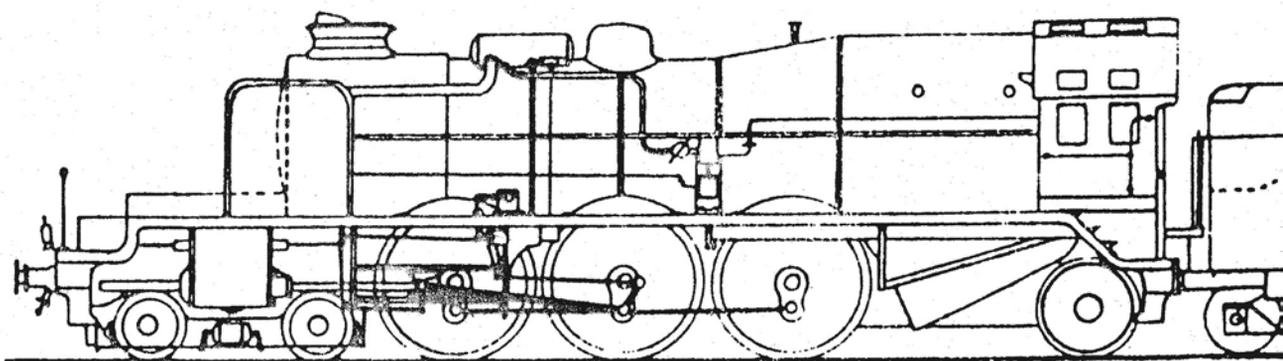


MENSUEL

**52** SEPTEMBRE  
1980



## FERRO-FLASH

*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.*

POEME DU MONGY

crinoline à la belle époque  
ballerine à l'opéra comme photographies jaunies  
d'un immense point de non retour.  
le Mongy se souvient  
quand se retourne le soleil pour voir le passé  
et découvrir sur parallèle d'acier et parabole de pavés  
comme bel canto de ferraille.

aujourd'hui encore à pleine voie  
c'est le théâtre ambulante du quotidien  
celui qui mène au travail ou au loisir  
et que dire sinon l'écouter grincer bleu  
métallique,  
ce tramway l'écouter du premier au dernier acte  
dans sa course sa comédie des grands boulevards  
dire bonjour aux peupliers  
aux carillons de Tourcoing et de Roubaix  
et finir en entre chat et chien  
avec l'automobile  
entre l'Opéra et la Vieille Bourse  
entre le café crème du matin  
et le demi de la minuit  
et repartir à chaque lendemain pour des voyages  
heureux d'être bohémien de quelques roues en libertés.

s'il s'habille de publicités  
pour se colorer et se faire remarquer  
c'est pour les bals populaires qui se chantent sur les quais  
et qui se prennent des tickets aux cafés d'en face  
qui en ont vu passer du temps et des bières  
quand la pluie ou le froid l'été ou la nuit  
leur ramènent le petit peuple dans la sympathie d'un verre.

mais faudra-t-il un jour pour la modernité  
le voir se rouler dessous la terre et ressembler  
à son métropolitain de grand frère  
le Mongy peut encore rêver dessous façades et branches  
et se faire entendre sans pollution  
dans le chant d'un grincement bleu métallique.

Michel-D. ROBAKOWSKI

# INFORMATIONS

## Nos réunions

R.M.M.

R.M.M.

R.M.M.

R.M.M.

VENDREDI 19 SEPTEMBRE A 19 H 30.  
Complexe communal de Belgrade (salle des conférences  
au rez-de-chaussée)  
2, place du Bia Bouquet 5001 BELGRADE (NAMUR)

### Au programme : Modélisme

- Présentation de la type 64 avec réchauffeur ACFI et explication du fonctionnement de l'ACFI par Monsieur C. Riguelle et Monsieur A.M. Ducarme.
- Présentation de la série 16 superdétaillée
- Projection de diapositives sur le voyage à Hellemes et Lille Délivrance .

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

EXCEPTIONNELLEMENT pas de réunion mensuelle au LOCAL, mais nous vous invitons TOUS à nous retrouver sur le site des anciens charbonnage de Bois du Luc le SAMEDI 13 et le DIMANCHE 14 septembre de 10 à 20 heures.

- Au programme :
- Vapeur vive en 71/4" (Monsieur Tennstedt)
  - Projection non-stop de films ferroviaires.
  - Atelier de modélisme.
  - Restauration de matériel ancien échelle 1/1.
  - librairie
  - Exposition d'art métallurgique
  - Représentations théâtrales du SCENIC RAILWAY.  
Le samedi à 15 H et à 20 H  
Le dimanche à 15 H

### ATTENTION !

Veillez noter que toutes les autres animations seront suspendues pendant les représentations du Scénic Railway et l'accès du site ne sera plus permis durant celles-ci, C'EST A DIRE DE 15 HEURES A 16 HEURES 30.

Pour vous rendre sur le site des charbonnages de Bois du Luc, veuillez consulter le plan inclus dans le présent FERRO-FLASH.

Renseignements et réservation pour les représentations du Scénic Railway, contacter :

CENTRE CULTUREL DU HAINAUT  
Rue Arthur Warocqué, 83  
7100 LA LOUVIERE

TEL : 064/22.92.58  
064/29.93.88

**VOYAGE SPECIAL A LA COTE - SAMEDI 25 OCTOBRE 1980**

L'AMUTRA organise le 25 octobre prochain, un voyage spécial sur le réseau de la côte.

Nous aurons ainsi l'occasion de parcourir la ligne Ostende-La Panne à bord d'une ancienne motrice Standard de Courtrai.

La S.N.C.V. nous a proposé d'effectuer ce parcours à bord de cette motrice, actuellement en cours de restauration. Les travaux prévoient en fait de réinstaller des compartiments de 1<sup>er</sup> et 2<sup>em</sup> classe, d'enlever les boîtes à film, etc.

Cette motrice sera également entièrement recâblée.

Après ce parcours, nous visiterons les ateliers d'Ostende et poursuivrons notre route vers Le Coq à bord de la nouvelle motrice 6000 actuellement en cours d'essais.

La journée commencera à 13 heures à la gare S.N.C.V. d'Ostende et se terminera à 17 h 30' au même endroit.

Le prix est fixé à 200 Frs. par participant. (enfants de moins de 12 ans : 100 Frs.).

La viabilité d'expéditions de ce genre n'est possible qu'à partir du moment où les frais réclamés par la S.N.C.V. sont couverts.

Le montant de votre participation est à verser au plus tôt au compte : CREDIT COMMUNAL : 068 - 0528040 - 96 de l'AMUTRA à BXL.

Envoyez ensuite une enveloppe timbrée au secrétariat et portant votre adresse. Celle-ci nous servira à vous faire parvenir les tickets.

SECRETARIAT AMUTRA : Monsieur W. HOSTE  
Av. d'Etterbeek 231  
1070 BRUXELLES.

**Expositions****Manifestation**

BOIS DU LUC (LA LOUVIERE) 13 et 14 septembre 1980: représentation du SCENIC RAILWAY et animation du site des anciens charbonnages de BOIS DU LUC (voir nos réunions)

NIVELLES et MANAGE 20 et 21 septembre 1980: journées portes ouvertes aux ateliers B.N. avec participation effective du RMM et du CFC

MALINES Atelier Central SNCB 15, 17, 19, 20 et 24 septembre 1980: journées portes ouvertes

VAPEURS EN ILE DE FRANCE ET DERNIERS TOURS DE ROUE D'UN SECONDAIRE FRANCAIS: le B.A. 20, 21 et 22 septembre

Une nouvelle association: l'ASSOCIATION POUR LE TOURISME FERROVIAIRE-BELGIQUE vient de voir le jour. Elle dirigée par notre dynamique ami LUC CALAY: son premier voyage vous dirigera sur le Blanc Argent en ce week end de septembre. Pour tous renseignements: s'adresser à Monsieur LUC CALAY, Av. J.B. Sluysmans, 135 à 4030 LIEGE tél. 041/42.88.44  
Nous souhaitons vif succès et longue vie à cette nouvelle association.

Autoroute

SORTIE LE ROULX — DIRECTION LA LOUVIERE.

LE  
ROULX

ECOLE DES  
FILLES  
ANCIEN LOCAL C.F.C.

LA  
LOUVIERE

EGLISES  
H.A. H.G.

CANAL →

← CANAL

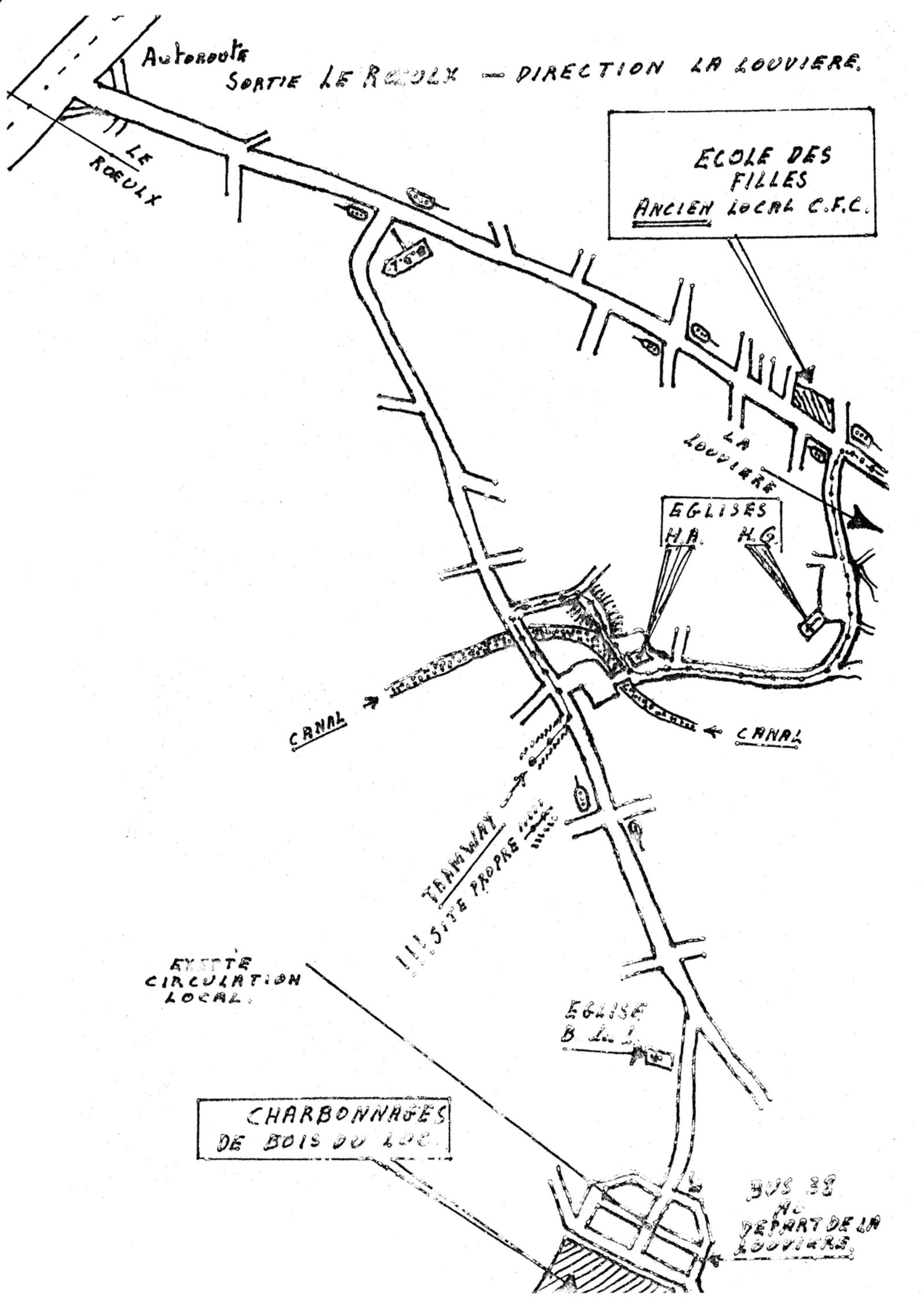
TRAMWAY  
SITE PROPRES

AYETTE  
CIRCULATION  
LOCAL.

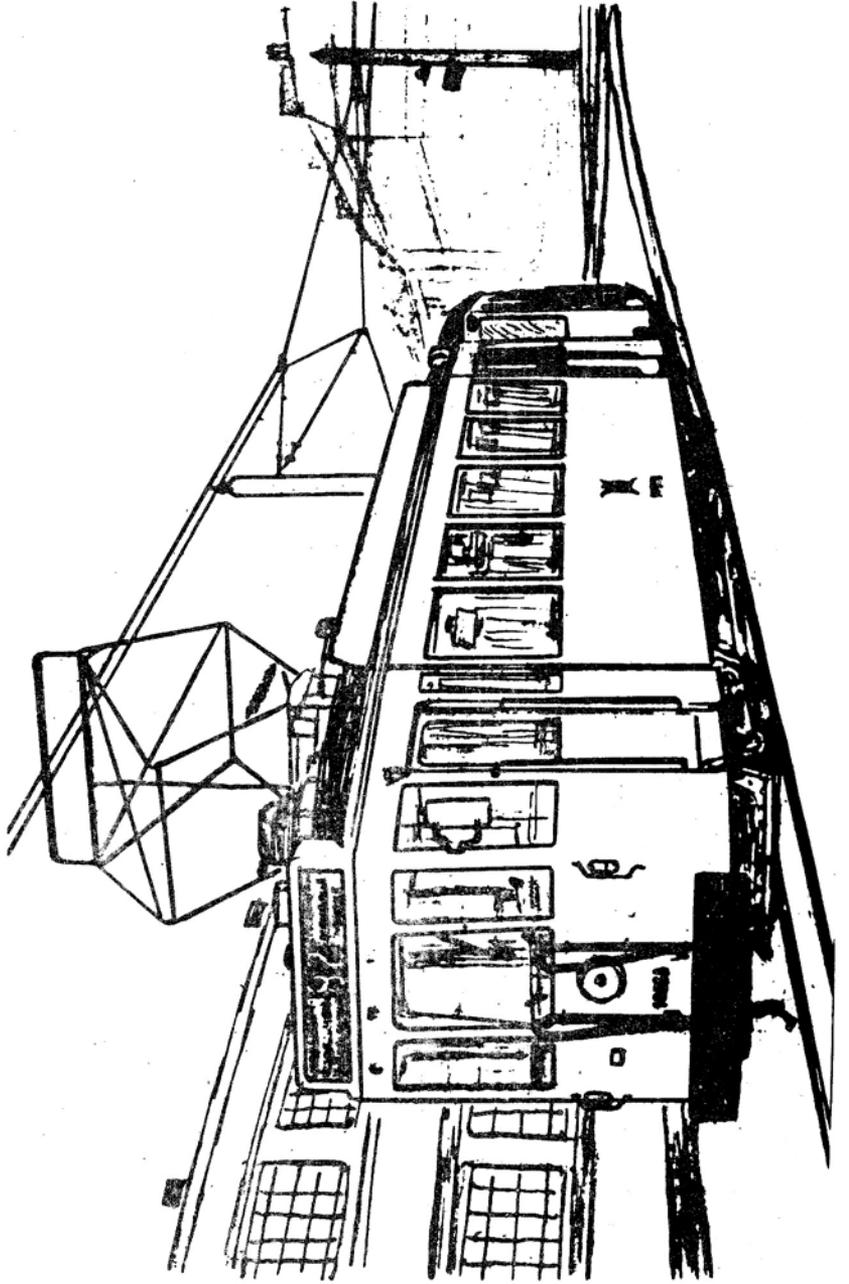
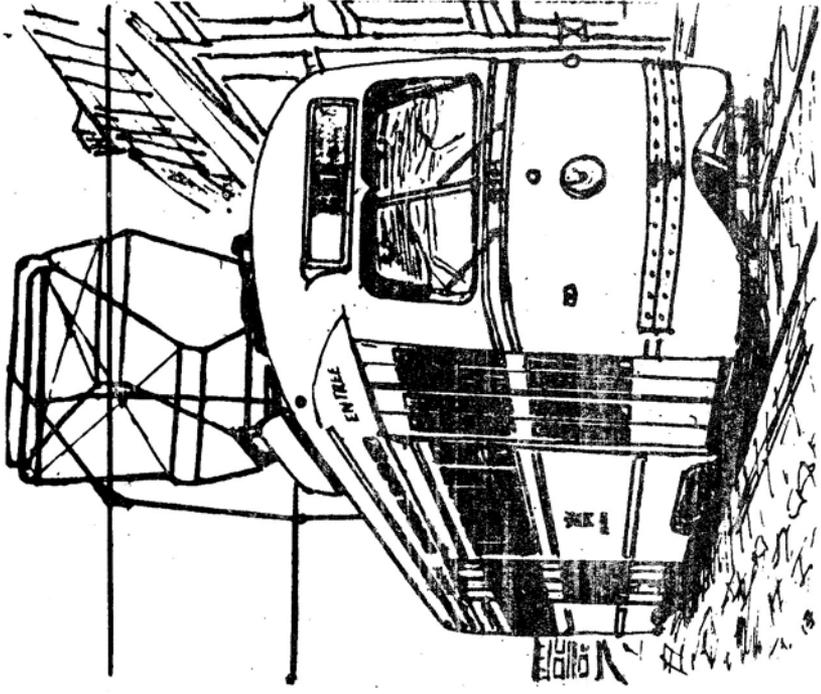
EGLISE  
B. L. L.

CHARBONNAGES  
DE BOIS DU LOC.

BUS 38  
AU  
DEPART DE LA  
LOUVIERE.

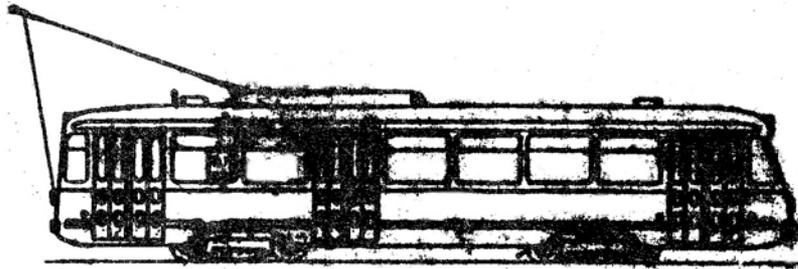


**DESSINS EXTRAITS  
DE NOTRE ALBUM A  
COLORIER**



**EN VENTE DES  
NOTRE  
PROCHAINE  
REUNION**

## **UNE OFFRE DU "MUPDOFER" ...**



EH OUI , UNE 7000 S.T.I.B EN HO : cette initiative a été prise conjointement par MUPDOFER , une association d'amateurs allemande et la firme BEC en Angleterre, qui s'est chargée de la réalisation du kit. Ce choix est dicté par les éléments suivants: multiplicité des versions possibles réalisables à partir d'un même kit de base , multiplicité des intérêts des amateurs locaux (villes où ces trams ont circulé ou circulent encore), débouchés possibles pour rentabiliser le coût des matrices et moules de coulage, entr'autres. Cet ensemble d'éléments fort positifs permet de réaliser un modèle réduit de qualité à un prix vraiment très abordable.

Versions possibles avec un minimum de modifications ou sans modifications:

- S.T.I.B. 7000 - 7171 au choix première, deuxième, troisième ou quatrième série
- H.H.A. (Hambourg) 3060 en version Hambourg ou en version Copenhague
- BELGRADE 112 - 116

Versions possibles avec modifications plus importantes :

- S.T.I.B. 7501 prototype (pourquoi pas?)
- M.I.V.A. 2000
- SAINT ETIENNE 500

Le kit se compose d'éléments en métal coulé à assembler à l'aide de colle epoxy ou cyanoacrylique, de deux bogies-moteurs 12 Volts C.C., d'un ensemble de décalcomanies pour Bruxelles ou pour Hambourg, et soit d'une flèche ou d'un pantographe (ceci en fonction du kit choisi). Chaque kit au départ permet de faire n'importe quelle série de 7000 (Bruxelles) il suffit soit de le construire tel quel, soit de supprimer certains éléments (cfr mode de construction).

Lors d'une éventuelle commande, il y a lieu de préciser le numéro du kit choisi et de compléter le bon de commande annexé à ce numéro de FERRO-FLASH (en fin de la revue). Vous recevrez alors votre modèle dans les trois mois, à condition bien sûr que votre versement nous soit bien parvenu.

A noter qu'il ne s'agit pas ici d'une souscription, mais bien d'un modèle destiné à être suivi durant une certaine période (par exemple celle de durée de vie des moules et matrices). Il n'y a dès lors pas lieu de s'inquiéter d'un délai indéterminé de livraison. La livraison se fera lors des réunions de novembre et/ou décembre.

P R I X

N°de kit	type	
5 . . . .	7000 STIB non motorisée	
	flèche fictive. . . . .	.1490 FB
6 . . . .	7000 STIB motorisée	
	flèche fictive. . . . .	.1630 FB
7 . . . .	7000 STIB motorisée	
	flèche fonctionnelle. . . . .	.1780 FB
8 . . . .	7000 STIB motorisée	
	pantographe fonctionnel . . . . .	.1920 FB
9 . . . .	7000 STIB motorisée avec flèche et	
	pantographe fonctionnels. . . . .	.2060 FB
10 . . . .	3060 HHA motorisée	
	flèche fonctionnelle. . . . .	.1770 FB

Les prix ci-dessus ne pourront vraisemblablement être maintenus fort longtemps, une augmentation de prix du métal utilisé pour les coulage devant intervenir dans un proche avenir, en Angleterre.

A noter également que les kits ne seront pas vendus dans le commerce. De plus certains détails contenus dans les kits livrés en Belgique ne seront pas livrés dans les kits en vente dans les pays voisins, que ce soit par correspondance ou au détail.



-----  
 BON DE COMMANDE A NOUS RETOURNER SOUS ENVELOPPE FERMEE ET AFFRAN  
 CHIE EN FIN DU FERRO - FLASH NUMERO 51.  
 -----

N.D.L.R. : Un premier kit vient de nous être livré, ( il sera visible à la réunion de Bois du Luc) . Nos premières impressions : Un modèle de qualité à un prix très abordable; il demande bien sûr une certaine familiarité avec le travail du métal blanc (surtout ne pas approcher un fer à souder). Soulignons, deux bogies MOTEUR, une notice de montage plus que complète (pas à pas) et un aperçu historique avec aussi l'évolution complète de ces motrices (différents stades de transformation qu'elles ont subis depuis leur apparition sur le réseau S.T.I.R.).

## I. Le Matériel Moteur

- série 20 : le 09-08-1980, sur la cour de l'ATD Ronet, HLE 2006 en livrée entièrement bleue (même teinte que les 15 et 16 d'origine) avec liseré jaune à mi-hauteur. Schéma général identique à celui qui figure dans "Ferro-Flash" n° 46 de mars 80 pour le projet des HLE série 27, mais en bleu et jaune donc. Plus sobre que 2024 et 2025 ?

Par suite du manque d'essieux pour les HLE série 20, il est parfois possible d'apercevoir sur la cour de FEO, des machines devenues BoBo ou BoCo; il est bien entendu que celles-ci ne peuvent en aucun cas circuler par leurs propres moyens. (2006 - BoCo, le 17-08-80).

Parcours totaux pour les 25 machines de cette série:

mars 80	-	187.065 km	(22/25)
avril 80	-	202.390 km	(21/25)
mai 80	-	193.446 km	(21/25)
juin 80	-	193.926 km	(23/25)

Notons que la 2013 en cours de réparation aux usines C.F.M. - B.N. à Nivelles depuis le 10-06-78, a effectué quelques parcours dans le courant du mois de juin.

- série 23 : liste des HLE équipées pour "Unités Multiples" -  
situation au 20-08-80

2301, 2302, 2303, ....., 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310,  
....., ....., 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320,  
2321, 2322, 2323, ....., 2325, ....., 2327, 2328, ....., .....,  
....., 2332, 2333, 2334, ....., 2336, 2337, 2338, ....., 2340,  
2341, 2342, ....., 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350,  
2351, ....., 2353, ....., 2355, 2356, 2357, ....., 2359, 2360,  
....., 2362, ....., 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, ....., .....,  
....., 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380,  
2381, 2382, 2383 soit 64 sur 83.

Notons la 2312 en livrée entièrement verte, avec simples phares et sans "U.M." et la 2363 en nouvelle livrée (à fond jaune et bandeau bleu), avec doubles phares et sans "U.M."

Le dispositif d'Unités Multiples est monté sur les HLE par l'ATD FEO.

Parcours totaux pour les 68 machines de FEO:

mars 80	-	694.806 km	(68/68)
avril 80	-	721.500 km	(66/68)
mai 80	-	634.210 km	(67/68)
juin 80	-	711.875 km	(68/68)

- série 25 : dans le courant des mois de juin et juillet, les HLE 2506, 2508 et 2513 sont ressorties de CW Mechelen équipées des câblots pour les rames réversibles de la troisième série. Les 2501, 2502, 2509, 2511 et 2512 prééquipées attendent de repasser à Mechelen, tandis que les 2503 et 2505 y sont en cours d'équipement. Toutes les HLE de cette série, équipées ou prééquipées sont en nouvelle livrée à fond jaune, tandis que les 2507, 2510 et 2514 non-modifiées sont toujours en circulation en livrée verte.

- série 26 : le 07-07-80, la HLE 2629 est sortie de l'AC Salzinnes avec une livrée nouvelle à fond bleu et liseré jaune à mi-hauteur de la caisse sur les longs pans. Les faces avant présentent un schéma de livrée similaire aux 26 à fond jaune, mais avec montants des fenêtres en bleu. Cette livrée est certes plus agréable à l'oeil que celle avec abondance de jaune; mais encore cette impression varie suivant l'état de propreté de la machine.

Parcours totaux pour les 35 machines de cette série:

mars	80	-	336.325 km	{ 34/35 }
avril	80	-	336.300 km	{ 33/35 }
mai	80	-	295.080 km	{ 33/35 }
juin	80	-	325.447 km	{ 35/35 }

- série 29 : fin juillet-début août de cette année, la situation des HLE série 29 a été profondément modifiée; elle s'établit au 17-08-80 comme suit:

- 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909 et 2910 à LNC
- 2911 rentrée de "Musée", en début d'août à FEO pour entretien complet; cette HLE sera ensuite mise à la disposition de la Direction M 22 pour service similaire à la 2912 (2911 et 12 non-modernisées).
- 2912 à FSD pour manoeuvres et préclimatisation des HV M 4, circulation entre faisceau voitures (près de l'U.C.B.) et le Quai, depuis fin juillet (N67). 2912 anciennement à CW Mechelen.
- 2913 à FEO, comme réserve pièces de rechange.
- 2920 à FSR, pour train de service avec CW Mechelen.

Les 29 de Monceau assurent du trafic commercial sur les lignes de la région de Charleroi vers Erquelinnes-Jeumont, Ronet, Schaerbeek Formation et Antwerpen (marchandises). En service voyageurs, on les retrouve sur la ligne 125 entre Charleroi Sud et Namur aux trains:

- 6257 (N67) - FCR 7h24 - FNR 8h06
- 6229 (N7) - FNR 7h13 - FCR 8h15 .

Parcours totaux pour les HLE série 29:

mars	80	-	41.229 km	{ 2903, 04, 05, 06, 08, 09, 10, 20 }
avril	80	-	49.355 km	{ 2903, 04, 05, 06, 08, 09, 10, 20 }
mai	80	-	48.037 km	{ 2903 à 10 et 20 }
juin	80	-	52.530 km	{ 2903 à 10 et 20 }

Pour l'ensemble des quatre mois considérés, la meilleure coureuse est la 2904; la moins bonne, la 2920 (respectivement 34.351 km et 2.216 km).

La 2907 n'a couvert que 304 km, et ce sur les mois de mai et juin, mais il s'agit en réalité de sa remise en service.

- série 53 : depuis le début du mois de juillet on peut à nouveau apercevoir en tête des trains de marchandises de la ligne Athus-Meuse, la HLDE 5309. Celle-ci comme sa soeur la 5306 est maintenant équipée de cabines de conduite de type flottant. Ces deux machines ne diffèrent l'une de l'autre que par de petits détails (fenêtres latérales plus grandes sur la 5309 mais quasi impossibilité de passer la tête). Des améliorations demandées par le personnel devraient être réalisées sur une troisième machine, la 5308 (MUT).

- série 52-54 : le placement de cabines flottantes sur les HLDE des séries 52 et 54, s'il était réalisé comme sur les 5306 et 09, ne permettrait pas de conserver la chaudière de vapeur. A ce sujet, la 5207 de Jemelle qui vient de sortir de révision, est à nouveau dépourvue de sa chaudière de vapeur, comme il en a déjà été le cas dans le passé.

Cette machine (5207) a reçu à l'AC FAZ la livrée désignée pour cette série de locomotives, fond vert et large bandeau jaune à hauteur des hublots sur tout le pourtour.

- série 55 : la remise de Jemelle dispose depuis la fin du mois de juin de sept locomotives série 55 toutes équipées pour le chauffage électrique des trains de voyageurs. La dernière équipée de la sorte est la 5505 qui a reçu la même livrée que la 5529, fond bleu et large bandeau jaune à hauteur des hublots sur les faces latérales et entre les phares sur les faces avant. L'effectif s'établit comme suit pour toutes les HLDE 55:
  - Gouvy, 5514, 18, 27, 30 et 39.
  - Jemelle, 5505, 10, 15, 23, 29, 40 et 42.
  - Kinkempois, 5501, 06, 07, 08, 11, 12, 19, 21, 24, 25, 26, 28, 33, 35, 36 et 38.
  - Montzen, 5502, 03, 04, 09, 13, 17, 20, 22, 31, 32, 34, 37 et 41.5516 - démolie. 5525 NK en attente de réparation à FAZ.
- série 60 : par suite de l'électrification de la ligne 52 entre Berchem (Antwerpen) et Boom et de la ligne 75 entre Gent-St-Pieters et Kortrijk, la remise de Merelbeke a libéré 2 HLDE de la série 60. La 6013 a été cédée dans le courant du mois de juin à la remise de Monceau; la 6039, fin juillet à l'ATD Saint-Ghislain.
- série 71 : en sa séance du 27 juin 1980, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a autorisé la déstandardisation des HLDH de cette série (démolition). Pour mémoire, la 7103 est conservée au "Musée de Leuven".

## II. Matériel Accidenté

Le réseau ferroviaire belge a connu depuis le début de cette année une pointe particulièrement importante d'accidents en voies principales. Fort heureusement, la plupart de ceux-ci n'ont provoqué que des dégâts matériels et parfois quelques lésures légères. Ces circonstances attirent souvent de nombreux curieux et également des amateurs de la chose ferroviaire; mais réfléchissez toujours, à Bassenge, le wagon éventré contenait du vin, à Marche-Lez-Ecaussinnes, de l'essence (60.000 l) ???

- HLDE 5155 de FHS, le 10-04-80 au tunnel de Bassenge, ligne 24.
- HLDE 5529 de LJ, le 30-06-80 au passage à niveau de La Préalles, ligne 34.
- AM 533 de FSD et HLDH 7331 de GT, le 25-07-80 à Marche-Lez-Ecaussinnes, Y Feluy Zoning, ligne 117.
- HLDH 8001 de FSR, le 06-08-80 à Braine-L'Alleud, ligne 124 (la loco s'est retrouvée à cheval sur un wagon plat type Ks).
- HLE 2322 de FED + HV CFL, le 10-08-80 à Namur.
- HLE 2602 de FED, en voie de réception marchandises à Leuven; le châssis de cette loco est particulièrement abîmé, probablement non-réparable.

N'oublions pas également la HLDH série 74 accidentée à Antwerpen, ainsi que le train de minerai (wagons des Forges de Clabecq) sur la ligne Mechelen - Antwerpen (deuxième du genre sur cette ligne cette année; le premier avec wagons Cockerill).

Egalement l'accident d'Oostende Quai du 10-04-80, suite à l'escalade du quai par une voiture des ÖBB, la grue vapeur de 35 t de Merelbeke n° A 310-3 est amenée sur place. Celle-ci, lors des manœuvres de relevage fut déséquilibrée et se renversa sur la HV. Voiture et grue fortement endommagées.

### III. Matériel de Service

- train de secours : la SNCB envisage l'acquisition de 2 grues de relevage de +/- 125 t. La D.B. possède déjà des engins de cette catégorie, construits par Krupp, avec puissance maximale de +/- 150 t à 9 m.
- entretien des voies : le Service de la Voie de la SNCB vient d'acquérir les deux premières unités d'une série de bourreuses-dresseuses combinées destinées au remplacement des anciennes bourreuses Mainliner (Plasser à 2 essieux). Ces deux premières machines numérotées respectivement 31.942.126.60 et 31.942.127.60 sont affectées au groupe de Bruxelles et à celui de Gent. Elles sont construites par Matisa - Lausanne (Suisse) et sont de type et configuration ultra-modernes. Elles sont montées d'une part sur un bogie à 2 essieux et d'autre-part sur un seul essieu. La distance entre l'axe de l'essieu et le pivot du bogie est de 11,62 m; la longueur hors-tout de 16,19 m et le poids total de 42 t. La vitesse de l'engin haut le pied est de 100 km/h et incorporé dans un train, de 80 km/h. Ces machines sont en permanence accouplées côté bogie à un wagon à 2 essieux qui sert aux mesures et réglages nécessaires pour le travail.

### IV. Voitures M<sub>4</sub>

Programme de construction des voitures de service intérieur						
Type M <sub>4</sub>						
A fournir	Commandées au 31-08-1980					
	1ère tranche	2ème tranche	3ème tranche	4ème tranche	5ème tranche	6ème tranche
50 A	30 A	-	-	20 A	-	-
430 B	95 B	150 B	-	-	95 B	90 B
65 AD	-	-	65 AD	-	-	-
35 BDR	-	-	-	-	-	-

Soit commandées jusqu'ici : 50 A - 430 B - 65 AD.

Reste donc une septième tranche à commander qui se compose des 35 voitures mixtes BDR.

Actuellement, la première tranche est presque terminée entièrement, ce qui a permis la mise en circulation en rames quasi homogènes sur les trains tractés de service intérieur assurant la relation Welkenraedt - Liège Gins - Bruxelles - Oostende. Pour pallier à l'inexistence des HV M<sub>4</sub> mixtes AD ou BDR, la SNCB adjoint automatiquement soit un fourgon genre Eurofima, soit une HV type K 2 BD.

Les voitures M<sub>4</sub> A ont également fait leur apparition sur certains trains des relations de pointe Bruxelles - Leuven - Tienen - Landen - Hasselt - Genk et Bruxelles - Namur - Luxembourg.

Notons que les essais de ces nouvelles voitures ne sont pas encore terminés; pour exemple: en gare de Mons le 21-08-80

HLE 1503 + HV M<sub>4</sub> A 51.002 + M<sub>2</sub> B 42.374 + M<sub>2</sub> B 42.496 (boggies Wegmann).

## V. Nouveau Matériel Roulant

Lors de sa dernière réunion le 15 juillet 1980, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a étudié le programme d'investissement du matériel roulant pour la période 1980-1985.

Bien que favorable au programme exposé, toute décision du C.A. de la S.N.C.B. doit se faire avec l'accord du Gouvernement. Il semble cependant qu'il ait des chances d'être retenu comme tel, compte tenu de la tendance en matière de promotion des moyens de transport en commun.

Le matériel roulant en question sera nécessaire, d'une part, au renouvellement et, d'autre part, en vue de l'exploitation en traction électrique de nouvelles lignes électrifiées pendant la période 1981-1985; ce nouveau matériel est d'autant plus nécessaire que nous sommes largement déficitaire en locomotives électriques et ce actuellement.

Ce programme comporte :

- 60 locomotives électriques BoBo de 4150 kW (5644 ch), dont 30 sont déjà commandées.
- 50 locomotives électriques BoBo de 3000 kW (4080 ch), tri-courants.
- 15 locomotives diesel de manoeuvre, vraisemblablement BB à transmission hydraulique, tirées des HLDH 66 transformées.
- 200 automotrices doubles "nouvelle génération", dites "Break", dont 70 ont déjà été commandées.
- 580 voitures, type M<sub>4</sub> pour le service intérieur, reste 35 à commander.
- 40 voitures-couchettes ) ) voir Ferro-Flash n° 46.
- 20 voitures restaurant "Quick Pick" )
- 150 voitures R.I.C. pour remplacement des 25 HV I<sub>1</sub> B<sub>11</sub> )  
(dérivées des I<sub>6</sub> "Eurofima") ) ) soit 147 HV.
  - 69 HV I<sub>1</sub> B<sub>8</sub> )
  - 15 HV I<sub>1</sub> A<sub>4</sub>B<sub>4</sub> )
  - 12 HV I<sub>2</sub> B<sub>11</sub> )
  - 26 HV I<sub>2</sub> B<sub>8</sub> )
- 5050 wagons, principalement de types spéciaux.

Signalons en fin, qu'une étude est amorcée à propos de la définition d'un autorail qui pourrait d'une façon favorable, tant sur le plan économique que financier, s'intégrer efficacement dans l'exploitation du réseau lorsque les électrifications actuellement en cours seront réalisées.

## VI. Circulations Spéciales d'Autorails

- transfert AR 551 48 cet autorail "Musée" a été transféré le 12-08-80 de l'AbMT Tournai à l'AC Mechelen où il sera restauré et présenté lors des prochaines journées portes-ouvertes.  
Se déplaçant par ses propres moyens (60 km/h), il a suivi l'horaire et l'itinéraire ci-après:  
Tournai 5.38 - Ath 6.09/26 - Enghien 6.53/7.29 -  
Halle 7.47/8.52 - Forset Midi 9.03  
Bruxelles Ouest 9.24 - Lasken 9.28 - Schaerbeek 9.31 -  
Vilvoorde 9.44 - Mechelen 10.00  
Cet engin était conduit par du personnel de Tournai et piloté par un conducteur de Ath

- remorques d'autorail : la remise de Bertrix possède toujours trois remorques d'autorail du type 732 à 2 essieux. Celles-ci sont numérotées 732.09, 10 et 16 et portent également un numéro UIC à 12 chiffres, respectivement 50 88 24 29 581-2, 582-0 et 586-1 . La 16 sert de réserve pour pièces de rechange. Les deux autres ne circulent que les lundis, en dehors des congés scolaires; une remorque encadrée par deux AR. Les trains ainsi desservis sont:
  - ligne 165 - HKV 4929 - Bertrix 4h36 - Libramont 4h46
  - ligne 165 - HKV 4981 - Libramont 5h50 - Bertrix 6h00
  - ligne 166 - HKV 4681 - Bertrix 6h27 - Dinant 7h56
  - ligne 166 - HKV 4633 - Dinant 8h20 - Bertrix 9h49 .

## VII. Compositions de Quelques Trains Internationaux

- HKV 1286 - Bruxelles Midi 19h22 - Saint-Quentin - Dijon - Marseilles - Ventimiglia 11h45 (train bleu), du 01-08-80.  
HLE 2373
  - + HV SNCF B10 C10 ux Corail
  - + HV SNCF B10 C10 ux Corail
  - + HV SNCF B10 C10 ux Corail
  - + HV SNCB WL T2 TEN
  - + HV SNCF WL T2 TEN
  - + HV SNCF WL MU TEN
  - + HV SNCB WL MU TEN
  - + HV SNCF B10 C10 ux Corail
  - + HV SNCF B10 C10 ux Corail
  - + HV SNCF B9 C9 x (livrée 160).

(livrée bleue)
- HKV 286 - (Amsterdam CS -) Bruxelles Midi 19h15 - Paris Nord 22h06, du 01-08-80.  
HLE SNCF CC 40.100
  - + HV SNCB I2 AR
  - + 13 HV SNCF Corail.
- HKV 1270 et 1273 - Den Haag - Berchem - Bruxelles QL - Namur - Luxembourg - Port-Bou, et retour.  
"Costa-Brava-Express"  
Fréquenté par une clientèle essentiellement hollandaise, ce train se compose de 12 à 16 voitures remorquées sur parcours belge par une HLE série 26. Les HV sont toutes DB (louées par les NS), 1ère et 2ème classes, places assises + quelques couchettes; pas de HV WL. Comme particularité, il y est adjoint une HV Buffet NS d'origine allemande ex. ? n° 51 84 88 40 001 à 007 .
- TAA - TAC 19395 - Schaerbeek 19h30 - Brig 5h36 - Milano 9h22 du 05-07-80.  
HLE 2348
  - + HV SNCB I5 Bc + 3 HV SNCB I3 Bc + HV SNCB WR n° 4213
  - + 2 HV FS WL MU + HV SNCF WL T2 + HV FS WL MU
  - + 10 fourgons porte-autos SNCB à bogies.

- TAA - TAC 19430 et 19433 - Schaerbeek - Nantes - Auray, et retour;  
tous TAC de et pour Bressoux.

Ces relations sont assurées avec du matériel porte-autos de la société française STVA.

Wagons à 3 essieux (articulés) immatriculés en régime marchandises.  
Wagons à 2 essieux immatriculés en régime voyageurs (codes 23/65).

- HKV 2721 - Bruxelles Nord 21h22 - Midi - Tournai - Lille  
(- Dunkerque - London), du 30-07-80.

HLDE 5100 FTY

+ HV SNCB K1 BD

+ HV SNCB K1 A

+ HV SNCB K2 B

+ HV SNCB K2 B

+ HV SNCF WL F (Ferry-Boat)

+ HV CSD Bac 51 54 59 41 023-6 .

La voiture CSD effectuait un périple du 19 juillet au 6 août 1980, sur les chemins de fer scandinaves, allemands, hollandais, belges et français.

Elle visita ainsi au départ de Bratislava: Berlin Ostbf - Malmö - Stockholm - Oslo - Bergen - Oslo - København - Hamburg - Amsterdam - Bruxelles - Lille - Dunkerque - Paris Nord - Nürnberg - Praha et retour à Bratislava.

Elle séjourna l'après-midi du 30 juillet, voie III en gare de Bruxelles Midi et fut transférée par HLDH 8000 FSR à 20h30 vers la gare du Nord.

Signalons encore au sujet de la relation par voiture-lits vers London au départ de Bruxelles, via Dunkerque par Ferry-Boat, que celle-ci verra sa suppression au changement d'horaire du 28-09-1980.

---

Dernière minute : HLE 2503 en livrée à fond jaune et bandeau bleu, avec câblot pour réversibilité - RG FM 07-08-80 .

---

+++++++  
+ MUSEE +  
+++++++

Grâce à l'amabilité de Monsieur Huysman et suite à des informations récentes, nous vous soumettons un premier supplément à la liste publiée dans le Ferro-Flash du mois de juillet de cette année et traitant du Matériel Préservé par la S N C.B.

p. 26 - HL 12.004 - Chaudière Energie 380, et non 320.

p. 27 - HL 64.045 - S'il est bien vrai que la P8 prussienne est apparue en 1906, il reste que sa version améliorée constituant deuxième série est de 1912.

- HL type 41 - Ce tender 17.332 est devenu précieux, car il est le seul pouvant éventuellement convenir à une "reconstruction" de type 44.

- HL type 44 - A 621/11 - HL 44.021 FSR, sortie d'inventaires 8/1948. Restée garée à FSR et envoyée pour adaptation à FAZ courant 1952. Chaudière reçoit GR 04-11-1953 et HLF reste réservée à l'AC.

Observations ultérieures: Ans 1954, Trois-Ponts 1957 (portant son n° A 621/11), Gouvy 1960,

Trois-Ponts 1961, Tournai 1964 à 71, Monceau  
(Charleroi Sud) 1972 "La Zébrette" et 1973  
"Apollo 11".  
HT: 13.458, type 15  
13.136 mis par FAZ  
17.374, type 31, mis à FTY.

- HL 44.129 - Notée au pourrissoir de Winterslag  
en mars 1948; n'a plus été observée nulle part  
après cette date. Sortie d'inventaires 9/1948.  
Aucune trace de réutilisation comme générateur  
mobile.

- A 621/103 - HL 44.225 LML,  
ayant subi GR FM 19-03-46, réformée 6/48, et  
installée cette année-là à la chaufferie provi-  
soire de la rue de France, à Bruxelles Midi (le  
"Village Sénégalais", derrière la Cabine II).  
Installation supprimée fin 1956. Les quatre HLF  
type 44 sans HT qui la composaient, ont été  
conduites à la remise et envoyées à Salzinnes  
peu après. A 621/103 réparée rapidement.  
Observations ultérieures: Kinkempois (Liège Gin)  
1959/60, Atlv Kinkempois 1964-70, Monceau (Char-  
leroi Sud) 1972 à 74 et début 1975.

HT: ? ... 17.307, type 31, depuis 1966.

- HL type 50 - MF 62 - Il doit s'agir de Baldwin 44883 de  
1917 = WD 26 renumérotée WD 45 en 1917. HL d'AC  
Cuesmes vendue à Focquet en 1928. MF après sé-  
jour aux Charbonnages Liégeois à Yerneux. Son  
n° EB n'est pas connu. C'est l'un des numéros  
4772, 4773, 4775 ou 4776.

- HL n° 2 "Pays de Waes" - Il a été établi de façon certaine  
par Monsieur Dagant que cette HL ne peut avoir  
été construite par la Sté du Renard, comme le  
voulait la légende. Les neuf HL de ce type ont  
été fournies par les Ateliers Deridder, Bassin  
du Commerce à Bruxelles. La HL est de 1844. La  
plaque signalétique au Musée de Bruxelles Nord  
a été modifiée à l'intervention de Monsieur  
Huysman.

p. 28 - Bicabine SNCV - Ce n'est pas la 1001.  
Cette HL est la 808, Saint-Léonard n° 941/1894.

- HLE 2911 - Celle-ci sera prochainement remise en service,  
on peut supposer qu'elle sera néanmoins réservée.

p. 29 - AR 654.02 - Il est à remarquer que cette HV fut successive-  
ment une BDx des trois classes, ADx des deux  
classes, ABDx des deux cl., par réaménagement  
partiel.

- grue A 310-6 - Remise en service en remplacement grue  
A 310-3 accidentée à FSD.

- voitures "Block" - A ajouter les deux HV 80.203 et 80.301  
se trouvant à CHV FMS, et dont la meilleure de-  
vrait être restaurée.

p. 30 - voitures type N - Elles ne sont pas "dans l'état de derniè-  
re utilisation". Elles ont depuis lors été ra-  
fraîchies et repeintes par CHV Mons.

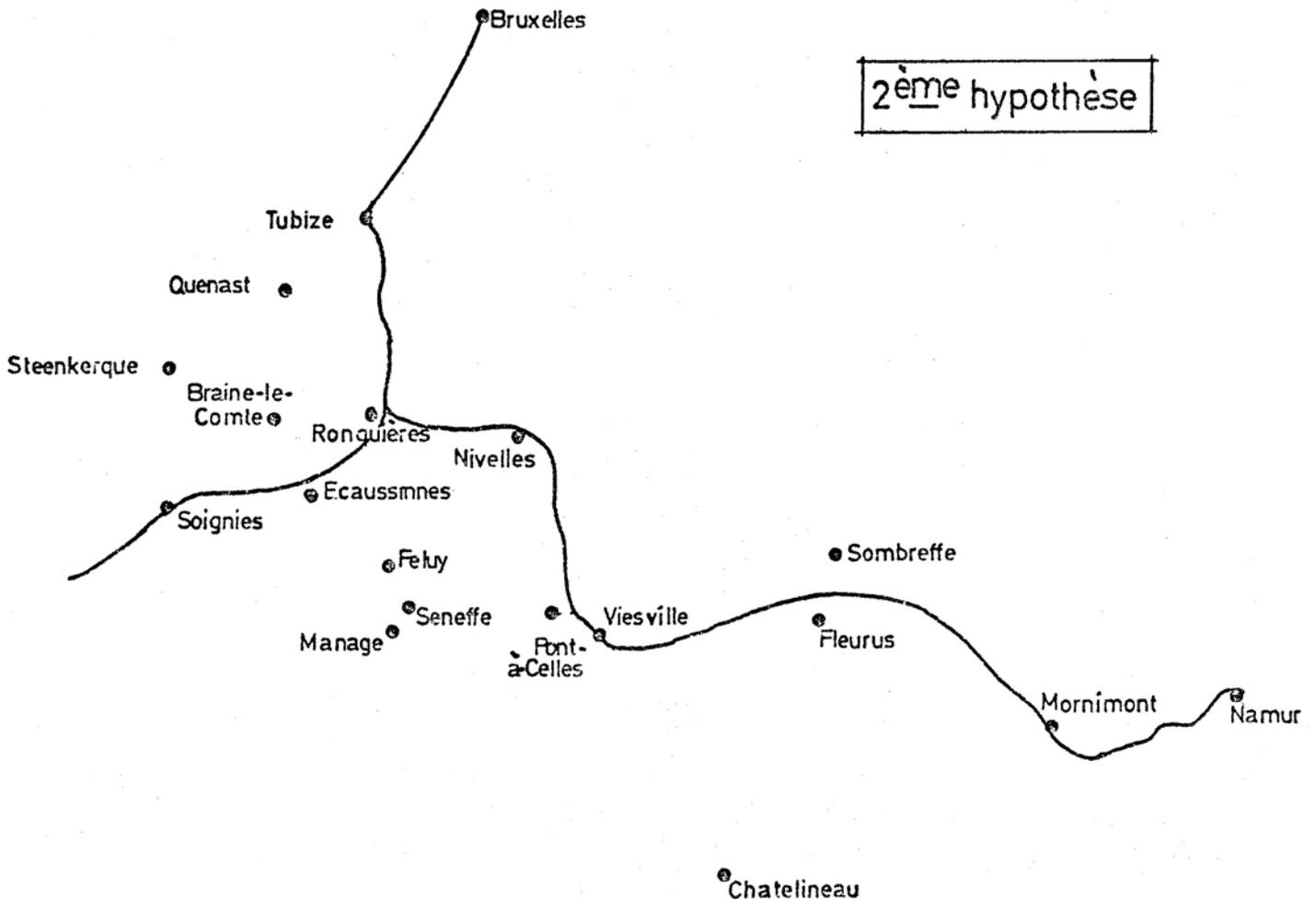
M. Thiry  
C. Malisoux  
Informations ( Y. Reynaert

## Histoire Des Chemins de Fer

### LA PENETRATION DU CHEMIN DE FER DANS LA REGION DU CENTRE

Mieur P. Vanbellingen

( suite des F.F. n° 50 et 51 )



Le tracé entre Tubize et Soignies ainsi que le raccordement de la ligne de Namur restaient toujours à déterminer. Les études se poursuivaient très sérieusement et trois hypothèses étaient mises en présence :

1° de Tubize on se dirigeait sur Soignies par Quenast et Steenkerque et de Viesville on rejoignait Tubize via Nivelles; (raccordement à Tubize)

- 2° de Tubize on gagnait Soignies par Ronquières et de Viesville on rejoignait Ronquières via Nivelles; (raccordement à Ronquières)
- 3° on joignait Tubize directement à Soignies via Hennuyères, Braine-le-Comte et la ligne de Namur venait se raccorder près de Braine-le-Comte en passant par Viesville, Feluy et Ecaussinnes. (raccordement à Braine-le-Comte)

Ces trois hypothèses furent analysées et consignées par l'ingénieur-directeur De Moor dans un rapport où il laissait apparaître que la 3ème hypothèse semblait devoir être retenue. Tout d'abord parce que les distances à parcourir sur le Hainaut y étaient plus courtes et que la circulation y serait plus facile, plus rapide et plus sûre grâce à la disposition favorable des courbes et des pentes. Ensuite parce que si Tubize, Soignies et Viesville étaient communs aux trois projets, on prévoyait en plus dans le 3ème, la desserte des importantes communes d'Hennuyères, de Braine-le-Comte, des Ecaussinnes et de Feluy.

Comparaison faite entre les trois systèmes il s'avérait, en plus, que dans la 3ème hypothèse on réduisait la distance Bruxelles-Mons de 6,6 km, la distance de Bruxelles-Namur de 1,1 km et la distance Mons-Namur de 28,5 km. L'économie totale réalisée pouvait suivant les systèmes qu'on comparait osciller de 1.354.000 F à 2.370.600 F.

Ces économies devaient permettre d'établir pour la double voie les terrassements de la ligne de Namur primitivement prévue pour la simple voie.

Pendant les mois d'octobre à janvier, le ministère reçut l'accord de la plupart des instances consultées. L'administration communale de Braine-le-Comte notamment, signalait que ses six filatures de coton, ses fabriques de cotonnettes, ses teintureries etc ... avaient grand besoin de la nouvelle voie de communication. Les communes de Fayt, Familleureux, Feluy, les charbonnages et autres établissements du Centre se ralliaient à la 3ème hypothèse et à la variante tendant à faire passer la ligne par le centre de la commune de Seneffe ainsi que le proposait cette dernière commune.

Même la ville de Soignies marqua son accord. Pourtant à son corps défendant elle avait organisé un référendum et une enquête en vue de collecter les statistiques économiques des communes situées sur l'axe Houdeng-Lessines.

Soignies, on en retrouve la trace dans ses archives déposées aux Archives de l'Etat à Mons, avait mené campagne pour le tracé via Quenast Steenkerque. En passant par Quenast on desservait les carrières à pavés de porphyre qui n'étaient pas concurrentes de la pierre de taille de Soignies et on passait à Steenkerque paisible village connu seulement pour les batailles qui s'y étaient livrées autrefois. L'adoption de ce tracé aurait isolé les carrières concurrentes d'Ecaussinnes ainsi que la ville de Braine-le-Comte avec laquelle l'entente n'avait jamais été parfaite. Une lettre cinglante de l'ingénieur en chef Demoor adressée au conseil communal de Soignies, avait mis fin à toutes ces velléités.

On enregistra également le désaccord de la Députation permanente du Conseil provincial du Brabant ainsi que les protestations et regrets de la ville de Nivelles.

Fin décembre 1838 le Ministre des Travaux Publics déclara notamment :

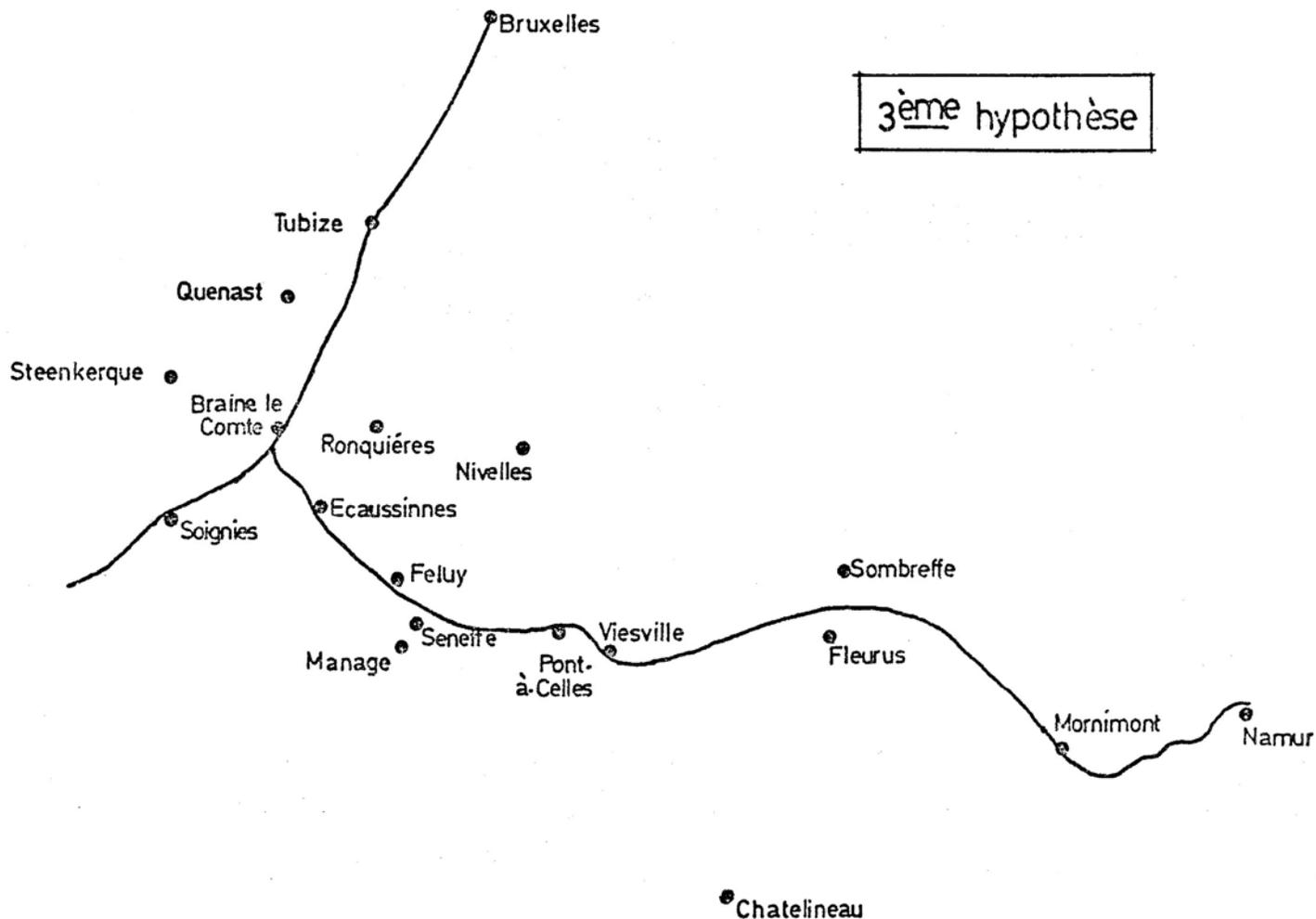
" Depuis la première discussion, la population du Hainaut a patienté  
" trois ans et plus. La question de Namur est venue et a rendu une  
" solution possible pour les deux lignes considérées dans leur ensemble ..."

Plus loin le ministre ajouta :

" ... je n'ai adopté en entier ni l'un ni l'autre des tracés proposés  
" pour le Hainaut : je me suis approprié ce qu'il y avait de vrai, de  
" grand, de réalisable dans l'un et l'autre. Le tracé sur Houdeng nous  
" écartait trop du Centre et du pays de Charleroi. Le nouveau tracé  
" combiné avec celui du chemin de fer de Namur satisfait presque à tous  
" les intérêts; il renferme une conciliation des deux tracés primitifs;  
" ce n'est pas l'ouvrage exclusif d'un seul homme; c'est l'oeuvre de tous,  
" l'oeuvre du temps, le résultat d'une discussion longue et laborieuse."

L'arrêté royal du 31 janvier 1839 ne comportait que l'unique article  
ci-après :

" Le chemin de fer du Hainaut se dirigera de Tubize sur Soignies par  
" Braine-le-Comte; celui de Namur passera au-delà de Viesville entre  
" Seneffe et Arquennes, et se dirigera par Feluy et les Ecaussinnes vers  
" la ville de Braine-le-Comte, près de laquelle s'opérera le raccordement  
" des deux lignes formant le système des chemins de fer du Midi.



Un nouveau changement de direction fut enregistré avec l'arrêté royal du 1er mars 1840 modifiant l'article 2 de l'arrêté du 28 août 1838 :

" Le chemin de fer de Namur se dirigera sur Braine-le-Comte par Charleroi."

Nous n'avons pu, jusqu'à présent, trouver trace de la décision officielle apportant une dernière modification au tracé prévu entre Viesville et Braine-le-Comte.

On peut se douter qu'après lecture du rapport spécial publié en 1839 par le Ministre des Travaux Publics au sujet des travaux du canal de Charleroy à Bruxelles, on ne se soit pas montré, en haut lieu, très chaud pour affronter les difficultés rencontrées lors du creusement du souterrain du canal. On tenta, sans doute, de s'éloigner autant que possible des terrains spongieux rencontrés lors des travaux du canal.

( à suivre )

## UNE NOUVELLE STAR :

Vous pouvez la voir passer et repasser à la sortie du SARMA de Fontaines l'évêque. Elle se fait admirer dans sa robe rouge et son corsage crème ... Mais quels butoirs ! Mieux ne vaut pas trop la caresser de ce côté !

Pour en savoir plus sur elle avant de l'aborder, lisez ce qui suit :

## Conception générale

Ces voitures articulées à trois bogies sont à deux postes de conduite pour Charleroi et à un seul poste de conduite pour le littoral.

Caisse en acier avec ossature autoportante soudée et tôles extérieures participant à la résistance de l'ensemble.

Isolation thermique et acoustique de la caisse.

Revêtement intérieur constitué de panneaux en matériaux synthétiques teintés dans la masse.

Articulation assurant une sécurité parfaite en toutes circonstances.

Eclairage normal par 2 rangées latérales continues de tubes fluorescents alimentés par convertisseurs individuels à partir du 110 V, avec interrupteur crépusculaire.

Eclairage de secours en 110 V (batterie) mis en fonction automatiquement quand l'éclairage normal fait défaut.

Chauffage par air pulsé sur résistances et réglé automatiquement d'après la température régnant à l'intérieur de la voiture, pouvant servir de ventilation en été.

Quatre doubles portes à deux vantaux pour les véhicules du littoral et huit portes doubles à deux vantaux pour les véhicules de Charleroi, à mouvement louvoyant vers l'intérieur. Déverrouillage depuis le (les) poste(s) de conduite,

ouverture locale individuelle par bouton poussoir et fermeture automatique.

Marchepieds mobiles pour quais bas.

Sens d'ouverture et hauteur des quais déterminés par balises de voies.

Portes munies des dispositifs de sécurité suivants :

dispositif acoustique avertissant les voyageurs de l'imminence de la fermeture automatique;

marches sensibles empêchant la fermeture aussi longtemps qu'un voyageur se trouve sur le marchepied;

impossibilité de démarrer avec une porte ouverte;

bords sensibles provoquant l'ouverture automatique en cas d'obstacle au moment de la fermeture.

Vitres latérales panoramiques en verre teinté.

# Conduite du véhicule

Réalisée par :

- une pédale de sécurité dite de veille, sur laquelle le pied gauche du conducteur doit constamment être posé, le relâchement ou l'enfoncement total de cette pédale ayant pour effet de supprimer le courant de traction, de freiner énergiquement et d'actionner un avertisseur;
  - une pédale de traction et
  - une pédale de freinage, toutes deux actionnées par le pied droit du conducteur;
  - un commutateur d'inversion du sens de marche, actionné à la main pour la marche avant ou arrière.
- Les organes de commande et appareils de contrôle sont groupés et facilement accessibles.

Un dispositif empêchera le pivotement des roues au démarrage de même que le glissement au freinage.

# Equipement de démarrage

Equipement de traction par hacheurs à thyristors.

Captation du courant par un pantographe à commande électrique à distance.

L'installation comporte deux moteurs de traction, deux hacheurs entrelacés à thyristors (un pour chaque moteur) et la commande de ces deux hacheurs.

Groupe convertisseur statique (tensions de sortie 110 V, 24 V, 5 V) utilisé pour la charge de la batterie et pour l'alimentation de certains circuits auxiliaires.

Deux groupes moteur-ventilateurs pour le refroidissement des moteurs de traction et des hacheurs à thyristors (alimentation sous 600 V).

# Equipement de freinage

Electrique et pneumatique.

## Freinage de service.

- Pour des vitesses supérieures à 4 km/h :
- frein par récupération et rhéostatique + freins à disques du bogie porteur (si force de freinage demandée supérieure à 75 %).

# Bogies

Deux bogies monomoteurs pour voie métrique.

Un bogie porteur.

Double suspension :

- Suspension primaire : réalisée par des éléments en caoutchouc.
  - Suspension secondaire : réalisée par des coussins d'air.
  - Roues avec insertion de blocs de caoutchouc entre la jante et le bandage.
- Moteurs (215 kW) à ventilation forcée, disposés longitudinalement et entièrement suspendus sur le châssis du bogie.
- Attaque par engrenages à denture hypoidé, arbre creux et accouplement élastique.

- Pour des vitesses inférieures à 4 km/h :

freins à disques autoréglables montés sur tous les essieux (bogies moteurs et porteur).

## Freinage d'urgence.

Au freinage de service maximum s'ajoute celui obtenu par six patins électromagnétiques sur rails.

## Freinage de secours.

Par pédale de veille ou par poignées intérieures de freinage de secours qui suppriment la traction et appliquent simultanément les freins à disques et les patins sur rails.

## Freinage aux points d'arrêts.

- Freins à disques montés sur les essieux des bogies moteurs, actionnés mécaniquement par ressort et libérés par air.
- Freins à disques montés sur les essieux du bogie porteur et actionnés directement par air.

# Caractéristiques principales

Longueur hors accouplement  
 Longueur hors caisse  
 Largeur hors tout  
 Hauteur toiture au-dessus du rail  
 Hauteur intérieure  
 Hauteur plancher au-dessus du rail  
 Empattement d'un bogie

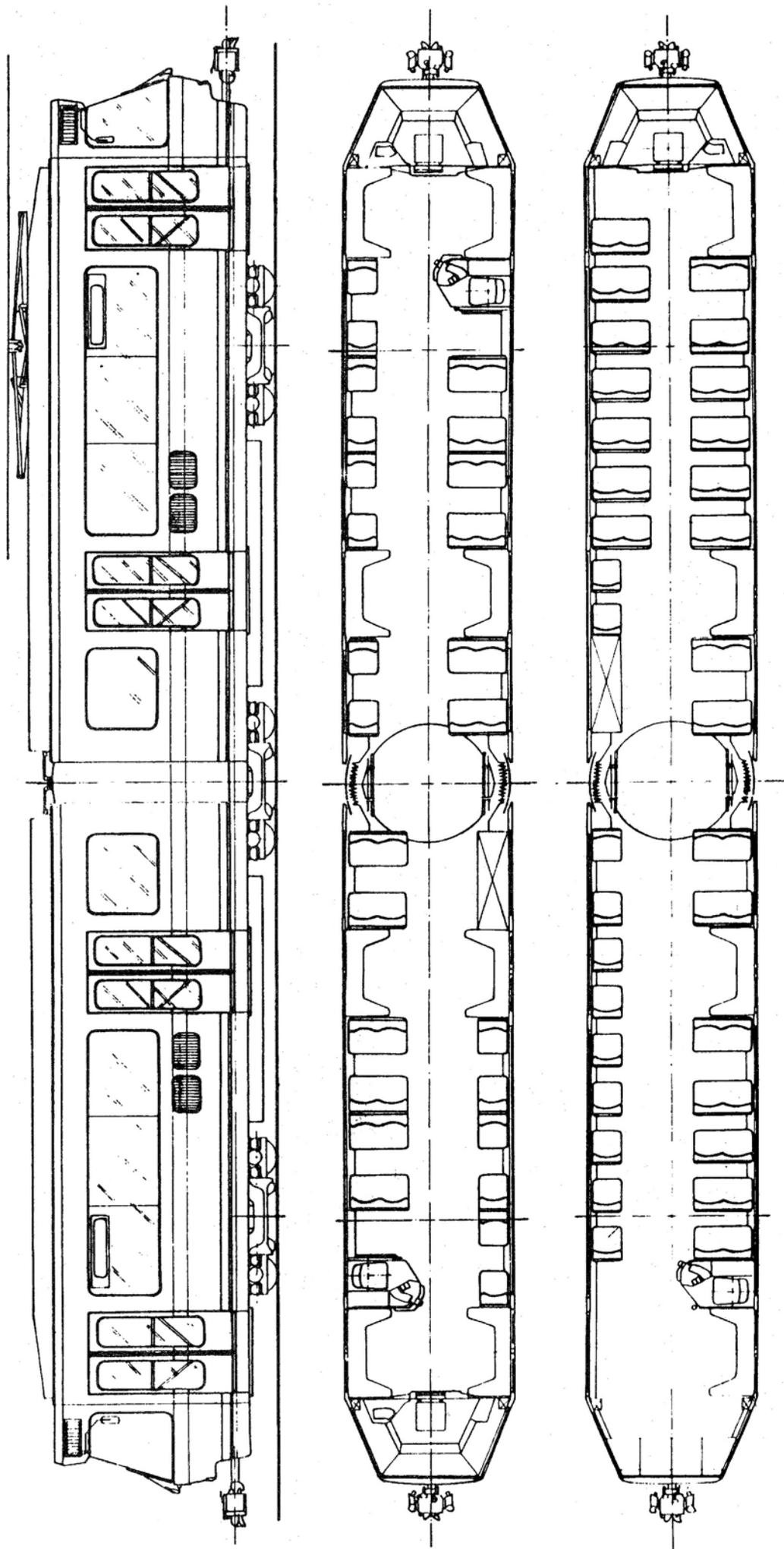
Littoral  
 22,880 m  
 21,780 m  
 2,500 m  
 3,260 m  
 2,195 m  
 0,860 m  
 1,800 m

Charleroi  
 22,880 m  
 21,780 m  
 2,500 m  
 3,260 m  
 2,195 m  
 0,860 m  
 1,800 m

D'axe en-axe des bogies  
 Nombre de voyageurs assis  
 Nombre de voyageurs debout  
 Nombre total de voyageurs  
 Tare  
 Puissance (régime unihoraire)

Littoral  
 6,750 m  
 59  
 132  
 191  
 31,5 t  
 456 kW

Charleroi  
 6,750 m  
 38  
 146  
 184  
 31,5 t  
 456 kW



# REPORTAGE

## REBECQ ET LE RAIL

"Lorsqu'il fut question de supprimer la ligne de chemin de fer desservant Rebecq, un comité de défense fut immédiatement constitué en 1959, et ce fut un spectacle inoubliable que le passage du dernier train le samedi 20 septembre 1961, à 19H. Un millier de personnes stationnaient autour de la gare, tandis que les bâtiments voisins avaient arboré des drapeaux noirs. La locomotive ornée par les Rebecquois, restera longtemps en gare de Braine-le-Comte, avec sa décoration. C'est qu'en effet le chemin de fer avait joué un grand rôle dans la région. Dès 1835, il avait été décidé de créer un chemin de fer pour desservir Quenast et Clabecq. Les pavés de Quenast étaient en effet employés dans le monde entier, en Europe, en Amérique du Nord et du Sud, en différentes régions d'Asie... Il fallait les acheminer par charriots vers le canal maritime de Bruxelles, ou vers le canal de Charleroi. Certaines influences retardèrent la réalisation et ce n'est qu'en 1846 que parut l'Arrêté Royal de création de la voie. Les travaux furent réalisés rapidement et dès 1848, on pouvait procéder à l'inauguration. Les fabricants anglais des locomotives n'avaient pas été aussi vite, si bien que pendant deux ans, il fallut se contenter de la traction chevaline. Quelque trente ans plus tard, le 15 novembre 1877, on inaugura le trafic voyageurs entre Quenast et Rognon".

Aujourd'hui Rebecq et Rognon sont à nouveau reliés par le rail grâce à l'initiative de Monsieur Goegebeur et de sa sympathique équipe qui, sur l'assiette de l'ancien chemin de fer, exploitent un train touristique à voie de 60 centimètres.

-(Souvenirs recueillis par Monsieur Gerad Boudet - journal "LA CITE" du 29/8/80).

## Manifestation

SUITE

BRUXELLES 14 septembre 80: dernière sortie de cette année du matériel musée de la STIB sur la ligne de TERVUEREN.

TURNHOUT 20 septembre 1980: TURNHOUT sous la vapeur

MARIEMBOURG 27 et 28 septembre 1980: Festival vapeur avec la participation exceptionnelle de la locomotive type I50 préservée par le G.A.R.  
le samedi 27 septembre: sortie de la 29013 entre Ostende et Mariembourg via Gand, Braine le Comte, Manage, Charleroi

AYWAILLE 4 et 5 octobre 1980: exposition de modèles réduits (trains autos avions bateaux) à l'Institut Technique de l'État avec le dimanche la 3ème bourse liégeoise d'échange.

METZ 18 et 19 octobre: exposition internationale de modèles ferroviaires

ST NICOLAS 20 septembre 1980: 2ème vente internationale de trains jouets à l'hotel Serwir

---

---

Pour vos rendez-vous « le buffet de la gare »

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

M.M.DELWARTE

### TRAMWAYS. =====

Comme chacun le sait, le premier matériel de transport en commun dans les villes était les omnibus de pavé et les tramways sur rails.

La Société Franco-Belge n'a pas fourni d'omnibus, ceux-ci étant du ressort des carrossiers et des charrons. Les tramways sur rails étaient d'origine américaine et à traction hippomobile. Suivant le profil des lignes à parcourir, on employait un ou deux chevaux et parfois un cheval de renfort. Les voitures de petite capacité étaient, comme actuellement, à deux plate-formes; il y avait deux compartiments, pour six voyageurs chacun (assis). Certains étaient à impériale non abritée (voyageurs sur la toiture). Tout ce matériel se ressemblait beaucoup et nous en épargnerons la description aux lecteurs.

Les tramways à chevaux ont subsisté, en Belgique, jusqu'en 1900. Les premiers tramways électriques - à trolley - ont fait leur apparition dès l'année 1894.

A titre documentaire, qu'on nous permette d'indiquer que déjà en 1880 des voitures à traction par chevaux, mais entièrement métalliques ont été construites par la société Franco-Belge pour les tramways de Turin. Ce matériel était remarquable pour l'époque. L'une des voitures a figuré à l'Exposition de l'Indépendance de la Belgique, au parc du Cinquantième.

-----

### APERCU DU MATERIEL CONSTRUIT PAR LES ATELIERS DE LA CROYERE.

=====

En 1880 : Voitures pour les tramways de Turin (métalliques).

En 1883 : Vicinaux; voitures à vapeur système TOWAN, ayant été utilisées notamment sur la ligne Bruxelles - Schepdael.

Ensuite, jusqu'en 1900, il a été construit des voitures motrices et des remorques, ouvertes et fermées, pour les tramways de Salonique, Constantinople, "Charleroi et Extension", Rotterdam, Nice, Orel (Russie), Liège, Naples, Anvers, Bruxelles, Le Caire, Kharkoff (Russie) et pour les Vicinaux des lignes du Centre et du Borinage.

Ensuite, jusqu'en 1914, construction de voitures en grande partie pour les mêmes compagnies que ci-dessus, en y ajoutant Madrid, Milan, Buenos-Ayres, Florence, Calais, Damas, Romagnes, Caire-Héliopolis, vicinaux (lignes du littoral) Dunkerque, St. Malo, Sofia, Alexandrie, funiculaire de Rives à Thonon (Haute-Savoie), Odessa, Brest, Mézière, Angoulême, Tiflis, Nantes, Sao-Carlos, Caire (en 1913), Tien-Tsin.

Pendant la période de guerre 1914-1918, il n'a pas été construit de matériel de tramway.

Après 1920, on relève dans les listes de commandes, des caisses de voitures pour le funiculaire de Berne en 1921 et en 1925, 22 caisses d'autobus pour la Sté. des Auto-Transports à Bruxelles,

des autorails pour les vicinaux (ligne de Florenville) et pour la ligne Etterbeek-Overyssche, ainsi que pour la ligne Mons-Maisières. Egalement des autorails pour la Basse-Egypte, des voitures électromotrices pour les tramways de Constantinople, Belgrade, Sofia, Mendoza et Rosario.

En 1932 : Trois carrosseries d'autobus pour les tramways de Lièges et 25 voitures électromotrices à 2 essieux pour les tramways bruxellois.

En 1934 : 25 trucks (chassis) système Brill pour les tramways d'Anvers et 25 voitures automotrices à huile lourde pour les vicinaux.

En 1938 : 22 chassis pour les tramways du Caire et en 1940-41 30 voitures électromotrices sur bogies pour les vicinaux.

### WAGONS.

Il n'existe plus aucun document concernant les wagons construits au commencement de l'activité de la Société Franco-Belge.

Parmi les plus anciens wagons construits, nous relevons mais sans date précise :

En 1870 : Du matériel fourni à l'état belge, aux Indes Néerlandaises, aux chemins de fer Ottomans, à la Russie, à l'Espagne, à la Grande Compagnie du Luxembourg, au Grand Central Belge, à Java et à de nombreuses usines, carrières, charbonnages belges et étrangers.

A partir de 1881, il a été fourni, en nombre considérable, des wagons basculants pour le creusement du canal de Panama et des wagons-tombereaux au chemin de fer du Nord (France), ainsi que des wagons à charbon de 10 tonnes à l'état belge.

En 1889 : Des wagons se vidant par le fond aux mines de Mière (France)

En 1891 : Des wagons plats et courts à 8 roues (destinés aux carrières) et fournis à l'état belge.

En 1896 : Des wagons divers pour les chemins de fer de Salonique et pour le Brésil.

En 1902 : Nous relevons encore des wagons de 20 tonnes pour les chemins de fer de Hankow (Chine).

En 1904 : Des wagons plates-formes à bogies et des wagons de 20 tonnes pour les chemins de fer de l'état belge.

En 1905 : Des wagons sur bogies de 40 tonnes pour la Chine et en 1906 des wagons plats pour l'Italie.

Ensuite, des wagons pour divers réseaux et de types divers dont l'énumération serait trop longue. Citons toutefois;

En 1090 : Des wagons métalliques couverts, pour l'Egypte et divers types de wagons pour Santa-Fé (Argentine).

En 1913 : Des wagons fermés avec toitures en tôle galvanisée pour le Brésil, et les chemins de fer de Sao-Thomé.

Mentionnons aussi une série de 1647 wagons sur bogies et des fourgons de grande capacité pour le Central-Norté (Argentine), le Chili, le Chan-Si, et des wagons pour le transport de cannes à sucre fournis au Brésil.

En 1914 : Des wagons trémies sur bogies pour les chemins de fer du Katanga; un grand nombre de wagons plats et de wagons fermés pour les vicinaux. Ces commandes furent achevées après la guerre de 14 - 18.

En 1921 : Des wagons de 40 tonnes de charge à bogies et à voie d'un metre pour le transport de coke et de charbon pour le Katanga, des wagons-foudre pour le transport du vin et des wagons citernes pour diverses sociétés belges et étrangères.

- En 1925 : Une série importante de wagons tombereaux à deux essieux et caisses en tôle emboutie, pour l'état belge.
  - En 1926 : Des wagons à voie étroite pour Gwalior (Indes) et pour le Maroc. Egalement vers la même époque, jusqu'en 1938, du matériel avec châssis Tri-bissel radiaux (système Algrain) pour diverses compagnies étrangères, notamment Katanga et Indes.
  - En 1928 : Série de 400 wagons découverts à bas bords pour l'Egypte.
  - En 1930 : Des wagons plats à bogies de 40 tonnes de charge pour l'état belge et la même année, 65 wagons à déchargement automatique pour le Maroc. D'autres wagons de type presque semblable pour la société métallurgique d'Alliance - Monceau.
- Pendant la période de guerre 1940 - 1945, et encore actuellement, on fait des réparations de wagons de types divers.

-----

MATERIEL DIVERS

Son énumération en serait longue et fastidieuse. Nous citerons toutefois et sans le décrire; le matériel de voie croissements, branchements, traversées-jonctions, ponts tournants, ponts à peser les wagons et des pièces de rechange souvent très importantes par leur nombre et leur valeur. Nous ne voudrions pas clore ce chapitre sans mentionner aussi les ponts démontables, (système breveté Algrain). Ces ponts minutieusement étudiés par le génie belge avant la guerre de 14 - 18, perfectionnés et revus dans les détails et adaptés aux circonstances locales, de nombreux ponts de grande longueur ont été livrés à l'étranger et aux colonies belges. Du même inventeur, il convient d'ajouter les équilibreurs de glaces mobiles des voitures de chemins de fer et d'autos et qui sont d'un usage général à la Société National des Chemins de fer aux Vicinaux et sur plusieurs réseaux étrangers.

a suivre...

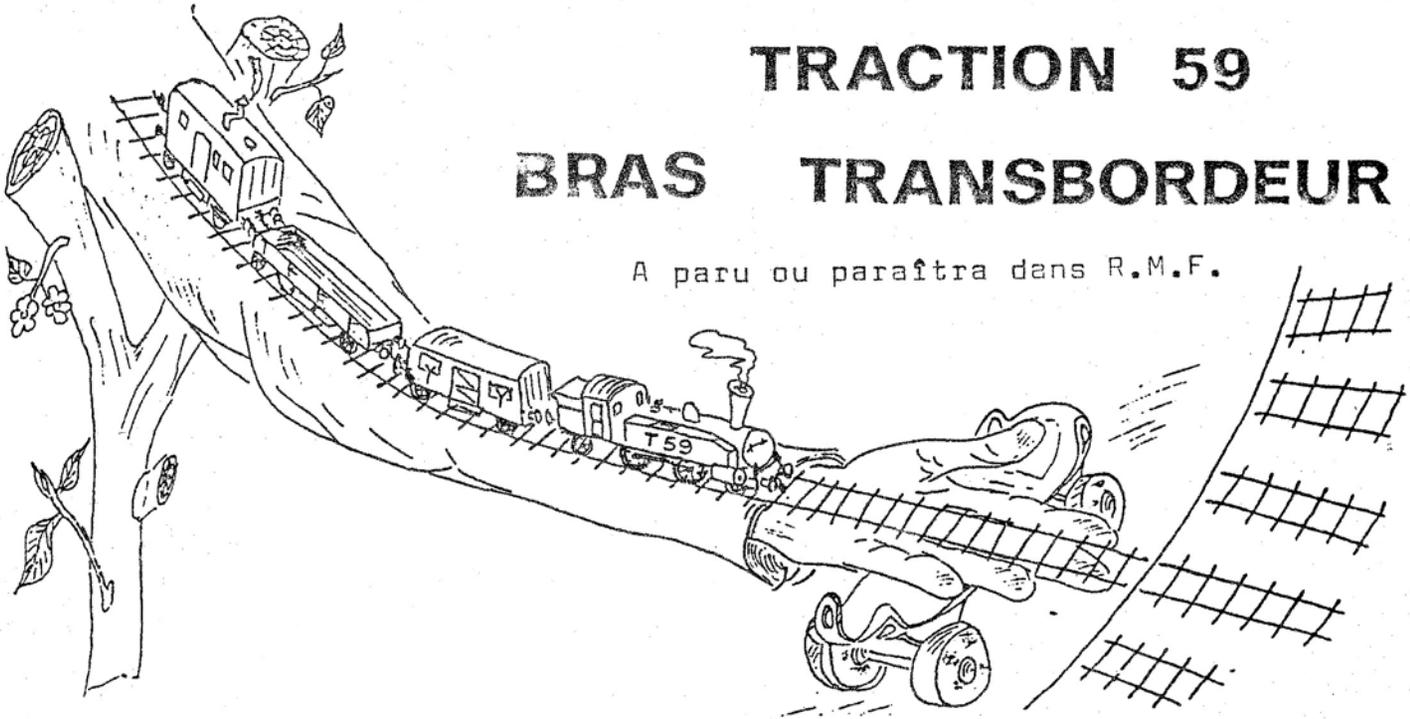
-----



## TRACTION 59

### BRAS TRANSBORDEUR

A paru ou paraîtra dans R.M.F.



Le chapitre des ponts étant terminé, le réseau permet aux convois de circuler normalement. Il est possible d'attaquer les déviations mais il faut terminer ce que j'appellerai la partie technique. Dans les données principales de "traction 59" figurent deux transbordeurs : l'un pour les convois de marchandises, l'autre pour les convois de voitures voyageurs. Ces transbordeurs motorisés permettent de stocker ou de prélever les rames garées dans les vitrines. (15 + 15 voies de 2m)

#### ETUDE D'UN TRANSBORDEUR

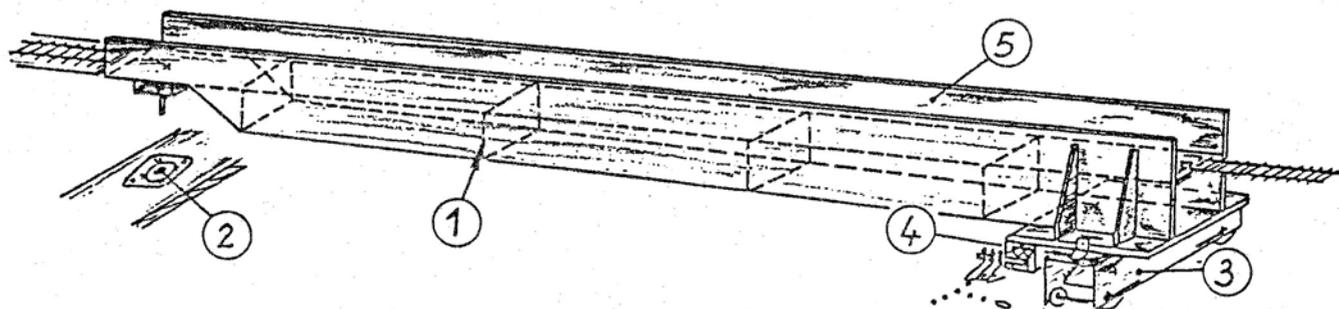
Il s'agit d'un support en contreplaqué d'une longueur de 2 mètres. Sa section a la forme d'un H. Ce support s'articule autour d'un pivot côté réseau et repose sur un chariot moteur côté voies de stockage. La commande centralisée au niveau du pupitre assure l'entrée ou la sortie des convois situés dans la zone de stockage.

#### FONCTIONNEMENT DU TRANSBORDEUR

Supposons le transbordeur en position zéro, une de ses extrémités se trouve en face de la voie venant du réseau, et l'autre extrémité se situe en regard de la voie n°1 du stockage. Le convoi en provenance du réseau s'engage sur le transbordeur et s'arrête automatiquement sur celui-ci. L'arrêt est obtenu par une section isolée électriquement. Le convoi doit être rangé en voie n°8 (voie qui lui est affectée). Aux commandes du pupitre j'appuie sur le bouton déblocage, le doigt

d'indexage du transbordeur se dégage et autorise par un contact la mise en rotation du moteur servant à la translation du transbordeur. Le sens du déplacement étant sélectionné au pupitre, (vers voie n°8) le bouton moteur est enclenché et le transbordeur se dirige vers la voie 8. Le mécanisme comporte un palpeur à ressort frottant sur une piste interrompue, provoquant ainsi le clignotement des voyants du pupitre. Les lampes numérotées indiquent par leur clignotement le passage du bras transbordeur devant les voies de garages. Les voyants 1.2.....7 ayant clignotés le n°8 semet à clignoter à son tour. Le bras arrive donc à destination, l'opérateur appuie sur le bouton indexage. Le pont s'arrête automatiquement devant la voie n°8 car l'index pénètre dans le trou n°8 coupant du même coup l'alimentation du moteur de translation. Deux cas peuvent se présenter: Si la voie n°8 est libre le voyant n°8 restera allumé en permanence en position indexée. Une deuxième piste de palpage donne cette information de position. Un second cas peut se présenter lorsque le transbordeur est indexé en face de la voie n°8. Si le voyant numéroté 8 ne reste pas allumé cela signifie une occupation de la voie de garage. Je reviens à la manœuvre dans le cas de voie libre, donc voyant allumé. Il est possible de mettre en garage la rame en attente sur le pont transbordeur. Pour libérer cette rame stoppée sur la section isolée il suffit d'appuyer sur le bouton poussoir autorisant l'entrée ou la sortie. La rame repart et s'arrête seule sur sa voie de garage. Une diode placée à 30 cm du heurtoir assure l'arrêt. A ce moment des manœuvres il faut isoler complètement la rame en coupant électriquement un rail. Un interrupteur couplé avec le voyant n°8 assure la mise en isolement total et en même temps l'extinction du voyant n°8 indiquant l'occupation de cette voie. Ces manœuvres paraissent peut être complexes mais elles se rapportent au fonctionnement d'une plaque FLEISCHMANN ancien modèle. Lorsque le transbordeur passera devant cette voie, il y aura clignotement du voyant, mais la position indexée restera éteinte. Pendant cette manœuvre nous pouvons considérer qu'un second convoi se dirige vers le transbordeur. Le convoi trouve le pont en position déviée. Par sécurité le second convoi s'arrêtera à 30 cm du transbordeur. Un contact fixe en relation avec la position zéro assure l'alimentation ou la coupure de la section de sécurité en fonction de la position occupée par le transbordeur. La sortie du stockage s'effectue selon le même principe mais en manœuvres inverses.

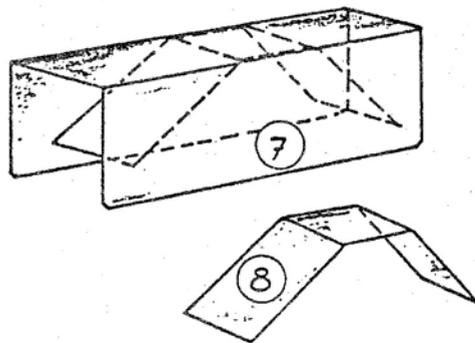
So longueur de 2 mètres autorise la réception des convois composés d'une loco et de cinq voitures voyageurs. Le profil en H du transbordeur est renforcé transversalement par quelques entretoises (1). Le pivot, situé vers le réseau (2) provient d'un palier à rotule - (moulin à café grille). A défaut de palier à rotule, un axe cylindrique fera aussi bien l'affaire. La partie avant du transbordeur repose sans fixation sur le mécanisme de translation (3). Deux butées (4) assurent l'entraînement du bras transbordeur. (5)



Le système permet au transbordeur de glisser légèrement en longueur. Le montage avec un point fixe évite le coincement du chariot lors du déplacement en arc de cercle. Dans le sens transversal les butées (6) suppriment le jeu de manière à obtenir un indexage précis lors des arrêts devant les voies.

#### LE MECANISME DE TRANSLATION

Le chassis. Le petit chariot moteur est réalisé en tôle de laiton ép. 0,3 mm. (7) Cette tôle est pliée en U, elle reçoit un renfort intérieur (8) et le tout est soudé à l'étain. Le chassis repose sur deux essieux métalliques (récupération) un seul des essieux est moteur. (9). Le second reste libre (10). L'ensemble du bras transbordeur assure une bonne application des essieux sur la voie et ceci par son poids, auquel s'ajoute celui du convoi lors des manœuvres. L'entraînement de l'essieu moteur est assuré par un train d'engrenages.



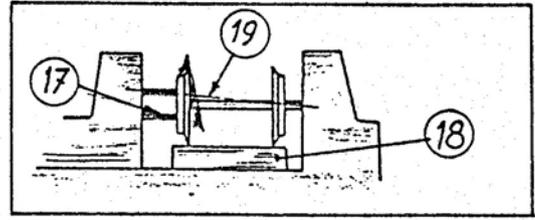
#### Essieu libre.

Il s'agit d'un essieu de récupération (10) monté dans deux lumières (11). Le diamètre des roues est de 11 mm. L'axe quand à lui mesure 2 mm. Un fil de laiton (12) soudé sur le chassis, maintient l'essieu en place. Le montage permet un échange éventuel de l'essieu.

#### Essieu moteur.

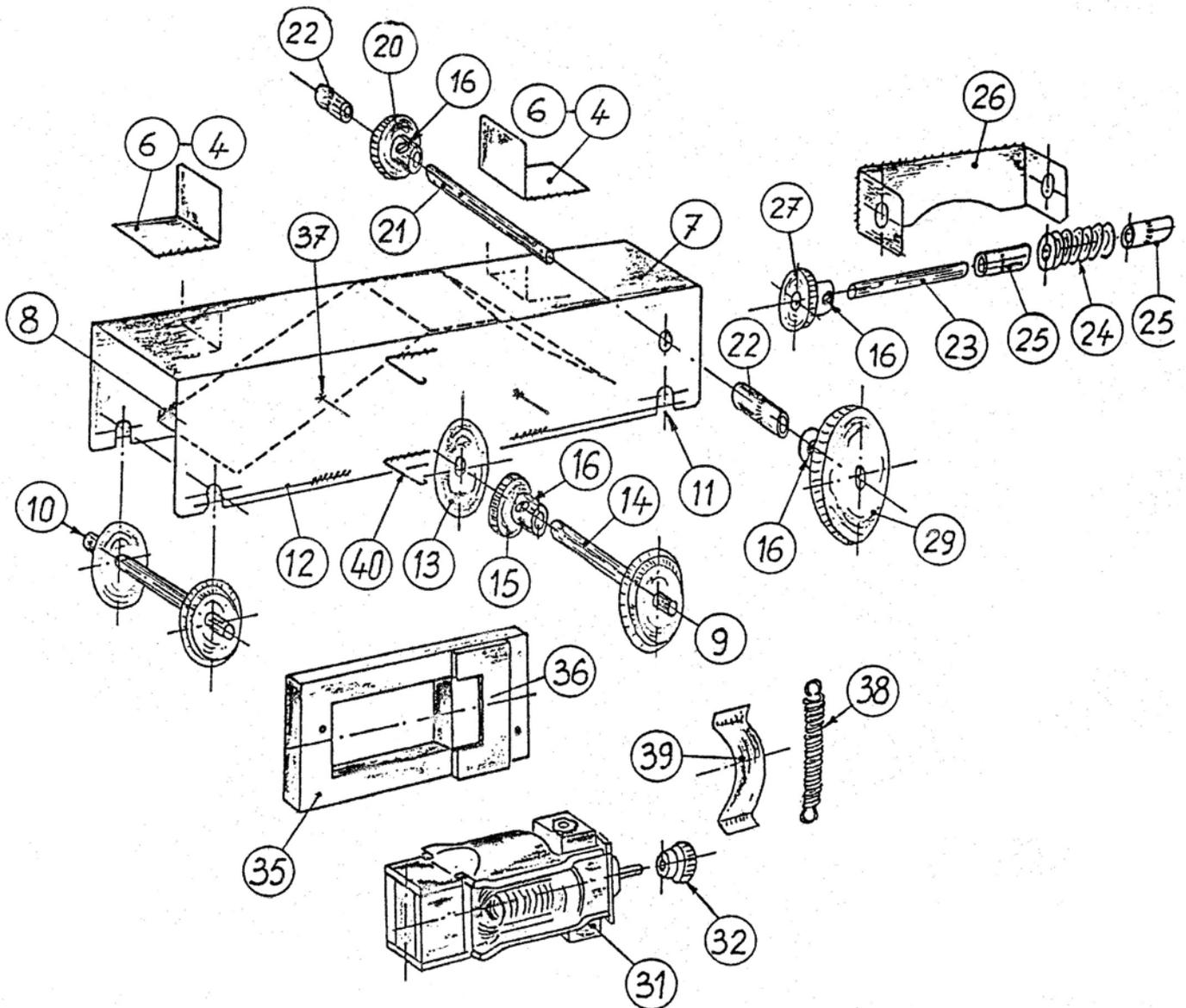
Même essieu que le précédent, mais il faut l'entraîner. Il sera nécessaire de démonter une roue (13) pour introduire sur l'axe (14) le pignon d'entraînement (15). Le pignon

peut être monté serrant sur l'axe, mais si vous le préférez le montage sera écarté glissant sur l'axe. Le blocage en place se fera par une vis de 2mm (16). Bien entendu il faut percer le moyeu du pignon au diamètre 1,5mm et le tarauder. Après avoir exécuter ce montage replacer la roue et la mettre à l'écartement initial. Cette opération s'exécute facilement en utilisant un étou en guise de presse. Pour réussir cette opération une précaution essentielle doit être observée, c'est l'introduction correcte de l'axe sur l'axe.



Pour obtenir le bon emmanchement de la roue il faut intercaler un tube (17) et guider la roue parallèlement en plaçant une cale (18)

Cette cale permettra d'appuyer l'écrou dès l'engagement de la roue évitant ainsi une introduction oblique de l'axe. (19)



### Axe intermédiaire

Cet axe est en relation directe avec le pignon de l'essieu moteur.

Montage de cet axe: 1°) percer au diamètre 2mm le chassis à l'entraxe nécessaire pour engrener les pignons 20 et 15.

2°) introduire l'axe de diamètre 2mm (21) - Glisser dessus le pignon 20 et contrôler son engrenement. Il est souvent nécessaire de retoucher l'entraxe pour obtenir un bon fonctionnement des pignons. Cette retouche s'exécute à la lime ronde.

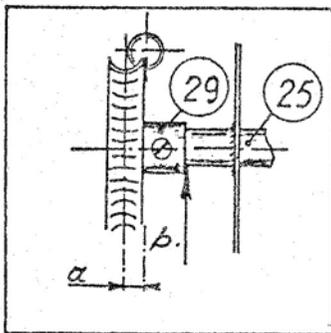
3°) Ayant constaté que les pignons engrenent normalement nous pouvons agrandir le trou à la lime ronde. Nous obtenons un bon résultat en tournant la lime à la manière d'un foret.

4°) Monter l'axe 21, le pignon 20, les bagues 22 et vérifier à nouveau le bon engrenement des pignons. Il est encore possible de retoucher à la lime les trous  $\phi 3$  dans le chassis (7) car la soudure à l'étain des bagues cachera un trou légèrement plus grand. Tout étant en ordre nous pouvons terminer l'axe intermédiaire en soudant les bagues 22.

5°) les bagues (22) débitées dans du tube de laiton  $\phi$  ext: 3 -  $\phi$  int: 2 longueur 1mètre - sont introduites dans le chassis (7) - l'axe est en place, le pignon bloqué sur l'axe. A ce moment placer un papier très mince (0,1mm d'épaisseur) entre les dents des engrenages. Maintenir l'un contre l'autre les engrenages en utilisant deux doigts et souder les bagues (22) sur le chassis. Après avoir enlevé la cale de papier nous obtenons un jeu fonctionnel entre les deux axes.

Roue et vis sans fin.

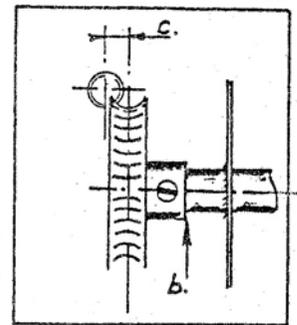
Nous procéderons comme dans le chapitre ci-dessus pour monter l'axe (23) la vis sans fin (24), les bagues (25) sur le petit support en U (26). Nous ajoutons sur l'axe (23) le pignon (27). Le jeu entre les bagues (25) et la vis sans fin (24) sera le plus réduit possible. Il faut cependant que l'axe tourne librement dans ses paliers (25) - Sur l'axe intermédiaire (21) nous montons la roue (29) qui va engrener avec la vis sans fin (24). A ce stade nous allons présenter l'ensemble support (26) pour régler l'engrenement du système roue et vis sans fin. Nous devons obtenir un engrenement sans dur.



1<sup>er</sup> CAS: Nous obtenons un décalage (a) entre la roue et la vis. Il faut retoucher la bague palier (25) de manière à obtenir un léger jeu entre le moyeu de la roue (29) et la bague (25) (jeu en b-)

2<sup>em</sup> CAS: Nous obtenons un décalage (c) mais cette fois dans l'autre sens. Il faut

ajouter en (b) une rondelle pour compenser le jeu s'il est supérieur à 0,5mm. Il est conseillé lors du montage sur le chassis de la bague (25) de prévoir une surlongueur pour la retouche finale comme au 1<sup>er</sup> cas ci-dessus.



*Signature*

A SUIVRE ...

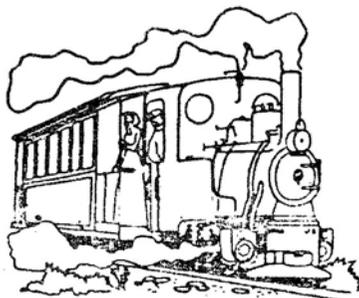
J'ai pris bonne note de l'article de Monsieur Soetens et de ses corédacteurs, relatif à la construction de HL (lire locos) type S.N.C.B. Je dois avouer, que si au départ ayant l'intention de construire un engin de traction quelconque, j'avais lu cet article, je n'en serais certainement pas à plus de 25 locos construites. J'ai le souvenir de ma première loco : j'avais découpé dans du fort carton la silhouette du train de roues motrices puis peint le tout en noir; j'ai fait l'embellissage à l'aide de bandes de bristol collées. J'ai déposé sur ce "mouvement moteur" une plaque de triplex et ai coiffé le tout d'une chaudière réalisée en partant de rouleaux W.C. juxtaposés j'ai terminé par une cabine découpée dans du carton de boîte à chaussures plus la cheminée, l'A.C.F. (lire : réchauffeur d'eau d'alimentation) et le dôme et j'eus la "silhouette" de la type 35, trapue au gabarit maximum; plus tard elles furent plus "perfectionnées", des essais furent entrepris à l'échelle 0 (1/43e) en partant de roues du commerce, le châssis était en zinc et la chaudière construite de boîtes "métal" pour granulé. J'avais le "volume" et l'imagination fit le reste. Pour le roulement n'en parlons pas... déjà à cette échelle l'embellissage était hors de question vu le blocage pratiquement permanent des roues.

Ayant adopté le HO (1/87e) d'époque je réalisais mes premières locos "maison" en laiton sur le châssis des T.24 de la D.B. (Fleischmann) et utilisais comme chaudière le corps d'une pompe à vélo en laiton. Quand le moteur était trop volumineux, j'adoptais le foyer "Belpaire" (foyer débordant) qui me laissait plus d'espace. Monsieur Bette de Mons possède encore une loco de cette époque héroïque ! Ce n'est que plus tard que j'ai reproduit à la longue des modèles se rapprochant "AU MIEUX" du prototype. De toute façon, je n'ai jamais modifié le mécanisme de distribution. Celui qui préconise cette modification ne l'a peut être jamais fait lui-même car beaucoup s'y sont déjà cassé des dents, nous ne possédons pas l'outillage ni la dextérité nécessaire ... à quoi sert une distribution conforme si la loco ne roule plus ?

Xavier Jacquet réalise de délicieuses maquettes mais après être passé par l'apprentissage du laiton qui lui a permis d'acquérir l'art de discipliner la matière (j'allais ajouter le carton mais cela va de soi !) je préconise aux débutants de commencer par un modèle simple (pas la T.10) même si celui-ci ne répond pas aux critères souhaités par de soi-disant puristes.

Ce sera votre modèle et vous aurez eu le mérite de le construire; laissez l'ancienne distribution, TRES peu feront la comparaison. Songez aussi que votre loco doit être manipulée parfois par des "petites mains" (je pense aux papas !) le laiton, le fer-blanc ou le zinc s'indiquent et vous préserveront de la surprise de trouver dans l'embellissage, tampons ou marchepieds. Et, sur ce, bon courage !

P. COPPIETERS



# EN PARCOURANT

LOCO-REVUE sept. 80: n° de rentrée peu accrochant. J'y note l'article de tête "exploitez votre réseau avec réalisme" qui paraît une approche d'une exploitation palpitante comme la conçoivent nos amis U.S. ainsi que les tableaux de roulement des 232 Nord, roulement qui nous touchent particulièrement puisqu'il concerne les lignes Paris-Bruxelles et Paris-Liège.

I.D.R. sept. 80: cpm annonçons quand même l'ouverture d'une souscription d'une rame "old timer" Nord époque 1890 par le RMA

MARKLIN MAGAZINE 3/80: je retiens, pour nos amis "marklinistes", une présentation de divers aménagements intérieurs pour voiture et, pour les amateurs du bizarre, quelques photos des rames TEE (croisement avec un tram en pleine rue sur une voie industrielle de Zürich)

RAILWAY MODELLER sept. 80: cpm

MODEL RAILROADER août 80: j'épingle l'article de tête "white water on the Denver & Rio Chama Western" dans lequel un amateur de voie étroite (qui a les idées larges) vous dévoile comment il a réalisé une rivière avec rapides et eau tourbillonnante du meilleur aloi. Je parlais plus haut, à propos de LOCO-REVUE, de l'exploitation du réseau; nos amis U.S. ont développé depuis belle lurette déjà une exploitation "à la carte" de leur réseau (répartition des wagons, triage et redistribution): le reportage "operation on the Sandric & Lake Superior RR" vous montrera le sérieux et l'ampleur de cette méthode. Pour les amateurs de "circuits de voie", "The twin-T revisited" résume en quelques pages la détection et les applications les plus récentes du Twin-T (système de détection d'occupation de voie universel développé aux U.S.A. depuis bientôt 23 Ans et pratiquement inconnu chez nous (je me promets toujours de reprendre la suite d'articles sur la détection et d'y développer ce système plus longuement + la suite plasticard! + la suite Anglo Franco Belge + +++ mais donnez moi des journées de 48 h.)

FLEISCHMANN KURIER I/80: quelques photos originales du "Kleinbahn Wuppertal - Loh - Schlachthof - Hatzfeld" vous inciteront peut-être à un déplacement ferroviairement riche à Wuppertal (métro suspendu, tramways et cette ligne industrielle flirtant avec la route et les trams.)

II/80: impressionnant ce réseau Fleischmann du Deutsche Museum à Munich n'est-il pas ?

MINIATURBAHNEN août 80: excepté la suggestion d'utilisation de l'énergie solaire pour l'alimentation d'un réseau: cpm

LA VIE DU RAIL: I753:cpm

I754:le SNCZ (soc. nat. des ch. de fer Zafois) en images et en commentaires fort pessimistes

I755:superdétaillez la I4IP Jouef: une bonne école pour les membres qui voudraient faire mieux mais qui n'osent pas

I756:les BB Midi: près de 60 ans de service (il faut l'faire) et cette BB 4700 tout à fait notre 29 de côté.

MUPDOFER NEWS 02/80: publication plutôt orientée sur les tramways: ce numéro comporte un historique des tramways de Francfort et des nouvelles (bonnes et rassurantes) de St Etienne.

GAZET juil-août 80 (De<sup>r</sup> ijl): cpm

HET TURNHOUTS SPOORTJE juin juil 80: cpm

LE RAIL août 80: quelques souvenirs du rail à Liège avec aussi un rappel du plan incliné (et une belle photo  $\frac{1}{2}$  arrière d'une type 98 si facile à reproduire en HO maintenant)

RAIL MAGAZINE sept. 80: que retenir de ce numéro où tout m'a intéressé sans vraiment m'accrocher: quelques nouvelles de la SNCB; la CC 20001, machine des premiers temps du 25Kv monophasé de la SNCF; les étapes de la traction vapeur où l'historique complet de celle-ci sera dressé; un coup d'oeil sur le rail en Syrie où semble circuler un musée ferroviaire et où j'apprends que des I40 LA LOUVIERE sont en attente de démolition: avis aux amateurs fortunés.

L'ETINCELLE été 80: cette publication éditée par l'ASVI nous présente dans ce n° une ligne vicinale peu connue et pourtant si proche de nous: Neufvilles-gare aux carrières du Glypot

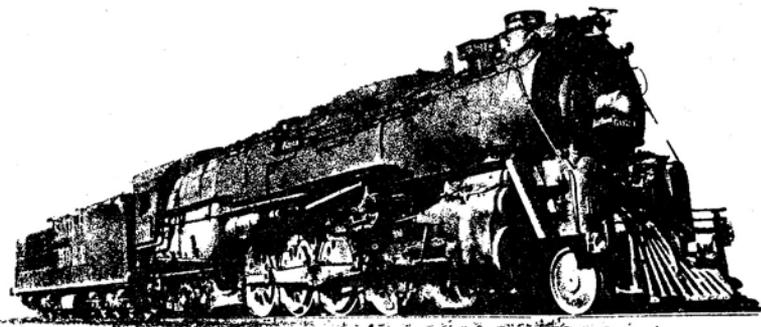
## **PETITES ANNONCES**

JE VENDS: Re 4/4 KLEINBAHN (peut servir pour série 60). Très peu roulé 500 frs. S'adresser M. P. SOETENS, rue J. Haye, 29 7071 HOUDENG AIMERIES.

JE VENDS: FLEISCHMANN HO réf: 4178 (2990 frs); 4272 (2.100-); 4235 (1.970-4336 (2.260-); 4225 (1.680-) n'est plus au catalogue =SNCB 260.030 toit noir bandes jaunes av. et ar.; loco vapeur DB 65014 (3.490) n'est plus au catalogue. S'adresser à M. Daniel MICHAUX tél 02/241.15.78 (privé) ou 02/511.59.40 ext 314 (bureau) ou encore pour les amis namurois au 081/71.26.68 chez M. M. HERBIET qui assurera le rôle de boîte aux lettres

JE VENDS: cheveux pour décoration M2 (voir article dernier FERRO-FLASH) quantité strictement limitée, prix à débattre. S'adresser M. R. CORDIER rue St Joseph, 17 à 7060 STREPY BRACQUEGNIES

QUI A TROUVE: chassis CC 204 MARKLIN 2 rails = "disparu" lors de notre réunion de juillet. Prière renvoyer sous colis anonyme à M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 à 7160 HAINE ST PIERRE. Merci d'avance



# JOCADIS

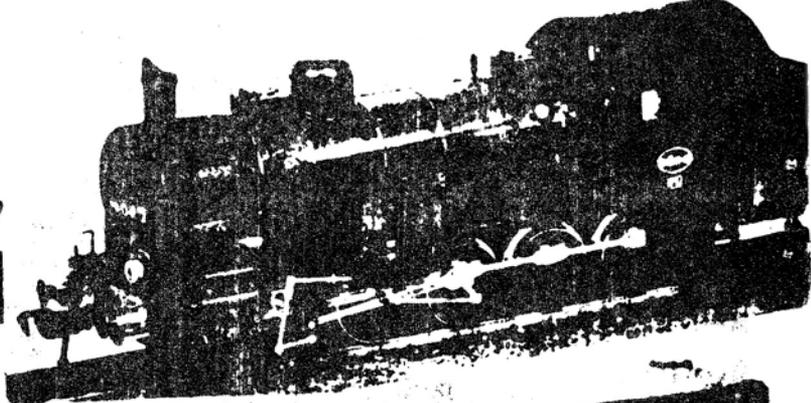
1790 - ENGHIEUN -  
TEL. : 02 / 395.22.96

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

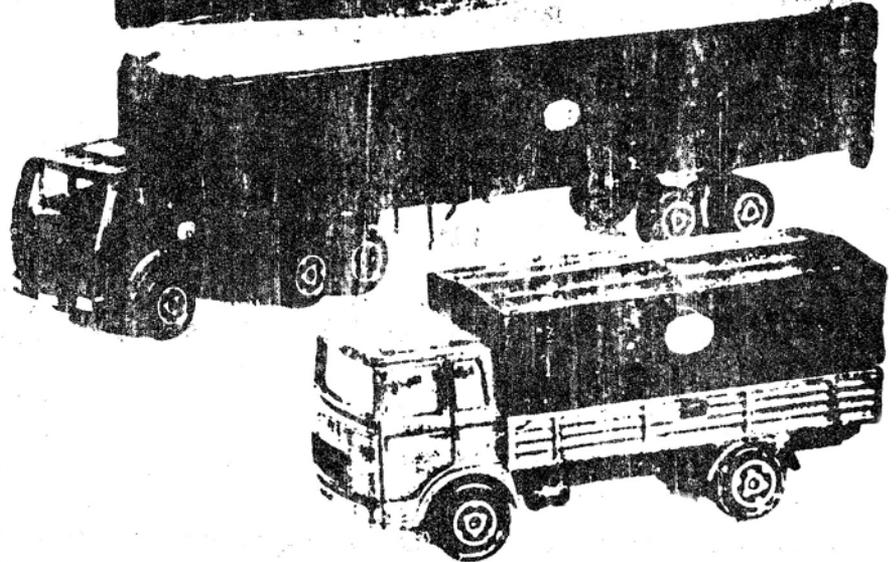
NOUVEAU : TYPE 93 - 5.500 francs en courant continu. Délai : 3 mois.



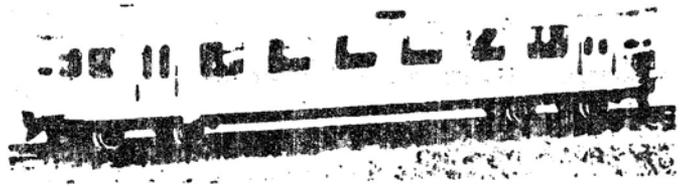
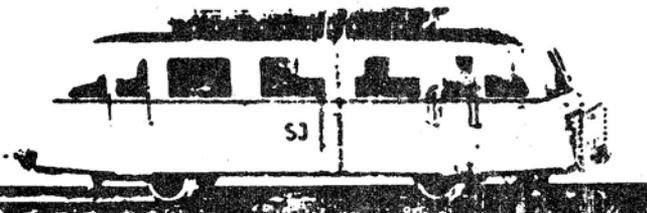
CATIONS S.N.C.B.



MARKLIN SERIE 16 DISPONIBLE.



EN STOCK : AUTORAILS SUEDOIS PERL A 2 ESSEUX 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.