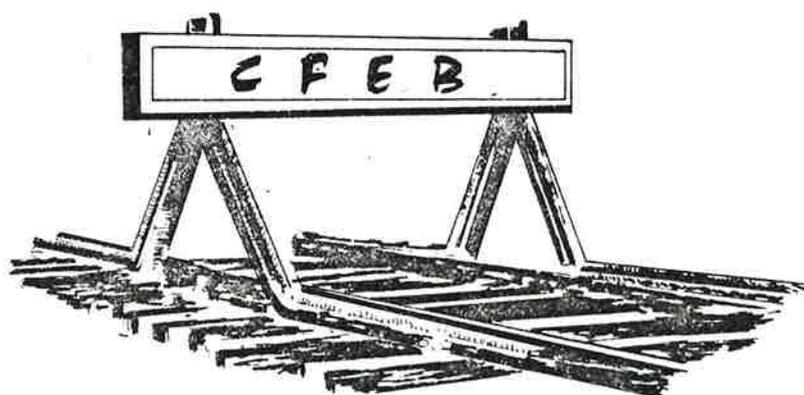


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE
VERVIERS



ENTRE ~ VOIES



25 frs

mai 1981

n°43

ENTRE - VOIES

REVUE MENSUELLE DU CFEB

Editeur responsable

J Danthinne
rue Jardon 20
4800 Verviers
tél 087 339693

Abonnement (1an = 11 numéros): 250 frs
virement au CCP 000-0067855-52 de
CFEB 4800 Verviers

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement
à tous les membres du CFEB

une étiquette rouge signifie que vous n'
êtes plus en règle pour recevoir le
prochain numéro

le comité du CFEB n'est pas responsable
des textes signés

sauf mention, les textes publiés sont la
propriété du CFEB; ils peuvent être
reproduits si c'est dans un but non lucra-
tif et à condition de citer la source et l'
auteur et d'envoyer un exemplaire de l'
édition

CFEB asbl

courrier: rue Jardon 20 4800 Verviers

local: rue de la Chapelle 62
4800 Verviers

réunions bimensuelles

cotisation annuelle: 600 frs

SOMMAIRE

| | | |
|---------------------------------------|-----|------|
| N° 43 | MAI | 1981 |
| EDITORIAL | | 3 |
| ACTIVITES | | 4 |
| LES TROLLEY ET GYROBUS EN BELGIQUE | | 7 |
| LE COIN DU VAPORISTE | | 12 |
| NOUVELLES DIVERSES | | 15 |
| CODES " REGIME D'ECHANGE " | | 18 |
| | UIC | |

Couverture

Trolleybus Ransomes N° 404
des T.U.L.E. le 28.04.1950
photo André Paix

Nous avons tous pris connaissance des nouveautés découvertes dans les foires qui se sont déroulées cet hiver ou début de ce printemps. Nous avons pu lire dans les revues spécialisées les premières appréciations des diverses équipes de rédaction de ces mensuels. Certaines sont élogieuses, d'autres plus réservées suivant la nationalité de l'auteur qui est à la recherche du matériel propre à son pays ou défenseur d'une échelle de réduction bien particulière. Tout cela est très bien et peut se comprendre mais nous.... modélistes du CFEB.... modélistes belges.... nous devrions être désolés - désespérés, car rien ou presque ne nous est proposé dans des gammes de qualités valables et de prix abordables.

Mon propos de ce mois se veut "suggestion". Si les membres des divers clubs de Belgique pouvaient par leurs relations, par leur union, provoquer la création d'un modèle souhaité après référendum et groupant ainsi leurs commandes auprès d'un constructeur ou d'un artisan obtenir tous les 2 ans par exemple la mise à disposition de ce modèle désiré.

Certes, la "suggestion" soulèvera, j'en suis sûr pas mal de difficultés (système 2 ou 3 rails??? échelle Ho ou N???) mais par contre, si cette idée faisait son chemin, si les modélistes belges pouvaient grouper ainsi mille ou douze cents commandes fermes, ne pourrait-on pas susciter l'intérêt dans un marché où la lutte âpre se dessine en cette période de crise ???

Cette réflexion n'est peut-être que divagation fumeuse d'un amateur parmi d'autre, mais ne vaut-elle pas étude et attention ?? Certains projets de fédération ont récemment été évoqués et l'intérêt de ces projets n'a pas engendré gros enthousiasme parce que le "concret" n'apparaissait pas. Sans reposer ni remettre sur le métier de telles idées ne pourrait-on pas essayer de forcer le "concret" par le biais d'une possibilité d'achat ou d'acquisition d'un beau modèle à des prix normaux et pouvant être déboursé par l'amateur moyen ?

ACTIVITES DU CFEB

REUNIONS

JEUDI 14 MAI 19.30

Réunion libre de mi-mois - Construction du réseau

VENDREDI 29 MAI 19.30

Pierre Mawet vous présente une projection de diapositives

LA LOCOMOTIVE SERIE 18 DE LA SNCB

Son anatomie - Son entretien

LE DEPOT DE KINKEMPOIS

Les installations et le matériel

JEUDI 11 JUIN 19.30

Réunion libre de mi-mois - Construction du réseau

Tous les autres jeudis soir, dès 19.30, et tous les samedis de 14.00 à 18.30, le local est ouvert afin de permettre la construction du réseau.

CES REUNIONS SONT RESERVEES EXCLUSIVEMENT AUX TRAVAILLEURS

NOTRE TIREUSE OFFSET EST EN REVISION

C'est le raison pour laquelle votre revue de ce mois-ci est de nouveau en noir et blanc. Sauf imprévu, vous retrouverez un Entre-Voies coloré le mois prochain.

RESTRUCTURATION DE L'EQUIPE ENTRE - VOIES

Après l'abandon pour raison personnelle de Philippe Gilon des postes de bibliothécaire et du tirage d'Entre-voies, c'est Louis Mossay qui s'occupera désormais de l'impression de la revue.

Cette modification nous oblige à revoir notre organisation. C'est ainsi que désormais, tout texte doit nous être remis au plus tard le 15 du mois qui précède celui de la parution d'un numéro.

EXPOSITIONS

Le 24 mai de 14 à 18h, l'Institut des aumôniers de travail organise à Seraing, 39 rue Glacière, une exposition de modèles réduits : Trains - Marines - Voitures. Entrée gratuite.

Du 24 octobre au 1 novembre 1981, le C.F.E.B. organisera une exposition à Dolhain.

COMMANDES GROUPEES CHRISTIAENSEN

La maison Christiaensen - Verviers nous a transmis des formulaires de commande groupée pour des articles des marques Märklin, Lima et Liliput. Ces formulaires étaient à la disposition des membres lors de la réunion du 24 avril; vous pouvez encore vous procurer des formulaires auprès du secrétaire Joseph Danthinne. Ce formulaire doit être rentré à la réunion du 29 mai au plus tard.

Conditions de commande groupée

Tout membre du CFEB intéressé remplit un formulaire de commande suivant son désir; un montant représentant 50% de la commande doit être versé en même temps que la remise du formulaire. Dès réception des articles, la maison Christiaensen nous informe afin que chacun puisse aller y retirer sa commande à sa meilleure convenance.

Lors de la réunion du 29 mai, des nouveaux formulaires concernant d'autres marques seront à votre disposition.

Les remises sur achats groupés atteignent 25 à 30%

Commandes groupées individuelles

Chaque membre du CFEB peut effectuer des commandes groupées chez Christiaensen pour autant que le montant atteigne une somme de 5000 frs pour une même marque. Suivant l'importance de la commande, les ristournes vont de 15 à 25%.

Pour tout achat direct d'articles en stock, la maison Christiaensen offre une remise directe de 10%.

N.D.L.R.

En publiant dans sa revue des articles concernant des offres commerciales d'achats, la rédaction d'Entre-Voies ainsi que le comité du C.F.E.B. ne se font pas les partisans de l'un ou l'autre magasin ou firme.

Chaque membre reste libre de ses actes et tout commerçant a le même droit de publicité pour autant qu'il nous propose des achats de matériel ferroviaire à des prix intéressants.

Toute offre dans ce sens doit être faite au secrétaire du C.F.E.B. Joseph Danthinne, 20 rue Jardon, 4800 Verviers, Tél 087/33.96.93

LIVRES

Le livre BENELUX RAIL 1 des Editions Frank Stenvall est sorti de presse.

Cet ouvrage relate les événements ferroviaires survenus en 1979 dans le Benélux. (chemins de fer, vicinaux, tramways, touristiques, industriels, etc ...) Il contient de nombreuses photos.

Les membres du C.F.E.B. peuvent se procurer cette édition lors des réunions en s'adressant à Jacques César. Prix : 325 frs.
Envois par correspondance : s'adresser à Luc Calay, Boulevard Sluysmans 135, 4030 Liège.

ON RECHERCHE

En prêt :

Une photo de la gare de Goffontaine. Cette photo est destinée à être publiée dans un livre relatant l'histoire de la commune de Pepinster.

Pour achat :

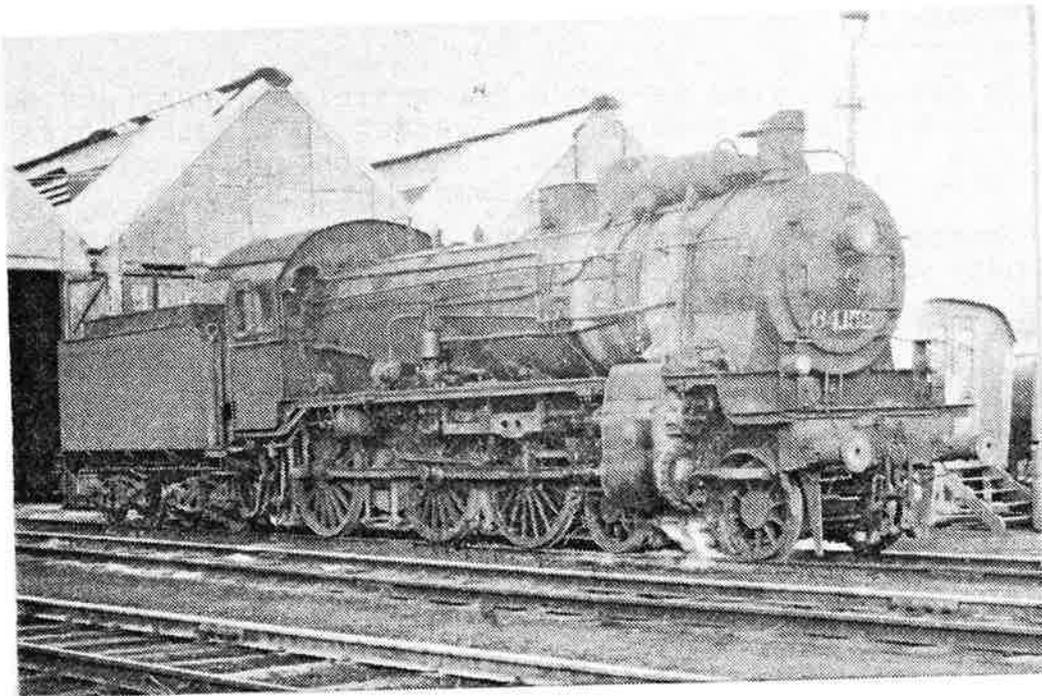
Une photo de l'accident qui s'est produit il y a une quinzaine d'année sur le viaduc de Géronstère à Spa. En l'occurrence, chute dans la rue en contre-bas d'une loco diesel type 205, actuellement type 55.

S'adresser à JACQUES.CESAR, Sasseur 36, 4870 Theux. tél 087.54.15.33

A VENDRE

INVERSEURS MÄRKLIN (ancien modèle - double impulsion)

ROGER CHRISTOPHE
rue Louis Pasteur 27
4624 FLERON ROMSEE
Tél: 041. 58.74.83



Locomotive type 64 de la S.N.C.B.

LES TROLLEY ET GYROBUS EN BELGIQUE

A l'encontre de bon nombre d'autres pays, le trolleybus fut toujours considéré en Belgique (à l'exception de la ville de Liège) comme le parent pauvre des transports en commun. En effet, seules cinq sociétés belges ont possédé des trolleybus et pour l'une d'entre elles, les véhicules n'ont jamais circulé.

Le gyrobus n'a, quant à lui, circulé que sur une ligne (vicinale) à titre expérimental.

A. LE TROLLEYBUS A ANVERS

Société exploitante :

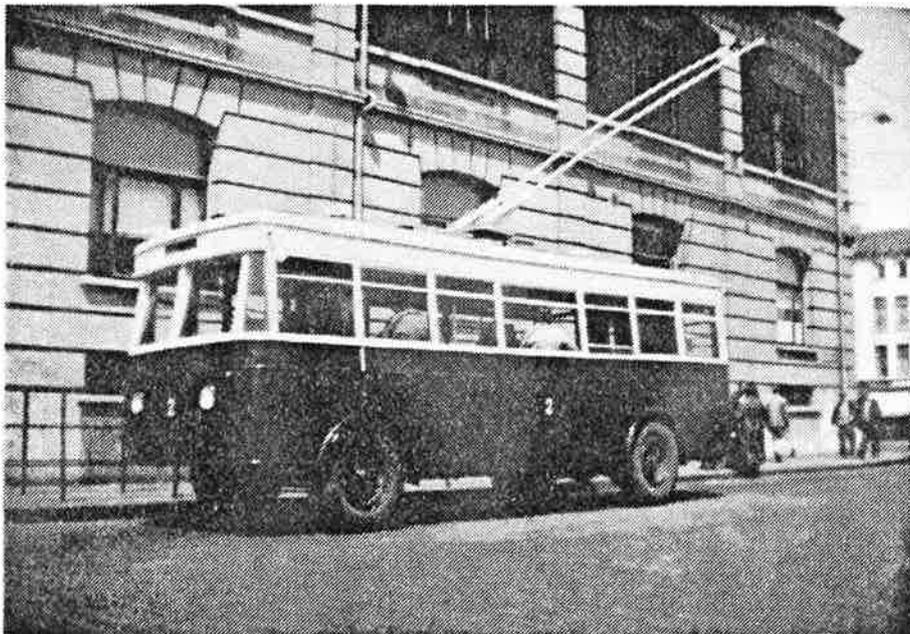
C.G.T.A. (fondée en 1901), devenue
T.A.O. en 1945 et
M.I.V.A. en 1963

Lignes

Les " Tramways Anversois " exploitèrent trois lignes de trolleybus :

N° 13 (inaugurée en 1929)
N° 31 (mise en service en 1932)
N° 6 (exploitée dès 1938)

Ces lignes furent remplacées par des autobus respectivement en 1953, 1955 et 1964.



Trolleybus n° 2 des T.A.O. (photo André Paix)

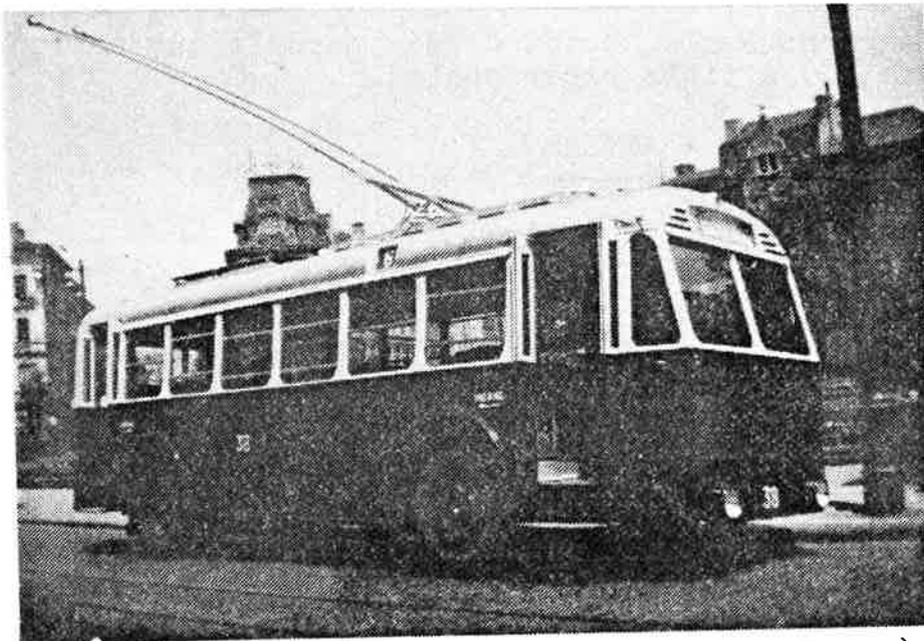
Parc

Le matériel " trolleybus " était composé des voitures suivantes :

| N° | Année | Constructeur |
|---------|---------|--------------------|
| 1 | 1929 | Tramways Anversois |
| 2 à 8 | 1929/30 | Tramways Anversois |
| 24 | 1930 | Ragheno |
| 25 | 1932 | Guy Motors |
| 31 à 45 | 1938 | FN Herstal |

Ces derniers étaient quasi identiques aux T36 des T.U.L.E.

En 1980, on a reconstitué le trolleybus N° 45 des T.A.O. au départ du trolleybus 453 des T.U.L.E. !



Trolleybus F.N. n° 38 des T.A.O. (M.I.V.A.)
(photo André Paix)

B. LE TROLLEYBUS A BRUXELLES

Société exploitante

T.B. (fondée en 1874), devenue
T.U.A.B. en 1946, et
S.T.I.B. en 1954

Lignes

Les T.B. n'exploitèrent qu'une seule ligne de trolleybus (ligne 54 inaugurée le 18.4.1939). Elle fut remplacée par un service d'autobus le 14.2.1964.

Il faut bien dire que ce type de traction est toujours resté au stade expérimental à Bruxelles.

Parc

Le matériel " trolleybus " de la S.T.I.B. était composé des véhicules suivant :

| N° | Année | Constructeur |
|-------------|-------|----------------------|
| 6001 à 6007 | 1939 | Brossel - P. d'Heure |
| 6008 à 6012 | 1940 | Brossel - P. d'Heure |
| 6013 à 6017 | 1944 | Brossel - P. d'Heure |
| 6018 à 6022 | 1945 | Brossel - P. d'Heure |
| 6023 | 1956 | Brossel - S.T.I.B. |
| 6024 | 1957 | Brossel - S.T.I.B. |

Tous ces véhicules étaient en livrée crème avec filets bleus.

La 6023 a été conservée pour un musée.



Trolleybus 6010 de la S.T.I.B. (Bruxelles)
1964 (photo Pol Tordeur)

C. LE TROLLEYBUS VICINAL

Société exploitante

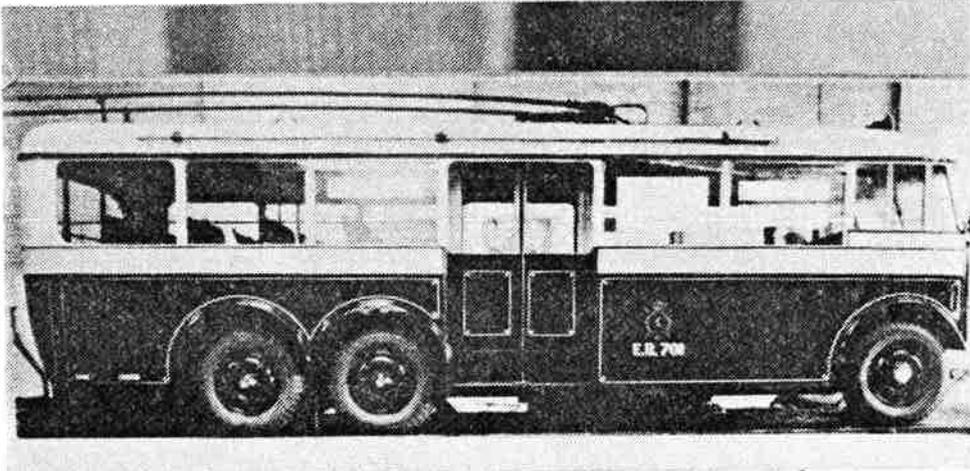
S.N.C.V.

Ligne

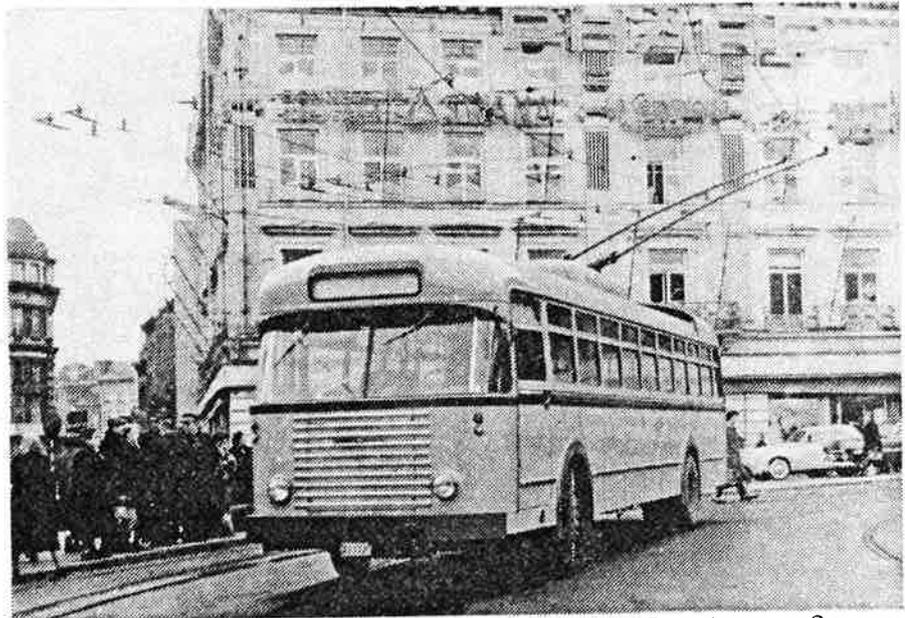
(prévue) Etterbeek - Overijse

En 1929, la S.N.C.V. fit l'acquisition de deux trolleybus numérotés EB 701 et 702 pour l'exploitation de la ligne susmentionnée. La ligne n'a jamais été construite et les deux trolleys furent revendus aux R.E.L.S.E. en 1942 sans avoir jamais circulé pour le compte de la S.N.C.V. Ils avaient été construits par Guy Motors.

En 1958, la S.N.C.V. procéda à un nouvel essai au moyen de l'autobus Brossel type A 98 DAR N° 2255 transformé en trolleibus avec équipement ACEC. Cet engin a circulé sur le réseau des T.U.L.E. avant d'être retransformé en autobus en 1960.



Trolleybus vicinal EB 701
(n'a jamais circulé pour le compte de la SNCV)



Trolleybus vicinal provenant de la transformation de l'autobus 2255.
Liège, place St Lambert

Signalons au passage l'essai en 1965 d'un électrobus DE 3 ACEC / BN N° 763.

Dans le même ordre d'idée, on ne peut passer sous silence l'exploitation par gyrobus de la ligne Gand-Merelbeke; nous en reparlerons en fin d'exposé.

D. LES TROLLEYBUS DU R.E.L.S.E.

Société exploitante :

R.E.L.S.E. (= Liège - Seraing)

Lignes

Seraing - Chatqueue
Seraing - Yvos - Engis

Le dernier trolleybus du RELSE circula en 1963

Parc

Le matériel " trolleybus " du Liège - Seraing était composé des voitures suivantes :

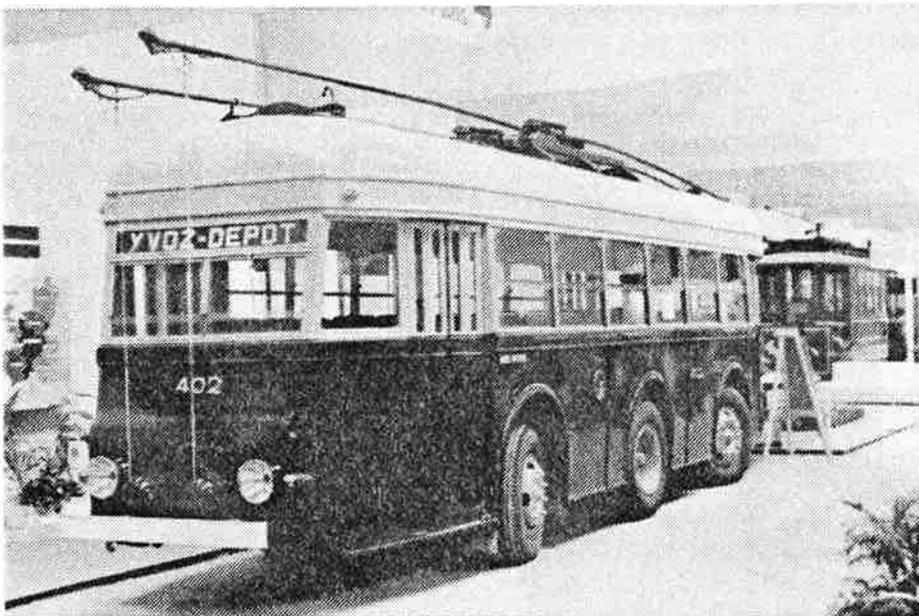
N°

401 à 404
501 à 502
601 à 602
701 à 702

Le 402, à double jeu de perche, a été conservé pour un musée.



Trolleybus 602 du R.E.L.S.E.



Trolleybus 402 exposé à Woluwé (Bruxelles)
en 1976

Jean Claude MICHEL
(à suivre)

Le coin du VAPORISTE.

Les LOCOMOTIVES à VAPEUR ARTICULEES.

Les GMAM, GMA et GO des SOUTH AFRICAN RAILWAYS.

De toutes les locomotives à vapeur articulées construites suivant les principes de l'ingénieur anglais Herbert GARATT, les machines des classes GMAM, GMA et GO, qui ne diffèrent entre elles que par le diamètre de leurs cylindres et le volume de leurs soutes, sont certainement les plus puissantes.

Ce sont aussi les dernières locomotives à vapeur construites par la firme HENSCHEL et SONS Gmbl. à KASSEL en Allemagne Fédérale.

Les 45 locomotives de ces types (20 GMAM - 5 GMA et 25 GO) ont été mises en service à partir de 1956 et elles le sont actuellement encore, dans la Province du Cap entre WORCESTER et MOSSEY BAY, où elles montent et descendent dans un bruit de tonnerre les défilés de montagne que franchit cette ligne particulièrement sinueuse.

L'écartement de la voie dans cette région comme dans beaucoup d'autres régions d'Afrique et d'Asie n'est que de 3 pieds 6 pouces (1065 mm) alors que l'écartement standard que nous connaissons est de 4 pieds 8½ pouces (1455 mm).

Ce sont des raisons économiques et la configuration du terrain qui ont motivé ce choix dans un pays où la plaine côtière butte contre les chaînes de montagnes escarpées qui limitent le haut plateau central, connu sous le nom de HIGVELD.

De nombreux remblais et ponts durent être construits et c'est pour limiter les frais de construction de cette infrastructure, nécessaire au développement industriel, minier et agricole du pays que des lignes à voie ETROITE furent tracées.

C'est précisément pour circuler sur les voies à cet écartement et à des écartements encore plus réduits (2 pieds), établies par les Anglais dans toutes leurs colonies d'Afrique et des Indes, que l'ingénieur Herbert GARATT fit construire par la firme BEYER - PEACOCK une locomotive à vapeur divisée en TROIS parties dont il avait établis les plans et son nom est resté associé à celui du constructeur dans cette conception. Les deux parties extrêmes de sa locomotive sont des ELEMENTS MOTEURS autonomes munis de pivots entre lesquels repose, une chaudière qui les alimente tous les deux en vapeur.

Cette disposition présente de très nombreux avantages.

Elle permet d'abord d'augmenter le nombre total des essieux, donc de la puissance, tout en conservant une possibilité d'inscription dans des courbes de petit rayon et une faible charge par essieu.

Elle permet aussi de donner un grand développement au foyer de la chaudière qui est très dégagé et d'abaisser le centre de gravité de celle-ci.

Autre avantage important, le grand espacement entre les deux trains de roulement fait qu'ils ne se présentent jamais simultanément sur la même travée d'un pont et leur symétrie totale, autorise aussi ces machines à circuler indifféremment dans les deux sens de marche. Comme l'un des groupes porte la citerne à eau et l'autre la soute à charbon on peut les considérer comme des LOCOMOTIVES TENDER.

Toutes ces bonnes raisons motivent le choix qui en a été fait, car les puissantes locomotives BEYER-GARATT sont parfaitement aptes à circuler sur des voies légères et tortueuses.

Les locomotives des classes GMAM, GMA et GO sont toutes des 4-8-2+2-8-4 à quatre cylindres égaux.

Lorsque ces locomotives traversaient des régions désertiques (Désert de KAROO)

CARACTERISTIQUES.

Locomotives à vapeur système BEYER-GARATT des SOUTH AFRICAN RAILWAY. SAR.

Classification 4_8-2+2-8-4

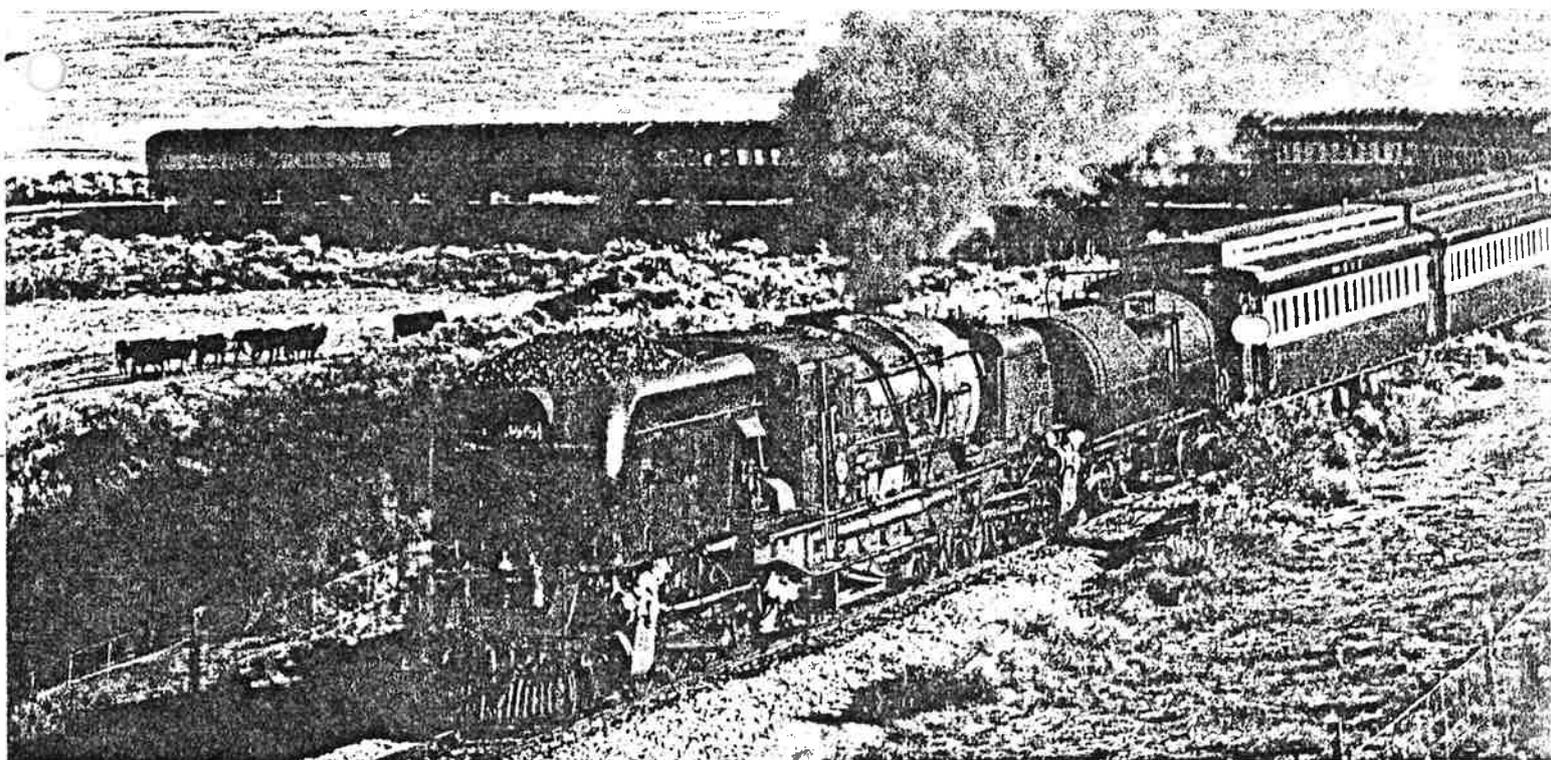
Quatre cylindres à simple expansion.

Constructeur HENSCHEL and SON Kassel (D) - 1954.

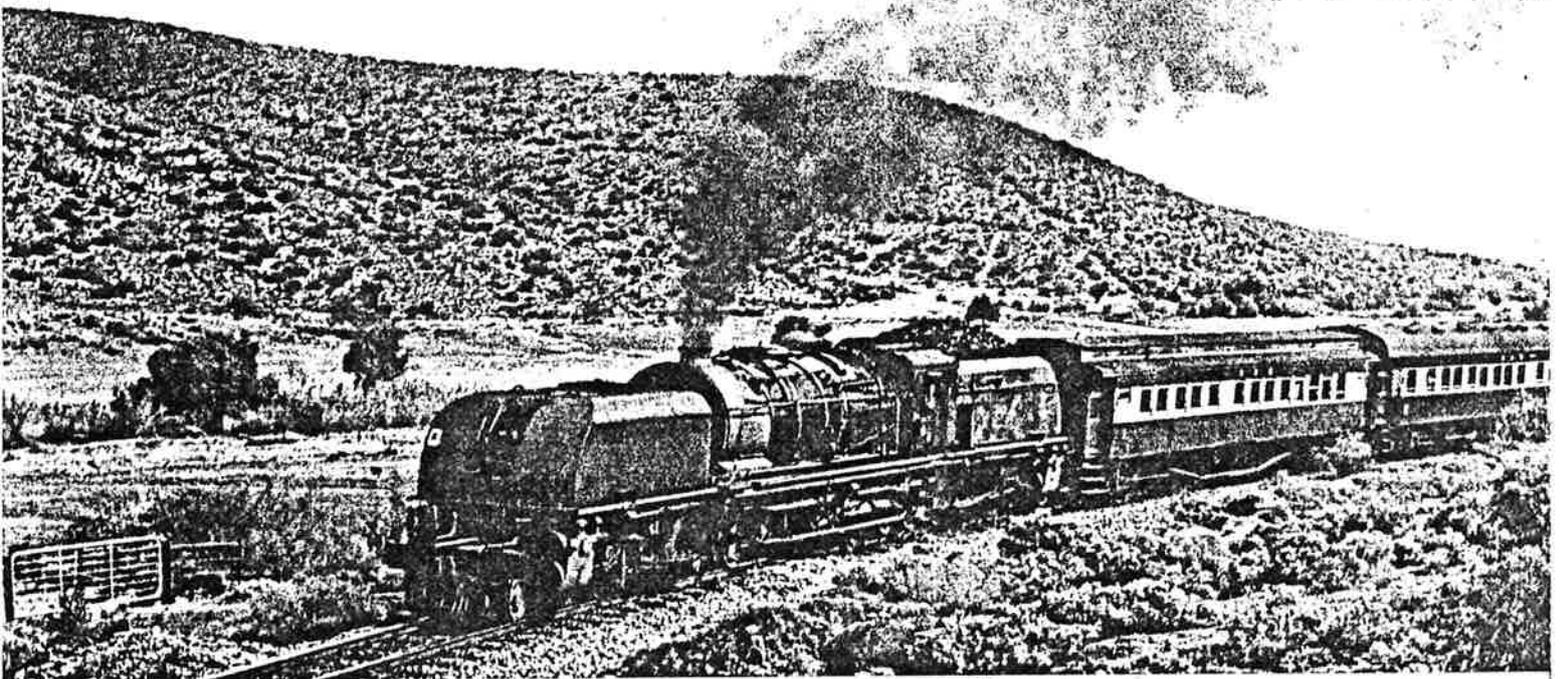
Ecartement 1095 mm 6' 6"
 Longueur totale 28,60m
 Empattement total 26,37m
 du truck avant 9,24m
 du truck arrière 9,24m
 Distance entre pivots 13,70m
 Hauteur de la cheminée 3,96m

| TYPES | GMAM | GMA | GO |
|--|---------------------|------------------------|----------------------|
| Numérotation | 4051 à 4070 | 4071 à 4075 | 2572 à 2596 |
| Ø cyl. | 520 | 520 | 470 |
| course | 660 | 660 | 660 |
| Ø chaudière | 2100 - 2160 | 2100 - 2160 | 1890 - 1930 |
| Tubes | 282X2" (50 mm) | 282X2" | 241X2" |
| id. | 50X5½" (140mm) | 50X5½" | 36X5½" |
| Surface vapeur | 298 m ³ | 298 m ³ | 245 m ³ |
| Surface surchauffe | 70 m ² | 60m ² | 50 m ² |
| Surface grille | 5,90 m ² | 5,90 m ² | 5,25 m ² |
| Poids total à vide | 158 t. | 158 t. | 147 t. |
| Capacité eau | 8 m ³ | 6,250 m ³ | 6,250 m ³ |
| Capacité charbon | 12,5 t. | 10 t. | 10 t. |
| Poids total en charge | 175 t. | 170 t. | 156 t. |
| Puissance au crochet (à 75% d'admission) | 27,5t | 27,5 t. | 22,5 t. |
| Charge par essieu maxim. | 14,3 t. | 14,3 t. | 12,50 t. |
| Poids adhérent | 109,5 t. | 107,- t. | 99,5 t. |
| Coéf. d'adher. | 3,98 | 3,89 | 4,42 |
| Vitesse maximum | | 80 Kilomètres / heure. | |

G. DULION.

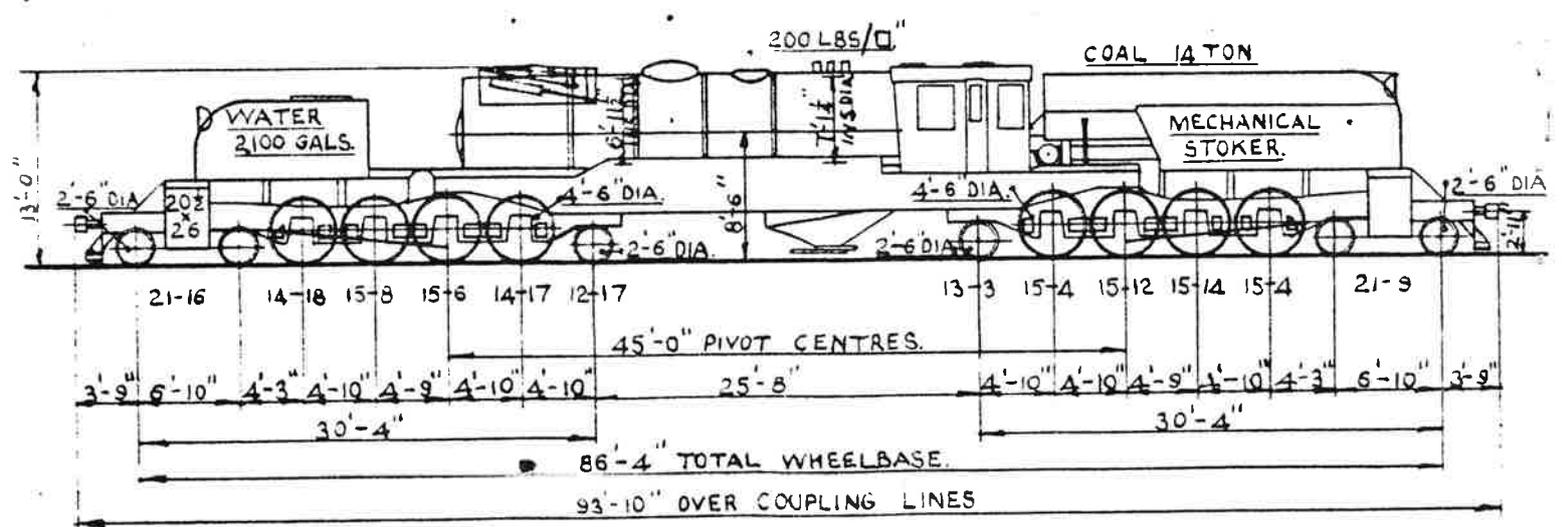


elles étaient accompagnées d'un wagon citerne contenant une provision supplémentaire d'eau d'alimentation pour la chaudière.
 Ce sont des locomotives à vapeur à TENDER CONDENSEUR de la class 25, construites également par HENSCHEL, qui assurent actuellement ce service.
 Ces machines non articulées à tender séparé sont très semblables à l'écartement près, aux types 52 19/20 de la B.R. construites également par cette firme durant la seconde guerre mondiale.

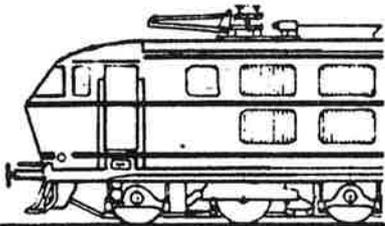


| | | | | | |
|-----------------------|--------|---------|---------------------------------|---------|-------------|
| HEATING SURFACE TUBES | 2975 | SG. FT. | TRACTIVE FORCE (75%) | 60,700 | LBS. |
| " " FIREBOX | 212 | " " | DATE IN SERVICE - | 1954 | |
| " " ARCH TUBES | 252 | " " | ENGINE N°: REFER INDEX ITEM | 204 | CLASS-GMAM. |
| TOTAL | 3217.2 | " " | TOTAL WEIGHT OF ENGINE EMPTY | 347,800 | LBS. |
| SUPERHEATER AREA | 747 | " " | VALVE GEAR: WALSCHAERT. | | |
| FIREGRATE AREA | 632 | " " | DRAWING SERIAL: CE. N°A. 13883. | | |

282 TUBES 2" EXT. DIA. 50 TUBES 3" EXT. DIA. 13'-6" BETWEEN TUBE PLATES.

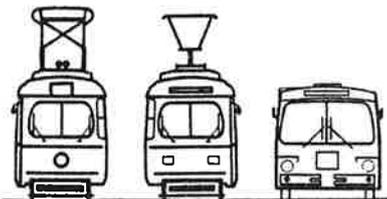


TOTAL WEIGHT OF ENGINE 191 TON 3CWT. WORKING ORDER.



NOUVELLES DIVERSES

ML et JC MICHEL



A LA S.N.C.V.

GROUPE D'OSTENDE

Vehicules en démolition

A la liste parue dans nos deux numéros précédents, il y a lieu d'ajouter la remorque " Stándart " 9526 (ex motrice 9942)

Motrices articulées

La motrice articulée 6103 est arrivée à Ostende le 31 mars 1981. Quant à la motrice triple, elle a été numérotée 6102. Ces deux voitures ont été gravement accidentées à Raversijde le 7 avril, ce qui a entraîné le retour de la 6103 à la B.N.

GROUPE DU HAINAUT

Motrices type SJ

La huitième motrice SJ, numérotée 9177, est sortie des ateliers de Jumet le 23.03.81. Il s'agit de la reconstruction de la remorque 9306. Elle est identique aux précédentes, à l'exclusion de la suspension (qui avait déjà été adoptée pour la 9173).

Motrice VT 9055

La motrice VT 9055 a été équipée d'un panto " Steeman " pour lui permettre de circuler en préméto. La 9041 avait déjà subi précédemment cette modification.

Motrices type N

Les motrices N 9270 et 9277 ont quitté le dépôt de Jumet où elles étaient garées sans usage depuis fin 1978.

La motrice 9082 d' Anderlues a été sérieusement endommagée lors d'un accident.

A LA S.N.C.B.

Construction des A.M. type " Break "

A la B.N., la construction de ces nouvelles automotrices avance à grands pas, plusieurs caisses sont déjà construites.

Au conseil d'administration, les mesures et marchés suivant ont été approuvés :

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Emprunt pour la couverture partielle des investissements de 1981. - Contrat de location-vente avec Eurofima. - Etude de marché pour les relations à destination de Bruxelles. - Modifications aux dispositions complémentaires à la C.I.M. - Lignes 135 et 138. Démontage de deux tronçons. - Aménagement d'un faisceau d'échange sur la ligne 260 entre les gares de Charleroi-Ouest et de Monceau-Formation. <p>Travaux de renouvellement de voies.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plusieurs gares du groupe de Gand. - 4 gares du groupe de Gand. - Ligne 132: Charleroi-Sud — Mariembourg. - Ligne 144: Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre. - Construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Tubize et aménagement des sautoirs sous voies à Tubize et à Enghien. - Gare d'Anvers Bassins et Entrepôt. Renouvellement de la toiture au centre routier. - Ligne 69: Courtrai — Poperinge. Photographies aériennes et levés photogrammétriques. - Gare de Hasselt. Aménagement de la fosse de triage, en vue du placement des dispositifs de freinage automatique. | <ul style="list-style-type: none"> - Ligne 28. Renouvellement d'un passage inférieur à Anderlecht. - Oteval. Construction d'une sous-station de traction. - Electrification de Taxe 30. Aménagement des quais en gare de Tongres. - Ligne 78: St-Ghislain — Tournai. Etablissement de voies latérales. - Ligne 78: St-Ghislain — Tournai et ligne 94: Hal — Blandain. Démolition d'ouvrages d'art. - Ligne 24: Tongres — Montzen. Construction d'une sous-station de traction et d'un poste d'alimentation à Montzen, ainsi que d'un poste de signalisation à Botzelaer. - Fourniture d'énergie électrique de traction. Contrat Sautrac. - Namur. Mise en service d'un commutateur téléphonique automatique. - Ligne 112: Haine-St-Pierre — Charleroi. Travaux de signalisation sur le tronçon Haine-St-Pierre — Piéton. - Anvers Bassins et Entrepôt. Renouvellement du commutateur téléphonique automatique. - Ligne 35: Louvain — Hasselt. Pose de câbles. - Commande à distance des sous-stations de traction de Heist-op-den-Berg et de Herentals. - Etablissement d'ascenseurs à Bruxelles Petite Ile et à Bruxelles Midi. - Ligne 60: Termonde — Bruxelles. Pose de câbles. - Ligne 96: Mons — Bruxelles. Adaptation des caténaires à | <ul style="list-style-type: none"> Nimy-Maisières. - Ligne 94: Hal — Tournai — Blandain. Travaux préparatoires à l'électrification. - Acquisition de 70 automotrices « Nouvelle Génération » (3ème tranche). - Acquisition de 35 garnitures de bogies destinées aux automotrices « Nouvelle Génération » (4ème tranche). - Acquisition de 22 paires de bogies Y 32 pour voitures M 4. |
|---|---|--|

Evolution du trafic début 1981

EVOLUTION DU TRAFIC

Par rapport à la même période de l'année passée, l'évolution suivante peut être constatée :

- en janvier 1981, 573 millions de voyageurs/km ont été transportés, ce qui représente une diminution de 4,6 % par rapport à janvier 1980 qui était un mois exceptionnellement favorable;
- le transport de marchandises par wagons complets se montait en janvier 1981 à 584 millions t/km, c.-à-d. une baisse de 16,5 %
- le nombre de wagons chargés au cours de février 1981 était de 154.819 (la légère amélioration notée en janvier semble se poursuivre) par rapport à 196.118 en février 1980, ce qui représente encore un recul de 21 %.

Nouvelles SNCB.

A propos de la vitesse de 160 Km/h sur le réseau de la SNCB, il importe d'apporter une rectification à l'article publié dans le n° 41 d'Entre-Voies.

Si les informations publiées sont exactes en ce qui concerne la modification des panneaux de signalisation, la date de mise en service (fin 1981 sur la ligne Bruxelles Mons) n'est pas encore déterminée ; elle sera vraisemblablement beaucoup plus lointaine.

- - -

Nous apprenons que Mr Georges FINET, inspecteur du Mouvement du groupe de Mons et correspondant en Belgique de "La Vie du Rail" vient d'être pensionné au 1er avril dernier.

La rédaction d'Entre-Voies et les membres du CFEB lui souhaitent une retraite la plus heureuse possible.

- - -

LA REGULARITE DES TRAINS DANS LA JONCTION NORD - MIDI.

La Direction de la SNCB envisage en ce moment une refonte totale de la surveillance des trains dans la jonction Nord - Midi à Bruxelles, actuellement saturée à certaines heures de la journée.

Actuellement, chaque dispatching régional surveille la circulation de ses propres trains. Il serait question que seul le dispatching de Bruxelles assure la surveillance de tous les trains transitant par les six voies de la jonction de façon à découvrir plus sûrement les causes de leurs retards éventuels, et à y remédier plus aisément.

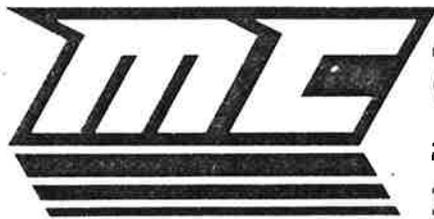
- - -

J. Heroufosse

CODES " REGIME D'ECHANGE " UTILISE POUR LES VEHICULES A MARCHANDISES

Ce nouveau code, en vigueur depuis le mois de janvier, concerne les 2 premiers chiffres de la numérotation UIC (voir EV N° 5 - 9 et 41).

| Régime | Signification |
|--------|--|
| 01 | Hg réseau à essieux du parc EUROP |
| 03 | Hg P à essieux Interfrigo |
| 04 | Hg P à essieux Interfrigo, à écartement variable |
| 11 | Hg réseau à bogies du parc EUROP |
| 13 | Hg P à bogies Interfrigo |
| 14 | Hg P à bogies Interfrigo, à écartement variable |
| 21 | Hg réseau à essieux, RIV |
| 23 | Hg P à essieux, RIV |
| 24 | Hg P à essieux, à écartement variable, RIV |
| 25 | Hg loués P, à essieux, RIV |
| 31 | Hg réseau à bogies, RIV |
| 33 | Hg P à bogies, RIV |
| 34 | Hg P à bogies, à écartement variable, RIV |
| 35 | Hg loués P, à bogies, RIV |
| 40 | Hg de service à essieux |
| 41 | Hg réseau à essieux, aptes au trafic international par accords spéciaux. |
| 42 | Hg réseau à essieux, trafic intérieur |
| 43 | Hg P à essieux, aptes au trafic international par accords spéciaux |
| 44 | Hg P à essieux, trafic intérieur |
| 45 | Hg loués P à essieux, aptes au trafic international par accords spéciaux |
| 46 | Hg loués P à essieux, trafic intérieur |
| 80 | Hg de service à bogies |
| 81 | Hg réseau à bogies, apte au trafic international par accords spéciaux |
| 82 | Hg réseau à bogies, trafic intérieur |
| 83 | Hg P à bogies, aptes au trafic international par accord spéciaux |
| 84 | Hg P à bogies, trafic intérieur |
| 85 | Hg loués P à bogies, aptes au trafic international par accords spéciaux |
| 86 | Hg loués P à bogies, trafic intérieur |

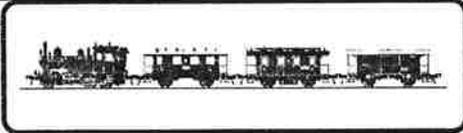


**Modellbahn-
Center am Markt**

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünnerbein oHG



Wir bauen um
NOUS TRANSFORMONS
WIJ GAAN VERBOUWEN

geschlossen
fermé
gesloten

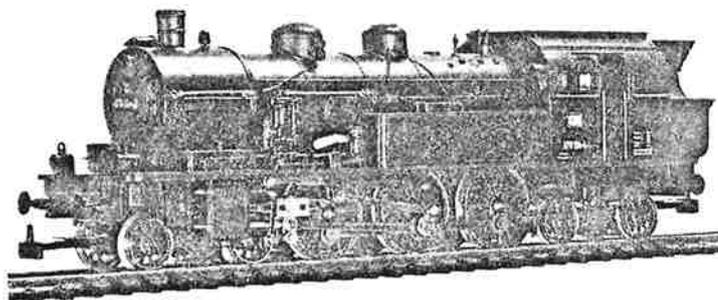
13. 5. 1981 – 28. 5. 1981

Neueröffnung Réouverture Heropening

mit großem Preisausschreiben! avec un grand concours! met een groote prijsvraag!

1. Preis Märklin BR 78 Spur I

29. Mai 1981



und viele weitere Preise!



Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 D5100 Aachen

Tel. 0241/33921

M. Hünerbein oHG



NEU NOUVEAU NIEUW

JETZT VORRÄTIG - MAINTENENT EN STOCK - NU IN VOORRAAD

FÜR MÄRKLIN: POUR MÄRKLIN: VOOR MÄRKLIN:

| | | | | | |
|--------------------------------------|-----|--------|--|----|--------|
| Märklin | Nr. | 3106 | BR 78 der DB | DM | 156,-- |
| " | " | 3159 | ÖBB BR 1020 | " | 176,-- |
| " | " | 3161 | NS Serie 1200 | " | 145,-- |
| " | " | 4695 | Ged. Güterwagen mit Bremsehaus | " | 21,-- |
| Rivarossi | " | 1004 | BR 96 der DB | " | 385,-- |
| " | " | 1086 | BR 232(V320)orange Heersf.Kr. | " | 210,-- |
| Roco | " | 14120A | BR 23 der DB | " | 229,-- |
| Fleischmann | " | 4470 | NS Triebw. "Sprinter" für Märklin ab 6/81 | " | 310,-- |
| Metropolitan-Pocher-Anhänger der BLS | | | Stück ca. | " | 128,-- |

FÜR 2L= : POUR CONTINU: VOOR GELEIJKSTROOM:

| | | | | | |
|--------------------------------------|-----|-------|-------------------------------|---|--------|
| Fleischmann | Nr. | 4470 | NS Triebwagen "Sprinter" | " | 215,-- |
| Rivarossi | | 1352 | BR96 der DB | " | 315,-- |
| " | | 1997 | BR 232(V320)orange Heersf.Kr. | " | 172,50 |
| Roco | | 4147A | ÖBB BR 1670 grün | " | 115,-- |
| " | | 4387 | NS-Wagen PTT | " | 13,-- |
| " | | 4389A | DB Klappdeckelwagen | " | 13,65 |
| " | | 4390A | DB Offener Güterwagen | " | 11,50 |
| " | | 8504 | Straßenbahn 3-teilig | " | 125,-- |
| Fulgurex | | | BR 65 der DB | " | 980,-- |
| Metropolitan-Pocher-Anhänger der BLS | | | Stück ca. | " | 125,-- |
| Roco | | 4147B | ÖBB BR 1670 rot | " | 115,-- |

ZUBEHÖR UND BÜCHER:

| | | | | | |
|------|--|-------|---------------------------|---|-------|
| ROCO | | 7000S | Farbset der DB (couleurs) | " | 15,60 |
| " | | 5099K | Ladegut | " | 6,50 |

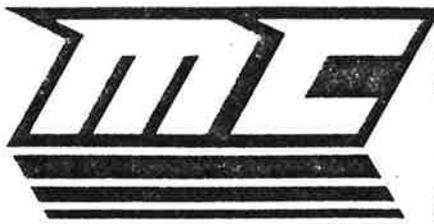
| | | | | | |
|---|--|--|--|---|-------|
| Walter's Märklin Sammlerkatalog 1981 | | | | " | 27,-- |
| Miba-Report 12 "Bauprojekte" | | | | " | 11,80 |
| Frankh Taschenbuch "Deutsche Straßenbahntriebwagen" | | | | " | 16,80 |
| Alba-Dampflokarchiv Nr. 4 (BR 97-99) | | | | " | 28,-- |

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|-------|
| Roco Eurofima belge Nr.4236F(1.cl.),4237D(2.cl.) | | | | " | 28,50 |
| Roco Nr.4201/2/3 version belge | | | | " | 17,90 |
| Roco Nr.4204 version belge | | | | " | 21,-- |

LILIPUT NO. 5290 TYPE 26 belge " 269,--

ROCO No. 4152B LOCO DIESEL BELGE TYPE 59
AVEC LA NOUVELLE COULEUR (Continu) DM 75,--

et environ pour mois d'aout POUR MÄRKLIN avec chassis Märklin!

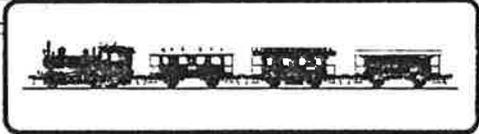


Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünenbein oHG



SONDERANGEBOTE ZUR NEUERÖFFNUNG

OFFRES SPECIALES POUR LA REOUVERTURE

gültig vom 29.5.81 bis 20.6.81

valable le 29/5/81 au 20/6/81

| | | | | | |
|--------------|-----|-------|--------------------------------------|-----------|-----------|
| Märklin | Nr. | 3152 | Type 16 belge | DM 469,-- | DM 135,-- |
| " | " | 3072 | BR 212(V-100)DB | " 409,-- | " 89,-- |
| " | " | 4430 | Offener Güterwag. | " --8,50 | " 6,50 |
| Miniclub | " | 8875 | BR 216(V-160) | " 405,-- | " 79,-- |
| Roco | " | 4120A | BR 23 vapeur | " 485,-- | " 149,-- |
| " | " | 4130A | BR 144 (E-44) | " --99,-- | " 69,-- |
| " | " | 4328 | Leig-Einheit DB | " --26,90 | " 19,90 |
| " | " | 4329 | Leig-Einheit DR | " --26,90 | " 19,90 |
| Fleischmann | " | 4094 | BR 94 DB vapeur | " 450,-- | " 119,-- |
| " | " | 5225 | Autotransporter | " --26,50 | " 19,90 |
| " | " | 7320 | Spur N Anfangs- packung mit Trafo | " --99,-- | " 69,-- |
| Trix Intern. | " | 3655 | Abteilwagen 2/3.cl.rot/beig" | --20,50 | " 11,90 |
| " | " | 3656 | Abteilwagen 3.cl. rot/beige" | --20,50 | " 11,90 |
| " | " | 3657 | Packwagen rot/beige" | --20,50 | " 11,90 |
| Trix Express | " | 2290 | Schienenbus | " 445,-- | " 69,-- |

