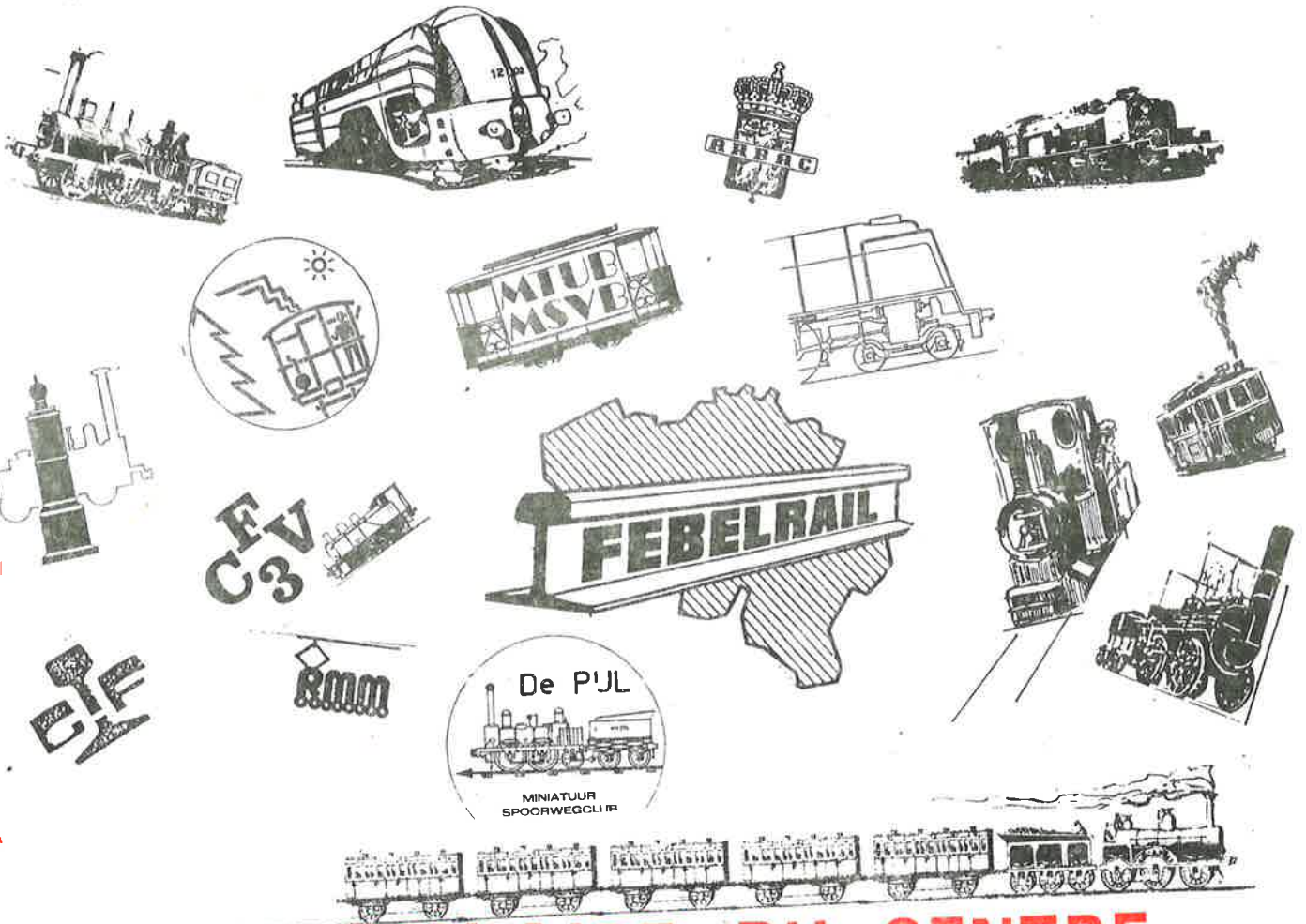


FERRO FLASH



N° 126 JUILLET - AOÛT 1987



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

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES :

Michel BRUIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL.

Tél : (010) 65.87.48.
entre 18 et 20 heures.Secrétariat CENTRE :

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

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

Prière de joindre pour toute
correspondance s.v.p une
enveloppe timbrée et
auto-adressée.

Comptes Bancaires :BRUXELLES

068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre
SECTION BRUXELLES.CENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre

HOUDENG-GOEGNIES.

Montants des cotisationsMembre avec service
FERRO FLASH : 600 frsMembre vivant sous
le même toit qu'un
membre avec service
FERRO-FLASH : 300 frs

Membre bienfaiteur: 800 frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresse complète
ainsi que votre numéro de
membre.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

Les articles et photos pour
parution dans Ferro-Flash,
sont à faire parvenir au
secrétariat de la section
Centre.

Les articles publiés dans
Ferro-Flash, n'engagent que
la responsabilité de leur(s)
auteur(s).

Les firmes et commerçants
cités dans les articles, ne
le sont qu' à titre d'infor-
mation.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS :

Les revues sont à faire parvenir
à : Pierre HAUTEPIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-SAINT-PIERRE.

*Il n'est pas dans nos habitudes, à tort ou à raison je ne
sais, de transcrire nos états d'âme dans un éditorial.*

*Suite au surcroît d'activité professionnelle du rédacteur
habituel de FERRO-FLASH, celui-ci a été incapable de pré-
senter ne fut-ce que l'ébauche du FERRO-FLASH juillet-
août. Le 10 août, je prenais sur moi, malgré une situa-
tion personnelle inconfortable et contraignante - les amis
qui sont passés à cette date chaussée de Mons comprennent-
la réalisation de ce bulletin.*

*J'y ai passé une quinzaine d'heures à dactylographier,
mettre en page ...etc. comme toujours, heures volées à mon
propre temps libre que, comme vous, je souhaiterais plutôt
consacrer à la réalisation de maquettes personnelles.*

*Un peu las, je l'avoue, les questions me viennent à
l'esprit, peut-être m'en donnerez-vous les réponses (à ce
propos, l'an dernier, à la reprise de la rubrique "EN
PARCOURRANT" j'avais sollicité votre avis: je n'ai reçu
qu'une seule réponse! Par bonheur cordiale et encoura-
geante, merci Jean-Louis)*

*Ces questions, chaque animateur se les pose à un moment
ou l'autre de son mandat: "est-ce ^{ce que} je fais est-il bien
utile, ne suis-je pas en train de perdre mon temps?"
"Ne faudrait-il pas mieux consacrer toutes ses forces aux
réseaux plutôt qu'à ce bout de papier et revoir nos struc-
tures" "Partager les tâches et les responsabilités? oui,
mais pourquoi untel qui a tout promis ne sait ^{même} jamais venir
aux réunions, n'est jamais prêt à la date fixée un an à
l'avance ou a toujours, quand on le sollicite, un pressant
besoin d'être ailleurs?"*

*"Faire partir d'un club: est-ce participer et se donner
ou d'abord exiger un retour vénal quelconque du montant
de sa cotisation comme semble le croire plusieurs?"*

Je tiens à remercier vivement le membre qui s'est dévoué sans compter
pour m'aider, d'une part au sauvetage de mobilier pour votre club et,
d'autre part, à réaliser votre bulletin mensuel en effectuant les démar-
ches que ma situation m'empêchait de faire.

Section BRUXELLES: voir votre feuille d'information.

Section du CENTRE: tous les vendredis de 19h à 23h: réunion local place Caffet HAINE ST PAUL
 activités: lecture, échange photos, construction réseau HO, N modulaire.

Dimanche 6 septembre de 10 à 12h: le local sera ouvert et les réseaux HO et N ouverts.

En septembre: PAS DE REUNION MENSUELLE vu le programme très chargé des festivités diverses

Module HO: attendre le contact du responsable Michel SUPPLIS

Vapeur vive: réseau disponible: pour rouler, contacter 15 jours au préalable le responsable a.i. Pierre HAUTEFIN 064/22.39.43

Groupe de travail Marcel THIBAUT: vu les activités nombreuses de septembre la prochaine réunion de ce groupe (réservé au modélisme belge exclusivement) se tiendra en octobre: sujet envisagé: la type 64 SNCB: sujet très vaste s'il en est.

MANIFESTATIONS

Voir feuillet séparé qui vous est parvenu vers la mi-août: nous pouvons déjà ajouter:

Dimanche 27 septembre MARTEMBOURG: festival vapeur et présence de la 140C231 DE LA SNCF en tête d'un train PARIS-MARTEMBOURG!

Mercredi 7 octobre ST GHISLAIN: visite ATD

Mercredi 21 octobre MONCEAU: visite ATD

Ces visites sont soumises à l'acceptation de la SNCB et sous réserve.

Inscription obligatoire 15 jours à l'avance auprès de l'ARBAC, Gare Centrale. 1000 BRUXELLES
 Faire référence à FERRO-FLASH svp.

Du 7 au 22 novembre 1987 BRUXELLES gare Centrale: 38e salon international des chemins de fer de 10h à 18h30. Ouverture le 7 novembre à 14h. - entrée gratuite -

10 octobre SCHEPDAAL: 2e forum FEBELRAIL. Ce forum, pour rappel, est ouvert à tous.

Du 7 au 11 novembre WASMUEL exposition du C.F.M.S. Maison du Peuple 065/31.26.93

Samedi 19 septembre PONTAURY (METTET): bourse d'échange et brocante (n.d.l.r.: nous avons reçu cette information sans autre précision et doutant fort de l'aspect ferroviaire nous vous conseillons de contacter le responsable LAHEURTE au 071-72.77.16

16, 17 et 18 octobre NAMUR: exposition R.M.M.

19,20,26 et 27 septembre WAREMME: collège St Louis Les Troubadours du Rail exposent

10 et 11 octobre LIEGE Natalis: vente photos et objets ferroviaires.

Samedi 19 septembre: HAINE ST PIERRE-COURCELLES-CHARLEROI-TAMINES-ERMETON-ANHEE-YVOIR
 Autorail spécial affrété par le G.T.F. Départ LA LOUVIERE-SUD à 8h45
 Modalités d'inscription disponibles lors des réunions du vendredi.

5 et 6 septembre COURCELLES: exposition intermodélistes. Foyer culturel

CAISSE RESINE: il nous reste une caisse résine série 53 modernisée. Disponible lors des réunions du vendredi soir: 1000,- BEF

PHOTOGRAPHIE

La Direction Générale des Affaires Culturelles du HAINAUT à LA LOUVIERE nous informe qu'elle organise des cours de formation à la photographie les samedis d'octobre 87 à avril 88 (350h au total) pour un coût de 1.500 francs. Age minimum: 18 ans

Pour tout renseignement: Direction des Affaires Culturelles en HAINAUT
Rue Arthur Warocqué, 83
7100 LA LOUVIERE

TOUT BEAU , TOUT NEUF

LIMA: voitures TEE Inox lere et 2eme classe SNCB et SNCF

JOCADIS: gare SNCB ex-Nord Belge

Type 99 métal blanc sur châssis Fleischmann

LIMA: rame quadruple 800 avec fausse lere classe

ROCO: la série 29 prend la robe type 101

JOCADIS: barrière SNCB type Roulers laiton photographé

HAIN ST PIERRE, HAUT LIEU FERROVIAIRE INTERNATIONAL ?

La chose est acquise pour une époque, hélas, révolue où l'on pouvait admirer sortant des usines locales du matériel ferroviaire expédié aux quatre coins de la planète.

Cette fois, c'est du matériel européen qui transite par la localité empruntant même les moyens de communication inhabituels pour ce genre de matériel:

_ il y a quelques années, c'est un wagon des Chemins de fer Rhétiques qui dévalait la chaussée de Mons juché sur la plate-forme arrière d'un camion à plus de 70 km/h.

_ il y a quelques mois, c'est une locomotive à vapeur type 64 de la DEUTSCHE BUNDESBahn qui grimpait péniblement cette même chaussée sur un plateau de semi-remorque: impressionnant cette l31T de près de 70 T. côtoyer les deuches, R5 et Cie.

_ quelques jours plus tard, c'est un wagon citerne ancien ex-SNCB qui débouchait sur cette même chaussée venant de MORLANWELZ: bigre, il faudra envisager sérieusement de doter cette nationale d'aiguillages et de signalisation ferroviaire adéquate.

_ le 21 juillet de cette année, on a pu entendre le sifflement aigu d'une O30T allemande construite en Belgique.

_ le 1er août, c'était le sifflet d'une O30T bien de chez nous qui nous a fait sursauter.

.....à suivre

L'occasion nous a été donnée il y a quelque temps de dénicher chez un bouquiniste une série de cartes provinciales au 1/320.000e, éditées en 1885 par ce qui à l'époque s'appelait "Institut Cartographique Militaire". Ces cartes donnaient diverses informations : les villes et villages, les routes et les rivières de Belgique, ainsi que les voies ferrées de ce temps-là. On ne parlait pas encore des Vicinaux, mais on peut y retrouver certaines informations très intéressantes pour les amateurs ferroviaires, puisqu'y figurent les lignes en construction ou projetées par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

Découvrons ces projets, Province par Province. Pour rester dans l'ambiance de l'époque, nous respecterons l'orthographe et la numérotation des tableaux-horaires telles qu'on pouvait les retrouver dans les indicateurs de 1885.

Province d'Anvers.

1. Aux environs de l'actuelle gare de Luchtbal, sur la ligne Anvers - Esschen (ligne 26), une voie se détachait vers le Nord-Est, passait par Braschaet, continuait toujours vers le Nord-Est pour atteindre Brecht. Ensuite, elle obliquait vers le Nord pour desservir Loenhout, puis appuyait à nouveau vers le Nord-Est pour passer à Meir et ensuite traverser la frontière belge-néerlandaise pour aborder Breda par l'Est. A peu de choses près il s'agit de l'itinéraire actuel de l'autoroute A1, Anvers - Breda.

2. Toujours à partir de cette même ligne 26 Anvers - Esschen, peu après Eekeren, une ligne se détachait vers le Nord-Ouest pour passer à mi-chemin entre Hoevenen et Dorderen, remontait vers le Nord-Nord-Ouest pour desservir Santvliet, Elle y traversait la frontière batave pour se raccorder vers l'Est à la ligne Rosendaal - Flessingue aux environs de Woensdrecht.

Par contre, certaines lignes ne se retrouvent pas sur cette carte de la Province d'Anvers : outre les lignes desservant le port d'Anvers, la ligne Malines-Nekkerspoel - Anvers-Sud (plus tard, ligne n° 25A) ne s'y retrouve pas, pas plus que le dédoublement de Bruxelles - Anvers, notre ligne 27 actuelle.

Province de Brabant.

1. Nous y retrouvons le tracé de ce qui était prévu comme ligne électrique directe Bruxelles - Anvers, entre Jette et Capelle-au-Bois, par Meysse. Voyez à ce sujet l'ouvrage récent de J.-P. Schenkel, "De eerste elektrische treinen van België", tome 1.

2. Ensuite, il y a un projet de ligne directe entre Bruxelles-Ouest et Lessines, par Lennick, Leerbeek, Thollembeek, Gammerage (Jonction avec la ligne 128, Enghien - Grammont), continuation par Viane pour entrer à Lessines par le Nord.

3. Un autre projet de ligne aurait été fort utile pour désenclaver l'Est du Brabant Wallon : venant de Wavre (ligne 144), une ligne se détachait vers l'Est à la gare de Gastuche, elle passait par Biez, Roux-Miroir et Jodoigne-Souveraine pour se raccorder à la ligne 46 Namur - Tirlemont, au Sud de Jodoigne en direction de cette dernière localité.

Que manque-t-il à cette vue du Brabant ? Pas grand-chose, semble-t-il : la ligne directe (actuelle 50A) vers Gand n'est bien entendu pas construite, pas plus que la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National (c'est quoi ça, un aéroport, en 1885 ?), et évidemment pas la Jonction Nord-Midi.

Province de Flandre Occidentale.

Curieusement, aucun projet n'existait pour notre Province côtière. Cependant, en comparant cette carte et celle éditée par le GTF, on retrouve sur cette dernière des lignes ou sections de lignes qui n'existent même pas à l'état de projet en 1885 : Heyst - Knocke et le raccordement direct Bruges - Zeebruges sans rebrousser à Blankenberghe, la "ligne du front" (la ligne 76 d'entre les deux guerres) entre Adinkerke et Poperinghe, et enfin la ligne Roulers - Menin (la ligne 65 d'entre les deux guerres). À Bruges, la gare restera à son ancien emplacement encore plus de 50 ans.

Province de Flandre Orientale.

1. Une ligne directe aurait relié Saint-Gilles-Waes et Beveren : s'embranchant peu au-delà de Beveren en venant d'Anvers-Tête de Flandre (ligne 63), elle remontait vers le Nord-Ouest et desservait Vracene. Elle arrivait ensuite par le Sud à Saint-Gilles-Waes où elle s'embranchait à la ligne Saint-Nicolas - Hulst (ligne 64), à l'époque ligne privée appartenant à la Compagnie du Malines - Terneuzen. À ce propos, on peut se demander à quel écartement elle aurait été construite, dans la mesure où jusqu'en 1892 la ligne 63 Anvers - Gand était à voie de 1140 mm.

2. L'actuelle ligne 85 n'était encore qu'à l'état de projet entre Leupeghem et Orroir. Un coup d'œil à l'indicateur de juin 1897 nous apprend que cette ligne existait à ce moment sous le numéro 94.

À Gand, la ceinture Ouest, entre Gand-Saint Pierre et Gand-Rabot n'est même pas encore évoquée. Comme on l'a dit pour la Province de Brabant, la ligne directe Bruxelles - Gand n'existe pas encore.

Province du Hainaut.

À part le projet de ligne directe entre Bruxelles et Lessines, déjà mentionné à la Province de Brabant, aucune ligne ne figure à l'état de projet pour notre Province. La grande industrialisation du XIXe siècle avait déjà fait construire toutes les lignes. Cependant on peut constater que Flobecq - Nederbrakel (future ligne 92 selon l'indicateur de 1897) est encore en construction.

Province de Liège.

Quelques points intéressants ressortent de l'étude de cette carte provinciale.

1. Au Sud de Visé, aux environs de Richelle, une ligne devait se détacher de la ligne 41 de l'époque, elle escaladait le plateau de Herve vers Trembleur et Cerexhe pour aboutir à l'est de Micheroux en direction de Liège.

2. Au delà d'Aubel, la ligne vers Plombières n'est qu'un projet, et Tongres - Montzen n'apparaîtra que dans 40 ans.

3. La ligne de l'Amblève n'est que partiellement construite : elle est à l'état de projet entre Trois - Fonts et Stoumont.

Province de Limbourg.

1. En ce temps-là, c'était la Province la plus pauvre de Belgique : il n'est donc pas étonnant que peu de projets aient été prévus pour cette Province.

Notons cependant que la ligne 34 de l'époque, Hasselt - Maeseyck, aurait dû être prolongée aux Pays-Bas vers Echt, sur la ligne Eindhoven - Maastricht.

Il manquait encore à cette époque quelques tronçons de la géographie ferroviaire du Limbourg : Bilzen - Winterslag, Genk - Winterslag - Houthalen - Bourg-Léopold, les lignes minières, desservant les charbonnages fondés par André Dumont au début de ce siècle.

Province de Luxembourg.

Sur cette carte, trois projets attirent notre attention, passons-les en revue, du Nord au Sud :

1. En venant de Marche, une ligne se détachait à Marenne en direction de Vielsalm, passant par Hotton, Erezée, Dochamps (le TTA à voie normale !), Grandménil, Malempré, Lierneux, pour enfin se raccorder à la ligne 55 Liège - Gouvy en direction de Trois-Ponts.

2. En venant de Marloye, une ligne bifurquait vers l'Est à Hargimont, elle suivait à peu près la Nationale 4 en passant par Grunne, Champlon et Flamierge, pour aboutir au Sud de Bastogne en direction de cette dernière localité, qu'elle traversait pour ensuite former la future ligne 164 vers Wiltz, au Grand-Duché de Luxembourg.

3. Enfin, de Bertrix partait un projet vers le Sud puis l'Ouest, zigzaguant vers Bouillon et Sedan.

Dans le coin Nord-Est de cette province, on constate que la section Limerlé - Gouvy de la ligne 163 Libramont - Gouvy était encore en construction.

Province de Namur.

Une constatation immédiate : l'Athus - Meuse ne passerait pas par là où elle est établie aujourd'hui !

En effet, elle devait quitter la ligne 153 Namur - Givet du Nord-Belge à la hauteur de Heer. Elle longerait la frontière française en direction de Winenne pour reprendre son itinéraire actuel du côté de Vonnèche et ainsi rejoindre Gedinne, terminus de la section achevée à cette époque.

De même, la ligne 160 Jemelle - Houyet ne suivrait pas le même itinéraire. Elle s'embrancherait au projet précédent aux environs de Feschaux, pour desservir Beauraing et Martouzin, elle passerait au Nord de Lavaux-Sainte-Anne pour aboutir à Rochefort et reprendre l'itinéraire que nous avons connu.

Plus au Nord, la ligne Yvoir - Ciney (feue la ligne 128) n'existait pas du tout, tandis qu'Anhée - Mettet n'était pas prévu. Les projets prévoyaient qu'au départ de Mettet, terminus de l'époque de la ligne venant de Tamines, on irait vers Ermeton-sur-Biert, Rosière et Hastière-Lavaux pour aboutir à Heer. De là, on aurait pu continuer sur l'Athus-Meuse telle que prévue. La ligne 146 Acoz - Mettet était alors en construction.

S'ils avaient été réalisés, ces projets auraient permis de ne pas devoir transiter par le Nord-Belge entre Anseremme et Anhée, comme l'ont fait les trains de minerais en provenance de l'Athus-Meuse.

Toujours dans la même région, le noeud de Florennes - Philippeville était incomplet, et il n'était pas prévu de le compléter. C'est ainsi qu'en venant de Wamcourt par Saint-Lambert (ligne 151 de l'époque), on s'arrêtait à Saint-Aubin. Il n'était pas question d'une ligne Florennes - Ermeton ou Philippeville - Cerfontaine.

Voilà, nous avons terminé notre tour de Belgique. Nous devons ajouter en guise de clôture que nous ne disposons d'aucune autre documentation permettant de déterminer pourquoi ces projets n'ont pas abouti, ni à quoi auraient dû servir ces cartes.

On peut cependant rêver à quoi aurait ressemblé le réseau des chemins de fer Belges si elles avaient effectivement été construites, et parcourir par la pensée certaines lignes, comme Bruxelles - Lessines direct, ou admirer les innombrables ouvrages d'art qu'auraient exigés les lignes ardennaises : Marloie - Bastogne, Bertrix - Sedan et autres Marche - Vielsalm.

William JONES

UN AMI NOUS A QUITTE

C'est avec émotion et peine que nous avons appris le décès de Monsieur Pierre DEHON. Pierre, depuis son plus jeune âge était passionné de vicinal et fût d'ailleurs un des fondateurs du musée de SCHEPDAAL ouvert il y a déjà 25 ans.

Par la force des choses, nous avons fait connaissance il y a quelques années et, depuis lors, à chacun de ses passages dans le Centre, il ne manquait pas de nous saluer et nous étions partis pour évoquer le tram de notre région, qu'il avait bien connu, pendant des heures. Pierre a été aussi à la base de la sauvegarde de la machine vicinale à voie normale maintenant à MARIMBOURG et je le revois encore, très ému, lors des premiers essais après sa restauration: il était venu tout exprès avec les derniers machiniste et chauffeur de la machine.

Pierre collaborait aussi à notre revue épisodiquement. Sa gentillesse et son charisme étaient proverbiaux et il part regretté par tous mais aucun de ses nombreux amis ou connaissances ne l'oubliera.

Nos pensées vont vers lui et ses proches à qui nous présentons nos condoléances émues.

LOUVAIN : JOURNEES PORTES OUVERTES AU DEPOT DU MUSEE ET EN GARE
DU SAMEDI 5 AU DIMANCHE 13 SEPTEMBRE 1987 INCLUS

Il y a 150 ans le premier train arriva à Louvain. En 1987 les lignes Malines - Louvain et Louvain - Tirlemont existent elles aussi depuis un siècle et demi.

A l'occasion des 150 ans des Chemins de fer à Louvain et du 150ème anniversaire des lignes Malines - Louvain et Louvain - Tirlemont, la S.N.C.B. organisera la troisième édition des journées portes ouvertes au dépôt de son musée à Louvain du 5 au 13 septembre 1987 inclus. L'entrée sera gratuite et permise aux heures d'ouverture suivantes : de 9 à 18 heures pendant les week-ends des 5, 6 et 12, 13 septembre ainsi que le lundi 7 septembre et de 9 à 16 heures les 8, 9, 10 et 11 septembre 1987.

Au cours des dernières années, la S.N.C.B. a tout mis en oeuvre pour conserver les souvenirs de son passé. Ceux-ci sont pour la plupart entreposés dans l'ancienne remise des locomotives de Louvain. Il s'agit essentiellement de locomotives, de voitures et de wagons qui, dans la mesure du possible, furent restaurés et parfois remis en état de marche.

Chaque jour, une locomotive à vapeur restaurée sera mise sous pression et effectuera de courtes évolutions dans l'enceinte de la remise, notamment vers le pont tournant.

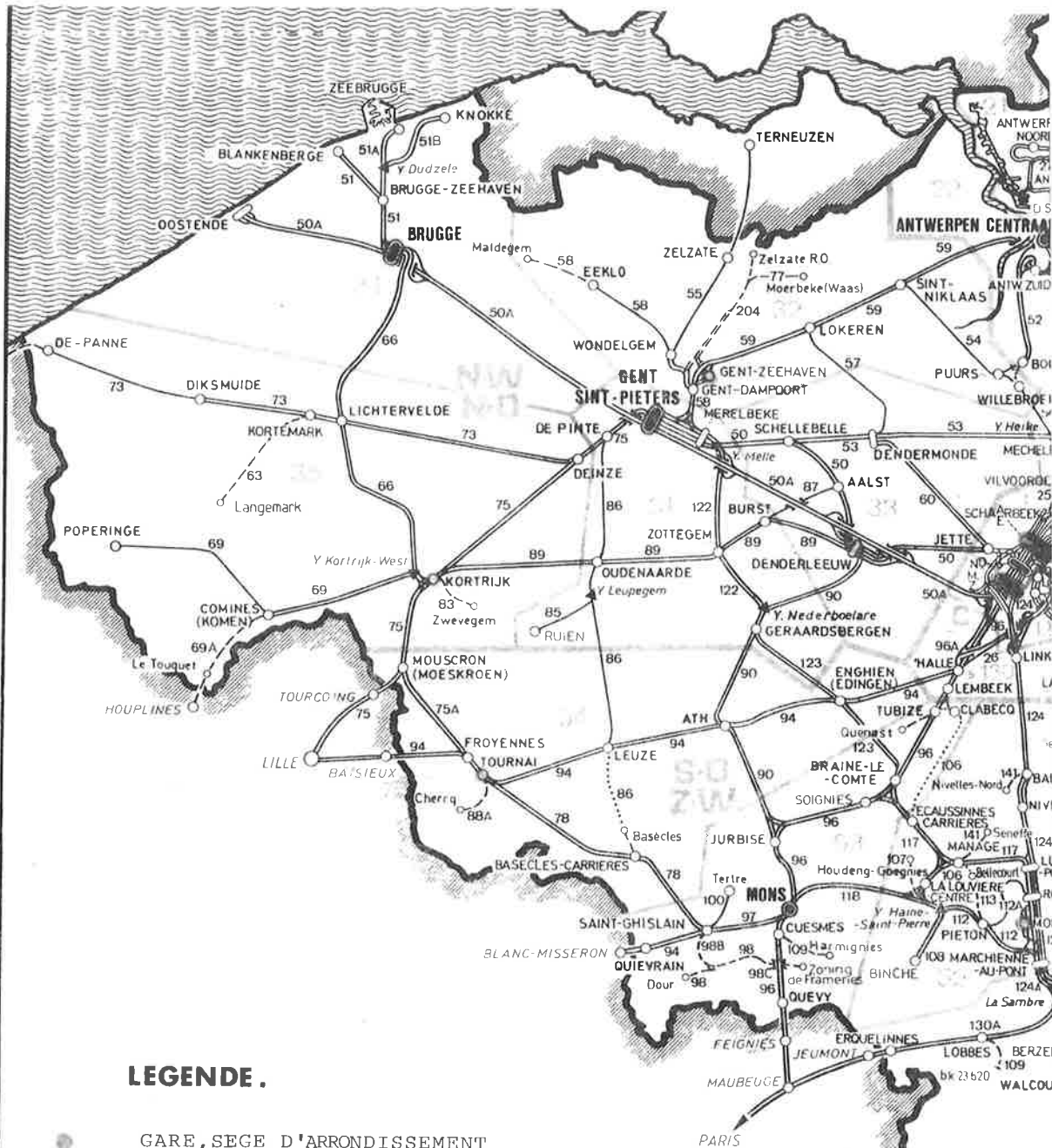
A côté de la fameuse locomotive PACIFIC type 10 du début du siècle et de la superbe ATLANTIC type 12 de 1939, il sera possible d'admirer toute une gamme de locomotives de ligne, de manœuvres, des engins de traction diesel et électrique, des automotrices, des autorails, d'anciennes voitures en bois GCI, des wagons, des grues, etc. Une place est également réservée à la signalisation et à des équipements de gare. L'outillage de l'ancienne remise a été conservé et est toujours opérationnel. Louvain dispose d'un pont tournant dont il ne reste plus que quelques exemplaires sur le réseau.

Une exposition intitulée "150 ans des chemins de fer à Louvain" y sera également montée.

En gare de Louvain, des trains modernes seront présentés. Citons : les voitures internationales les plus modernes et le nouveau train-école de la signalisation.

Des parcours spéciaux seront assurés entre la gare et le dépôt par des autorails historiques.

Des tarifs réduits seront prévus au départ de toute gare belge pour ceux qui se rendront en train aux journées portes ouvertes.



LEGENDE.

- GARE, SEGE D'ARRONDISSEMENT
- 33 NUMERO D'ARRONDISSEMENT
- LIMITE D'ARRONDISSEMENT
- LIMITE DU DISTRICT
- LIGNES A EXPLOITATION SIMPLIFIEE PARCOURUES PAR DES TRAINS DE MARCHANDISES (EXCEPTIONNELLEMENT PAR DES TRAINS DE VOYAGEURS)
- LIGNES HORS SERVICE POUR LE BESOIN DE LA S.N.C.B. CIRCULATION INTERDITE PROVISOIREMENT
- === LIGNES EN EXPLOITATION

Bulletin de souscription



Nom Prénom Ets VANDERWALLE & Fils

Adresse

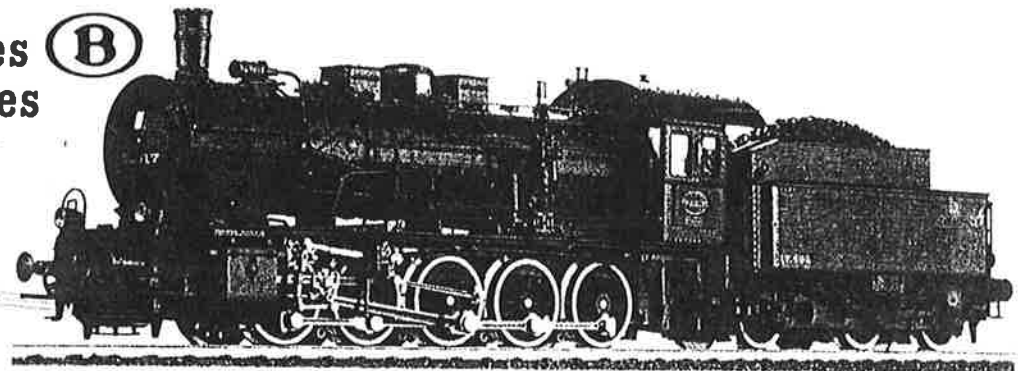
commande FERME aux Ets VANDERWALLE le matériel suivant :

- locomotive(s) type 90 Roco à 3.588 FB
- machine(s) série 62 Roco à +ou- 2.340 FB
- " série 63 " " "

je verse à titre d'acompte la somme de FB au compte 271-0160903-12 à titre d'acompte. (min.20 %).



Société Nationale des Chemins de fer Belges



43225 (4116F)

☎ 85032, ♀ 10021, 0 85602

Modèle finement détaillé de la locomotive ~~90.087~~ de la SNCB-NMBS. Inscription et coloris authentiques et conformes aux normes de l'époque III. Chaudière à trois dômes; carrosserie de la locomotive en plastique, du tender en métal injecté. Attelage automatique au tender, crochet d'attelage supplémentaire joint à l'emballage et à monter - si désiré - sous la traverse avant de la locomotive. Tous les

trois essieux du tender sont moteurs dont deux disposent de roues bandagées. Inversion des feux en fonction du sens de la marche. Le modèle est préparé pour l'installation d'un générateur lumigène «Seuthe n° 10». De têtes d'attelage court et des attelages interchangeables pour d'autres systèmes sont joints à l'emballage. L.H.T. 217 mm.

Type 90 - numérotée 90.089 livrable fin 1987. ROCO n° 43225



43544

Modèle de la locomotive diesel n° 6246 de la SNCB-NMBS. Coloris et inscriptions conformes aux normes de l'époque IV de la SNCB-NMBS.

Belgische diesellocomotief van de reeks 6200 in de kleuren van tijdperk IV.

43545

Même modèle que celui de la réf. 43544, mais à immatriculation différente.

Uitvoering van model als ROCO-nummer 43544, echter met een ander locomotief-nummer! U kunt variëren!

Série 62/63 livrable fin 87 - version bleue début 88.
Ets VANDERWALLE & Fils 19 à 23, rue 'O.Houssière Strepv-Bracquegnies
(B/7060) Tél.: 064-66 24 09 SGB 271-0160903-12

1° Calendrier LOCO 88 :

<u>12 photos</u> :	JANVIER	Locomotives électriques BB série 28 SNCB (*)
	FEVRIER	Autorail Z 152 & remorque des CFL
	MARS	Locomotive vapeur type 12 SNCB à Mons
	AVRIL	Locomotive vapeur type 1 SNCB à Varsenare
	MAI	Locomotive électrique BB type 101 SNCB (*)
	JUIN	Locomotives Belpaire type 29 SNCB en 1908
	JUILLET	Autorail type 651 SNCB en 1934.
	AOUT	Locomotive vapeur type 97 SNCB à Liège.
	SEPTEMBRE	Locomotive diesel-électrique série 1600 CFL (*)
	OCTOBRE	Locomotive vapeur type 16 SNCB à Mariemont
	NOVEMBRE	Locomotives vapeur types 29 et 40 à Bruxelles
	DECEMBRE	Locomotive diesel-électrique série 59 Enghien (*)

Les 4 vues marquées d'un (*) sont en couleurs.

Ce calendrier sera disponible lors des réunions vers la mi-octobre.

PRIX C.F.C.: 300 francs.

Vous pouvez réserver dès maintenant votre calendrier en virant la somme de 300 francs au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE 7160 LA LOUVIERE pour le Centre au compte 068-2027267-91 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE BRUXELLES pour la section BRUXELLES

Date limite des réservations: votre virement ou versement doit nous parvenir AVANT le

5 octobre

Expédition possible, majorez alors votre versement de 40 francs pour frais.

N'oubliez pas de mentionner lisiblement vos nom et adresse ainsi que le motif du versement.

2° VAPEUR - Volume II Delie : une nouvelle série de 210 photos noir et blanc au format 18 X 24 cm de locomotives à vapeur, dont les "voitures à vapeur système Belpaire", la type 10 avec cabine spéciale pour l'observation de la voie, la très rare locomotive-tender type 13, la renommée type 1 dans son état d'origine, des type 5 en double traction sur la ligne du Luxembourg, les machines type 6, 7, 8, 9 et 10 pour trains rapides, des type 36 remorquant de lourds convois de marchandises, la gigantesque locomotive "Franco", les locomotives françaises prêtées à la Belgique durant le Seconde Guerre mondiale, l'unique 25.021 et la type 27 avec tender à condensation, tout comme d'autres documents de grand intérêt, notamment une type 49 tirant une rame de voitures hétérogènes, une type 93 à Walcourt, une type 99 à Anvers, etc.

Le complément indispensable du livre "Vapeur B" du même auteur -Max Delie, pour le citer-, de présentation et de qualité identiques.
Sortie de presse pour l'automne 1987.

PRIX C.F.C.: 1095 francs

Vous pouvez réserver dès maintenant et jusqu'au 25 octobre au plus tard votre Vapeur volume II.

au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE 7160 LA LOUVIERE pour les Centraux
au compte 068-2027267-91 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE BRUXELLES pour les Bruxellois

Expédition possible, majorez votre versement de 60 francs pour frais

N'oubliez pas de mentionner lisiblement vos nom et adresse et le motif de votre versement

VAPEURS BELGES DE P. DAMBLY AVIS AUX SOUSCRIPTEURS

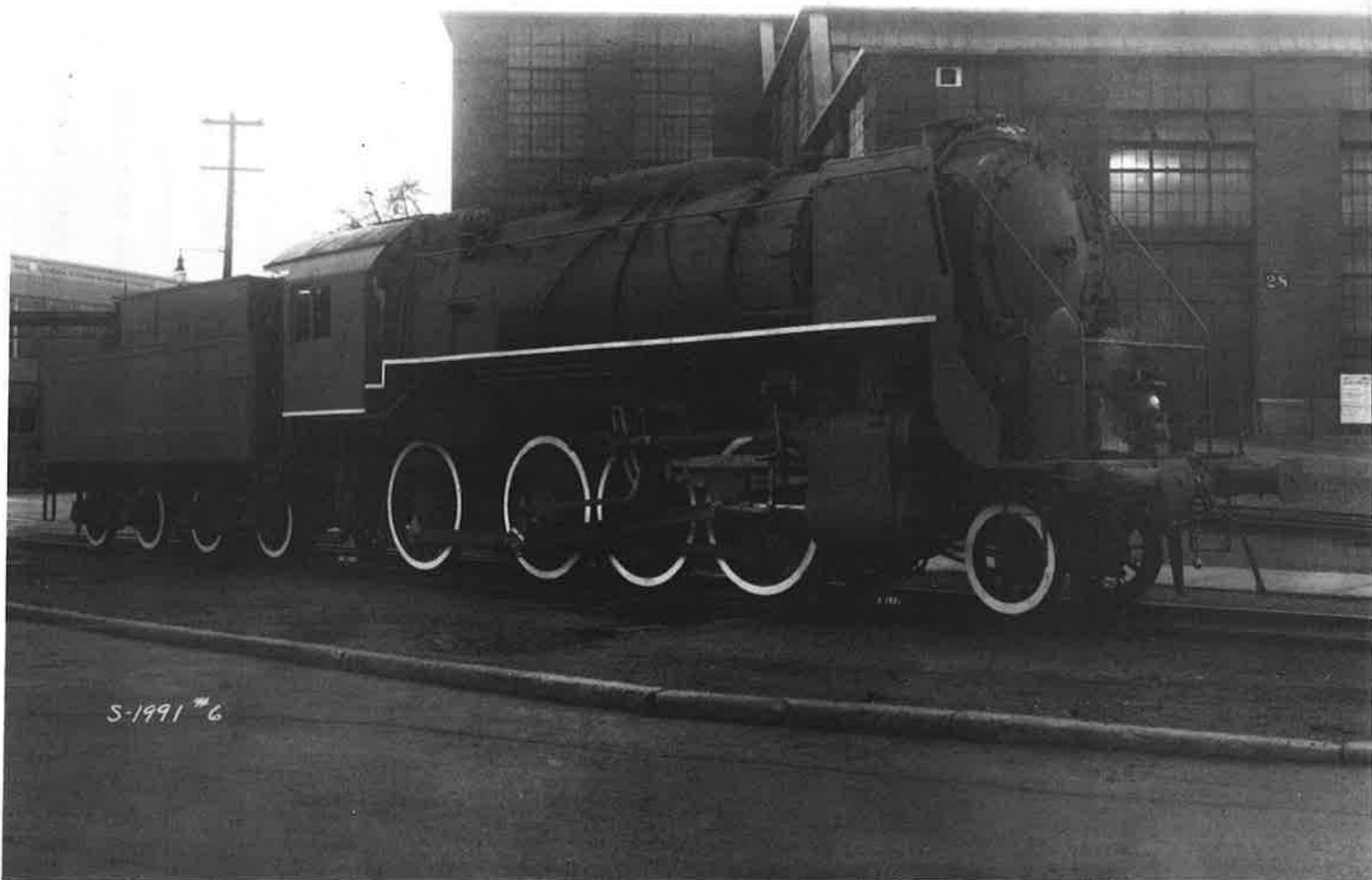
Lors de l'annonce de ce livre, il y a plus de deux ans, la sortie en était prévue pour l'automne 1985. Sur foi de cette information, nous avons ouvert une souscription auprès de vous. Depuis, tout comme vous, nous attendons. Le retard vient uniquement de l'auteur, Monsieur P. DAMBLY, qui souhaite un ouvrage le plus complet possible et cherche un maximum de sources...ce qui accentue encore son retard...et augmentera le prix initial. Devant cette situation, nous ferons l'impossible pour garder le prix prévu auprès des souscripteurs qui nous ont fait et gardé confiance. Néanmoins, les souscripteurs impatients qui souhaiteraient le remboursement du montant de leur réservation peuvent obtenir satisfaction. Pour tout renseignement: 064/22.39.43 après le 15 septembre svp.

ERRATA: page 21, 17 lire parcourant Page 4 §3 1.9 lire côtoyant. page 8 §2 1.2 lire fut. p. 17 1.4 lire habitant 1.7 lire secrétaire.

C. VINCENT

Les "CONSOLIDATION"

TYPE 29



Données techniques :

- Format DIN A4.
- Papier 110 gr. brillant.
- Couverture quadrichromie.
- ± 200 pages.
- Plus de 400 photos.
- 4 plans complets cotés.
- Date de parution : décembre 1987.

Ce livre occupera une place de choix dans votre bibliothèque.

Abondamment illustré, il vous fera découvrir tout l'histoire des "type 29".

Après la tourmente 40-45, le redressement économique de la Belgique s'amorce et le feu vert est donné pour la commande des 300 futures "Consolidation". A l'aide de documents inédits, d'un cahier des charges complet, d'une trentaine de photographies exceptionnelles et de 4 plans complets et cotés de la locomotive et de son tender, l'auteur vous emmène à la découverte de toutes les phases de la construction et vous donne de multiples détails sur cette splendide locomotive à vapeur. Ensuite, l'événement mémorable ! La réception aux Usines ALCO (U.S.A.) de la dernière "type 29" sortie de chaîne de fabrication et baptisée "Ambiorix". Le transport maritime commenté par un officier de marine et le débarquement à Anvers illustré par une vingtaine de photographies conclueront cette première partie.

L'apprentissage de la vie de nos " 29 " en Belgique commence par l'établissement pour chaque locomotive de son carnet historique, des tests d'épreuve de sa chaudière et du passage (répartition du poids par essieu).

L'affectation des 300 machines dans les différents dépôts et les mutations successives de chacun de ces engins durant toute sa vie vous sont données avec précision.

Vous les verrez alors circuler au travers des paysages des 4 coins du pays grâce à une illustration abondante (près de 125 machines différentes vues en situation : remorque de trains voyageurs, de trains marchandises, en simple ou double traction, vues sur dépôts, sur parc à charbon,...

A 2 reprises, vous vous évaderez à bord d'une locomotive pour revivre avec l'équipe de conduite une belle journée ferroviaire, comme si vous y étiez. Un récit fantastique plein de suspense !

Vous ferez aussi connaissance en passant avec plusieurs équipes de conduite (photos prises au vol dans les différents dépôts).

Vous saurez enfin tout sur l'entretien de ces locos, le traitement des eaux en Belgique, les modifications et les changements de tenders que subissent ces machines ainsi que sur un tas de détails complémentaires.

Un dernier chapitre est consacré aux dernières utilisations des " HL 29 " et de leur tender comme générateurs de vapeur et wagons transporteurs de coils.

L'auteur termine son récit en vous entretenant de l'extinction de la vapeur en Belgique.

Prix : 1.950 FB après parution.

Conditions spéciales de souscription :

- Paiement avant le 10 septembre 1987 : 1.500 FB
- Paiement avant le 10 novembre 1987 : 1.700 FB

N.B. : ces prix comprennent la T.V.A. mais non les frais d'envoi.

Prix d'envoi par exemplaire :	
- ordinaire	Belgique 65 FB Autres pays 200 FB
- recommandé	Belgique 145 FB Autres pays 280 FB

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

A renvoyer à : S.A. PARTNERS & CO
Rue des Charrons 8
B 4430 ANS (Ailleur)
BELGIQUE

Veillez m'envoyer exemplaires du livre
" Les Consolidation type 29" de Claude VINCENT.

Je verse anticipativement au compte bancaire 240-0176181-33 de la S.A. PARTNERS & CO la somme de FB + les frais d'envoi FB, soit au total FB.

A remplir en caractères d'imprimerie, S.V.P.

Nom & prénom : n°
Adresse : rue Commune
Code postal Pays :



CARTE DU RESEAU

T.10-114 **(B)** N°1786k



1-6-1987	<i>Am</i>

1^{ère} partie : renseignements utiles aux ferroviathes valables jusqu'au 28 mai 1988.

Historische Lokomotiven unterwegs

Circulations de locomotives historiques

Ae 3/5 10217

1924, 81 t, 1320 kW, 90 km/h



Donnerstag	27239L	11.32	12.14	Bern-Langnau
Jeudi	92676	12.36	13.27	Langnau-Bern

Ae 3/6 III 10264

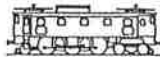
1926, 89 t, 1320 kW, 90 km/h



Donnerstag	60115L	08.04	08.08	Lausanne-Lausanne-Sébeillon
Jeudi	60115	08.26	08.43	Lausanne-Sébeillon-Cully
	60118	09.03	09.24	Cully-Lausanne-Sébeillon
	60118L	09.36	09.40	Lausanne-Sébeillon-Lausanne

Ae 3/6 II 10439

1925, 98 t, 1470 kW, 100 km/h



Samstag	V28809L	03.53	04.00	Oltén PB-Däniken
Samedi	92009	04.37	07.30	Däniken-Arth-Goldau
	28938L	10.54	11.10	Arth-Goldau-Rotkreuz
	92028	11.27	13.36	Rotkreuz-Däniken
	28840	13.49	13.56	Däniken-Oltén PB

Ae 3/6 i 10700

1927, 93 t, 1560 kW, 110 km/h



Einsatz vor Informationszug «Bahn 2000» mit drei dafür hergerichteten Einheitswagen III. En service devant le train d'information Rail 2000, composé de trois voitures unifiées du type III.

Ausstellungswagen X 60 85 99-33 815-9 ex A 50 85 18-34 000-7	Voiture-exposition
Informationswagen X 60 85 99-33 816-7 ex A 50 85 18-34 001-5	Voiture-information
Videowagen X 60 85 99-33 817-5 ex A 50 85 18-34 007-2	Voiture-vidéo

Vorgesehene Anlässe: Manifestations prévues:

11.-14.6.: Sierre	5.- 6. 9.: Lichtensteig
26.-28.6.: Boswil	12. 9.: Ostermundigen
3.- 5.7.: Frauenfeld	13.-14. 9.: Suhr
11.7.: Villeneuve	19.-21. 9.: Zofingen
17.-18.7.: Thun	25.-26. 9.: Kerzers
20.-21.7.: Chur	3.- 4.10.: Rotkreuz
24.-25.7.: Güttingen	10.-11.10.: Delémont
1.- 2.8.: Jenbach (Österreich)	17.10.: Brig
5.8.: Dürdingen	23.-25.10.: Twann
14.-16.8.: Tavannes	28.10.: Erstfeld
22.-23.8.: Montreux	31.10.: Yverdon (Ateliers)
29.8.: Brügg BE	5.- 6.11.: Kanton Glarus
30.8.: Busswil	7.11.: Oberbuchsitzen

Ae 8/14 11801

1931, 240 t, 5408 kW, 100 km/h



Freitag im Sommer	V54134	15.10	15.41	Erstfeld-Arth-Goldau
Vendredi en été	52235	16.04	17.01	Arth-Goldau-Erstfeld

Be 4/6 12320

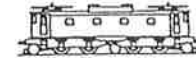
1921, 110 t, 1502 kW, 75 km/h



Mittwoch	64367	08.06	08.12	Winterthur RB-Winterthur Grüze
Mercredi	29485L	08.17	08.40	Winterthur Grüze-Bauma
	64374	10.50	12.40	Bauma-Winterthur RB
	29724	12.53	12.59	Winterthur RB-Kemphal
	64427	13.39	13.45	Kemphal-Winterthur RB

Be 4/7 12504

1922, 111 t, 1770 kW, 80 km/h



Donnerstag	60821L	11.58	12.02	Biel Depot-Biel RB
Jeudi	60821	12.25	12.33	Biel RB-Studen
	60822	13.08	13.16	Studen-Biel RB
	60822L	13.28	13.32	Biel RB-Biel Depot
	27173L	17.19	17.35	Biel-Selzach
	63636	18.01	19.17	Selzach-Biel RB
	63636L	19.30	19.34	Biel RB-Biel Depot

Ce 6/8 II 14253

1920(47), 126 t, 2688 kW, 65 km/h



Freitag	63230	13.30	13.36	Erstfeld-Aldorf
Vendredi	28447L	13.40	13.49	Aldorf-Erstfeld

Ce 6/8 III 14305

1926, 131 t, 1812 kW, 65 km/h

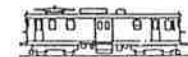


Diese Lokomotive ist dem Depot Basel zugeteilt. Sie wird zurzeit nicht planmässig eingesetzt.

Cette locomotive domiciliée à Bâle n'est pas engagée dans un service régulier.

De 4/4 1679

1928, 59 t, 806 kW, 85 km/h



Dieser dem Depot Rorschach zugeordnete Triebwagen wird voraussichtlich erst ab Mitte 1988 planmässig eingesetzt.

Cette automotrice est attribuée au dépôt de Rorschach. Un service régulier n'est pas prévu avant l'été 1988.

Fremde Triebfahrzeuge in SBB-Diensten

Véhicules-moteurs d'autres compagnies en service aux CFF

DB 194 563-3, 564-1, 565-8, 567-4, 576-5 und 580-7

1955-56, 123 t, 3300 kW, 100 km/h

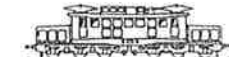


Vorübergehend für Kies- und Aushubtransporte im Raum Ostschweiz, von und nach Hüntwangen-Wil und Zwidlen, eingesetzt.

Utilisées temporairement pour des trains de gravier en Suisse orientale (Hüntwangen-Wil, Zwidlen).

DB 194 574-0 und 575-7

1955, 123 t, 3300 kW, 80 km/h



Vorübergehend für Überfuhzüge im Raume Basel von und nach den Rheinhäfen eingesetzt.

Utilisées temporairement dans région bâloise pour le trafic aux ports rhénans.

BLS Ae 6/8 203-208

1931-43, 140 t, 4415 kW, 100 km/h

Vorübergehender Einsatz zweier Maschinen von Montag bis Freitag unter anderem vor folgenden Zügen

90004	J	01.38	02.00
50806		04.30	05.08
26605L		05.27	05.32
23606		05.44	05.48
2207		06.48	07.19
61422L		10.14	10.17
61422		10.43	11.21
61425		12.48	13.13
26074L		16.20	16.35
61433		17.05	17.34
51037		19.51	20.27
51844		21.35	22.38
51847		23.07	23.59
50026		14.30	15.24
50832		17.10	17.51
51835		18.20	19.11



Deux machines sont utilisées temporairement du lundi au vendredi, surtout pour les trains suivants

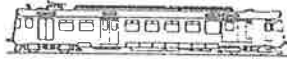
Thun-Bern
Bern Weyermannshaus-Biel RB
Biel RB-Brugg
Brugg-Biel
Biel-Bern
Bern-Bern Weyermannshaus
Bern Weyermannshaus-Fribourg
Fribourg-Bern Weyermannshaus
Bern-Neuenegg
Neuenegg-Bn Weyermannshaus
Bern Weyermannshaus-Thun
Thun-Biel RB
Biel RB-Thun
Thun-Bern Weyermannshaus
Bern Weyermannshaus-Biel RB
Biel RB-Thun (Tausch/échange)

RVT RABDe 4/4 104

1983, 71 t, 1700 kW, 125 km/h

Vorübergehender Einsatz im Regionalverkehr Lausanne-Genève.

3013		07.04	08.25
3027		10.04	11.25
3053		14.07	15.25
3067		17.04	18.25
3083		20.07	21.25
3097		23.21	23.53
3004	A	06.28	06.59
3016		08.34	09.52
3036		12.34	13.56
3056		15.34	16.52
3072		18.34	19.54
3086		21.34	22.54



Utilisées temporairement en trafic régional Lausanne-Genève.
Genève-Lausanne

Genève-Nyon
Nyon-Genève
Lausanne-Genève

SBB-Streckenlokomotiven

Bestand am 1. Juni 1986

4 Re 4/4 IV 10101-10104*

1982, 80 t, 4960 kW, 160 km/h
* 10104 (vonabgegeben) mit Nummer 2000
10104 porte momentanément le numéro 2000

17 Re 4/4 III 11351-11370

1971, 80 t, 4650 kW, 125 km/h

273 Re 4/4 II 11101...11397

1964-85, 80 t, 4700 kW, 140 km/h

50 Re 4/4 I 10001-10050

1946-51, 57 t, 1830-1854 kW, 125 km/h

89 Re 6/6 11601-11689

1972-80, 120 t, 7850 kW, 140 km/h

120 Ae 6/6 11401-11520

1952-66, 120 t, 4300 kW, 125 km/h

38 Ae 3/6 I 10601-10714

1921-29, 93 t, 1560 kW, 100-110 km/h

111 Ae 4/7 10901-11027

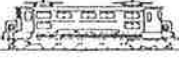
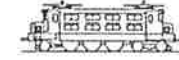
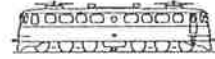
1927-34, 118-123 t, 2300 kW, 100 km/h

2 HGe 4/4 I 1991-1992

Schmalspur/voie étroite
1954, 54 t, 1600 kW, 50 km/h
33 km/h Zahnstange/crémaillère

2 HGe 4/4 II 1951-1952

Schmalspur/voie étroite
1986, 64 t, 1900 kW, 100 km/h
33 km/h Zahnstange/crémaillère



Locomotives de ligne des CFF

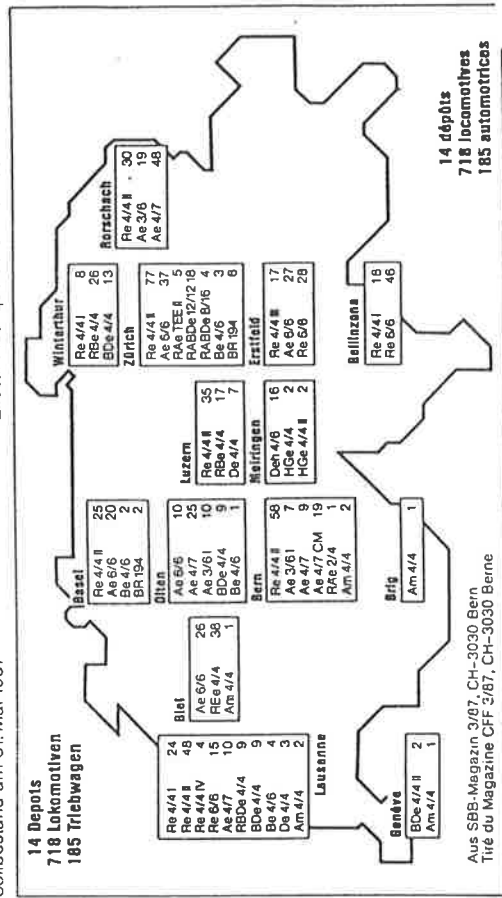
Etat au 1^{er} juin 1986

Les engins de ligne des CFF et leurs dépôts d'attache

Effectif théorique au 31 mai 1987

SBB-Lokomotivdepots mit Streckentriebfahrzeugen

Sollbestand am 31. Mai 1987



SBB-Triebwagen

Bestand am 1. Juni 1987

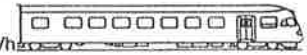
1 RAe 2/4 1001

1935, 41 t, 394 kW, 125 km/h



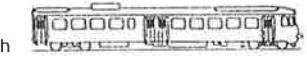
5 TEE II RAe 1051-1055

1961+67, 296 t, 2310 kW, 160 km/h



18 RABDe 12/12 1101-1120

1965-67, 170 t, 2444 kW, 125 km/h



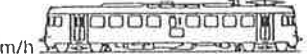
2 BDe 4/4 II 1301-1302

1956-1957, 48 t, 1090 kW, 100 km/h



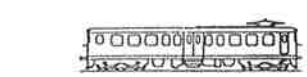
81 RBe 4/4 1401-1482

1959-66, 64-68 t, 1988 kW, 125 km/h



10 Be 4/6 1601-1619

1923-1927 (1961-1966), 72 t, 627 kW, 90 km/h



31 BDe 4/4 1621-1651

1952-1955, 57 t, 1176 kW, 110 km/h



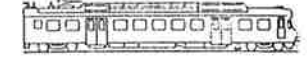
10 De 4/4 1661-1671

Umbau 1966-1971, 58 t, 806 kW, 75 km/h



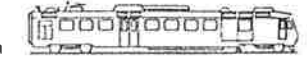
4 RABDe 8/16 2001-2004

1976, 149 t, 2250 kW, 125 km/h



7 RBDDe 4/4 2100-2163 (*)

1984-89, 70 t, 1650 kW, 140 km/h



16 Deh 4/6 901-916

1941-1942, 54 t, 934 kW, 75 km/h, 33 km/h Zahnstange/crémaillère



(*) automotrices colibri en cours de livraison

Renseignements transmis par le secrétariat général des CFF.

Guy DEMEULDER.

E N P A R C O U R A N T

=====

INDEPENDANT DU RAIL juin 87: cpm nd

MIBA mai 87: transformation d'une P8 N FLEISCHMANN. Un réseau circulaire (oui, très). Amélioration G8 HO PIKO

CONTINENTAL MODELLER mai/juin 87: cpm

RAIL MAGAZINE mai 87: pour les amateurs d'insolite: les locomotives à vapeur non-conventionnelles.

JOURNAL DU CHEMIN DE FER 4/1987: Adieu à la série 60. Type 1 époque III. Voyage des dernières rames BENELUX tractées bleues.

INFO-MODELE mai 1987: la ligne 100 St GHISLAIN-ATH Les trams à EUGIES.

CORRESPONDANCE mai-juin 87: le tracé du réseau vu par l'humoriste de service (notre secrétaire en rit encore)

LE RAIL MAI 87: un peu éloignées du modélisme mais il faut savoir de quoi on parle: les nouvelles structures juridiques de la SNCB. La crémaillère la plus raide 48%. La signalisation mécanique à 2 positions en voie de disparition. Carte de visite de la série 26. JUIN 87: le nouveau pont de la Sambre en couleur. (nd)

MODEL RAILROADER mai 87: comment appliquer les décalcomanies à l'eau. Comment fabriquer des leviers d'aiguillage anciens.

RAIL-REVUE: ce périodique trimestriel n'est pas un nouveau venu, mais nous n'y étions pas encore abonné; c'est maintenant chose faite et je vous propose de rattraper notre retard: (pour rappel, en langue néerlandaise, édité et rédigé en BELGIQUE) n°1: les vedettes des 150 ans de la SNCB et des 100 ans de la SNCV. Série 21. Le Musée de LIEGE. Dans chaque numéro, un poster photo couleur magnifique ndlr: pour des raisons que vous comprenez, nous ôtons ce poster pour la mise en bibliothèque et les conservons dans l'album photos. n°2: avait été vu déjà dans un précédent FF. n°3: T98 réel et miniature à partir d'une FLEISCHMANN T16¹. Train-ferry à ZEEBRUGGE. L'expo universelle d'ANVERS en 1885. La fête au CFV3V. Les cartes postales ferroviaires. n°4: arrivée de la couleur en couverture. suite expo 1885. Série 11. La patine du matériel roulant. n°5: 150 ans de Chemin de fer à ANVERS. Les M5. L'atelier vicinal de TURNHOUT. La PCC vicinale. n°6: le dépôt vicinal de TURNHOUT. 1er article d'une série à suivre: la fin de la vapeur en BELGIQUE: aujourd'hui: l'année 1966. La ligne de la VENNBAHN en 1986. Le tour des modèles réduits HO belges disponibles. n°7: la traction vapeur fin 1966.

TRAM 2000 mai 87: cpm

AMSAC juin 87: la MIVG.

RAIL MINIATURE FLASH juin 87: disparition de l'A9 EUROFIMA du catalogue MARKLIN, salon de MAUBEUGE, nouveaux BENELUX, photos de modèles réduits en extérieur, lestage des bogies moteur JOUEF.

MODEL RAILROADER juin 87: cpm sauf pour un excellent ami à qui nous signalons la présence d'un réseau U.P.

LOCO-REVUE juin 87: cpm (n.d.l.r.: pour mémoire, répétons que ce cpm - cité pour mémoire - ne signifie nullement que le numéro de la revue considéré est inintéressant mais bien qu'il n'y a pas d'article susceptible d'intéresser le modéliste belge soit par sa spécificité soit par sa généralité ou encore que les articles sont les suites de séries déjà mentionnée auparavant dans le F.F.: c'est p.e. le cas ici)

RAIL MAGAZINE juin 87: cpm (très dense mais rien de chez nous)

MODELSPOORVRIENDEN BRUGGE mai 87: le début d'un article sur les diesel de ligne SNCB

FERRO-INFO juin juillet 87: T.26. Des signaux SNCB lumineux en N. Les qualités d'un animateur de club ferroviaire..auxquelles nous souscrivons d'ailleurs. Et une pensée pour les Marklinopathes: le début d'une série présentant la liste de tous les publicitaires MARKLIN HO

CFTY juin 87: une nouvelle série de F. LEMAIRE: MEMORAIL qui se penche sur le lointain passé ferroviaire tournaisien. La signalisation SNCB sur les réseaux miniatures.

INFO-MODELE mai 87: la ligne 100. Trams à EUGIES

VOIES FERREES mai juin 87: nd modélisme insolite: les chasse-neige avec notamment le SZw 998683 de Chambéry ...originaires de NIVELLES.

LA VIE DU RAIL: 2094: horaires d'été. EURO-CITY et fin des TEE. 2095: Elles ne nous concernent pas, mais elles ont marqué la traction électrique: les 2D2; c'est fini! 2096: cpm. 2097: des PN commandés par radio pour contrer les dérangements des PN commandé par pédale (dont 80% sont constitués d'actes de malveillance!) Les touristiques belges: aïe, aïe, corrigeons de suite une erreur en dernière ligne: le C.F.C. possède 200m en voie de 5 et 7½" et non en voie de 60 comme nous l'attribue généreusement notre ami Georges FINET. Le dernier train ferry HARWICH ZEEBRUGGE le 31.01.87.....malgré un trafic en hausse! situation des CC 40100

TRANS-FER 51: annonce d'un TRANS-FER SPECIAL CHARLEROI (disponible au C.F.C. dès réception). Trafic, bilan d'une restructuration.. Les EURO-CITY desservant la BELGIQUE. LIEGE et le TGV

52: évaluation du plan IC-IR. Les 12 sur la SNCV? Rames réversibles Diesel M1. Sauvetage d'un De Dion SNCV

SPECIAL CHARLEROI: numéro tout à fait exceptionnel consacré aux "aspects ferroviaires du Pays de CHARLEROI" avec: La ligne CHARLEROI-FLEURUS-OTTIGNIES, Histoire et perspectives d'avenir (pour les 31nistes photo sous la verrière de CHARLEROI-SUD). Le "COMMAND CAR" de l'U.S. Army qui est venu nous rendre visite souvent et dont la reproduction pourrait tenter le modéliste amateur de réalisme insolite. La ligne S.N.C.V. 63. *120 pages captivantes que vous pouvez obtenir lors des reunions du vendredi soir ou franco en virant la somme de 410 BEF*

*Pour le Centre au compte 271-0061822-65 CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE 7160 LA LOUVIERE
Pour Bruxelles au compte 068-2027267-91 CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE BRUXELLES
N'oubliez pas d'indiquer lisiblement votre adresse et le motif du virement. Merci.*

CORRESPONDANCE juillet août 87: étalonnage des vitesses au 1/87e. Le grand réseau modulaire de l'ALAF: quelques conseils valables à tous ceux qui désirent faire leur matériel sur un réseau de club.

INDEPENDANT DU RAIL juillet: les soufflets d'intercommunication. Poteaux et caténaire bon marché pour les endroits masqués de votre réseau. Les roues et engrenages Dynamotor nd

août-septembre: cpm nd

VOIES FERREES juillet août: bcp de tramways dont un de chez nous dans la série "Du PCC au TAG". La Cramp-ton. nd

LOCO-REVUE juillet 87: on y parle beaucoup du Nord (j'en connais un qui sera content). Le dessin assisté part ordinateur (le D.A.O) pour tracé de réseaux, de bâtiments, de modèles.

RAIL MINIATURE FLASH juillet: pour les Nistes: une bonne adresse: Mike HARVEY 10, Queen Annes Close, Stotfold, Hitchin, Herts SG5 4LP England qui réalise des planches à découper permettant de transformer les modèles commerciaux en modèles SNCB. La prise de vue en site réel. Les nouveautés artisanales belges en couleur. Clignotants et éclats de soudure

MIBA juin: FMZ FLEISCHMANN.

juillet: la construction d'un immeuble tour.

août: vannes d'une retenue d'eau en HO. Pour les Fleischmannistes: 100 ans d'existence.

RAIL MPAGAZINE juillet: les voitures CORAIL (elles fréquentent notre réseau quotidiennement). Une 12 à AULNOYE. Picasso et Caravelle sur Dinant-Givet. Une Sentinel colonbienne sur la SNCV ardennaise. 30 ans de relations BENELUX.

août: un voyage des voyages en croisière, en dormant, en mangeant

MARKLIN MAGAZINE 3/87: outre les articles traditionnel MARKLIN, notons un jeu de lumière avec des led.

MARKLIN TELEX n°2: c'est le magazine du Club MÄRKLIN qui cette fois porte un titre identifiable. Les nouveautés "Belgique": la 25004: c'est une heureuse surprise car les premiers bruits de couloir nous avaient laissé sous-entendre qu'il s'agissait d'une reprise de l'ancien châssis cf la 25.021, malheureusement, si l'on en juge par l'excellente photo du prototype, MARKLIN excelle encore dans l'erreur: comparant avec la photo de notre ami Max DELIE (page 124 de l'excellent livre de photos VAPEUR B) le jeu "trouvez l'erreur" révèle: 4 domes au lieu de 3, réchauffeur dans boîte à fumée, présence d'un Indusi sous d'une cloche cabine. Bref MARKLIN nous livre une 25 sur base d'une 50 allemande alors que la base devrait être une 50 UK (= version simplifiée de la précédente) Outre cette machine, nous découvrons un Eaos, un transport de ciment...et des wagons "pub", joie du puriste.

MODEL RAILROADER juillet: le KATO digital. La simulation simple du métal corrodé: alu + huile d'olive + flamme et le secret est dans la t°

août: comment construire des lampadaires industriels à bon prix. Très curieux: un réseau HO à 3niveaux! La chose devient de plus plus courante et c'est une solution au manque de surface: il y a excès ici car le niveau supérieur culmine à 82"! Indicateur de position d'aiguillage.

CONTINENTAL MODELLER juillet/août: train setting in BENELUX: des photos de 1980.

LE JOURNAL DU CHEMIN DE FER 5/87: la photo de nuit. Les autorails 46. L'ABC du modélisme: l'auteur de l'article ne semble jurer que par la construction lourde et égratigne au passage les articles d'une consoeur; apprécions la réalisation de son intérieur de tunnel.

6/87: le matériel BENELUX. Lesallemandes en BELGIQUE.

RAIL PHOTO n°14: toujours plus beau, plus riche en photos couleurs, en composition insolite, en texte (c'est PVZ qui va être content de ce que j'en dis!)

Cet excellent numéro est disponible aux réunions de votre section respective.

LIVE STEAM mai: voie préfabriquée en 7½". Comment noircir l'aluminium.

juin: cpm

juillet: pour les heureux propriétaires d'une ASTER vapeur vive: comment modifier le brûleur

A noter dans plusieurs revues U.S. l'apparition d'une publicité pour un programme ordinateur permettant d'exploiter un réseau avec 4 trains indépendants et 26 aiguillages!

ENTRE-VOIES 92: le freinage des trains (ou tout savoir sur les accouplements) . Un nettoyeur ^{de roues} à bon compte
Les rames Cisalpin. Le matériel exposé à Natalis.

Revenons pendant quelques lignes à ENTRE-VOIES 91 consacré aux chemins de fer Luxembourgeois.

Si vous voulez tout savoir sur ceux-ci, n'hésitez pas: nos amis du CFEB (CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE) vous le propose contre versement de 110 francs, franco, sur le compte 000-0067855-52 du CFEB rue des Joncs, 2 à 4852 VERVIERS. Comme de coutume, n'oubliez pas de préciser lisiblement vs nom et adresse.

INFO-MODELE juin 87: la fin des M1. Trafic frontalier franco-belge.

juillet: tableau des caractéristiques du matériel conservé à LOUVAIN.

FERRO-FLASH NAMUR n°25: l'emploi des T.36 dans l'entre-deux-guerres. La signalisation mécanique belge. Les fibres acryliques: comment les domestiquer.

L'ESCARBILLE n°27: consacré entièrement (une fois n'est pas coutume) au grand chemin de fer: les U. S. A.

TRAINS MINIATURES mai: symboles électriques ancienne et nouvelle normes. un block simple

juin: suite du block

FERRO-FLASH NAMUR N°25: l'emploi des T 36 et T 5 pendant l'entre-deux-guerre. La signalisation mécanique belge. Les fibres acryliques et leur domestication.

N°26: locos "prises de guerre 1944-45". La fin des TEE.

PROV KOERIER 1.87: en couverture, un savoureux tram vert. Comparaison entre panto ACEC et FAIVELEY.

FERRO-INFO août sept.: une réflexion amusante et pertinente de l'ami Darine (Armand bien sûr de son prénom) sur la marklin..ienne collection; nitte dont par ailleurs cette revue poursuit la litanie.

MOETEN EXPRESS n°24: journal d'exploitation du MSTB

MODELSPOORVRIENDEN BRUGGE juin 87: 50 ans d'exploitation électrique sur BRUXELLES-ANVERS

AMSAC sept 87: 120 ans de présence ferroviaire à ZOTTEGEM

TTZ AKTUEEL juil.-août: comme chaque année, numéro consacré entièrement à l'inventaire et la répartition du matériel SNCB ainsi que des lignes parcourues.

Ce numéro que nous vous conseillons vivement d'acquérir peut être obtenu auprès du TTZ: il coûte 120 BEF, ajoutez le port; nous vous conseillons un virement de 130BEF au compte 452-3018121-77 du TTZ 3511 KURINGEN en n'oubliant de mentionner " TTZ Aktueel n°27" ainsi que vos nom et adresse.

LA VIE DU RAIL: 2098: MTUB avec photo d'une rame historique. 2099: C'est pas du belge, mais l'article passionnera les tramopathes: curieux matériel et dépôt insolite. 2100: cpm 2101: "fret 160" La 12 à St QUENTIN. 2102: reportage sur Ibertren 2103: trains d'autos 2104: la réplique de la Marc Seguin sous pression. Un autre CFC. 2105: la fin des crocodiles? 2106: un ancêtre de la voie "ferrée" en bois!

CFTY TROURAIL juil.-août: les P8 belges

MUPDOFER NEWS n°50: bcp d'étranger et fort insolite. Nouvelles séries photos hennuyères

TRAM 2000: 69bis: présentation des festivités de juin et juillet

70: un tram gantois dans une position inconfortable. Une librairie ferroviaire à BRUXELLES

HET ROETHUISJE n°22: pour les vacances: les touristiques français et suisses

LE RAIL juillet: les origines des Chemins de fer en Lorraine belge avec reproduction de cartes postales. Série 28

août: suite du précédent avec des photos de meilleur format. Adieu TEE: bonjour EURO CITY.

Nous remercions vivement la main anonyme qui nous a fait parvenir gentiment ces deux numéros spécialement riches d'histoire ferroviaire.

(n.c.)

URGENT: nous recherchons bon(ne) dactylographe pour quelques pages à retranscrire par mois: travail mal rémunéré et pour tout dire tout à fait bénévole. Si plus d'un(e) candidat(e), pas de concours d'admission. Situation stable. La préférence est donnée (pour des raisons de facilités) au(x) candidat(e)s habitant(s) la région de LA LOUVIERE

Nous recherchons collaborateur pour mise en page et rédaction rubriques "manifestations", "en parcourant", "petites annonces", "vie du club". Ce collaborateur aidera notre secrétaire dans sa tâche également; pour des raisons évidentes: doit fréquenter les réunions du vendredi soir.

A VENDRE ECHELLE O: matériel U.S., 2 rails, 12 V cc des marques RIVAROSSO, ATLAS et WALTHERS. Liste détaillée contre enveloppe timbrée. S'adresser Docteur J. DELBECQUE Rue du Roi Albert, 8 à 7160 RUMES Tél: 069/64.80.98 (la liste est affichée au local de HAINE ST PAUL)

JE RECHERCHE ECHELLE O: matériel LIMA SNCF: BB 67.000 réf. 6573 ou 6575; voitures SNCF réf. 6601, 6603, 6610, 6641, 6642 ou 6643. S'adresser Docteur J. DELBECQUE cf plus haut.

JE VENDS: livres et brochures diverses. Liste contre enveloppe auto-adressée et timbrée. Pol TORDEUR. Avenue Royers, 146 à 9600 RENAIX



FORUM des AMIS DU RAIL BELGES

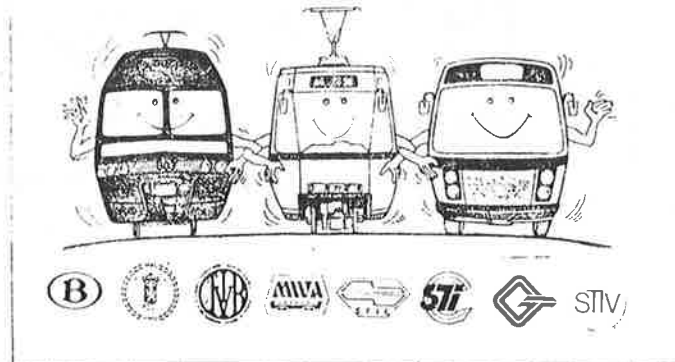
FEBELRAIL organise son 2e Forum des Amis du Rail Belges le SAMEDI 10 OCTOBRE 1987, à partir de 9h au Musée des Tramway à Schepdaal.

Ce forum n'est pas réservé aux comités de nos diverses associations affiliées, mais bien à TOUS leurs membres.

Nous vous y attendons très nombreux.

Pour tous renseignements complémentaires, écrivez à FEBELRAIL, Boite Postale 44 1040 Bruxelles 42

JOURNÉES TRAIN-TRAM-BUS 1987 : samedi 3 et dimanche 4 octobre 1987 !

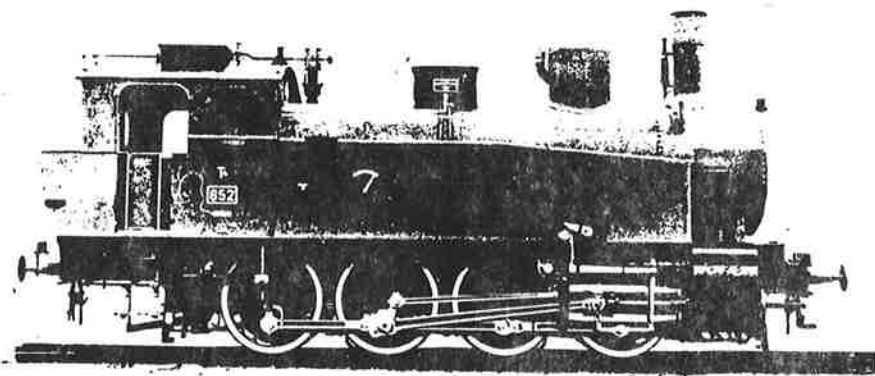




MC EXKLUSIV - MODELL
 BR 92¹
 Bausatz Messing / Weißmetall
 EINMALIGE SONDERSERIE
DM 397.⁵⁰

*Kit - Série unique.
 Modèle exclusif MC.*

Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen.
in Württemberg



*Sichern Sie sich Ihr Modell durch
 Vorbestellung!*

HL type 12.- Considérations sur le record de vitesse

1. La vitesse maximum autorisée en service commercial a été fixée à 140 km/h. Elle n'a jamais été abaissée ni relevée.
2. La revue "LE RAIL" du 15 mai 1939 précise, sous la signature de R. Notesse, que "la HL est prévue pour remorquer cinq de nos plus grandes voitures métalliques, soit 265t., à la vitesse maximum de 150 km/h."
3. Sous le titre de "La locomotive type 12 gagne le ruban bleu", le numéro du 15 juillet 1939 de la même revue fait mention d'un "Voyage d'essai avec personnalité le 12 juin 1939. Bruxelles-Ostende sans arrêt en 57 minutes. Charge 200t., 4 voitures métalliques de 22m". Il est évident qu'il ne pouvait s'agir d'un voyage d'essai. C'était un parcours de présentation, auquel assistait notamment le Ministre de tutelle. La HL utilisée aurait été la 1202.
4. D'après une référence française, une vitesse de pointe de 165 km/h aurait été atteinte par la HL 1202 remorquant 250t (soit 5 H vides, n.d. l.r.) en mai 1939.
5. Par contre, nous ne pensons pas que la vitesse de 165 km/h ait été atteinte lors du parcours de présentation du 12 juin 1939. En effet
 - la pratique du 140 km/h était encore conditionnelle: la visibilité des avertisseurs devait être parfaite, et la rame devait être munie du frein autovariable, encore assez peu répandu à l'époque.
 - la circulation expérimentale à plus de 140 km/h impliquait l'application de mesures exceptionnelles, les distances d'avertissement devenant insuffisantes.
 - si ce train avait été amené à dépasser les 140 km/h permis entre Gent St P et Brugge, il aurait été considéré comme présentant un certain risque et n'aurait pas été accessible à des invités et moins encore à un Ministre.
 - le temps de marche réalisé (57 min. sans arrêt) correspondait au parcours normal en 60 min. avec arrêt à Brugge, et ce temps n'est absolument pas représentatif d'une marche poussée à plus de 140 km/h.
6. Qu'en est-il du ruban bleu?

Cette notion se rapporte en fait à des parcours réguliers du service commercial tels qu'ils sont prévus aux documents horaires. Sont donc exclus

 - les innombrables parcours d'essai ou de recherche délibérée de performances exceptionnelles qui eurent lieu à travers le monde
 - les marches remarquables réalisées à la faveur de rattrapages de retards.

Sous ces réserves, et en se référant à la plus haute vitesse moyenne réalisée sur la distance de 92,35 km, on peut considérer que la SNCB a détenu un "ruban bleu" en 1939. A vrai dire, il n'est pas spécifique aux HL type 12, car les trains 401, 402, 404 et 405 furent occasionnellement assurés par des HL type 1, avec une charge autorisée supérieure pour le même horaire (220 t. type 1 au lieu de 220 t. type 12). Il ne faut en effet pas perdre de vue que les type 1 étaient autorisées à 140 km/h avant la guerre (ce qui ne fut plus le cas après la guerre, sauf à titre exceptionnel à l'occasion d'essais).

Lionel Wiener apportait les précisions que voici dans "LE RAIL" du 15 août 1939. "Les trains à vapeur les plus rapides du monde. Depuis le 15 juillet dernier, deux couples de nouveaux trains Bruxelles-Ostende effectuent le voyage en une heure juste, malgré un arrêt à Bruges. Pendant les 46 min. allouées pour l'étape Bruxelles-Bruges longue de 92.350 m, le train marche donc à une vitesse moyenne de 120,5 km, actuellement la plus rapide du monde pour les trains à vapeur. Ces trains dépassent ainsi la vitesse moyenne du plus rapide des trains américains, les 120 km/h du Hiawatha, ainsi que les 117,1 km/h du Fliegende Hamburger à Vapeur".

La Mémoire du Rail

dans le Sud-Luxembourg

Voici quelques années que le groupe HISTOIRE COLLECTIVE de Rossignol poursuit, avec l'aide du Centre d'Animation Globale du Luxembourg (CAGL), une série d'enquêtes orales sur l'histoire du Luxembourg dans la première moitié du siècle.

Chacune de ces enquêtes donne lieu à la publication d'un livre faisant partie d'une collection : "Histoire Collective du Luxembourg".

C'est dans cette collection que paraît aujourd'hui
"La Mémoire du Rail dans le Sud-Luxembourg"
 5^e volume de la série.

Quarante-cinq personnes ont apporté leur témoignage, pour la plupart cheminots, et habitant dans le Sud-Luxembourg : Virton, Saint-Mard, Izel, Florenville, Mussy, Tintigny, Chenois ...

Ces témoignages permettent de se faire une idée de ce qu'était le chemin de fer dans la première moitié du siècle :

Comment se présentaient les installations ferroviaires, les gares, les ateliers de réparation, les gares de formation ? Quelles étaient les différentes locomotives : type 36, 62, 64, G81 ? Qu'appelle-t-on autorail, draine ? Comment étaient construites les voitures de voyageurs ? Qu'y avait-il comme chauffage, comme éclairage dans les trains ?

Un important chapitre aborde les aspects économiques et sociaux :

D'où venaient les cheminots ? De quelle origine familiale ? Quelles étaient les conditions de travail ? Les salaires ? Fallait-il des lettres de recommandation pour entrer au chemin de fer ? Quels étaient les statuts du personnel ? Quel rôle a joué le syndicat ? Qui a été révoqué au moment des grèves de 1923 ?

Les aspects culturels sont aussi évoqués, tout ce qui entourait le chemin de fer de près ou de loin :

Les cafés de la gare, les faits divers ...

Bref, 440 pages avec plus de 100 illustrations qui apportent des informations inédites sur la réalité et la mentalité cheminote.

"La Mémoire du Rail dans le Sud-Luxembourg"

prix de lancement, 520 F + 50 F de port et d'emballage, à verser au compte n° 068-2030211-28 d'Histoire Collective à Rossignol. On peut aussi se procurer le livre au prix de 520 F aux adresses suivantes :

CAGL, 1, Rue Camille Joset, 6728 ROSSIGNOL

Tél : 063/41.15.96

Jean-Marie CAPRASSE, 21, Rue Principale, 6941 AMBLY

Michel DEMOULIN, 2, Rue du Panorama, 6760 VIRTON

Julien RONGVAUX, 56, Rue de France, 6770 SAINT-LEGER.