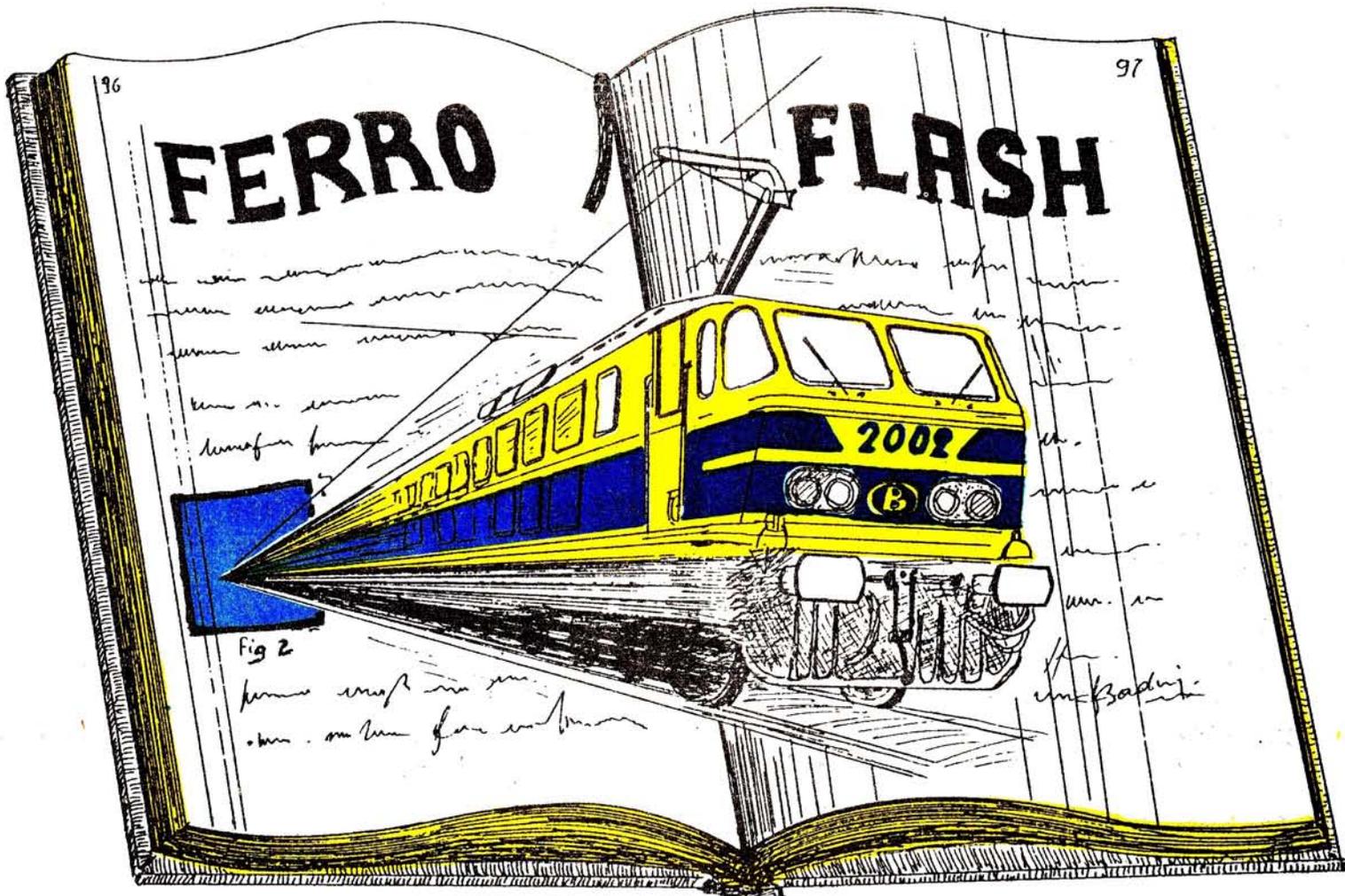


FERRO FLASH



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

FERRO-FLASH

65

Novembre 1981

SOMMAIRE

INFORMATIONS	3
Les Touristiques - Au CFV3V	5
A LA S.N.C.B. Répartition du Matériel Moteur	9
FICHES DESCRIPTIVES AM tranche 1939	8
HLE série 18	10
RETRO Origines de la Ligne de Braine à Luttre	11
MODELISME Colonnes Hydrauliques S.N.C.B.	18
Motorisation des "Molettes"	22
Petites Annonces	25
En Parcourant	26

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

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, 33
5002 SAINT-SERVAIS

Trésorerie

MICHEL HERBIET

Av. de la Plante, 47b-Bte 4
5000 NAMUR

Compte N° 001-0013804-09

Michel Herbiet
Namur

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

NOS REUNIONS

CFC

Samedi 21 novembre 1981: Ecole Communale de l'Alliance 14h30
Rue de l'Alliance
HOUDENG GOEGNIES

Au programme: démonstration par la firme même du block système **TER**
C'est un block électronique époustouflant que vous verrez en action: cablage simple, protection totale des convois, ralenti progressif devant le jaune, démarrage progressif au passage au vert, double traction sans choc même avec allège, rame poussée obéissant à la signalisation, marche arrière possible; il faut absolument le voir.

*Le succès de
cette réunion
dépend de votre
participation*

ACHAT VENTE ECHANGE: à la demande de nombreux membres, première bourse d'échange du C.F.C.. Des tables seront mises à votre disposition. Réservation souhaitée auprès de M. M. THIRY, Chaussée de Mons, 189 6198 SENEFFE par simple carte postale sinon sur place à 14H. Participation: 20 frs la demi-table. Nous n'acceptons ^{guère} l'étalage de modèles, d'objets ou de livres ferroviaires

Vente des calendriers LOCO 82 des éditions Ediblanchart. Attention: vu l'absence de réservation, les premiers arrivés seront les premiers servis.

RMM

Vendredi 20 novembre 1981 à 19 h 30'

complexe communal de Belgrade
salle des conférences - rez-de-chaussée
place do Bia Bouquet, 2 à 5001 NAMUR

Au programme :

- Local R.M.M. (réservé exclusivement au club) : UNE REALITE.
- mise sur pied d'une exposition inaugurant le local R.M.M. le 21 mars 1982 (listes du matériel ferroviaire que chaque membre fournira)
- PROJECTION : "Les 125 ans des S.J. " (Scandinavie) : film super & sonore de Mr. Patrick SEMELLEN
"Le chemin de Fer Touristique de la Doller" diapositives de Mr. Etienne LABAR.

La réunion du mois de décembre 81 est prévue le vendredi 18 décembre .

à titre d'information :

MAERKLIN ne fabriquera plus de modèles 2 rails HAMO , sauf toutefois en ce qui concerne les nouveautés , pour lesquelles une seule série en 2 rails sera fabriquée ; c'est le cas pour la BR 78 sortie cette année . On ignore toutefois si cette mesure sera applicable à toutes ou à certaines nouveautés . 3

Suivant une tradition bien ancrée au C.F.C. depuis sa naissance, le comité au complet présente sa démission en fin d'année.

Pour un comité 1982, nous attendons donc vos candidatures; vous, qui durant toute l'année nous avez conseillé et guidés aimablement, à votre tour de jouer!

L'année 1982, nous la voyons comme une année de restructuration pour employer un mot fort prisé. Depuis notre exposition de 1978, le C.F.C. a connu une expansion croissante dépassant parfois le cadre de notre modeste entreprise de bénévoles.

Chacun, nous avons nos occupations et préoccupations et, le temps que nous vous avons consacré, nous l'avons volé sur nos propres loisirs ou sur notre vie familiale. Ainsi pour l'un, nous avons ~~délaissé~~ une importante documentation à défricher et pour l'autre des modèles inachevés et des articles "à suivre.." sans suite.

Après 7 ans, nous souhaitons vivement retrouver nos propres activités ferroviaires, celles que nous aimons et qui nous avaient amenés à créer le C.F.C. afin d'y renouer d'autres amateurs et de s'épanouir ensemble dans l'ambiance familiale des premières réunions.

Nous ne vous abandonnons pas, loin de là, mais l'importance du C.F.C. réclame un élargissement urgent du comité administratif et un partage des tâches. Vous nous retrouverez à la tête d'activités plus spécifiques au sein même des sections créées auparavant au C.F.C.. La création de ces sections était une première tentative de notre part d'un partage des activités mais, à dire vrai, nous avons été fortement déçus du peu d'autonomie des sections. Or, certaines de ces sections sont appelées à un développement certain dans le courant de l'année 82.

Vous croyez vous capables de tenir notre secrétariat, d'agencer nos réunions, de rédiger ou de brocher notre FERRO FLASH, en plus vous possédez une maturité certaine et une activité ferroviaire ou modéliste probante, alors présentez votre candidature en envoyant aujourd'hui même une simple carte postale à M. M. THIRY, Chaussée de Mons, 189 à 6198 SENEFFE. Vous serez convoqués à notre prochaine réunion de comité.

M. THIRY P. HAUTEFIN

" COMMANDES GROUPEES "

Dans le courant d'octobre, nous avons dédouané deux colis en provenance respectivement d'Italie et d'Autriche. Une commande a été adressée début novembre à notre fournisseur autrichien; toutefois, ceux qui n'ont pu s'inscrire à temps pourront participer à la prochaine commande qui sera clôturée début janvier afin de bénéficier des prix actuels avant l'augmentation habituelle l'ouverture de la Foire de Nuremberg.

Dans le cadre de l'offre promotionnelle qui nous a été faite, les premiers Diesel ROCCO s.59 réf. 4152 B seront livrés à 985 F; la réévaluation des DM et SS étant intervenue entretemps, on peut estimer à 40 F environ l'incidence du réajustement des parités sur le prix unitaire des modèles livrés ultérieurement. Les inscriptions sont toujours reçues, mais hâtez-vous!

Pour l'Italie, une commande sera adressée au fournisseur vers la fin novembre (Lima, Rivarossi); les inscriptions seront reçues jusqu'à la réunion du 21 novembre (CFC).

Pierre PIGEOLET, rue de Marchienne, 55, 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE, tél. 071/36.85.21. Veillez joindre un timbre-poste en cas de demande de renseignements par écrit.

LES TOURISTIQUES

AU CFV3V

Le CFV3V vient d'enrichir son matériel tracté de voitures ex. S.N.C.B. de type L ; en voici les numéros :

- L B10 n° 32023 - 50 88 20-26 423-4 - construite en 1933 .
- L B10 n° 32024 - 50 88 20-26 424-2 - construite en 1933 .
- L B10 n° 32137 - 50 88 20-26 537-1 - construite en 1933 .
- L A4B4 n° 33014 - 50 88 37-26 414-4 - construite en 1934 .
- L B6D n° 39022 - 50 88 82-26 422-1 - construite en 1934 .

Pour la petite histoire, ces voitures ont porté les numéros successifs suivants :

1933/34 *	1954 *	1957	1965
c10 / 33028	-	B10 / 32023	-
c10 / 33029	-	B10 / 32024	-
c10 / 33149	-	B10 / 32137	-
a2b6 / 30043	-	A8 / 31029	A4B4 / 33014
c6d / 43323	c6d / 37022	B6D / 39022	-

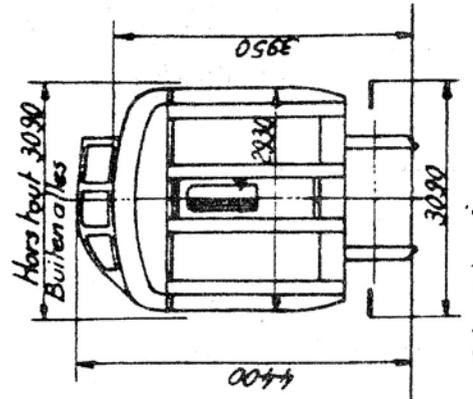
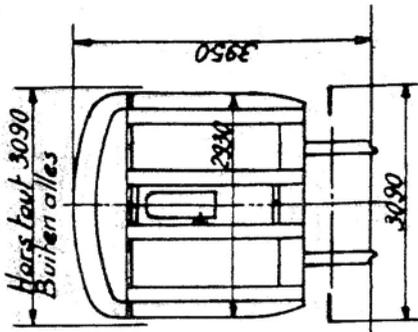
* numérotation à trois classes.

Les caractéristiques en sont les suivantes :

- série 32001 à 32174 - nombre de places assises : 97
tare : 37,4 t - tonnage : 47 t
vitesse max. : 120 km/h.
- série 33001 à 33020 - nombre de places assises : (28 + 1 en 1^è cl
(y compris les strapont.) (30 + 1 en 2^è cl
tare : 38,9 t - tonnage : 45 t
vitesse max. : 120 km/h.
- série 39001 à 39029 - nombre de places assises : 60
charge utile du fourgon : 3 t
tare : 37,3 t - tonnage : 47 t
vitesse max. : 120 km/h.

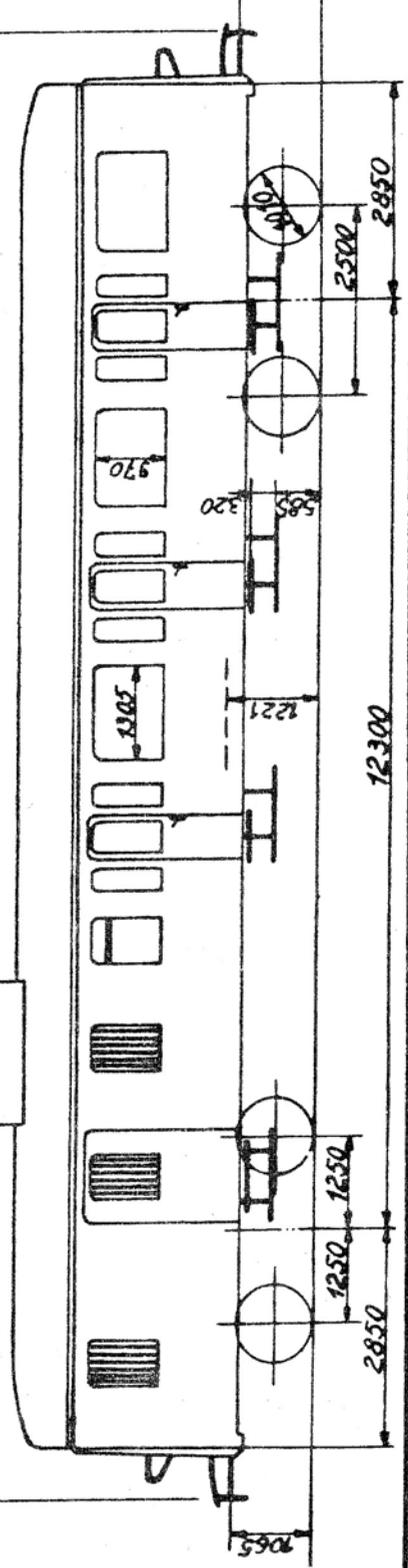
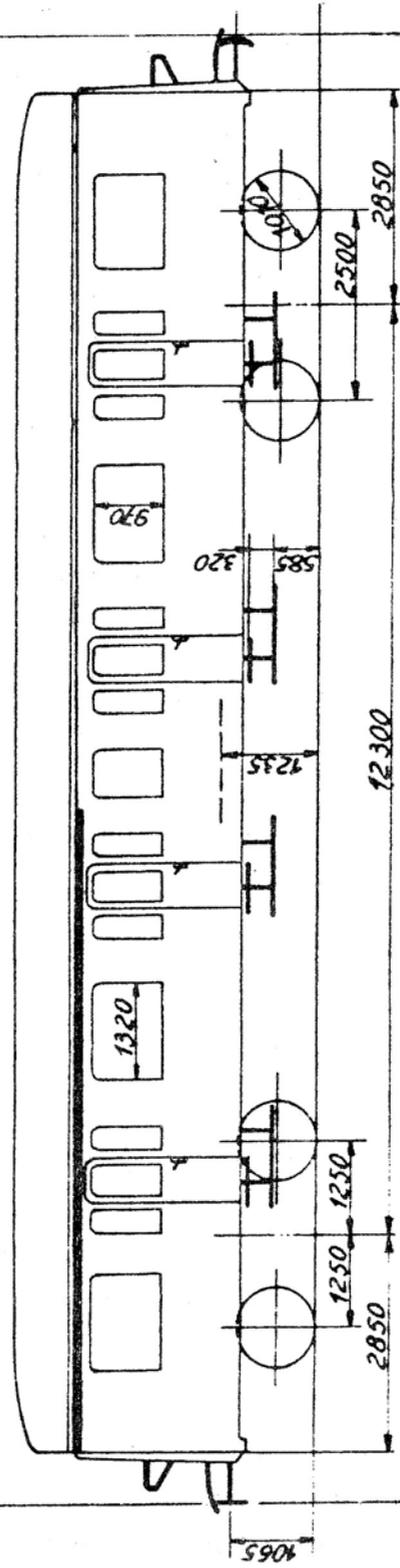
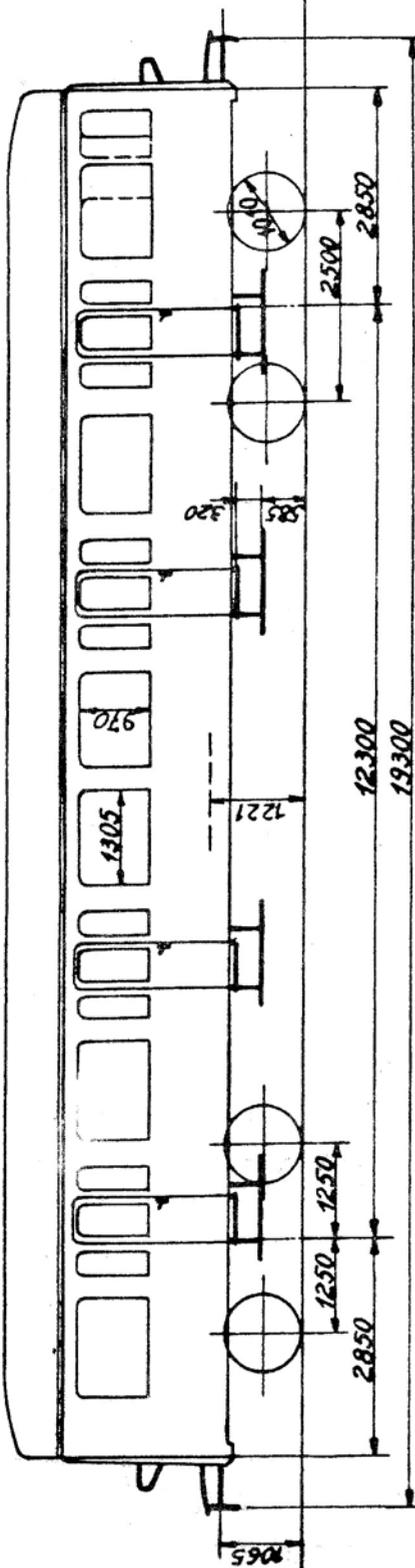
D'autre part, l'autorail VT9 construit en 1951 par TALBOT à Aachen en détresse sur le CFV3V à Olloy en juin 1979, a été réparé au point de vue mécanique pendant l'hiver 80-81 par les membres du CFV3V (dépose de la boîte de vitesse avec l'inverseur et repose après réparation; le sous-carter pèse 200 kg). D'autres membres avaient entrepris la remise en état de la carrosserie pendant le printemps: ponçage, mise au minium, et enfin la mise en émail de la livrée rouge et crème ainsi que l'apposition des inscriptions. C'est ainsi que le VT9 pouvait reprendre du service sur la ligne touristique le 15 août où il remorquait la remorque "picasso" (dans la même livrée).

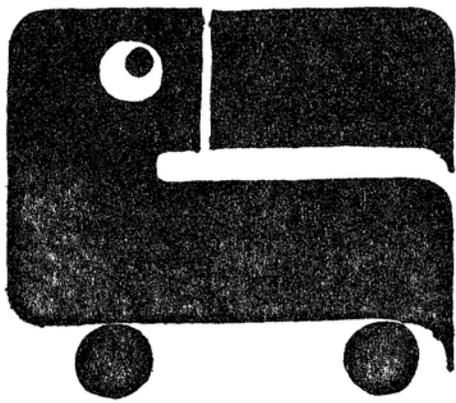
Jean-Marie Warzée



L.B
L.AB
L.BD

Ech.: 1/400^e - M. Thirty





Christiaensen

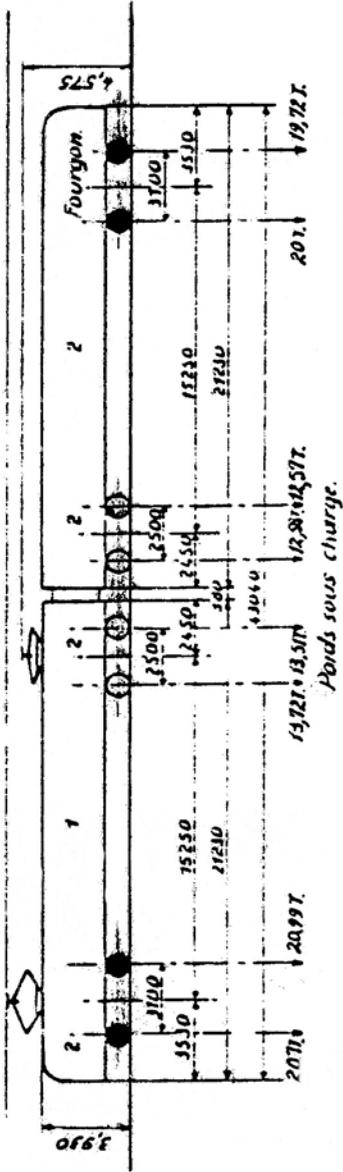
anciennement le JOKER

VOTRE SPECIALISTE EN
TRAINS • CIRCUITS ROUTIERS •
MAQUETTES • JEUX ÉLECTRONIQU-
ES **MARKLIN • FLEISCHMANN**
CARRERA • T.C.R. • FALLER
VOLLNER • KIBRÉ

ENEZ VOUS RENSEIGNER
SUR TOUTES NOS NOUVEAUTÉS,
NOUS VOUS Y ATTENDONS
DANS UN CADRE RÉNOVÉ
CARTÉ DE FIDÉLITÉ
42, PLACE DE L'ANGE 44
5000. NAMUR ☎ 081/22.89.86

Avant:
type 1939
nrs: 228 001 à 228 008

AUTOMOTRICE DOUBLE SERIE: 00



● Essieu moteur

Généralités.

Essiel. Double.
Type 001
Transmission 0008
Poids à vide 111,5 t.
Poids en charge 133,8 t.
Puissance unitaire totale 1000 ch.
unitaire spécifique 8,25 ch/t.
Vitesse max 130 km/h.
Accélérat. max. en palier entre 0 et 50 km/h. 102,3 h. ml - usées.
Tare par voyageur 46,5 cm³ sec.
408 kg.
Diamètre des roues 1118 mm.
motrices. 1010 mm.
portuses.
Rayon min. de courbe 125 m.

Partie mécanique.

Constructeurs Ateliers Métallurgiques de Nivelles - Ateliers de la Dyle.
Date de construction: 1939
Capacité:

	1 ^{er} cl.	2 ^{es} cl.	Total
Places "assis."	30	113	143
Places "debout."	0	100	100
Total	30	213	243

Freinage: frein direct avec robinet W. frein autovariable à régulateur centrifuge.
Chauffage: par radiateurs électriques.

Partie électrique.

Appareillage auxiliaire.
1 Compresseur: A.C.E.C.
2 cylindres à simple effet, 2 étages, entraîné par moteur électrique 3000V.
pression refoulement: 7 kg/cm²
débit: 540 l/min.
1 Générateur de charge batterie tension 72/105 Volts. courant 55A.
1 batterie d'accumulateurs.
Cadmium - Nickel 60 éléments 120 Ah.

Equipement de traction.
Constructeurs Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi - Société d'Electricité et de Mécanique à Gand
Type de commande: contacteurs individuels électro pneumatiques.
Moteurs de traction
Nombre: 4
Puissance unitaire 350 ch.
continue: 270 ch.
moteur autoventilé.
Suspension par le nez
Paliers d'essieux à coussinets lisses avec tampon graisseur.
Transmission: par rigides unitaire.
Rapport d'engrenages: 3,73 (56/15)

A LA SNCB

REPARTITION DU MATERIEL DE TRACTION ELECTRIQUE

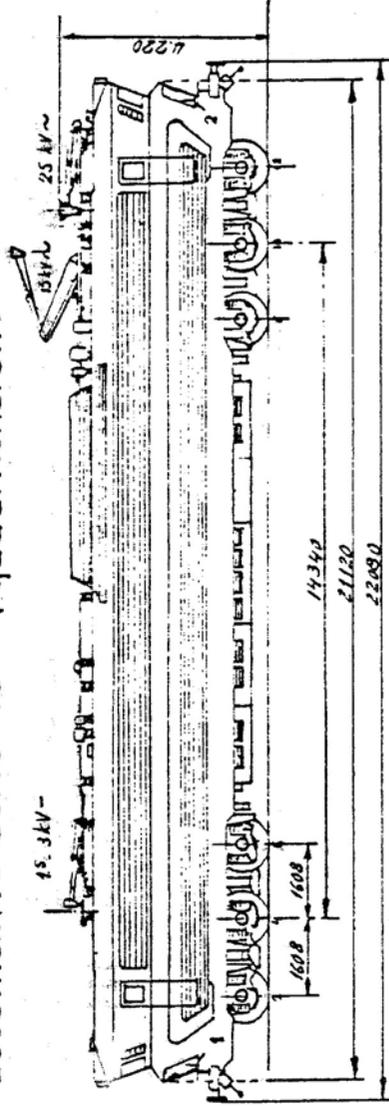
Vous trouverez ci-après la répartition du matériel moteur de traction électrique prévue depuis le 28 septembre 1981. Celle-ci résulte de l'introduction prévue des nouvelles automotrices "Break" série 03 et des nouvelles locomotives de la série 27.

La première HLE série 27, la 2701, est sortie des usines BN - CFM de Nivelles dans le courant de la dernière semaine du mois d'octobre 1981. Elle est passée pour pesage à l'AC Luttre le 30/10.

La première AM "Break" sortirait des usines BN - CFM de Brugge à la mi-novembre 1981. Elle sera envoyée au banc d'essais climatiques de l'ORE (organe de l'UIC) pour tests à Vienne (Autriche).

Ateliers (ATE-ATS/E)	Locomotives	Automotrices
Bruxelles-Midi	1501 à 1505 1601 à 1608 2201 à 2225 2369 à 2383 2501 à 2514 2551 à 2558 2701 à 2730 2801 à 2803	-
Haine-Saint-Pierre	-	129 à 150
Kinkempois	1801 à 1806	051 à 128 151/153 à 210 251 à 270
Merelbeke	2226 à 2250	-
Oostende	-	502 à 525 527 à 539 677 à 756
Ronet	2001 à 2025 2301 à 2338 2601 à 2635 2903 à 2913/2920	211 à 233
Schaerbeek	-	010/011/013 à 020/022 à 049 301 à 335 595 à 600 665 à 676 757 à 782 801 à 844 951 à 958
Stockem	2339 à 2368	234 à 250 601 à 655 657 à 664

Locomotive série 18 (quadritension)



1888T. 1888T. 1888T.

1888T. 1888T. 1888T.

GENERALITES

Effectif	6
Type	CC
Poids total:	t 113
Numérotation	1801 à 1806
Puissance unihor.:	oh 6050
Tension de service	
25kV 50Hz	
15kV 16 2/3Hz	
3kV "	
1,5kV "	
Vitesse max.:	km/h 180
Charge max. par essieu:	kg 18880
Effort max. au démarr.	17 t
Rayon min. de courbe:	m 3kV 20t
Diamètre des roues:	mm 100
	1100

CONSTRUCTEUR

Caisse: SA La Brugeoise et Nivelles à Nivelles
 Bogie: ALSTHOM
 Année de construct.: 1973
 Freinage: Frein automat. de service et frein direct de manœuvre. Frein de secours agissant sur la cond. autom. Frein électropneumat. commandé par appareil Oerlikon EPA 700. Le robinet de mécanicien du frein aut. est du type Oerlikon FV4a. Un compresseur du type Westinghouse 243VC à fonctionnement automat. alimente 2 réservoirs d'une capacité totale de 800 l. Un frein à vis placé dans cab. de conduite I agit sur essieux 2 et 3.
 Bogies: la locomotive est équipée de bogies ALSTHOM monomot. Chauffage des cabines de conduite par des batteries de chauffage à air pulsé.

Equipement de traction

Constructeur: ALSTHOM
 Type de Cde: Arbres à cames commandés par servo-moteurs électr. BT (JH).
 Moteurs de tract.: 12 mot. doubles Puissances unihor. 3025 ch Puissance continue 2935 ch Paliers d'essieu à coussin. lisses Transmission élastique Alsthom à anneaux mobiles.
 Suspension: entièrement suspendu Rapport d'engrenages: 1,596 Transformateur: immergé dans l'huile
 Puissance 5360 kVA (chauff. train non compris)
 Tension second. à vide 2100V chauffage (1600V pr 25kV prim. à vide 960V pr 15kV prim. Redresseurs: 1 pont de Graetz type cellules AS20N nombre par branche 72 " série 6 " parallèle 12 " tot. par loco 288

PARTIE ELECTRIQUE

Appareillage auxiliaire
 1 compresseur Westinghouse 243VC à 2 stades et 4 cylindres en V, entraîné par 1 mot. double de 1500V de tension d'induit.
 1 ventilateur par moteur de traction entraîné par moteur 1500V.
 5 moteurs à 145V :
 2 moteurs pompes : huile
 1 groupe ventilat. réfrigérer transfo
 1 groupe ventilat. self de lissage
 1 groupe ventilat. redresseurs moteurs
 1 batterie d'accumulateurs Cd-Ni / 48 éléments / 72V

Histoire Des Chemins de Fer

Origines de la ligne de Braine-le-Comte à Luttre.

par Paul VANBELLINGEN

extrait de Hainaut-Tourisme 4/80.

Avant la promulgation de la loi instituant un système de chemins de fer en Belgique, les différents maîtres-charbonniers du Hainaut avaient axé l'expédition ou l'exportation de leurs produits sur les voies d'eau existantes, soit le canal de Charleroi à Bruxelles pour les Carolorégiens ou ceux du Centre, soit le canal de Mons à Condé pour ceux de la région de Mons et du Borinage. Ceux de Liège, privés après 1830 de leurs débouchés vers la Hollande, éprouvaient de grosses difficultés pour acheminer leurs produits vers la capitale ou vers Anvers.

L'annonce de la construction d'un chemin de fer d'Anvers vers la Prusse fut dès lors accueillie différemment à Liège et dans le Hainaut. Les charbonnages de cette dernière province, satisfaits de l'écoulement de leur production, malgré la relative lenteur d'acheminement par la voie d'eau, entrevirent immédiatement la concurrence qu'allait leur faire le pays de Liège.

Ce fut une levée de boucliers et les discussions animées qui s'entamèrent furent véhémentes, longues et laborieuses.

Le représentant Alexandre Gendebien, qui comptait des charbonniers dans sa famille, alla même jusqu'à menacer le Ministre de l'Intérieur d'une révolte ouverte de la province à laquelle il appartenait, dans les termes ci-après: "Le Hainaut a déjà fait assez de sacrifices en se rattachant à la métropole, en faisant cause commune avec la Belgique. C'est assez de sacrifices comme cela, le Hainaut n'en fera pas davantage; si vous ne voulez pas entendre le langage de la raison, on vous fera entendre celui de la force."

A quoi ledit ministre répondit: "Nous ne le craignons pas!"

Le Ministre des Affaires étrangères étant intervenu pour signaler "qu'on pouvait discuter les intérêts d'une province sans menacer la représentation nationale de séparation".

M. Gendebien répondit: "Je ne provoque pas de séparation. Elle se fera d'elle-même."

Ces discussions et ces palabres ne furent pas inutiles puisqu'elles aboutirent à faire modifier le projet de loi en y insérant un article prévoyant la construction d'une ligne vers la France, passant par le Hainaut.

Comme Namur devait également être raccordé, il fut convenu de prévoir sur la ligne du Hainaut, à un endroit qui serait déterminé ultérieurement, une antenne qui de prime abord devait se situer entre Soignies et Lembeek et passerait par Nivelles, Feluy ou Seneffe tout en se dirigeant vers Viesville et peut-être ensuite vers Charleroi pour descendre la vallée de la Sambre jusqu'à Namur.

Différents experts et ingénieurs furent confrontés avec le problème du tracé. Trois projets furent pris en considération, d'abord celui

des ingénieurs Simons et De Ridder, ensuite celui de l'inspecteur Vifquain et finalement celui de l'ingénieur De Moor.

L'intervention de la Chambre de Commerce de Charleroi amena l'administration des Ponts et Chaussées à infléchir le tracé prévu vers le sud afin de desservir la capitale du Pays Noir. Les demandes des charbonniers du Centre et notamment d'Abel Warocqué firent adopter l'itinéraire prévu au plan de l'ingénieur De Moor.

La desserte de Seneffe, au hameau de Manage, plutôt que Feluy ou Nivelles nécessitait, tenant compte de la topographie des lieux, l'inclinaison du tracé vers Braine-le-Comte ou Soignies.

Ce fut Braine-le-Comte qui l'emporta contre Soignies malgré les multiples démarches et intrigues de cette dernière en continuel désaccord et concurrence avec sa voisine et ce depuis des siècles à propos de questions d'intérêts tant économiques et financiers que politiques. Soignies avait orchestré pendant des mois, au sein des communes de son hinterland, une campagne de propagande visant à faire passer le chemin de fer à l'ouest de Braine-le-Comte, évitant ainsi cette ville importante et isolant du même coup les exploitants de carrières des Ecaussinnes pour les éliminer ainsi presque définitivement du marché de la construction. C'était le projet de M.M. Vifquain, De Moor et Noël.

Le premier projet de trajet de M.M. Simons et De Ridder entre Lembeek et Mons était prévu à l'est d'Ecaussinnes pour desservir les charbonnages de Houdeng et de la vallée de la Haine et ne faisait donc pas passer la ligne à Soignies.

Des démarches de la ville de Braine-le-Comte, dont les archives ont été détruites pendant les hostilités, il ne reste, joint au rapport publié par le Ministère des Travaux publics, que le texte de la pétition des bourgmestre, échevins, membres du conseil de régence, négociants et industriels en faveur du tracé par leur ville.

Cette pétition était loin d'être la seule car toutes les administrations communales concernées en avaient fait parvenir une après concertation préalable avec leurs voisins.

Fin 1840, tout est prêt et le sieur Augustin Vanderelst, ancien géomètre du cadastre et habitant Ronquières, est délégué pour procéder à l'évaluation des propriétés sur lesquelles il fallait empiéter pour l'établissement de la section de Braine-le-Comte à Charleroi. Conjointement, le notaire Debroux de Braine-le-Comte fut choisi pour procéder à l'acquisition des propriétés nécessaires.

Le sieur Vanderelst, expert officiel de l'Etat, dont il représentait les intérêts, se vit adjoindre pour défendre les intérêts des expropriés, une délégation composée des sieurs Noël, propriétaire à Charleroi; Brogniez, cultivateur à Piéton; Vandam, Quarré et Staquez, notaires respectivement à Charleroi, Gouy-lez-Piéton et Fayt-lez-Seneffe.

Maintes contestations et controverses allaient surgir à cause d'un cadastre entaché de multiples erreurs.

Le Conseil échevinal de Seneffe (Manage), notamment, fut appelé à ester en justice pour récupérer le prix d'une avenue et d'un puits lui appartenant mais vendus par des particuliers, à l'Etat, pour y construire le chemin de fer.

Les travaux de la ligne allaient s'exécuter en site propre et devaient être alimentés en matériaux tels que sable, cendrées, rails et accessoires, etc... à stocker sur des terrains qui dès l'achève-

ment de la ligne devenaient sans utilité. On se borna donc à les louer, en général pour deux ans, en des endroits bien choisis, notamment: à Braine-le-Comte, 15 ares à Joachim Caty, cultivateur de l'endroit pour 150 F. l'an; à Ecaussinnes, 37 ares 50 centiares à François Joseph Dubois, rentier à Braine-le-Comte, pour 375 F. l'an; à Familleureux, 37 ares 20 centiares à 400 F. l'an, auprès de Jean Meurice, meunier de l'endroit.

Travaux d'installation de voies

La première section de Braine-le-Comte à Familleureux fut adjugée le 1er juin 1841 à Henri Victor Joseph Beaulieu de Liège, pour la somme de 669.000 F. Le même entrepreneur effectua des travaux complémentaires pour l'aménagement de la gare d'Ecaussinnes, tels que: installation d'une bascule, prolongation de 75 mètres d'une voie parallèle à la chaussée, construction d'une voie d'évitement et pavage d'une aire pour le chargement des voitures.

Le décompte des travaux en ligne de cette première section fut approuvé le 4 décembre 1843 au montant de 708.252 F.

La deuxième section de Familleureux à Gouy-lez-Piéton, adjugée en juillet 1841 à Borguet et fils de Liège pour 839.500 F., comprenait un gros travail de génie civil, le creusement du tunnel de Godarville. En mai 1842, par suite de retards attribuables aussi bien aux intempéries qu'aux méthodes de travail de l'entrepreneur, des extensions d'entreprises furent nécessaires sur le chantier du tunnel et de part et d'autre de celui-ci.

L'éboulement et le glissement des terres de déblais stockées trop près du chantier tout comme l'apparition de sables mouvants nécessitèrent l'allongement du tunnel, et par voie de conséquence, la non construction des deux viaducs prévus aux plans, ainsi que le relèvement du profil en long sur 2.500 mètres, dont coût supplémentaire prévu de 69.850 F. Concernant le profil en long, on procéda de même 130 ans plus tard, lors de la démolition du tunnel.

En juin 1843, le même Borguet procéda à l'aménagement des voies de la gare de Manage pour un supplément de 15.692 F.

L'approbation du décompte de Borguet et fils, pour la voie principale de la section de Familleureux à Gouy-lez-Piéton, qui eut lieu en février 1844, fut arrêté à la somme de 872.194 F.

Les travaux de la troisième section de Gouy-lez-Piéton à Gosselies adjugés à Henri Victor Beaulieu de Liège pour 799.400 F., amenèrent l'administration, suite à l'exécution de travaux imprévus, à approuver le décompte de l'entrepreneur au montant de 867.111 F.

Construction des bâtiments, etc...

Louis Seghers, menuisier à Bruxelles fut déclaré adjudicataire le 10 décembre 1842, de la fourniture de 15 loges de garde, de 20 poteaux d'interdiction et de 20 bornes kilométriques pour la somme de 6.150 F.

La construction du bureau des recettes, de la salle d'attente, de la citerne et de la cuve destinée au buffet de Braine-le-Comte, fut attribuée le 16 août 1841, au sieur Joseph Carlier de Liège. Le décompte de cette entreprise fut arrêté à la somme de 59.052 F.

La mise en service de cette antenne d'environ 70 kilomètres de long, entre Braine-le-Comte et Namur, nécessitait l'édification de remises

à locomotives à Braine-le-Comte, Charleroi et Namur. Ces entreprises furent adjudgées respectivement aux sieurs Riche, Houx et Ladry le 29 mars 1843.

Pour la construction de maisonnettes de gardes, la fourniture de poteaux de défense, de barrières et de bornes kilométriques, il se présenta douze soumissionnaires originaires de Lobbes, Namur, Erpent, Braine-l'Alleud, Ninove, Fleurus, Auvelais, Waterloo, Ecaussinnes, Fayt et Bruxelles. La répartition géographique des adjudicataires permet de constater que la construction du chemin de fer commence à dispenser de la main-d'oeuvre aux quatre coins du pays.

Manage, futur point de chargement des maîtres-charbonniers de la région du Centre, devait être doté d'un bureau des recettes provisoire dont la construction, vu l'urgence en la matière, fut confiée aux entrepreneurs de la ligne Berguet et fils pour le montant de 8.265 F.

Le 3 avril 1844, après réception de la remise aux locomotives de Braine-le-Comte ainsi que du bâtiment pour réservoir, travaux effectués par Eugène Riche, le décompte s'établit au montant de 54.444 F.

Dans le domaine des combustibles, afin d'éviter des transports inutiles, il fut jugé utile d'édifier des fours à coke, non seulement à mi-distance des lieux de consommation, mais auprès des fournisseurs de fines. Le choix de l'administration se porta sur la station de Manage où il fut décidé de construire 4 fours. La soumission la plus basse enregistrée fut celle de Louis Namurois de Bruxelles, au montant de 12.700 F.

La station de Braine-le-Comte, tout comme celles de Bogards (Bruxelles-Sud), de Malines et Anvers, fut édifiée en dehors des zones habitées. Pour faciliter son accès, il s'avéra nécessaire de tracer une rue la reliant à la ville. Cette entreprise fut adjudgée le 23 juillet 1841 au sieur Joseph Carlier de Liège au montant de 27.000 F.

Fourniture de matériaux

Les cendrées d'usines fournies par milliers de mètres cubes, au départ des verreries de Mariemont, des usines Dupont à Fayt et d'usines du pays de Charleroi, furent acheminées par divers entrepreneurs de camionnage de Gosselies et de Fayt-lez-Seneffe.

Avec la fourniture des premières traverses en bois, des 1800 bornes en pierre de taille, des barrières et des bornes kilométriques, il convient peut-être de signaler en particulier, une livraison de matériaux faite par un établissement aujourd'hui complètement disparu, les "Hauts Fourneaux, Forges et Fonderies de Hourpes": 25 tonneaux de coussinets et 3 tonneaux de chevilles en avril 1842.

Au départ des grands dépôts constitués à La Ferté sous Courcelles et à Seneffe, furent acheminés tout le long de la ligne les matériaux nécessaires à sa construction et ce par des voituriers locaux tels Demade de Marchienne-au-Pont, Dumonceau de Courcelles et De Ridder de Fayt.

D'autres ouvrages d'art furent édifiés sur la section de Braine à Luttre. Non seulement la galerie de Belle-Tête, mais aussi le viaduc enjambant la vallée de la Sennette à Ecaussinnes. Ce dernier fut pourvu de neuf arches au lieu des sept prévues initialement, au prix, bien entendu, d'un supplément de 10.600 F. Entre Marche-lez-Ecaussinnes et Familleureux, il fallut, en outre, construire 11.500 mètres de cubes de pierrées.

Pour franchir la ligne de faite à Belle-Tête, on avait prévu initia-

lement le creusement d'une tranchée longue de plus ou moins 200 mètres. Ensuite, compte tenu de la mauvaise qualité du terrain qu'on y rencontrait, il fut décidé de remplacer la tranchée par une galerie souterraine. Devant le coût de l'opération et après maintes discussions, on se rallia à une solution intermédiaire prévoyant à chaque about deux viaducs de neuf mètres d'ouverture chacun pour une longueur totale de 81 mètres et reliés entre eux par des murs de soutènement de 119 mètres de long. C'est cette situation qui a subsisté jusqu'à ces derniers temps.

Au début de décembre 1842, comme la section de Braine-le-Comte à Manage allait être terminée du point de vue de l'établissement des voies et de la construction des ouvrages d'art, rien ne s'opposait plus à sa mise en service. Ce fut chose faite le 28 décembre 1842. Deux jours auparavant, le 26, un convoi d'essai transportant le ministre M. des Maisières accompagné de l'inspecteur-général des ponts et chaussées Teichman, avait quitté Bruxelles à 10 heures du matin. Le général baron Evain, ministre d'Etat, était également au nombre des invités ainsi que M. Masui, directeur des chemins de fer en exploitation accompagné de plusieurs ingénieurs et fonctionnaires de l'administration des Travaux publics.

Le parcours de Bruxelles à Manage se fit en une heure et demie. Arrivé à cette dernière station, le ministre des Travaux publics fut reçu à sa descente de voiture par l'administration communale et le clergé de Seneffe, ainsi que par les principales notabilités de la région; complimenté par M. Dechamps père, bourgmestre de Seneffe, et par le curé-doyen, il répondit à ces deux discours.

Naïf et sincère ou manquant d'esprit d'à propos, le bourgmestre de Seneffe avait dit notamment: "A la vérité, le chemin de fer, dont nous célébrons aujourd'hui l'ouverture, ne servira au transport de nos houilles, notamment celles du bassin d'Houdeng (où il était administrateur NDLR) qu'une distance moyenne de deux lieues sépare de la station de Manage, qu'aux époques exceptionnelles où la navigation du canal de Charleroy est interrompue; mais c'est déjà là un bienfait, dont nos établissements industriels ressentiront les heureux effets."

Le bourgmestre acheva son discours en exhortant le ministre à veiller à l'exécution du canal de la Haine dont la réalisation était pour le bassin du Centre une question d'existence.

Après cette réception et la déclaration d'ouverture de la section, M. Warocqué, qui avait invité le ministre à déjeuner, le pria de prendre place avec les personnes qui l'accompagnaient et les autres invités dans huit ou dix voitures de maître réunies à cet effet. Le cortège se rendit alors au magnifique château de Mariemont, où le banquet d'une trentaine de couverts se prolongea près de 4 heures, le départ du train de retour étant prévu à 5 heures 15. Tous les invités regagnèrent Bruxelles vers 7 heures du soir.

Sur la ligne qui n'était ouverte qu'au service des marchandises, il fut néanmoins prévu d'admettre les voyageurs et leurs bagages mais momentanément, aucune prise ni remise à domicile ne pouvait être prévue ni à Ecaussinnes ni à Manage.

Une quinzaine de jours plus tard, le 12 janvier 1843 se présenta une situation assez bizarre: l'entreprise de la conduite, au moyen de chevaux, des convois sur la section du chemin de fer de Braine à Manage fut accordée à Henri Victor Joseph Beaulieu d'Ecaussinnes d'Enghien.

Le parc de locomotives de l'Etat était-il insuffisant pour faire face aux exigences de la desserte de ce nouveau tronçon de ligne ou bien la fourniture des engins de traction prévus n'avait-elle pu se faire plus tôt ?

Les horaires entre Braine et Manage étaient conçus comme suit :
départs de Braine à 8 heures 15 du matin et à 7 heures 15 du soir ;
départs de Manage à 6 heures 30 du matin et à 4 heures du soir.

L'inauguration de la totalité de la ligne entre Braine-le-Comte, Charleroi et Namur eut lieu le 29 juillet 1843 en présence du roi et de la reine et en présence du ministre et d'un grand nombre de personnalités le lendemain.

Cette inauguration donna lieu à Charleroi à d'innombrables discours et à Namur à de mémorables festivités pour le financement desquelles il fallut d'ailleurs voter un subside.

Ce fut le début d'une ère de prospérité industrielle pour le Hainaut en général et la région du Centre en particulier.

Ateliers existant depuis 1829.

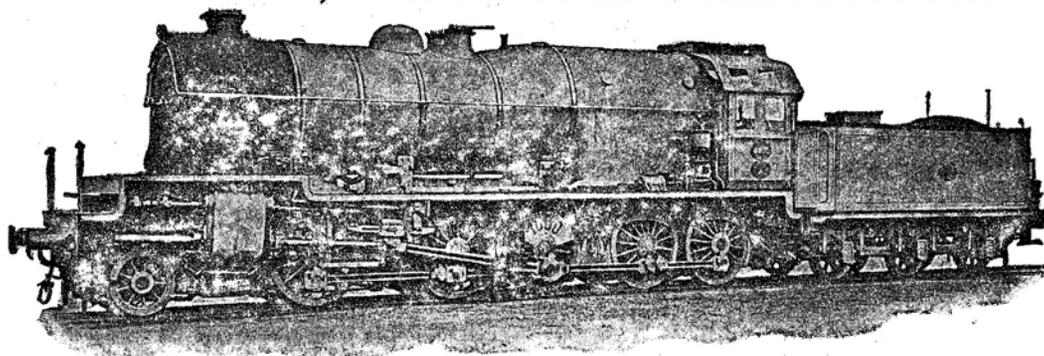
HAINÉ-SAINÉ-PIERRE

Forges, Usines et Fonderies (Sté Anonyme)
BELGIQUE

Adresse pour Lettres :

A B C (5 éd.) et Liebers Codes.

G. GOLDSCHMID, Directeur-Gérant à Haine-Saint-Pierre



Locomotive à 4 cylindres type Flamme livrée à l'Etat Belge

← Spécialité de **LOCOMOTIVES**

pour Chemins de fer et Entreprises industrielles

AGENT A PARIS
M. Ed. STEINHEIL

50, Rue de la Tour-d'Auvergne

TENDERS - WAGONS - ESSIEUX MONTÉS
Pièces de Forge, Fonte et Acier Moulé

MÉCANIQUE GÉNÉRALE

MÉCANIQUE GÉNÉRALE

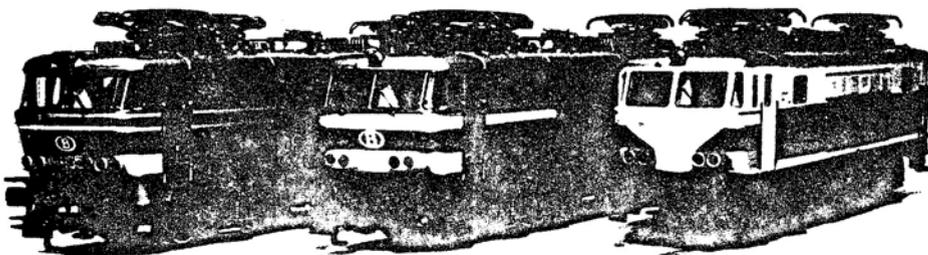


Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

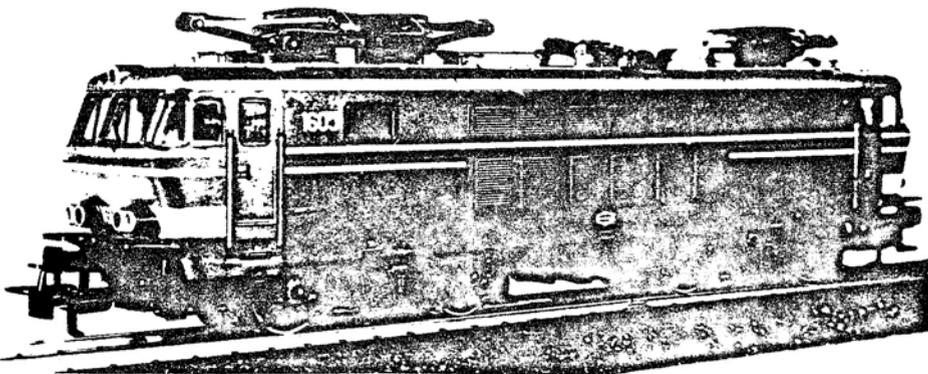
M. Hünenbein oHG



NEU

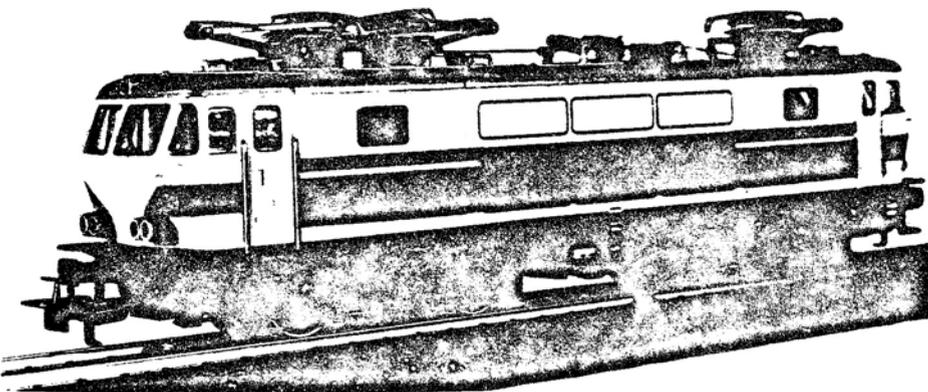
NOUVEAU

NIEUW



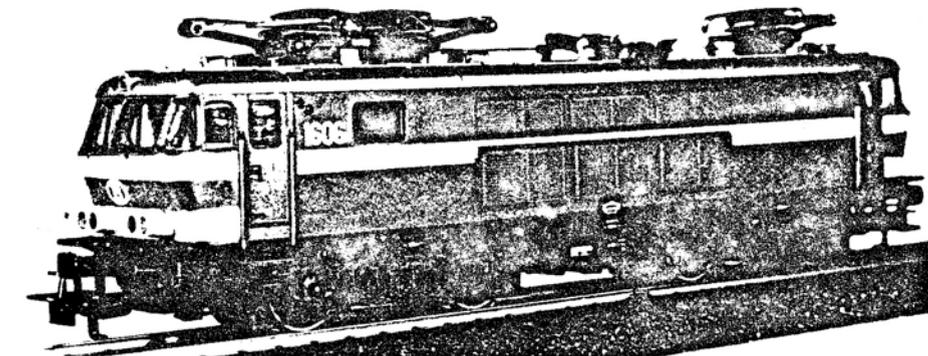
Type 16 SNCB/NMBS
blau/bleu/blauw

Märklin : DM 169,--
continu : " 209,--



Type 16 belg.
gelb/blau
Type 16 SNCB en
livrée bleu/jaune
Type 16 NMBS in
geel/blauw

Märklin DM 295,--
continu " 335,--



Type 16 belg.
neueste Farbgebung
Type 16 SNCB dernière
livrée en date
Type 16 NMBS laatste
verschenen Kleur-
kombinatie

Märklin DM 275,--
continu " 315,--

Lieferzeit/Delai de livraison/leveringstermijn:

+ 4 Wochen/semaines/weken nach Bestellung/apres commande

Les Colonnes Hydrauliques S.N.C.B.

- leur reproduction en HO.

par Xavier Jacquet.

Dans le numéro 411 de Loco Revue, nous avons en quelques lignes décrit la construction de deux grues à eau de la SNCB.

Par cet article, nous mettons à la disposition des amateurs belges quelques documents anciens qui, nous l'espérons, aideront les modélistes à mieux comprendre et donc à mieux reproduire sur leurs réseaux ce que furent les installations de distribution d'eau de la SNCB.

Les textes proviennent d'une part, du "Manuel du Piqueur des Chemins de fer" par J. Vermeulen, et d'autre part, de la série "Le Dépôt Vapeur" que nous développons dans Loco Revue.

Les colonnes hydrauliques de la S.N.C.B.

Parmi les différents types de grues ayant été utilisés par la S.N.C.B., nous avons retenu deux types caractéristiques : le type prussien et le type à col articulé.

En règle générale, et comme pour la S.N.C.F., les grues à col articulé étaient installées en gare, là où le stationnement devait être réduit, alors que le type prussien se rencontrait plutôt dans les dépôts aux abords du triage ou dans les gares secondaires.

1) LA COLONNE HYDRAULIQUE DE TYPE PRUSSIEN.

Cette grue, très répandue aussi en Allemagne et en France sur l'ancien réseau A.L., a été reproduite par la firme Kibri (réf. B 9940).

Pour faire face aux frimas, un poêle était incorporé au fût, le gaz chauds étant canalisés dans une double enveloppe. Ceci permettait d'éviter le gel des installations hydrauliques de la grue.

Kibri propose un poêle (pièce D 810) mais la colonne qui doit le recevoir, ne comporte pas la double enveloppe et n'est donc pas conforme. Il vaudra mieux réaliser un brasero en fil de laiton animé éventuellement grâce à une lampe enveloppé par une coquille en plastique (voir L.R. 377/nov. 76: les fosses de décrassage).

La longueur de la trompe variait d'une grue à l'autre en fonction de son implantation le long de la voie. Rien ne vous interdit également de raccourcir la manche dans les limites indiquées sur

le plan général.

On améliorera la grue Kibri en suivant le processus habituel: ébarbage, mastiquage des joints et affinage de certains détails (ici, le tirant de soutien). Si on le désire on pourra aussi creuser l'extrémité de la trompe et l'entonnoir (pièce D 806) qui se rencontrait assez couramment dans la S.N.C.B.

2) LA COLONNE HYDRAULIQUE A COL ARTICULE.

Ce type de grue typiquement S.N.C.B. est réalisé à partir de la grue hydraulique Jouef.

Le dessin de cette dernière grue ayant été donné dans L.R. 409 page 634, nous prions le lecteur de s'y reporter pour mieux comprendre les modifications à effectuer.

Comme on peut le constater d'après la photo du modèle, la disposition du double col articulé est ici inversé par rapport au type français.

On commence donc par séparer les cols du fût de la grue Jouef servant de base à cette construction, et réduire le plus possible la hauteur de l'articulation entre les deux cols ainsi que la hauteur du coude extrême (voir photo).

Le fût est pour sa part très proche de celui réalisé pour la grue PD (voir L.R. 410) avec embase cylindrique et petits goussets de renfort du socle, disposés en étoile.

A la partie haute, sur la tête de pivotement du premier col, se trouve un support de tirant qui sera facilement confectionné dans une chute de polystyrène ou carte plastique et collé en bonne place. Un second tirant partant d'un support articulé dans l'axe de pivotement du second col en assure le soutien.

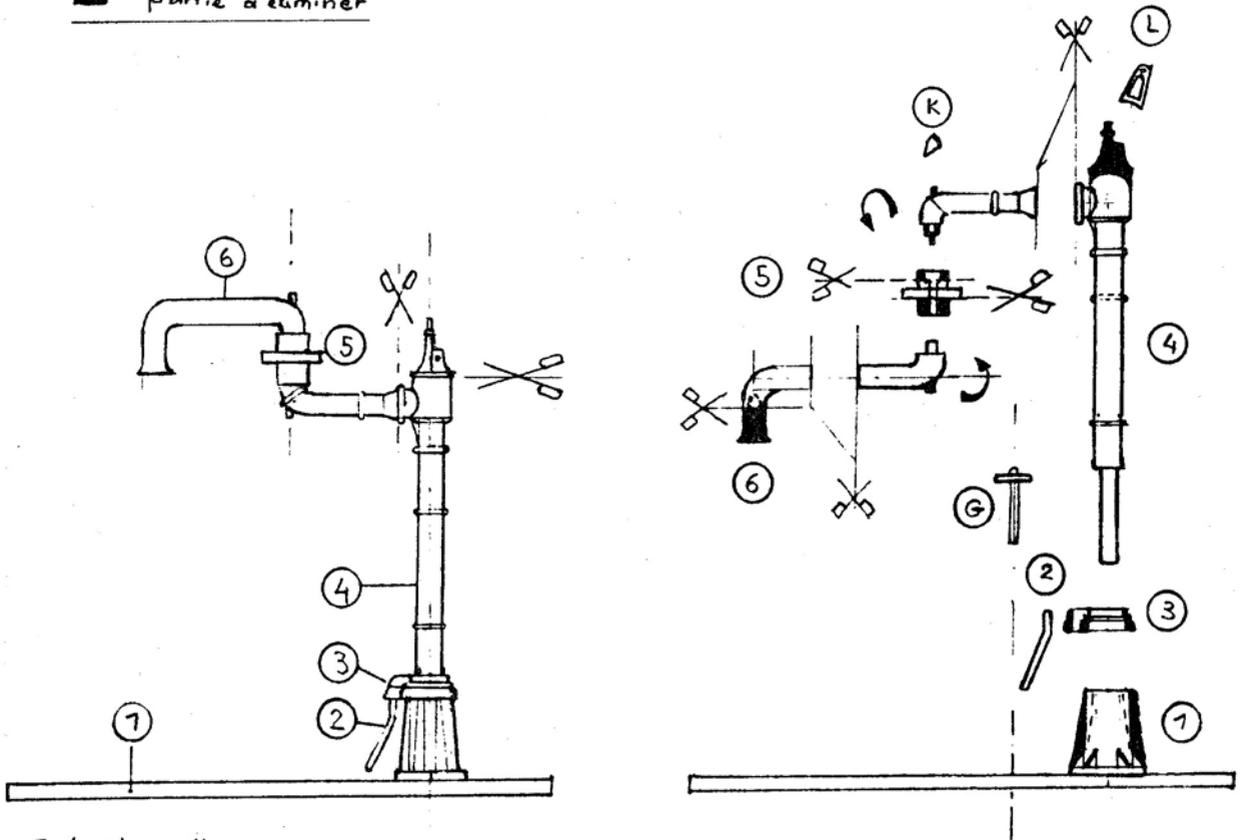
La commande du col extrême est ici réalisée simplement par une chaîne sans fin engrenée sur la poulie horizontale solidaire du deuxième col et libre à son autre extrémité. En position de repos la chaîne est accrochée à son taquet fixé sur le fût.

La fixation des tirants sera facilitée par le perçage de trous à l'aide d'une aiguille rougie, à leur point d'ancrage.

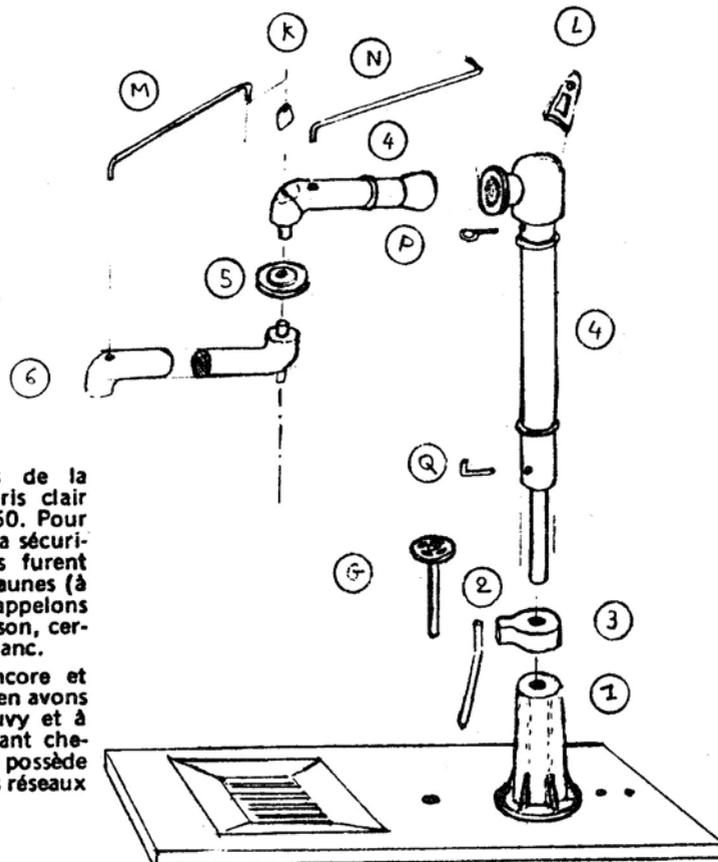
Le volant de manoeuvre de la vanne proviendra de la grue Kibri ou sera réalisé en laiton. On peut aussi placer la poulie Jouef, transformée en volant au cutter et à la lime, sur une tige de plastique ou de laiton.

✂ Découper

■ partie à éliminer



Echelle H0



DECORATION.

Les colonnes hydrauliques de la S.N.C.B. étaient peintes en gris clair (Humbrol 64) dans les années 60. Pour augmenter la visibilité, et donc la sécurité du personnel, leurs trompes furent peintes en noir rayé de bandes jaunes (à moins que ne soit l'inverse). Rappelons qu'en France, pour la même raison, certaines poutres étaient peintes en blanc.

Quelques grues existent encore et pourront servir de modèle. Nous en avons rencontré à La Louvière à Gouvy et à Mariembourg sur le très intéressant chemin de fer des trois vallées qui possède par ailleurs un dépôt digne de nos réseaux

Planche 1

Harquet

605. **Colonnes hydrauliques.** On distingue 5 types de colonnes hydrauliques, dont deux types à foyer et trois types sans foyer (v. fig. 374).

Pour parer aux effets des gelées, les colonnes hydrauliques des deux premiers types sont entourées d'une *seconde enveloppe*, ce qui permet de réchauffer la colonne montante par un foyer installé à la partie inférieure de ces grues. Le fonctionnement des colonnes hydrauliques sans foyer n'est pas arrêté par les fortes gelées, grâce à la *vidange automatique* lors de la fermeture du clapet de la colonne.

Les colonnes hydrauliques à foyer comprennent le type dit à *soupape équilibrée* ou à *soupape non équilibrée* et le type *Majolini*.

La *colonne hydraulique à soupape équilibrée* ou à *soupape non équilibrée* (v. fig. 374, D) est d'un type suranné, progressivement mis hors d'usage. La soupape fonctionne dans une cuve en fonte installée sous le niveau du sol.

La *colonne hydraulique Majolini* est d'usage courant ; la soupape se trouve au niveau du foyer (v. fig. 374, C). La manœuvre à volant se fait par la tête de la colonne.

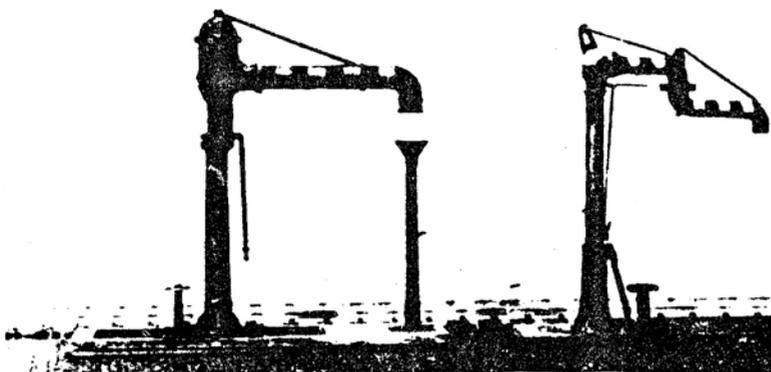
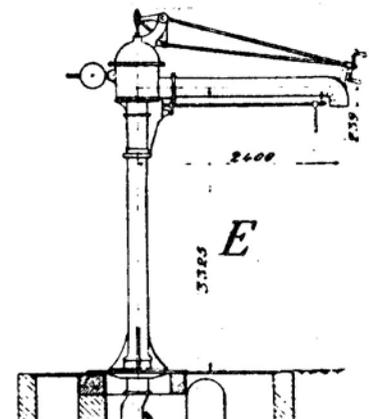
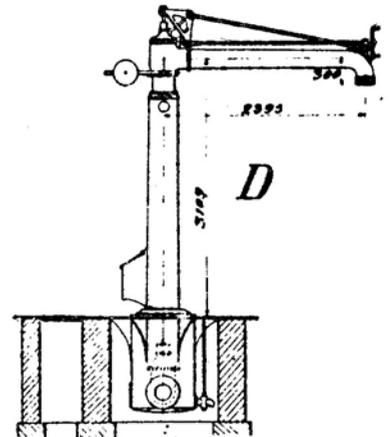
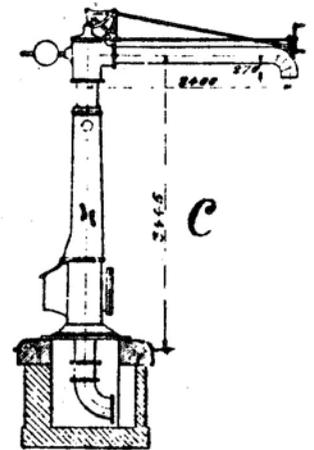
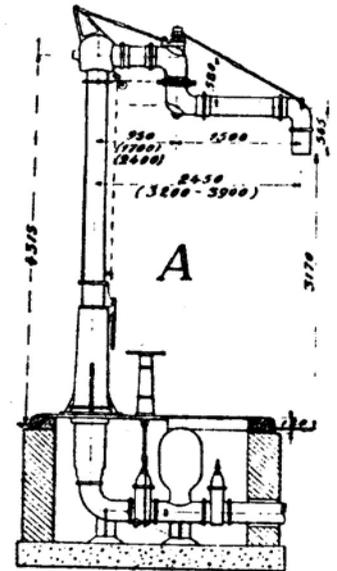
Les colonnes hydrauliques sans foyer comprennent : celle du système dit « *allemand* » (belge d'avant guerre), celle à *trompe articulée* (belge d'après guerre) et celle du type *prussien* (abandonné par l'occupant).

La *colonne hydraulique du système dit « allemand »* comporte la manœuvre à volant par la tête de la colonne comme la colonne Majolini (v. fig. 374, E). Une *cloche à air* et *vanne* se trouvent dans la fosse de fondation. La vidange automatique de la colonne se fait par le *tiroir vertical d'amenée d'eau* qui possède une lumière spéciale qui correspond à un trou de vidange se trouvant dans la chapelle. L'étanchéité incomplète du tiroir, occasionnant des fuites, a motivé la création de la colonne du type à *trompe articulée*.

La *colonne hydraulique du type prussien* (v. fig. 374, B) a servi de modèle à la précédente en ce qui concerne l'amenée, la vidange et la manœuvre, mais le tuyau d'échappement n'a d'autre articulation que celle de la tête.

Les colonnes hydrauliques doivent être munies d'un *ajutage en bois* d'essence dure (bloc cylindrique de 9 à 10 cm. de hauteur, percé de trous), en vue de concentrer la veine liquide sans nuire d'une façon appréciable au débit.

Un remède préventif uniforme, pour éviter les *coups de bélier* qui se produisent dans les colonnes hydrauliques, ne peut être donné, parce qu'ils n'ont pas une origine commune ; ils peuvent en effet résulter de l'importance de la masse d'eau en mouvement, des sinuosités de la conduite, de la trop courte durée de fermeture de la vanne, de la disposition même de la vanne, etc. Les moyens généralement employés pour atténuer les effets des coups de bélier consistent dans l'emploi de soupapes de sûreté, de cloches à air, de dispositifs assurant graduellement et lentement la fermeture de la vanne, etc.



MOTORISATION ET ANIMATION DES MOLETTES,

Après avoir longtemps cherché, j'avais découvert un entraînement du câble et par la même occasion la rotation des molettes; ce dispositif quoique, fonctionnel, était truffé de poulies "Méccano", pratiquement introuvables aujourd'hui, suite à la quasi disparition de cette sympathique firme.

J'ai donc repensé le schéma et, après de nombreux croquis et de longues réflexions, l'idée d'utiliser un câble d'une seule pièce (au lieu de deux câbles) est apparue comme terriblement simpliste. L'astuce est simple, et j'espère pouvoir me faire comprendre.

Le schéma A donne une vision latérale du châssis et de son câble avec la poulie d'entraînement reprise au schéma G.

L'entraînement est stylisé, mais par le fait même, plus compréhensible. Le "bricolage", à base de poulies "Méccano", est actionné par un moteur genre manoperm, qui provoque la mise en mouvement de la poulie et, par le fait même, celle du câble et des molettes; cet entraînement est repris au schéma G.

Le mouvement ou tracé du câble est schématisé en E.

Le schéma B donne une vue de face du châssis, avec la poulie F de base, poulie reprise en bas à gauche du schéma A. Cette poulie aura le diamètre le plus "rigoureux" possible, c'est à dire celui qui maintiendra les câbles de la façon la plus "parallèle" possible entre eux et aussi par rapport aux montants verticaux du châssis à molettes. Faute de poulie "Meccano" appropriée, on peut toujours faire appel à des poulies façonnées dans du triplex ou pourquoi pas, des bobines pour fil à coudre, ou des éléments de jeux de construction, genre "Lego".

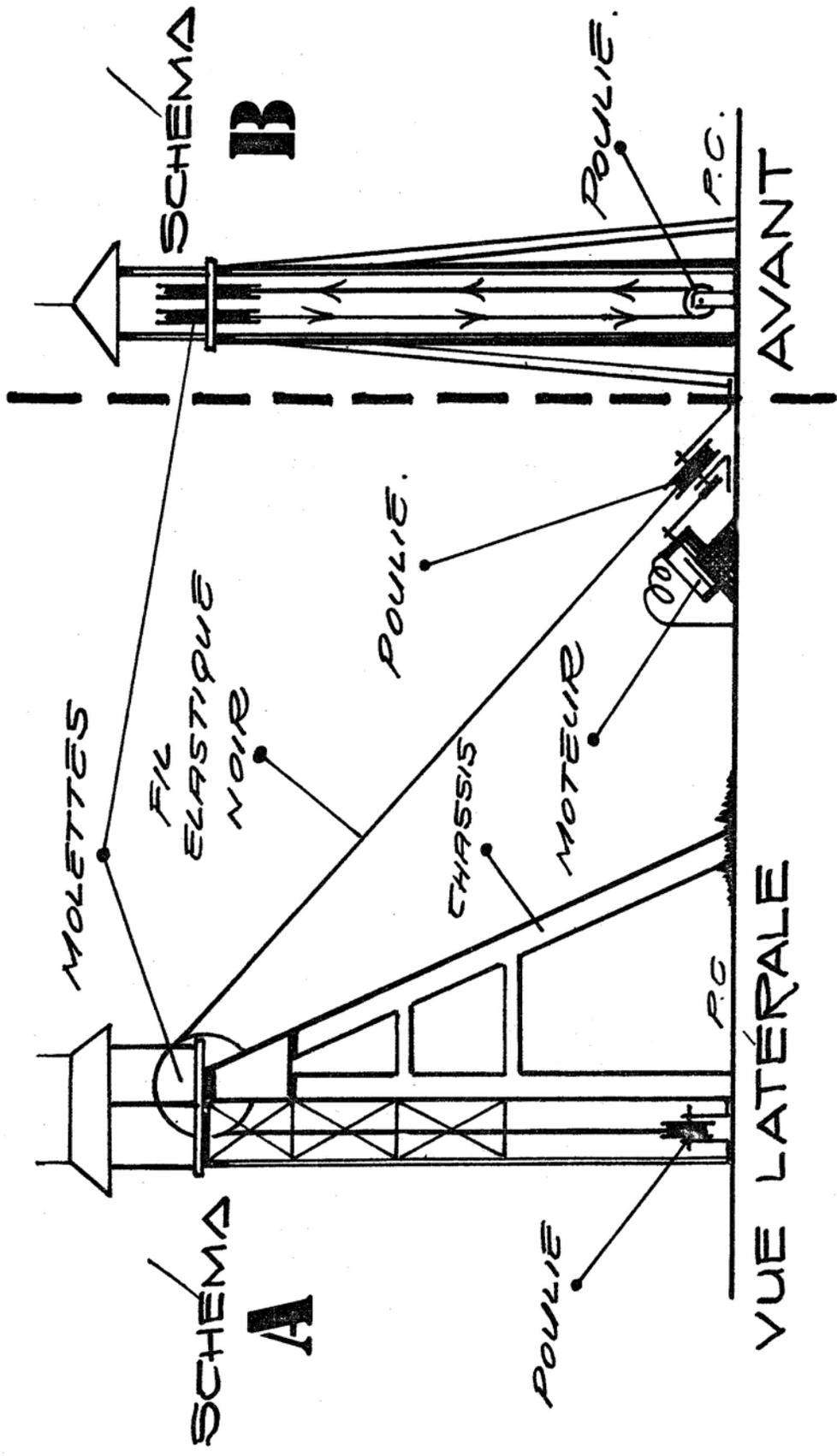
Le schéma C donne une vue arrière avec, ici, la poulie d'entraînement reprise au schéma A (en bas à droite) et au schéma G.

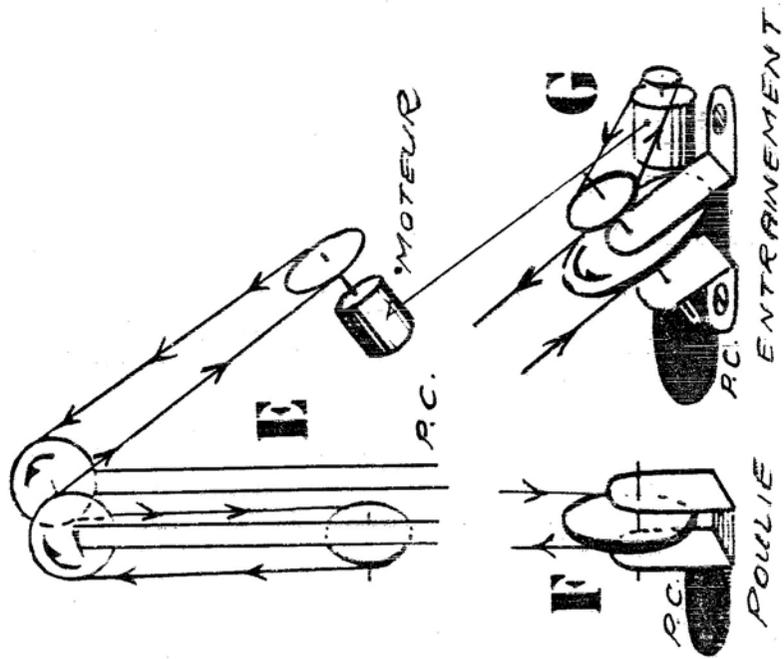
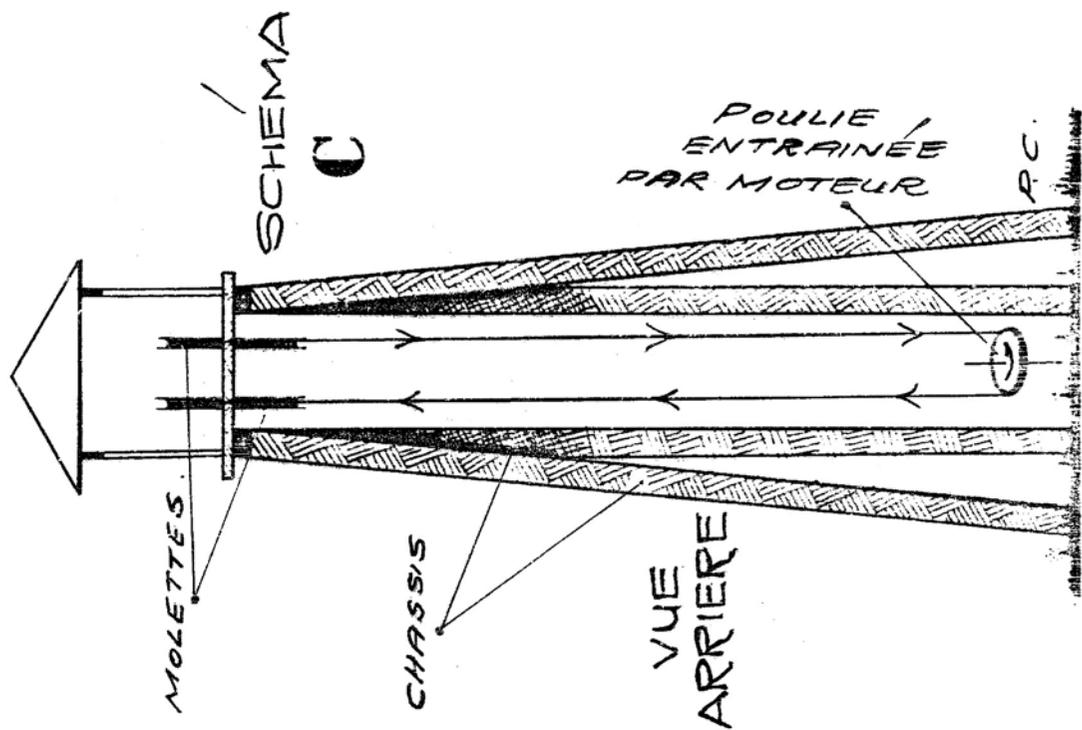
Pour information, je signalerai qu'un "châssis" à l'échelle réelle mesure en réalité, entre 30 et 40 mètres de haut; à l'échelle H0, cela donne 34 cm pour 30 m, ou 47 cm pour 40 m de hauteur.

Vous voilà en possession des éléments mécaniques nécessaires pour pouvoir animer votre siège d'extraction, je vous souhaite beaucoup de courage et de plaisir !

Amicalement vôtre!

P. Coppieters





AU SERVICE DU P'TIT TRAIN

RUE R. BECQUET 10 5000 NAMUR (SALZINNES)

Sen 2 J

CONDITIONS SPECIALES AUX MEMBRES DU CLUB

SPÉCIALISTE DE

TRAINS

HO : MARKLIN - LILIPUT - ROCO - FLEISCHMANN - LIMA

N : ARNOLD - ROCO - PICCOLO

DECORATION

: FALLER - VOLLMER - KIBRI

BUSCH - NOCH - HERPA - POLA

CATENAIRE

: SOMMERFELDT - VOLLMER

NOUVEAUTES

: ROCO : BR 93 (DR) - BR 103 (DB)

: LILIPUT : WAGONS BELGES (petits colis - couverts
2 versions, bientôt 5 début octobre)

SNCF 230F - P8 PRUSSE

SNCFB: TYPE64 - TYPE 26 - TYPE 81

PETITES ANNONCES

- A vendre, train américain "AMERICAN FLYER" - 1950 - état de marche (loco + wagon + circuit ovale).
Longueur Loco + tender = 410 mm
Ecartement rails : 1"
Loco avec soufflet et fumigène.
S'adresser à : Mieur Marcel CLAEYS
Rue Hannoy, 150 - 6180 COURCELLES Tél: 071/45.47.16
- A vendre en HO :
 - 1 loco CC 40101 SNCF version 3 rails avec pantos SOMMERFELDT réf. 208122 LG de LIMA, ayant peu roulé. Prix : 2.700 frs.
 - 3 voitures voyageurs MARKLIN réf. 4054 - 4085 - 4086 le lot 700 frs / la pièce 270 frs.
 - 1 loco MARKLIN réf. 3089, état impeccable. Prix : 1.500 frs.S'adresser à : Mieur Jean-Pierre FIERS
Rue Charles Simon, 10 - 5004 BOUGE Tél: 081/21.16.68
- A vendre en HO, 200 locomotives toutes marques ainsi que transfos, wagons, rails, aiguillages, etc... Egalement locos 0 et I; Saint-Nicolas circuit à partir de 1.600 frs.
Achat et échange possible : en semaine de 18 à 20h00
S'adresser à : Mieur Georges BOUTON (de 18 à 19h)
Rue Burette, 2 - 6318 MARBAIS Tél: 010/68.84.46



Railway Modeller: Septembre 1981.

72 pages de publicités contre 39 pages rédactionnelles! Cette revue ne doit guère avoir de difficultés financières!! Parmi les articles, épinglons le Réseau du Mois, pour une fois en ovale, contrairement aux habitudes insulaires. Mais il est coupé par un panneau de décor, de telle sorte qu'il est impossible de tout voir d'un seul coup d'oeil. On ne s'aperçoit donc guère qu'il s'agit d'un ovale! Remarqué un dépôt bien rempli de locomotives, équipé d'un tableau de régulation, à l'imitation du grand chemin de fer, permettant de savoir à chaque instant où se trouve chaque loco!

Rail Magazine: Octobre 1981.

En première page, une belle photo d'une 230 B de l'Est en tête d'un omnibus. Une page consacrée à la fin des autorails série 49 (ex-type 553) de la SNCB. Suite de l'histoire du stoker sur la SNCF. Souvenirs de la vapeur sur le réseau breton.

Model Railroader: Septembre 1981.

La publicité occupe les trois quarts de ce numéro: difficile d'évaluer le nombre exact de pages, car les pages rédactionnelles sont entrelardées de publicités. Construction d'une sous-station d'alimentation des caténaires. Comment peindre des personnages, tels ceux de Roco ou autres vendus non-peints.

Miniaturbahnen: Septembre 1981.

Remarqué un carrefour régi par des feux tricolores, avec des piétons traversant au moment adéquat, les trams s'arrêtant pour eux. Construction de navires en HO, à partir de maquettes du commerce.

Loco Revue: Octobre 1981.

Sur la couverture, une photo d'un autorail des CFD roule dans un décor à faire pâlir d'envie des photographes de Model Railroader. Un article de 7 pages continue cet apéritif!! Ou comment un décor soigné met en valeur le matériel roulant, ici en HOm. Suite de l'article expliquant comment photographier de façon valable nos réseaux, dans le cadre du concours de "Photos d'atmosphère".

Rail et Traction: n° 132, daté du décembre 1980 et sorti récemment.

Tiens! Un revenant. Une étude détaillée et complète du matériel roulant du Métro de Bruxelles: Voitures du métro, véhicules de service. Une étude sur le matériel à marchandises de SNCB, commençant par un historique de 3 pages, puis un tableau complet du parc actuel. Caché en bas de la page 67, l'aveu des difficultés de parution de ce qui ne s'appelle plus une revue, mais un "Cahier de Documentation ferroviaire".

R M F: Octobre 1981.

Étude avec photos et un dessin des 240 T françaises. En forme d'éloge funèbre, une rétrospective des locomotives électriques reproduites par feu-Jouef. Les locos vapeur auraient paru dans le numéro de septembre qui ne m'a pas été communiqué!). Aussi admiré la construction, à partir de plusieurs boîtes, d'une mairie et de l'école du village. Un excellent article sur les reliefs en plâtre, rédigé par notre ami Serge Beltrame.

Model Railroader: Octobre 1981.

Deux pages expliquant comment corriger un décor, en évitant les éléments importants, comme un dépôt, au fond du décor! Un réseau de trams au décor soigné le rendant vraisemblable. Et plusieurs pages sur les réseaux britanniques.

Railway Modeller: Novembre 1981.

Réseau du mois: un tout petit réseau, cette fois-ci, ne permettant que des manœuvres, mais au décor extrêmement soigné! Le plan du mois: "Soporific and therapeutic"!!! des ovales autour d'une pièce. Qui a dit que les réseaux anglais étaient toujours en ligne? Dans les nouveautés: les modèles DJH à construire, dont notre Type 16 (exclusivité Jocardis).

Loco Revue: Novembre 1981.

Un peu plus terne, mais quand même intéressant! Epinglons: Le Réseau de Monsieur le Professeur (décor réalisé avec du carton et autres matériels de récupération.). Recettes pour un décor plus vrai que nature: de la vraie rouille pour rouiller la voie, de l'huile de vidange pour imiter les traînées d'huile ..., le reste dans le même ton.

En bref: EISENBAHN MAGAZIN du mois d'août a consacré un long article aux vicinaux du HAINAUT: à souligner le nombre de photo l'illustrant ainsi que les informations précises dont disposaient les auteurs.

NOS PETITES ANNONCES

JE VENDS: HO 2 rails: T.16 JOCADIS en cours montage: 4.500 frs
T.26 Liliput: 4000 frs, T.64 Liliput: 2000 frs, 12 paires aig.
ROCO ss mot.: 200/paire + matériel divers. S'adresser M. JM
BIENFAIT, Rue des Alliés, 10 à 7060 Strépy Bracquegnies.

A VENDRE : 1 loco LILIPUT T = 26 SNCB réf. 5290 , neuve , prix : 4.400 F .

1 loco HAG 2 rails Re 4/4 ' suisse , verte , réf. 221 ,
neuve , prix : 5.300 F .

s'adresser : Pierre PIGEOLET , rue de Marchienne , 55
6100 MONT-SUR-MARCHIENNE , tél.071/36.85.21 (après 19 h)



TRANS ELECTRONIC RAILWAYS

Dweersstraat 17 - 8000 Brugge-Belgium

Pour les vrais tractionnaires qui aiment voir leurs trains rouler comme la réalité: un programme incomparable:

➔ DES ALIMENTATIONS: réglages électroniques, inertie, ralenti spectaculaire, réduction de l'encrassement des rails et des roues

➔ UN BLOCK SYSTEME PERFECTIONNE: BAL 3 couleurs, ralentissement et démarrage progressif, raccordement simplifié, influence la marche quelque soit la position de la loco dans le train (tire, pousse ou double ou triple traction), pas d'à coups, marche arrière possible sur le canton, répétition des feux sur TCO

➔ LA SIGNALISATION SNCB: tous signaux lumineux SNCB, signaux de vitesse et signaux divers modernes

➔ Pour en savoir plus: venez nous voir le 21 novembre à HOUDENG GOEGNIES



JOCADIS

RUE DE BRUXELLES , 53, 1390 - ENGHEN.

Tél. 02/395.22.96

Ouvert tous les jours de 9 à 12 et de 14 à 19 h. Le dimanche de 10 à 13 h.
Fermé le lundi

NOUVEAU !

5 nouvelles séries de transferts S.N.C.B.:

- anciens chiffres pour locomotives à vapeur et voitures.
Ovales bicolores noirs et jaunes, numérotation de classes,
55 abréviations de dépôts en doubles exemplaires.
Format 21 x 18 . Prix net 195.-

- Numérotation moderne et (B) de différentes grandeurs pour
locomotives et automotrices.
Format 21 x 30.

en JAUNE
VERT
BLEU
ARGENT.

Prix net la feuille : 195.-

PLASTICARD.

Plaques découpées au format 22 x 32 cm.

Epaisseurs disponibles : 0,12 mm
0,25 mm
0,40 mm
0,50 mm
1,00 mm
1,50 mm
2,03 mm

Prix : de 19 à 114.- la feuille.

BARRES PLASTIQUE PLIABLES

pour tuyauteries et mains courantes.

Diamètres 0,25mm
0,50mm
0,75mm
1,00mm
1,25mm

Prix : de 45 à 50.- francs le sachet de 12 barres.

LILIPUT : En plus du wagon S.N.C.B. Colis, 5 nouvelles versions :

2 versions différentes en couleur brune.
1 " verte avec toit noir.
1 " atelier vert pâle -toit brun.
1 " atelier vert foncé - toit brun.

Tous ces modèles sont la reproduction exacte de wagons réels.

Prix net 355.- pièce.