

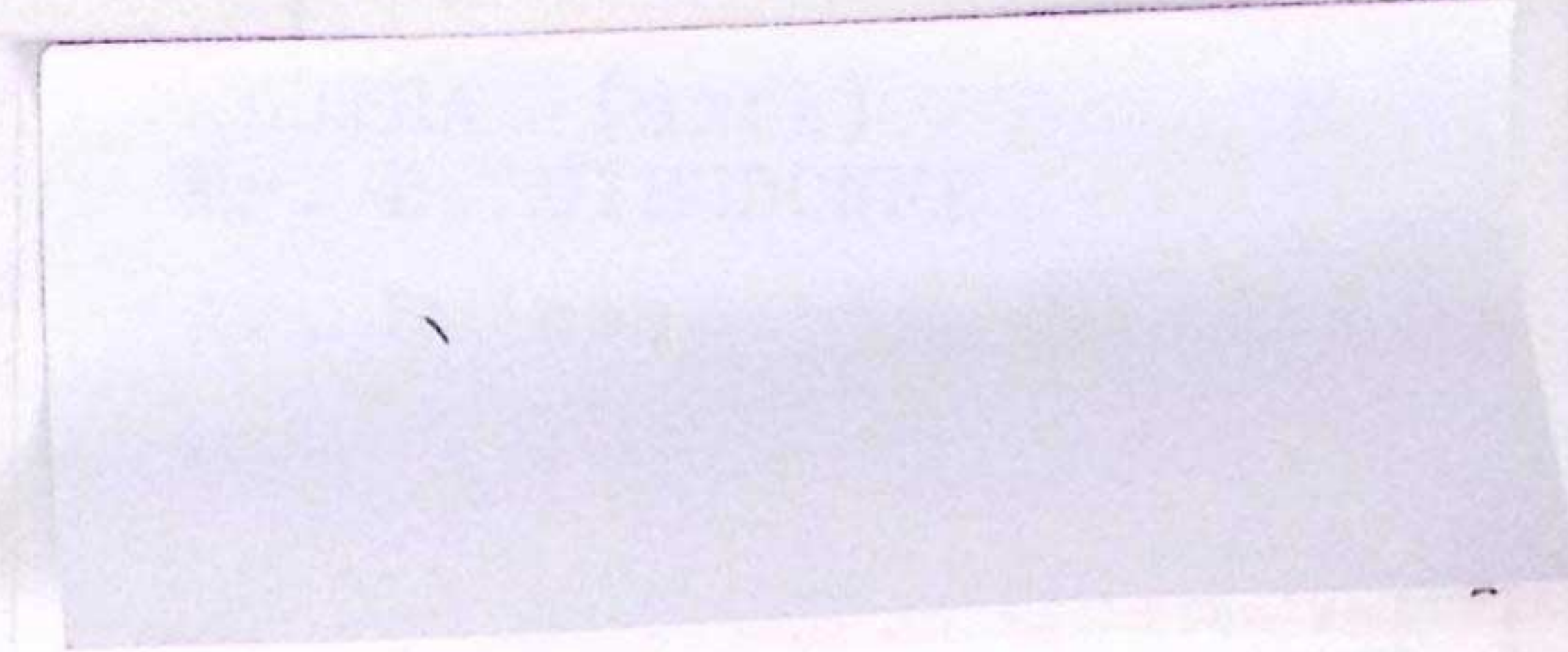
FERRO

FLASH

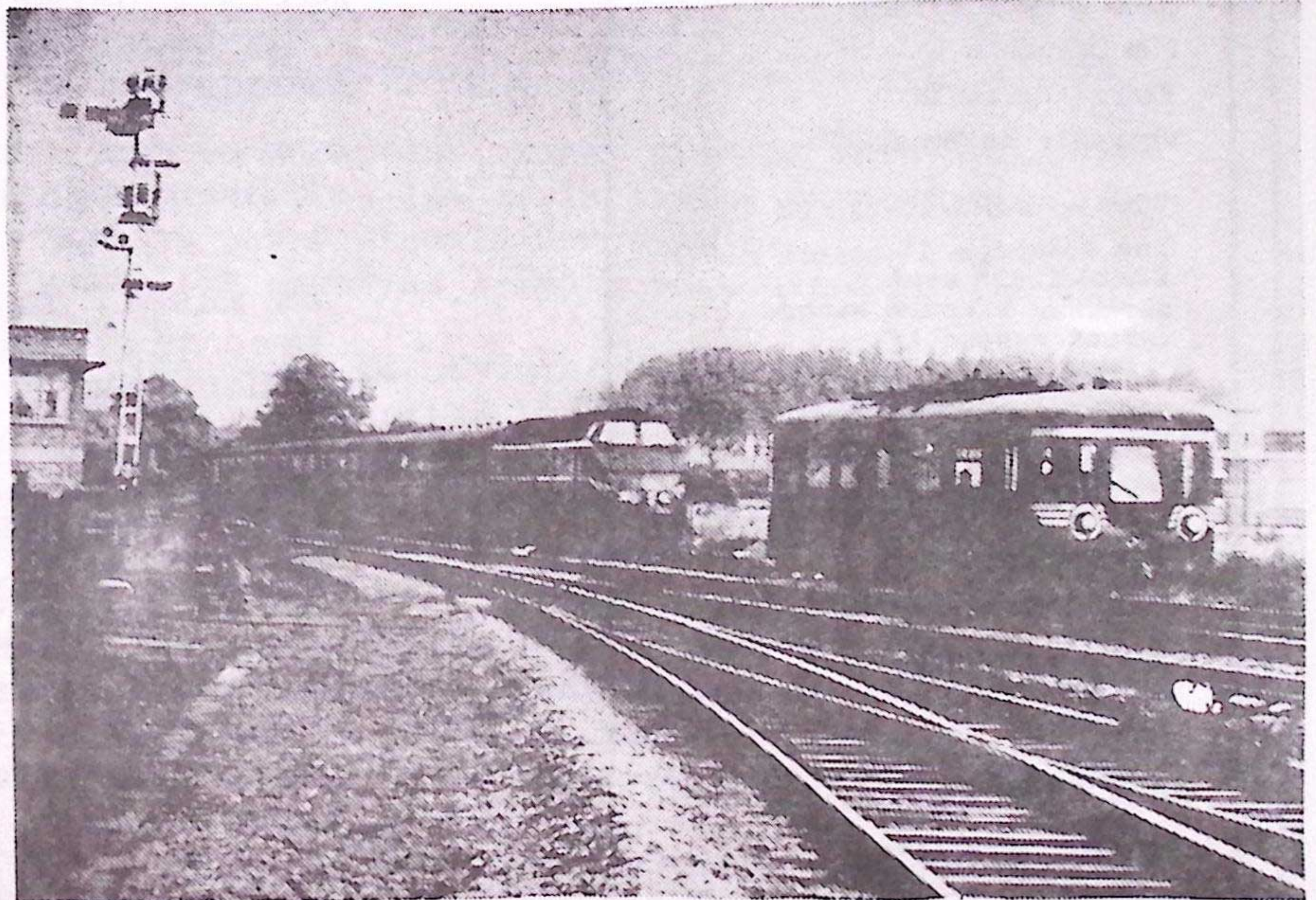
N° 102 MAI 1985

POSTE - si retour :

J. DELCOURT
Rue E. Hulin, 22
7111 Saint-Vaast



EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Moudong Geognies.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES:

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL

Secrétariat CENTRE:

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

Les demandes de renseignements
et les changements d'adresses,
sont à faire parvenir à votre
secrétariat respectif.

Les articles et photos pour
FERRO-FLASH sont à faire
parvenir à :

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

Les revues à :

Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-ST-PIERRE

Les demandes d'anciens
FERRO-FLASH sont à
adresser à votre secré-
tariat respectif.

Comptes Bancaires

CENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre

HOUDENG-GOEGNIES

BRUXELLES

068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre

SECTION BRUXELLES

Montants des cotisations

Membre avec service
FERRO-FLASH : 500 Frs

Membre sans service
FERRO-FLASH : 250 Frs

Membre bienfaiteur :
800 Frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresses ainsi
que votre numéro.

PRIERE DE JOINDRE POUR TOUTE
CORRESPONDANCE S.V.P UNE
ENVELOPPE TIMBREE ET SELF-
ADRESSEE POUR LA REPONSE.

**Les articles publiés
dans FERRO-FLASH**

n'engagent que la
responsabilité de leur auteur

Nos réunions

Le samedi 18 et le dimanche 19 mai
à la fête de la vapeur vive dans le
parc du château de Moulbaix.

Le samedi 8 juin : JOURNEE 1900 organisée
par nos amis de l'ASVI.

Circulation de deux rames vicinales dont
la "RAME 1900" constituée de la motrice
9073 construite en 1901 et de la remorque
A-1936 datant de 1907, ainsi que la
standard 10308 et remorque 19405.

Programme provisoire sous réserve :

matin : départ de l'arrêt du gazomètre
à La Louvière (ligne 90) et voyage jusque
Bracquegnies St-ANNE.

après-midi : navette entre Houdeng-place
et Bracquegnies.

Et aussi, voyage sur le Canal du Centre
avec visite des ascenseurs hydrauliques
d'Houdeng

Le samedi 22 juin : réunion libre au
local à Houdeng.

Si vous avez encore des livres et revues
de la bibliothèque, profitez-en pour les
rentrer. La Bibliothèque sera fermée
durant le mois de juillet.

Et tous les vendredis soirs, réunion
hebdomadaire à partir de 19h30 au local:
construction du réseau HO du Club et
service bibliothèque.

NOTRE COUVERTURE CE MOIS-CI

Enghien : un autorail Brossel 551 croise
une locomotive diesel série 62-63 tractant
une rame de voitures du type L.

Photos Michel THIRY

HISTOIRE D'UN DEPOT

HAINES-SAINTE-PIERRE

2ème PARTIE

ET

LES LOCOMOTIVES TYPES 38

A partir de l'Indicateur, laissons-nous éclairer sur les lignes principales parcourues pour les transports en cette période difficile. En premier lieu, on trouve le transport des mineurs et ouvriers métallurgistes, surtout des flamands, depuis les mines et les diverses usines de Constructions Métalliques autour de La Louvière. En tête des lignes affluentes se trouvait la ligne 123, par laquelle de nombreux trains roulaient jusque Zotteghem, Denderleeuw, et même Alost et Gand. Ces trains comportaient habituellement, outre la locomotives Type 38, un fourgon à bagages et 14 voitures GCI. Les heures de départ et d'arrivée étaient fixés par le fait que ces travailleurs oeuvraient en trois poses, d'où il y avait aussi des trains à 6 heures et 14 heures. Mentionnons encore que plusieurs de ces trains arrivaient ou partaient de Piéton ou Binche, afin de desservir les divers charbonnages, par exemple Leval et Resaix.

Une partie de ces liaisons était utilisée par des trains directs vers Bruxelles-Midi. Les Types 38 prenaient à leurs services les trois trains directs vers la capitale. Une paire de trains passait par Braine-le-Comte et la ligne 96. Les deux autres paires de trains, comme les horaires l'indiquent, allaient par la ligne 107, par Ronquières et Clabecq.

La dernière ligne principale que desservait Haine-Saint-Pierre était la liaison entre Mons et Charleroi. Quoiqu'ici les trains locaux étaient faits par les "Brossels", les trains directs restaient le monopole de la vapeur, non seulement par les 38 de notre remise, mais aussi, pour une petite partie, par Monceau. Les 38 faisaient encore le service de 2 trains locaux sur la ligne 108 qui, de Haine-Saint-Pierre, va à Erquelines par Binche.

Cette ligne était aussi presque entièrement "brosselisée", mais les trains d'heures de pointe circulaient encore avec des vapeurs, et les 38 y prenaient la plus grande part. La plupart des trains venant d'Alost et Denderleeuw allaient jusque Binche. Les 38 prenaient aussi 2 paires de trains avec comme destination Erquelines.

A côté de ce service voyageurs intensif, les 38 étaient encore, pour une grande part, dans le service marchandises à partir de Haine-Saint-Pierre. En premier lieu, venait la traction des trains de minerai et de charbon ayant pour terminus principal Merelbeke. Ces trains partaient bien sûr de Haine-Saint-Pierre et Monceau et, par les lignes 108, 123 et 90, allaient par Braine-le-Comte, Grammont, Zotteghem et Denderleeuw/Alost. Nous trouvons ces services assurés aussi bien par Haine-Saint-Pierre que par Monceau, à l'édition de 1941 du livre des services des trains.

Une seconde importante liaison allait par Braine-le-Comte, par la ligne 96 et Bruxelles-Petite-Place à la formation de Schaerbeek, tandis qu'un train allait même jusqu'Anvers-Nord.

Dernière liaison importante en cette période de l'occupation, les trains directs pour le port d'Anvers. Ici, une grande partie du service se faisait en double traction. Ces trains directs allaient par la ligne 141, par Ottignies, Louvain et Aerschot. Au début, le terminus était souvent Louvain, mais, parfois, on allait jusqu'à Anvers-Nord. Après qu'Ottignies eut reçu des Types 38, ce dernier point était habituellement le terminus des 38 de Haine-Saint-Pierre.

A côté de ce service lourd, il y avait aussi les liaisons utilisées pour les transports militaires venant de Hollande et d'Allemagne du Nord vers le front en France. Ces trains passaient habituellement par Tilburg, Weelde, Turnhout, Aerschot et Louvain. Dans cette dernière ville, les 38 de Haine-Saint-Pierre les prenaient et les conduisaient vers Haine-Saint-Pierre, et même Erquelines. Mentionnons que tous ces trains étaient facultatifs et, pourtant, très réguliers.

A côté de ces trains directs, nos machines circulaient aussi en tête de trains locaux, surtout après la reprise par l'ennemi des locomotives ex-prussiennes (les Types 81). Les 38 eurent aussi à travailler sur la liaison difficile et en pente de la vallée de la Haine (ligne 112) entre Mons/Saint-Ghislain d'un côté, et Haine-Saint-Pierre, La Louvière et Monceau de l'autre. Quelques locomotives allèrent parfois jusque Mouscron et même Courtrai. Ces services diminuèrent plus tard, à partir du moment où Mons reçut des Types 38.

En outre, les Types 38 allaient fréquemment au sud de Haine-Saint-Pierre, par la ligne 108. Elles eurent ainsi divers trains vers Erquelines, par Binche. D'un autre côté, mais dans une moindre mesure, elles eurent aussi des trains de marchandises directs vers Liège et Luxembourg. Ronet et Warnant (ligne 150) étaient alors le terminus de nos locomotives.

Pendant la période suivante, à partir de 1943, il y eut des sabotages, pendant que les attaques de l'aviation alliée prenaient un caractère systématique. Le nombre de machines diminua et des trains réguliers durent être supprimés par manque de locomotive. En conséquence, l'effectif fut augmenté pour que tous les services puissent être assurés. D'un autre côté, les services furent raccourcis et les trains directs ne furent plus tirés jusqu'au terminus par des locomotives de notre remise. Cela put arriver grâce à l'augmentation de nombre de remises ayant des Types 38 à leur effectif. Ce fut le cas de Tamines, Luttre, Montignies et Mons. Les points extrêmes devinrent Mons, Monceau et Ottignies.

Dans la direction de Merelbeke, il n'y eut pas de changement et les services furent poussés plus loin.

La croissance de l'effectif se produisit surtout pendant la période de septembre à novembre 1943. Au cours de cet automne, pas moins de 8 machines nouvelles arrivent à Haine-Saint-Pierre. La plus grande partie venait de Ronet avec les 3806, 3818, 3819, 3904 & 3919. En plus, arrivent les 3842 (Monceau), 3866 (Jemelle) et 3926 (Montignies). D'autre part, la 3908 partit pour Jemelle et la 3945 à Mons.

Au début de 1944, la situation empira et un plus grand nombre de trains durent être supprimés. Deux ou trois mois plus tard, commencèrent les bombardements massifs de la R.A.F. et de l'U.S.A.A.F. en préparation au débarquement de Normandie.

Haine-Saint-Pierre étant un important point de passage du matériel militaire vers le front devait payer. La remise fut sévèrement bombardée le 23 mars et le 9 mai 1944. A cette occasion, un grand nombre de locomotives Type 38 furent si gravement endommagées qu'elles restèrent hors service durant des mois. Par exemple, les 3800, 3899, 3904, 3905 & 3928. Dès lors, l'ensemble du trafic ferroviaire fut paralysé et tous les services furent supprimés. Il fallait, autant que possible, conserver les machines restantes qui n'étaient plus nécessaires pour les transports, à divers endroits. A côté du garage dans diverses stations moins importantes, une vingtaine de locomotives, dont une dizaine de Types 38 de Haine-Saint-Pierre, Mons et Luttre, furent placées, sous garde militaire, dans les bois de Mariemont (ligne 112).

La fin de l'occupation se passa aussi bien que possible et les rares services furent assurés. A la libération, Haine-Saint-Pierre comptait encore les 35 locomotives Type 38 suivantes: 3806, 3807, 3810, 3812, 3816, 3818, 3819, 3823, 3835, 3836, 3842, 3844, 3848, 3850, 3851, 3854, 3859, 3861, 3866, 3873, 3877, 3879, 3891, 3899, 3904, 3905, 3911, 3912, 3913, 3919, 3925, 3926, 3932, 3935 & 3947.

Après la libération:

A la libération, Haine-Saint-Pierre, avec ses 35 locomotives Type 38, était la plus grande remise pour ces machines. Mais seulement une petite partie de cet effectif était utilisable. Plus de la moitié de ces machines avait subi des dégâts plus ou moins importants du fait de la guerre. Cinq étaient gravement avariées. Toutes ces locomotives étaient garées sur les voies encore intactes autour de la remise. Une autre plus petite partie était garée à divers endroits et pouvait être remise rapidement en service. Une de ces locomotives, la 3866, a été, en septembre 1944, prêtée à la SNCF. Elle revint un mois plus tard à Haine-Saint-Pierre.

Pendant les derniers mois de 1944, arrivèrent à Haine-Saint-Pierre les premières locomotives Type 31. Celles-ci prirent rapidement les tâches d'après-guerre. Pour la fin de 1944, toutes les Types 38 de notre remise furent retirées du service pendant que les premières commencèrent à être envoyées à diverses remises.

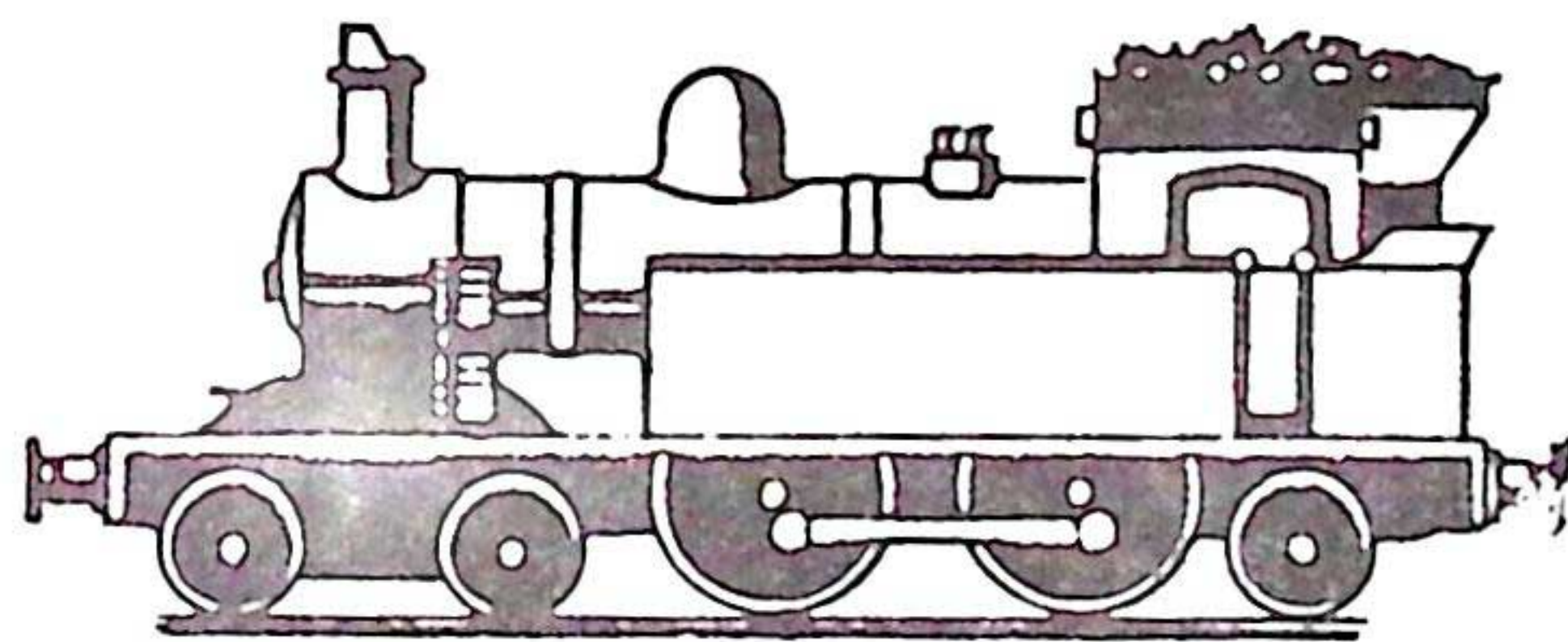
Les Ateliers Centraux de Malines et de Salzinnes ne pouvant soutenir le rythme, d'autres usines plus petites collaborèrent aux réparations. Les Usines Métallurgiques du Hainaut à Couillet réparèrent les machines 3807, 3836, 3891 & 3932. Plus tard, après un court séjour à Salzinnes, la 3859 partit en réparation aux Ateliers Franco-Belge à La Croÿère. A partir de décembre 1944, arrivèrent les premières locomotives Type 38 réparées hors des Ateliers et, ainsi, la 3800 fut la première expédiée à Termonde.

Les mois suivants, les envois s'accéléchèrent. Au milieu de 1945, toutes les machines de ce type avaient disparu de notre remise. Mais, entre le transfert officiel et le transfert réel, les dernières machines restèrent en écritures jusqu'en juin 1946. Ce fut le cas des locomotives renumérotées 38.007, 38.042 et la 38.135 sévèrement bombardées.

extrait de STOOMLOKS type 38 de J.CASIER
aimablement traduit par M. THIBAUT

EXPOSITION FERROVIAIRE A CERFONTAINE

A l'occasion du 150^e anniversaire de la construction des premiers chemins de fer dans notre pays, le Cercle d'Animation AUX SOURCES DE L'EAU D'HEURE organisera à Cerfontaine du 16 au 21 juillet 1985 une exposition sur la ligne 132 (Charleroi-Vireux).



Seront exposées des photos de toutes les gares actuelles ou disparues de cette ligne; des photos des employés et des ouvriers qui ont servi le chemin de fer; enfin, tous les documents se rapportant de près ou de loin à cette ligne terminée en novembre 1854 par une compagnie anglaise.

A l'époque, il s'agissait d'ailleurs du chemin de fer de l'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

Bien entendu, des maquettes diverses de matériel roulant ou autre seront également visibles.

DOCUMENTATION

Pour un prochain **Dossier constructeur**

LE CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE RECHERCHE PHOTOS DE LA 6084 (LA VIETNAMIENNE DE LA B.N.)

Nous recherchons en particulier: Vues de dessus (pris d'un pont p.e.)
Vues de détail

Nous souhaiterions aussi obtenir une photo du transport de ces machines par route dont nous nous souvenons avoir vu une dia lors de projection à BRUXELLES.

Les photos sont à remettre ou à faire parvenir à

M. M. BROIGNIEZ Allée des Jonquilles, 18 à 5865 WALHAIN ST PAUL
ou à

M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 125 à 7160 HAINE ST PIERRE

à qui vous remettrez votre note de frais éventuelle, ceux-ci étant pris en charge par le Club si vous le voulez.

LE CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE RECHERCHE COLLABORATEUR POUR ETUDE DE LA REPRODUCTION DE CETTE MACHINE ORIGINALE EN HO

Photos et étude paraîtront dans FERRO-FLASH

PETITES ANNONCES

JE VENDS: 2 voitures NORD du RMA montées. Neuves. 3000,- frs les 2
S'adresser J. STAQUET, rue Séverin, 34 7100 LA LOUVIERE tél 064/28.34.33

JE VENDS: Diesel SNCB CC204 origine MARKLIN transformée en 2 rails CC avec aimant permanent (roulement très souple) Neuve, jamais roulé; 3500,- frs
S'adresser P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE tél 064/22.39.43
Heures de bureau

JE VENDS: rame STIB laiton peint, série limitée MUPDOFER 1978, et une motrice avec boîte à film 1500/1600 Prix à discuter. S'adresser P. HAUTEFIN

COURRIER DES LECTEURS

Deux de nos lecteurs (JEP et COCOCRACK) apportent les précisions suivantes à l'article "LE TRAVAIL DES TOLES EN LAITON OU EN CUIVRE-INCISION CHIMIQUE" de M. J. MURADOR (FERRO-FLASH 96 p. 5)

Tout d'abord, le perchlore de fer ne peut se verser que dans un bac métallique EMAILLE ou un bac plastique ou de verre. En effet, le perchlore, sinon, attaquerait le métal de son contenant.

Ensuite, nos lecteurs nous signalent avoir travaillé à des températures avoisinant les 60° afin d'accélérer le processus d'attaque chimique. Cette augmentation de température peut se faire sans risque.

Electro-flash

ou plutôt COMPUTER-FLASH avec le courrier que nous envoie M. J. PARMENTIER.

Le mensuel U.S. MODEL RAILROADER (disponible en bibliothèque) a entrepris de révéler à ses lecteurs COMMENT REALISER LA COMMANDE DE RESEAU MINIATURE A PARTIR D'UN ORDINATEUR DOMESTIQUE.

Comme à son habitude, les articles traités par MR sont complets, détaillés et sérieux. et vous permettront -sans mal- de réaliser interfaces et programmes.

Néanmoins, ça reste "la grande Aventure" que quelques membres de BRUXELLES ont décidé d'affronter.

Comme à son habitude aussi, MR propose les circuits imprimés nécessaires à ses réalisations et valables pour les ordinateurs suivants:

TRS1	18.00
TRS3	18.00
TRSCC	24.00
APP-II	24.00
C-64	24.00
V-20	24.00
IBPC	32.00

*Ajoutons à cela les autres circuits nécessaires à l'ensemble de la réalisation:

UBEC	\$ 42.00	
IOMB	\$ 38.00	avec un \$ compté à 66,-fr, un
COUT24	24.00	ensemble de prints UNIQUEMENT
CIN24	22.00	revient à + FB 11.088!!!!!!
OUTTEST24	16.00	
ODMB	18.00	
OD	5.00	

Aussi, à ce prix, nos membres envisagent de produire leurs propres circuits imprimés à partir des plans fournis gracieusement par M.R. avec alors, un prix de revient diminué de moitié.

Alors, mordu d'informatique et de petits trains, vous voulez les rejoindre, vite, vite, programmez-vous sur M. Jean PARMENTIER

Populierenlaan, 34
1710 DILBEEK 02/569.40.09

NOVEMBRE 1985

Un addendum pour vous informer de la sortie d'une T3 en HO chez RAI-MO avec arrière de cabine en queue d'hirondelle comme celle de notre type 59 SNCB. Cette version permet une transformation plus aisée, seul restera à modifier l'embellissage, il n'y a.

PROGRAMME LIMA 1985 :

voiture M4 de 2ème classe de la SNCB : une photo d'une voiture réelle figure au catalogue 1985 avec un numéro de référence.

La BB série I5 sort en nouvelle livrée bleue à bande jaune avec numérotation I505 conforme au modèle réel.

La CC série T8 n'est plus disponible qu'accompagnée de trois voitures inox TEE, le tout présenté en boîte cadeau "GOLDEN SERIE". (I)

De plus, elle garde la livrée "LIMA" actuelle (cette dernière était en réalité une "peinture prototype" qui ne fût pas retenue par la SNCB).

Et enfin, toujours pas de voiture pilote de 1ère classe pour la rame 800 ni de voiture M2 de deuxième classe.

(I) : il en est de même pour la CC 40100 de la SNCF.

Manifestations SNCB

juin

- 01/06 Circulation en automotrice 1935 entre Mons et St.-Ghislain.
 - 01/06 Circulation en train à vapeur entre Aarschoot et Diest (avant-midi) et entre Diest et Hasselt (après-midi).
 - 03/06-15/06 Salon International de photos de cheminots en gare de Bruxelles-Central.
 - 05/06-07/06 Train-expo SNCB à Charleroi-Sud et Anvers-Est.
 - 07/06-08/06 Journée portes-ouvertes dans la gare de Charleroi-Sud.
 - 08/06 Circulation en automotrice 1935 entre Luttre-Charleroi-Châtelet.
 - 08/06 Journée portes-ouvertes dans la gare de Anvers-C. + parcours en automotrice quadruple au port d'Anvers.
 - 09/06 Circulation en train à vapeur entre Jemeppe/Sambre et Namur (avant-midi) et entre Namur et Huy (après-midi).
 - 09/06 Circulation en automotrice 1935 entre Gand-St.-P. et Termonde.
 - 09/06-10/06 Journée portes-ouvertes dans la gare de Namur et Gand-St.-P.
 - 09/06-12/06 Train-expo SNCB en gare de Namur et Gand-St.-P.
 - 13/06-14/06 Festival International de fanfares et d'harmonies chemins de fer à Ostende (Casino-Kursaal).
 - 15/06 Circulation en automotrice 1935 entre Arlon et Harlote.
 - 15/06-18/06 Train-expo SNCB en gare de Arlon et Courtrai.
 - 16/06 Ostende Heidenplein : présentation commune des sociétés philharmoniques chemins de fer.
 - 20/06-22/06 Journée portes-ouvertes A.T.D. Klinkempois.
 - 20/06-23/06 Train-expo SNCB en gare de Liège-Guillemins et Bruges.
 - 22/06 Circulation en train à vapeur, circuit ouest de Liège-Guillemins.
 - 22/06-23/06 Journée portes-ouvertes dans la gare de Liège-Guillemins.
- en cours de- Musée Bruxelles-Nord, jours ouvrables.
puis avril
- juillet :
- 01/07-07/07 Train-expo SNCB en gare de Spa et Knokke.
 - 06/07-07/07 Circulation en train à vapeur entre Verviers et Spa.
 - 06/07-07/07 Circulation en automotrice 1935 entre Knokke et Bruges.

13/07-14/07

Circulation en train à vapeur entre Trois-ponts et Vielsalm (avant-midi) et entre Vielsalm et Gouvy (après-midi).

13/07-14/07

Circulation en automotrice 1935 entre Blankenberge et Bruges.

15/07-18/08

Media-Center de Ostende - Mariakerke, exposition UBTCUR avec pour thème : "Transports en commun - facteur de développement social" et exposition SNCB avec pour thème : "150 ans d'évolution technique au service de la communauté".

19/07-25/07

Train-expo SNCB en gare de Bastogne et Ostende.

20/07-21/07

Circulation en automotrice 1935 entre Ostende et Bruges.

21/07

Circulation en train à vapeur entre Bastogne et Libramont.

28/07-03/08

Train-expo SNCB en gare de Jemelle et De Panne.

en cours de-
puis avril

Musée Bruxelles-Nord, jours ouvrables.

août :

06/08-11/08

Train-expo SNCB en gare de Ypres et Bertrix.

10/08

Circulation en train à vapeur entre Menen et Ypres.

11/08

Circulation en train à vapeur entre Courtrai et Audenarde.

15/08-19/08

Train-expo SNCB en gare de Beauraing et Turnhout.

17/08-31/08

Exposition 150 ans chemins de fer à Blankenberge avec corso fleuri le 25/08 évoquant le 150-naire.

21/08-25/08

Train-expo SNCB en gare de Namur et Diest.

24/08-25/08

Circulation en train à vapeur entre Dinant et Namur.

24/08-25/08

Circulation en automotrice 1935 entre Louvain et Aarschoot.

or SNCV

1er JUIL

STIB Mise en service des autobus articulés sur la ligne d'autobus n°71 à Bruxelles.

8-9 JUIL

STIL Journées portes ouvertes au dépôt de Robermont à Liège

5-7 JUIL

SNCB/MIVA/STIC/ Trains expo SNCB en gare d'Anvers-Est et Charleroi-Sud.
SNCV Exposition "Transports en commun" par la MIVA, la STIC et la SNCV.

8 JUIL

SNCV/ASVI Voyage historique "Archéologie Industrielle" à La Lou-

9-12 JUIN	SNCB/SNCV/HIVO	Trains expo SNCB en gare de Gand-St-Pierre et en expositions "Transports en commun" par la SNCV et la MIVG.	15 JUILLET	SNCV	Tram à vapeur - Trafet vapeur pour le 100e anniversaire de la ligne des chemins de fer vicinaux Ostende - Mariakerke
12 JUIN	HIVA	Journé portes ouvertes à l'atelier-dépot d'Hoboken.			
15 JUIN	UBTCUR	Exposition des cercles de loisirs à Haren (Bruxelles)	DU 15 JUILLET	UBTCUR/SNCB/PTU	Exposition au Madiscenter d'Ostende-Mariakerke sur le thème "Transports en commun - facteur de développement social". (pour l'UBTCUR) et 150 ans d'évolution technique au service de la communauté (pour la SNCB)
	STIV	Journé portes ouvertes au dépôt de la STIV à Verviers	AU 18 AOUT		
	STIB	Journé portes ouvertes à l'atelier de carrosserie de Haren (Bruxelles).			
21 JUIN	HIVA	Journé portes ouvertes sur l'axe de prémetro n°2.	19-25 JUILLET	SNCB/SNCV	Trains expo SNCB en gare d'Ostende et de Bastogne. Exposition "Transports en commun" par la SNCV.
15-18 JUIN	SNCB/SNCV	Trains expo SNCB en gare de Courtrai et Arlon. Exposition "Transports en commun" par la SNCV.	21 JUILLET	STIB/MTUB	Cortège de vieux trams à Bruxelles - 2 passages entre 16 h 00 et 17 h 00 et à 20 h 00 - section rue Royale, place des Palais, gare du Luxembourg (boucle).
20-23 JUIN	SNCB/SNCV/STIL	Trains expo SNCB en gare de Bruges et Liège-Guillemins. Exposition "Transports en commun" par la SNCV et la STIL.	26 JUILLET	HIVG	Journé portes ouvertes et happening pendant les fêtes gantoises.
21 JUIN	TTA/SNCV	75e anniversaire de la ligne Erasme - Dochamps	DU 28 JUILLET	SNCB/SNCV	Trains expo SNCB en gare de De Panne et Jemelle. Exposition "Transports en commun" par la SNCB.
			AU 3 AOUT		
24 AU 28 JUIN	STIB	Information aux voyageurs avant la mise en service de la station de métro "Veeveyde" à Anderlecht.	5 AOUT	TTA/SNCV	Festival d'anciens trams avec visite des autorités au Tramway Touristique de l'Aisne.
26 JUIN	STIB	Inauguration et mise en service de la station de métro "Veeveyde" à Anderlecht.	6 AU 11 AOUT	SNCB/SNCV	Trains expo SNCB en gare de Ypres et Bertrix. Exposition "Transports en commun" par la SNCV.
JUIN A SEPT.	SNCV	Manifestations prévues à la côte (F.I.O.) - dans le Hainaut (ASVI) - dans la vallée de l'Aisne (TTA).	10 AU 19 AOUT	STIB	Information aux voyageurs avant la mise en service de la station "Louise".
1-7 JUILLET	SNCB/SNCV	Trains expo SNCB en gare de Knokke et Spa. Exposition "Transports en commun" par la SNCV.	15 AOUT	SNCV/ASVI	Voyage en tram à vapeur entre Lobbes et Thuin.
9 JUILLET	STIB	Journé portes ouvertes à l'atelier-dépot Delta (BXL)	15 AU 19 AOUT	SNCB/SNCV	Trains expo SNCB en gare de Turnhout et Beauraing. Exposition "Transports en commun" par la SNCV.
10-13 JUILLET	SNCB/SNCV	Trains expo SNCB en gare de Blankenberge et Vlissingen. Exposition "Transports en commun" par la SNCV.	19 AOUT	STIB	Inauguration et mise en service de la station "Louise"

JOUEUX

ANNIVERSAIRE

A



LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

La Belgique fut le premier pays du continent européen à être doté d'un réseau ferré.

La loi du 1^{er} mai 1834 décida la création d'un réseau de chemin de fer dont le point central serait Malines; la construction et l'exploitation en furent confiées à l'Etat.

Le 5 mai 1835 était inauguré, en présence du Roi Léopold 1^{er}, le premier tronçon reliant Bruxelles à Malines.

A partir de ce moment et jusqu'en 1842, l'Etat poursuivit la construction de son réseau qui atteignit alors une longueur de 559 km. Cependant, une fois les grands axes établis, l'Etat autorisa l'octroi de concessions à l'industrie privée. Sous l'impulsion des capitaux privés, le réseau se développa très rapidement pour atteindre en 1870 le total de 3.136 km de lignes dont l'Etat n'exploitait que 869 km.

Cette année 1870 marque cependant le début d'un processus inverse; l'Etat, craignant de voir l'exploitation de notre réseau tomber en des mains étrangères, se mit à racheter les lignes concédées. Cette opération fut définitivement menée à bien en 1948 par un contrôle total du réseau.

A cette époque, le réseau belge comptait 5.034 km pour un territoire national de 30.000 km².

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges est régie par la loi du 23 juillet 1926; elle a pour objet d'administrer et d'exploiter le réseau ferré de l'Etat suivant les méthodes industrielles, tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale. La durée de la Société est fixée à soixante-quinze années à compter du 1^{er} septembre 1926.

Les administrateurs de la société sont choisis parmi les représentants du monde économique, financier et industriel, mais également en fonction de leur compétence en matière de transport. Un Collège de Commissaires absolument indépendants de la S.N.C.B. supervise la gestion financière de la société.

Le chemin de fer avait connu dans notre pays un développement remarquable et même les coins les plus reculés de notre territoire étaient desservis par ce moyen de transport; cependant au vu de la non rentabilité de ces petites lignes, il a fallu en arriver à une ère de rationalisation.

Celle-ci s'est manifestée non seulement par une compression mais aussi par une adaptation et une modernisation. C'est ainsi que la S.N.C.B. est venue à la traction électrique et au diesel, la traction à vapeur ayant définitivement disparu fin 1966. A ce jour 1.763 km de lignes ont été électrifiés sur un total de 3.920.

Afin de répondre aux besoins des régions où de petites lignes furent supprimées, la S.N.C.B. avait créé un réseau d'autobus de "substitution", correspondant d'assez près aux anciennes lignes de chemin de fer. Ce réseau est passé en 1977 sous l'autorité de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

La S.N.C.B. utilise toutes les ressources de la technique moderne afin d'améliorer les conditions de transport: vitesse, confort, sécurité, régularité (automation des systèmes de signalisation, perfectionnement des systèmes de communication, ...).

Les prestations ferroviaires de la S.N.C.B. comprennent trois secteurs: le transport des voyageurs, des marchandises et des envois de détail. Mais tandis que ce dernier, avec le port d'Anvers pour foyer principal et les régions de Liège, Charleroi et Gand pour pôles secondaires, voit sa vocation internationale s'affirmer d'année en année, le service intérieur des voyageurs, avec ses fortes pointes du matin et du soir, est de plus en plus centré sur l'agglomération bruxelloise. Grâce à 28 centres routiers la S.N.C.B. dessert tout le territoire.

En 1982, la S.N.C.B. a transporté 6.878,9 millions de voyageurs-km et 6.788,5 millions de tonnes-km de marchandises.

En collaboration avec les autres réseaux européens la S.N.C.B. exploite toute une gamme de relations internationales.

Sur le plan intérieur et dans le cadre d'un plan à long terme, l'infrastructure du réseau est adaptée graduellement aux exigences du transport moderne. C'est ainsi que la vitesse maximum autorisée sur les lignes principales sera portée de 140 à 160 km/h.

De nouvelles automotrices électriques, des voitures de conception moderne et des wagons adaptés à tous les transports sont mis en service.

ADRESSE : Rue de France 85, 1070 Bruxelles - Tél. : 02/524 20 34.

Abréviations du nom des gares belges : suite et fin.

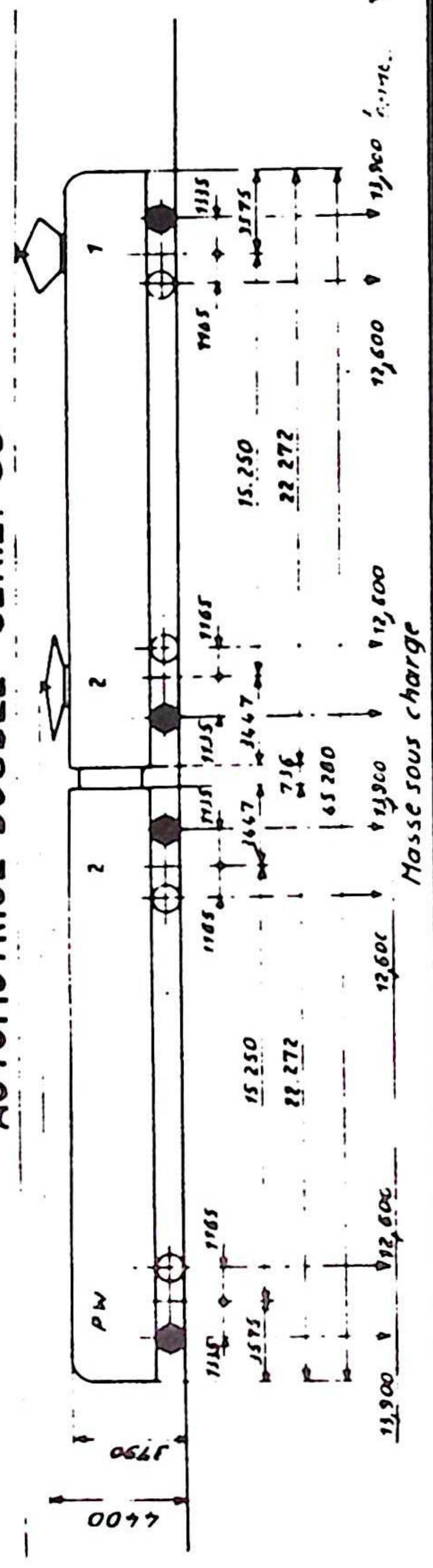
NLS	Lobbes	RER	Raeren
NLT	Lustin	RMB	Büllingen
NM	Amay	RMJ	Monschau
NMD	Marche-les-Dames	RML	Lammersdorf
NMH	Namêche	RMO	Losheimergraben
NMV	Meiz-devant-Virton	RMQ	Kalterherberg
NS	Selaigneaux	RMS	Sourbrodt
NSR	Seraing	RMT	Roetgen
NSS	Solre-sur-Sambre	RMV	Sankt-Vith
NTH	Thuin-Nord	RMW	Waimes
NTL	Tilleur	RMX	Konzen
NV	Yvoir	RMY	Malmédy
NVL	Val-St-Lambert	RMZ	Weywertz
REP	Eupen		

DOCUMENTATION

AM5

AUTOMOTRICE DOUBLE SERIE: 00

Avant
Type 1954
nrs: 228.050 à 228.128



● Essieu moteur

Généralités.

Effectif (à la constr. 79)
Type double
Numerotation 051 à 128
Masse à vide 84 tonnes
Masse en charge 106 tonnes
Puissance unihoraire tot. kW 735
unihoraire spéc. kW// 6.91
Vitesse max km/h 130
Accélérat max an palier entre 0 et 50 km/h (roues mi usées) cm/s² 53,5
Tare par voyageur masse kg 351
Diamètre de roues mm 1010
Rayon min. de courbe m 125

Partie mécanique.

Constructeurs. La Brugeoise
Ragheno-Germain et Familleux.
Date de construction: 1954
Capacité:
Places "assis." 28
Places "debout." 18
Total 46
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.

	1 ^{er} cl	2 ^{es} cl	Total
Places "assis."	28	143	171
Places "debout."	18	50	68
Total	46	193	239

Partie électrique.

Equipement de traction.
Constructeurs Ateliers de Constructions Elec-
triques 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 unihoraire 185 kW
continue 155 kW
moteur autoventilé.
Suspension par le nez.
Paliers d'essieux: à coussinets lisses avec tam-
pon graisseur
Transmission: par engrenages rigides, unila-
térale
Rapport d'engrenages: 3.73 (56/15).

Appareillage auxiliaire.
1 compresseur "Sebia", 2 cylindres à simple
effet, 2 étages, entraîné par moteur électri-
que 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.



L'AUTORAIL "BROSSEL-DIESEL" type 551 SNCB

MONTAGE DE LA CAISSE

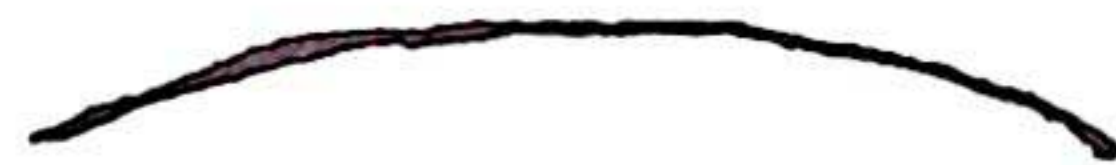
Vous voici donc en possession, depuis un mois, d'un châssis parfaitement motorisé -du moins si vous n'avez pas perdu les aimants du moteur- que, bien entendu, vous avez rodé convenablement (au moins une à deux heures dans chaque sens).

Je vous propose de l'habiller décentement ce mas-ci.

Une remarque sur la présentation des pièces chez KEYSER avec le conseil afférent: KEYSER présente ses pièces (à l'exception des plus petites) sur des cartons rigides, le tout couvert et maintenu en place par une fine pellicule thermosoudée: avantage évident: excellente vue d'ensemble à l'achat des constituants; inconvénient moins évident: torsion et bris de pièces lors de l'arrachage de la pellicule; remède: détournage au scalpel (c'est l'équivalent du Cutter) et enlèvement délicat de la pellicule. Ceci étant fait, place aux lamentations:

- le toit: deux énormes défauts: l'un facilement réparable, la ligne de joint de moule en plein toit qu'il faut éliminer doucement à la lime très douce d'abord et ensuite au papier de carrossier, l'autre hélas entachera votre modèle pour toujours, le galbe tout à fait raté de la toiture; peut-être, pour les plus vicieux que beaucoup de mastic et de patience....

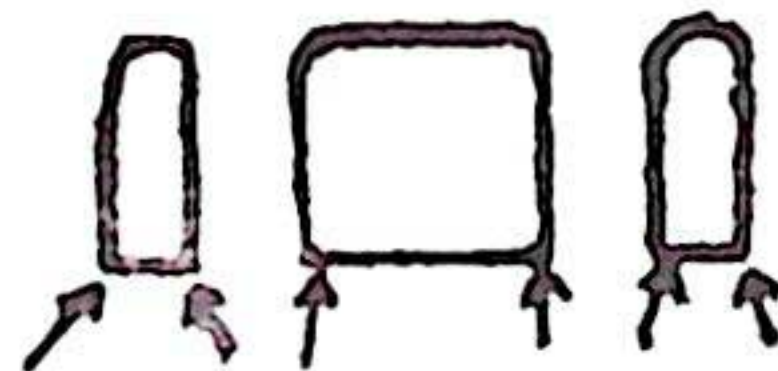
il y a:



il faudrait:

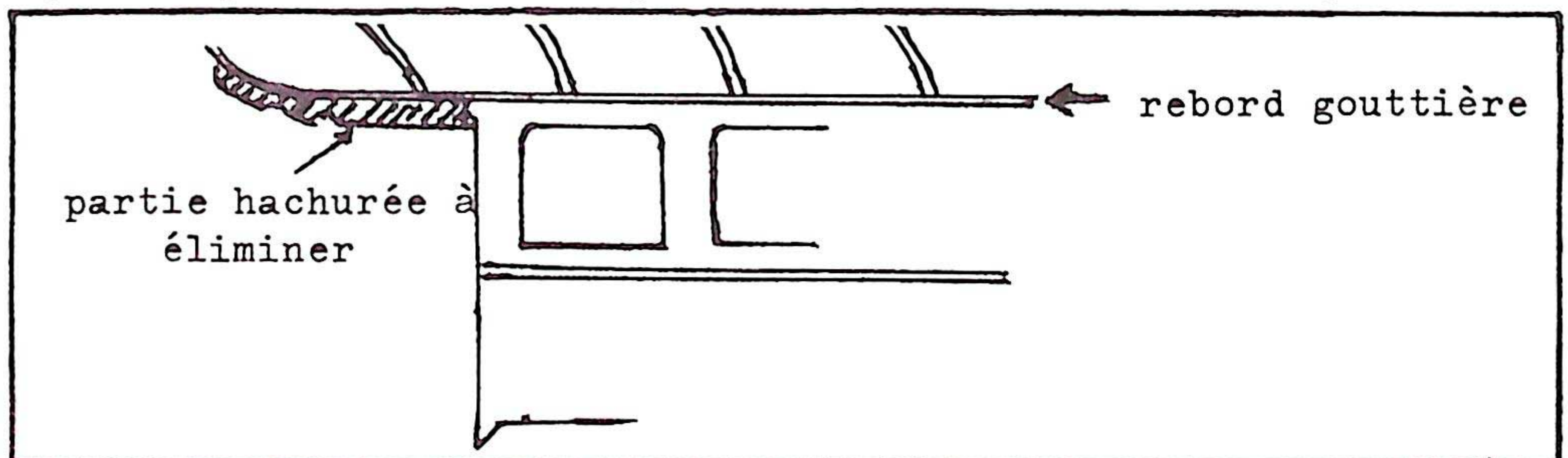


- Extrémités: supprimer l'arrondi du bas des fenêtres



supprimer l'arrondi du bas par quelques coups de lime carrée
idem pour les deux petites fenêtres latérales

Flancs: éliminer le rebord au dessus des portes et limer les excès de métal de façon à ne garder que le rebord de gouttière; éliminer tout ce qui est en dessous



Cette opération terminée, dresser les flancs parallèles entre eux et bien verticaux

Souder (de loin préférable) ou coller les portes en respectant bien le parallélisme par rapport aux longs pans.

Prévoir les ouvertures des phares, selon la version choisie, dans les extrémités souder ces dernières sur l'ensemble réalisé précédemment.

Déposer, en ajustant à la lime, la caisse sur le châssis.

Le mois prochain, nous compléterons et finirons notre réalisation.

A L'OCCASION DES 150 ANS DES CHEMINS DE FER BELGES
VOYAGES EN TRAINS-VAPEUR ET AUTOMOTRICE 1935

A l'occasion du 150^e anniversaire des chemins de fer belges, la S.N.C.B. mettra en circulation des trains spéciaux remorqués par des locomotives à vapeur et composés de voitures datant d'avant-guerre, les types "L". Les deux locomotives à vapeur que l'on reverra en fonctionnement pour la circonstance sont une "type 12" et une "type 29".

Une automotrice électrique qui roula en 1935 sur la première ligne électrifiée Bruxelles - Anvers a été remise en état et assurera également des circulations spéciales.

x x x

La "type 12" fut construite en 1939 en six exemplaires. Ce fut une locomotive spectaculaire, avec son carénage déviateur et ses roues motrices de 2,10 m de diamètre. Du type "Atlantic", elle pesait 89 tonnes en ordre de marche et pouvait rouler, en service commercial, à 140 km/heure. Elle conquist le "ruban bleu" le 12 juin 1939 en tête d'une rame de 200 tonnes sur la ligne Bruxelles - Ostende avec une pointe de vitesse de 165 km/heure.

x x x

Au lendemain de la guerre 1940-1945, le parc de locomotives était décimé et afin de le reconstituer dans le plus bref délai, la S.N.C.B. passa commande aux Etats-Unis et au Canada de trois cents locomotives qui devinrent les "types 29".

C'est une de ces locomotives, la 29.013, qui le 20 décembre 1966 mit fin au règne de la vapeur en Belgique, en service commercial, sur la ligne Ath - Denderleeuw. Elle a été conservée en état de marche et effectuera ses derniers parcours à l'occasion du 150^e anniversaire.

C'est une machine de type "Consolidation" à un bissel et huit roues motrices d'un diamètre de 1,52 m. Pesant 93 tonnes en ordre de marche, sa vitesse maximale est de 96 km/h. Elle peut tracter aussi bien des trains de voyageurs que de marchandises.

x x x

L'automotrice de 1935 que l'on reverra en cette année anniversaire est constituée de deux motrices encadrant deux remorques. Sa puissance est de 750 kW (1.000 cv) par motrice et sa vitesse maximale de 120 km/heure. Une des motrices fut construite par les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi

(A.C.E.C.) et l'autre par la Société d'Electricité et de Mécanique de Gand (S.E.M.) et ces constructeurs avaient adopté chacun des solutions particulières, notamment pour les systèmes de démarrage.

Affectée au début à la ligne rapide Bruxelles - Anvers, elle fut construite en douze exemplaires.

Le tarif des trajets spéciaux.

Insistons tout d'abord sur le fait que le nombre de places dans les convois spéciaux étant strictement limité, il est indispensable d'acheter les billets à l'avance dans n'importe quelle gare du réseau. Ce billet constitue à la fois titre de transport et de réservation.

Le prix d'un trajet aller et retour est fixé à 250 F (400 F pour les trajets Malines - Gand et Arlon - Mariolle), les enfants de 6 à moins de 12 ans payant moitié prix. Une carte valable pour quatre parcours au choix est vendue 750 F.

Les billets seront mis en vente quinze jours avant le départ des trains.

La S.N.C.B. accordera des réductions allant jusqu'à 50 pour cent pour se rendre au lieu de départ des trains spéciaux.

Trains-vapeur avec locomotive "type 12".

- 11, 12, 18, 19, 25 et 26 mai : Bruxelles-Nord - Villorde - Malines.
- 1^{er} juin : Aarschot - Diest (avant-midi) et Diest - Hasselt (après-midi).
- 9 juin : Namur - Floreffe - Moustier - Jemeppe (avant-midi),
Namur - Flawinne - Franière - Jemeppe (vers midi) et
Namur - Andenne - Huy (après-midi).
- 22 juin : Liège-Guillemins - Flémalle Haute - Tilleur - Liège-Guillemins.
- 10 août : Menin - Comines - Ypres.
- 11 août : Courtrai - Audenarde.
- 24 et 25 août : Namur - Lustin - Yvoir - Dinant.
- 28 et 29 septembre : Gand St-Pierre - De Pinte - Deinze.

Trains-vapeur avec locomotive "type 29".

- 6 et 7 juillet : Verviers - Pepinster - Theux - Spa.
- 13 et 14 juillet : Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy.
- 21 juillet : Bastogne - Libramont.
- 21 septembre : Charleroi-Sud - Marchienne - Pléton - La Louvière-Sud.

La locomotive "type 29" en ordre de marche pourra être visitée gratuitement par le public dans les gares et aux dates ci-après :

Vilvorde : 11, 18 et 25 mai.
 Malines : 12, 19 et 26 mai.
 Diest : 1er juin.
 Namur : 9 juin.
 Liège : 22 juin.
 Menin : 10 août.
 Courtrai : 11 août.
 Dinant : 24 et 25 août.
 Gand-Saint-Pierre : 28 et 29 septembre.

Parcours en automotrice 1935.

- 11, 12, 25 et 26 mai : Bruxelles-Nord - Vilvorde - Malines.
- 18 et 19 mai : Bruxelles-Nord - Vilvorde - Malines - Berchem - Anvers-C.
- 1er juin : Mons - Saint Ghislain.
- 8 juin : Luttre - Charleroi - Châtelet.
- 9 juin : Gand-Saint-Pierre - Termonde.
- 15 juin : Arlon - Marloie.
- 6 et 7 juillet : Bruges - Heist - Knokke.
- 13 et 14 juillet : Bruges - Blankenberge.
- 20 et 21 juillet : Bruges - Ostende.
- 24 et 25 août : Louvain - Aarschot.
- 14 septembre : Louvain - Aarschot.
- 15 septembre : Louvain - Malines.
- 28 et 29 septembre : Malines - Termonde - Gand.
- 12 octobre : Arlon - Luxembourg.
- 19 et 20 octobre : Liège-G. - Verviers-C.

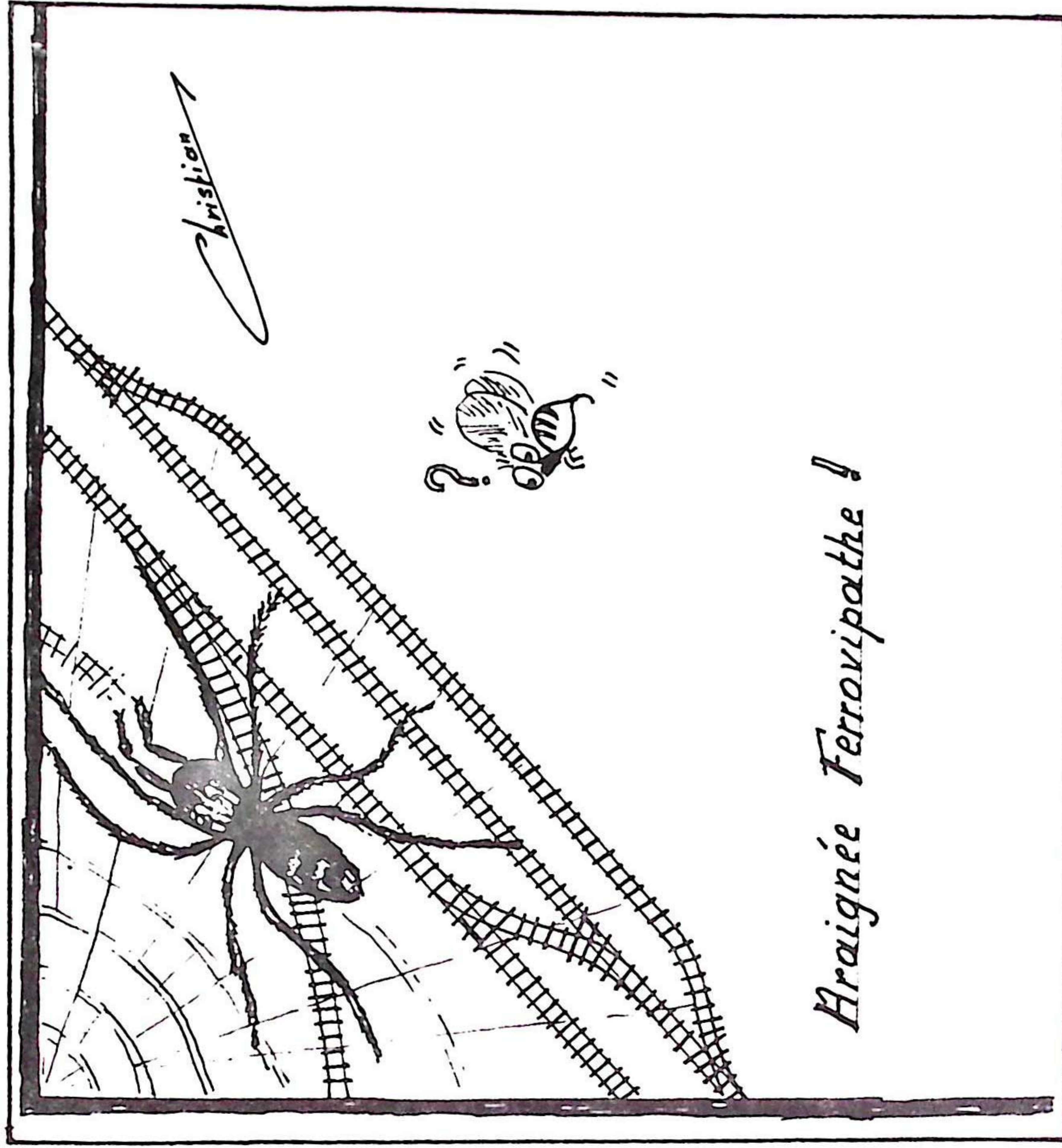
x x x x

Chaque convoi fera, aux jours indiqués, plusieurs trajets aller et retour. A partir du 15 avril, on pourra consulter dans les gares et les bureaux d'information les horaires détaillés et la liste des gares intermédiaires où les trains spéciaux feront arrêt.

En librairie

Les Editions EDIBLANCHART annonce pour juin/juillet :
 la réédition de "NOS INOUBLIABLES VAPEURS" par Phil DAMBLY
 l'édition d'un livre photographique sur les locomotives à vapeur belges
 par Max DELIE

Nous vous tiendrons au courant des conditions de souscriptions et éventuellement d'une commande groupées.



Araignée Ferroviapathe !

En librairie

Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'Etat Belge de 1835 à 1926.

Après la parution des documents concernant l'évolution de l'effectif du matériel à voyageurs (1) et le recueil du matériel à voyageurs à deux essieux de l'Etat Belge et des Réseaux concédés (2), nous avons le plaisir de vous annoncer la parution du recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de la période sous rubrique.

Ce document a été conçu de la même façon que le recueil des voitures à deux essieux. Une fiche signalétique a été rédigée pour chaque voiture. Celle-ci comprend à la partie supérieure, une vue en élévation, en plan et de l'about du véhicule disposées dans un cadre au format A5 pour le matériel à trois essieux et A4 pour le matériel à bogies. A la partie inférieure, ou en regard pour le matériel à bogies, sont indiqués l'année de construction, les numéros des séries de véhicules, leur nombre, le constructeur, la tare, le nombre de places offertes et les observations concernant la renumérotation. Vient ensuite un chapitre concernant les véhicules remis par l'Allemagne au titre de réparation de dommages de guerre en vertu du Traité de Versailles. Seules 25 planches reproduisant les types principaux de voitures ex-allemandes ont été retrouvées. Elles ont toutes été reproduites dans le document.

L'ouvrage donne une rétrospective du matériel de la Cour sous le règne du Roi Léopold I, en 1889 sous le règne du Roi Léopold II, en 1911 et en 1921 sous le règne du Roi Albert. Ce chapitre comporte 80 pages dans lesquelles les dessins des véhicules de la Cour des époques précitées sont reproduits au format A4. Une série de photos en noir et blanc et en couleur avec un commentaire approprié montrent l'aménagement intérieur des trois voitures-musées qui subsistent à ce jour, à savoir la berline royale et la voiture restaurant du Roi Léopold II ainsi que la voiture salon-restaurant du Roi Albert.

Le mémoire se termine par un tableau récapitulatif indiquant la numérotation chronologique des séries de véhicules ainsi que l'année de construction, les dimensions des fusées d'essieux, l'existence ou non d'un WC, d'un couloir de l'intercommunication, des systèmes d'éclairage, de chauffage et le type de frein.

En ce qui concerne le matériel ex-allemand, le relevé récapitulatif reproduit l'inventaire du matériel à voyageurs établi en date du 1.9.1926 au moment de la création de la S.N.C.B. Aucune photographie du matériel à 3 essieux et à bogies n'est reproduite, toutefois les dessins permettent de réaliser une maquette du véhicule à l'aide des trois vues. Le volume comprend 370 pages et est mis en vente dès à présent au prix de 500,-F, TVA incluse.

Un tiré à part du chapitre sur le matériel de la Cour peut également être obtenu, il contient les 80 pages du texte avec une couverture reproduisant une photo en couleur de l'intérieur de la voiture-restaurant de Sa Majesté le Roi Léopold II. Ce document peut être obtenu au prix de 150,-F.

Avec ce dernier fascicule se termine la revue du matériel à voyageurs en bois. Il ne reste qu'à traiter le matériel métallique, qui est programmé en 1985. A l'appui de ces données il a été possible de dresser une synthèse de l'évolution du matériel à voyageurs au cours des 150 ans d'existence de notre chemin de fer. Cette étude fera l'objet du prochain travail sous le signe : "150 ans de progrès de la technique de construction de la voiture à voyageurs". Il sera publié sous le titre : "Histoire de la voiture à voyageurs" qui sortira de presse dans le courant de 1985 et au sujet duquel une annonce est parue en novembre.

Conditions de paiement

Les possibilités suivantes :

- Achat du document contre paiement en espèces au guichet de la Direction A (Bureau des Renseignements des adjudications, rez de chaussée, rue de France, 85 à 1070 Bruxelles).
- Paiement par CCP sur le numéro 000.0249600.19 de la Direction A, Bureau 81.51- Rue de France, 89 à 1070 Bruxelles.
- Au Musée du Chemin de Fer, gare de Bruxelles Nord. Heures d'ouverture en semaine - 9h - 16h30. Fermé Samedi, dimanche et jours fériés.

Dans le deuxième cas, il y a lieu dans la mesure du possible, de grouper les commandes et les paiements par service.

(1) Ce document peut être obtenu au prix de 250,-F

(2) Ce document peut être obtenu au prix de 400,-F

Observations : Les trois tomes concernant le matériel à marchandise sortiront de presse dans le courant du premier trimestre de 1985.

Recueil du matériel à marchandises des Chemins de fer Belges et des Chemins de fer concédés - années 1835 à 1926 - 3 volumes.

Suite au volume concernant l'effectif du matériel à marchandises (1), nous avons le plaisir de vous annoncer la sortie de presse pour le mois d'avril du recueil du matériel à marchandises concernant la période 1835 à 1926.

Ce document a été scindé en trois tomes, les wagons couverts, fermés et plats.

Une fiche signalétique a été établie pour chaque type de wagon. Celle-ci comprend à sa partie supérieure, une vue en élévation, en plan et de l'about du véhicule disposées dans un cadre au format A5.

De plus, les données techniques ci-après sont mentionnées : année de construction, numéro de série, la tare et les dimensions essentielles.

Des dessins originaux des wagons les plus caractéristiques reproduits sur format A4 illustrent le texte.

Chaque chapitre traitant un type de wagons se termine par un registre qui reprend la numérotation chronologique des séries de wagons et mentionne sommairement quelques données techniques concernant la suspension, le frein, les organes de choc et de traction avec renvoi aux séries de fiche, relatives aux wagons ouverts, fermés, plats, réservoirs, de secours, etc...

Les séries de wagons ex-allemands et les wagons anglais dénommés War-Department sont également reprises dans cet ouvrage.

Nous attirons toutefois l'attention du lecteur sur l'absence de photos de wagons.

L'ouvrage comprenant 600 pages, sera mis en vente à partir du mois d'avril au prix de 900 F TVA incluse.

Les amateurs qui souhaitent se procurer le recueil des schémas des wagons en usage à la SNCB, soit + 250 pages format A3, qui sera vendu au prix de 1.000 F, peuvent dès à présent faire parvenir leur inscription à la Direction du Matériel, Rue de France 85 - 1070 Bruxelles, bureau M 23-01 Hg.

Possibilités ci-après :

- Achat du document contre paiement en espèces au guichet de la Direction A (Bureau des Renseignements des adjudications, rez-de-chaussée, Rue de France 89 à 1070 Bruxelles).
- Paiement par CCP au numéro 000.0249600.19 ou chèque bancaire libellé en francs belges à la Direction A, Bureau 81-51, Rue de France 89 à 1070 Bruxelles.
- Au Musée du Chemin de fer, gare de Bruxelles Nord. Heures d'ouverture 9h00 à 16h30. Fermé samedi, dimanche et jours fériés.

[Signature]
 VANDENBERGHEN
 Ingénieur en Chef.

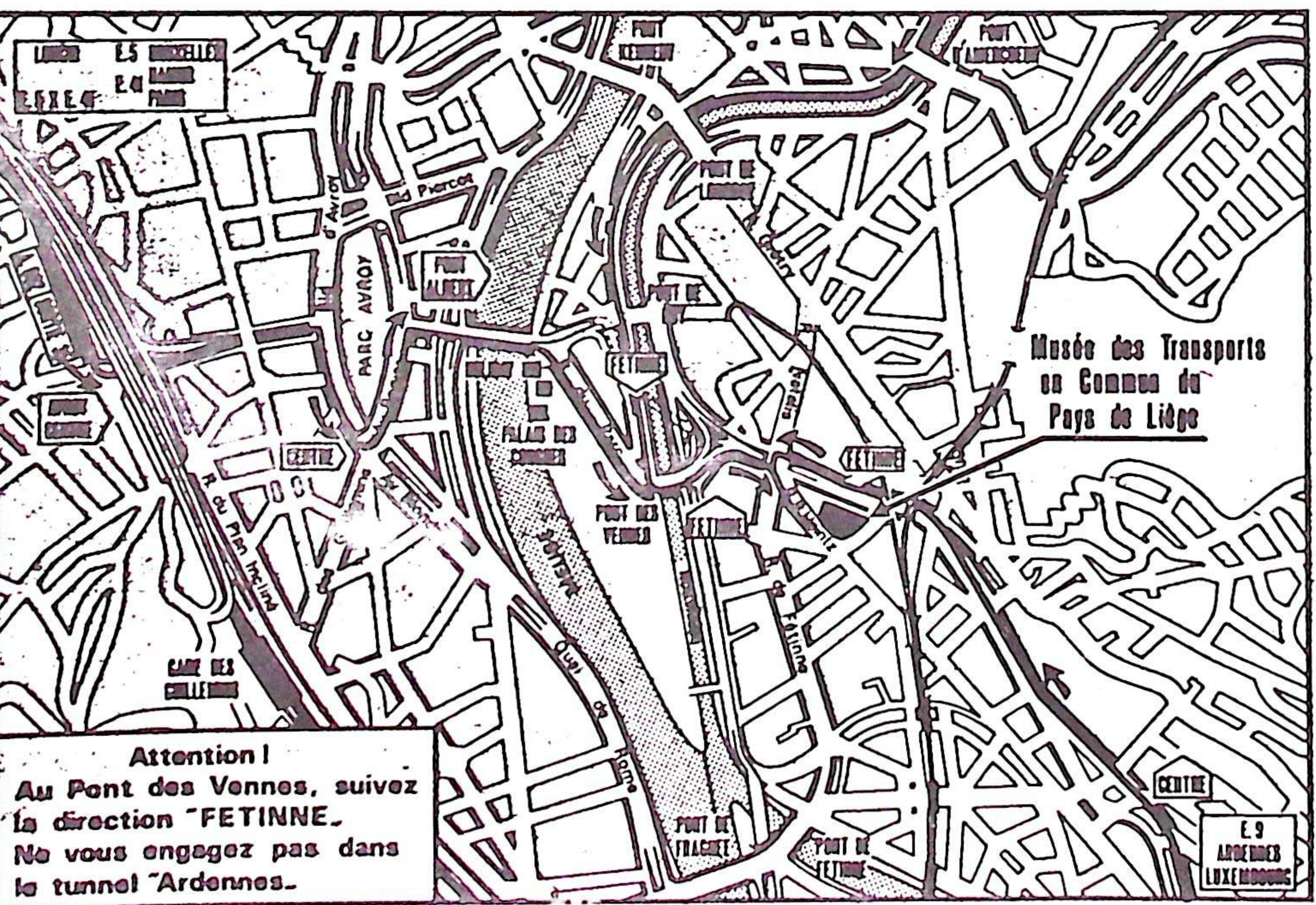
(1) Le livre peut être obtenu au prix de 275 F.

LES TOURISTIQUES

LE MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE

Créé à l'initiative de la STIL, du service "Promotion des Transports Urbains" du Ministère des Communications, de la SNCV, du Musée de la vie Wallonne, de l'AMUTRA, du GTF, de la STIV et du CFEB (Club Ferr. de l'Est de la Belgique), il a été installé dans une remise de l'ancien dépôt "NATALIS" de la STIL.

Adresse : rue Richard Heintz, 9 à Liège (voir plan ci-dessous)
 Ouvert tous les week-ends depuis le 25 avril jusque fin septembre.
 Renseignements pour heures d'ouverture, sonner avant s.v.p au numéro de téléphone suivant : (041) 67.00.64 ext. 2105.



Pour débiter

UN DETAIL BIEN DE CHEZ NOUS: LA CABINE TELEPHONIQUE

La tendance contemporaine -et pleinement justifiée- du modélisme ferroviaire est de s'approcher au mieux de sites ou de situations réels empreints de leur atmosphère par une foule de détails typiques.

Ce modélisme dit d'atmosphère s'est développé, chez nous, avec l'apparition des réseaux modulaires où l'émulation et les petites surfaces à traiter ont provoqué la recherche de l'"atmosphère".

Pour atteindre ce but, deux règles: OBSERVER et SE DOCUMENTER

SE DOCUMENTER peut se faire de plusieurs façons selon les possibilités:

croquis à main levée

photos

plans côtés

Dans les prochains mois, nous espérons vous fournir une documentation sur les constructions typiques de nos régions grâce à l'aide précieuse de quelques membres.

L'un de ceux-ci -architecte de profession- m'a récemment demandé s'il n'était pas intéressant de proposer dans FERRO-FLASH des plans et vues de maisons et bâtiments de nos régions et si personne ne s'était attelé à ce travail (p.e. maisons des cités de nos anciens charbonnages dont la plupart ont perdu leur aspect original, gares disparues dont il ne reste aucun document cf MARIEMONT, OBOURG, charbonnages ...etc) Devant ma réponse négative et, un peu sur mes insistances, il m'a promis de s'en occuper et de nous apprendre à mieux connaître nos richesses et surtout à les reproduire sur nos réseaux.

Mais, avant d'entreprendre des réalisations élaborées, je vous propose de vous pencher quelques minutes sur un détail de paysage bien de chez nous: la cabine téléphonique du coin de la rue.

Vous n'aurez aucune difficulté pour l'observer et, grâce à la complicité J-P. TAITAI, en voici le plan précis.

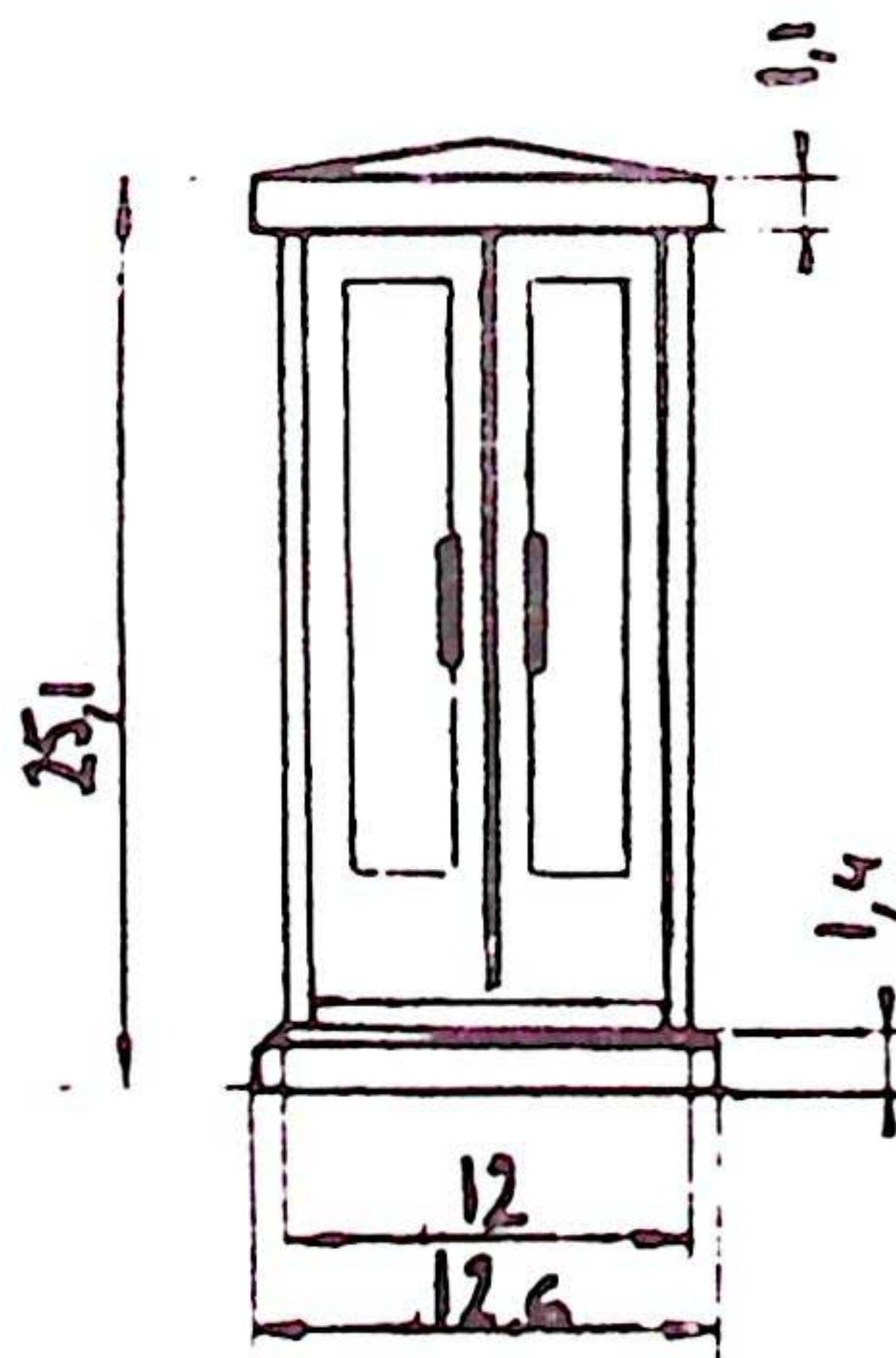
Les matériaux sont simples, le travail aussi: du plastique transparent rigide de récupération pour les quatre faces sur lequel vous collerez une mince feuille de plastiscarte ou de bristol pour simuler les parois en aluminium.

Bon amusement!

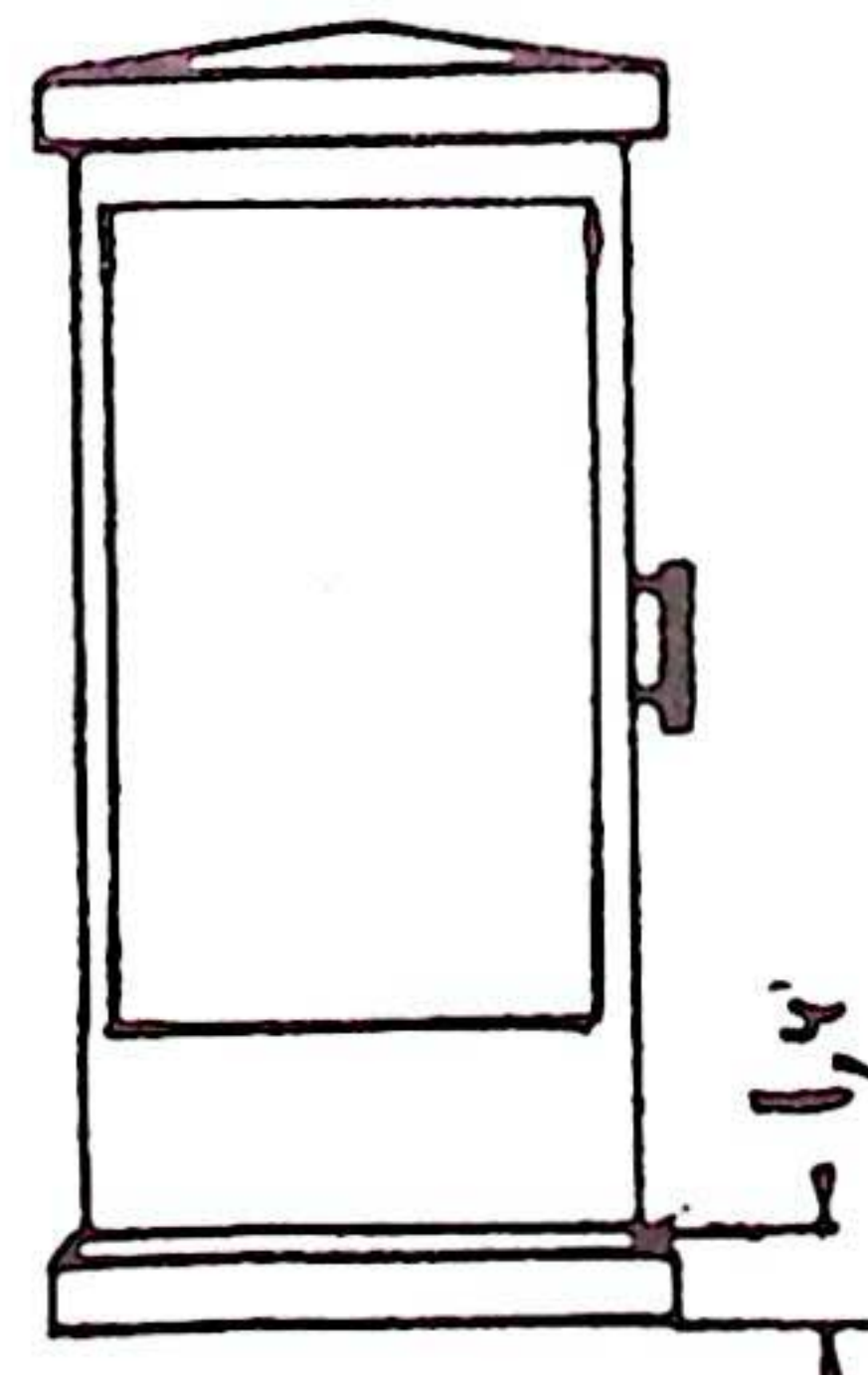
Double porte
ouverture intérieure

PEACHE
Simple porte
ouverture extérieure

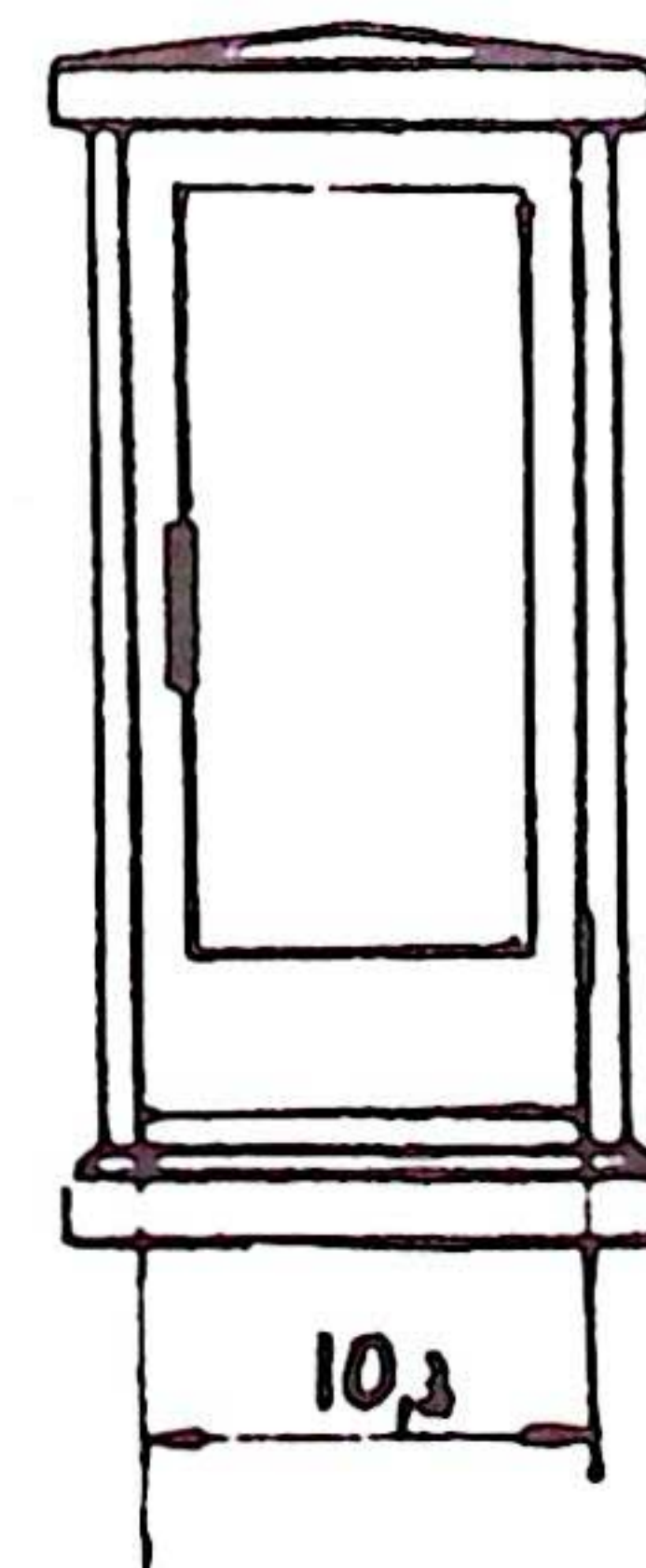
NB: les plans sont au 1/50e. Les dimensions données en mm sont au 1/87e



Vue de face



Vue de profil



Vue de face

Aussi, lors de l'entretien périodique de la loco, faudra-t-il procéder à l'entretien du collecteur.

Porte-balais

Le tenir propre, sec et brillant. Un bâtonnet garni à son extrémité d'un peu de ouate imprégnée d'un nettoyant suffit à l'opération. Enlever les balais et faire ensuite coulisser le tampon dans l'alvéole.

Ne jamais modifier la pression des deux ressorts dont il est muni.

Tenir les balais propres et vérifier leur longueur qui ne doit jamais être inférieure à la moitié de la longueur des balais d'ORIGINE.

3-ALIMENTATION DES MOTEURS

Le moteur alternatif consomme normalement du courant alternatif. Etant un moteur universel, on peut lui fournir du courant continu. Mais, ce n'est pas son plat préféré.

Sous peine de destruction, le moteur continu ne peut PAS recevoir de courant alternatif. Il ne tournera d'ailleurs pas.

Les moteurs sont prévus pour fonctionner sous un certain voltage maximum. Les valeurs généralement admises sont de 16 volts en alternatif et de 12 volts en continu. Ils peuvent cependant accepter une surtension momentanée tant leur construction est robuste.

Un moteur ne doit jamais peiner et encore moins rester à l'arrêt en recevant une tension incapable de le faire démarrer. Attention donc à la remise à zéro correcte du transfo d'alimentation.

4 -LES TRANSFORMATEURS

Les transformateurs fournissent le courant de bas voltage nécessaire à l'exploitation du réseau.

Tout transfo valable possède deux sorties. L'une est le courant de traction modulable par le bouton de commande, l'autre étant une sortie de valeur fixe mais toujours ALTERNATIVE. Cette dernière est destinée à actionner les accessoires. Par accessoires, il faut entendre l'éclairage, les aiguillages et tout ce qui sert tant à l'animation du paysage que des installations ferroviaires.

Le Mystère de la carrière.

Michel Strod à Mans en compagnie de Sophie
AR.1210 poursuit son chemin.

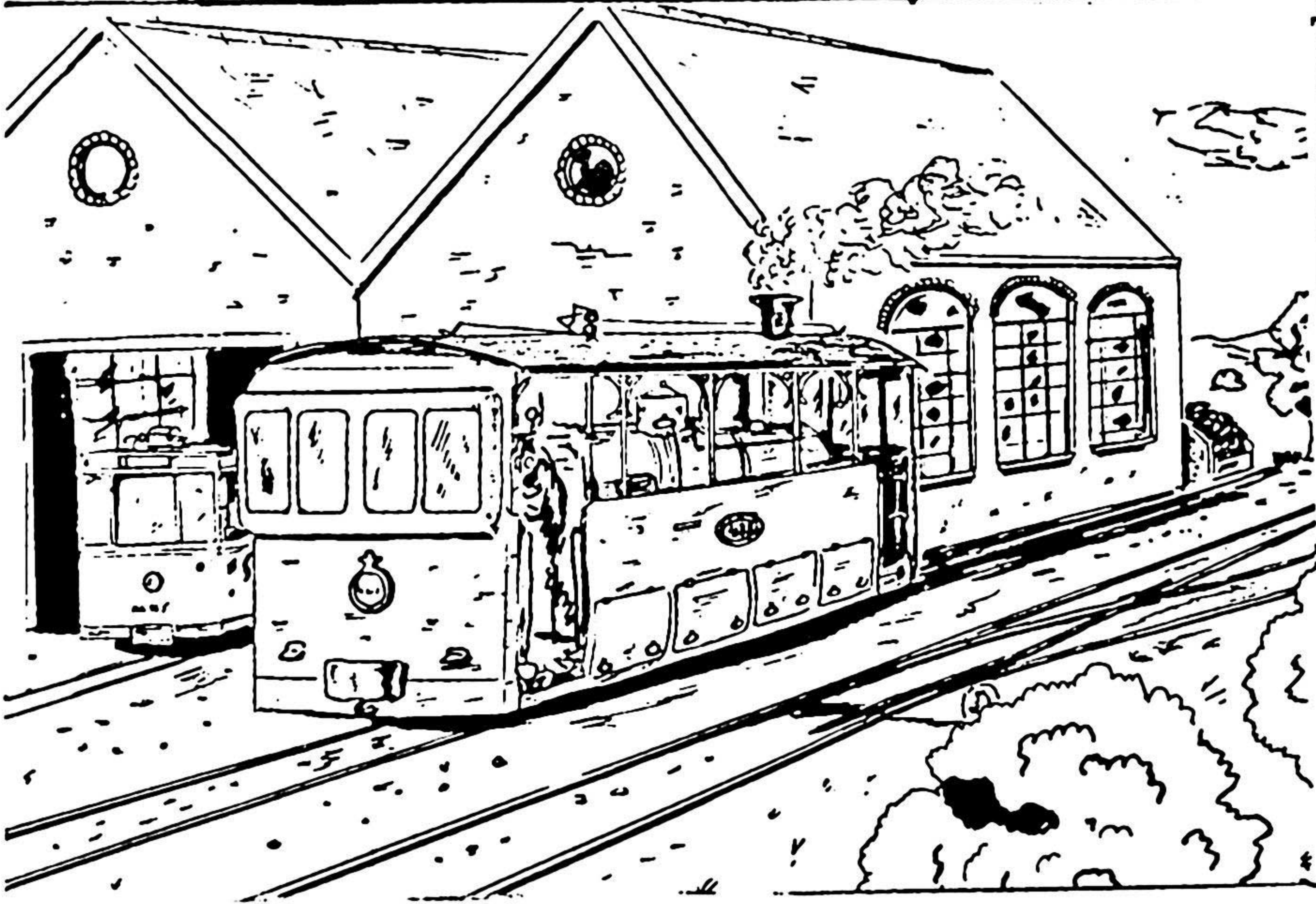
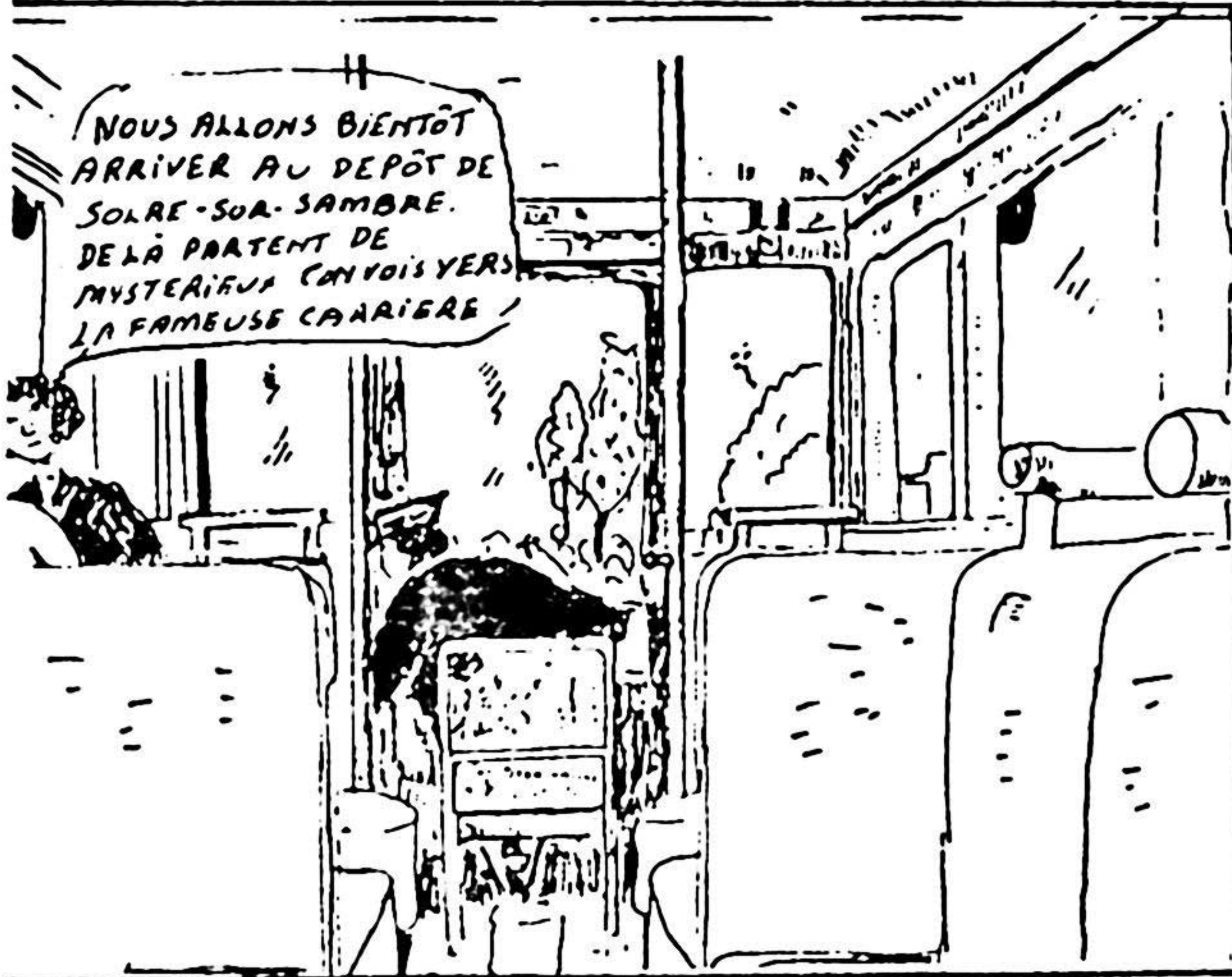
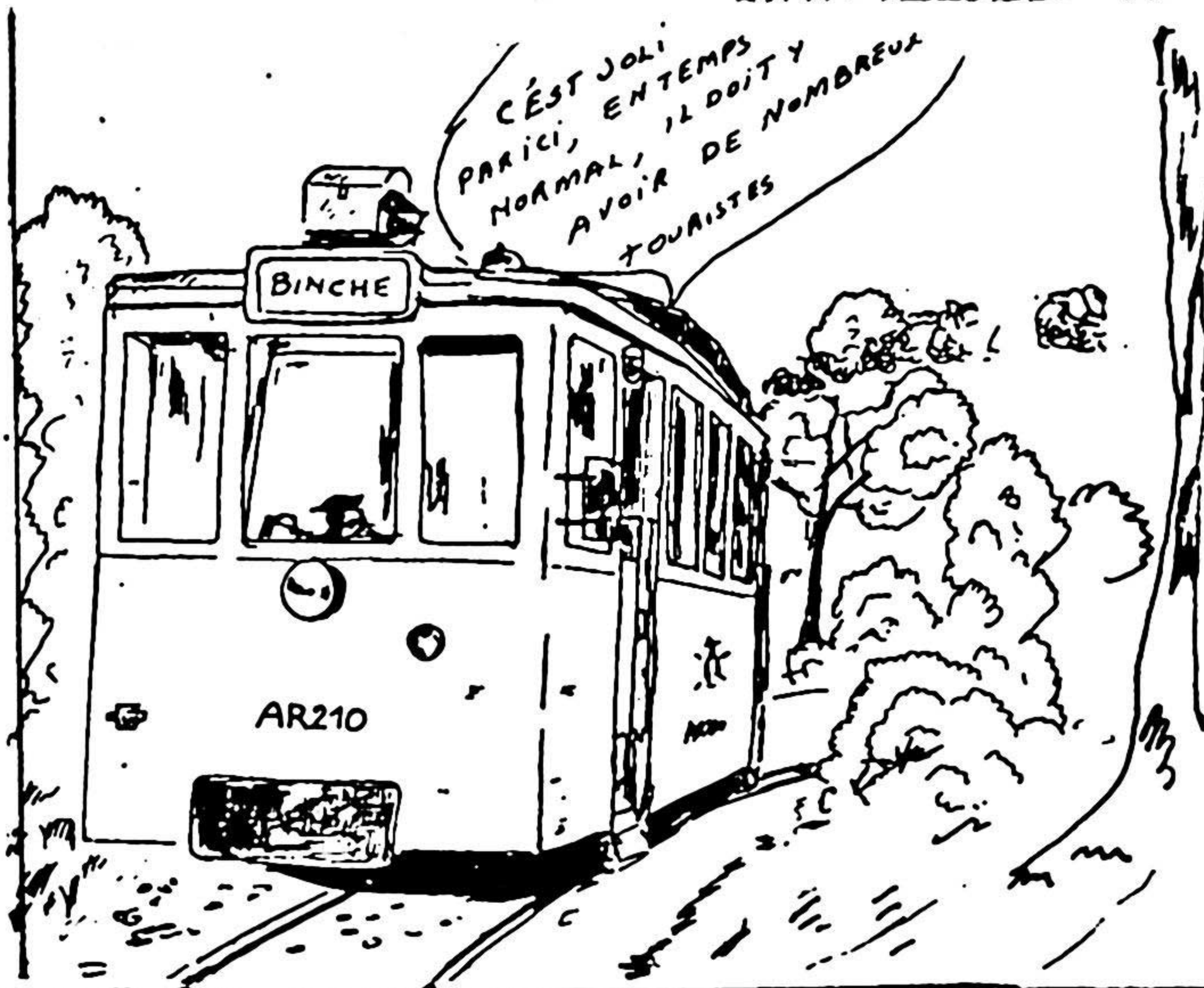
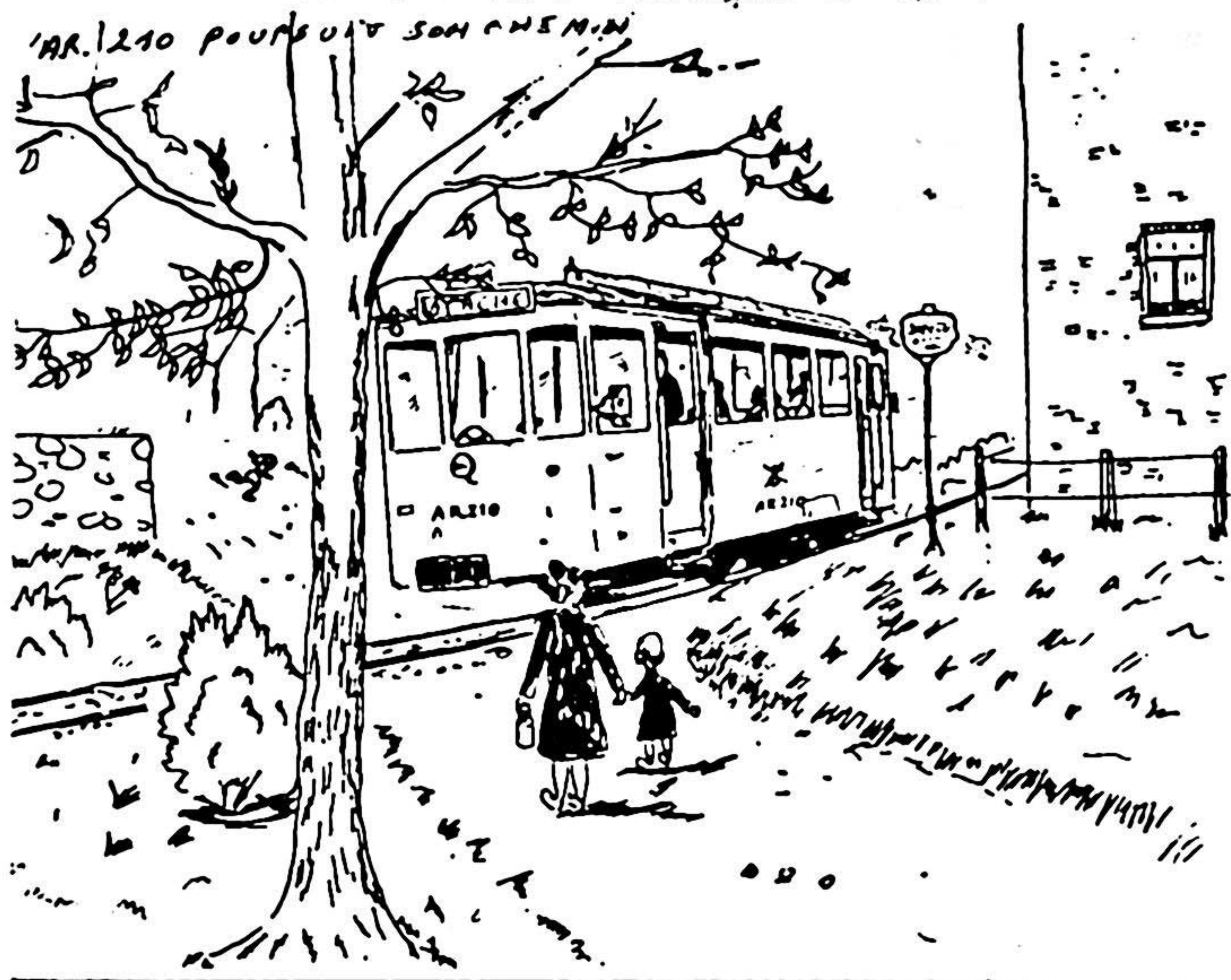




Photo F.D.

Le MUPDOFER nous propose à prix préférentiel du matériel SNCV HO.

Meuleuse S.N.C.V. 21002 (utilisée actuellement par l'ASVi) construite sous licence (Schörling) par les F.U.F. de HAINE ST PIERRE.

Modèle en métal blanc à assembler

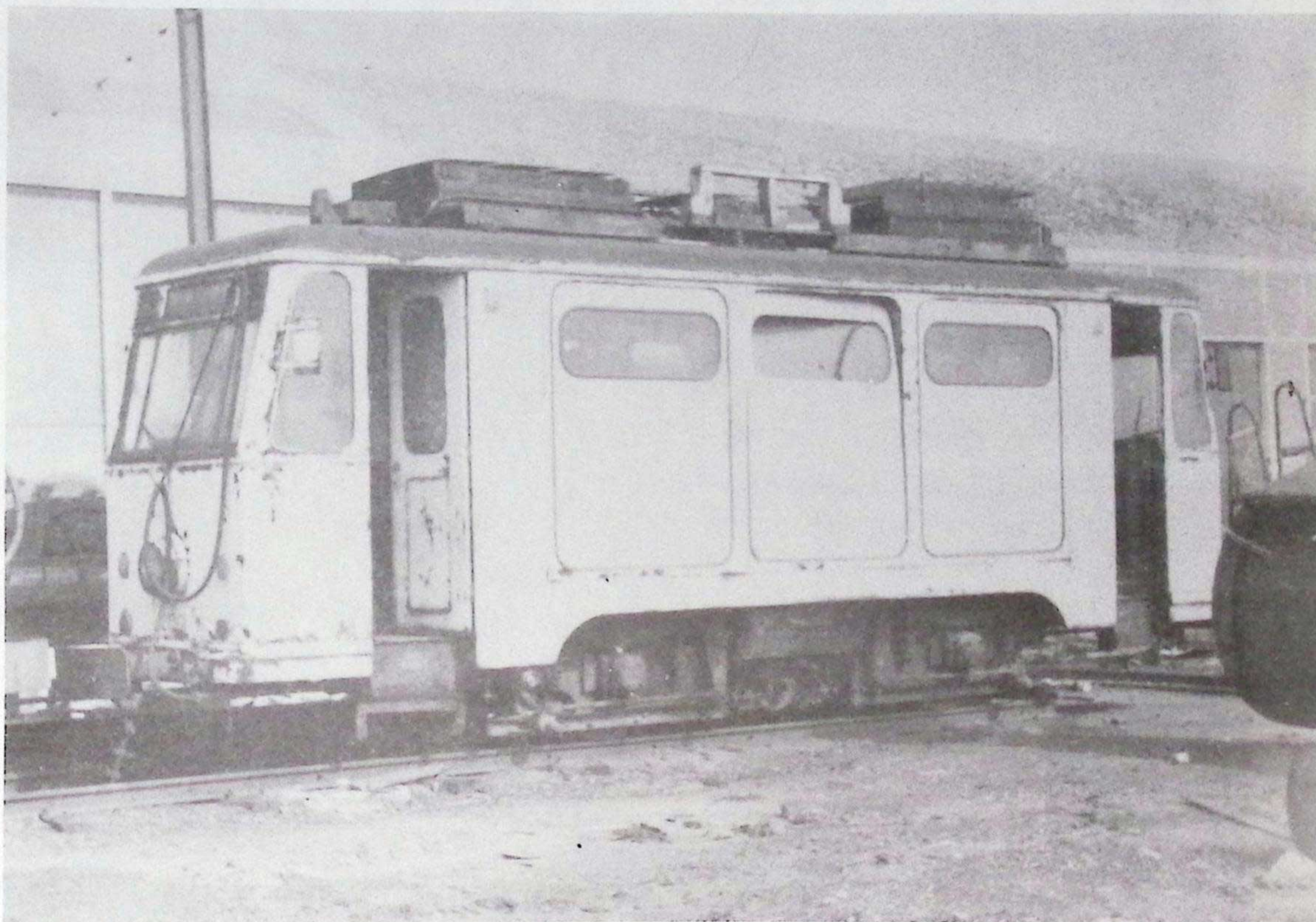
Motorisation 12 volts CC, écartement 16,5mm

Le modèle est fourni avec pantographe fonctionnel.

Prix: 1900 francs (+110 francs port éventuel)

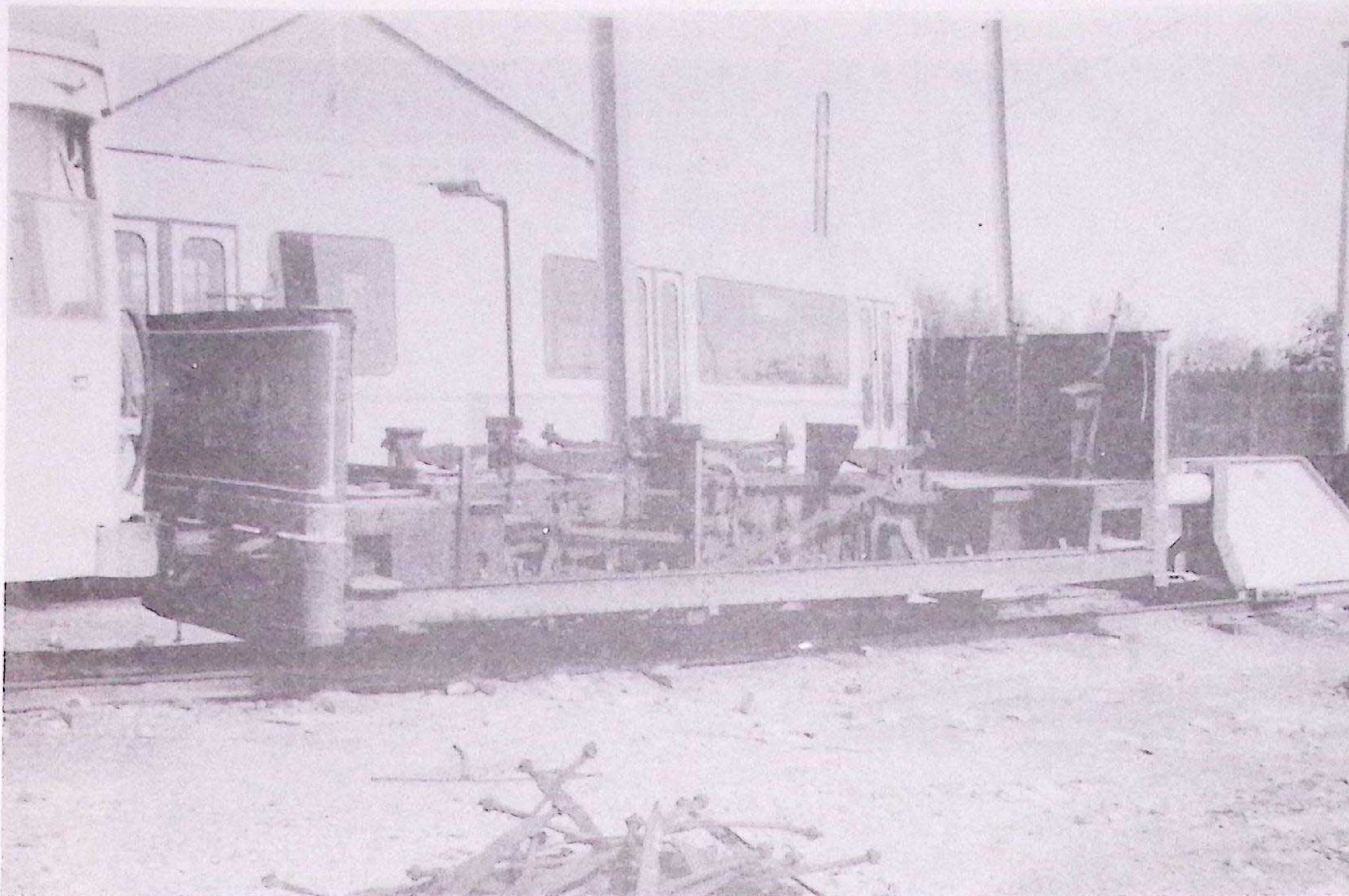
Délai de livraison: 2 mois maximum

Cette somme est à verser au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
Chaussée de Mons, 125 à 7160 HAINE ST PIERRE en mentionnant en communication
"MEULEUSE SNCV HO" + adresse du réservataire.



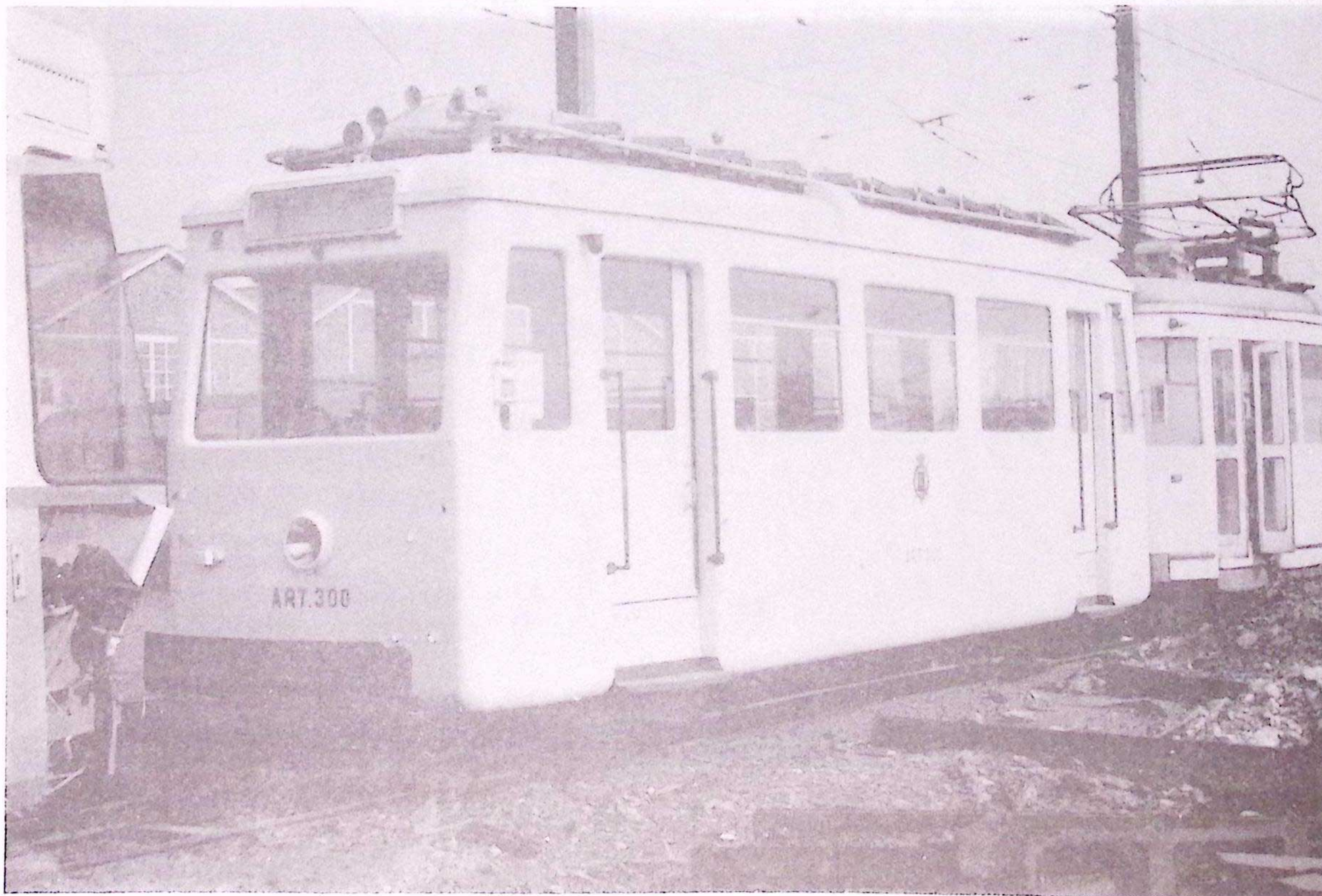
21001 en attente de démolition à JUMET
Cette meuleuse est la soeur jumelle de la 21002 dont elle diffère par
quelques détails

Photo Peache



Chassis d'une locomotive bicabine SNCV à JUMET

Photo Péache



Autorail 300 à JUMET

Photo Péache