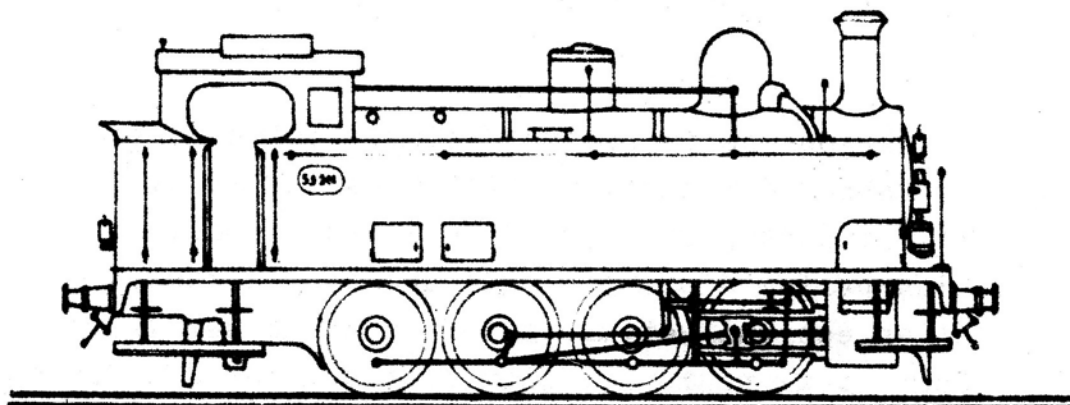


MENSUEL

N° 23

-- AVR. 1978



FERRO-FLASH

*Ferro-Flash : Bulletin informatif mensuel
du Club Ferroviaire du Centre
et du Rail Miniature Mosan*

*Editeur responsable : Michel THIRY - chaussée de Mons , 189
6198 SENEFFE*

Les articles de FERRO-FLASH peuvent être reproduits librement ; veuillez simplement en informer l'éditeur responsable et citer la source.

LES WAGONS DE TROISIÈME...

Les wagons de troisième étaient pleins de poètes,
De tabacs matinaux, de distances défaites,
Et, sinuant parmi les relents des fumées,
D'un parfum d'orange angélique et miséreux.
Il en est qui mettaient leur manteau sur leurs yeux
Pour mieux poursuivre, au lent toxique des fumées,
Leur nuit, comme un jardin perdu, dans l'encoignure.
De leurs genoux glissait le journal défloré;
Au dehors, sur l'ennui d'un pays ignoré
De lourdeur laboureuse et d'âpre agriculture,
La vitesse roulait son long mur de fumée.
Les poètes savaient l'échelle des salaires,
La date du loyer, les tarifs, les horaires,
Ils savaient qu'au zénith calme de l'infortune
La Mer de la Tranquillité est dans la lune,
Que Tirlemont passait dans le mur de fumée,
Que nous tournons en roue avec la Voie Lactée,
Que l'univers s'espace en mitraille éclatée;
Et leur siècle, et leurs dols, leurs trafics, leurs brevets
Leur nuit lointaine au flanc des tiédeurs fabuleuses
Et Tirlemont dans la fumée, ils les savaient
S'ouvrir dans l'éventail sans fin des nébuleuses.

Marcel THIRY.

RAIL MINIATURE MOSAN

=====

Le RAIL MINIATURE MOSAN remercie la Ville de NAMUR qui vient de lui envoyer un chèque de 5.000,-francs pour favoriser ainsi la passion du chemin de fer tant réel que miniature; merci M. LALOUX (échevin de la Culture et du Tourisme), merci M. TYSSAEN (échevin des Loisirs et de la Jeunesse)

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

=====

Les 8,9,10 et 11 septembre 1978, 1ère exposition ferroviaire dans le Centre.

ATTENTION C EST DE VOUS QUE DEPEND SON SUCCES !!!!!!!!!!!!!

Cette exposition est ouverte à tous et à toutes choses. Bien sûr, venez exposer vos modèles mais aussi vos cartes-vues, vos tickets, vos affiches, vos pièces d'uniforme, vos outils de travail bref tout ce qui touche de près ou de loin les Chemins de fer réels ou modèles.

Organisée avec la collaboration du service de la Culture et de la Famille (M. l'Echevin J-P. HUBERT) et celle des commerçants de LA LOUVIERE (anc. commune de HOUDENG GOEGNIES), elle doit être une réussite. Nous pouvons déjà vous assurer dès à présent que vos pièces seront sous vitrines fermées, qu'une garde de nuit sera effectuée par un veilleur spécialisé, que les problèmes matériels seront pris en charge par les commerçants houdinois (p.e. transport de grosses pièces, nuitée éventuelle.....), et que vos pièces seront assurées à la valeur donnée par vous. Un bulletin "d'exposant" se trouve dans les dernières pages de ce FERRO-FLASH, soyez gentils, remplissez le vite et faites le parvenir à notre secrétaire. D'avance merci.

Vous n'exposez pas mais peut-être pourriez vous simplement nous aider dans l'organisation de ces 4 jours (p.e. surveillance, mise en place ...) faites le nous savoir.

Alors, TOUS A HOUDENG LES 8 9 10 11 SEPTEMBRE PROCHAIN

INTERCLUBS

*=====

Tous ensemble à MARIEMBOURG LE 25 JUIN 1978 PAR AUTORAIL SPECIAL

Enfin, l'occasion pour nos Clubs de se rencontrer de faire connaissance, d'échanger nos idées tout au long d'une journée entièrement consacrée au Chemins de fer:

Au programme: départ de l'autorail spécial de LA LOUVIERE le matin prise en charge des membres RMM à CHARLEROI L. 132 vers MARIEMBOURG avec arrêts photo probables
MARIEMBOURG: visite des installations CFV3V
MARIEMBOURG - TREIGNES en traction vapeur
apéritif champêtre à TREIGNES
repas à OLLOY, échanges de vues
après-midi libre, retour à MARIEMBOURG
départ de MARIEMBOURG vers 18h30

Le prix de ce voyage (comprenant le voyage autorail, le voyage vapeur, l'apéritif et le repas serait de + 700 francs pour les membres CFC, RMM ainsi que GTF et leur famille.

Le nombre de place étant forcément limité, veuillez vous inscrire dès maintenant.

MODELISME - Vapeur SACB

Nous vous soumettons ci-après quelques renseignements complémentaires au sujet des locomotives BRB d'origine Allemande.

25.021

modèle Jouef

Pas d'écrans. Etait accouplée à un tender marqué 26.034, remplacé en décembre 1947 par le HT 25.037. Mais attention...le HT 26.034 restitué en mai 1950 avec le HL 25.019 n'était pas en réalité un 22 T 26 allemand, mais un 22 T 30 mal identifié. La DB l'a renvoyé en Belgique avec une machine O.R.E. Il n'a plus été repris en écritures par la SACB. Si le modèle est construit avec un HT 22 T 30 (normalement), la meilleure façon de respecter la vérité historique serait de reproduire l'erreur et de le marquer 26.034. La faute à ne pas commettre serait

-soit de marquer 26.037 un tender 22 T 30

-soit de marquer 26.034 un tender 22 T 26

64.109

modèle Liliput

P 8 prussienne second type, munie d'un déboueur d'eau d'alimentation sans dôme (inversion des positions normales du dôme et de la sablière). Soupapes Ramsbottom remplacées par des Soalc lors d'une des dernières réparations. Cette HL était accouplée après la guerre aux HT 22.282, 22.235 (fin 1951) et 22.232 (mars 1955).

L.B. : autres HL avec la sablière en première position et le dôme de prise de vapeur en seconde :

- avec déboueur sans dôme - 64.098, 101, 103 à 105; 107, 114, 115, 138 et 164 (6563 avant guerre).

- sans déboueur, apparues dans les années 1950/54 - 64.050 et 113.

64.149

modèle Märklin

P 8 second type, munie d'un déboueur d'eau avec dôme. Soupapes Ramsbottom. Cette HL était accouplée après guerre successivement aux HT 22.200, 22.203 (de 1951) et 22.253 (de 1956).

Type 83

6 12 prussiennes de la série 58 DR type 150.

58.1996 = 3401 = 83.001 DR -- fin 45 RY - 46 PSR FE. tender 20.500

58.1393 = 3400 = 83.002 RY - 6/45 PSR papier. tender 20.501

Devenues générateurs de vapeur à l'AT Mochelen au printemps 1946.

Restituées à la DB en mai 1950.

Livrée noire ; ce point est très délicat et la réalité devrait laisser la place, dans le contexte belge, à la livrée verte et noire avec filets et bielles rouges.

Type 60

S 10 prussiennes à 4 cylindres type 230.

16 locomotives "Armistice" n° 6002 à 13, 6033, 6040, 6041 et 6043.

Le 01/01/1946, les quatre plus hauts numéros sont devenus 60.001, 60.014, 15 et 16, tandis que 6002 à 13 étaient renumérotés 60.002 à 13.

Affectation : avant guerre à FR, puis à PSR. Attribution partielle à FBR à partir de juin 1937, et totale en novembre 1941.

Livrée normale verte. Toutes les locos ont reçu la pompe AGPT.

Les HL 60 005 et 7 avaient la sablière qui précédait le dôme et un mécanisme différent (renvoi du mouvement extérieur vers l'intérieur).

Tender type 38, remplacés par types 34, 35 et 36.

Type 61

S 10/1 prussiennes type 230 à 4 cylindres.
 3 locomotives "Armistice" n° 6110, 17 et 27.
 Ces machines ont été reprises par l'autorité occupante en 1942, puis non-restituées ; elles n'ont donc pas porté la numérotation à cinq chiffres. Par son embiellage, la type 61 est la seule à pouvoir être reproduite facilement par Roco à partir de la BR 17 de la DB.

Type 62

S 10/2 prussiennes à 3 cylindres type 230.
 15 locomotives "Armistice" n° 6201 à 13, 16 et 17, renumérotées au 01/01/1946, 62.001 à 15 dans le même ordre. Livrée verte.
 La sablière précédait le dôme sur toutes les HL. Ces machines de FEM ont été mutées par les Allemands à FLD, puis enlevées au titre de "Leiheloks". Seules, ont été restituées les HL 62.004, 5, 6, 10 et 12 en 1946 et 62.009 et 13 en 1950. Dans ce groupe, 62.004, 5, 9, 12 et 13 avaient la pompe ACFI et 62.006 et 10 avaient un réchauffeur KNORR. Celui de la 62.006 a été retiré par Salzinnes lors d'une réparation. Il est à remarquer que la morphologie externe des 62 était différente de celle des 60 : la plate-forme qui suivait la traverse avant était nettement plus longue sur les 62 que sur les 60. Un modèle de S 10 ne convient donc pas comme S 10/2 et réciproquement.
 Tender types 34, 35 et 36

Type 96 Märklin

Sortie en petite série de 2000 exemplaires de la locomotive à vapeur 96.002 LC - référence n° 3101 - prix 1695 frs.
 Réservation souhaitable!!! Voir réf. 3095 - 3 rails/alternatifs

Abréviations utilisées :

HL = locomotive
 HT = tender
 FBM = Bruxelles Midi
 FBN = Bruxelles Nord
 FLD = Landen
 FSR = Schaerbeek
 LC = Cincy

Michel THIRY

- POUR L'ELECTRONIQUE ET SES COMPOSANTS
- POUR LA HAUTE FIDELITE
- POUR LE RADIO AMATEUR
- POUR VOS OUTILS



Votre spécialiste !

Foreuse et accessoires



Compris dans le prix: 30 accessoires pour la foreuse, ainsi que 2 adaptateurs pour fonctionnement simultané avec 2 piles de 4,5 V.

Coffret portatif



Le tout est livré dans un coffret très solide anti-choc en matière synthétique.

TANDY®

FRANCHISE : HERVE GOFFIN

Chaussée Houtard, 147 (Parking GB)
7070 HOUDENG-GOEGNIES

Tél. (064) 22 03 55. - Ouvert de 9 à 19 h. sans interruption. - (064) 22 14 60 après 19 heures.



Rendez-lui visite



CI CHRONOMETREUR 555/556

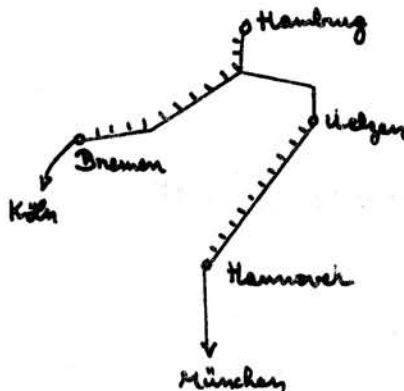
Re-programmables. De 1 μ S à 1 heure.
Opérationnel de 5 à 15 V. Mini «double rangée», 8 contacts. Nombreuses autres applications possibles: base de temps pour oscilloscope, Schmitt trigger, circuits synchrones...

276-1723 8 contacts, dont le rangée
276-1728 Double timer, soit deux 555 dans un boîtier «double rangée» 14 contacts

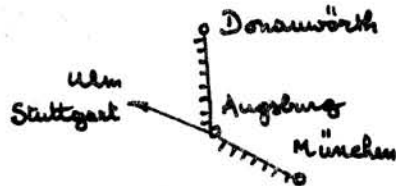
30
75

R.F.A. - Deutsche Bundesbahn (D.B.) : le retour du 200 km/h !

Avec ses prototypes E 03 (aujourd'hui 103) - locomotives électriques à 6 essieux et de très grande puissance, autorisées à circuler à 200 km/h - la Deutsche Bundesbahn fit très tôt une entrée retentissante dans le monde des grandes vitesses ferroviaires. Le Trans Europ Express "Blauer Enzian" fut parmi les premiers trains réguliers à en bénéficier. Le succès remporté ne dura malheureusement pas, pour des simples raisons de sécurité. La voie - encore et toujours elle ! - en était la grande responsable. La voie et la signalisation ! Mais dès ce 28 mai 1978, la D.B. rejoindra la S.N.C.F. au palmarès des circulations à 200 km/h. En effet, cette vitesse pourra être observée sur les sections adaptées des liaisons München - Augsburg - Donauwörth, Hannover - Uelzen et Hamburg - Bremen, pour autant que les engins de traction, comme la voie, soient équipés du dispositif "Linienzugbeeinflussung" (Contrôle et surveillance du train en ligne). Il nous semble qu'il ne s'agit à ce jour que d'une "autorisation" d'accroître les vitesses maximales jusqu'au seuil des 200 km/h, ce qui ne signifie pas que des changements importants seront apportés aux horaires entrant en vigueur le 28 mai 1978. Quoi qu'il en soit, il est certain que le matériel, tant moteur que remorqué, existe. Attendons alors des précisions quant aux modalités d'application.



La section München - Augsburg est exploitable depuis mai 1977, à 200 km/h. Il est intéressant de rappeler que 11000 km de lignes et 6300 véhicules moteur seront équipés des organes de liaison radio dès la fin de 1978. Le système traditionnel de contrôle des trains, "Indusi", est toujours utilisé, et continue même à être aménagé sur les lignes en cours de modernisation et non encore équipée du "bloc automatique". Plus ancien que le "Linienzugbeeinflussung", le système "Indusi" n'est pas permanent, et ne surveille le train qu'à la hauteur des signaux franchis, et en fonction de la position de ceux-ci. Il peut éventuellement imposer l'arrêt automatique par mise en action du freinage d'urgence lors du franchissement d'un signal à l'arrêt ou suite à un excès de vitesse à hauteur d'une balise de contrôle de vitesse. Les locomotives de manœuvre étant appelées à effectuer des dessertes locales en ligne sont équipées de l'Indusi : 200 locomotives de manœuvre reçoivent l'équipement à cette date.



D.B. : le matériel moteur.

À la fin du service d'hiver 1977-78, les livraisons de nouveau matériel comprennent : 34 locomotives électriques rapides série 111 (une version très modernisée de la 110, avec les avantages de l'électronique !), dont 9 à mettre en service sur le réseau rapide "Rhein-Ruhr" (De nouvelles rames réversibles, comprenant des véhicules aménagés selon les mêmes critères que ceux retenus pour les rames automotrices 420, reçoivent un poste de conduite du même type que pour les équipements "thyristorisés" de vitesse imposée des 111. La cabine de conduite présente le même profil aérodynamique, et le compartiment fourgon n'existe plus.)

Au début de cette année 1978, sont également mises en service :

- 13 locomotives de manoeuvre, lourdes, série 29I
- 32 locomotives de ligne, série 2I8

Il s'agit de locomotives diesel-hydrauliques.

Dans les premiers mois de 1979, les 5 prototypes de locomotives électrique mixte à grande puissance, série I20, seront mis en service. Il s'agit d'une première application concrète des essais réalisés en matière de courant triphasé, éliminant l'inconvénient de la caténaire multipolaire. (En référence, nous citerons l'application italienne ancestrale et d'ailleurs disparue de cette technique). Selon la nouvelle technique, le courant monophasé (En R.F.A., 15 KV I6 2/3 Hz) est transformé en triphasé à tension et fréquence variables, par un groupe statique. La mise en service des I20, locomotives pour tout usage, conduira au retrait des locomotives de conception traditionnelle.

Notons finalement, la mise en service de 51 nouvelles automotrices triples pour les S-Bahn de Frankfurt et Stuttgart. Sur le réseau "Rhein-Ruhr" circulent déjà 10 prototypes de nouvelles voitures pour rames réversibles et locomotives III, le plus petit train prévu comprenant trois voitures, soit l'équivalent d'une automotrice 420. Ces dernières, rappelons-le, apparurent à München lors des Jeux Olympiques.

D.B. :INTERCITY et 2de Classe.

Des voitures de 2de classe vont être introduites dans les trains du réseau Intercity. Ces voitures seront identifiées par un signe "IC" blanc sur fond rouge dans les tableaux de composition des trains figurant dans les gares.

En fonction de ce programme "démocratique", des voitures de 2° classe à couloir central (Grossraumwagen) vont faire leur apparition. Les premiers véhicules d'une première tranche de 40 roulements avant la fin de cette année. D'une longueur de 26,4m, les voitures dites Bpmz sont climatisées et offrent 80 places assises (sièges à 1 place). Comme pour les voitures T.E.E. en service sur les trains Intercity pour la 1° classe, les baies vitrées des nouvelles voitures recevront des glaces fumées filtrant la lumière solaire. Les portes d'accès sont actionnées par bouton poussoir et bloquées pendant la marche.

I.V.A. 79

Internationale Verkehrsausstellung : Après München qui remporta un succès retentissant, c'est à Hamburg que se tiendra la prochaine exposition internationale des transports en 1979 (vraisemblablement en mai, juin ?). Une date à retenir ! Espérons que la S.N.C.B. y présentera un matériel varié et intéressant.

TRAFIC

Durant la Foire du Jouet à Nürnberg, la voiture-lits T2S des trains 253/25I, circulant sur Paris-Frankfurt(M), était prolongée jusqu'à Nürnberg, les prix des suppléments (T2 ou Spécial) restant inchangés. Attitude commerciale louable, évidemment de courte durée : 8 au 16 février.

Nouveaux autorails pour le service de la caténaire

Plus d'un tiers du réseau de la D.B., soit un peu plus de 10.000km, est électrifié. Plusieurs "points chauds" sont répartis sur celui-ci, à partir desquels les services d'entretien et de dépannage rayonnent. L'autorail à portique mobile est un outil indispensable et efficace auprès de ces services. Aujourd'hui, les autorails construits pendant plus de vingt ans arrivent au moment critique du remplacement des premières unités.

Cinq nouveaux autorails ont été commandés par la D.B. Le premier vient d'entrer en service à München. Avec ses 23,4 m, il est plus long d'environ 10 m par rapport à l'ancien type 701. Le nouveau 704 comprend maintenant une salle de séjour pour le personnel d'une surface supérieure à 10 m² et une douche.

L'équipement des 701, élaboré dans les années 50, a été fortement revu et amélioré.

La passerelle mobile qui caractérise ce type de matériel et qui se trouve sur le toit de l'engin, a maintenant une longueur de 5,7 m pour une largeur de 1,6 m. Elle déborde ainsi d'environ 4,15 m par rapport à la voie qu'occupe l'autorail. Elle peut s'élever sur un cylindre hydraulique à plus de deux mètres par rapport à la toiture du véhicule et pivoter sur un arc de 5 mètres. Enfin, une échelle permet encore, au départ de la passerelle, de monter 12 m plus haut, soit à 17,5 m au-dessus du niveau de la voie. L'équipement moteur et la transmission permettent de circuler à une vitesse constante de 5 à 10 km/h pour le déroulement de câbles, mais l'autorail peut se rendre sur les lieux d'une panne à 140 km/h ! Il est d'ailleurs sur bogies (4 essieux au total, contre 2 sur les anciens 701 apparentés aux "Schienenbusse").

Les 701 avaient été construits à plus de 150 exemplaires par Messerschmidt-Bölkow-Blohm à Donauwörth en se basant sur la conception du petit "Schienenbus". Le nouveau 704 dérive lui aussi d'une série commerciale : la série 627, successeur du "Schienenbus" précisément.

Actuellement, dans le centre de recherches de SIEMENS à ERLANGEN, on fait des essais approfondis sur le "tram suspendu".

Ce nouveau système de transport en commun, un projet commandé par le ministère Allemand de la Recherche et de la Technologie, y est testé dans les circonstances normales d'exploitation. Pour cela, on a installé un trajet d'essai de 1,4 km de long et comportant plusieurs virages et aiguillages, des montées et des descentes et trois arrêts. Après les essais avec commande à distance, on essaiera aussi la circulation entièrement automatique avec six cabines suspendues de tailles différentes. Le "tram suspendu" se déplace à sept mètres de hauteur au-dessus du sol.

UNE DEUXIEME GENERATION DE GUEULES NOIRES :

Ce jour-là, nous nous sommes levés plus tôt que d'habitude ; à 6h30' du matin, nous étions debout et nous ne savions pas encore l'heure à laquelle nous pourrions nous mettre au lit. Le bleu sur le dos, nous arrivons à Ronet à 7h ; l'allumette est bientôt craquée et met le feu au bois disposé la veille sur les grilles du foyer de notre AD 07 ; déjà, une belle fumée noire sort par la cheminée et se répand dans tout l'atelier, lui redonnant pour quelques heures l'odeur des belles années. Le coton à la main, nous bichonnons les bielles et les manettes de conduite. L'aiguille du manomètre vient de décoller. On s'impatiente un peu, ah' maintenant l'aiguille indique 3 kgs, purgeurs ouverts à fond, la vapeur se déplace de 10 mètres pour se placer sur la fosse : une nouvelle ronde autour et dessous la machine : il est temps de graisser les bielles et les boîtes des essieux, de remplir de cylindrine le réservoir du graisseur mécanique.

Le triangle de Ronet, resté inutilisé depuis plusieurs mois pour modernisation à cause de l'installation à l'ATD Ronet d'un tour en fosse, va être inauguré avec notre vapeur ; le contre-maître de la voie, tout fier, vient nous prévenir que nous pouvons "retourner" : les essieux font grincer les rails tous neufs. La vapeur est dirigée vers la pompe à eau des diesels pour "faire l'eau". Il est 11h30 et nous sommes prêts pour partir en ligne ; tiens ! voilà notre pilote. 12h15 : le P.N. de sortie de l'atelier de Ronet est franchi et nous roulons maintenant dans la formation de Ronet ; à 500m on aperçoit notre premier feu vert (voie libre) : un coup de sifflet c'est parti ! Déjà Floreffe, à 20km/h on nous dévie sur une voie secondaire, vérification des boîtes d'essieux et du graissage : le semi-direct nous dépasse ; ah' on peut déjà repartir ! Moustier-sur-Sambre : un petit coup de sifflet pour dire au chef de gare que tout va bien. Un beau soleil, des dizaines de photographes, une belle journée pour AD 07. Auvclais : de grands coups de sifflet pour dissuader les clients de la SNCB qui se trouvent sur les quais de s'approcher d'un peu trop près. Taminés : l'International nous dépasse, puis un omnibus nous croise : le feu vert de la voie 4 s'allume : et ça repart ! Chatelineau : pour faire passer le temps quelques petits faux départs pour les photographes venus admirer la vapeur. Charleroi-Sud : la presse sur les quais nous attend ; on doit refaire l'eau et regraisser toute la machine. Mais le départ de Charleroi n'est prévu qu'à 20h57. La fatigue se voit sur nos visages noircis par le charbon et la graisse : un petit souper pris à la hâte nous fait du bien : mais la vapeur ne peut souffrir d'un abandon même de faible durée. La nuit est maintenant tombée, et, le deuxième pilote de la SNCB arrive quelques dix minutes avant le nouveau départ. Charleroi est maintenant derrière nous et notre AD 07 s'élance sur la ligne I32 sans caténaire ; les passages à niveau, encore nombreux sur cette ligne, s'éclairent et font tinter leurs cloches pour nous laisser la voie libre. Bientôt Walcourt : il était temps : plus que 7kgs de pression : nous avons tiré un peu trop sur le manche en fer du modérateur ou bien le stationnement prolongé à Charleroi a encrassé le feu. Il est bien vité nettoyé et la pression remonte à 11kgs. Mais de nouveau, une longue attente de deux heures : cette fois les yeux se refermeraient bien tout seul. 23h50 : c'est maintenant sur la ligne à voie unique que la vapeur roule, ça monte pour arriver à Philippeville et le regard reste fixé sur le manomètre. Mariembourg enfin ! le P.N. est fermé et malgré l'heure tardive, AD 07 fait son entrée en gare à grands coups de sifflet.

Les gueules noires de service ce 18 mars 78 : VIVIER R; DUFONT A; WARZEE J-M.

Jean-Marie Warzée.

EN BREF TRAINS FANTOMES.

Tels de véritables trains fantômes, ici des milliers de wagons de marchandises roulent sur un écheveau entremêlé de voies, chaque jour en direction de leur quai de départ.

En juillet de l'année dernière, à HAMBURG-MASOKEN, la plus grande gare de triage d'Europe dirigée par ordinateur, est entrée en service.

Huit ordinateurs Siemens commandent toute l'installation qui comporte 300 km de voies et plus de 1.000 signaux.

Les wagons séparés des trains entrant en gare sont automatiquement guidés par des installations d'aiguillages et de freins, de sorte que les wagons ayant la même destination soient rassemblés sur une même voie de départ.

Le gain de temps est considérable. Le temps de stationnement d'un wagon dans la gare de triage peut y être diminué de huit heures. En outre, le triage se fait avec précision et sécurité, ce qui permet de croire en une diminution considérable des dégâts dus au transport. Lorsque cette gare de triage, en 1979, sera terminée, chaque jour plus de 10.000 wagons de marchandises seront rassemblés par ordinateur pour former 270 trains de marchandises pour les destinations les plus diverses.

La S.N.C.B. équipe actuellement tout son réseau pour le traitement par ordinateur des wagons de façon similaire. (voir ci-dessus).

6666666666

LE SAVIEZ-VOUS.

En 1847, une petite auberge languedocienne poétiquement baptisée "La roue d'Or", proposait à ses clients, au prix modique de 1,50 F, l'alléchant menu que voici :

Hors-d'oeuvre chemin de fer
Goujons à la Marc Seghin
Pâté Stephenson
Gigot d'agneau chef de gare
Haricots garde-barrière
Pommes de terre rôties aller et retour

(Extrait de : La Naissance du Rail
Européen de J. PECHEUX.)

A l'occasion du 50^e anniversaire du train "Rheingold", la Deutsche Bundesbahn organise une gigantesque exposition de matériel ferroviaire historique et actuel à Köln. Celle-ci se tiendra les samedi 15 et dimanche 16 avril sur le site de la gare et du dépôt "Köln - Betriebsbahnhof", les installations couvertes de la poste ferroviaire ("Bahnhofamt") étant accessibles aux trains spéciaux et aux navettes.

L'exposition comportera principalement 14 convois :

- 1 : Train de voyageurs avec voitures historiques (train musée "Rhein-Ruhr" de la Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte), avec locomotive diesel V36.
- 2 : Train de voyageurs express avec vieilles voitures et locomotives musée de la série 041.
- 3 : Train de voyageurs express avec vieilles voitures "Hecht" et locomotive électrique 144.
- 4 : Train historique "Rheingold" du Freundeskreis Eisenbahn Köln, avec locomotive à vapeur 18 505.
- 5 : Train de voyageurs "Intercity" avec voitures modernes de divers types.
- 6 : Autorail à turbine à gaz. (MDLR : vraisemblablement ex-VT11,5, PDB)
- 7 : Train autos-couchettes.
- 8 : Automotrice électrique de banlieue série 420.
- 9 : Automotrice à accumulateur série 515.
- 10 : Train "Intercity" exposé par les N.S. (Nederlandse Spoorwegen).
- 11 : Train express des C.F.F. (Chemins de Fer Fédéraux Suisses).
- 12 : Train T.E.E. exposé par la S.N.C.F. avec locomotive quadricycle série 184 de la D.B. (Il s'agit de la rame du T.E.E. "Molière" qui arrive à Köln le vendredi soir et y séjourne jusqu'au lundi matin, ce service n'étant jamais assuré les samedis et dimanches).
- 13 : Train historique de chemin de fer privé avec voitures à 2 étages, remorqué par la locomotive à vapeur 56 3007 du Museumsbahn Darmstadt.
- 14 : Train de voyageurs express avec voitures de 1^e classe et locomotive à vapeur 023.

Seront également exposées, des voitures à voyageurs Eurofina, des voitures-lits, des voitures-restaurant de la D.S.G. (restaurant; mini-restaurant; "Quick-Pick"; Snack-Bar; ...), des voitures salon et pour groupes spéciaux (voiture de réunion, dite "Gesellschaftswagen"), des voitures-lits de divers types de la C.I.W.L.T., des voitures de banlieue, des voitures aux aménagements spéciaux telles que voiture-hôpital, voiture-dôme (ex-"Rheingold", reprise par l'organisme "Apfelpfeil" et en nouvelle livrée), nouvelles voitures internationales des C.F.F. (Suisse), O.B.B. (Autriche), S.N.C.F. (France), N.S. (Pays-Bas), S.N.C.B. (Belgique) et F.S. (Italie), des voitures du type "Lourdes", une voiture historique "Pullman" exposée par l'organisme suisse "Intraflug", des voitures de "Lötschbergbahn", l'atelier roulant d'apprentissage du dépôt de Köln-Nippes, une voiture postale historique à 4 essieux avec installation d'un réseau de modèles réduits du Modelleisenbahnclubs Mönchengladbach-Rheydt, une voiture salle de vente de la Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (Association allemande pour l'histoire ferroviaire), une voiture de mesure "ITS", un train d'observation de la voie et un train de mesure de Bza Minden. L'exposition de locomotives reprendra, devant la remise historique du dépôt "Köln - Betriebsbahnhof", la locomotive à vapeur rapide 01 du Eisenbahn-Museum-Bochum-Dahlhausen de la Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, une locomotive à vapeur pour trains de voyageurs série 23 du Museumbahn Darmstadt et la prussienne P8 du VMI Hamburg.

(n° 38 1772 de la Reichsbahn), et à proximité, mais séparément, des locomotives diesel et électriques modernes et une des quatre E 9 (119).

Par ailleurs, diverses installations seront ouvertes au public, et il y aura une démonstration en première de l'utilisation de l'attelage automatique.

Une manifestation à ne pas manquer, pas tellement loin de chez nous!

Charles Malisoux

CHEZ NOS AMIS DU NORD

La FACS avec l'AMITRAM organise les 29 et 30 avril prochains un convoi spécial vapeur PARIS LILLE et retour.

A LILLE les participants pourront parcourir l'intégralité des lignes de tramways de la SNELRT. Ce parcours pourra aussi se faire au départ de LILLE même. En même temps l'AMITRAM organise une exposition pour son 10ème anniversaire.

La venue d'une machine vapeur SNCF si près de notre frontière est assez rare pour la souligner et vous pousser à aller la voir.

LA 29013 DE SORTIE

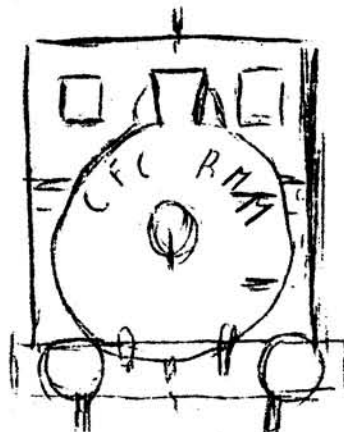
Le club gantois B.V.S. organise son premier voyage vapeur 78 le 14 mai (pentecôte). La 29.013 partira de LOUVAIN vers YPRES où, d'ailleurs, se déroule la fête des chats.

L'après-midi, le B.V.S. organise de plus un voyage "spécial" pour amateurs avec circulation sur ligne fermée au trafic voyageurs, avec arrêts photos. Il est possible de scinder ou de participer uniquement à l'une de ces manifestations.

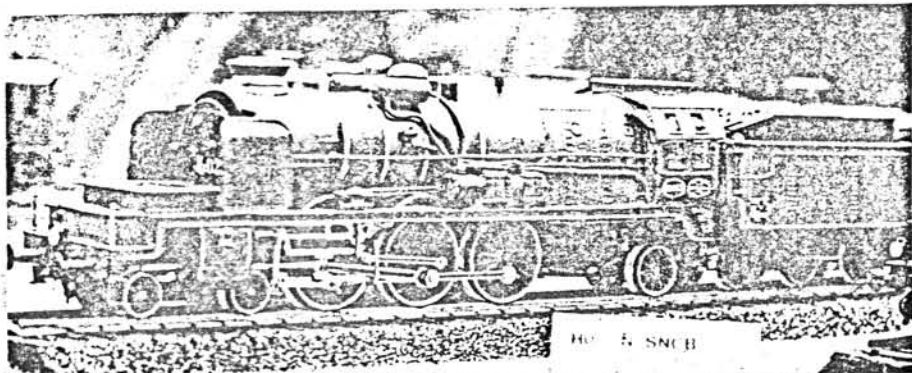
Les prix sont de 500 francs pour LOUVAIN YPRES et retour
 125 " " pour l'après midi (avec billet du matin)
 225 " " " " " (départ de YPRES)

Des réductions sont accordées au + 60 ans et aux 4-12 ans.

Pour tous renseignements, veuillez contacter B.V.S. Stationsstraat 27
 9000 GENT 091/25.70.80

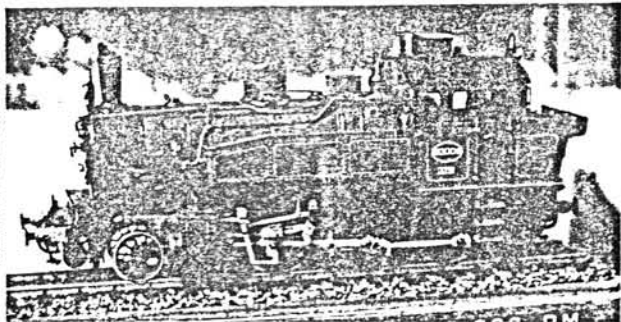
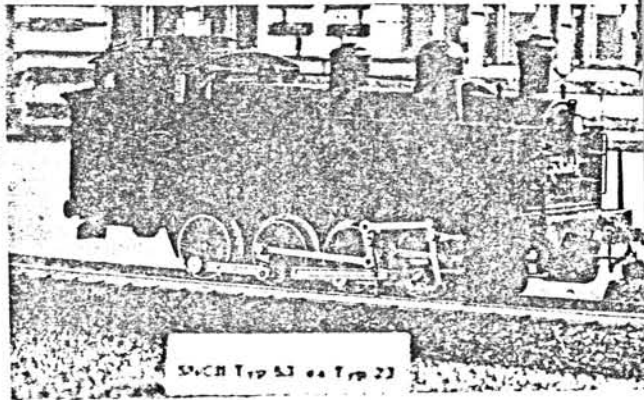


DE NOS ENVOYES SPECIAUX A NUREMBERG, MM CORDIER ET THIRY



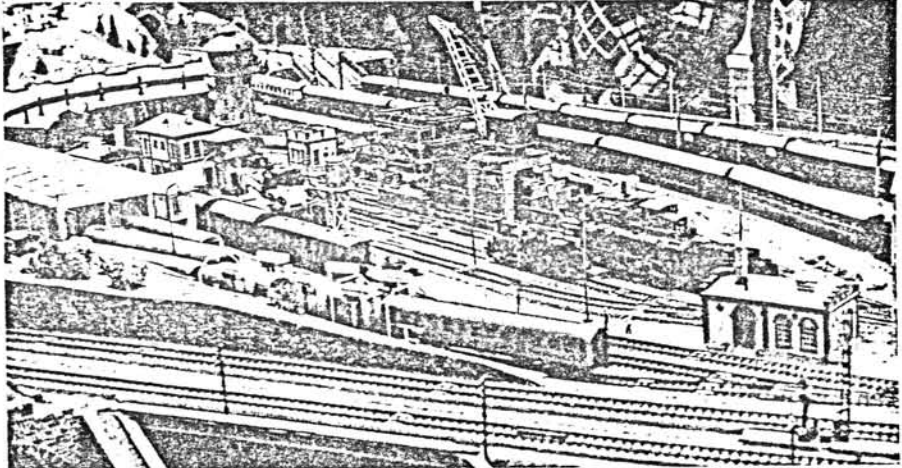
INTERMODEL HO:
Type 10 SNCB

Type 53 SNCB ↓



Fab. artis
O
Type 93

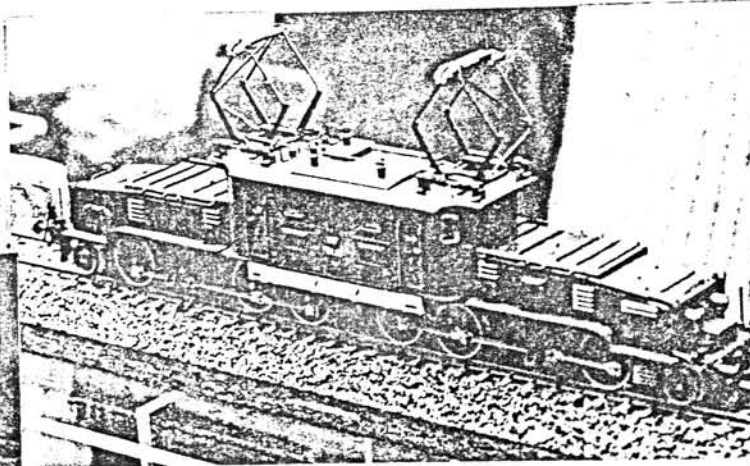
↓ Un coup d'oeil sur le réseau FLEISCHMANN



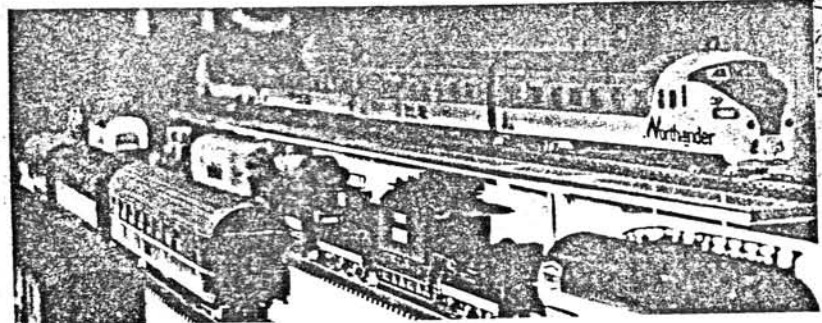
L'inoubliable église VOLLMER ↓



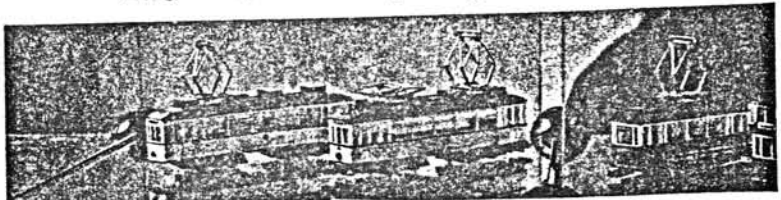
ROCO +
Croco des
OBB



+ MARKLIN: rame Northlander
aujourd'hui déjà épuisée!!



Du tram à GOG →



BULLETIN DE PARTICIPATION EXPO. 78

Nom: Prénom:

Adresse:

code: commune:

Téléphone:

désire participer à l'exposition des 8,9,10 et 11 septembre 1978
à HOUDENG GOEGNIES (LA LOUVIERE)

J'exposerai (description des pièces qui seront exposées - pour les
modèles réduits, ne pas oublier svp de spécifier l'échelle) :

La surface nécessaire à leur présentation est estimée à:

Je leur donne, en vue de leur assurance, une valeur de:
(si plusieurs pièces, veuillez éventuellement détailler svp)

Je serai présent: le vendredi 8 Ap.-midi
samedi 9 av.midi ap.midi
dimanche 10 av.midi ap.midi
lundi 11 av.midi ap.midi

Je peux aider au montage les (du 1er au 8 septembre)

Je désire un logement pour la nuit du au

Je désire une aide pour le transport de mes pièces

A faire parvenir à Monsieur Michel THIRY

Chaussée de Mons, 189

6198 SENEFFE 064/55.25.52

Pour les membres et exsants étrangers, nous prenons en charge
tous les frais d'importation temporaire et nous occupons des
formulaires correspondants. Dans votre cas, veuillez adresser
votre bulletin exclusivement à Monsieur Pierre COPPIETERS

Rue Notre Dame du Petit Nimy, 15
7000 MONS 065/33.57.71