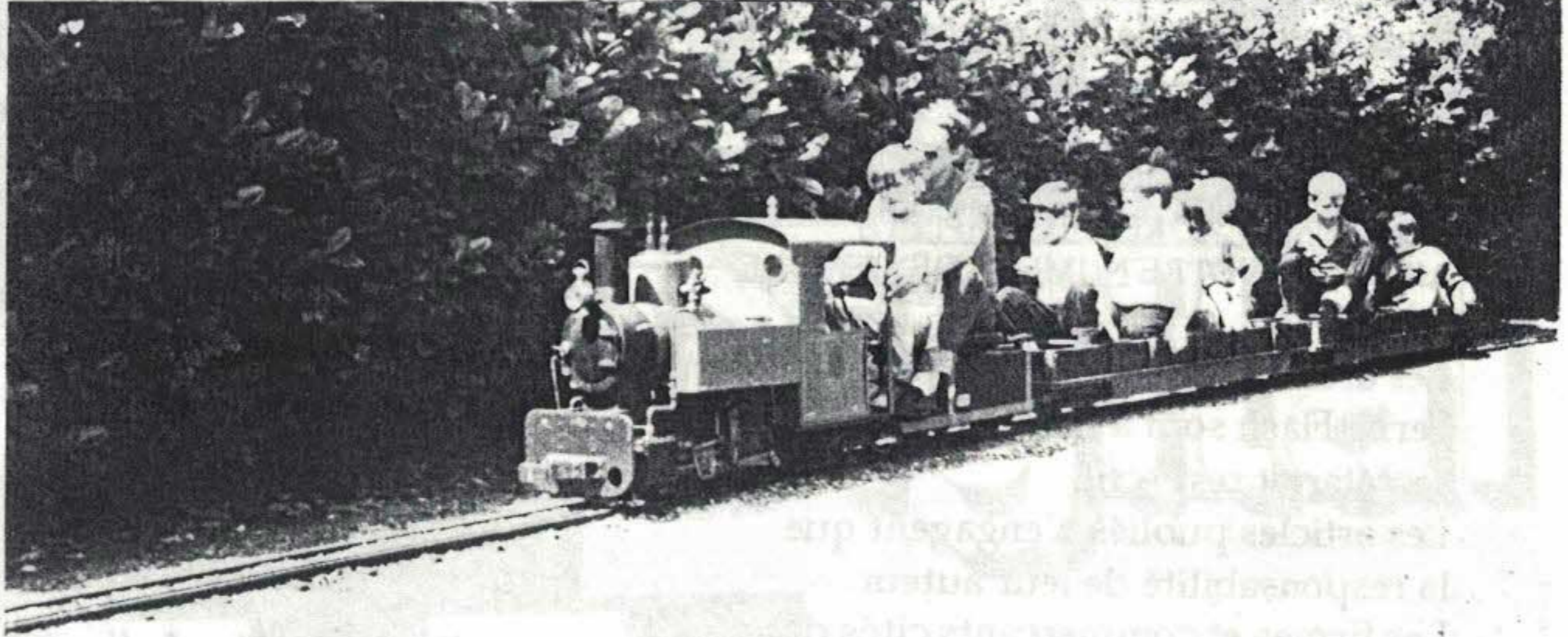
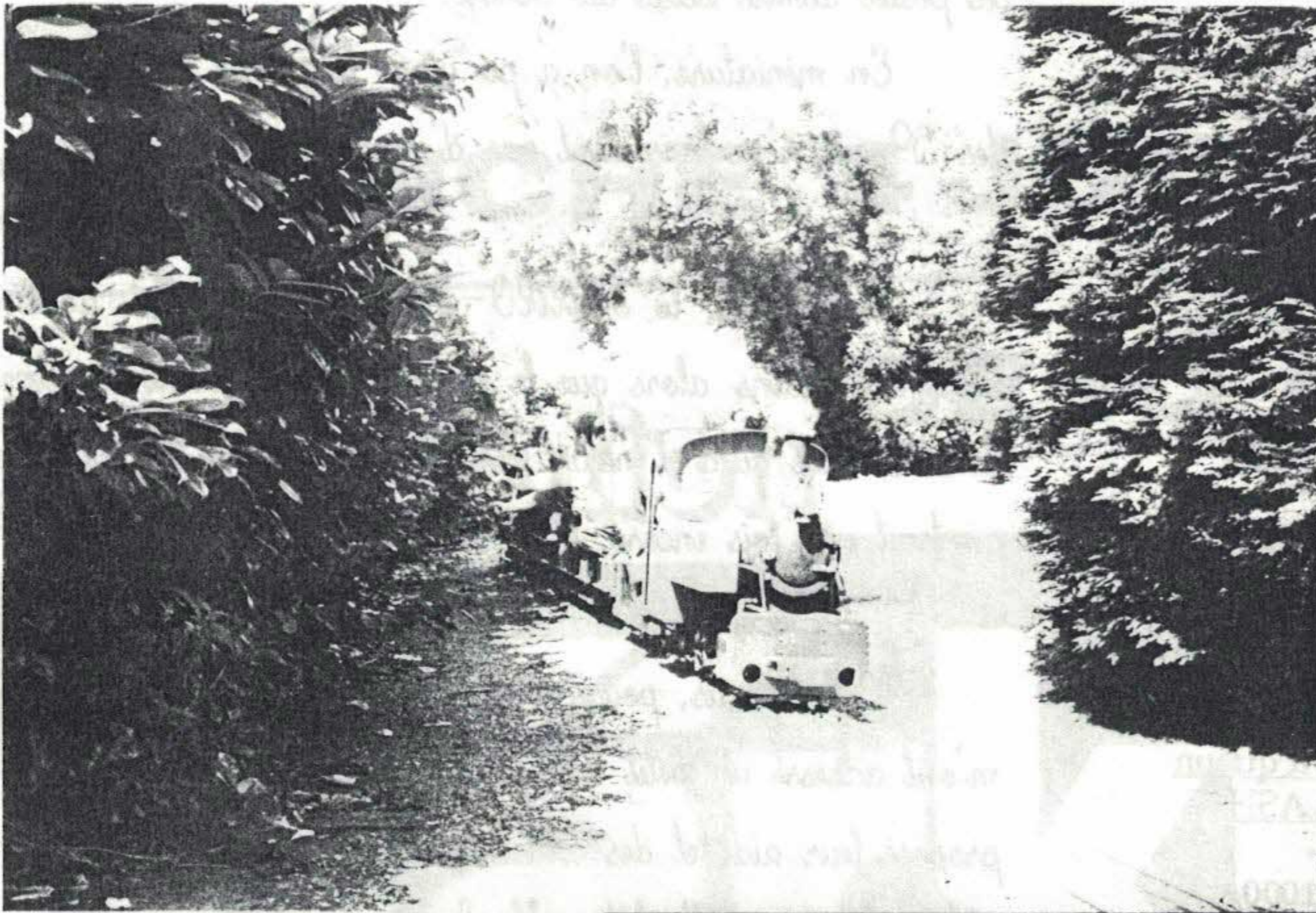


FERRO FLASH

Juillet-août 1993 N° 164

Imprimé bimestriel
à taxe réduite
Bureau de dépôt: LA LOUVIERE I



Dimanche 27 juin:
réouverture du réseau vapeur vive
A la traction: P. Karpinski
Photo J-L. Francq

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Documentation
Modélisme
Informations ferroviaires

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRESecrétariat BRUXELLES

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

1457 Walhain (Perbais)

Tél: 010 / 65.87.48

Secrétariat CENTRE

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 La Louvière

Comptes bancairesBRUXELLES: 068-2027267-91CENTRE: 271-0061822-65
000-1560678-45

(P. Marchal à 7181 Petit-Roeulx)

Les demandes de renseignements et d'anciens FERRO-FLASH se font à votre secrétariat respectif.Les changements d'adresse sont à faire parvenir UNIQUEMENT au secrétariat de BRUXELLES.Pour toute correspondance, prière de joindre une enveloppe timbrée et auto-adressée.Montants des cotisationsMembre avec service FERRO-FLASH

BEF 700,-

Membre vivant sous le même toit qu'unmembre avec service FERRO-FLASH

BEF 400,-

Membre bienfaiteur à partir de 1000,-Pour les moins de 18 ans, s'adresserau secrétariat respectifN'OUBLIEZ PAS DE MENTIONNER VOS NOM ET ADRESSE COMPLETE AINSI QUE VOTRE NUMERO DE MEMBRE.Les articles et photos pour parution dans Ferro-Flash sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur.Les firmes et commerçants cités dans les articles, ne le sont à titre d'informationECHANGE DE REVUES INTER-CLUBSLes revues sont à faire parvenir à

Pierre HAUTEFIN

Rue Argentin, 1

7140 MORLANWEZ

EditorialA la façon des 59

Incredable mais vrai s'est-on écrit une fois lorsque que les vaillantes 59 ont repris du service suite à l'augmentation du trafic et, encore une fois, lorsque l'on les vit sur la L.G.V. Nord bien avant les T.G.V. Quelle aventure pour ces petites dames issues du Centre.

En miniature, l'on a pu vivre le même phénomène avec des 59 qui n'en finissaient pas d'en finir.

Incredable, le FERRO-FLASH de juillet-août déjà entre vos mains alors que le mois de juillet vient à peine de débiter, c'est qu'à l'instar de nos braves 59, je suis monté au trait une fois encore, la dernière!?

Je le devais, pour remercier tous ceux d'entre vous qui m'ont adressé un petit mot plein de gentillesse, ceux qui m'ont proposé leur aide et des articles et ceux qui ont déjà fourni les articles ainsi que l'infatigable Jean-Luc. Vous avez permis ce FERRO-FLASH "surprise" bien rempli. Je le devais aussi pour exprimer à l'équipe de Bruxelles le bon accueil fait à leur numéro et le vif souhait de les voir continuer sur la même voie.

Les vacances sont là, propices à la réflexion, à la "recharge des batteries", profitons-en tous

*** BONNES VACANCES ***

P.S.: N'oubliez pas nos rendez-vous vacances: gare, vapeur vive et surtout notre excursion vacances du 29 août



C'est dans le " Royaume des deux Siciles " que fut inauguré le 3 octobre 1839, le premier chemin de fer italien, entre Naples et Portici, soit 7,5 km. Puis ce furent Milan - Monza, Florence - Livourne et Pise, Padoue - Mestre puis Venise.

Il fallut attendre la seconde moitié du siècle pour voir se réaliser les grandes lignes telles que Milan - Venise, Turin - Milan ou la ligne du Mont Cenis.

A la proclamation du Royaume d'Italie, en 1861, Il existait 2186 Km de lignes, surtout dans le Nord et autour de Florence, Rome et Naples.

Entre 1905 et 1906, sont créés les FS, alors que le réseau se développe, pour atteindre près de 12.500 km. Les grandes lignes - "direttissime" - se construisent, malgré l'importance des obstacles naturels : Turin et Milan - Gènes, Bologne - Florence sur l'axe Milan - Rome, Rome - Naples ...etc.

Ainsi le réseau que nous connaissons aujourd'hui prend-il forme au prix de gros efforts d'ingéniosité et financiers.

Situation dans les années '80

Le réseau comprend 16.148 km de voies, dont 5.300 à double voie électrifiée en 3000 volts continus, et 3.460 à voie unique électrifiée. Un effort sérieux était à faire au niveau équipement: au 31 décembre 1983, seulement 2.620 km de lignes étaient équipées du block automatique.

Les grandes lignes

- 1* Milan-Turin unissant les deux plus grandes cité du Nord.
- 2* Milan-Venise-Trieste via Vérone, grande ligne de la plaine du Pô sur laquelle se branche à Vérone la ligne du Brenner qui se poursuit au Sud jusqu'à Bologne.
- 3* Milan-Rome via Bologne et Florence, dédoublée entre Florence et Rome par une ligne à grande vitesse - "direttissima".
- 4* Turin-Rome par la côte via Gènes, La Spezia et Pise, empruntée notamment par le "Palatino"
- 5* Bologne-Lecce, sur la côte adriatique, desservant Ancone, Pescara, Bari.
- 6* Rome-Naples-Reggio de Calabre, importante artère du Sud de l'Italie donnant accès à la Sicile (Messine-Palermo et Messine-Siracuse).

Plusieurs autres lignes transversales assurent un maillage complémentaire.

En outre, plusieurs lignes internationales concernent directement l'Italie:

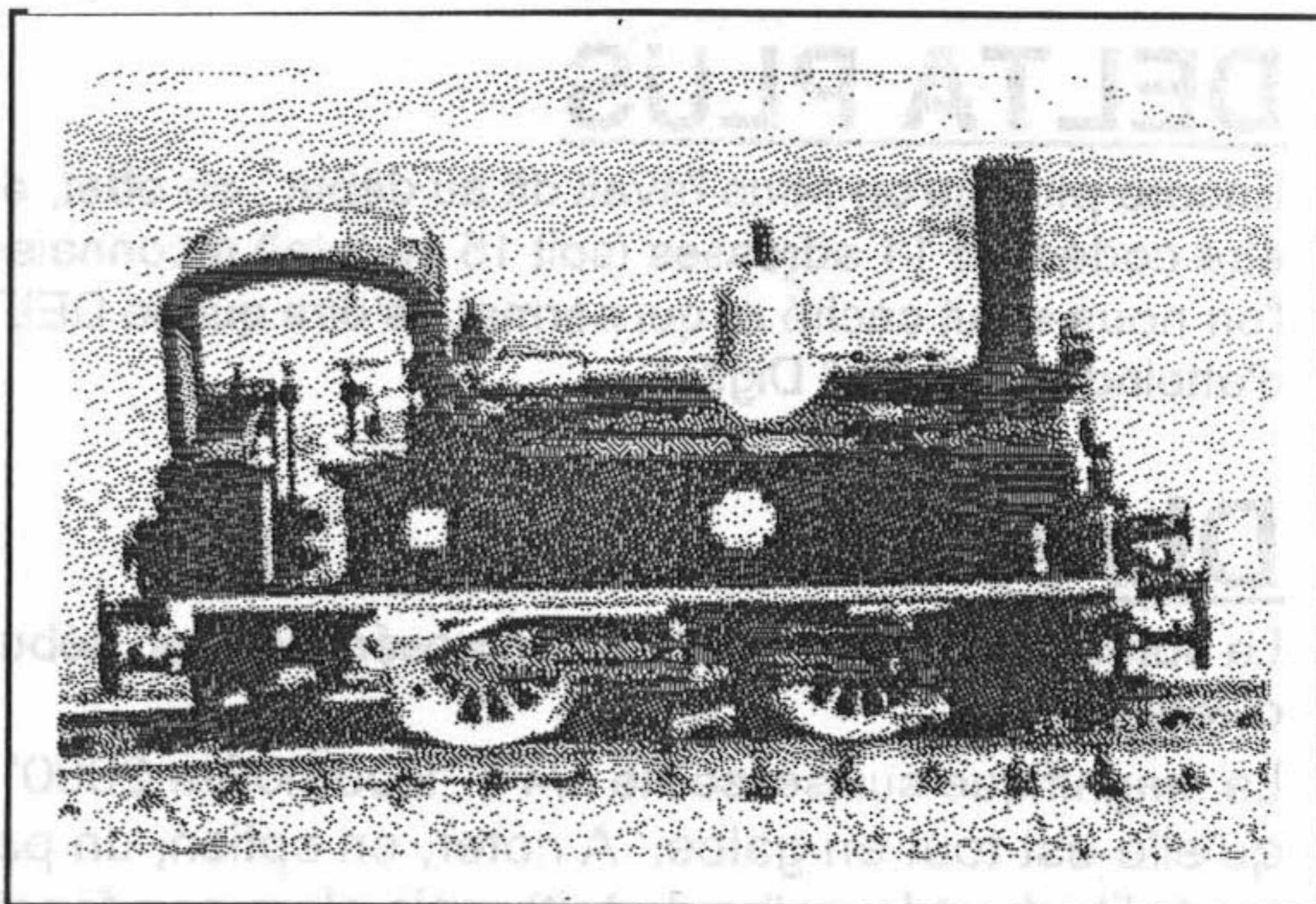
- Vintimille - Savone - Gènes, partie ouest de la grande ligne côtière vers Naples.
- Modane - Turin, prolongement italien de la ligne de la Maurienne.
- Domodossola - Milan, prolongement de la ligne du Simplon
- Chiasso - Milan, prolongement de la ligne du Saint Gothard
- Brenner - Vérone, importante liaison avec L'autriche et l'Allemagne.
- Tarvisio - Udine - Mestre ou Trieste, liaison secondaire avec l'Autriche.

Le maillage complet du réseau est assuré par un grand nombre de lignes non électrifiées à voie unique, desservie généralement par autorails. Malheureusement, la baisse du trafic due à la situation économique et la privatisation des chemins de fer italiens risquent de provoquer la fermeture de nombreuses lignes...

Les principaux noeuds ferroviaires: Milano Centrale (12 lignes nationales et internationales) Turin, Rome, Florence, Naples...

Sources : Rail Magazine 95

A rapprocher de la photo de couverture du FERRO-FLASH 162. Celle-là a été prise à Milan par un promeneur en 1903; celle-ci a été prise par J-L. FRANCO à la gare d'Haine-St-Pierre en 1993





4



Pour nos amis Nistes

Visite surprise de l'animateur de VAPEUR 70 venu tout exprès de Lure, près de Besançon, nous saluer à la mi-mai. Hélas, par la loi bien connue de la vexation universelle, peu ou plutôt pas de Niste ce jour-là. Un peu dommage, car ce sympathique animateur proposait quelques modèles originaux: voyez plutôt:

- wagon bâché à bogies Y25 "débache vite" **SNCF** bâche bleue réf 6015 (2)
- SNCF bâche rouge réf. 6013 (1)
- SNCF bâche rouge marqué "frêt SNCF" réf 6014 (1)
- SNCF bâche grise réf. 6016 (1)
- wagons bâché 2 essieux SNCF bâche grise (2)
- wagon débache-vite long R26 châssis métal, bâche bleue réf. 6008 (2)
- wagon trémie à bogies transport de céréales à faces planes (2) ou bombées (2)
- wagon citerne à bogies (1)

Ces wagons sont en kit déjà décorés pour les débache-vite, à décorer pour les céréales et citernes. Pour vous, Nistes, nous avons demandé à vue quelques uns de ceux-ci afin de vous permettre la circulation de rames originales sortant des sentiers battus. ceux-ci sont à disposition lors des réunions "Centre". Prix: de 145 FF à 150 FF le modèle. Les chiffres () indiquent la quantité dont nous disposons

Le coin MÄRKLIN

1606 La 1606 avec drapeau MÄRKLIN (voyage spécial Club Märklin) vient de sortir.

1608

Le 16/08, le Märklin Club belge organise un voyage à bord du *LUXEMBOURG-BLANKENBERGE EXPRESS* tracté, pour la circonstance par la **1608**. Plus qu'une coïncidence! Cette machine servira de base à la nouvelle mouture de la 3363 de la firme de Göppingen.

Les 16 heures de la 16

En prélude et en "essai" à une expérience plus importante pour 1994, nous vous proposons le dimanche 7 novembre, en gare d'Haine-St-Pierre, un test d'endurance: faire rouler 16 heures d'affilée une locomotive Märklin 1608!

DELTA PLUS

Encore plus qu'on nous l'avait dit au début. en effet, en plus des 4 codes Delta, la puce Delta peut facilement être codée en 11 adresses (soit 15 au total) reconnaissable dans le système digital, oui, vraiment un plus que l'on nous avait caché et qui permet de dire que le DELTA est réellement la première marche qui permet d'atteindre "l'étage" Digital.

Divers:

La sortie de la loco diesel 55 postposée jusqu'en début 1994 mais pour la bonne cause: améliorations diverses

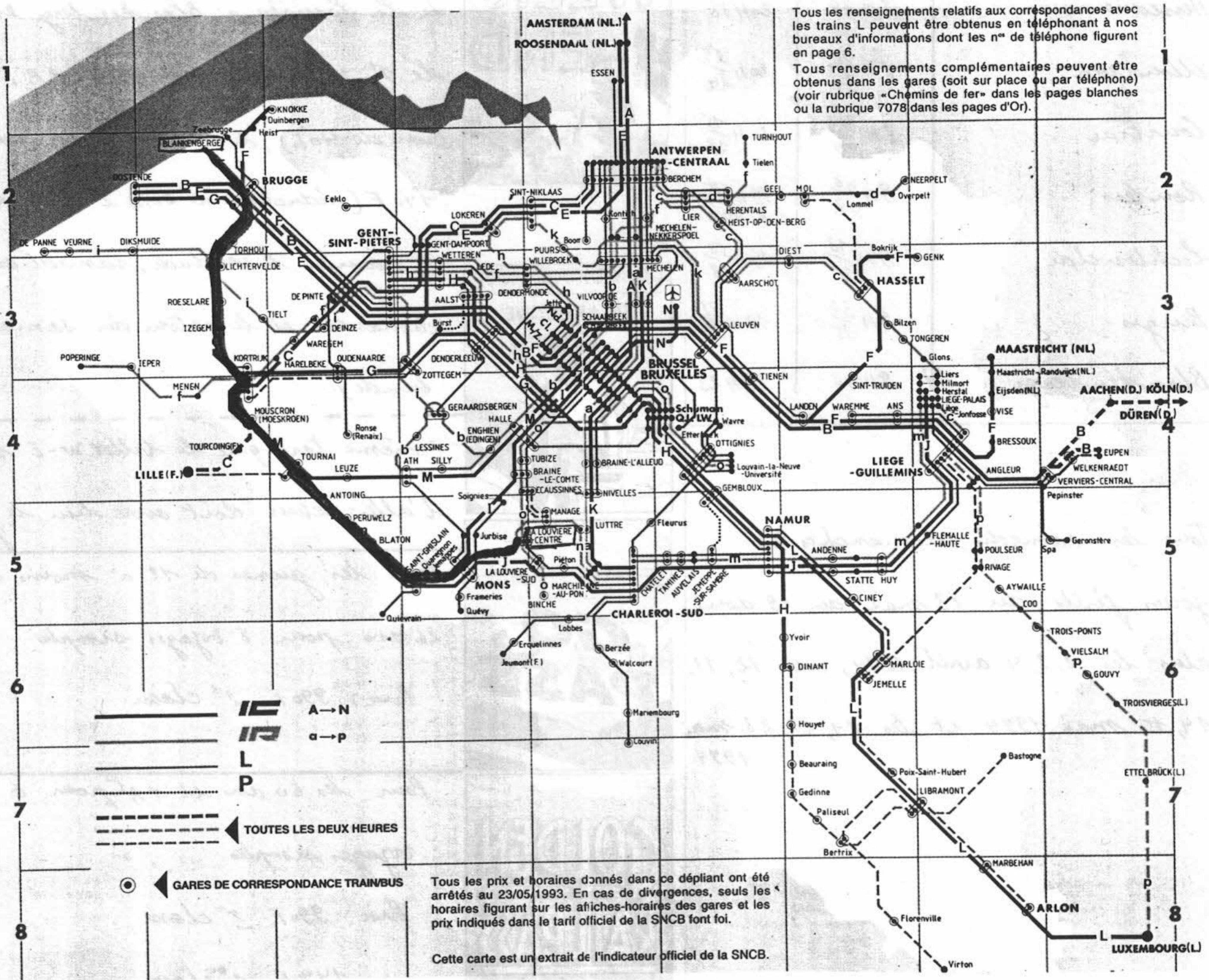
La magnifique suisse Re 4/4^{IV} "locomotive 2000" vient de sortir. Le moins que l'on puisse dire est qu'elle est tout en galbe. A noter, en option, un pantographe conforme à raquette étroite comme dans la réalité (suit le galbe du toit) mais alors non fonctionnel. réf.: 44650

SAVEZ-VOUS

qu'il existe un train touristique de La Louvière Centre à Blankenberge?
Le train est composé de deux automotrices quadruples (type "800").

Quel est son itinéraire?

Le train emprunte la ligne 118 de La Louvière - Centre à ellors
la ligne 78 de ellors à Tournai
la ligne 94 de Tournai à elloucron
la ligne 75 de elloucron à Courtrai (changement de front)
la ligne 66 de Courtrai à Bruges
et la ligne 50 A de Bruges à Blankenberge



En ville d'abord.

	ALLER	RETOUR
La Louvière - Centre	7H17	21H45
ellors	7H $\frac{30}{37}$	21H $\frac{30}{32}$
Jemeppe	7H42	21H25
Quaregnon	7H45	21H22
S ^t Ghislain	7H $\frac{48}{49}$	21H $\frac{18}{19}$
Blaton	7H $\frac{59}{8H00}$	21H $\frac{08}{09}$
Péruwelz	8H $\frac{04}{05}$	21H $\frac{03}{04}$
Antoing	8H $\frac{12}{13}$	20H $\frac{55}{56}$
Tournai	8H $\frac{17}{19}$	20H $\frac{47}{50}$
Heseaux	8H28	20H38
elloucron	8H $\frac{32}{34}$	20H $\frac{29}{34}$
Courtrai	8H $\frac{44}{50}$	20H $\frac{15}{19}$
Roulers	9H $\frac{06}{07}$	19H $\frac{59}{20H00}$
Lichterwelde	9H $\frac{13}{15}$	19H $\frac{52}{53}$
Bruges	9H $\frac{32}{35}$	19H $\frac{35}{37}$
Blankenberge	9H46	19H25

Quand circule le train ?

Tous les samedis, dimanches et jours fériés du 23 mai au 29 août plus les 2, 3, 4 avril 1994, les 12, 13, 14, 15 mai 1994 et les 21, 22, 23 mai 1994.



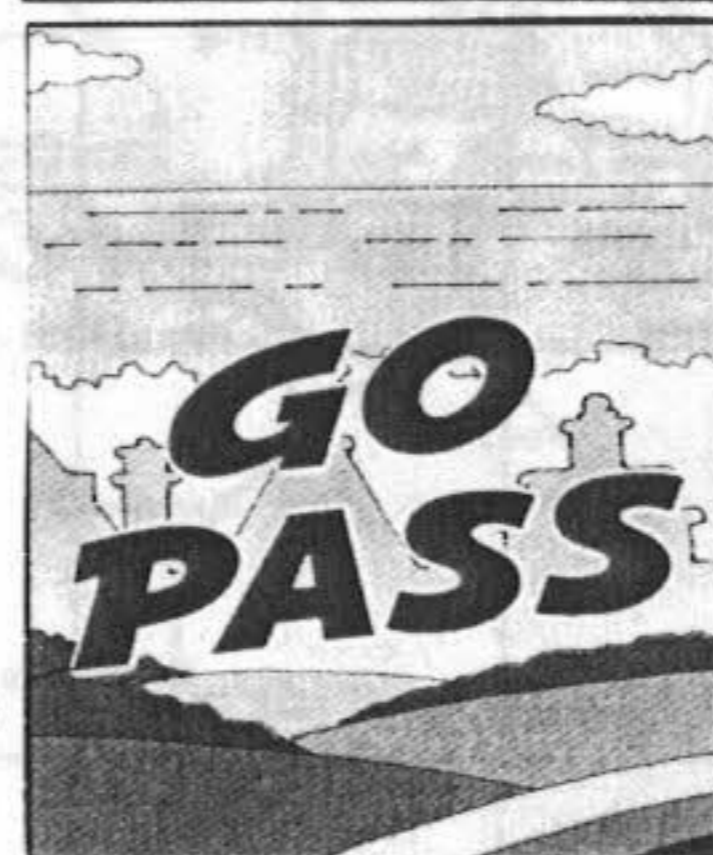
carte de 2 voyages simples (ou 1 aller-retour) en 2^e classe pour 2, 3 ou 4 personnes
Prix: 990 F



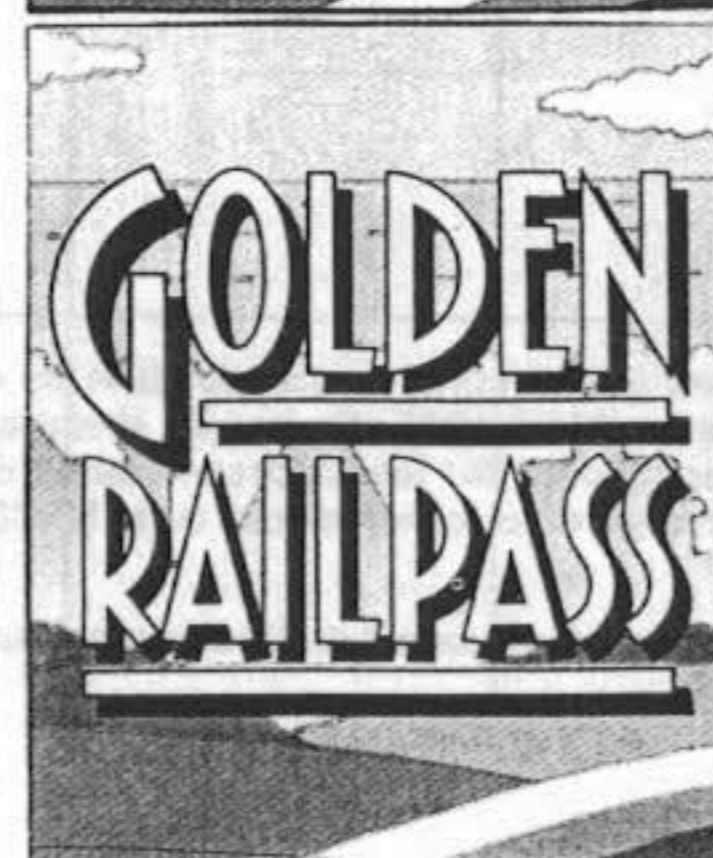
Permet de voyager à prix réduit de La Louvière à Blankenberge en 2^e classe. Le 1^{er} voyageur paie 630 F (A.R., réduction de 40%), du 2^e au 6^e voyageur 440 F (réduction de 60%). L'aller peut se dérouler le vendredi, samedi ou dimanche et le retour du samedi lundi.



→ même tarif que le billet w-e mais l'aller-retour doit avoir lieu le même jour



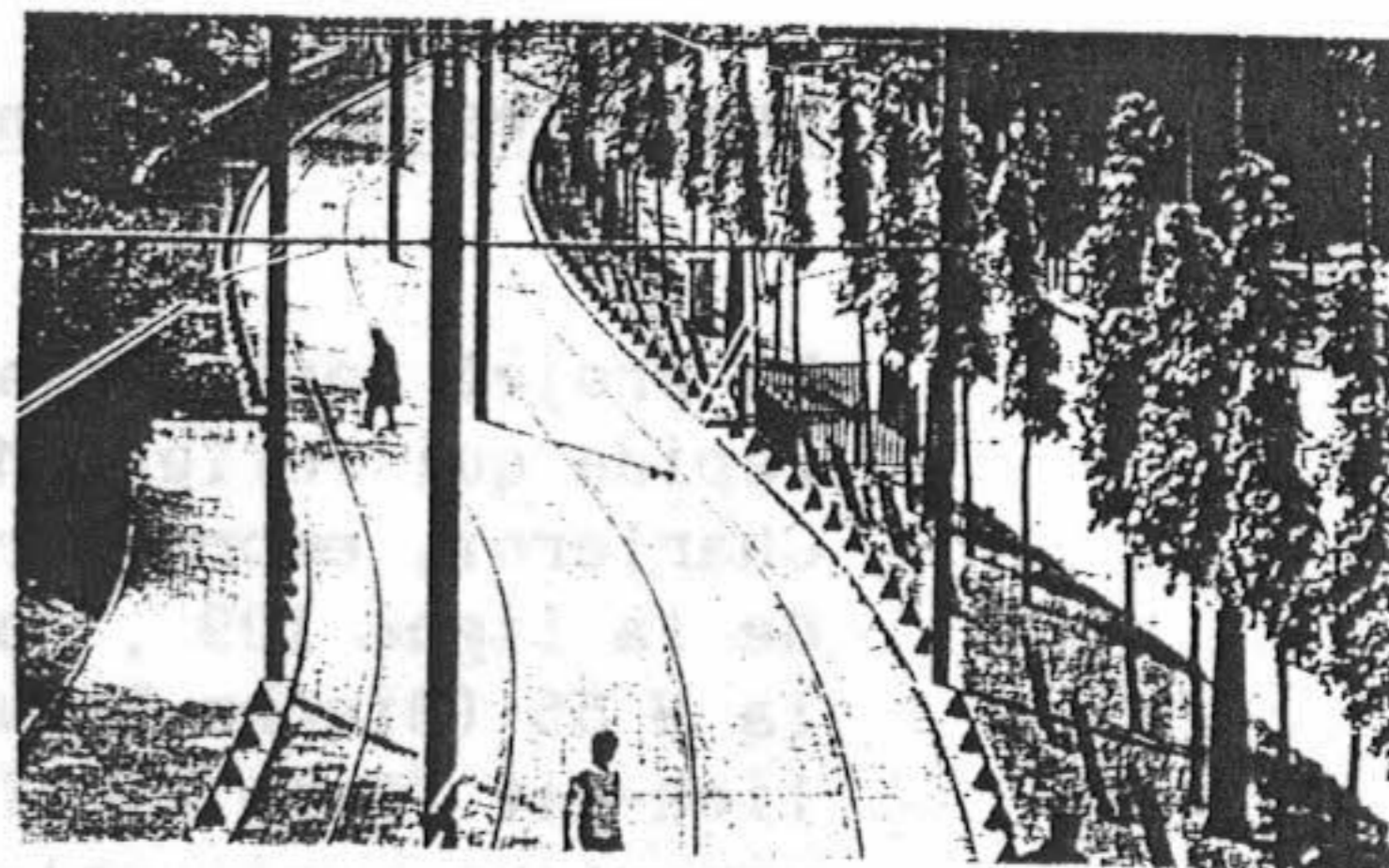
Pour les jeunes de 12 à moins de 26 ans pour 8 voyages simples
Prix: 990 F 2^e classe



Pour les 60 ans et + et pour 6 voyages simples
Prix: 990 F 2^e classe
1490 F 1^{re} classe

De votre correspondant parisien;

Le tramway, un vecteur de changement urbain?



Après le lancement de la ligne de tramway dans la banlieue Nord de Paris, de St Denis à Bobigny, on peut s'interroger sur les fermetures des lignes du Hainaut et plus particulièrement du Centre.

Comment la France a-t-elle pu (ré)installer un tramway après une interruption de plus de 50ans?

Quel en ont été les atouts majeurs?

Il s'agissait, tout d'abord, de renforcer un axe transversal permettant d'inscrire une nouvelle réalité urbaine, la création d'un boulevard "urbain".

Le traitement de la ligne en site propre sur un parcours de 9km et 21 stations, rend possible de nouvelles solidarités entre des quartiers qui s'ignorent; le travail architectural et d'aménagement urbain a donc été très important.

Dès lors, ce n'était pas seulement un simple moyen de transport de plus, mais bien un événement urbain; cette ligne permet de relier Seine St Denis à la préfecture du département, Bobigny, en passant par La Courneuve; elle recoupe les lignes de métro 15, 7, 5.

Le tramway, aujourd'hui, réalise donc un trait d'union en désenclavant des quartiers d'habitat social et des futures assiettes d'industries, actuellement terrain en friches.

Le nouveau tramway, comme ceux de Grenoble, Nantes et bientôt Strasbourg, démontre qu'une infrastructure de transport peut aussi être source de valorisation de l'environnement urbain.

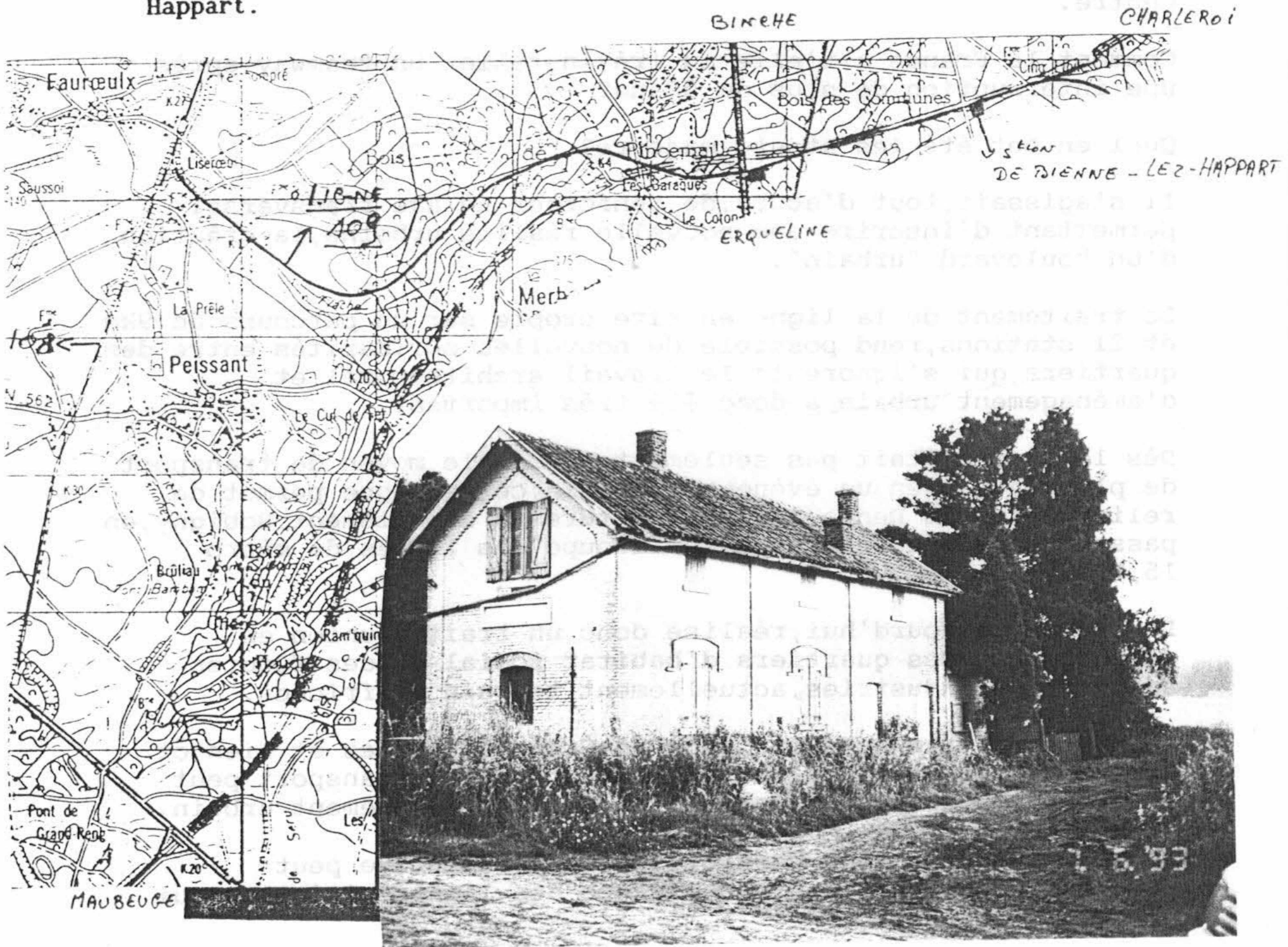
Un renouveau est donc possible; cette perspective peut provoquer, chez nous, une renaissance des lignes vicinales; qui prendra le relais?

P. Rasson

Nouvelles de la ligne 109.

Le projet nord de la N 54 , voie rapide qui reliera Maubeuge à Charleroi, empruntera l'assiette de la ligne 109 , comprise entre la N 55 (Binche-Erqueline) et le lieu-dit "Cinq Etoiles", et emportera vraisemblablement sur son passage, outre une ou deux maisons de garde-barrière, l'ancienne gare de Bienne-Lez-Happart.

Amis du rail, voilà une nouvelle qui, certe, ne vous touchera guère. Ayons néanmoins une pensée pour les promeneurs qui empruntent aujourd'hui cet itinéraire boisé et tranquille , mais surtout pour la Nature que le rail, a , lui, toujours su respecter.



Maison du PN " 5 étoiles" à la bifurcation des lignes 109 et 110

Avec plus de 5000 km de lignes la Suisse se situe parmi les pays les mieux équipés.

Les chemins de fer fédéraux (SBB-CFF) exploitent environ 3000 km, tandis que les compagnies privées se partagent les 2000 km restants. Ces compagnies privées sont environ au nombre de 65. Mais ce nombre ne représente en fait plus grand chose du fait des regroupements opérés ces dernières années. Par exemple depuis de nombreuses années les compagnies AL, AOMC, ASD et BVB sont regroupées au sein des transports publics du Chablais (TPC).

Les 4 cartes qui suivent permettront à chacun de mieux situer les lignes à voie métrique, les lignes équipées de crémaillère, Vous constaterez finalement que peu de lignes ont été fermées au trafic.

La Suisse est aussi le pays des records, alors je ne résiste pas à vous en donner quelques uns.

Déclivités les plus élevées:

Voie étroite + crémaillère: Pilatusbahn (PB) 480 ‰, avec un système tout à fait particulier de crémaillère où les roues dentées sont horizontales

Voie de tramway: Tramways urbains de Zürich (VBZ): 77 ‰

Voie métrique: Trogenerbahn (TB) soit la ligne St-Gallen - Trogen: 76 ‰

Voie normale à adhérence: Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU): 70 ‰ sur le tronçon Zürich - Uetliberg.

Points les plus hauts:

Gare la plus haute d'Europe: Jungfraujoch à 3454 m, terminus du JB (Jungfraubahn)

Traversée alpine la plus haute, à ciel ouvert: ligne de la Bernina (RhB) 2253 m

Ligne à voie normale et crémaillère: Rigibahnen (RB ex ARB/VRB), gare terminus de Rigi Kulm à 1752 m

Ligne à voie normale: Chemin de fer du Lötschberg (BLS), centre du tunnel du même nom: 1240 m.

Tunnels les plus longs:

Voie métrique: - tunnel de la Furka sur la ligne Furkaoberalp: 15407 m

- tunnel de la Vereina (RhB) dont le percement a débuté en 1992. Ce tunnel reliera l'Engadine à Klosters: 19600 m. Son ouverture est prévue vers l'an 2000.

Voie normale: - Gotthard sur l'axe Zürich - Tessin - Italie: 15003 m

- Simplon sur l'axe Brig - Italie: 19823 m dont 9000 m en Suisse.

Réseau à voie métrique parmi les plus étendus.

Les compagnies RhB, FO, BVZ et GGB mises bout à bout forment un réseau continu de lignes à voies métriques d'est en ouest et totalisent ainsi 515 km de lignes.

Suisse, pays sans ligne à grande vitesse, et pourtant

À l'heure actuelle, la Suisse est le seul pays européen à accueillir journalièrement le TGV et l'ICE. Les TGV desservent Genève, Lausanne et Bern; l'ICE dessert lui Bâle et Zürich.

Suisse, pays des plus petites lignes

Les chemins de fer rhétiques comptent environ 350 km de lignes. Il s'agit de la plus grande entreprise privée. Ensuite viennent le groupe BLS (BLS-BN-SEZ-GBS) et le groupe EBT-SMB-VHB. À côté de ces réseaux forts étendus, il existe de très petites compagnies, les 5 plus petites sont:

- RhW: Rheineck Walzenhausen: 1900 m

- LO/LG: Lausanne Ouchy et Lausanne Gare, deux funiculaires urbains transformés en chemins de fer à crémaillère dans les années 50. Les deux tronçons mesurent respectivement 1500 et 300 m

- OeBB: Oensingen Balsthal Bahn: 4 km. Cette ligne est très intéressante de part son matériel fort diversifié, constitué principalement de matériel ancien d'autres compagnies

- OC: Orbe Chavornay: 3,9 km

- MIB: Meiringen Innertkirchen Bahn: 4,99 km

Je voudrais aussi vous signaler quelques particularités

Exploitation de la navigation par des compagnies ferroviaires

- les chemins de fer fédéraux (CFF), coexploitent la navigation sur le lac de Constance avec la DB et les OBB.

- le BLS, exploite la navigation sur les lacs de Thun et de Brienz.

Particularités relatives aux alimentations en courant

- la ligne Zürich HB - Uetliberg (l'une des deux lignes de la compagnie SZU), dispose d'une ligne de contact aérienne décalée latéralement de 1,3 m de l'axe de la voie

- sur la ligne MC (Martigny Châtelard) l'alimentation se fait par troisième rail latéral. Pour des raisons de sécurité, celui-ci a néanmoins cédé la place ces dernières années à une caténaire classique sur quelques tronçons.

- en gare de Suhr et de Oberentfelden, la ligne du WSB croise celle des CFF à niveau. Des interrupteurs permettent d'alimenter la partie commune des caténaïres soit en courant continu soit en alternatif
- deux lignes ont conservé leur alimentation triphasée
 - JB (Jungfraubahn)
 - GGB (Gornergratbahn) soit la ligne Zermatt - Gornergrat

Particularités relatives aux écartements.

Afin de concilier une desserte marchandise à voie normale et un trafic ordinaire à voie métrique, plusieurs gares et tronçons de lignes sont équipés de doubles écartements. Par exemple

- sur le réseau RBS (Regional Bern Solothurn) aux alentours de Worblaufen
- sur le réseau CFF au sud de Luzern. Le double écartement est ici obtenu par 4 rails et non 3.
- sur la ligne BD au nord de Wohlen
- sur le réseau RhB au départ de Chur
- sur la ligne SNB (ex OJB) au départ de Niederbipp vers Solothurn

Les entreprises actuelles sont souvent issues de multiples fusions. Pour ces raisons, 2 compagnies possèdent des tronçons à voies normales et d'autres à voies métriques. Il s'agit des compagnies:

- CJ: chemins de fer du Jura
- GFM: Gruyère Fribourg Morat

Les chemins de fer fédéraux exploitent une ligne à voie métrique de Luzern à Interlaken (74 km).

Sur d'autres lignes à voie métrique, le transport des wagons marchandises à voie normale demeure assuré grâce à des boggies porteurs ou des wagons porteurs. Il s'agit par exemple des lignes:

- BAM (Bière Apples Morges) au départ de Morges (trafic en progression)
- BOB (Bern Oberland Bahn) au départ de Interlaken (trafic en régression)
- LSE (Luzern Stans Engelberg) au départ de Luzern
- GFM (Gruyère Fribourg Morat) au départ de Bulle
- CFF ligne à voie métrique du Brünig au départ d'Interlaken vers Meiringen
- MOB (Montreux Oberland Bernois) au départ de Zweissimmen
- FW (Frauenfeld Wil) au départ de Wil

Par ailleurs, la gare de Montreux est la seule de Suisse où trois écartements différents existent (1,435 - 1 - 0,8 m).

Les lignes non électrifiées sont:

- Brienzer Rothorn Bahn (BRB)
- Sursee Triengen Bahn (ST): trafic marchandise seulement
- Kriens Luzern Bahn (KLB): trafic marchandise seulement.
- Société anonyme des transports Emosson Barberine (SATEB): tracteurs électriques à accumulateurs par

Certaines lignes, exclusivement tournées vers le tourisme, ne sont exploitées que du printemps à l'automne, il s'agit des lignes:

- Brienzer Rothorn Bahn (BRB)
- Schynige Platte Bahn (SPB)
- Monte Generoso (MG)
- Pilatusbahn (PB).
- Société anonyme des transports Emosson Barberine (SATEB)

Les trains les plus célèbres sont:

- les Glacier Express (les express les plus lents du monde) qui effectuent le trajet St-Moritz - Reichenau - Chur - Disentis - Brig - Zermatt (une tranche part également de Davos). Soit 270 km, parcourus en 7 h 30.
- Le Bernina Express qui relie Chur à Tirano (I) via le col de la Bernina (2250 m).
- Les Panoramic Express et Superpanoramic Express sur le réseau du MOB. Ces trains relient Montreux à Zweissimmen.

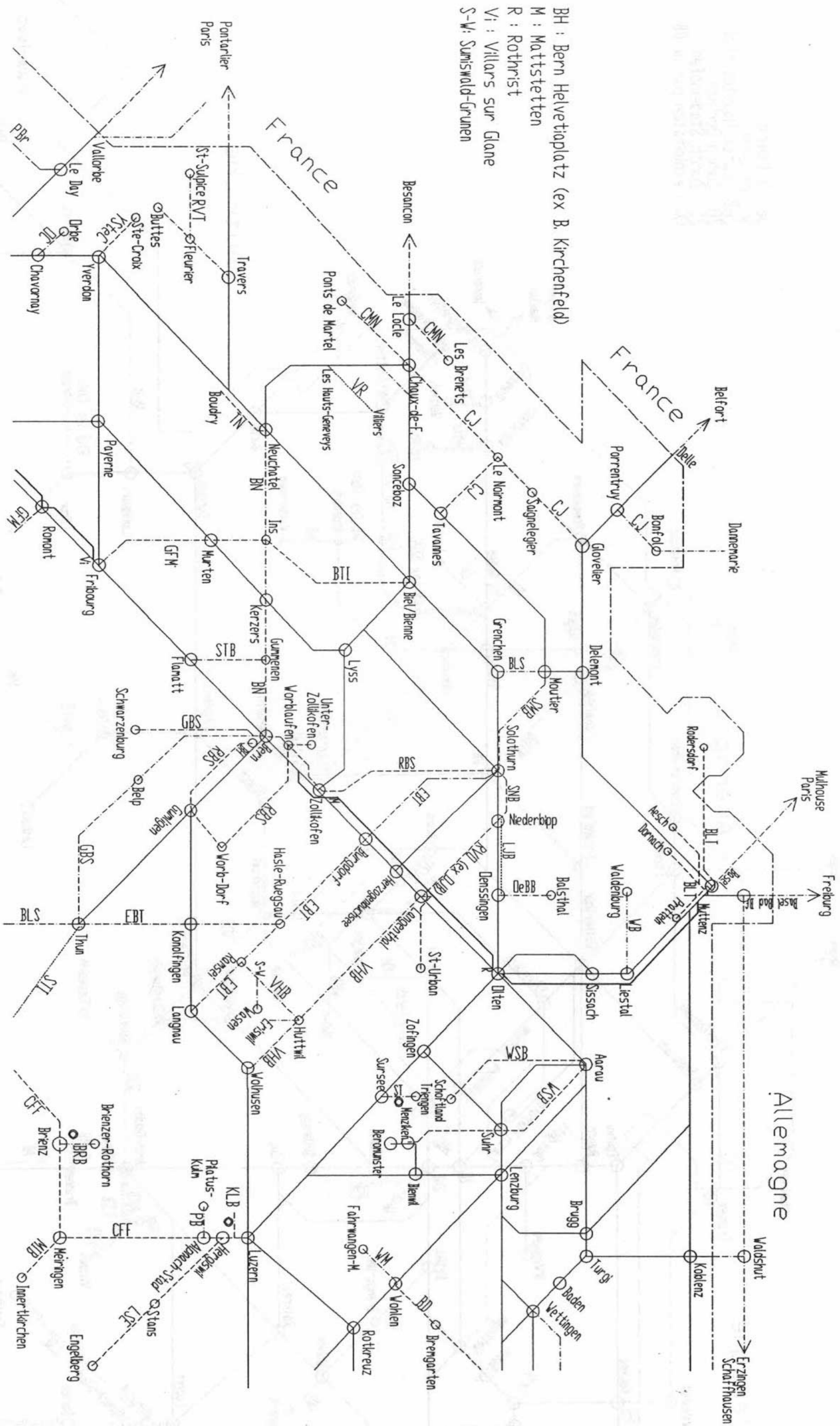
Depuis l'établissement des cartes, 4 lignes ont été fermées:

- Herzogenbuchsee - Solothurn (SBB), mai 1992
- Bienwil Am See - Beromünster (SBB), mai 1992
- Gümnen - Laupen (STB), mai 1993
- Sumiswald Gr - Wasen im Emmental (groupe EBT/SMB/VHB), mai 1993.

Les abréviations de chaque ligne demeurent peut-être encore mystérieuses et hermétiques pour vous! Les membres que la Suisse intéresse trouveront au local de la place Caffet une copie de fiches décrivant succinctement chacune des lignes privées.

G. Demeulder.

1. Nord - ouest



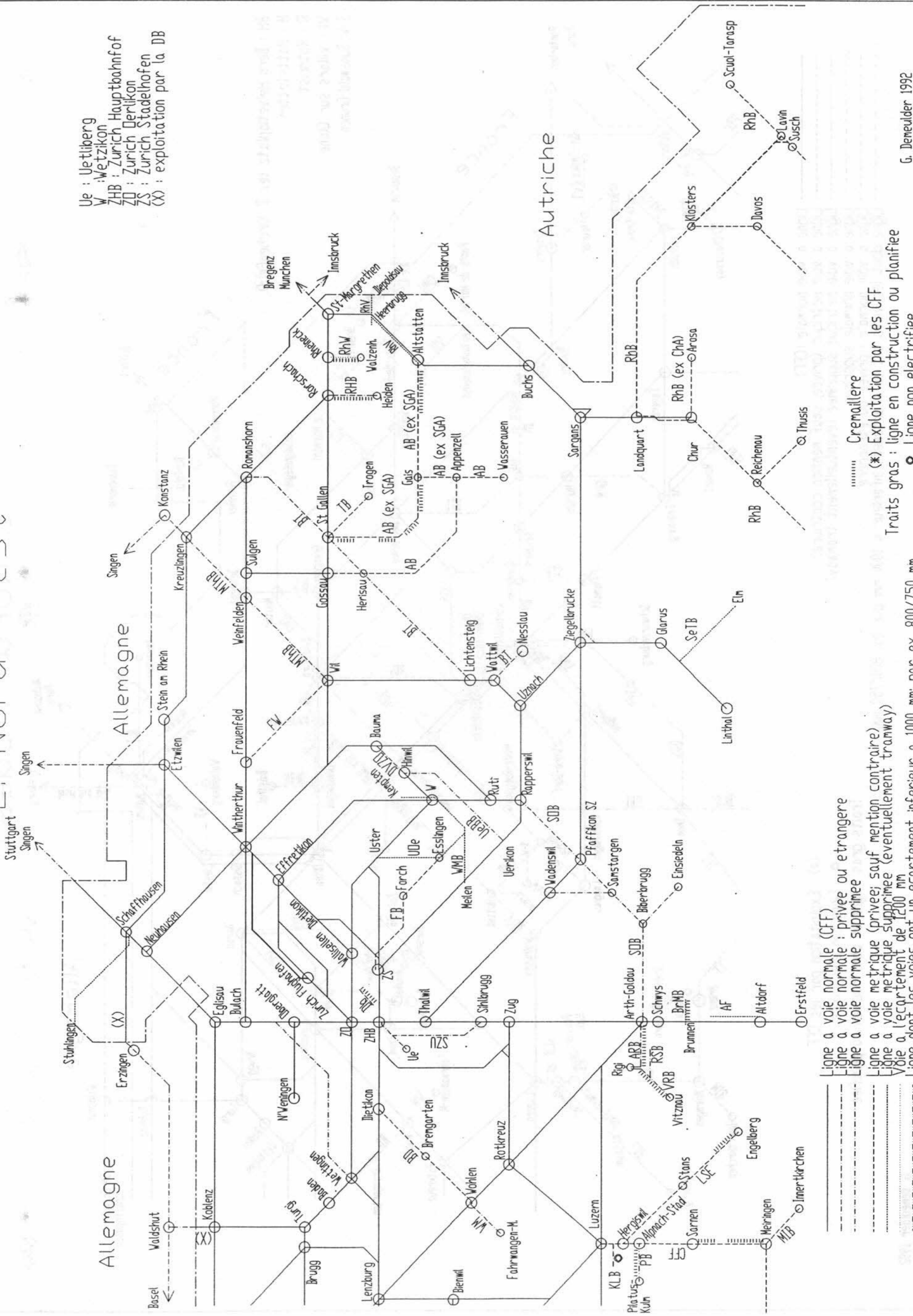
BH : Bern Helvetiaplatz (ex B. Kirchenfeld)
 M : Mattstetten
 R : Rothrist
 VI : Villars sur Glane
 S-W : Sumiswald-Grunen

----- Ligne a voie normale (CFF)
 - - - - - Ligne a voie metrique (sauf mention contraire)
 Ligne a voie metrique supprimee (eventuellement tramway)
 - - - - - Ligne a voie normale supprimee
 - - - - - Ligne a voie normale : privee ou etrangere
 - - - - - Ligne dont les voies ont un ecartement inferieur a 1000 mm; par ex. 800/750 mm.

(*) Exploitation par les CFF
 ● Ligne non electrifiee
 Traits gras : ligne en construction ou planifiee

2. Nord - est

Ue : Uetliberg
 W : Wetzikon
 ZHB : Zurich Hauptbahnhof
 ZD : Zurich Derlikon
 ZS : Zurich Stadelhofen
 (X) : exploitation par la DB

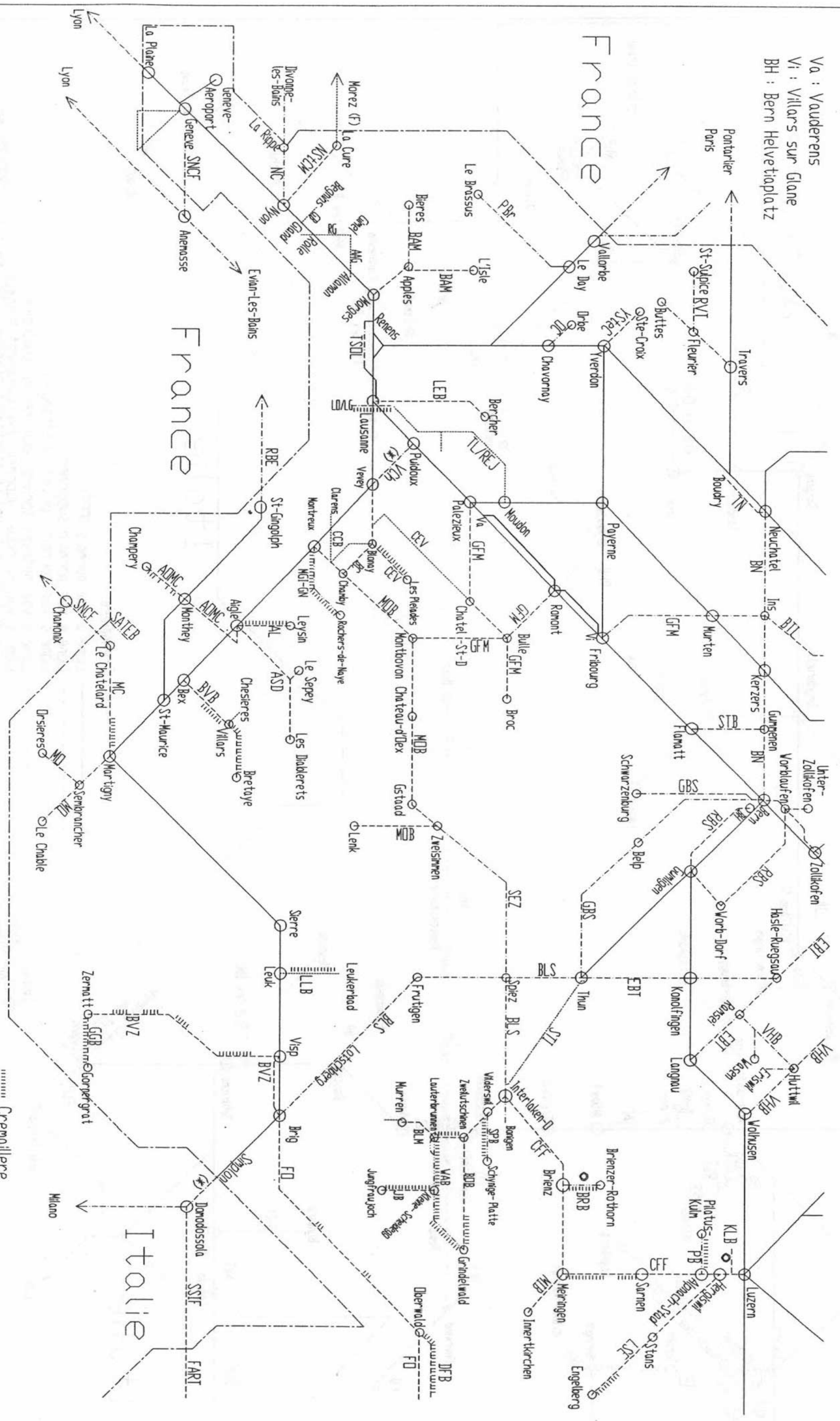


- Ligne à voie normale (CFF)
- - - Ligne à voie normale : privée ou étrangère
- Ligne à voie normale supprimée
- Ligne à voie métrique (privée; sauf mention contraire)
- - - Ligne à voie métrique supprimée (éventuellement tramway)
- Ligne dont les voies ont un écartement de 1200 mm
- Ligne dont les voies ont un écartement inférieur à 1000 mm; par ex. 800/750 mm.

..... Cremaillière

(*) Exploitation par les CFF
 Traits gras : ligne en construction ou planifiée
 ○ Ligne non électrifiée

3. Sud - ouest

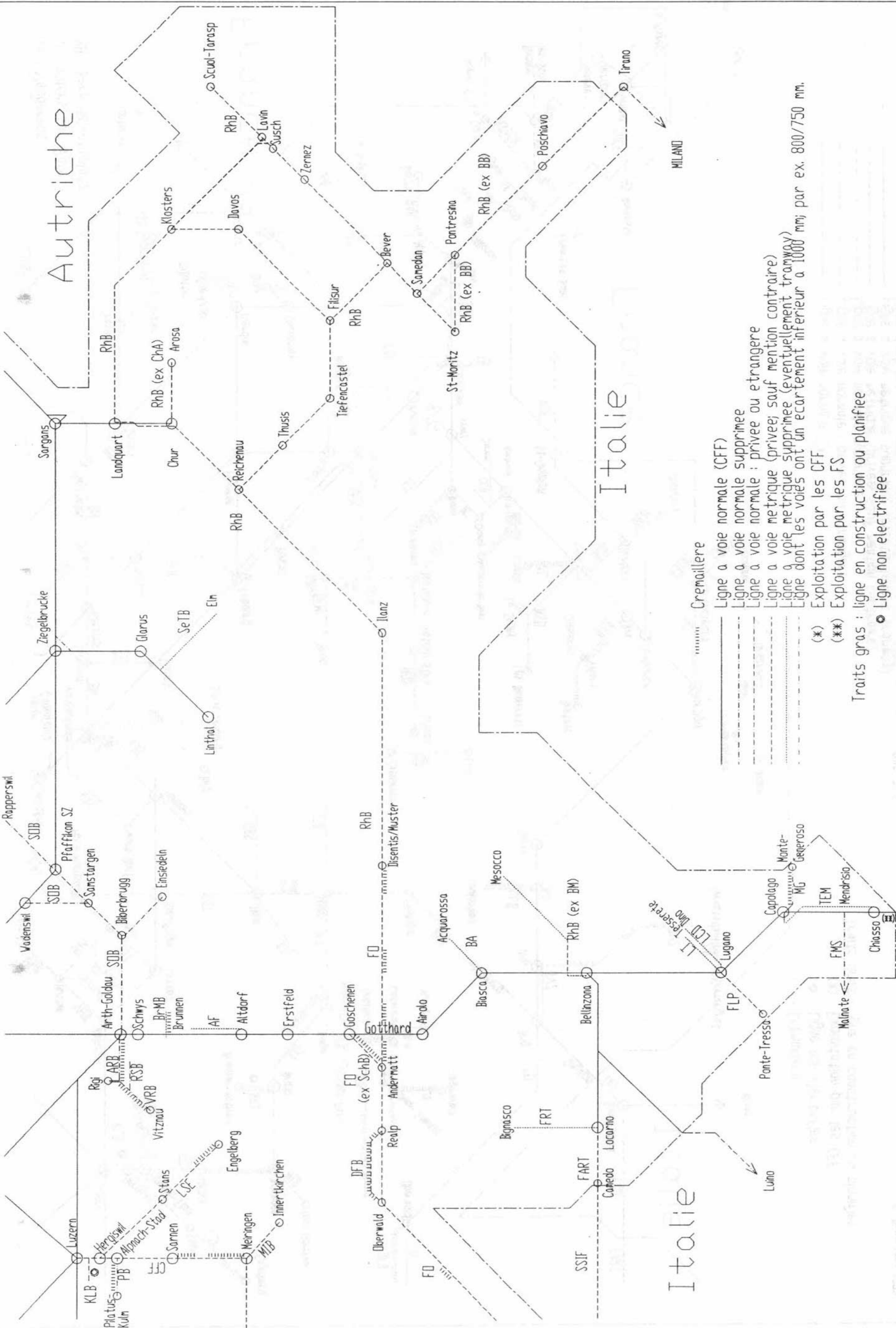


Va : Vauderens
 Vi : Villars sur Glane
 BH : Bern Helvetiaplatz

----- Ligne a voie normale (CFF)
 - - - - - Ligne a voie normale : privée ou étrangère
 Ligne a voie normale supprimée
 - - - - - Ligne a voie métrique (privée) sauf mention contraire)
 - - - - - Ligne a voie métrique supprimée (éventuellement tramway)
 - - - - - Ligne dont les voies ont un écartement inférieur a 1000 mm; par ex. 800/750 mm.

..... Cremallière
 ○ Ligne non électrifiée
 (*) Exploitation par les CFF
 Traits gras : ligne en construction ou planifiée

4. Sud - est



- Cremaillere
 - Ligne a voie normale (CFF)
 - - - Ligne a voie normale supprimee
 - - - Ligne a voie normale : privee ou etrangere
 - - - Ligne a voie metrique (privee; sauf mention contraire)
 - - - Ligne a voie metrique supprimee (eventuellement tramway)
 - - - Ligne dont les voies ont un ecartement inferieur a 1000 mm; par ex. 800/750 mm.
- (*) Exploitation par les CFF
 (**) Exploitation par les FS
- Traits gras : ligne en construction ou planifiee
 ● Ligne non electrifiee

D'HOUDENG

Dans le parc de la crèche, à Houdeng, le petit train à vapeur va rouler durant tout l'été. Sur une musique entraînante, il fera le tour du parc, attirant petits et grands.

Et chaque fois, un repas sera organisé, histoire de rassasier les voyageurs affamés.

Monsieur Pol Karpinski nous donne quelques informations sur ce petit train:

-Qui a construit la locomotive ?

-Pol Karpinski

-Combien de temps a-t-il fallu pour le construire ?

-À peu près un an

-Quand le train roulera - t - il encore cette saison ?

-Le samedi 21 et dimanche 22 août, le 19 septembre et le 10 octobre.

Et quand le petit train prend un repos bien mérité, tous ses amis se rassemblent dans leur petit local, de plus en plus accueillant, et prennent le verre de l'amitié, tout en discutant... de train.

Céline et Nathalie, 22ans (ensemble)

DIMANCHE ITALIEN juin 1993

..."Apportez vos modèles, vos réalisations ! " Voilà ce que j'ai souvent lu dans le Ferro-Flash , il y a déjà quelques années; et il faut reconnaître que le résultat était parfois décourageant.

Nous n'en menions pas large, à l'aube de ce dimanche consacré aux chemins de fer italiens. J'avais prévu une cargaison de livres, revues, catalogues en provenance d'Italie (chapeau à l'ambassade et à la représentation belge de la FS) et, en fin de compte, j'eus bien du mal à caser ma documentaion ! Que de modèles ! Un seul regret : pas de vapeurs italiennes, mais ne boudons pas notre plaisir.

UN grand merci à André Samson, Jean Boudart, Guy Bridoux, Raphaël Renuart qui, en apportant leurs maquettes, tant en vitrines que sur le réseau, nous ont permis de mettre sur pied, une fois de plus, une exposition des plus réussies.

Un grand merci à Bernard Overtus et à son épouse Viviane pour le succulent repas italien qu'ils nous ont préparé.

Et en plus, maintenant, nous avons de nombreuses propositions pour les animations à venir : les chemins de fer suisses, autrichiens, français, de l'Est, américains...les autres échelles (N, O avec les voitures en plus !).

A nous de mettre tout cela "en musique" pour fin'93 et 94.

Animation de septembre

LES PHOTOS FERROVIAIRES

Les questions, remarques et suggestions que vous nous adressez nous assurent de l'intérêt que vous portez à cette animation. C'est encourageant; nous vous en remercions.

En voici une petite synthèse.

L'exposition s'articule en deux domaines bien distincts.

Premier thème : photos d'archives.

A l'occasion de la journée du patrimoine, nous aimerions proposer un ensemble de tableaux représentatifs de la richesse ferroviaire de notre région - richesse passée, hélas ! -

Pratiquement, nous présenterons des documents relatifs aux lignes SNCB suivantes : 106, 107, 108, 109, 110, 112, 113, 114, 116; limite nord: Clabecq; limite sud : Erquelinnes; limite est : Mons; limite ouest : Piéton

Quant aux lignes SNCV, nous nous limiterions aux 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40...et 90!!!

Second thème : photo d'atmos - fer

Oui, je sais: c'est aussi mauvais que "safari photos ferroviaires" mais je n'ai rien trouvé d'autre ! A vous de jouer !

Limite géographique : la Belgique, ou le Bénélux.

Limite de sujets : aucune, c'est selon votre goût, votre humeur...

format : ce que vous voulez ("l'ennui naquit de l'uniformité".)

Collecte des documents

Vous pouvez les envoyer à l'adresse de vos secretariats respectifs - voir en début de journal - ou les remettre en mains propres aux " grands collecteurs" (rien à voir avec les entrailles de nos grandes cités), lors des réunions ou chez eux.

Collecteur pour le Centre : J.L. Francq, avenue Churchill 18 7140 MORLANWELZ.

Collecteur pour Bruxelles : à déterminer entre vous.

Exposition des documents

Nous disposons d'armoires et de panneaux vitrés, afin d'éviter toute disparition intempestive des photos

Restitution des clichés

Selon votre demande, par la poste ou chez les responsables, la semaine suivant l'animation (c'est à dire après le 12 septembre).

NE PAS OUBLIER D'INDIQUER LE NOM AU DOS DES PHOTOS OU TOUT AU MOINS UN SIGNE DISTINCTIF NOUS PERMETTANT DE VOUS LES RESTITUER !!!!

Le concours.

Ah oui! Il y a un concours! Son but ? C'est très simple: remercier les exposants de leur participation.

Qui est concerné ? les amateurs, au sens large du terme, à l'exception des professionnels de la photo, que nous invitons cordialement en tant que membres du jury.

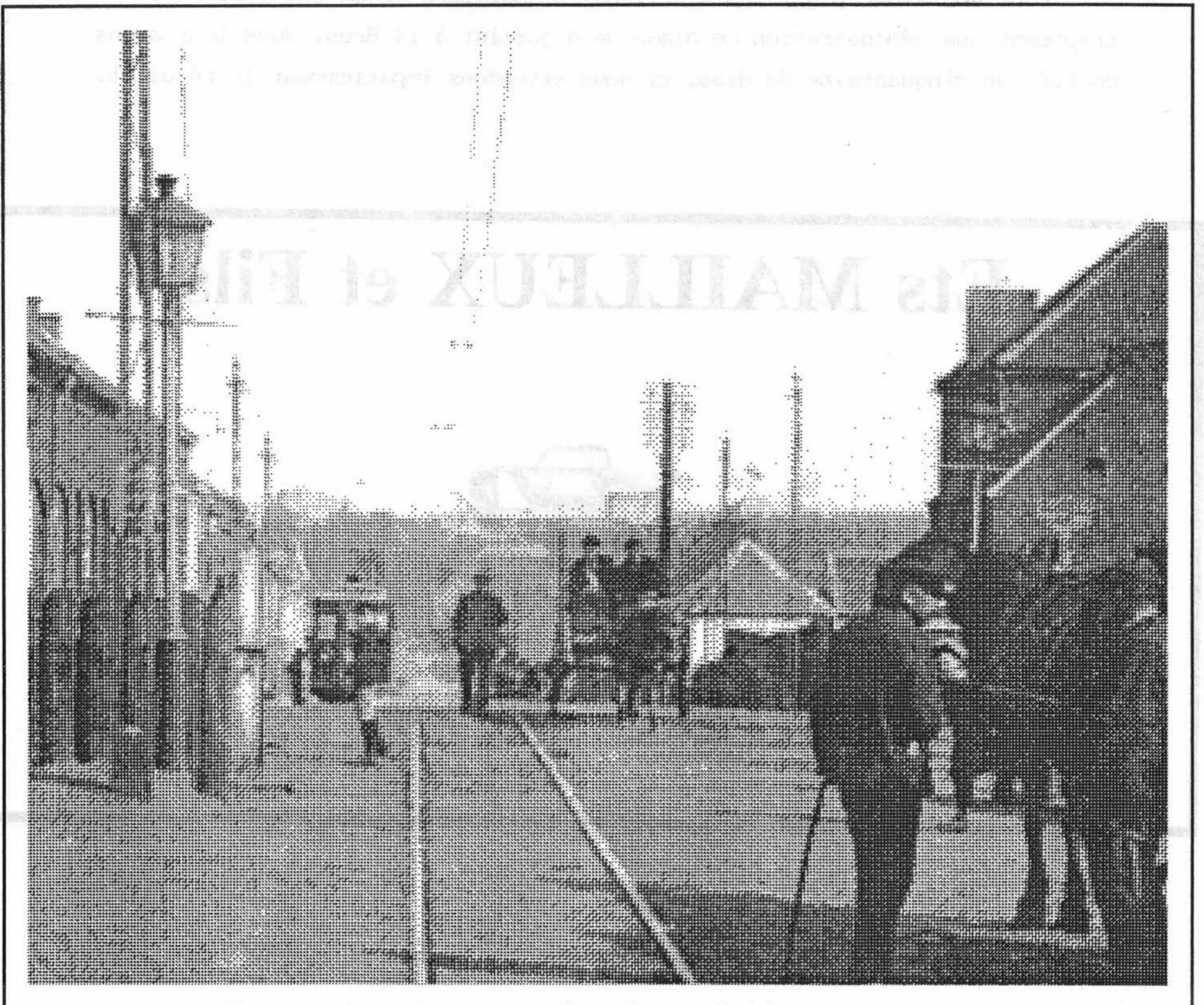
Qui juge ? des professionnels - voir plus haut - des journalistes, éditeur(s) de revue....

Quels sont les critères de choix ? le cadre, le côté anecdotique, spectaculaire, humoristique...l'âge des photographes...

Quels sont les prix ? D'abord, la satisfaction d'avoir participé à une animation ferroviaire, ensuite, un cadeau rappelant votre présence. Nous allons en outre contacter l'une ou l'autre revue et lui demander si elle accepterait d'accueillir les photos primées.

Voilà donc où nous en sommes. Nous attendons vos réactions, avis et objections.

D'avance, un grand merci.



Attirant: LE CD PHOTOS

Après le CD audio, le CD video, voici le CD photos. En pratique, il est possible d'utiliser ce support particulièrement performant pour conserver et reproduire les photos.

Le procédé est simple: vous choisissez parmi vos négatifs et vos dias une centaine de clichés et Kodak vous les imprime (je ne vois pas d'autre terme) sur un CD dans l'ordre que vous souhaitez. A remarquer que l'impression peut se faire par tranche de 20 photos, et non obligatoirement par série complète.

La reproduction se fait par le biais de votre téléviseur. Il est possible aussi de réimprimer de façon classique une photo à partir des informations contenues sur le CD. En plus, toutes les possibilités actuelles liées à l'informatique et aux télécommunications sont, à court terme, envisageables.

Le prix ? le CD : 299 frs l'impression : 22 frs la photo par tranches de 20 le lecteur: +/- 20.000 frs suivant les possibilités techniques (mémoire, choix de l'ordre de passage, effets spéciaux...) ET c'est aussi un lecteur audio !

Pour en savoir plus, les établissements Mailleux de La Louvière vous proposent une démonstration ce dimanche 4 juillet à 14 Hres. Nous leur avons confié une cinquantaine de dias, et nous attendons impatiemment le résultat.

Ets MAILLEUX et Fils



Rue L. De Brouckère, 57 7100 LA LOUVIERE
064/22.56.57

Trivial poursuit® ferroviaire

Faites le point sur vos connaissances de nos chemins de fer, en répondant aux 12 questions qui suivent. Envoyez vos réponses exclusivement au secrétariat centre jusqu'au 25 juillet. L'auteur des bonnes réponses (à défaut des meilleures réponses) se verra remettre un prix offert par le CFC en collaboration avec le détaillant L'Étoile du Nord à La Louvière.

1. Quelle entreprise de construction métallique réalisa l'imposante marquise de la gare d'Anvers Central?.....
2. Une série de wagons possède deux immatriculations. L'une dans la série wagons voyageurs, l'autre dans la série wagons marchandises. De quels wagons s'agit-il?
3. Où et quand eurent lieu les premiers essais à 200 km/h en traction électrique en Belgique?
4. En quelle année fût inaugurée la jonction Nord - Midi? Quelle personnalité procéda à cette inauguration?
5. En quelle année fût inauguré le tunnel ferroviaire sous l'Escaut à Anvers?
6. Où se situe le musée des chemins de fer? Deux ateliers abritent le matériel préservé pour un futur et hypothétique musée. Où se situent ces ateliers?
7. Au début du siècle le bâtiment d'une gare de Flandre fût déplacé. De quelle gare s'agit-il?
8. Où se situe le plus long viaduc ferroviaire de Belgique?
9. La Wallonie a hélas eu le privilège ces dernières années de disposer de 4 bâtiments voyageurs provisoires. De quelles gares s'agit-il?
- 10a. Que signifie l'abréviation IOT?
- 10b. Que signifie l'abréviation PRS?
- 10c. Que signifie l'abréviation SABIN?
- 10d. Que signifie l'abréviation GCI?
11. En quelle année les dernières voitures en bois furent-elles retirées du service?
12. En quelle années furent livrées les premières voitures métalliques?

Les réponses (commentées) aux questions, ainsi que le nom du gagnant seront publiés dans un prochain Ferro-Flash. Répondez nombreux, et bonne chance.

EXELBAHN 3.15

SERIE 3

EXELBAHN est le nom d'un nouveau système destiné à la commande des trains en courant continu et/ou alternatif.

EXELBAHN regroupe enfin unité de pilotage et de gestion dans un même boîtier.

EXELBAHN ne nécessite absolument aucune modification du matériel roulant. (*)

EXELBAHN se branche simplement à la voie et/ou à la caténaire par deux fils.

EXELBAHN ne nécessite aucune modification des câblages existants en matière de cantons et de signalisation.

EXELBAHN ne nécessite aucune modification des câblages existants en matière d'aiguillage.

EXELBAHN permet d'activer ou de désactiver le contrôle des itinéraires ce qui vous laisse maître de la situation ou non.

EXELBAHN est doté d'un turbo générateur de puissance pour le contrôle des convois lourds. **

EXELBAHN assure efficacement la traction, la double traction et même l'allège.

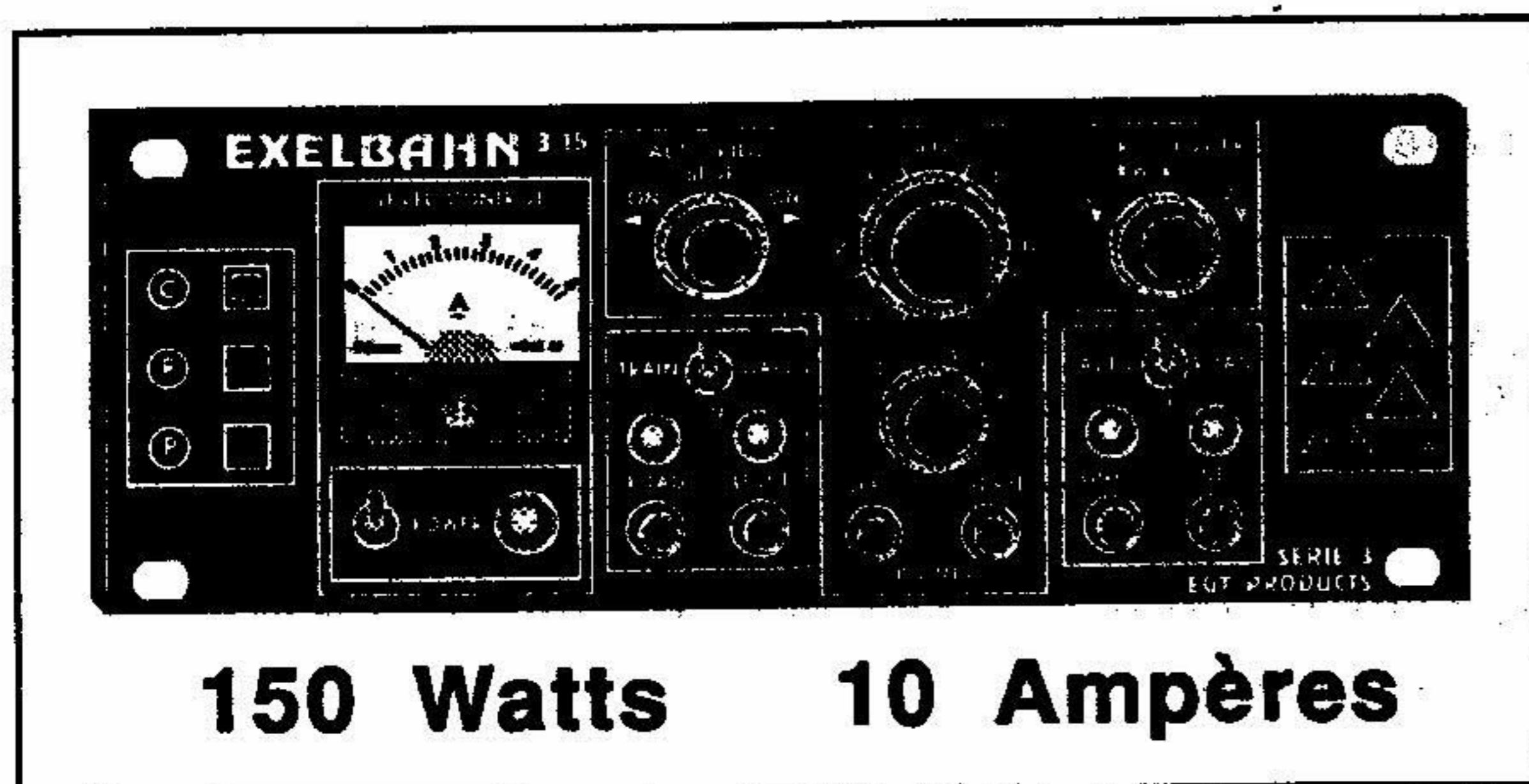
EXELBAHN donne des ralantis d'une puissance et d'un réalisme peu commun.

EXELBAHN est équipé d'un éclairage permanent dont les performances sont sans égal.

EXELBAHN contrôle en permanence le courant débité par le biais d'un ampèremètre de précision.

EXELBAHN gère les trains mais aussi les aiguillages, les signaux, les éclairages de ville et même les animations du décor.

EXELBAHN est équipé d'une sortie auto-pilot qui assurera la liaison vers une unité de pilotage automatique ...



EXELBAHN 3.15 SERIE 3

- mise sous tension avec témoin
- sélection du sens de marche
- pilotage manuel de haute précision
- turbo générateur de puissance
- détection des surcharges avec témoin
- sélection d'aiguillage (6 positions)
- éclairage permanent des convois
- sélection d'itinéraire
- présélection auto-pilot
- ligne d'éclairage urbain avec témoin
- ligne de force motrice avec témoin
- contrôle des courants par ampèremètre
- dimension : 241 x 88 x 250
- poids net : 4,5 kg

En PARLER est une chose, le VOIR est une autre mais l'ESSAYER sur votre réseau ou le nôtre C'EST encore MIEUX

EXELBAHN 3.15 SERIE 3 c'est par exemple simultanément un convoi de 15 wagons trémies chargés en double traction, une rame voyageur de quatre voitures éclairées tirée par une locomotive à vapeur équipée de son fumigène, une autre rame voyageur de huit voitures éclairées en simple traction mais avec une allège, un téléphérique motorisé, trente bâtiments éclairés, un manège motorisé, six aiguillages et à partir de là il vous reste encore +/- 50 W ...

EXELBAHN SERIE 3 unité centrale de puissance et de pilotage manuel ne nécessitant aucun autre élément. (15/11/92)***

EXELBAHN SERIE 5 unité de pilotage automatique fonctionnant exclusivement sous la tutelle de la SERIE 3. (15/06/93)***

EXELBAHN SERIE 7 unité de gestion des itinéraires fonctionnant exclusivement sous la tutelle de la SERIE 3. (15/09/93)***

* AVEC LE SYSTEME 3 RAILS ALTERNATIF IL FAUT DEMONTER LES INVERSEURS
** A LA COMMANDE PRÉCISER L'ÉCHELLE Z - N - HO - O - I

EXELBAHN ® EXELBAHN ☒ EXELBAHN © EXELBAHN ☒ EXELBAHN © EXELBAHN ☒

A L I M E N T A T I O N S

E X E L B A H N 3 . 15 - S E R I E 3

KEKSEQU'SA ?

Divers camarades ont reçu lors d'une manifestation récente de modélisme ferroviaire, notamment à la bourse de l'ASMOCO de ce 26.4.93 une feuille d'information portant ce titre mystérieux.

Une lecture rapide du texte de présentation donne l'impression qu'il s'agit avant tout d'une grosse alimentation se cachant sous des libellés ronflants (au seul sens figuré).

Au deuxième abord l'on se dit qu'il doit y avoir quelque chose de plus, peut-être mal mis en évidence, et que dès lors répondre à l'invitation d'une visite assortie d'une démonstration (et d'un plan d'accès indispensable !) peut être un moyen d'y voir clair.

Si vous cédez à cette tentation, l'accueil enthousiaste du promoteur aidant, prévoyez un minimum de 2 heures à consacrer sur place à ce(s) nouveau(x) produit(s).

Disons d'abord que la première impression n'est pas fautive, l'unité "série 3" est essentiellement une grosse alimentation d'un débit total pouvant atteindre 150 VA.

Le circuit réglable de commande des trains est disponible sur deux sorties distinctes permettant d'éventuellement séparer deux parties d'un réseau.

Il faut y ajouter quatre sorties auxiliaires correspondant à deux circuits artificiellement affectés à de l'éclairage ou à de la force motrice (pompe, carroussel) animant le décor. Il s'agit en fait de circuits identiques convenant à toute alimentation d'accessoires à tension de 15 V constante \sim ,

La sélection d'aiguillages correspond à l'équivalent de 6 boîtiers de commande d'appareils de voie à deux bobines et à commande fugitive.

Tout cela étant prévu pour des courants "forts", le câblage interne de l'appareil et les protections sont conçus en conséquence. Pour autant que le câblage externe respecte les mêmes principes, l'on pourrait actionner simultanément plus de 10 relais classiques ou 4 relais à translation lente.

Du point de vue compatibilité, le système peut convenir à toutes les échelles du Z au IGB et, ajoutent certaines des feuilles publicitaires, continu ou alternatif.

Le constructeur a l'honnêteté de préciser qu'une modification, généralement simple il est vrai, est requise dans le cas du matériel conçu pour fonctionnement en courant alternatif: il s'agit de supprimer l'inverseur et, lorsque le moteur est à double inducteur, d'insérer deux diodes en série avec ces inducteurs.

En d'autres termes cela revient à transformer l'engin en machine à courant continu. La fiche de présentation devrait être claire sur ce point.

La compatibilité avec les moteurs sans fer (FAULHABER, PORTESCAP etc..) est assurée également. Bien que le courant de traction soit d'un type à impulsions, la forme de celle-ci n'entraînerait pas la destruction de ce type de moteur.

Il y a par contre incompatibilité avec le dispositif de réduction de l'encrassage des voies dénommé ROULNET, et avec certains matériels JOUEF qui en sont pourvus d'origine. Dans ces cas les condensateurs de forte valeur présents aux bornes du moteur doivent être supprimés.

La principale originalité de ce module d'alimentation "série 3" se situe au niveau du courant transmis à la voie.

Au repos un courant alternatif de fréquence voisine de 16 kHz est présent et permet d'assurer l'éclairage des locomotives et des convois. Le concepteur estime que l'échauffement supplémentaire des

Moteurs qui en résulte n'est pas destructif et qu'aucune modification du matériel n'est donc requise.

En régime de traction des impulsions de l'une ou de l'autre polarité sont appliquées à la voie. Un dispositif de commutation rapide évite que les deux types de courants ne soient présents simultanément.

Aucune fluctuation de l'éclairage des convois n'est perceptible lors des réglages du courant de traction. ↑

Les impulsions, qui sont de forme spécialement étudiée, sont à fréquence de répétition variable.

Lorsqu'un surcroît de puissance est momentanément nécessaire, l'on peut faire appel au dispositif curieusement baptisé "turbo générateur" qui agit sur la largeur des impulsions.

Le bouton de réglage, dans un souci de simuler la réalité présente une plage de "crans de puissance" suivie d'une plage de "crans de vitesse".

Les mouvements lents que j'ai pu observer étaient sans reproche.

La progressivité du réglage m'a paru un peu insuffisante dans la zone de réglage en vitesse, mais il faudrait une plus longue pratique de l'ensemble pour exprimer un point de vue définitif. Ne ratez pas l'occasion de l'essayer vous-même au cours des présentations qui seront prochainement organisées au sein des clubs ou à l'occasion de manifestations ferroviaires.

Un dernier mot pour cette première présentation d'EXELBAHN concernera les protections multiples agissant par voie électronique ou classiquement par mini - rupteur.

Une originalité de la protection électronique du courant de traction réside dans l'adaptation automatique du seuil de déclenchement à la consommation moyenne de la charge.

Tout déclenchement exige une action manuelle de rétablissement de la source concernée.

Le potentiel de l'unité "SERIE 3" ne sera cependant pleinement

exploité que lorsque les compléments annoncés sous forme de modules "SERIE 5" et "SERIE 7" seront disponibles.

Ces modules feront l'objet de descriptions dans un article ultérieur.

Mentionnons dès à présent que l'unité "SERIE 5" gèrera

- la simulation de l'inertie (réglages séparés pour le démarrage et le freinage).
- la limitation de vitesse maximale, dépendant de la nature du convoi.
- la mémorisation des conditions de circulation de plusieurs convois conduisant à un concept de "bloc flottant" suivant l'expression du constructeur.

La "SERIE 5" existe à l'état de maquette fonctionnelle; un modèle de pré-série est en préparation: il incorporera un affichage numérique plutôt qu'analogique, et intégrera quelques perfectionnements en cours de mise au point.

La "SERIE 7" quant à elle, qui permettra la gestion d'itinéraires, la poursuite en cantons et la gestion de gares souterraines, est en développement et sera probablement présentée à la foire de LIEGE en septembre.

1 2 3 4 5 6

Journée italienne au club ferroviaire du Centre



C'est en la gare d'Haine-Saint-Pierre, local du club ferroviaire du centre, que le comité avait invité ce dernier dimanche ses membres et sympathisants à une journée italienne. Il y avait la projection de films, des maquettes, et des documents concernant les chemins de fer italiens.

Jeu-concours

Qui est le "Parrain"

Dans le joyeux groupe C.F.C., qui fait penser le plus à un Parrain sicilien. Envoyez vos réponses au C.F.C. gare-musée d'Haine-Saint-Pierre, rue de la Station 7100 Haine-St-Pierre
Question subsidiaire: combien recevrons-nous de réponse.
Nous remettons un cadeau de circonstance au "parrain" désigné et à l'auteur de la meilleure réponse

**NOUVEAU
NIEUW**

märklin
HO

La livraison de ces ²⁵ modèles
exceptionnels est prévue pour
l'automne 1993

N° 3459

**LOCO SERIE 80 SNCB
NMBS LOK REEKS 80**

SOUSCRIPTION

Réf. 3459 série 80 SNCB.....4995,-

Acompte à virer avant le 16/07: 1500,- frs
Solde dans les 15 jours de l'avis de réception

**Réf. 4397 coffret voitures
anciennes SNCB.....2925,-**

Acompte à virer avant le 16/07: 975,- frs
Solde dans les 15 jours de l'avis de réception

compte: 063-1375457-32
de L'ETOILE DU NORD à La Louvière

N°4397

**SET DE 3 VOITURES A COMPARTIMENTS
3 COUPERIJTUIGEN SET**

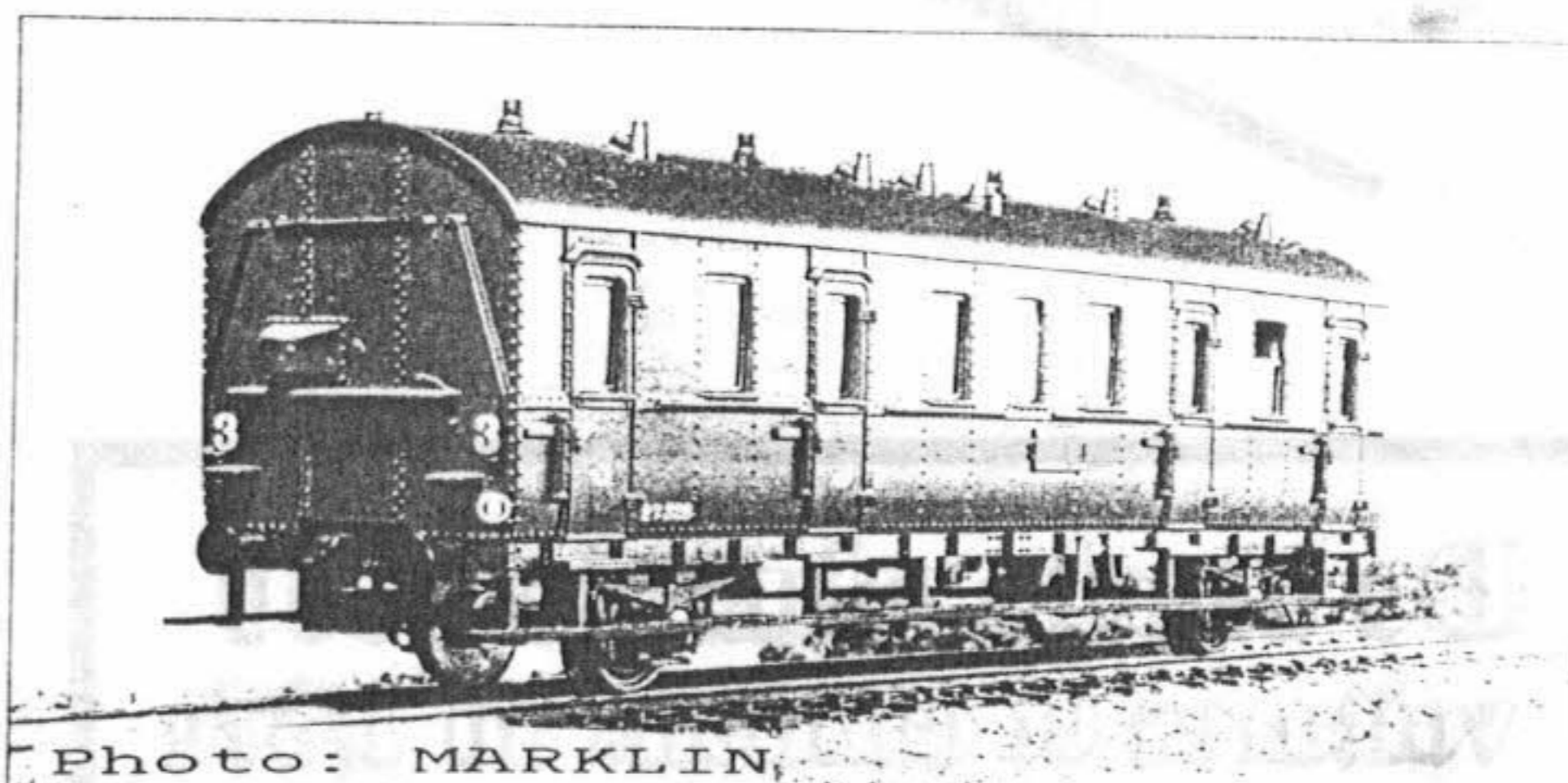
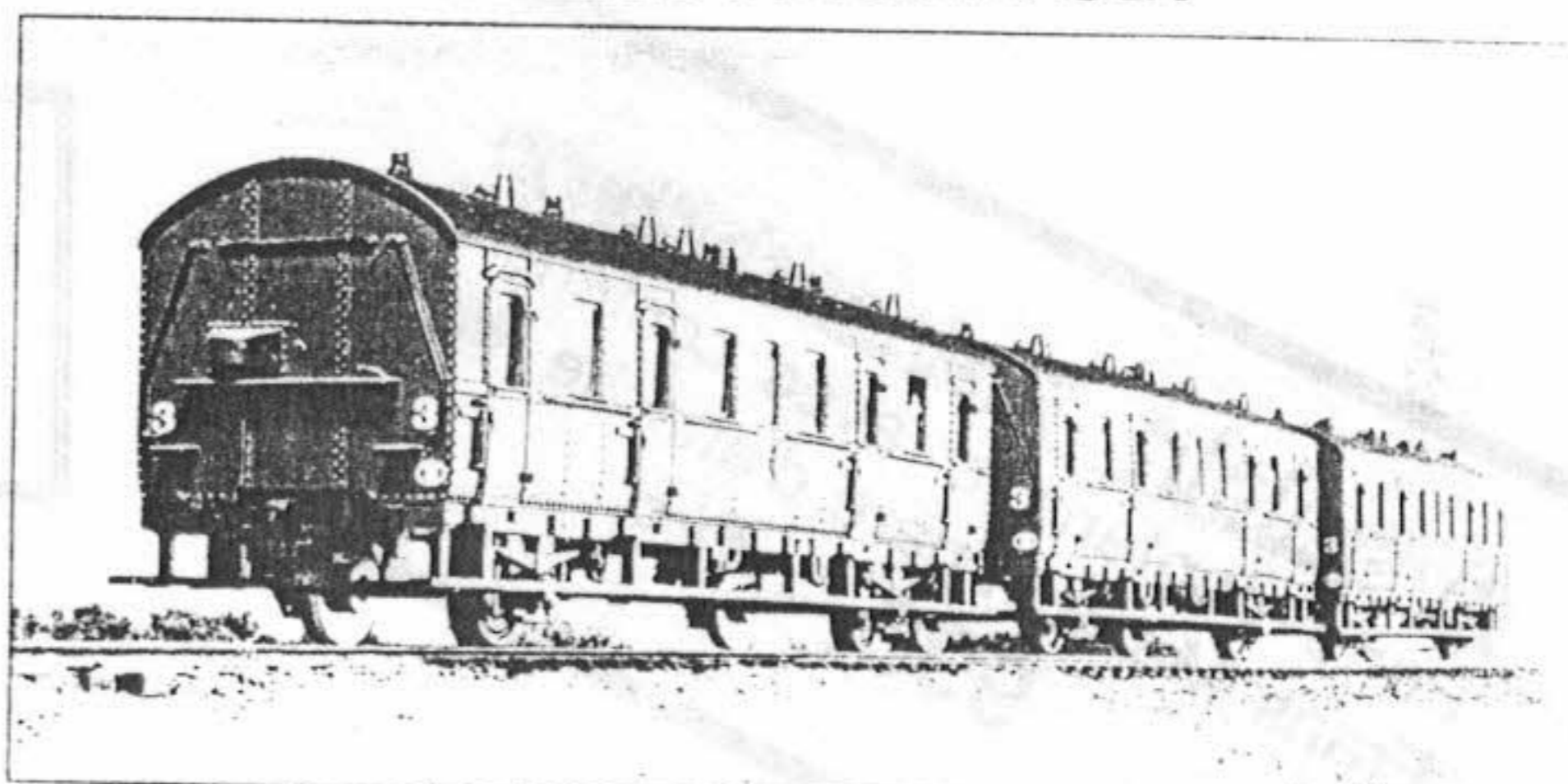


Photo: MARKLIN

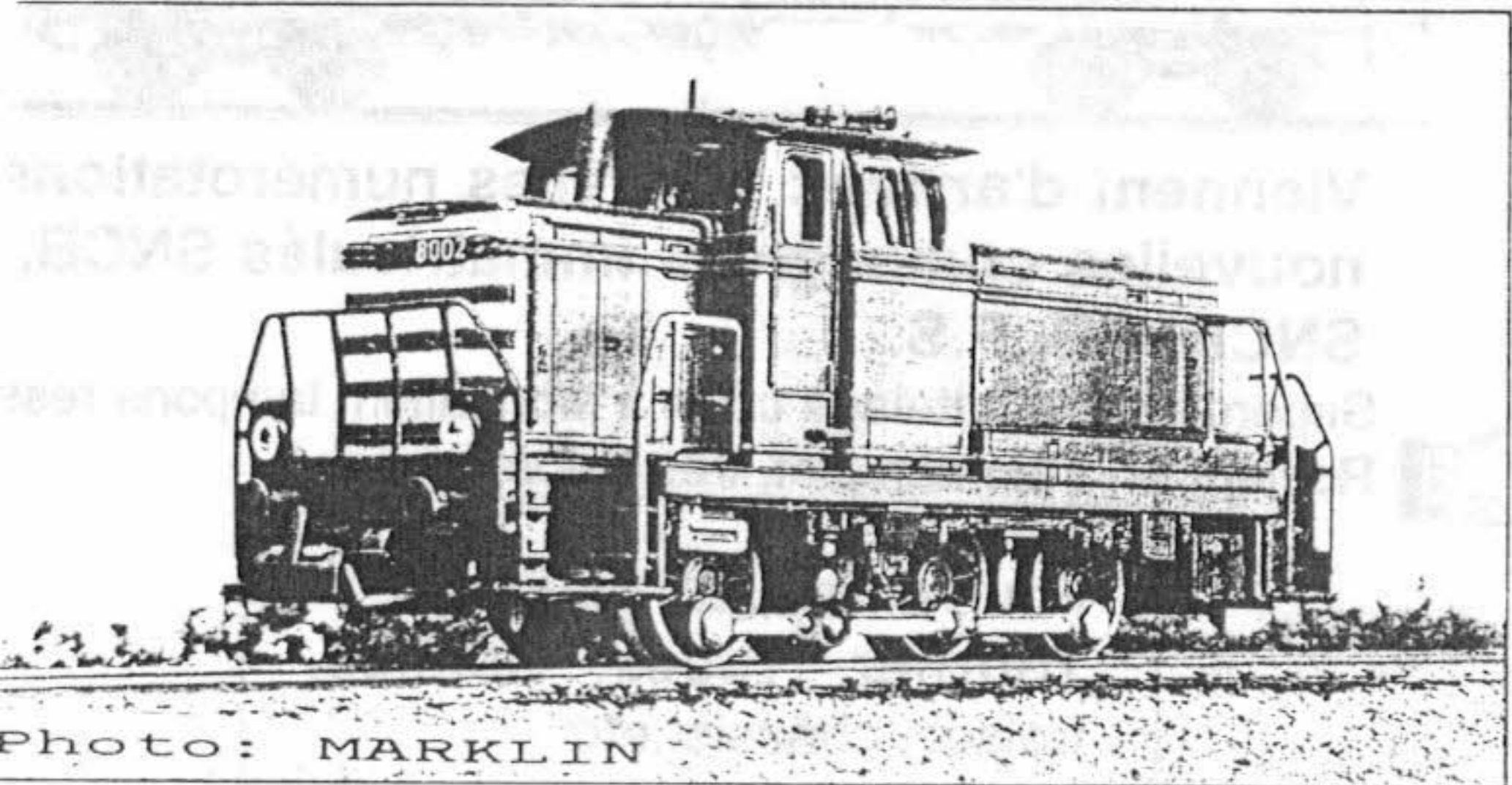
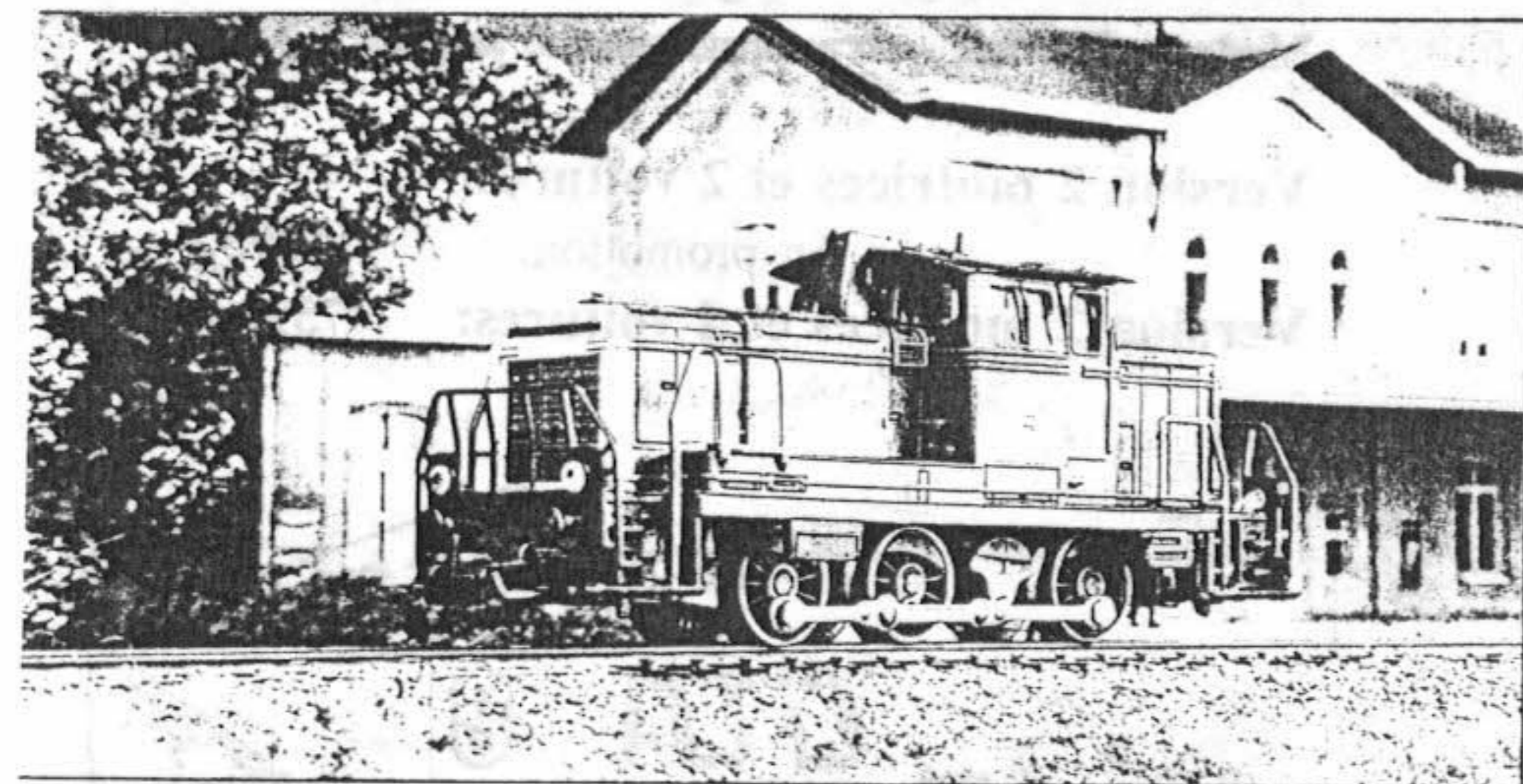
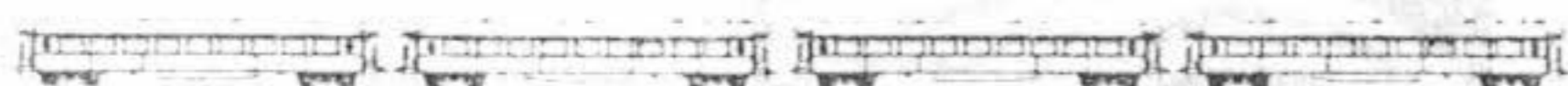


Photo: MARKLIN

Le catalogue 1993/94 chez vous franco
dès parution
avec une agréable surprise
330,- frs

L'ETOILE DU NORD



Rue Toisoul, 11 LA LOUVIERE

☎ 064/26.54.54

Date limite de souscription: 16 juillet 1993

Ouvert:

Le mercredi de 14 à 18h45
 Le samedi de 10 à 18h30 et
 Le dimanche de 10 à 12h15

L'ETOILE DU NORD

Trains miniatures Littérature ferroviaire outillage pour modéliste
Rue Toisoul, 11 à 7100 LA LOUVIERE Tél. 064/26.54.54
juste sous le bassin de natation - centre ville

Les 60 de Kleinmodelbahn

6015 Merelbeke	3750,-
6022X Monceau	3750,-
6038 St Ghislain	3750,-
6041 Kinkempois	4299,-
6049 St Ghislain	3750,-
6051 Monceau livrée jaune	
nouveau	3995,-
6055 St Ghislain	3750,-
6074 Hasselt	3750,-
6077 Hasselt livrée origine	3750,-
6079 Merelbeke	3750,-
6106 Merelbeke livrée jaune	4299,-
6110 Merelbeke	3995,-
210080 Ronet	3750,-



Version MARKLIN: ajouter 2000,-
 Version DIGITAL: ajouter 3000,-



Quantité limitée pour certaines références

A saisir: Kleinmodellbahn
 Porte-conteneur avec conteneur
 Frans Maas et gare d'attache **MONS**
995,- frs

De stock: plus de 2000
voitures et camions au 1/87e
 Venez les voir - Entrée libre

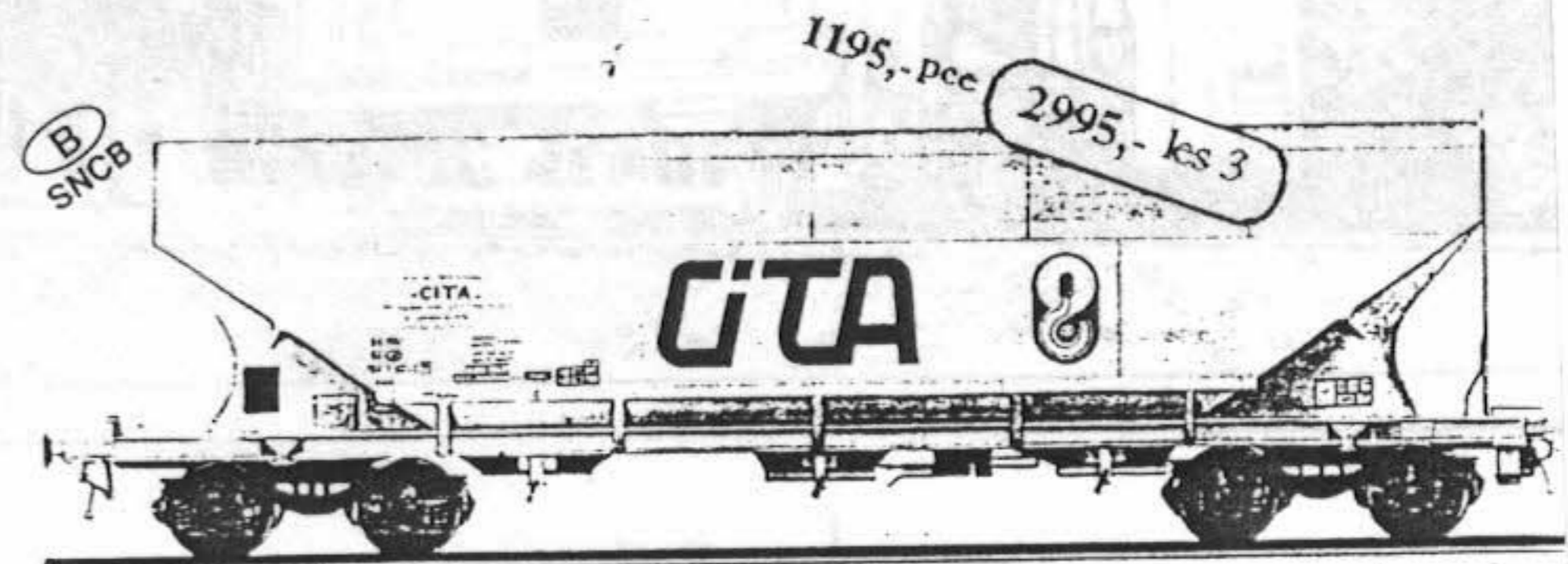
TGV Atlantique JOUEF

Moteur Buhler - transmission 2 bogies

Version 2 motrices et 2 voitures:

en promotion: **4995,-**

Version 2 motrices et 4 voitures: **7598,-**

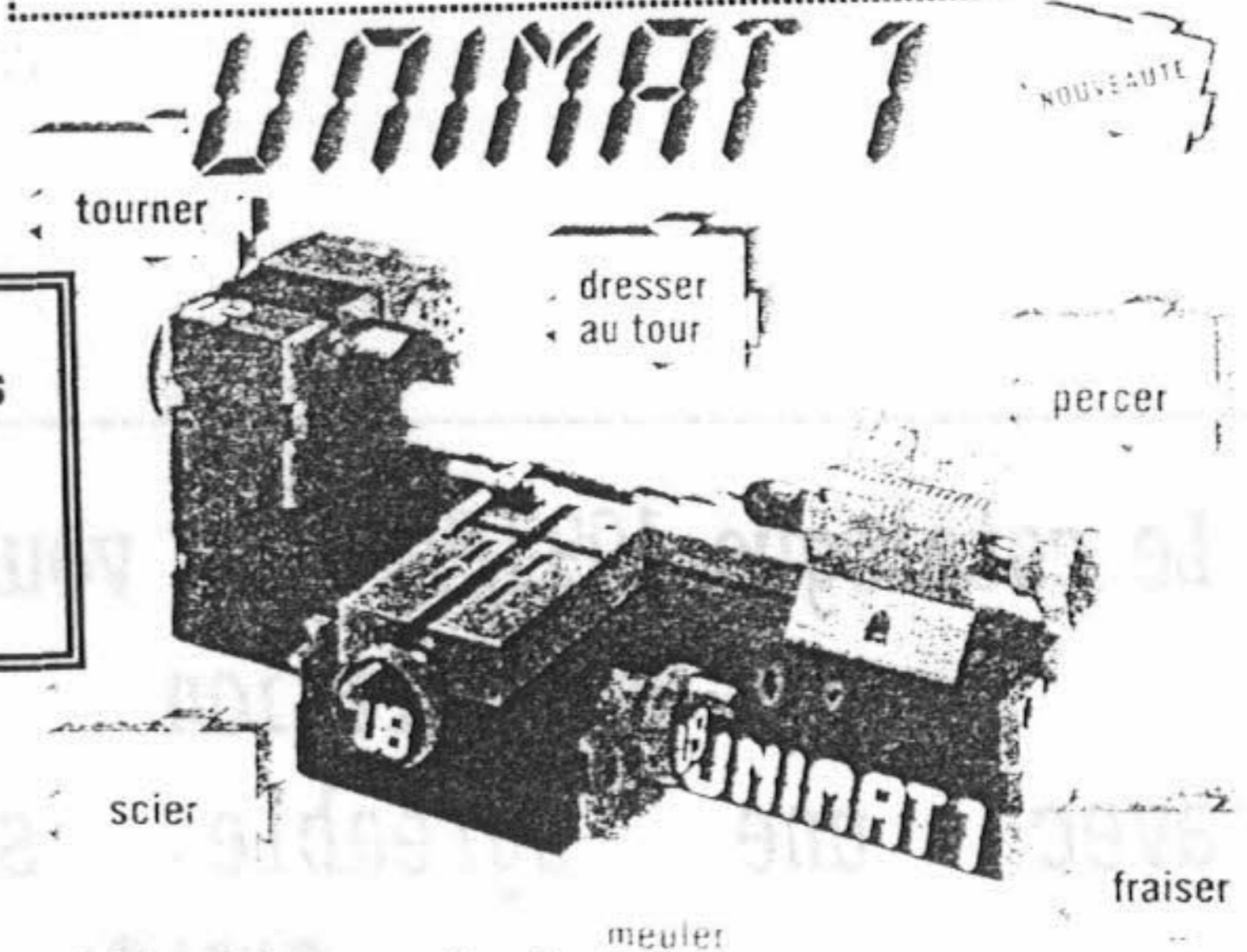


Viennent d'arriver: nouvelles numérotations
nouvelles compagnies immatriculés SNCB,
SNCF, DB, F.S.

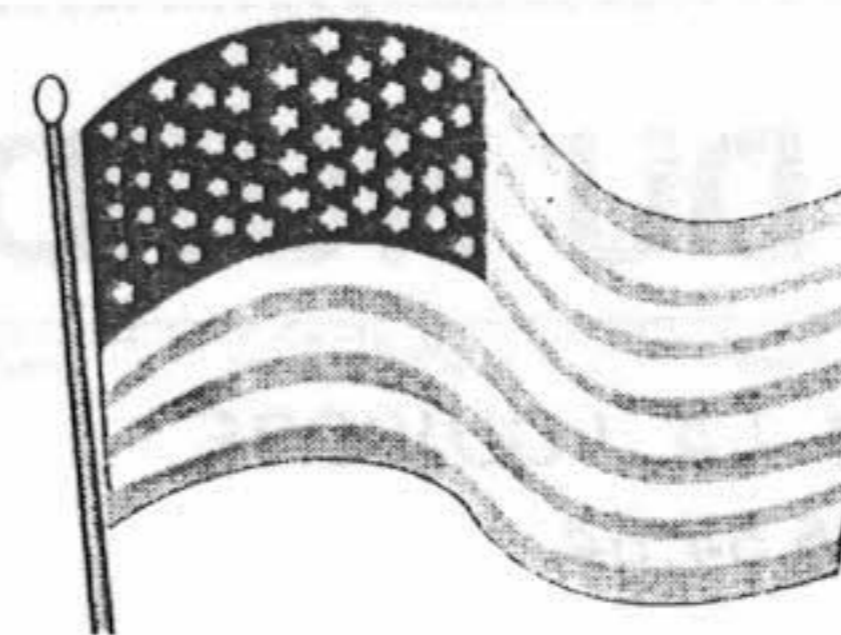
Superdétaillés, attelage court à elongation, tampons ress
 Roulent en train complet, très colorés

Pour un travail de pro.
 Tourner roues, dômes,
 fraiser châssis..etc

Encore quelques
 exemplaires à
11.995,-



6 outils de précision
en un seul appareil



Fin juin: important arrivage matériel U.S
Bachmann, Bachmann Plus et Spectrum
H.O. et G.

ON N'ARRETE PAS LE PROGRES

Dans l'après-guerre, l'on pouvait voir, dans chaque commune du Centre, ce que l'on appelait chez nous "le camion de l'Etat".

Intégré dans la vie de la commune, connaissant bien sa clientèle, "l'homme de l'Etat" rendait des tas de menus services. Avec le "marchand de charbon" LEROI et son Ford à la calandre très arrondie, c'étaient là les seuls gros véhicules que l'on croisait dans les rues de la commune. j'avoue que j'ignore quel était son statut: fonctionnaire de la SNCB ou indépendant au service de celle-ci, un lecteur mieux averti pourrait peut-être nous en dire plus.

Malheureusement son beau camion vert avec le B typique fit place à d'autres sigles: "Ardennoise Van Gent" et "Depaire" si ma mémoire est fidèle. Le service était néanmoins toujours correctement assuré et dans nos communes toujours personnalisé presque.

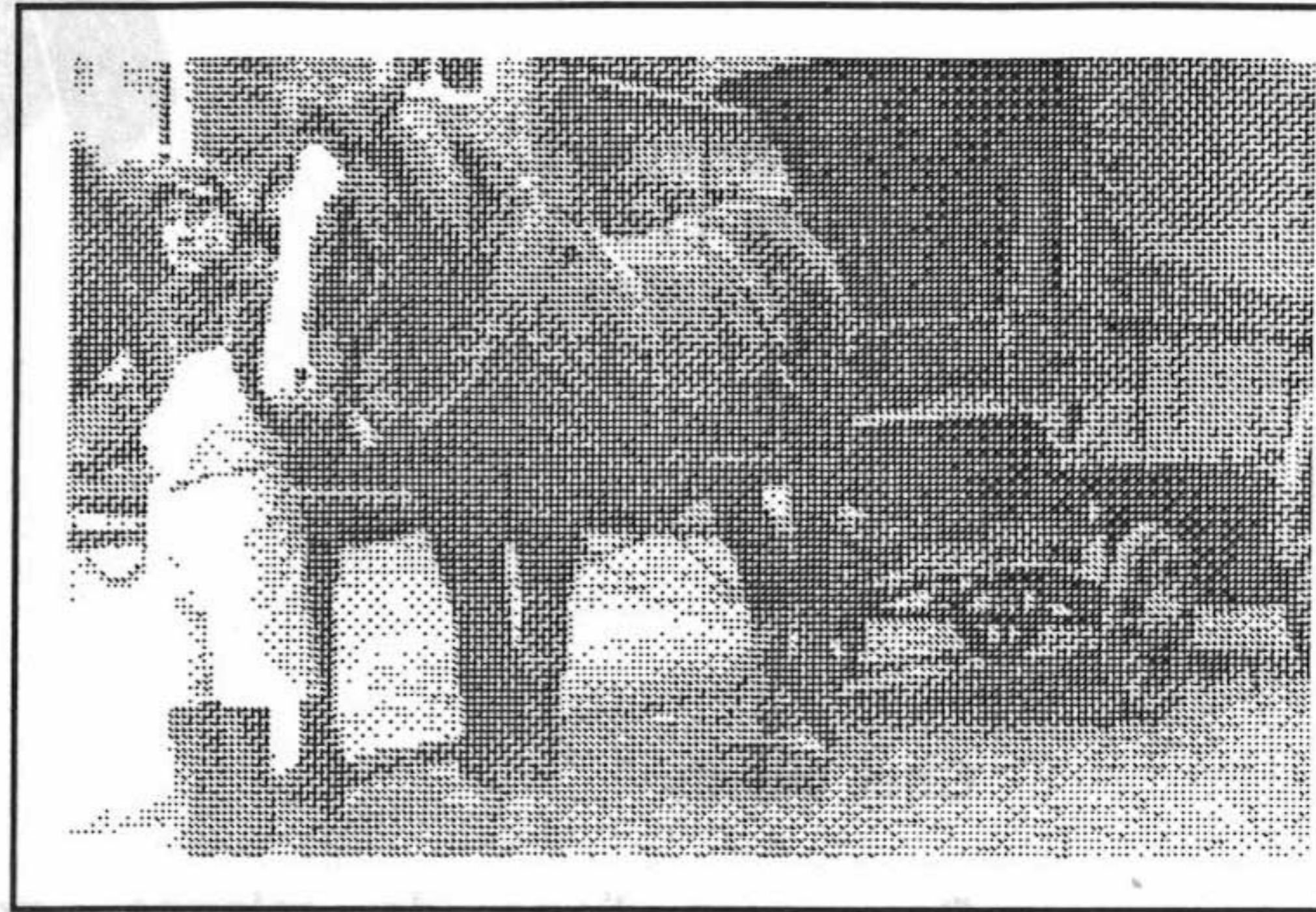
J'ai alors quitté Houdeng. Quelques années plus tard, il y a près de 20 ans, au moment où l'on parlait de SNCB-Colis, je me suis fixé à Haine-Saint-Pierre, autre commune bien connue du Centre. A cette époque, je pouvais encore à n'importe quelle heure de la journée me présenter à la halle à marchandises où Ronald officiait: d'un coup de tampon, il expédiait votre colis à New-York ou à Singapour.

Et puis on a déjà parlé de restructuration ce qui en Wallonie se traduit par fermeture: bref, il fallait aller chercher ses colis ou les déposer à La Louvière-Centre dans des conditions parfois difficiles mais toujours Francis, prévenant, faisait de son mieux pour donner satisfaction. et puis vint ABXtransport qui allait tout révolutionner, ça allait aller mieux...et patatras, de nouveau, révolution rime avec suppression.

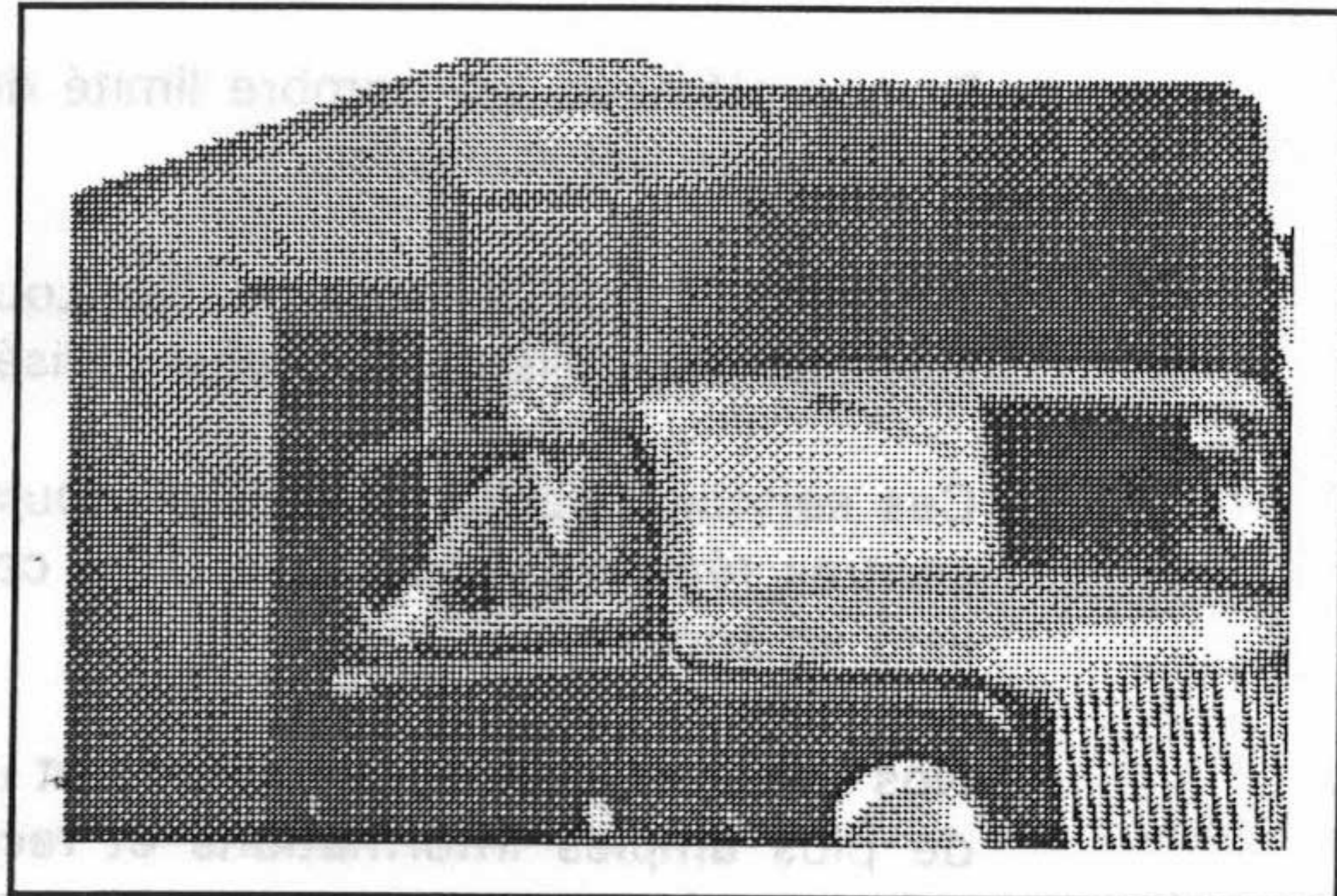
Comme vous pouvez le lire sur le fac-similé d'ABX si, comme moi, vous avez le malheur de travailler quand le livreur ABX passe, il ne vous restera plus qu'à vous présenter à Charleroi pour retirer votre colis.

Morale: il ne me reste plus qu'à demander à mes fournisseurs de se tourner vers d'autres agences de transport plus souples qu'ABX.

Les conclusions: seul ABX prétend que le transport petit colis n'est pas rentable, les agences de transport privées, quant à elles, s'arrachent le marché. Si il y a manque de rentabilité à quoi l'attribuer: mauvaise gestion, personnel peu rentable mais ultra-syndiqué ou un peu des deux

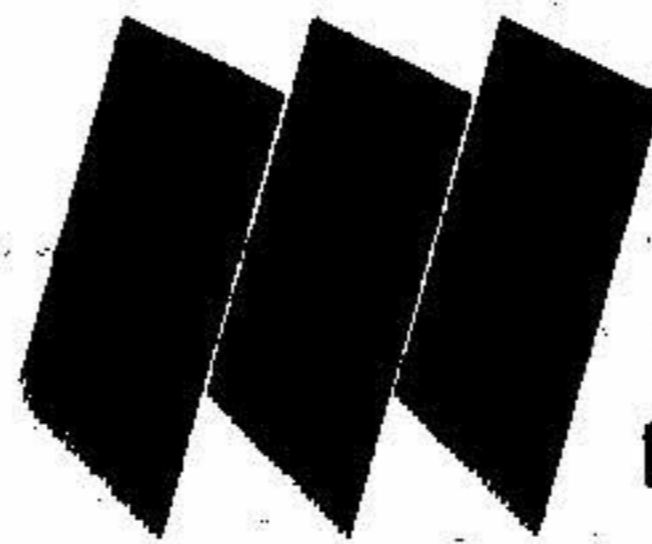


C'est pas Houdeng mais c'est Haine-St-Pierre. Deux documents inédits du service de remise à domicile d'abord hippomobile ensuite automobile.



N.d.l.r.: cet article ne serre plus l'actualité. En réalité il était en souffrance depuis août dernier dans notre disque dur duquel nous ne parvenions plus à l'enlever! Il nous paraît néanmoins intéressant de le présenter. Il démontre la façon de procéder pour chasser le client. Il rappelle un peu les lignes dont les tableaux horaires inadéquats ne laissaient qu'un seul choix: la voiture privée!

ABX transport
Rue Bara 114
1070 Bruxelles



Bruxelles, le 15 juillet 1992.

Cher client,

Dans une ligne de relance, notre entreprise entend gagner en performance, pour mieux jouer son rôle de transporteur national. Cela suppose une restructuration des moyens couplée à une réorganisation des méthodes, dans une optique de rentabilité.

Nous voulons mettre l'accent sur la prise et remise à domicile. Au niveau national, ABX dispose grâce à ses 13 centres régionaux d'une large couverture de l'ensemble du pays.

En complément, un nombre limité de gares avec guichet d'expédition et de livraison est maintenu.

Toutefois, dans la gare de 'La Louvière' le guichet d'expédition et de livraison des colis ne sera plus utilisé à partir du 1er septembre 1992.

Ces services restent cependant toujours accessibles dans chacun de nos centres régionaux ainsi que dans certaines gares dont vous trouverez la liste en annexe.

Nos délégués commerciaux restent naturellement à votre disposition pour de plus amples informations et rechercheront avec vous les meilleures solutions de remplacements.

Parmi celles-ci, la plus attrayante est sans doute notre service de prise à domicile de Charleroi Sud que vous pouvez appeler en formant le :

071 / 47 00 52

Veillez agréer, cher client, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

J.-L. DERMAUX
General Manager

la date à retenir: dimanche 29 août 1993

JOURNEE FERROVIAIRE C.F.C. AUX PAYS-BAS

avec visites

le matin

MUSEE DES CHEMINS DE FER A UTRECHT

l'après-midi

MUSEE DES TRAMWAYS A LA HAYE

visite du musée, parcours en tram historique

en début de soirée

MADURODAM

La Hollande miniature illuminée

*Le nombre de place est limité.
Inscrivez-vous sans tarder auprès
d'Henri Haube ou de Pierre HAUTEFIN*

895,- frs

y compris entrées MADURODAM
et Musée des Chemins de fer

Parc de la crèche, chaussée Houdeng-G.

Samedi 21 août et

Dimanche 22 août

DE 11H* A 17H*

VAPEUR VIVE



Une vraie locomotive à vapeur "DECAUVILLE" au
1/5e vous emportera à toute pression

Petite restauration – bières locales

Exempt du timbre
Annexe aux frstivités
communales



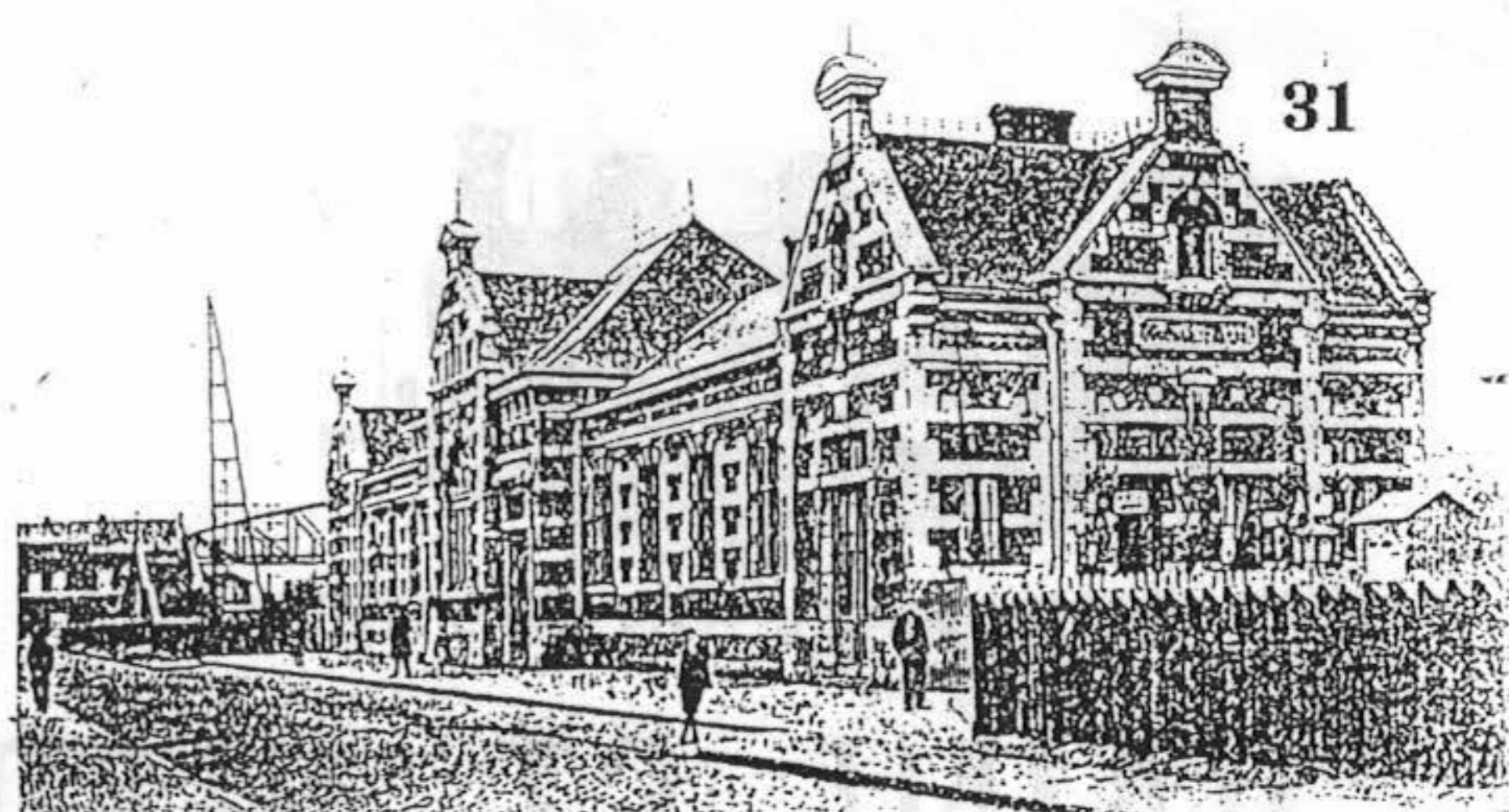
CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
La Louvière

Editeur responsable
R. DEBLIQUIT
Rue St. Donat 28
7070 HOUDENG G.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

HAINES SAINT-PIERRE



31

HAINES-SAINTE-PIERRE. -- La Gare.

*** ANIMATION EN GARE ***

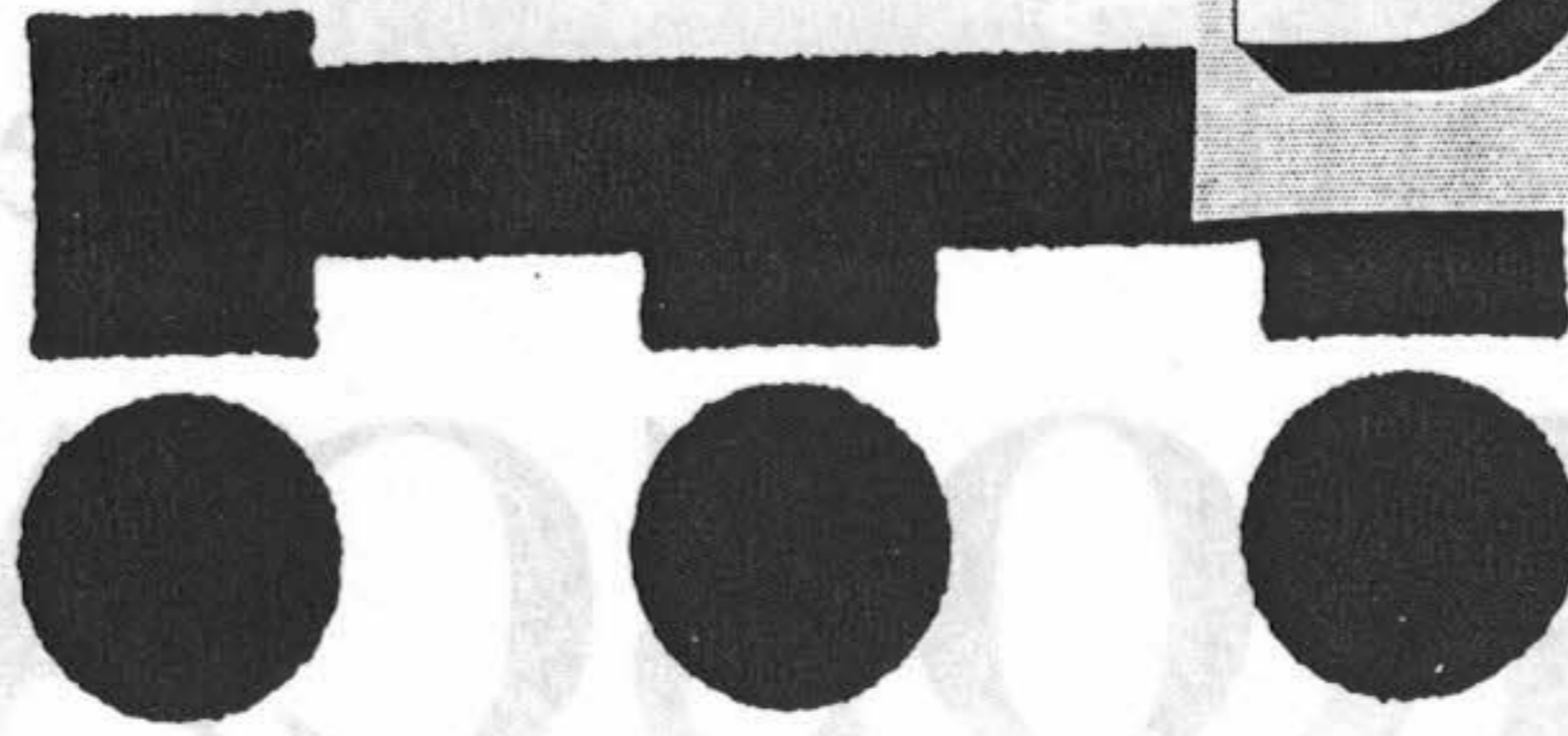
DIMANCHE 4 JUILLET

DE 10 A 18 H.

Démonstration

marklin

Digital



* BARBECUE SUR LE QUAI : RESERVATION 064 442571

J.L. Franco

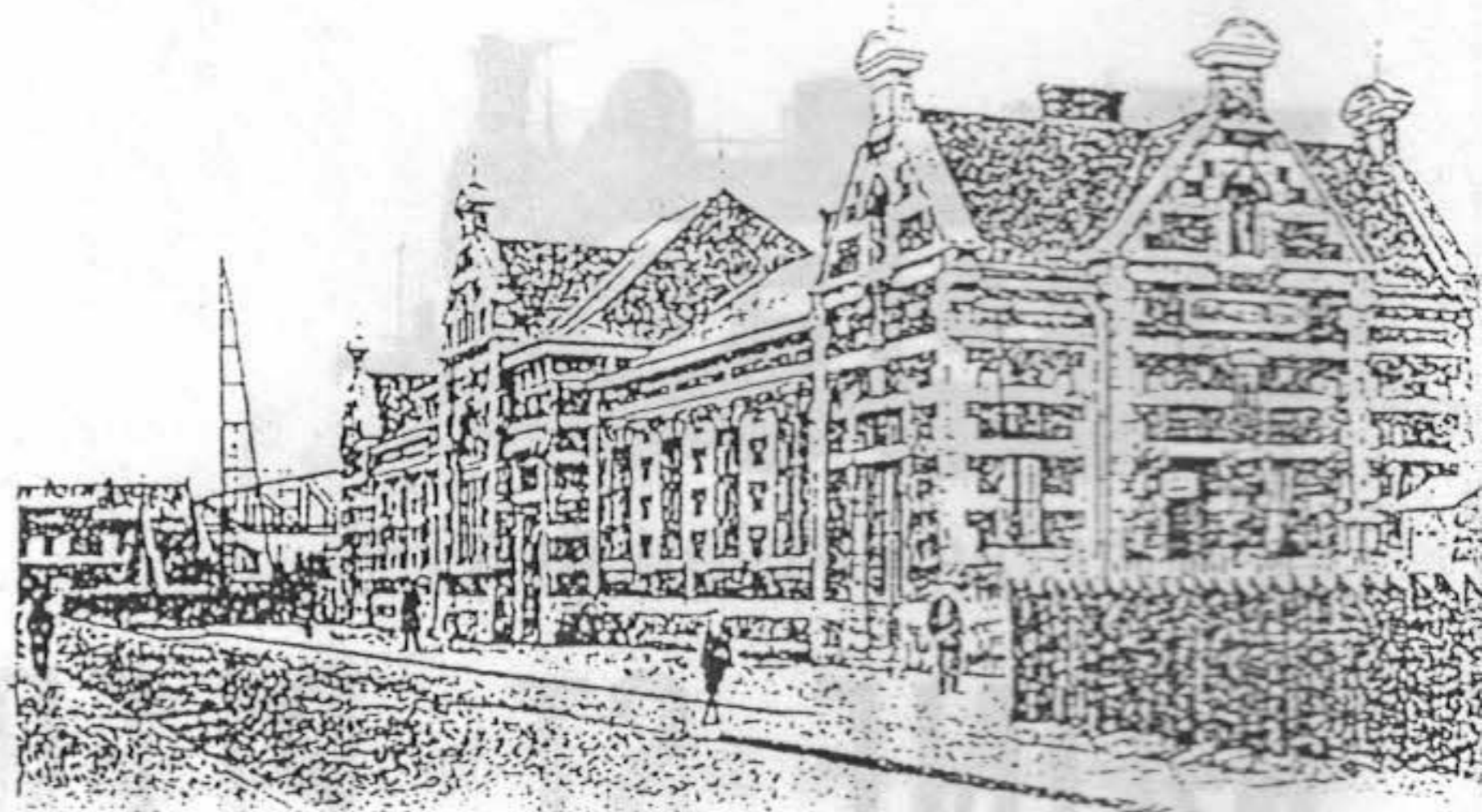
Bienvenue a tous

EDITEUR RESPONSABLE
R. DEBLIQUET
RUE ST LOHAT 28
7070 HOUCENG G.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

HAINES ST. PIERRE



HAINES-SAINTE-PIERRE. -- La Gare

ANIMATION EN GARE

DIMANCHE 1er AOÛT

de **10** à **18** h

avec démonstration des nouveaux

transfos **EXELBAHN**

et présentation de la gamme

artisanale belge

EUROSCALE

Bienvenue à tous !

EDITEUR RESPONSABLE
R. DEBLIQUI
RUE ST GONAT 29
HOUCHEG 67