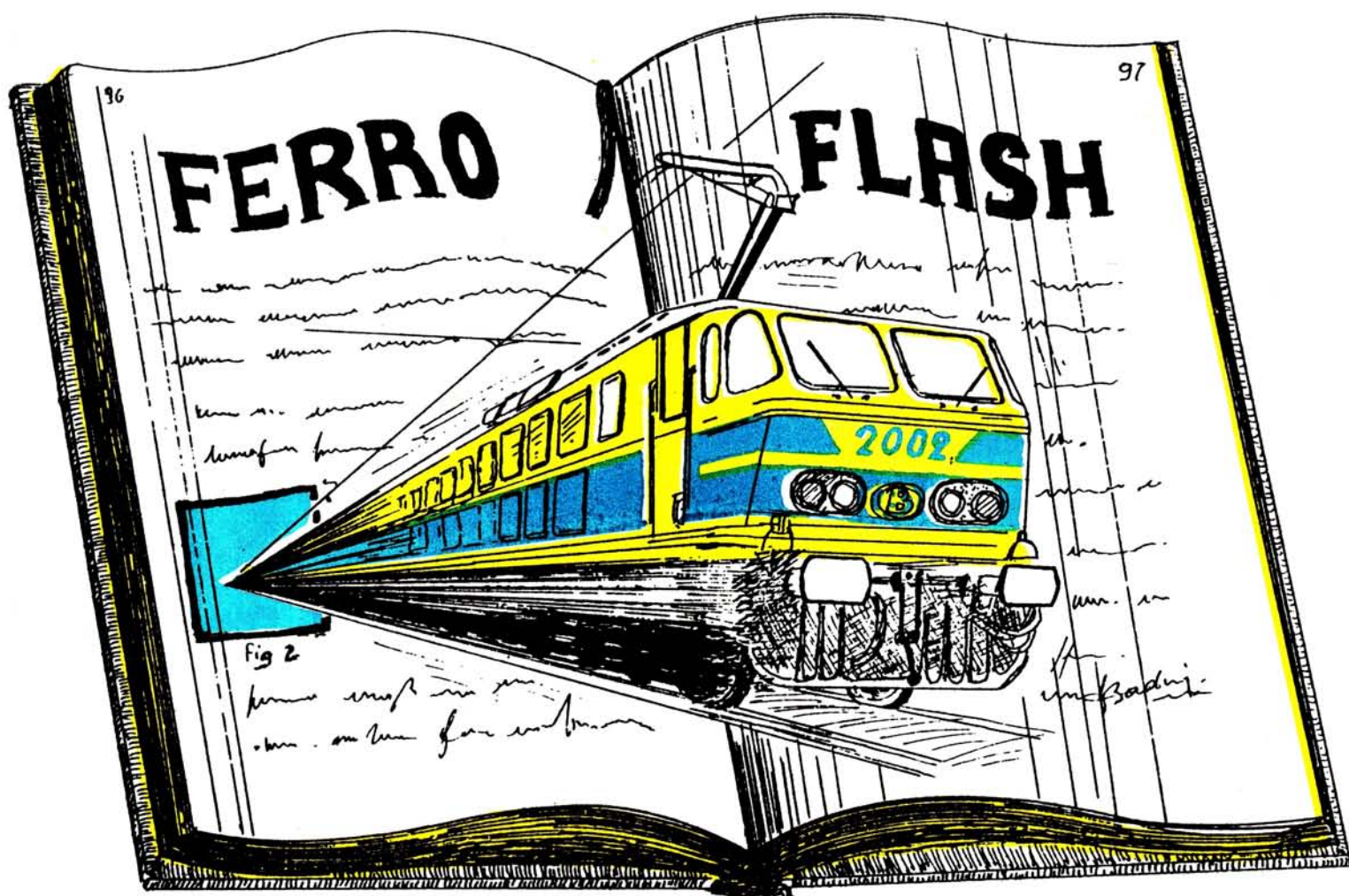


# FERRO FLASH



**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. . . . .	<b>3</b>
UN PEU D'HISTOIRE, Namur et sa région . . . . .	<b>5</b>
GRAND TRAVAUX Gare de Mouscron . . . . .	<b>9</b>
Ligne 139. . . . .	<b>11</b>
SPECIALITES. . . . .	<b>12</b>
FICHE DESCRIPTIVE AM 502 à 539 . . . . .	<b>14</b>
INTERPENETRATIONS. . . . .	<b>15</b>
REPORTAGE Deux evenements d'une importance capitale... . . . .	<b>17</b>
380 K/M. . . . .	<b>19</b>
LES TOURISTIQUES Le Museum Stoomtrain der twee Bruggen . . . . .	<b>20</b>
MODELISME Le module francais . . . . .	<b>21</b>
L'autoreuil vicinal . . . . .	<b>24</b>
R comme Réalité. . . . .	<b>25</b>
Pour vos chaudières. . . . .	<b>27</b>
INFORMATION Suite de la page 4 . . . . .	<b>29</b>
EN PARCOURANT. . . . .	<b>31</b>
PETITES ANNONCES . . . . .	<b>33</b>

**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  
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

**C.F.C.**

SAMEDI 11 AVRIL 1981 A 14H30  
ECOLE COMMUNALE DE L'ABATTOIR  
RUE DE L'ABATTOIR  
HOUDENG - GOEGNIES

Attention pour  
cette réunion,  
adresse différente

VOIR PLAN JOINT

=====  
AU PROGRAMME :  
=====

à 15 h précises

Présentation par l'équipe des services de la  
Culture de La Louvière du reportage télévisé  
réalisé sur notre club.

à 15 h 30

avant programme de films ferroviaires  
suisse et anglais

à 16 h précises

- La fabrication MARKLIN
- Patrick et Sophie : les 2 première rames TG V
- T.G.V. moins 2
- Le grand film en V.O.

=====  
TRANSAMERICA EXPRESS  
=====

- Pour les mordus et les acharnés, une  
sélection de films documentaires S.N.C.F.

REUNIONS DE SEMAINE : mercredi 22 avril, vendredi 8 mai et  
vendredi 15 mai de 19h30 à 23h.

- Bibliothèque de 20 à 21 heures.
- Construction d'un autorail vicinal au 1/87è.
- Conseils et réparations.

PROCHAINES REUNIONS MENSUELLES (sous réserve) :

Samedi 23 mai - Samedi 27 juin

**R.M.M.**

Vendredi 24 avril 1981 à 19h30'  
complexe communal de Belgrade  
salle des conférences : rez-de-chaussee  
place do Bia bouquet, 2 à 5001 Belgrade

Au programme:

NAMUR

Modélisme: Construction et fonctionnement  
d'une source traction électronique avec  
courant pulsé; simulation d'inertie et  
freinage : présentation et explications  
par Mrs DUCARME et FONCOUX.  
Projection: "La Pologne sous les dernières  
escarbilles" Film sonore de Mr. SEMELEN.

## Vie des clubs

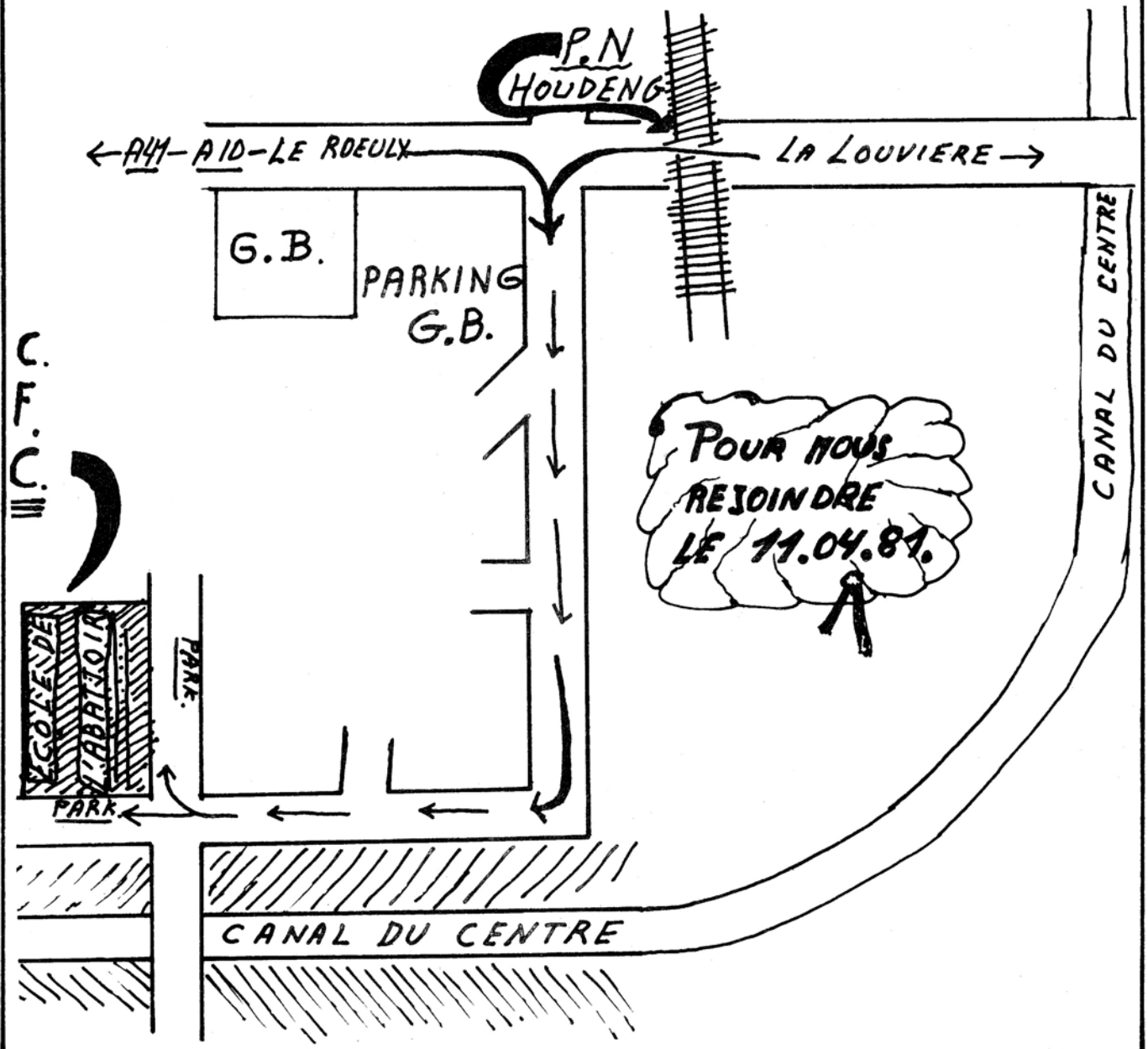
C.F.C.

Cette année encore l'administration communal de La Louvière nous a accordé sa confiance et nous a offert un subside toujours bienvenu.

Nous profitons de ces quelques lignes pour leur exprimer nos remerciements les plus vifs non seulement pour leur aide pécuniaire mais aussi pour les locaux qu'elle met si aimablement à notre disposition.

LE COMITE

► SUITE PAGE 29 ◄



# Un Peu d'Histoire

## NAMUR - NAMECHE ET LA REGION

De nos jours, on constate un peu un retour aux sources, un intérêt particulier pour nos aïeux, le lieu où ils vivaient.

De nombreuses études ont ainsi été réalisées en ce domaine pour diverses communes de Belgique.

Hors l'évolution de ces villes et villages au 19ème siècle allait de pair avec l'industrialisation et l'implantation du chemin de fer. On retrouve de la sorte des anecdotes intéressantes.

Un tel ouvrage a été réalisé en 1979 par Monsieur Marcel BODSON, intitulé "Petite Histoire de Namêche - Au XIXe Siècle".

Nous en avons extrait quelques passages particuliers:

### 1) Création du noeud ferroviaire de Namur

Voici l'historique de l'étoile ferroviaire à 6 branches de Namur:

1. Ligne de Charleroi (Etat Belge)	le 30/07/1843
2. Ligne de Liège (Nord-Belge)	le 20/11/1850
3. Ligne de Bruxelles (Luxembourg)	le 14/04/1856 (1)
4. Ligne d'Arlon (Luxembourg)	le 27/10/1858 (2)
5. Ligne de Dinant (Nord-Belge)	le 11/11/1863
6. Ligne de Ramillies (Grand Central)	le 01/01/1869

Les lignes de Bruxelles et d'Arlon formaient la Compagnie du Luxembourg avec d'autres lignes des Ardennes : c'est ainsi que la gare actuelle de Bruxelles Quartier Léopold, s'appelait à l'origine gare du Luxembourg.

(1) les trains arrivaient déjà à Rhisnes le 10/09/1855.

(2) les trains allaient déjà à Ciney le 16/05/1858.

### 2) Naissance du "Nord-Belge"

Après l'arrivée du premier train dans la province de Namur, par la ligne Manage - Namur, le succès obtenu allait multiplier les efforts de certains audacieux entrepreneurs. Deux années plus tard, la loi du 21 mai 1845 autorisait la construction et l'exploitation de la ligne Namur - Liège. La société qui exécuta cette fabuleuse entreprise prit le nom de "Société des chemins de fer Namur-Liège et Mons-Manage". Les gigantesques travaux de cette ligne devaient être terminés pour le 21 mai 1847. Mais les nombreuses difficultés rencontrées (perçement des tunnels, expropriations très difficiles à obtenir), contribuèrent au retard et ce n'est qu'en juillet 1851

que l'exploitation de Namur-Liège (Gins) fut permise. Dans le cahier des charges de la concession accordée à la "Société des chemins de fer Namur-Liège et Mons-Manage", un article stipulait que si, dans les deux premières années de la concession, on construisait en France, dans la vallée de la Meuse, un chemin de fer réunissant la ligne des Ardennes à la frontière de la Belgique, les responsables du chemin de fer Namur-Liège seraient tenus d'y rattacher leur ligne en la prolongeant jusqu'à la frontière française. Après le décret impérial du 10 juin 1857, la "Société des chemins de fer Namur-Liège et Mons-Manage", mise en demeure par le gouvernement belge, dut exécuter les conditions voulues dans le cahier des charges. Et, le 5 février 1863, la ligne Namur - Givet était inaugurée.

Le 28 juin 1854, la "Société Namur-Liège et Mons-Manage" cédait à la "Compagnie du chemin de fer du Nord", à Paris, l'exploitation de la section Namur-Liège.

A propos des difficultés rencontrées, notons la position du conseil communal de Namêche émise en sa séance du 23/10/1836, défavorable à l'établissement d'une voie ferrée traversant la commune "... le bruit des locomotives, leur appareil, la fumée et en un mot leur aspect qui effraiera nécessairement les chevaux .... le libre accès des chemins communaux au rivage qui sera interrompu ....." Cette position reflète bien l'ambiance qui régnait à l'époque et explique que le choix du tracé se portait sur le moins impopulaire, d'où l'on constate que beaucoup de gares ont été construites en dehors ou à l'extrémité des villages et localités.

### 3) Les Gares de Namur

Les installations de la gare comportaient en 1843 six voies dont quatre principales, toutes en cul de sac. La longueur totale de la gare du signal d'entrée jusqu'au fond du cul de sac était de 300 mètres. Il n'y avait pas de quai d'embarquement mais un terre-plein légèrement surhaussé entre les voies. La gare proprement dite consistait en un bâtiment de 20 mètres de long avec un étage pour les bureaux; ce bâtiment servait à la fois pour les voyageurs (2 salles d'attente) et de magasin pour les nombreux colis et bagages.

Un grand hangar en dur de 40 mètres de long sur 18 mètres de large servait de remise aux locomotives rangées sur 3 voies. Les installations comportaient aussi un grand réservoir à eau et un hangar à coke pour l'alimentation des locomotives.

Cette première gare se trouvait en dehors de la cité, c'est-à-dire entre les fortifications entourant la ville et la colline du Pied-Noir. Elle était accessible par la porte de Fer d'où partait la route de Louvain qui traversait les six voies.

Jusqu'à la fin de 1851, Namur était une gare en cul de sac et durant la dernière année, une seconde gare provisoire fut implantée, pour la ligne de Liège, au pied de la colline de Bouge à l'emplacement de l'usine à gaz actuelle. Cette gare provisoire avait été rendue nécessaire en attendant l'aménagement des installations ferroviaires pour assurer la jonction entre les lignes de Liège et de Charleroi, ce qui entraînait la construction d'une voûte sur le Houyoux, le déplacement du passage à niveau de la route de Louvain vers l'est pour ne plus couper en deux les voies de la gare, la pose de trois nouvelles voies, la construction d'une remise aux locomotives et d'une plaque tournante (ligne de Liège).

Lorsque la ligne de Charleroi fut construite en 1843, c'était encore la première décennie du chemin de fer: on craignait encore de s'embarquer dans l'aventure et la prudence était de rigueur. D'autant qu'il y avait une nouveauté avec cette ligne qui longeait la Sambre. Beaucoup parmi les sphères dirigeantes du pays, prédisaient un fiasco. Ce fut le contraire. C'est ainsi que la première gare de Namur construite en dur et terminée en 1851 était à peine suffisante pour le trafic des lignes de Charleroi et de Liège, les seules en service à cette époque.

Dès 1855, les pouvoirs locaux et provinciaux réclameront la réalisation d'une gare appropriée au trafic à venir et aux particularités qui en résulteront. Les travaux de la nouvelle gare commencent en 1861 pour se terminer en 1864.

Elle se présentait dans son aspect extérieur comme la gare actuelle pour ce qui est du gros oeuvre. En effet, la gare actuelle est modernisée pour tout ce qui touche les portes et fenêtres et a subi intérieurement une transformation complète de 1969 à 1977.

Un aspect de la gare, inconnu par les jeunes, peu connu ou oublié par les moins jeunes et les vieux: la gare couverte, c'est-à-dire pour la partie centrale, un immense hall métallique et vitré recouvrant les voies 1 à 5 en face du bâtiment de la gare, deux autres recouvrant l'un les voies latérales 8 à 10 côté Dinant et l'autre les voies 11 à 13 côté Charleroi. Les trois verrières, datant de 1890, étaient encore en place en 1924, le côté Charleroi a été démonté le premier, puis quelques années plus tard le hall central,

celui côté Dinant est resté jusqu'en 1932. (Anvers Central est la seule gare de Belgique à avoir conservé sa verrière).

Encore un aspect de la gare oublié, les souterrains qui se prolongeaient sous le bâtiment pour déboucher place de la Gare par des escaliers sous abris métalliques vitrés. Les souterrains datent de 1906. Auparavant les voyageurs traversaient les voies sur deux passages planchéiés (un à chaque extrémité du bâtiment) sous la surveillance d'un garde-quai qui refermait une barrière basculante à l'approche d'un train.

Dès 1890, les grandes stations étaient de vastes chantiers débordant d'activité. Et cela s'accroît jusqu'à la fin du siècle d'autant mieux que les réformes sociales introduites en 1896 par le ministre Vandepierenboom augmentèrent considérablement les déplacements de la main-d'oeuvre ouvrière en permettant l'utilisation des coupons de semaine (créés en 1870).

C'est ainsi qu'à Namur en 1900, il y avait deux remises à locomotives, celle de l'Etat (à l'emplacement de la sous-station caténaire actuelle et du parking SNCB), celle du Nord-Belge (au milieu de la gare à proximité du pont de Louvain à l'emplacement du poste d'entretien actuel) et trois plaques tournantes. (En 1870, il y avait 3 remises, dont celle de la Compagnie du Luxembourg à l'emplacement du raccordement du "chantier houiller").

#### 4) Particularité namèchoise

De 1871 à fin 1873, monsieur François Moncheur a été Ministre des travaux publics dont dépendait le chemin de fer; de plus monsieur Moncheur était actionnaire à la compagnie du Nord-Belge.

C'est à cette époque que le château eut sa halte privée: sur demande de monsieur le Ministre, les trains express et internationaux y faisaient arrêt exceptionnel sous la surveillance du chef de gare de Namèche ou de son délégué détaché sur place pour les mesures de sécurité. A ma connaissance une situation unique sur tout le réseau belge sauf bien entendu la gare royale de Laeken qui existe toujours. Les plus âgés se rappellent certainement la porte dans le mur d'enceinte du chemin de fer et qui se situait sous le reposoir du château. La porte (hors service) a été supprimée en 1970 lors de l'électrification de la ligne.

Notons également sur la ligne Dinant - Bertrix la halte privée du domaine royal de Houyet (située à 1200 mètres avant la gare de Houyet-Ardenne, sens Dinant-Bertrix) désaffectée mais dont le bâtiment est toujours visible.



## Grands Travaux

### Au sujet de l'électrification de la ligne 75

L'électrification du tronçon Kortrijk-Mouscron-Lille de la ligne 75 constitue la dernière étape de la modernisation de la "Dorsale Flamande" Antwerpen-Gent-Lille. La différence entre les tensions à la caténaire (pour rappel, 3 kV à la SNCB et 25 kV 50 Hz à la SNCF) a donc nécessité l'aménagement de la gare de Mouscron en gare bi-courant (comme Quévy, pour la ligne 96).

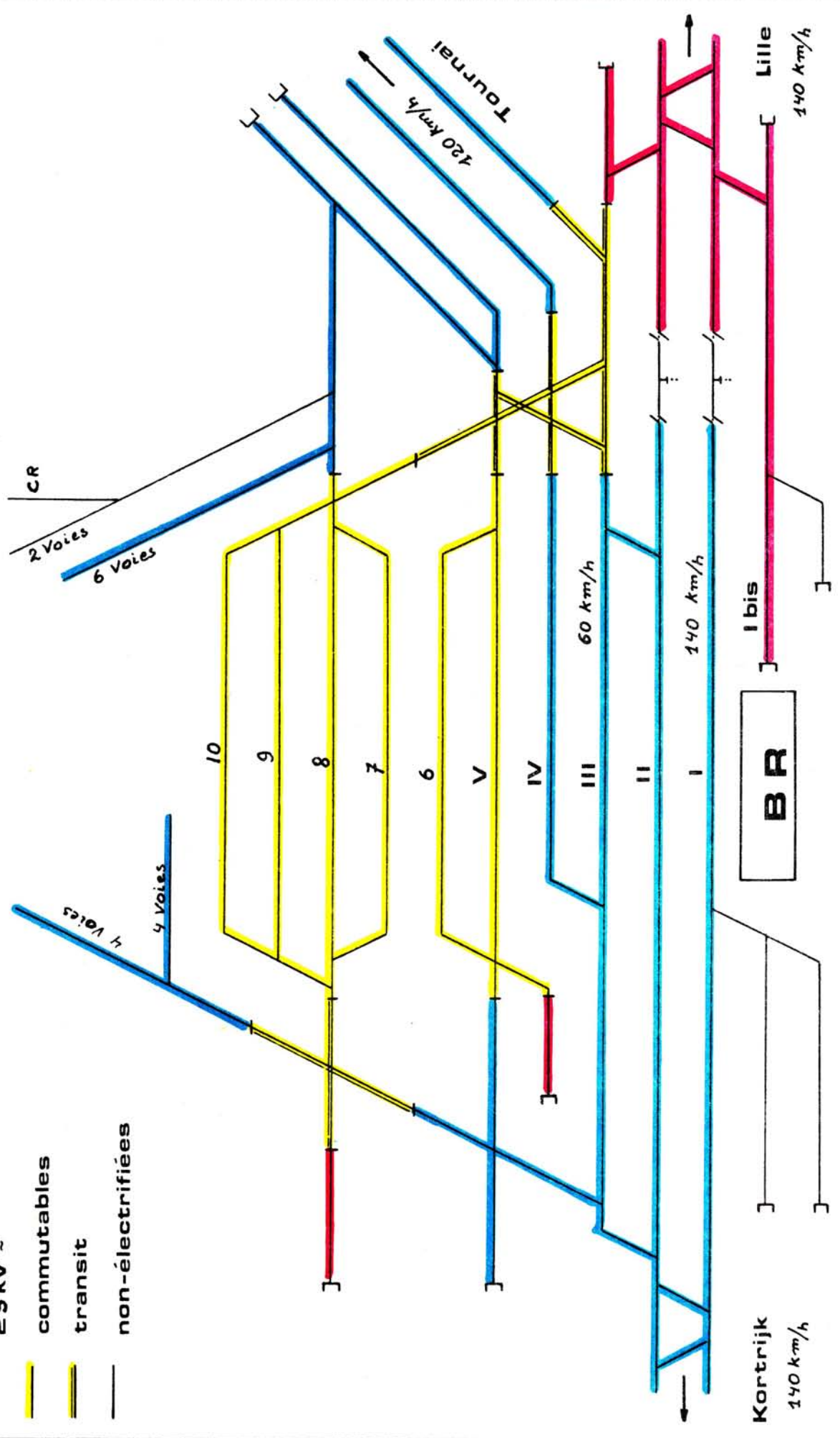
- Pour les voies directes Kortrijk-Lille (voies I et II), aménagées pour le 140 km/h: zone neutre à la terre aux environs de la BK 55.000 entre le 3 kV et le 25 kV (au droit du PN 121 à supprimer).
- Aménagement de l'actuelle voie 28 en voie Ibis (25 kV) pour départs vers la France (V = 60 km/h).
- Voies III et IV (V = 60 km/h) pour trains de ou vers Tournai.
- Pour les trains de ou vers la France faisant l'objet d'un échange de machines: deux zones commutables (V = 40 km/h):
  - zone G, voies V et 6
  - et zone H, voies 7, 8, 9 et 10.
- Création de trois culs-de-sac 25 kV pour évacuation des locos SNCF (voir plan)  
Ces trains doivent donc cisailer les mouvements voies III - IV  
↔ Tournai d'un côté, et les mouvements ↔ Kortrijk voies 11 à 18 de l'autre, d'où:
  - Aménagement de deux "zones de transit" normalement sous tension 3 kV, mais mise en 25 kV pour les trains "à commuter" (grill d'entrée côté Tournai et traversée-jonction double d'accès au faisceau côté Kortrijk).

Ces travaux seront précédés par ceux de voie qui s'échelonnent pendant toute l'année 1981 (5 phases). On peut escompter la mise en service de la situation définitive pour le changement d'horaire de juin 1982.

On renouvellera également les trois tabliers métalliques du pont Sainte-Thérèse côté Kortrijk (1 tablier en béton pour les voies principales et 1 pour l'accès aux voies de réception). Le renouvellement du pont du Phoenix côté Tournai est prévu mais ne pourra se faire avant l'électrification.

# MOUSCRON

- 3 kV =
- 25 kV ~
- commutables
- transit
- non-électrifiées



Au point de vue signalisation, on remplacera la cabine actuelle (de type statique) par une cabine "tous relais" devant être aménagée dans le local actuel de la douane.

A noter que les trains électriques venant de Kortrijk entreront déjà à Mouscron en voies I, II et III au changement d'horaire prochain (1er juin 1981).

Tout n'est pas encore déterminé avec exactitude, surtout en ce qui concerne les phases intermédiaires. Les services compétents doivent concilier des exigences contradictoires:

- date d'inauguration précise exigée par la Direction
- réduction des coûts des phases transitoires
- un minimum de gênes pour l'exploitation.

Cependant, il y aura un tel "chamboulage" dans les voies d'accès à la gare (surtout côté Tournai) que la plupart des trains de marchandises traités par Mouscron, le seront soit par Lille Délivrance, soit par Kortrijk, soit même par Tournai pour certains.

Quant à Tournai-Lille, dont l'électrification était initialement prévue pour 1982, elle est maintenant reportée après 1984. En réalité, aucune solution n'a encore été trouvée pour l'aménagement d'une seconde gare bi-courant. La SNCF n'est pas chaude pour l'installer chez elle (complexité des installations lilloises). En Belgique, on n'est pas chaud non plus pour l'installer à Blandain, gare frontière autrefois importante (comme Treignes) mais réduite aujourd'hui à un simple point d'arrêt; quant à Tournai, cela serait difficilement imaginable (tronçon Tournai-Froyennes commun aux lignes de Lille et Mouscron). Bref, allez savoir...

J-L. Couvreur

#### Sur la ligne 139, Ottignies - Leuven

La SNCB procède actuellement au renouvellement complet de la voie sens Ottignies-Leuven, c'est-à-dire, rails, traverses et ballast. La nouvelle voie ainsi posée est ripée de 12 cm du côté opposé à l'entrevoie; cette modification complétée par le placement de nouveaux signaux lumineux (distance de répétition augmentée) doit permettre de faire passer la vitesse de référence de la ligne de 90 km/h à 120 km/h. Pour ce faire, pas moins de neuf trains de route doivent être mis en ligne journallement, l'ensemble s'étendant sur deux kilomètres.

Cet ensemble comprend le matériel suivant:

- train d'alimentation en nouvelles traverses (accouplé sur le chantier à la machine de renouvellement)
- machine de renouvellement des traverses et des rails (longs)
- train de rechargement des vieux rails
- cribleuse de ballast Plasser-Theurer RM 80
- BNRI (bourreuse-dresseuse combinée) Matisa (ancien modèle)
- régaleuse de ballast Robel
- train de ballast
- BNRI Plasser-Theurer
- autorail caténaire ES 101

La remorque des différents trains est assurée par loco série 52 de Ronet, série 60 d'Ottignies (FEO) et série 84 de Leuven.

La machine de renouvellement Matisa n° 54 (construite en Suisse en février 78) est un engin de 68,14 mètres hors tout, monté sur 4 bogies à 2 essieux. Les opérations de renouvellement sont effectuées sous la poutre centrale (longueur +/- 30 m), l'avant de la machine circulant sur l'ancienne voie, l'arrière sur la nouvelle. Pour le transport des rails et traverses, la SNCB dispose de wagons plats spéciaux aménagés avec chemin de roulement (rails) sur lequel se déplace un portique-tracteur/transporteur.

## Spécialités

- 1) Comme annoncé dans le Ferro-Flash du mois de mars passé, la SNCB a effectué le dimanche 15 février 1981, le transfert de six générateurs mobiles de vapeur ex. type 29 de Tournai à Marchienne-Zone.

Limité à 30 km/h (5 km/h dans les appareils de voie), le convoi se composait de:

1 HLDE série 51 de FTY assurant la traction, 10 wagons plats à bogies freinés, les 6 HL à vapeur, 3 wagons plats à bogies freinés et 1 HLDE série 51 de FTY en état de marche avec conducteur pour le freinage en cas de rupture d'attelage.

La locomotive de queue servait uniquement à la fourniture d'air comprimé des wagons intercalaires côté arrière.

Itinéraire: Tournai - Ath - Enghien - Braine-Le-Comte - Manage  
- Luttre-PàC - Monceau - La Sambre - Marchienne-Z.

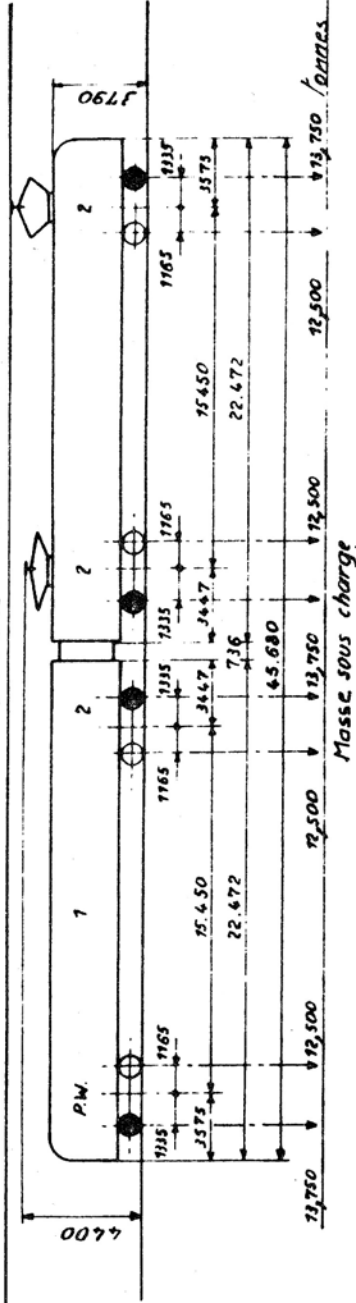
Les machines vapeur étaient les suivantes:



**AUTOMOTRICE DOUBLE SERIE: 00**

AM6

Avant type 1955  
nrs: 228.502 à 228.539.  
520



● Essieu moteur.

**Généralités.**

Effectif (à la construc.: 38)  
Type double  
Numérotation 502 à 539  
Masse à vide 85,5  
Masse à charge 105  
Puissance unitaire tot. kW 735  
unitaire spéc. kW/hp 6,98  
Vitesse max km/h 180  
Accélérat. max. en palier entre 0 et 50 km/h.  
(roues mi- usées). cm/s<sup>2</sup> 535  
Tare par voyageurs. masse kg 400  
Diamètre des roues. mm 1010  
Rayon min. de courbe m 125

**Partie mécanique.**

Constructeurs: Ateliers de la Dyle, Anglo-Franco-Belge-Forges, Usines et Fonderies de Maine St Pierre.  
Date de construction: 1955.

Capacité:

	1 <sup>er</sup> cl.	2 <sup>è</sup> cl.	Total
Places "assis."	44	129	173
Places "debout."	10	30	40
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>159</b>	<b>213</b>

Freinage:

frein direct Oerlikon avec robinet de mécanicien type FD1  
frein autovariable Oerlikon avec régulateur centrifuge électrique à commande directe en bout d'essieu.

Chauffage:

par radiateurs électriques.

**Partie électrique.**

Equipement de traction.  
Constructeurs: Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi, Société d'Electricité et de mécanique à Gand.  
Type de commande:  
Servo-moteur électrique à B.T. avec arbres à cames (JH)  
Moteurs de traction:  
Nombre 4  
Puissance unitaire 185 kW  
continue 155 kW  
moteur autoventilé.  
Suspension: par le nez  
Paliers d'essieu: à coussinets lisses avec tampon graisseur.  
Transmission: par engrenages rigides unitaire  
Rapport d'engrenages 3,73 (56/15)

Appareillage auxiliaire

1 compresseur A.C.E.C. 2 cylindres à simple effet, 2 étages entraîné par moteur électrique 3000 Volts  
pression refoulement 7 bar  
débit 540 l./min.  
1 génératrice de charge batterie  
tension 100 Volts - courant 50 A.  
1 batterie d'accumulateurs.  
Cadmium-Nickel, 60 éléments 120 Ah.

# Interpénétrations

La liste ci-après donne un aperçu général et historique des inter-pénétrations à nos frontières.

## Transit par

### ESSEN

non suivi. Les vapeurs N.S. venaient à Antwerpen Cal.  
Noté 1827 en 1948.  
Les trains internationaux faisaient relais à Roosendaal  
traction SNCB types 60 et 7, service vapeur jusqu'à  
l'électrification.  
N.S. venant à Essen en marchandises: diesel 22 et 24.

### WISE

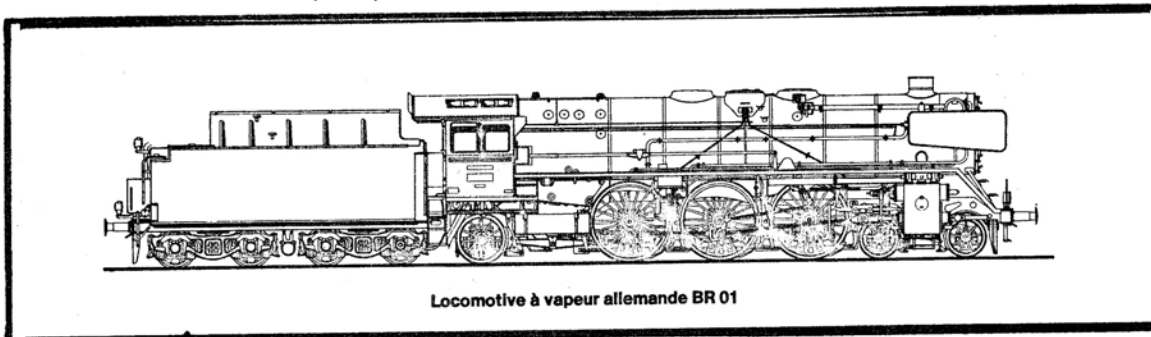
de et vers Liège Gins  
Vapeur N.S. 6300, venues jusqu'à l'extinction (ou pres-  
que). Encore vue 6304 au 134 le 17/08/57 à Liège.  
AR de 1954 (blauwe engelen), d'abord pour peu de temps  
les doubles, puis les simples qui font le service  
actuellement.  
N.S. venant à Visé en marchandises: diesel 22 et 24.  
Nos diesel série 55 et 60 de NK vont à Maastricht.

### MONTZEN

peu suivi. Vapeur DB série 50 jusqu'à l'extinction à  
Stolberg, diesel 215 (idem pour Raeren).  
SNCB principalement par type 81, puis 26 avant diesel  
série 55.  
Egalement circulations jusque Aix Ouest avec diesel 51,  
54, 59 et 84.

### HERBESTHAL

Trafic direct par vapeur SNCB types 1, 10, 29 - aussi  
type 26 (Montzen) de Herbesthal à Aachen.  
Vapeur DB P8 et Pacifics 01.  
AR DB 08, puis TEE.  
HLE DB polycourant série 184 jusque fin 1978.



Locomotive à vapeur allemande BR 01

### GOUVY

CFL vapeur série 56 relayant à Gouvy.  
CFL diesel 900 (même aux internationaux, notamment en  
1962), 1600 et 1800; les 1800 jusque Liège.  
Les diesel série 55 de NK et FVY vont à Luxembourg.

### STERPENICH

Trafic direct par vapeur SNCB types 10, 1, 29, 26, puis  
par locos électriques 23, 26, 20 (Luxembourg).  
AR CFL Z100, Z150, Z200.  
RGP SNCF.  
TEE RAM diesel NS/CFF.

Sterpenich TEE RAe CFF ex. Cisalpin (dernière saison).  
Diesel CFL 1800 et 1600 jusque Stockem.

ATHUS Locos électriques CFL 3600.  
AR CFL Z100 et Z200.  
Locos diesel CFL 900 et 1800.  
SNCF BB 63000 de Mohon (noté 63811, 816, 741).  
AR SNCF X3800 (noté 3847, 3900, 3990, 4000 et 4017 de Mohon).

ERQUELINNES Vapeur type 48, puis 29 SNCB, avant diesel types 201, 205 et locos électriques jusque Jeumont.  
Les 51 de LNC vont aussi jusque Maubeuge.  
Trafic local ne dépassant pas Erquelinnes vers l'Est par diesel SNCF BB 63000.

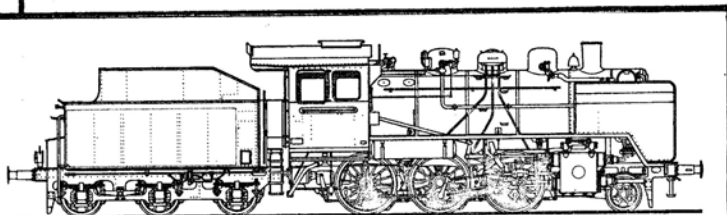
QUEVY Trafic direct  
- de et vers Aulnoye par Pacifics C, G, K SNCF d'Aulnoye, types 1 et 10 SNCB  
- de et vers Paris par 231E de Paris La Chapelle.  
Trafic local type 29 de Mons et 141 R SNCF.  
230 D d'Aulnoye sont venues tout un temps à Mons en service omnibus (noté 230 D 132, tender 23 A 117 à Mons le 08/11/58).  
HLE SNCF BB 23000, n'allant pas au nord de Quévy.  
Actuellement principalement BB 16000, 16500, 25000, 22000, 12000, 13000 et CC 14000.  
Egalement diesel SNCF BB 66000 en trafic local.  
Notons aussi du 02/06/57 jusqu'à la mise en exploitation de la traction électrique, les trains  
116 Schaerbeek - Paris,  
179 Paris - Aulnoye / 129 Aulnoye - Schaerbeek  
remorqués par deux types 204 de FSR en UM.  
Les 232 R, S, U et les 241 P ne pénétraient pas en Belgique; points extrêmes nord: Aulnoye vers Bruxelles et Jeumont vers Liège.

Après la guerre sont encore venus à Bruxelles, des TAR Nord à Liège, des autorails Est et des Bugatti doubles (noté également en 1953 à Liège, des TAR Nord).

BLANDAIN Trafic direct SNCB par vapeur types 7, 1 et 1/10, puis traction diesel avec actuellement séries 51 et 62.  
Autorails SNCF séries X 3100, 3200, 3800, 3900, puis EAD (d'abord de Douai).  
Vapeur SNCF 242 TA de Fives.  
231 C et E de Fives venant à Bruxelles.  
Diesel SNCF BB 66000 et 66400 jusque Tournai.

MOUSCRON Trafic direct par vapeur SNCB type 64, puis type 7 et enfin diesel type 201 de FKR/FNDM.  
SNCF vapeur 040 D puis diesel BB 63000.

D'après informations R. Huysman



Locomotive à vapeur DB BR 24



# REPORTAGE

## DEUX EVENEMENTS D'UNE IMPORTANCE CAPITALE POUR L'AVENIR DU TRAM A LA LOUVIERE

=====

Depuis le début de ce mois, il n'est plus permis de douter ! Le tram à La Louvière voit son avenir assuré.

Si, il y a quelques années, son existence semblait menacée (section Maurage-La Louvière S.N.C.B. particulièrement) il n'en est plus rien maintenant et, que du contraire, nous allons, à l'instar de Charleroi, vivre de grands travaux destinés à rendre la vitalité aux transports en commun objectif prioritaire 1985.

En effet ce mercredi 01/04/81, en présence de MM le Ministre des communications et le Gouverneur de la Province de Hainaut, Monsieur L. HUREZ, notre bourg mestre, a donné le premier coup de pioche des travaux du prémétram louviérois.

Les premiers travaux sont situés au bas de la rue de l'Olive au niveau de la rue de Belle-Vue à l'endroit même où depuis une quinzaine de jours la présence d'une machine à enfoncer les pieux inquiétait plusieurs de nos membres. C'est donc la ligne 30 qui sera concernée en premier.

Venant d'Haine-St-Pierre (Pont de fer) elle circulera dans le futur à gauche de la chaussée et non plus à droite et s'engagera, peu après l'accès à l'atelier S.N.C.B. de Haine-St-Pierre, en souterrain. Elle suivra pratiquement le tracé de la rue de Belle-Vue, passage sous le Drapeau Blanc, ensuite rue S. Guyaux et sortie à l'air libre à l'endroit dit "Camp de Chalon" ( au delà du garage Benoit Frezin).

Les deux arrêts du Drapeau Blanc seront remplacés par une seule station souterraine dont les travaux d'accès étaient entrepris en grand secret depuis longtemps (Voir la barricade qui recouvre l'ancienne pâtisserie du Progrès juste à gauche de la Galerie commerçante du Drapeau Blanc).

Presque simultanément, une transversale NS sera créée (ancienne ligne 39).

Partant du centre commercial Cora City cette ligne remontera la route d'accès à l'autoroute et s'enfoncera en souterrain un peu avant la rue du Moulin. Cette ligne suivra le tracé de la rue du temple, croisera au Drapeau Blanc en passage inférieur la ligne 30 (station commune) puis continuera sous la rue de Bouvy jusque l'ancienne gare S.N.C.B. de La Louvière-Bouvy. Là elle reprendra la ligne 90 vers Binche. Cette transversale sera construite selon la méthode de la tranchée ouverte et apportera pas mal de désagréments. Notre Bourgemestre a fait la promesse formelle que les travaux seront menés avec toute la célérité voulue en vue de perturber le moins possible la vie de notre cité.

Deux stations seront prévues sur la ligne 39 : une "Eglise" (au niveau du même édifice) et une "Olive" (sous le croisement rue Olive-rue de Bouvy).

Une inconnue encore : l'actuelle ligne 80.

Si dans un premier temps il a été question de la supprimer et de détourner son trafic sur la ligne 30, un nouveau projet, qui semble réunir les suffrages de nos édiles communaux, envisage :

- 1 - à l'endroit dit "bas de Baume, détournement de la ligne qui reprendrait le site de l'ancienne ligne industrielle La Croÿère-Baume.
- 2 - avant le pont de la rue de Longtain, virage à gauche pour revenir vers la plaine de Tivoli.
- 3 - trémie auprès de la rue St Maur -des-Fossés et passage en souterrain jusqu'au Drapeau Blanc.

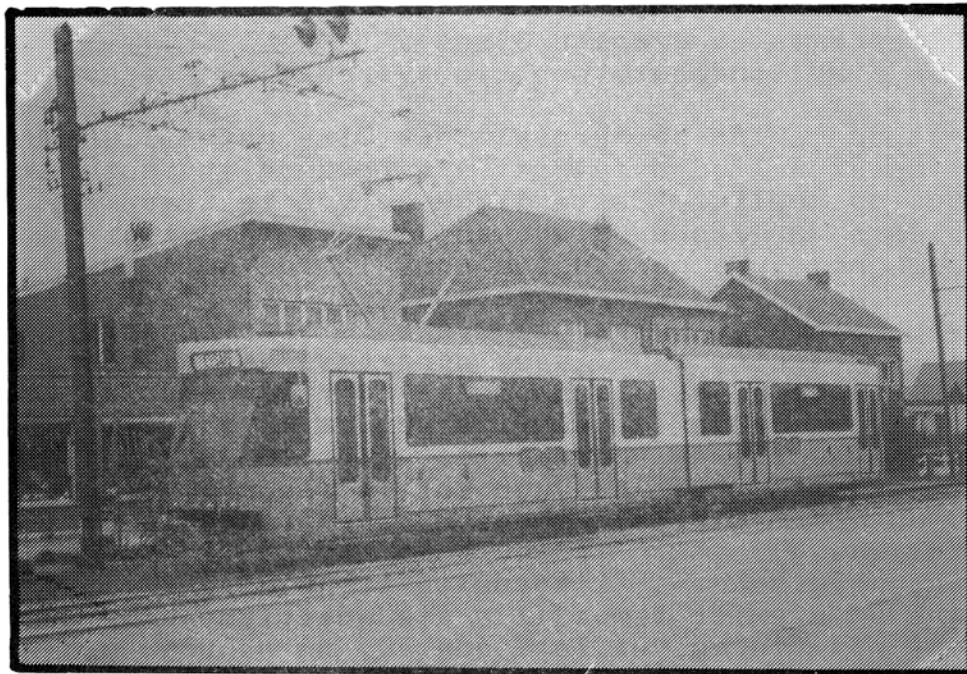
4 - jonction avec la ligne 30 à la station "Drapeau Blanc".  
Ainsi tracée, la nouvelle Ligne drainera les Cliniques de Jolimont et du Tivoli ainsi que les amateurs de football.

Le matériel roulant sera constitué en premier lieu des nouvelles 6100, mais la S.N.C.V. étudie déjà un prototype à 3 caisses répondant aux besoins propres de la ligne nouvelle 80.

Dans le discours qui a suivi cette inauguration, notre Bourgemestre, M. L. HUREZ a annoncé une mesure révolutionnaire qui prenait effet ce même jour : la gratuité totale des bus et trams sur le territoire de l'entité louviéroise.

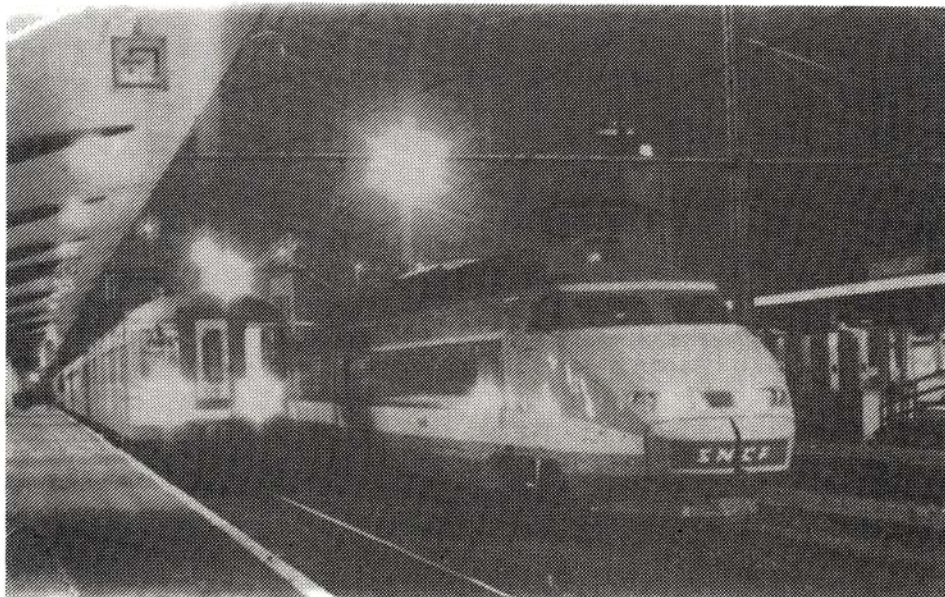
Après avoir évoqué dans son exposé le déficit croissant des sociétés de transport en commun (où le prix du voyage ne représente qu'une minime participation dans les frais d'exploitation), les énormes problèmes de circulation que connaît La Louvière en particulier aux heures des rentrées et sorties d'école, la désaffection du public pour les trams et les bus, la volonté d'innover, il nous expliqua les modalités pratiques ("carte de tram" distribuée aux habitants de l'entité). Il va de soi que cette mesure prendra fin dès la mise en service du préméto.

A la fin de la séance académique, il nous a été remis une centaine de plan du préméto accompagné d'une carte de tram de 12 voyages gratuits. Nous les distribuerons dans l'ordre d'arrivée de vos demandes. Celles-ci sont à adresser à M. M. THIRY, Chaussée de Mons 189 6198 SENEFFE en joignant une enveloppe timbrée à votre adresse.



La nouvelle motrice vicinale prévue pour les préméto de Charleroi et La Louvière.

# 380 km/h



25 ans déjà sont passés (bigre ça fait le quart de siècle) depuis que la CC 7107 et la BB 9004 nous ont arraché des cris d'admiration en même temps que des arcs électriques de près de 10 mètres à la caténaire en circulant dans les Landes à 331 km/h., exploit qu'un film de la SNCF nous a déjà fait suivre au sein du Club.

25 ans que ce rec ord est resté inviolé et même inapproché malgré le péril jaune du Tokaïdo, Shinkansen et cie. (des vitesses supérieures ont été atteintes depuis mais il s'agissait de véhicules expérimentaux non conventionnels).

Cocorico ! Ce jeudi 26 février 1981 la SNCF a battu son propre rec ord en le portant d'un coup à 380 km/h avec en prime des passagers journalistes. I'faut l'faire ! I'faut l'oser !

Ce rec ord s'est tenu dans une rame TGV pratiquement de série (cinq remorques au lieu de huit et rapport d'engrenages différent) sur la ligne nouvelle qui s'ouvrira bientôt entre Paris et Lyon. Il fait suite à une série d'essais systématiques et patients entrepris par les ingénieurs de la SNCF sur le comportement du matériel à grande vitesse telle qu'elle sera pratiquée régulièrement à partir de septembre prochain sur cette même ligne (260 km/h en exploitation commerciale).

Une nouvelle ère semble s'ouvrir pour les chemins de fer et une possibilité aussi de récupérer une partie de la clientèle qu'il a perdu en conservant l'infrastructure de sa création et les mauvais temps de parcours qu'elle impose.

Imaginons un instant l'horaire d'un Mons-Bruxelles à 260 km/h !!!

# LES TOURISTIQUES

LE M.S.T.B. (Museum Stoomtrein der Twee Bruggen).

Le M.S.T.B. a déjà été présenté dans Ferro-Flash par notre ami et membre Yves REYNAERT.

Nous rappellerons brièvement que cette nouvelle association touristique exploite un trajet de 5 kilomètres dans la banlieue nord de Bruxelles (à Vilvorde, le long du canal de Willebroek entre le pont Buda et le pont Brûlé) sur une partie des lignes industrielles des C.F.I.

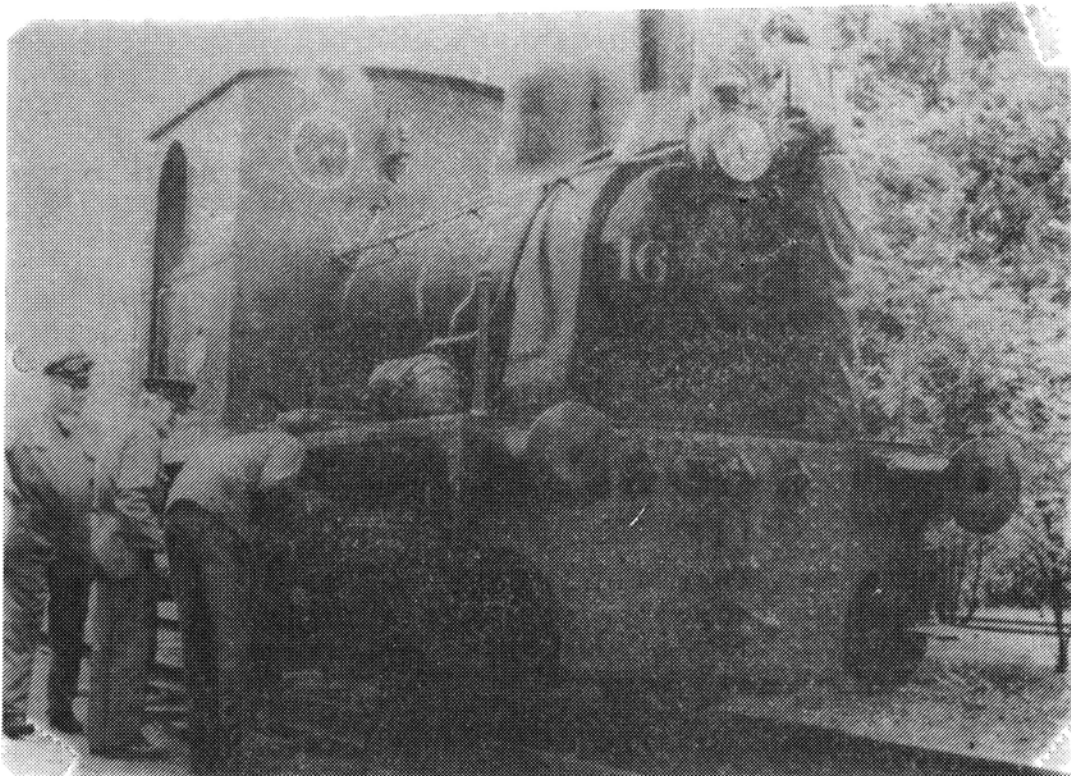
Elle dispose d'une locomotive à vapeur Tubize N°1627 de 1910 (voir photo), d'une voiture panoramique à 2 essieux et d'un fourgon.

Pour être complet signalons que la restauration de la Tubize 1627 s'est effectuée à Haine-St-Pierre et que la voiture panoramique est sur un châssis 2 essieux ex DR ex-Lavendromme alors que le fourgon est un ex-S.N.C.F. ex-Lavendromme.

Le parcours de 5 km. longe sur sa majeure partie des installations industrielles (amis modélistes sans doute y trouverons nous de quoi nous inspirer car il paraît que les raccordements sont nombreux) mais aussi quelques zones plus vertes. On pourra apercevoir pendant le voyage péniches et même navires de haute mer remontant vers le port de Bruxelles.

Nous vous souhaitons bon voyage sur le M.S.T.B., celui-ci pourra se dérouler les dimanches et jours fériés du 19 avril (Pâques) à fin septembre selon l'horaire suivant :

14.30	VILVOORDE	OUDE BRUG	.....	Buda
15.30	"	"	"	..... Intercom park
16.45	"	"	"	..... Buda
17.45	"	"	"	..... Intercom park
18.45	"	"	"	..... Buda



# MODELISME

## LE MODULE FRANCAIS

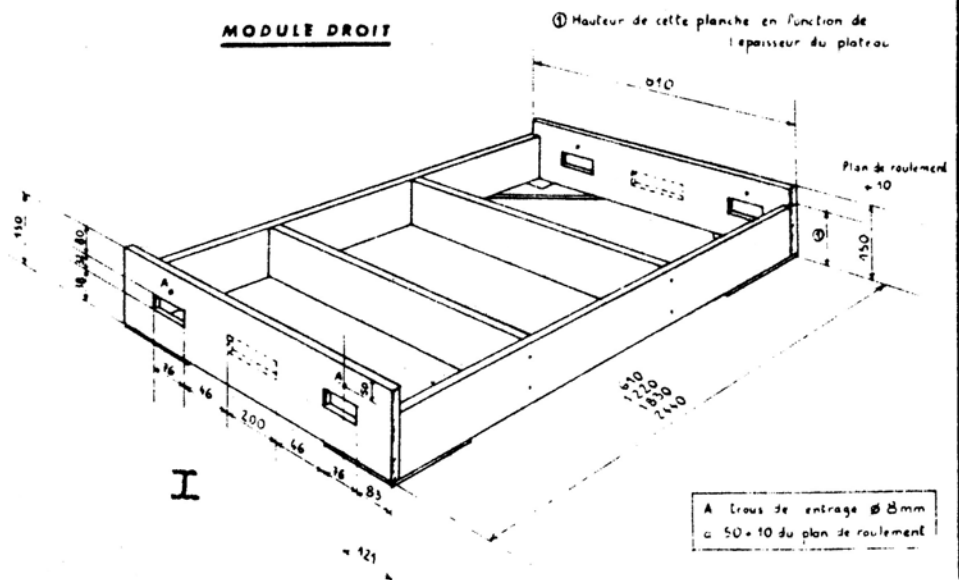
Il est à la mode depuis son alunissage ce petit mot de deux syllabes : depuis 1969 on le voit partout et il a même envahi notre petit train; c'est le MODULE.

Plus de réseau concevable sans lui. Rec onnaissons quand même ses avantages quant aux facilités d'aménagement et... surtout de déménagement. Notre membre et ami J. PARMENTIER m'a raconté avoir vu à Londres au local de la lique N.M.R.A. anglaise la chose suivante; les réunions se tiennent hebdomadairement. Notre ami se présente à l'heure fixée, c'est dans une ancienne chapelle, et ne voit qu'une vaste salle vide. Les membres arrivent un nombre, se rendent dans un réduit voisin et apportent chacun un caisson. En une demi heure la salle est remplie et le dispatcher donne ses instructions aux opérateurs selon la méthode américaine. A la fin de la réunion, le scénario inverse se déroule.

Notre vieux continent (ou du moins sa partie latine) connaît actuellement une réaction presque en chaîne d'éclosion de clubs et de "constructite aiguë" de réseaux communautaires.

La Fédération Française de Modélisme Ferroviaire (en abrégé et en sifflantes! F.F.M.F.) a, à bon escient, conçu le module français; il permettra à chacun de construire son morceau de "saucisson" bien standardisé qui s'emboîtera parfaitement (c'est du moins là que l'on doit arriver)

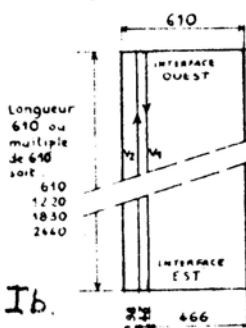
### MODULE DROIT



I

dans le "sandwich" des voisins.

Notre grand-frère (ou plutôt notre grand-mère) L'OC REVUE a publié les spécifications F.F.M.F.. Nous les reproduisons ci-contre. Dans l'attente d'une unification plus étendue, vous pouvez vous en inspirer et peut-être les améliorer. Quant à nous,

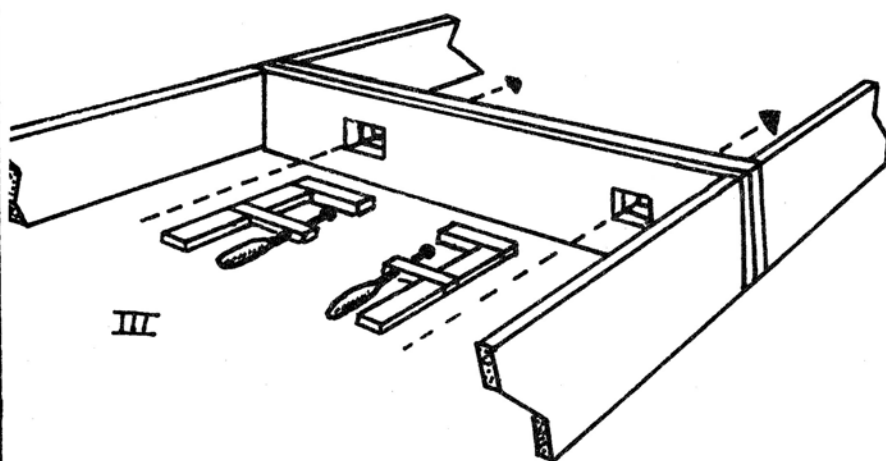
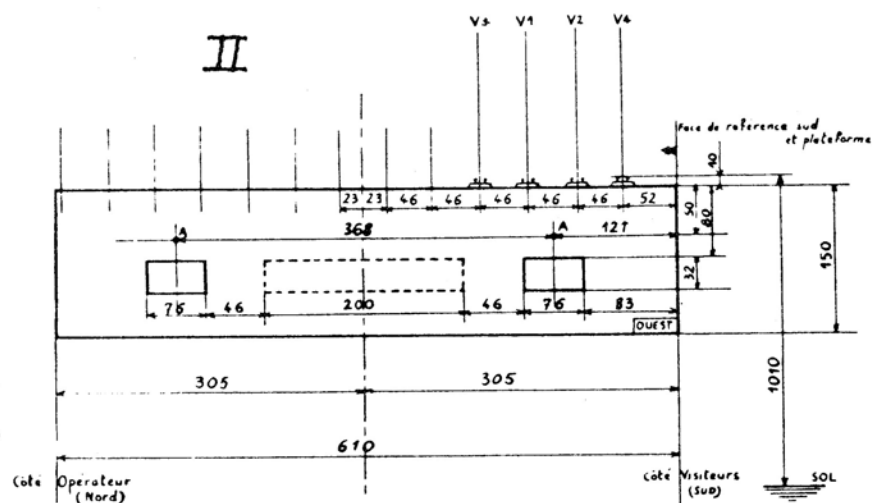


nous les garderons en mémoire pour un prochain réseau.

Les modules sont conçus pour un moindre déchet possible et basé sur les dimensions standards des plaques en contreplaqué ou aggloméré (1220 X 2450 mm). Voir le plan de base I et Ib.

L'important c'est l'interface (autre mot très à la mode aussi, ignoré de Larousse et cie. alors parlons de raccord compatible avec le voisin). Cette interface aura une épaisseur de 15 à 20 mm. Elle sera plate et à angle droit par rapport aux bords latéraux et à la surface de la plate forme.

L'assemblage des modules se fera au moyen des trous de centrage ("A" sur le schéma I).



L'immobilisation sera effectuée par deux serre-joints, logés dans les ouvertures pratiquées à cet effet dans l'interface ( N.D.L.R. : Je crois que c'est un des points faibles des normes F.F.M.F. Comme dans la plupart

des réalisations S.G.D.G. on arrive à un point (ici à un joint !) où le Génie français cède la place au bricolage absurde ). Voir schéma III.

Le raccord des rails se fait par un élément intercalaire qui compensera une éventuelle différence de niveau. Voir schéma IV.

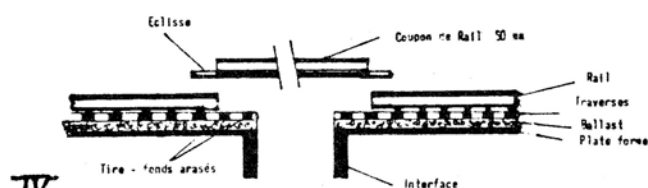


Schéma du raccordement des voies au niveau des interfaces

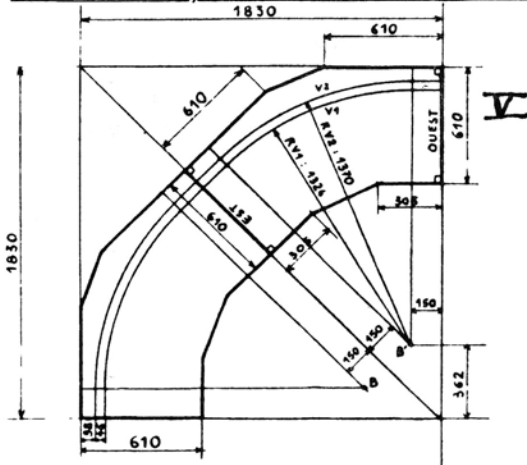
Terminons avec les coins du réseau. Voir schéma V et VI

Avant de cloturer, je lance un appel aux modélistes (notamment U.S.-M'entends-tu JEAN ? -) qui possèderaient d'

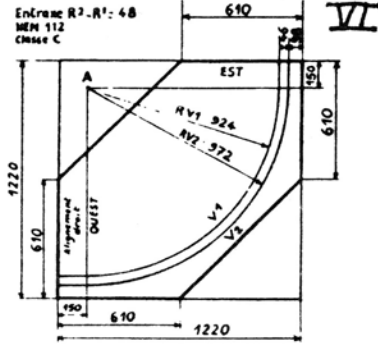
autres normes modulaires (N.M.R.A. p.e.) et souhaite que cette évocation du module encourage un petit groupe à créer un tel réseau.

A M A T E U R S , A V O S S C I E S ! ! !

Module courbe à moyen rayon 90° dans un carré de 1830

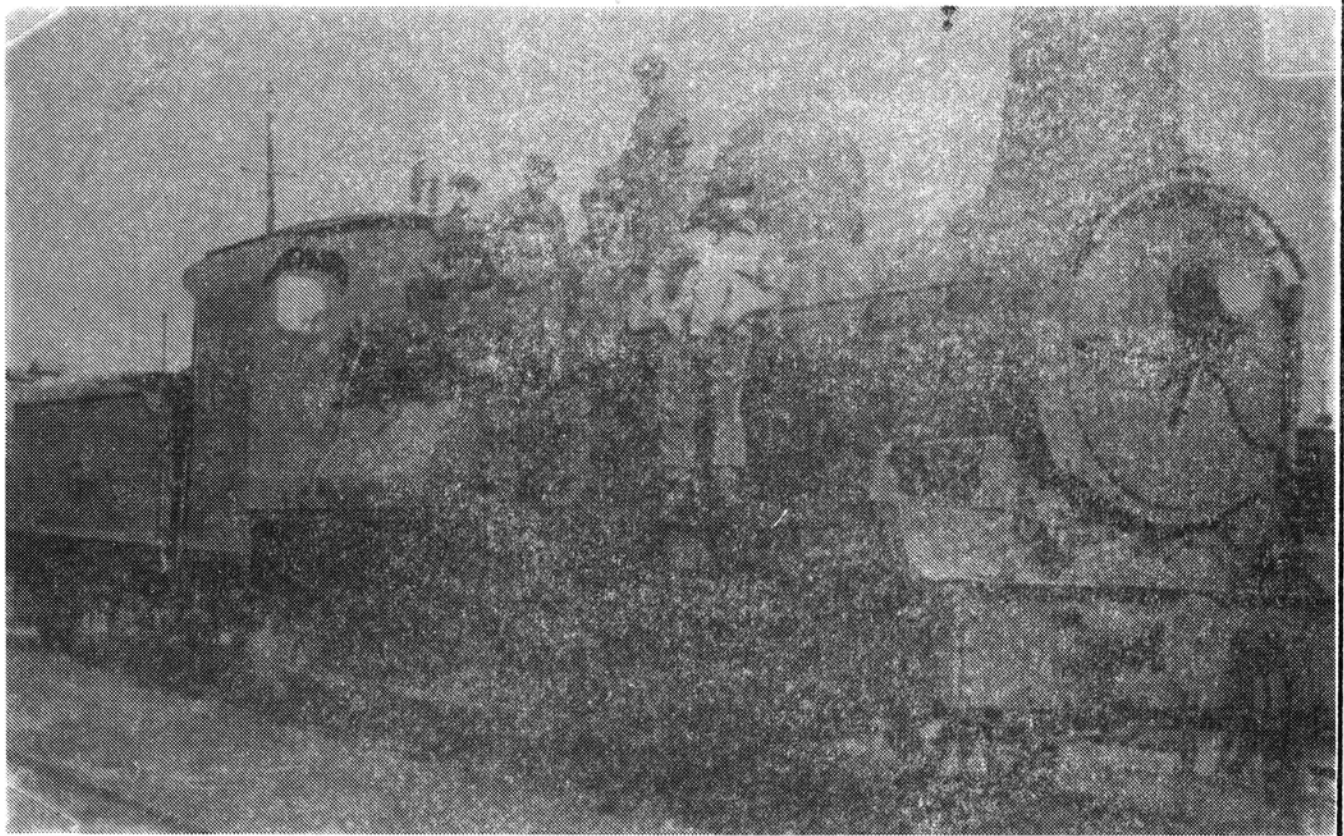


Module courbe à petit rayon 90° inscrit dans un carré de 1220.



*Pêche*

Un document inédit transmis par notre ami M. DUBREUCK d'Haine-St-Pierre. Il représente une T.25 "Etat Belge" en gare de Virton.



## L'AUTORAIL VICINAL A DEUX ESSIEUX

### Les prémices :

Les réunions hebdomadaires du C.F.C. sont consacrées actuellement à la construction d'un autorail vicinal à deux essieux à l'échelle HO . Nous ne sommes pas racistes et toute autre échelle est bienvenue ; p.e. du IIm "LGB".

### Pourquoi un autorail vicinal ?

- C'est un passe-partout ; souvenez-vous, il trotte dans nos campagnes, en accotement ou en site propre, en plein champs (un petit bout de terrain lui suffit alors dans un coin du réseau), parfois il s'aventurait dans nos villes et, dans les dernières années de son existence, il prenait sa retraite dans un site industriel tel que sucrerie, charbonnage ou carrière. Un raccordement, même très court vous donne l'occasion de l'exploiter dans tous les contextes possibles, j'en ai vu tirant des wagons SNCF sur des voies à 3 ou 4 fils de rails, j'ai vu également ces wagons à voie normale montés sur trucks genre BEMO avec transbordement.
- Il n'a pas jusqu'à présent été reproduit et aucune firme ne semble s'en soucier. C'est donc l'occasion de posséder un matériel original et typiquement de chez nous.
- Sa réalisation est relativement simple et constitue un bon exercice pour les membres qui désireraient se lancer dans le travail du plasticard.
- Dernier avantage, nous pouvons encore voir quelques rescapés en exploitation commerciale régulière et relever ainsi sur le terrain le petit détail que le plan ne révèle pas.

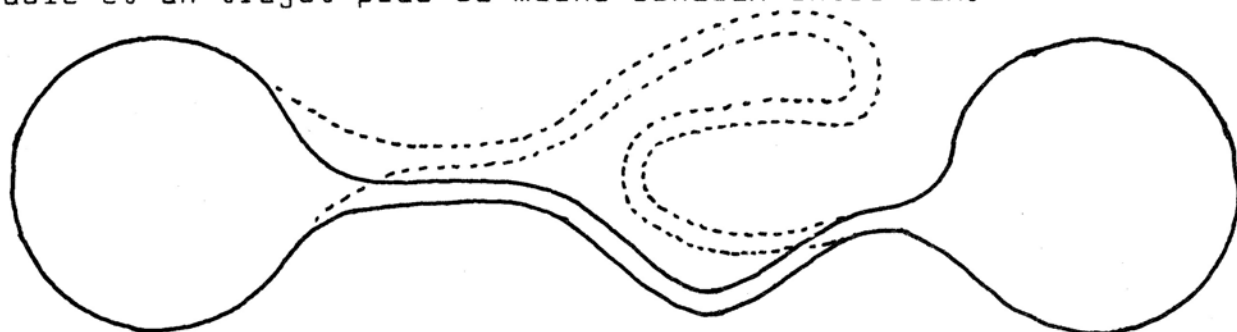




# **R** COMME **R**EALITE

L'exploitation d'un tramway apporte à la vie d'un réseau ce petit quelque chose en plus; elle me semble d'ailleurs presque obligatoire pour moi qui ai connu depuis mon enfance ce mode de transport toujours bien vivant dans le Centre et le Pays Noir.

Une motrice bidirectionnelle peut se contenter d'un simple aller-retour (comme nos Standards Vicinales - impatientement attendues d'ailleurs -) mais comme le dit notre membre et ami M.E.Zanders "rien ne vaut l'os de chien!!". Et il faut bien dire que c'est aussi la structure du réel dans bien des cas : Deux terminus en boucle et un trajet plus ou moins sinueux entre eux.



Votre trajet peut être sectionné afin d'augmenter la capacité de votre secondaire, il y a tant de matériel à y mettre.

Une autre solution est de disposer de voies d'attente aux boucles. Celles-ci permettront un stationnement des engins, ce qui permettra d'en augmenter le nombre, et permettra également aux spectateurs de mieux les admirer.

Pour respecter le titre de notre chapitre, je vous propose une boucle telle que la gare de Charleroi Sud l'a connue dans le passé.

Une fois encore l'observation de la réalité nous amène à la meilleure disposition possible des éléments. (voir dessin ci-après)

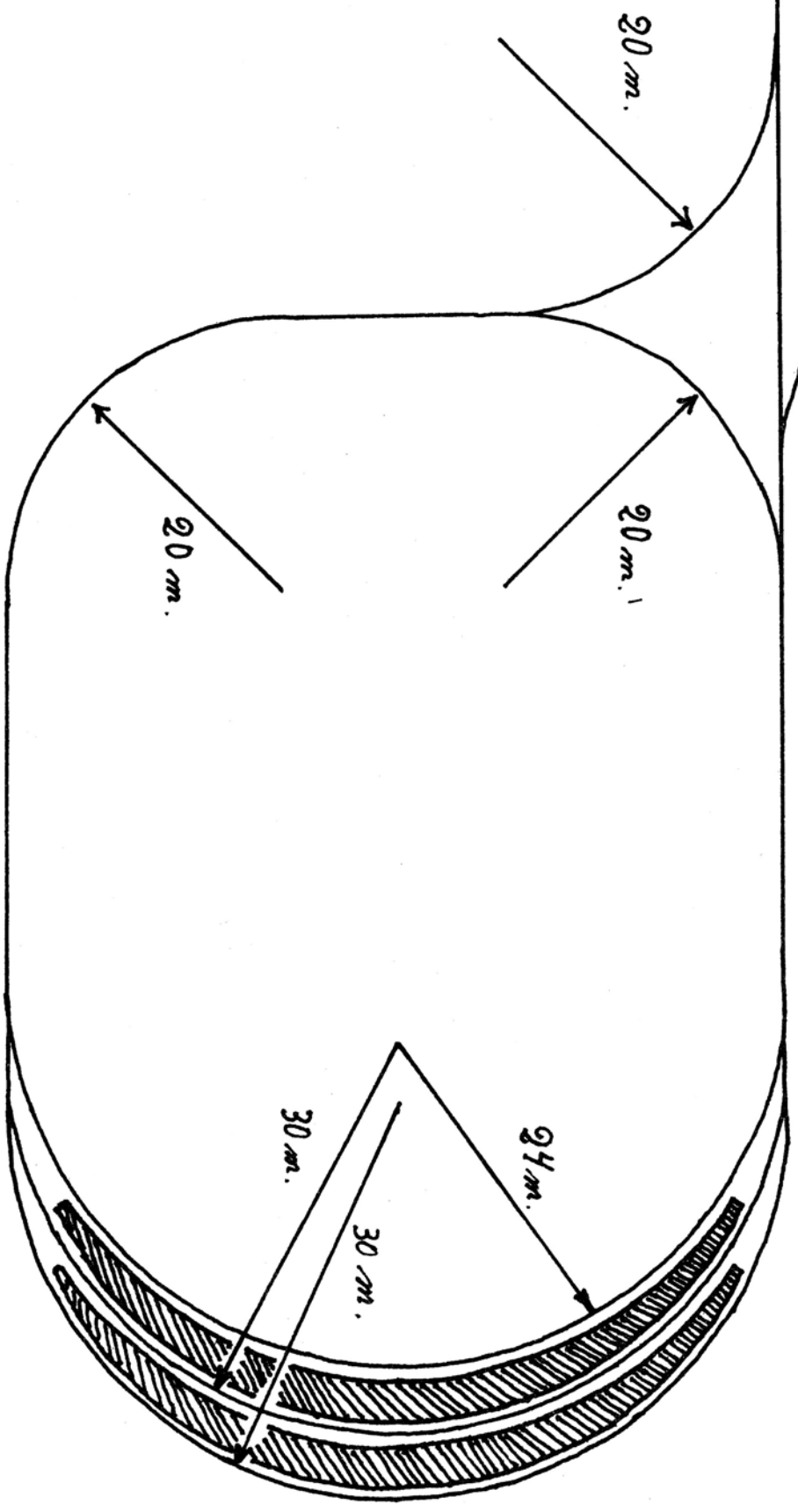
Le sectionnement de chaque demi boucle en deux ou en trois permettra l'attente de six ou neuf tramways comme aux heures de pointes.

Voilà qui promet du plaisir.

A la prochaine **R** comme **R**evue avec le plan d'une petite gare.

*Roche*

DESSIN LIBRE INSPIRE DE CHARLEROI SUD S.N.C.V.



Les rayons réels sont donnés à titre indicatif.

## POUR VOS CHAUDIERES

Une suggestion de M. S. BELTRAME.

La mise en forme d'une chaudière réalisée à partir de plasticard à chaud demande une certaine adresse, pour ne pas dire une adresse certaine. Quelques uns, après avoir suivi l'exposé de M. X. JACQUET, s'y sont risqués avec plus ou moins de succès (moins que plus semble-t-il car ils n'en ont pas beaucoup parlé après).

D'autres matériaux existent et le fureteur des brico-centers and Co. trouvera certainement des tubes à son diamètre en PVC, en cuivre etc.

Monsieur S. BELTRAME a trouvé auprès de Engineering Models associates (E.M.A.), firme spécialisée dans les systèmes de tuyauterie, des tuyaux en ABS pouvant convenir à nos chaudières HO (sa Garrat que vous avez pu voir en janvier était équipée de deux chaudières "tuyau").

Relevons dans le catalogue E.M.A. les dimensions suivantes qui peuvent nous intéresser :

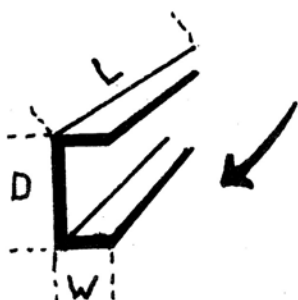
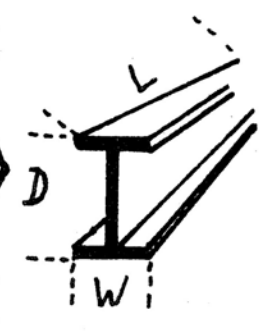
Ø tube	épaisseur	prix(*)
15,9	1,6	12.00
19,1	1,6	14.00
22,2	1,6	15.50
25,4	1,6	16.00

(\*) Les prix s'entendent en F.F. hors taxes en 1980 pour 1mètre.

Les Ø intermédiaires peuvent être obtenu en collant une (ou des) épaisseur(s) de plasticard sur le tuyau.

Dans ce même catalogue nous pouvons trouver en outre des profilés intéressants et bien sûr moins onéreux que ceux proposés dans les magasins spécialisés.

Quelques exemples :

	D	W	L	Pr.	
	3,2	1,5	380	1.20	
	4,8	1,6	380	1.35	
	6,3	1,8	610	1.95	
	1,6	0,9	254	1.05	
	2,4	1	254	1.20	
	3,2	1,6	380	1.60	
	3,2	3,2	610	2.40	
	6,4	6,4	760	3.90	
	9,5	9,5	760	4.80	

et ceci n'est qu'un aperçu de ce catalogue dont la photocopie sera disponible lors de nos prochaines réunions.

Les membres intéressés par ce matériau peuvent passer commande auprès du secrétariat C.F.C., une commande groupée pouvant se faire.



**Modellbahn-  
Center am Markt**

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünenbein eHG



**NOUS TRANSFORMONS**

fermé

13. 5. 1981 – 28. 5. 1981

**Réouverture**

avec un grand concours!

## **Vie des clubs** suite de la page 4



### **Nos commandes groupées**

LES COMMANDES DE FRANCE ET  
D'ITALIE SONT ARRIVEES.

En groupant nos achats de modèles réduits, il nous est possible d'obtenir des conditions spécialement intéressantes auprès de certains détaillants.

Les demandes en vue de la prochaine commande en Autriche ( ROCO , LILIPUT ) seront reçues jusqu'au samedi 25 avril . Cette limite ne sera pas reportée , car nous voulons que la livraison puisse se faire avant les vacances .

Nous attirons l'attention des membres sur le fait qu'il n'y aura plus d'autre commande avant les vacances , la commande suivante étant prévue pour septembre-octobre pour livraison fin d'année .

Pour les autres provenances ( Italie , France ) , les demandes sont reçues en permanence et transmises aux fournisseurs suivant la nécessité .

Si vous désirez être documentés plus amplement sur nos achats groupés , 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 .

### **Voyage**

Le G.T.F. communique que son voyage organisé dans la Thudinie le 04 avril 1981, sera réédité en date du 2 MAI 1981.

Il s'agit d'une excursion en autorail S.N.C.B., tram S.N.C.V. et train à vapeur C.F.V.3 V. au départ de Charleroi Sud par Fontaine-L'évêque - Anderlues - Thuin - Strée - Thuin - Berzée - Mariembourg - Couvin - Mariembourg - Treignes - Mariembourg et retour à Charleroi Sud.

Pour plus de détails, les amateurs voudront-bien écrire à

G.T.F. a.s.b.l.

B.P. N° 191

4000 LIEGE I

en joignant un timbre à 9 francs pour la réponse.

### **Expositions**

Le RAIL MINIATURE LORRAIN dont les activités couvrent le Sud Luxembourg organisera une exposition du 5 au 13 septembre 1981 à Athus.

Cette association souhaiterait encore obtenir de la part des autres clubs une participation pour les échelles

O - L.G.B. (ou IIIm) - HOe - 2½ - 5" - 7"1/4 .

Toute offre est à faire en contactant directement le R.M.L.

M. R. MERCATORIS

Place du Centre

6790 ATHUS

**R.M.M.**

Le R.M.M. remercie Mrs. Drugmand et Soetens de Houdeng-Aimeries (et membres C.F.C.) pour la présentation et les explications de construction de leurs 29.013 SNCB en HO. Tous les membres présents ont écoutés avec grande attention toutes ces explications et certains ont même pris des notes. Le R.M.M. sera heureux d'accueillir à nouveau leurs hôtes lorsque ceux-ci auront terminé leur type 7.

Les prochaines réunions du R.M.M. (sauf avis contraire) sont prévues aux dates suivantes : vendredi 24 avril 81, 29 mai 81, 26 juin 81. Notez ces dates dans votre agenda. La réunion vacances (juillet-août) est prévue le vendredi 31 juillet 81.

## **DERNIERE MINUTE**

Le 04.04.81, transfert par ses propres moyens de la locomotive 150 DU G.A.R. de Mariembourg au Luxembourg.

Le 28.04.81 (Ascension) Luxembourg - Liège et retour en train SPECIAL VAPEUR. C'est la machine du G.A.R. qui assurera la traction tant sur le parcours luxembourgeois que sur le parcours belge (amis photographes à vos déclencheurs !).

Le 30 ou le 31 avril (sous réserve) Luxembourg - Wiltz et retour en traction vapeur.

J-M. WARZEE

### MOTRICE S.T.I.B. MUPDOFER

L'entièreté de la commande Mupdofer est arrivée; les membres ayant réservé. . . et payé leur modèle sont informés de la disponibilité de celui-ci lors de nos réunions de semaine des 31 mars et 3 avril de 19h30 à 21 h.

### RIEN NE SE PERD.

C'est ce que l'on peut penser en lisant l'information que nous transmet notre ami Y. REYNAERT.

"L'automotrice N° 001 a été achetée par un démolisseur de Hall pour la somme de 31.000 frs et conduite par le rail de CW Mechelen à Halle pour la somme de . . . . 210.000 Frs !!!!!"

# EN PARCOURANT

Cette rubrique tenue avec talent par mon prédécesseur, je la reprends aujourd'hui. Au cours des mois, j'essaierai de vous livrer la substance des revues que je peux parcourir. Plutôt qu'une sèche énumération des articles, je me permettrai de souligner ceux qui m'ont frappé en y ajoutant mon opinion que je ne vous oblige pas à partager. Mais, rappelons qu'il n'est pas d'éloge véritable sans la liberté de blâmer!

Rail Magazine: n° 47, mars 1981.

Savant mélange d'ancien et de nouveau, pour satisfaire la faim du plus grand nombre! Une photo d'une Type 58, en tête d'une rame de 2 GCI. Souvenirs de la vapeur: les 030-040-050 TX avec les réserves d'eau en dessous des chaudières (sauf 030 TX, plus classique sous cet aspect.) Et une étude intéressante des 230 à grandes roues du Réseau de l'Ouest.

Railway Modeller: Mars 1981.

Toujours les photos de réseaux au décor bien soigné, à l'anglaise. Peut-être un peu trop propre! Une motorisation d'une loco en plastique (City of Truro) bientôt introuvable, puisque Airfix est en faillite.

Miba: Février 81.

Belles photos de vieilles bouilloires fumantes à souhait. Comment réaliser le bâtiment d'une minuscule halte de campagne. Surtout remarqué les photos d'un réseau en style américain, détaillé par René Keremnes, un handicapé français, qui trouve dans le modélisme une raison de vivre! De multiples conseils pour ceux que la langue allemande ne rebute pas.

Tourail CFTY: n° 14, février 81.

Un confrère, plus petit par le format, qui raconte la percée dans le monde de l'enseignement de l'idée du modélisme ferroviaire.

Het Turnhouts Spoertje: n° 39.

En première page, comment mettre sur rail une loco vapeur en 1/1!!!

La vie du Rail: n° 1782.

Excellent article sur les Bugatti, ces célèbres autorails à la ligne si particulière et des solutions mécaniques originales. La Brasserie "Feldschlösschen": de la miniature à la réalité... les modèles Liliput à l'échelle 1/1. En dernière page, des autorails Bugatti stylisés par Hernby en 0 et un court article intitulé: "De la réalité au rêve".

La Vie du Rail: n° 1783.

Mise en appétit dès la couverture: une vapeur turque bien fumante, introduisant un article sur les dernières vapeurs de ce pays. L'annonce du 380 kmh: on n'a pas fini d'en parler.

La Vie du Rail: n° 1784.

380 kmh ou 100 journalistes à 100 m/s. Un article illustré de photos et diagrammes consacré à Pierre Billard, auteur des autorails si caractéristiques qui ont hanté tant de lignes secondaires françaises.

La Vie du Rail: n° 1785.

La couleur est annoncée dès la couverture: numéro consacré au TGV et au record mondial de vitesse: 380 kmh. Vous saurez tout sur les coulisses de l'exploit!!!

La Vie du Rail: n° 1786.

La modernisation de Veynes à Briançon, une ligne de montagne durement sollicitée par la vogue des sports d'hiver. Dans le même genre, Zermatt uniquement desservi par le rail, ou des secondaires suisses en hiver.

Loco Revue: n° 425, mars 81.

Positif: la suite d'un article sur le travail de la carte plastique, nous rappelant la conférence nous donnée un soir de fin décembre 79, illustré de réalisation de matériel belge, fait à souligner!

Négatif: manque de clarté de l'article consacré aux nouveautés de la Foire de Nüremberg rendu confus par l'absence de légendes sous les photos. J'en suis sorti muni d'un solide mal de tête. Les photos ne comportent qu'un numéro qui ne se retrouve qu'en tête du passage consacré à la marque, sans aucune autre précision, rarement à la même page. Heureusement que la lecture des autres revues permet de s'y retrouver, c'est un comble. Une correction plus fautive que l'original: reconnaissez-vous l'Escault et la Branette (au lieu de Brainette!!!).

RMF: n° 212. mars 81.

Presque entièrement consacré aux nouveautés de la Foire de Nüremberg. Présentation très claire alliant texte succinct et photos légendées. L'actualité sur les rayons, aussi clair et complet.

Loco Revue: n° 426, avril 81.

La suite de Nüremberg, aussi peu clair que l'exposé du mois de mars: absence de légendes rendant incompréhensibles certaines illustrations. Et dire que la France est la patrie de Descartes et de "logique"!! Deux pages de nouveautés belges, sans légendes hélas, montrant l'effort de Loco Revue vers la Belgique. De belles photos de réseaux, comme chez les américains! Une étude détaillée de deux nouveautés Recc: les voitures Bruhat et la 131, série 23 de la DB.

Miba: mars 81, n° 3.

Exclusivement consacré aux nouveautés de la Foire de Nüremberg, de A à Z dans le prochain numéro. Rien que la contemplation des photos clairement légendées vaut l'achat de cette revue donnant une vue complète de ce qui y a été montré.

Model Railreader: mars 1981.

En dehors des publicités qui font rêver par leur variété, un ensemble de bons articles. Des plans de réseaux qui sent le bête ovale trop fréquent chez nous. La rubrique "Trackside photos" illustre des réalisations poussées jusque dans les moindres détails. Le Kitbashing, met intraduisible en français, ou comment oser transformer des modèles du commerce! Construction en bois (!!), comme le modèle réel, d'un fourgon automateur d'un "Interurbain" en O.

Railway Modeller: Avril 1981.

Un réseau qui mérite le titre de Réseau du mois. D'admirables détails de ports, la Grande Bretagne étant une île, en comporte forcément beaucoup, le cabotage concurrençant les chemins de fer. Comment motoriser une minuscule loco produite, en son temps, par Airfix, une O20 T. Deux jolis réseaux secondaires reproduits en miniature: Delgoch et Tallylyn.

Il me reste à vous souhaiter bonne lecture des revues que vous aurez achetées d'après les indications ci-dessus. Au mois prochain.

Teinte à choisir pour des trams belges: en Humbrel, la référence HR 103 est très proche de la teinte utilisée par les vicinaux, mais elle pâlit très vite, jusqu'à devenir presque blanche. Ces pets sont obtenables chez Déthiel, chaussée de Haecht, 127 à Bruxelles.

M. Tt.

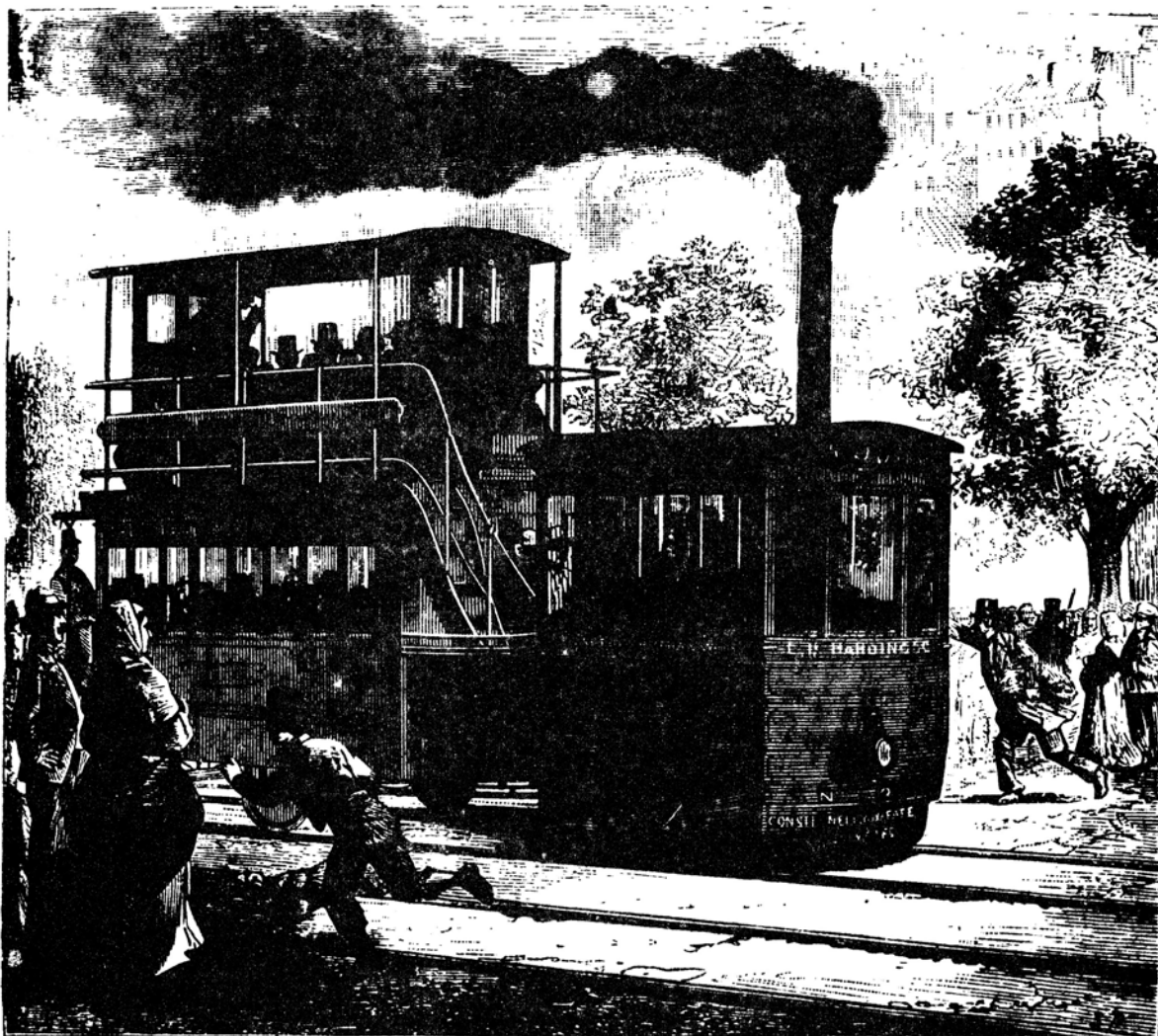


# PETITES ANNONCES

A VENDRE : MÄRKLIN-HAMO ( 2 rails ) Pacific " ETAT " ex-bavaroise S 3/6  
réf. 8383 pour le prix de 2.600 F .  
Référence hors catalogue sortie en petite série  
( la version 3-rails étant en vente courante ) .  
ROCO BR 17 ex-prussienne S 10.1 réf. 4115 au prix de 2.175 F .  
( convient pour transformation en T. 61 SNCB )  
Ces modèles sont absolument neufs dans l'emballage d'origine .  
S'adresser : Pierre PIGOLET , rue de Marchienne , 55  
6100 MONT-SUR-MARCHIENNE tél. ( 071 ) 36.85.21 .

QUI POURRAIT me fournir l'affectation des locomotives vapeur  
de la S.N.C.B. vers la fin des années 50 - début  
des années 60 ?

Contacteur : MICHEL SAUSSEZ  
68, rue E. Doyen  
7301 WASMUEL



Tramway à vapeur. - Dessin de L'Hernault. (Magasin Pittoresque).

RUE DE BRUXELLES, 58

1390 - ENGHEN -

Tél. : 02 / 395.22.96

# JOCADIS

OUVERT DE 9 A 12 H ET DE 14 A 19 H

LE DIMANCHE DE 10 A 13 H

FERME LE LUNDI

**TOUTES LES NOUVEAUTES EN HO, HOe, HOm, N**

**40 marques de matériel roulant**

**50 marques de décors et accessoires**

**matériel américain**

**service photos**

# JOCADIS

RUE DE BRUXELLES

BRUSSELSTRAAT,

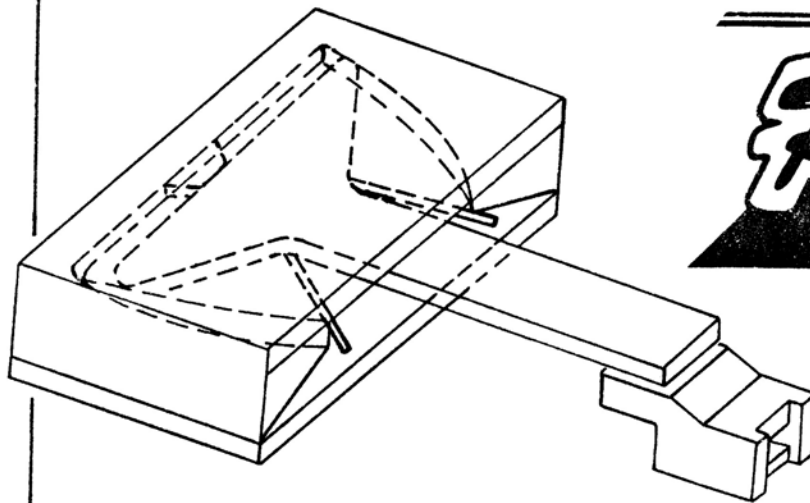
TEL; 02/395.22.96

# 53

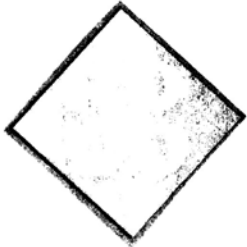
1390-ENGIEN

1390-EDINGEN

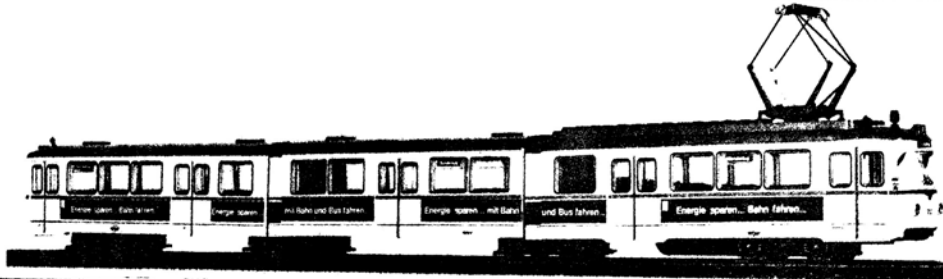
16  
16 16  
16  
16  
16



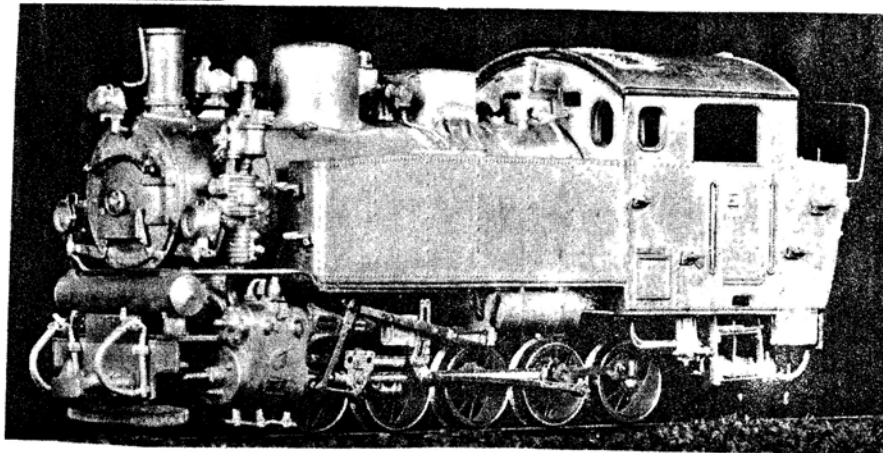
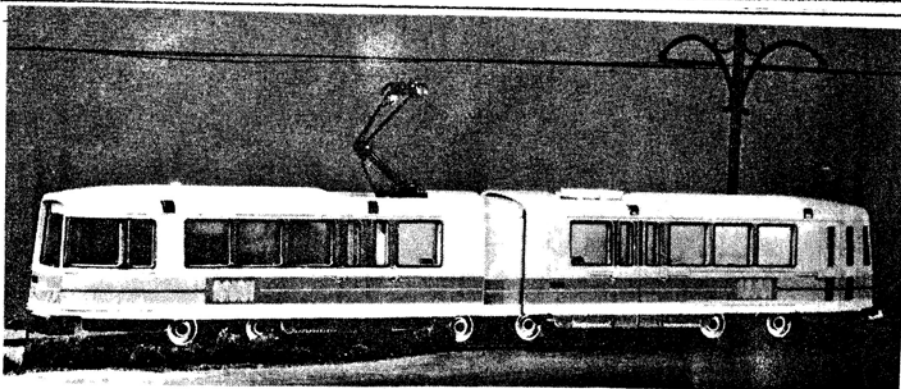
attelage court  
adaptable à  
toutes marques de  
voitures à bogies



KVB-Köln.



(AHM)



BEMO H0e EN H0m



# KOLL'S