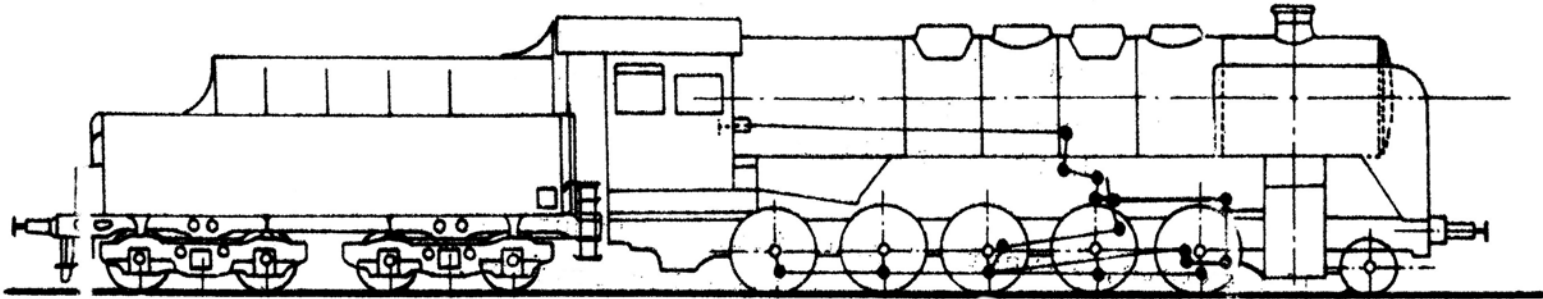


MENSUEL

N° 34

- - MARS 1979



## 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.*

## La Gare.

Du côté du canal, où ronflent et s'exilent  
Les trois usines de la ville,  
La gare,  
Avec ses coups de trompe et de sifflet,  
Avec ses signaux verts dans le soir violet,  
Luit et s'effare.

Elle existe, vivant de peu, très à l'écart ;  
Où monte son pignon, montait l'ancien rempart.  
Les dimanches, à l'heure où l'on sonne les messes,  
Elle écoute de loin, le lourd bourdon baller,  
Et les cloches, une fois l'an, se quereller,  
Toutes ensemble, à la Kermesse.

Elle connaît l'huissier, le juge et le curé,  
Et ceux qui vont à Deynze, et de Deynze à Courtrai,  
Et ceux que le lundi pousse jusqu'à Termonde ;  
Tous, ils rentrent, le soir, avant la nuit, chez eux,  
Sans que jamais aucun ne laisse errer ses yeux  
Au long des rails brûlants, qui vont au bout du monde.

Un va et vient prévu de charriages las  
Circule, autour de vieux hangars, là-bas ;  
Un camion s'éloigne, un camion arrive ;  
On hèle, au cabaret, quelques débardeurs soûls,  
Et les wagons chargés sont poussés bout à bout,  
Et les heurtent, comme entraînés à la dérive.

Mais, dès que le jour tombe, et que s'en vont rentrer  
Ceux-ci d'Alost, ceux-là de Deynze et de Courtrai,  
La gare,  
Une dernière fois, tremble et s'effare,  
Et se remplit de bruit ;  
Puis, doucement s'enfonce et se clôt dans la nuit ;  
Et l'on n'entend plus rien dans la salle d'attente,  
Où seul le bec de gaz reste allumé,  
Que Le grincement dur d'une plume irritante,  
Près d'un guichet fermé.

Emile Verhaeren  
(Toute la Flandre)

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

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Samedi 31 mars 1979: Ecoles Communales des Filles 1er étage  
Chaussée, 316  
HOUDENG GOEGNIES

ATTENTION: exceptionnellement, vu le programme portes ouvertes à 14 heures

Au programme: de 14h. à 15h.30: modélisme

- TRAMWAYS HO par M. E. ZANDERS avec présentation de plus de quinze modèles différents et de petit matériel.
- COMMENT AMELIORER LA PRISE DE COURANT de modèles JOUEF par S. BELTRAME avec présentation du matériel amélioré; (voir article R.M.F. Février 1979 page 92)
- DU 3 RAILS AU 2 RAILS: présentation de matériel transformé par M. J. VANDORMAEL; (M. VANDORMAEL n'avait pu nous rejoindre à temps à la dernière réunion et nous présenter à ce moment sa réalisation)

à 15h.45 projection

- LES GRANDS TRAINS DU MONDE: l'histoire et la petite histoire de deux des trains les plus connus du monde.

Vu l'abondance de cette après-midi, nous nous permettrons d'alléger les "coins" habituels

RAIL MINIATURE MOSAN

Vendredi 23 mars 1979: Complexe Communal de BELGRADE (NAMUR)  
Salle des conférences - rez-de-chaussée  
à 19h.30 Place do Bia Bouquet 5001 BELGRADE

Au programme: -Modélisme:

Réalisez vous-même du BALLAST et une CATENAIRE SNCB à peu de frais en HO; présentation et explication par M. R. MOSSERAY.

-Projection

Les dernières locomotives à vapeur TENDER de la D.R.; diapositives de M. J.-M. WARZEE

MONSIEUR VICTOR SERESSIA VIENT DE NOUS QUITTER!

Qui d'entre nous n'avait vu notre ami Victor la caméra à l'épaule et perché sur sa moto pour filmer la 29013 ou les vapeurs des 3 Vallées lors des nombreux transferts ou entre MARIEMBOURG et TREIGNES. Le R.M.M. et le C.F.C. présentent à son épouse et à ses deux fils leurs sincères condoléances et l'assurance de leur amitié.

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

CONCOURS DIORAMAS

OUVERT A TOUS!

DEUX CONDITIONS de participation seulement

- votre diorama doit nécessairement évoquer la BELGIQUE
- votre diorama doit être présenté à la réunion mensuelle de mai 79

Echelle, dimensions et thème entièrement libres

PREMIER PRIX: une loco. CC belge

Prix de consolation: une loco. diésel industrielle.

Membres R.M.M. et C.F.C., à vos pâtes et que le meilleur gagne!

PRESSE A ESSIEUX MARKLIN HO

Une presse à essieux MARKLIN pourra être mise à votre disposition lors des prochaines réunions C.F.C. grâce à l'obligeance d'un membre C.F.C.

Attention: elle ne sert qu'à remettre les roues en place et ne peut en aucun cas être utilisée pour chasser les essieux.

Si son utilisation vous intéresse, veuillez prévenir la semaine précédant la réunion par simple carte postale M. P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 657 à 7160 HAINE SAINT PIERRE

+++++  
+ VOYAGE +  
+++++

En HONGRIE du 19.05 au 27.05.79 avec de nombreux trajets en traction vapeur, des visites de dépôts .....

Pour tous renseignements, contactez DISTRIRAIL, av. J.B. Sluysmans, 135 à 4030 LIEGE tél. 041/42.88.44

+++++  
+ EXPOSITIONS +  
+++++

A CHARLEROI: dans le cadre du salon auto moto vélo du 17 AU 26 MARS 1979, la S.N.C.V. exposera une maquette de sa nouvelle motrice articulée ainsi que sa type S transformée (voir FERRO FLASH précédent) Rappelons aussi que ce serait pendant les vacances que le site propre du pré-métro toucherait la chaussée de Bruxelles. Quant à la route de Mons, ce n'est qu'au début 80 que le pré-métro y parviendrait.

(transmis par M. W. HOSLET)

A HAMBOURG: EXPOSITION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS (IVA 79) fin juin 1979

LA PROTECTION DES TRAINS (suite FERRO FLASH 33)

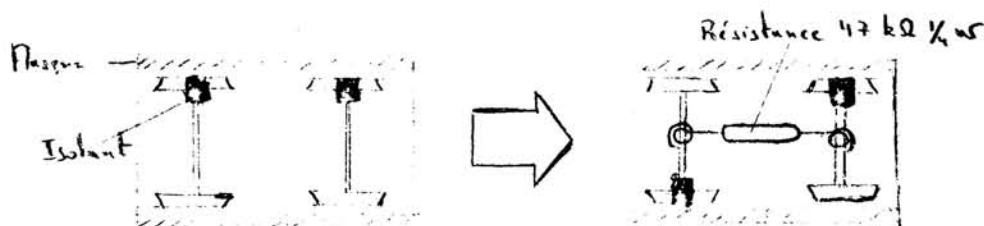
par M. P. HAUTEFIN

LE MODULE JIDEY - COMMENT L'AMELIORER

Le circuit JIDEY tel que décrit dans le FERRO-FLASH 33 a fonctionné parfaitement -sans aucune modification ni mise au point préalable- durant les 4 jours de l'expo. de septembre; la fiabilité a été parfaite malgré un rail pas toujours bien propre.

Afin d'assurer la protection INTEGRALE d'un convoi, le dernier véhicule doit "consommer" aussi et être détecté; ainsi même avec un déraillement ou une rupture d'attelage, le canton reste occupé. Pour assurer cette consommation nous avons choisi: des véhicules de queue éclairés  
 des véhicules munis de résistance

p.e.: une simple voiture M2 SNCB de chez LIMA: retourner un des essieux du dernier bogie, installer entre les 2 essieux de ce bogie une résistance de 47 K $\Omega$ , une boucle sur les essieux et le tour est joué, votre LIMA fera lui aussi chanter vos relais.



A l'origine, roues isolées du même côté

Inverser un essieu et placer une résistance pour détection

Sous 10 volts, votre voiture consommera 0,2 milliampère, consommation largement suffisante pour la détecter!!!!

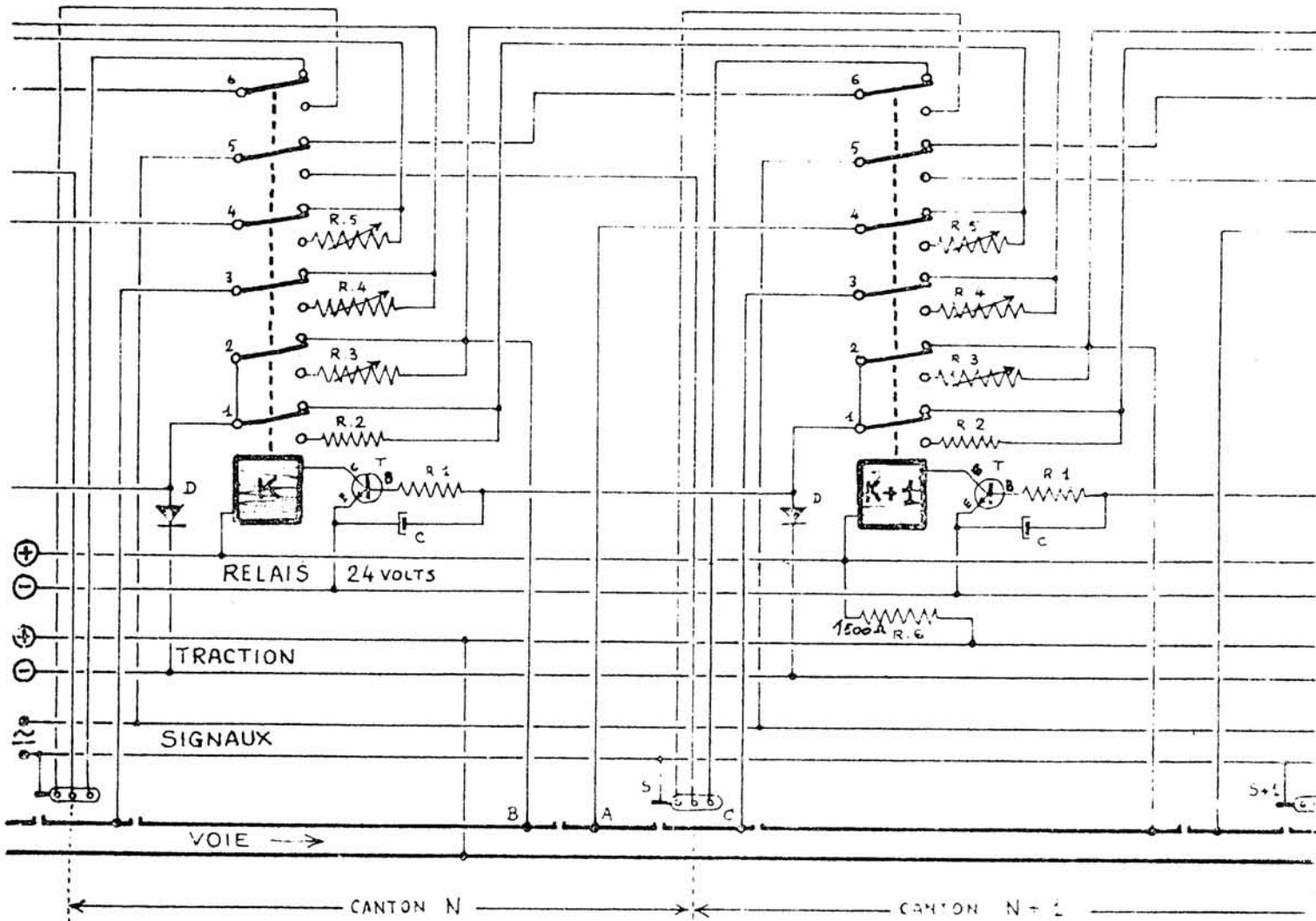
Une anecdote à ce propos: certains d'entre vous ont vu des rattrapages<sup>intempestifs</sup> sur le réseau et l'auteur de ces lignes fort irrité devant le "mauvais" fonctionnement du système.....jusqu'au moment où il mit la main sur un de nos jeunes membres consciencieusement occupé à modifier les compositions des rames. Le jeune F.D. avait ainsi, à notre insu, toute la matinée du samedi provoqué les pires catastrophes car il ignorait toute l'importance du dernier véhicule. Tout rentra dans l'ordre par après et les trains tournèrent le dimanche entier sans accrocs.

Autre anecdote dont se souviennent les participants aux réunions "réseau": a la fin d'une séance, c'était la pause, seul était encore occupé l'auteur qui sentait que pour là toute première fois le système allait marcher: encore un fil, une soudure, ça y est - un doigt mouillé sur le rail - clic CA MARCHE! Le silence est imposé chut, je pose un doigt, écoutez BOUM une violente détonation, une douille à terre, une odeur d'acide sulfurique dans la pièce et une fumée brônâtre ....et au bout d'un fil les restes pendants d'un condensateur que trop de précipitation nous a fait survoler (36 V. au lieu de 25) croyez-moi, ça vaut largement un pétard SNCB

Deux inconvénients majeurs ont cependant été constatés:

- certaines machines (long empatement avec prise de courant diagonale ou loco. vapeur avec retour par tender) entrant dans une nouvelle section se détectaient elles-mêmes (!) et provoquaient leur propre arrêt à faible vitesse.
- la libération d'un canton provoquait une mise en marche brutale de la loco. arrêtée suivie d'un ralentissement; ce saut était visible pour certaines et fort désagréable à l'oeil. (la zone d'arrêt étant considérée comme faisant partie du 2ème canton en amont -soit vert voie libre- et étant de suite suivie par le 1er canton en amont -soit orange ralentissement)

Pour y remédier: M. J. DEPRETZ a imaginé le bloc suivant avec un relai à 6 contacts inverseurs



Les contacts supplémentaires permettent

- l'alimentation de la section d'arrêt par une résistance (R5) tant que la section aval+I est occupée
- l'alimentation d'une section C (même arrivée que pour la section en amont) évitant l'auto-détection des machines à grand empatement

Le mois prochain, nous publierons le module correspondant à ce nouveau bloc

Pauvre année 79, est la conclusion générale à tirer au vu des nouveautés qu'elle nous apporte. En fait, seulement quelques marques donnent entière satisfaction quant au choix proposé (Märklin, Roco, Trix et Arnold Rapido).

Néanmoins, certaines nouveautés sont particulièrement surprenantes:

- Voie flexible trois rails chez Märklin
- Plaque tournante adaptée au système trois rails chez Fleischmann  
... plus encore dans le domaine de l'électronique:
- Transformateurs M.S.F. (Multi Sensible Feinsteuerung), pour courant continu, à réglage ultra sensible, à faible vitesse combinant courant pulsé et continu pour HO, N, TT, etc... chez Fleischmann
- Inverseur électronique pour locomotive courant alternatif chez Hag
- Horloge digitale fonctionnelle en HO chez Busch
- Enseigne lumineuse à allumage par séquences chez Brawa .

Pour l'amateur belge, c'est catastrophique.

Une locomotive chez Märklin, la diesel de manoeuvres série 80 à trois essieux et livrée type 1970, verte à bandes jaunes en Z; encore que plutôt que d'avoir bouché le troisième phare, Märklin aurait pu le supprimer tout simplement.

Mais ne nous attristons pas, car 1980 nous annonce bien des promesses.

Roco, d'ici deux ou trois mois, pourrait proposer ses voitures Eurofima en versions belges.

Lima qui a retiré l'automotrice quadruple de son catalogue, nous soutient mordicus qu'elle sortira pour de bon l'année prochaine.

Märklin qui nous avait déjà annoncé la locomotive électrique série 16, nous signale qu'elle portera le numéro 1606 et sera peinte en bleu. Elle sera accompagnée par une voiture Eurofima dès 1980, celle-ci serait suivie de l'autre modèle et même, du nouveau fourgon RIC de la SNCB (de même couleurs que les Eurofima).

M. Thiry.



## AU SERVICE DU MODELISTE .

# "LE LUTIN"

17, GALERIE DE L'ANGE

NAMUR

Tél. 081/71.46.71

## LES PLUS GRANDES MARQUES :

### Trains:

FLEISCHMANN - ROCO - LILIPUT - ARNOLD RAPIDO -  
PIKO - RIVAROSSI -

### Aviation:

GRAUPNER - TENCO - REVELL - MULTIPLEX -

### Télécommunications:

YAESU - DAIWA - HYGAIN -

Ca, c'est une foire

En 78, elle avait réuni sur 80.000 M2, 1.568 exposants venus de 39 pays.  
Pour 79, tous ces chiffres sont en progression.

Ca, c'est de l'occasion

TRIX ressort sa rame "Adler".

JOUEF ressort sa voiture à Impériale...

Il y aura une chute des cours pour ces articles, hier encore "hors catalogue".

Ca, c'est du stand

- Chez ROCCO, présentation de la gamme sur un quai portuaire, prêt à l'embarquement sur une magnifique maquette de ferry-boat.
- Le château d'eau de POLA sert de réserve à cognac.  
On place le verre sur un wagon plat qui s'arrête sous la manche à eau.
- Pour y accéder, chez FALLER, on passe sous l'entrée du tunnel de la Loreley, remarquablement imitée.
- Quinze plots en glace, brillamment illuminés, dans lesquels se reflètent à l'infini des rames Mini-Club tournant dans tous les sens à l'entrée de MARKLIN.
- Une fontaine lumineuse haute de trois mètres, dont le jet d'eau retombe sur une forêt de tubes transparents dans lesquels circulent toutes les échelles de train MARKLIN...Le HO est à l'abri, mais le I, sous la pluie, gagne ses galons de train de jardin. Notons que MARKLIN n'avait pas poussé jusqu'à y installer sa P8.

Ca, c'est du catalogue

Pour pénétrer ou conserver ses marchés d'exportation, un fabricant prend la peine d'éditer pour chaque pays un catalogue différent. C'est LIMA.

Ca, c'est du modélisme

- LIMA s'est fait une spécialité de prendre pour modèle du matériel roulant sorti à un seul exemplaire: voiture-conférence, voiture audio-visuelle (françaises).
- La Deutsche Bundesbahn décide de commander un nouveau type de motrice: la série 120. FLEISCHMANN et LIMA la présentent aussitôt à leurs catalogues.
- La Deutsche Reichsbahn a étudié un seul exemplaire de la Mallet série 53.  
MARKLIN en sort deux...l'un en trois rails, l'autre en deux rails!

Ca, c'est surprenant

FISCHER-TECHNIK, le champion de l'initiation à l'électronique et aux automatismes expose uniquement des jeux de constructions très, très classiques... et un train jouet Oe!.. (Echelle 0 sur voie de 16,5 mm).

Dernière minute - de la Foire du Jouet de PARIS

JOUEF y annonce la sortie de pantographes fonctionnels, type AM et type G. Ceux-ci, superdétaillés, seront proposés en kits dans le courant de cette année, qui permettront d'obtenir différentes variantes (1.500 V ou 25 kV, renforcés ou non, etc). Enfin, sortiront de la caténaie en fil de cuivre (continu et monophasé) avec les poteaux correspondants.

M. THIRY.





## LES PROPOS D'AS ET STUCE

Nos deux compères AS et STUCE ont ce dernier mois rencontré leur horloger. Ils en sont revenus -enchantés car ils y ont trouvé des petites lampes subminiatures pour montre électronique (éclairage du cadran). Ces lampes sont assez petites même pour rentrer dans des lanternes M+F à l'échelle!!! Leur voltage permet de les utiliser comme ECLAIRAGE PERMANENT pour le matériel moteur (voir schéma)

-dégus car provenant d'une firme de montres réputée leur prix est prohibitif (90 frs la lampe)

Aussi APPEL GENERAL A TOUS: que chacun consulte son horloger et s'inquiète de ce qu'il peut nous fournir éventuellement; Si quelqu'un connaît un grossiste, qu'il le touche aussi

Veillez centraliser le résultat de vos recherches en envoyant une simple carte postale chez M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 7160 HAINE ST PIERRE. en mentionnant:

Nom de la firme  
peut fournir lampe subminiature 1,5 v. au prix de ---  
par achat de 10, le prix serait de ---  
100, le prix serait de ---

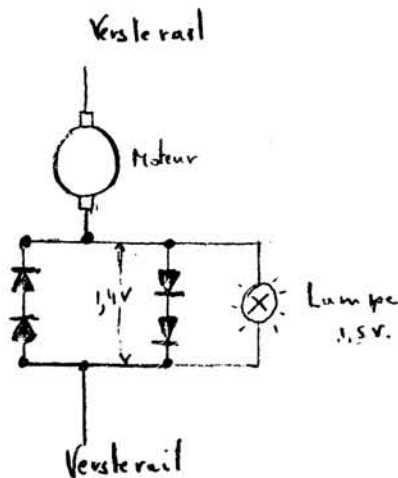
MERCI DE VOTRE PRECIEUSE COLLABORATION

### ECLAIRAGE PERMANENT DU MATERIEL MOTEUR

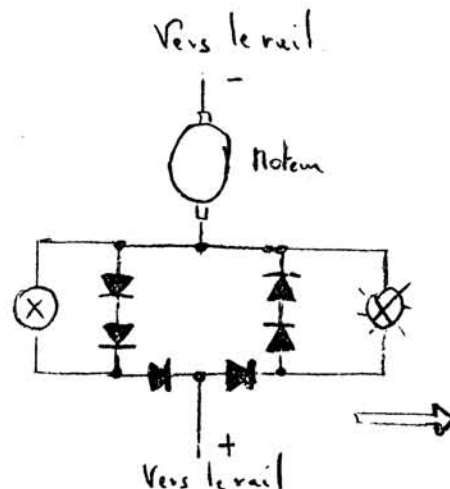
Ces schémas sont déjà parus dans FERRO FLASH mais nous pensons utile de les rappeler car ils conviennent parfaitement aux lampes subminiatures de nos montres.

Rappel: la mise en place d'une diode entraîne entre ses électrodes une chute de tension de 0,7 volt. C'est cette caractéristique que nous allons mettre à profit dans notre montage:

sans inversion



avec inversion selon le sens de marche



deux diodes sont ajoutées pour la sélection selon le sens

Les diodes sont choisies en fonction de l'intensité des lampes, en principe en ce qui nous concerne, on peut facilement utiliser des IN4001 (réf 276 IIOI chez TANDY)

Le montage est simple et ne prend pas de place, alors, à vos fers!

+++++  
+ PETITES ANNONCES +  
+++++

Gratuités pour les membres CFC et RMM

JE CHERCHE en vue construction vapeur vive 7¼" d'une locomotive COCKERILL  
chaudière verticale très bonnes photos ou plans.  
S'adresser M. O. BANNEUX, Rue de Luttre 37, 6178 GOUY LEZ PIETON 071/84.57.07

JE CHERCHE renseignements sur la marque de voitures miniatures à l'échelle 0  
SEP-TOY. Cette marque est belge et existait en 1950.  
S'adresser M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 7160 HAINE ST PIERRE

JE VENDS télé objectif MINOLTA f 1:4,5 300 mm NEUF, jamais servi: 7000frs  
S'adresser M. VINCENT Rue E. Malvoz, 23 5200 HUY 085/31.44.51

JE CEDE: grâce à Monsieur VINCENT de HUY, notre lot de vignettes  
"LA VIE DU RAIL - HISTOIRE DES CHEMINS DE FER" s'est encore agrandi.  
S'il vous manque des vignettes, N'HESITEZ PLUS, ce service CLUB est GRATUIT  
Les vignettes seront attribuées par ordre d'arrivée des demandes.  
Si, vous même, vous possédez des doubles, faites les parvenir, nous les  
centraliserons:

Pour la bonne marche des opérations, veuillez joindre à votre demande une  
enveloppe timbrée à votre adresse et adressez le tout à M. P. HAUTEFIN.

+++++  
+ COMMANDES GROUPEES +  
+++++

AUTRICHE: en cours de réalisation

FRANCE-TRAINS: un projet de sortie groupée à LILLE est à l'étude (visite  
du réseau SNELRT en même temps) pour le mois d'avril

METROPOLITAN: suite à la décision de ce constructeur de ne plus livrer  
aux revendeurs, la commande en attente chez un revendeur  
allemand a été purement et simplement annulée par celui-ci  
vu l'impossibilité de se fournir en ce matériel. Contact  
est pris avec METROP. à suivre donc.

+++++  
+ PELE - MELE +  
+++++

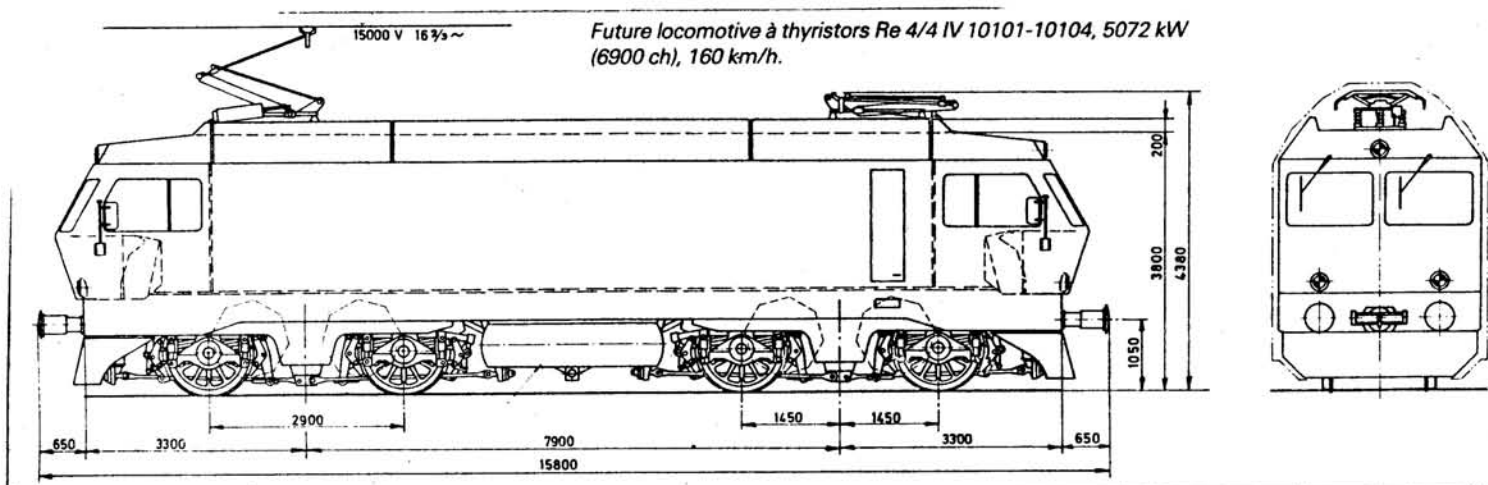
Dans MINIATURBAHNEN de février: un magnifique réseau N pour nos amis de cette  
échelle

ELECTRONIQUE PRATIQUE nous gâte beaucoup de ces derniers temps:  
ECLAIRAGE DES TRAINS PAR COURANT HF dans le n°13 et, dans le dernier n°14  
de ce mois de mars KLAXON D'AUTORAIL A 3 TONS  
Merci ELECTRONIQUE PRATIQUE

LES BOMBARDEMENTS ALLIES DANS LE CENTRE EN 1944 et le dernier numéro de  
RAIL ET TRACTION en vente lors de la prochaine réunion C.F.C..

LES TRAMWAYS DE HAACHT, LOUVAIN et MALINES en images est sorti en BELGIQUE  
Pour vous le procurer: "LA BOITE A FUMEE" à JUMET  
"LE PALAIS DU LIVRE" à LA LOUVIERE

redresser le courant alternatif au moyen de semi-conducteurs commandés (thyristors) et de diodes non commandées. La commande permanente des thyristors permet de faire varier la tension des moteurs de traction d'une manière continue entre zéro et la valeur maximum. Grâce aux progrès accomplis dans le domaine des composants à semi-conducteurs, on est aujourd'hui en mesure de porter la puissance par essieu à un niveau impossible à atteindre sur les véhicules à moteurs directs. Il paraît opportun de tirer parti dans une plus large mesure des avantages offerts par la nouvelle technique. Désireux d'éprouver le système et de voir corroborés les résultats de leurs recherches et études, les CFF entendent acquérir d'abord quatre locomotives de présérie. A partir de 1981, ces machines de puissance élevée à thyristors pourront être mises en circulation au départ de Lausanne, sur les lignes Vallorbe - Brigue - Domodossola et Genève - Berne - Zurich. Ces quatre unités prépareront le terrain pour la mise au point d'un matériel de traction puissant et capable de satisfaire aux plus hautes exigences en matière d'entretien, de confort et de vitesse. La locomotive Re 4/4 IV possède quatre essieux répartis sur deux bogies. Ses constructeurs ont mis à profit tous les enseignements qu'une étroite collaboration entre les CFF et l'industrie a permis de tirer. La puissance unihoraire aux arbres des moteurs de traction sera de 5072 kW (Re 4/4 II: 4780 kW), ce qui suffit pour les besoins à longue échéance. Les machines serviront en premier lieu à remorquer des trains de voyageurs rapides et lourds, tout en se prêtant aussi à la traction des convois de marchandises, en plaine comme au Simplon et au Saint-Gothard. La charge remorquée admise sur cette dernière artère sera de 650 tonnes (Re 4/4 II: 460 t). La vitesse maximale sera fixée à 160 km/h.



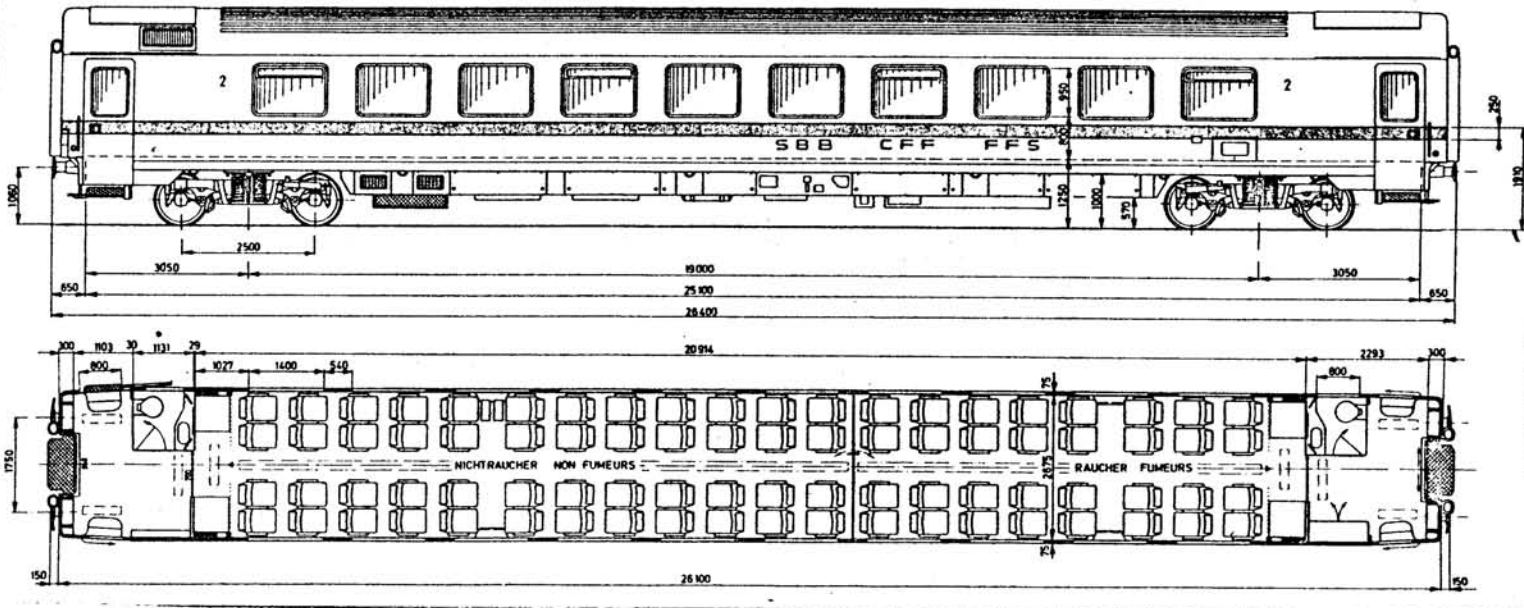
### Voitures climatisées de 2° classe pour le service international

Pour les nouveaux trains qualifiés du service international, les réseaux européens font l'acquisition de voitures climatisées (en rapport avec l'article sur les TEE). Avec les 20 voitures Eurofima (construites en Belgique), les CFF sont équipés pour la 1° classe. Tout récemment, ils ont passé commande de 30 unités climatisées de 2° classe, du nouveau type UIC à couloir central. Conformément à son schéma, la voiture en question dérive du modèle Eurofima. Le véhicule offre 80 places réparties en deux compartiments (32 sièges pour fumeurs et 48 pour non-fumeurs). Les sièges sont disposés selon un alignement mixte. Leur dossier est inclinable et garni au dos d'une tablette escamotable et d'un filet à journaux. Les porte-bagages se trouvent le long des parois, au-dessus des fenêtres. Ils sont pourvus de liseuses à interrupteur individuel. Des rayons à bagages sont disposés aux deux extrémités de la voiture, près des portes coulissantes. La caisse est en acier et la longueur hors tampons atteint 26,4 m. Les bogies sont d'un nouveau type conçu par le groupe Schindler; ils sont munis de freins à disques et à sabots et peuvent au besoin être complétés par un frein électromagnétique par sabot sur rail. Ce dernier permettra de circuler à 200 km/h, alors que la vitesse sera tout d'abord limitée à 160 km/h. Dès leur sortie de construction, ces voitures seront introduites dans la composition de l'Edelweiss - Zurich - Luxembourg - Bruxelles.

M. Thiry.

D'après le "Bulletin des CFF" 1/79

Voiture RIC Bpm à couloir central et sièges d'avions.



### LIBRAIRIE

#### Pour les amateurs de chemins de fer suisses

Une nouvelle revue suisse en langue allemande vient d'être lancée. Bimestrielle, au format DIN A4, elle comprend 36 pages abondamment illustrées et une couverture en couleurs. Son but est de présenter à la fois des articles sur l'histoire des chemins de fer suisses et sur l'actualité ferroviaire principalement en Suisse.

Le numéro : 6,80 FS

Abonnement annuel : 28,00 FS par virement au CCP

Luzern 60-21205 de MINIREX, CH 6000 LUZERN.

N.B. MINIREX Verlag édite également chaque année un calendrier ferroviaire suisse.

#### Enfin, une librairie spécialisée à Bruxelles!

Mieur François QUERTAIN, libraire, rue du Trône, 197 à 1050 Bruxelles, se spécialise depuis quelque temps dans la littérature ferroviaire (livres et revues en différentes langues). Il réserve le meilleur accueil à tous les amateurs de chemins de fer. Pour ceux qui ne connaissent pas bien Bruxelles, la rue du Trône est située non loin de la gare du Quartier-Léopold et de la Porte de Namur (Métro: Luxembourg).

L. Calay.

#### Dans notre région, "La Boîte à Fumée"

Nous vous rappelons que la maison José DEVAUX, chaussée de Bruxelles, 117 à Jumet, peut vous procurer de nombreux ouvrages ferroviaires.

Dans la série ... en Images", vient de rentrer le livre:

"Tramways de Malines - Haacht - Louvain en Images" par André ver Elst  
aux éditions: Bibliothèque Européenne - Zaltbommel/Pays-Bas.

M. Thiry.

# Litterature ferroviaire

13

Les Editions Frank Stenvall, de Malmö (Suède), publient des ouvrages ferroviaires depuis 1965. Le caractère international de leurs publications apparaît dans le fait que, tous rédigés par des amateurs compétents, des livres ont paru en huit langues différentes, traitant des locomotives et chemins de fer d'une bonne douzaine de pays.



## Série internationale des manuels de poche sur le matériel de traction.

Dans chaque volume, présentation de tous les véhicules moteurs et automoteurs en service à la date fixée, avec mention du numéro et de l'année de construction. Pour chacune des séries de véhicules, photo et caractéristiques techniques. Le tout sous couverture plastique. Un petit livre très maniable, utile dans une bibliothèque, indispensable en voyage!

- Danemark — DLM/76. DSB et 14 réseaux privés. 152 pages, texte danois avec explications en allemand et anglais, FB 185,—.
- Mise à jour Railway Scene 5/77, FB 43,—.
- Benelux — BLT/77. NS, SNCB et CFL. 176 pages, 119 photos. Renseignements sur les affectations. FB 195,—.
- Mise à jour Railway Scene 6/77, FB 43,—, disponible au CFC
- Autriche — ÖLT/78. (2<sup>e</sup> édition). ÖBB et 11 réseaux privés, carte des affectations. 208 pages, FB 228,—.
- Norvège — NLM/78. NSB, RjB et tramways. 176 pages. Parution prévue pour septembre 1978. FB 228,—.
- Suède — SLM/76. Épuisé. Nouvelle édition en 1979.

## Railway Scene

- Magazine bimestriel en langue anglaise. Articles et nouvelles se rapportant aux réseaux ferroviaires du monde entier. Des lecteurs-collaborateurs de 20 pays contribuent à le rendre diversifié et bien informé. Illustration de qualité. Abonnement annuel FB 215,—, le numéro FB 43,—.

## Annuaire photographiques

Nordens Järnvägar (Chemins de fer du Nord). 120 pages, env 240 photos montrant les progrès réalisés, les scènes typiques et l'exploitation journalière de l'année en Suède, au Danemark, en Norvège et en Finlande. Etat du matériel moteur. Texte anglais et suédois. Actuellement disponibles:

- Nordens Järnvägar 1971, FB 200,—  Texte allem, FB 35,—
  - Nordens Järnvägar 1974, FB 285,—  Texte allem, FB 35,—
  - Nordens Järnvägar 1975, FB 285,—  Texte allem, FB 35,—
- Deutsche Eisenbahnen im Bild (Les chemins de fer allemands en images). Album similaire sur les chemins de fer allemands (DB, DR, privés, industriels et musées). Texte allemand.
- Deutsche Eisenbahnen im Bild 1971-72, FB 230,—
  - Deutsche Eisenbahnen im Bild 1976, FB 325,—. Parution prévue en octobre 1978.

La présente peut être utilisée par vous comme bon de commande.

N'oubliez pas d'y mentionner vos noms et adresses !

En Belgique, veuillez l'adresser ainsi que votre paiement (par virement ou versement au compte 240-0074359-61) à :

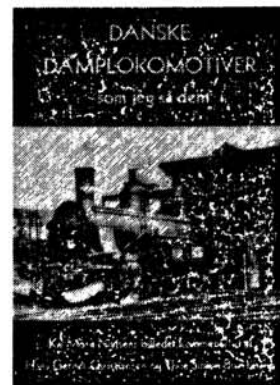
## DISTRIRAIL

Av J B Sluysmans 135  
4030 Grivegnée

ou par le secrétaire de votre club.

## Albums de photos

- Französische Dampflokomotiven in den sechziger Jahren (Locomotives à vapeur françaises dans les années 60). Env 120 pages, 180 photos de Marc Dahlström, photographe français bien connu. Texte allemand. FB 325,—. Parution prévue en octobre 1978.
- Danske Damplokomotiver — som jeg så dem (Locomotives à vapeur danoises — comme je les ai vues). Un nouvel album attachant sur la vapeur danoise, par Kai Mose Nielsen, célèbre photographe danois de locomotives. 128 pages, env 180 photos, FB 325,—. Parution prévue en septembre 1978.
- Kulrøg og Dampslag. Les 20 dernières années de la vapeur au Danemark. 120 pages, 181 photos nostalgiques des chemins de fer de l'Etat, privés et industriels. Avec texte allemand complémentaire, FB 285,—.
- De sista ångloken. Les dernières locomotives à vapeur de Suède. Un bel album grand format (25 x 22 cm). 216 pages, 294 photos, texte suédois et anglais, FB 570,—.



## Contributions à l'histoire de la locomotive.

- Die Lokomotiven Finnlands. Band 1. Locomotives à vapeur des chemins de fer de l'Etat. 176 pages, 57 photos, texte allemand et finnois, FB 285,—.
- Die Lokomotiven Finnlands. Band 2. Locomotives diesel et électriques, automotrices et autorails, locomotives prises en location, butin de guerre. Parution prévue en décembre 78.
- Die Lokomotiven Jugoslaviens. Band 1. Locomotives à voie normale des chemins de fer de l'Etat. 208 pages, 32 photos, texte allemand et anglais, FB 250,—.
- Die Lokomotiven Rumäniens. 112 pages, 26 photos, texte allemand et anglais, FB 100,—.

## Livres sur les tramways

- Spår av ett sekel. Une cavalcade en images des tramways suédois pendant un siècle. 168 pages, 350 photos, texte suédois, FB 385,—.
- Spårvägen i Malmö. Les tramways de Malmö. 200 pages, env 170 photos, texte suédois, notices et résumé allemands, FB 500,—.

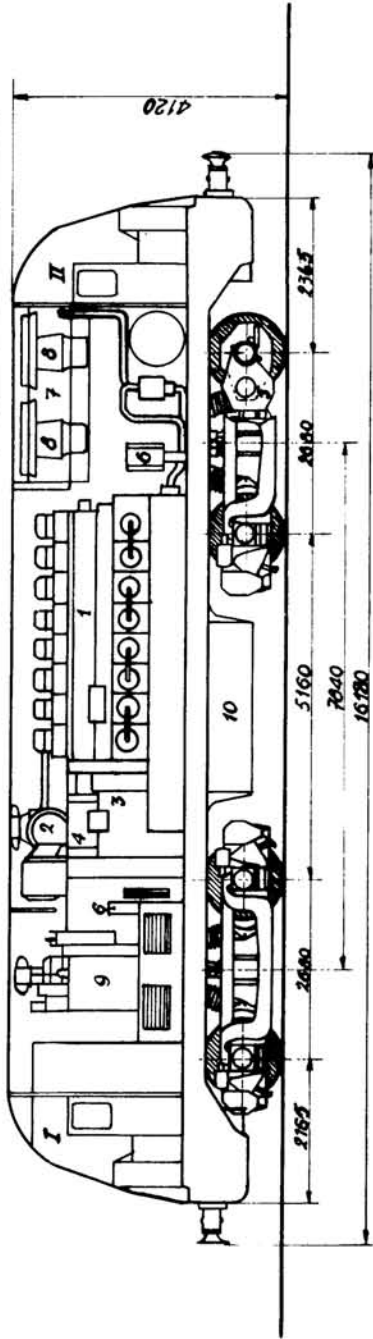
## Livres suédois

- Järnvägsstationer i Skåne, FB 100,—.
- Östra Södermanlands järnväg, FB 185,—.
- Med Ångtåg genom Timmerskogen, FB 100,—.
- Brandbilshistoria, FB 245,—.
- Ångbåtarna på Smålands sjöar, FB 285,—.
- Färjor och Passagerarfartyg i trafik till Sverige och Finland, FB 185,—.

**Anciennement**

type 201  
nrs: 201.001 à 201.055

**Locomotive Diesel-électrique de ligne série 59**



1. Moteur Diesel.
2. Turbo groupe de suralimen-  
tation.
3. Génératrice principale.
4. Groupe auxiliaire.
5. Moteurs de traction.
6. Ventilateurs des moteurs  
de traction.
7. Radiateurs.
8. Ventilateurs.
9. Chaudière.
10. Réservoir à gazoil.

**Généralités**

**Effectif:** (à la construction: 55) 53  
**Type:** B. B.  
**Poids:**  
global en ordre de marche: 84 T  
-service marchandises: 7 T  
-service voyageurs: 87,2 T  
**approvisionnement:**  
-gazoil: 1. 4000 kg  
3.400 kg  
750 kg  
670 kg  
-huile de graissage: 3000 kg  
900 kg  
-Eau de réfrigération du Diesel: 400 kg  
-Sable: 218 T  
**Charge maximum par essieu:** 1430 kg  
**Puissance:** (Suivant les données de la Pêche UIC-622.0) c.h. 17000  
**Effort de traction continu:** Kgs 20.000  
**Effort maximum au démarrage:** Kgs 120  
**Vitesse maximum:** km/h 75  
**Rayon minimum de courbe:** m. 1110  
**Diamètre des roues:** mm.  
**Numerotation:** 5901 à 5955

**Partie Caisse**

**Constructeur:** Cockerill, Baume et Mercier, A.M.N.  
**Date de construction:** 1955.  
**Freinage:** Frein automatique Oerlikon avec un robinet type FV3 et distributeur LST.1 combiné avec un frein direct Oerlikon avec robinet fd.1.  
**Dispositif de commande:** réglage de la puissance par commande pneumatique du régulateur de vitesse Woodward U.G. du Diesel.  
**Appareils de commande dans chaque poste de conduite avec dispositif d'homme-mort:**  
**Installation de chauffage:** générateur de vapeur O.K.4616 de la Vapor International Corporation (USA.)  
**Production de vapeur:** 780 kg./h.  
**Pression:** 14 kg/cm<sup>2</sup>  
**Deux régimes de pression de la vapeur dans la conduite de chauffage, sont prévus:** 4,2 kg/cm<sup>2</sup> et 6 kg/cm<sup>2</sup>.

**Moteur Diesel**

**Constructeur:** SA. John Cockerill à Seraing sous licence Baldwin.  
**Type de fabrication:** 608 A.  
**Mode de fonctionnement:** 4 temps sur-alimenté (moteur muni d'une turbo-soufflante de suralimentation Brown-Boveri).  
**Mode d'injection:** direct.  
**Réglage de la puissance:** par réglage de la vitesse.  
**Démarrage du moteur:** par la génératrice principale.  
**Puissance nominale:** ch. 1750  
**Vitesse de rotation:** t/min 625  
**Cylindres**  
nombre 8  
disposition Verten ligne  
alésage 324 mm  
course 394 mm  
**Poids global:** kg. 17236  
**Pression d'injection:** kg/cm<sup>2</sup> 280  
**Pression moyenne effective:** kg/cm<sup>2</sup> 9,05  
**Vitesse moyenne du piston:** m/sec. 8,28  
**Couple maximum:** kgm. 2000

**Transmission**

**Constructeur:** GP 471 B2 - MT. 310 ACZ = ACEC (I/c. Westinghouse)  
**Mode de fonctionnement:** une génératrice principale, entraînée par le moteur Diesel, alimente les 4 moteurs de traction en couplage série parallèle. 4 croons de jumelage sont prévus. L'excitation de la génératrice principale est fournie par une excitatrice à 6 pôles (entraînée par courroies à partir du moteur Diesel).  
**Mode d'attaque des essieux:** 4 moteurs de traction suspendus par le nez, logés dans les bogies et actionnant chacun l'essieu par une paire d'engrenages droits.  
**Les 4 essieux de la locomotive sont donc des essieux moteurs.**  
**Rapport d'engrenages:** 59/18

(2) 780495 9 79 (3000)