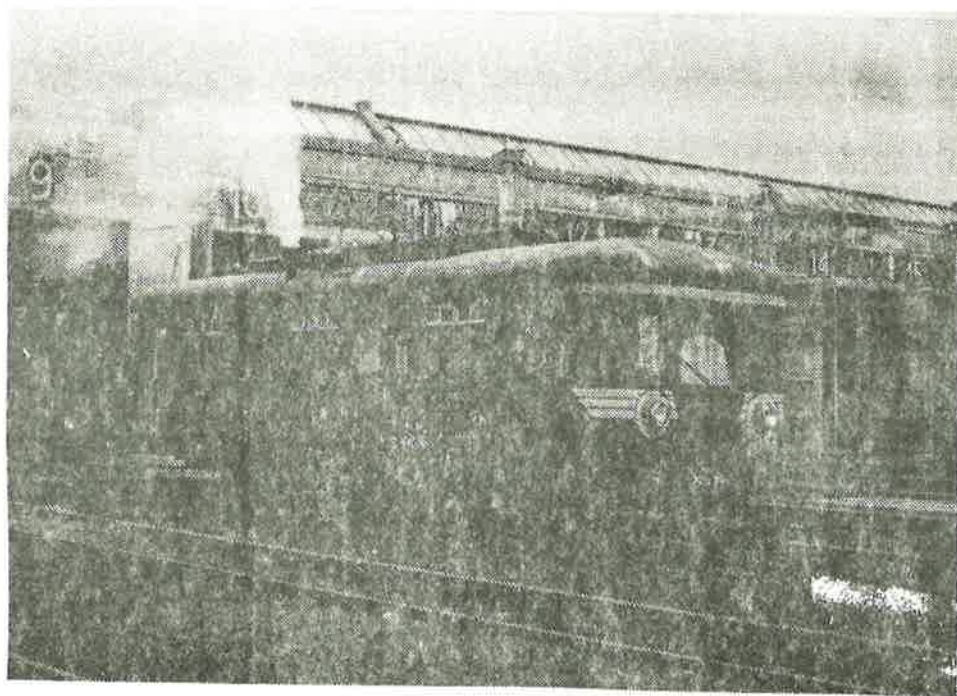


FERRO FLASH

N° 125 JUIN 1987



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



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

EN PARCOURANT

2

RAIL-REVUE n°8: la SNCV à HOOGSTRAATEN (du temps de la vapeur bien sûr). La fin de la vapeur en Belgique Les autobus "LUX". La SNCB 96 et la ROCO 96. Les nouveautés belges en HO. Les normes modulaires belges. Actualités SNCB et SNCV. Ajoutons l'agenda et un poster couleur SNCV à Mariemont.

LE JOURNAL DU CHEMIN DE FER n°3/87: SNCB 96 et ROCO 96. Photos type 1 en 1936. 2374 SNCB et LIMA. Cette revue poursuit sur sa bonne lancée: en plus de ces articles, vous pourrez aussi trouver des reportages sur les N.S. et sur le "Mariazellerbahn" ainsi que sur la confection des rochers en modélisme. Nous reprocherons encore un manque de maîtrise de la langue française ainsi que des inversions de légendes. Par contre nous ne pouvons qu'apprécier le grand nombre de photos couleurs de bonne qualité.

HET ROETHUISJE 21: cpm

RAIL MINIATURE FLASH mai 87: prise de vue en studio des modèles réduits Pour les amateurs de métro, réalisation d'un troisième rail latéral fonctionnel. Un altimètre de poche. Comment décaper vos modèles L'éclairage constant des trains. Le salon du modélisme

TRAM 2000 avril 87: toutes les informations des sociétés belges de tramways avec en plus des photos d'une PCC en promenade à Ronquières et, à partir de ce numéro, "radioscopie d'un tramway" qui passera en revue le matériel roulant ferré de BRUXELLES.

PROVCOERIER 3/4-86: nouveau matériel Benelux. Série 12. Entrées et sorties AC Malines. SNCV ligne de la côte. Suppression en Hainaut avec deux photos: une à Mons gare et une à Morlanwelz avec une rame homogène Braine-le-comte.

TTZ AKTUEEL mai juin 87: toujours excellent mais comme il s'agit de suite d'articles entamés dans les précédents numéros: cpm

MARKLIN MAGAZINE 2/87: cpm

MIBA 4/87: une étude sur les G8¹

ENTRE-VOIES:⁹¹ numéro exceptionnel entièrement consacré aux CFL: historique et caractéristiques du matériel moderne.

INFO-MODELE 88: atelier de traction de St Ghislain. Les motrices vicinales préservées du Borinage.

LIVE STEAM:^{AV87} 1ère partie d'une série sur les "larger gauges": locomotives et matériel à "grand" écartement des parcs d'attraction etc.

MODEL RAILROADER mai 87: tout sur l'application correcte des décalques avec utilisation Microsol, Micro-net, Solvaset et Microsuperfilm produits si peu connus mais néanmoins disponibles chez nous et d'un grand secours pour la pose correcte des décalques.

CFTY TOURAIL mai 87: locomotives Belpaire 2e série. Les arbres.

LA VIE DU RAIL: 2090: cpm. 2091: cpm. 2092: le TGV le plus court; à classer dans notre rubrique "Ne dites jamais jamais": 1 motrice seule en ligne! Programme des touristiques. TGV Nord. 2093: TGV Nord: Lille, trajet en Belgique. Modélisme à la Porte de Versailles.

LOCO REVUE mai 87: Ouf, le circuit imprimé du sifflet présenté précédemment avait été tout simplement oublié(!) et passe dans ce n°. Le réseau de Don SIBLEY déjà bien connu des lecteurs de FF. Porte de Versailles

RAIL PHOTO N°13: un n° entièrement consacré aux spéciaux vapeur 1985-86.

TRANS-FER n°50: où on apprend que dieseliser une relation électrifiée est rentable!, que les 25-5 viendraient bientôt dans le Centre, que les automotrices Benelux pourraient virer à la sauce tomate postale, que les travaux d'électrification sont "provisoirement" stoppés sur les L. 43,90 et 154, que le raccordement BN de Bellecourt est fermé avec aussi les questions et réponses parlementaires sur la SNCB et SNCV

REPORTAGE

3

Chaque année, le changement d'horaire à la SNCB est pour nous l'occasion de voir passer ou de photographier des convois à la composition exceptionnelle.

L'année 1984 avait vu la fin des autorails d'Haine-Saint-Pierre, 1986 le départ des locomotives diesel série 59 de cette même remise, la dernière semaine de mai 1987, aura vu la disparition d'une époque.

Ce fut tout d'abord le mercredi 27 mai, le voyage d'adieu aux autorails série 46 de la pittoresque remise d'Ath, toutefois, c'est le samedi 31 qu'eurent lieu les dernières circulations de ces adorables "Michelines" entre Mons et Lessines. A cette occasion, une petite cérémonie fut organisée.

Ce même samedi 31, la ligne Bruxelles-Tournai devait voir les dernières circulations des locomotives diesel série 51 en tête des IC Bruxelles-Lille mais la construction d'un nouveau pont ferroviaire entre Leuze et Tournai provoqua un détournement du trafic.

Et c'est ainsi qu'à 15h15, ce samedi 31 mai 1987, l'on put voir passer en gare de Mons, l'IC M 783 - Lille: 14h11 - Bruxelles-Nord: 15h38 avec à sa tête, la 5114 à la robe toute verte agrémentée d'un bouquet d'adieu sur la face avant.

La vitesse lente à laquelle le convoi traversa la gare, accentua la "majestuosité" de la scène.

L'avant-veille, pour le plus grand plaisir des photographes, l'un des trains IC Bruxelles-Lille avait circulé avec, à sa tête, deux locomotives diesel série 60

Toujours à Mons et toujours le même samedi, passage en retard, du train international Bruxelles-Paris, arrêt à Mons à 14h34, tracté par la motrice 40106 SNCF arborant deux drapeaux, un belge, un français et une plaque ronde portant les inscriptions : "Amicale La Chapelle" "Mon dernier train".

Pendant ce temps, dans la riante vallée Mosane, les Picassos accomplissaient leurs derniers voyages entre Dinant Et Givet, la gare de formation d'Haine-Saint-Pierre voyait se dérouler une émouvante cérémonie d'adieux avant sa fermeture.

Henri Haube

SECTION VAPEUR VIVE

Samedi 2 mai, c'était le premier rendez-vous de la saison 87 pour les amateurs de vapeur vive. Nous avons lancé un appel dans notre mini-bulletin pour un week-end de travail (nettoyage du site, remise en état de la voie etc.). Richard, Frédéric et Pierre attendaient les bonnes volontés pour 14 heures 30. Quelle ne fut pas leur surprise de voir plus de 30 membres se présenter au "bureau d'embauche" munis de leurs pelle et pioche. Malgré la météo capricieuse, le moral des animateurs était - on le comprend - au beau fixe et dans une ambiance survoltée, les travaux de restauration furent rapidement menés. Il est beau de constater la solidarité de nos membres et de voir qu'on ne vient pas que pour rouler ou pour s'amuser. L'ami Pol est venu avec un léger retard et la séance a pu se clôturer sur les essais de roulement et la réduction des derniers "croques" de la voie testée par tout un chacun sur le bogie apporté par Pol. Bref, à bientôt à toute vapeur!

GROUPE DE TRAVAIL MARCEL THIBAUT

Séance du 3 mai 1987

Présents: G. Bridoux, M. Suplis, P. Bouillon, M. Pater, D. Allard, J-C. Bouckaert, J-P. Hoven, P. Hauteфин, P-M. Hauteфин

- la séance commence à 9h20 avec la lecture par P. Hauteфин d'une lettre de Monsieur Roger Thibaut, frère de notre ami Marcel. Dans celle-ci, M. R. Thibaut rappelle qu'il nous permet de garder en dépôt l'oeuvre ferroviaire de son frère décédé. Il nous demande de nous engager à conserver et gérer celle-ci, à l'assurer et à la valoriser. Cet engagement est admis à l'unanimité des participants du groupe. Il nous demande aussi d'en établir la liste; J-P. Hoven et P. Hauteфин s'occuperont de cet inventaire: il feront des photos des modèles en dépôt et les feront parvenir à M. R. Thibaut.

- mise en valeur des modèles: la fabrication de caisson socle hêtre, faces plexiglass, pour insérer les modèles de Marcel et les protéger est proposée par P. Hauteфин. M. Suplis propose de fournir gracieusement quelques échantillons pour tester: il attire l'attention sur les problèmes de collage et de perçage de ce matériau. P. Bouillon dit que C. Haccardiaux a déjà travaillé ce matériau sans trop de problème et nous fera bénéficier sans nul doute de son expérience. Après discussion, les dimensions des caissons sont établies comme suit: hauteur: 100, largeur: 100, longueur: 300 dans un premier temps, 200, 400 et la longueur d'une rame de 4 voitures HO par la suite. Une vente de caissons terminés aux membres pourrait être envisagée en cas de surplus de matière.

- SNCB type 81: photos et machine de Marcel à l'appui, P. Hauteфин montre les transformations à apporter à la 81 Piko pour en faire une vraie 81: suppression d'un réservoir, latéral, déplacement d'un second, mise en place nouvelle pompe bi-compound, nouvelles soupapes, nouveau sifflet, suppression turbo et cloche, modification forme cabine.

- réseau modulaire: petite digression de G. Bridoux et M. Suplis qui présentent le projet déjà bien avancé du futur réseau modulaire HO avec gare terminus et boucle de retournement. Malgré ces "arrangements", les modules restent compatibles avec les normes FFMF que le C. F. C. a adopté.

- SNCV autorail vicinal: présentation par P. Hauteфин de l'autorail vicinal JOCADIS. Ce modèle est presque parfait quant au respect de l'échelle, la motorisation étant le point noir avec une surdimension de 6 mm. M. Bernard a raccourci cette motorisation et son travail est présenté et étudié avec le plus grand intérêt.

- SNCB 53 JOCADIS: à l'unanimité, les membres du groupe regrettent la pauvreté de la notice d'accompagnement limitée à 3 éclatés sans aucun commentaire. G. Bridoux signale qu'un des deux longerons de son kit est mal gravé; le même problème est constaté sur le kit disponi-

ble à cette réunion. Il indique aussi qu'il a du souder une épaisseur au point support de coulisse/longerons afin de bien fixer celui-ci, l'encoche dans le longeron étant d'un côté trop large et de l'autre, mal gravée. Il fait remarquer aussi de bien fixer les couvercles de soute à eau, dans le bon sens.

L'heure avançant, la réunion est clôturée à 12h30 sans que le dernier point à l'ordre du jour soit vu: le type 31. Celui-ci sera vu à la prochaine réunion du groupe de travail dont la date sera fixée après les vacances, le bon temps favorisant l'évasion, les spéciaux aussi!

La maison STAQUET JOUETS de Morlanwelz nous a prêté un présentoir de l'ancienne maison DACKER; la base est en plexi, les côtés aussi: la hauteur est de 100 et la largeur de 80 l'épaisseur étant de 2 mm.

OSONS 31

=====

ICONOGRAPHIE

Vous avez ^{été} très nombreux (trop nombreux même à tel point que défrichage et mise en fiche des nombreux renseignements reçus nous ont pris plus de temps que prévu) à répondre à notre demande de dresser un inventaire des photos de T31 disponibles: en voici une liste que peut-être vous pouvez encore compléter (centralisateur: J-P HOVEN rue A. Wart, 181 6528 FAYT LEZ MANAGE)

Titre	Auteur	Editeur	Page	remarques
HAINES ST PIERRE NOEUD FERROVIAIRE T2	P. VANBELLINGEN	Cercle Histoire Haine St Pierre	38	3131 photo SNCB
SOUVENIRS DE LA VAPEUR EN BELGIQUE ET AU LUXEMBOURG	R. BELOT	Editions Modernes et illustrées	18	31.189
LES TRAINS BELGES EN IMAGE		Bibliothèque Européenne	83, 86 88 89	31.067 31.134
NOS INOUBLIABLES VAPEURS	P. DAMBLY	LE RAIL	69, 73 77 111	37 E.B. 31.097 31.92 et 31.069
VAPEUR B	M. DELIE	EDIBLANCHART	46 137	3006
Photos	P. COPPIETERS	C. F. C.		31.076
LES LOCOMOTIVES A VAPEUR DE L'E.B. A LA SNCB	A. DAGANT	VEYS	photos 409 à 416	montre bien l'évolution du modèle.
ASPECTS D'UNE REALITE QUOTIDIENNE 150 ANS DE CHEMIN DE FER EN BELGIQUE		S.N.C.B.	107	déchargement à Anvers

Pour le tender, se référer au livre STOOMLOKS TYPE 38 de J. CASIER

LES PLUS MODERNES?

Nous l'avons vu dans FERRO-FLASH 116, cette machine a connu un historique tourmenté et nous faisons remarquer que 5 machines avaient été transformées, à titre d'essai, pour la chauffe au fuel lourd: ce sont les 31.005, 31.016, 31.041, 31.059 et 31.191 qui pour un court temps deviendront les machines les plus modernes de la SNCB. Mais quid des tenders? Qui pourrait fournir des détails sur ces derniers?

Dans un prochain numéro, nous nous attaquerons enfin à la réalisation en H.O. de ces machines. Cette étude comme résultera du travail des participants du groupe de travail Marcel THIBAUT.

RETRO

Voilà ce que nous pouvons lire dans " Histoire et petite histoire de La Louvière " de M. Huwé, F. Mengal et F. Liénaux

LA LOUVIERE EN 1959

La Louvière possède alors quatre gares:

- La Louvière-Centre (voyageurs et marchandises).
- La Louvière-Bouvy (voyageurs).
- La Louvière-Gare industrielle.
- La Paix (halte).

LA LOUVIERE-CENTRE

Des bâtiments vétustes, délabrés, exigus, indignes d'une simple bourgade. Tel fut longtemps l'aspect de la gare de La Louvière. A peine a-t-elle changé !

Le dépôt aux marchandises, de construction plus récente, a remplacé avantageusement les bâtiments de l'atelier pour l'entretien du matériel.

Mais comme tout y est triste encore. Et combien doit être défavorable la première impression du voyageur découvrant La Louvière dans ce décor sans joie !

Bien sûr il ne sera plus importuné - comme en 1899 - par une dizaine de "commissionnaires en guenilles" qui, sitôt le quai franchi, s'offraient à transporter les bagages.

Bien sûr il ne trouvera plus - ainsi qu'en 1912 - ces éventaires d'oranges et autres friandises, installés à la diable tout le long du trottoir et jusque sur le seuil même de la porte d'entrée.

Il n'entendra plus les appels criards à la clientèle " deux oranges pou n' mastoque " ni les quolibets d'un goût souvent douteux qu'échangeaient ces marchands improvisés.

Mais aujourd'hui encore, La Louvière s'offre là sous son aspect le moins séduisant et le plus obscur village de Belgique ne nous envierait pas notre gare principale.

LA LOUVIERE BOUVY

Humble point d'arrêt, tout d'abord, il fut converti en station (1898) et un chef de station y fut attaché le 1er mai 1900. Cette gare prit toujours plus d'importance. Située sur la ligne Chimay-Bruxelles, elle devint le lieu de

départ classique des louviérois se rendant à la capitale.

Elle n'en resta pas moins, et très longtemps, un réduit infect: des vitres brisées, des portes et des fenêtres remplacées par de simples planches, des murs sales, un quai d'embarquement que la moindre pluie transformait en bourbier.

Une simple salle aux proportions réduites, où se trouvaient réunis les guichets, la librairie de la gare, les tableaux indicateurs, quelques bancs inconfortables. Le tout noyé dans une atmosphère empuantie et enfumée, sous un plafond sale et délabré. Même lorsqu'il pleuvait, la plupart des voyageurs préféraient attendre, à l'extérieur, l'heure du départ !

Depuis quelques années, seulement, cette gare offre un aspect plus acceptable. Mais tout y est resté banal, sans envergure. La Louvière-Bouvry peut être classée pourtant, parmi les gares les plus importantes du réseau.

LA GARE INDUSTRIELLE

Appelée à desservir les principales usines louviéroises, et plus particulièrement les Usines Gustave Boël, la gare industrielle élargit toujours davantage son entrelacs de voies ferrées.

LA PAIX

La gare de La Paix, située au Sud-Est de la Louvière, est une gare industrielle. En 1856, elle reçut la visite du Roi Léopold Ier, lors de l'inauguration du chemin de fer de Mons à Manage.*

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

LES PASSAGES A NIVEAU

On connaît trop le passage à niveau de la Chaussée ** dont on clamait, en 1910 déjà, les innombrables méfaits. Les barrières se fermaient quotidiennement pour permettre le passage de 192 trains réguliers...et arrêtaient de la sorte la circulation de 142 tramwys et de 800 à 900 véhicules.

* Un article sur cette halte est en préparation.

** Il s'agit du P.N. au bas de la rue Hamoir, remplacé depuis par un passage souterrain réservé aux trams et aux véhicules.

Près d'un demi-siècle plus tard, la situation est la suivante: de 7 heures du matin à 19 heures, le passage à niveau de La Louvière se ferme, au total, pendant quatre heures vingt minutes, en moyenne.

Si nous envisageons maintenant le passage à niveau de Houdeng-Goegnies,^x distant d'un Km à peine, nous constatons que ces deux passages à niveau arrêtent, en 24 heures, le trafic routier pendant plus de 12 heures !

Une passerelle incommode et inesthétique s'offre aux seuls piétons. Mais les usagers de la route continuent, eux, à faire pénitence.

La même situation se présente au passage à niveau du Hocquet. Ses fermetures interminables apparaissent insupportables maintenant que la rue des Rivaux, pourvue d'un revêtement impeccable, constitue pour le centre de La Louvière une voie de dégagement utilisée, de plus en plus, par les automobilistes. Ici aussi, une humble passerelle s'offre aux piétons. Elle fit du reste couler beaucoup d'encre.

Pendant plus de 10 ans, on réclama son édification. Au passage des trains, les barrières se fermaient interminablement et les ouvriers des usines proches n'avaient d'autres ressources que de tempêter vingt minutes durant.

En 1910 enfin, l'on se mit à l'oeuvre et en juillet de cette année, le traditionnel bouquet trônait fièrement au faite de cette nouvelle "voie aérienne".

Quelques jours avant d'être mise à la disposition des piétons, et au terme d'essais de résistance apparemment concluants, la passerelle (54 mètres de long et 3 mètres de large) s'écroulait avec fracas sur un train de marchandises dont plusieurs wagons furent complètement écrasés sous un amas de béton et de poutres.

x Fermetures du P.N. d'Houdeng en 1953. Services voyageurs uniquement (L. 107 II4 et I23) de 6H. à 9H. en semaine.

6.02 Grammont-Erquelines	7.37 Bruxelles-Piéton
6.33 Erquelines-Alost	8.00 H.St.Pierre-Gand (parfois prolongé à Ostende Q.)
6.34 Bruxelles-H.St.Pierre	8.07 Soignies-H.St.Pierre
6.43 H.St.Pierre-Alost	8.10 Erquelines-Braine-le-Comte
6.54 H.St.Pierre-Bruxelles	8.23 Gand-H.St.Pierre
6.56 Grammont-H.St.Pierre	8.35 H.St.Pierre-Soignies
7.06 H.St.Pierre-Alost	

Bon amusement !

Il n'y eut, très heureusement, aucune victime à déplorer.

Pour éprouver la résistance de l'ouvrage, soixante cinq milles Kg de sable avaient été placés sur le tablier du pont. Dans la nuit qui suivit les essais, une pluie persistante fit augmenter ce poids dans des proportions considérables. La passerelle ne put résister à cette surcharge inopportune.

Bien entendu, elle fut rétablie avec une sage lenteur et, en novembre 1913, elle entra définitivement en service dans sa forme actuelle. x

DES PROJETS

De 1930 à 1936, une campagne de propagande fut vigoureusement menée pour la création d'une gare centrale, à La Louvière. Les journaux de l'époque, des conférences très documentées permirent au grand public de s'initier aux conceptions de ce vaste projet.

Une solution avait déjà été préconisée en 1907 par Hector Genard, directeur des Ponts et Chaussées; un autre plan fut élaboré, en 1936, par Charles Emonts.

Les lignes passant par La Louvière sont au nombre de quatre:

- Liège, Namur, Charleroi, Bouvy, Mons, Tournai.
- Erquelines, Bouvy, Bruxelles.
- Baulers, Manage, La Louvière-Centre, Mons
- Raccordement La Louvière-Centre, La Louvière-Bouvy

On se rend à Mons en s'embarquant à Bouvy ou encore au centre. Bruxelles est atteint par Bouvy ou par la station du Centre. ^{xx} Il y passe des trains pour Charleroi à Bouvy comme au Centre. Il faut donc aller tantôt à l'une, tantôt à l'autre gare pour une même destination.

Pour remédier à cette fâcheuse situation, on envisageait deux solutions:

- 1- Maintenir les deux gares en améliorant le mieux possible leur rendement fonctionnel et leur inter-liaison
- 2- Créer une gare centralisatrice au hameau de "La Paix", lieu de croisement quadrangulaire de toutes les lignes précitées.

x Passerelle démontée lors des travaux d'électrification (L. II6)

xx Le raccordement L.II6/L.II7 (direction Braine-le-Comte) existait-il déjà en 1959 ? En cas de réponse négative, il faudrait envisager pour cette liaison un changement à Bouvy ou éventuellement à Manage. Qui peut apporter des précisions ?

D'autre part se posait, concuremment avec l'une et l'autre solution, l'angoissante question de la suppression du malencontreux passage à niveau de la Chaussée.

Cette question, bien connue des Louviérois sous son titre général de "gare centrale" fit couler beaucoup d'encre.

Ce projet bénéfique devait transformer l'aspect général de la cité. Il prévoyait, notamment, le tracé d'une nouvelle artère de liaison dénommée "avenue des deux gares" et joignait la gare de L.L. Centre à la gare de Bouvy. Cette large avenue devait s'attacher à la rue du Gazomètre et à la rue du Châlet. Son établissement devait entraîner l'urbanisation d'un nouveau quartier à ériger sur les anciennes installations du charbonnage de Sainte-Marie, à Bouvy. Le terril de ce charbonnage devait être aménagé en "coteau verdoyant", avec chemins de promenade, plaines de jeux, solarium, table d'orientation panoramique, belvédère, kioske d'agrément, auberge de jeunesse...etc.

Un autre projet visait à la création d'une gare de jonction amenant, elle aussi, la suppression du trop fameux passage à niveau de la Chaussée.

Sa conception n'était pas moins séduisante.

Hélas! Toutes ces bonnes intentions ne reçurent aucune suite.

Nous apprenons qu'une solution pourrait être apportée dans les prochaines années. Suppression du passage à niveau par le creusement d'un passage souterrain. Aménagement d'une magnifique voie d'accès par l'élargissement de la rue du gazomètre. Espérons !

Extraits du livre "Histoire et petite histoire de La Louvière" de Marcel Huwé, Fidèle Mengal et Fernand Liénaux. (1959)
Ce livre est disponible en bibliothèque.

Jean-Luc "Archives", Francq

R E T R O - F L A S H

L O C O S N C B T Y P E 9 3

La sortie, par la firme autrichienne LILIPUT, d'une nouvelle version de la locomotive à vapeur SNCB type 93 nous donne l'occasion de vous présenter la répartition de ces locomotives lors de leur retour d'ALLEMAGNE après la seconde guerre mondiale. Nous nous sommes limités à cette période (époque III norme NEM 801B) volontairement car nous pensons qu'elle correspond le mieux à votre attente.

Nous tenons vivement à remercier Monsieur R. HUYSMAN de nous avoir dressé le tableau de répartition ci-après avec la clarté, la précision et aussi l'obligeance qui lui sont proverbiales.

Nous osons espérer que ces quelques notes vous aideront dans votre passion et vous permettront de numéroter vos machines "personnelles" avec tout le réalisme voulu.

Ces locomotives, d'origine prussienne, sont arrivées chez nous à l'issue du Traité de VERSAILLES. De type 130T, elles seront au nombre de 84 à l'ETAT BELGE. Elles retourneront dans leur pays d'origine lors de la seconde guerre mondiale. Elles seront restituées à la BELGIQUE selon le tableau de Monsieur HUYSMAN.

NOTE PRELIMINAIRE

En réponse à votre demande du 8, j'ai dressé la liste des remises propriétaires des HL type 93 après la guerre. Je me suis strictement limité

- à la période allant de la restitution à la radiation
- aux HL ayant été effectivement remises en service, c-à-d que les quelques unités qui n'ont plus été réparées après les restitutions de juin 1950 ne sont pas prises en considération.

Le choix de la 93.006 est judicieux, car cette HL avait fait l'objet d'une MR assez spectaculaire, et dont C.W. Leuven avait été particulièrement fier. Dans les années 1950, de nombreuses et superbes photos prises à cette occasion garnissaient les bureaux des patrons. J'ignore si elles y sont encore. Je n'ai pas tenu attachement des rehausses pour soutes à combustible. Navré.

N.D.L.R.: la 93.006 est la version choisie par LILIPUT

REPARTITION

HL type 93 remises en service après leur restitution à la SNCB.-

=====
Remises propriétaires successives.
=====

	Remise de retour d'Allemagne	Semais de la radiation
9300	R 07/48 Cédée à son ancien propriétaire (Armée Belge-Hoogboon)	
93.001	R 10/45 frst-- 02/47 fsd S 06/53	
93.002	R 12/45 fndm-- 10/56 fcv-- 08/61 fndm-- 02/62 fr S 05/63	
93.003	R 06/50 frst-- 08/53 fndm S 03/54	
93.004	R 12/45 fndm papier-- 03/46 fco-- /46 fr-- début 49 fsd S 09/55	
93.006	R 11/45 fnsd papier-- 03/47 fndm-- 09/51 ath S 03/54 Rentrée en très mauvais état extérieur, réparation en MR par CW Leuven, qui a été très fier de son travail et a fait de nombreuses photos de la HL avant, après et pendant sa réparation	
93.008	R de France 02/47 fndm-- 04/47 fsd-- 02/59 fr S 04/59	
93.009	R 06/50 fndm-- 08/54 fr-- 09/55 fsd-- 05/57 fr S 07/60	
93.010	R 01/46 fndm S 03/54	
93.011	R 11/45 fnsd papier-- 02/46 ftl-- /46 fndm S 10/56	
93.014	R 09/45 frst-- 01/52 ath-- 05/53 fndm-- 07/58 fsn -- 09/60 fr S 06/63	
93.015	R 09/45 lwc papier-- 01/46 fco-- 11/46 fsd-- 04/48 fr S 07/53	
93.016	R 06/50 frst-- 11/51 ath-- 08/53 fcv S 09/55	

93.017 R 09/45 lmg papier-- 11/45 ath-- 07/48 fr S 07/54
 93.018 R 09/45 lwc papier-- 05/46 fndm S 03/54
 93.019 R 09/45 frst-- 03/46 fndm-- 08/47 frst-- 02/53 fndm-- 01/58 fsn
 S 07/58
 93.020 R 10/45 fnsd papier-- 02/46 fndm S 06/53
 93.021 R 12/45 ath(papier?)-- 06/46 fndm Vendue à l'Armée Belge le
 3 mai 1948.
 93.022 R 09/45 lmg papier-- 11/45 ath-- 03/46 fndm S 06/53
 93.024 R 11/45 fnsd papier-- 12/45 ath -- 12/53 fr S 06/57
 93.025 R 10/45 fnsd papier-- 04/46 ath S 07/53
 93.027 R 03/46 ath(papier?)-- 09/46 fndm S 03/55
 93.028 R 10/45 fnsd papier-- 01/46 fco-- 11/46 fr-- 12/48 fad S 05/57
 93.031 R 08/46 ath-- 03/47 fsu-- 07/51 flu-- 07/52 fcv-- S 07/53
 93.032 R 09/45 ath-- 12/53 fsd S 02/58
 93.033 R 03/46 fndm S 03/54
 93.034 R 11/45 fnsd papier-- 12/45 lwc-- 04/48 fr S 07/53
 93.035 R 10/45 frst-- 01/48 fndm-- 07/54 fr S 02/62
 93.036 R 09/45 ath S 03/54
 93.037 R 07/46 fndm papier-- /46 fad S 09/55
 93.039 R 09/45 lwc papier-- 07/46 fndm-- 08/48 fr-- /53 fsd S 04/57
 93.040 R 10/45 fnsd papier-- 01/46 fco-- 11/46 fr-- 04/47 ath S 07/53
 93.041 R 09/45 ath-- 04/48 fr-- 02/51 ath S 03/54
 93.042 R 07/46 fndm -- 11/46 fsd-- 11/51 fndm-- 12/57 fsn-- 01/58 fndm--
 09/58 fcv-- 08/61 fndm-- 08/61 fr S 02/62
 93.044 R 07/46 ath-- 12/46 fgh-- 09/48 frst S 07/53
 93.045 R 07/46 ath papier -- 10/46 lwc S 06/53
 93.046 R 07/46 ath S 07/53
 93.047 R 12/45 fndm-- 10/56 fcv-- 08/61 fndm S 02/62
 93.049 R 10/45 fnsd^{papier} 12/45 lwc-- 01/47 fsd-- 10/52 fr S 08/60
 93.050 R 01/46 fndm S 02/57
 93.051 R 10/45 fndm-- /47 frst S 06/53
 93.053 R 10/45 fndm-- 01/46 ath-- 02/46 fndm-- 04/50 fr S 04/54
 93.054 R 10/45 fnsd papier-- 06/46 fndm-- /50 fr S 03/56
 93.055 R 10/45 fndm papier-- 02/46 ath-- 06/46 fndm-- 10/56 fcv S 11/59
 93.056 R 10/45 fnsd papier-- 02/46 fndm-- 11/54 fsr papier-- 11/54 fsd--
 01/58 ft-- 10/59 fcv-- 08/61 fndm-- 08/61 fr S 06/63
 93.057 R 12/45 fndm S 04/54
 93.058 R 06/50 fndm-- 08/57 fcv-- 08/61 fndm-- 08/61 fr S 06/63
 93.059 R 10/45 frst-- 10/46 fr S 08/54
 93.060 R 06/50 frst papier-- 12/50 fndm S 05/55
 93.061 R 12/45 fndm-- 11/54 fsr papier-- 11/54 fsd-- 07/55 fcv S 02/60
 93.062 R 11/45 fndm -- 05/47 fsu-- 12/50 ath S 03/54
 93.064 R 03/46 fndm S 08/55. Attention:cette HL avait des distribu-
 teurs cylindriques
 93.065 R 09/45 lmg papier-- 01/46 lwc-- 11/51 fndm-- début 52 lwc
 S 07/56.La seule LWC 1952-56.
 93.066 R 07/46 fndm-- 08/46 ath S 03/54
 93.067 R 03/46 fndm-- 09/50 fr S 01/58
 93.068 R 11/45 fnsd(papier)-- 07/46 ath-- 05/53 fndm-- 10/56 fcv S 09/58
 93.069 R 11/45 fnsd papier-- 01/46 fco-- 02/46 fndm S 03/55
 93.070 R 11/45 fndm S 07/53
 93.072 R 11/45 fnsd papier-- 05/46 fndm S 07/53
 93.073 R 07/46 fndm papier-- 11/46 fgh-- 12/50 fndm-- 10/56 fcv S 03/61
 93.074 R 07/46 ath papier-- 11/46 fr-- avt 07/49 fsd-- 10/50 fndm--
 /51 frst-- /53 fndm S 07/56
 93.076 R 01/46 fndm-- 07/50 fsd S 09/57
 93.080 R 07/46 ath papier-- 10/46 lwc-- avt 01/50 fsu -- /51 fcv S 03/
 54
 93.081 R 09/45 lmg papier-- 08/46 ath S 07/53

Dernière série à Brugge, après la suppression de la dernière série d'Antwerpen-Dam en août 1961. 13

Série de FR supprimée à la fermeture de l'Atlv le 26 mai 1963. A cette date ont été mise hors service pour radiation

les HL 93.014 93.056 et 93.058

la HL 93.002, qui avait précédemment été réparée à 114.000 km.

RH 13 février 1987

N.B. Il n'y a pas eu de série constituée en tout ou en partie de HL type 93 à FNSD en 1945/46. Certaines HL avaient été affectées à cet Atlv à leur retour d'Allemagne tout simplement pour garage en attente de réparation.

A LIRE ET A RELIRE

+++++

FERRO-FLASH 118: LES LOCOMOTIVES A VAPEUR TYPE G

Quelques erreurs se sont glissées dans le tableau de notre ami C. MICHEL. Avec sa bienveillance traditionnelle, Monsieur R. HUYSMAN les a corrigées et ajoute aussi quelques détails complémentaires:

Tableau p.10 et 11

G 8/1 Effectif d'origine 583, dont 576 conservées. De ces 576, aucune n'a été radiée avant 1940.

G 9 Effectif d'origine 59, dont 57 conservées. Ces HL ont été radiées de 1935 à 1939.

G 10 45-11 PH-2 non conservées=32 conservées.
Aucune radiation sous l'occupation; une HL dépecée à Dijon Perrigny en mars 1945.

Il y a eu 10 prises de guerre, plus 1 cédée à la SNCF

G 12 10 d'origine. Sept vendues au PH et trois radiées, la dernière en 1927.

Le texte des pages 11 à 13 appelle bien sûr les mêmes corrections que ci-dessus en ce qui concerne les effectifs. De plus

Type 80 N° inexistant: biffer 34, ajouter 62.

La 6032 n'a plus été réparée à son retour d'Allemagne, et n'a jamais porté de fait son numéro 80.001.

Type 81 Il y a "locos radiées avant 1940"; il faut "locos radiées de 1940 à 1945" (par suite de faits de guerre).

Il y a "93 locos restées en DR après 1945" "Il faut" 92 locos non restituées après la guerre". En effet, il en est resté un peu partout, même à la DB (p.ex. 8110 et 8231) et à la SNCF (8348, 8390 et 8540). L'énumération s'arrête à 406 sur l'exemplaire que j'ai reçu. Dans cette liste, 275 est à remplacer par 276.

Locos restituées à la DB. Il y a 81.582=55.5693. Il faut =55.3192.

Je n'ai pas connaissance de variantes. L'exactitude de ces données a été vérifiée in tempore non suspecto. J'aimerais beaucoup savoir quels sont les numéros contestés, et ce qui est proposé à leur place.

81.465 a été trouvée sur le territoire national en septembre 1944 sous son numéro DRG (HL renumérotée, Convention Eupen-Malmedy) et traitée de ce fait et par erreur comme prise de guerre.

En ce qui concerne Gouvy, Les trois HL ont été maintenues en service jusqu'au 10 janvier 1967 du fait de la fourniture tardive des HLRDH type 262 appelées à les remplacer numériquement. La radiation est d'avril 1967.

Type 82 Ces HL n'ont pas été saisies en 1946. Ce sont des machines trouvées sur le réseau après la Libération et traitées comme butin de guerre.

- 14 Type 90 Des 32 HL conservées, aucune n'a été radiée avant la guerre. 9030 et 9078 étaient deux blancs. 9009 a été dépecée à Dijon. 9001 a disparu à l'Est, mais 9002 et 9007 sont rentrées en juin 1950. 9011=DR 57.1082 prise de guerre à Renory 26-09-44 était en fait une prise de guerre française, recensée à Mohon le 09-09-44. Après un long échange de courrier, la HL a été cédée à la SNCF en juillet 1945.
Effectif après juin 1950: Ajouter 002 et 007, supprimer 038 (29 HL).

++ + ++

FERRO-FLASH 120: le ruban bleu

Une légende a été bâtie sur un petit fond de vérité. La retrouver m'a donné l'occasion de rassembler en un document unique diverses considérations exposées antérieurement, entre autres au RMM. Ma note annexée du 12-02-1987 fait à mon niveau le point sur la question.

La note complète de Monsieur HUYSMAN sur ce sujet paraîtra dans le prochain FERRO-FLASH
++ + ++

FERRO-FLASH 120: le train fantôme

Toujours de Monsieur HUYSMAN:

Je crois savoir
que la HL aurait été la 1202 (on ne prête qu'aux riches?).
Dommage que la question n'ait pas été posée à notre héroïque
machiniste.

N.D.L.R.: dans le livre "DES BATONS DANS LES ROUES" de C. LOKKER, page 891, nous pouvons trouver confirmation: il s'agit bien de la 1202. Le train était constitué de 32 wagons à bestiaux contenant les 1.370 détenus de la prison de ST-GILLES.

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



21 JUILLET 1987

CIRCULATION DE VEHICULES HISTORIQUES: de 17h00 à 21h00 entre l'église Ste-Marie et la place

Louise par les rues Royale, de la Régence et des Quatre-Bras:

- les tramways 346, 410, 830, 984, 1291, 1348, 1753;
- les autobus AB6DS 515 et A99 DAR 8149

Le voyage aller-retour: 100,-frs pour les adultes, 50,-frs enfants de 6 à 12 ans

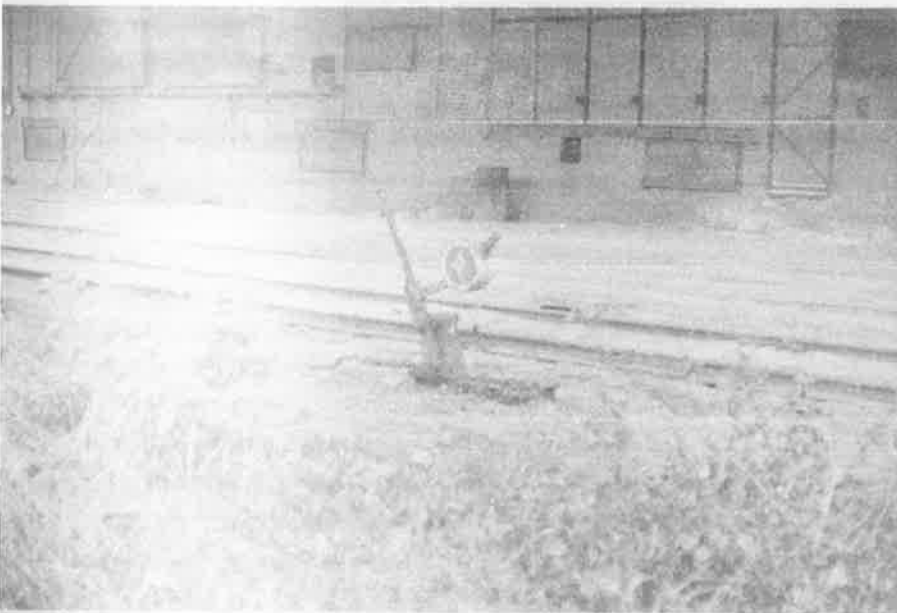
Pour tout renseignement complémentaire: M.T.U.B. c/o M et Mme M. GRIETEN av. des Meuniers, 64
1160 BRUXELLES

OU M. M. LEPRINCE 02/731.34.23 après 20h.

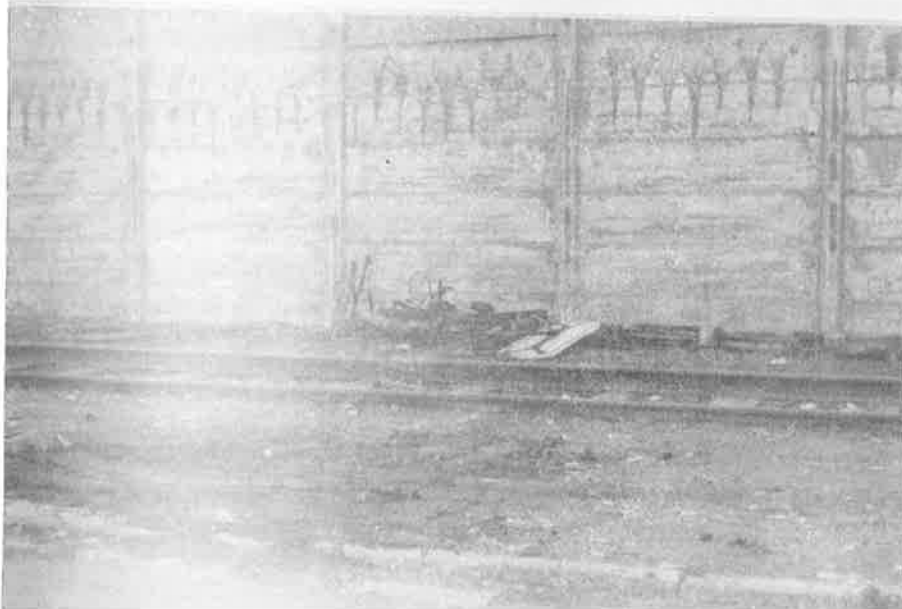
ATTENTION: exceptionnellement, musée de WOLUWE FERME LE 21 JUILLET



La voie se raccorde



La commande près des voies



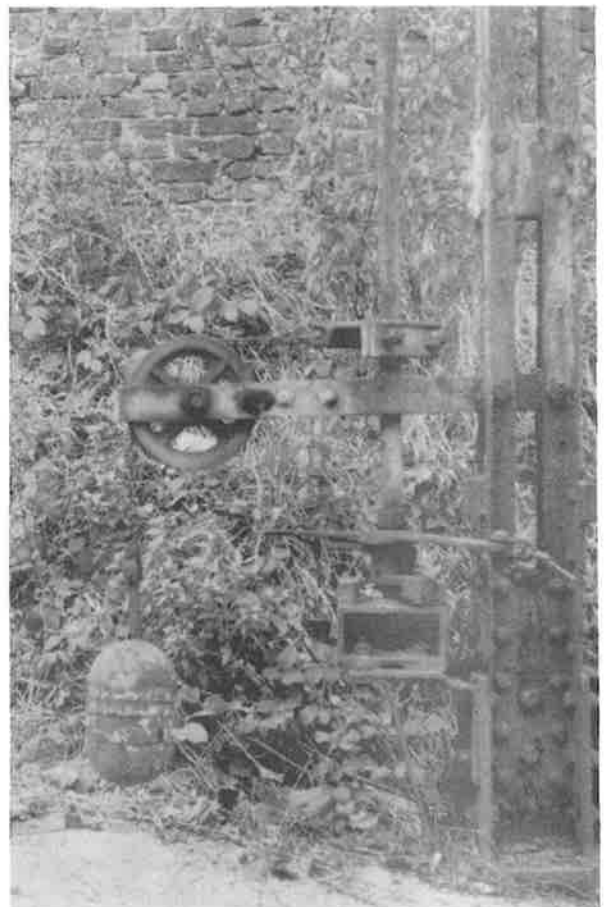
Signal démoli près
des anciens Ateliers
et bureaux
Baume et Marpent
le 3 novembre 1986.



Vue de la voie avec le signal
(à l'arrière-plan, les ateliers Lesquin)



La partie supérieure du signal



La partie inférieure dans son environnement

Suite de l'article précédent SIGNAUX EN DETRESSE !
--

Dans un article précédent, je vous faisais part de la destruction de signaux de manoeuvre placés au crès de la voie située orès de l'entreprise "Hainc-St-Pierre et Lesquin;

Je vous propose aujourd'hui la description de l'appareil.

Le signal est composé de:

-Dans sa partie inférieure:

Un "tronc" métallique ayant comme base un socle en béton au sol et riveté sur le mât; celui-ci, métallique lui aussi est composé de deux fers U rivetés par des plats de dimensions réduites.

Un support, fixé par des boulons sur ce tronc, comporte une demi-sphère, base du mât mobile sur lequel est fixé solidement le bras métallique; relié la transmission funiculaire par un levier de commande placé dans le poste de commande des aiguilles situé près de la rue des Ateliers et du passage à niveaux.

En outre, une poulie, reliée par un bras métallique au tronc, permet d'établir un mouvement du mât grâce à un poids; ce poids, relié par une chaîne à une fixation métallique dont la forme est indiquée sur le schéma joint.

-Dans sa partie supérieure:

Le mât mobile comporte dans sa partie supérieure une plage composée d'un rectangle pivotant vers la voie; en outre, un bras de manoeuvre, relié au mât mobile permet de faire basculer les lunettes composées de deux verres, un jaune et un rouge.

Par ailleurs, un support arrondi permet de recevoir la lanterne fonctionnant soit au pétrole, soit à l'acétylène.

Une échelle métallique, située à l'arrière du tronc, permet d'accéder à la partie supérieure du tronc, notamment aux lunettes et à la plage. (voir croquis joint).

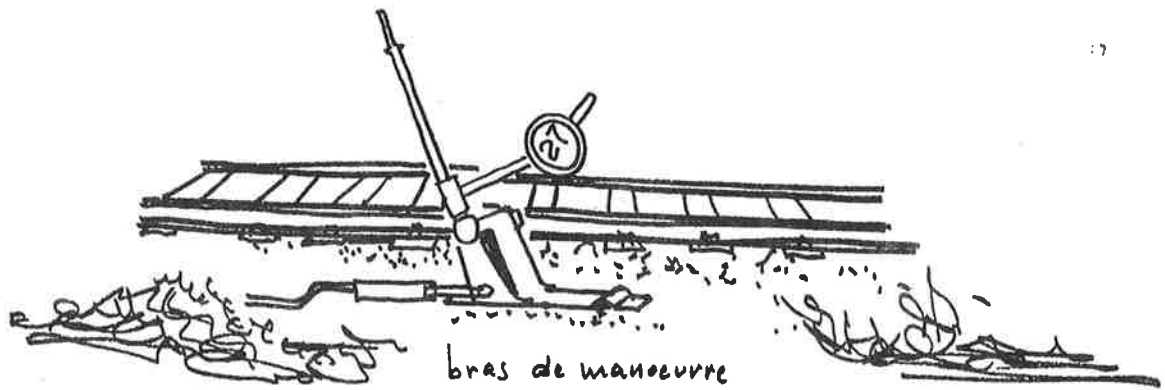
Peinture:

Le mât et ses parties mobiles, excepté la plage mobile, et les lunettes, sont peints en gris clair; la partie inférieure du mât à partir de la fixation de la poulie du contre-poids est peint en noir mat. Par ailleurs, un oeillet d'identification peint en blanc est vu sur la face avant.

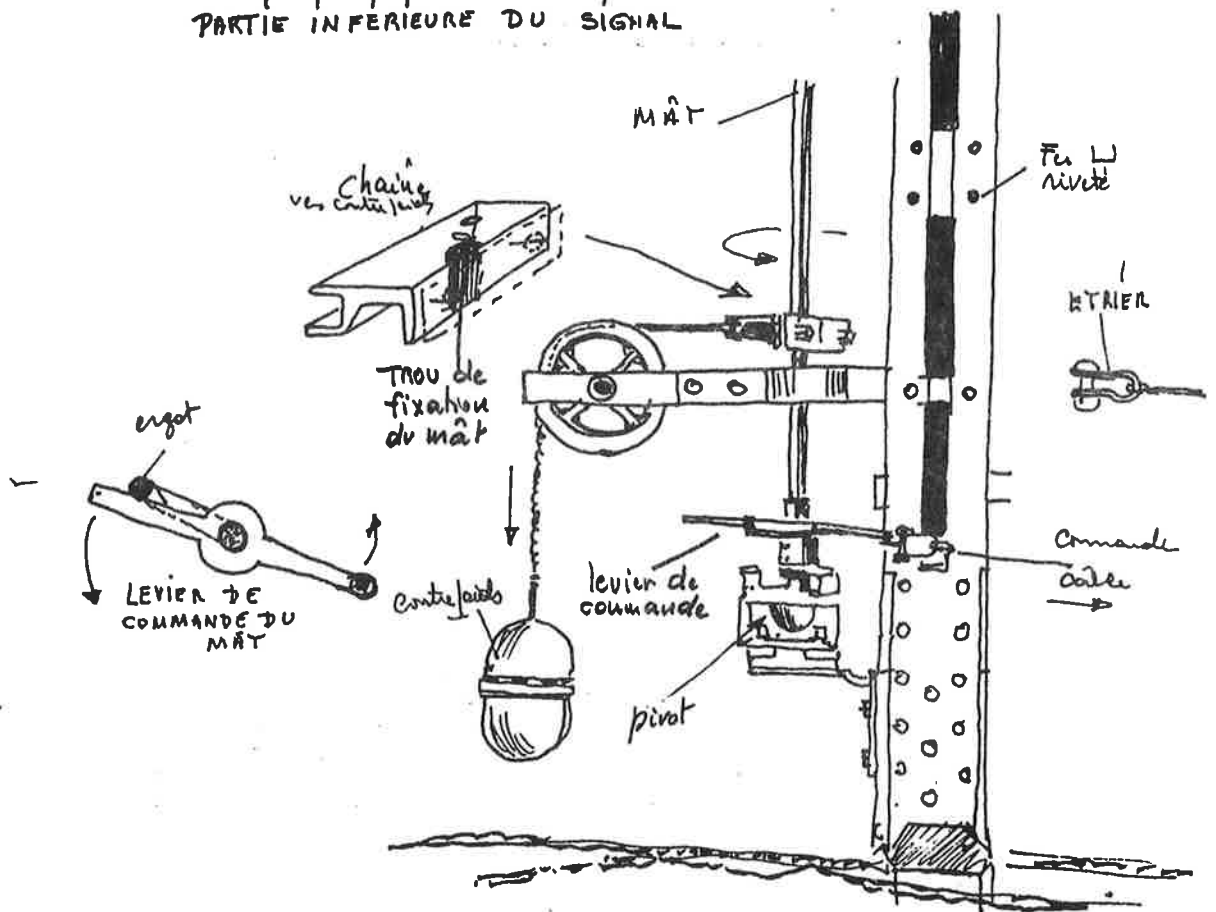
La plage mobile, sur la face avant, est peinte rouge vermillon avec un encadrement blanc d'une largeur de 5cm environ; la face arrière étant en blanc.

La lunette mobile est composée de verres jaune et rouge; le support étant peint en noir mat.

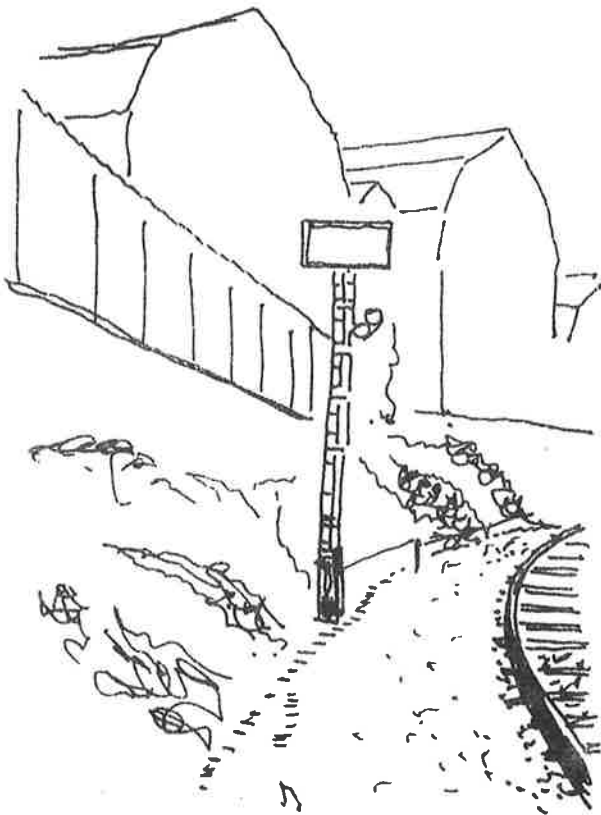
(A suivre)



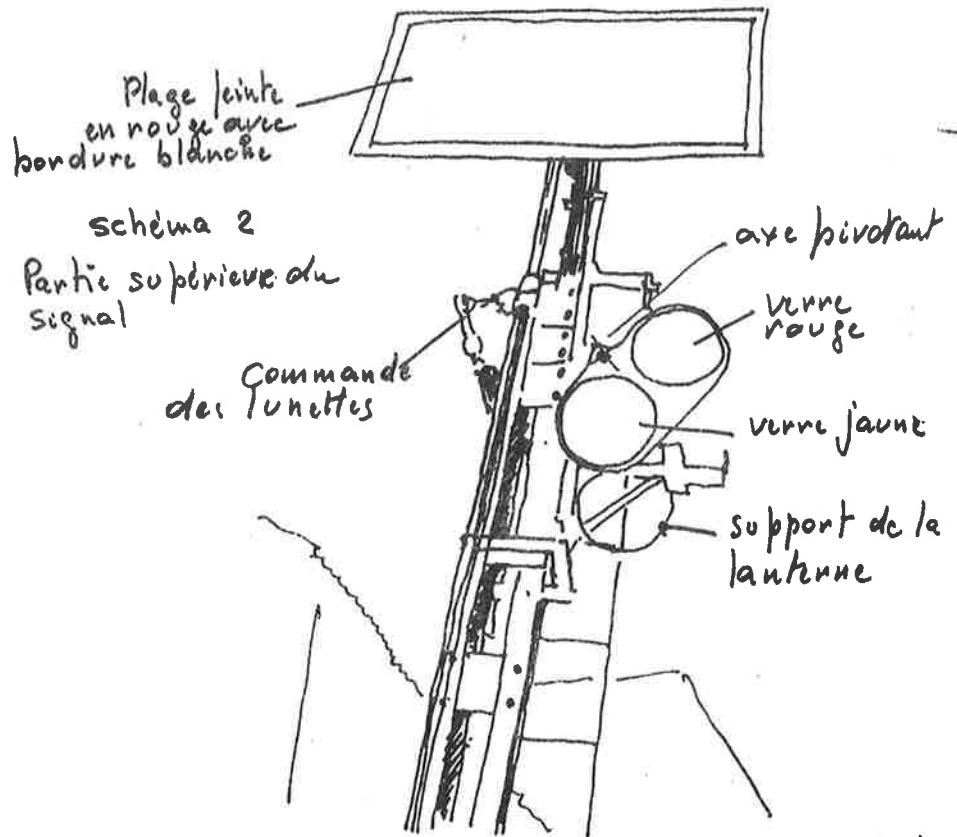
PARTIE INFÉRIEURE DU SIGNAL



P. RASSON
1917



le signal
dans son environnement



P. RASOIN
1987

PLANIFICATION DES MOYENS DE TRACTION POUR LES DIX ANS A VENIR A LA SNCB.

1) Besoins futurs en locomotives électriques et diesel

a) Locomotives Electriques

D'ici 1990, par suite des compressions budgétaires, il ne serait pas question d'acquérir de nouvelles (séries de) locomotives électriques.

Notons que les mises en service des locos séries 12 - 21 et 27 n'ont jamais fait suite qu'au programme d'électrification des lignes de la SNCB. Seule, la fourniture des machines de la série 20, après mise au point laborieuse a permis la déstandardisation complète de la série 29. Quant à elle, la série 11.8 permet le simple désengagement des huit locos série 25.5 de la relation Bruxelles - Amsterdam. En fait, aucune nouvelle série n'a permis l'amortissement des engins de la série 22, ce qui pourtant était prévu initialement avec la fourniture de 50 locos série 21. Il serait bien temps d'y songer, car ces machines monocourant ont maintenant près de 33 ans.

Signalons encore, que la SNCB possède dans ses cartons divers projets d'électrification nouvelle, dont l'Athus-Meuse (en 25 KV - 50 Hz) ce qui pourrait amener suivant le choix, une extension de la série 12 bicourant.

Dans ces projets, il existe également l'exploitation d'une ligne directe Antwerpen Cal - Aachen Hbf - Köln, en trafic voyageurs qui amènerait l'étude probable d'une nouvelle série de locomotives bicourant 3 KV cc / 15 KV - 16 $\frac{2}{3}$ Hz (série 13!).

b) Locomotives Diesel de ligne

Le nombre total de locomotives nécessaires pour la remorque des trains en ligne peut se répartir en 380 locos électriques et 270 locos diesel.

La disponibilité prévue pour la remorque de ces trains par des engins diesel jusqu'en 1997 est de :

80 HLDE série 51

25 HLDE séries 52 - 53

40 HLDE série 55

126 HLDE série 62-63

soit 271 locomotives.

Nous constatons dès lors la mise à la retraite des
 4 HLDE série 54 restantes (effectif du 1/1/87)
 42 HLDE série 59
 15 HLDE série 60

et aussi des 6 locos prototypes de la série 60 !

Les machines de la série 54 seront mises hors service dès la fin des travaux d'électrification de la ligne Namur - Dinant, soit à partir de juin de cette année.

Notons également le surplus de 8 locos série 51 et la modernisation des machines séries 52 - 53 (cabines flottantes) qui serait limitée à 25 engins. A ce propos, ce travail est en cours à l'AC Salzinnes sur les 5303 et 5308; la 5319 et six machines de la série 52 ne seraient donc pas exécutées! Enfin, il existe aussi pour la traction diesel des projets pour de nouveaux engins; on a souvent entendu parler d'une machine pour le service lourd de manoeuvre, une BB ou BoBo pour les dessertes portuaires!

Qui dit aussi que dans quelques années, nous ne verrons pas une diesel de 4.000 cv, fruits de l'étude réalisée sur la 5001, ce qui constituerait un autre choix pour la ligne Athus - Meuse ?

2) A choisir ! Traction Electrique ou Diesel ?

La chute du Dollar et la 2^{ème} crise pétrolière ont provoqué une nette diminution du prix du gasoil. Par contre, le prix du KWH d'électricité reste stable, suite à la diversification des énergies primaires utilisées à sa production, choix fait à la fin des années 70, avec une forte prédominance du nucléaire. Cette situation comparativement amène un coût trop élevé de l'énergie électrique nécessaire aux heures de pointe du trafic voyageurs.

Dès lors, il ne serait pas impossible de remettre la remorque de trains de voyageurs à des locomotives diesel aux heures d'affluence. Allez savoir ?

M. Thiry - 21/01/87.

LOCOMOTIVES DIESEL DE MANOEUVRE

2001 - FNDM	7330 - LNC	7370 - FKR	7503 - FNDM	8036 - FKR*	8206 - FR	8246 - FNDM	8309 - LNC
02 - FNDM	31 - LNC	71 - FHS	04 - FNDM	37 - FKR	07 - FR	47 - FNDM	10 - LNC
03 - FNDM	32 - LNC	72 - FHS	05 - FNDM	38 - DD	08 - FR	48 - FVY	11 - LNC
04 - FNDM	33 - LNC	73 - FHS	06 - FNDM	39 - FKR*	09 - FR	49 - FR	12 - LNC
05 - FNDM	34 - LNC	74 - FHS	8001 - FSR	40 - FKR	10 - FR	50 - FR	13 - LNC
06 - FNDM	35 - LNC	75 - FHS	02 - FKR	41 - DD	11 - FR	51 - FGH	14 - LNC
	36 - FHS	76 - FKR	03 - FSR	42 - DD	12 - FGH	52 - NK	15 - LNC
7101 - FNDM	37 - FKR	77 - FKR	04 - FSR	43 - FSR	13 - NK	53 - NK	16 - LNC
02 - FNDM	38 - FEO	78 - FKR	05 - FSR	44 - FKR*	14 - FGH	54 - FGH	17 - LNC
03 - FNDM	39 - FEO	79 - FKR	06 - FSR	45 - FKR	15 - NK	55 - FVY	18 - LNC*
	40 - FEO	80 - FKR	07 - FSR	46 - FSR	16 - NK	56 - FNDM	19 - LNC
	41 - FEO	81 - NK	08 - FSR	47 - FSR	17 - FGH	57 - FNDM	20 - LNC
	42 - FEO	82 - NK	09 - FSR	48 - FKR	18 - FGH	58 - FNDM	21 - LNC*
	43 - NK	83 - NK	10 - FSR	49 - FSR	19 - FGH	59 - FNDM	22 - LNC
	44 - NK	84 - NK	11 - FSR	50 - FSR	20 (n) - FVY	60 - FNDM	23 - LNC
	45 - NK	85 - NK	12 - FSR	51 - FSR	21 - FGH	61 - FNDM	24 - LNC
	46 - NK	86 - NK	13 - FSR	52 - FSR	22 - FGH	62 - FNDM	25 - LNC
	47 - NK	87 - FHS	14 - DD	53 - FKR	23 - FGH	63 - FNDM	
	48 - NK	88 - NK	15 - FKR*	54 - FSR	24 - NK	64 - FNDM	8401 - MUT*
	49 - NK	89 - NK	16 - FKR*	55 - FSR	25 - NK	65 - FNDM	02 - MUT*
	50 - NK	90 - NK	17 - DD	56 - FSR	26 - NK	66 - FNDM	03 - MUT*
	51 - NK	91 - NK	18 - FKR	57 - FSR	27 - FGH	67 - FNDM	04 - GMN*
	52 - NK	92 - FHS	19 - DD	58 - FSR	28 - FGH	68 - FNDM	05 (n) - GMN
	53 - NK	93 - FHS	20 - FKR	59 - FSR	29 - FGH	69 - FNDM	06 (n) - GMN
	54 - FHS	94 - FHS	21 - DD	60 - FSR	30 - FGH	70 - FNDM	07 - GMN*
	55 - NK	95 - FHS	22 - FSR	61 - FSR	31 - FGH	71 - FNDM	08 - GMN
	56 - FHS		23 - DD	62 - FSR	32 - FNDM	72 - FNDM	09 - GMN*
	57 - FHS	7401 - FNDM	24 - FSR	63 - FSR	33 - FR	73 - FNDM	10 - GT*
	58 - FKR	02 - FNDM	25 - FSR	64 - FKR	34 - NK	74 - FNDM	11 - GMN*
	59 - FKR	03 - FNDM	26 - FSR	65 - FSR	35 - FVY		12 - GMN
	60 - FKR	04 - FNDM	27 - FSR	66 - FSR	36 - FNDM	8275 (v) - FNDM	13 - DD
	61 - FKR	05 - FNDM	28 - FSR	67 - FSR	37 - NK		14 - GMN
	62 - FKR	06 - FNDM	29 - DD	68 - FSR	38 - NK	8301 - LNC	15 - MKM
	63 - FKR	07 - FNDM	30 - FSR	69 - FSR	39 - NK	02 - LNC	16 - GT*
	64 - NK	08 - FNDM	31 - FKR		40 - NK	03 - LNC	17 - GT
	65 - FHS	09 - FNDM	32 - FKR	8201 - FR	41 - FGH(FTY)	04 - LNC	18 - MUT*
	66 - FHS	10 - FNDM	33 - FKR	02 - FR	42 - FR	05 - LNC	19 (n) - MKM
	67 - FKR		34 - FKR	03 - FVY	43 - FR	06 - DD	20 - DD
	68 - FKR	7501 - FNDM	35 - FKR	04 - FR	44 - FR	07 - LNC*	21 - MKM
	69 - FKR	02 - FNDM		05 - NK	45 - NK	08 - LNC*	22 - MKM

LOCOMOTIVES DIESEL DE MANOEUVRE (suite 1)

2001 - FNDM	7330 - LNC	7370 - FKR	7503 - FNDM	8036 - FKR*	8206 - FR	8246 - FNDM	8309 - LNC
02 - FNDM	31 - LNC	71 - FHS	04 - FNDM	37 - FKR	07 - FR	47 - FNDM	10 - LNC
03 - FNDM	32 - LNC	72 - FHS	05 - FNDM	38 - DD	08 - FR	48 - FVY	11 - LNC
04 - FNDM	33 - LNC	73 - FHS	06 - FNDM	39 - FKR*	09 - FR	49 - FR	12 - LNC
05 - FNDM	34 - LNC	74 - FHS	8001 - FSR	40 - FKR	10 - FR	50 - FR	13 - LNC
06 - FNDM	35 - LNC	75 - FHS	02 - FKR	41 - DD	11 - FR	51 - FGH	14 - LNC
	36 - FHS	76 - FKR	03 - FSR	42 - DD	12 - FGH	52 - NK	15 - LNC
7101 - FNDM	37 - FKR	77 - FKR	04 - FSR	43 - FSR	13 - NK	53 - NK	16 - LNC
02 - FNDM	38 - FEO	78 - FKR	05 - FSR	44 - FKR*	14 - FGH	54 - FGH	17 - LNC
03 - FNDM	39 - FEO	79 - FKR	06 - FSR	45 - FKR	15 - NK	55 - FVY	18 - LNC*
	40 - FEO	80 - FKR	07 - FSR	46 - FSR	16 - NK	56 - FNDM	19 - LNC
	41 - FEO	81 - NK	08 - FSR	47 - FSR	17 - FGH	57 - FNDM	20 - LNC
	42 - FEO	82 - NK	09 - FSR	48 - FKR	18 - FGH	58 - FNDM	21 - LNC*
	43 - NK	83 - NK	10 - FSR	49 - FSR	19 - FGH	59 - FNDM	22 - LNC
	44 - NK	84 - NK	11 - FSR	50 - FSR	20 (n) - FVY	60 - FNDM	23 - LNC
	45 - NK	85 - NK	12 - FSR	51 - FSR	21 - FGH	61 - FNDM	24 - LNC
	46 - NK	86 - NK	13 - FSR	52 - FSR	22 - FGH	62 - FNDM	25 - LNC
	47 - NK	87 - FHS	14 - DD	53 - FKR	23 - FGH	63 - FNDM	
	48 - NK	88 - NK	15 - FKR*	54 - FSR	24 - NK	64 - FNDM	8401 - MUT*
	49 - NK	89 - NK	16 - FKR*	55 - FSR	25 - NK	65 - FNDM	02 - MUT*
	50 - NK	90 - NK	17 - DD	56 - FSR	26 - NK	66 - FNDM	03 - MUT*
	51 - NK	91 - NK	18 - FKR	57 - FSR	27 - FGH	67 - FNDM	04 - GMN*
	52 - NK	92 - FHS	19 - DD	58 - FSR	28 - FGH	68 - FNDM	05 (n) - GMN
	53 - NK	93 - FHS	20 - FKR	59 - FSR	29 - FGH	69 - FNDM	06 (n) - GMN
	54 - FHS	94 - FHS	21 - DD	60 - FSR	30 - FGH	70 - FNDM	07 - GMN*
	55 - NK	95 - FHS	22 - FSR	61 - FSR	31 - FGH	71 - FNDM	08 - GMN
	56 - FHS		23 - DD	62 - FSR	32 - FNDM	72 - FNDM	09 - GMN*
	57 - FHS	7401 - FNDM	24 - FSR	63 - FSR	33 - FR	73 - FNDM	10 - GT*
	58 - FKR	02 - FNDM	25 - FSR	64 - FKR	34 - NK	74 - FNDM	11 - GMN*
	59 - FKR	03 - FNDM	26 - FSR	65 - FSR	35 - FVY		12 - GMN
	60 - FKR	04 - FNDM	27 - FSR	66 - FSR	36 - FNDM	8275 (v) - FNDM	13 - DD
	61 - FKR	05 - FNDM	28 - FSR	67 - FSR	37 - NK		14 - GMN
	62 - FKR	06 - FNDM	29 - DD	68 - FSR	38 - NK	8301 - LNC	15 - MKM
	63 - FKR	07 - FNDM	30 - FSR	69 - FSR	39 - NK	02 - LNC	16 - GT*
	64 - NK	08 - FNDM	31 - FKR		40 - NK	03 - LNC	17 - GT
	65 - FHS	09 - FNDM	32 - FKR	8201 - FR	41 - FGH(FTY)	04 - LNC	18 - MUT*
	66 - FHS	10 - FNDM	33 - FKR	02 - FR	42 - FR	05 - LNC	19 (n) - MKM
	67 - FKR		34 - FKR	03 - FVY	43 - FR	06 - DD	20 - DD
	68 - FKR	7501 - FNDM	35 - FKR	04 - FR	44 - FR	07 - LNC*	21 - MKM
	69 - FKR	02 - FNDM		05 - NK	45 - NK	08 - LNC*	22 - MKM

LOCOMOTIVES DIESEL DE MANOEUVRE (suite 2)

8423 - GNM*	8463 - FNDM
24 - GNM	64 - FNDM
25 - MUT*	65 - FNDM
26 - FR	66 - FNDM
27 (n) - MKM	67 - FNDM
28 - GT	68 - FNDM
29 - FR	69 - FNDM
30 - FR	70 - FNDM
31 - LK	
32 - FR	8501 - FNDM
33 - GNM	02 - FNDM
34 - FR	03 - FNDM
35 - LK	04 - FNDM
36 - FR	05 - FNDM
37 - FR	06 - FNDM
38 - FR	07 - FNDM
39 - LK	08 - FNDM
40 - LK	09 - FNDM
41 - LK	10 - FNDM
42 - FNDM	11 - FNDM
43 - LK	12 - FNDM
44 - LK	13 - FNDM
45 - GT*	14 - FNDM
46 - GT*	15 - FNDM
47 - GT	16 - FNDM
48 - GT*	17 - FNDM
49 - GT	18 - FNDM
50 - GT	19 - FNDM
51 - FNDM	20 - FNDM
52 - FNDM	21 - FNDM
53 - FNDM	22 - FNDM
54 - FNDM	23 - FNDM
55 - FNDM	24 - FNDM
56 - FNDM	25 - FNDM
57 - FNDM	
58 - FNDM	
59 - FNDM	
60 - FNDM	
61 - FNDM	
62 - FNDM	

Remarques:

* = parc

1) Locomotives diesel de ligne

- f = HLDE des séries 52 ou 53 modernisées avec cabines flottantes;
 - e = HLDE équipée pour la chauffage électrique des trains de voyageurs;
 - DV.37 = HLDE de la série 60 propriété de la direction de la voie pour la desserte des trains de renouvellement.
- 2) Locomotives diesel de manoeuvre
- n = HLM équipée du 3ème phare et pouvant servir de chasse-neige avec des socs système Peter;
 - v = "veau" - HLM dépourvue de sa cabine de conduite.

LOCOTRACTEURS

9101 - VB FGSP	9141 (a) - VB FCR
02 - VB FGSP	42 (a) - VB FNR
03 - VB FGSP	43 - FEO
04 (a) - LK	44 (a) - FGH
05 - LK	45 - VB FCR
06 - LK	46 (a) - FEO
07 - LK	47 (a) - FEO
08 - LK	48 (a) - MKM
09 - LK	49 - FEO
10 - LK	50 - VB FJO
11 - FGH	51 - FEO
12 - FGH	52 - FKR
13 - FGH	53 - MKM
14 - FGH	54 - VB FNR
15 - FGH	55 (a) - FEO
16 (a) - FEO	56 (a) - FEO
17 - FGH	57 - FEO
18 - FGH	58 (a) - FEO
19 - ACV FSR	59 (a) - MKM
20 - FGH	60 - FKR
21 - ACV FSR	
22 - VB FMS	
23 - MKM	
24 - VB FMS	
25 - MKM	
26 (a) - FGH	
27 - MKM	
28 - VB FMS	
29 (a) - FKR	
30 (a) - FGH	
31 - FGH	
32 - FGH	
33 (a) - FGH	
34 - MKM	
35 (a) - MKM	
36 (a) - FKR	
37 (a) - MKM	
38 - VB FGSP	
39 (a) - FKR	
40 (a) - ACV LBC	

Remarques:

- a = locotracteur avec chassis allongé pour placement de l'attelage UIC;
- VB = Voie/Baan;
- LBC = Bascoup (Atelier Central Voie);
- FJO = Vondelgem (Chantier de créosotage);
- toutes les machines de la série 92 sont la propriété du service de la voie, ainsi que celles de la série 91 marquées VB, ou ACV (voir aussi HLDE série 60 marquées DV.37).

Notre périple à la découverte des voies étroites du COLORADO commence dans les fameuses Rocky Mountains, sites de nombreuses ruées vers l'or, dans les années 90 (1890 bien sûr). Nous sommes ici à 3.000 m. et les vallées verdoyantes sont parsemées de centaines de monticules plus ou moins élevés, constitués par la terre extraite du sol afin d'y chercher les pépites tant convoitées. Certains de ces monticules sont immenses et souvent surmontés d'un chevalet en bois toujours debout ou le plus souvent écroulé. Plusieurs "mines" étaient encore en exploitation jusqu'en 1980, mais toutes sont maintenant totalement abandonnées. La ville de Cripple Creek, qui fut à son apogée la 3^{ème} ville du Colorado comptait à ce moment 50.000 habitants (1895). On y extrayait alors 25 millions de dollars d'or chaque année.

C'est dans ce décor grandiose que le MIDLAND TERMINAL RAILROAD avait construit en 1894 une ligne à voie normale destinée à descendre les extractions d'or dans la vallée. L'ancienne compagnie, après de nombreux changements de propriétaires, fréquents à cette époque, et moultes péripéties, ferma sa ligne en 1949.

Elle s'appela ainsi successivement : Denver & Southwestern Railway, Cripple Creek Central, Colorado Spring & Cripple Creek District, ... Abandonnée puis déferrée depuis cette époque, l'assiette a été reprise en 1967 par une association touristique qui a constitué le Cripple Creek & Victor Narrow Gauge Railroad. La ligne, établie à flanc de montagne, passe entre les villages fantômes et les puits de mine abandonnés. Elle est actuellement longue de 3 kms et aboutit au lieu-dit "Anaconda". Son extension est prévue jusqu'à Victor distant encore de 3 autres kms. La voie est maintenant à l'écartement de 2 pieds.

Lors de notre passage, deux locomotives étaient en chauffe : une HENSCHEL 020 (avec tender!) de 1936 et une PORTER 020T de 1927. Ces machines proviennent des exploitations minières: mexicaines pour la Porter et américaines pour la Henschel.

Une jeune dame conduisait le train, constitué de 3 voitures en bois. Elle était absolument seule pour chauffer et manier le régulateur; de plus, comme à peu près partout aux States, elle débitait en roulant un commentaire tant historique que géographique! Donc, la pelle, le manche et le micro... Qu'en pensent les syndicats?

Au retour: aucune manoeuvre, la loco repousse tout simplement le train vers la gare de départ! Ce procédé, à mon avis fort dangereux, surtout avec une seule personne pour manier la rame, est d'autant plus incompréhensible que, à chaque extrémité actuelle, un vaste Y ait été aménagé, ce qui permettrait donc, sans perdre de temps, de retourner tout le train. Ils sont fous ces américains...

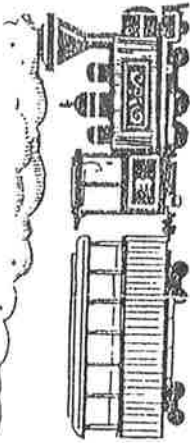
L'association possède encore : une Orenstein & Koppel 0-4-4-0 Mallet (1902) en provenance, comme la PORTER, des Minas Mexicana Penoles et une BAGNALL 0-4-4-OT Meyer (1946) récupérée dans une sucrerie. Il y a une dizaine de voitures voyageurs, quelques wagons de service et une Jeep sur rail (voie de 60!)

Une ligne très intéressante donc (surtout quand elle atteindra Victor) dans un décor très "Western" et du matériel pour le moins exotique...

An exciting journey on the Cripple Creek & Victor Narrow Gauge Railroad is a scenic adventure into yesteryear—backward in time to the lusty pioneer days of railroading during its greatest era. It's a spectacular trip of beautiful colors and fascinating experiences... the old steam engine with its pillaring smoke, sounds of steam and working steel... all the effects familiar to the hardy miners who rode the old Midland Terminal roadbed when Cripple Creek population approached 50,000.

The C.C. & V. R.R. departs approximately every 45 minutes from Cripple Creek Museum, the old Midland Terminal Depot, located at the head of Ben-

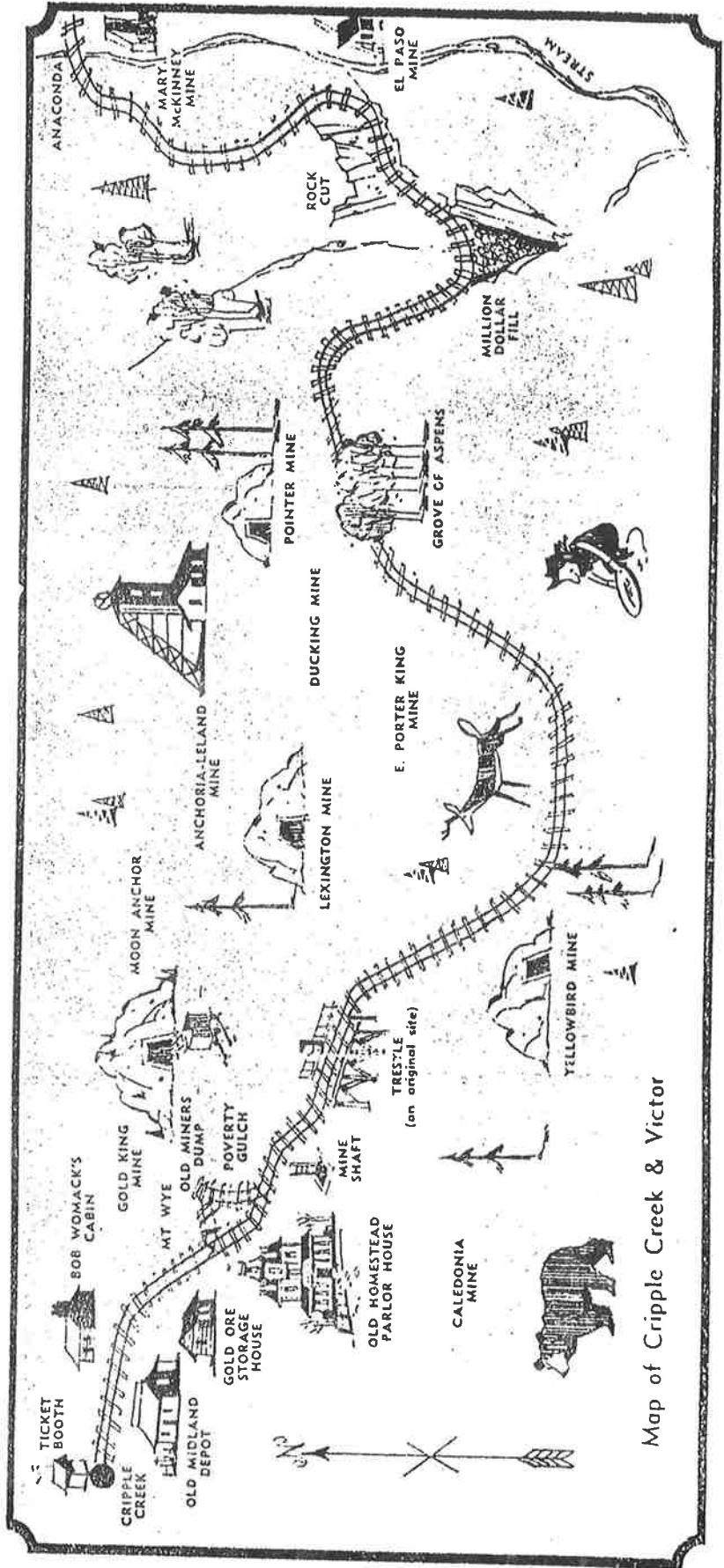
nett Avenue. The locomotive is a 15-ton iron horse of the 0-4-0 type typical of the early day steam engines so important to the winning of the west. The track goes south out of Cripple Creek, past the old M T wye, over a reconstructed trestle, past many historic mines and terminates near the deserted mining camp of Anaconda.



4 Mile Round Trip

includes an interesting and educational narration on the rich history only a dynamic gold town could produce. Also stops for special points of interest, impressive photo spots, and echo valley. You'll enjoy every minute of the ride and will have a better knowledge of this world famous town—

CRIPPLE CREEK



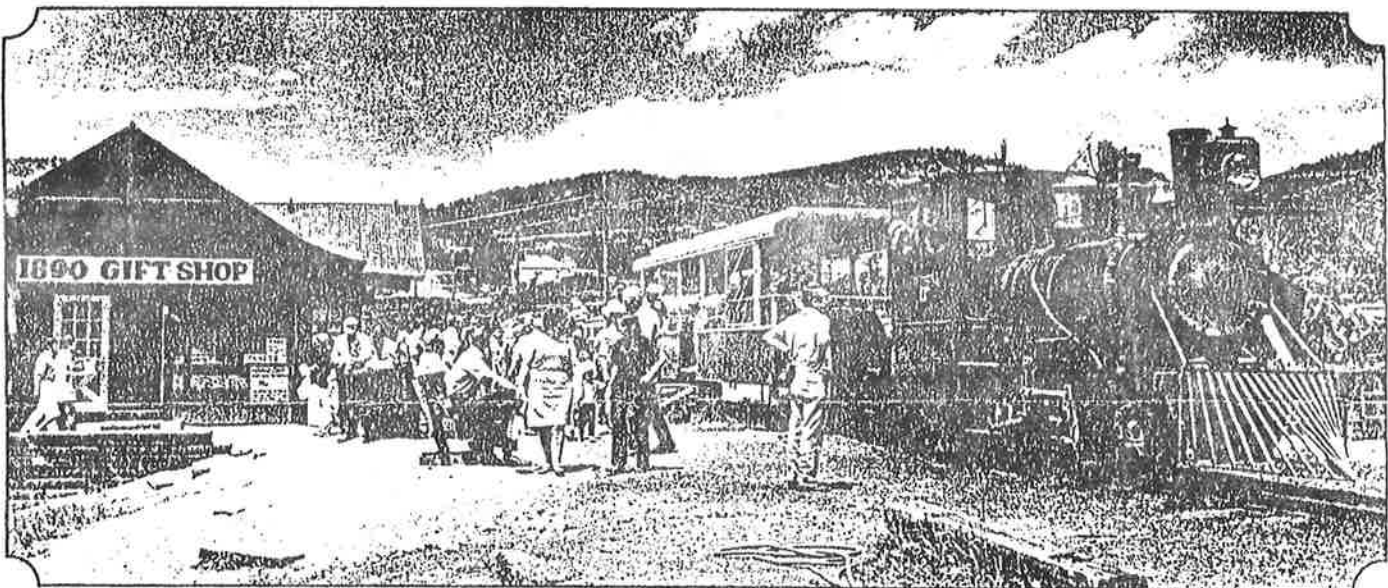
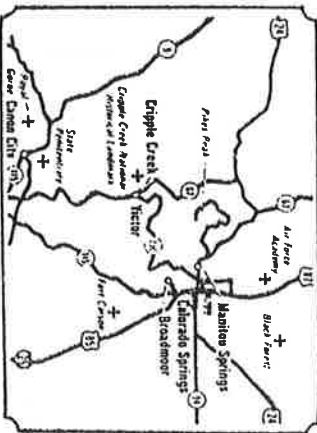
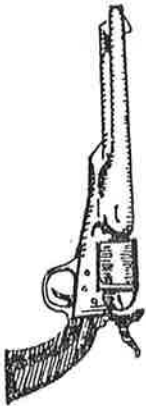
Map of Cripple Creek & Victor

OPERATES DAILY

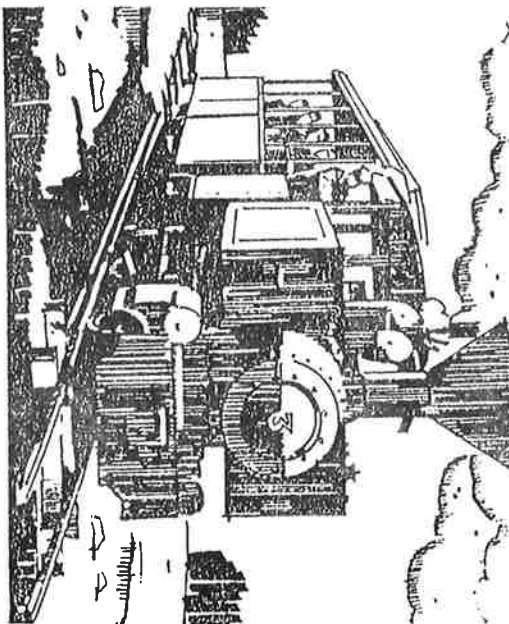
(Through First Weekend of October)

DEPARTS EVERY 45 MINUTES
BEGINNING 10 A.M.

Drive west out of Colorado Springs on Highway 24 through Manitou Springs and up beautiful Ute Pass to the town of Divide, then left on Highway 67 to fabulous Cripple Creek, the world's most famous gold camp. (Over \$800,000,000 worth of gold has been mined in this area.) An outstanding museum records the colorful, glamorous days of the Gold Rush. The return trip, over the historic Gold Camp Road, Highway 336, will provide a succession of scenic thrills.



FULL
FAMILY
FUN
NARROW GAUGE
RAILROAD



CRIPPLE CREEK
& VICTOR N.G.R.R.

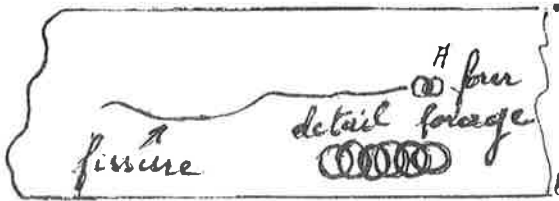
A Fabulous Journey Into Yesteryear!

PASSENGER
TRAINS

LES CONSEILS D'UN ANCIEN CHAUDRONNIER

R. JAUNIAUX

VI FISSURE DANS UN CIEL EN CUIVRE ROUGE : REPARATION PROVISOIRE PAR UN POINT DE CHAINETTE



Forer un trou au départ de la fissure et le tarauder. Visser une broche filetée dans ce trou taraudé et la couper au ras de la tôle.

Forer un deuxième trou mordant sur la broche déjà installée, tarauder, visser à nouveau une broche filetée et recommencer l'opération jusqu'au colmatage complet de la fissure.

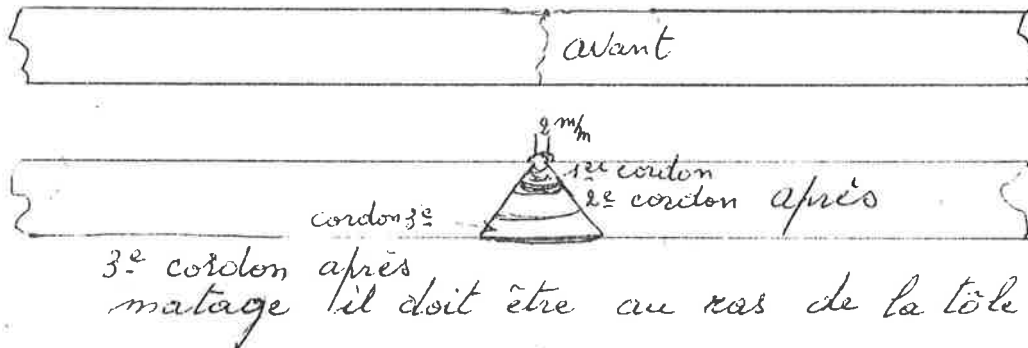
Quand c'est possible, tenir le point de chaînette avec un tas de rivage et mater légèrement sans forcer du côté opposé au perçage.

VII FISSURE DANS UN FOYER EN ACIER

Si la fissure est sur toute l'épaisseur de la tôle, elle doit être chanfreinée sur toute l'épaisseur de cette dernière jusqu'au moment où l'ouverture des lèvres intérieures de la fissure fait 1,5 à 2 mm. Le chanfrein doit posséder un angle de 60 à 75° et être formé en V.

Refermer alors par soudure à l'arc électrique. Après une première passe, mater convenablement la soudure, faire un deuxième cordon de soudure sur le premier, mater de la même façon avec un fouloir étroit. Ensuite on exécute un 3^{ème} cordon avec beaucoup de soins, affleurant la tôle externe.

Bien entendu, ces cordons doivent être exempts de piqûre et d'incrustation.



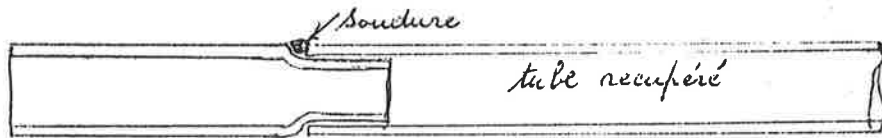
N.B.: les criques et fissures doivent toujours être réparées immédiatement sous peine de dommages plus graves.

VIII REMPLACEMENT D'UN TUBE

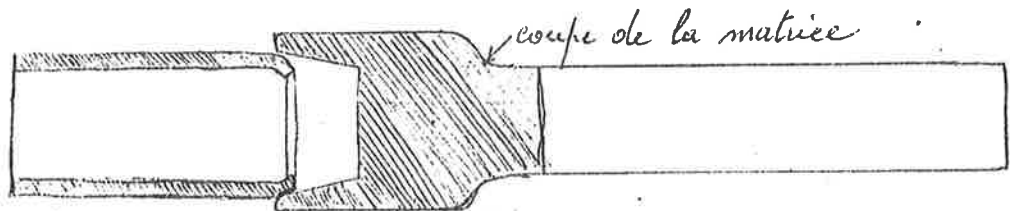
En premier lieu, nettoyer les tubes du calcaire y adhérent; ensuite, couper les mauvais bouts. Les tubes que l'on récupère ainsi sont à chauffer, sur leurs extrémités au rouge sombre de façon à éliminer les traces de suie et pouvoir ainsi y souder des bouts nouveaux au chalumeau oxyacétylénique.

La soudure se fait bout à bout ou par emboîtement.

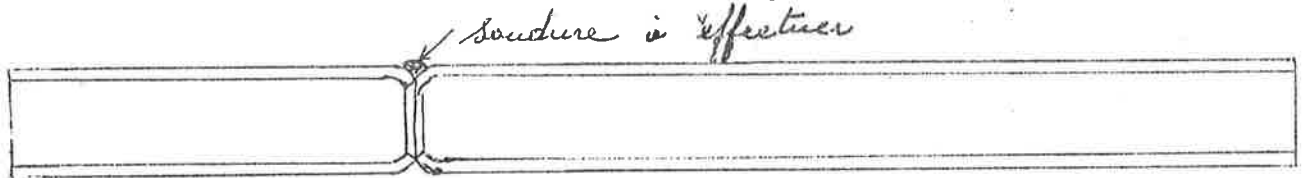
Par emboîtement: un tube doit être estampé pour pouvoir entrer dans l'autre à serrage. On soude au point de jonction extérieur.



Bout à bout: les tubes que l'on soude bout à bout sont préparés de la même façon avec une matrice:



N.B.: quand on récupère les tubes, il faut couper le bout boîte à fumée et le bout foyer couper le moins possible, ne souder qu'un bout, replacer le bon bout côté foyer. Ne jamais mettre plus de 30 cm de nouveau tube lors du remplacement d'un tube récupéré. Les tubes laiton seront soudés à la brasure de bonne qualité.



Après ce voyage dans la chaudière, nous parcourrons dans un prochain FERRO-FLASH un voyage qui nous conduira aux portes de lavage, aux soupapes, aux segments des cylindres.



TRAIN SPECIAL A VAPEUR "LOBBES-VICINALEXPRESS" - 1e 13 SEPTEMBRE 1987

Trajet: Louvain - Liège Guillemins - Huy - Namur - Charleroi Sud - Lobbès - Charleroi Sud (virage de la locomotive) - Marchienne-au-Pont - Luttre - Mérode - Louvain

Horaire: sera communiqué ultérieurement

Composition du train: locomotive 29.013 + voitures II

Remarque: - un programme spécial sera mis sur pied à Lobbès par l'association ASVI (trams historiques); le train à vapeur effectuera aussi un parcours vers Erquelines où se feront une prise d'eau et un départ simulé; les voyageurs auront la possibilité de participer au programme de l'ASVI ou au voyage à Erquelines; des précisions seront communiquées ultérieurement

- arrêts-photos: des arrêts-photos à des endroits intéressants ainsi qu'un départ simulé sont prévus; les endroits seront précisés au cours du trajet

- application de l'avis 17 C de la SNCB: réduction de 50 % pour le parcours d'approche vers Louvain ou une autre gare de départ du train à vapeur (Liège G., Namur, Charleroi Sud)

Prix: 500,- fr. par personne; les enfants de 6 à 12 ans paient 400,- fr.; les enfants de moins de 6 ans voyagent gratuitement; le trajet vers Erquelines est compris (pour les voyageurs qui désirent continuer le voyage jusqu'à Erquelines); le programme ASVI n'est pas compris ! (les billets ASVI peuvent être obtenus sur place)

VENTE DES BILLETS

en prévente jusqu'au 1er sept. 87 chez les associations accréditées; les billets seront également mis en vente par la SNCB; uniquement au cas où il vous serait impossible de commander les billets chez une association accréditée, vous pouvez les commander directement chez la fédération FEBELRAIL, en versant le montant approprié au compte bancaire 068-0918460-91 ou au CCP 000-1482295-38 de FEBELRAIL, Boîte Postale 44 à 1040 Bruxelles-42; veuillez également renvoyer le bulletin d'inscription, dûment rempli, en ajoutant un timbre de 13,- fr. pour l'envoi des billets !

BULLETIN D'INSCRIPTION, à renvoyer à FEBELRAIL.

Par la présente, le soussigné commande les billets suivants pour le train spécial à vapeur LOBBES-VICINALEXPRESS du 13 septembre 1987:

<u>Types de billets (voir ci-dessus)</u>	<u>Nombre</u>	<u>Montant</u>
- Billet ordinaire (500,- fr.):	exempl. =	fr.
- Billet d'enfant (400,- fr.):	exempl. =	fr.
	TOTAL:	fr.

...et verse le montant total au compte bancaire ou au C.C.P. de FEBELRAIL (voir ci-dessus).

NOM et ADRESSE (pour l'envoi des billets):

Date et signature:

Subscriptions-Angebote 1987
 Preis für den Abnehmer: 31,00 DM
 Preis für den Verleger: 11,00 DM

Reilbahn-Center
 DSOO/Archen
 Markt 2-12
 Tel. 0241 33921

Hünnerbein

Roco

ROCO 43460 SNCF BB8100 empf. Preis 145,50 DM Sub. Preis 115,- DM
 ROCO 43474 SNCF BB300 empf. Preis 140,- DM Sub. Preis 109,- DM

ROCO 43543 SNGB/WBS Type 10.1004 Preis noch nicht bekannt

ROCO 43544 SNGB/WBS Type 6246 Preis noch nicht bekannt

ROCO 43555 088 Reihe 2045 Preis noch nicht bekannt

ROCO 43549 088 Reihe 1044 "Designstudie" Preis noch nicht bekannt

ROCO 43077 088 "Jubiläumset" Preis noch nicht bekannt

TRIX 33397 CIM-Packwagen Trix-Express empf. Preis 93,- DM Sub. Preis 72,- DM
 TRIX 33398 CIM-Packwagen Trix-Express empf. Preis 91,- DM Sub. Preis 72,- DM
 TRIX 43397 CIM-Packwagen für Märklin empf. Preis 99,- DM Sub. Preis 78,- DM

TRIX 22436 DRG E-36 Trix-International empf. Preis 225,- DM Sub. Preis 169,- DM

TRIX 33395 CIM-Schlafwagen Trix-Express empf. Preis 99,- DM Sub. Preis 78,- DM
 TRIX 23795 CIM-Schlafwagen Trix-International empf. Preis 99,- DM Sub. Preis 78,- DM
 TRIX 43395 CIM-Schlafwagen für Märklin empf. Preis 112,- DM Sub. Preis 85,- DM

TRIX 33393 CIM-Schlafwagen Trix-Express empf. Preis 99,- DM Sub. Preis 78,- DM
 TRIX 23793 CIM-Schlafwagen Trix-International empf. Preis 99,- DM Sub. Preis 78,- DM
 TRIX 43393 CIM-Schlafwagen für Märklin empf. Preis 112,- DM Sub. Preis 85,- DM

TRIX 33394 CIM-Schlafwagen Trix-Express empf. Preis 99,- DM Sub. Preis 78,- DM
 TRIX 23794 CIM-Schlafwagen Trix-International empf. Preis 99,- DM Sub. Preis 78,- DM
 TRIX 43394 CIM-Schlafwagen für Märklin empf. Preis 112,- DM Sub. Preis 85,- DM

TRIX 32292 DR E187 Trix-Express Preis noch nicht bekannt
 TRIX 22492 DR E187 Trix-International Preis noch nicht bekannt

Subscriptions-Angebote 1987
 Preis für den Abnehmer: 31,00 DM
 Preis für den Verleger: 11,00 DM

Reilbahn-Center
 DSOO/Archen
 Markt 2-12
 Tel. 0241 33921

Hünnerbein

FLEISCHMANN «piccolo»

FLEISCHMANN 7138 DR B839 empf. Preis 205,- DM Sub. Preis 149,- DM

FLEISCHMANN 7428 DR B828 empf. Preis 199,50 DM Sub. Preis 149,- DM

FLEISCHMANN 7805 DRG BR01 Fotoanstrich empf. Preis 187,50 DM Sub. Preis 135,- DM

FLEISCHMANN 7808 DR E191 "Gläserner Zug" empf. Preis 175,- DM Sub. Preis 129,- DM

FLEISCHMANN 7803 Preußenzug mit 64 Sonderserie empf. Preis 310,- DM Sub. Preis 229,- DM

ARNOLD 2070 DR KÖf-III empf. Preis 97,50 DM Sub. Preis 75,- DM

ARNOLD 2420 SDB Ec3/3 "Bügeleisen" empf. Preis 150,- DM Sub. Preis 115,- DM

ARNOLD 2923 DRG Mittel-Dampftriebwagen empf. Preis 135,- DM Sub. Preis 99,- DM

ARNOLD 2025 DR V230 "Vorsortier" empf. Preis 145,- DM Sub. Preis 109,- DM

