

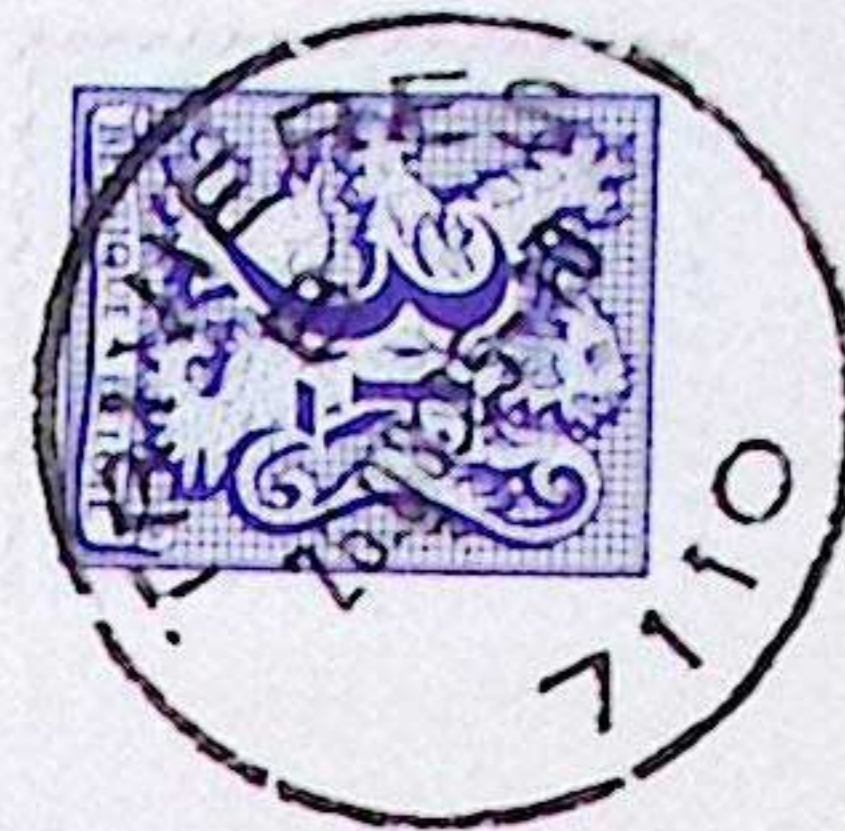
# FERRO

# FLASH

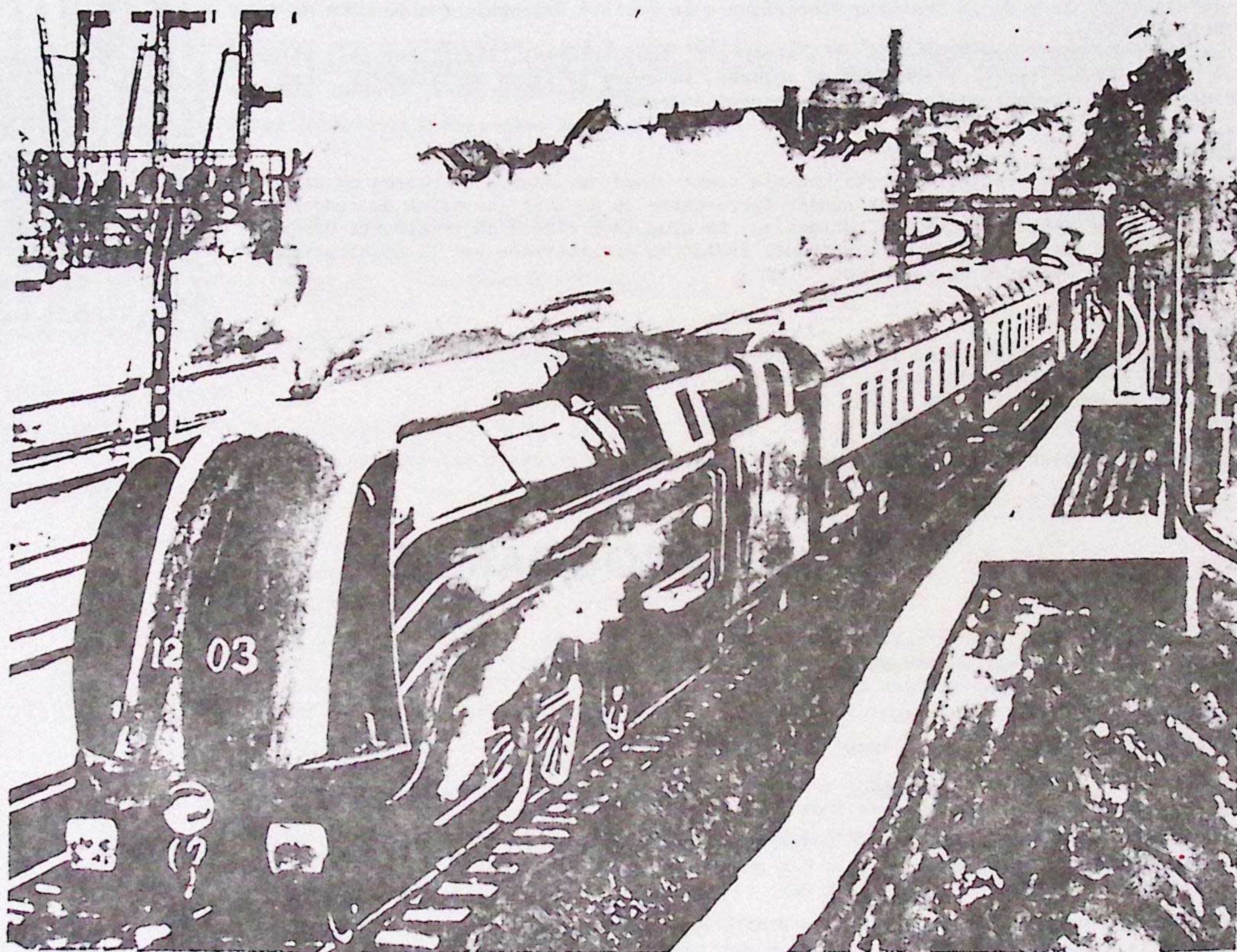
N 105 AOUT 1985

POSTE - si retour:

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



ED. RESP. JENNY DELCOURT - 22, R. E. HULIN-7111-ST.-VAAST



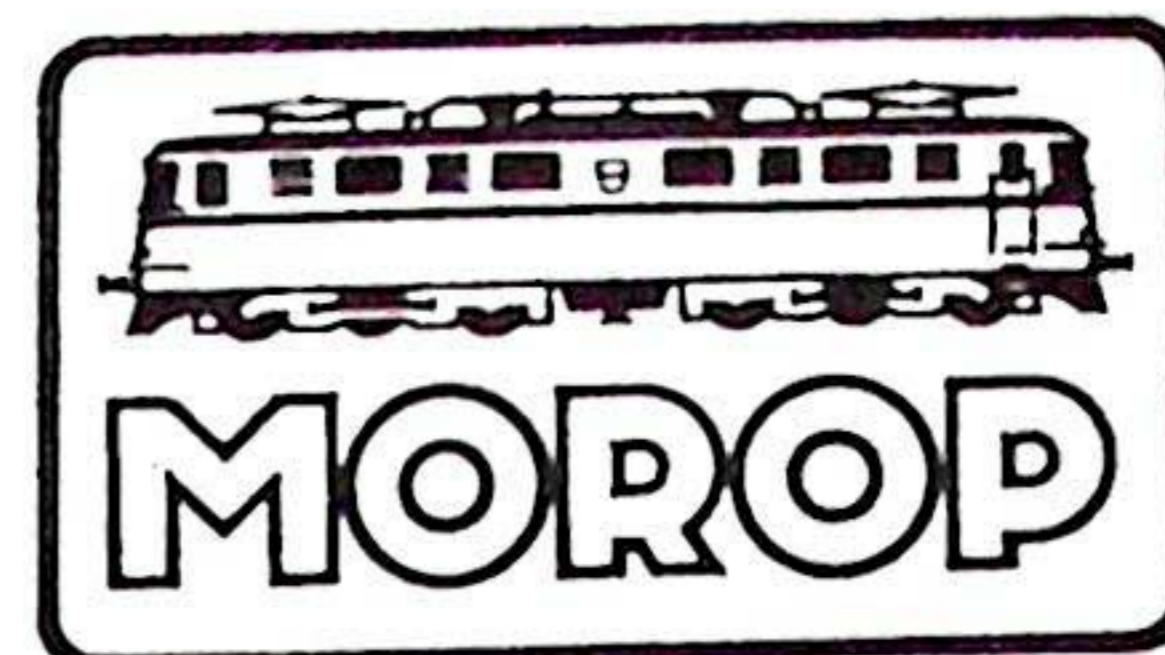
## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

MODELISME  
DOCUMENTATION

INFORMATIONS FERROVIAIRES

# 32<sup>e</sup> CONGRES KONGRESS



BRUXELLES

15-21

SEPT.

1985

XXXIIe Congrès MOROP à Bruxelles, du 15 au 21 septembre 1985

Après 1958 et 1968, la Belgique aura une troisième fois, en 1985, l'honneur et la joie d'accueillir un Congrès MOROP.

L'année 1985, baptisée en Belgique "L'année des transports en commun", verra la commémoration de plusieurs événements particulièrement significatifs:

- le 150e anniversaire des chemins de fer belges,
- le centenaire des chemins de fer vicinaux, de l'Association Internationale du Congrès des chemins de fer et de l'Union Internationale des Transports Publics,
- le cinquantenaire de la traction électrique à la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB).

C'est pour ce motif que FEBELRAIL et l'ARBAC ont, conjointement, lancé leur invitation. Les congressistes auront l'occasion de voyager, au cours de leurs déplacements, tant en matériel historique restauré qu'en matériel moderne.

#### Lieu du Congrès

Comme précédemment, Bruxelles a été choisie comme siège du Congrès en raison de sa situation au centre du pays et du réseau ferroviaire et en tant que point de rencontre des deux principales communautés nationales. De plus, son réseau de transports urbains a subi depuis quelques années une profonde évolution caractérisée par la construction d'un réseau de métro et de pré-métro.

#### Accueil

Centre de Communications Nord (CCN) - fléchage en gare de Bruxelles-Nord

samedi 14 septembre: de 14h à 22h

dimanche 15 septembre: de 8h à 22h

lundi 16 septembre: de 8h à 14h

Un bureau permanent (MOROP-Assistance) sera à la disposition des congressistes.



## PROGRAMME

#### SAMEDI 14 SEPTEMBRE

Accueil des congressistes au "CCN" de 14h à 22h.

#### DIMANCHE 15 SEPTEMBRE: Bruxelles

- Accueil des congressistes au "CCN" de 8h à 22h
- A la station de métro Anneessens, au Centre des Relations Publiques de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB)
  - Comité Directeur: session de 9h à 12h et de 14h à 17h
  - Comité Technique: session de 9h à 12h et de 14h à 17h
  - Assemblée de FERPRESS: de 19h30 à 22h
- Pour les autres congressistes: à 14h: Visite guidée de Bruxelles e.a. Palais du Roi, Parlement, Palais de Justice, Grand-Place, Arcades du Cinquantenaire, Soldat Inconnu, Atomium, "Manneken Pis", Petit Sablon, Tour Japonaise, Cathédrale Saint-Michel

#### LUNDI 16 SEPTEMBRE: Bruxelles

- Accueil des congressistes au "CCN" de 8h à 14h
- Assemblée des délégués des associations membres: de 9h à 12h à la station de métro Anneessens
- Visite guidée de Bruxelles: de 9h à 12h - comme ci-dessus
- A 9h: Visite de la nouvelle cabine de signalisation de la gare de Bruxelles-Midi (SNCB) Pour des raisons de sécurité, le nombre de participants à cette visite est limité.
- A 15h: Ouverture solennelle du XXXIIe Congrès MOROP à l'Hôtel de Ville de Bruxelles, bâtiment historique du XVe siècle Vin d'honneur et visite guidée de l'Hôtel de Ville
- A 20h: A la station de métro Anneessens, visite organisée de l'exposition de modélisme ferroviaire axée sur le matériel belge, avec la participation de modélistes et associations ferroviaires

- Voyage de Bruxelles à Malines en rame électrique quadruple mise en service en 1935 à l'occasion de l'électrification de la ligne Bruxelles - Anvers
- Visite de l'Atelier Central de la SNCB et du réseau modèle (échelle H0) du club "De Pijl"
- Variante: Visite guidée de la ville de Malines, résidence de Marguerite d'Autriche et centre administratif de l'ancien Duché de Bourgogne au XVe siècle
- Repas de midi pris en commun
- Voyage en train de Malines à Louvain, siège d'une des plus anciennes universités du monde
- Visite du matériel de la SNCB, préservé et partiellement restauré, destiné au futur musée des chemins de fer
- Retour à Bruxelles en train
- A 20h: Forum des modélistes, à la station de métro Anneessens

MERCREDI 18 SEPTEMBRE: Bruges et le littoral belge

- Voyage en train de Bruxelles à Bruges
- Visite des ateliers de construction de matériel roulant ("BN-Constructions Ferroviaires et Métalliques" - Usine de Bruges)
- Variante: Visite guidée de la ville de Bruges, cité médiévale célèbre pour son architecture homogène et ses nombreux canaux qui lui ont valu le nom mondialement connu de "Venise du Nord"
- Transfert en autobus de Bruges à Ostende, la "reine des plages"
- Repas de midi pris en commun
- Parcours sur la ligne électrique à voie métrique de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV) le long du littoral belge, en matériel de 1930 restauré et en matériel moderne (avec arrêts-photos)
- Retour d'Ostende à Bruxelles en train

JEUDI 19 SEPTEMBRE: journée vapeur

- Voyage en train de Bruxelles à Mariembourg, partiellement en traction vapeur (avec arrêts-photos)
- A Mariembourg, point de départ du Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V), visite du dépôt de locomotives
- Parcours touristique pittoresque de Mariembourg à Treignes en train à vapeur du CFV3V (avec arrêts-photos)
- Transfert en autobus de Treignes à Heer-Agimont
- Descente de la très jolie vallée de la Meuse en "bateau-mouche", avec repas en commun servi à bord
- Retour de Dinant à Bruxelles en train

VENDREDI 20 SEPTEMBRE: journée d'archéologie industrielle

- Voyage de Bruxelles à La Louvière en train
- Au départ de La Louvière, parcours sur le réseau électrifié à voie métrique de la SNCV:
  - vers Houdeng et Strépy et retour en matériel ancien, avec visite aux ascenseurs pour bateaux du Canal du Centre construits au début de ce siècle et toujours en service
  - vers Anderlues en matériel moderne
- Trajet d'Anderlues à Thuin et retour en matériel historique préservé par l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi)
- Repas de midi pris en commun à Lobbes
- Trajet d'Anderlues à Charleroi en matériel SNCV moderne, par la ligne nouvelle et le "métro léger de Charleroi"
- Retour à Bruxelles en train

Variante: au départ de Thuin

- Visite en autobus du chantier du nouvel ascenseur pour bateaux de Strépy-Thieu sur le Canal du Centre (dénivellation 73 mètres)
  - Visite du "Plan Incliné" de Ronquières, sur le Canal de Bruxelles à Charleroi
- Ces deux ouvrages d'art hydrauliques uniques au monde comptent parmi les plus impressionnants.
- Retour à Bruxelles en train

Le soir: Dîner de gala du XXXIIe Congrès MOROP à l'Hôtel Astoria, de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme

AMEDI 21 SEPTEMBRE: les transports en commun de Bruxelles

- Visite du réseau de métro, du dispatching, de l'école des conducteurs et de l'atelier du matériel roulant
- Repas de midi en commun au dépôt Delta de la STIB
- Transfert en autobus vers le dépôt de Woluwe de la STIB
- Visite du Musée du Transport Urbain Bruxellois (MTUB) où des animations ferroviaires diverses ont prévues
- Visite d'un réseau à vapeur vive à l'échelle 1/8e
- Parcours en tramways historiques à travers la forêt de Soignes

Notes:

1. Plusieurs clubs, affiliés à FEBELRAIL, collaborent à la réussite du Congrès: De Pijl (mardi 17), CFV3V (jeudi 19), ASVi (vendredi 20) et MTUB (samedi 21)
2. Exposition de modélisme ferroviaire

En complément du programme ci-dessus, une exposition de modélisme ferroviaire sera organisée dans le Centre des Relations Publiques de la STIB, à la station de métro Anneessens du 8 septembre à fin octobre 1985. Cette exposition sera ouverte aux écoles et au public (voir visite guidée prévue le 16 septembre à 20h).

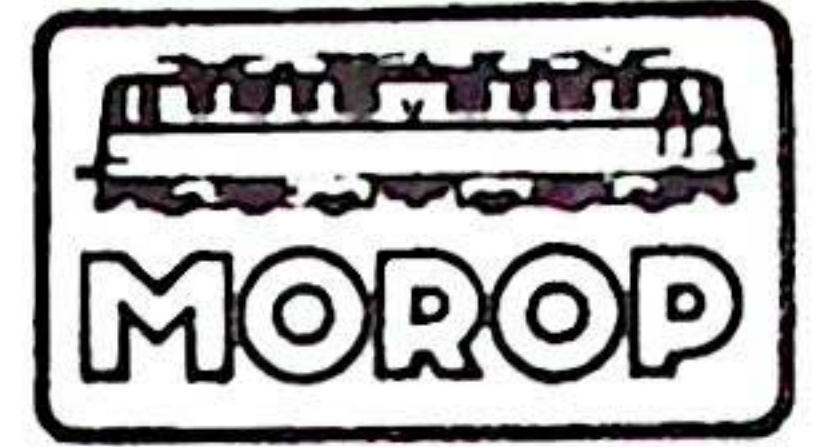
Sous réserve de modifications.



MOROP '85

Adresse: Secrétariat du Congrès MOROP 85  
c/o Wouter JANSSENS  
Rue des Palmiers, 12  
B-1150 Bruxelles





XXXIle Congrès MOROP du 15 au 21 septembre 1985

FEBELRAIL et l'ARBAC rappellent que le XXXIle Congrès MOROP aura lieu en Belgique du 15 au 21 septembre 1985. Le programme détaillé du Congrès peut être obtenu au Secrétariat du Congrès MOROP 85, Rue des Palmiers, 12 à 1150 Bruxelles. Les frais d'inscription s'élèvent à BEF 9.500,-

En outre, conformément aux décisions prises en Assemblée Générale FEBELRAIL, il sera donné aux membres des associations affiliées la possibilité de participer par jour à certaines activités du Congrès MOROP 85. A cet effet, les membres intéressés renverront leur bulletin d'inscription mentionnant leur numéro de carte de membre 1985 (accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée) à FEBELRAIL - Secrétariat du Congrès MOROP 1985 - C/O Wouter Janssens - Rue des Palmiers, 12 à 1150 Bruxelles.

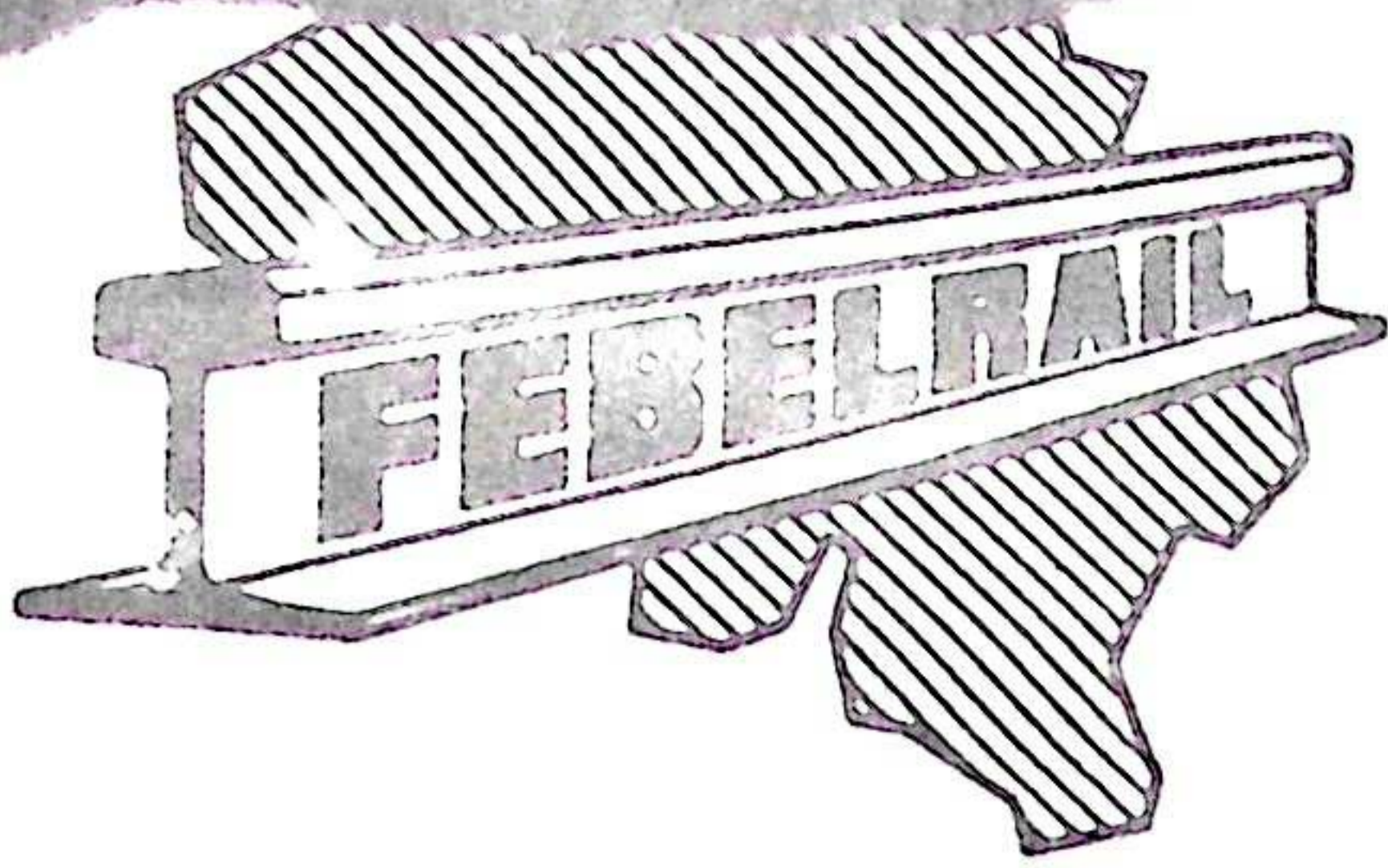
Leur participation sera payée par versement/virement uniquement, avant le 31 août 1985, au compte n° 068-2032471-57 du Congrès MOROP 1985 - C/O Wouter Janssens - Rue des Palmiers, 12 à 1150 Bruxelles. La vérification de la validité des bulletins d'inscription sera effectuée dès réception.

Il est bien entendu que:

- les inscriptions seront prises sous réserve du nombre de places disponibles
- le nombre cumulé de journées "à la carte" sera limité à deux.

PARTICIPATION PAR JOUR AU MOROP 85

1. MARDI 17 SEPTEMBRE: 1A Variante A: - Bruxelles - Malines en rame électrique historique 1935  
- Visite de l'Atelier Central SNCB  
- Visite du réseau HO de "De Pijl"  
- Repas de midi BEF 715,- par personne  
- Malines - Louvain en train  
- Visite du matériel du futur musée  
- Louvain - Bruxelles en train
- 1B Variante B: Au lieu de la visite à l'Atelier central SNCB et à "De Pijl", visite guidée de Malines BEF 715,- par personne
2. MERCREDI 18 SEPTEMBRE: 2A Variante A: - Bruxelles - Bruges en train  
- Visite Ateliers de construction BN  
- Bruges - Ostende en autobus BEF 1.315,- par personne  
- Repas de midi  
- Parcours SNCV au littoral (matériel historique et moderne)  
- Ostende - Bruxelles en train
- 2B Variante B: Au lieu de la visite aux Ateliers de construction BN, visite guidée de la ville de Bruges BEF 1.315,- par personne
3. JEUDI 19 SEPTEMBRE: 3A Variante A: - Louvain - Ottignies - Charleroi - Couvin - Mariembourg en rame vapeur spéciale MOROP 85  
- Parcours historique vapeur CFV3V Mariembourg - Treignes et retour  
- Mariembourg - Charleroi en rame vapeur BEF 1.340,- par personne
- 3B Variante B: - Mariembourg - Couvin - Mariembourg en rame vapeur spéciale MOROP 85  
- Parcours touristique vapeur CFV3V Mariembourg - Treignes et retour  
- Mariembourg - Charleroi en rame vapeur BEF 375,- par personne
4. VENDREDI 20 SEPTEMBRE: 4A Variante A: - Bruxelles - La Louvière en train  
- Parcours en matériel SNCV historique La Louvière - Houdeng  
- Visite des ascenseurs pour bateaux sur le Canal du Centre à Houdeng  
- La Louvière - Anderlues en tramway vicinal  
- Anderlues - Thuin en matériel SNCV historique: ASVI  
- Repas de midi BEF 1.030,- par personne  
- Thuin - Anderlues en matériel ASVI  
- Anderlues - Charleroi en tramway vicinal et métro léger de Charleroi  
- Charleroi - Bruxelles en train
- 4B Variante B: - Le matin, même programme que pour la variante A  
- Après le repas de midi: Thuin - Strépy - Thieu en autobus  
- Visite du chantier du nouvel ascenseur pour bateaux sur le Canal du Centre à Strépy-Thieu  
- Visite du Plan Incliné de Ronquières  
- Ronquières - Nivelles en autobus BEF 1.380,- par personne  
- Nivelles - Bruxelles en train
5. SAMEDI 21 SEPTEMBRE: 5 - Visite du réseau du métro STIB avec dispatching, école des conducteurs et atelier  
- Repas de midi  
- Dépôt DELTA - Dépôt de Woluwe en autobus  
- Visite MTUB (animations)  
- Visite réseau vapeur vive au 1/8e BEF 680,- par personne  
- Parcours en tramway historique en forêt de Soignes



BULLETIN D'INSCRIPTION

A renvoyer, dûment complété, avant le 31 AOUT 1985 à l'adresse suivante:

Congrès MOROP 1985  
c/o Wouter Janssens  
Rue des Palmiers, 12  
1150 Bruxelles

accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée.

Je, soussigné,    NOM  
                          Prénom  
                          Adresse

membre du club (mention obligatoire) .....

N° de membre pour l'exercice 1985 .....

m'inscris par la présente de façon ferme et définitive aux activités du Congrès MOROP 85 indiquées ci-dessous (indiquer d'une croix) (deux activités au maximum)

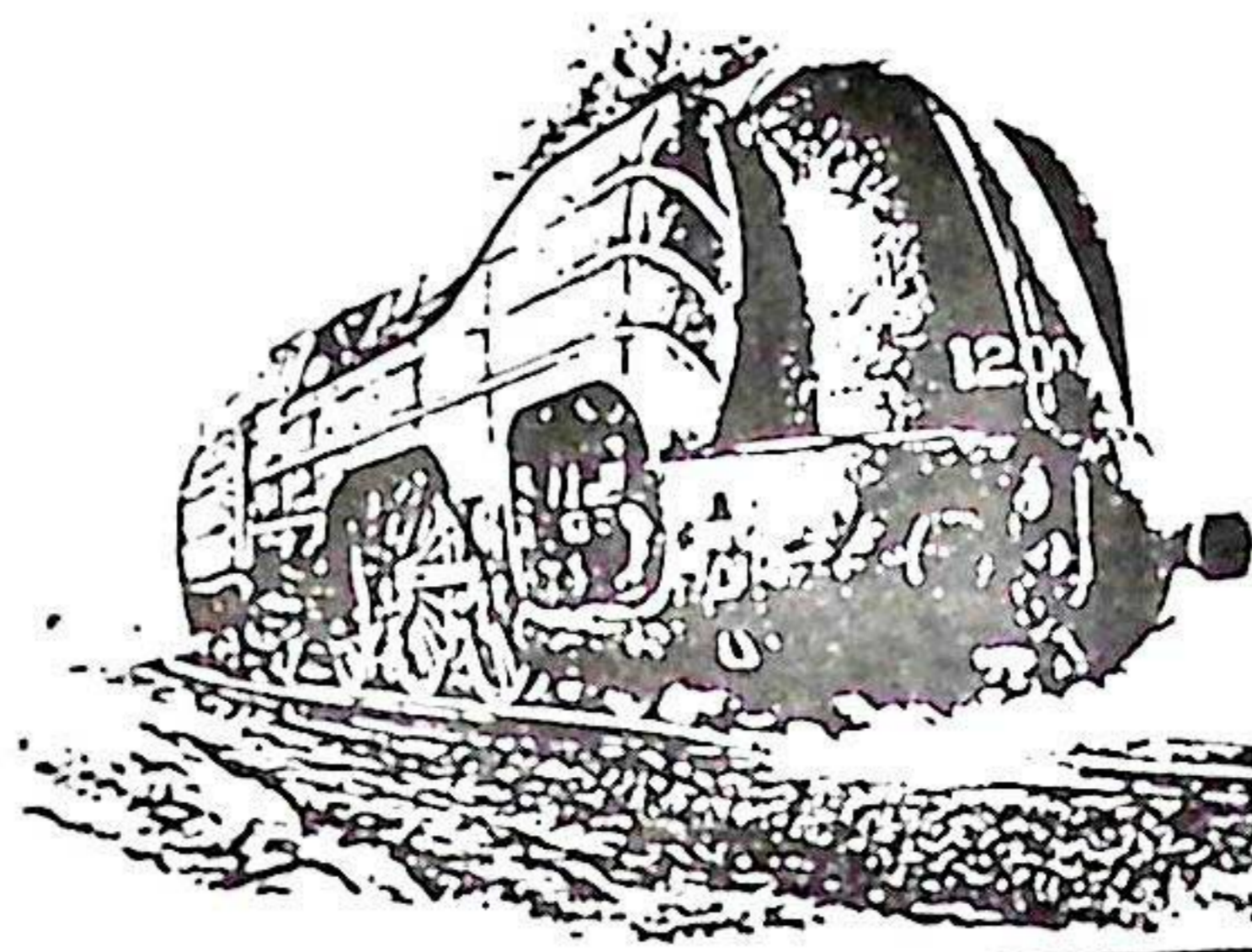
17/9:    1A         ou    1B   
18/9:    2A         ou    2B   
19/9:    3A         ou    3B   
20/9:    4A         ou    4B   
21/9:    5   

Nombre de personnes: .....

Je verse/vire ce jour la somme de BEF ..... au compte n° 068-2032471-57 du Congrès MOROP 85 - c/o Wouter Janssens, Rue des Palmiers, 12 à 1150 Bruxelles (Attention: pas de chèques!)

Date:

Signature:



10 août 1985: MENIN - COMINES - YPRES Cheminée en avant dans ce sens.

menen	9h17'	11h36'	14h36'	16h36'
Comines	9h28' / 33'	11h47' / 52'	14h47' / 52'	16h47' / 52'
Ieper	9h51'	12h10'	15h10'	17h10'
Ieper	10h32'	13h32'	15h32'	18h32'
Comines	10h55' / 11h00'	13h55' / 14h00'	15h55' / 16h00'	18h55' / 19h00'
Menen	11h16'	14h16'	16h16'	19h16'

11 août 1985: COURTRAI - OUDENAARDE Cheminée en avant dans ce sens.

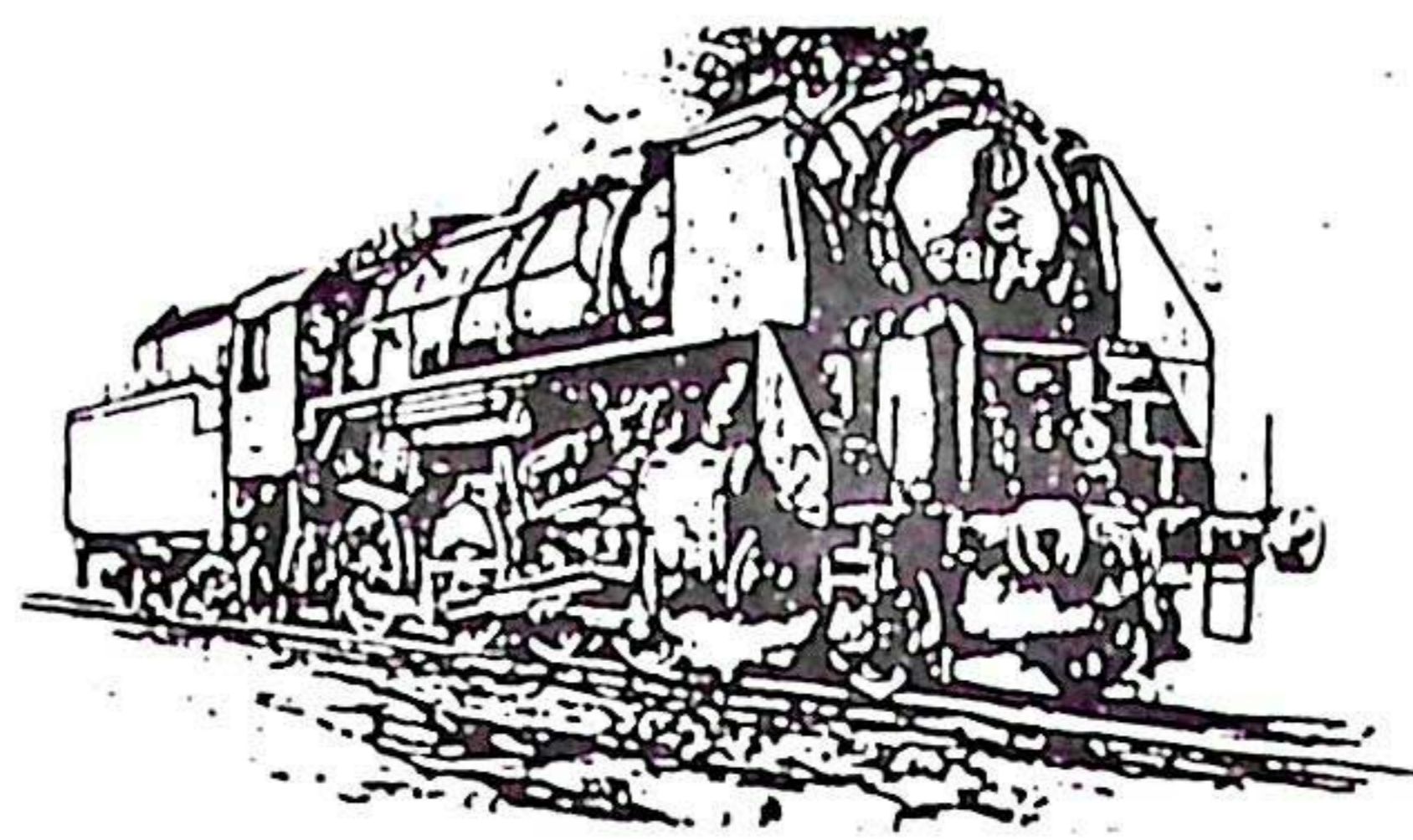
Kortrijk	9h20'	11h20'	14h35'	16h35'
Oude- naarde	10h05' / 25'	12h05' / 25'	15h20' / 40'	17h20' / 18h16'
Kortrijk	10h49'	12h49'	16h04'	18h40'

24/25 août: NAMUR - DINANT Cheminée en avant dans ce sens

Namur	9h05'	11h33'	15h33'	Dinant	10h10'	12h50'	16h50'
Lustin	9h21' / 26'	11h49' / 54'	15h49' / 54'	Yvoir	10h24' / 28'	13h04' / 09'	17h04' / 09'
Yvoir	9h36' / 41'	12h04' / 09'	16h04' / 09'	Lustin	10h41' / 45'	13h22' / 27'	17h22' / 27'
Dinant	9h51'	12h19'	16h19'	Namur	11h09'	13h51'	17h51'

28/29 septembre 1985: GAND ST PIERRE - DEINZE Cheminée en avant dans ce sens.

Gent	9h10'	11h10'	14h10'	16h10'
De Pinte	9h18' / 23'	11h18' / 23'	14h18' / 23'	16h18' / 23'
Deinze	9h32'	11h32'	14h32'	16h32'
Deinze	10h00'	12h00'	15h00'	17h00'
De Pinte	10h15' / 20'	12h15' / 20'	15h15' / 20'	17h15' / 20'
Gent	10h33'	12h33'	15h33'	17h33'



21 septembre 1985: CHARLEROI - LA LOUVIERE-SUD Cheminée en avant dans ce sens.

Charleroi	9h30'	11h40'	15h30'	17h40'
Marchienne	9h35'/40'	11h45'/50'	15h35'/40'	17h45'/50'
Piéton	9h56'/10u00'	12h06'/11'	15h56'/16u00'	18h06'/11'
La Louvière- Sud	10h10'	12h21'	16h10'	18h21'
La Louvière- Sud	10h30'	12h40'	16h30'	18h40'
Piéton	10h46'/51'	12h56'/01'	16h46'/51'	18h56'/19h01'
Marchienne	11h07'/11h12'	13h17'/22'	17h07'/12'	19h17'/19h22'
Charleroi	11h19'	13h29'	17h19'	19h29'

AUTOMOTRICE 1935

24/25 août 1985: LOUVAIN - AARSCHOT  
et 14 septembre 1985

Leuven	9h45'	11h15'	12h45'	14h15'	15h45'	17h15'
Aarschot	10h00'/30'	11h30'/12h05'	13h00'/30'	14h30'/15h05'	16h00'/30'	17h30'/18h05'
Leuven	10h45'	12h20'	13h45'	15h20'	16h45'	18h20'

15 septembre 1985: LOUVAIN-- MALINES

Leuven	9h20'	10h35'	11h55'	13h10'	14h30'
Mechelen	9h40'/10h00'	10h55'/11h20'	12h15'/30'	13h30'/50'	14h50'/15h10'
Leuven	10h20'	11h40'	12h50'	14h10'	15h30'
Leuven	15h50'	17h10'			
Mechelen	16h10'/30'	17h30'/50'			
Leuven	16h50'	18h10'			

28/29 septembre: MALINES - DENDERMONDE - GAND

Mechelen	9h45'	12h45'	15h45'
Dendermonde	10h05'/10'	13h05'/10'	16h05'/10'
Gent	10h35'	13h35'	16h35'
Gent	11h08'	14h08'	17h08'
Dendermonde	11h33'/38'	14h33'/38'	17h33'/38'
Mechelen	11h58'	14h58'	17h58'



Arlon	9h35'	10h55'	12h15'	13h35'	15h15'	16h35'
Luxembourg	9h58' / 10h15'	11h18' / 35'	12h38' / 55'	13h58' / 35'	15h38' / 55'	16h58' / 17h15'
Arlon	10h38'	11h58'	13h18'	14h58'	16h18'	17h38'

19/20 octobre 1985: LIEGE - VERVIERS

Liège	9h30'	10h45'	12h20'	13h40'	15h30'
Verviers	9h55' / 10h10'	11h10' / 35'	12h45' / 13h00'	14h05' / 40'	15h55' / 16h35'
Liège	10h35'	12h00'	13h25'	15h05'	17h00'

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 : 300 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 TIMBRÉE ET SELF-  
ADRESSÉE POUR LA REPONSE.

LES ARTICLES PUBLIES DANS  
FERRO-FLASH N'ENGAGENT QUE  
LA RESPONSABILITE DE LEUR  
AUTEUR.

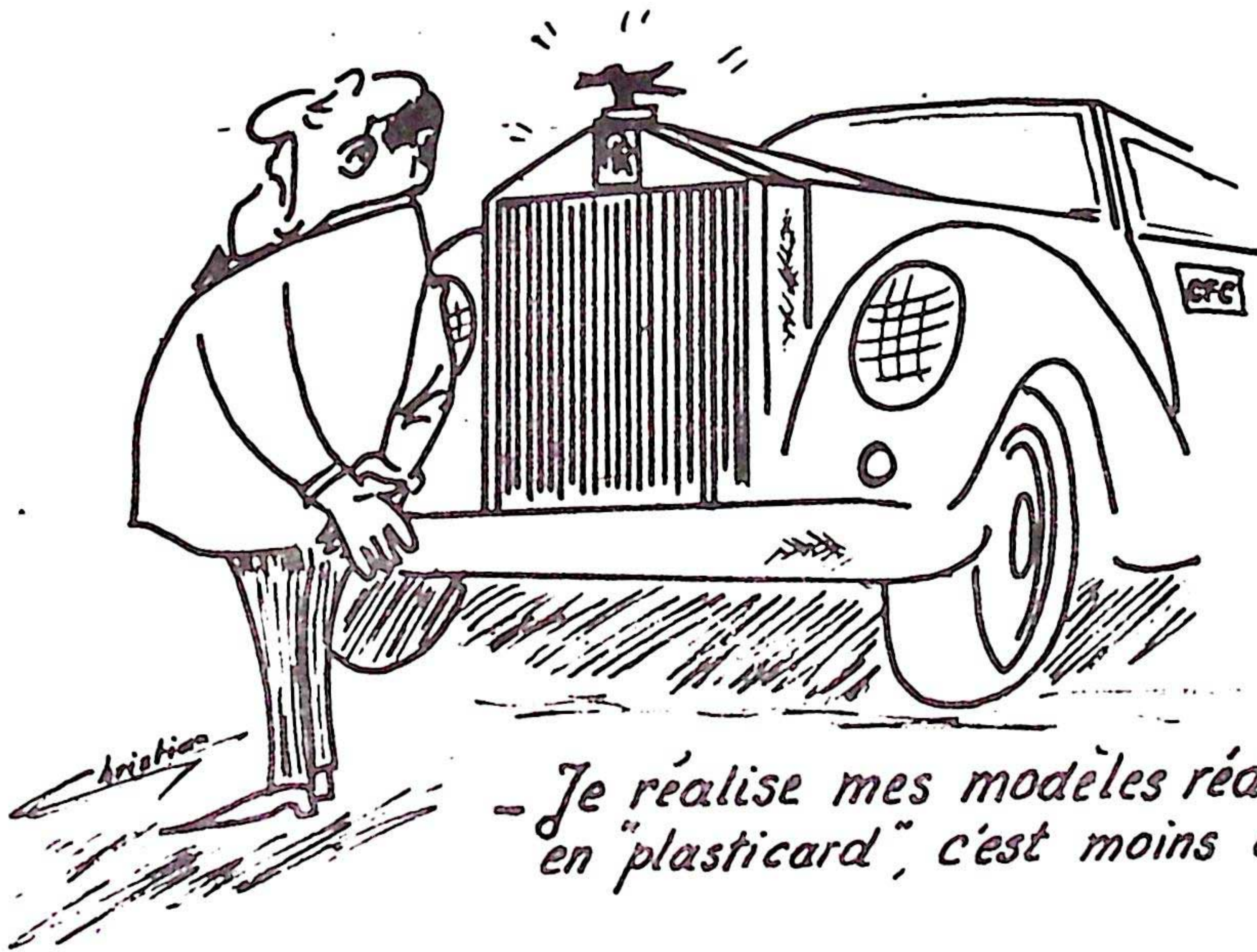
## Nos réunions

Du 15 au 18 août : tram à vapeur sur la ligne  
musée Lobbes-Thuin

Le 21 septembre : voyage en train vapeur entre  
Charleroi-Sud et La Louvière-Sud.

Les 21 et 22 septembre : exposition C.F.C dans  
le réfectoire de l'atelier d'Haine-Saint-Pierre.

Les 21, 22, 23 et 24 septembre : train expo en  
gare de La Louvière-Sud.



- Je réalise mes modèles réduits  
en "plasticard", c'est moins cher!

# REPORTAGE

10.

En marge du 46<sup>e</sup> Congrès de l'UITP à Bruxelles (Heysel):

UN NOUVEAU VEHICULE DE TRANSPORT PUBLIC

SIMULTANEMENT EN 1/1 et AU 1/43<sup>e</sup> ... !

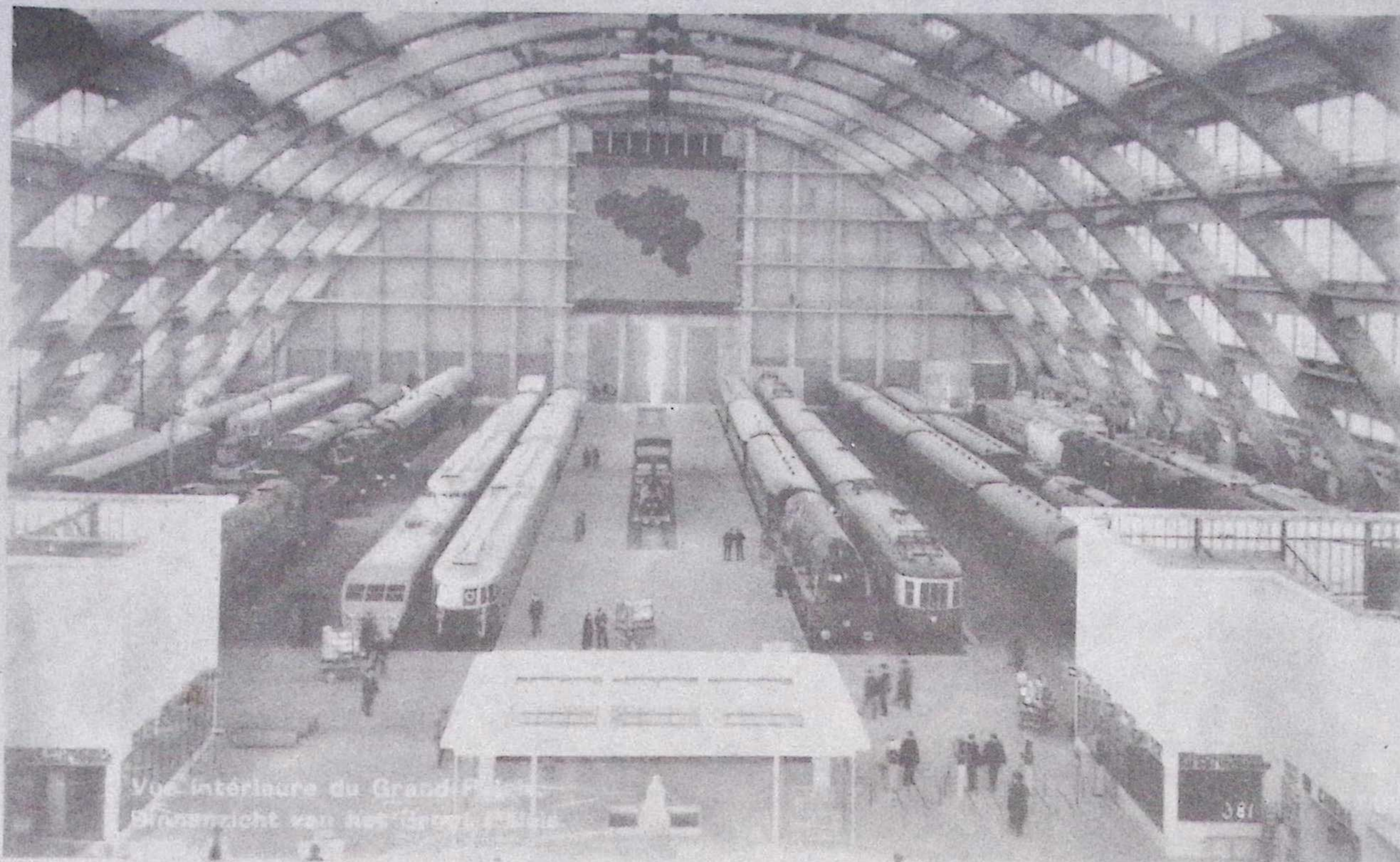
Un Salon des Transports "pas comme les autres" s'est tenu récemment dans trois des grands palais proches de l'Atomium. A l'occasion des festivités de tout genre organisées dans cette année "spéciale", quantité de firmes s'étaient rassemblées pour présenter pendant six jours leurs produits aux professionnels des transports, mais aussi au public.

Reconnaissons-le immédiatement: la majeure partie du matériel exposé était composé d'autobus. Il faut bien sûr reconnaître qu'il est plus aisé de transporter un tel véhicule qu'une locomotive de chemin de fer! Parmi divers prototypes, on admirait les trolleybus bi-modes: le duo-bus Mercedes (déjà expérimenté à Essen) et le bi-bus italien de Mauri (déjà mis en service à Milan).

Les grandes pièces se situaient dans le grand palais central et trônaient sur de vrais rails: un locotracteur bimode (secteur-batteries, cette fois - mais le mot est décidément bien à la ... mode) construit par Cockerill pour le métro bruxellois, une rame complète, double, d'un métro suburbain modulaire de BN-ACEC et un railbus de British Leyland. On sait que ce dernier véhicule circule déjà en de nombreux exemplaires en Amérique, en Asie ainsi qu'en Europe (principalement sur le réseau British Rail) sous diverses formes (1, 2 ou 3 caisses). Les deux remorques vicinales du Littoral, restaurées par l'Amutra et amenées comme merveilleux objets décoratifs, paraissaient en comparaison toutes mignonnes, sorties d'une vitrine de collectionneur, non loin du trolley bimode gantois.

Mais le matériel roulant qui roule réellement impressionne et convainc davantage que celui qui est exposé statiquement. Dans ce domaine, en attente de TAU, le duo BN-ACEC a voulu frapper un grand coup en présentant le GLT (Guided Light Transit, véhicule de transport guidé léger), nouvelle dénomination du MLP (métro léger sur pneus - voir à ce sujet la description que j'ai publiée dans Trolleybus et techniques nouvelles) - et ce directement sous deux formes: quatre véhicules au 1/43<sup>e</sup> (un statique sur site banalisé, un isolé et deux en U.M. sur site guidé), et un prototype enservice voyageurs, gratuitement d'ailleurs!

La STIB a réalisé un circuit mixte pour cet hybride biarticulé: il promène ses 25,432 mètres jusqu'à l'Atomium en partie en site guidé par rail central avec captation par pantographe du c.c.600 v.. Qui le réalisera au 1/87<sup>e</sup>? A présent, il roule pour de bon... Pol TORDEUR.



Ci-dessus, reproduction d'une carte officielle de l'Exposition de 1935 publiée par les Edition PIM.

On distingue de gauche à droite :

une 2D2 5500 P.O, la 24I A IOI de l'Etat français suivie d'une I4I TC Nord  
-un autorail Bugatti suivi d'un ABJ Renault simple, un ABJ Renault double  
-la locomotive Le Belge-une type I attelée à 3 voitures internationales  
- l'automotrice quadruple de 1935- une rame de voitures K1 et derrière  
celles-ci dans le fond l'autorail à vapeur 502.01-à l'extrême droite, le  
matériel vicinal (tram et trolleybus).

Photo : Real Photo  
Edition PIM  
Collection HAUBE

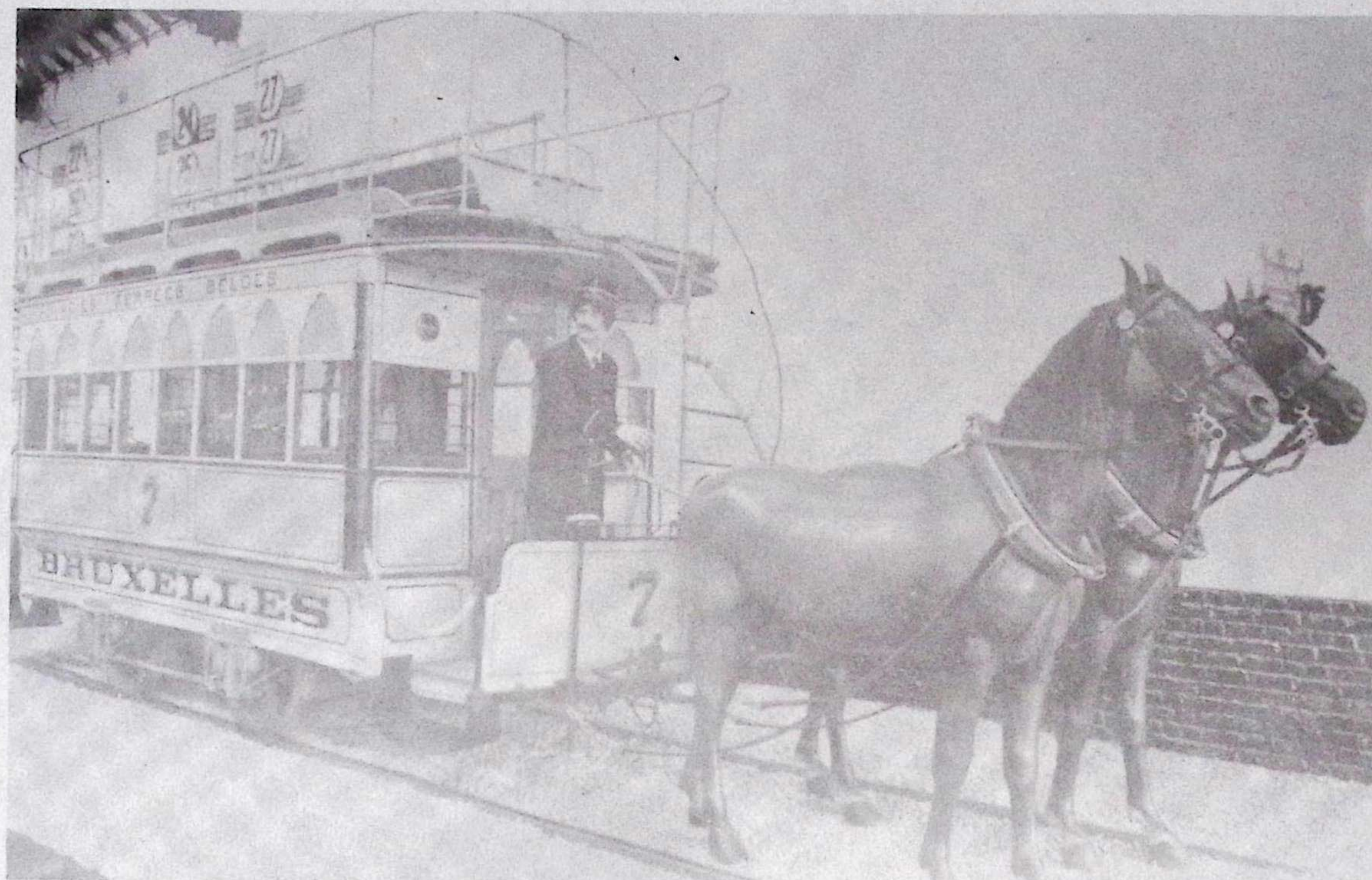
*Musée  
du  
Transport Urbain  
Bruxellois  
A.S.B.L.*



*Museum  
voor  
het Stedelijk Vervoer  
te Brussel  
V.Z.W.*

DEUX DES VOITURES AYANT PARTICIPES AUX DEFILES DU 21 JUILLET.

Photos : Musée du Transport Urbain Bruxellois

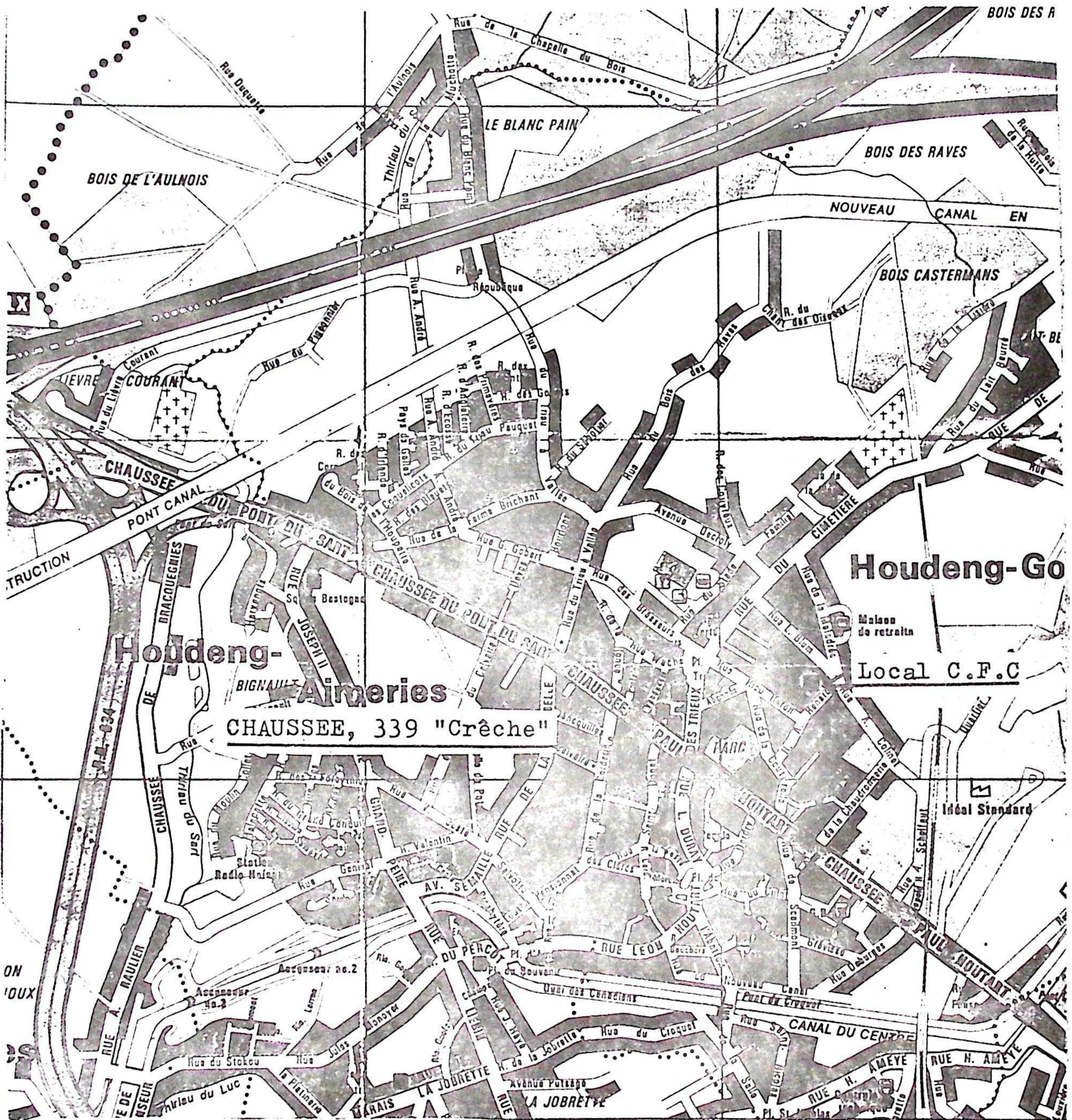


VOIES FERRÉES BELGES - COMPAGNIE «MORRIS»

**Voiture à traction chevaline n° 7**

Année de construction ..... : 1868  
Empattement ..... : 1,525 m  
Longueur ..... : 6,225 m  
Largeur ..... : 2,125 m  
Nombres de places ..... : 40

Cette voiture circulait sur la ligne reliant Schaerbeek à l'entrée du Bois de la Cambre en passant par la rue Royale, la Porte de Namur et l'avenue Louise.



**Nos réunions**

- Vendredi 30 août: 20 heures local rue A. Renard (ex Alliance)
- Vendredi 6 septembre: HOUDENG-GOEGNIÉS

Réunions préparatoires aux journées "VAPEUR VIVE" et "EXPO 150 ANS"

Nous invitons cordialement nos membres exposant et/ou participant à ces journées afin de mettre au point ensemble les détails de celles-ci.

**14 - 15 SEPTEMBRE 1985**

# **VAPEUR VIVE A HOUDENG**

De 10 à 18 heures

Chaussée, 339

Parc de la Crèche communale

-----à compléter, découper et présenter au contrôle-----

14 et 15 septembre 1985

BON POUR UNE COURSE GRATUITE (valable pour le membre ou un tiers accompagnant)

Nom:                      Prénom:                      N° membre:

-----à compléter, découper et présenter au contrôle-----

14 et 15 septembre 1985

BON POUR UNE COURSE GRATUITE (valable pour le membre ou un tiers accompagnant)

Nom:                      Prénom:                      N° membre:

-----à compléter, découper et présenter au contrôle-----

14 et 15 septembre 1985

BON POUR UNE COURSE GRATUITE (valable pour le membre ou un tiers accompagnant)

Nom:                      Prénom:                      N° membre:

## **21 SEPTEMBRE**

► JOURNEE PORTES OUVERTES

# **A.C.V. BASCOUP**

Avec la participation du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE (section grandes échelles)

- Transport en bus gratuit de LA LOUVIERE-SUD à BASCOUP

► PARCOURS VAPEUR CHARLEROI - LA LOUVIERE-SUD

29.013 + voitures L (voir pages horaire)

## **Nos réunions**

### CFC-BRUXELLES

Voir votre feuillet de convocation.

### CFC-CENTRE

- Tous les vendredis au local rue Renard à HOUDENG-GOEGNIES à partir de 19h30
- Réunion module HO, convocation séparée pour les intéressés
- Réunion mensuelle: septembre: 21 et 22 à l'ATD HAINE ST PIERRE

octobre: dans l'incertitude des disponibilités aussi bien personnelles que de locaux et sans doute encore sous la fatigue de 2 expositions, -ajoutez la queue des manifestations du 150e anniversaire + les élections + les parutions tardives de FERRO-FLASH + + et + - nous vous proposons de sauter la réunion d'octobre.

Novembre: voir FERRO-FLASH de septembre (paraîtra fin octobre)

## **Manifestations**

### 12/13 octobre 1985 NAMUR R. M. M.

Le RAIL MINIATURE MOSAN annonce une grande exposition pour ces dates.

Elle se situe au CENTRE CULTUREL DE GERONSART rue du Trèfle à JAMBES de 10 à 19h.

Pour tous renseignements, sonner le 081/56.84.58

Plan d'accès disponible chez H. HAUBE contre une enveloppe timbrée et adressée

### 9/10/11 novembre 1985 CUESMES A. R. C.

L' A. R. C. annonce une exposition en les locaux de la salle PATRIA, Grand'Place, 28 à CUESMES de 9h30 à 19h.

Monsieur Gaston JACQMIN, membre C.F.C. en est un des organisateurs.

Adresse de contact: G. JACQMIN, Rue Vandervelde, 80 7210 CUESMES

### 9/10 novembre 1985 ANVERS MOBOV

Le 9 de 12.30h à 18, le 10 de 10 à 18h, deuxième étage, KULTUREEL CENTRUM, Driekoningenstraat, 126 à BERCHEM.

Accès facile; pour informations complémentaires, sonner le 03/237.27.64 M. F. BOURGUIGNON

Plan d'accès contre enveloppe timbrée et adressée: MOBOV, De Oude Landen, 94  
2070 ANTWERPEN

### 10 novembre 1985 BRUXELLES ECMA

Bourse d'échange au WOLUWE SHOPPING CENTER de 10 à 15h. Rens. 02/771.92.23

N'oubliez pas: FERRO-FLASH ne paraîtra que fin octobre.

## Dernière minute

Suite à des circonstances indépendantes de notre volonté,

LES FERRO-FLASH DE SEPTEMBRE 1985 PARAITRONT FIN OCTOBRE, DEBUT NOVEMBRE  
D'OCTOBRE 1985

## Nos commandes groupées

### IMAGES DE LA VAPEUR M. DELIE

Réservation définitivement close pour ce livre.

Serait disponible dès début septembre et tenu à votre disposition les vendredis au local et les 21, 22 septembre à l'ATD HAINE ST PIERRE.

N'en connaissant pas le poids, nous contacter vers cette date pour expédition éventuelle.

### VAPEUR EN BELGIQUE P. DAMBLY

Réservation cloturée au 15 septembre, sortie du livre vers octobre.

Il est encore temps pour bénéficier des conditions de souscription!

2000,-frs à verser au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE  
HAINE ST PIERRE

### MEULEUSE SNCV MUPDOFER

Réservation close. Une deuxième commande est envisagée pour fin d'année

### 50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS ARBAC GTF

Les épreuves du T II sont à la correction, patience donc!

### NOUVEAU NOUVEAU NOUVEAU NOUVEAU NOUVEAU NOUVEAU NOUVEAU NOUVEAU NOUVEAU NOUVEAU

➔ LE CALENDRIER DU CLUB FERROVIAIRE ←  
DU CENTRE

➔ 12 photos hennuyères

➔ EN SOUSCRIPTION jusqu'au 15.09.85: 200,- , ensuite: 250,-

Disponible les 21 et 22 septembre ATD HAINE ST PIERRE

A réserver en virant la somme de 200,-frs (ou 250 frais de port et emballage compris)  
au compte: 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE  
HAINE ST PIERRE

en n'oubliant pas de mentionner en communication le motif du virement ainsi que vos nom et adresse.

### CALENDRIER EDIBLANCHART 1986

Type 1, type 61, 606.01, type 12 Columbia, automotrice 1935, type 44, type 17, série 60, vapeur 5104 CFL, Types 101, 7, 10, 38 et 40, type 34, autorail 45

A réserver dès maintenant en virant 320 frs (360 port et emballage compris) au compte 271-0061822-65 du CFC en mentionnant raison du virement et adresse.

Serait disponible fin août et à votre disposition au local les vendredis et à l'ATD HAINE ST PIERRE les 21/22 septembre



**21 - 22 SEPTEMBRE 1985**

**CENTRE**

**TRAIN-EXPO S.N.C.B. A LA LOUVIERE-SUD**

# **EXPOSITION A.T.D. HAINE-ST-PIERRE**

## **" 150 ANS DE CHEMINS DE FER "**

- L'évolution des Chemins de fer (modèles réduits)
- Réseaux miniatures: réseau modulaire N  
modules HO
- Documents NORD-BELGE
- Cartes postales régionales ferroviaires
- Librairie ferroviaire

## **BRUXELLES**

- Dans le cadre des manifestations du congrés MOROP en BELGIQUE
- Avec la participation du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE section BRUXELLES
  - Réseau modulaire HO
  - Réseau Vapeur Vive

SECTION CENTRE

EXPOSITION DES 21 et 22 SEPTEMBRE 1985 - BULLETIN DE PARTICIPATION

---

Nom: Prénom: N° membre:

Rue: N° Bte

Code postal: Commune:

peut présenter les modèles (échelle + brève description) et/ou documents suivants:

1) .....	valeur estimée:
2) .....	" " :
3) .....	" " :
4) .....	" " :
5) .....	" " :
6) .....	" " :
7) .....	" " :
8) .....	" " :

.....

----- à renvoyer avant le 1/9/85 à M. H. HAUBE Rue Dr. Gregoire, 51 -----  
LA LOUVIERE

là même adresse, nous attendons vos remarques et suggestions constructives.

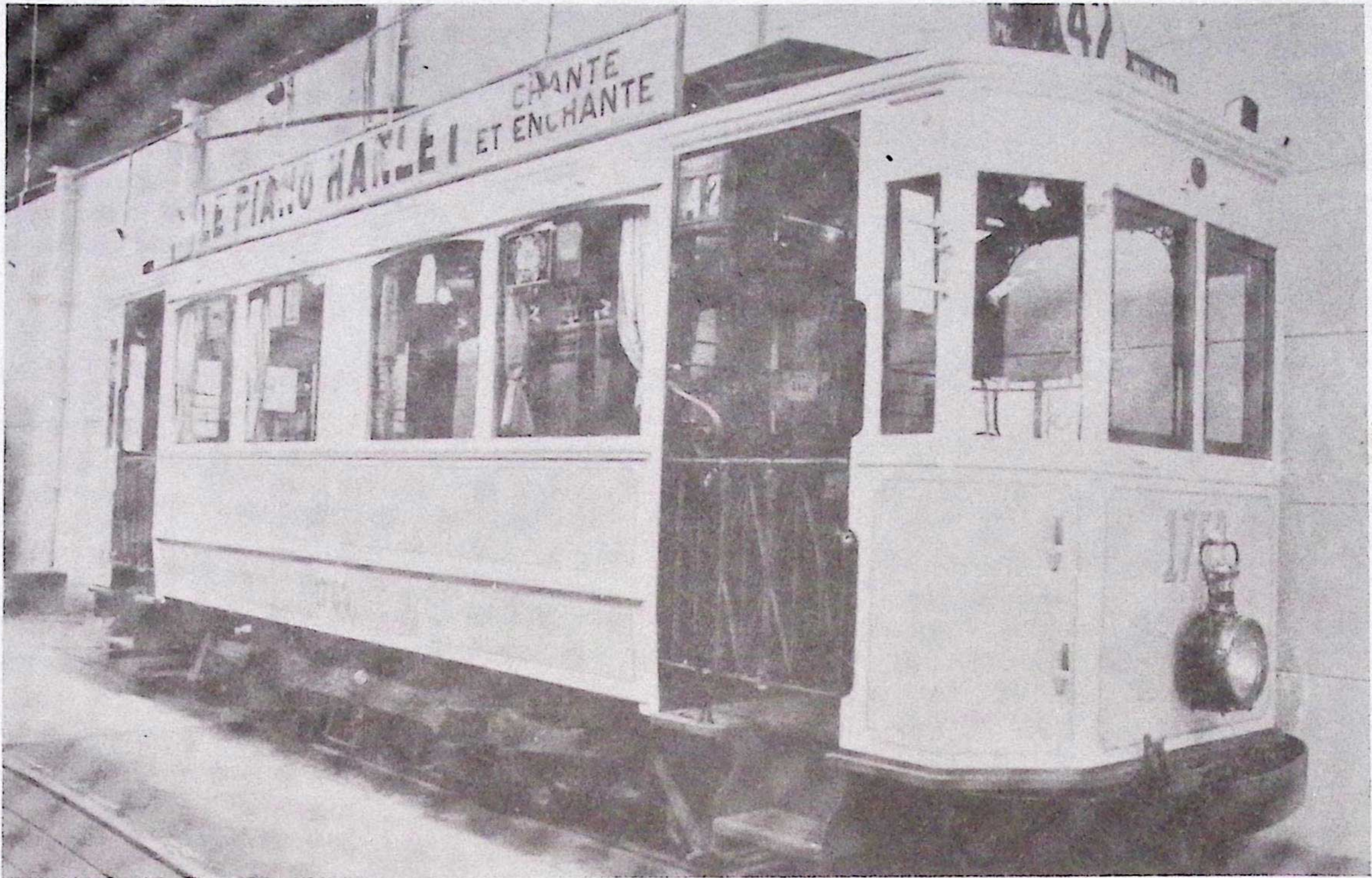
---

PROGRAMME PROVISOIRE - MODELES REDUITS

---

- A- Avant 1835
- B- Les premiers Chemins de fer
- C- 1840 - 1900
- D- 1900 - 1935
- E- 1935 - 1965
- F- Aujourd'hui
- G- A épingle
- H- Les Grands Trains

N.B.: les modèles exposés seront mis sous vitrine, gardés et assurés.



**S.A. LES TRAMWAYS BRUXELLOIS**

**Voiture n° 1753**

Motrice à deux postes de conduite

Année de construction .....: 1914

Série .....: de 1748 à 1799

Constructeur .....: S.A. La Métallurgique, Nivelles

Truck .....: Brill

Frein à chaîne

Empattement .....: 2,100 m

Tare .....: 12 890 kg

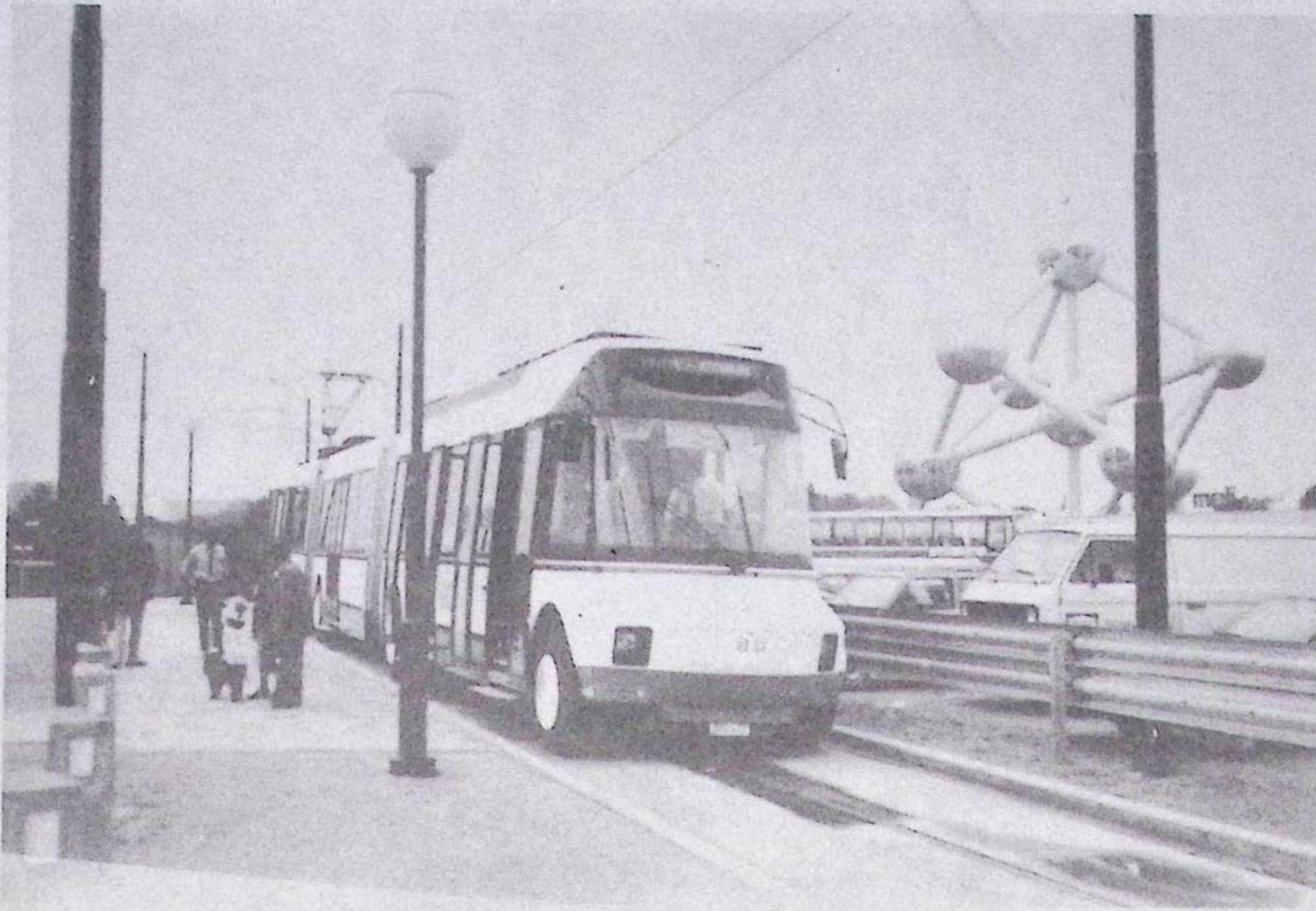
Longueur .....: 8,850 m

Largeur .....: 2,100 m

Nombre de places :

assises .....: 18

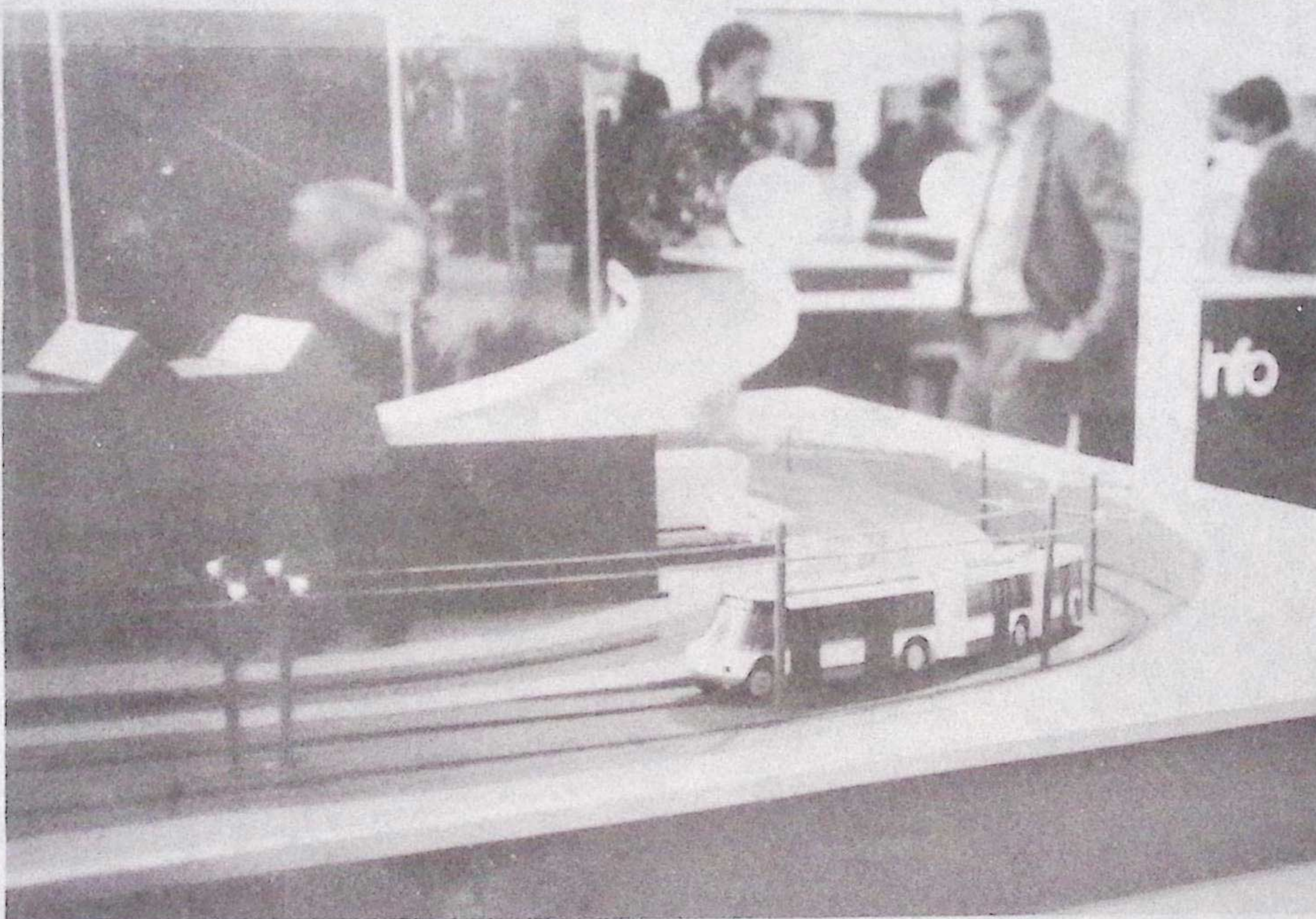
debout .....: 23



Le GLT à l'arrêt situé à l'entrée du parc d'attractions de Méli.

On remarque le panto levé.

Le véhicule est guidé par un rail central, il peut donc circuler tel quel en voirie, à l'inverse des bus guidés latéralement selon le procédé Mercedes.



Maquette du GLT en site guidé (rail central + panto).

# LETTRE EUROPA TRADING

## *le renouveau du modélisme belge*

Les anciens évoquent avec nostalgie l'époque des années 50 où, dans les vitrines des "magasins de jouets", l'on pouvait admirer des "jouets" ferroviaires "made in Belgium".

En ces temps, en effet, deux marques belges brillaient de tous leurs feux et portaient haut le savoir-faire de nos artisans.

GILS avec ses trains jouets, raccourcis, à la disposition d'essieu fort éloignée de l'original; une production charmante et naïve évoquant, malgré celà, sans équivoque possible, le modèle réel.

CAM avec ses superbes productions en O: du grand modélisme ici! Travaillant pour la SNCB (réalisation de maquettes SNCB) et disposant donc d'une large documentation auprès de celle-ci, ce constructeur avait élaboré tout le système ferroviaire au 1/43e avec fidélité: machines, voitures et wagons, gares, ponts et tunnels, signaux, cabines de signalisation, habitations mais aussi alimentation électrique du réseau et postes de commande inspiré du grand Chemin de fer.

...et puis le grand silence

En 1983, le silence se rompit. Sous la direction de Monsieur DAELEMANS, la firme DACKER confie à des artisans belges le soin de fabriquer un wagon à l'échelle HO: c'est le fameux minéralier de Cockerill bien accueilli, par son réalisme et sa fidélité, autant chez les modélistes belges que chez les Français; le renouveau était amorcé et se poursuivra avec le lancement de fourgons à 2 essieux typiquement SNCB ainsi que des céréaliers.

En même temps, la firme DACKER propose aussi des wagons d'origine LILIPUT repeints en livrée SNCB conforme et ce sous de nombreuses références.

Parallèlement, la firme DACKER, consciente de l'intérêt des amateurs pour un matériel belge, s'est tournée, pour la fabrication de matériel moteur, vers l'Angleterre, pays à la grande tradition modèle. Elle a sollicité auprès de la firme KEYSER la fabrication de plusieurs modèles. Hélas, ceux-ci, en métal blanc, répondent aux conceptions britanniques du modélisme ferroviaire, et apportent chez nous, peu habitués que nous sommes à ce style "métal blanc", une vague de protestations justifiées: difficulté de montage et moteur faible; suite à celà, la firme DACKER a suspendu la fabrication de ces modèles.

Voulant réaliser un modèle haut de gamme, tout laiton, la firme DACKER a contacté un artisan allemand: là aussi, grosse déception: l'artisan, peu sérieux, ne livra aucune pièce et fit faillite. La firme DACKER remboursa alors les arrhes déjà versés par ses clients.

Jusque fin 1984, malgré leurs efforts, un point noir subsiste et a été évoqué déjà dans ce même bulletin précédemment: la firme DACKER, liée par des accords antérieurs, n'est pas ouverte aux amateurs et l'osmose indispensable entre le fabricant-artisan et son client est impossible: le dialogue n'existe pas!

Depuis, les choses ont changé; une nouvelle société est née, libre de tout accord antérieur. Elle s'appelle EUROPA TRADING, en abrégé EETEE.

Avec EETEE, c'est vraiment le RENOUEVEAU du modélisme belge: le contact est favorisé et même souhaité; de ce phénomène ne pourront que naître des fabrications répondant mieux à nos désirs.

EETEE a entrepris, en commençant par notre Club, le rapprochement indispensable à une saine collaboration fabricant - client.

Lors de leur longue présentation, ils nous ont expliqué les difficultés multiples de l'étroit marché belge qu'ils ont du affronter. Les investissements sont considérables et la rentabilité n'est pas toujours évidente sur un tel marché.

Malgré tout, l'avenir est prometteur et un coin de voile est soulevé sur celui-ci: Tout d'abord une fabrication bien belge en plastique injecté avec une motorisation nipponne (moteur sans fer). Actuellement les promoteurs étudient le système de transmission qu'ils souhaitent adaptable sur tous leurs modèles.

Depuis le contact établi entre le fabricant-artisan et son client, EETEE a du se rendre à l'évidence, que la vente du kit à construire se fait d'une façon plus ou moins forcée et artificielle, puisque peu de modélistes, dans l'ensemble, réussissent à assembler d'une façon correcte leurs modèles, ou pas du tout si les kits sont en métal blanc et trop chers pour prendre le risque de ne pas les réussir..

C'est pourquoi, EETEE abandonnera de plus en plus, là où c'est possible, la formule de la boîte à construire, et certainement celle en métal blanc. Il a ainsi été décidé qu'on ne sortira pas les autorails SNCB des séries 46 et 49 en métal blanc, beaucoup trop difficiles à réussir correctement, mais que, par contre, l'autorail SNCB de la série 43 serait mis en vente prochainement, PRET A ROULER, tirage 500 exemplaires, prix de souscription estimé 5.995 francs (antérieurement: 7495 francs) L'automotrice AM62 suivrait dans le courant de 1986.

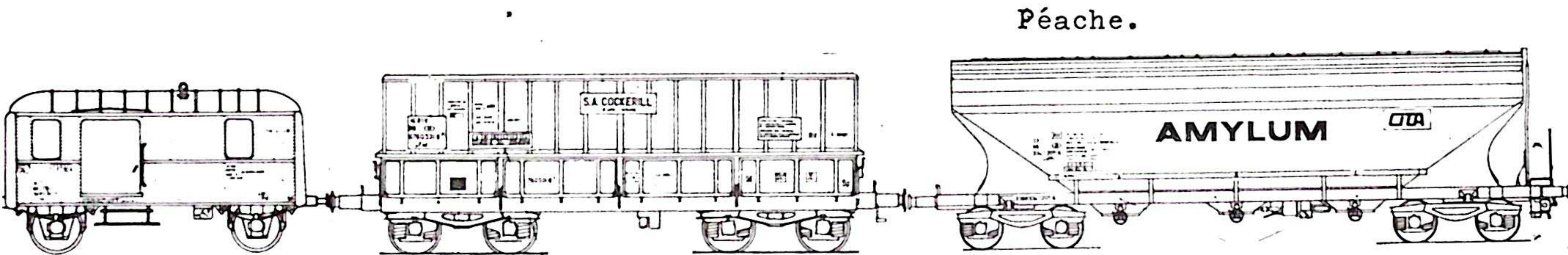
Pratiquant la vente directe, les prix seront étudiés au plus juste mais, vu la diffusion limitée de notre marché, il ne faut pas attendre de miracle, et se baser sur des prix similaires aux artisans français produisant un semblable matériel.

Actuellement EETEE diffuse un wagon-mélangeur transport de fonte utilisé par nos aciéries: modèle typique aussi et tiré en petite série.

Avant de terminer, signalons aussi la fabrication par EETEE d'accessoires divers ainsi que de peintures SNCB conformes aux différentes époques.

Le RENOUEAU est là; la meilleure façon de ne pas gémir à nouveau dans quelques années devant le vide est de le FAVORISER par nos achats car, comme on peut s'en rendre compte, un autorail SNCB prêt à rouler, vaut à peine plus cher qu'un autorail à matricule étranger tiré, lui, à des milliers d'exemplaires.

.....A VOUS DE CHOISIR!



FIERTE

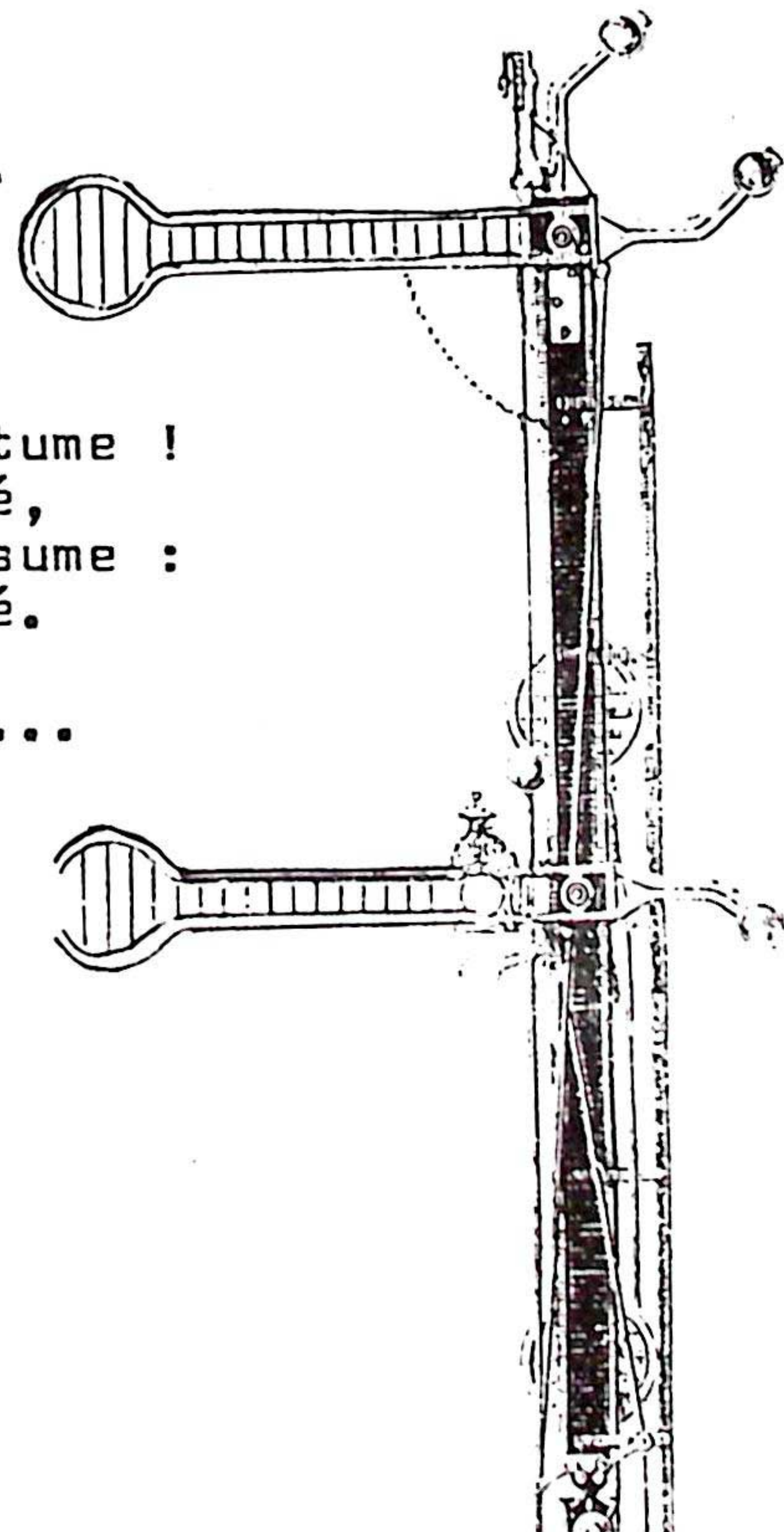
La nuit devient opaque en sa chape de brume...  
Mon fuyant horizon se fait plus limité.  
Surgissant du néant, un signal vert s'allume  
Et m'ouvre le chemin dans cette obscurité.

Ce soir, il fait plus sombre encor que de coutume !  
Mes yeux scrutent les rails d'un regard alerté,  
Car la tâche m'exalte, et tout mon coeur l'assume :  
Puisque c'est mon devoir, j'y trouve ma fierté.

Dormez, chers voyageurs, gardez-moi confiance...  
Prélassiez-vous au fond de votre insouciance :  
Je maîtrise ce train qui fonce dans le noir !

Quand un flot de lumière annoncera la ville,  
Le bonheur emplira mon sourire tranquille,  
Et mon chauffeur alors sera seul à le voir...

Georges LELANGUE



## E N P A R C O U R A N T L E S R E V U E S :

Rail Miniature Flash: mai 1985.

Les locomotives 131 TA 1 à 3, ex Würtembergeoises. Comment concevoir et construire ses bâtiments en N. Un embiellage fonctionnel pour la 030 T H0m de VLN.

Rail Miniature Flash: juin 1985.

Un réseau N commandé par circuits logiques C/MOS (un réseau belge). L'art d'intégrer un module dans un réseau classique. Construction et motorisation du tender 37 A Nord de DJH.

Miniaturbahnen: juin 1985.

La 01 150 au 1/20. Essais de la V 200 035 en H0 de Roco.

Loco Revue: juin 1985.

Le travail du plasticard: le fromage à chaud. Métrique en Banlieue Nord.

Märklin Magazin: 3/85.

Construction d'une rivière et d'un petit lac. Réseau escamotable (au plafond!). Vapeur à Gammertingen. La crémaillère du Pilatus. En H0 et Z, construction d'un réseau d'une valeur de 25.000 DM (on peut rêver!)!!!

Rail Magazine: juin 1985.

Adieu aux Panoramiques. Belgique: les diesel "Nohab" de la SNCB: les 52, 53 & 54. Nous cherchons encore le motif de la qualification de Nohab des Diesels belges! Il y a quinze ans, disparaissaient le P.O.Corrèze. La locomotive de Monsieur Thuile. Les grands dépôts vapeur du PLM.

Fermodel News: mai-juin 1985. (en italien, comme son nom ne l'indique pas).

La gare de Clusone, en H0. Le rodage en modélisme. Eclairage à intensité constante sur la locomotive. Passage à niveau superréaliste. Br 42 Franco-Crosti.

La Vie du Rail:

N° 1996: Avec les cheminots de l'Arlberg. L'amortissement des 2D2 9100. Médailles et Chemin de fer. - N° 1997: Bruxelles-Malines: 150 ans Aller-Retour. Modélisme-Information. - N° 1998: Médailles et Chemin de fer (3). - N° 1999: Vapeur dans le haut bocage vendéen: un nouveau touristique. Modélisme-Information. - N° 2000: Numéro spécial destiné à célébrer le 2.000e numéro de cette très intéressante revue: évocation du passé et regard vers l'avenir incertain.

Tram 2000: 24 mai 1985.

Historique de la ligne 41 de la SNCV, supprimée le 2 juin 1985.

Gazet De Pijl: mai 1985.

Plans de wagons: les TAHS, TADS, RS & LKLPS.

Ferro-Info: juin-juillet 1985.

Le chemin de fer en province de Liège: 4 pages historiques.

AVIS NECROLOGIQUE

Guy WANTEN, fils de notre membre Amaury WANTEN, est décédé le 2 juillet 1985, dans sa 21e année.

Le Comité et les Membres du Club Ferroviaire du Centre présentent à ses parents et à sa famille leurs plus sincères condoléances.



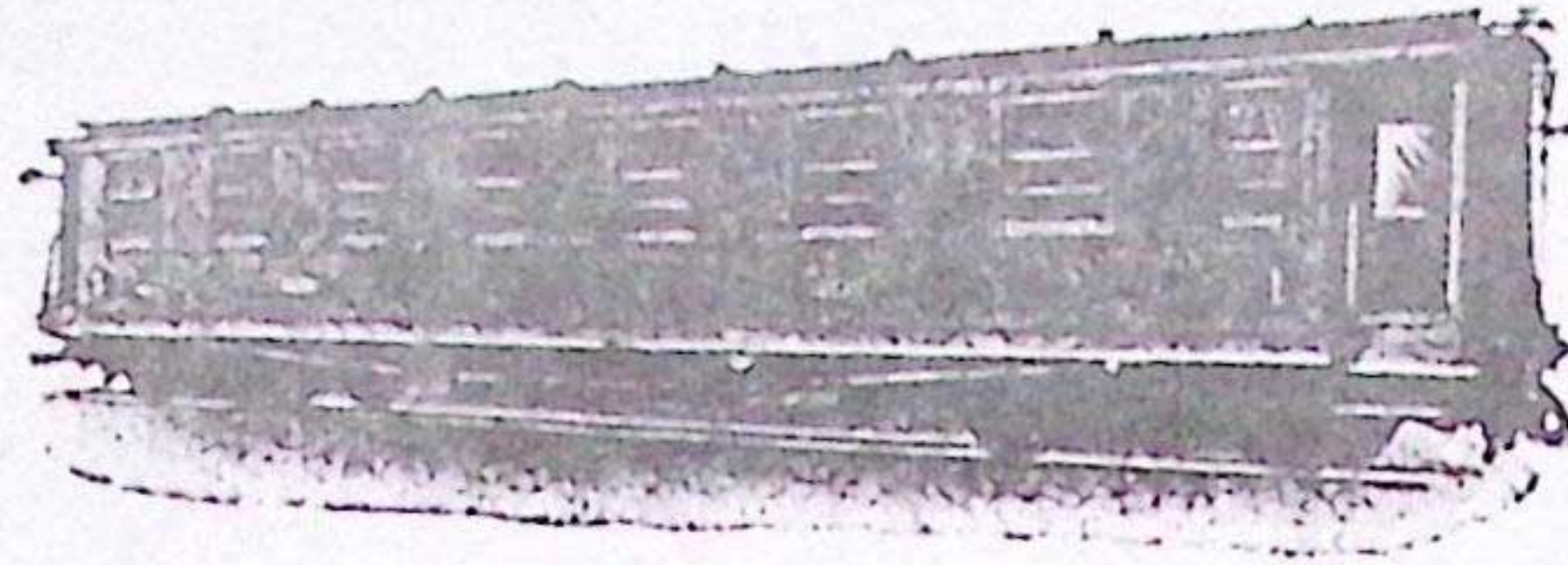
# SOCIÉTÉ ANONYME DES ATELIERS DE SENEFFE

Téléphone : N° 14, Seneffe.  
Adr. télégr. : Ateliers Seneffe  
Codéposé : } A B C, 8th Edition.  
              } Western Union.

SENEFFE (Belgique)

GRANDS PRIX :  
LIÈGE 1905. — MILAN 1906.  
BRUXELLES 1910

**MATÉRIEL DE CHEMINS  
DE FER ET TRAMWAYS**  
TENDERS, VOITURES ET WAGONS DE TOUS TYPES  
**MATÉRIEL POUR MINES  
CARRIÈRES**  
**ENTREPRENEURS  
DE TRAVAUX PUBLICS**  
ET  
**EXPLOITATIONS DIVERSES**



**APPAREILS DE VOIE**  
CHANGEMENTS, CROISEMENTS  
SÉMAPHORES  
SIGNAUX ETC...  
PLAQUES ET PONTS TOURNANTS  
DE TOUS DIAMÈTRES

**PIÈCES DE FORGE BRUTES  
OU PARACHEVÉES**

AGENTS EN FRANCE :

pour Matériel de tramways, de chemins de fer à voie étroite et Entrepreneurs de Travaux publics : G. FLEUREAU, Ingénieur, 57, Grande Rue, Montrouge (Seine),  
pour Matériel à voie normale : LOUIS CHARPANTIER, 48, rue Laffite, Paris.

## INFORMATIONS

### PARUTION DE DOCUMENTS

#### Histoire des chars, carrosses, voitures et de leur suspension

La Belgique fut le premier pays du continent à prévoir la grande utilité des transports par fer. A l'approche du cinquantenaire des chemins de fer belges, la nation jugea qu'il convenait de le fêter avec éclat, d'une façon mémorable.

C'est ainsi que furent décidées et réalisées l'organisation et la mise sur pied d'un cortège historique des moyens de transport.

Les fêtes nationales annuelles de 1885 coïncidèrent et se confondirent avec celles du cinquantenaire. La sortie du cortège, principal attrait des fêtes, eut lieu les 16 et 23 août 1885.

Le cortège était divisé en dix grands groupes :

- les temps primitifs ;
- sous Charlemagne ;
- les Croisades ;
- les Communes ;
- la maison de Bourgogne ;
- la domination espagnole ;
- les Archiducs Albert et Isabelle ;
- la domination autrichienne ;
- la période 1800-1830 ;
- la période après 1830.

Le cortège fut une parfaite réussite et l'émotion fut grande surtout au passage du train de 1835.

Ce magnifique cortège de l'histoire vivante est terminé depuis cent ans. Le beau rêve s'est évanoui, tous les objets qui l'ont constitué ont été vendus et éparpillés.

Seul en reste un album magnifiquement illustré par des aquarelles de A. HEINS; qui tout en étant d'une grande exactitude, ont été représentées autrement que dans le cortège. Le mémoire sous rubrique a pour objet de faire revivre ce beau rêve en le rehaussant d'explications techniques concernant l'évolution de la suspension des véhicules hippomobiles. Grâce aux reproductions de documents originaux du réputé carrossier GARSULT, à des textes de "l'Art du Serrurier" de Duhamel du Monceau et à des gravures de l'Encyclopédie de Diderot, le lecteur pourra se rendre parfaitement compte de l'état de la technique de la construction de la voiture au XVIIIème siècle.

Les documents édités dans la revue "La Carrosserie moderne", par un comité constitué par des constructeurs de voitures, des chefs d'atelier et des professeurs de carrosserie, permettent de juger de l'état de la technique au XIXème siècle.

Les progrès en matière de carrosserie viendront d'Angleterre. Ce sont les Anglais qui perfectionnèrent la voiture en y apportant toujours plus de légèreté et de souplesse. Il règne en ces temps sur le continent une anglomanie qui s'explique par l'épanouissement qu'avait pris la carrosserie anglaise. Les carrossiers européens créèrent une multitude de modèles de voitures d'une extraordinaire légèreté et rivalisèrent de luxe. Dans notre pays s'établirent de nombreux carrossiers, dont JJ D'IETEREN, SNUTZEL, SIMONS, VAN CALCK, MOMMAERTS, VAN DER CRUYSEN, SCHUURMANS, DEMESSINE, etc..... Nos routes étaient sillonnées par des diligences qui assuraient les communications entre les villes et à la conduite desquelles la maîtrise des cochers et des postillons provoquait l'admiration. Les voyageurs les plus pressés utilisaient la malle-poste.

Dans le nord de l'Angleterre, le stage-coach circulait à certains endroits parallèlement à la "route de fer" sur laquelle les wagonnets chargés de charbon dévalaient vers la mer toute proche pour être déchargés dans des caboteurs. Quoi de plus normal en effet, de songer à équiper un stage-coach de roues bandées en fonte, que l'on dénomera "Experiment" et de l'incorporer dans le train inaugural, tracté par la locomotive à vapeur, inventée par Stephenson qui circula le 27 septembre 1825 entre Stockton et Darlington.

Les ingénieurs belges, DE RIDDER et SIMONS chargés par la Direction des Ponts et Chaussées d'étudier la technique ferroviaire outre-manche rédigèrent leur célèbre mémoire concernant l'établissement d'une "route de fer" en Belgique.

Le projet ayant été accepté dans son principe par le gouvernement, il était logique de faire appel aux constructeurs anglais, à la technique déjà éprouvée, pour faire construire les premières locomotives, quatre voitures à voyageurs et fabriquer entre autres 200 tonnes de rails. Ces quatre voitures importées d'Angleterre servirent de modèles et constitueront la base de départ de la voiture de chemin de fer dans notre pays. Le développement du chemin de fer entraîna rapidement le déclin des services de roulage dans notre pays. C'est sur cette constatation que se termine cette étude des moyens de locomotion à l'aide de voitures hippomobiles. L'ouvrage donne une liste des types de voitures qui y sont citées, ainsi que les endroits où elles sont exposées. Une visite en ces lieux permettra de se rendre compte de visu de l'esprit de créativité de nos artisans du passé.

Histoire du matériel à voyageurs

Les brillants convois qui s'élancèrent sur nos premières voies ferrées, en ce mémorable 5 mai 1835, étaient composés de berlines, de diligences, de chars à bancs, et de wagons couverts. Ces rutilants véhicules du premier chemin de fer du continent étaient pour le moins primitifs. Nos ingénieurs se mirent donc à l'ouvrage avec ardeur et remédièrent tout d'abord aux secousses imprimées aux voyageurs lors du départ et de l'arrêt des convois. Vers les années 1860, les formes, inspirées des malles-postes dont les voitures étaient issues, vont se rapprocher de la forme géométrique d'un parallépipède rectangle. Une étape importante de l'histoire de la voiture à voyageurs sera la construction en 1875 par l'Arsenal de Malines, du premier véhicule à 3 essieux. En 1900, vit le jour la première voiture à 3 essieux de grande capacité à intercirculation que l'on dénommait voitures G.C.I. et dont des centaines d'exemplaires furent construits. La première voiture équipée de bogies type wagons-lits fut construite pour notre réseau en 1888. A l'armistice du 11 novembre 1918, notre chemin de fer se trouvait dans un état de délabrement total. L'exploitation du chemin de fer redémarra avec le matériel sauvé de la tourmente auquel s'ajoutèrent des centaines de véhicules remis par les allemands au titre de dommage de guerre. La création de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges le 23 juillet 1926 fut le prélude d'une nouvelle période de rénovation du matériel à voyageurs. On étudia avec ardeur des voitures métalliques de conception nouvelle, assurant un degré de sécurité notablement plus élevé que l'ancien matériel en bois. L'accent fut mis sur la décoration intérieure des voitures. Grâce à la collaboration de l'architecte VAN DE VELDE, les nouvelles générations de voitures reçoivent une touche artistique caractéristique. On y associera l'ère du bogie Pennsylvania qui équipa toutes les voitures construites avant la deuxième guerre mondiale. Vint la guerre de 1940, l'occupation du pays et ensuite sa libération avec leur cortège d'innombrables destructions. La paix revenue, les bureaux d'étude se remettent au travail et conçoivent de nouveaux types de voitures métalliques internationales allégées ainsi que divers types de voitures destinées au service intérieur; dont la voiture M2 présentée à l'Exposition de Bruxelles en 1958. En 1966, six réseaux européens décidèrent de s'unir pour créer en commun une voiture standard européenne. Notre réseau et nos constructeurs y sont associés et 80 voitures du type I6, équipées de bogies Fiat, destinées à notre exploitation, sortiront des chaînes de montage de la Société "La Brugeoise". Dès 1979, la nouvelle génération de voitures M4 de grand confort, destinées au service intérieur de la S.N.C.B. sortent de "La Brugeoise et Nivelles". Elles sont équipées de bogies Y32. La technique de suspension progresse dans une nouvelle voie, celle du bogie pneumatique qui a été perfectionné au Japon où il a fait l'objet d'études poussées pour le train Shinkansen du New Tokaido qui circule à 200 km/h. C'est le bogie pneumatique Y 36P, créé par la S.N.C.F. qui a été choisi pour équiper les voitures à deux étages M5, destinées au service de grande banlieue. La voiture I10, dernière née des voitures internationales a été commandée à 95 exemplaires. Elle sera du type coach et le projet définitif est présentement à l'étude. Ceux qui s'intéressent plus particulièrement à la partie technique, trouveront à la fin de l'ouvrage des données succinctes concernant l'évolution de la suspension, les dispositifs de choc et de traction, le frein, le chauffage, la ventilation et l'éclairage. Les deux ouvrages constituent une véritable encyclopédie concernant la voiture hippomobile et ferroviaire. Le premier ouvrage comporte 107 figures et reproductions de chars et de voitures. La deuxième partie est illustrée par 184 dessins et photos de voitures qui permettent au lecteur de se rendre compte de l'évolution de la technique. Profanes, amoureux du chemin de fer et cheminots y trouveront une profusion de renseignements inédits, qui ont été sortis des oubliettes administratives grâce à une longue et patiente recherche. Les textes sont d'une lecture facile et n'exigent pas de connaissance technique particulière. Quiconque est intéressé par ces documents est prié de communiquer son nom et adresse administrative au bureau 23-01 Hg - section 63 - Rue de France - 85 à 1070 Bruxelles. Le prix des documents n'a pas encore été fixé étant donné le manque d'information concernant le tirage. (Prix envisagé : 1,5 F la page) Le premier document comportera ± 150 pages et le second ± 300 pages. Les réponses données doivent nous permettre de fixer le tirage des ouvrages. Celui-ci sera strictement limité au nombre d'inscription.

VANDENBERGHEN  
Ingénieur en Chef



A renvoyer au bureau 23-01 Hg - section 63 - Rue de France - 85 - 1070 Bruxelles.

Nom ----- Adresse administrative -----

Je suis intéressé par les ouvrages ci-après : Nombre d'exemplaires

Histoire des chars, carrosses, voitures et leur suspension -----

Histoire du matériel à voyageurs -----

# A LA SN.CB

## FOURNITURE DES AUTOMOTRICES ELECTRIQUES "BREAK" DE LA SERIE 03

Constructeurs : CFM - BN à Brugge  
ACEC

### Tranche 1984 (70 unités)

	1 <sup>ère</sup> tranche	2 <sup>ème</sup> tranche
371	le 07/03/84	2701 le 03/11/81
372	13/03/84	2702 07/12/81
373	27/03/84	2703 24/12/81
374	23/03/84	2704 18/02/82
375	05/04/84	2705 26/02/82
376	02/04/84	2706 18/02/82
377	13/04/84	2707 01/03/82
378	20/04/84	2708 17/03/82
379	24/04/84	2709 24/03/82
380	04/05/84	2710 09/04/82
381	14/05/84	2711 26/04/82
382	14/05/84	2712 30/04/82
383	25/05/84	2713 - 06/05/82
384	20/05/84	2714 06/05/82
385	18/06/84	2715 26/05/82
386	20/06/84	2716 11/06/82
387	02/07/84	2717 08/07/82
388	02/07/84	2718 08/07/82
389	10/07/84	2719 08/07/82
390	16/08/84	2720 17/08/82
391	28/08/84	2721 24/08/82
392	04/09/84	2722 07/09/82
393	04/09/84	2723 24/08/82
394	14/09/84	2724 06/10/82
395	20/09/84	2725 27/10/82
396	27/09/84	2726 10/11/82
397	03/10/84	2727 06/12/82
398	04/10/84	2728 07/09/82
399	/ / 8	2729 24/12/82
400	/ / 8	2730 06/01/83
401	/ / 8	
402	/ / 8	
403	/ / 8	
404	/ / 8	
405	/ / 8	

## FOURNITURE DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES DE LA SERIE 27

Constructeurs : CFM - BN à Nivelles  
ACEC

	1 <sup>ère</sup> tranche	2 <sup>ème</sup> tranche
2701	le 03/11/81	2731 le 18/01/83
2702	07/12/81	2732 02/02/83
2703	24/12/81	2733 21/02/83
2704	18/02/82	2734 07/03/83
2705	26/02/82	2735 18/03/83
2706	18/02/82	2736 13/04/83
2707	01/03/82	2737 25/04/83
2708	17/03/82	2738 24/05/83
2709	24/03/82	2739 24/05/83
2710	09/04/82	2740 06/06/83
2711	26/04/82	2741 20/06/83
2712	30/04/82	2742 04/07/83
2713	- 06/05/82	2743 18/07/83
2714	06/05/82	2744 25/08/83
2715	26/05/82	2745 06/09/83
2716	11/06/82	2746 03/10/83
2717	08/07/82	2747 03/10/83
2718	08/07/82	2748 20/10/83
2719	08/07/82	2749 04/11/83
2720	17/08/82	2750 22/11/83
2721	24/08/82	2751 19/12/83
2722	07/09/82	2752 27/12/83
2723	24/08/82	2753 09/01/84
2724	06/10/82	2754 09/01/84
2725	27/10/82	2755 08/02/84
2726	10/11/82	2756 27/02/84
2727	06/12/82	2757 15/03/84
2728	07/09/82	2758 29/03/84
2729	24/12/82	2759 09/05/84
2730	06/01/83	2760 14/06/84

M. THIRY - 08/04/84  
d'après G. Deblad et Trans-Fer 32  
complétée le 13/10/84.

## **Le coin du débutant**

### A nos jeunes amis de Miniscience

Nous commencerons sous peu la publication de réalisations très simples qui pourront égayer votre réseau.

Ces montages conçus dans le même esprit de simplicité que celui de nos fiches "Miniscience" seront à la portée de tous.

Toujours en vue de simplifier les choses et de vous épargner des déboires onéreux, nous prendrons comme base le catalogue édité par la firme TANDY, laquelle nous a d'ailleurs assuré de ses conseils.

Les montages seront prévus pour être réalisés sur les plaquettes de C.I. 276-024 ET 276-159 du catalogue TANDY. Les autres références seront aussi extraites de ce dernier.

Pouquoi TANDY ?

1) Les catalogues sont très bien explicités et gratuits.

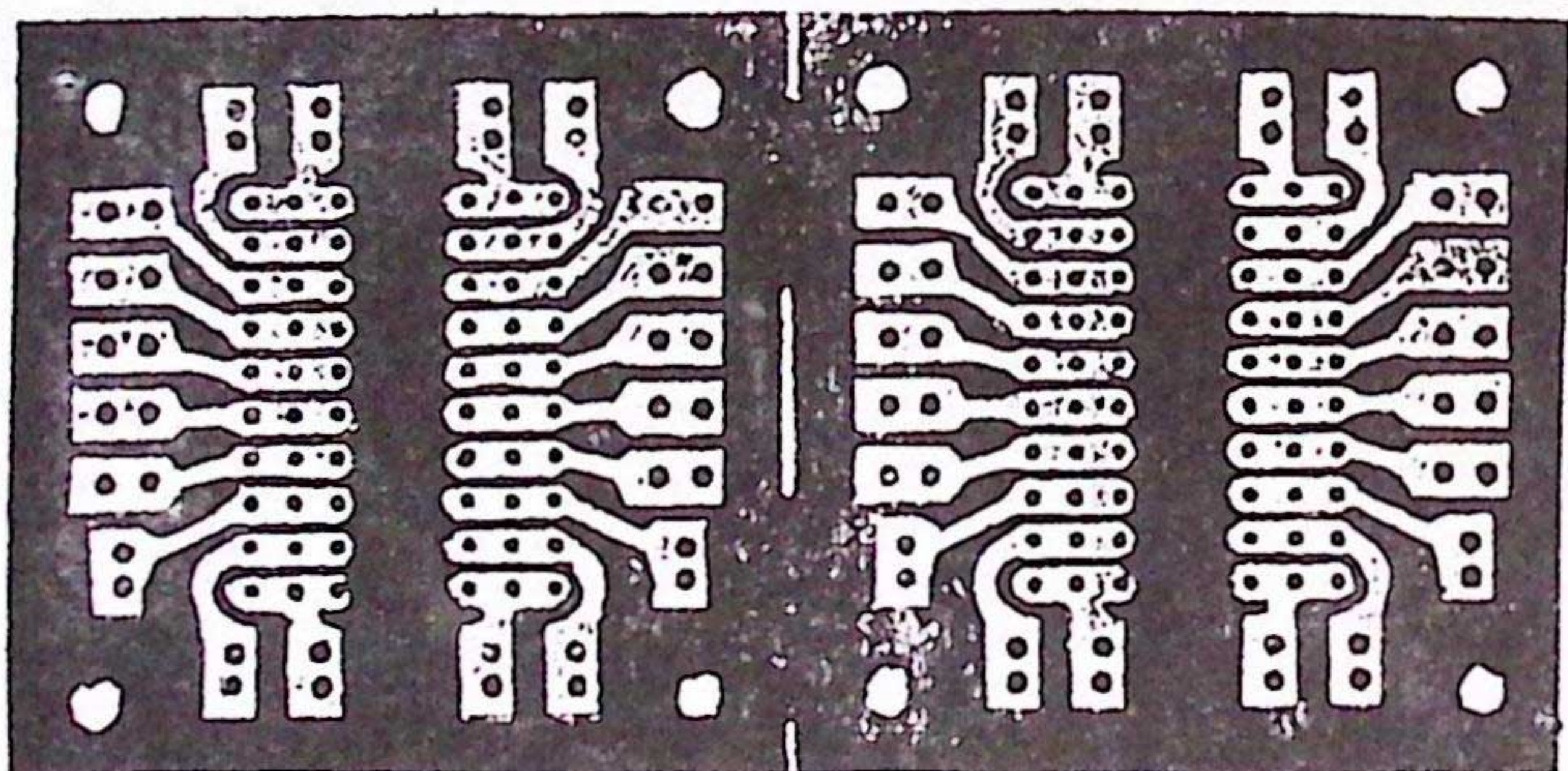
2) Les points de ventes sont très nombreux.

Ce qui n'exclut pas l'honorabilité et les compétences d'autres firmes.

### Réalisation prévues

Signalisation de P.N. - Sirènes diverses - Signalisations routières, aériennes, chantiers - Bruits divers - Alimentations inter-électroniques Chronomètres.

Ci-dessous, les plaquettes sur lesquelles seront réalisés les montages.

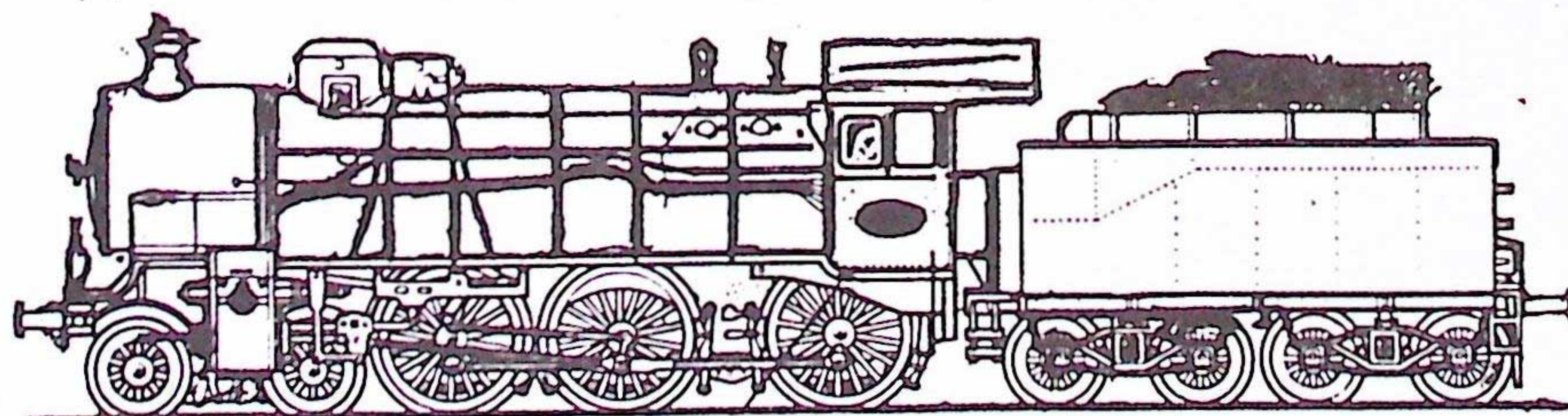


---

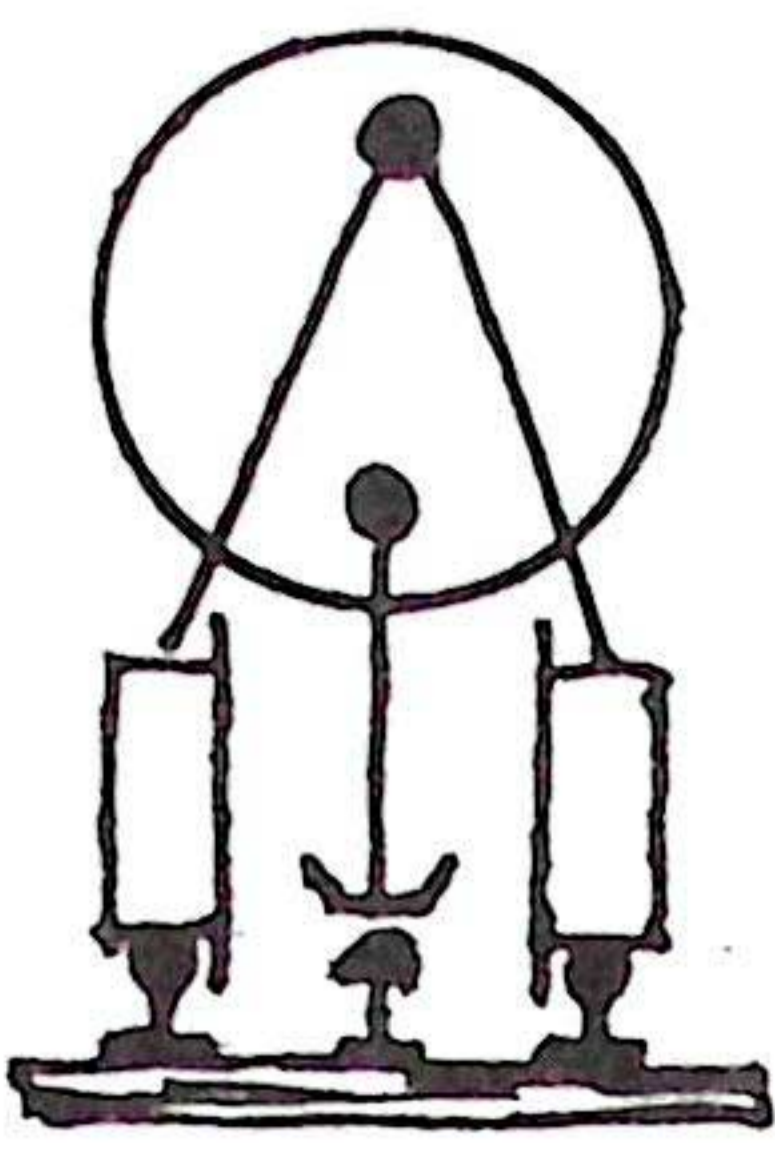
### LE RENOUVEAU DU MODELISME BELGE (ajoute au premier chapitre)

ELECT qui a commercialisé une reproduction "jouet" à l'échelle HO de la type 1 de 1935 (châssis de 020, tender à deux essieux), la machine était prévue pour une alimentation par troisième rail.

Il y avait aussi une série de voitures à deux essieux.



a-Système alternatif



C'est le "trois rails" dont les rails de roulement apportent une phase. La seconde phase est fournie par le rail central, via un frotteur placé sous la loco.

Au début, rail ou simple profilé, ce rail est actuellement constitué d'une file de plots dont la vue est moins déplaisante.

Dans la réalité, ce système existe toujours pour des applications particulières telles que métro, trains de champ de foire, tramways,...

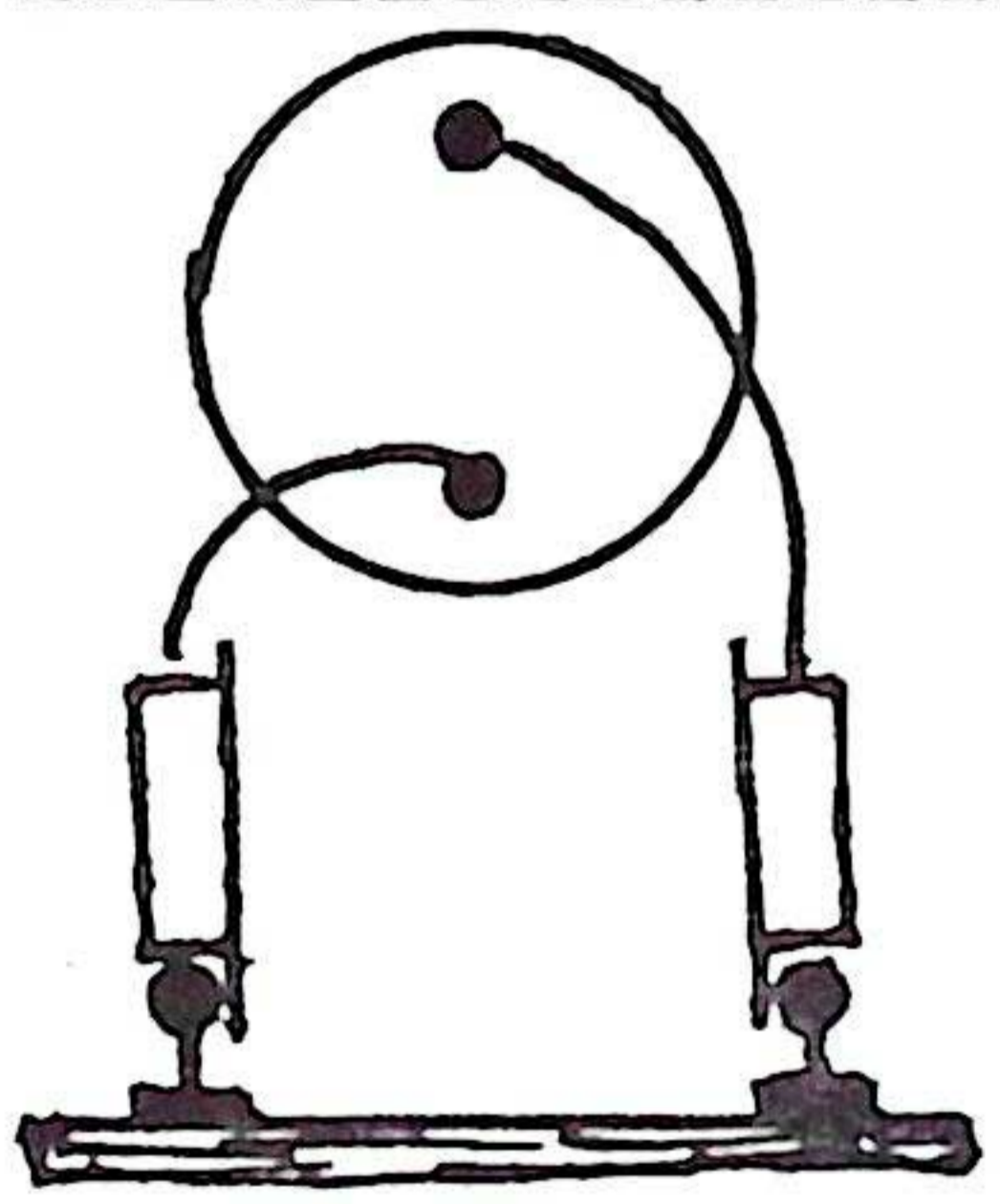
En modélisme, ce système n'est pratiquement plus employé que par Märklin. Cette marque, de réputation mondiale, produit un matériel robuste et de belle finition. Les pièces de rechange se trouvent facilement. On y trouve beaucoup de pièces de collection de valeur.

La grande facilité est le câblage des voies et le peu de sensibilité des roues motrices à la poussière. Seules les roues porteuses se garnissent d'un bandage isolant après un certain "kilométrage".

L'inversion de marche est réalisée par une rapide surtension qui envoyée à la loco excite un appareil qui coupe l'alimentation du moteur et inverse le branchement du stator.

MINISCIENCE

b-Système continu



Dans ce système, chaque rail de roulement apporte une phase. C'est le système le plus répandu.

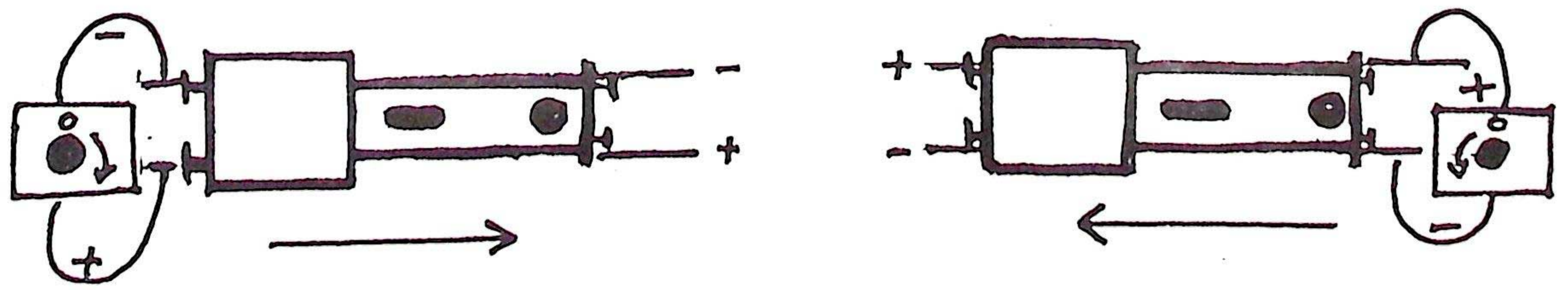
Un grand avantage est la facilité du changement de marche. Il suffit de tourner, dans le sens inverse, le bouton de commande du transformateur d'alimentation.

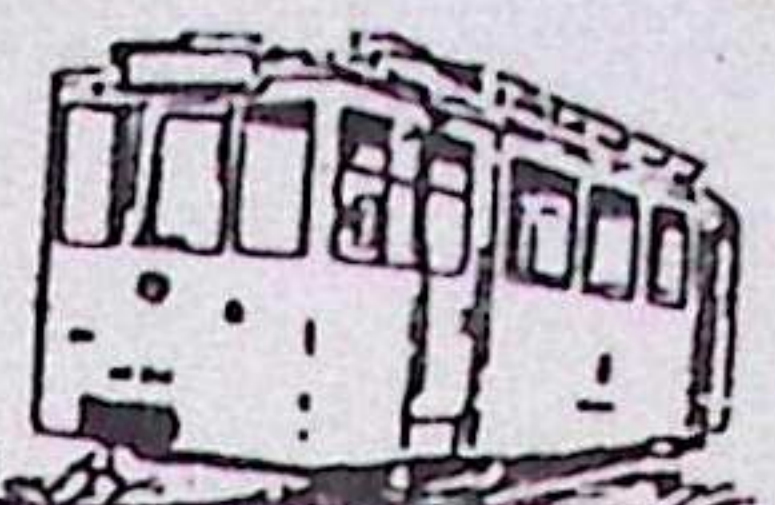
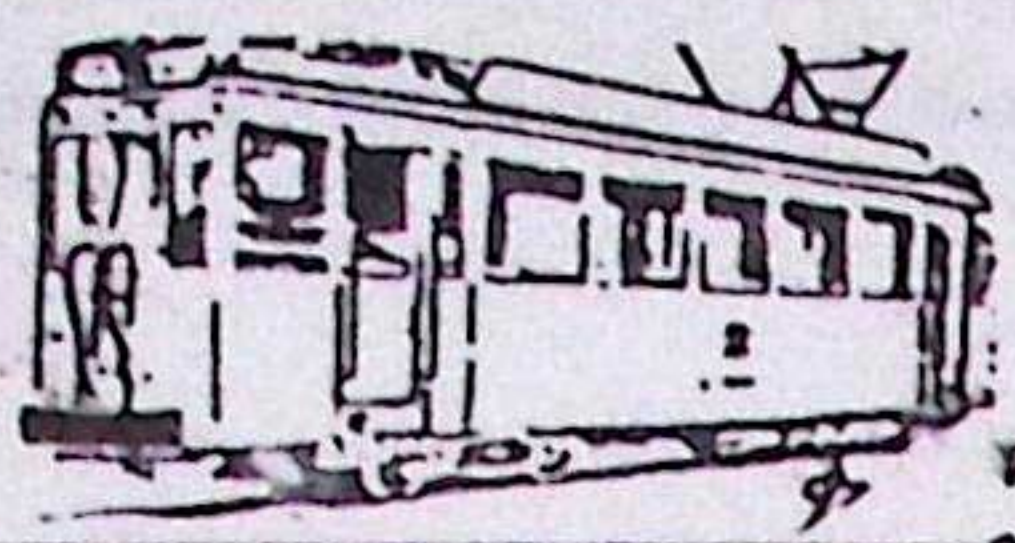
Deux petites diodes se chargent de l'inversion des lumières.

Le prix de vente des marques les plus courantes est très abordable

L'inconvénient majeur de ce système étant la polarisation des voies, le câblage de réseaux complexes exige certaines attentions lors de la réalisation de boucles de retournement, de banalisation de voies, de plaques tournantes,..... mais un matériel spécial est prévu à cet effet.

Câblage normal des voies



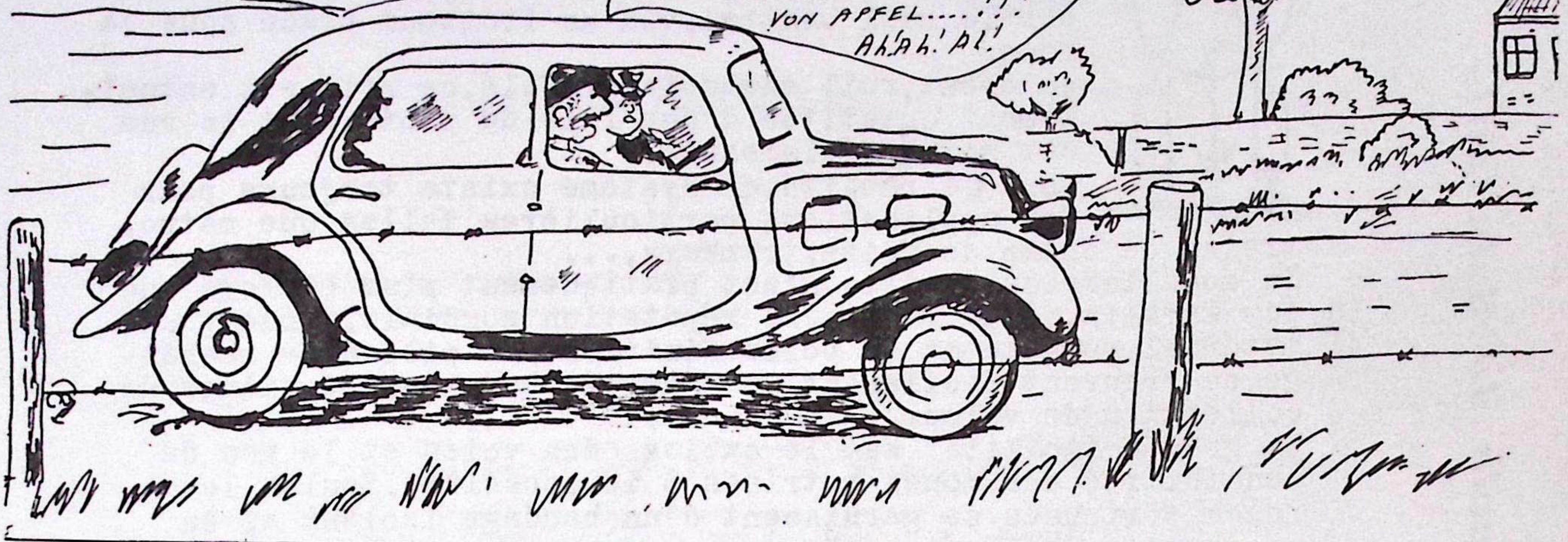


# LE MYSTERE DE LA CARRIERE

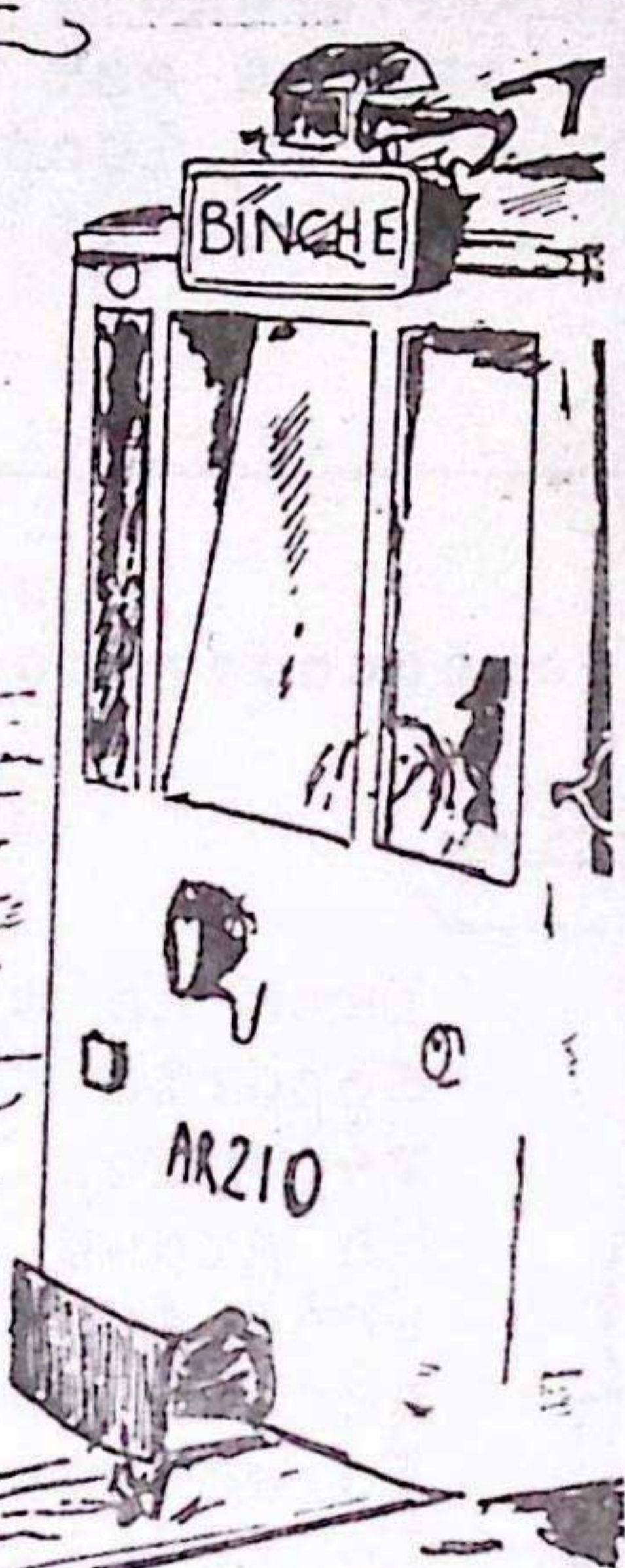
Michel se rend a Mons pour se procurer des lampes pour un emetteur en panne. Il est accompagné de Sophie, une jeune journaliste. Le ministre Von Apfel est en vacances.

OU EN ETES-VOUS AVEC LE PRISONNIER MON COLONEL?

ENCORE QUELQUES JOURS... ET IL NOUS LIVRERA SON SECRET! ON NE RESISTE PAS A III VON APFEL... AH AH! AH!



Hmm... Voila le vicinal... Nous allons le dépasser... Nous allons contrôler les passagers... on ne prend jamais assez de précautions!



MICHEL! LA VOITURE DE VON APFEL!

BON SANG... FICHU! VON APFEL ME CONNAIT... A MOINS QUE... VITE!

