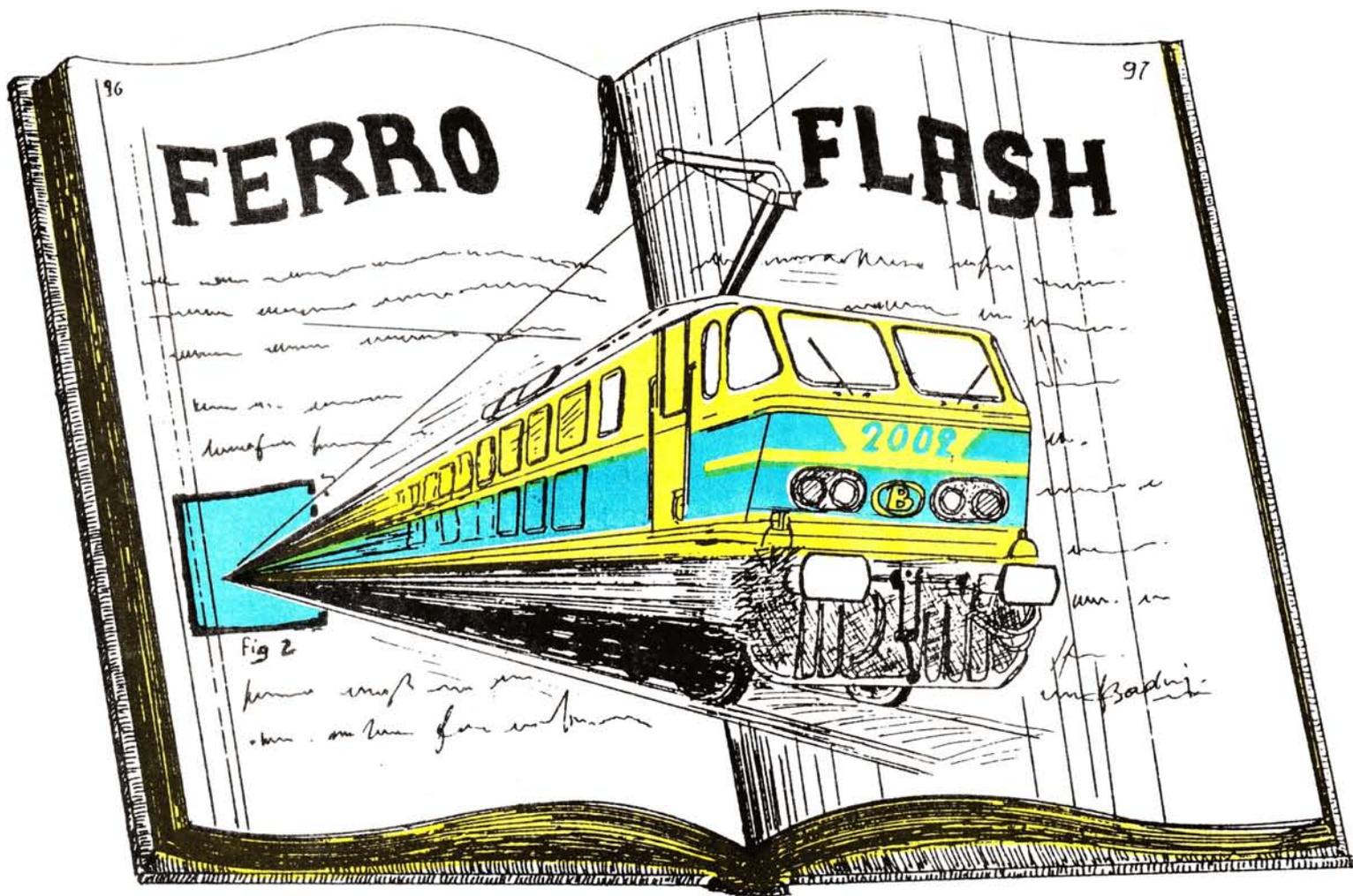


# FERRO FLASH



**Mensuel d'information  
et de modélisme ferroviaire**



*Bulletin informatif  
du Club Ferroviaire du Centre  
et du Rail Miniature Mosan*

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

SOMMAIRE

INFORMATION . . . . .	3
VAPEUR S.N.C.B. Réquisition par la D.R. . . . .	5
Horaires internationaux . . . . .	6
Rames réversibles S.N.C.B . . . . .	7
Fiche descriptive le "veau" D'ANTWERPEN DAM . . . . .	8
Remise en service de ligne . . . . .	9
Fermeture d'une ligne modernisation de la L. 42 . . . . .	10
Electrification de la L94 . . . . .	11
La ligne Brugge-Knokke. . . . .	12
Matériel roulant. . . . .	14
A LA S.N.C.V. . . . .	16
LES TOURISTIQUES Horaires C.F.V.3V. . . . .	18
FEUILLETON I I Les ch. de fer Rhétiques en Belgique . . . . .	20
Ne dites jamais "jamais" Des françaises "NS" sur le réseau belge . . . . .	22
DOCUMENTATION Vu à Nurenberg. . . . .	23
LIGNES ET LETTRES La gare . . . . .	24
INFORMATION Suite de la page 4. . . . .	25
PETITES ANNONCES. . . . .	28

Secrétariat

MICHEL THIRY  
Chée de Mons, 189  
6198 SENEFFE

Trésorerie

JEAN-PIERRE REGIBO  
Rue de la Cure, 52  
1380 REBECQ  
Compte N° 271-0061822-65  
Club Ferroviaire du Centre  
HOUDENG-GOEGNIES

RAIL MINIATURE MOSAN

Secrétariat

JEAN-MARIE WARZEE  
Route de Gembloux, 25  
5002 St SERVAIS NAMUR

Trésorerie

HERBIET MICHEL  
Rue de la Plante, 47b. Bt. 4  
5000 NAMUR  
Compte N° 001-0013804-09  
Herbiet Michel  
NAMUR

LES ARTICLES DE FERRO-FLASH NE  
PEUVENT ETRE REPRODUITS QUE SUR  
ACCORD DE L'EDITEUR RESPONSABLE

# INFORMATIONS

**R.M.M.**

Vendredi 20 mars 1981 à 19h30'  
complexe communal de Belgrade  
salle des conférences rez-de-chaussée  
place do Bia Bouquet, 2 à 5001 Belgrade NAMUR

Au programme:

Modélisme: La 29.013 de la SNCB en HO : exposé de  
Mrs. DRUGMAND et SOETENS

Projection: "VAPEUR A L'EST " Diapositives et  
explications de Mr. Guy SBRESSIA  
sur la traction vapeur sur les  
C.C.D. , P.K.P. et D.R.

**C.F.C.**

SAMEDI 21 MARS 1981 à 14h30 : Ecole communale de l'Alliance  
Rue de l'Alliance  
HOUDENG-GOEGNIES

AU PROGRAMME : MODELISME

Les alimentations; A vous de jouer! Vous possédez  
une alimentation un peu particulière ou une de  
votre crô, apportez-la et présentez-la nous.

SOUS RESERVE : présence de deux modélistes anglais  
avec qui vous pourrez échanger vos  
points de vues et conceptions.

PROJECTION

- 1 Les beaux montois : 2 réseaux, 2 conceptions  
très différentes, 2 merveilles.  
Présentation des réseaux de MM DECAMPS et  
COPPIETERS (diapositives)
- 2 Pêle-mêle : vous possédez quelques diapositives  
ferroviaires éparses, c'est le bon moment de  
nous les présenter. Même chose si vous avez  
des films 88.

PROCHAINE REUNION : SAMEDI 11 AVRIL ECOLE DE L'ABATTOIR A  
HOUDENG-GOEGNIES

Nous comptons sur votre présence !

VOIR EN PAGE

27



## **Vie des clubs**

### **R.M.M.**

#### NOS PROCHAINES REUNIONS :

Sauf avis contraire publié au "Ferro-Flash", les prochaines réunions du R.M.M. sont prévues aux dates suivantes : vendredi 20 mars 81, vendredi 24 avril 81, vendredi 29 mai 81, vendredi 26 juin 81. Nos réunions ont lieu à l'ancienne maison communale de Belgrade devenue cabinet de Monsieur l'Echevin des Sports et de la Jeunesse du "Grand Namur". Prévoyez ces dates sur votre agenda.

#### APPEL A NOS MEMBRES :

Bientôt le R.M.M. profitera d'un local, mis à sa disposition par l'Administration Communale de Namur. Nous demandons à tous nos membres et aux personnes désireuses de nous aider, de nous apporter des chaises, des armoires, des étagères et des tables. Qui n'a pas dans son grenier de tels objets; ils seront les bienvenus même un peu cassés. En attendant l'ouverture de notre nouveau local, ces objets seront entreposés chez Monsieur Jean-Claude CHEVALIER 220, rue Major Mascaux à 5100 Jambes (membre R.M.M.) qui met son garage à la disposition du club. Merci Jean-Claude! (tél.: 081.305681)

Le C.F.C. avait édité un recueil de plans "Locomotives de L'Etat Belge" de 1885 à 1910. Cette publication reste en vente aux réunions du R.M.M.

### **C.F.C.**

#### REUNION DE SOIREE DE 19h30 à 23h00

- Conseils et réparation de matériel
- Bibliothèque (uniquement de 20 à 21 heures)
- Construction d'un autorail vicinale à 2 essieux.

MARDI 31 MARS, VENDREDI 3 AVRIL, MERCREDI 22 AVRIL



▶ SUITE PAGE 25 ▶

## REQUISITION DE LOCOMOTIVES BELGES PAR LA DR

Le 10 mai 1940 à l'aube, la Belgique était à nouveau plongée dans la tourmente. Quelques locomotives seulement purent être évacuées en France, où les Allemands les rejoignaient bientôt... Après la cessation des combats, l'exploitation reprit sous le contrôle des autorités d'occupation. Mais, dès 1940, les réquisitions de l'ennemi imposèrent de sévères restrictions au trafic. En effet, la Deutsche Reichsbahn récupéra une partie des locomotives "Armistice" de 1919 et plusieurs autres machines furent confisquées pour les besoins de la Wehrmacht.

(extrait de Nos Inoubliables "Vapeur").

### L'insertion des locomotives belges et françaises "empruntées" dans la D.R. pendant la deuxième guerre mondiale:

Traduction résumée de l'article de Hans Wolfgang Scharf paru dans la revue Lok-Magazin n° 67 page 308.

Comme l'écrit Hans Bosshard (Suisse) et l'auteur le signale avec raison, il n'est pas normal comme le fit la Deutsche Reichsbahn d'employer le terme "Locomotives en prêt" car il suppose un prêt volontaire du partenaire. Les pays nommés ne se trouvaient pas dans les dispositions "Roues pour la Victoire" (Räder für den Sieg).

Depuis fin 1940 jusqu'à mi-1942, il y eut six livraisons. La direction principale se trouvait à Bruxelles (H.V.D. - Haupt Verkersdirektion). Son autorité s'étendait à la Belgique et au Nord de la France: territoire entre l'Ardenne, la Meuse, la Somme et la côte.

Dans le cadre de ces livraisons, seules les quatre dernières comportaient du matériel pour le Reich. Ces fournitures totalisaient 1002 locomotives y compris 25 locomotives françaises rattachées à la S.N.C.B. (en mars 1942, on vit arriver des 141 TB Sud-Ouest, prévues comme type 68, mais que l'occupant envoya en Allemagne en juillet-septembre).

Voici le détail:	3	types	61	=	S 10/1
	15	"	62	=	S 10/2
	167	"	64	=	P 8
	29	"	70	=	G 7/1
	26	"	72	=	G 7/2
	459	"	81	=	G 8/1
	1	"	80	=	G 8
	32	"	90	=	G 10
	74	"	93	=	T 9/3
	21	"	96	=	T 12
	35	"	97	=	T 14
	47	"	98	=	T 16

et 68 types 53 .

Sur ce même sujet Karl Julius Harder dans le n° 69 de Lok-Magazin écrit textuellement: on pourrait écrire un livre sur ce sujet. Ce fut une absurdité d'amener les types 53 dans le Reich: ces locomotives avaient des coussinets en bronze sans apport de métal blanc et ne devaient pas dépasser 20 km/h (ici l'auteur se trompe, la vitesse des types 53 était de 40 km/h).

Traduction: P. Etienne

Par la suite il y eut d'autres prélèvements, dont des types 7 .

## CONFERENCE DES HORAIRES

Services Internationaux du 31 mai 81 au 22 mai 82.

### a) Relation France - Allemagne - Scandinavie :

Nous avons déjà eu l'occasion de commenter les manoeuvres dont les trains Paris - København et Oostende - København faisaient l'objet à Liège-Guillemins et Aachen Hbf.

D'autre part, on se souviendra de la disparition du nom "Paris - Scandinavie - Express" pour les trains arrivant à Paris vers le milieu de l'après-midi et quittant la capitale française vers les pays du Nord en début de soirée, trains d'ailleurs dédoublés en haute saison d'été par une tranche emmenant les voitures soviétiques et polonaises, baptisée "Ost - West - Express".

Ainsi, dans un premier temps, les deux trains à destination de København (sens impair) avaient vu leurs sillons permutés, le "Nord - Express" quittant dorénavant Paris le premier, se substituant ainsi à l'ancien "Paris - Scandinavie - Express". Le 31 mai prochain, les deux trains de sens pair, en provenance du Danemark via Hamburg, subiront la même modification, le 234 devenant 232 "Nord - Express" et inversement, ce nom prestigieux étant à nouveau attribué logiquement à la paire de trains 233/232.

Le 233 "Nord - Express" quittera Paris-Nord en fin d'après-midi avec toutes les voitures à destination de København (arrivée en début de matinée), et recevra également à Liège les voitures Oostende - København. Par contre, le 235 ne comprendra plus que des voitures Paris - Hamburg, perdant ainsi les voitures A, B et Bc Paris - København. Au retour, les voitures de København seront réparties sur les deux trains, le 234 arrivant très tôt à Paris-Nord, tandis que le 232 "Nord - Express" traversera notre pays en fin de matinée.

Dans un sillon voisin des "Nord - Express" (232/233), les trains "Ost - West - Express" (240/241) comprendront une fois par semaine une voiture-lits polonaise (PKP) identifiable à sa livrée bleu ciel (arrivée à Paris le jeudi après-midi; départ de Paris le vendredi en fin d'après-midi).

### b) Relation France - Allemagne - U.R.S.S. :

Les T.E.E. "Parsifal" et "Paris-Ruhr" (devenu "Molière") ont déjà sombré dans l'oubli. Les circulations 1<sup>o</sup>/2<sup>o</sup> classe qui les ont remplacés reprennent du poil de la bête. Les IC 430/431 "Molière" trouveront leur origine à Dortmund au lieu de Köln, et circuleront également les week-ends du 27 juin au 09 septembre. (Dortmund - Köln : 88 km).

Les 434/435 "Parsifal" qui emmènent entre Aachen et Paris les voitures de Warszawa et Berlin des 246/247 (dont le terminus a été ramené de Paris à Aachen lors de la suppression du T.E.E. "Parsifal"), comprendront du matériel soviétique Leningrad - Paris trois fois par semaine (à Paris: du lundi soir au mardi matin, du jeudi soir au vendredi matin et du samedi soir au dimanche matin).

### c) Relation Belgique - France - Suisse :

Le nombre de circulations est maintenu, mais plusieurs sillons sont déplacés, et Namur perd son dernier TRANS EUROP EXPRESS.

Dans l'ordre chronologique, pour le sens impair (départ de Bruxelles) : le T.E.E. 91 "Iris" assuré par rame automotrice électrique quadricourant C.F.F. série RAe 1050 est supprimé;

le 391 Bruxelles - Bâle - Milano sera sensiblement avancé pour compenser la suppression du 91; un IC 395, baptisé "Iris", quittera Bruxelles sur le coup de midi, reprenant l'ancien sillon du T.E.E. 31 "Edelweiss" Amsterdam - Bruxelles Nord - Zürich à l'époque où il était assuré par rame diesel-électrique RAM 500 des C.F.F. et DE 1000 des N.S.; le 497 "Edelweiss" est maintenu (réutilisation de la rame arrivée à Bruxelles-Midi 63 minutes plus tôt, au 496; tranche Pays-Bas/Italie via Liège et Gouvy avec fusion à Luxembourg ou Thionville).

Dans le sens pair à l'arrivée à Bruxelles : le 496 "Edelweiss"; un IC 394 "Iris" sur l'ancien sillon du T.E.E. 30 "Edelweiss"; le 390 en provenance d'Italie, retardé pour se placer sur le sillon du T.E.E. 92 "Iris", supprimé.

Le moment est venu de réaliser les derniers clichés de la rame quadricourant suisse, dès les premières belles matinées de printemps. Notons que, comme à l'époque de l'utilisation des rames diesel-électriques sur l'Edelweiss, les 395/394 "Iris" se croiseront au sud de Metz.

## RAMES REVERSIBLES DE SERVICE INTERIEUR

### Perspectives 1981.

Il semble bien que dans la partie francophone du pays, les seules rames réversibles en service circuleront sur Charleroi - Mariembourg, bien que la ligne Charleroi - Ottignies ne sera pas électrifiée avant 1984. Les voitures pilotes BD du type M1 seront interdites aux voyageurs, le reste des rames étant constitué de voitures M2. Un matériel identique circulera sur Mol - Hasselt.

Les rames réversibles M2 homogènes pour traction diesel, circulant sur Kortrijk - Brugge et Antwerpen - Neerpelt seront rendues disponibles vers 1985/86 à la suite de l'électrification de ces lignes. Les rames réversibles M2 avec locomotive électrique série 25, venant d'être mises en circulation sur Antwerpen - Aarschot - Leuven passeraient sur Antwerpen - Herentals - Turnhout au moment de l'électrification de cette dernière section.

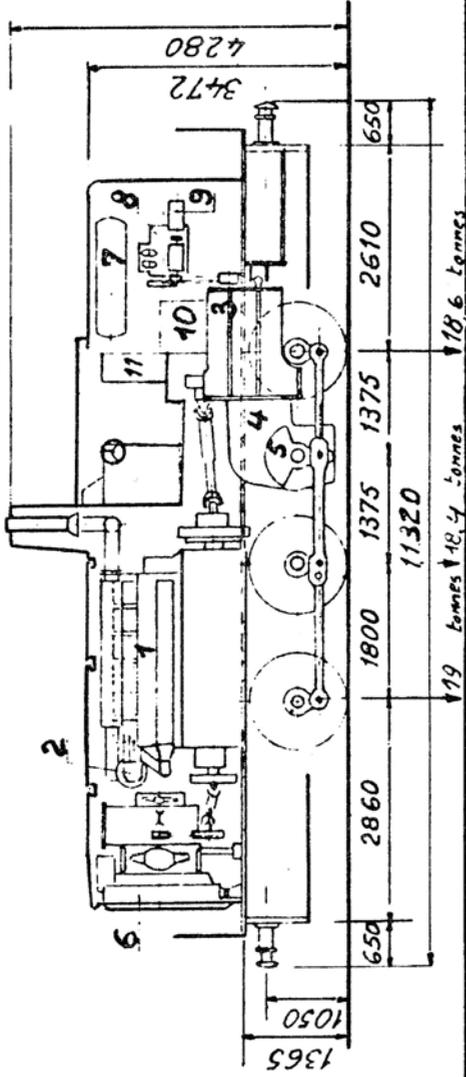
Après une année d'exploitation sur Antwerpen - Kortrijk, des rames identiques, pouvant comprendre jusqu'à 6 voitures passeraient sur Leuven - Aarschot - Hasselt venant d'être électrifiée, et quitteraient cette ligne en même temps que les rames affectées à Antwerpen - Aarschot - Leuven pour être exploitées sur Antwerpen - Herentals - Mol. Quand les caténaires couvriront Aarschot - Hasselt, une rame réversible identique sera exploitée sur Antwerpen - Aarschot - Hasselt,

Quant aux rames réversibles électriques M4, elles apparaîtront dans un premier temps sur Antwerpen - Kortrijk - Lille (où elles remplaceront les M2), dans un second temps sur Kortrijk - Brugge - Oostende, Kortrijk - Zottegem - Denderleeuw - Bruxelles et Antwerpen - Neerpelt (remplacement des M2 "diesel" sur cette dernière ligne). Il est maintenant probable que les voitures M4 devant servir pour les rames réversibles, sortiraient prééquipées des usines BN - CFM.

Trois inconnues : l'exploitation transitoire de Charleroi - Ottignies; 19 autorails de Bertrix, Stockem et Gouvy à supprimer en 1985; un type d'autorail moderne à étudier, éventuellement à accumulateurs.

C. Malisoux

# N° 8275 Unité de traction - Locomotive Diesel-hydraulique série 82(2)



- 1 Moteur Diesel.
- 2 Turbine de suralimentation.
- 3 Turbo-transmission Voith.
- 4 Inverseur Cockerill.
- 5 Manivelle avec faux-essieu.
- 6 Groupe de refroidissement Voith.
- 7 Réservoirs principaux.
- 8 Compresseur.
- 9 Génératrices.
- 10 Réservoir auxiliaire d'huile.
- 11 Armoire électrique.

## Généralités

Effectif: 1

Type: C

Masse: 56 tonnes

- Déplacement en ordre de marche: 56 tonnes

- Approvisionnements: 13000 l

- Huile graissage moteur Diesel: 360 l

- " " transmission: 220 l

- " " auxiliaires: 50 l

- Eau réfrigération moteur Diesel: 575 l

- Sable: 225 kg

Puissance: Moteur Diesel: 490 kW

Disponible (à 6220): 385 kW

Effort max. au démarrage: 131 kN

Vitesse max.: régime ligne: 60 km/h

Régime manœuvres: 30 km/h

Rayon min. de courbe: 75 m

Diamètre des roues: 1262 mm

Poids frein G: 56 t

P: 54 t

## Partie Caisse

Constructeur: SA BN

Année de construction: 1973

Transformation: FFR

Nomenclature: 8275

Freinage: frein direct et frein autom. du type Oerlikon, avec distributeur LST.1 et robinets de mécanicien type Fdt.1

SV4. Le compresseur est du type Westinghouse 242 VBZ entraîné par courroies. Il alimente deux réservoirs d'une capacité de 500 l.

Dispositif de commande: Double commande pneumatique dans la cabine avec dispositif de veille automatique.

Le volant d'accélération agit sur une soupape d'accélération, laquelle alimente le servo-moteur d'accélération du Diesel, le cylindre de la soupape de remplissage de la turbo-transmission.

Équipement: double traction: HLE 100 tr.

avec commande à distance électrique.

## Moteur Diesel

Constructeur: Anglo-Belgian Company, Gand

Type de fabrication: moteur 6 cylindres 6 DXS.

Mode de fonctionnement: 4 temps suralimenté, moteur muni d'une turbo-soufflante Brown-Boveri.

Mode d'injection: direct

Réglage de la puissance: par réglage de l'injection.

Démarrage du moteur: par un démarreur électrique type Bosch AL/FTB/18/72.

Puissance nominale: 490 kW

Vitesse de rotation max.: 750 tr/min.

Vitesse de ralenti: 400 tr/min.

Cylindres: nombre 6

disposition: en ligne

alésage: mm 242

course: mm 320

Masse globale: tonnes 8,550

Pression d'injection: bar 220

Pression moy. effect. bar 8,82

Vitesse moy. du piston m/s 8

Couple à la vitesse max. du moteur: daNm 609

## Transmission

Constructeurs: Voith(Heidenheim-Allemagne)

Cockerill-Dugrée à Seraing.

Type: Turbo-transmission Voith L 217 U

- Inverseur Cockerill à gamme unique

Mode de fonctionnement:

La turbo-transmission Voith à trois étages de vitesse, réalisés à l'aide de deux convertisseurs de couple et un coupleur hydraulique.

L'inverseur Cockerill comporte

- un dispositif de renversement du sens de marche ou inverseur.

- 1 train d'engrenages droits constituant la gamme unique de 60 km/h

- 1 train d'engrenages droits pour la commande du faux-essieu.

Mode d'attache des essieux:

L'embellage comporte deux manivelles sur le faux-essieu de l'inverseur et 6 bielles.

## 1) REMISE EN SERVICE DE LIGNES

Lors de sa réunion du 19 décembre 1980, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a approuvé le contenu d'un document de travail ayant trait à la Réorganisation de l'Exploitation de la S.N.C.B. Ce document est en fait le fruit d'un groupe du C.A. de la S.N.C.B. au sein duquel sont représentés les deux grands syndicats des cheminots. Les conclusions du C.A. sont quelque peu nuancées...

"des textes dont les données essentielles rencontrent, dans la plus large mesure possible, les éléments importants qui doivent faire l'objet d'une étude en vue de l'amélioration de l'exploitation ferroviaire. Les solutions préconisées ne doivent pas être considérées comme immuables et seront amendées, le cas échéant, au fur et à mesure de l'avancement des études et compte tenu des avis qui seront recueillis".

Ce fameux document comporte un chapitre très intéressant, ayant pour sujet la Remise en Service des Trains de Voyageurs. Une douzaine de lignes sont concernées par ce projet dont les conclusions seraient arrêtées à la fin de 1981. Il s'agit notamment de:

- Mariembourg - Couvin
- Saint-Lambert - Florennes
- Neerpelt - Houthalen
- Hasselt - Maastricht
- Genk - As - Maasmechelen
- Manage - Baulers - Ottignies
- Haine-Saint-Pierre - Houdeng - Ecaussinnes Carrières
- Gent - Zelzate
- Herentals - Aarschot
- Braine-l'Alleud - Clabecq
- Dendermonde - Hamme

"Il y a lieu d'examiner l'organisation d'un service ferroviaire le plus économique possible, mais adéquat, susceptible de faire revenir le client au train.

Parmi les lignes en question, quatre avaient été désignées par la Direction pour une étude approfondie. Pour l'une seulement, savoir Mol - Neerpelt, une solution positive a été adoptée. Pour les trois autres, savoir Mariembourg - Couvin (on en parle depuis longtemps), Gent - Zelzate et Manage - Baulers - Ottignies, il y a lieu de présenter un rapport.

La Direction signale que pour d'autres lignes, telles que Houyet -

Jemelle, une étude a été demandée dans ce contexte".

La reprise du trafic sur ces lignes serait subordonnée aux questions des investissements nécessaires pour la réouverture, ainsi qu'aux taux de clientèle potentielle. En étant réaliste en ce domaine, signalons le problème des passages à niveau, par exemple pour Manage - Baulers - Ottignies, trois dans la traversée du centre de Seneffe, celui de la route nationale 6 et les deux qui encadrent l'ancienne gare de Nivelles-Nord. Quant à la ligne Haine-Saint-Pierre - Ecaussinnes, la construction d'un tunnel serait nécessaire pour le franchissement des autoroutes Paris-Bruxelles et de Wallonie au droit de leur bifurcation.

Signalons encore, que lors de sa réunion du 30 janvier 1981, le C.A. a décidé la réfection sur la ligne Braine-l'Alleud - Clabecq du viaduc franchissant la vallée du Hain, la chaussée d'Alseberg et la rue P. Flamand, à Braine-l'Alleud.

## 2) FERMETURE DE LA LIGNE 106

Il semblerait maintenant évident qu'au mois de mai 1982, la ligne 106, Ecaussinnes Carrières - Clabecq serait définitivement fermée au trafic. Déjà au mois de mai 1981, celle-ci verra la suppression du point d'arrêt d'Henripont. Cette décision ne doit pas étonner lorsque l'on sait que la moitié au moins des 15 trains quotidiens qui la parcourent, circulent ... presque à vide. Assez paradoxalement, le service de la Voie est actuellement occupé au renouvellement des rails et traverses entre Ronquières et Clabecq. Ces travaux n'auraient-ils pu être programmés quelques années plus tôt et permettre par un ballastage complet de la ligne et une amélioration des passages à niveau, de relever de 70 km/h à 90 km/h la vitesse de référence. Le temps de parcours pour un trajet simple est de 33 minutes; par autobus, huit minutes sont nécessaires en plus par temps normal. On peut se demander si la politique générale de la S.N.C.B. ne serait pas également en faute, lorsque l'on songe que la publicité du chemin de fer "Excursions Individuelles à ... Ronquières" invite les usagers à emprunter le bus au départ de Nivelles, alors que la gare de Ronquières se trouve à moins de 500 mètres du Plan Incliné.

## 3) MODERNISATION DE LA LIGNE 42 ... ET AVENIR D'ATHUS-MEUSE

Lors de sa réunion du 19 décembre 1980, le Conseil d'Administration a consacré un examen à la décision de principe du Ministre des Communications relative à la mise à double voie et à l'élec-

trification de la ligne 42 Liège - Rivage - Gouvy.

Il s'est avéré que l'électrification de la ligne 42, à réaliser en accord avec les Chemins de Fer Luxembourgeois, ne devrait pas être prévue avant les années 1987-1988. Il serait donc prématuré de faire des conjectures au sujet de l'évolution du trafic à des échéances aussi lointaines. Néanmoins, la sidérurgie du Grand-Duché utilise, en grande partie encore du minerai lorrain, dont la teneur en fer est relativement pauvre. Cette industrie est décidée à l'abandonner progressivement dans les années à venir et à le remplacer par du minerai riche d'outre-mer. Dans cette perspective, le trafic supplémentaire est évalué à quelque 6 millions de tonnes sur la base de la production moyenne d'acier de ces dernières années. Les C.F.L. ne pourraient pas recevoir un tel trafic acheminé par les lignes 162 et 165/166. La mise à double voie et l'électrification de la ligne 42 deviendront donc une nécessité pour assurer le transport des minerais au départ des ports belges. Il n'entre donc nullement dans les intentions d'assurer un transport sur la ligne 42 qui s'effectue actuellement sur les lignes 162 et 165/166, mais de permettre le trafic qui ne pourrait pas être assuré via ces lignes. (extrait du Bon Combat.)

#### 4) ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 94

Lors d'une conférence de presse qui s'est tenue en gare d'Ath le 13 janvier 1981, le Ministre des Communications, Monsieur Guy Spitaels, a donné une série d'informations à propos des travaux à réaliser dans le cadre de l'électrification de la ligne Bruxelles - Tournai. Les crédits pour le tronçon nouveau Enghien - Ath sont approuvés par le Ministre depuis le 15 décembre 1980; ils s'élèvent à 865 millions. Ce chiffre élevé s'explique surtout par le fait que pour tirer tout le bénéfice possible de l'électrification une sérieuse rectification du tracé des voies s'impose. Ce nouveau tronçon nécessite la construction de 13 passages inférieurs, de trois passages supérieurs et d'un tunnel. La nouvelle assiette de la voie devrait permettre de porter de 120 à 140 km/h la vitesse de référence de la ligne et ultérieurement même à 160 km/h. On gagnera alors 7 minutes entre Bruxelles et Ath et une dizaine de Bruxelles à Tournai.

Pour la gare de Ath, le bâtiment principal sera préservé. La façade qui date de 1889, sera maintenue et la surface disponible sera augmentée. Il sera procédé à une rénovation complète des aménagements intérieurs. Un nouveau bâtiment sera construit pour les

services marchandises. L'accès des bus sera facilité par la création de dix-huit quais d'embarquement.

Pour le tronçon Ath-Tournai, la fin du planning des travaux est prévue pour le second semestre de 1984. Le problème de la courbe de Beclers (entre Barry-Maulde et Havinnes) est encore à l'étude. Dans son allocution, Monsieur Spitaels a également parlé du problème posé par le "bouchon de Halle". En fait entre Halle et Bruxelles, la ligne "93" cumule le trafic des lignes 94 - 96 - 108. Aux heures de pointe, pour le sens Bruxelles Midi - Halle, cela représente la circulation de 35 trains de voyageurs réguliers en semaine de 16 à 18h00. On passera progressivement à quatre voies. La troisième voie existante sera d'abord aménagée de manière à y permettre la circulation jusqu'à 140 km/h. Une bifurcation anglaise sera construite à Halle. Le coût de ces premiers travaux s'élèverait à un demi milliard. Cette phase serait normalement achevée pour la mise en service de la traction électrique sur Bruxelles - Tournai, c'est-à-dire vers la mi 1984. La deuxième phase pour résorber le bouchon de Halle consistera à déplacer la troisième voie de telle façon à permettre l'élargissement de l'entre-voie et le passage à 160 km/h sur les deux premières voies. Le placement de la quatrième voie viendra ensuite. Celui-ci, ainsi que le déplacement de la troisième voie, demandera de coûteuses expropriations.

##### 5) DETOURNEMENT DE LA LIGNE BRUGGE - KNOCKE

En 1970, sur proposition du Ministre des Travaux publics de l'époque, le gouvernement décida une extension du port de Zeebrugge: une écluse pour navire de 125.000 tonnes, un nouveau port intérieur, et un nouveau port avancé pour faciliter l'accès à l'écluse maritime. En 1976 vint la décision d'implanter un terminal gazié dans le nouveau port extérieur. Le 9 août 1980, la construction du port extérieur était confirmée, à la longueur du projet 1750 m. Ces grands travaux offrent diverses retombées dans le domaine ferroviaire. En tout premier lieu, par son extension, le port de Zeebrugge verra son trafic ... ferroviaire augmenté. Le chemin de fer apporte aussi sa pierre à la construction des nouvelles installations. Au total, il aura transporté 11.500.000 tonnes de pierres au départ des carrières du Hainaut.

La ligne du chemin de fer Brugge - Zeebrugge - Knocke va être coupée à hauteur de la nouvelle écluse, si bien qu'une déviation au sud de l'arrière-port (darse Nord-Sud) doit être aménagée en parallèle avec la route express A 17. Ces travaux ont la priorité.



1. Bassin Prince Philippe
2. Terminaux Ro/Ro
3. Deuxième darse militaire
4. Port de pêche
5. Zone de transport
6. Village de Zeebrugge
7. Canal Baudouin
8. Canaux Léopold et Schipdonk
9. Bassin de liaison
10. Darse intermédiaire
11. Darse Nord-Sud
12. Distrigaz
13. Ecluse maritime
14. Digue est
15. Digue ouest
16. Terminal LNG
17. Port de servitude

Canal pour convois poussés

Ils ont débuté voilà maintenant plus d'un an. Actuellement les voies sont en cours de pose.

De plus le chemin de fer, transporteur industriel par excellence, bénéficie d'une grande attention dans le concept portuaire nouveau: au fur et à mesure de l'avancement des travaux, l'infrastructure ferroviaire sera aménagée et étendue. L'ampleur de ces extensions est bien visible sur le plan de la page 13 qui a été extrait de la revue "Informations - S.N.C.B."

M. Thiry

## Matériel Roulant

### 1) Automotrices "Break"

Le nombre total de ces automotrices à commander serait de 200 unités. Le Ministère des Communications vient d'autoriser la SNCB à signer la commande pour les troisième et quatrième tranches ce qui porte le nombre d'unités à 140 unités à ce jour (commande ferme). Les premières AM de cette nouvelle génération devraient être mises en circulation dès le 1er septembre prochain, sur les relations omnibus de la ligne Knokke / Blankenberge - Gent - Bruxelles - Namur - Arlon - Luxembourg. La possibilité de faire circuler des véhicules à 160 km/h dans une version "omnibus" est obtenue grâce au dispositif d'accélération rapide qui leur permet d'atteindre la vitesse maximale après 7650 mètres en 230 secondes à pleine charge. L'attelage est entièrement automatique.

La livrée de ces véhicules a été conçue de manière à les distinguer nettement: ils sont entièrement peints en rouge bordeaux, avec de larges lignes jaunes et blanches.

L'aménagement de ces voitures sera très soigné, avec certaines analogies avec celui des avions (?).

### 2) Locomotives Electriques

- Série 27: 60 unités en commande chez C.F.M. - BN à Nivelles, type BoBo de 4150 kW (5600 cv) - 84 t - 160 km/h - longueur hors tout de 18,65 m - entraxe des bogies de 9,00 m - équipement de traction électrique à thyristors - frein rhéostatique - appareillage complet pour liaison radio "sol-train".

Mise en service de mai 1981 à début 1984.

- Série 21: 30 unités en commande chez C.F.M. - BN à Nivelles, type BoBo de 3000 kW (4050 cv) - équipement identique aux machines de la série 27, y compris le câblage pour circulation en unités multiples.  
Mise en service à partir du premier trimestre 1984.  
Cette série de machines devrait également donner naissance à des engins polycourant séries 11, 12 (sous réserves).
- Série 11: 12 unités prévisibles pour tensions de 1500 V / 3000 V courant continu, relations Bruxelles - Amsterdam.  
Livraison à partir de fin 1984.
- Série 12: 10 unités prévisibles pour 3000 V cc / 25000 V - 50 Hz, pour relation Bruxelles - Mons - Valenciennes (Inter-cité à créer).

### 3) Engins Diesel

Pour rappel: un nouveau modèle d'autorail diesel ou à accumulateurs est à l'étude pour assurer l'exploitation des lignes qui ne seront pas électrifiées en 1985, en remplacement des AR de la série 43;  
une nouvelle locomotive diesel de manoeuvres est également prévue, dérivée des actuelles série 71, ex. 66 en remplacement des séries 70 et 72.

### 4) Voitures à Voyageurs

Vingt voitures "Quick-Pick" d'après plans Wegman seront fournies à la S.N.C.B. en 1982, en remplacement des WR de la CIWLT et des voitures "Buffet" (I<sub>2</sub> A<sub>2</sub>R); douze en version libre-service et huit du modèle restaurant traditionnel.

D'autre part, un groupe de travail a été constitué pour l'étude de voitures à deux niveaux pour la S.N.C.B. Celle-ci devrait être terminée pour le 1er mars; elle doit préciser le nombre de voitures, leurs aménagements (distance entre sièges, porte-manteaux, emplacements pour bagages, etc) et les itinéraires envisagés.

### 5) A la Ferraille

Les automotrices de 1939 numéros 001 et 006 ont été démolies dans le courant du mois de février dans un chantier de Lot.

D'autre part, les 6 générateurs de vapeur (ex. type 29) de Tournai ont été transférés à Marchienne-Zone, le 15 février, dans le même but (voir "Spécialités" du mois prochain).

M. Thiry

# ALA SNGV

Dans un numéro précédent, nous vous avons déjà fourni un premier tableau au sujet de la transformation des motrices Standard en motrices type S dans les ateliers de Cureghem.

En voici un autre, plus complet

anc. N°	N° act.	attr. 55	attr. 81	date de sortie
9671	9090	Brabant	Hainaut	22/09/55
10000	9170	Anvers	Hainaut	30/09/55
10260	-	Mons	-	06/10/55
10076	9050	Liège	Hainaut	14/10/55
10227	9056	Mons	Hainaut	20/10/55
10183	9308	Mons	Hainaut	27/10/55
10280	-	Mons	-	05/11/55
10264	9066	Mons	Hainaut	16/11/55
10236	9059	Mons	Hainaut	19/11/55
10230	9057	Mons	Hainaut	26/11/55
10171	9131	Mons	Hainaut	3/12/55
10261	9115	Mons	Oostende	10/12/55
10234	9145	Mons	Hainaut	16/12/55
10063	9048	Liège	Hainaut	23/12/55
10177	9134(*)	Mons	Hainaut	30/12/55
10058	-	Brabant	-	10/01/56
10241	-	Hainaut	-	14/01/56
10003	-	Oostende	-	24/01/56
10245	-	Hainaut	-	30/01/56
9780	9039	Liège	Hainaut	07/02/56
10002	9011	Oostende	Oostende	?
10279	9074	Hainaut	Hainaut	22/02/56

(\*) en cours de transformation (9179); cette motrice sera la première de la série à rompre avec l'habituel controller. En effet, la commande de traction se fera par l'intermédiaire s'un système de contacteurs et de relais. De plus amples informations vous parviendront par la suite.

## Chute de caténaires.

20 février; 6h15; le spécial vers Anderlues (9069 + 9440) monte vers Jolimont Ecoles. C'est à ce moment que la caténaire tombe sur le toit de la motrice, provoquant le joli feu d'artifice que l'on devine (en effet, le carnaval approche!!). Le côté R droite de la motrice est touché et présente des traces de brûlures. Du travail pour l'atelier de peinture! La circulation sur la voie montante a été interrompue durant une bonne partie de l'avant-midi.

## Démontage de lignes.

Pour les férus d'histoire, il faut savoir que les Allemands nous ont obligé à démonter un nombre considérable de lignes ferrées pendant la seconde guerre mondiale. En voici la liste. (Entre parenthèses, la distance).

St-Leenarts - Oostmalle	7 Km
Lier - Putte	10 Km
Ruiselde - Aalter	9 Km
Overmere - Lokeren - Zaffelaere	16 Km
Hamme - Moerzeke	7 Km
Kemmel - Waermonet	12 Km
Geluwe - Wervik	4 Km
Deerlijk - Berchem	16 Km
Tremeloo - Aarschot	8 Km
Braine-le-Comte - Planoit - Rebecq-Rognon	13 Km
Tramaka - Couthuin	7 Km

### Et nos articulées

La 6100 est revenue du littoral ce 18 février. Son voyage en terre flamande aura permis aux techniciens de tester un accouplement de deux voitures (6000 + 6100). Les essais ont bien marché. De retour chez nous, elle effectue encore des essais sur le tronçon Charleroi - Gosselies, où elle sera bientôt mise en service, dans quelques semaines, si tout se passe bien.

Il est à noter d'autre part que les travaux semblent s'accélérer sur les chantiers du 90. On a déjà posé des tronçons de caténaire (avec deux fils porteurs) du côté de Péronnes. Ouvrirait-on dans un premier temps la ligne entre La Louvière et Binche?

### SUR LA LIGNE 90

*Gilbert Piene*

Les aiguillages, boîtes, coeurs et rails sont enfin arrivés (mais pas placés) près d'Intercom à La Louvière pour reconstruire le triangle du terminus de la ligne, ce qui permettra en plus de regagner le dépôt de La Louvière (dans l'état actuel la ligne est en cul de sac et sans liaison avec le dépôt).

Entre Péronnes Ecole et La Louvière les poteaux sont maintenant plantés sauf pour le triangle. FABRICOM a déjà déroulé un câble porteur entre Péronnes Ecoles et St Vaast Bifurcation.

La dernière semaine de février, la traversée (rails) de la Chaussée de Mons à Péronnes a été réalisée, de ce fait le matériel ferroviaire de Fabricom accède maintenant dans la jolie rampe qui conduit à travers champs jusque Binche où elle où on creuse actuellement les trous pour planter les poteaux.

Fin janvier, est arrivé un wagon dérouleur à deux essieux N° 5342 toujours des Chemins de Fer Rhétiques et fin février c'est un locotracteur DEUTZ à deux essieux N° 56538 (construction 1957) qui est venu aider l'autre tracteur MERCEDES.

### VU A JUMET

La 9041 (voie Charleroi) et la 9055 (ligne aérienne d'Anderlues) équipées du panto STEMMAN (le panto Siemens étant interdit (gabarit) sur le tronçon Piges - Gare de l'Ouest.

La motrice deux essieux 9727 sur le nouveau camion S.N.C.V.

# LES TOURISTIQUES



CFV  
3

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES  
STOOMTREIN DER DRIE VALLEIEN

Ligne 132  
Lijn

## CIRCULATION DES TRAINS 1981 VERKEERSDAGEN DER TREINEN

<b>AVRIL</b>	Dim. Zon. 12	: Tableau-Tabel I
<b>APRIL</b>	Sam. Zat. 18	I
	Dim. Zon. 19	III
	Lun. Maan. 20	III
	Dim. Zon. 26	I
<b>MAI</b>	Ven. Vrij. 1	III
<b>MEI</b>	Sam. Zat. 2	I
	Dim. Zon. 3	I
	Sam. Zat. 9	I
	Dim. Zon. 10	I
	Sam. Zat. 16	I
	Dim. Zon. 17	I
	Sam. Zat. 23	I
	Dim. Zon. 24	I
	Jeu. Dond. 28	III
	Sam. Zat. 30	I
	Dim. Zon. 31	III
<b>JUIN</b>	Sam. Zat. 6	I
<b>JUNI</b>	Dim. Zon. 7	III
	Lun. Maan. 8	III
	Sam. Zat. 13	I
	Dim. Zon. 14	III
	Sam. Zat. 20	I
	Dim. Zon. 21	III
	Sam. Zat. 27	I
	Dim. Zon. 28	III
<b>JUILLET</b>	Jeu. Dond. 2	I
<b>JULI</b>	Sam. Zat. 4	II
	Dim. Zon. 5	IV
	Mar. Dins. 7	I
	Jeu. Dond. 9	I
	Sam. Zat. 11	II
	Dim. Zon. 12	IV
<b>JUILLET</b>	Mar. Dins. 14	: Tableau-Tabel I
<b>JULI</b>	Jeu. Dond. 16	I
	Sam. Zat. 18	II
	Dim. Zon. 19	IV
	Mar. Dins. 21	IV
	Jeu. Dond. 23	I
	Sam. Zat. 25	II
	Dim. Zon. 26	IV
	Mar. Dins. 28	I
	Jeu. Dond. 30	I
<b>AOÛT</b>	Sam. Zat. 1	II
<b>AUGUSTUS</b>	Dim. Zon. 2	IV
	Mar. Dins. 4	I
	Jeu. Dond. 6	I
	Sam. Zat. 8	II
	Dim. Zon. 9	IV
	Mar. Dins. 11	I
	Jeu. Dond. 13	I
	Sam. Zat. 15	IV
	Dim. Zon. 16	IV
	Sam. Zat. 22	II
	Dim. Zon. 23	IV
	Sam. Zat. 29	II
	Dim. Zon. 30	IV
<b>SEPTEMBRE</b>	Sam. Zat. 5	I
<b>SEPTEMBER</b>	Dim. Zon. 6	III
	Sam. Zat. 12	I
	Dim. Zon. 13	III
	Sam. Zat. 19	I
	Dim. Zon. 20	I
	Sam. Zat. 26	I
	Dim. Zon. 27	FESTIVAL VAPEUR STOOMFESTIVAL

TRAIN SPECIAL ECOLES: train n° 23 et 24

SPECIALE TREIN VOOR SCHOOL: trein n° 23 en 24

vendredi vrijdag 22 mai mei 81 - jeudi donderdag 18 juin juni 81

vendredi vrijdag 19 juin juni 81 - lundi maandag 22 juin juni 81

L'a.s.b.l. ne peut garantir le mode de traction;  
elle se réserve le droit de le modifier à tout instant.

HORAIRES 1981  
UURREGELING 1981

TABLEAU I TABEL I

ALLER - HEEN				RETOUR - TERUG				
11	15	19	K	TRAIN n° - TREIN n°				
TT	TT	TT						
11.00	14.10	16.30	0	MARIEMBOURG CFV3V P	14	12.55	15.55	18.35
11.08	14.18	16.38	3	NISMES	11	12.47	15.47	18.27
11.17	14.27	16.47	-	A OILLOY P	7	12.38	15.38	18.18
11.18	14.28	16.48	7		-	12.37	15.37	18.17
-	-	-	8	SD. Oilloy-rolinvaux	6	-	-	-
11.27	14.37	16.57	9	VIERVES	5	12.29	15.29	18.09
11.36	14.46	17.06	14	TREIGNES P	0	12.20	15.20	18.00
					K	TT	TT	TT
						12	16	20

TT: autorail diesel - dieselmotorrijtuig

SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag

CIRCULE - RIJDT OP : mardi et jeudi du 2-7 au 13-8 ; dinsdag en donderdag van 2-7 tot 13-8-81  
certains jours en avril ; sommige dagen in april.

samedi et dimanche en mai ; zaterdag en zondag in mei.

samedi en juin et septembre ; zaterdag in juni en september.



SUITE DE NOTRE GRAND FEUILLETON :

"LES CHEMINS DE FER RHÉTIQUES EN BELGIQUE"

Faisant suite à l'article sur le RhB. publié dans le F.F. précédent, il s'avère que des wagons du Chemin de Fer Rhétiques soient aperçus en Belgique.

En effet depuis 1897 (je dis bien MIL HUIT CENT-NONANTE-SEPT) une vingtaine de série de wagons de différents types ont été fabriqués aux ateliers de La Louvière, et livrés au RhB. et ce jusque 1911.

Les Chemins de Fer Rhétiques étant quelque peu hétérogène, il y eut fusion des principales lignes.

- La ligne parallèle au Rhin de Disentis à Landquart via Chur.
- De Landquart à Filisur via Davros et le Prätigau.
- De Chur à l'Engadine via Thusis et St Moritz.
- De Chur à Aroza (CH.A)
- De St Moritz à Tirano (chemin de fer de la Bernina) BB
- De Bellinzona à Mesocco (BM - ligne isolée - service routier depuis 1972)

La ligne adjacente du Furka-Oberalp (F.O.) et après le Brigue, Visp Zermatt (B.V.Z.) sont les continuités de ce réseau totalisant avec le RhB plus ou moins les 40% de chemin de fer à voie étroite de Suisse.

Conférez-vous au tableau ci-après où sont repris les différents réseaux et leurs aptitudes de circulation. La vitesse maximale permise étant de 75 K/H est relative à un seul type de wagon, celui-ci ayant subi une modification de châssis.

Pour en conclure, je reste à la disposition de tous les membres, qui seraient désireux de connaître certains renseignements ou souhaiteraient quelques précisions concernant l'ensemble des 108 compagnies des chemins de fer suisse

*Greville S.H.*

---

CHAPITRE IV

La firme FABRICOM possède un terrain avenue de Schaarbeek à Vilvoorde, en face des usines RENAULT, où est remisé du charroi.

- Parmi ce charroi :
- wagon fermé RhB GK 5305
  - wagon fermé RhB GK 5224
  - wagon fermé RhB GK 5342 (dont il ne subsiste que la caisse)

*Yves Reynaert*

NUMEROS DE SERIE	an f.	tare	ch.ut.	St	ChA	BB	BM	FO	V K/H
D2 4006 (1)	1897	6,3	10				X		55
GK 5246/49/50/52/55 (5)									
5257-5261, 5265 (6)	1897	5,2	10	X	X	X		X	55
5268-5270, 5273 (4)									
GBK 5501/02/04/05/10/11 13/15/20/25/27/28(12)	1911	6,1	12,5	X	X	X		X	55
2.3GBK-V 5503/06/07/09/14 (12) 17/19/22/26 (HW)	1911	6,7	12,5	X	X	X		X	75
1 5516-18-29 (GE)	1911	7,3	12,5	X	X	X		X	75
1.4GBK 5670 (GE-CHUR) (1)	1897	7,2	12,5	X	X	X		X	55
EK 6009-6010 (2)	1890	4,5	10				X		55
E 6601-6620 (20)	1911	6,4	15	X	X	X		X	55
KkL 7016+18 (2)	1897	4,8	10	X	X	X		X	55
Kk 7301-7326+7328 (27)	1911	5,1	12,5	X	X	X		X	55
RPk 8201-8212 (12)	1911	12,3	25	X	X	X		X	55
2.5Lbk 8639-8641 (3) (HW)	1897	6,1	12	X	X	X		X	55
2.6Xk 9013 (HW)	1897	9	2	X	X	X			55
2.7 9014 (HW)	1897	6,5	3	X	X	X			55
2.8 9058 (HW)	1897	5,4	12	X	X	X			55
1 <u>GE - CHUR</u> J-GESTLE AG CHUR									
2 <u>HW</u> RHB LANDQUAET ATELIER CENTRAUX									
3 1897/12									
4 /51									
5 /66									
6 /26									
7 /24									
8 /65									
ANNEE DE CONSTRUCTION PLUS TRANSFORMATION									
TOTAL : 110 WAGONS CONSTRUITS AUX ATELIERS DE L.L.									

ENSEMBLE DU RESEAU

CHUR - AROSA

LIGNE DE LA BERNINA

BELLINZONA - MESOCCO

FURKA - OBERALP

- 1) Nous savons tous que les "N.S." Nederlandse Spoorwegen ont conclu un marché important avec l'Industrie Française. Ce marché consiste en l'achat par les N.S. de 48 unités de loco identiques au BB 7200 de la S.N.C.F. en 3 tranches: (20 unités, 10 unités, 18 unités)

Au début janvier 1981, la première unité des N.S. numérotée 1601 était présentée aux Usines Alstom de Belfort (France)

Ces BB 1600 N.S. sont des filles directes des BB 7200 SNCF

Quelques caractéristiques : - puissance : 6000 ch

- vitesse max. : 180 Km/h

160 Km/h en service

- poids : 84 t.

- livrée: jaune canari -toit gris  
sigle NS : noir

Ces unités seront acheminées de Belfort (France) vers le réseau N.S. via les réseaux C.F.L. et S.N.C.B.

La première loco 1601 est arrivée aux Pays-Bas le 22 janvier.

- 2) Voici les quelques données communiquées par le Groupe de Namur (bulletin 61/1612) pour la circulation des unités 1600 en transfert (ce bulletin est valable jusqu'au 30-04-81).

- a) nature du transport :

Transport exceptionnel lourd et en hauteur de locomotives BB Alstom, poids 84 t., tractées comme marchandises rou-lantes de Belfort à Roosendael via Essen.

- b) Catégorie du transport :

de 1ere catégorie et en hauteur (4390 mm)

- c) Itinéraire obligatoire :

Stokem- Libramont- Jemelle- Ciney- Namur- Gembloux- Ottignies- Watermael- Schaerbeek Josaphat- Schaerbeek Fon,- Vilvoorde,- Weerde,- Muizen,- Duffel,- Berchem,- Anvers Schijnpoort,- Kapellen, Essen.

Itinéraire à gauche sur lignes à double voie.

- d) Conditions d'acheminement:

- par groupe de 2 locos au maximum par train

- classement parmi les 6 derniers véhicules du train

- prévoir pourcentage frein pour la dérive compte tenu que ces véhicules ne sont pas freiné.

- e) Mesures de sécurité :

1) vitesse maximum : 60 Km/h

2) T.E. hauteur et lourd : de 1ere Catégorie

-peut croiser transport ordinaire et autre transport de 1ere catégorie

-ne peut croiser : transport extraordinaire de 2e cat.

: matisa P011 en travail

- 3) conditions de circulation pour service "voie" groupe de Namur :

-Stochem Fon : pas de restriction

-Libramont : passage direct voie II

-Hatrival et Grupont : passage direct voie B

-en gare de Jemelle: passage direct par voie VI

-en gare de Marloie: passage direct par voie 6 ou 7

-Haversin : passage direct voie B (II)

-Ciney : passage direct voie III

-Assesse et Naninne : passage direct voie B (II)

-Namur : voie 10 -entrée par aiguillage 103B/102A

-sortie par aiguillage 9A et B A/B

-Gembloux : voie 9

- f) Les trains d'acheminement sont annoncés par le groupe de Namur.

- 3) En conclusion : Amis photographes, à vos objectifs et ne dites "jamais" pour ces BB7200 SNCF baptisées BB1600 NS.

# DOCUMENTATION

## VU A NURENBERG

Enfin, on n'y croyait plus !, rouler à tampons joints, même en courbe serrée, sans aucun problème.

## ATTELAGE SERRE RIBU, N° DE COMMANDE 503

La barre d'attelage qui a été développée par la société RIBU et dont le brevet a été accordé à Ribu, s'allonge automatiquement en passant les courbes et elle permet d'atteler des voitures provenant de n'importe quels fabricants, l'une à l'autre, et de les faire rouler tampons contre tampons.

La barre d'attelage dit Ribu peut être collée contre la face intérieure des voitures ou wagons sans modifications importantes du point de vue construction.

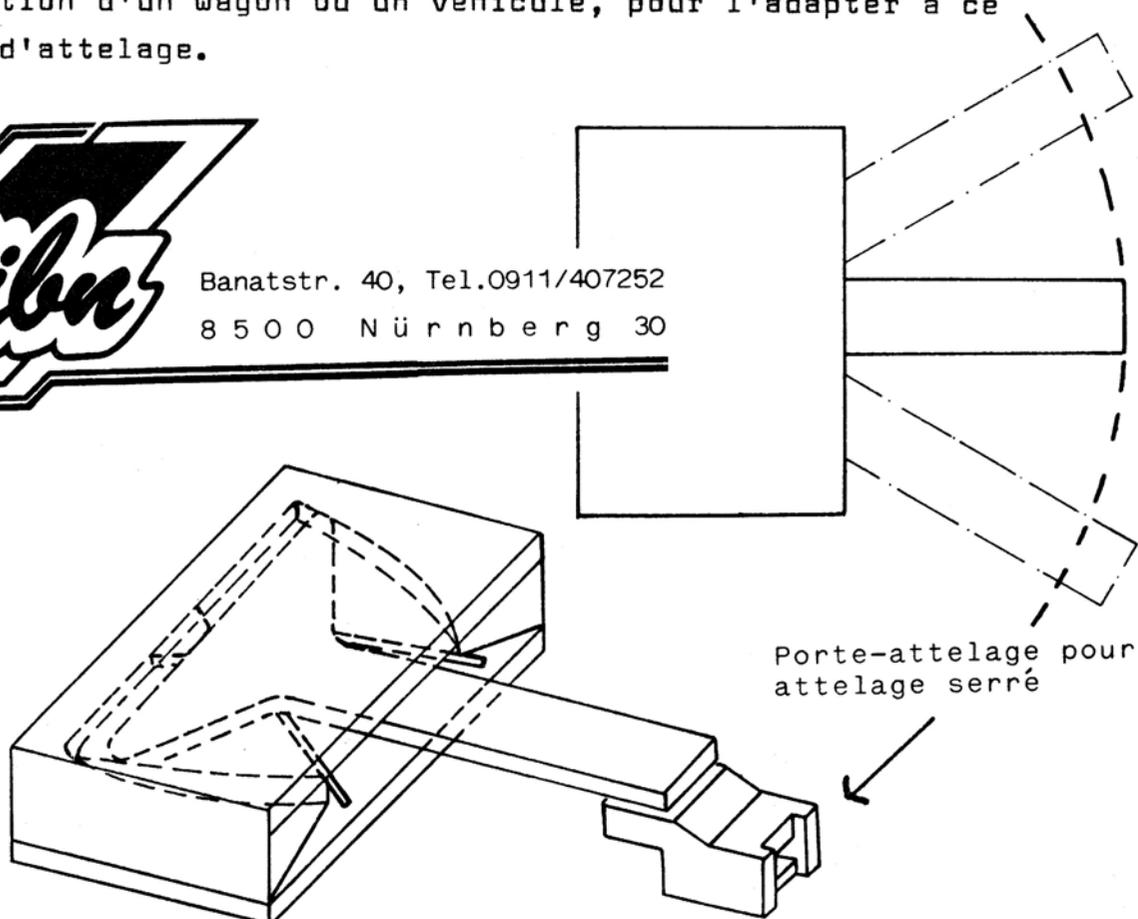
Les différences en niveau existant entre les planchers des différents véhicules ou wagons seront égalisées par un raccord à fiches qui fait partie de la livraison et qui sert aussi à recevoir et à fixer l'attelage serré.

Chaque paquet contient tous les éléments nécessaires pour la modification d'un wagon ou un véhicule, pour l'adapter à ce système d'attelage.



**Ribu**

Banatstr. 40, Tel.0911/407252  
8 5 0 0 N ü r n b e r g 3 0



# LIGNES ET LETTRES

## LA GARE

Près de la gare où les départs  
Teintent de gris tout le ciel  
Près de la gare et des départs  
Le petit café s'éveille

Sur la glace, mon reflet  
Tout zébré de graffiti  
Sur la glace mon reflet  
Couleur de mélancolie

Ils ont écrit sur mon front :  
Ici joyeux réveillons  
Et en travers de mon nez :  
L'eau Apo fait tout passer.

Mais elle ne fait rien passer,  
Ni cette nuit blanche, ni  
Ce matin qui l'a chassée  
Et me rend la même vie

Elle ne fait passer que les trains  
Les trains que je ne peux pas prendre ;  
Les prendrais-je que demain  
Serait pareil, à tout prendre.

Sous la glace fume une fille  
Les yeux défaits et rougis  
Elle prend un air de famille :  
Elle récupère ses nuits.

Près de la gare où les départs  
Sous le soleil sont en or,  
Près de la gare et des départs  
Dans le café je m'endors.

Guy HARMEL

*Pour le Club Fenouaïe  
du Centre avec  
Amis  
Guy Harmel*

## **Vie des clubs**

*suite de la page 4*

Le Club Ferroviaire du Centre remercie tout particulièrement

Messieurs Michel Broigniez, Jean Deltenre,  
Willy Bonge,  
Marcel Bernard,  
Yves Reynaert,  
Julien Lienard,  
Marc Ysenbaert,

pour les dons offerts lors du renouvellement de leur cotisation.

Nous remercions vivement M. J-L. DEBECK pour le matériel roulant qu'il a offert au réseau C.F.C.

Les Club Ferroviaire du Centre et Rail Miniature Mosan remercient les personnes qui régulièrement collaborent à la réalisation de notre bulletin "Ferro-Flash", que ce soit par l'envoi d'articles (signés), l'impression offset (messieurs Raymond Cordier et Jean Milet), ou encore tâche plus ingrate, l'assemblage, le brochage et l'étiquetage. Ce dernier travail nécessaire pour l'expédition du Ferro-Flash, s'il était réalisé par une seule personne demanderait près de 16h00 d'activité intense (cela s'est déjà vu). Notre pensée dans ce cas s'adresse tout particulièrement à

Messieurs Marcel Bernard,  
Raymond Cordier,  
Frédéric Deblquit,  
Richard Deblquit,  
Willy Drugmand,  
Pierre Gilsoul,  
Roger Martin,  
Marc Pater.

Les autres bonnes volontés sont toujours les bienvenues.

L'Editeur

**FERRO-FLASH**

**UN PROGRAMME**

**DE CHOIX !**

## **Voyage**

En date du 28 mars prochain, nous organiserons un voyage spécial au littoral dans le convoi S.N.C.V. composé de la motrice 9817 et de deux remorques.

Nous parcourerons entièrement les lignes 1 et 2. Le départ est fixé à 10h35 au terminus d'Ostende, l'arrivée est prévue au même endroit. Le prix est fixé à 280,-frs.

Vu le délai de parution du F.F. veuillez vous adresser directement :

MUPDOFER A.S.B.L. - BP 1343 1000 BRUXELLES

### LES PETITS TRAINS DE LA LIGNE MAGINOT ET SOUVENIRS MILITAIRES EN

#### ARDENNE

Samedi 4 et dimanche 5 avril 1981

Un passionnant voyage pour les amateurs d'histoire et de chemin de fer.

- 5500 frs de Bruxelles à Bruxelles.

- 5200 frs de Namur à Namur.

### CHATEAUX, LACS ET PETITS TRAINS EN BAVIERE PAQUES 1981

Un extraordinaire voyage qui allie la beauté des sites naturels à l'intérêt des châteaux de Bavière et au pittoresque des petits trains de la région.

POUR CES DEUX VOYAGES : Contacter ATF - BELGIQUE  
Luc GALAY  
Avenue J.B. Sluysmans, 135  
4030 LIEGE  
Tel : 041/42.88.44

## **Nos commandes groupées**

Le colis en provenance d'Autriche a été dédouané le 20 février . Une livraison en provenance de France est attendue dans le courant de mars ainsi qu'un nouvel envoi d'Italie .

Les inscriptions pour la prochaine commande en Autriche seront reçues jusqu'au 15 avril . Pour les autres provenances , les inscriptions sont reçues en permanence également et transmises aux fournisseurs suivant la nécessité .

En groupant nos achats , il nous est possible d'obtenir des conditions spécialement intéressantes auprès de certains détaillants . Nous rappelons que les modèles faisant l'objet des achats groupés sont importés et dédouanés régulièrement : détaxe à l'exportation dans le pays d'origine et paiement de la TVA en Belgique .

Si vous désirez être documentés à ce sujet , c'est avec plaisir que nous vous renseignerons . La centralisation et la transmission des commandes aux fournisseurs sont assurées par Pierre PIGEOLET , rue de Marchienne , 55 , 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE , tél. ( 071 ) 36.85.21 .

le

SAMEDI 11 AVRIL A 16 H

**CLUB  
FERROVIAIRE DU  
CENTRE**

Ecole de l'Abattoir

Houdeng

**présente**

UNE SELECTION DE FILMS FERROVIAIRES (Courts métrages)

**et**



P.A.F. Adultes 80 frs  
Etudiants (-18 ans) 40 frs

TRANSAMERICA EXPRESS

Mêlant humour, suspense et chemin de fer, cet excellent film américain de A. Hiller permet de vivre en compagnie des "héros" de l'histoire, les deux jours et demi du voyage Los-Angeles - Chicago.

De très belles séquences purement ferroviaires nous font suivre le "Transamérique Express" traversant une région désertique ou se faufilant à travers les Rocheuses.

Le film se termine par une séquence "catastrophe" que suivent quelques minutes angoissantes et mouvementées.

"Transamérique Express", c'est un peu de Hitchcock, un peu de Woody Allen et beaucoup de chemin de fer. Trois gages de succès!

# PETITES ANNONCES

A VENDRE OU ECHANGER

Mat. MARKLIN HO. contre mat. roulant N FLEISHMANN, MINITRIX ,  
SI possible type C.F.F. ARNOLD R.

Liste sur demande contre enveloppe timbrée, self-adressée.

S'adr. Mr. Jean-Luc DEBECK, Rue Haute, 62 à 6168 Chapelle-lez-  
ou tel 064/44 52 10 de 16h30 à 18h30 Herlaimont

RECHERCHE : Photos de la TYPE 7.030 de FMB  
(Celle-ci a roulé de "Bruxelles midi à Haine-St-Pierre,  
Piéton" et de "Bruxelles midi à Lessines, Ellezelles,  
Renaix".  
CONTACTER, DUBREUCQ Antoine  
Rue du Vert Marais, 4  
7540 KAIN

A VENDRE : 50 locos MARKLIN et FLEISCHMAN - relais - signaux -  
aiguillages - wagons - transfos etc.  
1 lot de voie K (demi prix) 22 courbes, 83 droits  
plus dételeur et aiguillages.  
Wagons et locos HO et O hors catalogue.  
CONTACTER, G. BOUTON  
Place de Vieusart  
5872 CORROY-LE-GRAND  
Tel : 010/68.84.48

## Expositions

AVEC LA PARTICIPATION DU C.F.C.

COLLEXPO II

C'est la deuxième exposition des collectionneurs de la F.N.P.H. - Brabant.  
Elle aura pour cadre la salle des expositions de la Fédération des  
Mutualités Socialistes du Brabant, Rue du Midi, 111 à 1000 Bruxelles et se  
déroulera

du samedi 25 avril 1981 au vendredi 1er mai 1981 inclus (fermé le dimanche  
26 avril 1981) de 11H30 à 16H30.

Une bourse d'échange aura lieu les samedi 25 avril et mercredi 29 avril,  
de 14H à 16H30.

A cette occasion, vous pourrez apporter vos doubles de toute nature et les  
échanger avec les autres collectionneurs.

Sucres, timbres, lampes à huile, cartes à jouer, cartes postales, pochettes  
d'allumettes, tableaux, tapisseries ... tout se collectionne, tout s'échange

TARIF DES ANNONCES COMMERCIALES

Suite à la hausse constante des frais d'impression, ainsi qu'à l'augmentation de notre tirage porté à ce jour à 480 exemplaires distribués, nous avons revu notre tarif publicitaire.

Nous vous proposons

les prix suivants, valables pour une parution:

1) en pages intérieures

a) vous composez votre publicité et vous nous fournissez le prototype

- pour 1/4 page: 180 francs
- pour 1/2 page: 360 francs
- pour 1 page: 700 francs

b) nous composons votre **publicité** selon vos directives, en supplément

- pour 1/4 page: 60 francs
- pour 1/2 page: 120 francs
- pour 1 page: 240 francs

2) en couverture (dernière page)

uniquement par page entière, en supplément: 240 frs

3) supplément "Couleurs" (3 au maximum)

prix d'impression à majorer de 50 %

4) supplément "Photos"

pour pleine page: 180 francs

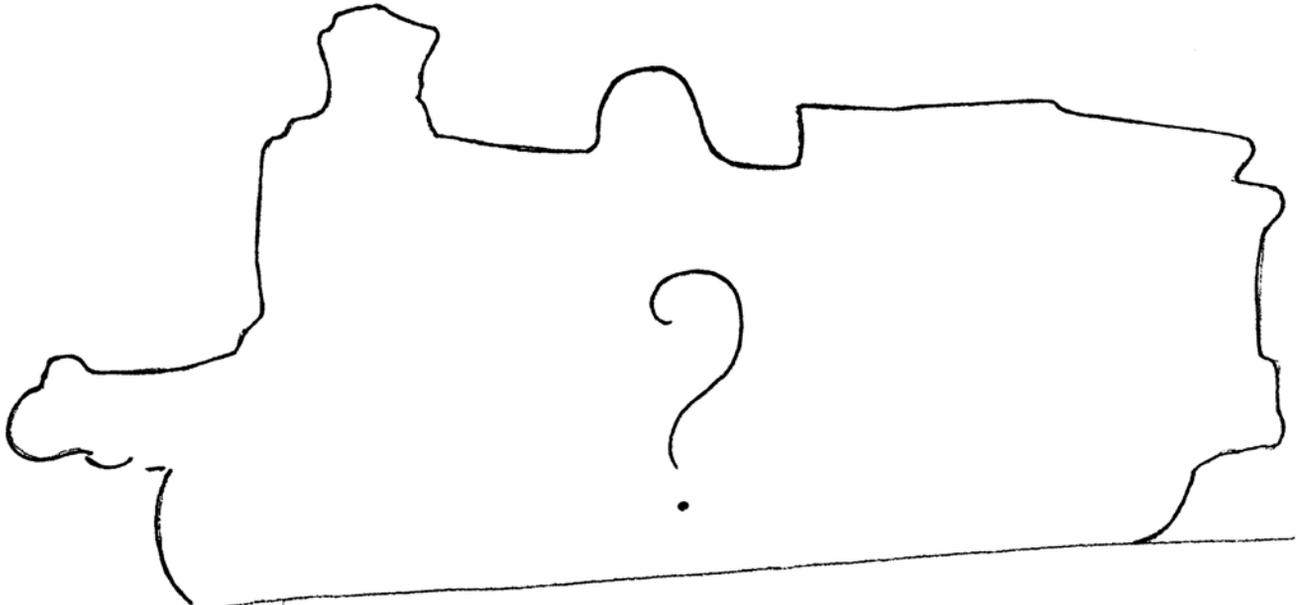
Remarque: pour 3 parutions successives du même prototype avec préavis au dépôt pour première publication: 20 % de remise (avec bien entendu, le cas échéant, une seule fois les suppléments divers prévus).

\* \* \* \* \*

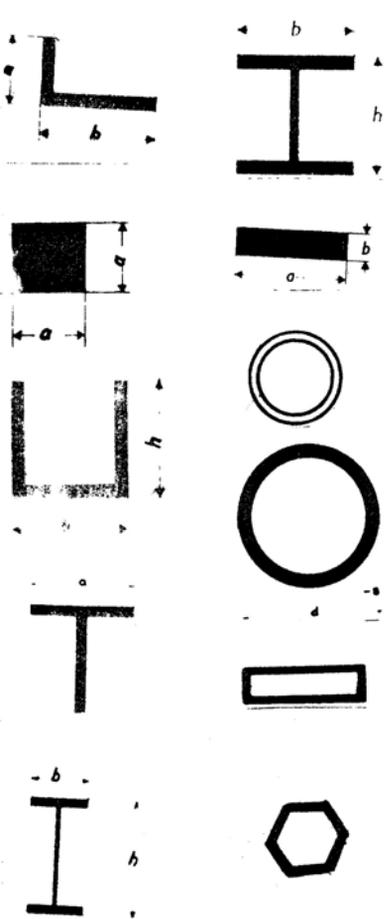
N.B.: Le "FERRO-FLASH" est essentiellement diffusé dans les provinces de Brabant, Hainaut, Liège et Namur. Il touche des amateurs avertis et sensibilisés. Une publicité ne peut que vous être profitable.

# JOCADIS

RUE DE BRUXELLES , 58, 1390-ENGHIEU  
 BRUSSELSTRAAT, 58, 1390-EDINGEN  
 TEL; 02/395.22.96



## PROFILES



LIVRES-DISQUES

## LOCOMOTORA DIESEL (RENFE 333) *Electrotren*

EN STOCK

COURANT CONTINU;  
 OU  
 ALTERNATIF

