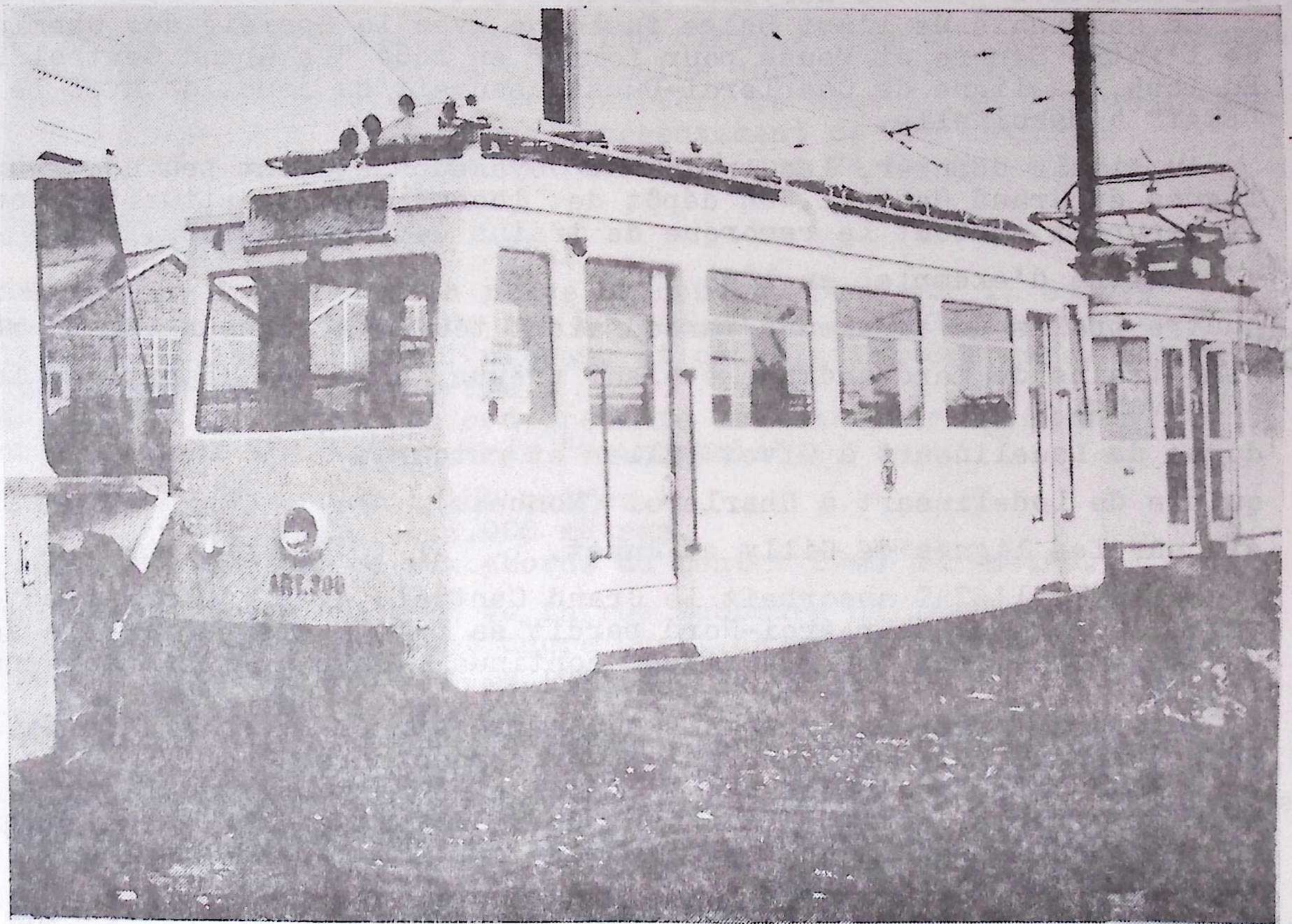


FERRO FLASH



N° 117 OCTOBRE 1986

EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES



LA JONCTION ENTRE LES GARES DE CHARLEROI-SUD
ET CHARLEROI OUEST EST REALISEE.

HISTOIRE DE LA LIGNE CHARLEROI-OUEST - OTTIGNIES.

Au début du siècle, la ville de Charleroi, capitale du Pays-Noir, centre industriel réputé par ses houillères et sa métallurgie disposait de trois gares : Charleroi-Sud sur la ligne "ETAT" ouverte au trafic entre Braine-le-Comte et Namur en octobre 1843, Charleroi-Ouest gare terminale de la ligne Charleroi-Ottignies, construite par la compagnie de l'Est Belge en août 1855 et Charleroi-Nord sur la ligne Châtelineau-Lodelinsart où elle se greffait sur la précédente. Cette dernière n'eut qu'une importance très relative pour le service "voyageurs".

La compagnie de l'Est Belge fusionna avec la Société des Chemins de Fer de l'Entre Sambre et Meuse pour former en 1864 "Le Grand Central Belge". En 1865, la ligne de Charleroi-Ouest assurait sa jonction avec le réseau "ETAT" à Marcinelle.

Au siècle dernier, les trains de voyageurs étaient peu nombreux sur les lignes du Grand Central. Un dépôt de locomotives se situait à Lodelinsart. Il assurait surtout la remorque de trains de marchandises.

A titre d'exemple, en 1865 :

- quatre trains de voyageurs parcouraient toute la ligne aller et retour.
- cinq trains de marchandises étaient prévus, aller et retour, de Lodelinsart à Louvain.
- douze de Lodelinsart à Givet (aller et retour).
- quinze de Lodelinsart à Charleroi (Monceau).
- six sur les lignes de Gilly et Jumet.

En 1897, l'ETAT absorbait le Grand Central. Avec l'apparition des tramways, la gare de Charleroi-Nord perdit sa raison d'être pour le service "voyageur". La cour "marchandises" continua à être utilisée par une clientèle locale.

Mais Charleroi-Ouest restait toujours séparée de sa grande voisine du Sud où s'échangeaient d'intéressantes correspondances.

Jusque dans les années 60, la gare de l'Ouest abrita un poste d'entretien pour le matériel roulant. au cours de la même décennie, la disparition de la traction vapeur et la dieselisation des convois améliorèrent le rythme et le confort de la ligne.

Mais les voyageurs arrivant dans cette gare, c'est-à-dire ceux de la banlieue nord de Charleroi et devant gagner la gare du Sud, devaient se taper un quart d'heure à pied par les méandres de la ville, utiliser le tramway ou un autre moyen...

L'électrification et la modernisation de la ligne Charleroi-Ouest -Fleurus-Ottignies le 1er juin 1986 a ouvert pour la métropole caroloré-gienne de nouvelles perspectives. On aurait pu penser qu'il était possible d'assurer des trains entre les deux gares avec rebroussement à Marcinelle; solution peu pratique en raison des délais et des temps de parcours

nécessaires et l'utilisation d'un faisceau souvent encombré dans le mini-triage de Marcinelle. Elle ne fut jamais envisagée malgré la petite distance à franchir (environ 1800 mètres).

Depuis longtemps la direction de la SNCB étudiait la question : une ligne nouvelle longue de 400 mètres environ et s'appuyant sur les deux trajets existants serait construite, elle franchirait la Sambre.

Un nouveau pont aux caractéristiques très insolites a été lancé par dessus cette rivière les 27 et 28 septembre dernier.

Le 1er juin 1987, les trains de voyageurs viendront de la gare de l'Ouest jusque celle du Sud : la ligne nouvelle est longue de 750 mètres environ de quai à quai; elle autorisera une vitesse de 40 Km/h en raison de la courbure et du profil de la ligne. On a prévu des temps de parcours de trois minutes dans chaque sens de circulation. Mais les trains de marchandises seront également admis sur cet ouvrage.

Le bloc 20 de Charleroi-Sud réglera les circulations sur la ligne nouvelle comme il le fait déjà en voies principales jusque Marchienne et jusqu'au delà de Charleroi-Ouest. Il absorbera le bloc 55 de Charleroi-Sud et celui de La Sambre à court terme. Présentement ce PRS commande 91 aiguillages, 62 signaux et est opérationnel sur 26 Km de voies.

UNE GRANDE PREMIERE EN BELGIQUE

La construction et la mise en place du nouveau pont sur la Sambre constituaient une grande première sur le réseau de la SNCB, en raison des singularités du relief ambiant : niveaux et orientation des gares concernées, présence de la Sambre et de voiries.

Le tracé de la courbe de raccord présente des caractéristiques exceptionnelles pour une voie ferrée "principale".

Rayon de courbure horizontal : 190 mètres.

" " " vertical : 3.000 mètres.

Pente moyenne sur 225 mètres aux abords du pont : 19mm par mètre.

Lors de l'aménagement en 1971 de la rue Faubourg Sainte Thérèse (juxtant Sambre et SNCB) un pont cadre avait déjà été édifié en vue de l'établissement de cette courbe; le pont sur la Sambre est le maillon essentiel de cette nouvelle liaison.

Les services gestionnaires de la Sambre ayant imposé une hauteur libre de 7m pour les bateaux et interdit une pile en rivière, un ouvrage de grande portée s'imposait : l'ouvrage comporte ainsi deux travées d'approche de 12 mètres et un tablier central de 86,1m de portée de conception entièrement nouvelle. Il est composé d'une superstructure métallique supportant 14 bacs à ballast indépendants épousant de très près le tracé de la voie; la pose d'une voie unique sur le ballast pour un pont de cette portée va devenir une imposition pour les ouvrages ferroviaires. Les bacs emprisonnent la voie qui est constituée de longs rails soudés, également une "première" pour un rayon aussi faible. Le tablier métallique comporte deux poutres maîtresses latérales en treillis, limitant les déformations de la voie au passage des convois. Cette structure métallique présente des dimensions exceptionnelles : pour une seule voie l'entredistance entre poutres maîtresses est de 12 mètres, leur hauteur de 11,3m pour une portée de 86,1m.

En outre, les deux poutres ne sont pas semblables puisqu'elles sont sollicitées différemment par suite de l'excentricité de la voie sur le tablier.

Les charges prises en considération dans les calculs sont très élevées : des wagons-poche pour le transport de fonte en fusion seront admis sur le pont. Celui-ci pourra supporter une surcharge mobile d'environ 1.400 tonnes alors que le poids de la superstructure métallique ne s'élève qu'à 700 T.

L'inrastructure est constituée de deux culées et de deux piles en béton reposant sur des puits forés jusqu'à une profondeur déterminée. Le tablier central repose sur quatre appareils d'appui en polychloroprène (caoutchouc renforcé par des tôles d'acier) de dimensions imposantes : 900mmx900mmx252mm; 140 autres appareils d'appui en même matériau mais de format classique sont employés pour les bacs à ballast. L'exécution des travaux a été confiée après adjudication publique à la S.A. A.B.T (Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau réunis).

La mise en place du pont s'est déroulée sur un espace de 36 heures : sur la rive gauche de la Sambre où le pont avait été construit, placement de celui-ci sur remorques de 15 lignes de 8 roues.

déplacement du tablier vers la rivière et dépôt calculé et mesuré du pont sur une barge spécialement aménagée et amarrée à quai.

traversée de la rivière : la barge est poussée à travers la Sambre par les remorques et dirigées à partir de la rive droite par des câbles préalablement lancés au dessus de la Sambre.

Sur la rive droite, réception de l'extrémité du tablier sur une autre remorque et placement de celui-ci sur les appuis des deux rives.

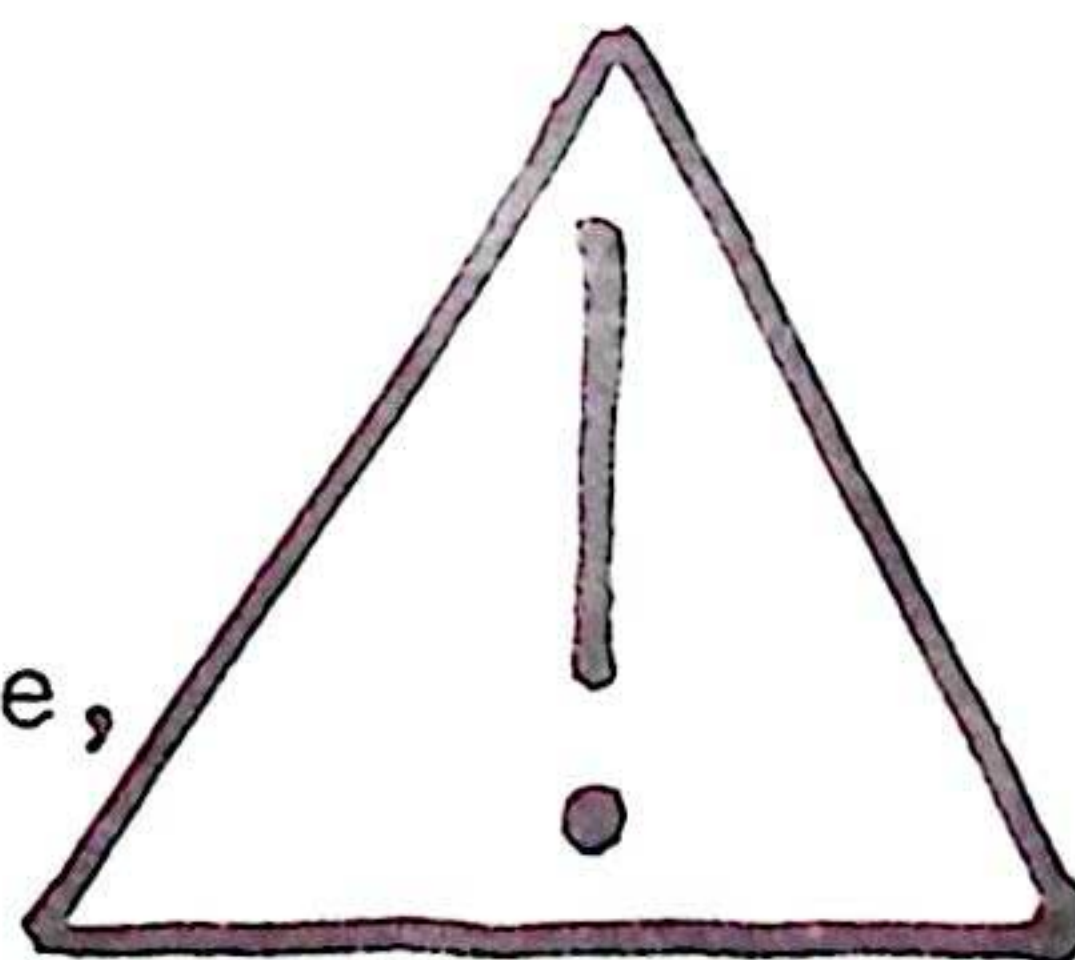
Quelques points d'arrêts ont été fermés en juin 1984 entre Charleroi-Ouest et Fleurus en raison du plan IC-IR. Mais il est possible que le prolongement des trains originaires d'Ottignies à Charleroi-Sud ramènent aux trains une clientèle potentielle à la recherche de correspondances rapides et immédiates à Charleroi-Sud.

G. FINET

C.F.C. réunions C.F.C.

Samedi 22 novembre 1986 à partir de 14h30, réfectoire de l'École Primaire Communale Mixte, Chaussée, 316 à Houdeng-Goegnies.

Au programme : Le Chemin de Fer Industriel des Etablissements Dupont à Fayt-lez-Manage.



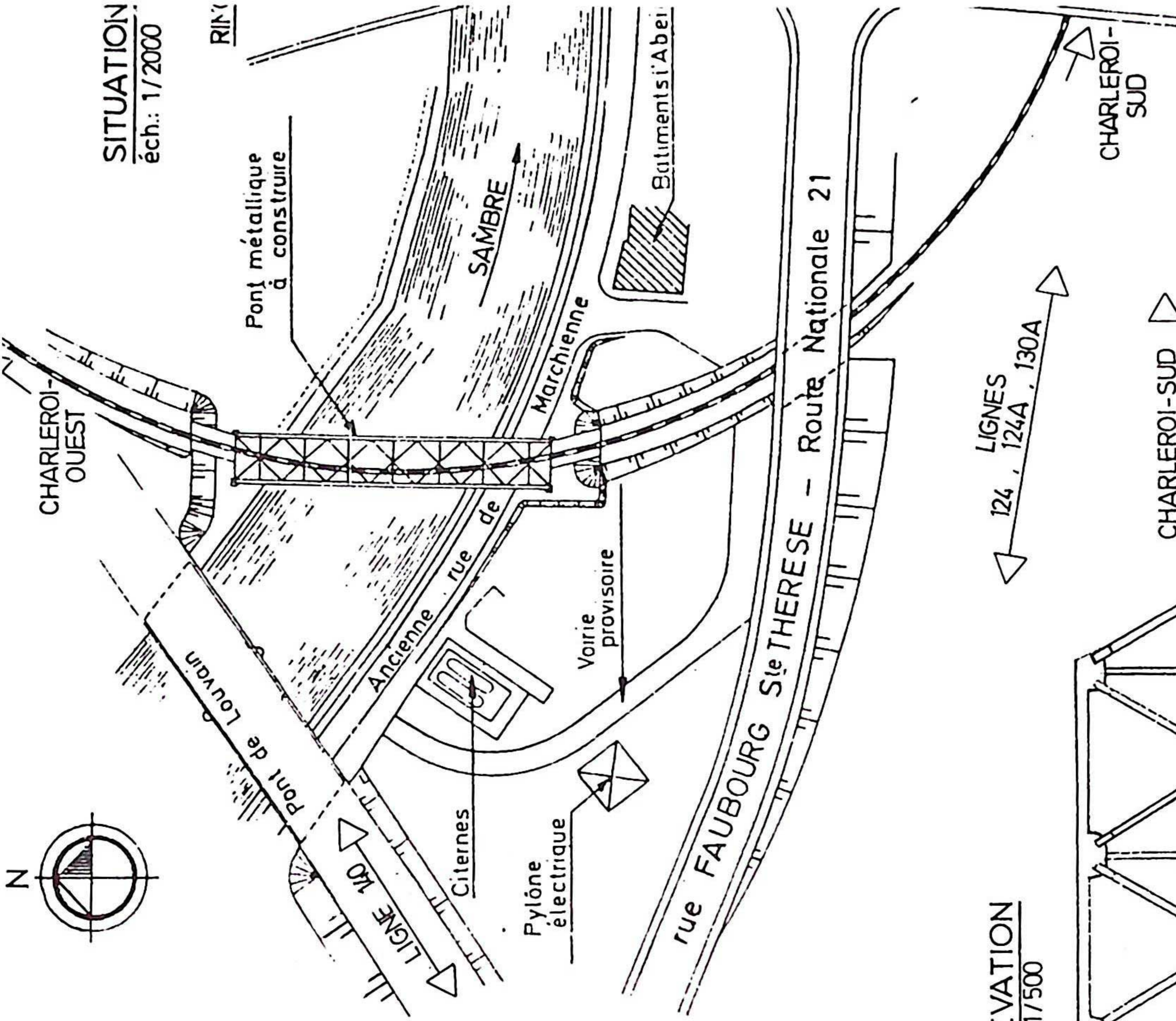
Notre couverture ce mois-ci : SNCV, ART 300 au dépôt de Jumet en août 1983. Série de trois autorails, 297 à 300, construits en 1947.

A LA SNCV

ATTENTION!!! 31 octobre 1986, dernier jour de circulation des types S et S métro dans la région du Centre, ligne 30, 31, 80, 82, 87 et 88.

Tous à vos appareils photos, caméras et enregistreurs

SITUATION
éch.: 1/2000



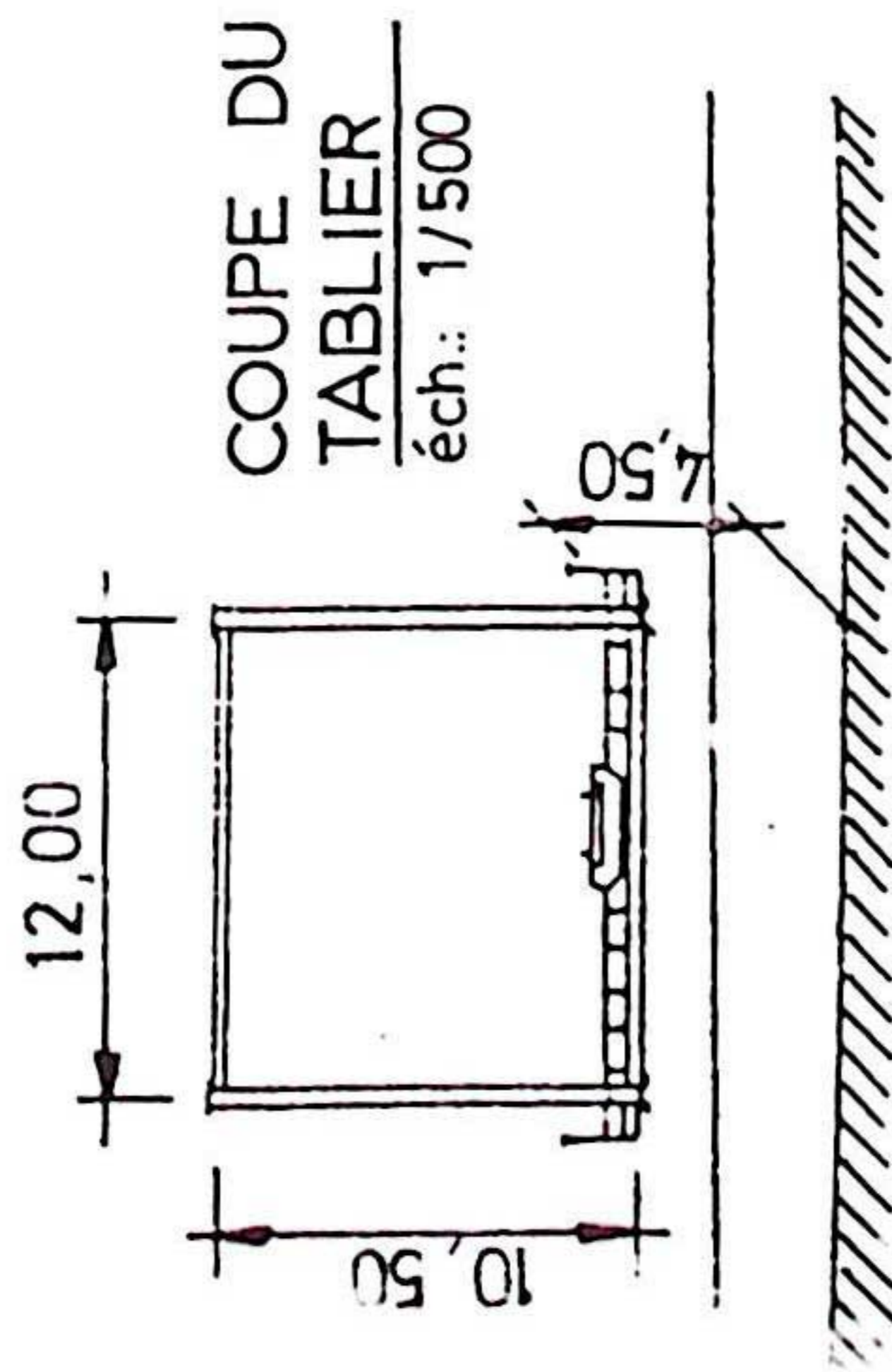
NOUVELLE LIGNE 140/1 :

Raccordement direct entre Charleroi-Ouest et Charleroi-Sud

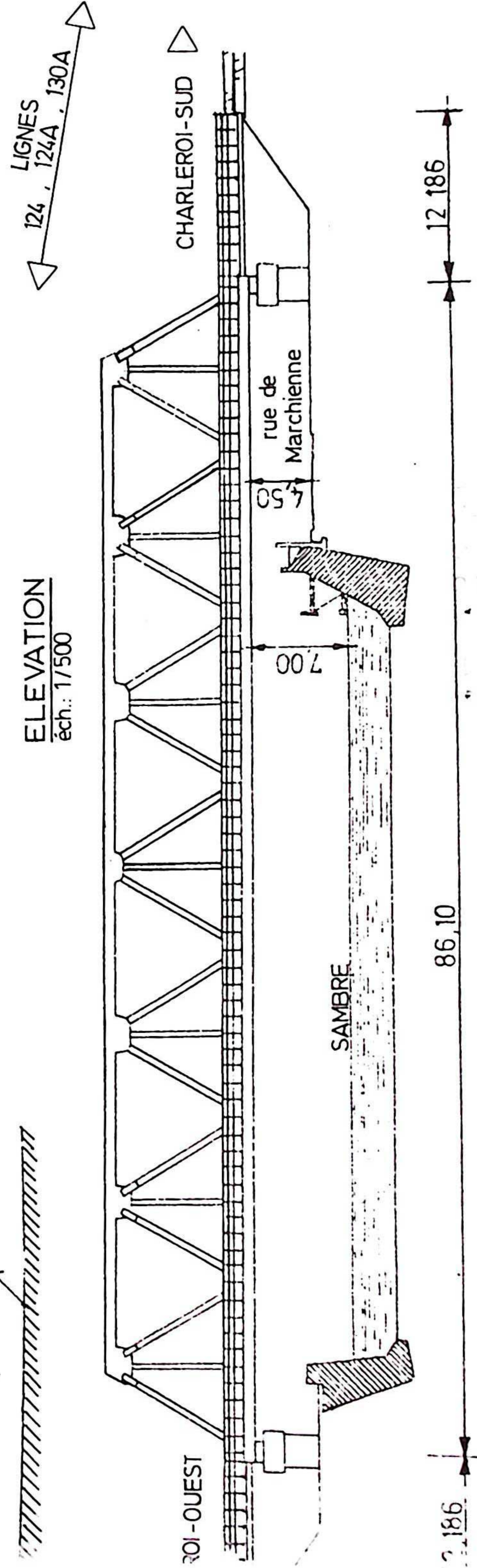
Le nouveau pont métallique sur la Sambre doit normalement être lancé le samedi 27 septembre par l'intermédiaire de barges .

Constructeur: A.B.T.

Rayon de courbure: 190 m !!!

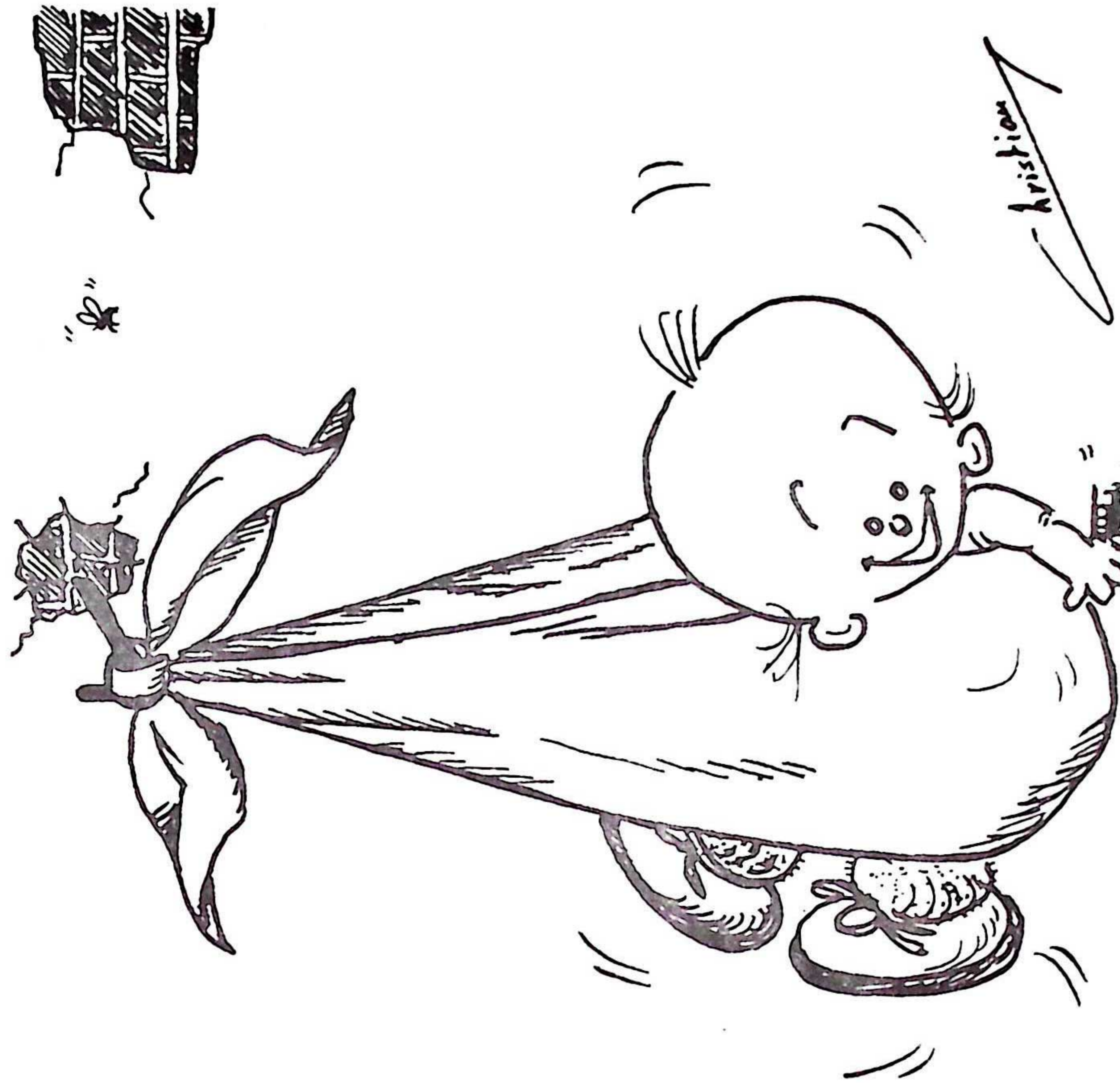
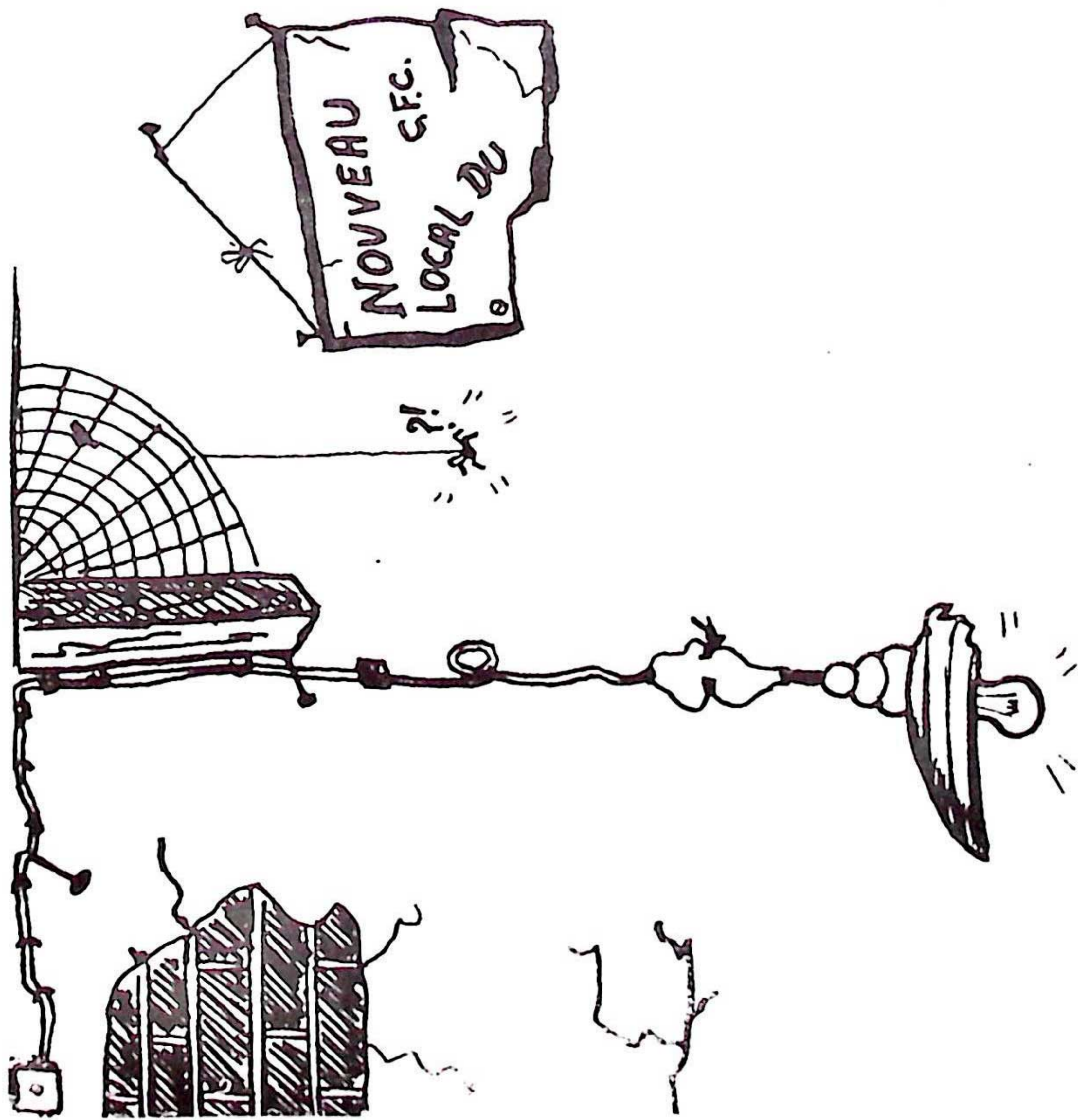


ELEVATION
éch.: 1/500



GARNET ROSE

Marc Hautefin, né le 25.09.86.
Toutes nos félicitations aux
heureux parents.



- Suivez l'exemple du Président. (P.H.)
- Faites de nouveaux membres au C.F.C.

Rail Miniature Flash: juillet-août 1986.

Le Congrès de Châtellerault. Les locomotives-tender françaises de type 050.

H0e: construisez la 030 T Decauville de VLN.

Loco Revue: juillet 1986.

A propos des normes de roulement: les petits boudins. "Le Blanc - Argent" en réalité et en miniature. La maquette d'instruction de la RATP.

Rail Magazine: juillet 1986.

Le déclin des CC 14100. Marc de Caso. Au temps du PLM: les carnets d'un mécanicien. Il y a dix ans: les dernières vapeurs en France étaient ... allemandes. La Saga de la SACM.

Rail Magazine: août 1986.

Les 231 E de Calais. Marc Seguin. Les derniers Picasso en service. La 231 G 558 reprend du service. La Saga de la SACM.

Fermodel: juillet-août 1986. (en italien).

Les T 3 en Italie. Rovasenda: une gare double, en réalité et en miniature. (très original!). Portails de tunnels.

Continental Modeller: juillet-août 1986.

Ferrocarril de Mallorca. Une Garratt vicinale en... H0e! Un réseau japonais.

The Michaelmas Line: un réseau LGB avec matériel africain. Big-Boys en H0.

SMN: en Normandie, une ligne privée pour le transport de minerai.

Model Railroader: juin 1986.

Des réseaux en H0, N, et même en Z! Une station de distribution de charbon aux locos, contenance: 650 T. Ballastage de la voie. Des arbres faits en: poils de carpettes, fils de coton, jute Un réseau en Lionel. The Arcadia & Pacific: Vapeur vive par 2 garçons de 14 ans.

Model Railroader: juillet 1986.

Fundy Northern Railroad. Western Pacific en Z. Un réseau américain en Suède. Comment camoufler les moteurs de vos aiguillages.

Model Railroader: août 1986.

Union Pacific's Los Angeles Subdivision: en réalité en H0 & N. Une Mikado W3 du Northern Pacific en H0: des idées pour modifier nos machines. Oldtimer: The Iron Mountain Ry en H0. Western Pacific en Z: un réseau original divisé en 4 paysages différents. Rivarossi et l'Amérique: 2.000.000 de modèles!!! Union Pacific SD40-2.

Live Steam: mai et juin 1986.

Contenu habituel dans ces deux numéros consacrés à la vapeur sur rail et sur eau. Epinglons: vapeur dans un moulin à bois; Petite vapeur à 12 ans; station de pompage en Hollande. Les joies de la navigation dans nos rivières polluées.

La Vie du Rail:

N° 2051: Cerdagne: nouveau départ pour le Canari. 1936: Les escarbilles de la joie: les premiers congés payés. Modélisme: Châtellerault. — N° 2052: Vancouver: La fête universelle des transports. L'envol du Val. 1936 suite. —

N° 2053: Le grand retour de la 231 G 558. Entre Manche et Atlantique: 50 ans de Pacific. Les escarbilles de la joie (suite). — N° 2054: Nouvelles locos pour la Chine. Les escarbilles de la joie (suite). Modélisme: nouveautés.

— N° 2055: Les trains du Mont Blanc. Les "Benelux" 3e génération. Les escarbilles de la joie (suite).

Miniaturbahnen: juillet 1986.

Petite vapeur pour voie étroite. Test: Reihe U en H0e Liliput. Le Schi-Strabus! Loco carénée 61 001. Test: Roco V 290.

Railphoto: n° 8.

Le rail belge en photo. Epinglons: 40 à Binche. Croisement B - DB sur le Viaduc de Moresnet. Le réseau vicinal de Don Sibley.

Trans-fer: n° 46.

Electrifications: Denderleeuw-Grammont-Enghien. - Bruges-Torhout-Courtrai - Hal-Ath-Tournai. Le point sur le matériel moteur. Circulations exceptionnelles. Incidents-Accidents. Le Dispatching.

Tram 2000: n° 58 & 59.

Des nouvelles des différents réseaux de transport en commun de Belgique, avec des échos de l'étranger.

Ferro Info: n° 17.

TGV: reproduit du Journal de Tintin, exposé simpliste. TAU à Liège.

Ferro Flash Namur: juin-juillet 1986.

Les trams dans le Centre: le rédacteur habite Houdeng, et pourtant quelques erreurs parsèment son texte: oubli des lignes 37 (La Louvière - Bois-du-Luc), et 38 (Péronnes - Bray - Estinnes-au-Mont). Et la relation non électrifiée Bracquegnies - Casteau ? Le 39 ne passait pas sur le Pont du Thiriau, mais avait son terminus au pied du pont ! Les Chemins de fer Rhétique n'ont pas loué de wagon à la SNCV, mais l'Entreprise Fabricom en avait acheté qui servait à ses travaux. "Tram vert" est une appellation inconnue!

En train à travers la Belgique, il y a 50 ans. Nos Type 5 & 35: les bêtes noires de la voie.

Entre-Voies: mai-juin 1986.

Ligne 38, c'est fini. Les Br 117 DB. La naissance des Relations TEE: les matériels utilisés.

TTZ Aktueel: juillet-août 1986.

Pour agrémenter vos vacances, répartition du matériel moteur en Belgique.

Info-Modèle: n° 76, 78 & 79.

Montage de la 2302 en résine. La locomotive Diesel de Ligne série 59. Exploitation: Les billets "Voyageurs" "Prodata". Inventaire des locomotives de ligne - électriques et diesels - de la SNCB. Nos anciennes gares: Ghlin, Baudour, Elouges.

VeBOV koerier: avril 1986.

Les billets magnétiques de la SNCV Limbourg. Actualités: SNCB, MIVA, MIVG, STIV, SNCV, ATAM.

Fleischmann Kurier: n° 100 & 101 (aimablement offert par la Maison Staquet).

Kitbashing à l'allemande: une gare. "Gläserner Zug" au port de Hambourg. Nouvel attelage. Double traction réaliste en HO.

Spot Light: n° 2.

Les trains à l'écran.

Rappelons que cette rubrique n'est pas une copie servile de la table des matières des revues analysées. C'est une sélection des articles intéressants.

Marcel Thibaut.†

C'est au pied levé que je reprends cette rubrique. Son titulaire, notre ami et membre très actif Monsieur Marcel THIBAUT, gravement malade, ne pouvant l'assumer actuellement.

LA VIE DU RAIL: 2058: TGV A et investissements SNCF.

2059: MALLARD et GLÄSERNER ZUG de retour (malheureusement la MALARD ne sera pas à MULHOUSE le dernier week-end de septembre), l'ordinateur au secours de la voie unique, convention CHAMPAGNE-ARDENNE: rénovation future du matériel (qui atteint DINANT), LArgonne, la ligne du feu, PICASSO: la fin pour l'été 1987 au plus tard.

2060: jonction des CdeF de YOUGOSLAVIE et d'ALBANIE, coup d'oeil sur les CFL bientôt tout électrique, actualité belge avec le bilan 1985 et aberration d'une étude flamande sur le réseau à Grande Vitesse., les relations hivernales, en rubrique modélisme: on apprend que FLEISCHMANN dit respecter strictement l'échelle pour son ICE alors que MARKLIN a choisi un compromis (plutôt curieux) "les motrices sont à l'échelle stricte de la pointe à la porte d'accès comprise, le reste de la caisse, comme les remorques, étant traité au 1/100e" Faut l' faire.

CORRESPONDANCE septembre octobre 1986 (ALAF): dans son éditorial, l'ami ORBAN demande: "Combien utilisent le chemin de fer pour leurs déplacements". Nous avons posé la même question lors de l'allocution de vernissage de notre expo. 1986. La réponse est peut-être dans les lignes qui suivent:
"Je suis étudiant en polytech. à MONS, j'habite HAINE ST PIERRE (à 15 km. de MONS) et dois me trouver en gare de MONS à 8 h. le matin: quel train dois-je emprunter?"

réponse: vu l'absence d'IC avant 8h13 à LA LOUVIERE SUD, il faut obligatoirement emprunter le L 8228 de 6h31 qui arrive à MONS à 7h07, soit pour un trajet de 15 km un départ qui doit se faire 90 minutes avant l'heure de rendez-vous Effarant n'est ce pas; LA LOUVIERE n'est reliée à la capitale du HAINAUT, par IC, qu'à partir de 8h13... ET notre étudiant que va-t-il faire? Pardi, il s'achètera une voiture! Dans le même numéro: classification du matériel DB, une rubrique modélisme pour débutants: je voudrais bien mais par quoi vais-je commencer, pour les historiens: les coordonnées de deux machines 020T de CARELS en FINLANDE.

CFTY TOURAIL septembre 1986: convergence des vues sur le problème de la désaffectation pour le Chemin de fer, extrait des "Lanceurs de rails" relatant l'épopée belge en CHINE.

juillet août 1986: reçu tardivement le 12 septembre: extrait de "La Nation Belge" du 7 octobre 1933 relatant les essais de la FRANCO en ardennes En page 9: quelques réflexions sur la pauvreté des services IC en WALLONIE.

MARKLIN MAGAZINE 4/86 (en langue allemande): quelques trucs de superdétaillage électronique pour le I, les programmes exportation.

TTZ AKTUEEL septembre octobre (en néerlandais): la cinquième colonne de la SNCB! mériterait de sortir en album relié et traduit!

ENTRE-VOIES juillet août 1986 (CFEB): old timers électriques de la DB, aiguillage PECO electrofrog en bi-système, les relations TEE.

VILVOORDE MODELSPOOR VRIENDEN trimestriel août 1986: revue publicitaire avec un record dans le genre: les 2/3 de la "revue" sont consacrés à la publicité. Epinglons dans le peu qui reste quelques photos d'archéologie industrielle made in ENGLAND.

MODEL RAILROADER septembre 1986 (U. S. A.): plans et dessins à l'échelle, et à bas prix, grâce au photocopieur à % de reproduction variable. Un pont tournant bon marché. Comment photographier avec un diaphragme trou d'épingle. Comment peindre des inscriptions délavées.

R. M. F. septembre 1986: les 050T françaises. Une ville: solution pour les petits réseaux. Pour les débutants: une étude sur les relais. Feux SNCF pour moins de 6FF.

LOCO-REVUE septembre 1986: la presse ferroviaire en question. HO et HOm sur le BA. Des photos des magnifiques modèles exposés à CHATELLERAULT. Autorail RENAULT en O.

RAIL-MAGAZINE septembre 1986: notes historiques sur le C de F de St ETIENNE à LYON et sur la machine de SEGUIN. 20e anniversaire à PITHIVIERS. La rame CISALPIN de LIMA.

GAZET juillet août 1986 (de Pijl): une rame 800 conforme.

CONTINENTAL MODELLER septembre octobre 1986 (en anglais) magnifique photo couleur d'une 230 NORD chocolat et beaucoup d'exotisme (d'une GARRAT en O aux C de F indiens, malais ou de Majorque).

MIBA 9/86 (en allemand): mâchoires d'étau pour caisses plastique. Personnages animés en HO. Magnifique réseau en O. Des arbres vraiment "naturels". Entrée de tunnel en HO.

FERRO-FLASH NAMUR août septembre 1986: nos amis de NAMUR connaissent, sans aucun doute, les mêmes problèmes que nous: leur revue annonçant les activités du 19.09 nous parvenant le 22.09. Un incendie à la sous-station électrique de NAMUR. Voyage en BELGIQUE à 50 ans. Conférence de L'EGEIN. la météo... Signaux à Namur en N.

Dernière minute

10

C'est avec une infinie tristesse que nous avons appris, après la rédaction de cet article et au moment de mettre sous presse, le décès subit et brutal de notre membre et ami Marcel Thibaut.

A ses proches, nous présentons nos plus sincères condoléances.

Nous nous proposons de rendre un hommage à ce grand modéliste qu'était Marcel dans notre prochain Ferro-Flash.

En bibliothèque

LES PREMIERS TRAINS ELECTRIQUES EN BELGIQUE de J.P. SCHENKEL (en néerlandais)
Etude historique des projets avortés (Luxembourg Ourthe Bruxelles Anvers: LOBA)
l'électrification de Bruxelles Anvers, le matériel 1935, la jonction, les postales, transformation et réaffectation du matériel 1935.

AVIS IMPORTANT: dorénavant, les revues et les nouveaux livres seront disponibles le troisième vendredi du mois de 20 à 22h au local de réunion.

Manifestation

Dimanche 19 octobre 1986, de 8h00 à 18h00 à Soignies, au Cercle des carrières, Place Joseph Wauters, GRANDE BOURSE TOUTES COLLECTIONS, renseignements : tél: (067)33.01.92.

Le CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE organise les 8,9,11;15 et 16 novembre UN CLIP FERROVIAIRE. Adresse du jour : rue de la Chapelle, 62, VERVIERS, ouvert de 10 à 18h.

L'Amicale Modéliste du Hainaut et le Club Sonégien de Maquettisme organisent le samedi 22 novembre 1986, à Mons, un concours de modélisme et une bourse d'échange. Pour tous renseignements, écrire à Mr. G. Sellar, rue de Houdain, 5 à 7000 MONS.

Le samedi 22 novembre de 14.30 à 19h et le dimanche 23 novembre 1986 de 10 à 18h, 6ème exposition de trains miniatures et 6ème marché de l'occasion organisé par l'AMFL au Centre Culturel Prince Henri à WALFERDANGE LUXEMBOURG. ENTREE LIBRE.

PETITES ANNONCES

JE VENDS: pour cause changement orientation, je vends: HOm BEMO réf. 1207 type 99 monté, peint, état neuf: 7500,- HOm MOUGEL vient de sortir: locotracteur n° 70 des CFD 4900,- HO M+F autorail Kittel pour MARKLIN: 6000,- HO type 64 FLEISCHMANN réf. 4064 transformée pour MARKLIN (HUNERBEIN) neuve: 3500,- HO LILIPUT ref 5201 type 52 des ÖBB avec Giesl: 4500,- HOm GECOMODEL kit autorail De Dion SNCV 4000,- Contacter M. Guy TYTECA aux n° suivants: le midi: 067/67.02.46 le soir: 02/268.49.12

Cherche renseignements sur usine C.F. ENERGIE Marcinelle et FRANCO-BELGE, s'aresser à Mr. Denis Watteyn Avenue de la Meuse, 18 à 1350 - LIMAL.
Tél : (010)41.09.51 après 18h.

QUELQUES TRAINS SUISSES QUI SE PORTENT BIEN.

Pol TORDEUR

J'ai eu l'occasion, à quelques reprises, d'évoquer ici même le "Glacier Express": à l'échelle 1/1 - tellement prospère qu'il a fallu le dédoubler par un "Rhin-Rhône Express" - ainsi qu'en voie Om. La bonne santé de ce direct Zermatt - Furka - Oberalp - St.Moritz est telle qu'il va maintenant falloir le détrippler: sa clientèle a décuplé en une bonne dizaine d'années!

Mais le train suisse le plus célèbre est certainement le "Jungfraubahn", le train le plus haut d'Europe, qui termine son trajet à plus de 3.000 mètres d'altitude. Les rames modernes sont, aux beaux jours, encore insuffisantes et l'un ou l'autre convoi vétérinaire, impeccable, ne manque pas de s'offrir aux regards des curieux. En outre, le fait qu'il soit un des derniers refuges du trifasé ajoute un je ne sais quoi à son attrait.

Cette ligne à voie métrique n'est accessible, au départ de Kleine Scheidegg, qu'après un trajet au départ de Grindelwald ou de Lauterbrunnen, par le réseau WAB à voie de 80 centimètres. La prospérité de ces lignes, à crémaillère continue (abondants tronçons inclinés à 25% !), est garantie puisque toute la zone desservie est interdite aux véhicules privés. Le JB (Jungfraubahn), métrique, est donc isolé; de même que le WAB (80 cm.), séparé du SPB (Schynigge Platte, courte ligne de montagne, également à 80 cm.) par la ligne en forme de Y du BOB (métrique). C'est là le reflet de la diversité des directions et des capitaux, avant la première guerre mondiale.

Toutes ces lignes sont à présent regroupées sous une direction unique sise à Interlaken, tête de ligne du réseau et terminus de l'unique ligne CFF à voie métrique, celle du Brünig, avec laquelle des échanges de matériel sont possibles. L'ensemble bénéficie de matériel moderne, et de véhicules historiques (surtout au SPB) maintenus en parfait état et datant le plus souvent de la création de la ligne! Des rames réversibles doubles pour le WAB sont commandées.

L'"oscar" de prestige est à présent l'apanage du réseau peu éloigné du MOB. Un effort intense de renouvellement et de rectification de la ligne (axe principal: Montreux-Zweisimmen, via Montbovon et la jonction avec le GFM; longueur: 84 km.) est en cours, afin d'améliorer la vitesse des divers "Panoramic Express" et du "Superpanoramic Express". A côté des anciennes voitures "Pullmann", le confort de ce dernier fait rêver: 1ère classe, climatisation, fauteuils moelleux, extrémités panoramiques, bar; au centre de la rame: deux automotrices adaptées et dotées d'un intérieur "châlet suisse" grâce au concours financier de firmes de chocolat.

Bouclons la boucle: une voiture panoramique du même genre effectue des parcours d'essai sur le Glacier Express.

Oserait-on rêver d'un Bracquegnies-Thuin similaire?

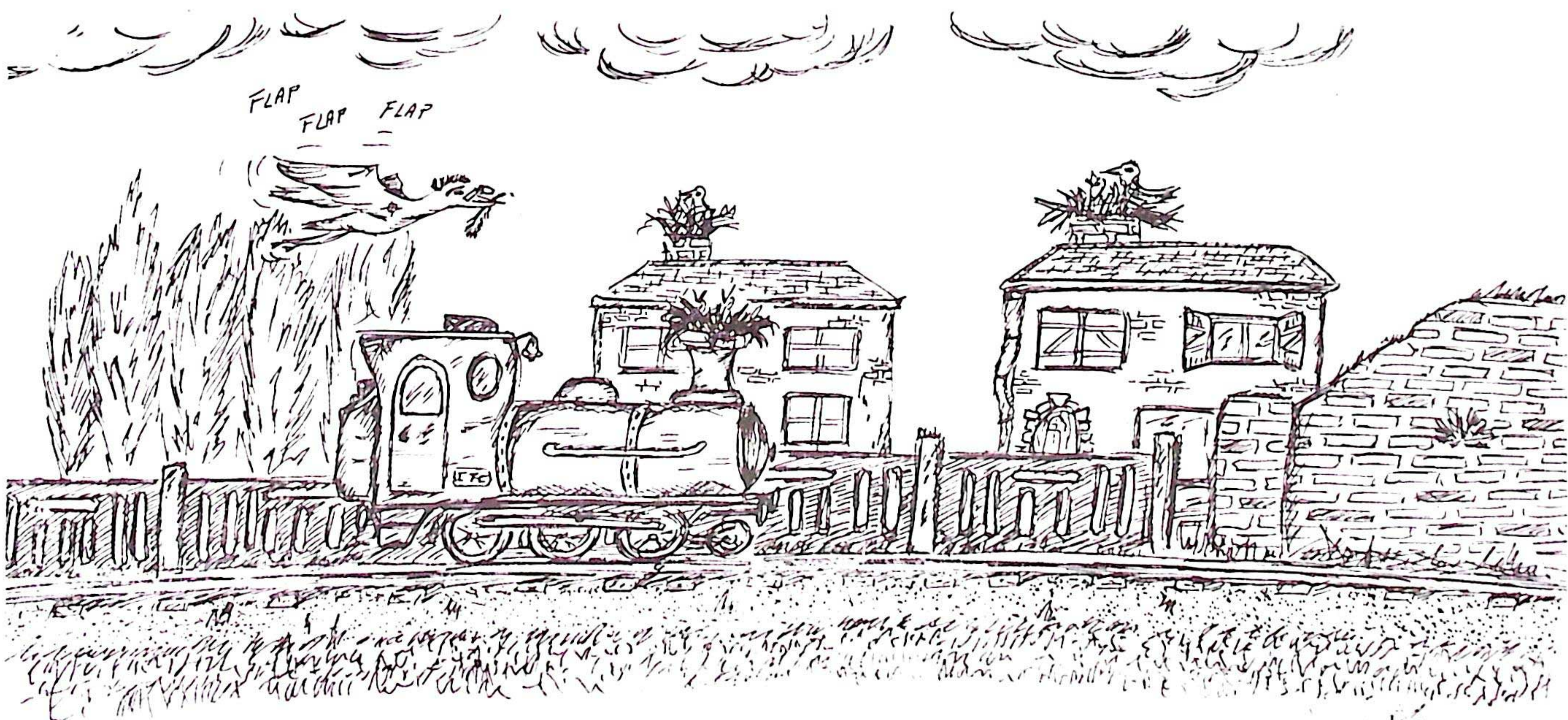
P.S.

L'itinéraire suisse du modéliste.

La Suisse détient sans doute le record du nombre de clubs d'amateurs et de réseaux miniatures étendus.

De ce qui concerne notre sujet d'aujourd'hui, retenons essentiellement:

- à l'amorce de la ligne du Brünig, le fameux Verkehrshaus, musée suisse des Transports, à Lucerne. Nombreux réseaux et maquettes à toutes échelles; matériel d'origine du Jungfraubahn.
- à Interlaken, face à la gare d'Interlaken West, le funiculaire style 1900 du Heimwenfluh mène à un remarquable réseau en voie "0", intégralement suisse. Du matériel historique Märklin, des véhicules spécialement construits et d'autres belles choses encore exécutent un "show" ferroviaire digne d'admiration.
- à Château-d'Oex, au centre de la ligne MOB Montreux-Zweisimmen, l'étage d'un chât-fromagerie abrite une très grande maquette MOB à l'échelle H0. Le spectacle est déclenché sur simple demande (et moyennant un droit d'entrée, bien sûr - ici comme ailleurs!).
- enfin, le B.V. de Kleine Schneidegg ainsi que des rames WAB et Jungfraubahn au 1/25e fonctionnent à l'air libre à Melide (Lac de Lugano): voir Ferro Flash de 1982.



EXPO 86 HOUDENG: DE TOUT ET DE RIEN

Une gageure: remonter le réseau de notre local dans la salle d'exposition en quelques jours seulement et malgré les récriminations et le défaitisme de notre secrétaire. Il avait pas tout à fait tort: à deux jours du vernissage, le troisième rail était en court-circuit et le deuxième rail se singularisait par des détections erratiques.

Tiens à propos, vous avez vu: y a pas de signal, les aiguilles ne fonctionnent pas, la route après le pont est suspendue dans le vide, y a pas de maison près de la gare, les fils y pendent en dessous et j'en passe et des meilleures.

Tiens à propos, on vous a jamais vu travailler dessus!

C'est une toute petite équipe (forte comme les doigts des deux mains et toujours les mêmes bien sûr) qui l'a remis en état.

Parmi les gags, 48 heures de recherches, oui 48 heures pour trouver un court-circuit dans le 3 rails qui se nichait - devinez - au sein même d'un rail MÄKKLIN; après avoir passé en revue toutes les autres (et nombreuses) possibilités, il ne restait plus qu'à isoler en tronçons et repérer le mal: pas évident que ça se niche dans un élément de voie.

Sang nouveau: à cinq jours de l'expo, le réseau vapeur vive manquait de continuité avec l'absence de plusieurs portions de rail droit. Grâce au matériel et aux locaux prêtés par Pol, un membre, nouvellement recruté, s'y est mis pendant 3 jours pour souder les éléments manquants; bravo Jean-Claude.

Vapeur vive et ulcère: 13 et 14 septembre: les vaporistes français et francophones de Belgique tiennent leur assemblée annuelle à Lille. Les hollandais et les néerlandophones tiennent réunion à La Haye. Aïe, aïe, mon petit Pierre, tu en trouveras quand même bien un de libre. Pas évident à 15 jours de l'expo.....!

Suspens....peut-être bien....suspens....la réponse pour demain....Ouf! c'est oui! Merci François qui vient de si loin, je te ferais bien la bise.

On recherche mauvais plaisant: facétieux recherchant salon de massage après passage à l'exposition est prié de se faire connaître auprès de notre ami Richard: discrétion et bain de vapeur assurés.

La bourrée: on connaissait l'Auvergnate, le dimanche, on a connu l'Houdinoise: c'était, en effet, autour des réseaux la toute grosse foule.....Et le soir on connut le Bourré!

Oh quelle nuit! je me suis laissé dire que près du 1/43e, les nuits de garde ne pouvaient qu'être zéro-tiques. Il y en a qui seraient restés jusqu'à l'Haube!!!!

Transport en tous genres: une seule adresse: maison KARPINSKI: transport de réseaux toutes échelles, camionnette confortable avec accoudoirs, tout le confort pour le passager.....les émotions aussi: AAAAAAattention au trou, pas si vite, M., tout glisse. Sur demande, camionnette 2 niveaux.

PREMIER BILAN

Il est encore trop tôt pour dresser un premier bilan. Nous pouvons, cependant, déjà vous annoncer que notre bibliothèque s'est enrichie de plusieurs volumes, que notre réseau vapeur vive se termine grâce à l'achat des profilés nécessaires. Notre réseau HO s'est vu doté d'un block système automatique S+M.

Le mauvais temps, bien sûr, a largement contrarié nos activités vapeur vive de plein air. Profitons de l'occasion pour saluer Richard et Jean-Marie qui, le dimanche matin, piochaient encore dur, pour niveler la voie. La vapeur vive, il faut bien le dire, a été un peu le point noir de notre animation: en effet, son responsable -par ailleurs excellent ami et dévoué pour l'association- a un peu négligé son organisation (qui aurait du être faite longtemps à l'avance), se fiant à l'improvisation; hélas, à l'échelle d'une animation comme la nôtre, ça ne pardonne pas. A méditer pour la prochaine.

Centre : les chemins de fer charbonniers, quand rail et charbon allaient au canal

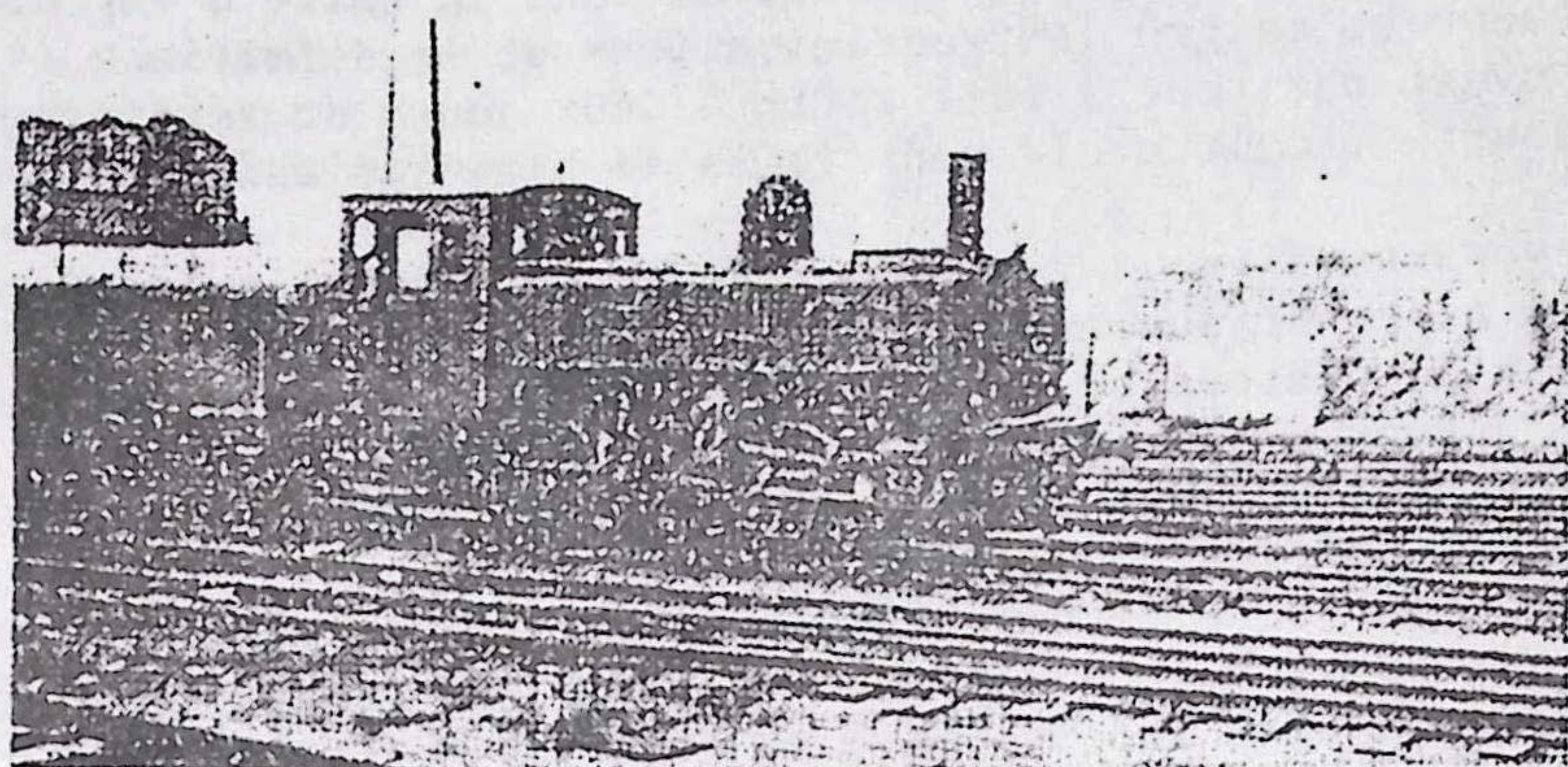
C'est une nouvelle page capitale de l'histoire de la région du Centre qui est aujourd'hui arrachée à l'oubli des années avec la sortie du vingt-deuxième ouvrage du cercle d'histoire Henri Guillemain. Cet immense pan d'histoire mis à nu, c'est celui des Canaux et chemins de fer charbonniers dans le Centre (1), deuxième tome d'une étude menée conjointement par MM. André Dagent et Paul Vanbellingen.

Dans le premier tome de cette série, les auteurs n'avaient rien laissé ignorer des origines, de la construction et de l'évolution du canal de Charleroi à Bruxelles et de ses embranchements charbonniers, dont l'essentiel forma par la suite ce qu'on appelle toujours le canal du Centre. L'ouvrage qui sort de presse ce jeudi est le pendant « ferroviaire » du premier. Il évoque la naissance de toutes les antennes ferroviaires aboutissant aux rivages des canaux et, plus tard, aux lignes ferroviaires exploitées tant par l'Etat que par des sociétés concessionnaires.

Fils de la houille

Comme l'histoire des canaux, l'histoire ferroviaire du Centre est liée à celle de la houille. L'ouvrage du cercle Henri Guillemain invite donc à découvrir tout le réseau des charbonnages; celui de Mariemont-Bascoup, de Haine-Saint-Pierre et La Hestre, de Houssu, de La Louvière, de Sars-Longchamps, de Saint-Vaast, de toute la concession de Bois-du-Luc, de Maurage, de Péronnes, de la concession de Ressaix et Mont-Sainte-Aldegonde, ainsi que Piéton et Carnières.

Dans quelles conditions sont



La société de Mariemont-Bascoup possédait, elle aussi, une « Haine-Saint-Pierre » à trois essieux. Nous la voyons ici à Bascoup.

nées toutes ces lignes charbonnières? Quelles ont été les difficultés rencontrées par celles-ci, et notamment avec le voisinage? Ces questions sont approfondies minutieusement par ce livre qui détaille aussi l'histoire de l'installation des machines à vapeur, de l'exploitation éventuelle des plans inclinés ou des rivages qui étaient attribués à ces lignes charbonnières.

Mais en marge de cette évolution retracée par deux spécialistes des voies de communication, le lecteur peut aussi découvrir ces petits moments qui ont marqué toute une époque et toute une région. Il en fut ainsi des nombreuses querelles de voisinage et d'expropriation, dont la

plus célèbre opposa, au siècle dernier, le bourgmestre de Saint-Vaast, M. Armand Mairaux, et la Société des charbonnages de Sars-Longchamps. L'anecdote, c'est aussi ce train de Bois-du-Luc qui, matin et soir, conduisait et ramenait au travail les ouvriers flamands descendus du train à Houdeng; obligé de siffler quand il rasait les façades des maisons, il était devenu l'« horloge sifflante » sur laquelle les ménagères réglaient leur pendule.

Narcisse, Flore et les autres

Mais l'ouvrage d'André Dagent et Paul Vanbellingen

s'adresse aussi aux mordus du chemin de fer, aux passionnés de la machine. Et, à ce titre, il abonde en détails sur les « engins » qui se succédèrent dans le Centre. Et parfois, il soulève des curiosités, comme cette locomotive du Grand Hornu qui, à Bois-du-Luc, fonctionnait de façon mixte, mobile pour tirer les wagons sur les rails, fixe pour les hisser en haut d'un plan incliné. Le livre rappelle aussi quelques pages d'histoire à travers ces machines dont certaines étaient affublées d'un nom. Aux charbonnages de Ressaix, de Leval, de Sainte-Aldegonde, par exemple, chaque locomotive était baptisée du prénom d'un des membres de la famille Coppée, grande famille de

la région. Il y avait ainsi Narcisse, Flore, Georgette, Milly, Gaston, Carmen et les autres. Un peu comme les vaches qui les regardaient passer... Moins imaginatifs, sans doute, les gens de Bois-du-Luc n'en avaient baptisé qu'une : *Le Progrès*. Les autres étaient appelées plus prosaïquement Bois-du-Luc 1, 2, 3...

En voiture !

A l'occasion de la sortie de son vingt-deuxième livre, le cercle Henri Guillemain avait programmé une série d'animations en compagnie du Club ferroviaire du Centre. Outre une exposition présentant des réseaux de modèles réduits, des maquettes de locomotives à vapeur vive télécommandées et des documents ferroviaires, petits et grands ont circulé, ce week-end, sur un petit train tracté par une authentique locomotive à vapeur.

Quant à ceux que la nostalgie portait vers le tram, ils ont également trouvé leur compte. L'A.S.V.I. (l'Association pour la sauvegarde des vicinaux) s'était, en effet, jointe à l'événement pour proposer un dernier voyage à bord des trams historiques circulant entre Houdeng-Goegnies (rue Houtart, cercle horticole) et La Louvière (Mattéoti). Un dernier voyage puisque, dès le 1^{er} octobre, le réseau ferré du Centre fera l'objet d'une restructuration qui remplacera les trams par des bus pour une période encore indéterminée. Qui sait, voilà encore peut-être une nouvelle page d'histoire tournée... et à écrire pour le cercle Henri Guillemain.

DOMINIQUE WATRIN.

(1) Adresse de contact : Cercle d'histoire Henri Guillemain - secrétariat : 42, rue du Progrès - 7170 Bois-d'Haine.

Houdeng

Une spectaculaire exposition ferroviaire

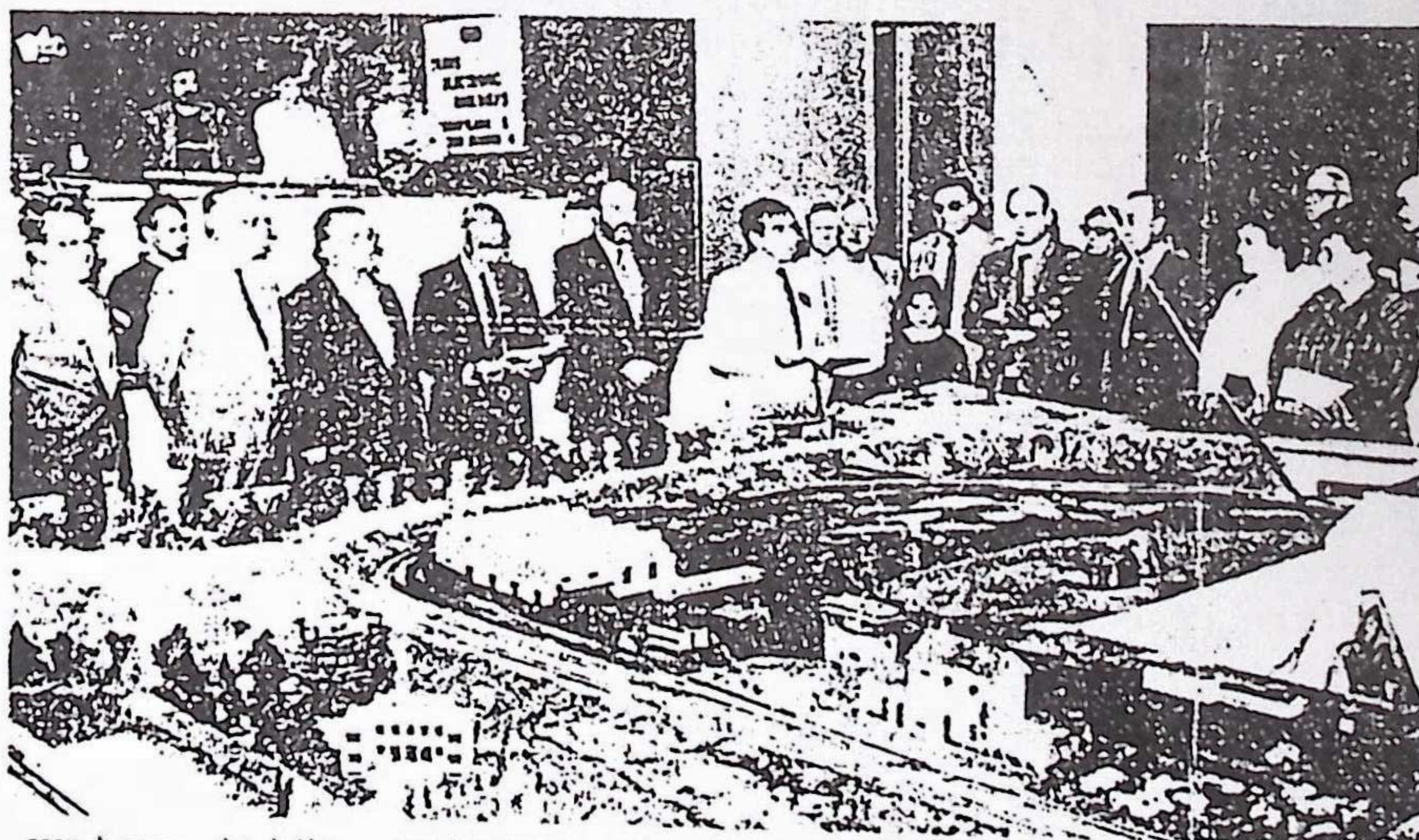
A partir de La Louvière, un tram historique, remis en circulation, annonçait l'événement et conduisait le public dans les locaux du Cercle horticole ou dans les dépendances de la crèche communale. Ainsi le Club Ferroviaire du Centre organisait une très importante et riche exposition : réseaux miniatures et à vapeur permanents, documents ferroviaires, trains télécommandés, à vapeur vive ; cinéma permanent, vente de documents et de matériels du rail.

Faire partager et défendre une grande passion, telle était l'impression qui se dégageait de la séance de vernissage tenue en présence de MM. Debaucque, bourgmestre ; Taminaux, sénateur ; Burgeon, député ; Liébin, conseiller provincial P.R.L. ; Pollet et Biamet, ingénieurs S.N.C.V. et S.N.C.B. ; des membres du conseil communal et de diverses associations locales ; les membres du club à l'honneur présidés par MM. Hauteffin et Debliquet ; du Cercle

d'histoire H. Guillemain de Haine-Saint-Pierre.

L'histoire du C.F.C.

En 1975, deux amis et voisins, MM. Pierre Hauteffin et Michel Thiry, mus par une même passion pour le rail, décident de faire connaître celle-ci. Rapidement, l'association prend de l'extension, compte 25 membres, organise une première exposition publique en 1978 qui connaît un succès inattendu. D'autres manifestations du même genre auront lieu. Le registre des adhésions grandit aussi : 300 inscriptions. Un bulletin mensuel unit la famille. En 1980, une section s'ouvre à Bruxelles. Les activités du Club ferroviaire sont multiples : réunions hebdomadaires (discussions libres, construction de matériel miniature et réseaux), mensuelles (conférences, projections sur chemins de fer et tramways) réunions de travail (techniques), visites d'usines et ateliers ferroviaires, voyages spéciaux ; bibliothèque. Et pour bientôt : l'exploitation régulière du ré-



seau à vapeur vive à Houdeng ; le sauvetage et la mise

en valeur de la gare d'Haine-Saint-Pierre. Notre photo : M.

Hauteffin préside la cérémonie d'ouverture dans un grandiose

décor miniature animé par les membres C.F.C.

Que de monde à l'exposition du Club ferroviaire du Centre à Houdeng-Gœgnies !



Journal LA NOUVELLE GAZETTE du 17.09.86

Jeudi dernier, la salle du Cercle horticole de Houdeng-Gœgnies ainsi que le café ont attiré un joli parterre de personnes venues assister à l'inauguration officielle de l'exposition du Club ferroviaire du Centre et à la parution du nouveau livre réalisé par André Dagand pour le compte du Cercle H. Guillemin d'Haine-St-Pierre.

Parmi les personnalités, on a pu rencontrer le sénateur Willy Taminaux ; M. Debauque, bourgmestre de La Louvière ; Mme Colette Burgeon, député ; Mme Emilie Vanokem, échevin ; M. Delaby, échevin ; Mme Vankeleffe, conseiller communal ; MM. Van Helleputte, Fassiaux, Liebin et Goed Vriendt, conseillers ; MM. Etienne Mazy et André Biau-

met, respectivement ingénieur à la SNCV et à la SNCB.

Comme nous le faisait remarquer M. Debliquit, président du Club ferroviaire du Centre, cette réussite est l'œuvre d'une collectivité remarquable de la part de tous les membres qui donnent libre cours à leur passion.

Il faut néanmoins citer les noms de Christian Hacardiaux et Patrick Bouillon lesquels sont en pleine construction du réseau vicinal du Centre qui présentera une vingtaine de motrices.

Le plus ancien membre, en l'occurrence M. Emile Wéry, âgé de 84 ans lequel a réalisé presque la totalité des locomotives belges à vapeur, fut également présent et bien chaleureusement applaudi.

De véritables petites merveilles ont ainsi pu être contemplées durant ce dernier week-end à Houdeng.

Le deuxième événement résidait dans la parution du nouveau livre réalisé par André Dagand du Cercle Henri Guillemin d'Haine-St-Pierre.

- Canaux et chemins de fer charbonniers du Centre - a été présenté comme la description de la tendresse alliée à l'humour, la recherche du document pour la beauté de l'histoire, l'aspect historique, l'archéologie industrielle, un peu d'amertume et de nostalgie du passé.

C'est un livre - dur - qui vise la vulgarisation de tout un ensemble et dans lequel André Dagand laisse dévoiler ou exploser toute sa science.

L.G.P.

Journal PUBLISPORT du 17.09.86

Les chemins de fer charbonniers dans le Centre

L'exposition organisée le dernier week-end par nos amis du Club Ferroviaire du Centre et à laquelle le Cercle d'Histoire H. Guillemin a collaboré activement a connu un succès exceptionnel. Cette manifestation a reçu la visite de plus de 2.500 visiteurs, parmi lesquels de nombreux cheminots ! La vente du livre signé A. Dagand et P. Van Bellingen a dépassé toutes les prévisions pendant ces cinq jours.

La souscription : il suffit de verser 400 F. au C.C.P. 000-1081650-03 du Cercle d'Histoire et de Folklore de Haine-Saint-Pierre. L'expédition des livres débutera dans la première quinzaine de septembre. Les lecteurs qui ne sont pas domiciliés à Haine-St-Pierre et Haine-St-Paul majoreront leur versement de 50 F. pour frais d'envoi (80 F. pour l'étranger). Les ouvrages seront par contre remis à domicile aux deux Haine.

En librairie : toutes les librairies de la région seront en possession de la 22^e publication du Cercle dans quelques jours.

Autres points de vente : chaque vendredi de 17 à 19 h. au local du Cercle (ancien Hôtel de Ville de Haine-St-Pierre) ou chez le trésorier Jules Parent, 1, rue de l'Enseignement à Haine-St-Pierre. A partir d'octobre, chez tous les membres du Cercle d'Histoire H. Guillemin.

A méditer aussi, le bilan humain: une petite poignée pour monter, une petite poignée pour exploiter, surveiller, faire vivre votre club (c'est bien sûr la même poignée), une petite poignée (toujours la même) pour démonter et remettre les lieux en état.

Il est navrant de constater que, malgré la date annoncée longtemps à l'avance, nos membres éminents n'ont pas su, pu...ou voulu se libérer et nous apporter leur aide qui aurait été bienvenue. Mieux, nous en avons vu passer¹ ceux jours de suite, plusieurs heures sans nous proposer leur aide - il faut dire que ce sont les mêmes qui promettent depuis 10 ans des articles pour notre bulletin...et des tas de modèles inédits pour...la prochaine exposition. Nous n'avons jamais rien vu ni des uns, ni des autres - n'étant pas Don Quichotte, nous ne les poursuivrons pas davantage. Pire encore, Suzanne, notre admirable caissière, a vu un "membre" passer comme un météore: "je suis membre" entraînant dans le sillon cinq autres personnes de sa famille: je serais heureux de connaître ce membre si actif. Tiens, à propos de Suzanne, savez-vous que samedi, elle est restée stoïque, à l'entrée, de 10 à 22H.

S'il est navrant de devoir constater le parasitisme de certains, il est réconfortant de recevoir le soutien des amis et animateurs de la section de Bruxelles, celui aussi de personnes étrangères à notre association qui, spontanément ont presté bénévolement.

Et, ainsi, l'un compense l'autre.

Réconfortante aussi la visite de nos amis du Nord, l'un venant avec des articles pour FERRO-FLASH, l'autre avec des catalogues de mini-perçuses à bon prix.

Ca c'est sympa!

Merci à Bernadette, France, Frédéric et Richard, Suzanne et Olivier, Arlette et Michel, Claire et Pol, Jean-Pierre H, Jean-Pierre B, Christian H, Patrick B, Dominique A, Paul S, Pol C, Jean Claude B, Pierre P, Pierre C, Pierre Heymans, Pierre H, Claude B et Poussin, Albert V, Damien M, Didier L, Jean-Marie Duroisin et son fils, Maurice P, Fernand D, Emile Wery, Jean P, Marcel B, Jean-Luc B.

Merci aussi à tous les commerçants qui ont répondu à notre invitation, Messieurs Staquet, Devaux, Witmeur, Eggermont, Vanderavoort et Geerinck.

Merci au membre du CFMS qui avait placé son autorail vicinal dans la vitrine.

Merci aussi à Freddy D et Marcel C ainsi qu'à Alexis Bomal pour le prêt de sa roue. (modèle maître en bois).

Merci à nos amis de l'ASVI qui ont fait roulé leurs trams les samedi et dimanche.

Manifestation

EXPOSITION : LES TRANSPORT EN COMMUN AU PAYS DE LIEGE, Galerie de la CGER, rue Sainte-Marie, 5 4000 - LIEGE du 18 octobre au 20 décembre. Entrée libre du lundi au vendredi de 13 à 18 heures, le samedi de 15 à 18 heures. Fermés les dimanches et jours fériés excepté les 25-26 octobre où deux autobus historiques circuleront entre la gare des Guillemins et le centre ville de 10 à 12 et de 13 à 18h le 25, de 08 à 12 et de 13 à 18h le 26

L'ALLOCUTION D'OUVERTURE

Unanimement appréciée par les personnes et personnalités présentes lors du vernissage de notre expo 1986, nous avons demandé à notre Président Fondateur, Monsieur Pierre HAUTEFIN, de bien vouloir transcrire son allocution pour nos lecteurs:

Monsieur le Sénateur,

Madame le Député,

Monsieur le Conseiller provincial,

Monsieur le Bourgmestre,

Messieurs les Echevins,

Messieurs les Conseillers communaux,

Messieurs les représentants de la SNCB,

Messieurs les représentants de la SNCV,

Messieurs les Présidents et représentants des associations amies,

Monsieur le Président et mes amis du Cercle d'Histoire H. Guillemin de Haine St Pierre,

Mes amis de l'AsVI,

Bien chers membres et amis du C.F.C.,

et les exposants,

mesdemoiselles, Messieurs,

voilà le fondateur heureux et inquiet qui s'adresse à vous en ce moment!

Il est inquiet, car il voit, autour de lui, le rêve se réaliser, à nouveau, comme en 1978, une grande exposition du C.F.C., bien à lui, dans la commune où il a vu le jour, voici plus de 11 ans déjà.

Que de chemin parcouru depuis notre première réunion. Mais, malgré la nostalgie des choses passées, c'est de l'avenir qu'il faut parler!

Notre but est de partager notre passion, de la faire connaître et de l'apprendre à nos concitoyens, et, cette exposition est un des moyens.

Le futur en apportera d'autres:

-au mois de mai 1987, nous ouvrirons, au public, le réseau permanent du petit train à vapeur. Ce réseau n'est pas loin: à quelques dizaines de mètres d'ici, dans le magnifique parc de la crèche communale de HOUDENG-GOEGNIES.

-au mois de septembre 1987, en collaboration avec le CHAI et l'ECOMUSEE, nous exposerons en permanence en HAINES ST PIERRE dont la restauration des bâtiments ne devrait plus tarder.

-au plus vite, nous espérons trouver un local où loger nos réseaux et bibliothèque et où tenir nos réunions mensuelles qui rassemblent une cinquantaine de participants chaque fois. Grâce à l'aide de la Ville de LA LOUVIERE, nous pourrons, dans un avenir plus ou moins rapproché, tenir ces activités, ici même, dans la salle de l'ancien Cine Centre.

-nous espérons aussi éditer un livre écrit par Monsieur DAGANT: il retracera l'historique de cette fabuleuse compagnie qu'est le NORD BELGE. Des contacts divers sont pris actuellement avec imprimeurs et éditeurs.....

et peut-être que l'an prochain, on vous offre une exposition NORD BELGE en septembre.

Mais revenons au présent et à l'expo 86.

Permettez-moi de vous rappeler que nous sommes tous bénévoles et que les réalisations que vous voyez ont été effectuées sur nos temps de loisirs: chez nous, hélas, pas de troisième circuit de travail; alors, une exposition à organiser, c'est pas du tout évident!

En votre nom, permettez-moi d'adresser des vibrants remerciements aux membres qui se sont dévoués pour la bonne réussite de cette exposition: nous n'étions qu'une poignée mais quel enthousiasme et quelle motivation: lundi nous pestions encore contre le réseau que vous voyez là où, une moitié était en court-circuit, et l'autre, sans courant d'alimentation. Et pourtant, il tourne aujourd'hui! La même chose pour la vapeur vive, que vous pourrez apprécier en nous rendant visite samedi ou dimanche; aujourd'hui, il reste encore des rails à souder, mais samedi, il tournera! A notre tour, au nom de tous nos membres actifs, nous remercions la Ville de LA LOUVIERE et son Bourgmestre, Monsieur Michel DEBAUQUE, pour le soutien et l'aide efficaces qu'ils nous ont toujours apportés.

Nos remerciements vont aussi vers la SNCB et, en particulier, son service Presse et Relations Publiques qui vous offre l'histoire^{de} nos Chemins de fer.

Vers la SNCV, dont le service commercial a mis à votre disposition ses diapositives et apportera samedi et dimanche son bus exposition, vers la SNCV-HAINAUT, tout particulièrement, qui a permis à l'ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DU VICINAL de faire rouler son matériel historique. Merci aussi à tous ces bénévoles fous de trams.

Merci aussi aux détaillants de matériel miniature qui ont soutenu notre effort par leur présence ici. Merci aux annonceurs de notre brochure.

Et enfin, le meilleur est toujours pour la fin, paraît-il, nos chaleureux remerciements au Président, Monsieur Georges Place, et aux amis du Cercle d'Histoire Henri Guillemin de HAINE ST PIERRE, qui ont quitté leur fief pour être à nos côtés et vous réserver la primeur de leur dernier livre: LES CANAUX ET CHEMINS DE FER CHARBONNIERS DANS LE CENTRE, tome II, Les Chemins de Fer dont les deux auteurs MM A. DAGANT et P. VANBELLINGEN nous font l'honneur de leur présence ce soir.

Heureux, mais inquiet aussi, je vous l'ai dit, inquiet du démantèlement de notre réseau ferré, inquiet des suppressions envisagées qui toucheront encore notre région de plein fouet. inquiet devant la démobilisation et la démotivation des agents dont l'avenir incertain les trouble. Malheureusement, ce trouble est ressenti par les usagers de plus en plus fréquemment et de plus en plus fortement. Inquiet, malgré les propos lénifiants tenus par les responsables, du manque de coordination de nos deux sociétés de transport en commun: l'on peut voir, à LA LOUVIERE SUD, le bus quitter son arrêt au moment même où le train entre en gare.

Inquiet, malgré les promesses de renouveau, de voir, dans quinze jours, nos trams disparaître.

Inquiet aussi de connaître le nombre d'entre vous qui ont emprunté le train dans les six derniers mois. Et pourtant, en moins de cinquante minutes, le rail vous conduit au cœur de notre capitale... sans problème de parking, en six heures à LYON. Mais les chagrins me répondront, avec raison, qu'il faut six heures trente pour atteindre HAN SUR LESSE! Hélas, c'est vrai!

Responsables politiques, représentants des sociétés de transport, soyez pleinement conscients de la richesse du rail: son infrastructure déjà en place, son potentiel humain impressionnant. Ce potentiel, sensibilisez-le, motivez-le, redonnez-lui la fierté d'appartenir à ceux du rail, cet investissement sera rentable.

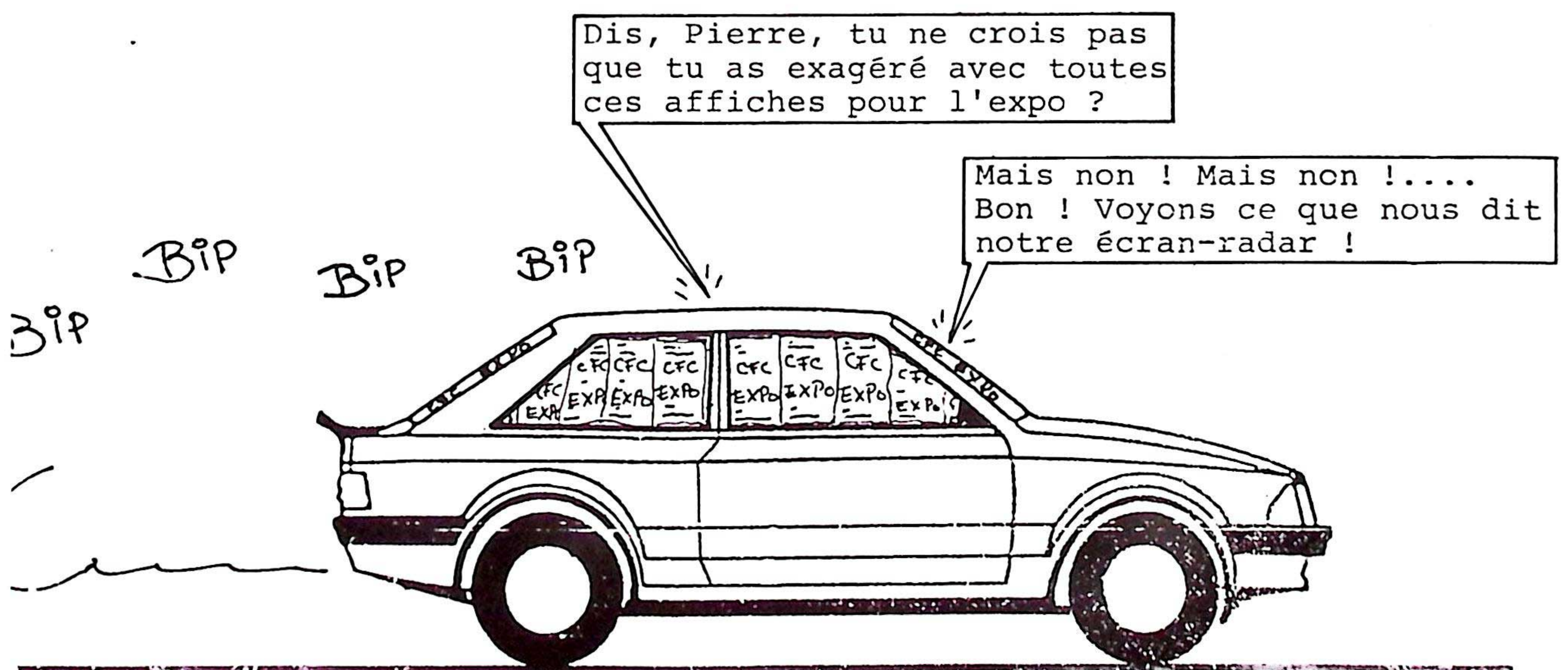
Messieurs des Vicinaux, soyez vigilants! N'oubliez pas que vous possédez, avec la conurbation LA LOUVIERE-CHARLEROI, le créneau rêvé pour une exploitation ferrée par matériel type tramway.

Modernisez efficacement cet outil merveilleux qui vous est envié par les Américains et les Français qui, après avoir, l'un comme l'autre, supprimé leurs lignes de tramway... en réétudient l'ouverture à grands frais.

Avec le charbon et l'acier, le rail a été un des fers de lance de notre région; on ne pouvait faire cent mètres sans rencontrer un morceau de rail de l'Etat, du tram, ou d'un charbonnage.....mais, ici, je m'efface, et cède la parole à Monsieur Georges PLACE du Cercle d'Histoire et à Monsieur A. DAGANT qui en parleront mieux que moi.

MM. PLACE et DAGANT prirent ensuite la parole pour présenter, l'un le Cercle d'Histoire Henri GUILLEMIN, dont il faut souligner que c'est la première sortie hors "des murs" des deux HAINE, l'autre le livre sur nos Chemins de fer charbonniers.

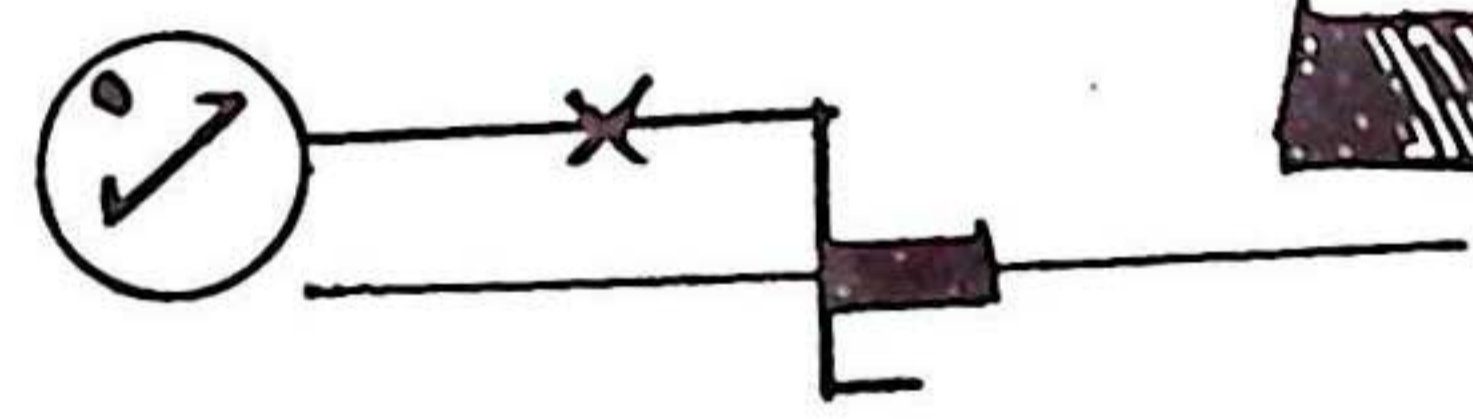
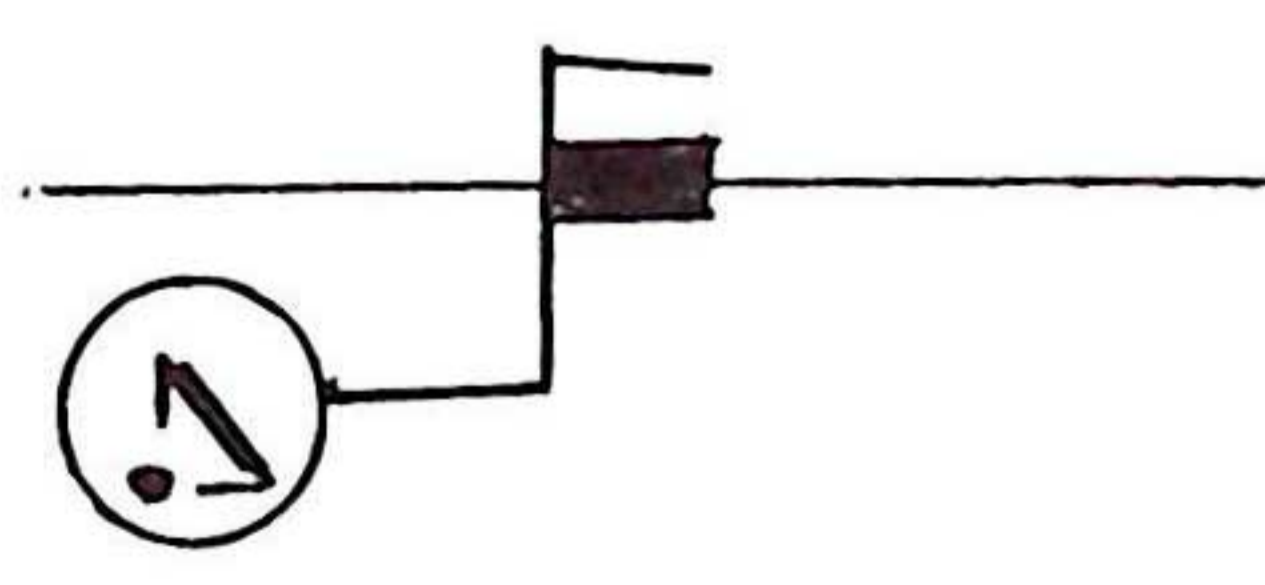
Monsieur Michel DEBAUQUE, Bourgmestre de LA LOUVIERE, souligna ensuite, en réponse, le dynamisme et le sérieux des deux associations en présence: Cercle Henri GUILLEMIN et CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE. Il exprima aussi son désir de voir la gare de HAINE ST PIERRE retrouver une vocation ferroviaire et termina en nous rassurant quant à l'avenir du rail dans le CENTRE. Au sujet du vicinal, le souhait est de maintenir le réseau ferré, eu égard aux modernisations déjà engagées (avec le rappel des travaux -et de leurs inconvénients- au pont Capitte) mais, en réalité, la balle est dans le camp du ministère.



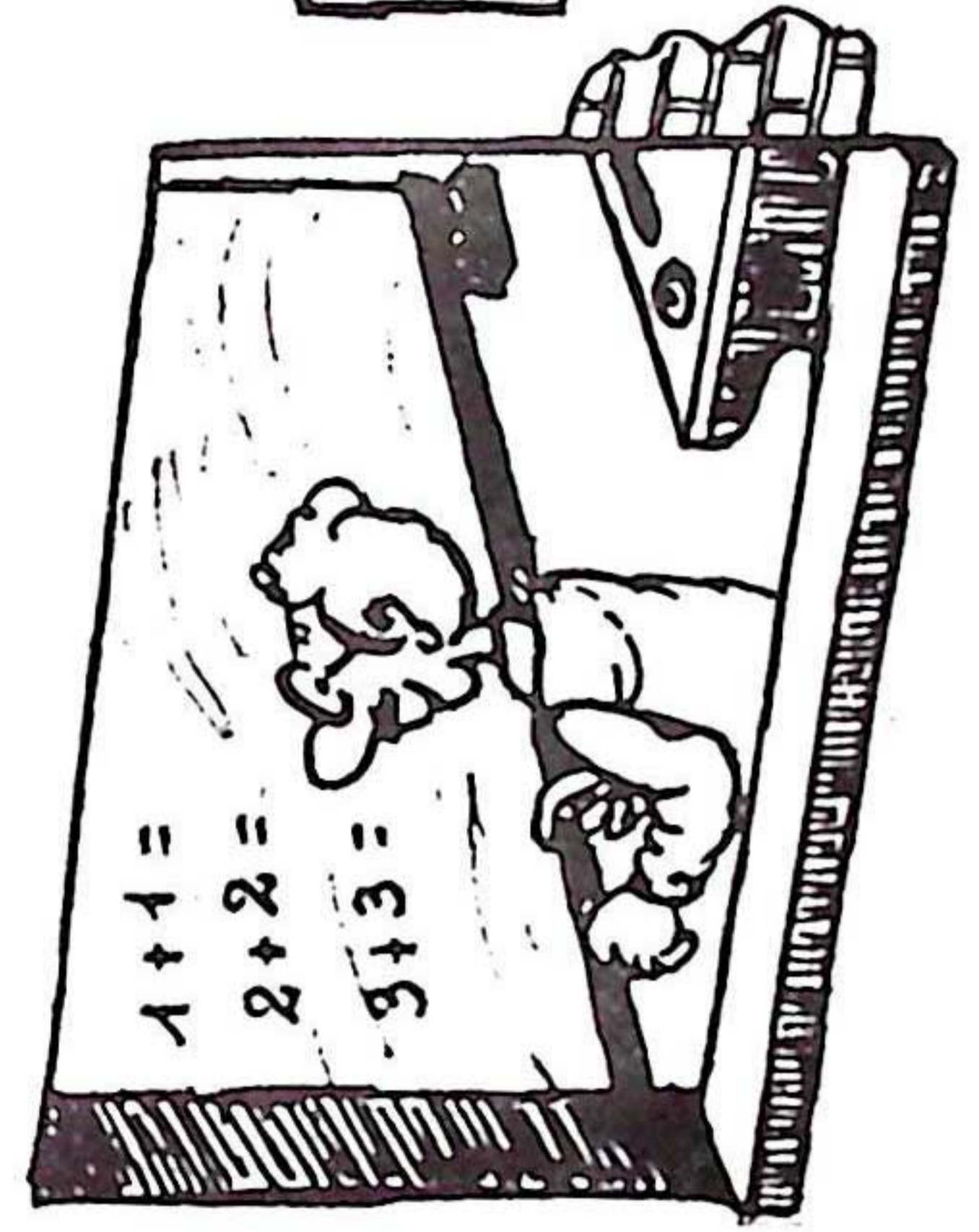
Errata No 1 du 00 Sep 86

- | | | |
|---------|--|--|
| Page 13 | Il y a " §11" | Il faut " § 1.1 |
| | " R120 → 0 " | " R120 → 0 = 900 m " |
| 14 | " R120 → 0 " | " R120 → 0 = 900 m " |
| | " §12" | " § 1.2 |
| | " petit mot " | panneau des feux : V + JH allumés. " |
| | " CX " | " petit mouvement " |
| | " dépasse 40 Km/h, " | " C " |
| 5 | Ajouter " en haut de page, à gauche" | " dépasse 40 Km/h, soit 60 Km/h par exemple, on attire..." |
| | Il y a " L. distance réglementaire d'avertisseur I < L " | " § 1.3 |
| | Ajouter : | " L = Distance réglementaire d'avertissement " |
| | | " I est inférieure à L " |
| | | " La distance d'avertissement est la distance en mètres qui permet au conducteur de respecter les indications présentées par un signal annoncé " |

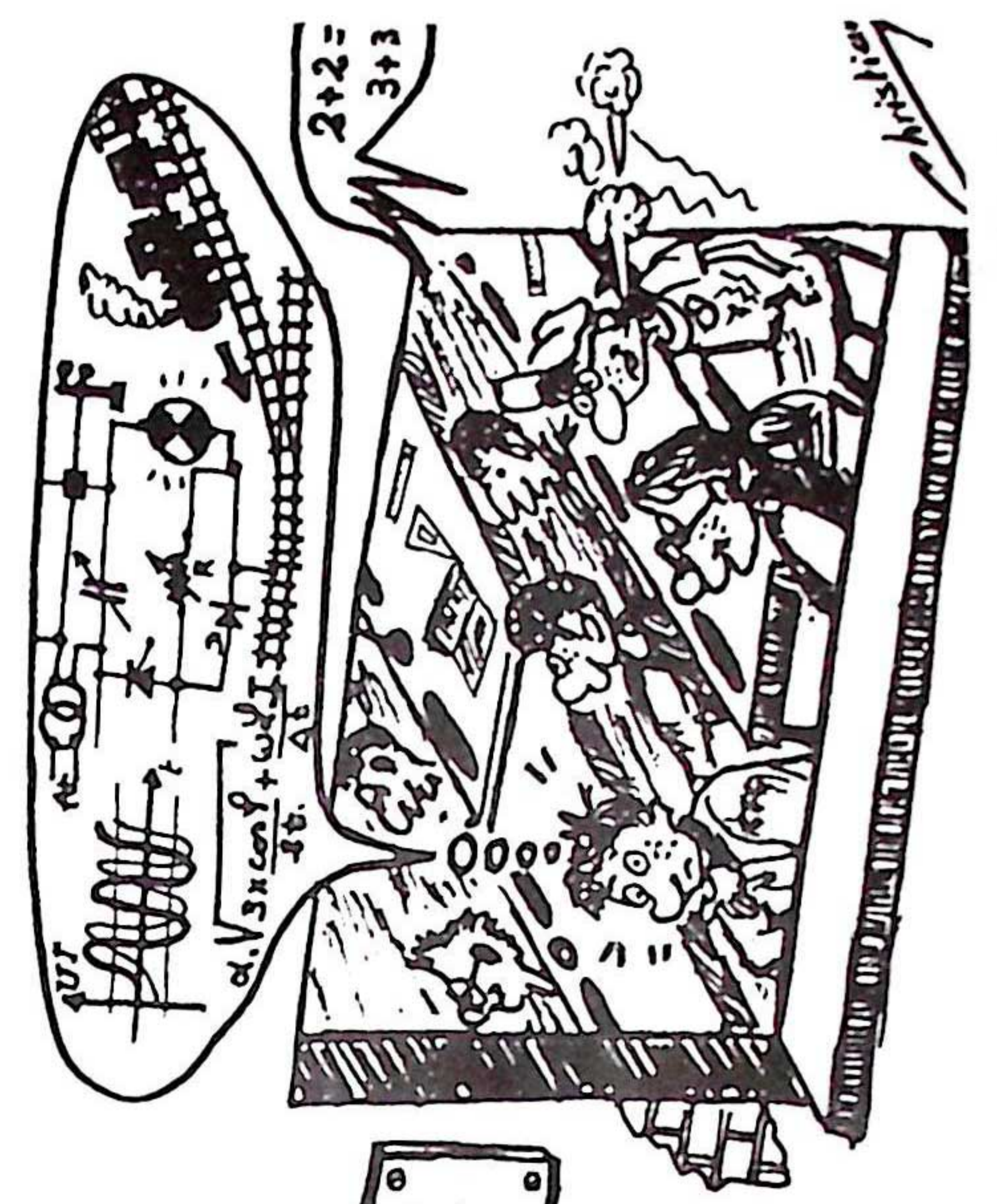
Remarque : La fonction de signal avertisseur est représentée conventionnellement par un cercle



Corriger et compléter les cercles des signaux avertisseurs dessinés de façon incomplète (mea culpa... mea maxima culpa)



ECOLE
PRIMAIRE



DOCUMENTATION

§ 1.4 Les crocodiles.

Appareil placé dans la voie à proximité du signal auquel il se rapporte .
La distance entre 2 crocodiles successifs NE PEUT être inférieure à 50 mètres.

Les crocodiles appuyant des signaux doivent être mis hors tension pour les circulations signalisées en sens inverse ;

Voie A : Circulation en VNS (à voie normale) les crocodiles des signaux de CVT (contre-voie) doivent être mis hors tension

Feux JH + JV allumés :
Vert + JH allumés :
Vert + JV allumés :) Crocodile sous tension positive.

§ 1.5 Littéra d'un signal avertisseur

Cercle jaune + lettres en minuscules .
Ce disque est fixé sur le mât du signal.

§1.6 BALISES avec traits

- Petit modèle.
- Devant un signal jouant le rôle d'avertisseur, sont prévues 2 balises :
la balise portant 5 traits se trouve à 250 mètres du signal,
la balise portant 2 traits à 100 mètres.
- Sur les LE (lignes électrifiées) les balises sont fixées autant que possible, sur les supports des lignes de contact

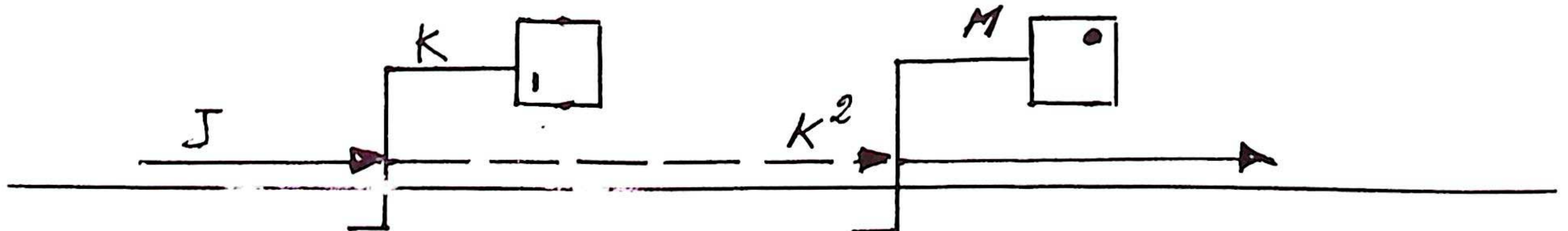
Paragraphe 2 : Le signal d'arrêt ordinaire.

Le grand signal d'arrêt ordinaire règle les grands mouvements et commande l'arrêt des petits mouvements.

Le petit mouvement impose le respect de tous les signaux (y compris les signaux de contrevoie) A retenir comme le Je VOUS SALUE MARIE et à réciter par coeur, jusqu'à l'heure notre mort !!!

§ 2.1 Transformation du genre de mouvement.

<u>Section</u>	<u>Genre</u>	<u>Régime</u>	<u>Règle appliquée</u>	<u>Remarque</u>
J-K	GM	VNS	-	Mouvement précédent en marche normale.
K-M	PM	SANS	Transformation.	Marche à vue



→ GM (grand mouvement)
→ PM (petit mouvement)

On appelle SIGNAL D'ARRÊT, un signal fixe ou mobile dont une des indications qu'il est susceptible de donner, interdit le déplacement d'un convoi ferroviaire, dans un sens déterminé.

Le GRAND MOUVEMENT s'effectue selon le REGIME de voie normale :

- s'il a lieu dans le sens indiqué par la flèche superposée au trait représentant une voie spécialisée.

Une voie spécialisée est une voie qui, en service normal, est parcourue dans un sens déterminé.

- quel que soit le sens de circulation si celle-ci a lieu sur une voie banale.

Une voie banale est une voie qui, en service normal, peut être parcourue dans les deux sens.

Les sens de circulation sont indiqués comme suit :

a) sur une voie spécialisée :

une flèche sur le trait indique le sens signalisé pour la circulation normale.



une flèche au-dessus du trait indique l'autre sens de circulation



b) sur une voie banale :

deux flèches opposées au-dessus du trait qui indiquent les deux sens de circulation signalisés et normalement empruntés.



Le grand mouvement s'effectue à vitesse normale.

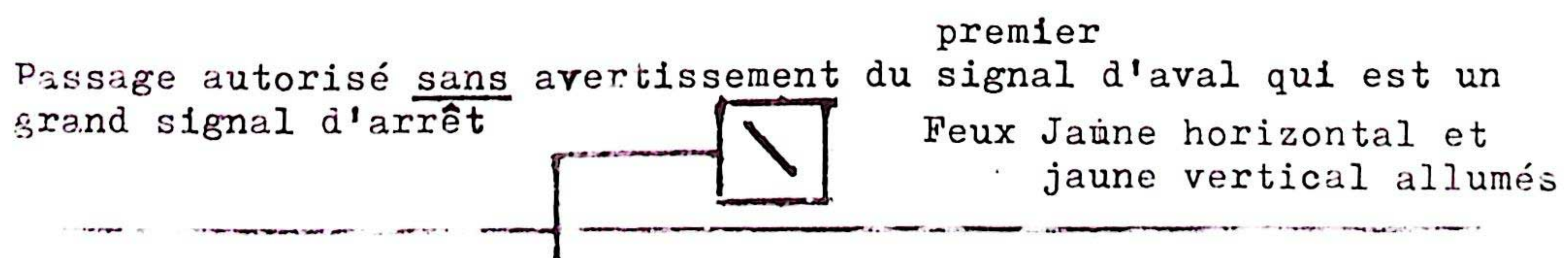
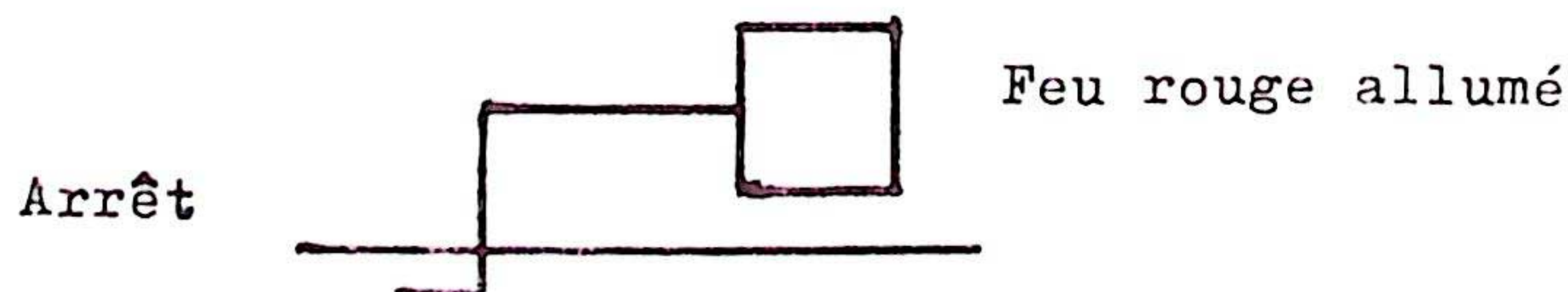
La marche à vue s'effectue à une vitesse telle que l'agent responsable puisse provoquer sûrement l'arrêt devant un obstacle prévisible, sur l'étendue de voie qu'il aperçoit distinctement libre devant lui.

La vitesse maximale autorisée est de 40 km/h pour les petits mouvements.

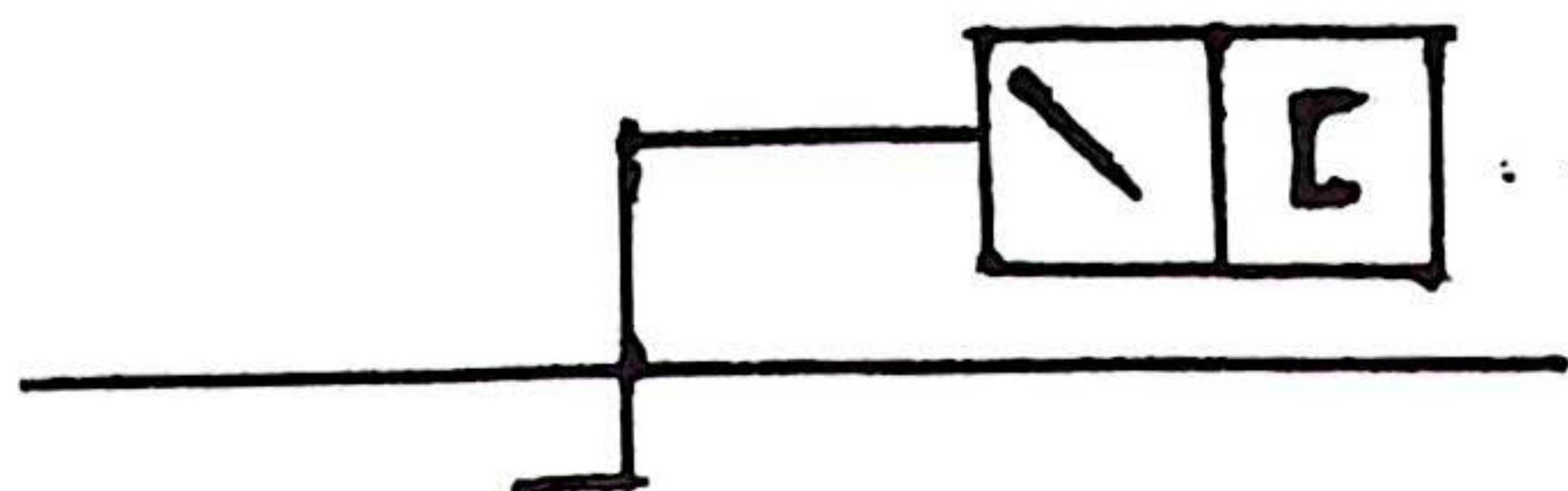
§2.2 Représentation conventionnelle

La fonction du grand signal d'arrêt est représentée conventionnellement par un carré.

§2.3 Aspects et indications données.



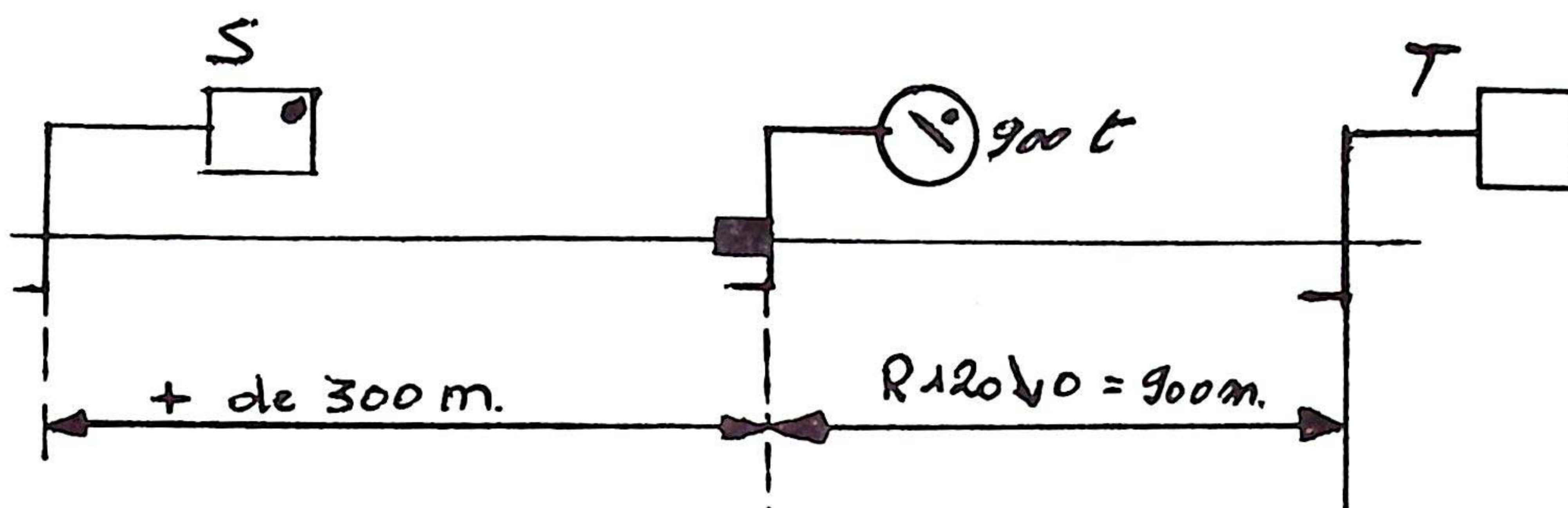
Passage autorisé vers une voie en impasse affectée à la réception des trains de voyageurs.



Feux JH et JV allumés
Indication complémentaire
du symbole d'impasse
apparaissant au boîtier
supérieur.

Passage autorisé.

Le signal d'arrêt suivant est répété par un signal avertisseur indépendant



La distance entre un signal d'arrêt et le signal avertisseur suivant doit être supérieure à la distance de 300 m

Lorsque cette règle NE peut PAS être appliquée, ces deux signaux doivent être fusionnés en un seul.

La distance de visibilité du signal d'arrêt S sera de 120 mètres si la vitesse signalisée à hauteur du signal S est de 120 km/h. (idem pour T)
La distance de visibilité du signal avertisseur t doit être au moins égale à :

- 150 m si dans une zone de 150 m en amont du signal avertisseur, la vitesse signalisée n'est JAMAIS supérieure à 60 km/h
- 300 m si dans une zone de 300 m en amont du signal avertisseur, la vitesse signalisée est supérieure à 60 km/h.

A SUIVRE

HAESEVOETS J.

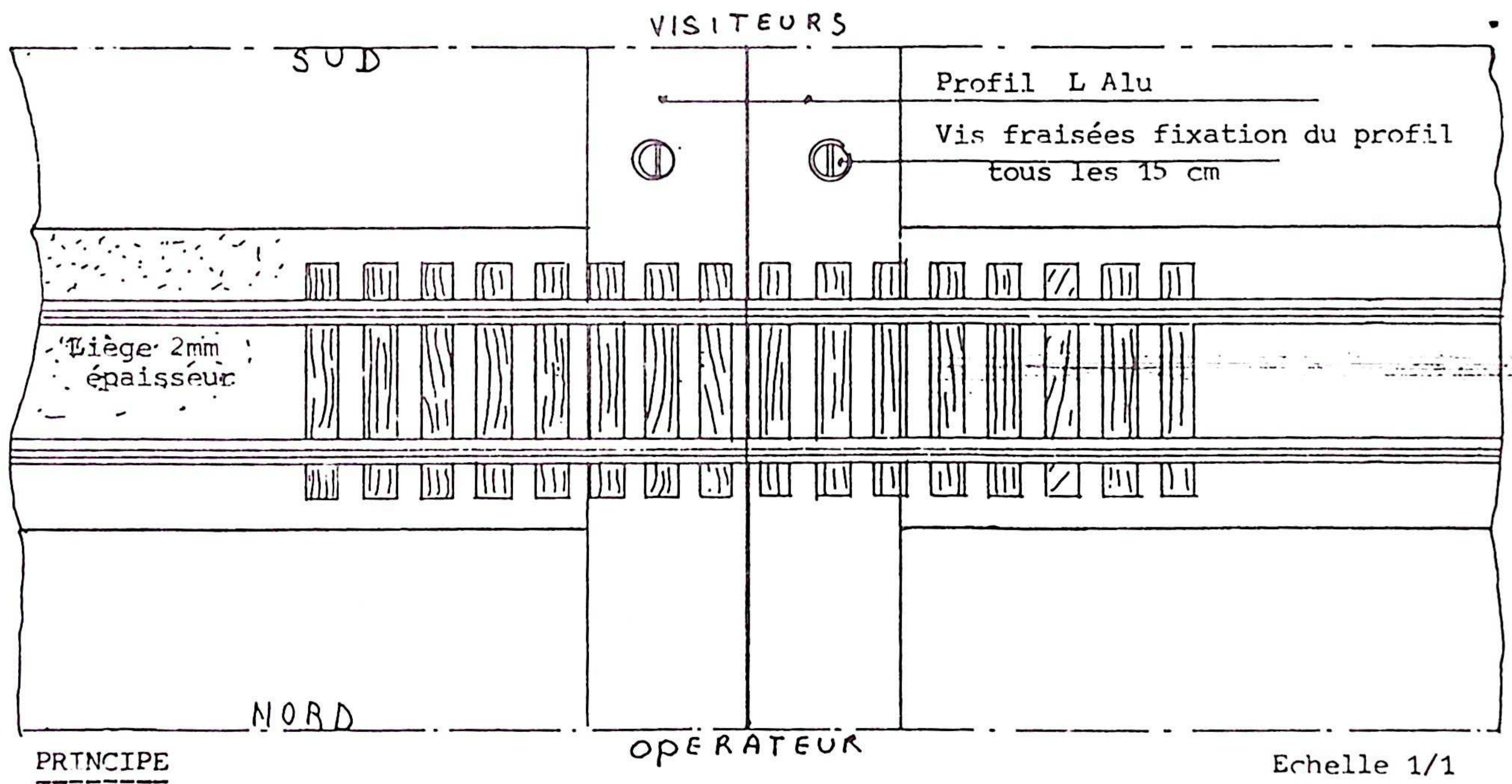
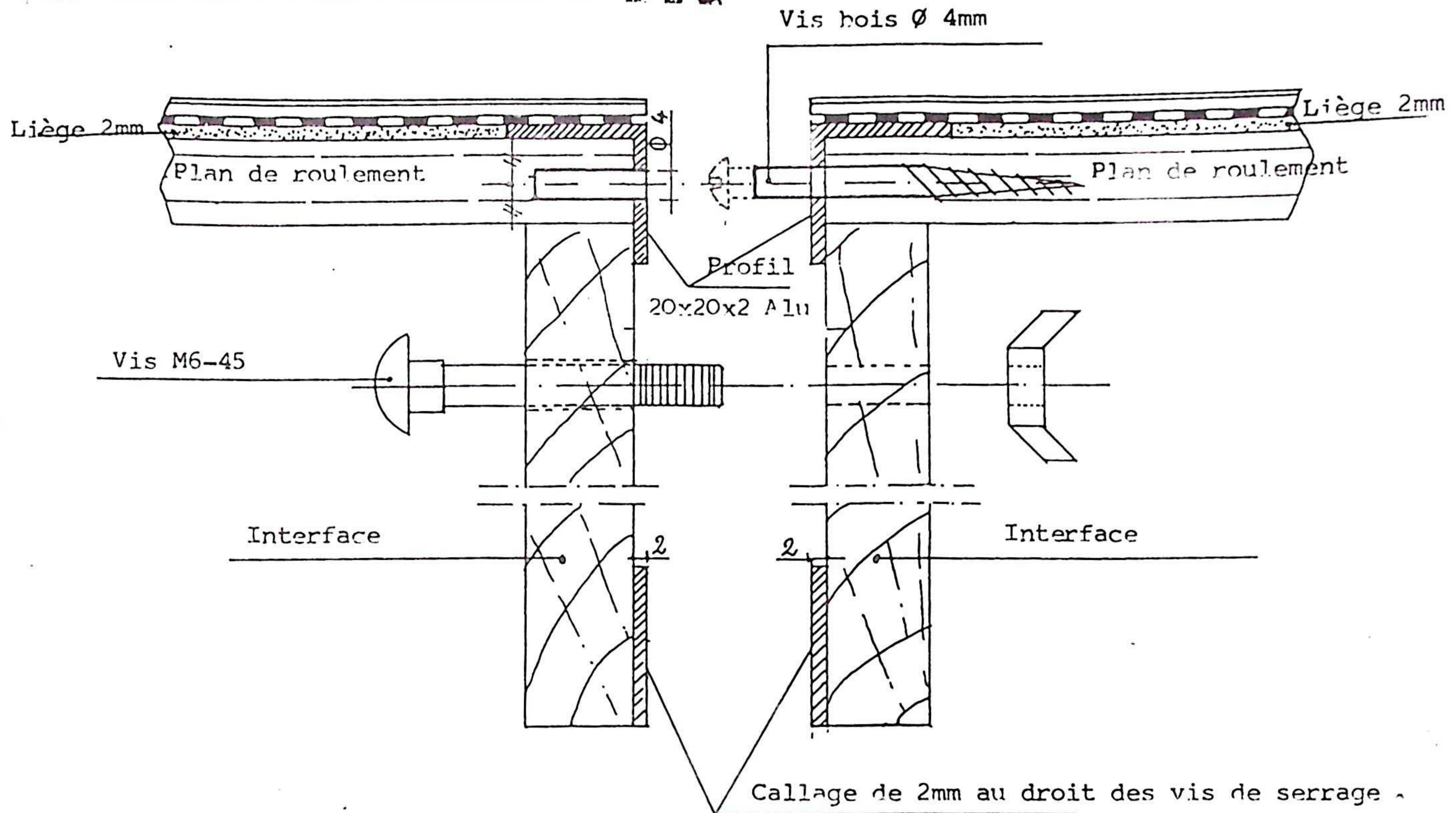
MODELISME

Dossier constructeur

OSONS 31

Débordé par vos nombreuses réponses (près d'une centaine) suite à votre demande de documentation de Ferro-Flash n°116 septembre 86, nous sommes actuellement en train de trier, fichier et collationner vos précieux enseignements. Devant un tel enthousiasme (inattendu à vrai dire), et afin d'avancer plus vite dans sa réalisation, nous continuerons sa construction en groupe de travail dont horaire et lieu seront communiqués le samedi 18.10.86 à notre réunion.

MODELISME



Fixer sur les interfaces de 2 modules qui se raccordent 2 profils L 20x20x2 Alu. Ces profils seront percés de trous de 4mm qui serviront, sur 1 module de passage pour une vis dont on coupera la tête, sur l'autre de logement pour le goujon formé. Les rails seront collés et fixés sur le profil afin d'empêcher leur déplacement. Ce système est valable entre plusieurs membres d'un club, à condition d'employer un alibre pour le percement des trous des goujons.

La Maison STAQUET JOUETS de MORLANWELZ nous informe qu'elle dispose et liquide (1200,- la boîte de 3) les minéraliers suivants:

SNCB, SITRANS, ARBED CFL, USINOR SNCF dif. versions, CNM SNCF et COCKERILL SNCF

Pour tout renseignement, 064/44.39.56

La Maison JOCADIS de Enghien nous communique: "à partir de maintenant, 30% de remise sur le matériel roulant LIMA avec effet rétroactif sur rame TEE GOTTARDO"

VAPEUR VIVE: LA P8, DUR...DUR...

En effet, un courrier adressé à la firme CLARKSON de YORK nous est revenu avec la mention "gone": parti!

Suite aux conseils de notre membre et ami, M. L. TENNSTEDT, un courrier à ce sujet est adressé à CAMDEN MINIATURE STEAM SERVICE. Hélas, la réponse n'est guère encourageante.

Un de nos lecteur peut-il nous aider? Quelqu'un possède-t-il ces plans? D'avance merci de votre aide. Réunion vapeur vive en novembre.

H. CLARKSON and SON

CONF 1109

53-57 Laverthorpe

YORK Y03 7XB

England

Camden Miniature Steam Services.

Monsieur: je vous remercie pour votre letter au sujet de la P8 de CLARKSON.

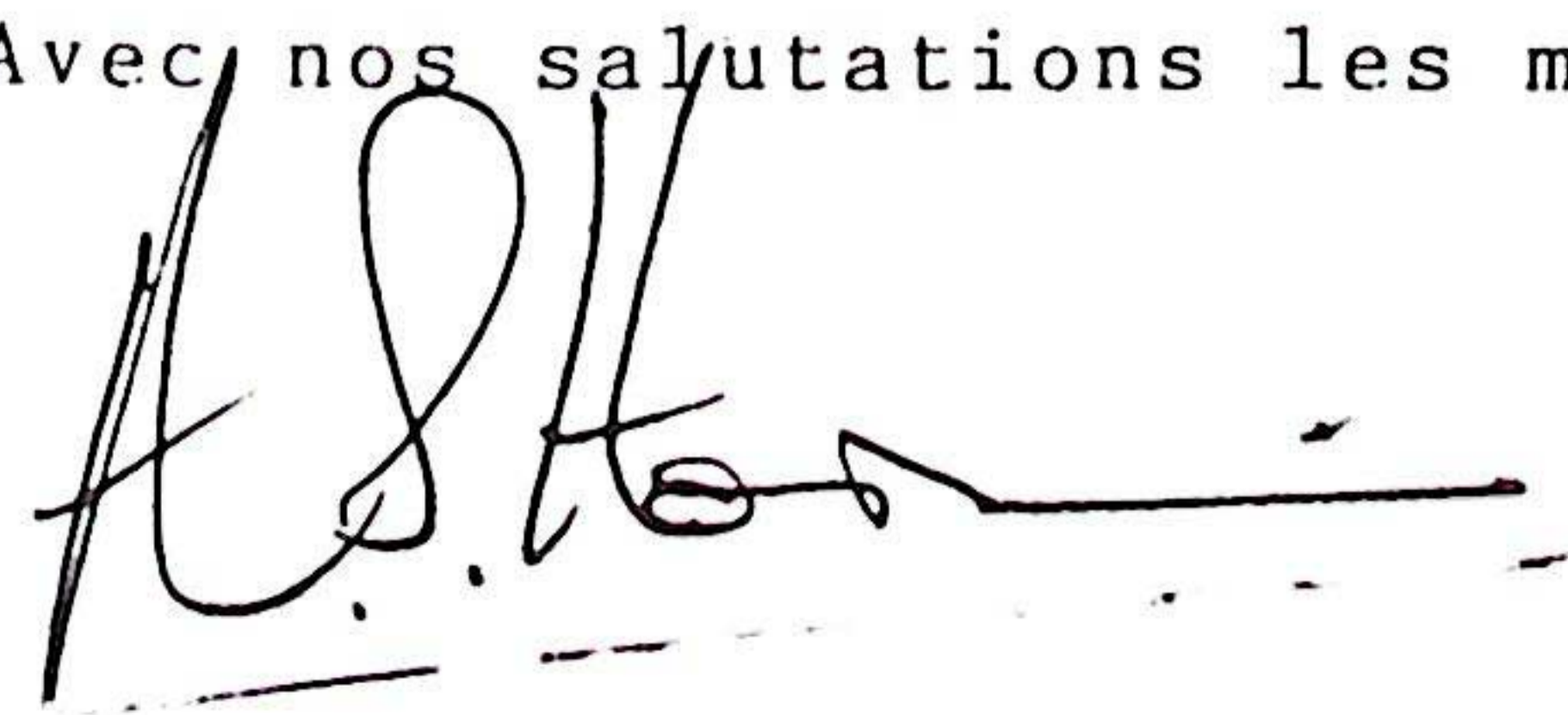
Malheureusement je ne peux pas vous assister avec les plans pour cette locomotive parce que la maison CLARKSON est maintenant fermer et les proprietaires ne sont pas interresser avec la vente des plans ou fonderie.

Quand vous avez vu cette machine a LEEK il y etait des problemes, surtout avec les tiroirs mais quand elle etait fini, elle a fonctionner tres bien.

Nous memes, nous vendons des plans pour des locomotives Americaines du types SHAY, HEISLER et CLIMAX mais nous n'avons pas des plans pour des locomotives Europeans.

Je regrete que nous ne pourrons pas etre d'assistance avec la P8.

Avec nos salutations les meilleurs,



En tant que modéliste, nous ne pouvons qu'apprécier et féliciter la firme MÄRKLIN de ses efforts vers le plus grand respect de l'échelle et vers le superdétaillage qu'elle apporte à ses nouveaux modèles (les vrais bien sûr, pas les nouvelles livrées sur moule bidecennal).

Malheureusement, ce louable soucis de réalisme heurte (au propre et au figuré) les vieux Marklinistes.

En effet, alors que la plupart de ses concurrents jouaient la carte du réalisme avec des voitures longues, MÄRKLIN en était encore au stade des lanternes d'aiguillages éclairées: féérique sur le réseau mais trop gros, trop haut donc obligatoirement des voitures courtes surhaussées pour éviter le fatal accrochage aux dites lanternes.....et pas question de panacher le matériel remorqué avec du ROCO, du JOUEF, du FLEISCHMANN ou autres qui, tous, s'égratigaiement le ventre sur les fameuses lanternes (n'est ce pas ami Jacques, 10 ans que je te dis t'enlever tes foutues lumerotes, maintenant qu't'as la 3125 -voir plus bas- ça te fait une belle jambe de ne pas pouvoir la faire rouler).

Après avoir composé quelques années avec un matériel compatible, MÄRKLIN, cette fois, avec sa Flèche Rouge référence 3125, rompt avec la tradition en offrant un matériel moteur réaliste et sérieux.....mais incompatible avec l'ancienne génération. Quinqua- et sexagénaires, ne désespérez pas, tout problème a sa solution. Laissons la plume à la maison MÄRKLIN

" C'est avec un certain retard que la Nouveauté ref. 3125 de 1985 sera livrée. Contrairement aux modèles livrés en Suisse fin 1985, ceux-ci disposeront d'une démultiplication qui les rend plus rapides.

Le modèle est construit correctement à l'échelle, ce qui provoque sur certains réseaux, et en particulier sur ceux équipés de matériel ancien, un certain nombre de problèmes que nous vous proposons de résoudre comme suit :

La carrosserie frotte sur les mâts de la voie aérienne dans les courbes (360mm) quand les mâts sont intérieurs.
Solution: Sur le trajet à voie unique, déplacer les mâts vers l'extérieur. En cas de voie double, il faudra se résoudre à transformer la suspension de la caténaire.

La carrosserie peut, d'autre part, frotter contre les rampes d'accès ainsi que sur les tabliers de pont, quand ceux-ci suivent immédiatement les rails courbes. D'autre part la carrosserie accroche au passage des éléments de rampe courbe. Ceci n'entraîne bien sûr pas de déraillement et très souvent il suffit de prendre un "cutter" ou une fine lime et de "retoucher" les éléments qui poseraient des problèmes.

La carrosserie frotte également contre les lanternes d'éclairage des traversées-fonction double 5128 de même que les grandes lanternes des aiguillages plus anciens. Le passage peut être facilité, bien sûr, en ajoutant quelques rondelles d'épaisseur entre la carrosserie et les points de fixation au châssis."

Deux petites remarques: nous vous le disions bien: pour frotter, ça frotte et de partout.

Les Suisses, c'est connu, c'est comme les namurois, ça va pas vite, mais de là à ce ^{que} MÄRKLIN leur livre des modèles plus lents, c'est du luxe!

Une grosse remarque...et un sujet que nous aborderons plus tard: le moteur: comme pour l'ICE, c'en est fini du sempiternel universel: on passe au continu. Alors, on parle, pour quand l'abandon de l'alternatif....et du troisième rail!?

Par Guy VANDERWALLE.

Extrait de "L'illustration européenne" du 28 novembre 1897 :

La locomotive Heilmann

On vient d'expérimenter à nouveau la machine récemment construite et munie des perfectionnements grâce auxquels il sera permis de réaliser, en même temps qu'une appréciable augmentation de vitesse, des améliorations considérables dans la traction, tant pour les voyageurs, au point de vue de la douceur du mouvement, que pour

les marchandises au point de vue de la charge maximum.

On aura une idée de l'intérêt que présentent ces expériences quand on saura que le gouvernement allemand a délégué un ingénieur, M. Weister, qui assiste, sans en manquer un seul, à tous les essais actuels.

La nouvelle machine avait été attelée à un train de 150 tonnes.

Ce train a quitté Paris-Saint-Lazare pour Mantes à 8 heures 40 du matin : les expériences, laissant de côté la vitesse, avaient pour but de faire des essais de traction ; aussi s'est-on contenté d'une vitesse de trente kilomètres à l'heure : les expériences suivantes comporteront des vitesses croissantes jusqu'à cent kilomètres et même cent-vingt kilomètres.

A l'arrivée à Mantes un déjeuner a été offert aux invités au buffet de la gare.

La *Sooi*, nous dit notre confrère Emile Gautier dans les lignes qu'il lui a consacrées, est le nom presque cabalistique de la nouvelle locomotive électrique Heilmann, qui, pour la première fois, est allée officiellement à Mantes et en est revenue, avec un vrai train de treize voitures à la remorque.

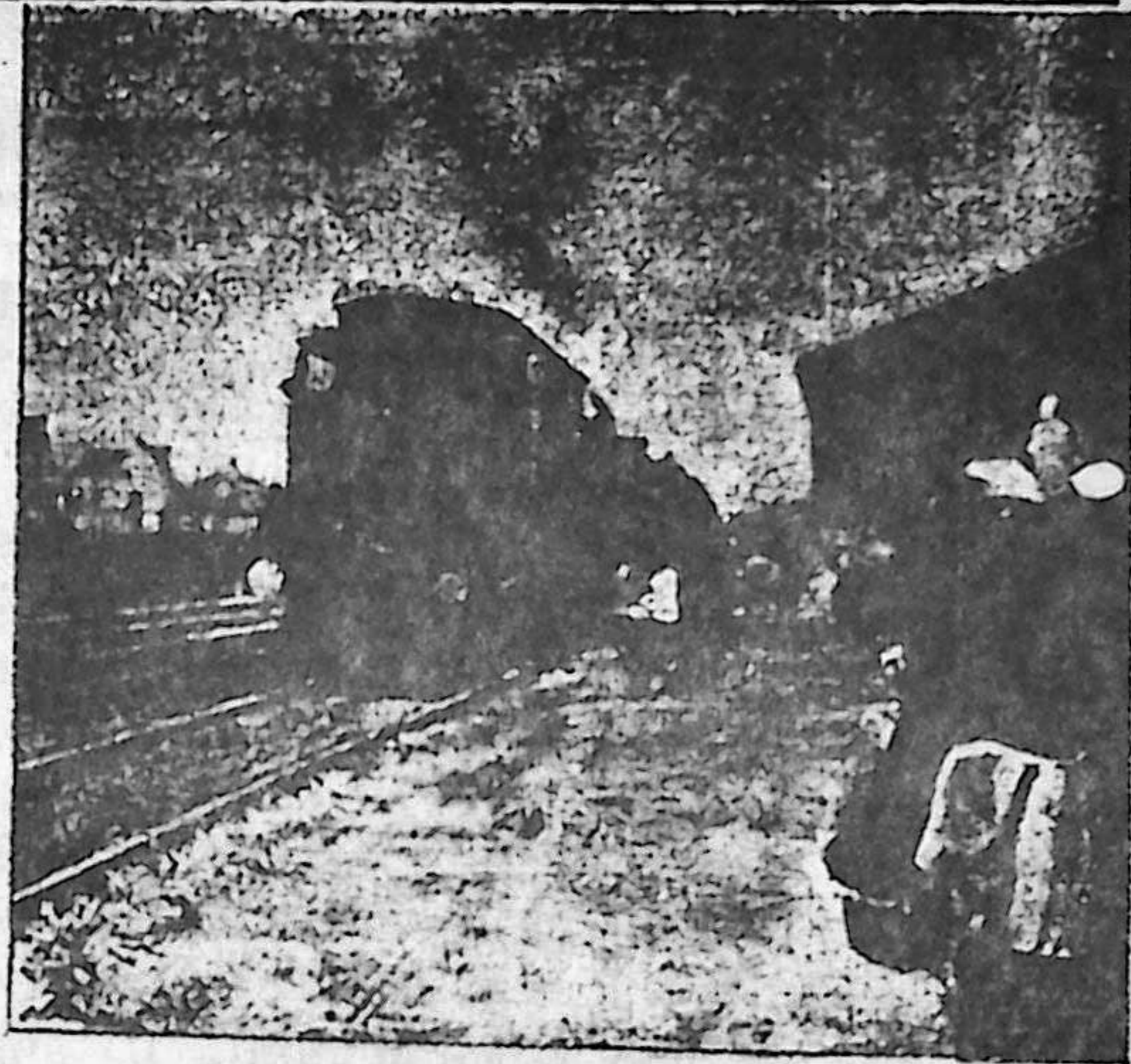


M. HEILMANN

Cela signifie — soit dit en passant pour l'édification des profanes — qu'elle est le premier spécimen de la nouvelle série de machines à huit essieux couplés (d'où le chiffre de 8000), que la Compagnie de l'Ouest va sans doute mettre en service, si, comme nous avons les meilleures raisons de le prévoir, les essais de celle-ci réussissent avec la perfection quasi absolue exigée par les professionnels du transport sur voies ferrées. Ces essais ne dureront pas moins de plusieurs semaines, au cours desquelles la *Sooi* sera successivement essayée à des vitesses de plus en plus grandes, avec des poids de plus en plus lourds.

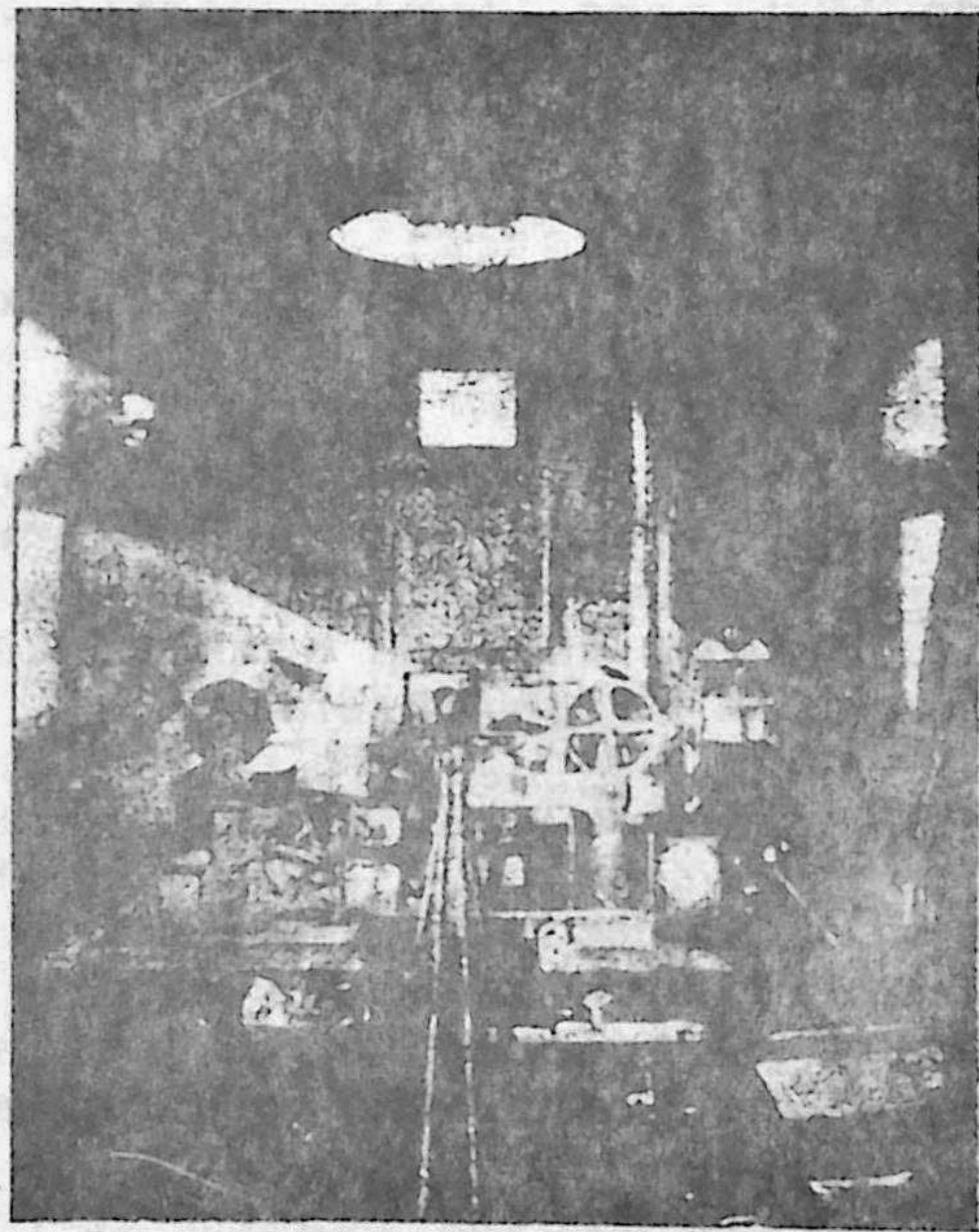
On sait quel est ce principe fondamental, gros peut-être d'une révolution dans l'industrie de la traction sur terre et sur mer.

Appliqué déjà sur la *Fusée*, la première locomotive du système, inaugurée il y aura tantôt cinq ans — comme le temps passe ! — et qui n'était qu'une machine d'essai,



LE TRAIN HEILMANN

il est le même sur la *Sooi*, qui ne diffère de sa devancière, dont elle est une réédition revue et corrigée, que parce qu'elle est plus puissante, mieux équilibrée et mieux aménagée. Il consiste essentiellement à transformer la locomotive en une usine ambulante fabricant au fur et à mesure, en cours de route, l'électricité nécessaire directe-



LE WAGON DE CONTROLE

ment transmise aux moteurs calés sur les essieux, de façon à supprimer, avec les bielles et les manivelles, les trépidations et les pilonnements, le « lacet » et le « galop ».

Il y a encore une machine à vapeur sur la locomotive Heilmann, la science n'étant pas, jusqu'à nouvel ordre, en mesure de provoquer la génération spontanée de l'énergie électrique. Mais la vapeur n'y tient plus qu'une place secondaire et n'y joue plus qu'un rôle effacé.

Aussi, la cheminée y est-elle reléguée tout à fait en queue, à l'arrière... Ce qui ne laisse pas de donner à la machine Heilmann, dont le museau pointu, « en taillevent », rappelait déjà vaguement l'étrave d'un torpilleur, une physionomie originale.