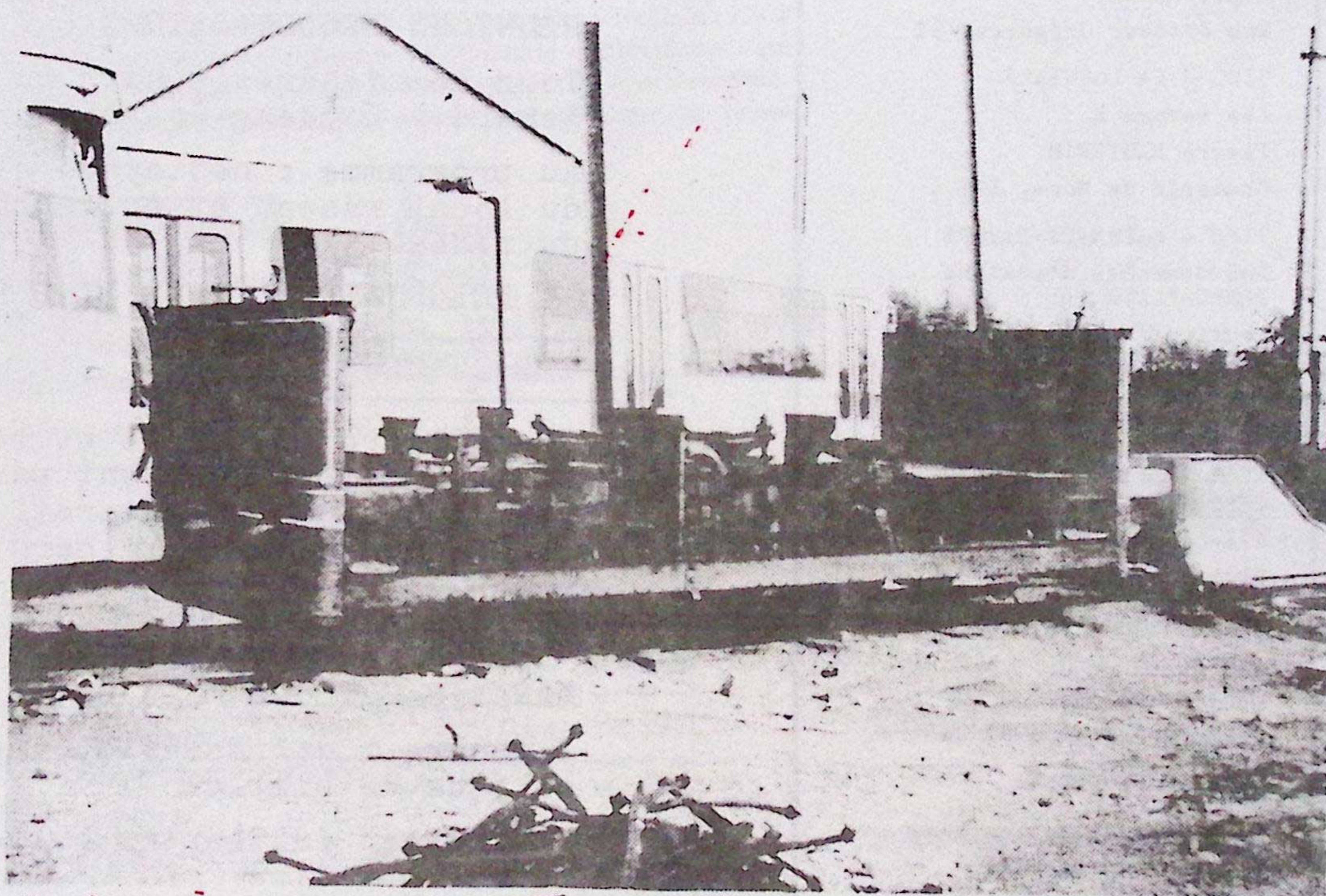


FERRO FLASH

POSTE - si retour :

J. DELCOURT
Rue E. Hulin, 22
7111 Saint-Vaast



ED. RESP. Debiquit R. 23 rue St Donat Houdeng - Fagnies Toto

N96 NOVEMBRE 1984

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

**MODELISME
DOCUMENTATION**

INFORMATIONS FERROVIAIRES

C.F.C.Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES:

Michel BROIGNIEZ
Rue de la Victoire, 145 Bte 9
1060 - BRUXELLES

Secrétariat CENTRE:

Henri HAUBE
Rue Docteur Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE

Les demandes de renseignements
et les changements d'adresses
sont à faire parvenir à votre
secrétariat respectif.

Les articles et photos pour
FERRO-FLASH sont à faire
parvenir à :

Henri HAUBE
Rue Docteur Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE

Les revues à :

Pierre HAUTEFIN
Chaussée de Mons, 125
7160 - HAINE-ST-PIERRE

Les demandes d'anciens
FERRO-FLASH à :

Maurice FRANCOIS
Rue Eugène Hulin, 22
7111 - SAINT-VAAST

Comptes Bancaires
CENTRE

271-0061822-65
Club Ferroviaire du Centre
HOUDENG-GOEGNIES
BRUXELLES

068-2027267-91
Club Ferroviaire du Centre
SECTION BRUXELLES

Montants des cotisations

Membre avec service
FERRO-FLASH : 500 Frs

Membre sans service
FERRO-FLASH : 250 Frs

Membre bienfaiteur :
800 Frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresses ainsi
que votre numéro.

PRIERE DE JOINDRE POUR TOUTE
CORRESPONDANCE S.V.P UNE
ENVELOPPE TIMBREE ET SELF-
ADRESSEE POUR LA REPOSE.

C.F.C.**C.F.C.****Nos réunions**

Mois de décembre : REUNION MENSUELLE

Samedi 22 décembre au local, rue A. Renard
à Houdeng-Goegnies.

Au programme :

14h00 : ouverture des portes.

15h00 : projection "VOYAGES OU L'ADIEU
AUX AUTORAILS"
par Henri Haube et Pierre Hautefin.

+ 17h00 : ouverture du local réseau et
du bar.

REUNIONS HEBDOMADAIRES :

Tous les vendredis soir au local, rue A.
Renard à Houdeng-Goegnies.

Au programme : nettoyage et mise en ordre
du local réseau et du câblage électrique
du réseau.

VOLONTAIRES! VOUS ETES LES BIENVENUS.

VIE DU CLUB

Jean Pierre Blanchart et le comité remer-
cie les membres qui ont participé à la
construction d'un autorail Brossel en
plasticard lors de la dernière réunion.

PETITES ANNONCES

MARKLIN - T 800

A vendre : carrosserie, inverseur, essieux
et jeux de bielles

S'adresser éditeur du bulletin qui trans-
mettra.

Notre couverture ce mois-ci

Vrs un avenir meilleur ?

(Photo P. Hautefin.)

Les textes des articles et annonces

n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Le 30 juin 1984, les amateurs se souviendront que, dix ans auparavant, le dernier tram urbain de la STIC achevait son ultime trajet. C'était là l'épilogue du réseau précédemment géré par les TEPC (Tramways électriques du Pays de Charleroi).

Le 17/10/1904, la société l'EPC est fondée et reprend les lignes de Charleroi à Gilly et à Montignies/S/Sambre qu'avaient instaurées les RELSE (Railways économiques de Liège-Seraing et Extensions) un an auparavant. La traction était à vapeur, sur voie normale.

L'histoire du réseau urbain, où circulent bientôt les "trams verts" (comme on les appellera jusqu'à la fin de leur carrière) est dès lors classique: électrification, sur des voies mises à l'écartement métrique, et extensions progressives. Ces dernières permettent par exemple d'atteindre Fleurus (Centre) en 1930, Châtelineau (pl. Wilson) en 1931 et, pour finir, Jumet (place Loriaux) en 1938. Au total: près de 38 km. de lignes de trams.

Ajoutons que, dès 1929, une convention avec la SNCV permit à la ligne 4 des TEPC de parcourir les voies vicinales de Gilly (Quatre Bras) à Châtelineau (Gare). En plus, jusqu'en 1923, les TEPC avaient été les fermiers des lignes vicinales de l'agglomération de Charleroi.

Peu nombreux sont ceux qui se souviennent encore des petites motrices très semblables à celles de Liège-Seraing, de la série 200, ou des remorques de types divers. On garde en mémoire essentiellement les motrices "300" et les "400" ainsi que leurs remorques assorties (mais plus courtes: trois fenêtres entre les plates-formes, au lieu de quatre aux motrices). Les motrices "400" offraient le plus de place possible aux voyageurs sur les plates-formes: le poste de conduite était très peu encombrant puisque le controller unique était disposé... sous le plancher, au centre de la voiture, entre les deux essieux moteurs (2 mot. de 75 CV, tare de la motrice 400: 14,3 T.).

Tout le matériel était à deux essieux et bidirectionnel. Il n'existait de boucle terminale qu'à la Gare du Sud, à celle du Nord et à celle de Châtelineau. Quelques trajets étaient folkloriques: celui vers Jumet, avec des passages étroits, en "tunnel" (ou presque), des courbes très serrées et la voie unique terminale, ou bien le 15 vers Châtelineau: double voie de part et d'autre de la rue pavée, les voitures stationnant au milieu de cette dernière, avant d'arriver au "toboggan" au-dessus d'un raccord SNCB.

L'autobus était déjà présent dès 1932. Très timidement bien sûr. Il revient après la guerre et, à partir de 1958, sa marche sera triomphale: le tram 6 "tombe" le 18/10/58 (sauf quelques services à l'affluence), le 4 le 1/6/69, la ligne Nord-Jumet début 1972, la totalité du 8 et du 9 le 30/6/72 (ce qui entraîne le déclassement des motrices du type 300),

et cela continue: le 7 le 1/7/73, le 2 le 1/5/74 (sauf quelques services maintenus à l'affluence; de plus, le tronçon menant au dépôt est emprunté par les trams du 5-15) et enfin le dernier tram de la ligne de Châtelineau roule le 30/6/74.

Depuis bien longtemps, les films étaient uniformément jaunes, avec caractères noirs. Un numéro désignait les lignes, sauf pour les lignes de Jumet - Couillet où un système complexe de films était utilisé: 8 Nord-Châtelet, 9 ~~Jumet~~-Loverval, (sans numéro) Jumet-Châtelet et (idem) Nord-Loverval. Le tout, semble-t-il, parfois laissé à l'appréciation personnelle du conducteur!

A la fin de leur carrière, les trams vers "400" reçurent des films colorés, semblables à ceux que les autobus arborent de nos jours, pour les lignes 2-7 et 5-15. On put ainsi voir les vaillantes motrices vertes montrer leur nouveau film sur les nouvelles voies du "tramodrome" de Charleroi-Sud. Pour peu de temps, avant que le silence ne retombe sur ces rails pendant deux ans. C'est en effet le 21/6/76 que le métro léger de Charleroi était inauguré, amenant de la sorte les motrices "S" à emprunter à leur tour la boucle terminale. Avant de passer à l'orange, ces trams étaient jaunes: le chapitre des trams verts est bien fini...

Pol TORDEUR

COTISATIONS 1985

Membre ordinaire avec service FERRO-FLASH : 500 francs.

Membre ordinaire sans servive FERRO-FLASH : 250 francs.

Membre bienfaiteur : 800 francs et plus.

Les membres payent leur cotisation sur le compte de leur section respective.

SECTION CENTRE

27I-006I822-65

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

HOUDENG-GOEGNIES

SECTION BRUXELLES

068-2027267-9I

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

SECTION BRUXELLES

Les membres qui désirent s'inscrire aux deux sections payent 500 Frs sur chaque compte .

Les membres agés de moins de 18 ans bénéficient d'un tarif préféren-tiel, ils payent alors leur cotisation au local uniquement lors des réunions hebdomadaires ou à une réunion mensuelle. Nous rappelons que la carte de ces membres doit être signée ou contresignée par le père ou à défaut par le tuteur légal.

IMPORTANT: afin de faciliter le travail des secrétaires et de l'éditeur, nous vous demandons à tous de bien vouloir essayer de régler votre cotisation avant le 31 décembre.

LE TRAVAIL DES TOLES EN LAITON ET EN CUIVRE

INCISION CHIMIQUE ET PHOTO INCISION

Comme je n'ai encore jamais pratiqué la photogravure chimique, je ne vous en parlerai pas dans cet article, mais comme le projet mérite que l'on s'y intéresse je l'essaierai et vous en donnerai les résultats.

De nouveau, nous devons avoir recours au plan et à la documentation pour voir quelles sont les parties qui devront être enlevées et celles qui devront rester. Pour bien comprendre comment procéder, je dois d'abord m'étendre un peu sur la gravure chimique.

Vous savez sans doute comment procéder pour fabriquer un circuit imprimé. ? Et bien, le principe est le même.

Nous allons placer dans un bain de perchlorure de fer dilué dans de l'eau une plaque de laiton. Cette plaque sera gravée aux endroits où nous n'aurons pas appliqué de protection.

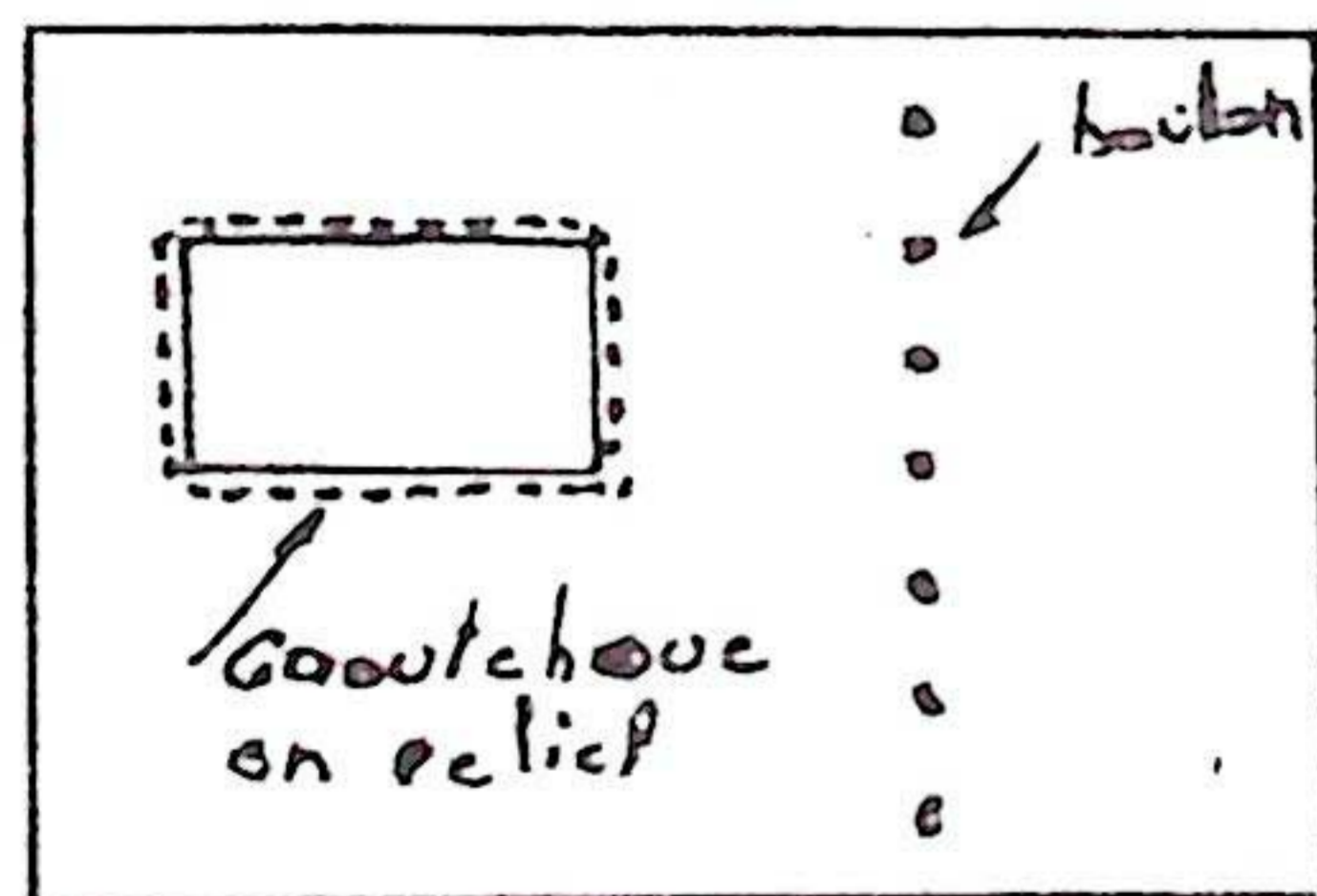
Cela veut dire qu'après avoir essayé nos découpes sur le modèle en bois et que nous sommes certains que les pièces s'assemblent bien entre-elles, nous redressons tout et nous renettoyons l'ensemble avec le savon abrasif. Nous voici arrivés au moment de protéger les parties qui devront rester en relief (boulons, bord de caoutchouc de fenêtre etc...).

Pour protéger les parties qui seront en relief, nous y apposerons de l'encre spécial. De cette façon, le perchlorure de fer attaquera les parties nues et les endroits recouverts resteront en relief.

Cette encre ou des marqueurs contenant cette encre peuvent être achetés dans les magasins spécialisés en électronique.

La solution de perchlorure (1 kg pour 1 l 1/2 à 2 l d'eau) doit se mettre dans un bac métallique plus grand que la tôle à traiter.

Exemple I

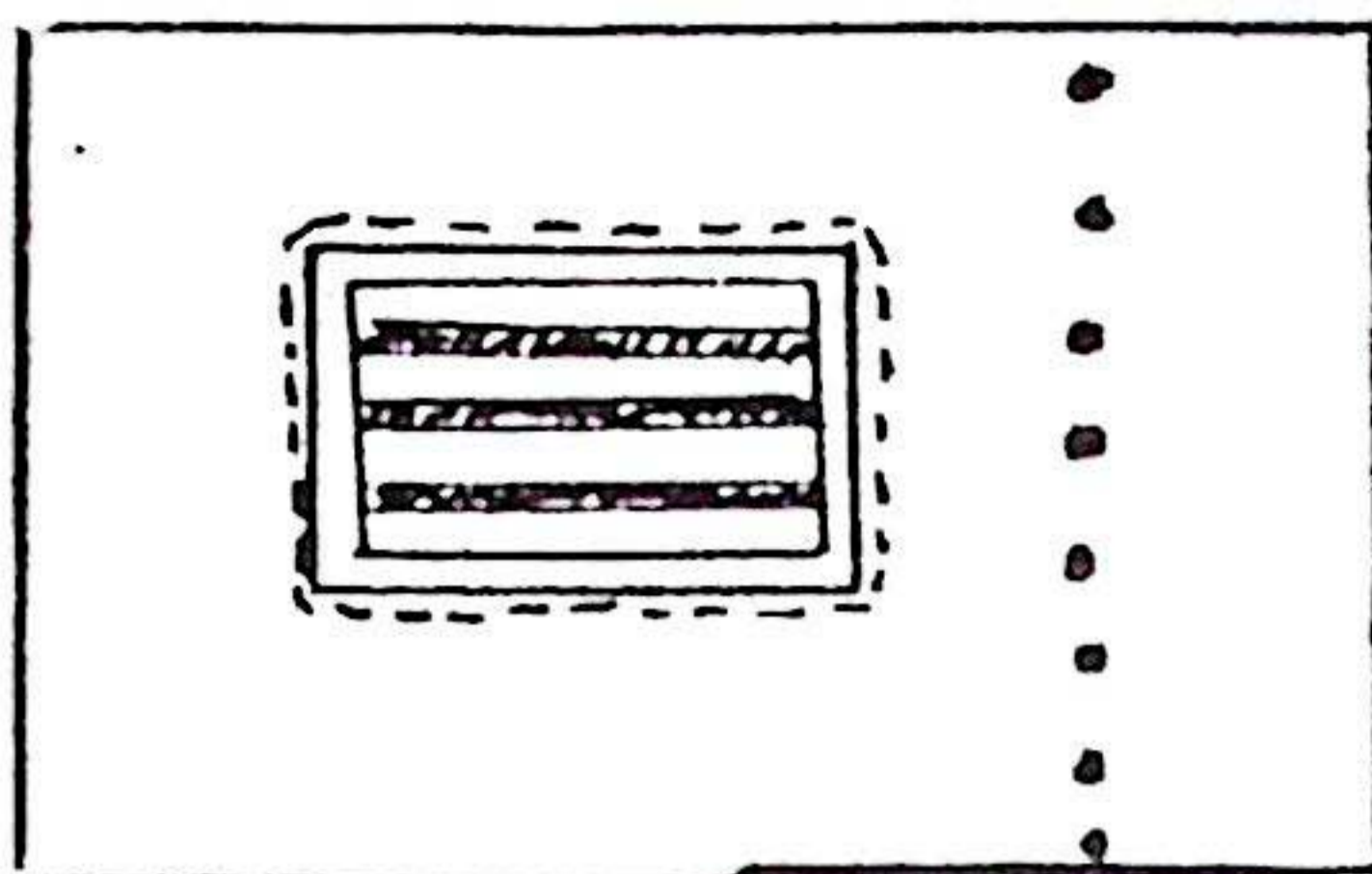


Je dois faire apparaître un bord de fenêtre (caoutchouc en relief et des boulons dans la carrosserie).

Je mettrai de l'encre sur les parties dessinées en pointillé autour de la fenêtre, ainsi que sur la tranche de la tôle dans la fenêtre et sur les points dessinés.

Les points ne doivent pas être trop gros, n'oublions pas que 1 mm protégé = 87 mm réels.

N.B l'intérieur de la fenêtre doit être protégé sur la tranche pour ne pas agrandir cette dernière avec l'acide.

Exemple 2

Pour ouvrir les fentes d'une grille d'aération avec bord en caoutchouc en relief, nous devons réaliser :

- 1) le niveau du bord en caoutchouc et des rivets.
- 2) le niveau de la caisse.
- 3) les trous de la grille.

Il nous faut pour cela procéder en deux mouvements :

- I) protéger la partie en pointillés (joint en caoutchouc).

inciser la plaque dans le perchlorure à $\pm 30^{\circ}\text{C}$.

Ne jamais dépasser 40°C , au dessus de cette température; l'agitation moléculaire devient telle qu'elle peut conduire à une explosion.

Avec une solution fraîche à 20°C , on peut prévoir qu'après 2 heures on aura incisé : 0,2 mm dans le laiton

0,3 mm dans le cuivre

$0,2 \times 87 = 17,6 \text{ mm} =$ à un bord en caoutchouc.

- 2) Rincer la plaque à l'eau, la laver au savon abrasif, la rincer de nouveau.

Il nous faut maintenant ouvrir les trous de la grille.

Si nous avons du cuivre de 0,5 mm d'épaisseur, il ne nous reste plus que 0,3 mm à enlever pour que les fentes soient ouvertes.

Nous allons donc recouvrir toute la plaque d'encre en ne laissant que les fentes apparentes. Cette opération se fera mieux avec une plume calibrée (type Rotring ou Graphos).

On laisse sécher l'encre et on retrempe le tout dans la solution.

Une agitation de la plaque favorise une corrosion plus rapide.

Si par accident, certaines parties sont attaquées malgré la présence d'encre, retirez la tôle, rincez-la et remettez de l'encre, vous continuez ensuite la plongée.

Toutes ces opérations finies, l'incision terminée, on rince à l'eau, on nettoie l'encre à l'éther ou à l'essence et on essuie.

FINITION DE LA GRAVURE

Lorsque vous aurez tout essuyé et vu le résultat, vous serez sans doute déçus. Le bord en caoutchouc est un parallépipède rectangle et les rivets sont des cylindres.

Ne vous effrayez pas, il y a des maux plus graves sur la terre.

A l'aide de paille de fer (tampon JEX), frottez la plaque et surtout les reliefs pour les arrondir en insistant sur les parties récalitrantes.

Jean Murador

(A suivre)

LES AUTORAILS DE LA SNCB

Dès les premiers temps des chemins de fer, les sociétés exploitantes se rendirent compte qu'il existait deux sortes de lignes : Les principales, où des trains lourds et fréquents étaient nécessaires pour assurer le trafic, et les lignes secondaires, pour la plupart déjà déficitaires.

C'est ainsi qu'au temps où la vapeur était reine, le problème des petites lignes se posait déjà et que l'autorail, engin combinant le matériel remorqueur qui coûte et le matériel tracté qui rapporte, est né dès 1875

Mais la technique du moteur à vapeur ne convient pas spécialement à cet engin : avec ses approvisionnements d'eau et de charbon il pesait très lourd, et quand on a voulu augmenter ses performances, on a en fait créé une locomotive qui n'avouait pas son nom.

C'est le moteur diesel qui a permis l'essor de l'autorail. Il existait dès avant 1920 en Suède, en Angleterre, en Allemagne. La guerre 1914 - 1918 avait vu naître le moteur diesel semi-rapide et l'après-guerre le diesel rapide et léger ; ce n'était pourtant pas suffisant pour que la Belgique, pays essentiellement charbonnier, s'engageât dans cette voie.

La crise économique des années 30 allait bouleverser ces données. La baisse du trafic ferroviaire sur les grandes lignes imposait la recherche de l'économie, surtout sur les petites lignes qui engloutissaient les maigres bénéfices des autres.

En 1930 donc, sortirent les 6 premiers autorails de la SNCB : 3 à moteur diesel, type 600, affectés à Gand et 3 à vapeur, car on voulait laisser toutes ses chances à cette technique, du type 500, affectés à Liège

En 1932, sortit le premier autorail à transmission électrique, de technique scandinave. Immatriculé 650, il fut affecté à la ligne Verviers-Pepinster-Spa, et a parcouru sans problèmes plus de 80.000 kilomètres par an.

Les premiers AR type 600 donnant satisfaction bien qu'un peu faibles, la SNCB acquit en 1933 14 AR type 601 qui furent affectés à Gand, Anvers et Haine-Saint-Pierre. 5 de ces engins subsistèrent jusqu'en 1962. En 1933 toujours, sortit encore un autorail à vapeur type 501 démoli par bombardement à Liège en 1944

En 1934, la SNCB avait donc expérimenté des autorails à vapeur et des Diesels à transmission mécanique et électrique. Tous ces engins avaient un air de famille et étaient sensiblement égaux au point de vue dimensions, capacités et performances.

Mais le service de l'Exploitation n'était pas satisfait : une fois prouvé que l'autorail marche bien, il faut le spécialiser davantage et l'adapter à différents services ; c'est ainsi que de cette époque se décèlent trois tendances :

1. L'amélioration des performances de l'AR classique
2. La recherche de l'AR minimum
3. L'AR rapide à grand parcours.

1. L'AR classique était à cette époque un véhicule à bogies semblable à une voiture standard : 100 places assises des 2 classes, 50 places debout, un petit compartiment fourgon et une vitesse maximum d'environ 80 Km/h, supérieure à celle des omnibus à vapeur.

Le type 602, construit en 1934, répondit à ces critères ; sa transmission était mécanique

Le 651 lui était identique de caisse, mais sa transmission était électrique

Ces deux engins furent mis en service entre Bruxelles-Nord, Alost et Termonde.

2. La seconde tendance est celle de l'AR minimum. L'exploitation devait assurer sur toutes les lignes un minimum de trains, surtout dans les régions industrielles où le trafic en dehors des heures de pointe était parfois presque nul.

5 exemplaires du type 604, construits par Ganz à Budapest, ressemblaient à des tramways

Le type 603, de technique semblable, était de construction belge. Ces 6 AR étaient affectés à Haine-Saint-Pierre et à Charleroi.

3. L'AR à grande vitesse devait être le clou de l'année 1934. Il diffère essentiellement des autres modèles, voués par nature aux services omnibus. La nouveauté est d'appliquer la technique AR aux grandes lignes pour augmenter la fréquence aux heures creuses et améliorer le service offert à la clientèle, et pour créer des services de luxe destinés à une clientèle de choix, le luxe étant en l'occurrence principalement la vitesse.

C'est ainsi qu'apparut le 22 mai 1934 le 652.01 à 2 caisses sur 3 bogies, qui fut mis en service entre Bruxelles-Midi et Gand. Le parcours, couvert normalement en 32 minutes, fut parcouru aux essais en 27'5" soit à 115 Km/h de moyenne. Il soutenait aisément 140 Km/h avec vent debout.

- - -

On aurait pu normalement croire que la SNCB, disposant des 3 catégories d'AR qui lui étaient nécessaires, allait passer commande de séries d'engins dérivés de ces prototypes. Il n'en fut rien pour diverses raisons dont les principales sont :

1. Le succès remporté par le 652 entre Bruxelles et Gand : il fallait faire bénéficier d'autres lignes de cette expérience concluante et acquérir des véhicules plus vastes

2. Les soucis occasionnés par les moteurs Maybach d'origine, qui donnaient du fil à retordre aux ateliers d'entretien

3. Les brillants succès de "l'Opération Trotтинette".

L'opération trotтинette, dont certaines circulations AR jusqu'il y a peu avaient conservé le sigle TT, était la mise en circulation de trains omnibus légers à marche accélérée en attendant des AR non encore construits. Composés de locomotives type I5 ou I6 et de 2 ou 3 voitures en bois modernisées, ils atteignaient une vitesse commerciale de 45 à 50 Km/h et accéléraient franchement, permettant un écoulement régulier des pointes de trafic. Pour remplacer ces trains légers, on envisageait l'abandon des types 603 et 604 trop peu puissants et le perfectionnement des types classiques à une seule caisse.

La suite fut donc la commande de nouveaux prototypes.

Les types 605, 606, et 607 et le dernier prototype à vapeur 502 démolis lui aussi à Liège en 1944 datent de cette époque, de même que de deux unités construites par Ganz à Budapest pour la compagnie du Nord-Belge, lequel les céda à la compagnie de Chimay. En 1948, à la reprise de cette compagnie par la SNCB, ils sont devenus 602 puis 610.

Revenons aux rames à grand parcours.

Le type 652 ayant donc rencontré un succès dépassant les espoirs les plus optimistes, la SNCB décida d'augmenter ses services rapides par autorails.

Dès 1936, 8 rames triples sortirent d'usine : les types 653, 654, 655 et 656. Un élément du 654.02 est préservé pour le futur Musée des Transports.

Comme capacité, aménagements et performances, ces AR étaient identiques ; il y avait standardisation totale de tous les éléments qui n'étaient pas moteur ou transmission. Ils étaient à 3 caisses sur 4 bogies. La transmission était électrique.

- - -

Nous voici arrivés à présent en 1939 et les techniques ont évolué. La SNCB dispose alors de 5 AR à vapeur,

27 diesel-mécaniques et

11 diesel-électriques.

Au point de vue exploitation, ces AR se répartissent autrement :

1 double et 8 triples à grande vitesse et de luxe

6 légers et

28 classiques, à caisse unique et vitesse moyenne.

Nous revoici donc au même point qu'en 1934 et on s'aperçoit de nouveau que les 3 conceptions d'AR se complètent, et les résultats des expériences acquises font décider :

1. Un nouvel accroissement des performances des AR à grand parcours, d'où création de 6 unités 653.1 devenues 670 à transmission hydraulique et avec suppression des bogies communs à deux caisses.
2. L'augmentation des performances des autorails classiques, c'est à dire la construction de 6 AR simples et de 12 doubles, pouvant assurer des services omnibus et semi-directs.
C'est ainsi que les 6 AR simples type 608 d'allure très britannique dont un exemplaire est conservé pour le Musée et les 12 652.I devenus 620 dont 10 échapperont à la guerre sillonnèrent surtout les lignes rayonnant autour de Bruxelles.
Ces 2 séries d'engins roulaient à 120 Km/h.
3. La simplification à outrance des AR minimum, ce qu'on appelait à cette époque des autobus sur rail :
construction de 56 AR à 2 essieux, type 551
et de 6 à bogies, type 552, ceux-ci suivis de 50 identiques type 553 dont 1 unité non en service commercial existe encore à Anvers-Dam
Ils ont été construits pendant la guerre 1940-45 et ont été aménagés pour circuler au gazogène.

En 1952, 20 AR type 554 ont encore été livrés. Bien que d'après la guerre, ils sont la continuation du programme de 1939.

Modernisés, ils constituent la série 46 dont 10 sont encore affectés à Ath

L'électrification du réseau, en cours et programmée, allait restreindre l'utilisation des rames à grand parcours et rejeter vers les lignes secondaires les locomotives à vapeur les plus modernes, mais aussi les plus coûteuses.

Les rames à grand parcours restaient donc en nombre suffisant ; les AR minimum, relativement récents, semblaient aussi suffire ; il fallait de nouveau envisager l'acquisition d'autorails classiques.

C'est ainsi, que dès 1954, sortirent 36 AR des types 602 et 603, 6 de ceux-ci étant spécialisés à la desserte de l'aéroport de Zaventem au départ de la gare de Bruxelles-Central

Ils forment actuellement la série 43, dont il ne subsiste que 7 unités en service.

Sortirent aussi de construction 10 unités type 604 et 10 type 605, devenus séries 44 et 45

Tous ces AR sont à caisse unique et ne diffèrent que par la motorisation et la transmission, celle-ci étant hydraulique sur tous ces engins. Ils étaient conçus pour être accouplés et tracter une ou deux remorques spéciales.

Il fut aussi prévu à cette époque la construction de 40 AR qui auraient été appelés type 606, mais ceux-ci ne furent jamais construits. Leurs moteurs, commandés et livrés, ont équipé les locomotives type 232 ainsi que les 7 AR triples construits en 1957 et 1961 par l'Atelier Central de Malines

Ces derniers autorails sont en fait une rame réversible, tractée ou poussée par l'élément moteur qui est une locomotive-fourgon, tout comme le premier AR imaginé par Alfred Belpaire en 1875, ce qui nous ramène à notre point de départ.

José Héroufosse

Remarques En 1984, le parc AR ne comporte plus que 37 unités en service :

7	série 43,	affectés à Montzen, Stockem et Bertrix
10	44	à Courtrai
10	45	à Bertrix
10	46	à Ath

Les remorques 732 à 2 essieux sont réformées ; 8 remorques 734 à bogies circulent encore à Courtrai et à Bertrix, et les 2 autres sont garées sans emploi à Merelbeke.

L'épouse de notre sympathique et dévoué Marcel Bernard vient de subir une très grave intervention chirurgicale. Au nom de tous les membres, Ferro-Flash lui présente ses meilleurs vœux de prompt rétablissement.

PROGRAMME MARKLIN 1985, premières informations...

1. Suite à une visite à l'usine et chez l'importateur belge que nous remercions pour sa gentillesse coutumière, nous pouvons vous annoncer officiellement la sortie, en 1985, d'un nouveau système de commande entièrement électronique mais exclusivement réservé à l'alternatif 3 rails. Les locos HAMO ne sont pas compatibles.

En gros, et bien que les caractéristiques de détail ne soient pas encore connues, on peut rapprocher cette nouveauté de ce qu'offre le HORNBY "0", mais, semble-t-il, en plus fiable mais aussi en nettement plus cher.

Il n'a donc rien de commun avec les alimentations existantes ni avec les modules électroniques 6600.

Le raccordement au réseau se fait seulement par 2 fils, sans autre câblage ou sectionnement, même pour les aiguillages. En cas de block automatique, la loco qui s'engage sur le canton après affichage de son code est identifiée et alimentée en fonction de sa consommation propre. Tout cela restant à tester bien entendu.

La capacité de l'appareil est de 80 locos et 256 moteurs d'aiguilles. Ces derniers pourront être programmés au départ d'un clavier central. Quant aux locos, elles sont vendues directement équipées de leur récepteur, à un prix environ double d'une machine ordinaire, mais il n'est pas exclu que des kits soient livrés séparément pour transformer le matériel ancien, ce qui est absolument indispensable à nos yeux. En effet, ce matériel sophistiqué touchera davantage les "gros budgets" qui, par définition sont déjà propriétaires d'un nombre important de locos qu'ils ne sont pas prêts de remplacer.

Nous ne parlerons pas encore de prix, bien que nous ayons déjà une idée précise. Il faut d'abord, avant de lancer un montant qui sera de toute façon "croquignolet", analyser les possibilités exactes du système et déterminer les économies qu'il permet par rapport aux procédés classiques, et les diverses étapes possibles dans l'achat.

Quoi qu'il en soit, on ose tout de même espérer que la qualité sera à la hauteur des ambitions du constructeur qui affirme étudier ce projet depuis déjà dix ans (mais pourquoi alors avoir mis sur le marché des modules type 6600 ?). Il faut avouer que toutes les expériences connues jusqu'ici dans ce domaine très (trop?) nouveau ont été assez décevantes.

Wait and See ! Mais nous n'aimons que les bonnes surprises !

2. Matériel roulant

Wagons de voyageurs : peu de nouvelles, sinon un "RAILTOUR" sur une reprise d'un ancien modèle en tôle.

Wagons de marchandises : suite (mais pas fin) du film "SPECULA, TERREUR DES WAGONS-FRIGOS" avec, au choix : bières, chocolat, nougat, eskimo, pèkèt du p'tit coucou, 48.81.00, Alcooliques Anonymes, etc... (tant mieux si ça les amuse...) programme sur demande.

Locos : remise au goût du jour de la 3066 (nouvelle peinture et transformation de la cabine, dans le style des caisses de notre ami Bonge)

Avant de lire la suite, prière de consulter d'urgence le Livre des Premiers Soins, Chapitre des syncopes et états de choc...

Il y a quelques mois, lors d'une réunion de club à Houdeng, où nous critiquions, assez objectivement, les "facilités" que s'accordent parfois les constructeurs pour sortir des versions belges bâclées, quelqu'un a lâché : "Ils finiront par sortir un Schienenbus du C73V en livrée belge si ça continue !"

EH BIEN CA Y EST, LES GARS ! ILS L'ONT FAIT !!!!!!!

Il y aura ainsi assez de matériel Vrai-Faux et Faux-Vrai dans la gamme qu'on pourra leur réserver un emplacement spécial dans le catalogue. Moi, je propose de l'intituler :

"LES PRODUCTIONS DE MAR(K)LIN L'ENCHANTEUR"

Michel Suplis

oo

Marklinopathes, à vos poches

Faisant suite à l'article de notre ami Michel, quelques chiffres:

Les références suivantes disparaissent du catalogue:

en H0: 3050 3144 3159 4419 en I: 5749 5857 5875 en Z: 7310 8103 8602
et 8608

Les nouveautés suivantes sont annoncées:

en H0: comme dit plus haut: les Schienenbus rouges en vert

la Flèche Rouge

un coffret réf. 3300 reprenant la locomotive crocodile et une loco. BR194 (Be 6/8 13302 et BR194-155-8; ces 2 machines ayant remorqué -dans la réalité- le train anniversaire à GOPPINGEN) donc numérotation spéciale.....et ça va de soi -faut bien les vendre- série limitée.

une nouvelle livrée pour notre CC diesel mais mais si les doubles phares y seront, il est prématuré -d'après mes sources- d'y laisser flotter les cabines Wait and see.

en I: la rame DER ADLER

péache

Effectif du matériel à marchandises des Chemins de fer Belges et des Chemins de fer concédés - années 1835 à 1926 - 4 volumes.

Nous avons le plaisir de vous annoncer la sortie de presse du livre retraçant l'évolution de l'effectif du matériel à marchandises des Chemins de fer de l'Etat Belge et des Chemins de fer concédés au cours de la période 1835 à 1926.

Ce travail a été réalisé par l'A.C. de Gentbrugge.

Comme introduction, le lecteur trouvera la représentation des premiers wagons à marchandises. Une série de tableaux synoptiques retrace ensuite l'évolution du parc des wagons durant les années 1835 à 1926, ce avec des annotations concernant les faits les plus saillants tels le nombre de wagons, les constructions, les démolitions, etc... et pour terminer, un tableau des adjudications du matériel à marchandises couvrant les années 1860 à 1926.

Le premier volume comprend 150 pages et est mis en vente dès à présent aux conditions suivantes :

Prix de vente : 275,-F TVA comprise.

Livraison et paiement

Les possibilités suivantes :

- Achat du document contre paiement en espèces au guichet de la Direction A (Bureau des Renseignements des adjudications, rez de chaussée, Rue de France 89 à 1070 Bruxelles).
- Paiement par CCP sur le numéro 000.0249600.19 de la Direction A, Bureau 81.61 Rue de France 89 à 1070 Bruxelles.
- Au Musée du Chemin de fer, gare de Bruxelles Nord.

Dans le deuxième cas, il y a lieu dans la mesure du possible, de grouper les commandes et les paiements par service.

Dans les tomes suivants, le sujet a été développé de façon plus approfondie.

Une fiche signalétique a été établie pour chaque type de wagon. Celle-ci comprend à la partie supérieure, une vue en élévation, en plan et de l'about du véhicule disposées dans un cadre au format A5.

De plus, les données techniques ci-après sont mentionnées : année de construction, numéro de série, la tare et les dimensions essentielles.

Des dessins originaux des wagons les plus caractéristiques reproduits sur format A4 illustrent le texte.

Chaque chapitre traitant un type de wagon se termine par un registre qui reprend la numérotation chronologique des séries de wagons et mentionne sommairement quelques données techniques concernant la suspension, le frein, les organes de choc et de traction avec renvoi aux séries de fiches, relatives aux wagons ouverts, fermés, plats, réservoirs, de secours, etc...

Les séries de wagons ex-allemands et les wagons anglais dénommés War-Department sont également reprises dans cet ouvrage.

Nous attirons toutefois l'attention du lecteur sur l'absence de photos de wagons.

Le prix de vente de chacun des trois volumes sera de 300,-F pièce.

Les personnes intéressées par ce sujet sont priées de faire parvenir leur nom, adresse administrative ou privée (si ce n'était pas encore le cas) au Bureau M 23-01 Hg (section 63) - Rue de France 89 à 1070 Bruxelles, cela avant le 1.12.1984.

Recueil du matériel à voyageurs à deux essieux de l'Etat Belge et des Réseaux concédés - 1835 - 1926

Après avoir rédigé le document concernant l'évolution de l'effectif du matériel à voyageurs de l'Etat Belge de 1835 à 1920 (1), nous souhaitons développer le sujet de façon plus approfondie.

Grâce à une recherche de l'Association de "Mijlpaal" de Malines, il a été possible d'établir un document par type de voiture.

Une fiche signalétique a été rédigée pour chaque voiture. Celle-ci comprend à la partie supérieure, une vue en élévation, en plan et de l'about du véhicule disposées dans un cadre au format A5. A la partie inférieure sont indiqués : l'année de construction, les numéros des séries de véhicules, leur nombre, le constructeur, la tare, le nombre de places offertes et des observations concernant la numérotation.

L'ouvrage se termine par un tableau récapitulatif qui reprend la numérotation chronologique des séries des véhicules.

Aucune représentation photographique des véhicules n'y est reproduite, toutefois les dessins permettent de réaliser une maquette du véhicule à l'aide des trois vues.

Ce volume comprend 250 pages et est mis en vente dès à présent au prix de 400,-F TVA incluse.

Livraison et paiement

Les possibilités suivantes :

- Achat du document contre paiement en espèces au guichet de la Direction A (Bureau des Renseignements des adjudications, rez de chaussée, rue de France, 89 à 1070 Bruxelles).
- Paiement par CCP sur le numéro 000.0249600.19 de la Direction A, Bureau 81.61 - Rue de France 89 à 1070 Bruxelles.
- Au Musée du Chemin de Fer, gare de Bruxelles Nord.

Dans le deuxième cas, il y a lieu dans la mesure du possible, de grouper les commandes et les paiements par services.

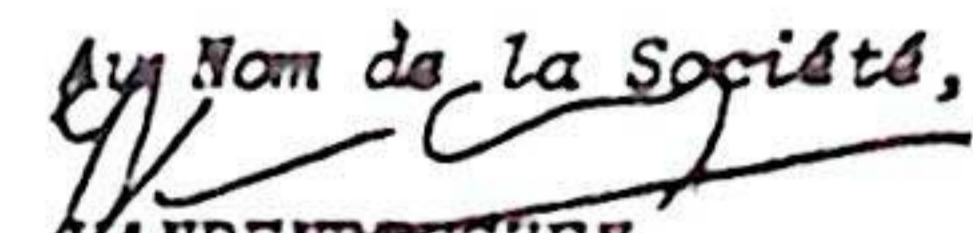
(1) Ce document peut encore être obtenu au prix de 250,-F.

Le volume concernant les véhicules à 3 essieux et à bogies, ainsi que les voitures ex-allemandes et le matériel de la Cour est en cours d'élaboration.

Il comportera 370 pages et sera vendu au prix de 500,-F.

On peut envisager un tiré à part du matériel de la Cour (± 80 pages 150,-F) si la demande est suffisante.

Quiconque, intéressé par ces documents, est prié de communiquer son nom et adresse administrative au bureau 23.01 Hg section 63 Rue de France 89 à 1070 Bruxelles. Les intéressés recevront les indications nécessaires lors de la parution de l'ouvrage.

Au Nom de la Société,

 VANDENBERGHEN
 Ingénieur en Chef

AUTANT SAVOIR: l'accueil chez DACKER

La maison DACKER est, maintenant, bien connue de vous par sa production de matériel belge: " DU BELGE, POUR DES BELGES, PAR DES BELGES" disent-ils. En annexe, Monsieur DAELEMANS résume à sa façon l'histoire ferroviaire de notre pays:

1835: le premier train sur le continent, une première pour la Belgique

1983: la première fabrication belge en série d'un wagon HO en plastique

Après cette modeste (oh combien) introduction, la firme DACKER nous explique qu'elle est au service des modélistes!

Permettez-moi d'en douter et de vous narrer les faits suivants dont je vous laisse juge.

La maison DACKER met sur le marché du matériel roulant en kit accompagné de décalques à sec, dont il est dit, dans une petite note incluse dans les boîtes, qu'il est possible de les échanger contre des décalques à l'eau plus fines (curieux procédé: fournir des matériaux dont le fabricant dit lui-même qu'il peut fournir mieux!).

Afin d'éviter les aléas de l'envoi postal, je décidai de me rendre directement chez DACKER à ANVERS.

Le mardi 21 août, je téléphone chez DACKER: une voix à l'accent anversoise répond à ma demande d'échange direct des décalques qu'il n'y a aucun problème mais qu'il est préférable de prendre rendez-vous.

Le lendemain, je téléphone à nouveau et annonce mon intention de passer le lendemain: une dame d'origine française (c'est elle qui me l'a dit) et chargée des exportations en FRANCE me répond très gentiment et me fixe rendez-vous pour le jeudi 23 août 11h30.

Jeudi 23 août 11h30 Van den Nestlei, 32 ANVERS: en compagnie de deux "témoins", je sonne à la porte de la maison DACKER; Un jeune homme vient ouvrir vêtu d'un seul short, le torse nu et barbouillé de peinture blanche P.H.: " Bonjour Monsieur, je viens pour l'échange des décalques des wagons le dénudé: Ah oui, Monsieur DAELEMANS m'a prévenu et m'a dit de vous dire que c'était impossible!

P.H.: ?????????? mais enfin, Monsieur, j'avais pris rendez-vous...et je suis venu spécialement à ANVERS

le dénudé: Monsieur DAELEMANS a dit: il faut faire comme tout le monde, envoyer par la poste.

P.H.: mais, Monsieur, écoutez, je les ai ici en main. Prenez-les au moins et expédiez l'échange par la poste.

le dénudé: je ne peux pas; il faut faire comme tout le monde

P.H.: Puis-je voir Monsieur DAELEMANS

A une question aussi stupide, vous imaginez la réponse de suite

le dénudé: il n'est pas là

P.H.;; puis-je voir alors la dame qui m'a fixé rendez-vous

Bravo! deuxième question stupide

le dénudé: elle n'est pas là!"

Devant une mauvaise volonté aussi évidente, je n'ai pu que quitter la place. Comment fonctionne donc la maison DACKER avec un tel absentéisme?

Monsieur DAELEMANS, vous m'avez fortement déçu; ce n'est pas la première fois d'ailleurs.

16 Souvenez-vous donc: dans votre catalogue 1977-1978, vous vous êtes appropriés les photos de notre ami Michel THIRY et avec droit de reproduction encore bien.

En 1983, vous nous avez promis une hypersuper T.53 "PAR DES ALLEMANDS" cette fois. Mais où est-elle et où sont donc les arrhes versées?

L'an dernier encore, vous aviez promis une bourreuse nivelleuse à 2 essieux que j'ai du réserver chez mon détaillant.....qui m'a fourni un hideux modèle au jaune criard et à la cabine hors équerre; depuis j'ai fait mieux et moins cher.

Vous m'avez aussi alléché avec une série 23 au moteur "TURBO": pompeuse appellation pour un moteur incapable de tirer plus que son poids. Elle fut suivie d'une 25 aux caractéristiques de traction similaire avec en prime une notice inexacte pour sa livrée (le flanc gauche est différent du droit). Monsieur DAELEMANS, je vous engage vivement lors de votre prochaine absence à regarder mieux les trains qui passent devant vos fenêtres!

Avant de terminer, je mettrai aussi en exergue votre action en vue de promouvoir le modélisme belge mais quel gâchis parfois: pourquoi imposer 3 modèles identiques dans vos boîtes? Pourquoi choisir des modèles déjà reproduits par ailleurs? Allez, Monsieur DAELEMANS, il y a peut-être moyen encore de revoir ça et, puisque vous travaillez pour les modélistes, essayez-donc de les rencontrer avant une future fabrication, de les consulter ou de les entendre tout simplement. Nous vous attendons.

Péache.

VU chez HOBBY 2000 à AYWAILLE:

Une firme hollandaise MASTICA offre des pièces moulées en plastique plat pour la réalisation de rames BENELUX à partir des rames HONDEKOP LIMA (flanc des voitures, portes, vitres, bas de caisse)

C'est original et pratique pour le modéliste (gain de temps énorme pour cette transformation dont nous parlerons) et pas trop cher.

Prix affichés: 325 frs pour les longs pans et 305 frs pour les vitres.

HOBBY 2000 laisse présager une telle fabrication pour réaliser enfin la 1ère classe de nos automotrices 800. A suivre...

Toujours chez HOBBY 2000: sortie imminente de la voiture M1 en résine.

En parcourant:
=====

Rail Magazine: octobre 1984.

Les CC 6500. L'Arlberg a 100 ans. Trevithick: la première locomotive à vapeur construite il y a 180 ans. Souvenirs des Mountain de ma jeunesse.

Loco Revue: octobre 1984.

Le vieillissement de vos wagons. Chemins de fer Rhétiques en HOm. La 5-B-70 de Roco: comment la rendre plus exacte. (Le modèle belge demande beaucoup plus de modifications).

Rail Miniature Flash: octobre 1984.

Les ouvrages d'art en HO: Ponts et tunnels. Le module HO "Arduinna". Utilisation des magnétophones en modélisme ferroviaire. Accessoires de décor en HO de Gulliblu. Utilisation du métal blanc par l'amateur.

Model Railroader: octobre 1984.

The Southern Ry.'s Murphy Branch: une ligne réelle à reproduire en HO. Sonorisation de votre réseau. Le réseau du Club de Milwaukee. Un métro aérien en HO. Humour: Comment diminuer la note d'électricité: supprimer la lessiveuse ou le réseau ?

Miniaturbahnen: octobre 1984.

Un réseau allemand en Belgique (à Lanaken). Réseau au 1/32. Loco-Diesel V 80: en réalité et en modèle. Test: V 65 en N par Arnold.

La Vie du Rail: octobre 1984.

1962: Nantes-Le Croisic. Au Paraguay: Trains d'hier dans un pays neuf. Modélisme. - 1963: Solvay: de la carrière aux scudières. Le crépuscule des voitures métalliques de type Est (voir Roco!). - 1964: Le TGV à Lille. A Dreux: Un "petit mouton" attaché à sa ligne: très beaux modèles au 1/27. Modélisme: les Sprague en O par AS. Nouvelles de Belgique: Adieu à la ligne de Pâturages. - 1965: Le rail à Trappes. Peter Handford: les secrets de la prise de son ferroviaire.

Fermodel: septembre-octobre 1984. (en italien).

Reproduction en HO de la gare de Gene. Photographier un diorama. Infrastructure en HO: les ponts. Loco Gr. 740 sur base Rivarossi.

Mupdofer News: n° 39.

Trams au Japon en 1983. Historique du Réseau bruxellois: 1968. Trams en Chine.

Ferro-Info: octobre-novembre 1984.

Persévérance pour la percée vers Ans: les plans inclinés. Loco Type 6.

Modelspoorvrienden Brugge: octobre 1984.

Loco Type 9.

Info Modèle: 57.

Etat des locomotives à vapeur à la SNCB au 30 juin 1958.

Info Modèle: 58

In memoriam ligne 98: Mons Saint-Ghislain via Pâturages. Répartition des locomotives à vapeur à la SNCB au 30 septembre 1962.

Gazet De Pijl: septembre 1984.

Pour le modéliste: les Série 60/61 et le modèle Jocadis.

Entre-voies: juillet-août-septembre 1984.

La signalisation DB. Locomotive type 27 (tiens, non, c'est la Série 27 qu'il fallait lire!!). Le chemin de fer vicinal à vapeur de Dolhain à Eupen: une ligne vicinale à voie normale (à cette occasion: liste des voies vicinales à l'écartement normal et des lignes mixtes à 3 ou 4 files de rails).

COMMENT MANŒVRER LES WAGONS DANS LES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS ?

Lorsque vous disposez dans votre usine, vos ateliers ou vos entrepôts de voies ferrées privées raccordées au réseau SNCF (embranchements particuliers), vous savez que le déplacement des wagons, à l'intérieur de vos installations, est assuré par vos soins et avec vos moyens propres.

En dehors du système archaïque de la manœuvre à bras, à l'aide d'un levier pousse-wagon, les systèmes de déplacement des wagons se classent en trois catégories essentielles :

- les systèmes de halage,
- les engins à conducteur-piéton,
- les engins à conducteur-porté.

Il nous a semblé utile de passer en revue les diverses catégories d'engins ou systèmes proposés par les constructeurs pour effectuer ces manœuvres et de vous donner quelques éléments destinés à faciliter votre choix, parmi les matériels les plus performants et les plus récents. Un tableau donnant les prix de plusieurs catégories d'engins peut servir à d'utiles comparaisons. Notez cependant qu'il s'agit seulement de vous indiquer un ordre de grandeur.

Nous signalons par ailleurs la formule de location qui peut satisfaire des besoins occasionnels ou saisonniers ne justifiant pas un achat.

Bien entendu la SNCF peut assurer, à votre place, des manœuvres prévues au tarif des « opérations accessoires ». (A titre d'exemple, l'utilisation d'un locotracteur avec un agent de conduite revient à 16,90 F (hors taxe) par période de cinq minutes).

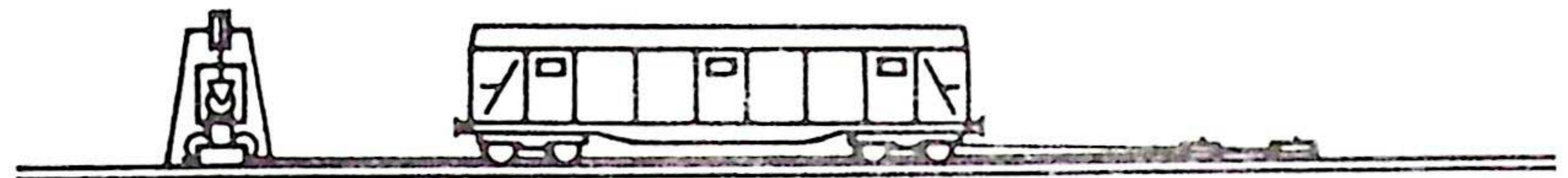
Si vous souhaitez obtenir des conseils plus précis pour trouver des solutions bien adaptées aux particularités de votre embranchement et à l'importance de votre trafic par wagon prenez contact avec votre agence commerciale SNCF.

Les systèmes de halage

Les plus anciens, qui utilisent des treuils et des câbles, ont l'avantage d'une certaine rusticité et d'un entretien très modique. Les systèmes de halage modernes, plus complexes, associent trois éléments distincts :

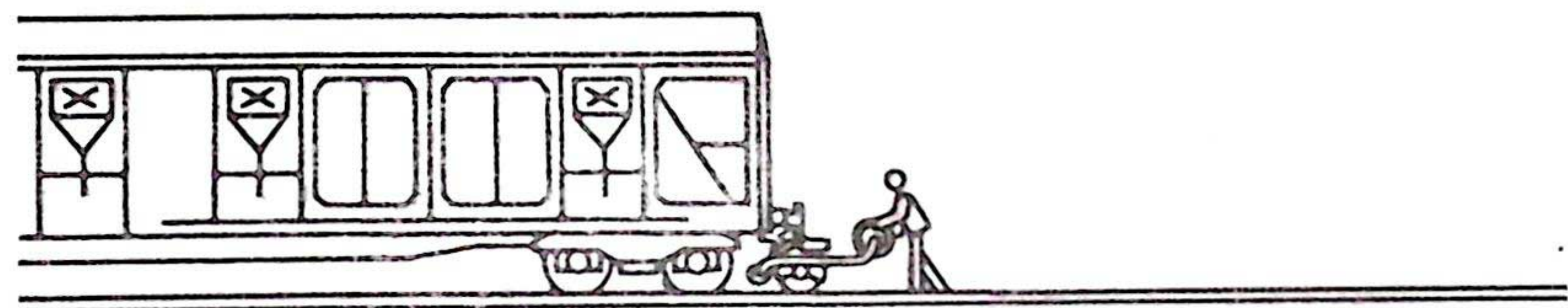
- le dispositif de traînage composé essentiellement d'un treuil cabestan et de poulies qui assurent le guidage et le cheminement d'un câble en acier chargé de transmettre l'effort de halage dans les deux sens ;
- le dispositif d'accrochage reliant le câble au wagon par l'intermédiaire de chaînes ou d'un chariot latéral ;
- les dispositifs de commande.

La capacité de ces systèmes peut varier de 120 t à 1 200 t.



Les engins à conducteur-piéton

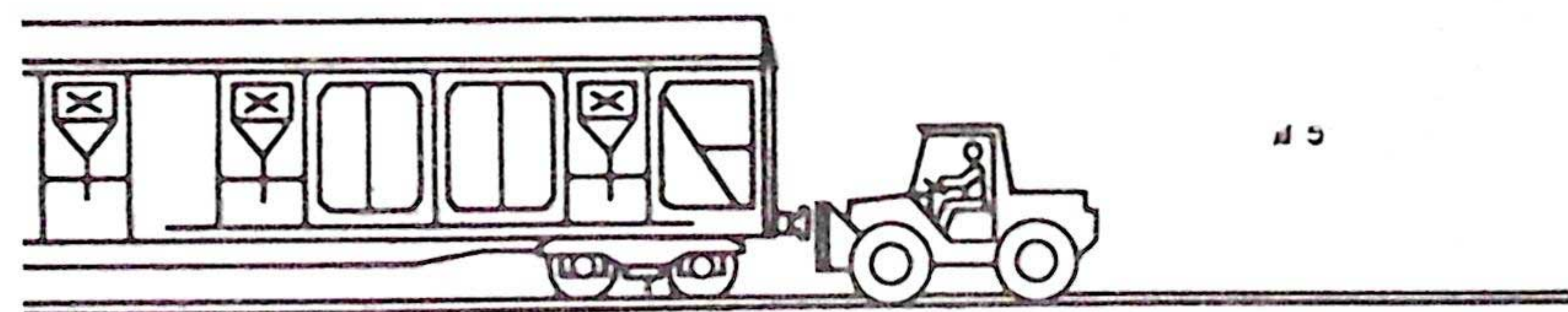
Ils conviennent bien pour de petits déplacements occasionnels ou réguliers lorsqu'ils ne concernent pas un tonnage trop important (de 75 à 200 t). On distingue ceux qui sont mus par l'énergie électrique et qui nécessitent pour leurs déplacements une surface de bonne qualité et ceux qui prennent appui sur le rail pour effectuer leur effort de poussée ; ils sont propulsés par un moteur thermique.



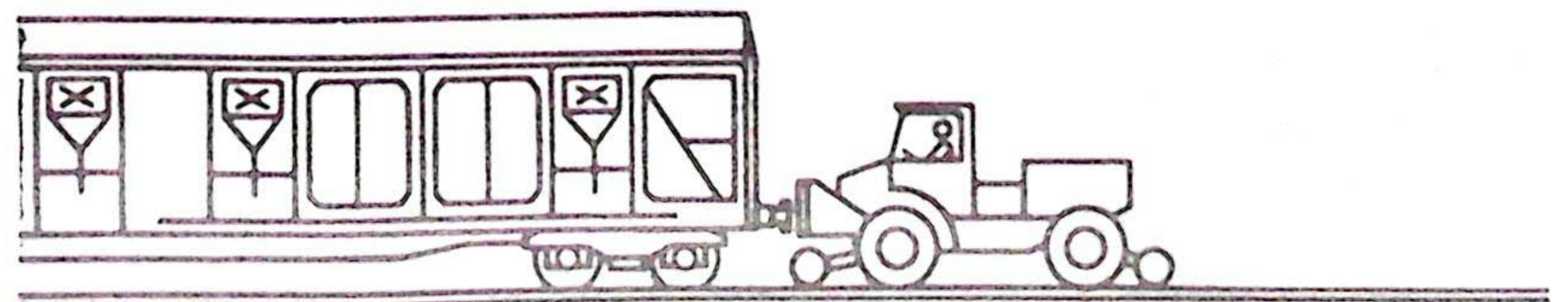
Les engins à conducteur-porté

(classés en trois catégories selon leurs possibilités de déplacement.)

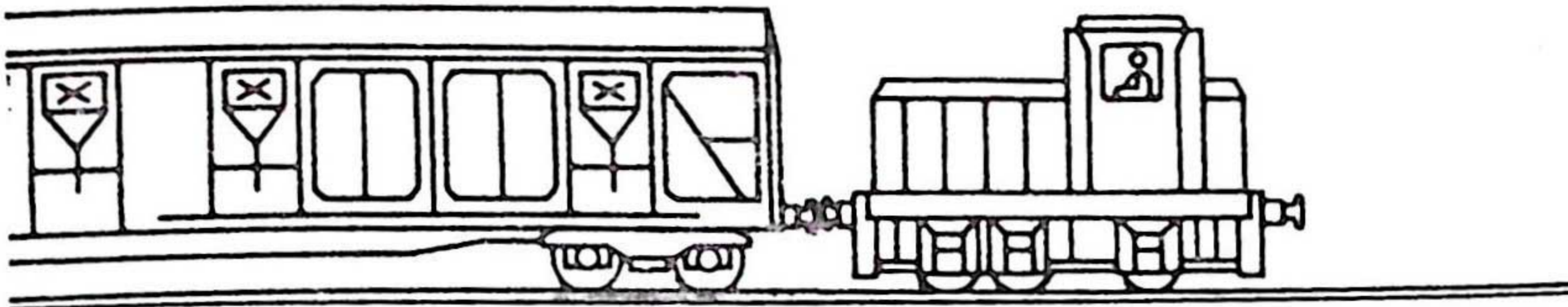
Les engins « tout terrain » se déplacent sur le sol, à l'exclusion des voies. Ils peuvent être choisis pour des manœuvres de petite et moyenne importance à condition que l'état des lieux et des pistes autorise leur déplacement. Les constructeurs proposent plusieurs modèles allant du simple tracteur dérivé du tracteur agricole, avec une capacité de travail de 200 t, jusqu'aux matériels beaucoup plus puissants capables de manœuvrer 800 t, voire 1 200 t.



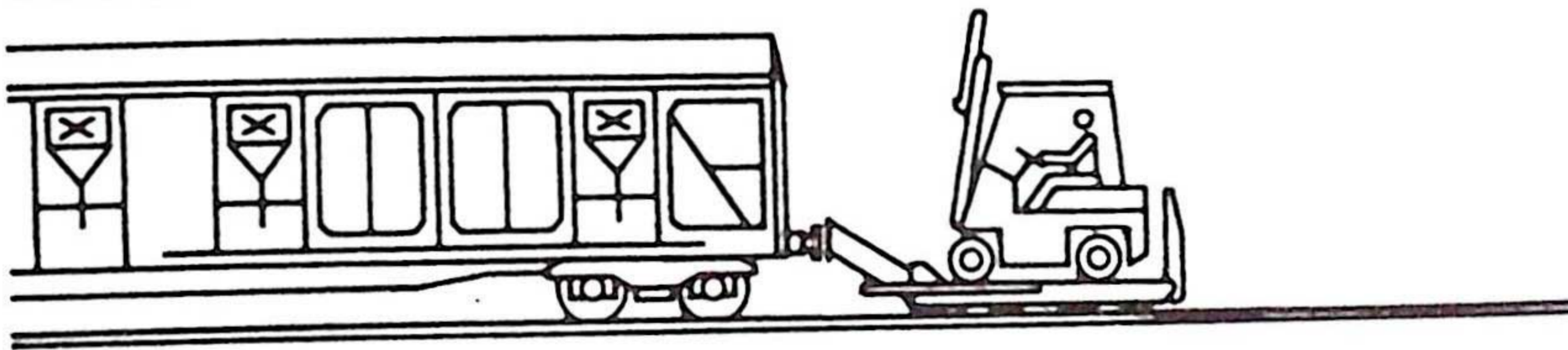
Les engins « rail-route » peuvent se déplacer à la fois sur les voies pour exécuter leur fonction principale : pousser ou tracter les wagons, et en dehors des voies pour aller d'un poste de travail à un autre. Leur capacité de travail peut varier de 150 t pour les moins puissants jusqu'à 1 500 t et au-delà. Le changement de système de roulement est réalisé par déplacement d'un équipage mobile qui met en contact, soit les roues routières avec le sol, soit les roues ferroviaires avec le rail. D'autres véhicules, du type 4 x 4, identiques à ceux utilisés par l'armée américaine, passent de la route au rail, ou vice-versa, par substitution de roues.



Les engins « ferroviaires » se déplacent exclusivement sur rails. Cette appellation recouvre des modèles très divers dont la puissance est comprise entre 50 et 1 000 kW. Ils sont dénommés : « locotracteurs » lorsque celle-ci ne dépasse pas 220 kW, « locomoteurs » pour une puissance comprise entre 220 et 320 kW, « locomotives » au-delà. Ils offrent un large éventail de possibilités techniques en ce qui concerne les transmissions qui peuvent être mécaniques, électriques, hydrauliques ou hydrostatiques et les organes de roulement : essieux ou bogies. La capacité de traction de ces engins varie selon leur poids qui détermine l'adhérence au rail. Certains locotracteurs, utilisés pour positionner à intervalles réguliers les wagons d'une rame sous une trémie de chargement ou sur une fosse de réception, sont équipés d'une commande à distance.



Dans la catégorie des engins ferroviaires, on peut également ranger un matériel qui apporte une solution économique et ingénieuse lorsque la force de traction nécessaire ne dépasse pas 400 t. Baptisé « little colosse », il est constitué par un plateau se déplaçant sur rails grâce à 8 roues caoutchoutées, toutes motrices. La transmission du mouvement moteur se fait par l'intermédiaire de 4 rouleaux d'entraînement sur lequel reposent les roues motrices d'un chariot élévateur classique d'une force de 1,5 à 5 tonnes. Ce dernier permet de transporter et déposer sur les rails le « little colosse » qui est muni à une extrémité de tampons et d'un système d'accrochage ; à l'autre extrémité, il comporte deux rampes relevables permettant la montée ou la descente du chariot élévateur.

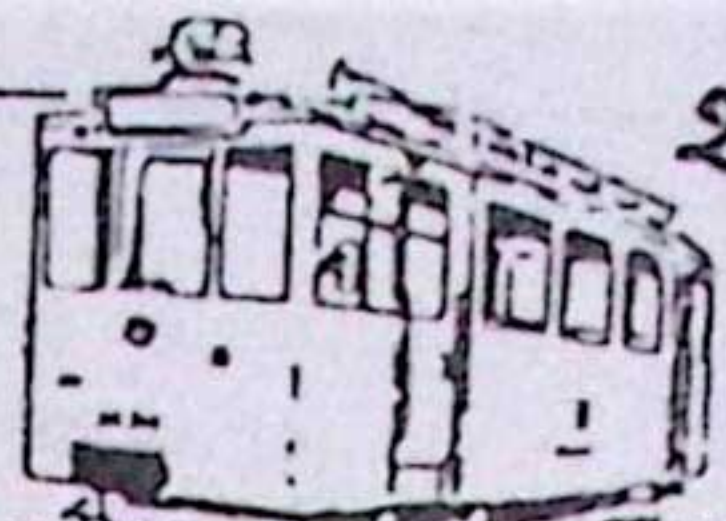
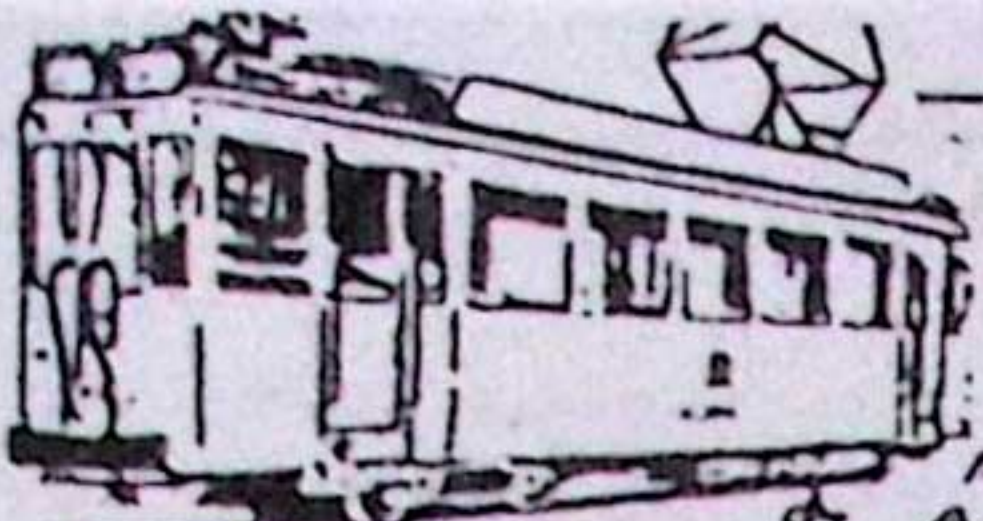


Evaluation des prix de revient

Catégories de matériels	Capacité de manœuvre ou puissance	Prix en F
Systèmes de halage		
- simples	120 à 1 200 t	25 000 à 50 000
- avec dispositifs de traînage et d'accrochage	250 à 1 000 t	170 000 à 370 000
Engins à conducteur-piéton		
- moteur électrique ou thermique	75 à 200 t	60 000 à 135 000
Engins à conducteur-porté		
- tout terrain	200 à 1 200 t	80 000 à 450 000
- rail-route	150 à 1 500 t	100 000 à 1 000 000
- ferroviaires	50 à 600 kW	400 000 à 3 600 000
- « little colosse »	Jusqu'à 400 t	50 000 à 60 000

Les prix ci-dessus ne sont donnés qu'à titre indicatif (Évaluation au 2^e trimestre 1983). Ces prix n'incluent pas toujours le transport ni l'emballage, certains matériels étant livrés en frontière ou « départ usine ». Par ailleurs, ceux qui sont importés subissent les variations des cours des monnaies étrangères. Enfin, les engins peuvent être dotés d'accessoires supplémentaires ou comporter des particularités susceptibles d'augmenter très sensiblement leur coût.

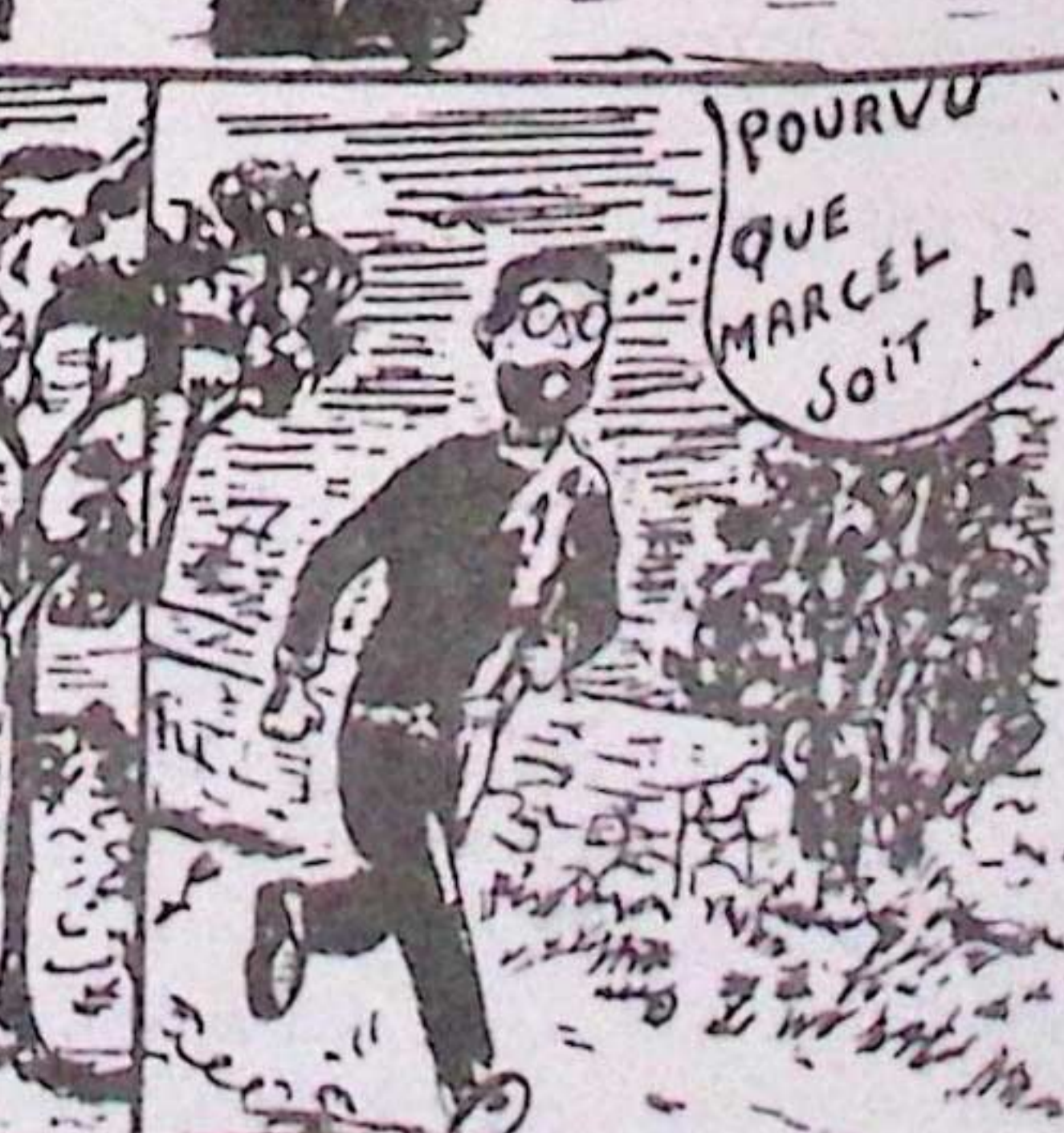
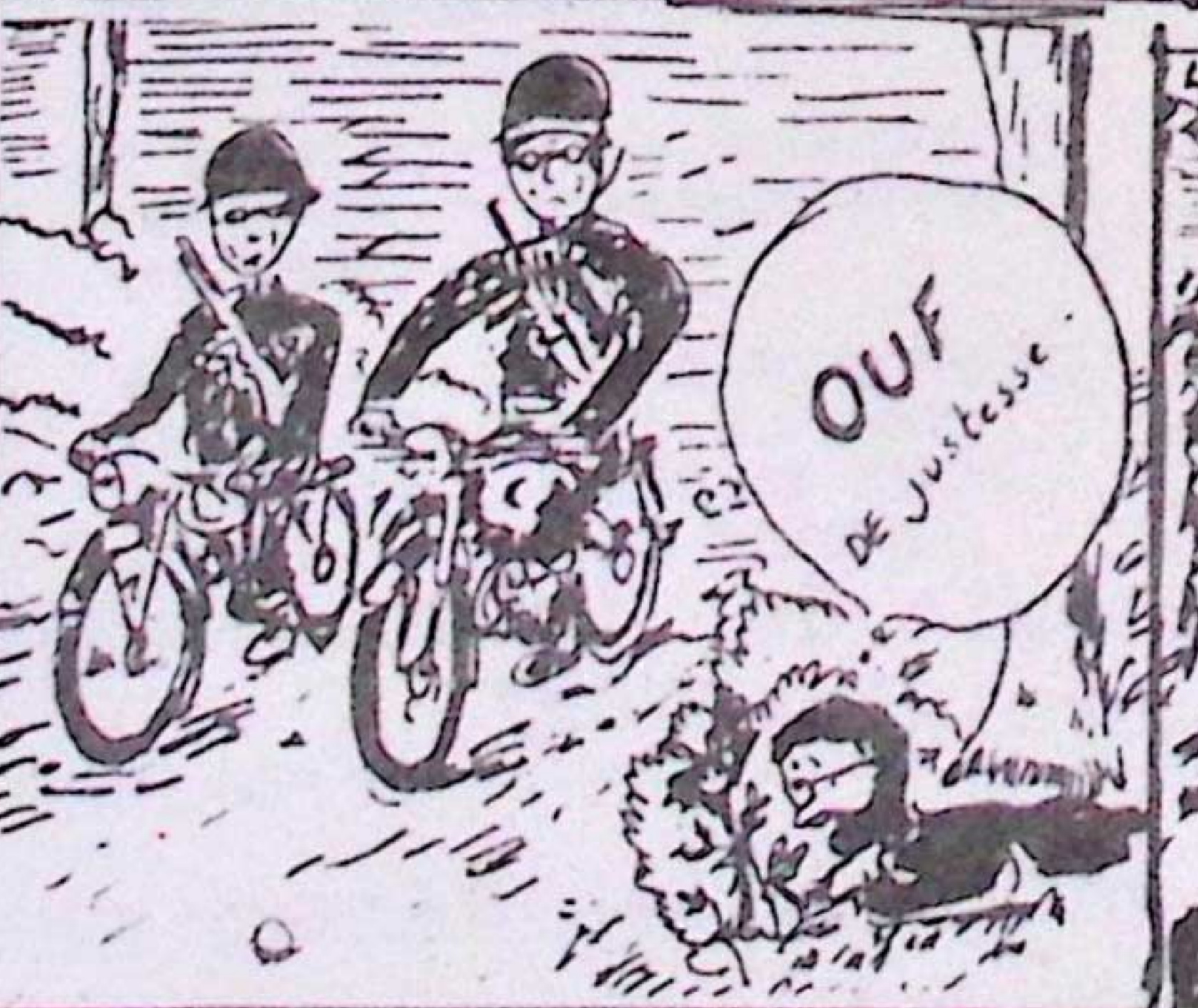
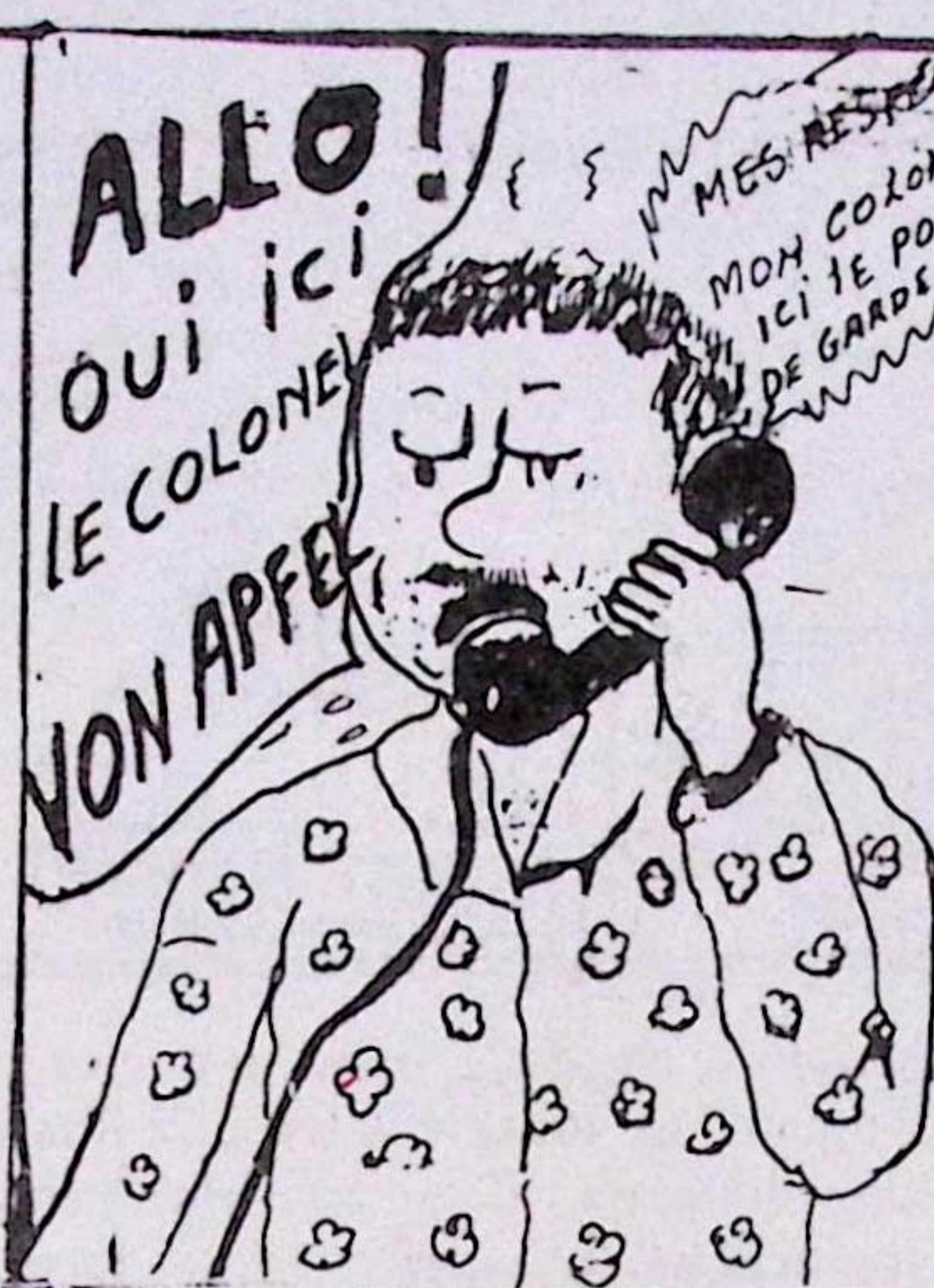
Extrait de Informations commerciales SNCF



LE MYSTERE DE LA CARRIERE

MICHEL SOUSSY du Centre de Formation des Commandos est parachuté en Belgique

F et R. D.



A SUIVRE.

Louis Dasset

Liège-Tournai

de 1936 aux **ICIR**

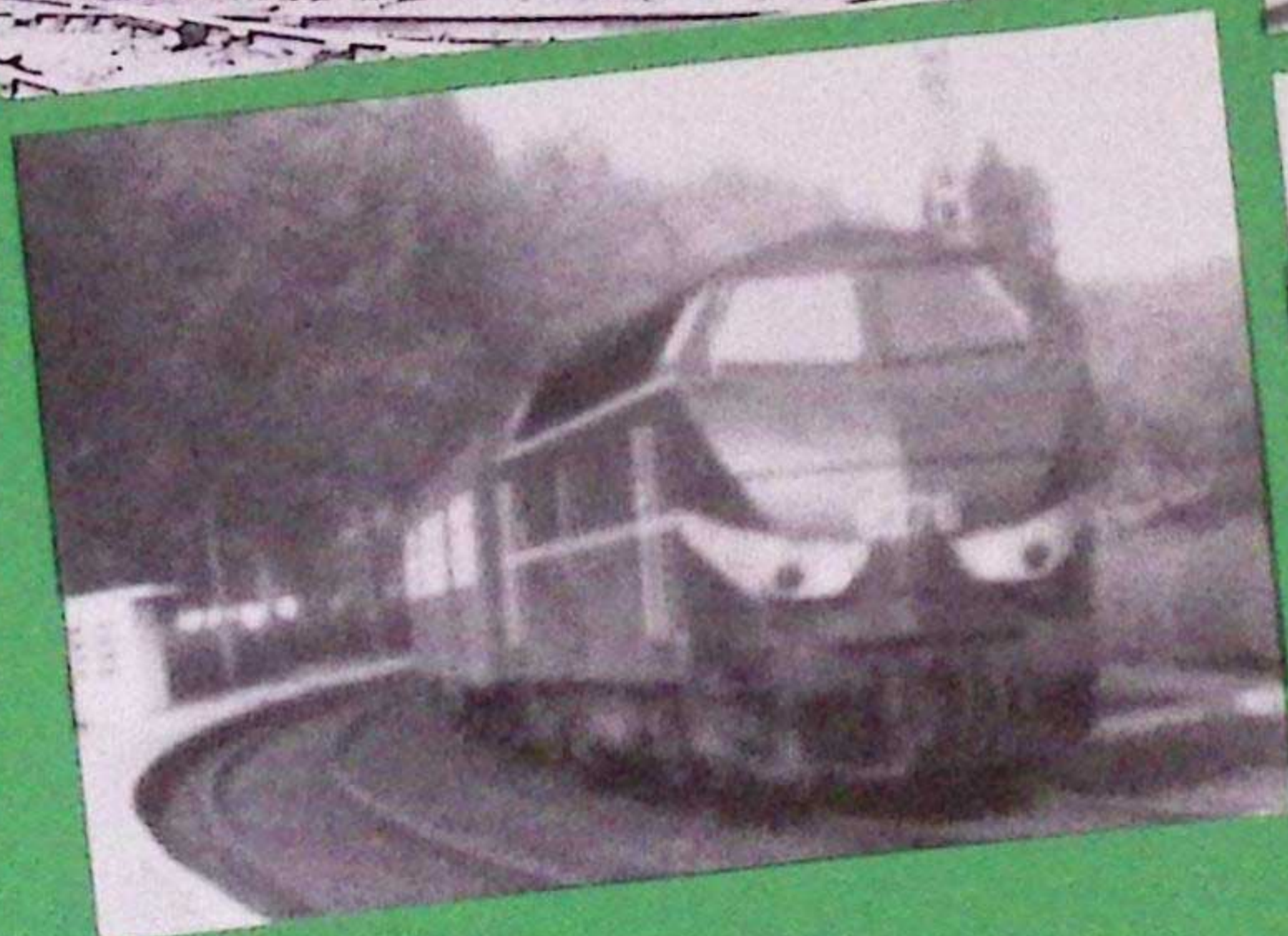
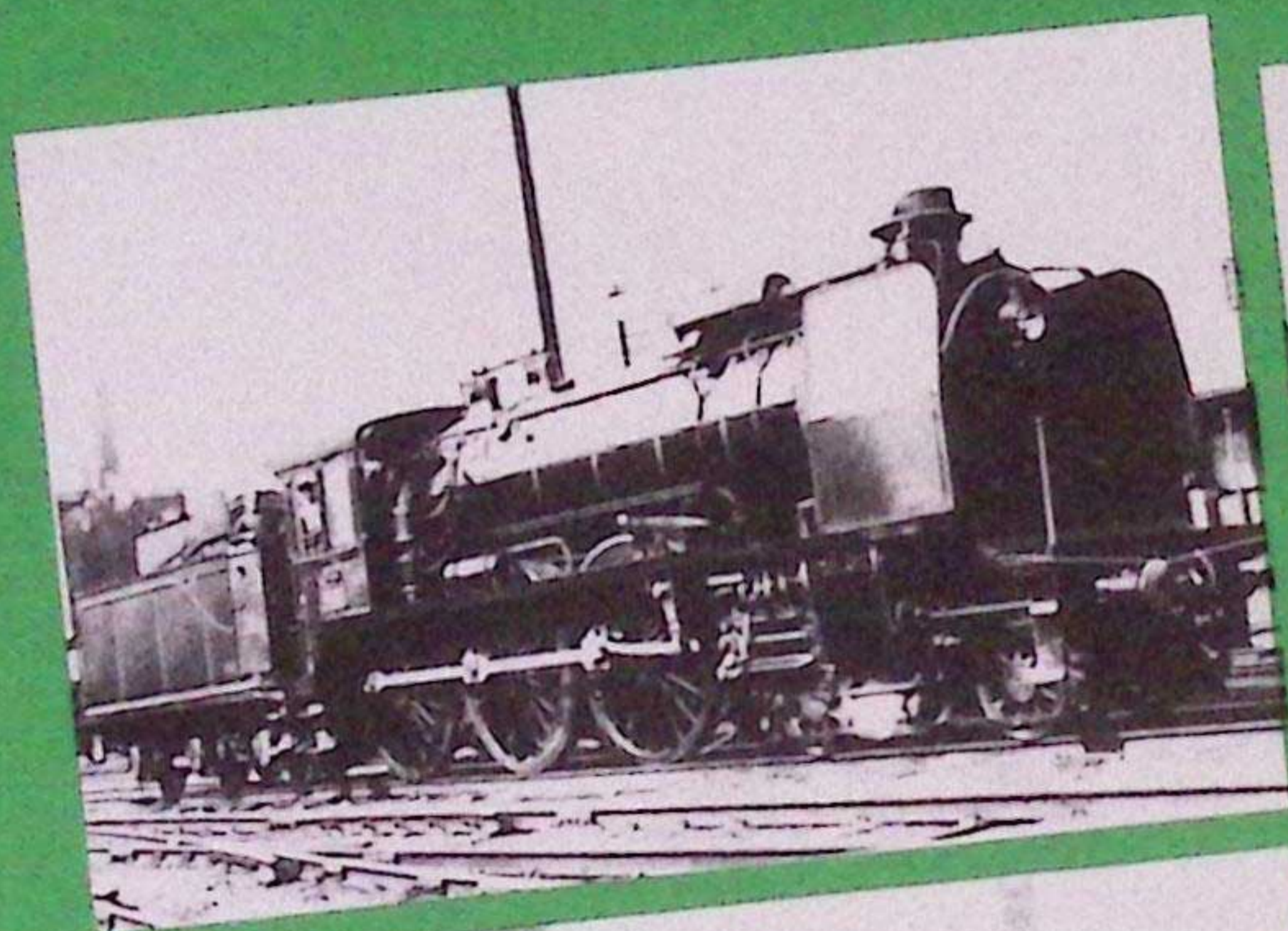


Table des matières

CHAPITRE I : Historique avant 1936.

CHAPITRE II : 1936 : le confort est amélioré.

CHAPITRE III : 1940-1944 : l'occupation allemande.

CHAPITRE IV : 1945 : rétablissement de la liaison directe.

CHAPITRE V : 25 septembre 1953 : accident mortel à Jemeppe-sur-Sambre.

CHAPITRE VI : 1954-1970 : période de restrictions : décadence wallonne.

CHAPITRE VII : Dès 1970 : l'espoir renaît : électrification de la ligne 125.

CHAPITRE VIII : Les buffets de nos gares.

CHAPITRE IX : Ligne par ligne, description touristique, industrielle...

Un volume de \pm 224 pages,
format 16 x 24 cm.
Impression sur couché mat 100 g.
Une cinquantaine de documents photographiques.

Sortie de presse : février 1985.

Prix spécial de souscription jusqu'au 31 décembre 1984 :
495 FB (port et TVA compris)

Prix à partir du 1^{er} janvier 1985 :
595 FB (port et TVA compris)



BULLETIN DE SOUSCRIPTION

à renvoyer à

DUCULOT, S.A. rue de la Posterie - Parc Industriel, 5800-Gembloux

Messieurs,

Veillez m'envoyer _____ exemplaire(s) du livre **Liège-Tournai, de 1936 aux IC/IR** par Louis DASSET.

Je verse anticipativement la somme de FB _____ au compte chèque postal 000-0752464-35, Duculot S.A., Rue de la Posterie - Parc Industriel, B-5800 Gembloux .

Nom ou Société : _____

Prénom : _____ n° T.V.A. : _____

rue : _____ n° : _____ boîte _____

Localité : _____ code postal : _____

Date : _____

Signature,

Ce livre relate dans de nombreux détails l'histoire de la dorsale wallonne qui s'échelonne de 1936 à nos jours. Les différents domaines y sont bien détaillés. Notons au passage toute l'évolution du matériel tant que tractions et de voitures à voyageurs et nous suivons la chronologie des différents horaires. On pourra également y relever plusieurs roulements, complets tant de rames de voitures que du personnel roulant. À noter également une description très explicite de toutes les lignes concernées et ce au point de vue touristique, industriel et paysages s'offrant à la vue des voyageurs. En résumé, cet ouvrage est tout spécialement recommandé à tous les « mordus » du rail et qui, sans nul doute en feront leur « livre de chevet ».

COTISATION 1985

Malgré la hausse continue des diverses charges, le montant de la cotisation CFC 1985 est maintenu à 500 francs.

Néanmoins, il nous serait très agréable de vous compter parmi nos membres bien-faiteurs (1000 francs). Votre apport nous serait précieux.

Nous vous prions de renouveler votre affiliation AVANT LE 25 DECEMBRE 1984 soit par paiement lors d'une prochaine réunion soit de préférence par versement

Pour la section CENTRE/HOUDENG
au compte 271-0061822-65
du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE HOUDENG

Pour la section BRUXELLES
au compte 068-2027267-91
du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
BRUXELLES

ATTENTION: le FERRO FLASH de janvier 1985 ne sera envoyé qu'aux membres en règle de cotisation. Contrairement aux autres années, aucun rappel ne sera envoyé aux éternels retardataires négligents.

Votre CARTE DE MEMBRE 1985 vous parviendra dans le FERRO-FLASH de janvier.

Une cotisation réduite est prévue pour nos plus jeunes membres; elle est à régler sur place lors d'une prochaine réunion.

Si, ayant renouvelé avant le 25/12/84 votre cotisation, vous n'avez reçu ni carte de membre, ni FERRO-FLASH au 25/01/85 veuillez en avertir votre secrétariat respectif.

N.B.: les communications en provenance du compte 068-2027307-34 de HOUDENG nous parvenant actuellement avec un retard de 6 semaines, nous vous prions de ne pas utiliser ce compte MOMENTANEMENT.

LIBRAIRIE

Deux publications de l'AMUTRA sont disponibles:

LES MOTRICES "TITANIC" 150 francs (+ 25 frs frais d'envoi)

LES TRAMWAYS URBAINS DE CHARLEROI 250 francs (+ 25 frs envoi)

compte 271-0061822-65 CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE HOUDENG

ou lors des réunions samedi ou vendredi soir.

FERRO - FLASH

Pour l'année 1985, nous essayerons d'illustrer votre FERRO-FLASH par la reproduction de qualité de documents photographiques (cf FERRO-FLASH 95 feuillet supplémentaire sur les trams verts).

Malheureusement, la qualité se paye cher (reproduire 8 photographies double le prix du bulletin). Nous vous rappelons donc que votre inscription comme membre bienfaiteur et bienvenue et vous présentons notre tarif publicitaire commercial

Voir autre feuillet

Conditions et tarif au OI.OI.85

La publicité commerciale n'est acceptée que par page entière.

Pour des raisons techniques, celle-ci occupera le feuillet central du bulletin.

Le document sera fourni par l'annonceur; il sera de qualité (pas de photocopie) et sera retourné à l'annonceur si celui-ci en fait la demande.

Le comité de rédaction se réserve le droit de refus.

Prix
Tarif au OI.OI.85:

Pour une page: 1.190 francs paiement anticipatif
Par photo en sus: 238 francs

FERRO-FLASH tire à 350 exemplaires et touche les amateurs des régions de BRUXELLES et BRABANT WALLON, du CENTRE, de CHARLEROI et de MONS/BORINAGE

50 ANS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Nous sommes heureux de vous annoncer que l'ARBAC et le GTF publieront au milieu de l'année 1985 une étude sur les voitures voyageurs de 1926 à nos jours.

Cette étude est répartie en deux volumes indissociables: le premier écrit par M. W. PYPEN retrace l'évolution du matériel, étudie sa morphologie, évoque les grands constructeurs; le deuxième de M. G. CLOSE et de notre ami Michel THIRY est une synthèse iconographique et descriptive de tout le matériel métallique à bogies de la SNCB avec photos et plans côtés

Ces deux volumes coûteront en souscription 1.775 francs + 210 francs de frais d'envoi

Nous nous proposons de centraliser les commandes de cet ouvrage qui serait à retirer alors à notre local lors de sa parution (pas avant le mois de juillet)

Si cette centralisation vous intéresse, veuillez remplir la souche ci-dessous et nous la faire parvenir ainsi que votre paiement AVANT LE 15 JANVIER 1985.

Si vous souhaitez obtenir une confirmation de la bonne réception de votre paiement, veuillez remplir le deuxième volet et joindre une enveloppe timbrée à votre nom.

- - - - - à découper et à envoyer à M. H. HAUBE - - - - -
Rue Dr. Grégoire, 51
7100. LA LOUVIERE

Nom	Prénom	
N° membre:		,Ne rien inscrire dans cette zone svp	
Rue	N°	N° ordre:	N° décompte
Code postal	Commune	Date arrivée	Confirmé le
		"	Ne pas confirmer
		

réserve étude(s) 50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS à 1775 frs
soit un total de:

* que je verse au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE HOUDENG

* que je régle par un chèque barré ci-joint au nom du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

*barrer la mention inutile

Date
Signature

deuxième volet:

Nom Prénom Mode de paiement: Date de paiement:

..... Compte émetteur: ne rien inscrire ci dessous'.....

Bien reçu votre paiement 50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS le: