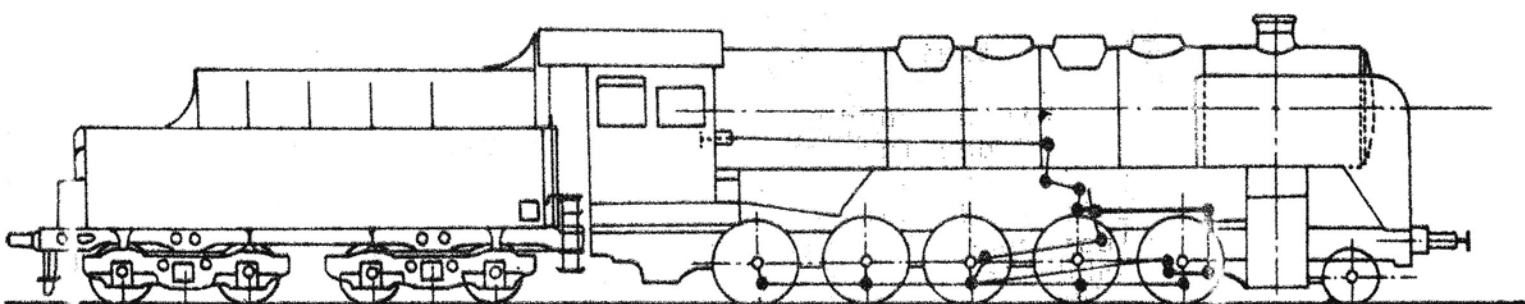


MENSUEL

N° 31

-- DEC. 1978



## FERRO-FLASH

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

*Editeur responsable: Michel THIRY*

*Secrétariat C.F.C. : Michel THIRY - chaussée de Mons, 189  
6198 SENEFFE*

*Secrétariat R.M.M. : Jean-Marie WARZEE  
route de Gembloux, 25  
5002 SAINT-SERVAIS*

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

TRAIN DU NORD

Oh ! dans l'train pour Sainte-Adèle  
Y' avait rien qu'un passager  
C'était encore le conducteur  
Imaginez pour voyager  
Si c'est pas la vraie p'tite douleur

Oh ! le train du Nord  
Tchou, tchou, tchou, tchou  
Le train du Nord  
Au bord des lacs, les p'tites maisons  
Ça vire en rond  
Le train du Nord  
C'est comme la mort  
Quand y'a personne à bord

Oh ! dans l'train pour Sainte-Adèle  
En montant la côte infidèle  
Le conducteur et puis l'chauffeur  
S'sont décidés à débarquer  
Puis l'train, tout seul, a continué

Oh ! le train pour Sainte-Adèle  
Est rendu dans l'bout d'Mont-Lairier  
Personne n'a pu l'arrêter  
Paraîtrait qu'on l'a vu filer  
Dans l'firmament la nuit passée

Oh ! le train du Nord  
Tchou, tchou, tchou, tchou  
Le train du Nord  
A perdu l'nord rendu l'aut'bord  
Le train du Nord  
Aperdu l'nord  
Et c'est pas moi qui va blâmer  
Non, non, non !

FELIX LECLERC

+++++  
+  
+ NOS REUNIONS MENSUELLES +  
+  
+++++

RAIL MINIATURE MOSAN

=====

Vendredi 15 décembre 78 à 19h30; complexe communal de Belgrade (Namur)  
salle des conférences - rez-de-chaussée  
place do Bia Bouquet BELGRADE

Au programme: VAPEUR BELGE 78: les circulations de la 29013 et les  
circulations sur le CFV3V  
Films 8mm de M. Guy SERESSIA

LOCOS SNCB HO: présentation par M. Michel HERBIET des  
locomotives SNCB en HO série 20 (sur un  
chassis PIKO) et série 60 (sur chassis ROCO)

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

=====

suite à l'indisponibilité des locaux qui nous accueillent habituellement,  
il n'y aura PAS DE REUNION ce mois-ci.

Nous regrettons beaucoup de prendre cette mesure exceptionnelle (sur nos  
4 années d'existence, ce n'est que la deuxième fois que nous sommes  
obligés de "sauter" un mois) mais les élections ainsi que la proximité  
des réveillons de fin d'année ne nous ont pas permis de trouver une  
solution de rechange.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler notre:

s.o.s local s.o.s. local s.o.s. local s.o.s. local s.o.s. local s.o.s. local

Le CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE recherche à HOUDENG ou dans les environs  
immédiats un local PROVISOIRE (durée maximum d'occupation 3 ans) afin  
d'y construire un réseau permanent. Attention, ce local ne servirait pas  
aux réunions mais uniquement au réseau; il peut donc se limiter à une pièce  
mais par contre devrait être accessible en permanence et sûr.

Quelques suggestions: un garage assez grand, une pièce dans un bâtiment  
public, un ancien atelier; une annexe de bâtiment commercial.....

Si vous dénîchez un coin idyllique, de suite, prévenez notre Président:  
Monsieur Pierre HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 657 7160 HAINE SAINT PIERRE  
Tél: 064/22.39.43

s.o.s. local s.o.s. local s.o.s. local s.o.s. local s.o.s. local s.o.s. local

+++++  
+  
+ VIE DES CLUBS +  
+  
+++++

RAIL MINIATURE MOSAN

=====

Au cours de la réunion de janvier 1979 se tiendra l'Assemblée Générale du  
R.M.M. avec: -1) approbation des comptes pour l'exercice 78  
(vérificateurs de comptes: MM. A-M. DUCARME et P. TRIFFAUX)  
-2) élection des membres du comité:

Sont démissionnaires d'office et rééligibles: MM. Charles FOURNY,  
Roger MOSSERAY et Michel HERBIET.

Les membres candidats aux postes du comité R.M.M. peuvent envoyer leur candi-  
dature au secrétariat R.M.M.: Route de Gembloux, 25 5002 SAINT SERVAIS

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

=====

Dans un souci constant de mieux répondre à vos désirs, il a été décidé lors de notre réunion d'octobre de centraliser certaines activités sur un responsable. Celui-ci sera l'animateur et le rapporteur de sa "spécialité".  
Ont été désignés et ont accepté le poste:

Pour la vapeur vive et les grands écartements  
(projet d'un réseau 5")

Monsieur Olivier BANNEUX Rue de Luttre, 37 6178 GOUY LEZ PIETON 071/845707

Pour le HO 3 rails alternatif  
(projet d'un réseau mixte)

Monsieur Roger MARTIN Rue Prud'homme, 28 6510 MORLANWELZ 064/44.12.15

Pour le HO 2 rails  
(projet réseau mixte)

Monsieur Pierre HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 7160 HAINE ST PIERRE  
064/22.39.43

Pour le O  
(projet de réseau dans le futur-délai 3 ans)

Monsieur Pierre HEYMANS Résidence "Auteil" 3ème étage bte 9  
Place Mattéoti, 15 7100 LA LOUVIERE 064/22.94.48

Pour le N  
(projet de réseau)

MM. DASCOTTE et LAMBILLOTTE Rue Georges Theys, 54 6238 LUTTRE

Pour le matériel réel

Monsieur M. THIRY Chaussée de Mons, 189 6198 SENEFFE 064/55.25.52

et pour terminer, une antenne BRABANT WALLON sera animée par Monsieur  
Jean Pierre WERY Rue R. Jurdant, 14 à 1301 BIERGES

Entrez en contact avec eux si vous le désirez et exprimez leur vos désirs  
ainsi que vos possibilités de réalisation dans les spécialités ci-dessus

```

+++++
+
+ "L'EDITEUR VOUS PARLE" +
+
+
+++++

```

M. THIRY, secrétaire C.F.C.

Le premier trimestre 1978 a permis au C.F.C. de passer le cap des 100 membres. L'exposition de septembre en apporta de nouveau une quarantaine et, à ce jour, nous comptons en plus une trentaine de demandes d'adhésion pour 1979. (total des bulletins envoyés: 186). Lorsque l'on sait qu'en plus de ceux-ci, il faut ajouter les membres de notre consœur namuroise ainsi que les envois adressés aux autres associations et aux personnalités du monde ferroviaire belge et luxembourgeois (24), personne ne sera étonné d'apprendre que ce dernier FERRO-FLASH 78 a été tiré à 300 exemplaires.

Tout le travail est réalisé par une petite équipe de bénévoles (qui agit sans y être tenu) dont l'activité va de la rédaction des articles au dépôt à la poste du bulletin en passant par la dactylographie, le tirage de stencils, le brochage et bien d'autres. Cette petite équipe "s'use" petit à petit car remplir une douzaine de pages mensuellement est loin d'être une sinécure. Il en va de même de l'animation de nos réunions. Les idées et suggestions nouvelles sont donc plus que nécessaires. C'est pourquoi, dans le bulletin d'octobre 78, j'avais voulu mener une petite enquête auprès des membres C.F.C.. Malheureusement, je n'ai reçu que 22 réponses (sur 152). Je tiens à remercier les membres courageux qui m'ont répondu et à les informer qu'il sera tenu compte au maximum de leurs demandes et suggestions. Ainsi, pour 1979, nous pourrons afficher dans nos programmes de réunions ou dans nos bulletins les sujets suivants:

- transformation d'une locomotive 3 rails courant alternatif en 2 rails continu.
- électronique élémentaire et ses applications
- tramways HO
- mélange des systèmes 2 et 3 rails.
- transformation de matériel et réalisation de modèles belges
- travail du carton et du laiton
- diapositives du monde entier
- trucs et idées pour le photographe et le cinéaste amateur
- et enfin une réunion complète consacrée à une grande oubliée: la S.N.C.B.

Vous aussi, vous pouvez nous aider: décrivez vos réalisations, présentez vos petits trucs, envoyez nous vos articles; ils seront bienvenus.  
D'avance merci.

```

+++++
+ VOYAGE A LONDRES +
+++++

```

Un voyage en groupe à l'exposition MODEL ENGINEER de LONDRES est organisé. Contrairement à ce qui a été annoncé, le départ se fera de BRUXELLES NATIONAL le samedi 6 janvier selon l'horaire suivant:

aller samedi 6.I.79	Brux. National	7h40	vol SN 603	Londres: 7h40
retour dimanche 7.I.79	Londres	9h55	vol BA 376	Brux. N.: 11h50

Attention: nombre de places limité.  
pour les épouses, possibilité de "shopping"

Si vous êtes intéressé, de toute urgence, contactez  
Monsieur Olivier BANNEUX  
Rue de Luttre 37  
6178 GOUY LES PIETON 071/84.57.07

Le prix (non compris l'hotel) est de 3.970 francs à verser au compte 062-3105400-01 de M. O. BANNEUX en précisant bien "voyage à Londres!"

```

+++++
+ CONCOURS DIORAMAS +
+++++

```

Puisque ni le C.F.C., ni le R.M.M. ne possèdent de réseau, nous vous proposons d'exprimer votre talent par la réalisation d'un diorama.

Le diorama est fort prisé chez les modélistes anglo-saxons mais malheureusement un peu négligé chez nous. Il permet de présenter vos meilleurs modèles dans un cadre agréable et, vu son essence même, permet d'affiner au maximum le décor. Que chacun s'attache dès maintenant pour nous présenter au mois de mai sa réalisation.

Conditions de participation: être membre C.F.C. ou R.M.M.  
le diorama doit représenter une scène de notre pays et être prêt et visible à la réunion C.F.C. du mois de mai. (pas d'échelle imposée)

Jury: l'ensemble des participants à la réunion de mai  
Prix: 1er prix: une loco CC belge MARKLIN, FLEISCHMANN ou MINITRIX au choix  
2ème prix: une loco manoeuvre industrie au choix

```

+++++
+   F E R R O   -   M O D E L I S M E   +
+   +   +   +   +   +   +   +   +   +   +
+++++

```

CHEZ ROCO, C EST COSTAUD

=====  
 La Maison "JOUETS STAQUET" de Morlanwelz a mis à notre disposition, pour étude, le nouveau moteur d'aiguillage de chez ROCO.  
 De suite, ses dimensions étonnent (le mot est faible en réalité) et impliquent obligatoirement de le cacher sous la table de roulement. En le démontant, on y trouve un double bobinage largement dimensionné, gage certain de fiabilité. Celui-ci entraîne un noyau en fer doux attaché à une plaque supportant pas moins de 10 contacts. Ces contacts coulissent sur un circuit imprimé et permettent: rupture de fin de course pour les 2 bobines et 3 fonctions interrupteur à 2 directions. Au total donc 6 circuits! De quoi séduire les amateurs d'automatisme.  
 Le mouvement de la plaque actionne également une tringle qui pourra commander une aiguille.  
 Remarque: attention au remontage, n'oubliez pas de bien pousser les fils des bobines afin de ne pas gêner le mouvement de la plaque sinon vous risquez de ne plus avoir de rupture de fin de course....et gare au distrait qui laisse sa machine sur un contacteur.  
 Prix de vente: 215 frs.

"LE HAUT PARLEUR" SPECIAL RADIOCOMMANDE

=====  
 Dans un numéro spécial de novembre 78, la revue "LE HAUT PARLEUR" aborde quelques solutions électroniques à nos problèmes de circulation miniature:  
 -commande automatique des aiguilles par impulsion  
 -protection des convois en gare  
 -commande par courant porteur (en réalité description du JOUEFMATIC)  
 Ces articles ne proposent aucune solution nouvelle et sont largement dépassés. A ne pas conseiller.

D EXPOSITION EN EXPOSITION

=====  
 Le week-end du 11 novembre fut fort chargé sur le plan des expositions (dont la parution tardive du FF 30 empêchait l'annonce en temps opportun)  
 jugez plutôt:  
 A.R.B.A.C.: Bruxelles Central: à l'instar de son "RAIL ET TRACTION", l'expo. ARBAC semble vouloir rajeunir et accorder aux modèles réduits la place qu'ils méritent....et on nous a promis encore mieux pour 79!  
 DE PIJL: Malines: journées "portes ouvertes" d'un Club disposant de locaux fixes et d'une solide expérience.  
 AMRA: Anvers: même circonstances que DE PIJL  
 J.F.C.: Houdeng-Aimeries: quelques braves ont permis à votre Club d'être présent à l'exposition du "CLUB DU JEUNE COLLECTIONNEUR"  
 Dès maintenant, réservez votre semaine du 11 novembre 1979: vous pouvez déjà ajouter à ce cocktail de manifestations "le plat de résistance" l'expo. du Club de Verviers qui en même temps fête ses 25 ans d'existence.

COMMANDE GROUPEE FRANCE-TRAINS

=====  
 Cette commande semble enfin sur la bonne voie et presque à destination: nous pourrions obtenir une ristourne de 15 % sur prix français  
 Pour les retardataires, il est encore temps: de toute urgence, veuillez contacter: Monsieur Pierre PIGEOLET qui groupe actuellement les commandes  
 Rue de Marchienne, 55  
 6100 MONT SUR MARCHIENNE  
 Tél.: 071/36.85.21

EN LIBRAIRIE

=====

Les éditeurs soignent de plus plus les ferrovipathes que nous sommes:  
Aux Editions Albin Michel: CHEMINS DE FER D'HIER ET D'AUJOURD'HUI 1140 frs  
Aux Editions Princesse: LE GRAND LIVRE DES LOCOMOTIVES A VAPEUR 270 frs  
Aux Editions Hachette: TRAINS ELECTRIQUES EN MODELES REDUITS (prix inconnu)

En cette période de fin d'année, à glisser délicatement sous les yeux de votre épouse.

NOUS AVONS LU

=====

RAIL ET TRACTION n°130: nous saluons la réapparition de la revue de l'A.R.B.A., qui nous revient après une absence de 5 ans. Ce numéro des retrouvailles surprend agréablement. Vous y trouverez deux articles intéressants: l'un consacré aux locomotives SNCB série I8, l'autre brochant le tableau des autorails de la S.N.C.B.

MARKLIN MAGAZIN n°4/78: à retenir un article complet sur la construction d'un châssis pour la caisse d'autorail PIKO VT 70.9.

LOCO-REVUE n° 400: numéro anniversaire (le 400 ème): à épinglez les belles photos couleur d'un beau réseau: celui du Club de Villemomble, la construction d'une grue à combustible "maison", une 24I.A au I/43eme

R.M.F. I87: étude des 050T prussiennes et leurs dérivées

I.D.R. I75: une page de couverture belge (la photo est de l'un de nos membres) les locos I50. Une sonorisation embarquée séduisante. La I50 X Jouef et la I50-C Roco sous la loupe. Les articles habituels.

Sauf RAIL ET TRACTION, pour lequel nous n'avons pas encore d'abonnement, les autres sont en bibliothèque.

PETITES ANNONCES

=====

Cette rubrique est entièrement gratuite pour les membres C.F.C. et R.M.M. Faites parvenir votre texte sur simple carte postale à votre secrétariat qui transmettra.

A VENDRE: par manque de place, et suite à ma reconversion au modélisme ferroviaire, je vends:

- vedette lance missiles long: 1,1m.
- escorteur Surcouf 1,3m.
- remorqueur (puissance de remorque: 100 kgs) long: 0,80m.
- voilier d'ornement (tout bois et cuivre) 1,10m.
- hélicoptère Alouette 2 (vole) long: 1,10m. Ø rotor 1,10m.
- hélicoptère Jet ranger (vole) Ø rotor 1,45m.

Ces maquettes radiocommandées sont strictement neuves et n'ont jamais servi. Chaque maquette est complète avec ses accessoires (moteur, batteries....)

Prix très intéressant pour n'importe quel article.

S'adresser: Monsieur Christian CARION Tél: 064/22.06.77

Rue Génival, 6

7071 HOUDENG AIMERIES

Visite possible à cette adresse après 17 h.

A VENDRE: Rame "DER ADLER" en version Trix EXpress

S'adresser Monsieur Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons, 657

7160 HAINE SAINT PIERRE

Tél: 064/22.39.43

## RAME TEE METROPOLITAN

=====

Cette rame est disponible au prix net de 1080 DM sans figurine  
1180 DM avec figurines

Si vous n'avez pas réservé et si cet achat vous intéresse, contactez d'urgence votre secrétariat.

## LES TRUCS D'AS ET STUCE

=====

Nos deux membres AS et STUCE ont été sidéré de voir, il y a peu, un réseau de démonstration d'une grande marque (pourtant réputée pour ses qualités mécaniques et de "prises" de courant) dont le matériel moteur était à l'agonie.

Un rapide examen permit un diagnostic étonnant: EXCES D'HUILE. En effet celle-ci dégoulinait de partout y compris du moteur.

AS et STUCE vous rappellent qu'UNE SEULE GOUTTE d'huile au bon endroit vaut mieux que 100 à côté.

Ils vous recommandent: -huilez toujours avec une huile minérale fine (genre machine à coudre). Au préalable, nettoyez, si c'est nécessaire, avec un peu d'essence et essuyez bien. -utilisez pour huiler avec précision une seringue: c'est simple, efficace, économique et facile à trouver. Demandez chez votre pharmacien des seringues dites à "usage unique": elles conviennent très bien. Précisez une insuline I ou 2cc ou bien une Iso (aiguille plus longue). Il vous en coûtera une dizaine de francs pour rendre le sourire à vos moteurs.

## DERNIERE MINUTE

=====

ELECTRONIQUE PRATIQUE: dans son dernier numéro (décembre 78), un article consacré au train miniature, en l'occurrence: la description d'un passage à niveau automatique. Celui-ci fonctionne par contact ponctuel, est temporisé et possède des feux clignotants dont l'action est obtenue avec des circuits intégrés et des leds.

A tester!

---



GRANDS TRAVAUX A BRUXELLES-MIDI

La gare de Bruxelles-Midi est la plus importante du réseau de la SNCB. La réalisation de la gare actuelle est conjointe à celle de la jonction Nord-Midi, inaugurée en 1952. Depuis lors les installations n'ont que peu changé si l'on excepte le prolongement de certains quais intervenu il n'y a que quelques années pour permettre la mise à quai complète des trains internationaux de 16 ou 17 voitures.

Ces installations sont actuellement inadéquates au trafic et vont être modernisées.

Au début de 1979, devrait débiter la construction d'une nouvelle cabine de signalisation. Elle se situera derrière la cabine II actuelle sur l'emplacement du parking pour le personnel. Cette cabine reprendrait la commande des signaux et des itinéraires des six cabines suivantes :

- cabine I côté JNM
- Cabine II grill sud
- Cabine III groupe Senne et Gand, Y Forest sur L 124 et Y Petite Ile 50A
- Cabine de Cureghem
- Cabine de Bruxelles Petite Ile
- Cabine de Forest-Midi (L 96).

Une fois désaffectée, la cabine II actuelle serait démolie de manière à permettre le redressement et le prolongement des voies en impasse n° 1,2,3.

L'ancienne remise aux autorails serait démolie de même que la chaufferie. Cette dernière doit être remplacée pour l'hiver 79-80 par de nouvelles chaudières au gaz qui seront logées dans la gare même. L'emplacement ainsi libéré se trouve présentement en contrebas par rapport au plan des voies. Ce "trou" serait comblé et accueilleraient un nouveau faisceau de garage pour les automotrices.

Des faisceaux actuels, seuls les groupes "Est" et "Ouest" subsisteraient. Les groupes "C", "Gand", "MC" et "Senne" disparaîtraient. Le grill Sud serait complètement remodelé. Plusieurs ponts-tubes seraient construits de manière à éviter au maximum les recoupements d'itinéraires. La circulation des trains serait notablement accélérée par la création d'itinéraires spécialisés pouvant être parcourus à plus grande vitesse.

Il va sans dire que la réalisation de ces travaux spectaculaires s'étalera sur plusieurs années et sera fonction des possibilités budgétaires de la société.

G. DEBLAD

+++++  
 | CHEMIN DE FER TOURISTIQUES. |  
 +++++

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES-ASBL

Caractéristiques des locomotives à vapeur du CFV3V en service lors du deuxième festival vapeur à Mariembourg le 24 septembre 1978.

MF 73 - Constructeur : Usines Métallurgiques du Hainaut - COUILLET.  
 N° construction : 1756  
 Année de construction : 1922  
 Chaudière N° 5279  
 Immatriculation Province du Hainaut : 9290 de 1923  
 Disposition des essieux : 030  
 Poids à vide : 36,5 t.  
 Timbre : 12 Kgr/cm2



Foyer en cuivre  
 Frein vapeur  
 Vient du charbonnage Monceau Fontaine  
 Transférée par ses propres moyens jusque Walcourt le 27/12/75  
 puis jusque Mariembourg le 06/03/76  
 Baptisée "MIMIE" à Treignes CFV3V le 03/09/78

SA 01 - Constructeur : S.A. Anglo-Franco-Belge des Ateliers de la  
 Croyère-Seneffe et Godarville.

Année de construction : 1945  
 Chaudière n° 2596  
 Immatriculation Province du Hainaut : 4278 de 1948  
 Disposition des essieux : 030  
 Poids à vide : 36 t.  
 Timbre : 13 Kgr/cm2  
 Foyer en acier  
 Frein vapeur  
 Vient de la S.A.F.E.A. à Houdeng-Goegnies, transférée par  
 ses propres moyens jusque Mariembourg le 26/08/78

AD 07 - Constructeur : La Meuse à Liège

Année de construction : 1942  
 Chaudière n° 4672 de 1951, l'ancienne n° 4123 de 1942  
 Immatriculation Province de Limbourg : 546  
 Disposition des essieux : 040  
 Poids à vide : 52 t.  
 Timbre : 12,250 Kgr/cm2  
 Foyer en acier  
 Frein vapeur  
 Vient du charbonnage André Dumont à Watershei  
 Transférée par ses propres moyens jusque Mariembourg  
 le 06/04/77  
 Baptisée "GODELIEVE" à Treignes CFV3V le 06/04/77

AD 08 - Constructeur : La Meuse à Liège

Année de construction :  
 Chaudière n° 4057 de 1953 (porte sur les soutes à eau le  
 n° 4480 de 1950 d'une autre  
 chaudière)  
 Immatriculation Province de Limbourg : 564  
 Disposition des essieux : 040  
 Poids à vide : 55t.  
 Timbre : 12 Kgr/cm2  
 Foyer en acier  
 Frein vapeur  
 Vient du charbonnage André Dumont à Watershei  
 Transférée par ses propres moyens jusque Mariembourg  
 les 8 et 9/09/78

Transmis par,  
 J.M. WARZEE

Passage à l'horaire d'été et circulations exceptionnelles.

Le 27 mai 1979, plusieurs changements importants surviendront sur la ligne Jeumont - Charleroi - Namur - Liège - Aachen dans le domaine du trafic international. Il est vraisemblable que ces modifications entraînent des circulations exceptionnelles pour l'acheminement de matériel vide à son point de départ ou pour le rapatriement du matériel retiré du service à cette date. On se souviendra, à titre d'exemple, que lors du passage à la traction électrique pour les T.E.E. "Edelweiss" et "Iris" (ce dernier créé à cette occasion), une rame quadricourant suisse RAe 1050 avait été acheminée de Paris(L), où elle était parvenue en assurant le "Cisalpin", à Bruxelles(M) via Quévy, Mons et Braine-le-Comte, la veille du changement d'horaire.

Vendredi 25 mai 79 : a) dernière circulation des T.E.E. 40 / 41 "Molière", Paris(N) - Köln, en rame T.E.E.-S.N.C.F. inox avec locomotive polycourant belge de Paris(N) à Liège(G). Le vendredi soir, ce train (41) sera-t-il déjà composé en matériel "Corail" (les voitures de 2° cl.) étant fermées aux voyageurs, ou la rame T.E.E. sera-t-elle rapatriée le samedi, les 40 / 41 ne circulant pas le samedi ni le dimanche. Dans ce dernier cas, quel horaire devra respecter la rame vide ?

Samedi 26 mai 79 : b) dernières circulations des T.E.E. 33 / 32 "Parsifal" Paris(N) - Hamburg et 247 / 246 Paris(N) - Hannover / Berlin. Le soir, le 246 comprendra-t-il encore des voitures françaises pour l'étranger ? Si oui, comment seront-elles rapatriées ?

c) le soir, dernière circulation d'une rame T.E.E.-D.B. avec le 32, si celle-ci n'est pas déjà composée de voitures "Corail" (ce qui est très improbable puisque le 32 vient de Hamburg). Comment cette rame rejoindra-t-elle l'Allemagne ?

d) le dimanche matin, une rame "Corail" doit assurer la relation Köln - Paris(N). Cette rame rejoindra-t-elle Köln à vide sur le sillon du 41 ne circulant pas le samedi ?

Dimanche 27 mai 79 : e) en matinée, peut-être le rapatriement de la rame T.E.E.-D.B. et inversement de la rame T.E.E.-S.N.C.F. si cette dernière est restée à Köln, peut-être même pour assurer éventuellement le premier "Corail" Köln - Paris, mais alors sans 2° classe (?)

Cinq questions posées, et peut-être des réponses possibles. Notons aussi le dimanche, la mise en service de voitures climatisées de 1° cl en lieu et place des 93 - 90 "Edelweiss", avec fusion avec les voitures Amsterdam - Hâle sur le parcours S.N.C.F. (sans doute à Luxembourg). Cette rame provenant sans doute de Suisse, il n'y aura pas d'acheminement de matériel vide. Encore faudrait-il savoir si les T.E.E. "Iris" sont toujours assurés par l'automotrice quadricourant suisse.

C.M.

## La valse des omnibus.

La presse quotidienne vient d'annoncer la suppression probable d'une centaine de points d'arrêt sur le réseau ferré belge. Il s'agit - il paraît - d'un nouveau dénigrement de ce magnifique outil national que constituent nos chemins de fer ? La restriction ne prévoit que la fermeture, à certaines heures, de petites haltes desservies par les omnibus, mais elle constitue aussi la première étape d'un projet prévoyant leur disparition et par le fait même celle desdits trains omnibus.

Néanmoins, la clientèle peut avoir ses apaisements : "Des autobus seraient, bien sûr, en circulation pour remplacer les trains omnibus." Nous n'en attendions pas moins ! Si il est vrai que les lignes passent parfois loin du centre des villages, les trains offrent néanmoins des correspondances faciles, sur un quai voisin et dans un intervalle de temps réduit.

Les usagers de la ligne 162 apprécient à sa juste valeur l'organisation de la desserte omnibus Namur - Jemelle fusionnée avec ses relations semi-directes au nord de la Meuse. D'autres exemples existent, sur des parcours apparemment bizarres, tel Welkenraedt - Bruxelles - St-Chislain, mais offrant localement de sérieux avantages. Il s'agit là - ailleurs - d'un des principes directeurs qui conduisirent au schéma d'exploitation du réseau électrifié par des automotrices électriques aisément couplables en unités multiples, permettant l'éclatement des trains.

La motivation profonde de cette réforme n'est pas révélée et pas davantage les critères qui déterminent le choix des arrêts sacrifiés. Ainsi, sur la même ligne 162, Jambes (Etat) est maintenu bien que situé dans une zone desservie par les autobus namurois. Par contre, Naninne et bien d'autres, disparaissent. Etudier la rentabilité des haltes figurant sur la liste noire n'est pas notre propos, mais nous doutons qu'à Erwart ou Lesterny, au cœur de l'hiver, un autobus puisse rendre les mêmes services que le train.

C.M.

## A.T.D. Haine St Pierre.

Le jeudi 23/11/78, les deux chaudières mobiles de vapeur ex. type 44 ont été transférées à Leuven pour le futur Musée des Chemins de fer. Elles quittèrent Haine St Pierre à 10h47 remorquées par le diesel 5931 (train N° 98679 M). Elles circulèrent à 40 km/h via Mens (11h25/43) - Jurbise (12h02/08) - Braine-le-Comte (12h38/48) - Halle (13h21/57) - Schaerbeek Josaphat (14h28) - Vilvoorde (14h42) - Bifurcation Prinsehoek (Mechelen 14h57) et arrivèrent à Leuven à 15h28.

Elles sont numérotées A 621.11 ex. locomotive à vapeur type 44 n° 44.021 ou 44.129 avec tender, 17.374 et A 621.103 ex type 44.225 avec tender 17.307 (A 621 définissant chaudière mobile à vapeur).

Elles devraient permettre la reconstitution d'une type 44 pour exposition statique.

M.T.

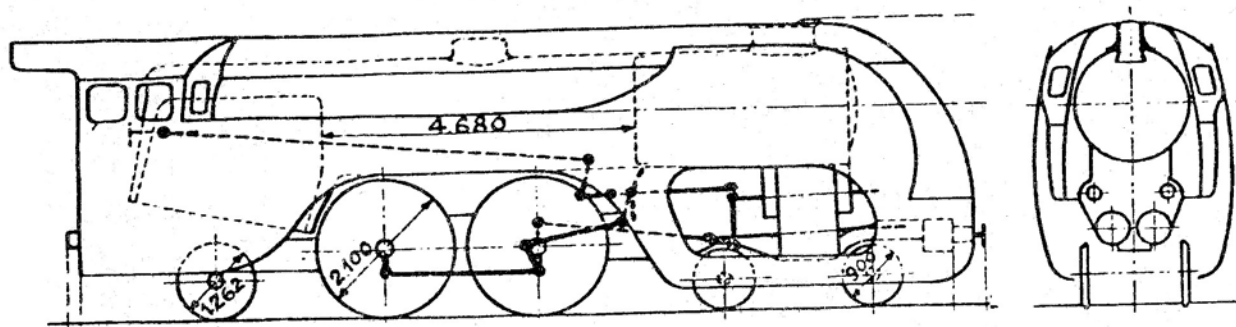
Du 3 au 9 février 1979, se tiendra à Nuremberg la prochaine foire du Jouet, la trentième. Celle-ci est normalement réservée aux commerçants spécialistes.

Pour plus de renseignements, écrire à Michel Thiry.

**B**

## Locomotive TYPE 12

Effectif: 6 Loco.



La SNCB mit en service, début 1939, six locomotives "Atlantic" complètement carénées, type 12, pour la remorque des express légers à 140 km/h. Ces superbes machines, à simple expansion à deux cylindres intérieurs, avaient été, comme le type 1, conçues par NOTESSE et livrées par le "Consortium des Constructeurs".

Les types 12 développaient 2500 ch., pesaient 89 tonnes, et étaient accompagnées de tenders de 24 m<sup>3</sup> à 3 essieux.

Le 12 juin 1939, une locomotive de ce type, remorquant un train de 200 t, "avala" les 115 kilomètres séparant Bruxelles d'Ostende en 57 minutes! Cette performance fit passer en Belgique le "Ruban bleu" mondial de vitesse des trains à vapeur [n° 1202, 165 km/h].

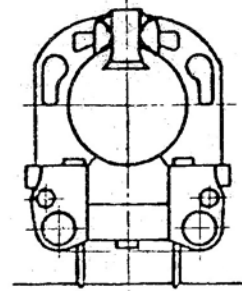
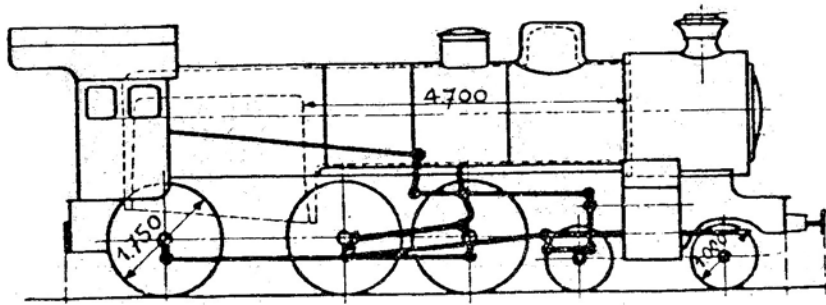
Chassées par les caténaires, les locomotives type 12 terminèrent leur brillante carrière sur les lignes Bruxelles-Mons et Bruxelles-Lille. Le dernier train de Lille assuré par une machine de ce type, la 12.004 (ex-1204), tomba en détresse à Ascq, en raison du mauvais état du feu. Après nettoyage de celui-ci au dépôt de Fives, le retour de Lille à Bruxelles eut lieu dans les meilleures conditions, et la 12.004 s'offrit même le luxe de regagner une minute sur deux perdues au signal de sortie de Halle. Cela se passait le 29 juillet 1962...

(extrait du livre : NOS INOUBLIABLES  
"VAPEUR" de Phil DAMBLY.

**B**

# Locomotive TYPE 64

Effectif: 168 loco.



En 1919, en exécution des clauses du traité de Versailles, l'Allemagne cédait plus de 2.000 locomotives à l'Etat belge. Dites locomotives "Armistice", ces machines provenaient pour la plupart des chemins de fer prussiens (K.P.E.V., c'est-à-dire Königliche Preussische Eisenbahnverwaltung). Les autres étaient fournies par les chemins de fer bavarois, saxons, badois et oldenbourgeois. On se trouvait, de ce fait, en présence d'une multitude de types différents, dont 39 prussiens, 10 bavarois, 8 saxons, 4 badois et 2 oldenbourgeois.

Les locomotives prussiennes étaient désignées par une lettre indiquant leur catégorie : P = Personenzug (voyageurs); G = Güterzug (marchandises); S = Schnellzug (express); T = Tenderlokomotive.

A partir de 1924 la locomotive P 8 fut désignée selon la méthode belge et devint le type 64.

Le type 64 (168 exemplaires) était connu sous le pseudonyme de "Bonne à tout faire".

---

Extrait du livre de Ph. DAMBLY  
Nos inoubliables "vapeur"

- Après avoir choisi quelques exemplaires de locomotives électriques destinées au musée, la D.B. vient d'arrêter une liste d'engins diesel à conserver à raison d'un exemplaire par série. Les locomotives doivent être protégées des intempéries dès leur retrait du service, avant d'être transférées un jour au musée. Néanmoins, elles ne doivent plus être en état de circuler par leurs propres moyens car telle n'est pas leur vocation. On sait déjà que la D.B. s'est montrée réticente à la circulation de machines à vapeur. Les engins prévus appartiennent aux séries suivantes : 211, 216 (pas prototype), 220, 221, 236, 270 et 280; une motrice d'autorail 601 ou 602 et une 612 ou 613; un ensemble 195/995 et un 198/998 (autorail et remorque avec poste de conduite); deux locotracteurs, 311 et 322.

- La liste des 17 locomotives électriques préservées pour le musée s'allonge en fonction des récents déclassements. Tel est le cas avec un exemplaire de la série 118. Les machines figurant déjà sur la liste sont reprises ci-dessous, ainsi que l'endroit où elles se trouvent pour l'instant :

104 020-3 à München; 110 002-3, prototype, figurant comme monument à l'Aw Opladen; E 16 07, déjà au Deutschen Museum à München; 117 103-2 à München; E 19 12; 144 001-5; 144 508-9. Les machines également prévues sont les 152 034-5 (se trouvant en gare d'Offenbach où elle servait d'installation de préchauffage des rames); 160 010-5 et 163 008-6 à München; E 69 01, numérotée LAG 1, figurant comme monument à München-Freimann depuis 1954; E 69 04 à placer tout prochainement devant le bâtiment du Bundesbahn - Zentralamt à München; 169 002-3 toujours en service sur Marnau-Oberammergau; E 71 28 à München; 175 009-0 à Wetzlar; 191 100-7 et 193 007-2 toutes deux déjà à München; 182 001-8, bi-fréquence, ex-E 320.

- Avec la mise en service le 1.X.78 de l'électrification des 74 km de la ligne Regensburg - Ingolstadt, conduisant aux grandes raffineries allemandes du Danube, le réseau électrifié de la D.B. passe à 10620 km, soit 57% du total, et voit passer 80 % du trafic marchandises de la Bundesbahn. La section Regensburg - Ingolstadt est équipée d'une caténaire Siemens qui admettra la vitesse de 160 km/h. En 1977, la D.B. a expédié environ 8,5 millions de tonnes de produits pétroliers au départ des raffineries situées à l'est d'Ingolstadt, vers toute la Bavière, l'ensemble de la R.F.A. et l'Autriche.

- LIAISONS REGIONALES AVEC L'AEROPORT DE FRANKFURT/M, LE PLUS GRAND DE R.F.A.

Trois paires de trains directs relient chaque jour la gare souterraine de l'aéroport ouvert en 1972, à la région Rhein-Neckar, par Darmstadt, Bensheim, Weinheim, Ludwigshafen et Mannheim, sans passer par la gare en impasse de Frankfurt. Les voitures des trains sont reconnaissables à leurs larges bandes longitudinales bleu foncé et bleu clair, hautes de 60 cm, portant les textes "Flughafen express", "Airport Express", "Ihr Zug zum Flug", "Your train to your plane" et "Flughafen Frankfurt/Main". Les rames offrent surtout des places de 1<sup>o</sup> cl. Le service est à l'essai pour 2 années. Plusieurs semi-directs à destination de Saarbrücken, Köln, Düsseldorf et Mönchengladbach transitent également par la gare souterraine.

- Le nouveau bogie MB52, destiné aux nouvelles voitures Intercity de 2<sup>o</sup> cl. à couloir central, a été essayé à 250 km/h sur Bielefeld - Hamm (ligne de Hannover). Le bogie à suspension pneumatique LD73 est toujours à l'étude.

- La ligne Frankfurt/Main - Mannheim via Biblis va être aménagée pour entrer en gare de Mannheim Hbf. par l'ouest afin d'éviter le changement de locomotives pour les trains à destination de Biele et Stuttgart. Le raccordement à 2 voies électrifiées long de 9,1 km, coûtera 218 millions D.M. Les travaux commencent cette année encore et dureront jusqu'en 1985. Il s'agit là d'un excellent complément à la liaison rapide future Mannheim - Stuttgart et d'une amélioration sensible du trafic de banlieue à Mannheim.

- Les cinq premières locomotives triphasées à commande électronique, série 120, seront fournies en 1979 par Siemens à l'occasion du centenaire de l'existence de la traction électrique.

- Les O.B.B. utilisent résolument les voies de la D.B. de Salzburg à Kufstein par Rosenheim (avec rebroussement dans cette gare) au lieu de leur propre réseau par Zeel-am-See, gagnant ainsi près d'une heure et 60 km sur les liaisons avec Innsbruck. La réalisation d'un raccordement en courbe à Rosenheim avant 1981 (5,5 millions de D.M. payables par les O.B.B. !) écourtera encore les voyages jusqu'à 17 minutes sur certaines relations. Il n'y a pas de contrôle de douane. En réalité les locomotives électriques de la D.B. vont à Wien, Klagenfurt et Brenner par Innsbruck. Les autrichiennes vont évidemment à München et même assez loin en territoire allemand, jusqu'à Frankfurt/M.

- A partir de l'automne 1979, les rames automotrices de la série 601, mises en service en 1957 pour les T.E.E., seront à la disposition des agences de voyage. En effet, dès le 27/5/79, les trains Inter City comprennent tous des voitures de 2° cl et les 601/602 n'offrent que la 1° cl. Ces rames seront malgré tout transformées pour 6 ou 12 ans d'utilisation comme "charter". Les rames électriques 403 resteront en service sur les T.E.E. intérieurs allemands Hamburg - München au lieu des I.C. Bremen - München, et de quelques spéciaux.

#### - IDENTIFICATION DES MATIERES DANGEREUSES.

Le code détaillé ci-dessous est utilisé pour tous les transports de matières dangereuses, donc aussi pour les transports routiers. La représentation se fait sur un panneau de couleur orange, divisé en deux rectangles portant des chiffres noirs.

Partie supérieure :	<u>1er chiffre</u>	<u>2e et 3e chiffres</u>
0		- sans signification
1		- danger d'explosion
2	Gas	- danger d'émanations de gaz
3	Liquide inflammable	- inflammabilité en-dessous de 21°
4	Solide inflammable	
5	Peroxyde organique ou inflammable par oxydation	- propriétés favorisant l'oxydation
6	Poison	- poison
8	Matière corrosive (caustique)	- danger de corrosion
9		- réactions violentes par auto-décomposition ou polymérisation

Dans le rectangle supérieur, deux chiffres identiques indiquent un danger d'autant plus grand.

Un " X " devant le nombre indique l'interdiction d'employer de l'eau pour l'extinction.

Le nombre inférieur définit le produit. (Ex.: 1203 = hydrogène carburé; le chiffre supérieur dans ce cas, serait 33, liquide TRES inflammable !)



C.F.F. - S.M.B. - F.F.S.

- Pour la plus grande joie des amateurs, des vieilles locomotives électriques sont remises en service régulier, parfois uniquement par beau temps. Le vendredi, la machine Ae 5/6 II n° 10439 sur Olten - Däniken - Goldau, et le samedi sur Olten - Däniken - Bienne. Le mercredi, par beau temps, la Be 4/6 12320 sur Winterthur - Rütli, et le samedi la Be 4/7 12504 sur Bienne(triage) - Solothurn - Luterbach. Du lundi au vendredi une Ae 3/5 sur le même parcours. La Be 6/8 III 13305 est en réserve à Bâle. Le vendredi, la Ce 6/8 II 14253 "Crocodile" sur le Gotthard entre Flüelen, Erstfeld et Gächelen pour autant que la machine ne soit pas retenue pour une exposition. Du lundi au vendredi, les Be 6/8 II 13254 à 7 sur Winterthur Rütli - Bauma - Effretikon - Bäretswil - Wetzikon - Hinwil toute la journée, uniquement l' avant-midi le samedi.  
On ne peut pas garantir la régularité des services.

O.B.B. - La ligne du Tauern toujours plus courte et plus rapide.

- Le viaduc "Umfahrung Lindischgraben" long de 283 m, à double voie électrifiée, se dresse à plus de 100 m de hauteur. Entre les deux appuis extrêmes s' étend une portée de 154 m. Auparavant la ligne à voie unique suivait la montagne. Cette nouvelle section de la rampe sud du Tauern est autorisée à 90 km/h. La moitié de la rampe est encore à voie unique. Le prochain ouvrage d' art prévue est le viaduc "Kaponig" près de la gare de Obervellach. La ligne du Tauern est parcourue par les machines O.B.B. et D.B. On y voit même déjà les 111 avec entre autres "L'Akropolis" München - Athènes.

ARABIE SAOUDITE

- Cinq locomotives série 220 de la D.B. (ex-V200), déclassées en 1977, circulent sur la ligne du port de Dammam (Golf persique) à Ar Rijad, longue de 580 km. La firme HEITKAMP, exécutant les travaux d' infrastructure ferroviaire en Arabie, a racheté les 5 machines à la D.B., les a fait réviser et équiper des accessoires indispensables à la circulation dans le désert, à l' atelier de Nürnberg. Les machines ont été embarquées à Bremen en même temps qu' une série de wagons à ballast déclassés par la D.B.

Offrir et se laisser  
offrir

2222



**Jeux-Jouets**

Place de l'Ange  
Galerie Harscamp  
5000 NAMUR  
Tél. 22 89 86

**Märklin**

Concevoir et réaliser

**MARKLIN**  
**H0**

VOIE **K** (PLASTIQUE)  
VOIE **M** (METAL)

SANS PROBLEMES DE MONTAGE

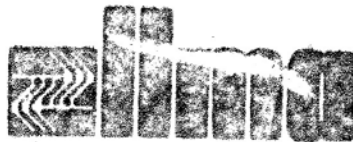
märklin H0 - magnifique dans sa simplicité  
- impressionnant dans sa variété...

**MARKLIN**  
mini-club

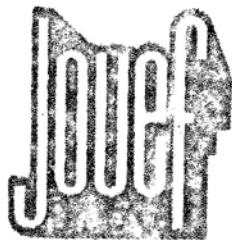
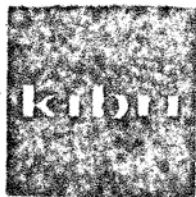


**MARKLIN**  
**I**

**FLEISCHMANN**



**RIVAROSSO**



**VOLLMER**

**WIKING**

**FALLER**

**POLA**

**PREISER**

AUX U.S.A.UN RENOUVEAU DE LA LOCOMOTIVE A VAPEUR.

Il ne se passe pas un mois sans que l'un de nos membres, vaperiste acharné, ne nous parle du retour de la vapeur.

On en sourit toujours, car chacun sait les raisons inéluctables de la mort de la locomotive à vapeur : son faible rendement et sa consommation en main d'oeuvre l'ont condamnée.

A la lecture de "POUR LA SCIENCE" (traduction française du très sérieux "SCIENTIFIC AMERICAN") n° 11 sept. 78, les sourires s'estompent car celui-ci envisage effectivement un renouveau de la locomotive à vapeur aux Etats-Unis.

La conclusion de cet article est que la décision serait finalement une décision politique !

en voici un bref résumé :

Suivant le Président CARTER : priorité aux sources énergétiques nationales, c'est-à-dire, pour les U.S.A., le charbon (90% des réserves en énergie) donc augmenter l'extraction et la consommation de celui-ci. Mais il faut le transporter sans consommer plus de pétrole, alors que l'essentiel du transport ne peut se faire que par fer et actuellement en traction diesel : à ce dilemme, deux solutions - électrifier (peu réalisable pour un pays de cette taille ou - retourner aux sources, transporter le charbon avec une machine à vapeur consommant celui-ci.

Il faudrait alors se pencher à nouveau sur les tout derniers succès de la vapeur avec l'étude de machines comprenant une chaudière haute pression à grande vitesse de vaporisation, une transmission par turbine avec génératrice et moteur électrique ou par petits moteurs (une telle machines : chaudière haute pression - turbine - alternateur - redresseur - moteurs électriques a été mise sur roue par le NORFOLK ET WESTERN RAILWAY : pour 14 essieux (dont 8 moteurs) elle pesait 367 tonnes (+ 166 T pour le tender) développait 5.000 CV et avait un rendement de 15% (contre 3% pour une loco vapeur classique et 27% pour une diesel).

L'Agence Américaine de l'Energie envisagerait donc son application pour le transport à longue distance.

Un concurrent : l'hydrocarboduc, pipe-line de charbon mais celui-ci consomme parait-il beaucoup d'énergie (transport du charbon sous forme de boue) et son seuil de rentabilité (contesté d'ailleurs) serait de 40.000.000 de T. transportées par an.

Le choix serait alors politique (le Président CARTER penchant plutôt pour l'hydrocarboduc).

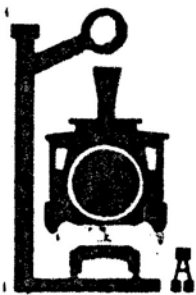
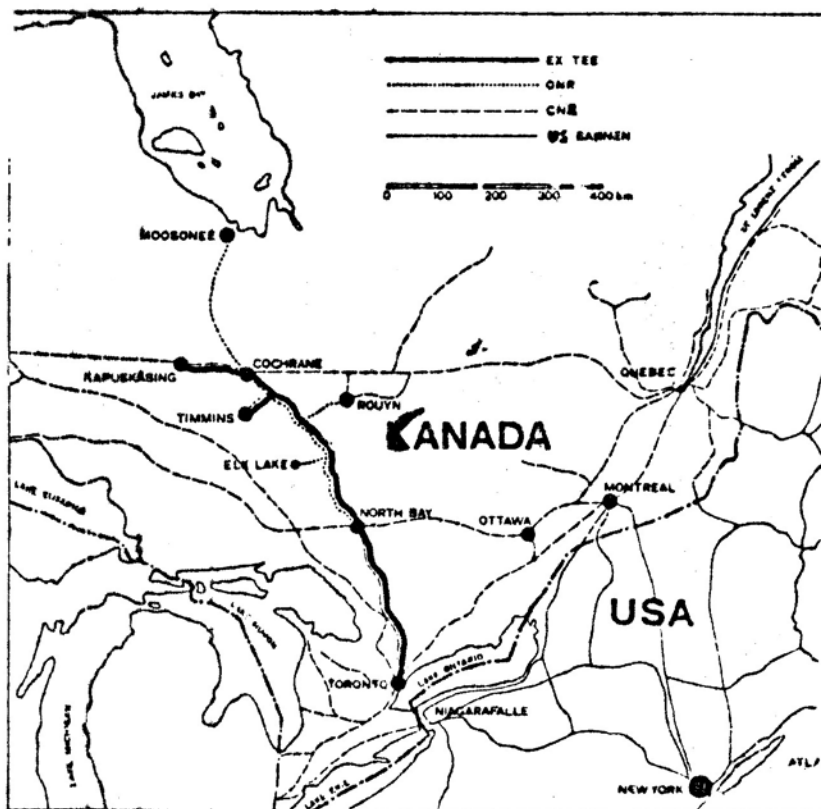
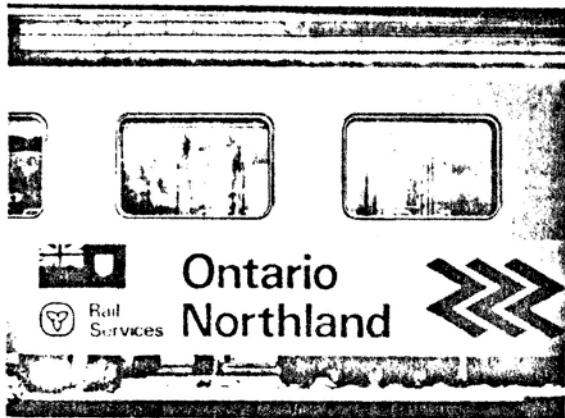
En attendant, "POUR LA SCIENCE" nous conseille d'encore aller admirer les locos vapeurs sur les lignes touristiques.



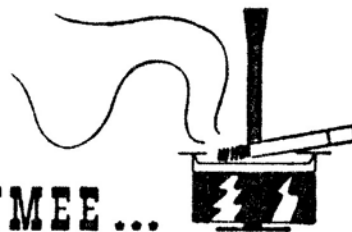
QUELQUES CHIFFRES SUR L'ONTARIO NORTHLAND RAILWAY

Longueur totale	919 Km
Déclivité max.	15 ‰
Locomotives	40
Loco manœuvre	4
Rames TEE	4
Voitures	30
Wagons	1220

Tous les engins moteur sont équipés de la radiophonie.



**A BOÎTE A FUMEE...**



**222**

VOUS Y TROUVEREZ :

MARKLIN  
 JOUEF  
 FLEISCHMANN  
 TRIX  
 ELECTROTRIEN



FALLER N° 1723

KIBRI  
 VOLLMER  
 FALLER  
 PREISER  
 BUSCH  
 WIKING

*josé devaux*

117, Chaussée de Bruxelles - 6040 JUMET - Tel : 071 / 35 15 48