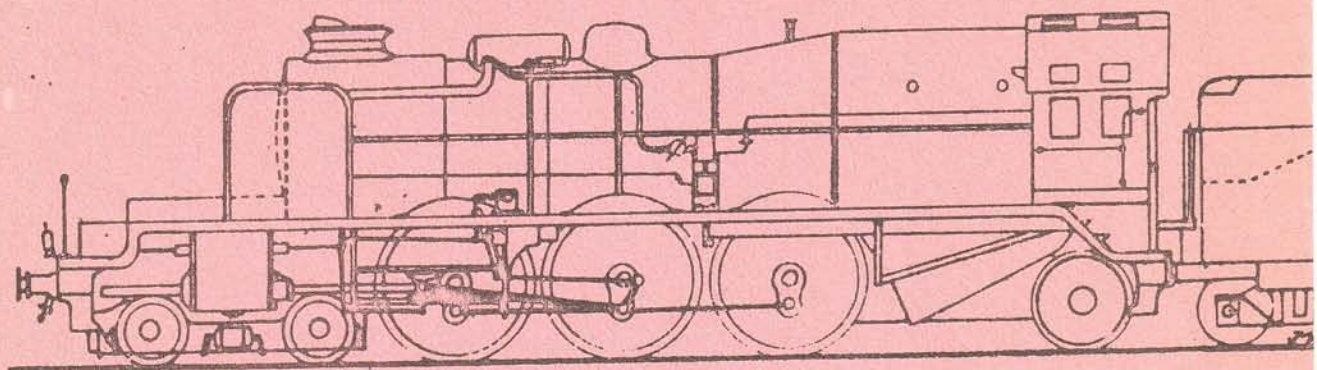


MENSUEL

Juillet 1980

50^{ème} numero



FERRO-FLASH

SPECIAL

*Ferro Flash : Bulletin informatif mensuel
du Club Ferroviaire du Centre (C.F.C.)
et du Rail Miniature Mosan (R.M.M.)*

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 S! Servais NAMUR*

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

L'homme et les idées.

Au commencement, il y avait les ressources de la terre.
L'homme y puisa l'eau et le charbon, il en maîtrisa l'énergie.
Il vit que cela était bon.
Ce fut le temps des idées.

L'homme recouvrit la terre d'une toile d'acier qu'il appela: rails.
Il dit: "Que la machine soit", et la machine fut.
Il vit que cela était bon.
Ce fut l'aube de la machine.

L'homme se façonna une monture puissante qu'il nourrit de
Ses idées; avec la vapeur, il souffla la vie dans la masse
Inerte qui devint vivante, put respirer et se mouvoir.
Il vit que cela était bon.
Ce fut le temps des grandes chevauchées continentales.

L'homme en fit un outil pour sa soif de démesure.
Il la transforma, la modifia.
Elle devint superbe, auréolée de panaches, adulée et partout présente.
Il vit que cela était bon.
Ce fut le temps de la gloire et de la splendeur.

L'homme, ensuite, son esprit torturé par l'inconnu, la négligea,
L'abandonna; ses idées déjà adultères le tournaient vers
Des partenaires faciles qui puisaient leur énergie
A d'autres sources, comme des voleurs.
Il crut que cela était bon.
Ce fut le temps du chalumeau.

L'homme reste un enfant, et pareil à un enfant, il joue et
Casse, quelquefois par plaisir, souvent par inconscience.
Il renie aujourd'hui ce qu'il adorait hier.
Ensuite, hanté par le remord et le chagrin, il remonte
Comme un fou aux limites de sa mémoire, et en extrait
Une belle histoire, qui fait toujours rire les enfants, et
Davantage pleurer les grands.
Il n'y a pas de tombes à fleurir, il reste des monuments,
Froids, inertes, qui ne sont que des ombres, un décor
pour une tragédie.
L'homme s'aperçoit enfin que cela n'est pas bon.....
Mais, le rideau est tombé, et la salle s'en est allée.

Freddy Lemaire.

INFORMATIONS

Nos réunions

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

- Samedi 19 juillet 1980 à 14h30: réunion mensuelle
Ecole de l'Alliance Rue de l'Alliance HOUDENG GOEUNIES

AU PROGRAMME

Vu le temps des vacances: réunion libre - essai de votre matériel, sur le réseau, possible - projection, sans thème, prévue.

- Les vendredis de 19h30 à 23h: réunions hebdomadaires avec construction du réseau et construction d'une loco. type 29 sur base I41 R JOUEF par MM. SOETENS et DRUCMAND

R.M.M.

R.M.M.

R.M.M.

R.M.M.

Vendredi 1 août 1980 à 19h30'

Complexe communal de Belgrade

Salle des conférences rez-de-chaussée ou
classe du premier étage

place du bia bouquet - 5001 Belgrade NAMUR

Perpétuant la tradition: pas de programme fixe
pour cette réunion de vacances.

Vie des clubs

AU C. F. C.

En sa réunion du vendredi 4 juillet 1980, le comité élargi du C.F.C., à l'unanimité, a décidé de suspendre sa participation à EXPO TRAIN 80. Cette décision est motivée par l'absence totale de comité organisateur et de responsable majeur.

Manifestation

VOYAGE DANS LE NORD DE LA FRANCE le 20 août 1980

Comme l'an dernier, le C.F.C. organise une visite ferroviaire. Pour sortir des sentiers battus, nous avons choisi cette année la région de LILLE où nous comptons visiter un dépôt SNCF ainsi que les ateliers d'HELLEMES.

La date retenue pour cette visite est le MERCREDI 20 août.

Le point de ralliement: LA LOUVIERE où nous attendrons nos amis du R.M.M. que nous espérons nombreux à nous rejoindre

Le mode de transport: un autorail spécial jusqu'aux portes du dépôt nous comblerait mais sa mise en marche exige une forte participation (une centaine de personnes) pour être compétitive aussi, ne rêvons pas, et envisageons de façon réaliste un déplacement en car (hélas)

Pour nous aider, MANIFESTEZ DES A PRESENT VOTRE INTENTION DE PARTICIPER par une simple carte postale adressée à M. M. THIRY, Cessée de Mons, 189 6198 SENEFFE

VOYAGE DANS LE NORD DE LA FRANCE (suite)

Dans le prochain FERRO FLASH, tous les détails de l'organisation mais dès à présent retenez la date et SURTOUT AVERTISSEZ NOUS de votre participation. Quel que soit le mode de transport, les frais de celui-ci seront répartis au plus juste.

BIENVENUE AUSSI AUX VOISINS ET AMIS NON-MEMBRES. Qu'on se le dise.

VOYAGE VICINAL A LA COTE

L'AMUTRA demande de bloquer sur votre agenda la date du 25 octobre. Cette organisation met sur pied (ou sur rail plutôt) un tram spécial Elle fera parvenir de plus amples informations sous peu.

LOBBES-THUIN par le vicinal historique

Reprise de l'exploitation de l'AsVi du 2/8 au 14/9 les dimanches et jours fériés après-midi. Les horaires paraîtront dans le prochain FERRO-FLASH

FERROVIPATHES AU TRAVAIL à BOIS DU LUC les 12,13 et 14 septembres

Dans le cadre de diverses manifestations se déroulant sur le site des anciens charbonnages de BOIS DU LUC, le C.F.C. présentera ses "mordus" au travail avec notamment:

-la participation de M. L. TENNSTEDT qui rappellera de manière vivante la grande époque de la vapeur.

-l'organisation d'un atelier de modélisme avec MM. SOETENS, BERNARD, DRUGMAND, CORDIER la liste n'est pas close et nous attendons avec plaisir votre participation (il ne s'agira pas de construire sur place une locomotive mais plutôt de montrer comment on travaille le plasticard, comment on taille des côtés de voiture, comment on peint.....etc)

-la projection de films ferroviaires.

-et peut-être...!? mais nous recherchons des membres qui pourraient poncer et peindre ces jours là à l'échelle I/I.

A l'occasion de ces journées les modélistes au travail transformeront pour vous des modèles MAERKLIN 3 rails alternatif en modèle 2 rails continu compatible avec FLEISCHMANN, JOUEFetc.

ATTENTION: nous ne transformeront que les locomotives diesel et électriques

les commandes doivent nous parvenir pour le 1er septembre au plus tard

les prix?: vous possédez une locomotive déjà: 350 frs.

vous n'en possédez pas: consultez le tarif MAERKLIN

Belge 1980: nous fournissons le modèle transformé pour le même prix que le modèle 3 rails (commande groupée).

Cette offre est temporaire, pour en bénéficier, accompagnez votre commande d'un chèque à l'ordre du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE ou versez votre montant au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE à HOUDENG GOEGNIES. Date limite: 1.9.80

Des modèles transformés seront visibles à nos réunions mensuelles de juillet et août où vos commandes peuvent être prises aussi.

Pour tous renseignements: 064/22.39.43 pendant les heures de bureaux et avant le 9/8/80

PETITES ANNONCES

JE VENDS: plusieurs trains électriques pour enfant ainsi que matériel divers Lima, Rivarossi, Fleischmann et Märklin. En Märklin notamment: 3101, 3094, 3036, 3098, 3005, 3068, 3024, 3001, 3015, 3063, CE800, HR800, SK800, 3060, 3044, 3003 S'adresser M. G. BOUTON Place de Vieusart à 5872 CORROY LE GRAND tél 010 688446

JE VENDS: JOUEF 23IK (1000 frs), voitures 5112 et 5113 (400 frs les 2) RIVAROSSI vapeur FS 1118 (1000 frs) et DB 1339 (3000 frs) LILIPUT vapeur 151 grise 4502 (3000 frs) et 232 grise 10502 (2800 frs), voitures ELECTROTREN 5004 et 5005 (500 frs les 2) le tout en parfait état et boîte origine: s'adresser M. A. BETTE, Rue d'Havré 68 7000 MONS.

JE VENDS: Märklin réf 3048 BRO1 (7000 frs), 3101 96 SNCB (6000 frs), 2 x 3029 (2500 les 2), 24DB 130 (1500 frs), 89DB 030 (800 frs), réf. 3159 (1500 frs), autorail 3016 + remorque 4018 (les 2: 1500 frs) pièce par pièce ou en bloc (19500 frs) S'adresser M. P. CARLIER, Rue Chemin vert, 54 à 6290 NALINNES tél: 071.21.64.57

JE VENDS: modèles rares

en HO: 231 C JOUEF super détaillée + 6 voitures PMP Nord: 7000 frs
231 C " (noire salie) + 6 voitures Antal/Rateau OCEM: 6000 frs
141 P " + 6 voitures Forestier Jep: 4000 frs
232 TC LILIPUT (noire) + 6 voitures Ty FRANCE-TRAINS: 5600 frs
Lot de 16 voitures Forestier CPMR (kit et montées) +
aménagements intérieurs: 12000f
lot de 7 voitures OCEM rivets kit FR. Trains
+ 6 voitures OCEM rivets JOUEF: 5500 frs
lot de 16 voitures OCEM lisses FR-TRAINS kit: 10000 frs
CC 7100 HORNBY + 8 voitures inox HORNBY: 5600 frs
050 TQ TAB: 4000 frs CC 7100 HORNBY: 4000 frs HORNBY 060 DB 4500 f
2D2 RMA 5546 S.O.: 6000 frs 2D2 RMA 9133 S.E.: 5000 frs
E 94 HAMO + 4 Schürgenwagen DB et 1 OBB LILIPUT: 4300 frs
E 03 HAMO TEE + rame 7 voitures TEE TRIX inter. 3600 frs
S 3/6 HAMO + rame 5 voitures Rheingold LILIPUT: 4500 frs
BR 03 HAMO + rame 7 voitures DB gr. lignes TRIX inter.: 4000 frs
VT 08 4 éléments TRIX inter. 6000 frs

en O: FULGUREX 141 R: une merveille: 54000 frs 151 TC 50000 frs
Loco ABR SNCB: 18000 frs voitures pullman 10000 frs

Le tout en bon état (pas de réseau, jamais roulé)

S'adresser à M. P. HAUTEFIN Chssée de Mons, 657 à HAINE ST PIERRE qui centralisera les offres concernant ce matériel mis en vente à la demande d'un membre éloigné de notre région.

JE VENDS: 150 FLEISCHMANN réf. 1178 (hors catalogue) pouvant servir pour faire une type 25 SNCB; système 3 rails Märklin. Possibilité livraison en version SNCB (peinture et immatriculation) S'adresser M. P. SOETENS Rue J. Haye, 29 7071 HOUDENG AIMERIES

En bref

MM SOETENS et DRUGMAND mettront en vente au profit du C.F.C deux locomotives SNCB type 29 prix approximatif ± 10000 frs. Les membres intéressés sont priés de s'adresser à M. SOETENS (voir adresse plus haut)

20.07.80 traction vapeur sur NS (Apeldoorn) par ex DB 64415
renseignements: Stichting Vrienden van de Stoomtrein Stationsplein 13A à NL 7311 NX APELDOORN

Voyage vapeur, 07/06/1980, organisé par la S.N.C.B. avec la collaboration des associations VeBOV, BVS, GTF.

Un temps relativement frais et un soleil plutôt timide attendaient les amateurs en ce samedi 07/06/1980 sur le quai 3 de Bruxelles-Nord. Et si une rame de 9 K amenée à quai par une diesel laissait planer une incertitude, l'on vit presque en même temps un panache de fumée au loin, signe que la 29013 était bien là, effectuant son retournement Schaerbeek-Laeken-Bruxelles Nord. Les neuf voitures offraient donc assez de places et à l'heure prévue, 9 h 10, en route vers Jette, Dendermonde et Gent S.P. où notre arrivée fut saluée par un public nombreux, une fanfare et même des majorettes sur le quai. De quoi profiter du long arrêt photo, tandis que la 29013 prenait de l'eau et que l'on amenait une électrique type 23 pour la double traction entre Gent S.P. et Kortrijk. De quoi célébrer avec sept jours de retard l'électrification de la ligne.

En route donc pour Kortrijk et les nouveaux bâtiments des gares intermédiaires. A l'arrivée, un orchestre d'étudiants donna l'aubade et l'on inaugura de façon alternative l'électrification, avec ruban et tout.

La 29013 s'en alla vers le dépôt, seule, et la pause permit aux participants de se ravitailler et de visiter l'exposition à la gare marchandises :

la type 64 préservée à Leuven (et qu'il suffirait de retimbrer), une voiture GCI, une Nord Belge, une machine type 84, une voiture treppo, une M₄B et une M₄A. Toutefois, à la gare voyageurs se trouvait garée une rame de cinq voitures expo de la DB (D Ausst. 997) louée à une firme de carrelages.

De telles voitures viennent rarement en Belgique, et en guise de dessert, à un certain moment un plateau exceptionnel se présenta où l'on trouva l'un à côté de l'autre et dans l'ordre :

les 5 voitures expo DB, la rame 29013 + K, un autorail double SNCF, une loco type 51 et un autorail type 40; très peu de photographes ont profité de ce tableau !

Ensuite Mouscron et Tournai, où un faux départ pourtant prévu au programme nous est refusé par on ne sait qui exactement. Ce qui donna lieu à des échanges de propos vifs et colorés. Seule fausse note de la journée, avec le manque de fair-play de certaines personnes aux arrêts-photos.

Leuze, Ronse, et ensuite une halte au nom charmant de Louise-Marie, où nous attendaient de jeunes mariés (vive la mariée !) qui se postèrent devant la machine pour une vue en X exemplaires. Un faux départ nous est accordé cette fois, de même qu'à Etikhove, halte suivante où un drapeau rouge avait été planté sur la voie (?).

Oudenaarde, Zottegem, Burst et Aalst furent les arrêts suivants, Denderleeuw ensuite. là, à part les voyageurs "normaux" (au sourire moqueur) et deux photographes assidus du VeBOV personne n'attendait.

Avez-vous donc oublié cette journée de 1966 et ce dernier Ath-Denderleeuw ? Pauvre 29013, et ce n'est pas ton trop plein de vapeur s'échappant à grand jets qui amena la foule . . .

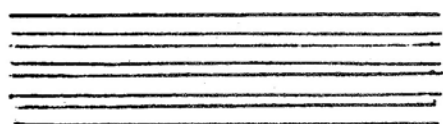
De plus, il fallut laisser passer un diesel de . . . Ath avant de repartir vers Jette et Bruxelles-Nord.

Consolation, grand-mère : tout le personnel de Bruxelles-Nord est venu te saluer et même te photographier !

Tu vois, on t'aime bien quand même . . .

Vivement la prochaine sortie, vers Mariembourg !

Yves Reynaert



Trains chatoyants

Vacances souriantes

Histoire Des Chemins de Fer

Nous commençons aujourd'hui la publication d'un excellent article sur l'histoire de nos chemins de fer dans la région du Centre. Cette étude intéresse également la région namuroise, car il ne faut pas oublier que lors de l'établissement des premières liaisons ferroviaires, Namur a été relié par les Chemins de Fer de l'Etat Belge via Braine-Le-Comte - Charleroi.

L'auteur, Monsieur Paul Vanbellinggen, est avant tout un grand amateur du Chemin de Fer et par là, de son métier.

On peut le considérer comme un des rares historiens belges de la chose ferroviaire.

Il est l'auteur des livres "Haine-Saint-Pierre Noeud Ferroviaire du Centre", tomes I et II, et coauteur avec Georges Place du livre "Les Bombardements Alliés dans le Centre".

Le texte de notre article est celui d'une communication faite au colloque du Mouvement de la S.N.C.B., le 6 octobre 1979.

Il n'a pas été rédigé et arrangé pour une publication écrite, son style n'a pas été revu; veuillez donc nous excuser pour les imperfections qu'il pourrait contenir.

LA PENETRATION DU CHEMIN DE FER
DANS LA REGION DU CENTRE

Mieur P.Vanbellinggen

La région du Centre est une de celles où le réseau du chemin de fer était des plus denses.

En 1919, pour une superficie de 30.500 km² la Belgique exploitait 4.711 km de lignes ferrées soit 154 m au km². A la même époque, le Centre pour une superficie de 641 km², comptait approximativement 147 km de lignes ce qui en moyenne faisait 229 m au km².

Il va sans dire que cette région mérite qu'on se penche sur son passé ferroviaire. Pour y arriver il convient de se pencher auparavant sur l'établissement des premières lignes ferrées dans le pays. Il s'agit ici des premiers chemins de fer publics sur lesquels les véhicules étaient tractés par des machines à vapeur.

Avant d'évoquer ces origines, il est bon de signaler que des chemins de fer, au sens propre du mot, avaient dès 1804 été installés dans la fonderie de canons de Liège; ils comportaient des rails saillants en fer malléable. Un système semblable avait été dressé à l'intérieur de certaines houillères et dès 1819 dans les ateliers de Seraing, pour la liaison entre les diverses sections. Au surplus, en 1824 et 1825, à Grand-Camp, près de Tournai, sur les chantiers du canal de Pommeroeul à Antoing, les ingénieurs des Ponts et Chaussées, Simons et De Ridder avaient fait établir un chemin de roulement en fer pour évacuer les terres de déblai. Ces voies de roulage consistaient en bandes de fonte à rebord, d'environ trois pieds de longueur, sur lesquelles roulaient des tombereaux ordinaires.

Un peu plus tard, en avril 1829, M. Degorge-Legrand entreprit la construction d'une ligne pour le service extérieur de son charbonnage. Ses houilles étaient jusqu'alors acheminées par une chaussée pavée reliant le puits d'extraction aux rivières du canal de jonction de Condé à Mons. Cent soixante chevaux étaient employés pour ce transport mais dès la mise en service du chemin de fer, en mai 1830, la même translation s'opéra avec vingt-quatre chevaux.

Cette voie qui supportait 5T à l'essieu avait coûté 18 F le m tandis que pour le chemin de fer de Liverpool le mètre courant revenait à 410 F.

L'introduction par les ingénieurs Simons et De Ridder de leur "Mémoire à l'appui du projet d'un chemin de fer à ornières de fer à établir entre Anvers et Cologne" concrétisait non seulement les interventions d'un industriel liégeois Télémaque Michiels auprès de Sylvain Van de Weyer et de Joseph Lebeau mais aussi le rapport adressé par le "Comité d'Industrie et de Commerce" de la province de Liège. Ces propositions furent soumises à l'inspecteur général des Ponts et Chaussées, Teichmann qui chargea ses ingénieurs Simons et De Ridder de l'étude technique du problème. Cela se passait fin 1830.

Pourquoi cette hâte juste après les événements de septembre ?

Surtout à cause de l'insistance de la province de Liège qui estimait avoir le plus contribué à la dernière révolution alors qu'elle eut le plus à perdre par ses

conséquences. Son commerce et son industrie étaient dans la plus grande souffrance à cause de la perte de ses débouchés en Hollande. Elle n'avait d'autre part rien à espérer d'un traité de commerce avec la France, ses principales industries, les fers et les charbons de terre, se trouvant en concurrence avec le Hainaut qui plus près de la frontière en fournissait déjà tous les marchés. Un rapport de 1833 précisait même, que pour l'exportation de produits liégeois via Ostende ou Anvers, les frais de transport arrivaient à dépasser le bénéfice du produit fabriqué.

La hâte s'indiquait aussi parce que la situation économique de la nouvelle nation piétinait. De ce dernier point de vue en particulier, tout était contre la rupture avec la Hollande. Mais la volonté d'indépendance nationale toute passionnelle ne tenait pas compte de ces arguments "le cri de la patrie avait étouffé la voix des intérêts matériels". En somme le pays n'était pas viable. Il n'était de plus pas très fiable si on songe au nombre d'orangistes subsistant aux quatre coins du pays. Il fallait donc réagir au plus vite et sauver le pays de l'asphyxie en réorientant les activités industrielles. La construction d'un réseau ferroviaire national pouvait contribuer à la relance des industries tant houillères que sidérurgiques.

Pour Anvers, port par lequel s'effectuait une partie du commerce prussien avec l'au-delà des mers, le péril était grave, ses relations fluviales avec les états allemands étant aux mains de la Hollande.

Le chemin de fer devait être l'instrument essentiel de la renaissance économique du pays; il allait, de plus, attirer vers la Belgique le trafic de ses voisins.

Le projet de Simons et De Ridder donna lieu à de multiples discussions et interventions.

En premier lieu, deux tendances s'affrontèrent : les partisans de l'exécution par l'entreprise privée et les partisans de l'exécution aux frais de l'Etat.

La majorité des provinces du Nord ne tarda pas à marquer son accord de principe sur le projet de Simons et De Ridder mais il n'en fut pas de même pour la province du Hainaut qui sentait menacer ses intérêts. Les nombreuses discussions engendrées par ledit projet amenèrent le gouvernement à prévoir l'installation d'un système de chemins de fer couvrant toutes les provinces à l'exception de celles du Luxembourg et de Namur.

Cette décision fut prise après de longs mois de réflexion et après dépouillement des rapports envoyés par les gouverneurs de provinces, les régences des villes ou les conseils communaux et par les Chambres de commerce.

Nous n'évoquerons que les interventions du Hainaut et les réponses de Liège ou des services officiels.

En mai 1833 la régence de Mons, protestant contre les avantages dont allaient bénéficier, du fait du projet du chemin de fer, les charbons de Liège vers Anvers, demanda immédiatement au départ de Mons le tracé d'une antenne vers Bruxelles via la vallée de la Senne, ou vers Anvers via la vallée de la Dendre par Ath et Termonde.

On remarquera que la plupart des tracés projetés empruntaient les vallées des cours d'eau pour éviter le franchissement ou le percement des faîtes de partage.

Une dizaine de jours après la communication de la régence de Mons vint la réponse des "Sociétés charbonnières de Liège" et c'est ainsi que débuta une très longue polémique dont les effets se firent sentir jusque sur le bancs du parlement où les représentants s'affrontèrent souvent violemment, en présence de ministres concernés. Ceux-ci n'étaient pas toujours aptes à les départager et surtout pas à leur faire entendre la voix de la raison.

Fin mai 1833, le gouverneur du Hainaut, reçut la communication ci-après de la Chambre de Commerce de Charleroi :

" Nous avons examiné et lu en entier le projet de route en fer d'Anvers
" à la Meuse et vers le Rhin, que vous nous avez communiqué, ainsi que le
" rapport de la commission d'industrie et de commerce, sur l'utilité et
" l'urgence de cette communication nouvelle.

" Nous avons tous été unanimes pour y donner notre entière approbation
" et applaudir à la sollicitude du gouvernement pour le développement sur
" une grande échelle de toutes nos communications commerciales."

Cette missive signée par le vice-président Huart et la secrétaire Poschet, fut récusée par la même Chambre, un peu plus tard, lors de la réponse à une dépêche du ministre de l'Intérieur dans la forme ci-après :

" ... la réponse à la même question du 30 avril écoulé (1833) fut donnée,
" vu l'urgence manifestée dans le rappel adressé, sans avoir réuni la

" Chambre. Celle-ci réunie deux fois par la suite, approuvait le projet
" d'Anvers à Cologne mais non ses moyens d'exécution. Pour elle, le
" chemin de fer ne peut pas être exécuté aux frais de l'Etat. Il ne faut
" pas, dit-elle, s'écarter du principe; "Il est en matière de travaux
" publics, un principe dont il ne faut jamais s'écarter, c'est que le
" commerce qui fait usage d'une communication nouvelle doit la payer."

Cette fois c'était signé : Jules Frison, Abel Warocqué, A. Cossée,
J.B. Gendebien et Pirmez.

On remarquera que la communication de Charleroi ne faisait aucune allusion à la construction d'une antenne ferrée qui devait les relier à Bruxelles ou à Anvers. Ne possédaient-ils pas le canal de Charleroi à Bruxelles qui leur permettait d'évacuer leurs produits plus facilement que Liège leur offrant ainsi un net avantage concurrentiel sur cette dernière province ?

D'une statistique communiquée par le Ministre de l'Intérieur au sujet de la production des laminoirs on peut tirer que si le pays de Liège y figurait avec 5.500 T par an, le Hainaut atteignait en même temps 9.900 T dont 3.000 rien que pour les laminoirs Dupont à Fayt.

Le 27 mars 1834, l'article de la loi fut conçu comme suit : "Il sera établi dans le royaume un système de chemin de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers, au nord sur Anvers, à l'ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges et au midi sur Bruxelles vers les frontières de France par le Hainaut."

Lorsqu'il put être vraiment question de la ligne vers les frontières de France, plusieurs projets firent l'objet de discussions devant les Chambres.

Si on était déjà parvenu à déterminer le passage par Lembeek, Tubize, Mons et Quiévrain, on n'était toujours pas fixé sur la direction à prendre entre Tubize et Mons.

Le député Alexandre Gendebien, chaud partisan du système des concessions, et qui avait déjà harcelé le gouvernement à maintes reprises, estima d'abord que puisqu'on avait infléchi le canal de Charleroi vers Mariemont, aux dépens de la ville de Nivelles, pour desservir les charbonnages, on pouvait très bien construire au départ de Soignies, supposait-il, des antennes d'un côté vers la Dendre et de l'autre vers Houdeng, La Hestre et Morlanwelz.

(à suivre)

A L'ETRANGER

DB

D . B . - Locomotive électrique prototype 120 .

La 120 001 - 3, première des cinq prototypes, est affectée au dépôt de Nürnberg - triage depuis le 11.02.1980. La machine avait participé auparavant à des parcours d'essais (réception et mesures) pour le compte des services centraux d'étude de la D.B. de München et Minden.

A présent, des services sont assurés sur Nürnberg - Treuchtlingen et Nürnberg - Bamberg - Schweinfurt dans la mesure où ils correspondent aux stipulations du cahier des charges afin d'en vérifier la stricte application et d'envisager la commande d'une première série en 1981.

Nous aurons sans doute l'occasion de revenir plus en détail sur la technique des convertisseurs de puissance permettant l'utilisation de moteurs triphasés sans collecteurs tout en maintenant l'alimentation classique en monophasé 15 kV 16 2/3 Hz. Le courant triphasé est produit à bord de la locomotive même par un équipement électronique imposant un circuit intermédiaire à courant continu. Un des avantages principaux réside dans l'abandon des collecteurs, lourds, et dont l'usure était une cause essentielle du passage des machines en atelier. En Europe, plusieurs "écoles" de techniciens - dont la France - contestent l'intérêt du convertisseur permettant l'utilisation de moteurs triphasés asynchrones, qui ne pourra que compliquer et alourdir les machines. Notons d'ailleurs que la Suisse (C.F.F.) disposant du même réseau d'alimentation que la D.B. opte assez tard pour la technique plus conventionnelle des hacheurs à thyristors dans l'étude actuelle de ses Re 4/4 IV.

C.M.

Premiers résultats positifs .

Jusqu'à présent, la D.B. n'utilisait en freinage électrique que le frein rhéostatique sur les locomotives de vitesse 103, les séries unifiées 110, 111, 112, et sur le petit groupe 139, dérivé des 140, réservé aux lignes à fortes déclivités. Le frein rhéostatique y était combiné avec le frein pneumatique, l'énergie étant perdue lors de sa dissipation dans les résistances de freinage.

Sur les nouvelles 120, les thyristors utilisés en onduleurs permettent la marche en récupération, renvoyant ainsi de l'énergie au réseau. En service express, les économies d'énergie sont de l'ordre de 3 % mais elles atteignent 25 % en service omnibus. Le freinage à récupération s'inscrit parfaitement dans le cadre de l'application de la vitesse affichée, par libre choix de la tension d'alimentation des moteurs. En traction, sur une machine à moteurs asynchrones à fréquence et tension variables, on fait varier la fréquence pour obtenir la tension nominale, et on augmente encore la vitesse en maintenant la tension et en augmentant toujours la fréquence.

A la D.B., le frein à récupération n'avait jamais été essayé que sur quelques locomotives série 141 conventionnelles, qui nécessitaient par conséquent un appareillage supplémentaire dont l'investissement réduisait déjà le bénéfice obtenu sur le plan énergétique.

C.M.

D.B. - Energies .

En R.F.A., sur le réseau de la D.B., le trafic est assuré électriquement pour 83 % du total. L'énergie électrique est produite à partir du pétrole pour 5 %, de l'énergie hydraulique pour 15 %, et du charbon pour 70 %, le reste étant prélevé sur d'autres réseaux. On compte 10'00 km de voie ferrée électrifiée pour un ensemble de 28'514 km. Les 17 % du trafic assuré en traction diesel ne réclament que 0,4 % de la consommation totale de la R.F.A.

C.M.

T.E.E. , nouveaux, anciens, et le "renouveau" !

Le nouvel horaire d'été débute le 1.6.80 et sera maintenu jusqu'au 30.5.81. De légères modifications interviendront pour l'hiver le 28.9.80. L'heure d'été sera également abolie le 27 septembre, sauf en Grande-Bretagne et en Irlande où elle sera maintenue jusqu'au 25 octobre.

En R.F.A., le T.E.E. "Bacchus" Dortmund - München sera supprimé au bénéfice de la relation "Albert Schweitzer" Dortmund - Strasbourg, 5 jours par semaine sous les numéros 9 et 8, T.E.E.

Le T.E.E. "Erasmus" Amsterdam - Frankfurt/M devient Intercity 1° et 2° classe et est prolongé vers München - Kufstein - Innsbruck. Il circule via Köln.

Les D430/431 "Molière", anciens T.E.E., deviennent Intercity des 2 classes à la D.B. Cette relation Köln - Paris entre dans la catégorie "intercité" à la S.N.C.F.

Le train IC "Saphir" Frankfurt/M. - Bruxelles sera limité à la seule relation Köln - Bruxelles et retour.

"Intercité" également, les trains 287 et 484 Paris - Bruxelles et retour, à la moyenne commerciale de 112 km/h (2h46).

Une nouvelle relation d'été Den Haag - Port Bou circulera le jeudi du 5/6 au 4/9/80 et sera visible au passage à Namur vers 18h30. Le retour, le samedi, du 7/6 au 6/9, vers 6h00 à Namur pour ceux qui savent se lever tôt, dans le sens Cerbère - Den Haag.

Un TAC Liège - Biarritz est créé, le jeudi au départ de Liège du 19/6 au 21/8, à 20h00, et retour à Liège à 08h31 le samedi du 21/6 au 23/8.

L'intercity "Ernz Eugen" ne dessert pas la Ruhr mais circule maintenant de Hamburg à Wien via Lebera et Würzburg avec correspondances de et pour München en gare de Nürnberg.

C.M.

K O N Z U G

Quelques rappels ! INDUS1 désigne la transmission de consignes ponctuelles par balises en fonction des arrêts et ralentissements (signaux). LZB ou Linienzugbeeinflussung, pour les hautes vitesses, avec détection étendue aux 5 kilomètres devant la locomotive. Une ligne conductrice est placée sans interruption dans la voie. Avec le KONZUG (Kontinuierliche Zugbeeinflussung), l'INDUS1 est converti en informations CONTINUES, permettant ainsi d'éviter les cas les plus rares où un conducteur aurait accéléré entre la balise de contrôle de ralentissement et la balise du contrôle d'arrêt (au pied du signal), laquelle accélération rendrait insuffisant le freinage d'urgence avant l'obstacle protégé. Aucune incompatibilité entre LZB et KONZUG, mais les 150 premiers appareils LZB installés depuis 10 ans sur les locomotives 103 devront être progressivement remplacés, les pièces de rechange devenant indisponibles par suite de la très grande évolution technologique en ce domaine.

C.M.

LA SOCIETE ANONYME ANGLO-FRANCO-BELGE DE MATERIEL DE CHEMINS
DE FER (suite)

M.M. DELWARTÉ

MATERIEL CONSTRUIT PAR LA FRANCO-BELGE.

=====

Je crois intéressant de donner ci-après la liste des principales commandes effectuées par les ateliers Franco-Belge.

1 - LOCOMOTIVES.

Les locomotives construites de 1860 à 1875 sont énumérées au chapitre intitulé "Historique" (Ferro-Flash N° 44 janvier 1980 P.36).

DE 1875 A 1885.

177 locomotives, dont 51 pour l'état belge et le Nord français. De plus, un grand nombre de locomotives de petit tonnage pour les travaux de creusement du canal de Panama et 5 locomotives à écartement métrique (de 15 tonnes à vide) pour les vicinaux belges. Dans le nombre de 177 locomotives, il faut comprendre les premières locomotives construites par les usines de Raisnes et dont les premières ont été livrées en 1883. Leur destination ne nous est pas connue; c'était principalement de petites locomotives pour les charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais.

DE 1885 A 1899.

Plus de 750 locomotives, ont été fournies, tant par les usines de la Croyère que par celles de Raisne. Les destinataires étaient principalement l'état belge, pour lequel ont été construites les puissantes locomotives type 12, 25 et 6 et les voitures à vapeur du système BELPAIRE. Ces voitures équivalaient, à cette époque, à nos modernes autorails. Elles avaient une petite chaudière horizontale, placée dans le sens transversal du véhicule, et leur mécanisme, de dimensions extra réduites, n'actionnait qu'un seul essieu. L'ensemble comportait un compartiment fourgon et des compartiments de différentes classes, le tout sur un même châssis. Ces voitures à vapeur fonctionnaient sur les petites lignes d'embranchement et, en service de nuit, elle étaient affectées aux transports postaux.

Je crois intéressant de dire quelques mots au sujet de la 1000ème locomotive construite par la société Franco-Belge.

Elle a été construite par la société en 1893 et payée 76.464 Frs. par l'état belge. C'était le type 6 de l'état. Elle pesait 49 T. à vide (tender non compris). Ces locomotives étaient destinées au service exclusif de la ligne du Luxembourg. Elle comprenait 3 essieux couplés (roues de 1700 mm de Ø) et 1 essieu porteur radial à l'avant, mécanisme intérieur incliné, longerons extérieurs.

La locomotive N° 1000 de la Franco-Belge figurait à l'exposition d'Anvers en 1894, suivant les ordres de l'état.

Ce type de locomotive, dont certain nombre d'exemplaires ont été construits, a survécu jusqu'en 1920, mais cette longue vie

n'était due qu'à la modification radicale des foyers (profonds pour les briquettes, au lieu de larges et plats pour poussier). Les locomotives type 6 étaient disgracieuses et paraissaient des mastodontes pour l'époque. Leur foyer débordant jusqu'à l'extrême limite du gabarit et crée pour l'emploi de charbons de qualité médiocre (bon marché à cette époque) nécessitait une équipe de un mécanicien et de deux chauffeurs. Ces machines ne remorquaient que quatre ou cinq voitures, eu-égard au profil difficile de la ligne du Luxembourg et à l'insuffisance de vaporisation.

DE 1900 A 1914

Les anciens types de l'état belge commencent à être démolis et un nombre considérable de types nouveaux voient le jour, par suite de l'accroissement du tonnage à remorquer. C'étaient les types 30, 32, 35, 15, 17, 18. Ces 4 dernières étaient à bogies, les premières de l'état belge (1900), alors que l'emploi des bogies était connu depuis plusieurs décades sur les réseaux étrangers.

A partir de 1905, l'état belge mettait en service ses premières locomotives compound à 4 cylindres (types 8 et Atlantic) copiées sur les locomotives système De Glehn de la Cie. d'Orléans. Ces compound ne furent quère en faveur de l'état belge, peut-être à cause de la complication de 4 mécanismes indépendants ? Elles furent peu de temps après remplacées par les types 9, 10 et 36 à 4 cylindres égaux (non compound) et à surchauffe, dont les mécanismes de distribution étaient liés 2 à 2 et permettaient l'emploi de la vapeur surchauffée. C'étaient les types "Flamme" dont la Franco-Belge a construit un nombre respectable de 1909 à 1914 et qui sont toujours en service régulier.

Citons encore, sans les décrire, pendant la période de 1900 à 1914, la livraison de locomotives puissantes et remarquablement bien étudiées pour les réseaux français du P.L.M., Paris-Orléans, Nord, Est et Ouest ainsi que pour l'Egypte, la Chine, l'Indo-Chine, des voitures à vapeur pour l'Italie et de petites locomotives de 23 tonnes pour les vicinaux belge.

Pour mémoire je mentionnerai également la construction de chaudières neuves de rechange, fournies à un grand nombre de réseau et d'industries belges et étrangères.

Durant la période de guerre de 1914 à 1918, il n'a été effectué que des réparations de locomotives, de provenances diverses, pour l'occupant. Ces réparations de locomotives se sont poursuivies jusqu'en 1924 pour l'état belge, les réseaux français du Nord et de l'Est et les vicinaux belges.

Après la guerre de 1914 - 1918, il a été fourni à l'état belge, en 1921, douze locomotives types 8 bis (actuellement type 7). On en revient aux compound, mais cette fois avec surchauffe et simplification des mécanismes. Cependant, vers 1930, la plupart des types 8 bis ont été transformés en locomotives à 4 cylindres égaux.

Vers 1924, il a été fourni par les usines de la Croyère : 15 locomotives avec leur tender au gouvernement polonais.

Vers la même époque, construction de 3 puissantes locomotives-tender pour le réseau de la Sa re. Citons encore dans cette période, qui va jusqu'en 1940, la construction de plusieurs locomotives électriques à pantographes pour les aciéries luxembourgeoises et de locomotives de gros tonnage (à voie métrique) pour les réseaux congolais des Grands-Lacs B.C.K. et Otraco.

En 1926, étude et construction de deux locomotives système GARRATT articulées, pour voie de 60 cm et destinées à l'Afrique du sud.

Pour être complet, il convient d'ajouter la fourniture de plusieurs locomotives industrielles à 2 et 3 essieux couplés pour la Belgique et l'étranger, de nombreuses réparations de locomotives industrielles et un nombre imposant de chaudières de rechange pour la S.N.C.B., l'Afrique du nord et les Indes anglaises.

Je mentionnerai aussi la construction de locomobiles à vapeur, de semi-fixe de 60 et de 70 chevaux et de rouleaux compresseurs à vapeur, ainsi que des charpentes et des pièces de chaudronnerie pour les haut-fourneaux de la Providence. Pour mémoire : un nombre considérable de pièces de rechange pour la S.N.C.B. et les réseaux étrangers, atteignant un degré de fini irréprochable.

Pendant la période de guerre de 1940 à 1945, un programme substantiel avait été élaboré par l'occupant. Il devait être construit pour le réseau des chemins de fer allemands, et suivant les plans allemands, 51 locomotives décapod de grande ligne. Ces locomotives sont à 5 essieux couplés et un essieu porteur à l'avant et à deux cylindres pour l'emploi de la vapeur surchauffée.

Ces 51 locomotives étaient des types 50 et 52. Cette série 52 n'a pas été fournie à l'Allemagne. Sa construction a été remaniée et reprise par la S.N.C.B. qui l'a dénommée "Type 26" et dont une quinzaine de machines sont déjà en service régulier sur le réseau belge.

Le programme allemand comportait également la fourniture d'une douzaine de locomotives-tender industrielles à voie normale munies du frein à air comprimé et de l'éclairage électrique. Leur poids étaient de 36 tonnes à vide; elles étaient à 3 essieux couplés et à cylindres extérieurs aux longerons.

Pour être complet et impartial, il convient de mentionner la remise à neuf de 37 locomotives de grande ligne et de leur tenders, d'origines belge, alsacienne et allemande, par ordre et sous la surveillance de l'occupant. Des réparations semblables se poursuivent actuellement pour le compte de la S.N.C.B. et de la S.N.C.F. Ce sont des locomotives endommagées par les bombardements et qui, après leur remise en état, seront encore à même de fournir une carrière longue et appréciable.

----- VOITURES DE CHEMINS DE FER.

- En 1889 : Etat belge; voitures à 2 essieux pour trains légers avec deux plate-formes
- En 1890 : Des voitures pour l'Egypte, et des voitures de 3^e classe pour Langrès.
- En 1892 : Etat belge; voitures à 3 essieux, à 16 portières, dites de grande capacité, mais sans couloir et des voitures pour les vicinaux sur chassis articulés système DE RECHTER.
- En 1896 : Des voitures à 2 essieux pour le Nord-Belge, des voitures électromotrices à accumulateurs pour l'E.B. .
- En 1897 : Une voiture-hôpital pour N-D de Lourdes, à 24 lits disposés en deux étages. Cette voiture était immatriculée "Nord-Belge" et a figuré la même année à l'exposition de Bruxelles (Cinquantenaire).
- En 1899 : Transformation en une seule voiture à bogies de deux anciennes voitures pour les voyages en Europe de S.M. la

- Reine Victoria d'Angleterre.
- En 1899 : Des voitures à couloirs pour l'E.B.
- En 1901 : Des voitures et des fourgons pour le Central Aragon (Espagne) et des voitures de troisième classe pour l'Egypte.
- En 1902 : Des séries de voitures pour l'E.B. .
- En 1903 : Des voitures à bogies pour le service international de l'E.B.
- En 1904 : Des fourgons pour l'Italie.
- En 1907 : Des voitures postales à vapeur, avec chaudières verticales pour l'Italie.
- En 1905 : Série de voitures pour l'E.B. avec éclairage électrique par dynamo.
- En 1908 et en 1912 : Voitures-restaurants pour Santa-Fé (Argentine).
- En 1909 : Voitures à deux essieux pour les chemins de fer du Midi.
- En 1910 : Voitures-salons et fourgons pour les chemins de fer d'Outre Mer. Une voiture de luxe pour le transport d'un malade (exposée à Bruxelles la même année).
- En 1914 : Des voitures de deuxième et troisième classe pour les chemins de fer Catalans.
- En 1910 et en 1912 : Des voitures à bogies pour le Congo.
- En 1910 : Des voitures pour la Régie (Smyre).
- Période de guerre 1914-1918 : Réparation de voitures allemandes et belges.
- En 1922 : Voitures à bogies à voie métrique pour les chemins de fer du Bas-Congo
- En 1921 et en 1924 : Série de voitures à deux essieux pour Smyre.
- En 1923 : Transformation de la voiture de luxe pour le transport d'un malade.
- En 1924 : Des voitures à bogies de 1e et 3e classe pour le Ministère des Colonies.
- En 1925 : Des voitures-lits-restaurants pour les chemins de fer des Grands Lacs Africains et, pour la même compagnie, des voitures pour le transport d'indigènes, et des voitures de 1e, 2e et 3e classe sur bogies pour le chemin de fer de Barria Barletta (Italie).
- En 1926 : Série de voitures de différents types pour les chemins de fer de l'Afrique du Sud et des bogies pour le Sud-Africain, l'Egypte et les Indes Anglaises.
- En 1927 : Des voitures pour le transport d'indigènes pour le B.C.K. et des voitures-salons pour les chemins de fer de l'Afrique du Sud.
- En 1928 : Des voitures militaires pour l'Argentine et des voitures de 2e et 3e classe pour la Colombie et le Maroc.
- En 1929 ; Des voitures-lits de 1e classe pour les Grands Lacs Africains.
- En 1930 : Deux fourgons postaux et à bagages pour les Grands Lacs Africains.
- En 1929 : Voitures de 1e classe et voitures mixtes de 1e et 2e classe pour le Nord Belge.
- En 1930 : Voitures à deux essieux pour indigènes chemins de fer du Kivu et voitures de divers types pour l'Afrique Equatoriale Française.
- En 1931 : Une voiture-lit-salon pour le Négus d'Ethiopie, trois voitures salons-restaurants sur bogies pour les chemins de fer de Santa-Fé (Argentine).
- En 1934 : Une voiture-restaurant pour le Négus d'Ethiopie.
- En 1937 : Série de voitures complètes et caisses de voitures pour les chemins de fer éthiopiens.
- En 1932 : Pour la S.N.C.B. (Etat belge)
 50 voitures métalliques de 3e classe de 18 mètres
 52 voitures métalliques de 3e classe de 22 mètres
 24 voitures métalliques de 2e classe de 22 mètres avec compartiment-fourgon.

- En 1935 : Pour la S.N.C.B., 40 voitures métalliques banlieue de 3e classe de 21m,456.
- En 1937 : 100 fourgons-frein à bogies pour les chemins de fer du Sud-Africain, 6 autorails triples de 2e et 3e classe avec moteur MAYBACK pour l'état belge.
- En 1941 : Douze voitures à bogies à voie de 60 centimètres pour le transport d'ouvriers au fond de la mine, pour les Charbonnages de Limbourg-Meuse à Eysden.
- Période de guerre 1940-1944 : Il n'a été construit aucune voiture de chemin de fer. Des réparations de voitures et de fourgons ont commencé après la libération.

à suivre...



A L'ETRANGER

PKP - Pologne

LIJST DER STOOMLOKOMOTIEVEN VAN DE POOLSE SPOORWEGEN (PKP)
OPGEMAAKT TIJDENS MIJN REIS VAN 24.05.80 TOT 31.05.80
LISTE DES LOCOMOTIVES A VAPEUR DES CHEMINS DE FER POLONAIS (PKP)
ETABLIE LORS DE MON VOYAGE DU 24.05.80 AU 31.05.80

DATUM DATE	LOKOMOTIEF LOCOMOTIVE	TENDER TENDER	PLAATS OF TRAJEKT ENDROIT DU TRAJET	
24.05	Ok1 359	22D27156	ZBASZYNEK-POZNAN	(TYPE 64/BR38)
24.05	0149 69	25D49/99	MIEDZYRZECZ	
24.05	Tkt48 184	-----	MIEDZYRZECZ	
25.05	Ty43 126	30D43/523	GNIEZNO-TORUN	(zoals/commeDR 43)
26.05	Ty51 40	27D51/10	TORUN-ILAWA	
26.05	Ty42 49	30D43	ILAWA-MALBORK	(zoals/commeDR 52)
26.05	Ty45 376	30D43/447	MALBORK-OLSZTYN	
27.05	Ty2 410	? ? ? ?	PASLEK	(TYPE26/BR52)
28.05	0149 29	25D49/97	CZERWONKA	
28.05	Ty2 409	30D43/9	OLSZTYN-ELK	(TYPE26/BR52)
29.05	Pt47 143	27D48/48	OLSZTYN-MLAWA	
29.05	Px48 1905	Ptx48/1905	CIECHANOW	
29.05	Px48 1914	Ptx48/1914	CIECHANOW	
29.05	Px48 1911	Ptx48/1911	MLAWA-GRUDUSK-CIECHANOW	
29.05	Px48 1752	Ptx48/1752	MLAWA	
30.05	Ty45 178	? ? ? ?	NASIELSK	
30.05	0149 42	25D49/15	DEPOT SIERPC	
30.05	Ty2 1407	32D43/152	DEPOT SIERPC	(TYPE26/BR52)
30.05	Ty2 1007	32D47/17	DEPOT SIERPC	" "
30.05	Ty2 1194	32D43/90	DEPOT SIERPC	" "
30.05	Ty2 243	30D42/12	DEPOT SIERPC	" "
30.05	Ty2 697	? ? ? ?	SIERPC	" "
30.05	Ty2 464	30D43/101	DEPOT SIERPC	" "
30.05	0149 111	25D49/107	DEPOT SIERPC	
31.05	Pt47 77	? ? ? ?	TORUN-BYDGOSZCZ	
31.05	Ty2 1282	32D43/286	TORUN-POZNAN	(TYPE26/BR52)

Patrick VAN BRUSSELEN

Weidestraat 7
B-3000 LEUVEN

+++++
| INTERPENETRATIONS |
+++++

Pénétrations de matériel moteur étranger sur le réseau de la S.N.C.B.
ou ne dites jamais... jamais !

Lorsque l'on évoque le problème des pénétrations de matériel étranger, on songe souvent aux circulations des HLE SNCF CC 40.100 entre Paris Nd et Bruxelles (Midi) / Liège Gins; des AM Benelux NS EID2 série 1200 entre Amsterdam, Antwerpen et Bruxelles (Midi); des AR NS DE1 n° 21 à 50 entre Maastricht et Liège Gins; des HLDE CFL CoCo série 1800 entre Luxembourg et Liège (Ans et Liers) et des AR SNCF XBD 4.000 + XR ABx 8.000 (Jouef) entre Lille et Tournai / Mouscron - Kortrijk (depuis 1/6).⁽⁴⁾ On songe également aux incursions dans les gares frontalières, Essen - Neerpelt - Visé pour les NS avec leurs diesel séries 2200 et 2400; Montzen pour la DB avec les HLDH séries 215 et 290; Stockem pour les CFL avec les HLDE séries 1600 et 1800; Athus pour les CFL avec les HLE série 3600, les AR série 200 (double), les HLDE séries 850, 900, 1600 et 1800; etc...

Certaines de ces circulations dans les gares frontalières sont assez intéressantes:

- à Athus, quelques trains en transit remorqués par HLDE CFL série 1800 jusque Stockem;
 - à Neerpelt, un aller-retour avec train HÜckepacks (transports combinés) venant de l'Allemagne de l'Ouest via les NS par Roermond - Weert et remorqué par HLDH DB série 215 (Neerpelt 13h40/14h35 en N67)
 - à Visé, de nuit HLDE CFL série 1800 avec HKM Pays-Bas - G. D. de Lux.
- Signalons aussi la 1800 CFL qui assure certains services d'allège sur les plans inclinés de Liège Gins - Ans (exemple HKV 1615 N67 Liège Gins 16h00 - Bruxelles - Mons).

En dehors de ces pénétrations régulières, il en existe d'autres, rares ou à localiser dans une période relativement courte. Celles-ci ne manquent pas d'intérêt car elles sont souvent assurées par du matériel original. En ce sens, le mois de mai 80 a été particulièrement animé:

- à Mons, visible le 08/05, AR Salon immatriculé à la DB sous n° VS 908 801-4 (deux caisses, 1000 cv, 140 km/h) et utilisé par l'US Army pour le transport de VIP au Shape (similaire aux AR DB séries 608, 612, 613 à 3 caisses de 1952/53, les 608 ayant assuré les premiers TEE Paris-Ruhr).
- circulations d'un AR SNCF X 2.800 + Remorque entre Paris Nd - Liège Gins - Aachen et retour, les 29/04, 09, 18 et 27/05 à l'aller et les 30/04, 10, 19 et 28/05 au retour.
- circulations d'un AR SNCF X 4.000 + R 8.000 entre Charlevilles-Mézières - Dinant - Namur - Ottignies - Bierges et retour, les 07 et 14/05 (stationnement à vide de 11h08 à 16h35 en gare de Wavre).
- circulation d'un AR SNCF X ? entre Paris Nord - Quévy - Bruxelles M. le 29/05 à charge, entre Bruxelles Midi et Brugge le 29/05 à vide et entre Brugge - Lichtervelde - Kortrijk - Tourcoing - Paris Nord le 30/05 à charge.

Signalons aussi la visite d'un train exposition allemand, le "Buchtal Express", du 31/05 au 14/06 dans onze villes belges. Il se composait de 4 HV Expo DB ex. Bye 668 anc. DRG C4Üp de 1943 et d'un fourgon (transf. en) générateur ex. DÜ(a) 932 anc. DRG Pu4Ü de 1936.

M. T.

informations de Y. R., J-M. W. et J-P. W.

(4) + RAe TEE CFF sur l'IRIS.

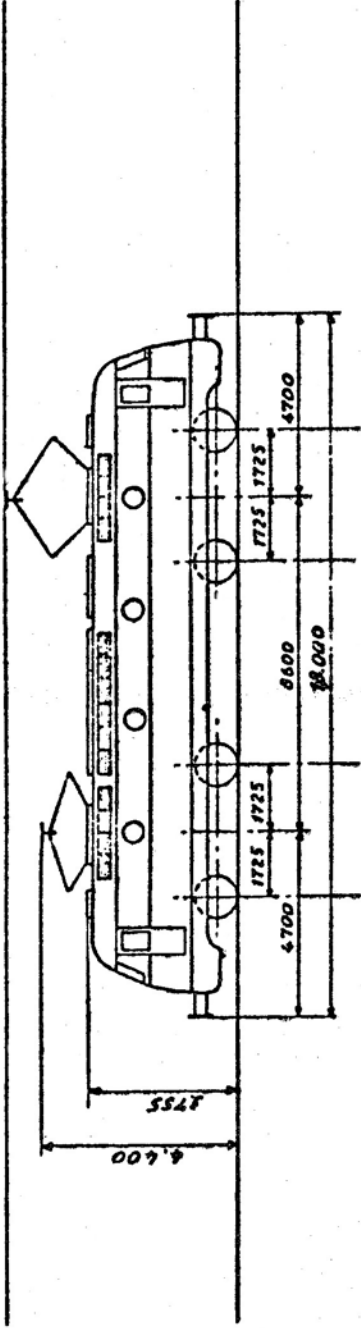
Avant

type 122

nrs: 122.001 à 122.038

122.201 à 122.212

LOCOMOTIVE SERIE 22



Poids sous charge 6 x 21.750 kg.

Généralités.

Effectif	50
Type	B B
Poids total	87 t
Numérotation: 3000 V	2201 à 2238
	2239 à 2250
Puissance unihoraire	2550 ch.
Vitesse max	130 km/h.
Charge max. par essieu	21.750 kg.
Effort max. au démarrage	20.000 kg.
Rayon min. de courbe	125 m.
" " " après démontage de l'accouplement des bogies	75 m.
Diamètre des roues	1262 mm.

Partie mécanique.

Constructeur: La Brugeoise et Nivelles.
Date de construction: 1954.
Freinage: frein automatique Oerlikon combiné avec un frein direct Oerlikon.
Bogie: S.L.M. Winterthur avec accouplement entre bogies.
Chauffage: des cabines de conduite par radiateur et batterie de chauffe électriques à air-pués.

Partie électrique.

Appareillage auxiliaire.
 2 compresseurs: Oerlikon type 2A-200 à 3 cylindres à 2 étages à simple effet, entraînés par moteur électrique à 3000 V.
 pression refoulement 8 kg/cm².
 débit 1350 l./min.
 2 ventilateurs pour refroidissement des moteurs de traction, type hélicoïde-Rateau, entraînés par moteur électrique à 3000 V.
 Débit 90 m³/min.
 1 génératrice de charge batterie A.C.E.C. type CV 266, tension 72 V courant 38 A.
 1 batterie d'accumulateurs: Cadmium-Nickel 54 éléments 80 Ah.

Equipement de traction.
Constructeurs: A.C.E.C. Charleroi. S.E.M. Gand.
Type de commande: arbres à cames communs des servo-moteurs électriques B.T. (JH)
Moteurs de traction:
 Nombre 4
 Puissance unihoraire . . . 640 ch.
 continue 590 ch.
 Ventilation forcée.
 Papiers d'essieu: à coussinets lisses et tampon graisseur.
 Transmission: par engrenages élastiques, unilatérale.
 Rapport d'engrenages: 3107/87/28)
 Suspension: par le nez.

+++++
 A L'ATELIER WL D'OOSTENDE
 +++++

1) liste des voitures vues le 27/05/80:

- WR n° 2101 / voiture en Teak de 1910/1911 construite par Van der Zypen et Charlier - Köln-Deutz. Celle-ci est propriété de l'ARBAC.
- WL - Lx n° 3544 / 51 66 06 41 170-5 construite en 1929 par l'usine La Charentaises - Aytré (France). Pour programme Sherwood.
- WL - Y n° 3618 / 61 83 71 41 708-9 construite en 1930 par l'usine La Charentaises - Aytré (France).
- WL - F n° 3789 / 66 66 06 41 211-1 construite en 1936 par Blanc-Misseron. (type Ferry-Boat).
- WL - Y n° 3833 / 51 66 06 41 326-3 construite en 1939 par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles.
- WL - YT n° 3922 / 71 81 71 40 273-5 construite en 1949 par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Cette HV sera normalement conservée pour le futur Musée des Chemins de Fer Belges. (réformée en 1963, puis recarrossée).
- WL - YT n° 3923 / 51 66 06 41 350-3 construite en 1949 par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles.
- WL - UH n° 4617 / 71 83 71 80 774-1 construite en 1957 par Donauwörth (RFA).
- WL - MU n° 4796 / 71 88 72 80 619-2 construite en 1966 par Donauwörth (RFA).
- WR n° 4211 / 51 84 88 50 008-4 construite en 1940 par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles.
- WR n° 4221 / 51 88 88 50 070-0 construite en 1939 par Cegielski - Poznan (Pologne). Cette HV sert de réserve pour les services WR - SNCB.
- WR n° 4249 / 51 88 88 50 091-6 construite en 1943 par Astra - Arad (Roumanie). Numérotée 4249 DE et peinte en livrée Pullman suite au tournage d'un film en Autriche. Cette HV sera cédée comme restaurant fixe pour le Musée d'Utrecht. (NS)

2) la voiture Ferry-Boat du Musée de York (BR).

En fait en lieu et place de la HV n° 3789, l'AT WL Oostende a restauré la WL type F n° 3792 (Blanc-Misseron de 1936).

3) le Programme Sherwood:

On se souvient de la vente d'anciennes voitures de la CIWLT qui eu lieu à Monte-Carlo, il y a quelques années. Certaines de celles-ci furent rachetées par Intraflug pour l'organisation du "Nostalgie Orient-Express", d'autres par l'Anglais Sherwood (une grosse vingtaine de véhicules). Ces dernières sont en cours de restauration dans divers ateliers de la CIWLT dont celui d'Oostende. Ces travaux comprennent parfois la transformation d'un compartiment WL sur deux en douche. Ces voitures seront affectées pour des circulations spéciales entre Calais et l'Italie, en prolongement des services Night-Ferry qui seront bientôt supprimé au départ de Londres vers le Continent. ~~==~~
 Nous donnons ci-après la liste de cet intéressant matériel.

- WL type S1 n° 3309 construite en 1926/27 par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles.
- WL type S1 n° 3425 construite en 1929 par Birmingham (GB).
- WL type Lx n° 3473, 3482, 3483 et 3489 construites en 1929 par Metro - Birmingham (GB).
- WL type Lx n° 3525, 3539, 3543, 3544, 3552, 3553 et 3555 construites en 1929 par La Charentaises - Aytré.
- WR Pullman type WPC 2ème cl. n° 4095 et 4110 construites en 1927 par Birmingham (GB).
- WBar Pullman type WP n° 4121 construite en 1927 par Metro - Birmingham.
- WL type YT n° 3907 et 3912 construites en 1949 par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles.
- WL type F n° 3789 construite en 1936 par Blanc-Misseron (France).

M. T.

+++++
 † MALDEGEM - Un collectionneur hors pair †
 +++++

Avec les vacances, si vous allez à la mer et que pour ce faire vous empruntiez la route Gent - Knokke, vous pourriez être agréablement surpris en franchissant le pont de l'ancienne ligne SNCB de Eeklo - Brugge à Maldegem. A première vue, on pourrait croire qu'il ne s'agit que d'un chantier de démolition; mais en approfondissant la question, la variété du matériel qui s'y trouve donne plus à penser à de véritables pièces de musée. L'expression pourrait vous paraître exagérée, mais à la lecture de la liste de ce matériel, vous pourrez en être convaincus.

A Maldegem est établie la société Sobemaf. Cette firme est spécialisée dans la fabrication et la régénération d'engins de génie civil. Cette activité couvre également le domaine des locotracteurs de type industriel. Sobemaf est en fait la seule société qui vend et loue des locomotives d'occasion en Belgique. Les machines traitées sont parfois des engins provenant de réseaux nationaux, ou de construction récente. Deux exemples pour se faire:

- en octobre 1976, on pouvait voir une loco diesel hydraulique de manoeuvre à cabine centrale, à transmission par faux essieu, de type moderne ex. B.R.; cette machine est maintenant utilisée par la sucrerie de Moerbeke. (une deuxième HL de même type est également passée par Maldegem - HL à 3 essieux).
- en juin 1977, on pouvait voir les locos ex. B.R. 03.128 et 03.134; ces machines sont du type diesel à transmission hydraulique par faux essieu, à trois essieux et cabine de conduite à une extrémité. Actuellement, ces deux HL sont utilisées à Zeebrugge par la société Zeebouw-Zeesand qui s'occupe de la construction de l'écluse de 125.000 tonnes et des digues nécessaires à cette réalisation (réception et stockage des blocs de granit venant des carrières du Hainaut par chemin de fer).

Notons actuellement à Maldegem divers locotracteurs en attente, dont un assez curieux à deux essieux et transmission électrique.

Une collection à l'échelle 1/1. En plus de son activité normale, Sobemaf présente la particularité que son patron, Monsieur De Lille, est un grand amateur de chemins de fer. Il possède de très nombreux modèles dont nous donnons ci-après la liste de ceux qui étaient visibles le 27 mai 1980:

- loco vapeur 020T à voie de 55cm
Arthur Koppel - Berlin-Bockum n° 5913 de 1908
chaudière de 1920 à 15kg - homologation Brabant.
 - loco vapeur 020T à voie de 60cm
Drenstein et Koppel n° 2544 de 1907 - chaudière à 12kg.
 - loco vapeur 020T à voie de 1,435m
Franco-Belge - La Crorière n° 1958 de 1911.
 - loco vapeur 020T à voie de 1,435m
F.U.F. - Haine-Saint-Pierre n° 1529 de 1922.
 - loco vapeur 030T à voie de 1,435m
Usines Métall. du Hainaut - Couillet n° 1806 de 1928.
 - loco vapeur 020T à chaudière verticale à voie de 1,435m
Cockerill - Seraing n° 2908 de 1910 - chaudière à 10kg.
 - loco vapeur 020T à chaudière verticale à voie de 1,435m
Cockerill - Seraing n° 2952 de 1920 - inscription "Andrée" - A.B.R.
 - loco vapeur 020T à chaudière verticale à voie de 1,435m
Cockerill - Seraing n° ? - avec plaques "Charles Focquet - Bruxelles".
 - loco vapeur sans foyer 020 à voie de 1,435m
Borsig - Berlin-Tegel n° 7538 de 1910 - avec plaques "Decauville Aîné
- Bruxelles".
 - loco vapeur sans foyer 030 à voie de 1,435m
Borsig - Berlin n° ?
 - grue à vapeur à 2 essieux ex. B.N. - Nivelles.
 - grue à vapeur à 2 essieux ex. B.N. - Bellecourt.
 - draisine ex. S.N.C.B. à 2 essieux - Bilard - Tours (France).
 - tracteur ex. S.N.C.B. à 2 essieux n° A 325/402
Campagne type DC n° 1257 de 1930.
 - draisine ex. S.N.C.B. à 2 essieux n° 38.025/501.
 - draisine ex. S.N.C.B. à 2 essieux n° 38.025/5.?
 - tracteur ex. S.N.C.B. à 2 essieux n° 38.025-505 genre boîte à sel.
 - tracteur Moysse (France) à 2 essieux - type châssis-butoirs.
 - diverses locomobiles.
 - divers locotracteurs de mines et carrières.
- Enfin, l'année passée, Monsieur De Lille a récupéré en Allemagne de l' Ouest deux autorails-salons à simples caisses et remorques. Ces véhicules ont servi pour l'Armée Britannique et pour l'U.S. Army (respectivement). Ils devraient être disposés en triangle en contrebas de la route Gent - Knokke et servir de camping ferroviaire. Avis aux amateurs.
- L'autorail-salon "British Army" se compose: (peint en bleu foncé)
- motrice n° 636 801-3 P du RCT 79 RLY SQN (unité militaire)
attachée au BW MÜNchengladbach
type Salon \emptyset
similaire aux autorails DRG BR VT 137 construits entre 1933 et 1940
à 2 bogies de 2 essieux
poids: 52,6 t
distance entre pivots de bogies: 17,20 m
longueur hors tout: 24,56 m

- remorque n° 936 801-0 [P] avec poste de conduite
construite par MAK - Kiel en 1953
à 2 bogies de 2 essieux
poids: 27,8 t
distance entre pivots de bogies: 14,20 m
longueur hors tout: 21,00 m

L'autorail-salon "US Army" se compose: (peint en vert)

- motrice n° 633 801-6 [P]
attachée au BW Heidelberg
type Salon Ø
carrosserie similaire aux AR à accumulateurs DB BR 517
construite par Deutsche Waggon und Maschinenfabrike - Berlin-Borsigwalde
à 2 bogies de 2 essieux n° 3011/57 de 1957
motorisation: 2 x Daimler-Benz de 225 cv - transmission Brown-Boveri
poids: 55,5 t
distance entre pivots de bogies: 17,00 m
longueur hors tout: 24,50 m
aménagement: chambre à 3 lits/à 2 lits/à 2 lits/à 2 lits/douche/
chambre-salon à 2 lits/salle à manger/cuisine.
- voiture-remorque n° 51 80 09 40 801-5 [P]
type Salon Ø
construite par Wegmann - Kassel en 1960
à 2 bogies de 2 essieux
poids: ... t
distance entre pivots de bogies: 14,50 m
longueur hors tout: 22,32 m

Ces véhicules venaient régulièrement en Belgique à Mons pour le compte du Shape.

Signalons encore que ce qui sert de vestiaire pour le terrain de football n'est autre qu'une ancienne remorque des tramways de la ligne de Breskens (Pays-Bas).

M. T.

```

+++++
+ Une Locomotive Monument +
+++++

```

Contrairement à l'Autriche, l'Allemagne et la Suisse, les locomotives érigées en monument sont très rares en Belgique. Il existe bien à Barbençon une (la) locomotive présentée accouplée à une voiture de type G.C.I. et à Casteau, face au Shape, une 020T état rouille, mais seule la petite locomotive d'Etterbeek peut recevoir le qualificatif de monument. Nous avons extrait quelques détails à son sujet dans la revue "Le Rail" de juin 80.

"Il s'agit d'une petite loco à vapeur revêtue d'une robe rouge et verte, pimpante et bien entretenue, qui roule sur une ligne d'une trentaine de mètres à l'écartement de 60 cm, édifiée dans les dépendances de la gare d'Etterbeek. Loco SNCB? Non, cette loco à vapeur appartenant à M. Serge Léons, un mordu de la vapeur. Avec l'accord de la SNCB et la compréhension du chef de gare d'Etterbeek, il l'allume au cours de certains week-ends et la fait rouler sur son mini réseau. Cette loco a son histoire: construite par Maffei à München en 1925, elle est du type 020T; poids à vide: 7t, et en service: 9,5t; timbre: 10 kg; puissance: 25 ch; diamètre des roues: 57 cm; vitesse max.: 16 km/h; foyer en cuivre, surface de grille: 49 dm². Cette machine a été utilisée à partir de 1925 sur le chantier du canal de Charleroi à Bruxelles par la Société Belge des Bétons, puis elle a été garée aux Ets Focquet. C'est là que M. Léons la découvrit... à l'état de ferraille".

+++++
 LE MATERIEL HISTORIQUE PRESERVE PAR LA S.N.C.B.
 +++++

Ci-après, nous énumérons la liste très importante de tout le matériel préservé dans le domaine de la S.N.C.B. (sauf erreurs et omissions). La notation utilisée dans cet article est la française désignant le nombre d'essieux qui à notre sens est la plus connue des amateurs; il est néanmoins utile de rappeler que la S.N.C.B. utilise officiellement le système anglais qui désigne le nombre de roues.

La majorité du matériel concerné dans cet article est "abrité" à Leuven dans l'attente de l'hypothétique "Musée" des Chemins de fer; faute de crédit à ce sujet, la S.N.C.B. ne peut agir et le pouvoir politique semble vouloir laisser notre passé ferroviaire dans sa toile d'araignée. Il serait tout de même utile que tout ce matériel soit réellement à l'abri des intempéries; pour ce faire la Direction M souhaiterait récupérer l'ancienne remise à locomotives de Braine-Le-Comte, après remise en état de la toiture et des portes; la décision dépend maintenant de la Direction Régionale de Mons?!

M. Thiry

1) Locomotives à Vapeur S.N.C.B.

- HL 1.002 ancienne 102, type 1 de 1935.
 En état de présentation, livrée vert pomme.
 Consortium belge de constructeurs de locomotives, 1935.
 Prise en écritures le 19 mars 1935.
 FSR--5/39 MKM--5/40 FBM--7/41 FSR--2/46 FSD--7/54 FSR--9/56 FBM.
 HS-GR 30-09-62 et SE 29-10-62. (inscription FSR sur abri)
 HT 38.134, type 1, fourni le 14-07-1938 avec la HL 134.

- HL 7.039 ancienne 4639 et 739, type 7/4 de 1921.
 En état de présentation, livrée verte.
 F.U.F. Haine-Saint-Pierre n° 1326 de 1922 (plaque de "1921").
 Fournie le 14 septembre 1922.
 A appartenu avant guerre à FLV, FHR, FL, FSD et pendant la guerre à FSD, FR, FEO, FCV, FKR et FR. Après la guerre à FR, LK--45 FTY--9/49 FBM--4/55 FKR. SE 3/62.
 Chaudière à 16kg - de 1922.
 HT 24.365, type 18, censé être l'ancien 4365 de 1914.

- HL 10.018 ancienne 4518 et 1018, type 10 de première version de 1910.
 Pacific Flamme. En état de présentation, livrée verte.
 Cockerill n° 2819 de 1912.
 Fournie le 07-02-1913 à GV et tôt transférée à FBN.
 Saisie par l'ennemi en 1914 et renumérotée 5102, classe S 08.
 Rentrée d'Allemagne réparée par Vulcan (Hamburg) (avec application de la première transformation) le 30-09-1926 et remise en service le 18 octobre à LJ--2/34 MKM--3/37 FBM--10/37 FSR--6/38 MKM--9/38 FSR--10/40 FBM--12/40 LJ--10/41 FL--10/47 MKM--9/56 FBM. Deuxième transformation par FAZ le 24-10-47.
 Dernière type 10 réparée en MR (sortie 22-05-56, mais avait chômé près d'un an pour essieu coudé).
 HS 30-01-59 et SE 12-02-1959. Dernière type 10 en activité, arrêtée le 23-01-1959 après remorque du 2756. (MKM sur abri)
 Chaudière n° 1017 de 1912 à 14kg.
 HT 31.001, type 38. Le HT accouplé à la HL 10.018 depuis le 03-04-1958 immatriculé sur papier 31.031 est en fait le 31.001 (en principe Armistice 7501) maquillé en 31.031.

- HL 12.004 ancienne 1204, type 12 de 1939.
En état de présentation, livrée verte.
Consortium belge de constructeurs de locomotives, 1939.
Fournie le 14-07-1939. FSR--8/44 FBM--1/45 FSR. SE 9/62.
Cette HL a assuré le dernier service fait par HL type 12,
HK 1705 et 1716 du dimanche 29 juillet 1962. (FNDM sur abri)
Chaudière L'Energie - Marçinelle n° 320 de 1939 à 18kg.
HT 24.604, type 19, provenant de la reconstruction par CW Mechelen
du HT 24.068 de 1921.
-
- HL 16.042 ancienne 3942, type 15 S et 1642, type 16 de 1905.
En état de présentation, livrée verte.
Ateliers Métallurgiques de Tubize n° 1594 de 1909.
(plaque de constructeurs: Tubize n° 1520 de 1907)
Cette machine, que l'on trouve à Piéton puis à Haine-St-Pierre
dès 1931, a passé la deuxième guerre et l'après guerre à GT.
Mutée à Ath en novembre 1959, elle y a été SE 2/64.
(sur abri, GR FAZ 1/4/59)
Chaudière Tubize à 12,5kg.
-
- HL 18.051 ancienne 3251 et 1851, type 18 de 1902.
En état de présentation, livrée "Caledonian bleu", rappelant
ses origines techniques.
Saint-Léonard n° 1405 de 1905.
D'au moins 1927 à Ledeburg--2/29 FKR--3/34 FTM--3/39 LML--
-7/41 FRST--9/42 FDR--10/42 FSN. HS-GE 22-07-46 et SE 7/48.
A fonctionné comme générateur d'eau chaude (lavage des chau-
dières) à Ans d'avril 1945 à septembre 1955. HS comme géné-
rateur 30-09-1955.
Chaudière Saint-léonard n° 276 de 1905 à 13,5kg.
HT 18.020, type 14, accouplé à cette HL après sa mise en garage pour
préservation, a été sauvé in extremis. Il se trouvait à Zee-
brugge, où il avait servi à l'alimentation des HLR de 1950
à 1958. Il s'agit de la bâche à eau 82966, ancien HT 18.020,
Compagnie Centrale de Construction, Haine-St-Pierre de 1902.
(le numéro ne figure pas sur le HT).
-
- HL 29.013, type 29 de 1945.
En ordre de marche, mais qu'en est-il des pièces de rechange?
Montreal Locomotive Works (Canada) n° 74510 de 1945.
Prise en écritures le 08-02-1946.
LT--4/57 NK--10/60 FLV--12/60 LNC--5/63 FKR--11/66 FKR/FLS--
-2/67 FLV (réserve froide dite "réserve réseau").
HS 16-12-66 (quelque peu prématurément, l'orthodoxie n'était
plus respectée), SE 4/67.
Cette HL a assuré le dernier HKV du service commercial ordi-
naire, le 8155 du 20 décembre 1966, Ath - Denderleeuw, équi-
pe de conduite Van Oost - D'Hooker, chef instructeur Van Des-
sel, accompagnés par M. Vanden Eynde, Insp. Tech. ppl Dt M.
HT 25.217, type 25. Ce tender a été accouplé en 1971, il provenait du
générateur A 621/182 réformé (ancienne HL 29.217).
-
- HL 1151, type 51 de 1866. A restaurer, état rouille très avancé.
Evrard n° 314 de 1879.
Reprise en 1967 de la Carbonisation Centrale de Tertre, à
qui l'Etat Belge l'avait vendue en février 1929.
La cheminée pyramidale fait supposer la présence d'une chau-
dière des années 1890-92.
-
- HL 53.320 ancienne 940, type 23 puis 5620, type 53 de 1904.
En état de présentation, livrée brune (n° 5620).
Boussu n° 178 de 1907 (plaque de "1906").
Etait à FNZD en 1931. D'au moins 1942 à FNDM--2/45 LNC--
-7/46 MBX--2/51 FNDM--12/51 FLV. SE 7/66.
Chaudière Boussu n° 178 à 12,5kg.

- HL 64.045 ancienne 2445 Altona et 6445, type 64.
P 8 Armistice seconde série de 1906.
Présumée en ordre de marche, repeinte.
Henschel n° 13855 de 1916.
Traces retrouvées avant guerre à FBM (1932) et à FTY.
A Mons après mai 1940, enlevée en Allemagne comme Leihelok ("prêt") le 28-11-40 pour la DRD d'Essen et restituée le 21-10-1945. Remise en service à GT--7/46 ATH--5/65 FTY.
SE 4/67. Cette HL a été utilisée comme générateur mobile au PE de FTY pendant l'hiver 1966-67. Se déplaçant par ses propres moyens et desservie par un machiniste et un chauffeur, elle a effectué de nombreuses manoeuvres à l'atelier et au PE. Quelques interventions occasionnelles dans les manoeuvres de gare, plusieurs mois après l'extinction officielle de la vapeur, méritent mention anecdotique.
HT 22.153, type 35, censé être l'ancien "Armistice" 7382.

- HL type 88. Sous ce vocable imprécis se dissimule la machine Nord-Belge n° 615 (ancienne 765 renumérotée en 1880), vendue en 1935 aux Charbonnages de Monceau-Fontaine, où elle fut immatriculée MF 72. A restaurer.
Cette HL, de la classe des "Petits Châteaux", est équipée d'une distribution Gooch qui lui confère un intérêt tout particulier.
Cockerill n° 509 de 1859.

- HL type 41. Pour mémoire, la HL 41.077 a été dépecée par Leuven en février 1969. Son tender n° 17.332 (marqué HL 41.199) était resté sur place; à restaurer?

- HL type 44, une machine à reconstituer à partir des HL générateur mobile de vapeur:
A 621.11 ex. 44.021 ou 44.129 (?) + HT 17.134
A 621.103 ex. 44.225 + HT 17.307
Ces deux machines étaient utilisées à Haine-St-Pierre jusque fin 1977, en réserve. Fort heureusement, bien que dépourvues de leurs bielles, les manetons de celles-ci n'avaient pas été découpés.

- HL type 50. Pour mémoire, le C.F.V. 3V. possède une D20T n° MF 62. Il s'agit en fait d'une ancienne type 50 Etat Belge dont seules les soutes à eau ont été modifiées (droites au lieu de "Saddle tank").

- Chaudière type 25 "Belpaire" provenant du générateur A 621.59.
En tout état de cause, une chaudière n'est qu'une pièce de rechange de HL (à CW Mechelen).

- HL n° 2 "Pays de Waes", de la Compagnie d'Anvers à Gand, à voie de 1,14 m.
Fournie en 1842 par la firme Postula et Cie - Bruxelles (Atelier du Renard).
Conservée au Musée de Bruxelles Nord.

- Maquette échelle 1/1 de la locomotive n° 6 "Le Belge", de l'Etat Belge.
Livrée en décembre 1835 par Cockerill à Seraing.

- Maquette échelle 1/1 de la locomotive n° 2 "L'Eléphant", version reconstruite par l'Arsenal de Malines en 1849 (Etat Belge).
Livrée en 1835 par Tayleur, sous-contractant de Stephenson.

2) Locomotives à Vapeur industrielles (et autres)

- HL 030 bicabine S.N.C.V. n° 1001, à voie normale.
A restaurer, propriété de l'Amutra.
- HL 020T provenant de Willebroek.
En état de présentation, livrée verte.
- HL 020 à chaudière verticale provenant des Cockerries de Willebroek.
En état de présentation, livrée verte.
Cockerill - Seraing n° ?
- HL 020 à chaudière verticale.
A restaurer.
Chaudière Cockerill - Seraing n° 4727.2 de 1926 à 14kg.
Omologation Brabant n° 1932.
- HL 020 sans foyer, BASF - Antwerpen DS n° 4.
En état de présentation, livrée jaune.
N° de construction 3541/16.
Don de l'association VeBov.
- HL 040 sans foyer, Artois n° 12.
En état de présentation, livrée verte.
La Meuse - Ougrée n° 5265 de 1954.
Chaudière à 40kg, omologation Limburg n° 559.
Don de NV Artois en 1977.

3) Locomotives Electrique et Diesel

- HLE 2911 ancienne 101.011 de 1949.
En état de présentation, non transformée, livrée verte.
Baume et Marpent, 1949.
Mise en service le 07-10-1949. FSR--2/54 FBM--3/69 FEO (LNC).
- HLDH 7103 ancienne 271.006 de 1956
En état de présentation, livrée verte type 1970 à bandes
jaunes en Z.
Baume et Marpent, 1957.
Mise en service en 1957. NK--1/59 FKR.

4) Automotrices Electriques

- AM quadruple type 1935, composée des voitures
BD n° 217.012, motrice, ancienne 7724, Atel. de la Dyle - FLV
AB n° 215.205, remorque ancienne 8517, Atel. de la Dyle - FLV
A n° 212.211, remorque ancienne 8211, Atel. Métal. - Nivelles
B n° 213.012, motrice, ancienne 7312, Atel. Métal. - Nivelles
Les AM 1935 ont appartenu à FSR pendant toute leur existence.
Cette Am a assuré le dernier service confié à une AM 1935
(E 223 et E 2934 du 20 août 1962, en u.m. avec la 228.060).
A restaurer.
- AM double type 1939, n° 002, ancienne 228.002, composée des voitures
AB motrice, ancienne 7326) (Atel. de la Dyle - Louvain
BD motrice, ancienne 7734) (Atel. Métal. - Nivelles
Les AM 1939 ont appartenu à FSR pendant toute leur existence.
En état de présentation, livrée verte.

5) Autorails

- AR 551.48 ancien 622.43, puis 550.20, type 551 Brossel à deux essieux
de 1939.
Caisse CW Mechelen - Moteur et transmission Brossel - Brux.
L'AR fut équipé d'un gazogène de 1941 à 1945.

Il a appartenu à MBX après la guerre. MBX--1/49 GF--11/51
FPS--9/52 NK. SE 6/62. Servi ensuite à MBX comme véhicule
de service (manoeuvres) jusqu'en juin 1978.
A FTY. A rafraîchir.

- AR 608.05, type 608 de 1939, autorail simple diesel-mécanique.
Caisse F.U.F. - Haine-St-Pierre. Motorisation SEM.
FBM--12/60 LWC--2/63 LNC. SE 11/66.
A LWC. A restaurer.
- AR 654.02, type 654 de 1936, autorail triple diesel-électrique, an-
cien 654.03 renuméroté en janvier 1958.
Il s'agit de la seule voiture ABD. Cette voiture généra-
trice n'est motrice que sur un essieu côté voiture centra-
le (bogies intérieurs sont communs à deux voitures).
Caisse Baume et Marpent - Morlanwelz. Motorisation SEM.
FBM--9/61 FSR--11/61 FEO--4/62 LWC--12/62 LK. SE 2/66.
AR modifié en 1959 (nouveaux bogies générateurs, roues de
900 mm, suppression des freins à tambours).
A restaurer.

6) Tramways Electriques

Trams de Liège n° 133 et 193 (FBC).
A restaurer, propriété de l'Amutra.

7) Grues S.N.C.B.

- grue manuelle à 2 essieux n° A 362/97.
Etat de dernière utilisation.
- grue à vapeur à 2 bogies de 2 essieux n° A 310/6.
De l'ancien train de secours de Merelbeke.
Puissance de levage: 20 t. - 25 km/h.
Cowans Sheldon et Co Ltd - England.
+ wagon allonge à 2 essieux n° 30 88 948 3764-7.
Etat de dernière utilisation.
- grue à vapeur à 2 essieux n° A 320/7. Puissance de levage: 10 t.
Cockerill - Sesaing n° 5489 de 1924.
A restaurer.
- grue à vapeur à 2 essieux n° A 330/87. Puissance de levage: 4 t.
George Russell et Co Ltd - Motherwell - England.
A restaurer.

8) Matériel Remorqué à Voyageurs S.N.C.B.

- Train Royal de Léopold II composé des voitures
B1 n° 45, salle à manger - tare 40,875t
bogies à 2 essieux (distance entre essieux 2,50m)
distance entre pivots de bogies 13,10m.
A1 n° 46, voiture lits/salon d'accueil - tare 44,400t
bogies à 2 essieux (distance entre essieux 2,50m)
distance entre pivots de bogies 15,00m.
A2 n° 47, voiture salon/salle à manger - tare 44,900t
bogies à 3 essieux - distance entre pivots de bog. 13,07m.
En état impeccable de présentation, livrée brune.
Abrité dans la remise royale de Bruxelles Midi.
- Diverses voitures anciennes récupérées dans des wagons de travaux,
dont une avec n° 190.934.
A restaurer. CW Mechelen et Leuven.

- Voitures G.C.I. type P, à trois essieux.
(inscriptions à 3 classes)

- 19.138 - fourgon - revêtement en bois latté.
 91.001 - 1 compartiment de 2^{me} cl./1 de 1^{re}/3 de 2^{me}/1 com-
partiment fourgon - couloir latéral - plat. forme à 1 extr. -
de 1921.
 93.948 - 8 compartiments de 3^{me} cl. - couloir latéral - pl.-
forme à 1 extrémité - de 1913.
 96.556 - 8 comp. 3^{me} cl. - coul. central - banquettes à dos-
siers hauts - de 1905.
 En état de présentation, livrée verte.
 19.141 - fourgon.
 91.876 - 1 comp. 2^{me} cl./1 comp. 1^{re} cl./4 comp. 2^{me} cl. -
coul. lat. - pl.-forme à 1 extr. - de 1921.
 94.688 - 8 comp. 3^{me} cl. - coul. lat. - pl.-for. à 1 extr. -
de 1909.
 96.662 - 8 comp. 3^{me} cl. - coul. cen. - banq. hautes - 1905.
 96.674 - 8 comp. 3^{me} cl. - coul. cen. - banq. hautes - 1903.
 96.716 - 8 comp. 3^{me} cl. - coul. cen. - banq. hautes - 1910.
 96.724 - 8 comp. 3^{me} cl. - coul. cen. - banq. hautes - 1910.
 96.840 - 8 comp. 3^{me} cl. - coul. cen. - banq. basses - 1910.
 A restaurer.

- Voitures type N, ex. Nord-Belge, métalliques à bogies de 1930.
(systèmes à 2 et 3 classes)

- 50 88 29 26 403-7 / 32.303 - B9 - ancienne 1.203 - B9 -
ex. N.B. B9YI n° ? - Anglo-Franco-Belge - La Crorière.
 50 88 21 26 401-9 / 32.401 - B11 - ancienne 1.301 - C11 -
ex. N.B. C11YI n° 15 - Baume et Marpent - Haine-St-Pierre.
 50 88 21 26 402-7 / 32.402 - B11 - ancienne 1.302 - C11 -
ex. N.B. C11YI n° 16 - Baume et Marpent - Haine-St-Pierre.
 50 88 21 26 404-3 / 32.404 - B11 - ancienne 1.304 - C11 -
ex. N.B. C11YI n° 18 (?) - Baume et Marpent - H.St.P.
 50 88 82 26 430-4 / 39.101 - B7D - ancienne 1.701 - C7D -
ex. N.B. C7Ddyi n° ? -
 50 88 82 26 432-0 / 39.103 - B7D - ancienne 1.703 - C7D -
ex. N.B. C7Ddyi n° 29 -
 50 88 82 26 433-8 / 39.104 - B7D - ancienne 1.704 - C7D -
ex. N.B. C7Ddyi n° ? -
 Dans l'état de dernière utilisation.

- Fourgons hors-type, Post ou GV, ex. DRG.

- 50 88 92 29 907-6 / 79.804 - GV - ancienne 70.804 - Post -
tare 37t - bog. à 2 ess. (distance entre ess. 3,60m)
dist. entre piv. bog. 15,36m - long. hors t. 22,96m.
 50 88 92 29 905-0 / 99.574 - GV - comme type DÜe 938 de DB.
Linke-Hofman-Werke - Breslau - 1938, pour KPEV.
tare 33t - bog. à 2 ess. (distance entre ess. 3,00m)
dist. entre piv. bog. 14,50m - long. hors t. 21,60m.
 Dans l'état de dernière utilisation.
 50 88 92 29 903-5 / 99.565 - GV - ex. KPEV -
tare 38t - bog. à 2 ess. (distance entre ess. 2,51m)
dist. entre piv. bog. 12,00m - long. hors t. 18,50m.
 A restaurer.

N.B.: Il y a profusion de modèles similaires dans les types P et les N.
Voir également l'article "WL Oostende" de ce présent Ferro-Flash.

9) Matériel Remorqué à Marchandises

- Wagons à 2 essieux "Transport d'équipage" - Etat-Belge.

- n° 8938 - Ateliers de Seneffe - 1899
 n° 8965 - At. Léon Piérart - Cuesmes - 1904) (En état de pré-
sent., liv. ver.

- Tram n° 43 - Tramways Est-Ouest (Liège).
Franco-Belge de 1899.
Emp. 1,700m - 14 places assises / 22 debout - Tare 8.000kg.
Transformation des paravents en 1908/1910.
- Remorque n° 366 - Tramways Liégeois.
- Tram n° 263 - S.T.I.C. (non présente, en cours de restauration).
- Tram n° 310 - S.T.I.C.
Nivelles de 1932.
Emp. 3,000m - Long. 10,260m.
21 places assises / 70 debout - Tare 14.500kg.
- Tram n° 72 - Verviers.
- Tram n° 328 - Gent.
- Remorque n° 55 - Gent.
- Motrice S.N.C.V. n° 10112 - Groupe de Liège.
- Autobus n° 515 - Autobus Bruxellois.
Série 501 à 515 - Chassis Brossel, Bovy, Pipe - Bruxelles,
Carrosserie Raghenò - Mechelen - de 1938.
- Tram n° 484 - M.I.V.A.
Ateliers de la société, de 1913 à 1920.
Série 472 à 491 - Transformés en 1935-1936.
Long. 8,562m - Larg. 2,200m.
16 places assises / 23 debout - Tare 11.800kg.
- Remorque n° 919 - M.I.V.A. - A l'origine: Compagnie Générale des
Tramways d'Anvers.
Série 901 à 930 - Franco-Belge, La Croyère de 1904.
Long. 8,250m - Larg. 2,200m.
34 places assises / 20 debout - Tare 5.000kg.
- Locomotive à vapeur S.N.C.V. type 18, n° 1066.
126 unités - Vais de 1,000m.
Forges, Usines et Fonderies de et à Haine-St-Pierre de 1920.
Long. 6,450m - Larg. 2,350m.
Tare 18.000kg - Vitesse réglementaire: 30 km/h max.
- Remorque S.N.C.V. n° A 11751 - 1/2me cl.
Série A 11713 à 11752 - Dyle et Bacalan de 1912.
Emp. 2,800m - Long. 8,274m - Larg. 2,320m - Tare 6.800kg.
- Motrice S.N.C.V. n° 19.
Série 9001 à 9012 - Verhaegen de 1893.
Série 9013 à 9018 - Franco-Belge de 1894.
Série 9019 à 9024 - Verhaegen de 1896.
Tare 7.600kg.
- Trolleybus n° 6023 - Tramways Bruxellois.
Série 6001 à 6007 de 1939
Série 6008 à 6012 de 1940
Série 6013 à 6022 de 1944/45
6023 de 1956
6024 de 1957
Emp. 4,850m - Long. 10,080m - Larg. 2,350m.
36 places assises / 30 debout.
} (Carrosserie - D'Heure.
Chassis - Brossel.
) carrosserie en bois - Ateliers TB, Cureghem.

- Trolleybus n° 402, bidirectionnel, 3 essieux - S.T.I.L.
401, 402 - Brossel de 1933.
403, 404 - Brossel de 1938.
Long. 10,000m - Larg. 2,350m - Tare 10.200kg.
38 places assises / 34 debout (44 version 1 poste de cond.).
- Trolleybus n° 45 - origine Liège, mais adapté au modèle d'Antwerpen.
N° 31 à 35 - FN, Herstal de 1937/38.
Long. 9,000m - Larg. 2,350m - Tare 9.250kg.
28 places assises / 15 debout - 45 km/h max.
- Tram standard S.T.I.B., aménagé en montage audiovisuel.
Peint en blanc.
- Motrice de travaux n° 95, dite "Barnum" - S.T.I.B.
Balayeuse de neige - Brill, Philadelphia, USA de 1906.
- Tram n° 5001 - S.T.I.B.
Série 5001 à 5025 - Ateliers de la Dyle de 1935.
Emp. 6,700m - Long. 13,570m - Larg. 2,193m.
28 places assises / 75 debout - Tare 16.900kg.
- Tram n° 1348 - Tramways Bruxellois.
Série 1336 à 1373 - Nivelles de 1914.
Emp. 2,100m - Long. 8,850m - Larg. 2,190m.
20 places assises / 23 debout - Tare 12.890kg.
- Remorque n° 29 - Tramways Bruxellois.
Série 1 à 100 - Ateliers de Godarville de 1910.
Emp. 2,100m - Long. 7,710m - Larg. 2,150m.
23 places assises / 20 debout - Tare 3.480kg.
- Tram n° 1002 - S.T.I.B.
Série 1001 à 1150 - Nivelles de 1906, transf. en 1933.
Emp. 2,750m - Long. 9,840m - Larg. 2,100m.
18 places assises / 51 debout - Tare 13.000kg.
- Remorque n° 102 - S.T.I.B.
Série 101 à 107 - Ateliers de Familleureux de 1928.
Emp. 2,300m - Long. 9,374m - Larg. 2,200m.
18 places assises / 36 debout - Tare 6.090kg.
- Tram n° 1753 - Tramways Bruxellois.
Série 1748 à 1799 - Nivelles de 1914.
Emp. 2,100m - Long. 8,850m - Larg. 2,100m.
18 places assises / 23 debout - Tare 12.890kg.
- Tram n° 1291 - Tramways Bruxellois.
Série 1281 à 1335 - Nivelles de 1910.
Emp. 2,100m - Long. 8,885m - Larg. 2,190m.
20 places assises / 23 debout - Tare 12.300kg.
- Remorque n° 671 - Tramways Bruxellois.
Série 630 à 689 - Nivelles de 1910.
Emp. 2,100m - Long. 8,184m - Larg. 2,200m.
16 places assises / 27 debout - Tare 4.725kg.
- Tram n° 984, prototype standard, renumérotée 1034 - Tramways Bruxellois.
Série 1001 à 1150 - Nivelles de 1906.
Emp. 2,100m - Long. 8,820m - Larg. 2,190m.
20 places assises / 20 debout - Tare 8.000kg.

- Remorque n° 301 - Tramways Bruxellois.

Série 244 à 308 - Nivelles de 1901.

Emp. 2,100m - Long. 7,430m - Larg. 2,170m.

23 places assises / 12 debout - Tare 3,125kg.

Y. Reynaert

P.S.: Certaines pièces exposées sont la propriété de l'Amutra.

 S.N.C.V. - M.I.V.A. - S.T.I.B. - S.T.I.C. - M.I.V.G. - S.T.I.L. - S.T.I.V.

+++++
 † A LA S.T.I.B. †
 +++++

Dans le cadre de l'exposition 150 de Transport Urbain, la S.T.I.B. organise des sorties de tramways anciens.

Ces circulations spéciales se font au départ du dépôt de Woluwé et ce vers le terminus de Tervueren.

Elles ont déjà eu lieu les 26 mai et 15 juin.

Les prochaines se feront les 13 et 21 juillet, 15 août et 14 septembre.

Les mouvements de ce matériel historique se font de 14 à 18h30; départ de Woluwé de demi-heure en demi-heure et ce de 14 à 18h00.

La qualité du matériel exposé à Woluwé et l'intérêt suscité par le matériel ancien en circulation (dans un cadre agréable) justifient amplement le déplacement.

Notons également que du matériel historique est présenté en permanence dans la station de métro "Rogier".

Il s'agit des véhicules suivants:

- Voiture fermée électromotrice n° 9537 - S.N.C.V.

Série 9523 à 9543 - La Construction, Manège en 1914.

Transformée en 1935.

Emp. 2,400m - Long. 8,800m - Larg. 2,250m.

24 places assises / 24 debout.

- Bus n° 510 - Société des Autobus Bruxellois.

Brossel - Ragheno de 1938.

Propriété de l'Amutra.

- Tram-Car "Nord-Midi" n° 2 attelé (sans chevaux) - Société Polydor Vanderschueren.
 De 1890.

M. T.

TRAINS VAPEUR SPECIAUX A L'ETRANGER

Trains vapeur spéciaux les 13 et 27 juillet, 10 et 31 août 1980 sur les Rhätische Bahn, avec arrêts photos.

Trajets:

- Landquart - Klosters - Davos - Filisur (tête-à-queue) - Thusis - Chur - Landquart.
- Sankt-Moritz - Scuol-Tarasp.

Renseignements: toute gare CFF ou office du tourisme suisse.

Rhätische Bahn, Chemins de fer Rhétiques, à voie de 1,000 m sont situés dans l'est de la Suisse, Canton des Grisons.

Les lignes parcourues par ces trains vapeur sont électrifiées en courant alternatif 11.000 volts à 16 2/3 Hz.

A LA SNGV

R. VAN GYSEGHEM

Motrices transformées: bilan.

Voici la liste des motrices qui ont été touchées par la rénovation. Les premières sillonnent déjà nos lignes, les autres se trouvent encore dans les ateliers de Jumet.

9125 → 9170	9106 → 9175
9065 → 9171 (1)	9313 → 9176 (3)
9076 → 9172 (1)	9306 → 9177 (3)
9122 → 9173	9034 → 9178 (2)
9107 → 9174 (2)	9134 → 9179

(1): motrices accidentées à Saint-Vaast.

(2): avant la transformation, il y a eu permutation entre les motrices 9034 et 9107; la 9107 en meilleur état devait entrer dans le cycle du roulement, tandis que la 9107 aurait dû être affectée aux manœuvres dans la cour du dépôt de Jumet. C'est ainsi que les photos récentes de la 9034 la montrent avec la toiture jaune caractéristique des tramways du groupe de Bruxelles.

(3): remorques. Ces véhicules faisaient partie de la série T.S3 (motrices type S transformées pour le prémétre). Voici donc 2 motrices qui sont devenues remorques, et qui redeviennent à nouveau motrices:

9177 vient de 9306	vient de 19720	vient de 9767
9176 vient de 9313	vient de 19727	vient de 9783

Nouvelles voitures type S construites aux ateliers de Cureghem.

Année 1955

Date de sortie	N°	Destination	N° actuel.
07/05	9759	Anvers	9124
20/05	10251	Louvain	9146
24/05	9675	Louvain	----
31/05	9767	Liège	9306/9177
09/06	10069	Bruxelles	9108
13/06	10167	Hainaut	9128
21/06	9654	Anvers	----
29/06	9975	Liège	9043

Date de sortie	N°	Destination	N° actuel
30/06	9652	Anvers	9030/9151
09/07	10057	Bruxelles	9106
17/07	10275	Hainaut	9149
30/07	9657	Anvers	9113
05/08	10181	Hainaut	----
11/08	10075	Bruxelles	9109
19/08	9647	Anvers	9112
27/08	10185	-----	9138
03/09	10065	Liège	9049
09/09	9649	Anvers	----
17/09	10232	Hainaut	9144
24/09	9671	Bruxelles	9090

Il est à noter que, mis à part les motrices 9112 et 9113, qui servent actuellement de trams de service au littoral, que toutes les motrices précitées roulent actuellement dans le groupe du Hainaut.

Rétro: les voitures P.C.C. de la S.N.C.V.

"La première voiture-prototype arriva toute montée des usines de Saint-Louis (USA) et après une période d'essais sur les réseaux des tramways bruxellois et liégeois, cette voiture fut acquise par la S.N.C.V. Immatriculée sous le n° 10419 et pourvue de bogies à écartement métrique, elle fut mise en service sur les lignes de la côte durant les derniers jours de la saison balnéaire 1948. L'année 1949 se passa en essais, qui permirent après quelques tâtonnements inévitables, l'adaptation parfaite à nos réseaux à voie métrique d'un matériel ultra-moderne, primitivement prévu pour circuler sur des lignes à écartement différent.

Cette mise au point faite, la S.N.C.V. a procédé au moyen de cette voiture, à différents essais d'exploitation.

Suivant la nature de la ligne, on réalisa des vitesses commerciales variant de 30 à 40 km/h, le gain par rapport aux voitures normales variant de 10 à 25 %.

Avec la voiture PCC, la vitesse atteinte après un parcours de 400m est de 12 % plus élevée, ce qui illustre bien la forte accélération au démarrage.

La voiture prototype américaine, la 10419 est actuellement garée à Kessel-Lo et est mise assez régulièrement en service durant l'après-midi sur la ligne Bruxelles-Louvain, où elle assure à 17 h 18, le dédoublement du départ de la Plade Saint-Josse de 17h20.

(Nos Vicinaux mai 1950)

Les premières PCC européennes.

Au début de l'année 1949, la société "La Brugeoise" assembla pour le compte de la "Haagse Tramweg Mij" deux voitures PCC venues d'Amérique entièrement en pièces détachées. Il fut cependant nécessaire de ramener la largeur du véhicule à 2,20 m et de supprimer une fenêtre sur la longueur du véhicule (13,84 m).

La première PCC européenne fut mise en service sur le réseau de La Haye. La 1001 fut bientôt rejointe par la 1002, trois mois après.

La ligne de tramway de La Haye à Scheveningen est pourvue d'un matériel très moderne; cependant, les PCC, par leur roulement étonnamment silencieux, ont fait grande impression sur le public.

Immédiatement après cette livraison, "La Brugeoise" s'attaqua à la fourniture des 24 voitures destinées aux Vicinaux et pour lesquelles il avait fallu, au préalable, dessiner des gabarits, dresser des plans, rassembler tous les matériaux.

Alors que les voitures fournies en Hollande n'ont demandé qu'une main-d'œuvre de montage, les PCC destinées aux Vicinaux et celles commandées dorénavant par les autres sociétés de transport, exigent la fabrication sur place du châssis complet et des bogies, utilisant une main-d'oeuvre belge bien plus considérable.

(Nos Vicinaux mai 1950).

Les premières PCC cars sur le réseau vicinal.

C'est le 20 août dernier que la grande presse fit connaître au public belge, que la S.N.C.V allait mettre en service les premières voitures PCC de construction belge.

Assurément, les PCC construites par la Société "La Brugeoise, Nicaise et Delcuve", ont été faites d'après les plans originaux américains, mais il convient de mettre en valeur le travail considérable accompli par les bureaux d'étude de ces sociétés. En effet, le rétrécissement de la largeur du châssis nécessité par les possibilités d'adaptation de gabarits existant à la S.N.C.V. (la voiture type américain a 2,52 m), et certaines modifications imposées par nos services, ont exigé la rédaction de plus de 700 plans avant de pouvoir passer au stade de la construction en série

La PCC vicinale possède les caractéristiques suivantes:
longueur totale: 14,157 m; largeur: 2,316 m; diamètre des roues: 0,660 m
Moteurs: 4 moteurs General Electric de 55 CV. Chaque moteur fonctionne sous la demi-tension de la ligne (300 v).

(Nos Vicinaux:octobre 1950).





SOCIETE NOUVELLE L'ELECTRIQUE LILLE - ROUBAIX - TOURCOING

H I S T O R I Q U E

La SOCIETE NOUVELLE L'ELECTRIQUE LILLE - ROUBAIX - TOURCOING (S.N.E.L.R.T.) a repris le 1er JANVIER 1969 l'exploitation du réseau de tramways reliant le centre de LILLE à ceux des villes de ROUBAIX, TOURCOING, MARCQ (Bourg) et l'exploitation du réseau d'autobus assurant la desserte des diverses communes formant l'agglomération de ROUBAIX - TOURCOING.

Elle s'est substituée à cette date à la SOCIETE L'ELECTRIQUE LILLE - ROUBAIX TOURCOING dont le contrat, venu à expiration fin 1968, n'a pas été renouvelé.

L'ELECTRIQUE LILLE - ROUBAIX - TOURCOING (E.L.R.T.) fut fondée en 1905 par un Ingénieur, M. Alfred MONGY pour assurer l'exploitation d'un réseau de tramways que le Département du NORD lui avait concédé en 1904. Ce réseau, essentiellement interurbain, était destiné à relier rapidement les trois grandes villes entre elles après le percement des boulevards.

I - IMPLANTATION DU RESEAU

Ce réseau, à voie métrique, comprenait 6 Lignes d'une longueur totale d'environ 56 kilomètres.

- LILLE à TOURCOING	11 Kms 500
- LILLE à ROUBAIX	11 Kms 000
- LILLE à LEERS	11 Kms 600
- LEERS à RONCQ	11 Kms 700
- ROUBAIX - HEM	5 Kms 600
- ROUBAIX - LEERS	4 Kms 900

Bien que n'apparaissant pas dans la raison sociale de la Société, la notoriété de M. MONGY était telle que son nom lui est resté attaché au point d'être utilisé par les usagers pour désigner les voitures circulant sur les deux lignes dites du "Boulevard" soit les lignes LILLE - ROUBAIX et LILLE - TOURCOING.

Ces deux lignes, livrées à l'exploitation le 11 DECEMBRE 1909, étaient établies en plate-forme indépendante sur la plus grande partie de leur parcours, comme elles le sont encore aujourd'hui, avec prise de courant sur fil suspendu par caténaire, réalisation qui constituait une nouveauté pour l'époque.

Pour assurer le service des différentes lignes, la Société disposait de 74 tramways, soit 24 motrices à boggies destinées aux lignes LILLE - ROUBAIX et LILLE - TOURCOING et 50 motrices à 2 essieux destinées aux 4 autres lignes.

Le remisage et l'entretien de ce matériel étaient assurés dans deux dépôts : l'un situé à MARCQ-EN-BAROEUL et l'autre à LEERS.

Le courant de traction était fourni par quatre sous-stations sises respectivement à LA MADELEINE, à ROUBAIX, à TOURCOING et à LEERS.

II - ABSORPTION DU RESEAU DE ROUBAIX - TOURCOING

Après avoir terminé la remise en état de son réseau, sérieusement endommagé au cours de la guerre 1914-1918, l'ELECTRIQUE LILLE - ROUBAIX - TOURCOING a absorbé, en 1922, la COMPAGNIE NOUVELLE DES TRAMWAYS DE ROUBAIX ET DE TOURCOING qu'elle sauva ainsi de la faillite.

Cette dernière avait elle-même en 1894 pris la suite de la COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE ROUBAIX - TOURCOING exploitant depuis 1877 et qui fut déclarée en faillite en 1862.

En 1877, le mode d'exploitation était la traction par chevaux sur voie ferrée. En 1894, la décision fut prise d'utiliser la traction électrique par fil aérien et sur 3 lignes, ce qui amena la fin de la traction animale en 1896.

Aux six lignes du réseau s'ajoutent alors les huit lignes de cette dernière Société qui étaient les suivantes :

- ROUBAIX à TOURCOING par la Fosse aux Chênes	4 Kms 500
- ROUBAIX à WATTRELOS (Frontière Belge)	6 Kms 500
- TOURCOING à TOUFFLERS (Frontière Belge)	10 Kms 800
- MOUVAUX au NOUVEAU ROUBAIX	6 Kms 000
- NOUVEAU ROUBAIX au CRETINIER	5 Kms 500
- GARE DE ROUBAIX CENTRE à GARE DE ROUBAIX WATTRELOS	2 Kms 500
- TOURCOING BLANC-SEAU à TOURCOING-LES-FRANCS	5 Kms 400
- TOURCOING CIRCULAIRE	6 Kms 800

Le parc de tramways d'origine fut augmenté des 87 automotrices et des 47 remorques de la COMPAGNIE NOUVELLE DES TRAMWAYS DE ROUBAIX - TOURCOING qui permit de disposer également des dépôts de ROUBAIX - MASCARA et de TOURCOING - UNION, ainsi que des sous-stations de ROUBAIX et de TOURCOING.

III - MODIFICATION DU RESEAU

Entre 1924 et 1934, l'E.L.R.T. procéda à la construction de 5 nouvelles lignes :

- TOURCOING - HALLUIN	9 Kms 500
- TOURCOING - RISQUONS-TOUT (Frontière Belge)	1 Km 500
- LILLE - MARQUETTE	5 Kms 000
- WATTRELOS (Frontière Belge) - GARE D'HERSEAUX ...	1 Km 200
- LILLE - MARCQ-EN-BAROEUL	5 Kms 000

Elle construisit également deux sous-stations supplémentaires : l'une à HALLUIN, l'autre automatique, à WATTRELOS.

Le nombre de voyageurs transportés, qui s'était accru régulièrement depuis la création de la Société, a décliné dès l'année 1931 en raison de l'extension progressive de la concurrence des moyens individuels de transports sur route.

Pour mieux adapter le service aux besoins du public, la contexture du réseau fut modifiée dès cette époque. C'est ainsi que toute exploitation fut supprimée sur les tronçons de lignes largement déficitaires, et que trois nouvelles lignes furent desservies par des autobus :

- LILLE - HALLUIN	18 Kms 100
- TOURCOING - COMINES	18 Kms 700
- TOURCOING - LA MARLIERE	3 Kms 500

En Septembre 1939, à la déclaration de la guerre, la Société exploitait :

- 15 lignes de tramways	120 Kms
- 3 lignes d'autobus	40 Kms

Le parc du matériel roulant était constitué par :

- 174 tramways, dont 51 motrices à boggies.
- 57 remorques, dont 27 remorques à boggies et
- 25 autobus.

L'entretien et la réparation des différents véhicules étaient assurés dans les deux ateliers de MARCQ-EN-BAROEUL et de ROUBAIX - LABOUREUR.

Le remisage était effectué dans quatre dépôts : ceux de MARCQ, de LEERS, de TOURCOING - UNION et de ROUBAIX MASCARA.

Enfin, le courant de traction était fourni par cinq sous-stations : celle de LA MADELEINE, ROUBAIX, TOURCOING, HALLUIN et la sous-station automatique de WATTRELOS.

Pendant la guerre de 1939-1945 et la période qui suivit, la Société a eu à faire face à une situation difficile par suite de la disparition des moyens de transport sur route et du manque de matières indispensables au maintien d'un entretien rationnel.

L'usure du matériel roulant fut ainsi accélérée et, en 1946, 28 motrices modernes (série 500) furent commandées pour remplacer les tramways d'origine sur les lignes LILLE - ROUBAIX et LILLE - TOURCOING. Ces motrices furent mises en service en 1950.

IV - MODERNISATION DE L'EXPLOITATION

En 1952, un plan de modernisation des réseaux fut défini comme suit :

- Substitution progressive des autobus aux tramways sur toutes les lignes à l'exception de celles dites "du Boulevard" soit LILLE - ROUBAIX, LILLE - TOURCOING, LILLE - MARCQ.
- Concentration du remisage et de l'entretien des tramways dans l'atelier de MARCQ-EN-BAROEUL, et concentration du remisage et de l'entretien des autobus dans le dépôt atelier de TOURCOING (UNION) agrandi et modernisé.

Cette transformation fut achevée en 1956.

Parallèlement, et bien que cette modification n'ait pas été prévue par les accords, la distribution du courant de traction nécessaire à l'exploitation des dernières lignes de tramways a été concentrée dans une sous-station unique sise à LA MADELEINE.

En 1960, l'exploitation des lignes d'autobus en service à un Agent (chauffeur-receveur) au lieu du service à deux Agents (chauffeur et receveur) fut décidée.

La transformation fut réalisée ligne par ligne de 1961 à fin 1968.

Malgré tous ces efforts la situation de l'exploitation se dégradait d'année en année : conséquence du développement des moyens de transport individuels et situation sociale interne très difficile.

Le 31 Décembre 1968 la concession de l'E.L.R.T. se terminait et le 1er Janvier 1969 la S.N.E.L.R.T. prenait la relève.

EN PARCOURANT

MINIATURBAHNEN mai 1980: des suggestions pour le HOe, l'adaptation de l'attelage ROCB court au matériel FLEISCHMANN deux essieux

MARKLIN MAGAZIN 2/80: pour les amateurs de l'échelle I: une belle gare à construire, à l'opposé pour les Z-istes: la transformation de la BR 89 en BR 80, le reste est consacré aux chemins de fer réels avec un encart de la E70 (la conception des machines électriques anciennes allemandes est à voir; elle est directement inspirée de la traction vapeur et non d'un tramway en plus grand: énorme moteur unique, transmission par bielles...)

MODEL RAIL ROADER mai 1980: à retenir l'idée du réseau à deux étages (les paysages sont différents à chacun de ceux-ci), une commande des moteurs d'aiguille renforcée et bien franche et aussi comment réaliser deux petites machines de chantier en double traction à partir d'une machine classique.

RAILWAY MODELLER juin 80: le n° de mai n'est pas sorti suite à la grève des imprimeurs; ce numéro de juin a déjà un air de vacances et nous propose la carte des chemins de fer et attractions ferroviaires de ce beau pays tout entier dévoué aux chemins de fer et à la vapeur

MUPDOFER NEWS n° 04/79: considérations sur les suppressions des points d'arrêt à la SNCB, un tour d'horizon des transports urbains (nouveau et modifications) de par le monde

GAZET mai 80 (De Pijl): le déplacement de la borne de Malines en images

MODEL RAILROADER juin 1980: un numéro très riche ce mais encore. Plus que jamais je vous conseille vivement la lecture de ce magazine même si vous ignorez complètement la langue anglaise: les photos et illustrations parlent d'elles-mêmes! Au sommaire, j'ai retenu pour vous: le façonnage réaliste des sols; la construction de voitures inox...avec des feuilles d'aluminium; un four pratique et économique pour sécher vos modèles repeints; "implantez" réellement vos bâtiments dans le décor...avec de la vaseline!

MINIATURBAHNEN juin 1980: des idées pour la construction et la commande de signaux mécaniques sur portique; en HO, un "grand réseau" de 1,25 X 2 m (bien conçu, à voir pour inspiration éventuelle)

ENTRE VOIES juin 1980 (CFEB) les amateurs de la signalisation SNCB mécanique s'inspireront de l'article de P. MANET .

CORRESPONDANCE Juin 1980 (ALAF): le début d'une série d'articles sur le passé de grands trains et un coup de brosse sur les Re 4/4 des CFF ont retenu mon attention

TOURAIL juin 1980 (CFTY) les membres désirant reproduire un coin de la sambre ou de la Meuse ou encore du Canal du Centre pourront trouver remède à leurs problèmes d'étanchéité avec le truc de M..DOCQIER

RAIL MINIATURE FLASH juin 1980: la 050 FLEISCHMANN a la vraie sauce Nord SNCF-Un crocodile facile à réaliser et sûr-les voitures Paris-Bruxelles-Un block 3 feux automatique TTL (très intéressant mais il vous faudra déjà connaître un rudiment d'électronique pour vous débrouiller-

juillet 1980: vous trouverez des photos des ponts réalisés par notre ami S. BELTRAME-

LOCO-REVUE juin 1980: un long et complet reportage d'exporail avec ~~quelques~~ ~~avants~~ premières- une 020 cockerill pour nos amis de la vapeur vive-le projet éclaté d'une 58 SNCB par X. JACQUET.

juillet 1980: un reportage sur le merveilleux monde des gares de A. PRAS. Pour le reste, n° sans éclat qui, comme les autres revues française du mois, se gargarise a coups de 232 U.I et de C.N.I.T. (salon qui était une foire bien décevante en réalité)

I.D.R. juin 1980: un lampiste fonctionnel (a lire absolument par les ~~fad~~ de l'hyperréalisme: l'idée est excellente et pas bête)

juillet 1980: cocorico (cf L-R)-résurrection des BB 67400 et BBI5000 JOUEF par une nouvelle transmission maison-

RAIL MAGAZINE Juin 1980: la série I6 SNCB et des nouvelles belges D'Espagne. Pour les pointilleux, une photo de la 1818 US ARMY

A propos de cette 1818, quelqu'un connaît-il un fabricant qui reproduirait ce modèle? Informations bienvenues dans ces pages.

juillet 1980: rien n'a accroché l'attention sauf peut-être une courte étude sur les CC 65000 à l'esthétique curieuse

LE RAIL juillet 1980: vous saurez tout sur les nouvelles traversées à aiguilles en lisant ce n°

RAILWAY MODELLER juillet 1980: cité pour mémoire

GAZET (De Pijl) juin 1980: la borne de Malines retrouvera une place tranquille devant la gare. A cette occasion postes ouvertes à l'A.C. Ma lines les 15,17, 19, 20 et 24 septembre.

TRAM MAGAZINE 1980/II (AMUTRA - en vente au club): les travaux à la STIB-les nouvelles motrices de la SNCV-les autorails vicinaux à bogies

LA VIE DU RAIL: 1743: curieux: les voitures du chemin de fer Nord Milan-1744
30 ans de Mistral-vite, vite, à Java ou en RDA pour les dernières vapeurs-les touristiques français en détail 1745: l'histoire du Train Bleu 1746: un intéressant article sur le dépôt de La Chapelle bien connu des amateurs belges-Dakar-Niger: l'Aventure en chemin de fer-une gare centrale à 4 voies: Belfast en Irlande du Nord 1747: Z2 c'est pas un agent secret mais encore une nouvelle abréviation pour du matériel SNCF automotrices nouveau 1748: les c.f. polonais 1749: Rainhill 1980 par l'image 1750: c'est fini: Modane Bardonnèche navette autos.

Grâce à l'amabilité de 2 membres, nous avons pu en outre examiner ce mois NARROW GAUGE & SHORT LINE GAZETTE: c'est bien sûr U.S. made mais quel régal de hyper extra superdétails particulièrement développés en On₃ si peu connu de ce côté.

PRACTICAL ELECTRONICAL avril 80; cette revue consacre un article à l'électronique ferroviaire et vous permet de construire vous même une télécommande (style Zero-one) à dix canaux.

Date rentrée	paiement	repas	n° insc.
cases réservées aux indications de service GTF			

BULLETIN DE PARTICIPATION
 *** Voyage "Le Fagnard" - samedi 23 août 1980 ***

Ce bulletin est à renvoyer avant le 10 août 1980 à l'adresse suivante : GTF asbl, c/o Monsieur Francis Beckers rue de la Douix, 15 B-4050 ESNEUX.
 Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 9 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

* Je soussigné _____ (nom, prénom)
 Rue _____ n° _____ n° boîte _____
 N° postal _____ localité _____ pays _____
 N° carte de membre GTF asbl (éventuellement) _____

* inscris pour le voyage GTF asbl du 23 août 1980

inscrivez le nombre dans les cases ci-contre

compartment souhaité	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> fumeurs	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> NON fumeurs	<input type="checkbox"/>
sans garantie du GTF asbl.	<input type="checkbox"/>

(**)

Adulte(s) à 370 FB _____
 Enfant - de 16 ans à 130FB _____
 Enfant - de 4 ans (pas de place assise personnelle) gratuit _____
 Dîner à 355 FB _____

TOTAL

* verse cette somme totale par le mode suivant :

- mettez une x dans la case adéquate
- je fais un versement au compte 001-0534742-57 GTF asbl, Voyages 4000 Liège
 - je joins un chèque bancaire garanti à l'ordre de GTF asbl, Liège
 - je verse DE L'ETRANGER au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, B-4000 Liège
- * je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement

A _____ le _____
 (signature-représentant légal pour mineurs d'âge)



Groupement Belge pour la Promotion et l'Exploitation Touristique du Transport Ferroviaire
 asbl BP 191. 4000 Liège 1.

A l'occasion du Millénaire de la Principauté de Liège, le G.T.F., asbl, vous invite à participer à une grande excursion
 "Train de Plaisir à destination de Saint-Vith"
 LE FAGNARD
 Le samedi 23 août 1980.
 Sous le patronnage de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège

Le train partira vers 09h30 de Liège Gullemins vers Welkenraedt, Eupen, Raeren, Roetgen, Montjoie, Sourbrodt, Wevercé, Waismes et Saint-Vith où il fera une entrée remarquée dans cette localité que les trains de voyageurs ont abandonné depuis plusieurs années.
 Le retour se fera via Waismes, Malmédy, Stavelot, Trois-Ponts, Rivage pour arriver à Liège Gullemins vers 19h50 (correspondances aisées vers toutes les directions).
 Un apéritif vous sera offert gracieusement lors d'un arrêt dans une petite gare champêtre.
 Un arrêt détente est également prévu à Trois-Ponts.

Ce train de plaisir vous permettra de découvrir loin, très loin des routes enfiévrées, et sans grande fatigue, une des plus belles régions de notre pays : la Fagne.
 A petite vitesse, le train vous conduira sur des lignes fermées au service voyageurs; vous irez aussi de découverte en découverte!... et vous passerez même.. presque sans vous en rendre compte... en Allemagne.

Prix : comprennent le trajet en train spécial de Liège à Liège, l'apéritif, la documentation, la participation au tirage de cadeaux, la TVA, les frais d'organisation et le retour éventuel de Liège G. à Verviers ou Welkenraedt par train régulier.
 Adultes : 370 FB.

Enfants (-16 ans) : 130 FB. {Tarif limité aux enfants accompagnant leurs parents et/ou grands parents.
 Gratuité pour les enfants de moins de 4 ans mais ils ne disposent pas d'une place assise personnelle.

Inscriptions : Elle est préalable et se fait le plus tôt possible et en tout cas avant le 10 août 1980.

- soit directement en se présentant au bureau de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège, 33, Avenue Blondin à 4000 Liège (à partir du 10 juillet 1980).

- soit par correspondance en renvoyant le bulletin d'inscription ci-joint dûment complété et accompagné d'une enveloppe timbrée à 9 FB portant vos nom et adresse (ceci nous permettra de vous faire parvenir, dans le courant du mois d'août, votre confirmation d'inscription à l'adresse indiquée sur le bulletin d'inscription).
 Veuillez verser simultanément la somme correspondante au compte bancaire 001-0534742-57 de G.T.F. asbl voyages à 4000 Liège.

Ce repas est facultatif mais l'inscription est préalable et se fait uniquement en même temps que l'inscription au train spécial.

Merci de nous avoir lu jusqu'au bout.

Nous avons voulu vous donner le maximum de renseignements.

Si vous décidez de vous joindre à nous, inscrivez-vous sans tarder ! (Le nombre de places est tout de même limité).

Ce genre d'excursion n'est pas fréquent !

Et le jour du voyage, oubliez vos soucis et laissez vous conquière, sans fatigue dans la nature !

VENEZ PASSER AVEC NOUS UNE JOURNÉE DE CETTE ANNÉE
1980 DU MILLENAIRE DE LA PRINCIPAUTE DE LIÈGE


LE SAVEZ-VOUS ?

La ligne des Fagnes (Vennbahn) que notre train parcourra entre Raeren et St-Vith a été construite à la fin du XIXe siècle par l'Etat Prussien, lorsque les Cantons de l'Est appartenaient à l'Allemagne. Les préoccupations stratégiques de l'époque ont déterminé le tracé de la ligne.

Lors du retour des Cantons de l'Est à la Belgique (traité de Versailles), la ligne fut l'objet de négociations entre la Belgique et l'Allemagne : celles-ci ont abouti à une situation bizarre toujours en vigueur aujourd'hui : la ligne, belge sur tout le parcours, traverse des villages allemands. Montjoie, sympathique ville allemande, est desservie par une gare belge !

Vous voulez en savoir plus, admirer des documents photographiques du début du siècle, tout savoir sur les sites traversés... Commandez-nous Trans-Fer spécial 1979, revue de notre association, qui contient un amplic article sur les Chemins de Fer dans les Cantons de l'Est et huit autres articles intéressants comme l'histoire de la première ligne de trolleybus de Liège, l'histoire de la locomotive à vapeur, la cabine d'aiguillages de Liège Guillaumeins etc... 136 pages, plus de 100 photos et cartes. Vous pouvez l'obtenir par versement de 200 FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions, 4000 Liège.

Nous avons aussi édité une carte des voies ferrées de Belgique, avec 4 annexes, au prix de 260 FB, en version roulée ou pliée (à spécifier) à commander de la même manière...



Chocolaterie
P. Corné Toison d'Or

79-81, Rue Aug. Lambiotte, B-1030 Bruxelles,
Tél. (02) 734.69.11

Fin chocolat belge d'une réputation mondiale.
Ancienne manufacture de chocolat belge. Produits
cédés artisanaux, importation directe de ses
cacaos, utilisation stricte de produits naturels

Vous pouvez aussi joindre à votre bulletin d'inscription un chèque bancaire barré au nom de G.T.F., asbl. Les paiements en provenance de l'étranger doivent se faire obligatoirement au compte de chèque Postal Bruxelles n° 000-0896641-70 de G.T.F., asbl, 4000 Liège.

Places dans le train spécial :

Le ticket que nous vous délivrons donne droit à une place assise dans un compartiment numéroté d'une voiture désignée. A partir de ce numéro, vous aurez le choix entre 10 places (pour autant que vous vous présentiez le premier au départ du train). Choix à effectuer : Fumeurs ou non fumeurs. (X) Cette méthode a été choisie pour éviter les bousculades mais elle suppose que les familles ou connaissances s'inscrivent ensemble pour être dans le même compartiment.

Le G.T.F. n'intervient pas pour l'attribution des places à l'intérieur du compartiment. (X) Sous réserve de disponibilité.

Possibilités d'embarquement à Verviers C. et Welkenraedt

A l'aller le train spécial passe par ces deux gares où vous pouvez vous embarquer à la condition de vous trouver 10 minutes avant l'heure de passage du train qui sera indiquée sur la circulaire de confirmation. Dans ce cas, au retour à Liège Guillaumeins, vous pourrez rentrer gratuitement à l'une de ces deux gares, en train régulier, sur présentation du ticket train spécial.

Comment rejoindre Liège Guillaumeins ?

Pourquoi ne pas passer une journée complète de détente en abandonnant votre voiture automobile ? Ainsi, pas de problème de parking à Liège, pas d'énervement sur les routes ou autoroutes ou devant un feu rouge. Utilisez les trains de service régulier. Vous pouvez obtenir au départ de toute gare belge (en Flandres, à Bruxelles ou en Wallonie) y compris les points d'arrêts non gardés, à votre demande, un billet aller et retour valable un jour à destination de Liège Guillaumeins. Les prix de ces billets comportent une réduction de 50 % avec un minimum de perception de 98F et un maximum de 428F (2e classe). Ce minimum est uniforme pour les distances de 21 à 42 Km pour le trajet simple. Pour les distances inférieures à 20 Km, il est fait application du plein tarif.

Des réductions correspondantes existent pour les enfants et même pour la 1ère classe. A titre d'exemple, il est ainsi possible d'utiliser les trains réguliers au départ de (avec retour) Bruxelles Junction - Mons - Charleroi - Namur - Huy - Tournai - Anwerpen - Mechelen - Marschoot - Diest - Hasselt - Tongeren - Maastricht - Oostende - Gent - Brugge - Kortrijk.

Dîner

A Saint-Vith, l'arrêt sera de 3h45 pour permettre à chacun de se restaurer et de visiter la ville. Afin d'éviter les problèmes de saturation liés à l'arrivée d'un certain nombre de personnes, le syndicat d'initiative de la ville vous propose un menu du "PAGNARD" au prix de 355F (comprenant Tomate à la Monégasque, Roti de porc jardinière, pommes de terre, Mousse au chocolat Chantilly, service et TVA) qui sera servi dans tous les restaurants de la ville.

La répartition des voyageurs dans les différents établissements se fera au moment de l'inscription.

Si donc vous souhaitez vous placer dans le même établissement qu'une connaissance, c'est à ce moment qu'il faut le demander en vous inscrivant ensemble.

MOROP

Nouvelles du MOROP 1980

Le XXVII^{me} congrès se tiendra à Interlaken (Suisse centrale) du 28/9 au 4/10 (voir Ferro-Flash n° 42). Le prix de 280 FrS et les prix des hôtels sont maintenus. Le programme et un bulletin de participation sont disponibles auprès de Mieur A. Vekemans, rue du Château, 6 à 6320 Villers-La-Ville, tél. 071.877697. Inscriptions avant le 21/07.

RAIL-IN-80

Conjointement au congrès MOROP à Interlaken, les activités suivantes pourront être suivies:

1) Exposition au Kongress-Center Kasino

- matériel de démonstration du grand réseau
- signalisation
- modèles de toutes échelles: 1/4 à 1/220
- vitrines de modèles exclusifs
- dioramas
- réseaux de démonstration des constructeurs
- stands des Compagnies Exploitantes et des Industriels
- vente: matériel ferroviaire, littérature technique, souvenirs
- diapos et audiovisuel
- festival de films ferroviaires suisses et étrangers
- dans le parc, réseau liliputien pour enfants et adultes (2 trains)

2) En gare d'Interlaken West (matériel à voie normale)

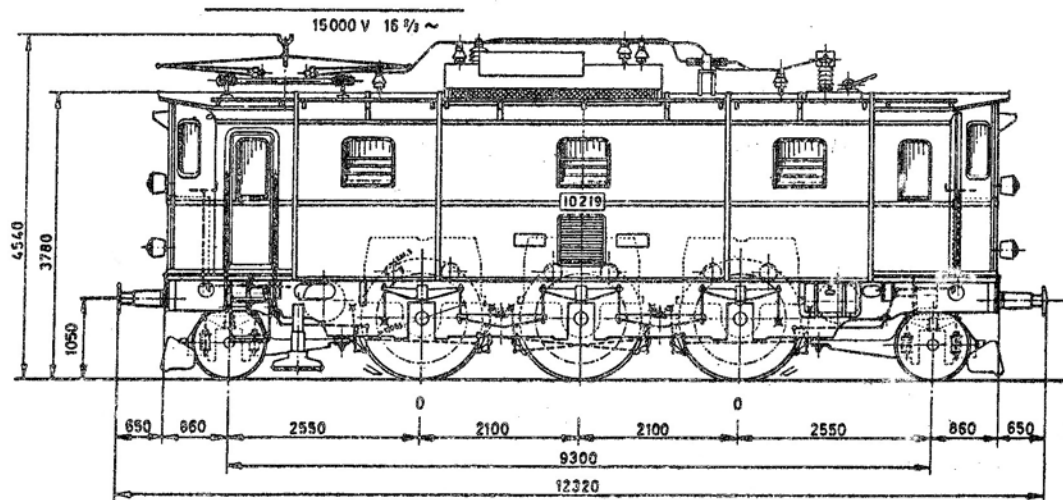
- voiture Restaurant "Orient-Express" en service
- locomotives historiques des CFF
- "Spanisch-Brötli-Bahn" - reproduction du train de 1847
- fourgon générateur CFF
- voiture de service "Sputnik" de la DB
- autorail à transmission spéciale - Montania
- locomotive populaire du BLS, souvent modifiée, Ae 6/8
- voiture d'accueil du service des Travaux utilisée comme restaurant public (les week-end)
- voiture-cinéma
- voiture avec réseau modèle (Albulabahn du Basler Eisenbahn-Amateure)

Le matériel roulant des trains spéciaux sera accessible durant son stationnement à Interlaken

- "Nostalgie-Orient-Express"
- "Swiss-Express", loco Re 4/4 II + (HV) 2 A III + 1 WR III + 6 B III
- les voitures historiques CFF, fonctionnelles avec loco Be 4/6 12320
- véhicules des réseaux suisses à voie normale

- voitures TUI - Ferienexpress
 - show CFF (dimanche 5/10), nouveau matériel voyageur (international) Bpm, voiture d'information professionnelle, locos et véhicules...
 - la plus ancienne loco vapeur suisse encore sous timbre, la "Zéphir" de l'ex. Bodelibahn (1874)
- 3) En gare d'Interlaken Ost (matériel à voie métrique/étroite)
- loco HGe 3/3 du Berner-Oberland-Bahnen à courant continu, de 1914
 - loco triphasée du Jungfraubahn (de 1899), avec Rowanwagen et voiture exposition
 - loco vapeur G 3/4 n° 11 "Heidi" (1902) du Modell-Eisenbahnfreunde, cette loco remorque les trains touristiques dans le Lötschental
 - automotrice à accus Meiringen-Innertkirchen-Bahn (1939)
 - autorail diesel ABDm 2/4 n° 56 du AppenzellerBahn
 - voiture bar B³ n° 6 du MEFEZ (ex. BOB B³ n° 6 puis MIB B²)
 - voiture postale-fourgon à couloir extérieur DZ² n° 34 du GFM
 - voiture salon panoramique A n° 101 du BrünigBahn (CFF) (Gruyère)

CFF
Ae 3/5
10201-10226
de 1922-1925
poids 81/85 t
1800 ch
90 km/h



XXVIIIme Congrès en Finlande, du 7/6 au 13/6/1981 : avant-programme.

En l'absence d'une fédération affiliée au Morop dans ce pays, c'est l'Union Morop elle-même qui organisera ce congrès. D'une superficie 11 fois plus grande que la Belgique, ce pays ne compte que la moitié de notre population, de ce fait, l'exploitation d'un réseau de Chemin de Fer y pose des problèmes et impératifs nettement différents! Ceci avec les innombrables lacs intérieurs, les immenses et splendides forêts, les nuits d'été fabuleusement claires et le Soleil de Minuit constituent un attrait particulier pour ce Congrès. Les lignes de Ch. de Fer ont été fortement modernisées ces 10 dernières années et ce sera la période limite pour encore apercevoir ci et là du matériel ancien. Les voies sont à l'écartement russe de 1524 mm et il existe un échange de matériel roulant. Nous visiterons une gare frontière d'échange, ainsi qu'une gare de transfert vers la Suède nécessitant le déchargement et rechargement des wagons.

Le voyage en train d'Europe centrale à Helsinki (aller-retour) nécessite 90 heures et 4 nuits. C'est pourquoi nous envisageons un vol groupé par Charter qui permettra de réduire le coût et la durée des trajets d'acheminement et de retour. Nous nous enquérons également d'un prix réduit par la liaison maritime rapide: Travemünde-Helsinki par Finnjet (22h). Un tuyau pour les connaisseurs: la traversée mari-

time Stockholm-Turku (puis Turku-Helsinki en ch. de f.) avec un parcours parsemé d'îles est une expérience inoubliable.

Dimanche: Fin de matinée et après-midi, accueil des congressistes à Helsinki, visite à l'hôtel. Après-midi, séances des Comités Directeur et Technique. Pour les invités, parcours organisé: Palais Gouvernemental, Cathédrale, Chapelle monastique creusée dans le roc, Port, Finnlandhalle (?), Monument Sibelius, etc... Le soir, dîner libre, nouvelles séances des Comités.

Lundi: Séances matinales des Comités, fin de matinée: Assemblée des membres affiliés, les autres participants visitent en bateau l'île Seurasaari. Déjeuner libre et tôt dans l'après-midi: ouverture officielle du Congrès, ensuite visite du nouveau Métro et/ou de la gare de Tramways et voyage sur la ligne de Ch d F. touristique. Avant le départ, tard dans la soirée, on aura l'occasion à la gare de voir du matériel loco et voitures. A cette époque, la luminosité permet des photos jusqu'à Minuit!

Mardi: Trajet de nuit par Tampere-Parkeno (nouvelle ligne)-Sainjoki-Kokkola-Oulu et Tornio où le petit déjeuner sera servi à l'arrivée. Puis visite des gares frontières de Tornio (Finl.) et Haparanda (Suè.) seul point de rencontre des deux écartements: Finlandais et Suédois, entre lesquels un tronçon à double écartement (3 files de rails) est posé. Ensuite court trajet à rebours jusqu'à Kemi et de là vers la capitale de la Laponie Finlandaise: Rovaniemi, nous y déjeunerons, début d'après-midi puis visite de la ville et des environs, passage du cercle polaire où un certificat individuel sera délivré! Vue splendide du haut du Mont Ounasvaar (204 m/niv.mer) de la ville et du confluent de la Ounasjoki avec le Kemijoki. Visite prévue du Musée de plein air d'anciennes habitations typiquement Finlandaises. Le soir, nous rejoindrons notre train de nuit à la gare, visite des installations et dépôt de locomotives.

Mercredi: Arrivée matinale à Kuopio, transfert à l'hôtel et petit déjeuner. Ville très animée, Kuopio est située au milieu des lacs; après une visite d'ensemble, le déjeuner sera servi sur la tour Puiso-Torni, nous y apprécierons la Table Scandinave. l'après-midi, nous ferons connaissance avec les lacs et la forêt finlandaises par un pèlerinage au cloître Orthodoxe féminin de Lintula (env.5h aller-retour) Dîner à

Jeudi: Notre train nous transporte à Vainikkala, station (l'hôtel. frontière Finno-Russe, trafic marchandises et Train Intercity Leningrad-Helsinki avec changement de traction. Ensuite nous roulons vers Lappeenranta où le déjeuner sera servi. Après-midi, visite de la ville ou croisière sur le Saimakanal en territoire russe, ou Sauna. Après dîner, le train de nuit nous emmènera vers Hyvinkää, passage à Taavetti où sont remisées d'anciennes locos destinées au Musée.

Vendredi: Nous visiterons l'important Musée des Ch. de F. à Hyvinkää, collection fort intéressante de voitures dont certaines à l'état d'origine. Déjeuner, puis retour à Helsinki avec après-midi libre. Dans la soirée, banquet de clôture du Congrès.

Samedi: Excursion possible à la cité de Tappiola agrémentée de jardins et visite de la cité universitaire de Otaniemi. Repas de midi à la Scandinave sur un château d'eau et pour terminer, traction vapeur sur la ligne touristique Bäcksbäcka - Kilo.

Logement: les possibilités ne sont pas simples en ce pays et la limitation du nombre de participants est peut être à envisager. Les inscriptions seront notées dans l'ordre des demandes.

Prix: sur base de 1980, le coût du Congrès (sans les frais d'hôtel à Helsinki mais) y compris le transport sur rail et par eau, d'Helsinki à Helsinki ainsi que les repas renseignés, le wagon-lits et les frais d'hôtel en route s'élèvera à environ 900 Fmk soit +/- 7000 FrB. Les inscriptions doivent être envoyées à Mieur Emil J.F. Klingelfuss, Bachtalsteig, 3 - CH 5400 ENNETBADEN.

Pour le FBMF - A. Vekemans.

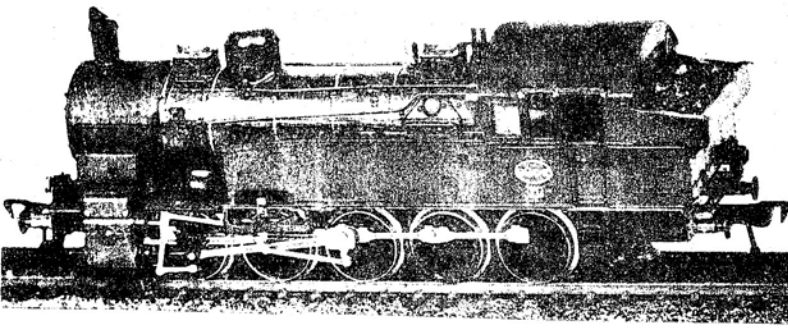


JOCADIS

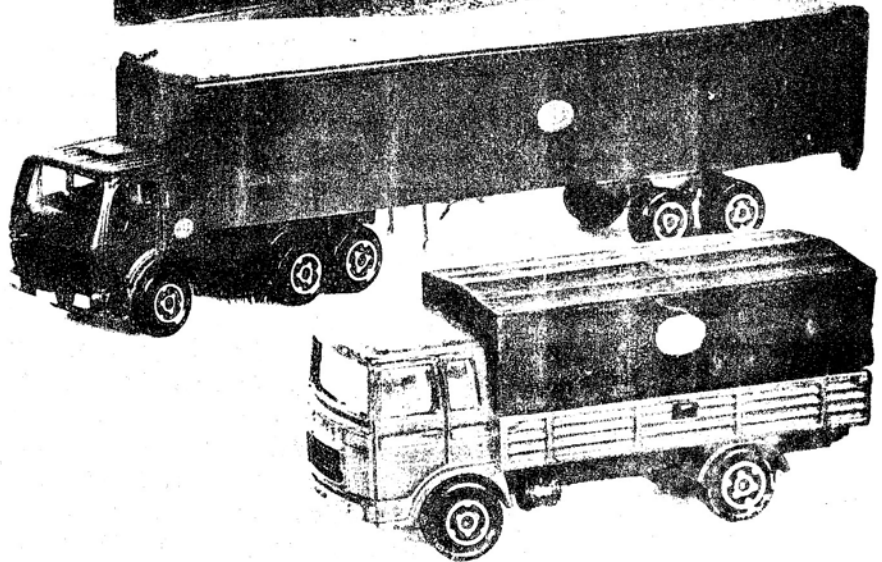
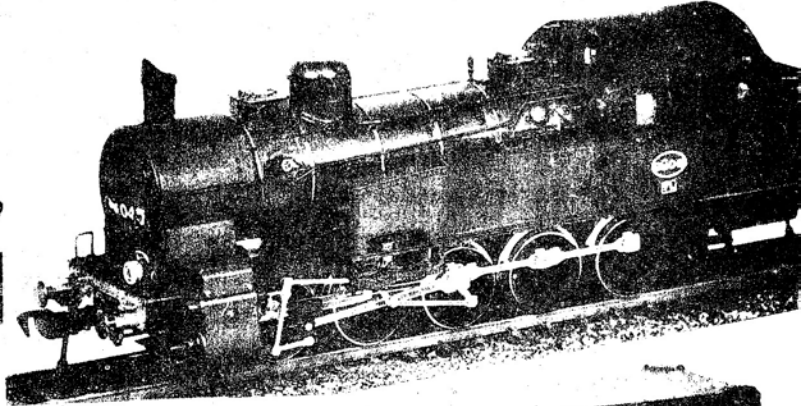
rue de Bruxelles, 58,
1190 - ENGHËN -
Tél. : 02 / 395.22.96

GRAND CHOIX DE MATERIEL ROULANT DE LA S.N.C.B.

NOUVEAU : TYPE 98 - 5.500 francs en courant continu. Délai : 3 mois.



CAMIONS S.N.C.B.



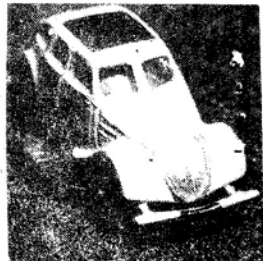
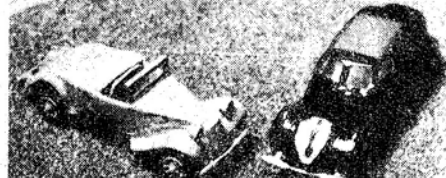
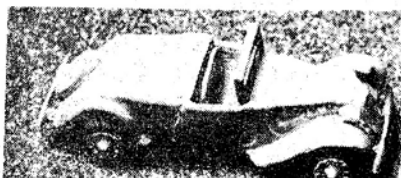
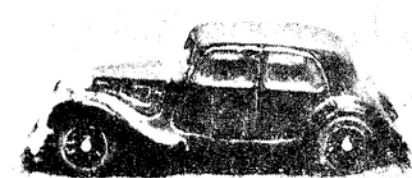
MARKLIN SERIE 16 DISPONIBLE.



EN STOCK : AUTORAILS SUEDOIS PERL A 2 ESSIEUX ET A BOGIES.



DANS QUELQUES JOURS : LES CITROEN ET PEUGEOT 1/86ème en métal blanc TILBURY.



BIENTOT : le matériel à voie étroite PANIER.

LE MAGASIN SERA OUVERT PENDANT TOUT LE MOIS DE JUILLET ET LE MOIS D'AOUT.
FERMETURE UNIQUEMENT LES DIMANCHES ET LUNDIS.