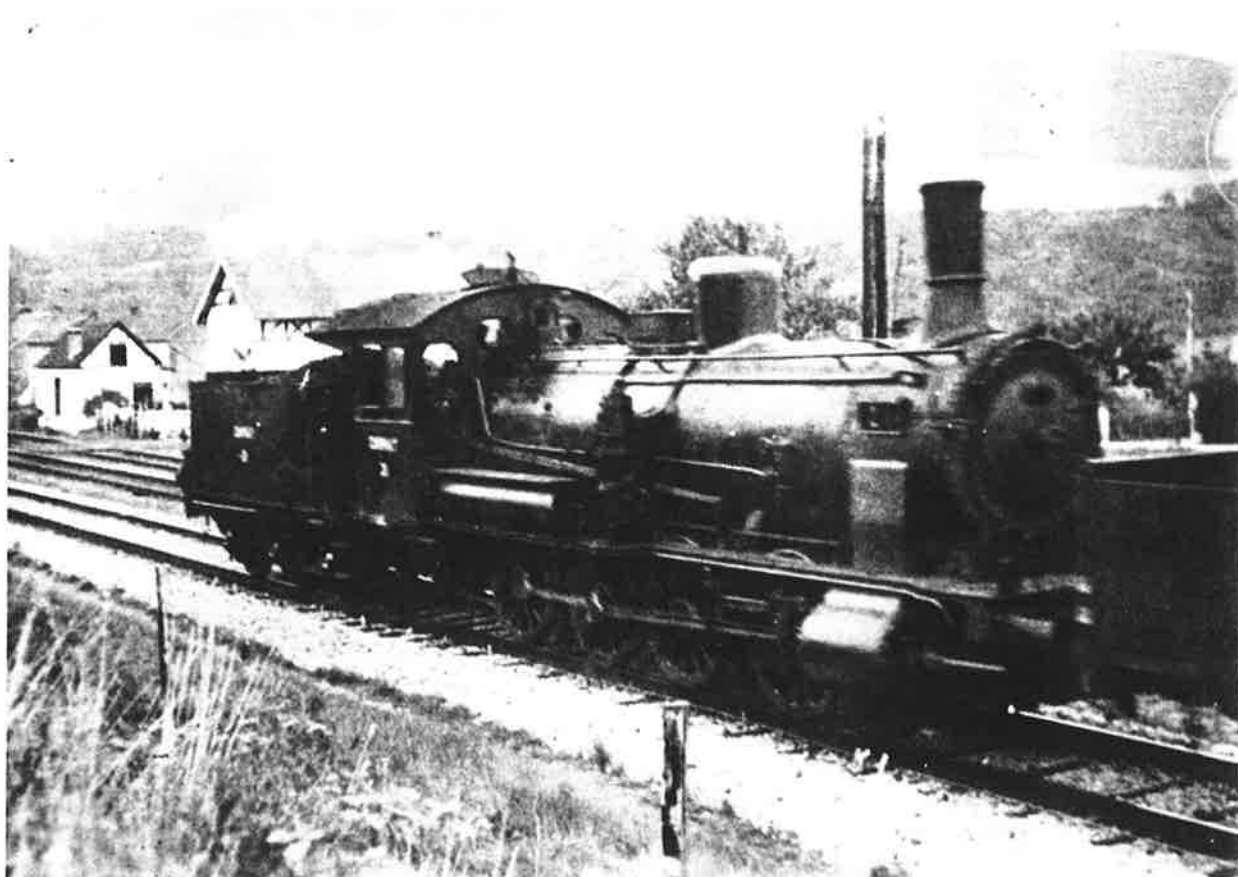
Un trafic de marchandises existait entre Hirson et Mariembourg. En majeure partie, trafic de la Wehrmacht : prises et fournitures de guerre, réquisitions et prélèvements. La France payait les accords de Montoire... Un chef-garde belge ou français accompagnait les trains. Au su ou à l'insu du chef-garde,

des voyageurs clandestins cheminots belges, voire des civils, utilisaient les trains de marchandises pour se rendre à Hirson. Ils se tenaient, soit dans le fourgon du chef-garde, soit dans un "fermé" vide, sinon dans une guérite de serre-frein désaffectée. A Hirson, ils se faufilaient aisément hors de la gare et se rendaient à leurs petites affaires. Evidemment, ils choisissaient les trains dépourvus de matériel de guerre obligatoirement convoyé par un piquet de soldats feldgrau en armes.

La gare de Mariembourg, Marienburg pour la D.R., MarieNbourg pour les Belges en crise de germanophilie, était une gare mixte SNCFB-Chimay-D.R., dirigée par un chef de "station" belge pour le trafic civil, et un chef allemand pour son propre trafic. Un important personnel allemand y fonctionnait pour une double raison : d'une part les trains de permissionnaires, d'autre part la présence, non loin de là, de la forteresse d'où Hitler avait dirigé la campagne de France. Rien d'étonnant par conséquent, qu'une Kommandantur ait été installée à Mariembourg. Aux yeux des Allemands, la gare de Mariembourg avait pris une importance que les Belges ne lui

Locomotive
Chimay n° 21
à Hermeton-
sur-Meuse en
août 1936.

Photo :
H.G. Hesselink



avaient jamais donnée.

Tel était le cadre dans lequel allait se dérouler notre audacieuse expédition.

(1) *Eisenbahnbetriebsdirektion Lille. Le réseau belge proprement dit relevait de la EBD Brüssel.*

(2) *D.R. : Deutsche Reichsbahn. Ainsi s'appelait le réseau allemand aujourd'hui divisé en D.B. (Bundesbahn) et D.R. (Reichsbahn).*

LA MOTIVATION

Dès octobre, la disette s'annonçait en Belgique. Notamment pour la farine. La ration de pain était de 275 grammes et on arriverait bientôt à 225 grammes pour assurer la "soudure". La qualité du pain était fort médiocre. Le pain "collait" déjà au mur. Aussi, pour améliorer l'ordinaire, chacun s'efforçait-il de se procurer hors ravitaillement une provision de bonne farine blanche. Celle-ci s'était rapidement raréfiée et son prix dépassait déjà 10 F le kilo au marché noir.

Dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, on se tournait résolument vers la France, considérée de tout temps comme le grenier de l'Europe occidentale. Stimulés par l'exemple du Service de la Traction de Walcourt qui, utilisant les grands moyens – locomotive et fourgon – avait de sa propre autorité "importé" par fer et par wagon complet de la farine française pour les familles cheminotes du secteur, des transporteurs routiers des environs, munis de laissez-passer communaux, et assistés bénévolement par des agents du chemin de fer dont l'uniforme en imposait, s'étaient rendus en territoire français et avaient acheté de la farine. Ils l'avaient ramenée sans encombre, livrée aux boulangers du cru, ou encore distribuée aux habitants à un prix fort modique, surtout pour les vieux, pourvus d'une pension dite d'appoint. Des particuliers avaient avec succès fait à vélo le même voyage pour leur propre compte. Il convient ici de rendre hommage à la mémoire d'un simple chargeur de gare, Oscar Thibaut, entreprenant et généreux, qui accompagna le transporteur de son village, et de retour avec un plein chargement de farine, s'évertua à faire profiter de l'aubaine maints ménages dans le besoin.

Dans les gares de la ligne 132, épine dor-

sale de la région, l'initiative réussie de la remise de Walcourt faisait l'objet de toutes les conversations. Avec un brin de chance, on pouvait se rendre en train à Hirson via Mariembourg et en rapporter de la farine de froment française. Deux clans s'opposaient : ceux qui se sentaient de taille à risquer le coup et les autres...

Esseulé dans sa petite gare de Montignies, Stave remâchait le problème. Lui, il oserait braver le sort et les Allemands. De souche flamande, il pourrait, en usant de son jargon paternel, se faire comprendre de l'occupant. L'entreprise devrait avoir lieu en novembre avant les frimas. Le temps était d'ailleurs favorable aux déplacements nocturnes. Stave s'en ouvrit à Hègar, jeune commis de Marchienne (1) habitant dans le voisinage, et celui-ci, avec le feu de la jeunesse, s'enthousiasma pour le projet qu'il exposa en détail à ses collègues de bureau. Seul, Natol, le premier adjoint du receveur, mordit à l'hameçon. Lui aussi, c'était le cas de le dire, oserait risquer le paquet. Il avait un garçon à nourrir qui poussait haut comme une perche à haricots (2). Les yeux luisants, le Receveur, vieux grigou du terroir, vélocipédiste invétéré, le poussait insidieusement dans cette voie, dans l'espoir, peut-être, de toucher sa part de la manne française. Pour lui, en ces temps de restrictions, tout était bon à acquérir, ne fût-ce qu'un kilo de farine, bien qu'il eût ses petites entrées au moulin communal de son village.

(1) *Commis à l'époque, rédacteur en 1975.*

(2) *En 1975, Chef de gare principal à Charleroi.*

PREMIER ESSAI

On décida de partir le premier samedi de novembre, chacun étant libre de service le lendemain dimanche. On s'entendit, et Natol prit le train 1932 quittant Charleroi à 18 h 15. A l'arrêt de Montignies, il retrouva ses deux compagnons, Stave et Hègar. Comme il faudrait peut-être passer la nuit en wagon, les trois voyageurs emportaient boisson et victuailles, et s'étaient chaudement habillés. Stave-le-futé s'était coiffé de son képi bleu d'agrée (1) ostensiblement orné de l'insigne des machinistes, la locomotive dorée.

A Mariembourg, ils descendirent et Stave,

képi en bataille, alla s'enquérir d'un moyen de continuation vers la France. Rien, apprit-il, n'était prévu cette nuit-là, que le train de permissionnaires de 21 h 30. Les trois hommes se rendirent à la salle d'attente et rongèrent leur frein en observant le va-et-vient un peu inquiétant des agents allemands dans le bureau du mouvement. Au moment voulu, ils passèrent subrepticement sur le quai entièrement occulté et se tinrent cois. Lorsque le train arriva, ils évitèrent facilement les deux gardes casqués qui étaient descendus, et avisant un fonctionnaire allemand en uniforme cheminot, brassard jaune au bras, le chef de train selon toute apparence, Stave, l'air avantageux et humble à la fois, sollicita pour trois cheminots belges la permission d'embarquer pour Hirson. Le chef acquiesça, du moins nos lascars en eurent-ils l'impression, et ils montèrent en queue du train sans demander leur reste. Le cœur battant la chamade, l'oeil aux aguets, ils se tinrent dans le couloir, se faisant le plus petits possible.

Tous les compartiments, très peu éclairés, semblaient occupés par des militaires. Ceux-ci ne prêtèrent pas la moindre attention aux trois civils debout dont Stave avec son képi semblait être le chef.

Le train roulait à bonne allure depuis quelques temps lorsqu'apparurent deux feldgendarmes, chaîne bringuebalant sur la poitrine, dans une attitude soupçonneuse. Dans son jargon, Stave leur fit comprendre qu'ils avaient été autorisés à s'embarquer à Mariembourg.

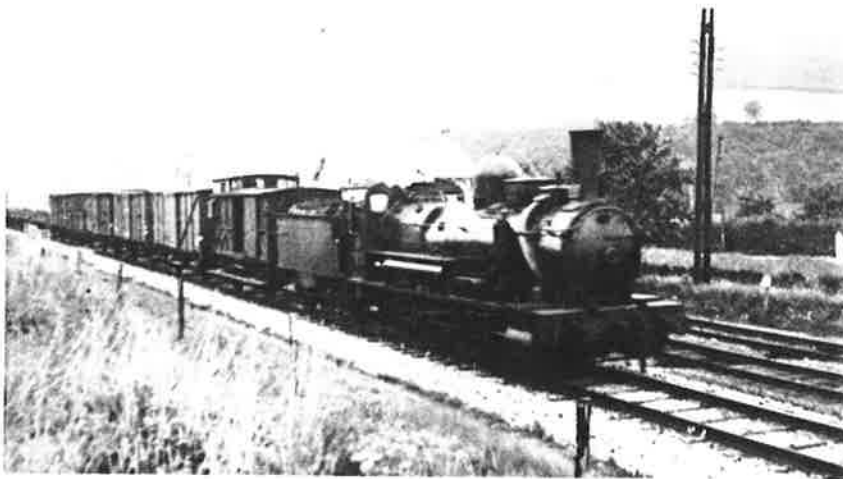
Hègar, qui sentait remonter du fond de sa mémoire les connaissances d'allemand acquises aux études, renchérit dans une langue à peine plus compréhensible, qu'ils étaient des cheminots belges allant quérir de la farine à Hirson. A sa mimique, un des gardes fit voir que les trois voyageurs étaient en faute, tandis que son acolyte les examinait en silence, mitraille à l'épaule. Le képi de Stave parut toutefois rassurer les deux Allemands qui s'éloignèrent en recommandant, à ce que les trois Belges comprissent, de ne pas circuler dans le train. L'alerte était passée. Décidément, ces Allemands étaient de braves pandores faciles à circonvenir.

La fin du voyage fut sans histoire. A Hir-

son, le trio descendit prestement et sortit de la gare. Sur le quai, parmi les militaires allemands affairés, deux surveillants français en uniforme de police furent aisément contournés. D'emblée, Stave avait pris la direction des opérations. A croire qu'il était coutumier de ce genre de voyage. Ses compagnons le suivaient sidérés. Il se dirigea vers une rue adjacente et atteignit bientôt une petite maison qu'il identifia à son numéro malgré l'occultation des rues. C'est ici, dit-il en frappant à la porte.

Un homme ouvrit précautionneusement et ils entrèrent sur-le-champ. C'était un Français. Il parut savoir ce que voulaient ses nocturnes visiteurs et les fit passer dans une pièce attenante où se trouvaient alignés des sacs de 25 kilos de farine, solidement ficelés pour subir les à-coups d'un transport précaire éventuel.

Les yeux brillants, Stave en prit deux qu'il relia avec une courroie de cuir et, les soulavant d'un effort savant, il s'en chargea, un sac



Locomotive n° 750 de la Compagnie de Chimay tirant un train de marchandises à Hermeton-sur-Meuse.

Photo : H.G. Hesselink

devant, un sac derrière, comme une besace de saisonnier flamand. Hègar et Natol, plus modestes mais non moins satisfaits, se contentèrent chacun d'un sac qu'ils assujettirent laborieusement sur leur épaule. La pratique leur manquait. En moins de cinq minutes, l'affaire était réglée et la marchandise payée en argent allemand. (2) Un accord était pris pour le samedi suivant et les trois fraudeurs - c'était leur nom dès cet instant - de retour vers la gare, quittaient la maison du Français, en longeant les murs, recherchant la pleine obscurité afin de ne pas être aperçus par les gabelous. Car il était clairement apparu qu'en la circonstance il fallait se méfier davantage des uniformes français que des allemands...

Les trois hommes pénétrèrent en gare par le côté et vinrent s'abriter dans une petite loge sombre et inoccupée, légèrement en retrait du quai. Stave, déchargé et képi bien en tête, partit aux nouvelles. Il revint bientôt pour annoncer qu'un train de permissionnaires, direction Mariembourg, passerait vers minuit. Il tenait le renseignement d'un agent subalterne français. En l'occurrence, Stave était un mécanicien belge à rapatrier haut-le-pied. Nos gaillards attendirent l'heure du fameux train dans la pénombre de la loge sans être le moins du monde dérangés. Enfin le train arriva. Sur le quai, grand branle-bas de militaires allemands chargés à profusion. L'embarquement des trois compères se fit sans tambour ni trompette. Comme à l'aller, ils montèrent en queue, cette fois au nez et à la barbe des gabelous français stupéfaits. Dans le train, ils étaient sauvés si l'on peut dire.

Le voyage de retour par le train de permissionnaires pour Trier fut des plus calmes. Pas de rencontre ni de contrôle désagréables. Les militaires, sentant visiblement l'écurie familiale, paraissaient plongés dans une bruyante euphorie, et les harmonicas – si chers aux troupiers allemands – n'arrêtaient pas de jouer avec entrain des airs typiquement germaniques. Les trois civils blottis dans le fond du couloir n'étaient que vers de terre et ne présentaient pas le moindre intérêt. A Mariembourg, les trois compères débarquèrent lestement et se fondirent dans l'obscurité des voies de garage. Ils bénéficiaient de l'occultation totale réglementaire des installations ferroviaires.

Stave, de nouveau, se rendit aux nouvelles. Il réapparut en montrant du bras tendu la masse sombre du 77227 qui partait pour Monceau à 2 h 23. Il se rechargea d'un coup de reins et se dirigea dans l'entrevoie vers le fourgon, suivi de Hègar et Natol avançant clopin-clopant sous leurs charges respectives. Le chef-garde du 77227, intéressé par leur équipée, les accepta dans son fourgon et se fit donner force détails. Stave, une fois

débarassé de son double fardeau, partit derechef vers la locomotive et obtint du machiniste, qu'heureusement il connaissait, que le train ralentisse au passage à Montignies.

A l'heure dite, le signal se mit au vert. Aussitôt le "marchandises" s'ébranla dans le cliquetis caractéristique des attelages entrecroqués, et prit de la vitesse. En passant devant le bureau du sous-chef, les trois voyageurs de la nuit respirèrent pour de bon. On était sauvé ! C'est alors seulement qu'ils se sentirent une faim de loup. En un tour de mains, tartines et saucisson furent engloutis et les cigarettes allumées.

Le chef-garde du 77227 ramenait lui aussi un petit chargement de farine qui avait été acheminé d'Hirson par un collègue mariembourgeois. Chez les chefs-gardes à "marchandises" la solidarité n'était pas un vain mot.

Comme convenu, le train ralentit en vue de Montignies et stoppa en gare un court instant. Stave et Hègar firent débouler leurs ballots du fourgon et sautèrent sur le quai. Le train reprit de la vitesse emportant Natol qui, comme il le raconta plus tard, descendit "comme une fleur" à quai à Marchienne pour s'en retourner chez lui à Fontaine. Il lui fallut attendre le premier tram du matin, mais qu'à cela ne tienne, le tour était joué. D'ailleurs on était dimanche et la nuit se tirait. La vie était belle...

Le lendemain lundi, Hègar, encore tout excité de l'aventure, assura son service normalement et raconta les péripéties du voyage à ses collègues incrédules. A deux heures, Natol arriva pour la relève de l'après-midi et confirma la chose. Le Receveur lustrait sa moustache en écoutant béatement, et se rendait compte qu'un tel exploit n'était plus de son âge. Pour lui, un espoir s'envolait.

(1) *Agréé : commis à présent.*

(2) *La parité du mark de guerre, fixée à 10 F. dès mai 40, avait été portée à 12, 50 F. en juillet.*

à suivre...

LA COMPAGNIE DE CHIMAY

par Michel Herbiet

La ligne 156 : un peu d'histoire

La Compagnie du Chemin de Fer de Mariembourg fut fondée par la famille princière de Caraman-Chimay. C'est le 31 juillet 1856 que le Prince Joseph de Chimay, le Duc de Noailles et le Baron Seillières obtinrent une concession de 90 ans pour la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer reliant Mariembourg à Chimay et à la frontière française. La société anonyme du "Chemin de fer de Mariembourg à Chimay" avait été fondée le 6 mai 1856. En raison de modifications apportées aux statuts par acte du 8 août 1857, elle changea sa dénomination en celle de "Société du Chemin de Fer de Chimay".

La nouvelle ligne, dont les travaux débutèrent immédiatement, fut construite économiquement, en passant par les plateaux et évitant les fonds de vallées et les ouvrages d'art. Le tronçon Mariembourg-Chimay (16 km) fut ouvert au trafic le 15 octobre 1858, et le tronçon Chimay-Momignies-Frontière française (14 km) le 8 novembre 1859. Après des tergiversations avec les autorités françaises en raison de la situation internationale de l'époque, la section frontière - Anor fut seulement mise en service en 1868.

La Compagnie de Chimay reçut encore en 1862 la concession d'une ligne reliant Mariembourg à Doische et Hastière, en correspondance avec la ligne de la Compagnie du "Nord-Belge", toujours pour une durée de 90 ans. La section Mariembourg-Doische (21 km) fut mise en service le 30 mars 1864, et celle vers Hastière (11 km) le 5 mars 1866. La compagnie du "Nord-Belge", filiale de son homologue française du Nord, tenta dès 1870 d'annexer la Compagnie de Chimay pour obtenir la continuité de ses lignes de Paris à Liège par Laon, Anor, Mariembourg, Hastière et Namur, et éviter les droits de passage sur les lignes de l'"Etat belge" et de l'Est français. Un traité signé le 6 octobre 1875 légalisa la mise sous tutelle de la Compagnie de Chimay, qui durera jusqu'au 10 mai 1940, date de la reprise de cette dernière compagnie par la SNCB.

La ligne de Chimay, à vocation essentiellement "marchandises", connut un trafic voyageurs modeste, avec un regain d'activité pendant la Première Guerre Mondiale, car elle fut alors utilisée par l'armée allemande pour ravitailler le front de Verdun. Les sections Boussu-en-Fagne - Aublain et Lompret - Virelles gardent aujourd'hui les vestiges de la mise à double voie. La SNCB reprit la ligne le 1er février 1948 en utilisant son propre matériel. Des voitures GCI y furent tractées par des types 15 et 16 pour le service des voyageurs; tandis que les trains de marchandises furent remorqués par des types 81. On y vit également des autorails type 551, 608 et 620.

La ligne 156 n'a pas échappé aux plans de restructuration de la SNCB. Le trafic voyageurs a été supprimé le 15 novembre 1953 entre

Chimay et Anor, et le 17 octobre 1954 entre Mariembourg et Hastière, entraînant la fermeture totale de la section Mariembourg - Doische. La dernière desserte Mariembourg-Chimay a été remplacée par un service routier le 14 septembre 1964, et la ligne mise en exploitation simplifiée pour le seul trafic des marchandises. Celui-ci assuré les dernières années par locomotives diesel série 73 a été à son tour supprimé entre Chimay, Momignies et Anor le 1er janvier 1984, entre Boussu-en-Fagne et Chimay le 29 septembre 1987, et enfin entre Mariembourg et Boussu en février 1989, bien que cette desserte ait été très réduite, pour ne pas dire nulle, les derniers mois.

Les locomotives

- de la compagnie

Dès le début de son exploitation, le chemin de fer de Chimay possédait son propre matériel, notamment des types 1 et 51 Etat. Ultérieurement, la ligne fut exploitée avec des locomotives du Nord Belge, à la suite d'une convention particulière signée en 1875. On y vit aussi des "Ergerth" de la série 4.370 à 4.399 du Nord Français.

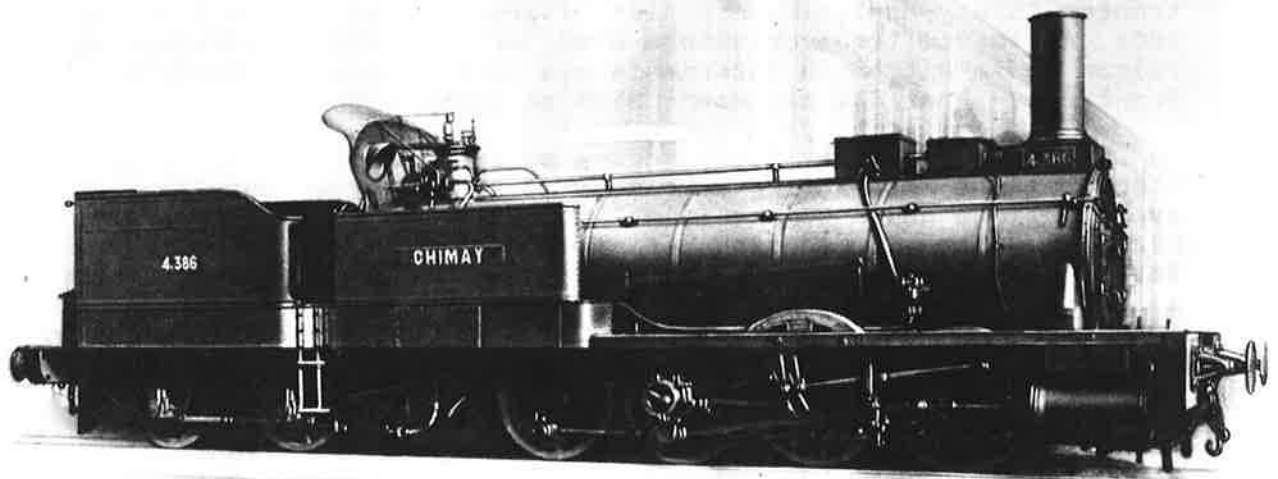


Photo : archives SNCB

Par après la Compagnie de Chimay disposa des types de locomotives ci-après :

1. Type 24 SNCB ex-Nord Belge 51 à 64 dites "Revolver"

57 NB-2457 SNCB et 62 NB - 2462 SNCB

Ces deux locomotives avaient été vendues par le Nord-Belge (date inconnue). Utilisées jusqu'en 1948, elle n'ont pas été reprises à l'effectif de la SNCB lors de la renumérotation du 1er janvier 1946.

Bien qu'ayant conservé leur numéro du Nord-Belge, elles étaient reprises dans l'inventaire de la Cie de Chimay respectivement sous les numéros 1 et 2.

2. Type 71 SNCB ex-KPEV G7¹

La Cie de Chimay possédait cinq locomotives du type G7¹, numérotées 20 à 24 dont deux lui avaient été vendues par l'Etat belge en 1925-26 et trois par la SNCB en 1929. Les machines vendues avaient été numérotées le 1er janvier 1925 : 7067, 7068, 7074, 7170 (Chimay 21) et 7191 (Chimay 23).

3. Type 77 SNCB ex-Nord-Belge dit "180 unités"

Construites au nombre de 45 exemplaires par le Nord-Belge, onze de ces derniers (712, 715, 724, 725, 740, 741, 744, 750, 751, 753 et 754) ont été acquis par la Cie de Chimay et utilisés entre 1906 et 1940.

A la reprise du Nord-Belge, seules y étaient encore les 712, 725, 744, 750, 751, 753 et 754 soit sept locomotives qui cessèrent toute activité en 1946.

Remarquons que ces locomotives avaient conservé leur numéros Nord-Belge.

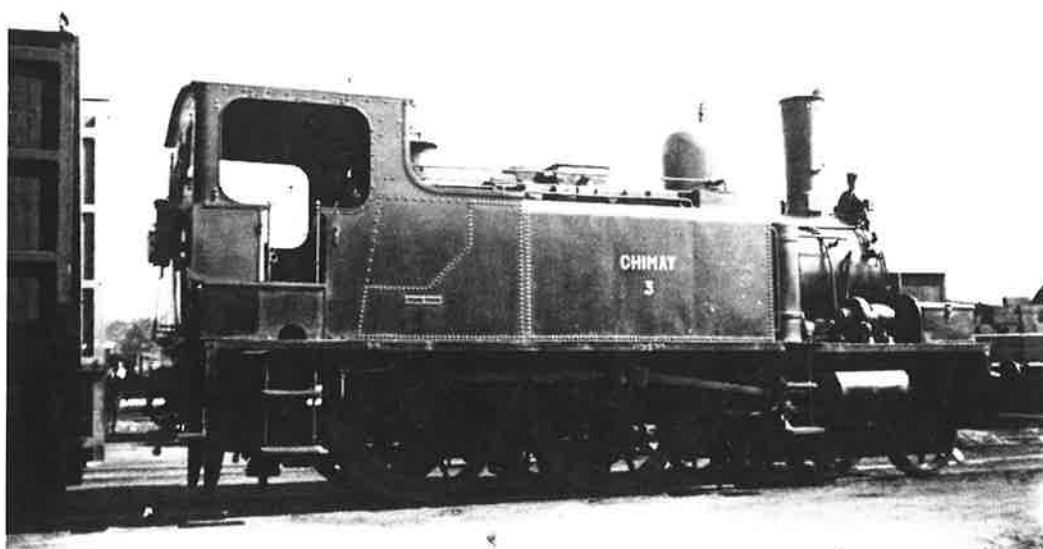


Photo H.G. Hesseink

Pour mémoire : la "Ravachol" du NB n° 3 devenue la 2303 à la SNCB

Des locomotives "Ravachol" série 1 à 5 au Nord-Belge ont été cédées ou prêtées à la Cie de Chimay à diverses époques entre les deux guerres. Vers 1938-1939, les machines 1, 2 et 3 y étaient en service. La dernière d'entre elles, la n°3, fut restituée au Nord Belge en janvier 1940 qui ne l'utilisa plus. Elle fut reprise du Nord-Belge par la SNCB qui la prit en écritures sous l'appellation type 23 et la numéroté 2303. Elle sortit des effectifs en octobre 1941, sans avoir repris du service.

- prises en location

1. Type 24 SNCB ex-Nord Belge 51 à 64 dites "revolver"

51 NB-2451/24.001 SNCB
était à la Compagnie de Chimay à la reprise du Nord-Belge (10 mai 1940). Louée de mars 1945 à février 1946.

53 NB-2453/24.003 SNCB
louée de décembre 1945 à septembre 1946 et de novembre 1946 à mars 1947

55 NB-2455/24.005 SNCB
on y note sa présence en 1945 et 1946

56 NB-2456/24.006 SNCB
était à la Compagnie de Chimay à la reprise du Nord-Belge (10 mai 1940). Sabotée en août 1944 à Matagne-la-Grande, elle fut transférée pour réparation à Saint-Martin en juin 1945, puis à Luttre le 24 octobre 1946. Elle n'a pas finalement été réparée et fut radiée et démolie en 1949. Elle n'a jamais porté de fait le numéro 24.006 lui attribué le 1er janvier 1946.

58 NB-2458/24.008 SNCB
ayant été "prêtée" par le Nord-Belge d'avril 1936 à mars 1937 et de mai 1937 à juillet 1937.

59 NB-2459/24.009 SNCB
louée de février 1946 à mai 1946

60 NB-2460/24.010 SNCB
louée de septembre 1947 à janvier 1948

63 NB-2463/24.007 SNCB
louée en janvier 1948

2. Type 41 SNCB

41.028 : louée de mai 1947 à janvier 1948
41.049 : louée de mars 1947 à janvier 1948
41.196 : louée de fin de 1946 à mai 1947

3. Type 44 SNCB

44.064 : louée de septembre 1944 à janvier 1948
44.220 : louée de mai 1946 à janvier 1948

4. Type 71 SNCB (Ex-KPEV G71 - ex-NB - ex-SNCB type 74)

7483/71.002 } louées de septembre 1944 à avril 1946
7484/71.003 }

Sous l'occupation allemande

Par ordre de l'autorité occupante en 1942-1943, des locomotives de la Compagnie de Chimay furent prêtées à la SNCB. Elles furent affectées à la remise de Mariembourg. C'est ainsi qu'au roulement des locomotives au 1er mai 1943, les remises de Walcourt et de Mariembourg (cette dernière dépendait de Walcourt) réunies possédaient un effectif de 34 locomotives, à savoir : 1 type 11, 13 type 15, 2 type 24, 11 type 41, 2 type 58 et 5 type 79.

Les locomotives type 79 étaient les locomotives de la Compagnie de Chimay auxquelles on avait appliqué la numérotation en vigueur à la SNCB.

Furent données en location à la SNCB les locomotives suivantes : 21, 22, 23, 24, 51, 56, 744, 750, 751 et 753.

TABLEAU RECAPITULATIF DES RENUMEROTATIONS APPLIQUEES PAR LA SNCB :

CHIMAY	SNCB		
	1940-1941	1944	1946
51	7901	2451	24.001
56	7902	2456	24.006*
21	7903	-	-
22	7904	8051	45.001*
23	7905	8052	-
744	7906	8053	-
753	7907	-	-
X	7908	-	-
24	7909	-	-
X	7910	-	-
X	7911	-	-
750	7912	8054	-
X	7913	-	-
751	7914	8055	-

Les numéros SNCB 7908, 7910, 7911, 7913 correspondent aux numéros Compagnie de Chimay 20, 712, 725, 754, dans un ordre indéterminé.

A la reprise de la Compagnie de Chimay par la SNCB le 1er février 1948, seule la 24.001 fut reprise par la SNCB. Les autres furent démolies en 1949 et 1950.

* sur papier

Visite au pourrissoir

Une visite effectuée le 4 décembre 1949 au pourrissoir du matériel de la Compagnie de Chimay permis d'y découvrir les douze locomotives suivantes : 1 (également marquée 57), 2 (également marquée 62), 21, 22, 23, 24, 712, 725, 750, 751, 753 et 754. Les numéros 7903, 8051, 7905, 7909, 8054 étaient encore bien distinctement déchiffrables sous la peinture des locomotives numérotées respectivement 21, 22, 23, 24 et 750. Il n'y avait aucune trace quelconque d'anciens numéros de pendant la guerre sur les locomotives 712, 725, 751, 753 et 754.



Les "180 unités" furent vendues pour dépeçage sous leur n° NB. Saint-Martin, août 1950. Photo G.Saelens

Exploitation touristique de la ligne 156

C'est le 14 mai 1975 que fut signée entre la SNCB et le chemin de fer touristique des Trois Vallées (association fondée le 20 décembre 1973) une convention par laquelle cette dernière était autorisée à exploiter à des fins touristiques, le tronçon Nismes-Treignes de la partie de la ligne 132 qui depuis le 28 septembre 1963 n'était plus utilisée par la SNCB. Et c'est par un avenant à cette convention, signé au début de 1978 que le CFV3V reçut l'autorisation d'exploiter le tronçon Mariembourg-Nismes.

Le succès remporté par le chemin de fer touristique de la vallée du Viroin donna l'idée à ses dévoués membres d'étendre leurs activités sur le tronçon Mariembourg-Chimay-Momignies de la ligne 156 qui n'était plus exploitée par la SNCB. Et c'est à partir du 26 juin 1987 que les touristes purent voyager sur cette ligne qui remonte vers l'ouest le cours de l'Eau Blanche et qui, après Chimay, traverse la magnifique forêt de Seloignes pour atteindre la gare frontière de Momignies.

Excursions à ne pas manquer lors de vos prochains week-ends (renseignements auprès de J-M Warzee, rue de Namur 29 à 5000 Beez - tél. 081/22.11.99).

Tous nos remerciements à MM. R. Huysman, Ph. Dambly et P. Pastiels pour leurs précieux renseignements et leur documentation photographique.
Michel Herbiet.

Courrier des lecteurs



Au sujet de la déstandardisation et la mise hors écritures des locomotives type 7 (*Ferro Flash Namur* n°54, p.14), Mr R. Huysman nous demande d'apporter les rectifications suivantes :

TYPE	LOCOMOTIVE	MISE HORS-ÉCRITURES	
		IL Y A	IL FAUT
7/1	7.028	03.09.54	03.03.54
	7.016	13.10.54	13.12.54
7/2	7.062	18.12.55	18.11.55
	7.064	18.12.55	03.03.54
7/4	7.044	22.07.58	20.11.58
	7.058	03.09.59	27.02.62
	7.029	05.10.59	03.09.59
	7.059	27.02.62	03.09.59
	7.003	25.05.62	25.01.62
	7.004	25.05.62	25.01.62
	7.022	25.05.62	25.01.62

Date de décision du Conseil d'Administration pour la locomotive 7.058 : 24.02.61 et pour la locomotive 7.059 : 22.05.59.

trois nouveaux modèles H0

KLEIN MODELLBAHN (réf.3643) : **wagon à bogies Sgns pour conteneurs**

La sortie de ce wagon remonte déjà à quelques mois, mais il n'a pas encore été examiné dans nos colonnes (ni, si je ne m'abuse, dans celles des diverses revues spécialisées). Sorti d'abord en version autrichienne (ÖBB), chargé de deux caisses mobiles, il est maintenant disponible en version DB, et des modèles belges sont annoncés. Des conteneurs de 20 et 40 pieds sont aussi prévus, dans différentes décorations.

Long de 227 mm, ce modèle est constitué d'un châssis en zamac, clipsé sur des poutres en plastique. Traverses de tête, tampons et bogies sont également en plastique, de même que les pièces figurant le système de freinage (qui est bien visible puisque ce type de wagon ne comporte pas de plancher). L'assemblage métal-plastique est d'une parfaite netteté et ne se laisse découvrir que lors d'un examen très minutieux. Les mains courantes situées aux angles du wagon sont exposées et fragiles.

Sur ce type de wagon, les conteneurs sont arrimés au moyen de supports rabattables, munis d'un téton destiné à s'introduire dans des évidements spécialement ménagés aux angles du conteneur. Les supports utilisés sont disposés par dessus le châssis, et les autres basculés en dehors (1). Le fabricant autrichien fournit une grappe de ces supports, à coller en place (il y en a même quelques uns en supplément, ce qui est très bien). Une fois collées, ces pièces gênent malheureusement la mise en place des conteneurs. Il faut donc adapter délicatement la base de ceux-ci pour rendre ce petit défaut moins visible.

Les possibilités de chargement sont nombreuses : deux conteneurs de 30 pieds (rares), ou trois de 20', ou un de 40' et un de 20', ou encore des caisses mobiles de camion. En cas de chargement partiel, les conteneurs sont disposés aux extrémités du wagon, voire à une seule lorsqu'il n'y a qu'un conteneur.

A.M.D.

(1) *Des supports mobiles plus longs équipent le wagon poche pour transport de semi-remorques Sdkmss (modèle reproduit par Roco) et le wagon multifrêt SNCF (Jouef). Si Jouef s'est contenté de représenter ces supports venus de moulage le long des flancs, Roco a préféré, selon son habitude, laisser à l'acheteur le soin de les mettre en place. La solution Jouef privilégie la reproduction exacte, mais n'autorise pas un chargement réaliste du wagon, au contraire des supports Roco, certes fonctionnels, mais qui requièrent un peu de travail pour être rendus plus réalistes.*

ROCO (réf.47202) : **citerne à gaz comprimé des NS**

Réservé en principe au marché hollandais, ce wagon se trouve aussi chez nos détaillants. Il s'agit d'une variante du modèle VTG de 107 m³ déjà connu (réf.46201). La livrée est semblable, sauf que les grands chiffres bleus ont disparu et que le wagon est immatriculé aux chemins de fer néerlandais (NS). Les bogies sont différents aussi : ce sont des Y 25.

C'est donc un modèle de très belle facture, dont l'acquisition mettra un peu plus de variété dans la composition de vos rames "marchandises".

A.M.D.

ROCO (réf.46204) : **citerne à propane de la DB**

Nouveauté 1992, ce wagon est disponible depuis peu. Il s'agit, ici encore, d'une variante du modèle réf.46201. La citerne est blanche, avec un grand logo "200" en bleu et le bandeau orange réglementaire. Elle ne comporte pas de couvercle pare-soleil.

Inscriptions fines et détaillées, comprenant l'étiquette du code des matières dangereuses [23 / 1965 : mélanges d'hydrocarbures (gaz liquéfiés)]. Comme d'habitude chez Roco quelques pièces de détaillage sont à mettre en place par l'acheteur, ce qui n'est pas trop difficile dans le cas présent.

Encore un bien beau modèle à acquérir. Mais ne le faites pas dérailler !

A.M.D.

Le réseau H0 du Rail Miniature Mosan ⁽⁴⁾

*Depuis
trois numéros,
nous nous
penchons sur
les commandes
de notre
réseau H0.
En avril, nous
abordions les
postes de bloc
1 et 3 : un gros
morceau !
Que les
quelques
explications
ci-après nous
aideront à
mieux digérer.*

Circulations à voie normale

Supposons qu'un train formé sur la voie 1 du faisceau (voir n° 52, page 21) doive parcourir la ligne 162, dans le sens Bloc 3 vers Bloc 1, à voie normale (voie B, donc), pour revenir à son point de départ.

Le signaleur du poste d'amont (bloc 3) va devoir **tracer l'itinéraire** de voie 1 vers l. 162 voie B (itinéraires 101, 162 et 331) : nous avons vu la fois dernière comment s'y prendre.

Comme il n'y a pas de signaux sur le parcours entre les deux postes, il faudra **l'autorisation du bloc 1** (aval) pour pouvoir expédier le train. Cette autorisation, le desservant du poste 1 la donnera en actionnant le poussoir « autorisation » de la voie B. Cette manoeuvre allume un témoin vert au TCO du poste 3 (voir notre dernier numéro, pages 20 et 23).

Lorsque ce témoin s'allume, **le signaleur du poste 3 peut autoriser le départ** du train : il actionne le poussoir « départ » vers l. 162 à voie normale (voir numéro précédent, photo page 21). Cette manoeuvre allume une DEL verte devant le conducteur qui démarre son convoi.

Pour que ce feu vert soit donné au conducteur, deux conditions sont donc nécessaires : le signal d'autorisation (donné par le poste 1, qui doit recevoir le train) et le signal de départ (donné par le poste 3 qui expédie le train). Si une de ces deux conditions fait défaut, le voyant ne s'éclairera pas.

Le train aborde le premier aiguillage, il est aussitôt détecté, ce qui provoque :

- au poste 3 : le passage de la DEL "voie B" du vert au rouge (voie occupée);
- au poste 1 : l'allumage de la DEL "voie B" en rouge ;
- au synoptique : l'éclairement de la section occupée.

S'il n'a pas encore tracé l'itinéraire pour le recevoir, le signaleur du Bloc 1 voit ainsi qu'un train lui arrive, et il dispose aussitôt les appareils de voie pour le diriger vers la voie 1.

Normalement, le signaleur du poste 1 devrait avoir tracé son itinéraire avant d'accorder l'autorisation au poste d'amont, mais cela n'est pas toujours possible si l'on veut que les trains se succèdent à bref délai pour que le spectateur "en ait pour son argent". La sécurité repose ici sur la vigilance du signaleur du poste 1, qui ne dispose pas de signaux de couverture comme son collègue du Bloc 3.

Lorsque le train a parcouru la ligne et est complètement garé, la détection cesse et les témoins des deux TCO s'éteignent, ainsi que le tracé sur le synoptique. Le signaleur du poste 1 détruit l'itinéraire, ce que son collègue du poste 3 avait déjà fait de son côté après le départ du train.

Dans l'autre sens (de Bloc 1 vers Bloc 3), la procédure est identique. A ceci près qu'il existe, côté poste 3, une **section d'arrêt** sur la voie A, avant l'aiguillage commun aux voies A et B. L'arrêt sur cette section est automatique, on réalise ainsi une protection contre la prise en écharpe. La sortie (voie B) est toujours prioritaire sur l'entrée (voie A).

Pour faire entrer le train, le signaleur du poste 3 actionne le **poussoir carré marqué R**. Si l'aiguillage est bien disposé, la section d'arrêt est alors sous tension et une DEL verte (R) s'allume au TCO. Dès que le train a quitté entièrement la section d'arrêt et est garé, cette DEL verte s'éteint (tout comme les témoins "voie A" des deux postes et le tracé au synoptique) et la section d'arrêt est à nouveau hors tension.

Remarquons que cette section d'arrêt est isolée

- si l'aiguillage commun aux voies A et B est disposé vers la voie B ;
- si aucun véhicule n'est détecté dans la section en amont ;
- si le poussoir R n'a pas été actionné.

Actionner le poussoir R est sans effet tant que l'aiguillage n'est pas correctement disposé ou tant qu'il n'y a aucun train en ligne.

Circulations à contrevoie et marches parallèles

Les procédures sont les mêmes qu'à voie normale. Mais il n'y a pas de section d'arrêt automatique puisqu'il ne peut être question de rouler dans les deux sens à contrevoie.

Les marches parallèles sont possibles dans le sens montant (du bloc 1 vers le 3). A l'entrée côté bloc 3, la voie B est prioritaire et la section d'arrêt isolée. En sens inverse, les deux trains sortent l'un après l'autre puisqu'il y a un point singulier.

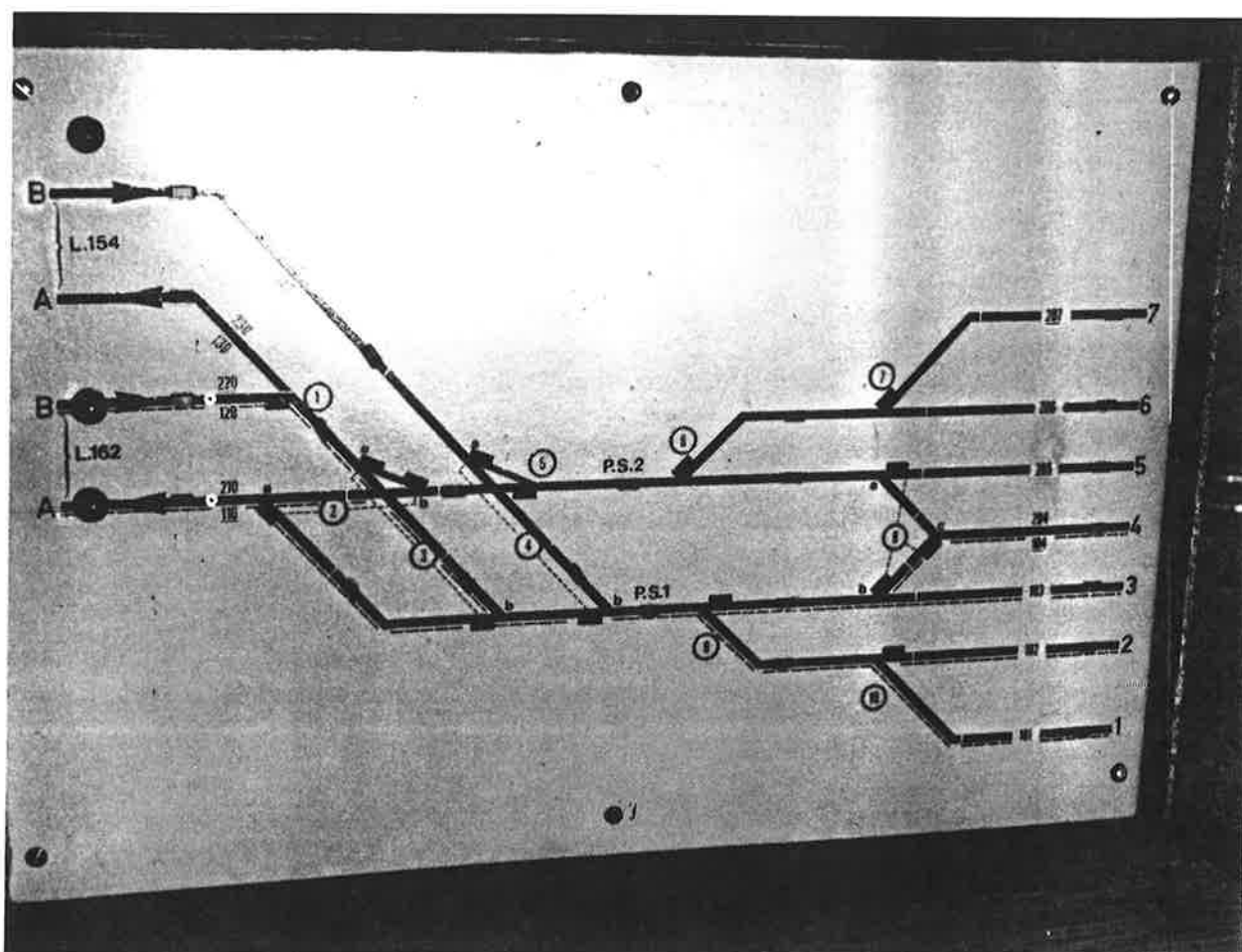
TCO du Bloc 1.

Aucun itinéraire n'est tracé, et aucune autorisation n'a été accordée : tous les témoins sont éteints.

On distingue bien à gauche les voies A et B de la ligne 162, avec les voyants «autorisation».

Aucun train ne peut être expédié sur la ligne si un de ces voyants n'est pas éclairé en vert.

Certaines des mentions visibles ici doivent encore être modifiées (aig. 8 et 11) pour être mises en conformité avec le schéma du numéro précédent.



Résumons-nous :**Les opérations à effectuer pour faire circuler un train**

1. le signaleur d'amont trace l'itinéraire,
2. le signaleur d'aval (trace l'itinéraire puis) accorde l'autorisation;
3. le signaleur d'amont ouvre le signal de départ,
4. le train part et est aussitôt détecté (aux deux TCO et au synoptique);
5. (le signaleur d'aval trace son itinéraire et ouvre le signal d'entrée),
6. le signaleur d'amont détruit son itinéraire après passage du train,
7. le train entre en gare, la détection cesse, les voyants s'éteignent;
8. le signaleur d'aval détruit son itinéraire.

Exerçons-nous un peu :

Nous voulons expédier simultanément un train garé voie 7 de Bloc 1 vers Bloc 3 (par la voie A), et un autre, garé voie 4, de Bloc 3 vers Bloc 1 (par la voie B). Comment allons-nous faire ?

Prenez un bout de papier et un crayon, relisez les pages qui précèdent ainsi que l'article paru dans le numéro précédent, et notez ensuite une à une toutes les opérations à effectuer. Comparez enfin avec la solution exposée ci-dessous.

Solution :

1. Le signaleur du bloc 1 trace l'itinéraire de voie 7 vers l.162 voie A : [207+210]. Son collègue du bloc 3 trace l'itinéraire de voie 4 vers l.162 voie B : [104+162+331]. Ils auront vérifié au préalable que rien ne s'oppose à ces mouvements (voyants rouges au pupitre).
2. Les deux signaleurs échangent les autorisations : celui du poste 1 pousse sur «autorisation» B et celui du poste 3 sur «autorisation» A. (Si vous ne comprenez pas pourquoi, relisez depuis le début.)
3. Les deux signaleurs ouvrent les signaux de départ (dans les 2 cas : pousoir l.162 / voie normale) dès que le témoin vert d'autorisation s'éclaire sur leur TCO.
4. Dès que le train sortant a dégagé les aiguillages, chaque signaleur détruit le premier itinéraire et trace celui pour le train entrant : au bloc 1, [104+120] ou [204+220], et au bloc 3, [207+262+330].
5. Le signaleur du poste 3 ouvre le signal R.
6. Les deux trains entrent en gare, la détection cesse et les voyants s'éteignent.
7. Les deux signaleurs détruisent les itinéraires tracés.

Attention : dans ce cas de figure, la sécurité n'est pas complètement assurée car, au poste 1, les deux itinéraires successifs se recoupent. Dès que son train est sorti, le desservant de ce poste doit donc tracer l'itinéraire pour le train venant de Bloc 3. S'il survenait un contretemps, il faudrait prendre des mesures pour empêcher l'accident. Cette situation est envisagée à la page suivante.

Et pour expédier deux trains en parallèle (prêts sur les voies 1 et 4) de Bloc 1 vers Bloc 3 ?**Solution :**

1. Si rien ne s'y oppose, le signaleur du poste 1 trace les deux itinéraires sortants (qui ne peuvent se couper), soit [101+110] vers la voie A et [204+220] vers la voie B.
2. Le signaleur du poste 3 accorde les deux autorisations (pousoirs d'autorisation des voies A et B)
3. Le desservant du poste 1 ouvre les deux signaux de sortie vers la l.162.
4. Les deux trains sortis, il détruit les itinéraires.
5. Le signaleur du poste 3 trace l'itinéraire [104+162+331] pour recevoir le train arrivant à contrevoie.
6. Une fois ce train garé, il détruit le premier itinéraire et trace celui pour l'autre train : [101+162+330]

- puis il ouvre le signal R.
7. Le second train garé, le signaleur du poste 3 détruit l'itinéraire qui vient d'être parcouru.

Que faire en cas de problème ?

Vous accordez par erreur une autorisation...

Annulez-la au moyen du bouton *RESET* placé sous la table.

Vous commandez par erreur un signal de départ...

1. Il ne se passera rien, sauf si une autorisation a déjà été accordée pour cette direction.
2. Si tel est le cas, un témoin s'allume devant le conducteur, l'autorisant à démarrer. Empêchez-le de le faire. Puis, pour remettre tout à zéro, actionnez le bouton *RESET* qui, en annulant l'autorisation, annulera aussi le feu vert donné au conducteur.

Vous commandez par erreur un signal d'entrée (au poste 3 seulement)...

1. Il ne se passera rien si l'itinéraire n'est pas correctement tracé ou s'il n'y a pas de train en approche.
2. Si le signal s'ouvre (témoin vert allumé au TCO), refermez-le en changeant l'itinéraire : pour refermer le R, tracer l'itinéraire 331 ; pour le S, tracer le 321 ; pour le SX, le 320.

Vous avez tracé deux itinéraires incompatibles (vous n'avez pas observé les DEL rouges qui vous l'interdisaient)...

1. Détruisez-les (ou un des deux).
2. Si les trains sont déjà en route, prévenez le conducteur de stopper.
3. S'il est trop tard, serrez les dents et préparez-vous à payer une tournée générale !

Deux trains se présentent à l'entrée et leurs itinéraires sont incompatibles...

1. Cela se passe au poste 3.

Pas de problème : un train arrive par la l.162 et l'autre par la l.154. Tous deux seront arrêtés automatiquement aux signaux d'entrée (R et S). A vous d'en prendre un des deux, et l'autre par la suite. Ou alors il s'agit de circulations parallèles sur la l.162 : n'ouvrez pas le signal R mais prenez d'abord le train venant à contrevoie.

2. Cela se passe au poste 1.

Vous avez fait une bêtise en accordant l'autorisation au Bloc 2 (par téléphone) et au Bloc 3 (poussoir) sans vous assurer que les deux mouvements étaient compatibles.

Prévenez le conducteur du train de la l.162 (il est proche de vous) pour qu'il stoppe. S'il est trop tard, vous êtes encore bon pour une tournée !

Un train se bloque à la sortie en abordant le premier aiguillage...

L'itinéraire n'est pas convenablement tracé. Recommencez posément. Si le problème persiste, vérifiez visuellement la position de chaque appareil de voie. S'ils sont correctement disposés, le problème peut provenir d'un oubli de la part du Dispatcher/Répartiteur (ligne non alimentée) : demandez-lui de vérifier. Si cela ne donne toujours rien, appelez un technicien !

Vous commandez l'ouverture du signal R (ou S ou SX) mais rien ne se produit...

1. Votre itinéraire n'est pas correctement tracé : vérifiez, tracez-le posément.
2. Le train pour lequel vous voulez ouvrir le signal n'est pas encore en route. Attendez qu'il soit détecté avant de recommencer.
3. Si cela ne donne toujours rien, il se peut qu'une carte soit défectueuse ou déconnectée : appelez un technicien.

Un aiguillage refuse de fonctionner...

1. Le condensateur qui alimente son moteur n'est pas chargé : attendez un instant avant de renouveler la commande d'itinéraire. Manoeuvrez le levier bien à fond. (Ce problème survient lorsqu'on s'emmêle les pinceaux et qu'on sollicite le même aiguillage plusieurs fois en très peu de temps.)
2. Si vous n'arrivez à rien, appelez un technicien.

Récréation ferroviaire

Le jeu des lettres

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

Votre score sera calculé en comptant 1 point par lettre trouvée. Entre parenthèses, celui de l'équipe de rédaction.

V B N E A N O G S

VOTRE SCORE ► (7)

F O S E T F L S U

VOTRE SCORE ► (9)

N I G D R L O E H

VOTRE SCORE ► (9)

A L R U M B D O R

VOTRE SCORE ► (7)

I L E S B E S S C

VOTRE SCORE ► (8)

T P E R S I E R O

VOTRE SCORE ► (9)

L B T S R L A B A

VOTRE SCORE ► (7)

O S S T I E A N N

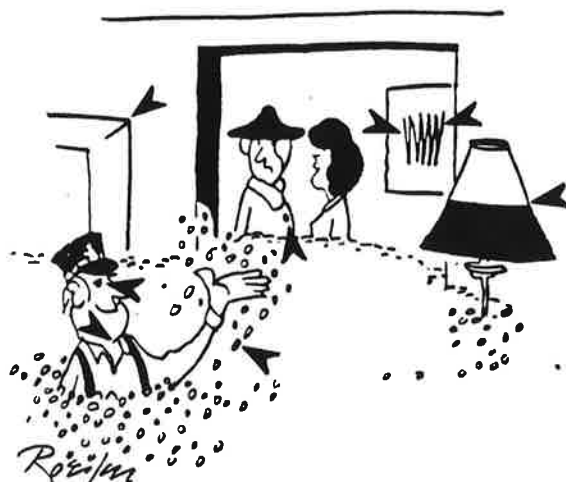
VOTRE SCORE ► (8)

T A E E P T V S N

VOTRE SCORE ► (8)

T I T E N O C E D

VOTRE SCORE ► (9)



Le jeu des huit erreurs

Solution du jeu
paru dans le numéro 54

Au sommaire de ce numéro 55

La vie du club :	programme des réunions	page 1
	petites annonces	page 1
Actualité ferroviaire (par Michel Herbiet et André-Marie Ducarme) :		
	Ce sera Alsthom	page 2
	Meuse-Molignée, c'est fini !	page 2
	Vive l'Athus-Meuse	page 3
	Une nouvelle figure à Salzinnes, la 9206	page 3
	Nouvelles compositions sur la ligne 162	page 4
	L'indicateur nouveau est arrivé	page 4
	2010 : l'Europe de la grande vitesse	page 5
	Une triple vraiment triple	page 5
Souvenirs : une expédition mouvementée (récit de E. Gérard)		page 6
La Compagnie de Chimay (par Michel Herbiet)		page 11
Courrier des lecteurs		page 16
Modélisme : trois nouveaux modèles H0 (par A.M. Ducarme)		page 17
Le réseau H0 du RMM : mode d'emploi - 4^{ème} partie		page 18
Récréation ferroviaire (proposée par Michel Archambeau)		page 22

Photo de couverture : la 6204 dans un site ferroviaire bien connu des membres du R.M.M.

Photo : J. Le Plat

Ce cinquante-cinquième numéro de *Ferro Flash Namur* a été réalisé à l'aide du programme Aldus PageMaker sur PC. Il est entre vos mains grâce au concours bénévole de Michel Archambeau, Claude Carpet, André-Marie Ducarme, Michel Herbiet et la famille Quoitin. Le prochain numéro paraîtra fin août.

