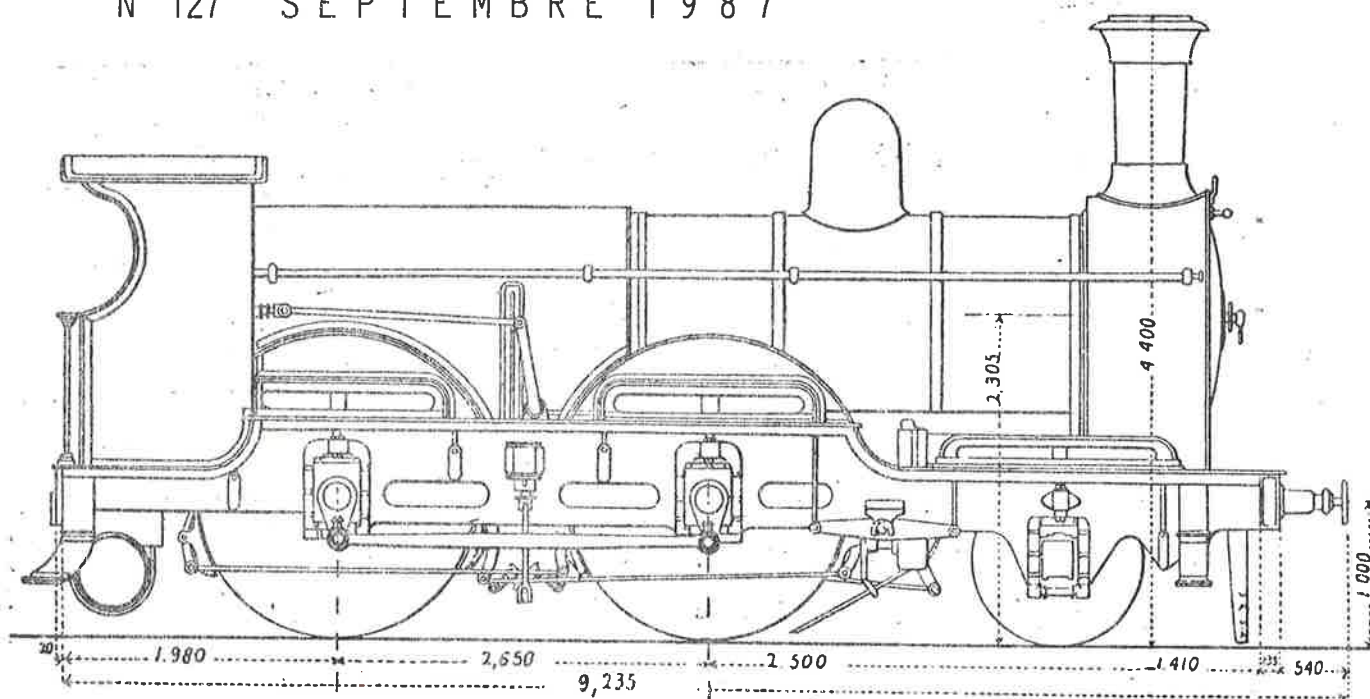


FERRO FLASH

N° 127 SEPTEMBRE 1987



Type 1 renforcé de l'État belge.

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 BROIGNIEZ
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 cotisations

Membre avec service
FERRO FLASH : 600 frs

Membre 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 HAUTEFIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-SAINT-PIERRE.

C.F.C. réunions C.F.C.

Notre prochaine réunion mensuelle se tiendra
le samedi 31 octobre 1987 à partir de 14h30
à l'Ecole Communale Primaire Mixte, Chaussée, 316
à Houdeng-Goegnies.

Au programme : l'Adieu aux autorails série 46 d'AT
et l'actualité vrombissante du mois de mai.
(suintante et sifflante aussi)
et ce sous la forme d'une projection de diapositiv

Notre illustration de couverture

Locomotive type 1 Etat Belge de 1867

Extrait de " Cours de MECANIQUE APPLIQUEE AUX MACHINES "

J. Boulvin (1898)

Nos commandes groupées

Ouvrages "50 Ans de Transport Voyageurs"

Le tome 1 de cet ouvrage est enfin sorti de presse
et ce aussi bien en néerlandais qu'en français.
Nos membres qui avaient réservé pourront enlever
leur exemplaire à la réunion d'octobre.
Si vous étiez dans l'impossibilité d'y venir,
soyez gentil de nous faire savoir la marche à
suivre pour vous le faire parvenir.

Nous aimerions éviter le plus possible les
expéditions postales.

Nous organisons aussi des commandes groupées
pour le calendrier Loco 1988 des Editions Blanchart
et pour le livre de Max Delie, "Vapeur B Tome 2"
(voir Ferro-Flash n°126, pages centrales)

PETITES ANNONCES

Pourrait-on nous communiquer les numéros des deux
types 64 de la remise de Tamines alimentées
par wannentender (tender-baignoire).

Réponse(s) à faire parvenir au Club Ferroviaire
du Centre rue Docteur Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE

ou

Chaussée de Brunehault, 79
7140 - RESSAIX

EFFECTIF DU MATERIEL MOTEUR DE LA S.N.C.B.

	Au 31/12/85	Au 01/01/87
Automotrices		
doubles classiques JH	360	359
doubles classiques Th	118	118
"Break"	140	140
quadruples	44	44
Benelux	4	4
postales	8	8
total	674	673
Locomotives électriques		
classe 1	23	43
classe 2	308	311
total	331	354
Autorails		
commerciaux	63	37
service M	2	2
service ES	28	29
total	93	68
Locomotives diesel de ligne		
classe 5	211	206
classe 6	176	147
service V	-	6
total	387	359
Locomotives diesel de manoeuvre		
classe 7	120	120
classe 8	263	252
classe 9	45	45
service V	40	40
total	468	457

A LA SNCB

MATERIEL MOTEUR S.N.C.B.

Modification de l'effectif - Fourniture - Mutation - Radiation

Situation au 1er janvier 1987

1) Automotrices

a) Fourniture :

Rectification situation au 31/12/85,
AM 311 remise en service à Dostende au lieu de Stockem
le 29/10/85, pour période de garantie.

b) Numérotation :

AM Postales 951 à 958 renumérotées AM 001 à 008 le 16/08/86.

c) Mutation :

AM 641 à 655 passées de FKR à LK le 05/01/86
657 à 662 " de FKR à LK le 05/01/86
055 passée de FED à NK le 01/06/86
060 à 086 passées de FED à NK le 01/06/86
142 à 150 " de MKM à FED le 01/06/86
207 passée de FHS à FKR le 01/06/86
230 à 243 passées de FHS à FSRe le 01/06/86
244 à 247 " de NK à FSRe le 01/06/86
248 à 250 " de NK à LK le 01/06/86
251 à 270 " de NK à LK le 01/06/86
337 passée de NK à MKM le 01/06/86
510 à 517 passées de FSRe à MKM le 01/06/86
518 à 525 " de FSRe à GT le 01/06/86
527 à 532 " de FSRe à GT le 01/06/86
534 à 539 " de FSRe à GT le 01/06/86
630 à 636 passées de FSRe à GT le 01/06/86
637 à 640 " de FSRe à LK le 01/06/86
663 à 664 " de FSRe à LK le 01/06/86
665 à 676 " de FSRe à NK le 01/06/86
677 à 696 " de FSD à NK le 01/06/86
697 à 700 " de FSRe à NK le 01/06/86
722 à 730 passées de FSRe à FHS le 01/06/86
731 à 734 " de FSRe à FHS le 01/06/86.

d) Radiation :

AM 089 FED
rayée le 01/04/86 sur PV 86.1 de CU FM du 22/01/86.

2) Locomotives Electriques

a) Fourniture :

HLE 1185 à 1192 fournies à ATE Bruxelles Midi
1201 à 1212 " à ATE Bruxelles Midi
HLE 2131 à 2133 fournies à UET Merelbeke.

b) Mutation :

HLE 2501 à 2514 passées de FBMZ à FKR le 05/01/86
2101 à 2130 passées de FBMZ à FKR le 01/06/86
2501 à 2514 " de FKR à FBMZ le 01/06/86
2701 à 2720 " de NK à FSD le 01/06/86.

3) Autorails

a) Mutation :

AR 4302 passé de LK au parc à LK le 05/01/86
4305 " de LK au parc à LK le 05/01/86
4319 passé de MUT au parc à MUT le 05/01/86
4324 " de MUT au parc à MUT le 05/01/86
4336 " de MUT au parc à MUT le 05/01/86
4407 passé de LK à MUT le 05/01/86
4408 " de LK à MUT le 05/01/86
4409 " de LK à MUT le 05/01/86 (en attente de radiation à CW FM !)
4410 passé de LK à MUT le 05/01/86
4409 passé de MUT au parc à MUT (CW FM) le 01/11/86.

b) Radiation :

AR 4906 ES FMS pour mémoire, cet autorail a été racheté en 1985, au service ES par MM. Herbiet et consorts.

AR 4302 LK

rayé le 31/12/86 sur PV 86.03 de CW FM du 24/11/86
(en cours de tractation de rachat par le BVS).

AR 4305 LK - 4321 MUT
4306 LK - 4322 MUT
4308 LK - 4326 LK rayés le 01/03/86
4309 LK - 4328 LK sur PV 86.01 de CW FM
4312 MUT - 4330 MUT du 22/01/86.
4313 LK - 4332 MUT
4318 MUT - 4334 MUT
4320 LK

AR 4336 MUT

rayé le 31/12/86 sur PV 86.03 de CW FM du 24/11/86.

AR 4319 MUT

cédé le 01/12/86 au service ES caténaire du groupe de Namur.

AR 4324 MUT

cédé le 01/12/86 au service ES caténaire de Charleroi.

AR 4613 GT - 4618 GT
4614 GT - 4619 GT rayés le 01/08/86
4616 GT - 4620 GT sur PV 86.02 de CW FM
4617 GT du 06/06/86.

AR 4614 rachaté par le IIZ - transféré à Zolder le 08/08/86.
4616 rachaté par le CFV3V - transféré à Mariembourg le 17/09/86.
4618 rachaté par MM. Herbiet et consorts.

c) Remorques d'autorails :

Rem. AR 734.02 LK rayées le 31/12/86
734.08 FKR sur PV 86.04 de CW FM
734.09 FKR du 26/11/86.

4) Locomotives Diesel de Ligne

a) Mutation :

HLDE 5108 passée de FSR à LNC le 01/06/86
5117 " de FSR à LNC le 01/06/86
5120 " de FSR à LNC le 01/06/86
5121 " de FSR à LNC le 01/06/86
5127 " de FSR à LNC le 01/06/86
5129 " de FGH à LNC le 01/06/86
5130 " de FGH à LNC le 01/06/86
5131 " de FSR à LNC le 01/06/86
5135 " de FSR à LNC le 01/06/86
5138 " de FSR à LNC le 01/06/86
5139 " de LK à LNC le 01/06/86
5140 " de LK à LNC le 01/06/86
5141 " de FSR à LNC le 01/06/86
5142 " de LK à LNC le 01/06/86
5143 " de FGH à LNC le 01/06/86
5144 " de FSR à LNC le 01/06/86
5145 " de LK à LNC le 01/06/86
5147 " de LK à LNC le 01/06/86
5151 " de LK à LNC le 01/06/86
5153 " de LK à LNC le 01/06/86

HLDE 5170 passée de LNC à FNDM le 01/06/86
 5172 " de LNC à FNDM le 01/06/86
 5173 " de LK à FNDM le 01/06/86
 5174 " de LK à FNDM le 01/06/86
 5175 " de LNC à FNDM le 01/06/86
 5177 " de LK à FNDM le 01/06/86
 5178 " de LNC à FHS le 01/06/86
 5180 " de LNC à FHS le 01/06/86
 5186 " de LNC à FHS le 01/06/86.

HLDE 5501 passée de NK (entretien MUT) à MUT le 01/06/86
 5502 " de NK (" MUT) à MUT le 01/06/86
 5503 " de NK (" MUT) à MUT le 01/06/86.

HLDE 5907 passée de GT à FKR le 01/06/86
 5917 " de GT à FKR le 01/06/86
 5922 " de GT à FKR le 01/06/86
 5923 " de GT à FNDM le 01/06/86
 5927 " de GT à FKR le 01/05/86
 5929 " de GT à FKR le 01/06/86
 5931 " de GT à FNDM le 01/06/86
 5935 " de GT à FKR le 01/06/86.

HLDE 5901 passée de FNDM au parc à FNDM le 01/06/86
 5902 " de FNDM au parc à FNDM le 01/06/86
 5906 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 5921 " de FNDM au parc à FNDM le 01/06/86
 5923 " de FNDM au parc à FNDM le 01/06/86
 5927 " de FKR au parc à FKR le 01/06 au 01/11/86
 5931 " de FNDM au parc à FNDM le 01/06/86
 5933 " de FKR au parc à FKR le 01/06 au 01/11/86
 5935 " de FKR au parc à FKR le 01/06 au 01/11/86.

HLDE 6016 - 6019 - 6055 - 6067 - 6070 - 6079 - 6082 - 6086
 FKR deviennent "réserve réseau" le 05/01/86.

HLDE 6010 passée de NK à FGH le 01/06/86
 6012 " de FHS à FGH le 01/06/86
 6014 " de FHS à FGH le 01/06/86
 6027 " de FHS à FKR le 01/06/86
 6045 " de NK à FGH le 01/06/86
 6047 " de NK à FGH le 01/06/86
 6050 " de NK à FGH le 01/06/86
 6055 " de FKR à FGH le 01/06/86
 6060 " de FHS à FKR le 01/06/86
 6069 " de NK à FGH le 01/06/86
 6073 " de FHS à FKR le 01/06/86

HLDE 6075 passée de FHS à FKR le 01/06/86
 6089 " de FHS à FGH le 01/06/86.
 HLDE 6294 passée de LK à FKR le 05/01/86
 6296 " de LK à FKR le 05/01/86
 6298 " de LK à FKR le 05/01/86
 6299 " de LK à FKR le 05/01/86.
 HLDE 6274 passée de LNC à NK le 01/06/86
 6275 " de LNC à FKR le 01/06/86
 6276 " de LNC à FKR le 01/06/86
 6289 " de LNC à NK le 01/06/86
 6291 " de FKR à FHS le 01/06/86
 6294 " de FKR à FHS le 01/06/86
 6295 " de FKR à FHS le 01/06/86
 6296 " de FKR à FHS le 01/06/86
 6297 " de FKR à FHS le 01/06/86
 6298 " de FKR à FHS le 01/06/86
 6299 " de FKR à FHS le 01/06/86
 6301 " de FKR à LK le 01/06/86
 6318 " de LK à FHS le 01/06/86
 6319 " de LK à FHS le 01/06/86
 6323 " de LNC à NK le 01/06/86
 6324 " de LNC à NK le 01/06/86
 6325 " de LK à NK le 01/06/86
 6328 " de FKR à NK le 01/06/86
 6329 " de LNC à NK le 01/06/86.

b) Radiation :

HLDE série 61 - toutes les machines de cette série arrêtées
définitivement à FKR le 05/01/86, voir
 derniers PV de 1985.

HLDE 5408 FEO

rayée le 01/04/86 sur PV 145 de AC FAZ du 11/03/86.

HLDE 5906 FKR (parc)

rayée le 01/11/86 sur PV 174 de AC FAZ du 06/10/86.

HLDE 5911 FKR

rayée le 01/05/86 sur PV 147 de AC FAZ du 14/04/86.

HLDE 5933 FKR

rayée le 31/12/86 sur PV 182 de AC FAZ du 05/12/86,
 vendue à la société "Gleismac Italiana spa - Bigarello -
 Italia" et expédiée le 18/12/86.

HLDE 5943 FKR

rayée le 01/03/86 sur PV 136 de AC FAZ du 15/01/86.

HLDE 6010 FGH
 rayée le 01/08/86 sur PV 159 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6011 FHS
 rayée le 01/08/86 sur PV 151 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6014 FGH
 rayée le 01/11/86 sur PV 175 de AC FAZ du 06/10/86.
 HLDE 6019 FKR
 rayée le 01/08/86 sur PV 149 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6028 FGH
 rayée le 01/08/86 sur PV 160 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6029 NK
 rayée le 01/04/86 sur PV 144 de AC FAZ du 19/02/86.
 HLDE 6030 FHS
 rayée le 01/08/86 sur PV 152 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6033 NK
 rayée le 01/08/86 sur PV 155 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6036 FGH
 rayée le 01/08/86 sur PV 161 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6041 NK
 rayée le 01/08/86 sur PV 156 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6044 FGH
 rayée le 01/07/86 sur PV 148 de AC FAZ du 27/05/86.
 HLDE 6046 FGH
 rayée le 01/11/86 sur PV 176 de AC FAZ du 06/10/86.
 HLDE 6050 FGH
 rayée le 01/08/86 sur PV 162 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6055 FGH
 rayée le 01/08/86 sur PV 163 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6059 FHS
 rayée le 01/03/86 sur PV 140 de AC FAZ du 06/02/86.
 HLDE 6066 NK
 rayée le 01/08/86 sur PV 157 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6068 FGH
 rayée le 01/11/86 sur PV 177 de AC FAZ du 06/10/86.
 HLDE 6074 FHS
 rayée le 01/08/86 sur PV 153 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6075 FKR
 rayée le 01/12/86 sur PV 179 de AC FAZ du 19/11/86.
 HLDE 6077 FHS
 rayée le 01/08/86 sur PV 154 de AC FAZ du 12/06/86.
 HLDE 6082 FKR
 rayée le 01/08/86 sur PV 150 de AC FAZ du 12/06/86.

HLDE 6088 NK
 rayée le 01/08/86 sur PV 156 de AC FAZ du 12/06/86.

HLDE 6016 FKR
 cédées le 01/12/86 au service de la
 voie, pour la remorque des trains de
 renouvellement gérés
 par le Direction V. Service 37.

HLDE 6042 FGH
 6052 FGH
 6073 FKR
 6086 FKR
 6089 FGH
 HLDE 6280 FKR
 rayée le 01/03/86 sur PV 141 de AC FAZ du 06/02/86.

5) Locomotives Diesel de Manoeuvre

a) Mutation :

HLM 7338 passée de NK à FEO le 01/06/86
 7339 " de NK à FEO le 01/06/86
 7340 " de NK à FEO le 01/06/86
 7341 " de NK à FEO le 01/06/86
 7342 " de NK à FEO le 01/06/86.
 HLM 8014 passée de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8015 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8016 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8017 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8021 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8023 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8029 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8036 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8038 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8039 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8041 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8042 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86
 8044 " de FKR au parc à FKR le 01/06/86.
 HLM 8306 passée de LNC au parc à LNC le 01/06/86
 8307 " de LNC au parc à LNC le 01/06/86
 8308 " de LNC au parc à LNC le 01/06/86
 8318 " de LNC au parc à LNC le 01/06/86
 8321 " de LNC au parc à LNC le 01/06/86.
 HLM 8401 passée de FEO au parc à MUT le 01/06/86;
 en réalité, restée en prêt à FEO.
 8402 passée de FEO au parc à MUT le 01/06/86;
 en réalité, restée en prêt à FEO.
 8403 passée de MKM (entretien MUT)
 au parc à MUT le 01/06/86;
 en réalité, restée en service à NKM.

HLM 8404 passée de GNM au parc à GNM le 01/06/86
 8407 " de GNM au parc à GNM le 01/06/86
 8409 " de GNM au parc à GNM le 01/06/86
 8410 " de GT au parc à GT le 01/06/86 (!)
 8411 " de GNM au parc à GNM le 01/06/86
 8416 " de GT au parc à GT le 01/06/86 (!)
 8418 passée de MKM (entretien MUT)
 au parc à MUT le 01/06/86;
 en réalité, restée en service à MKM.
 8419 passée de FEO à MKM (entretien MUT) le 01/06/86;
 en réalité, restée en prêt à FEO.
 8420 passée de FEO au parc à MUT le 01/06/86
 8421 passée de FEO à MKM (entretien MUT) le 01/06/86;
 transfert réel effectué le 01/07/86.
 8422 passée de GT à MKM (entretien MUT) le 01/06/86;
 en prêt de GT à MUT à partir du 27/11/85,
 ensuite en prêt de MKM à FEO jusqu'au 17/11/86.
 8423 passée de GNM au parc à GNM le 01/06/86
 8425 passée de FEO au parc à MUT le 01/06/86;
 restée en prêt à FEO jusqu'au 01/09/86 et
 actuellement en service à MKM.
 8433 (pour mémoire) en prêt de GNM à MUT du 08/12/85
 au 01/06/86.
 8442 passée de GNM à FNDM le 01/06/86
 8445 passée de GT au parc à GT le 01/06/86 (!)
 8446 " de GT au parc à GT le 01/06/86 (!)
 8448 " de GT au parc à GT le 01/06/86 (!)
 8452 " de LK à FNDM le 01/06/86
 8454 " de LK à FNDM le 01/06/86

b) Radiation :

HLM 8014 FKR (parc)
 rayée le 01/10/86 sur PV 168 de AC FAZ du 19/08/86.
 HLM 8017 FKR (parc)
 rayée le 01/09/86 sur PV 164 de AC FAZ du 15/07/86.
 HLM 8021 FKR (parc)
 rayée le 01/10/86 sur PV 169 de AC FAZ du 19/08/86.
 HLM 8023 FKR (parc)
 rayée le 01/10/86 sur PV 170 de AC FAZ du 19/08/86.
 HLM 8029 FKR (parc)
 rayée le 01/10/86 sur PV 171 de AC FAZ du 19/08/86.
 HLM 8038 FKR (parc)
 rayée le 01/10/86 sur PV 172 de AC FAZ du 19/08/86.

HLM 8041 FKR (parc)
 rayée le 01/09/86 sur PV 165 de AC FAZ du 15/07/86.
 HLM 8042 FKR (parc)
 rayée le 01/10/86 sur PV 173 de AC FAZ du 19/08/86.
 HLM 8014 - 8021 - 8023 - 8029 - 8038 - 8042 FKR
 vendues à la société "Gleismac Italiana spa - Bigarello -
 Italia",
 8021 - 8023 - 8038 expédiées la nuit du 29 au 30/10/86.
 HLM 8306 LNC (parc)
 rayée le 01/09/86 sur PV 166 de AC FAZ du 15/07/86.
 HLM 8413 MKM (entretien MUT)
 rayée le 01/03/86 sur PV 137 de AC FAZ du 15/01/86.
 HLM 8420 MUT (parc)
 rayée le 01/09/86 sur PV 167 de AC FAZ du 15/07/86.

M. Thiry - 18/01/87.

LA JUNGLE DES CHIFFRES en 150 années de Chemin de fer

Nos jeunes modélistes et lecteurs restent perplexes devant les propos des plus anciens mélangeant types et séries dont ils ont connu en 1971 le grand changement.

Cette confusion règne aussi chez certains fabricants de matériel miniature et, au comble, parmi le personnel sédentaire de la SNCB lui-même où l'on peut entendre parler de type 12 en lieu et place de série 12 ce qui n'est pas du tout pareil.

Avant de nous attarder plus longuement au grand changement de 1971, parcourons rapidement l'histoire de la numérotation belge.

AVANT 1931:

Dès 1876, les locomotives belges sont classées selon leur type.

Bien malencontreusement, elles sont numérotées selon leur livraison. Leur numéro ne correspond en rien à leur type et seul un tableau de correspondance numéro/type peut aider le puriste à bien immatriculer son véhicule à cette époque.

Une correspondance type/usage peut être déterminée selon:

- types 1 à 18: loco voyageurs
- types 20 à 23: loco de gare
- types 25 à 40 loco marchandises et mixtes
- types 50 à 52: loco légères
- types 60-69: loco voyageurs allemandes
- types 71 à 75: loco allemandes faibles
- types 79-90: loco allemandes moyennes
- type 92: G12 allemande
- types 93 à 99: loco-tenders allemandes.

selon les indications de Monsieur André DAGANT (Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB)

Exemple: la 3305, de type 6 et de configuration 2-2-1: rien dans le numéro n'évoque le type ou la disposition d'essieu.

N.B.: pour augmenter la confusion (déjà à cette époque), un type pouvait être réattribué et le type 6, avant de désigner nos 2-2-1 (en 1925) désignait un engin plus ancien de disposition 130.

EN 1931

Réforme de la numérotation des engins moteur avec rationalisation:

un principe de base: le retrait des deux derniers chiffres donnait le type.

Exemple: la 503 est une type 5

la 3605 est une type 36

Le tableau de correspondance d'avant 1931 reste valable dans l'ensemble avec quelques corrections dont p.e. 23 devient 53, 22 devient 57, 32 devient 44, 31 devient 41, 37 devient 31, 52 devient 58

Le problème de cette première réforme apparait avec les machines dépassant la centaine d'unité; c'est le cas des 81 dont les deux premiers chiffres allaient de 81 à 86.

Cette époque est désignée selon les normes NEM 801 B comme époque II période b.

Pour l'instant, nous n'avons encore évoqué que les engins vapeur. Mais dès 1930 apparaissent les premiers autorails: ces derniers portent une numérotation de 5 chiffres: les trois premiers indiquent le type, ils sont séparés des deux derniers par un point: ceux-ci indiquant le numéro de l'engin dans le type.

p.e; 604.01 est un autorail de type 604

Pour ces autorails, pas de correspondance non plus entre le type et la disposition d'essieux ou le nombre de caisse: il faut de nouveau s'adresser à un tableau des correspondances.

En 1935 apparaissent aussi des automotrices quadruples: chaque véhicule portent un numéro de 4 chiffres. Les deux premiers déterminent l'engin, les deux derniers le numéro d'ordre.

EN 1946

Le 1er janvier 1946, nouvelle réforme (et dernière pour les locomotives vapeur) de la numérotation.

Nous entrons dans l'époque III des normes historiques NEM 801 B qui s'étalera jusqu'au 1er janvier 1971.

Pour chaque espèce d'engin moteur, voyons plus en détail la détermination:

Les locomotives à vapeur:

Les machines portent un numéro de 4 (pour les types 1 à 9) ou de 5 chiffres (de 10 à 99). Le ou les deux premiers chiffres désigne(nt) le type. Il(s) est(sont) séparé(s) des trois derniers chiffres, indiquant le numéro d'ordre de la machine, par un point

Exemples: la 1.001 est une locomotive de type 1

la 29.013 est une locomotive de type 29.

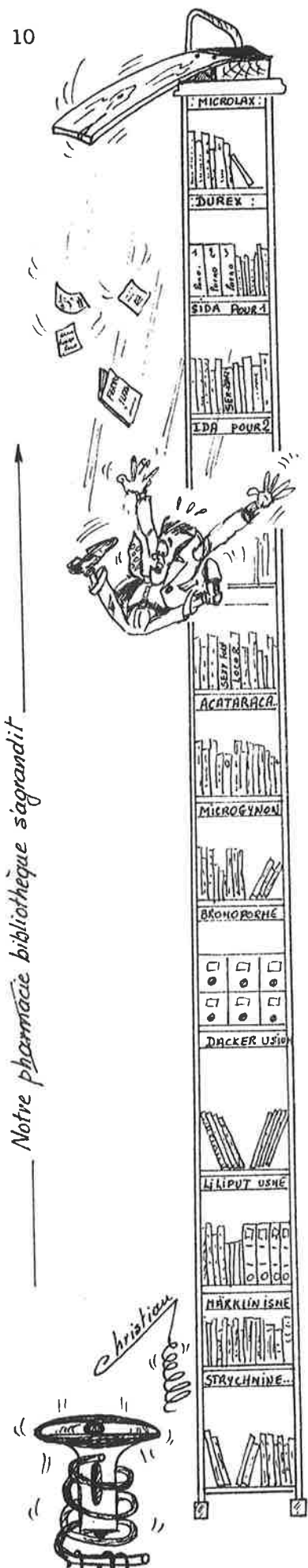
Comme aux périodes précédentes, notons - et c'est pas pour nous simplifier les choses - que des types devenus libres par déclassement de tous les engins peuvent être réattribués: c'est, par exemple, le cas du type 29 pour lequel il faut préciser 29 de 1875 ou 29 de 1946. Idem pour les 25 ou pour les 1.

A suivre..

VOUS AUSSI, AGRANDISSEZ VOTRE BIBLIOTHEQUE

LORS DES REUNIONS DU VENDREDI SOIR À HAINE ST PIERRE, VOUS POUVEZ ACQUÉRIR LES OUVRAGES SUIVANTS:

TRANS-FER hors série n°2 spécial MARIEMBOURG	300,-
TRANS-FER hors série LE RAIL EN GAUME	300,-
LE TRAIN MINIATURE NOUVEAU J Leplat Loco-Revue	280,-
LES TRAMWAYS DANS L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE	150,-
LES TRAMWAYS URBAINS D'OSTENDE	150,-
LES TRAMS VERTS DE CHARLEROI	250,-
LE GUIDE DU DECOR FERROVIAIRE (Les cahiers du train miniature n°6 R.M.F.)	600,-
COMMENT CONCEVOIR UN RESEAU DE CHEMIN DE FER MINIATURE ET REALISER SON INFRASTRUCTURE (Les cahiers du T.M. n°5)	480,-
UN DEMI-SIECLE D'AUTORAIL A HAINE ST PIERRE Il nous reste 3 exemplaires seulement de cette édition C.F.C. écrite par M. A. BIAUMET	300,-
LES VICINAUX DU TEMPS DE LA VAPEUR	330,-
RAIL PHOTO N°15	200,-
N°10	180,-
N°11	200,-
N°15	200,-
LE TRAMWAY HISTORIQUE LOBBES-THUIN	275,-
LE TRAVAIL DE LA FEUILLE PLASTIQUE Comment réaliser une loco T.29 SNCB	80,-
GARES ET BATIMENTS FERROVIAIRES Loco-Revue Nous attirons votre attention sur le prix vraiment exceptionnel 89FF-->	500,-
HISTOIRE DES 25 PREMIERES ANNEES DES CH. DE FER	475,-
RECUEIL DES SCHEMAS DES WAGONS EN USAGE A LA SNCB (plans de tous les wagons SNCB 1986)	1000,-
LE RAIL EN TOURNAISIS	800,-
LES CHEMINS DE FER VICINAUX DANS LE BRABANT DIESEL B	1780,-
TYPE 38 (NL)	550,-
TYPE 211 (NL)	600,-
RAIL ET TRACTION n°133 (celui du renouveau)	130,-
LE CHEMIN DE BASTOGNE A GOUVY (le dernier ex.)	350,-
Les cartes postales GEDA	160,-
Les cartes postales EDIBLANCHART	150,-
Les cartes postales du G.T.F.	selon série



Notre pharmacie bibliothèque s'agrandit

Bruxelles : le T.G.V. dans le pré-métro ?

Une proposition inédite de l'Arau : le T.G.V. traverserait la ville en empruntant le tunnel du pré-métro

« Cela peut paraître bizarre, mais c'est possible » : c'est ainsi que René Schoonbroodt, animateur de l'Arau (Atelier de recherche et d'action urbaines) a commenté jeudi l'étude réalisée par deux ingénieurs concernant le passage du T.G.V. (train à grande vitesse) à Bruxelles. Ceux-ci proposent, ni plus ni moins, de faire passer le T.G.V. par le tunnel de la ligne de pré-métro Midi-gare du Nord, les tramways étant rétablis en surface, sur les boulevards Lemonnier, Anspach et Max.

Selon le rapport technique, basé sur les plans et données techniques du T.G.V. français, cette solution est moins coûteuse et présente par ailleurs l'avantage de laisser intact le cœur de Bruxelles, puisque les travaux nécessaires seraient réalisés en sous-sol.

Ainsi, il « suffirait », pour permettre le passage du T.G.V., d'augmenter la hauteur du tunnel du pré-métro (en abaissant son plancher de béton) et de construire deux nouveaux tronçons de tunnel aux points d'accès, les rampes actuelles ne permettant pas le passage d'un train. En revanche, le T.G.V. ne passant qu'une fois par heure, on pourrait aisément se limiter à des tunnels d'accès à une seule voie.

STATION SURDIMENSIONNÉE. Quant à l'arrêt du train, il pourrait s'effectuer soit à la station de métro « gare du Nord » (moyennant son

agrandissement en sous-cœuvrel), ce qui permettrait la liaison du trafic avec le réseau ferroviaire et de transports en commun existant; soit à la station « Bourse », surdimensionnée pour le métro mais parfaitement capable d'accueillir une rame complète de T.G.V. Cette dernière formule assurerait aux voyageurs une liaison rapide avec le quartier Schuman, un tapis roulant les emmenant de la Bourse à la station de métro « De Brouckère ».

PAS N'IMPORTE COMMENT. Pour l'Arau, qui reprend cette proposition à son compte, le passage du T.G.V. à Bruxelles, s'il se justifie sur le plan international, ne peut en aucun cas faire souffrir la ville, mais doit au contraire assurer son développement. Ainsi, l'Arau craint que les investissements ne soient concentrés sur le projet T.G.V. (dont le passage en Belgique exigerait un investissement de quelque 30 milliards de francs) et que l'on « détricote » ainsi le réseau de transports en commun existant.

Ce danger de marginalisation des moyens de transport du plus grand nombre au profit d'une amélioration des déplacements d'une minorité de voyageurs est bien réel, estime l'Arau. « On constate, en effet, depuis la restructuration du trafic ferroviaire, en 1984 - qui a eu pour effet de supprimer certains trains de ban-

lieux surtout empruntés par les navetteurs - que le trafic routier, aux heures de pointe, se ralentit fortement et même se bloque, à Bruxelles. De plus en plus de navetteurs ont, en effet, été contraints de se rendre en voiture à leur travail. Cette augmentation du trafic ne peut que nuire au développement de Bruxelles et à la qualité de vie de ses habitants », poursuit l'Arau.

DES AVANTAGES. Quant à la proposition d'enterrer le T.G.V. et de remettre les trams du pré-métro en surface dans l'axe Midi-Nord, celle-ci présente plusieurs avantages, selon l'Arau. Pour le centre-ville d'abord, car la réapparition des trams sur les boulevards y freinerait sans conteste le trafic routier (qui a augmenté de quelque 40 p.c. depuis que les trams circulent en sous-sol, tandis que les accidents se multiplient en surface). Pour les usagers de la S.T.I.B. ensuite, car la ligne de pré-métro est peu sécurisante et plutôt négligée par la S.T.I.B. Pour la S.T.I.B. elle-même, car l'utilisation du réseau des trams en surface est moins coûteuse. Pour les commerçants du centre, enfin : ils verraient réapparaître une clientèle qui, aujourd'hui, leur passe... sous les pieds. Comme quoi la formule du « TGV-métro » pourrait séduire du monde.

Mireille
VAN WILDERODE.

Vu dans la Libre Belgique du 14 août 1987.

Notre membre et ami Dominique ALLARD nous signale à propos de ce journal qu'il a annoncé qu'il publiera les deuxième et quatrième mardis de chaque mois une rubrique consacrée au modélisme ferroviaire; la première est parue le mardi 08.09.87. L'auteur fait appel à tous ceux qui voudraient se manifester: professionnels, amateurs, néophytes ou clubs. Ils peuvent envoyer leur correspondance à: Jean-François VITRY

" LA LIBRE BELGIQUE "

Mentionner "modélisme ferroviaire" dans le coin supérieur gauche de l'enveloppe

Bd E. Jacquain 127

1000 BRUXELLES

Dernière minute:
5904 et 5936
à 2396 FB



Bulletin de souscription

Nom Prénom Ets VANDERWALLE & Fils

Adresse

.....

commande FERME aux Ets VANDERWALLE le matériel suivant :

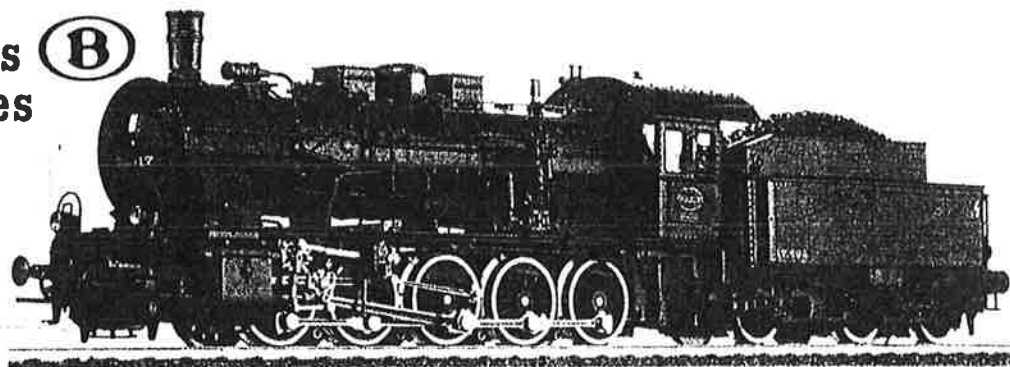
- locomotive(s) type 90 Roco à 3.588 FB
- machine(s) série 62 Roco à +ou- 2.340 FB
- " série 63 " " "

LIVRABLES : 6246 - 6278 - 6255.

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



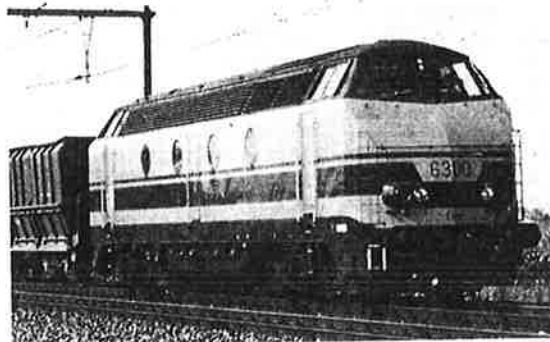
43225 (4116F)

☎ 85032, ☎ 10021, 0 85602

Modèle finement détaillé de la locomotive 90.089 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 tamponnement 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'une génératrice fumigène «Seuthe n° 10». De lêtes d'attelage court et de: 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.

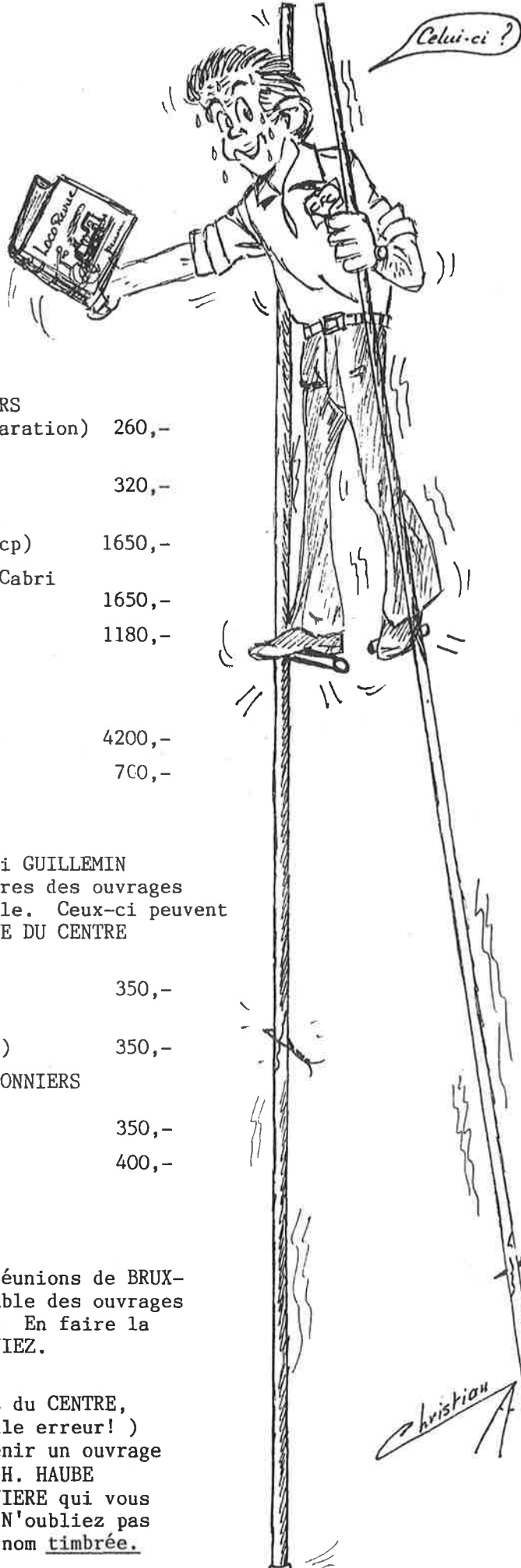
Uitvoering van model als ROCO-nummer 43544, echter met een ander locomotief-nummer! U kunt variëren!

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



Notre bibliothèque s'est agrandie !

Les photos "vapeur" de P. COPPIETERS (2 séries, les suivantes en préparation)	260,-
VOIES ET BATIMENTS C. Poli Les Cahiers du T. M. n°2)	320,-
LE TEMPS DES TRAMWAYS Ed. du Cabri (Toutes les villes de France en cp)	1650,-
DES TRAINS ET DES COULEURS Ed. du Cabri (les trains suisses)	1650,-
LES TRANS EUROP EXPRESS (LVdR)	1180,-

Aussi disponible:

UN OVALE CIWL	4200,-
UNE PLAQUE LA MEUSE	700,-

Nos amis du CERCLE D'HISTOIRE Henri GUILLEMIN possèdent encore quelques exemplaires des ouvrages ci-dessous édités par ce même cercle. Ceux-ci peuvent être obtenu par le CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

LES BOMBARDEMENTS ALLIES DE 1944 DANS LE CENTRE	350,-
NOS INDUSTRIES AU PASSE (l'industrie à HAINE ST PIERRE)	350,-
LES CANAUX ET CHEMINS DE FER CHARBONNIERS DANS LE CENTRE	
Tome I: Les Canaux	350,-
Tome II: Les Chemins de fer	400,-

*** **

Pour les membres fréquentant les réunions de BRUXELLES, vous pouvez obtenir l'ensemble des ouvrages cités ci-dessus lors des réunions. En faire la demande à votre G.O. Michel BROIGNIEZ.

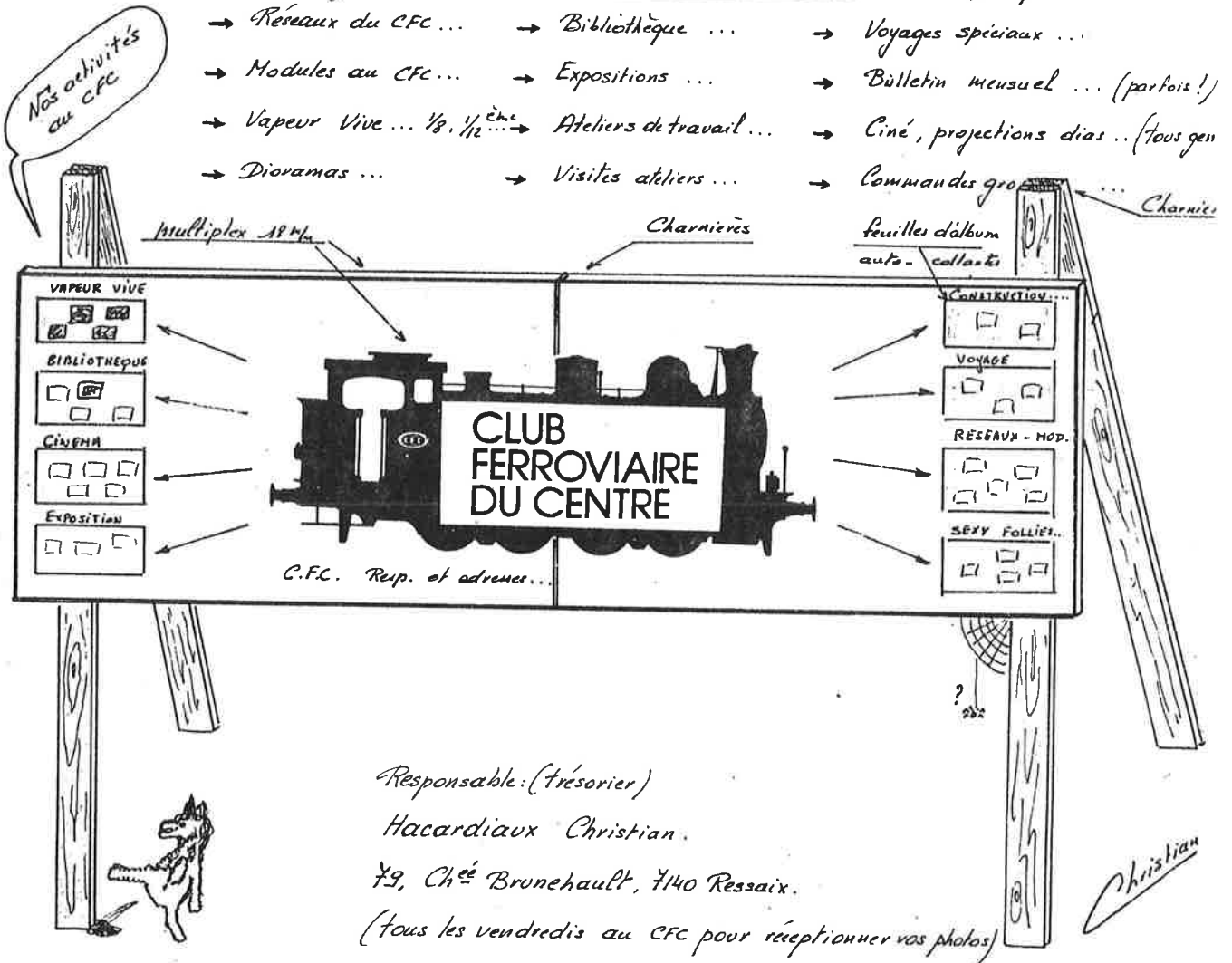
Vous ne fréquentez ni les réunions du CENTRE, ni celles de BRUXELLES (mais quelle erreur !) mais vous souhaitez néanmoins obtenir un ouvrage franco; c'est possible, contactez H. HAUBE Rue Dr. Gregoire, 51 7100 LA LOUVIERE qui vous communiquera la marche à suivre. N'oubliez pas d'y ajouter une enveloppe à votre nom timbrée.

EXPOSITION FERROVIAIRE future !

Nous avons besoin de vos plus belles photos pour nos prochaines expositions.
Elles seront présentées sur des feuilles plastifiées d'album et pourront donc être
permutées sans dégât. (Indiquer votre nom au verso.)

Sujets présentés :

- | | | |
|---------------------------------|---------------------------|--|
| → Réseaux du CFC... | → Bibliothèque ... | → Voyages spéciaux ... |
| → Modules au CFC... | → Expositions ... | → Bulletin mensuel ... (parfois !) |
| → Vapeur Vive ... 1/8, 1/12 ... | → Ateliers de travail ... | → Ciné, projections diapos ... (tous genres) |
| → Dioramas ... | → Visites ateliers ... | → Commandes gros ... |



Responsable: (trésorier)

Hacardiaux Christian.

79, Ch^{ée} Brunehault, 7140 Reossaix.

(Tous les vendredis au CFC pour réceptionner vos photos)

S . O . S . E N S E I G N E L U M I N E U S E

NOUS CHERCHONS: pour mieux marquer notre présence dans diverses manifestations et puisque l'un de nos plus chers membres nous "prête" le caisson d'une enseigne lumineuse, nous cherchons de quoi l'habiller aux couleurs de votre Club. Si vous travaillez dans une fabrique d'enseigne ou que votre beau-frère ou le cousin de la nièce ou le meilleur copain y travaille, vous pouvez - je devrais écrire "vous devez" - nous tuyauter - au moins ou nous fournir - au plus - le translucide jaune, le "papier" de contraste noir, les lettres noires...et le mode d'emploi. Contacter P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE tél. 064/22.39.43 hres de bureau.

Juillet-août; temps des vacances, de la détente mais aussi de réflexions douces-amères qui peuvent émerger auprès de certains animateurs.... A la lecture de cet article, on pourrait penser qu'il n'y a qu'une poignée d'entre-nous qui rédigent, compulsent, recherchent, écrivent... Ce n'est pas possible après tant d'années de passions communes!

Non! Je ne peux le croire!

Je conçois que tout le monde ne soit pas écrivain, dessinateur, photographe, electricien, menuisier, ...mais enfin que diable!

Tous ont des possibilités que l'on doit mettre au service de notre communauté.

Ce qui nous permet d'être ensemble et nous rapprochent n'est-il pas d'abord l'amitié et notre passion commune du chemin de fer sous toutes ses formes? de plus, notre revue Ferro-flash doit être cet élément, ce lien fondamental qui permet de créer une chaîne, même pour ceux qui sont éloignés; l'abandonner serait une faute grossière!

Oui! Je crois au courage et ce ne sont pas quelques erreurs d'aiguillages (pardon; de découragements) de nos animateurs qui me feront dire le contraire!

Je souhaiterais, pour ma part, que tous les membres de notre club, sans exception, encouragent et soutiennent ceux qui se donnent du mal et beaucoup de leur temps pour faire paraître chaque mois notre revue.

Encourageons-les!

Soutenons-les! Et écrivons-leur!

Relevons le flambeau!

Animateurs, ce n'est ni co s'coup-ci que vous partirez!

Un (fervent) lecteur de Ferro-Flash

EN LIBRAIRIE

LE TRAMWAY HISTORIQUE LOBBES-THUIN:

Une plaquette éditée par les Editions du CABRI sous la plume de nos amis R. DUSSART-DESART et O. GEERINCK. Plaquette sur papier glacé avec 14 photos couleur d'excellente qualité comprenant l'historique de la ligne 92, de l'AsVi et du matériel préservé. Hélas, comme partout, la qualité se paie: vous trouverez cette plaquette auprès de votre section au prix de 275 francs.

TOUT BEAU, TOUT NEUF

MARKLIN: wagon Eaos type 1415 A 2

RIVAROSSO: voiture TEN des F.S. louée à RAILTOUR

ROCO: dépanneuse routière CASSART de Bovesse

EN PARCOURANT

14

TRAM 2000 n°71: "le chapeau de curé" de la Basilique. Marketing SNCV côtier

MARKLIN MAGAZIN 4/87: cpm

RAIL MINIATURE FLASH sept87: les nouveautés belges. Prises de vue truquées. Initiation à l'électronique

HET ROETHUISJE n°23: cpm

INFO MODELE août 87: les motrices à courant triphasé du Borinage

CORRESPONDANCE octobre: c'est pas du belge, mais l'anecdote d'une suisse en 1859 vaut la peine!

ENTRE-VOIES n°93: les locomotives allemandes BR52 à condensation (T.27 SNCB): sous la plume de G.THIERRON, un condensé des données sur ces machines qui étaient, pour rappel, au nombre de 3 à la SNCB.

52.1973 + tender 3'2'T16 = SNCB 2800 puis 27.003 tender 40002

52.1977 + tender 3'2'T16 = SNCB 2801 puis 27.001 tender 40003

521992 + tender 2'2'T13,5 = SNCB 2802 puis 27.002 tender 40001

Selon l'auteur, le choix de la 2802 (27.002) s'impose lors de l'acclimatation du modèle HO que sort la firme PIKO vu le tender, qui est le court, mais mais attention, bien qu'elle nous quitta en 1950, elle était garée à SCHAEERBEEK depuis l'été 45 et ne roulait plus lors de la renumérotation de 1946.

Elle était équipée de pare-fumées WITTE et n'avait pas reçu la livrée vert SNCB.

La 2800 a subi le même sort alors que la 2801, bombardée en 1944, rejoignit l'ALLEMAGNE sans être réparée..et sans avoir roulé sur le territoire libéré.

Boucle de retournement et triangle en deux rails.

CFTY TOURAIL sept.87: un éditorial à lire pour les "I-A-Qu'a". Je m'en fichisme à la SNCB? Didier Reynders connaît-il la T.12?

LOCO REVUE 496: animons nos voitures voyageurs. O. FONCOUX installe rideaux et personnages en ouvrant les ^{fenêtres}

TRANS-FER 53: bcp de voyageurs clandestins à la SNCB. Rapport du conseil d'administration 1986. Les futures coupes sombres. Rapport du conseil d'administration de la SNCV, dans lequel nous pouvons lire à propos de l'axe ferré LA LOUVIERE TRAZEGNIES: " nous avons sollicité l'accord du Ministre des Communications pour le renouvellement de cette section. La durée des travaux est estimée à 3 ans." Nous lisons aussi que les km supprimés sont toujours repris comme km exploités mais actuellement substitués pour 3 ans (sic).

TRAINS MINIATURES juil-août: pour le débutant: magnétisme et électro-.

LA VIE DU RAIL 2107: 1 km. de voie posé par jour. Faites vous-même une aiguille de déraillement.

2108: spécial tramway.....qui renaît en FRANCE alors que par chez nous....

PROVKOERIER 2-87: la ligne de la côte

TFZ-AKTUEEL sept.-okt.87: une nouvelle rubrique en plus des nombreuses et intéressantes autres: les gares belges; à épinglez: Ecaussinnes pour les Centristes et Châtelaineau pour les Carolos.

RAIL MAGAZINE n°125: cpm

MOETEN EXPRESS n°25: cpm

LE RAIL sept 87: les voitures I10 (nd)

MIBA 9/87: tricycle et quadricycle Daimler et Benz en HO. Une 1-5-0 en vapeur vive enHO!!

CONTINENTAL MODELLER sep.Oct.: cpm

LIVE STEAM août 87: tramway en 7½

MODEL RAILROADER sept.87: les diverses techniques de la reproduction des rivets. ABC de la photographie des chemins de fer miniatures. Pour les passionnés des grandes échelles une "Cab Forward" pour voie LGB.

RAIL PHOTO n°15: de bonnes photos de la "sentinel" en ardennes Les "benelux" insolites. + une part (trop!?) belle à nos voisins du Nord. Notre ami Jean Pierre, lecteur attentif, nous signale: inverser les légendes 420 et 421, photo 423 à LUTTRE et non BAULERS, photo 425 à SCHELDEWINDEKE et non FRASNE, toujours à la 425 une coupure malheureuse nous annonce le "Flandrien-sexpress": est-ce un train de plaisir?

LE TRAIN-TRAIN 5/87: nd : c'est la première fois que nous parcourons cette revue: dans ce n°, pas de modélisme. Les articles que nous y avons trouvé semblent provenir d'autres revues ou livres. Malheureusement, cette revue corporative n'est pas disponible.

LE JOURNAL DU CHEMIN DE FER 7/1987: une 62 en HO: 3214 pièces, pales des ventilateurs tournant et essuie-glaces fonctionnel! Suspension fonctionnelle itou! Quel bijou. La BB101

INDEPENDANT DU RAIL oct. 87: cpm

SNCF MARCHANDISES n°132: une nouvelle spécialité à MAUBEUGE: le transport de chevaux grâce à un Belge.

La presse spécialisée évoquant, de plus en plus souvent, la disparition du raccordement ferré qu'empruntent les visiteurs des célèbres grottes du centre de HAN SUR LESSE à l'entrée de celles-ci, j'ai voulu, au moins une fois cette saison, retrouver ce bon vieux tram dernier vestige en exploitation régulière du réseau vicinal non électrifié! Un vrai musée vivant avant la lettre!

Hélas, la conduite affichée par le personnel est loin d'être celle qu'il faut tenir avec des reliques.

En effet, ce jour là - 21 août - circulaient les AR 266 et 145 chacun tirant 3 baladeuses. Selon l'affluence, un ou les deux convois étaient engagés, dans ce dernier cas selon l'exploitation "en rafale" qui est de tradition sur la ligne depuis la disparition de l'évitement. Je n'ai pu résister au plaisir d'effectuer l'aller-retour - par ailleurs fort économique: 49 francs pour près d'une demi-heure de secousses ferroviaires - à bord du 266. Passons sur l'état de décrépitude des sièges, ne nous arrêtons pas à celui des boiseries, mon attention étant plutôt retenue par un des tableaux de bord dont une partie pendait, retenue seulement par les fils d'une lampe qui en faisait partie, ainsi que par la colonne support du frein à main dont l'amplitude des oscillations était inquiétante. Dès le départ j'ai cru comprendre l'importance de la vitesse de rotation des rames: les conducteurs tiraient le maximum des malheureux moteurs, les vitesses grinçant des temps, les p.n. traversés loin des Sf 0,5 de la S.N.C.B., le personnel montant et descendant des rames à une vitesse proche des 20 km/h; au terminus supérieur, tête à queue d'un autorail sans un coup d'avertisseur: gare au malheureux photographe qui descend béatement à contre-voie: il n'est pas du tout prévu au programme; et on redescend à pleine vitesse à quelque mètres l'un de l'autre: la poursuite infernale à voie métrique! Heureusement, l'état de la voie est bon dans l'ensemble si l'on excepte quelques mauvais "coups de soleil".

Avant de terminer, voici les propos que j'ai pu recueillir à la base et à prendre donc au conditionnel, ces propos concernant bien sûr l'avenir: le téléphérique: c'est une affaire réglée: c'est non; le G.L.T. serait aussi aux oubliettes; la solution retenue serait - c'est la solution la plus logique pronée depuis des années par les raisonnables - l'électrification...avec récupération du matériel électrique carolorégien (aïe, aïe, il n'est pas tout jeune non plus): cette électrification coûterait 4.000.000 francs pour les 4 kilomètres. Mais je le répète au conditionnel!

N'hésitez donc pas de programmer une visite à ce musée vivant dès les premiers beaux jours de 1988: il est grand temps: le matériel vieillit terriblement et les projets de remplacement se bousculent.

N.D.L.R.: depuis la rédaction de cet article, la presse quotidienne nous a appris que le G.L.T. nouveau serait mis en service, au départ de JEMELLE, sur une liaison touristique ROCHEFORT - HAN-SUR-LESSE. Le projet serait déjà en route avec l'ouverture d'un chantier d'aménagement en piste GLT de l'assiette de l'ancienne ligne 150! Qui peut en dire plus?

REFERENDUM

CALENDRIER EDIBLANCHART 89

La maison EDIBLANCHART, soucieuse de satisfaire le plus grand nombre, nous fait parvenir le texte suivant à propos de ses futurs calendriers:

" A son sujet nous serions heureux de savoir ce que l'on souhaiterait à l'avenir : soit des vues en gros plan du matériel ferroviaire, ou alors des photos d'ambiance avec diverses compositions de train. Veuillez consulter vos membres et nous le faire savoir à l'occasion. D'avance merci pour votre précieuse collaboration."

Un petit effort: faites-nous parvenir sur simple carte postale vos souhaits que nous transmettrons à la maison EDIBLANCHART. Date limite d'expédition: le 30 octobre à votre secrétariat respectif ou lors d'une réunion sous forme de fiche de format cp.

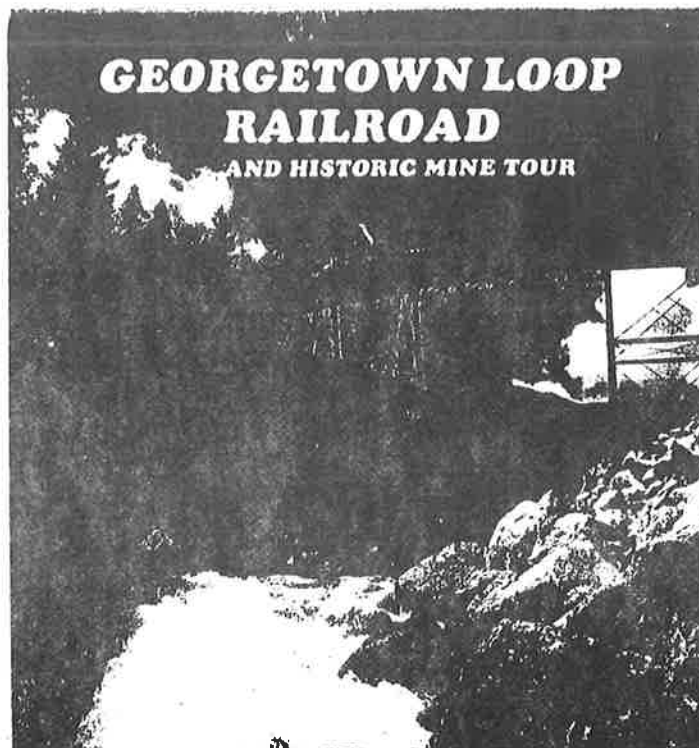
GEORGETOWN LOOP RAILROAD



Cette ligne touristique à l'écartement de 3 pieds a été entièrement reconstruite de 1973 à 1975 avec les fonds de l'Etat de Colorado sur l'assiette de l'ancienne compagnie du COLORADO & SOUTHERN. Cette compagnie a cessé les activités de ses voies étroites dès 1938 et déferré cette section en 1941. Le COLORADO & SOUTHERN possédait entre autre un vaste réseau en voie de 3 pieds de plus de 500 kms en service dès 1880. Il s'agissait d'un amalgame de différentes compagnies telles que Denver, South Park & Pacific - Colorado Central R.R. - Denver, Leadville & Gunnison Railway - Denver, Boulder & Western - toutes reprises sous l'égide du COLORADO & SOUTHERN. Si je cite ces noms, c'est qu'ils sont vraiment évocateurs de décors typiquement "westerns"! La plupart sont des lignes de montagne à voie étroite destinées principalement à descendre sur Denver les différents minerais d'or et d'argent arrachés aux Montagnes Rocheuses. C'est le cas précisément de cette section de 5 kms de GEORGETOWN à SILVER PLUME. Située de part et d'autre d'une étroite vallée encaissée, on a essayé ici de profiter de chaque accident de terrain pour gravir la pente (3%). La ligne passe d'un côté à l'autre de la vallée, repasse sur elle-même dans une magnifique forêt de pins. La région n'est pas sans rappeler la Suisse; nous sommes en plein coeur des Montagnes Rocheuses, à 60 kms de Denver. L'altitude avoisine les 3.500 mètres;

L'attraction principale de cette ligne splendide est certainement son fameux Devils Gate Bridge, pont en poutrelles métalliques extrêmement minces, sans aucun garde-fou et que la compagnie s'est attaché à reconstruire absolument conforme à son état d'origine. Le pont, haut de 35 m, surmonte un torrent, la route et la voie: très impressionnant vu d'en haut comme d'en bas! En effet, la ligne repasse sur elle-même sur une très courte distance.

Le dépôt est situé à l'extrémité ouest de la ligne : Silver Plume, centre nerveux de l'exploitation. Les bâtiments viennent d'être reconstruits dans le style de l'époque. Son parc de locomotives est particulièrement intéressant, bien qu'aucune machine du réseau d'origine n'y figure. En effet le COLORADO & SOUTHERN - Narrow Gauge -(voie étroite), parent pauvre de sa grande soeur à voie normale a toujours tiré le diable par la queue. Aucune locomotive neuve n'a été réceptionnée par ce réseau et il devait se contenter du matériel usagé récupéré dans le parc des lignes citées plus haut et d'autres machines du même écartement achetées d'occasion, parfois même chez des ferrailleurs! La caractéristique principale et typique de ces locomotives est l'adoption dès 1918 du récupérateur de cendres, qui couvrait la cheminée en une sorte de capuchon, prolongé d'un gros tuyau ramenant les escarbilles sur la voie à hauteur du cylindre gauche (en américain : bear trap).



Ces locomotives étaient toutes des 130 ou 140 avec tenders. Seules 5, sur un parc total de 77 ont été préservées, dont 4 comme locomotive-monument, principalement dans l'Etat de Colorado, et une se trouve au musée de Golden dans le même Etat. Ce musée à lui seul vaut le détour, il est extrêmement riche et vivant (vapeur certains week-end) et fera l'objet d'un futur article.

Mais revenons à notre ligne touristique. Le parc actuel est composé des locomotives suivantes :

- 2 grosses 140 à chassis extérieur et avec tender (n° 40 et 44) ont été rapatriées de Panama où elles circulaient aux International Railways of Central America. Construction BALDWIN 1920/21)
- Après quelques années, 2 SHAY à 3 cylindres et 3 trucks moteurs sont venues les rejoindre (n° 8 et 14), récupérées de la fameuse exploitation forestière du WEST SIDE LUMBER CO. Construction Lima 1922), complétées tout récemment par une autre Shay semblable (n° 12), rachetée à une autre ligne touristique de Californie et de même origine.

L' exploitation est d'une extrême simplicité. Le train attend ses passagers au terminus (provisoire) de Georgetown et, après les avoir embarqué, grimpe la pente vers Silver Plume en commençant par le "pont en dentelle". Au retour et, ici encore de manière incompréhensible, la loco repousse le train dans la descente, pourtant excessivement sinueuse et pentue, et ceci bien que de longs évitements aient été aménagés à chaque extrémité.

Une anecdote pour terminer. Le jour de l'inauguration officielle réservée aux grosses légumes et membres de l'association, le train, en double traction, s'engage sur le fameux pont. Tout se passe bien, jusqu'au moment où la première loco atteint l'autre côté. Crac, en plein milieu du pont, le deuxième wagon (une "gondola", sorte de wagon tombereau aménagé pour les passagers) déraile des 8 roues... Panique bien

18 entendu, mais le train s'arrête sans heurts. Imaginez le pont sans rambardes et à peine plus large que le gabarit des wagons! On a prudemment dételé devant et derrière et abandonné le wagon à son triste sort. Plus tard, un bulldozer viendra le tirer de sa fâcheuse posture. Depuis lors, tout se passe bien...

Si vous passez par Denver, le détour (80 kms) est absolument indispensable dans une région historiquement très riche et où foisonnent des reliques ferroviaires typiquement américaines. Par exemple, près de la gare principale de Denver, on peut se faire photographier à côté d'une BIG BOY (N° 4005).

Avis aux amateurs!

Guy Tyteca.

1986 SCHEDULE ROUND TRIP DEPARTURES FROM

Silver Plume Depot (Exit 226)	Georgetown Terminal (Exit 228)
10:00 a.m.	10:40 a.m.
11:20 a.m.	12:00 p.m.
12:40 p.m.	1:20 p.m.
2:00 p.m.	2:40 p.m.
3:20 p.m.	4:00 p.m.*
4:40 p.m.*	

*Train ride only - mine tours not available

ROUND-TRIP FARES	TRAIN	MINE
FULL-FARE (16 AND OLDER)	\$7.50	\$2.50
HALF-FARE (4 THRU 15)	\$3.75	\$1.25
FREE — (UNDER 4)		

1986

EVERY DAY MAY 24 through Sept. 1
50 Miles West of Denver on I-70
Use Exit 228 or 226

Take a 6 mile, one hour round trip over the reconstructed Georgetown Loop, including the 100 foot high Devils Gate Bridge. Start your trip at either Georgetown or Silver Plume.

MINE TOUR

Your trip may be extended an additional hour by taking the optional guided walking tour of the Lebanon Silver Mine. The steam train makes a scheduled stop after it leaves Silver Plume near the famous mine.

You can tour the mine and be picked up the next time the train leaves Silver Plume to complete your round trip train ride. Because of limited space on mine tours, individual reservations will be accepted for combined train and mine tours.

NARROW GAUGE STEAM TRAIN and HISTORIC MINE TOUR

- Gift Shop is located in the Silver Plume Depot.
- Group Rates are available for charter trips and organized groups of 20 or more.
- Parking for Buses and Camper Vans is at Silver Plume.
- Reservations *must* be made for all groups. Individuals wanting to take the mine tour should also make reservations. All those with reservations will board at the Silver Plume depot. Please pick up your tickets at least 15 minutes before train departure time.

Reservations are not taken for individual train trips. (See mine tour).

GEORGETOWN LOOP RAILROAD

Operated by West/Rail under concession within the Georgetown Loop Historic Mining & Railroad Park administered by the Colorado Historical Society.

DENVER
(303)279-6101

GEORGETOWN
(303)569-2403

P.O. Box 217 Georgetown, Colorado 80444
Prices & Schedule subject to change without notice

DIMANCHE 6 DECEMBRE 1987

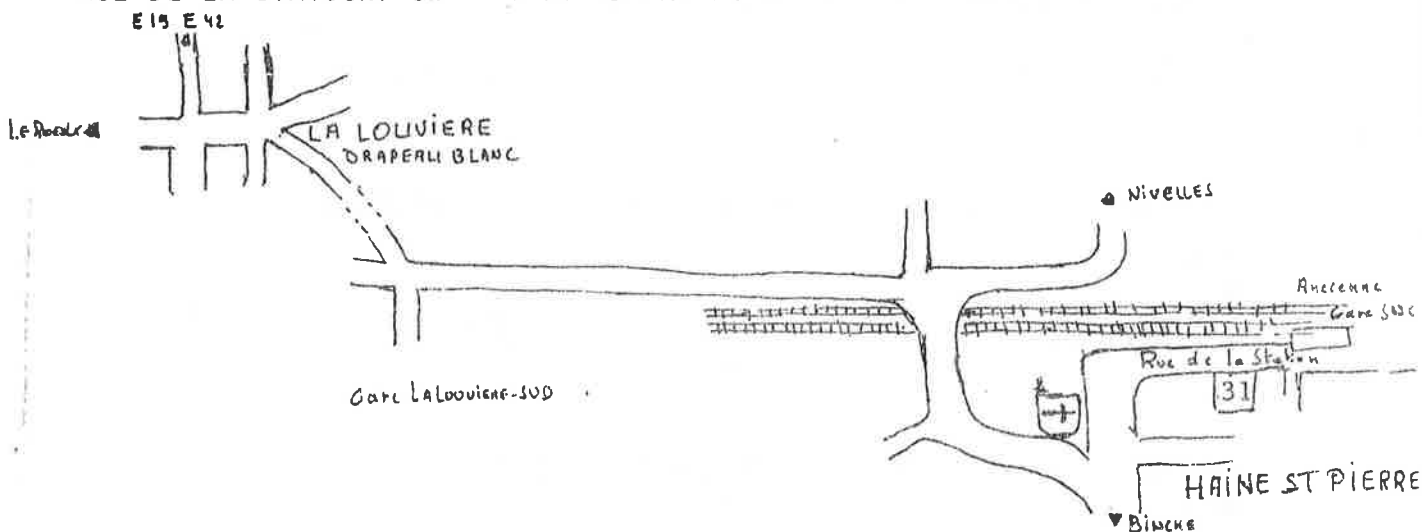
+++++



BOURSE D' ECHANGE

TRAINS AUTOS MAQUETTES JOUETS ANCIENS

RUE DE LA STATION, 31 À HAINE SAINT PIERRE DE 10 À 15 HEURES



BULLETIN DE RESERVATION à remplir et à retourner avant le 25 novembre 1987 au CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
Chaussée de Mons, 125
B-7160 HAINE ST PIERRE

NOM _____ PRENOM _____
Rue _____ N° Bte Code postal Commune

Je réserve table(s) au prix de 200 FB la table de 1m.
Je verse x 200= _____ FB au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
LA LOUVIERE

Je joins un chèque au nom du G.F.C. de _____ FB

Biffer la mention inutile

L'exposant et un seul accompagnateur seront admis dès 9h15
Boissons et petite restauration.

Veuillez veiller à ce que votre virement nous soit parvenu pour le 2 décembre 1987 au plus tard.

Pour tout renseignement: C.F.C. Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE 064/66.24.09 064/22.37.01
064/22.39.43