



CFEB

ENTRE-VOIES

JUILLET/AOÛT 1985

Prix : 50 F.



Autorail 4324
de la S.N.C.B.
à la halte de
Verviers Pa-
lais en janvier
1985.

(ph. J-C.MICHEL)

81

Bulletin bimestriel d'information
du Club Ferroviaire de l'Est de
la Belgique

Verviers

ENTRE - VOIES

CFEB

NUMERO 81 JUILLET / AOUT 85

Page 2 : Editorial de Jean Marie SIMONIS

Page 3 : Activités du C.F.E.B.

P 3 à 6 : Les Touristiques : A J E C T A

P 6 / 7 : R.F.A. Old Timers Electricques

Page 7 : Modélisme / Exposition

P 8 à 14 : Année des Transports

P 14 à 16 : Nouvelles diverses

Page 17 : La signalisation à la D.B.

P 18/19 : Questions et réponses

Page 19 : Vieux Cartons

Page 20 : Bibliographie

Abonnement ENTRE-VOIES (6 numéros = 1 an) 250 frs
virement au CCP 000-0067855-52 de CFEB 4800 Verviers

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement aux membres du CFEB

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 dans un but non lucratif et à condition
de citer la source et l'auteur, et d'envoyer un exemplaire à
l'édition

CFEB as.bl (réunions bimensuelles) cotisation annuelle 600 frs
- LOCAL 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers
- SECRETARIAT 8 rue des Snacs 4823 Grand Rechain
tél 087-33.47.72 (le soir)
- REVUE 19 cité du Husquet 4820 DISON

éditorial

Nous allons donc aborder la reprise d'automne avec son cortège de nouveautés de plus en plus prolifiques. On pourrait croire à juste titre que plus la crise se marque, plus les producteurs et les éditeurs imaginent des solutions variées qui ont toutes pour but d'engendrer la vente, c'est bien évident mais qui laissent perplexe et indécis l'amateur devant une gamme de choix aussi étendue et il faut bien l'avouer la minceur d'un budget qui s'accroît.

Cette situation qui semble anormale engendre pourtant des points positifs. Parmi ceux-ci, deux peuvent être retenus : primo : l'amélioration des techniques qui forcent à l'exactitude plus poussée des modélismes sur le marché ;

secundo : un tassement de l'augmentation progressive que l'on constatait depuis dix années.

Le marché du modélisme ferroviaire souffre de la récession économique et les producteurs ainsi que les commerçants spécialistes doivent bien tenir compte de ce fait nouveau qui perdure maintenant depuis bientôt trois années.

On le constate aussi dans le marché parallèle de la collectionniste avec des prix surfaits. Les vendeurs qui fréquentent les bourses reconsidèrent leurs prétentions et leurs cotations parce que les chéquiers des acheteurs potentiels se font plus restreints.

Finalement, cet état de fait qui apparaît anarchique pour certains, dommageable pour d'autres ne saurait être que bénéfique pour l'amateur moyen, à disponibilité financière modérée. Pas mal d'achats pourront se réaliser à moindres frais et sans ouvrir bien grands les cordons de la bourse.

Tels pourront être les perspectives de choix, d'achat que les membres des clubs prévisionneront dans les mois futurs, en écoutant et en comparant les offres du marché.

ACTIVITES du CFEB

Réunions

PROGRAMME DU VENDREDI 25 OCTOBRE 1985 :

Notre ami Louis HUYGEBART nous proposera une série de dias faites à Paques 1985 à GMMERTINGEN (traction vapeur) ; ensuite vous seront présentés trois modèles belges de 150 à vapeur

FETE DE FIN D'ANNEE DU C.F.E.B. LE 29 NOVEMBRE :

UNE DATE A RETENIR D'ORES ET DEJA !

Le Comité nous a mijoté une soirée de derrière les fagots, puisqu'elle comportera les activités les plus diverses :

- clôture du 150 ème anniversaire de la S.N.C.B.
- souper
- tombola
- partie dansante

TRAVAIL AU RESEAU 3 RAILS :

Reprise des travaux le jeudi 22 aout prochain ; ensuite toutes les deux semaines.

LES «TOURISTIQUES»

EN INDRE ET LOIRE : LE CHEMIN DE FER DE CHINON RICHELIEU :

Dans notre numéro précédent, je vous avais signalé que je n'avais pas pu obtenir de documentation relative à ce chemin de fer touristique ; entretemps, le secrétaire de cette association m'a fait parvenir les renseignements demandés.

Voici donc la liste du parc de matériel roulant de l'association AJECTA dont l'adresse est B.P. N° 1 à 77.650 LONGUEVILLE.

1. Locomotives à vapeur :

- 020 T "Suzanne" locomotive à chaudière verticale construite par Cockerill en 1896. Chassis en reconstruction complète.
- 020 T N° 105 construite par Corpet Louvet en 1918 ; à réviser.
- 030 T N° 3032 "Rimaucourt" construite par les Ets Gouin en 1887 ; en état de marche pour expositions, cinémas, manifestations diverses.
- 030 T N° 3487 construite par Schneider en 1920 ; à réviser.
- 030 TU 22 construite aux USA en 1943 ; à réviser.
- 130 B 348 EST construite vers 1922 par les Ateliers de la Cie de l'Est sur des chassis de 030 de 1862 ; accouplée au tender 20A30. A réviser.
- 130 B 476 EST construite en 1922 ; même provenance que la précédente ; accouplée au tender 13C231 ; en chute de timbre.
- 040 TA 137 OUEST construite en 1922 par les ANF ; en état de marche.
- 040 N° 4853 NORD construite en 1866 par CAIL ; à réviser - tender 8A53.
- 140 C 231 OUEST construite en 1916 par North British Locomotives à Glasgow ; accouplée au tender 18 C 482 ; en état de marche.

- 141 TB 407 EST construite en 1913 par les ANF. En cours de révision.
- 141 TC 19 OUEST construite en 1922 par Fives Lille ; à réviser.

2. Autres véhicules moteurs :

L'AJECTA possède également 3 autorails, 3 draisines, 3 locotracteurs ; tous ces véhicules sont soit en ordre de marche, soit à réviser, soit à restaurer complètement.

3. Matériel remorqué :

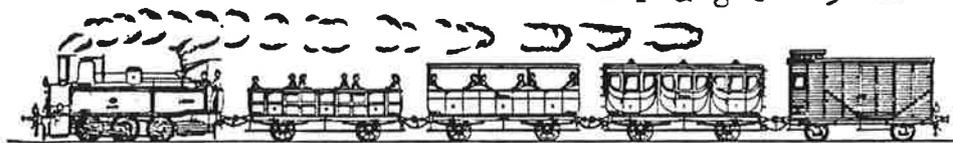
- L'AJECTA a acquis auprès de la S.N.C.F., il y a plusieurs années, un train historique époque 1860/1870 improprement appelé "Train de St Germain" comportant 3 voitures (une de chacune des 3 classes) ; le train, entièrement restauré par les soins de l'association, est accouplé à la "Rimaucourt".
- Le parc des véhicules de luxe est particulièrement important :
 - WR 4207 voiture restaurant de luxe à 3 places de front, série utilisée sur les trains de grand renom et, entre autre, sur le "Train Bleu" ; construction 1940 ; en état de marche.
 - WR 4210 : même voiture que la précédente, mais déséquipée de sa cuisine ; une fois restaurée, elle servira d'allège à la 4207.
 - WP 4038 : voiture Pullman-Bar ex Flèche d'Or, série complémentaire, avec cuisine ; construction 1927 ; sera fonctionnelle en septembre/octobre.
 - WP 4155 : voiture Pullman "Côte d'Azur" sans cuisine ; décoration de Proux ; construction 1929 ; restaurée.
 - WL 3519 : voiture-lits type Lx 16 ; décoration de Proux ; construction 1928 ; en cours de restauration.
 - WL 3662 : voiture-lits type Z ; construction 1930 ; à restaurer.
 - WL 3815 : voiture-lits type YU ; construction 1938 ; restaurée ; réservée aux membres couchant à Longueville.
 - D 1270 : fourgon ex CIWL ; construction 1928 ; à restaurer.
- A ce parc ex CIWL, il faut ajouter :
 - A2C2L3G2 MYFI 181 : voiture-lits-salon ex PLM ; construction 1924/25 ; 2 compartiments couchette première classe + trois compartiments lits-salon ; restaurée ; réservée aux membres couchant à Longueville.
 - une rame de 7 voitures Talbot
 - une vingtaine de voitures et wagons divers.

QUELQUES REMARQUES CONCERNANT L'ASSOCIATION :

L'AJECTA est une association sans but lucratif ; les ressources proviennent des cotisations de ses membres, des ventes diverses, des dons qui lui sont versés ainsi que de quelques présentations (cinéma, photo, expositions ...) ; ces recettes couvrent difficilement les dépenses nécessaires (comustibles, matériel d'entretien, loyer, eau etc...)

L'AJECTA possède le parc de matériel à voie normale le plus important de France (après le Musée de Mulhouse, bien sur) ; la majorité de ce matériel est garé à Longueville, près de Provins (Seine et Marne) dans un vieux dépôt en bois du siècle dernier ; c'est en ce même endroit que se trouve l'atelier de l'AJECTA. La cotisation actuelle pour un membre actif s'élève à 100 F.F. L'AJECTA a reçu le second prix au concours 1982 de "Chefs d'oeuvre en péril".

G. DEFRANCE, secrétaire de
l' AJECTA.



A.J.E.C.T.A.

MUSÉE VIVANT DU CHEMIN DE FER

PROCHAINES MANIFESTATIONS

DIMANCHE 6 OCTOBRE 1985

Journée "Portes Ouvertes" annuelle: une véritable fête du Chemin de Fer. En dehors du matériel AJECTA, vous y trouverez des stands de modélisme tous écartements; une animation et une ambiance exceptionnelles vous y attendent. Nombreuses attractions, casse-croute, sandwiches, pâtisserie sur place.
LA JOURNEE DE LA VAPEUR EN FRANCE- A ne pas manquer.

DIMANCHE 20 OCTOBRE 1985

Train spécial vapeur au départ de Paris-Lyon: "Troyes, Capitale de la Champagne, par la vallée de la Seine". 2 locomotives à vapeur, possibilité de trajet partiel au départ de Provins, nombreux arrêts photo. Visite guidée du Vieux Troyes.

Pour ces 2 manifestations, tous renseignements complémentaires à partir du début Septembre auprès du Secrétariat de l'AJECTA, 62, rue du Ranelagh, 75016 Paris- Tel. (1) 525 92 14.

Le dépôt de Longueville est ouvert tous les Week-ends, toute l'année.

Amoureux de la locomotive à vapeur et des trains rétro, rejoignez l'équipe AJECTA. L'AJECTA a été primée en 1982 au concours "Chefs d'Oeuvre en Péril; aider l'AJECTA, c'est participer à l'action de sauvegarde du patrimoine ferroviaire français.



Association de Jeunes pour l'Entretien et la Conservation des Trains d'Autrefois

Association déclarée au J.O. le 8 Novembre 1968

adhérent à la FFSAM sous contrat Fondation de France

DÉPÔT DES MACHINES : B. P. N° 1, 77650 LONGUEVILLE ☎ 408.60.62

RFA

"Old Timers" électriques

par Jean Marie SIMONIS

PREAMBULE

La longue étude que nous entreprenons aujourd'hui nous reporte entre 70 et 50 ans en arrière. Toutes ces locomotives électriques ont pratiquement été ferraillées si ce n'est celles conservées dans les musées.

L'énumération des constructeurs, des vitesses, des puissances peut, peut-être sembler fastidieuse, mais si l'on suit l'énoncé et l'étude on constate la lente mais constante ascension de la locomotive électrique qui va progressivement détrôner la vapeur.

Quoiqu'il en soit on pourra à l'examen visuel constater le vaste choix que possèdent aujourd'hui les HOistes amateurs de matériel électrique ancien de la Reichbahn et de la Deutsche Bundesbahn.

Félicitons-nous de pouvoir bénéficier d'une telle gamme -qui s'enrichira encore cette année de 2 versions de TRIX-.

1912

LOCOMOTIVE ELECTRIQUE PRUSSIENNE ES 09 à 19

NUMEROTATION REICHBAHN E.0109 à 0119

Cette série de onze machines fut construite par les chemins de fer prussiens à partir de 1912. De type 1'C1', la partie mécanique fut réalisée par la firme "BMAG" "Berliner Maschinenbau AG" à Berlin et la partie électrique par MSW "Maffei Schwartzkopff Werke. Elles furent conçues pour tracter des convois en plaine.

La commande du faux essieu s'effectue à partir d'un moteur central, moteur à courant alternatif passant par une commande oblique à bielles parallèles.

Ce type de loco connut le premier système de sablage par air comprimé. Devant l'un des postes de conduite est disposé à l'air libre le transformateur, derrière l'autre poste de conduite se trouve la chaudière qui servait à rechauffer les voitures voyageurs.

La vitesse maximale était de 110 km/h, la puissance 1325 Kw, la longueur totale de 12m405.

Ces machines furent déclassées entre 1926 et 1932, des sollicitations plus exigeantes imposaient leur remplacement.

Le modèle qui vous est présenté est de la firme "Intermodel". Il est immatriculé à la "Deutsche Reichbahn"

1912 / 1921

LOCOMOTIVE ELECTRIQUE PRUSSIENNE EG 511 A 537

NUMEROTATION REICHBAHN E.7111 à 7137

Commandées par les chemins de fer de l'Etat Prussien dès 1912 chez A.E.G. "Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft à Berlin",

on exigeait dans le cahier des charges que ces locomotives soient réalisées avec bogies articulés. Seules trois locos étaient livrées en 1914 et les suivantes ne furent livrées qu'en 1921, soit 24 unités. La caisse de ces locos repose sur un châssis-pont avec deux cabines de conduite ainsi que le transfo principal. C'est sous les capots que furent montés sur un châssis de bogie articulé le moteur avec réducteur et le faux essieu. Les deux bogies moteurs étaient réunis par un attelage court permettant ainsi la traction et le refoulement. Ces locos étaient simples et robustes. Elles ont effectué du service en Bavière et en Silésie (service marchandises).

Après 1921 on les retrouve dépendantes des directions ferroviaires de Halle et de Hannovre.

Vers 1930, dix sept locomotives furent transformées pour en augmenter la vitesse.

Caractéristiques : B'B ; vitesse initiale : 50 km/h ; après 1930 : 65 km/h ; puissance : 785 Kw ; longueur totale : 11m600.

Ces motrices furent déclassées en 1959 ; à l'époque, elles n'effectuaient plus que du trafic de manoeuvres ; seules subsistent la E 7122 comme loco monument et la E.7130 au musée de Dresde.

Il en existe un modèle HO ROCO.

(A SUIVRE)

DEMANDE DE DOCUMENTATION :

Si l'un ou l'autre de nos lecteurs pouvait être en mesure de nous fournir des documents photographiques représentant les anciennes locomotives électriques allemandes destinés à illustrer la suite de cet article, il peut prendre contact avec l'éditeur responsable. Les séries de locos qui seront décrites dans les prochains numéros sont les DB 152, 132, 191, 116, 175, 160, 117, 104 et 163. Les diapositives sont également bienvenues

J-C. MICHEL.

Modelisme

On nous annonce la sortie chez JOCADIS d'un modèle HO de la locomotive belge série 21 sur base d'une machine LIMA.
Prix : 2.595 Fr.

On nous annonce également que le R.M.M. (RAIL MINIATURE MOSAN) organise une exposition à l'occasion de son vingtième anniversaire : celle-ci aura lieu les 12 et 13 octobre.

VOYAGE S.N.C.V. / A.S.V.I. EN HAINAUT LE 8 JUIN 1985
.....

Le samedi 8 juin, par un temps typiquement belge (hallebar-des de premier choix, suivies de quelques rayons de soleil) la S.N.C.V. et l'A.S.V.I. nous conviaient à un voyage peu ordinaire assuré au moyen de tramways électriques de plu-sieurs générations.

Ce périple nous a conduits, au départ du dépôt de La Louvi-re, à Maurage via la ligne 80, en passant par Houdeng Goe-gnies, Houdeng Aimeries, Bracquegnies et Strépy. Ensuite, plusieurs services ont assuré la navette Bracquegnies-Maura-ge pendant que d'autres participants visitaient les ascen-seurs hydrauliques du Canal du Centre.

Enfin, tous les convois regagnèrent le dépôt de La Louvière par le même chemin.

Le matériel utilisé :

1. La première rame était constituée de la motrice standart métallique 10.308 et de la remorque à bogies 19.405.

La motrice 10.308

faisait partie d'une série de 12 motrices numérotées 10.299 à 10.310 et construite en 1942 par les Ateliers de Baume et Marpent.

Il s'agit de motrices du type "Standard" (la S.N.C.V. a pos-sédé 400 motrices de ce type) à caisse intégralement soudée sans vis ni rivets.

La 10.308 n'a jamais circulé que sur le réseau du Hainaut et a été retirée du service "voyageurs" en avril 1963 ; elle fut transférée au musée de Schepdael en 1969 ; en février 1985 elle a retrouvé son groupe d'origine pour être complètement restaurée par le dynamique atelier de Jumet.

En fait, la voiture a été complètement révisée, recablée et repeinte.

Caractéristiques principales :

Longueur hors tout : 13,36 m

Largeur : 2,20 m

Empattement du bogie : 1,90 m

Distance d'axe en axe des bogies : 6,20 m

Diamètre des roues : 0,66 m

Puissance : 4 moteurs ACEC MTV 215 de 62 CV

Vitesse maximum : 75 km/h

Tare : 22 T.

Equipement électrique : controller direct A.C.E.C. à 11 crans de marche (3 en série, 4 en série parallèle et 4 en parallèle), y compris crans de shuntage et 7 crans de freinage rhéosta-tique à n'utiliser qu'en cas de nécessité (une utilisation fréquente de ces crans provoquant le célèbre "coup de feu")

Frein : Westinghouse + racagnac

La remorque 19.405

qui avait déjà circulé lors du voyage du 12 mai a été décrite en long et en large dans notre numéro 80 (page 21)

2. La deuxième rame était constituée de la motrice à deux essieux en livrée verte 9073 et de la remorque assortie n° 1590.

La motrice 9073

faisait partie d'une série de trente quatre voitures à deux essieux numérotées à l'origine M.52 à M.85, puis 9052 à 9085. Ces véhicules ont été construits en 1901 par "Electricité et Hydraulique" (actuellement les A.C.E.C.).

La 9073 n'a jamais circulé que sur le réseau de Charleroi et déjà en 1930 elle avait participé à un cortège historique ; ensuite, elle fut "oubliée" dans le fond du dépôt de Thuillies ; en 1960, après près de trente ans de "repos", elle fut restaurée pour être exposée au musée de Schepdael.

En 1976, elle fut exposée devant la gare du Sud à Charleroi, comme témoin du passé lors de l'inauguration du premier tronçon de prémètre, puis réintégra Schepdael.

En 1985, elle a de nouveau retrouvé son groupe d'origine pour assurer ce voyage touristique.

Caractéristiques principales :

Longueur hors tout : 7,10 m

Largeur : 2,20 m

Empattement : 2,20 m

Diamètre des roues : 0,80 m

Moteurs : EHT 52

Puissance : 2 x 25 CV

La remorque 1590

faisait partie d'une série de onze remorques à deux essieux numérotées 1588 à 1598 et construites en 1894 par la "Métallurgique de Nivelles".

La voiture 1590 a été acquise par le Musée de Schepdael au début des années 60 aux services des Ponts et Chaussées qui l'avaient achetée à la S.N.C.V. avant la dernière guerre mondiale. Elle a été transférée dans le Hainaut uniquement pour assurer ce service spécial.

Caractéristiques principales :

Longueur hors tout : 6,94 m

Largeur : 2,32 m

Empattement : 2,4 m

Diamètre des roues : 0,60 m

3. La troisième rame était composée de la motrice à deux essieux, en livrée crème, 9888 et de la remorque, crème également 2121.

La motrice 9888

faisait partie d'une série de 20 voitures à deux essieux immatriculées 9880 à 9899, construites en 1930/31 par l' "Anglo-Franco-Belge".

La motrice 9888 a été mise en service en mars 1931 sur le réseau vicinal gantois où elle circula jusqu'en 1951 ; transférée en Hainaut, elle fut remise en service sur le réseau de Mons-Berinage, puis en 1956 "transformée" en motrice de voies et travaux des dépôts de Quaregnon et Eugies.

Lors de la suppression de la dernière ligne du réseau de Mons (ligne 2 et section Binche-Mons de la ligne 90), en 1972, elle fut mise en vente comme mitraille ; c'est finalement l'Asvi qui la racheta et qui, après l'avoir complètement restaurée la mit en service régulier sur sa ligne touristique Lebbes-Thuin dès la saison 1979.

A noter que l'Asvi a également sauvé de la casse une autre motrice d'un type assez semblable et numérotée 9924.

Caractéristiques principales :

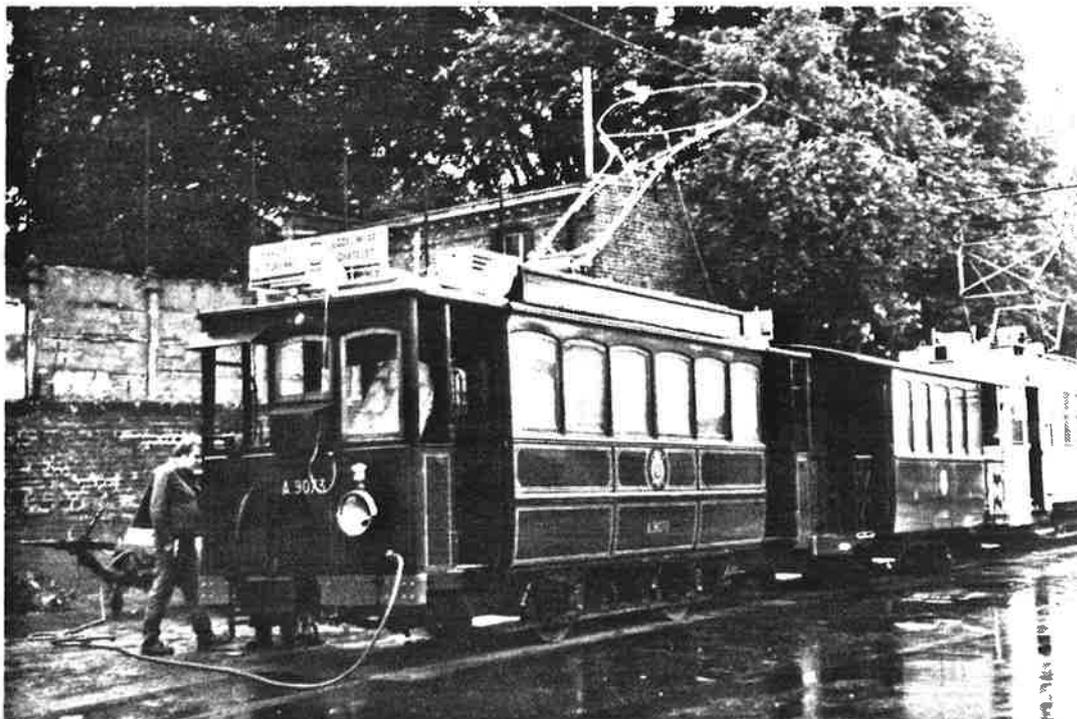
Longueur hors tout : 10 m 446

Largeur : 2,20 m

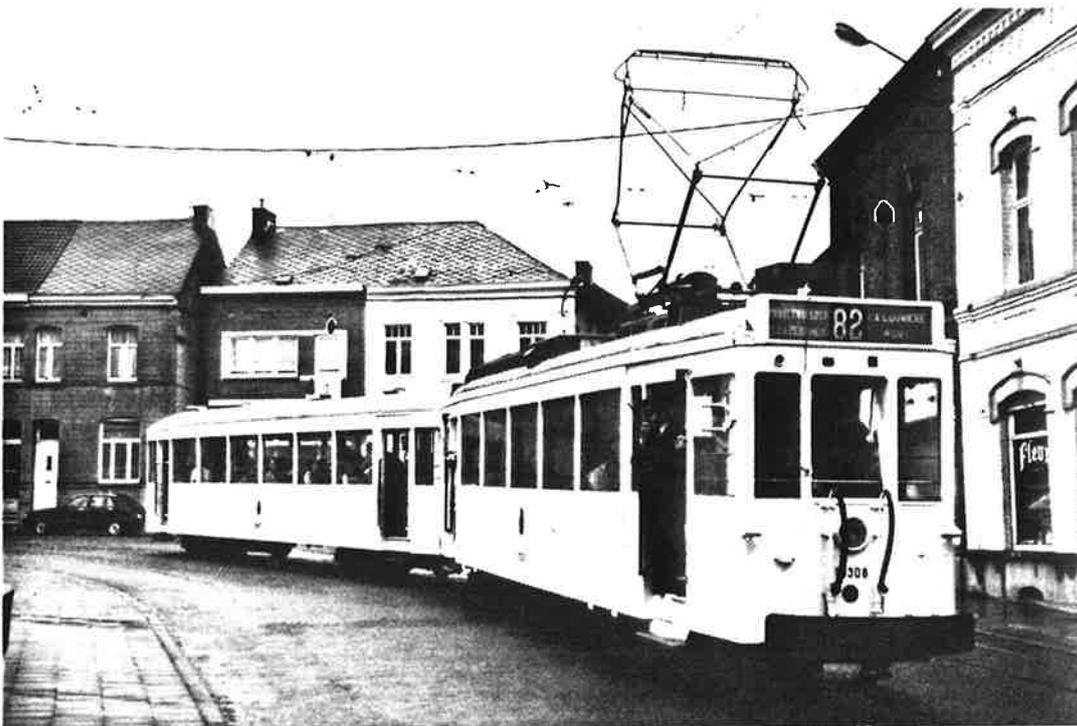
Empattement : 2,80 m
Moteurs : MTV 535
Puissance : 2 x 82 CV

La remorque 2121

qui avait déjà circulé lors du voyage du 12 mai a été décrite en long et en large dans notre numéro précédent.



La rame composée de la motrice 9073 et de la remorque 1590 juste avant le départ, dans la cour du dépôt de La Louvière (ph. J.C. MICHEL)



La rame composée de la motrice à bogies 10308 et de la remorque 19.405 à Houdeng Goegnies Place (ph. J.C. MICHEL)

S.N.C.B. TRAINS VAPEUR ET ... PEPINS
.....

Les premiers trains spéciaux du mois de juillet n'ont pas été une réussite parfaite : ainsi, certains voyages sur la ligne Spa-Verviers ont du être annulés : voici un petit compte rendu des 2 journées des 6 et 7 juillet :

Samedi 6 juillet : arrivée à Verviers Central d'une rame de voitures L tractées par une HLE série 16 !

Peu après arrivée d'une HLD série 55 (la 5523 en livrée bleue !)

Ensuite, on annonce que "suite à incident technique les deux premiers voyages ne seraient pas assurés en traction vapeur" ; finalement les deux voyages n'ont pas été assuré en traction diesel non plus, faute de clients (c'est bien légitime) ; une visite à l'atelier de Kinkempois n'apprend que la loco vapeur est bel et bien en panne et que l'on attend les spécialistes de Louvain pour remettre l'engin en état (problèmes d'injecteurs) ; après réparation par les spécialistes, l'engin est remis à feu et sera vraisemblablement à même d'assurer les autres parcours.

Début d'après midi, la 29.013 arrive à Verviers à feu, mais tractée par la HLD 5503 (en livrée verte) ; toutefois, la pression n'étant pas encore suffisante, la HLD a servi d'allège jusque Spa ; le retour et le dernier voyage du jour se sont déroulés sans problème et la 29.013 a regagné Kinkempois par ses propres moyens en fin de journée.

Le dimanche, la locomotive est arrivée à Verviers par ses propres moyens et a pu assurer les trois premiers "aller-retour" sans problème majeur ; il n'en fut pas de même pour le dernier voyage : le train tomba en détresse en gare de Theux et après divers essais infructueux de remise en ordre, c'est finalement la diesel 5518 (en livrée jaune) qui a pu pousser l'ensemble de la rame jusque Spa, puis ensuite rapatrier le tout jusque Verviers.

La locomotive électrique 2113 rapatria dès lors l'ensemble du train jusque Louvain où la loco 29.013 devait être réparée pour assurer le train vapeur du 13 juillet sur la ligne Trois-Ponts Vielsalm Gouvy.

Réparée, elle regagna Kinkempois par ses propres moyens le vendredi 12 juillet et put assurer sans le moindre problème les périples des 13 et 21 juillet.



La 29.013 manoeuvrant en gare de Spa, le 6.7.1985
(ph. J.C. MICHEL)

S.N.C.V. OSTENDE : DEFILE HISTORIQUE DU 16 JUILLET
.....

A l'occasion de son centième anniversaire, la S.N.C.V. avait mis sur pied un cortège historique qui a circulé entre Ostende et Westende, le 16 juillet dernier, après midi ; en même temps, une exposition jubilaire des Transports Publics "GO 85" était inaugurée au Média Center de Mariakerke.

A l'occasion de cette exposition, la S.N.C.V. a remis en service le gyrobus G3 datant de 1955 ; pour ce faire, quatre mâts d'alimentation ont été installés respectivement au dépôt autobus d'Ostende, au parc Léopold, au Media Center ainsi que à Ostende gare, le long du faisceau de garage des tramways. Ce gyrobus assura gratuitement la navette Ostende Gare - Media Center du 16 juillet au 18 août, après quoi il quittera Ostende, vraisemblablement pour être remis en service à Gand à l'occasion d'une exposition.

Pour mémoire, le gyrobus G3, remis en état par l'atelier vicinal de Gand Destelbergen faisait partie d'une série de 3 véhicules numérotés G 1 à G 3 qui circulèrent de 1956 à 1959 sur la ligne Gand - Merelbeke. Entre Voies a décrit en long et en large ce type de véhicule dans son article consacré aux trolleybus en Belgique (N° 44 de juin 1981 pages 15 et 16).



Le gyrobus G3 , lors d'un parcours d'essai, près de la gare d'Ostende, le 4.7.1985 (Ph. J.C. MICHEL)

Revenons en au défilé historique proprement dit : le cortège était composé de quatre trains, dont un à vapeur, les trois autres étant électriques.

Première rame : machine à vapeur HL 979 (type 19 formant la série 950 à 997) + fourgon 2107 en teck de 1916 (série 2102 à 2108) + voiture 10782 de 1920 (série 10779 à 10798) + voiture 11751 de 1920 (série 11733 à 11752) + fourgon 2026 de 1904 (modèle unique) + voiture royale 1625 de 1897/1898 (série 1618 à 1635).

Deuxième rame : fourgon moteur 9965 de 1915 (série 9965-9966) + remorque à balcons ouverts 11593 de 1910 (série 11574 à 11593) + remorque à balcons ouverts dite aussi à casquette 8768 de 1906 (série 8768 à 8771).

Troisième convoi : train classique du TTO composé de la motrice Standard 9985 (ex 9291 ex 9817 ex 9985 ex remorque 19166) + remorque 9944 (ex 9520 ex 19656 ex motrice 9944) + remorque 19211 (ex 9530 ex 19685 ex motrice 10049 ex remorque 19.211)

Quatrième et dernier convoi : motrice type SO 9014 ex 10.041 (série 9818, 9819, 9941 à 9945, 9947, 9948, 10001 à 10005 et 10041 à 10054 renumérotées en 1976 dans l'ordre 9000 à 9003, 9005 à 9018 et 9020 à 9028 sauf la 10.003 qui était déclassée à l'époque) + remorque type N 9458 (série 9445 à 9465 ex 19693 à 19713) + remorque à bogies 9538 type "Destelbergen" (série 9516 à 9519 et 9536 à 9541, ces voitures constituant les dernières survivantes à la renumérotation de la série 19533 à 19548 construites en 1952/54)

Le cortège était suivi de motrices modernes BN unidirectionnelles (série 6000 à 6049).

A noter également que la locomotive à vapeur du T.T.A. n° 1075 était en réserve dans le faisceau d'Ostende, en cas d'avarie à la 979). Cette machine faisait partie d'une grande série, le type 18 comprenant 126 unités + 1 unité rachetée en 1962 comme pièce de musée : les numéros étaient les suivants : 606, 623 à 626, 652 à 655, 669 à 686, 693 à 699, 736 (à voie de 1,067m), 789 à 792, 1000 (ex Albert reprise en 1962), 1001, 1002 et 1021 à 1105.

CORTEGE HISTORIQUE DU 21 JUILLET A BRUXELLES

oo

L'A.S.B.L. MUSEE DU TRANSPORT URBAIN BRUXELLOIS (M.T.U.B.) organisait, en étroite collaboration avec la S.T.I.B., un des cortèges les plus mémorables dans les rues de Bruxelles : tous les moyens de transports urbains (sauf le métro) y étaient représentés : voici la liste du matériel qui a défilé dans les rues de Bruxelles en fin d'après midi et en début de soirée ce 21 juillet dernier :

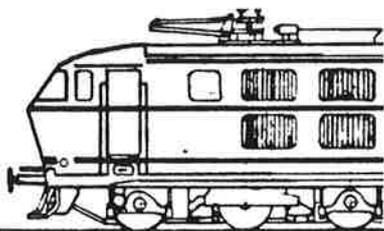
1. la motrice annonce du cortège était la motrice de dépannage n° 34
2. la voiture chevaline n° 7 de la Compagnie Morris
3. la voiture St Michel 31 de la Compagnie Brésilienne des Tramways
4. la voiture chevaline 240 de la S.A. LES TRAMWAYS BRUXELLOIS" (en réalité c'est la 132 liégeoise habilement maquillée)
5. le tramway déraillable 6 de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques
6. le tram-Car Nord Midi n° 2
7. la voiture chevaline n° 1 des Vicinaux Belges
8. le camion Volvo 362 de la S.T.I.B. sur lequel se trouvait la loco à vapeur vicinale 979 qui participa quelques jours auparavant au cortège historique ostendais.
9. le camion vicinal 9776 sur lequel se trouvaient les remorques vicinales 10782 et 11751 qui participaient également au défilé à Ostende
10. la motrice électrique 830 des Tramways Bruxellois
11. la motrice électrique 346 de la Société Générale des Chemins de fer Economiques
12. la motrice électrique 410 de la même compagnie
13. la motrice électrique 984 et sa remorque 301 des Tramways Bruxellois
14. la motrice 1291 et sa remorque 671 des Tramways Bruxellois
15. la motrice 1753 et 2 remorques "Bruxelles - Ixelles-Boondael"
16. la motrice 1348 et sa remorque convertible 244
17. la motrice 1763 et sa remorque baladeuse 29
18. la motrice à bogies 5025 de 1935
19. l'autobus Brossel AB 6 DS 515 de la SA LES AUTOBUS BRUXELLOIS
20. le trolleybus 6023
21. la motrice Standard 1002 et sa remorque 102
22. la motrice prototype 5018
23. l'autobus Brossel A 96 DAR 8024

24. la motrice PCC 7104
25. la motrice à deux essieux modernisée 9079
26. l'autobus Brossel A 98 DAR 8303
27. la motrice articulée à 4 essieux 4032
28. la motrice Standard modernisée 1505
29. l'autobus Van Hool Fiat 8441 de 1969
30. la motrice PCC articulée 7701
31. la motrice articulée PCC 7901
32. l'autobus Van Hool Man 8201
33. le minibus pour handicapés 8922
34. l'autobus articulé Van Hool Man AG 280 2/2 n° 8825
35. le tramway de service 33 avec wagon plat 141
36. la voiture échelle rail route 424
37. le dépanneur Krupp Mol 366
38. le dépanneur Unimog 354
39. la voiture d'intervention du dispatching
40. la voiture radio des contrôleurs

Comme vous pouvez vous en rendre compte, il y en avait vraiment pour tous les goûts.

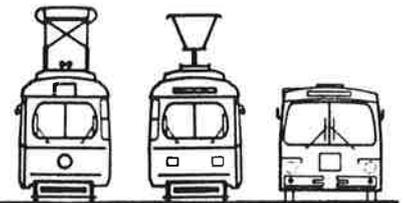
Il ne nous est malheureusement pas possible de décrire en long et en large chaque véhicule ayant participé à ce cortège ; si toutefois un ou l'autre lecteur souhaiterait obtenir une documentation plus détaillée au sujet de l'un ou l'autre véhicule, il peut toujours m'en faire part, via la rubrique "Questions et Réponses".

J-C. MICHEL



NOUVELLES

DIVERSES



A LA S.N.C.B. : LIGNE 38 CHENEE BEYNE HERVE BATTICE

Encore de nouvelles péripéties. La ligne devait être supprimée le 30 avril ; un sursis lui avait été accordé jusqu'au 31 mai. Puis, une nouvelle décision tomba : la ligne sera exploitée jusqu'au 20 septembre, mais pour la desserte de "Fiberglas Battice" uniquement. Ainsi, le lundi 3 juin, le raccordement de Wérister à Beyne a été desservi pour la dernière fois (rappatriement de wagons) au moyen de la locomotive de manoeuvres 7340, Fiberglas ayant été desservi par la HLD 5535, de livrée jaune. Depuis ce jour, ce sont des HLD série 55 de Kinkempois (au lieu des HL de manoeuvres 73 et éventuellement 82 pour l'allège) qui assurent le service de la ligne dont la vitesse de référence entre Mélen et Battice a été ramenée de 20 à 10 km/h, le tronçon Chenée - Mélen restant parcouru à 40 km/h.

La ligne n'est plus desservie, en principe, que le lundi, le mercredi et le vendredi et ce, à titre de ligne industrielle. La S.N.C.B. qui ne perd jamais le Nord dans ces conditions a déjà procédé au démontage du raccordement Magotteau à Vaux, de 2 voies en gare de Beyne et d'une grande partie du faisceau marchandises de Micheroux



- Un train de la ligne 38 en gare de Herve, le 12 juillet 1985
(ph. J-C. MICHEL)

A LA S.T.I.B. : RESTRUCTURATION ET SUPER RESTRUCTURATION

- Le 5 juillet dernier, la station de métro lourd "WEEWEIDE" a été ouverte au public. Elle constitue actuellement le terminus Ouest de la ligne 1B et est située à Anderlecht sous la place Verdi, au bas de l'avenue Gounod. Cette inauguration n'entraîne qu'une modification du réseau de surface qui touche la seule ligne d'autobus n° 49.

- Le 19 août, la station Louise, en métro léger, a été mise en service, entraînant de très importantes modifications du réseau de surface, tant tramway qu'autobus ; une partie des modifications a déjà eu lieu le jeudi 15 août pour permettre les derniers travaux ; les modifications au réseau de surface sont les suivantes :

réseau tramways :

ligne 18 : sérieusement amputée, devient St Lambert - Midi au lieu de St Lambert (ou Heyzel) - Fort Jaco. La ligne est donc déviée à partir de la station Louise via la petite Ceinture vers la gare du Midi où est implanté son nouveau terminus
ligne 32 : sérieusement amputée, devient Houba - Midi au lieu de Houba - Pl Wiener à Boitsfort. Comme pour le 18, la ligne est déviée de la place Louise via la petite ceinture vers la gare du Midi

ligne 92 : sérieusement prolongée puisqu'elle reprend la section Square Marlow au Fort Jaco abandonnée par la ligne 18

ligne 94 : sérieusement prolongée puisqu'elle reprend la section place Louise - Pl. Wiener à Boitsfort abandonnée par la ligne 32.

Les modifications apportées à ces quatre lignes n'entraînent aucune suppression de voies en surface si ce n'est quelques raccordements devenus inutilisables suite à la mise en service de la nouvelle station.

Par contre la dernière modification, celle de la ligne 93, entraîne la suppression de plusieurs kilomètres de voies, au profit, non pas du métro, mais bien du polluant autobus ...

Toute la section au départ de la rue Royale, rue Ducale, place Flagey, gare du Quartier Léopold et place Brugman à Ixelles est reprise par une nouvelle ligne d'autobus portant le n° 37.

Par contre, le tram 93 desservira dorénavant au départ de la rue Royale, la place Royale, rues de la Régence, Quatre Bras, place Louise et Avenue Louise.

réseau autobus :

création de deux nouvelles lignes

37 Brugman - Nord, en remplacement du tram 93 sur une partie de son trajet et desserte de la gare du Nord.

60 Fort Jaco - De Brouckere, en remplacement du tram 18 sur une partie de son trajet : ce bus très contesté n'emprunte que des artères où passent des trams !

modification de deux lignes : 34 et 54

EN RESUME : LIGNES MODIFIEES EN TRAMWAYS :

18 : devient Saint Lambert - Midi

32 : devient Houba de Strooper - Midi

92 : devient Esplanade - Fort Jaco avec certains services limités à Danco

93 : devient Schaerbeek - Legrand

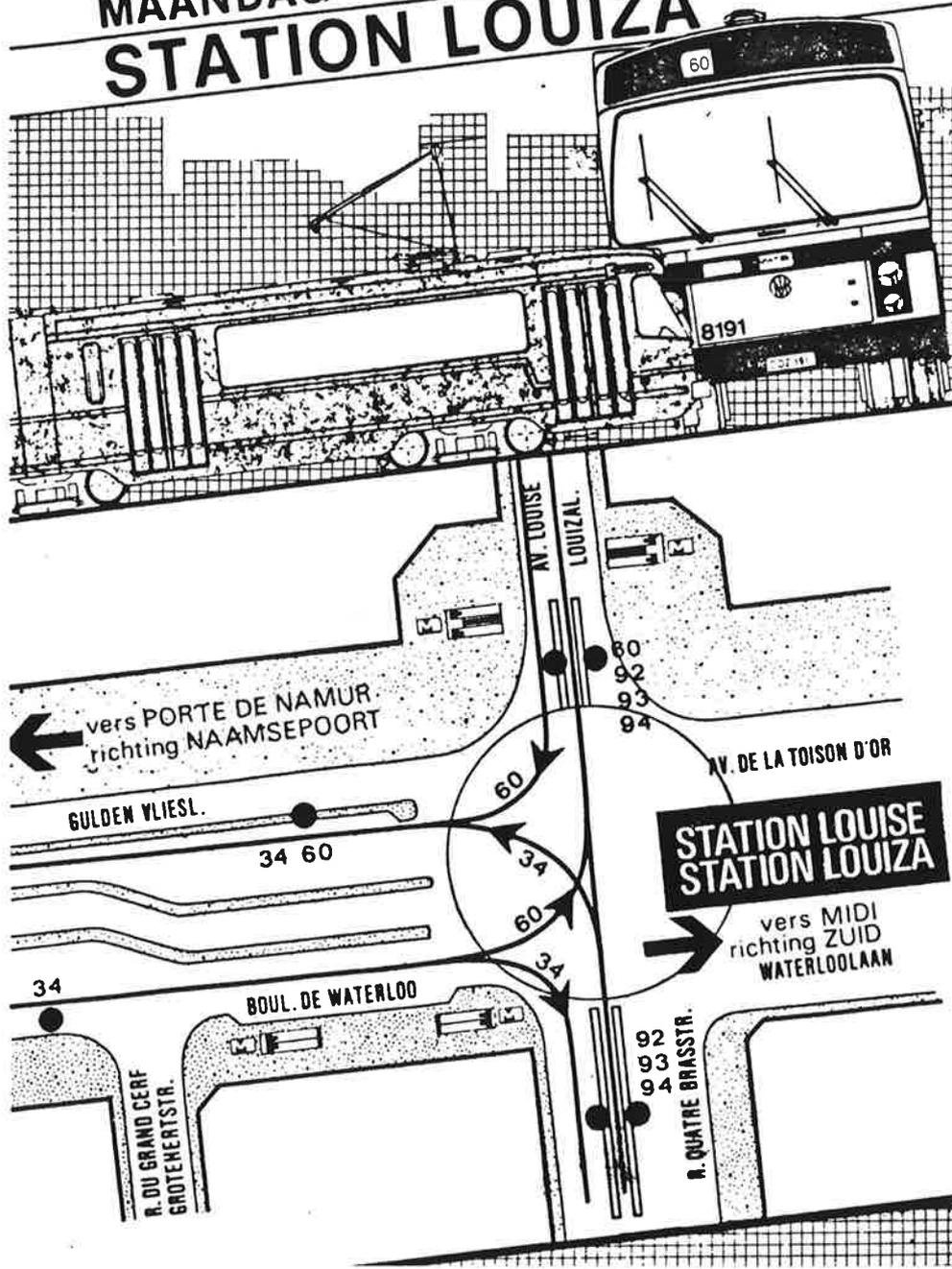
94 : devient Jette - Wiener avec certains services limités à Marie José (terminus de l'ancien 94).

LUNDI 19 AOÛT 1985

STATION LOUISE

MAANDAG 19 AUGUSTUS 1985

STATION LOUIZA



La signalisation à la DB

par Louis HUYGEBART

(Suite du numéro 75)

REMARQUES

- pour des signaux mécaniques reproduisant uniquement Vr 0 ou Vr 1, la fleche est inexistante.
- pour des signaux mécaniques reproduisant uniquement Vr 0 ou Vr 2, le disque est fixe.
- pour les signaux mécaniques pouvant reproduire Vr 2, en positions Vr 0 ou Vr 1, la fleche est en position verticale, pointée vers la base du signal.
- en cas de rupture d'un fil d'acier commandant un signal avertisseur mécanique, le signal reproduit directement Vr 0, quelle que soit sa position antérieure.
- l'article 7038 reproduit par la firme MARKLIN est une forme spéciale de signal avertisseur, celui-ci est composé de trois feux. Ainsi en position Vr 2 apparaissent deux feux jaunes et un vert. Le feu vert n'est qu'une projection de lumière produite par le feu jaune inférieur au moyen d'un jeu de miroirs. En positions Vr 0 ou Vr 1, ce troisième feu est caché par un disque (fig 15).

L'emplacement d'un signal avertisseur est indiqué par un panneau rectangulaire blanc bordé de noir, deux diagonales traversent ce panneau (fig 16). Ce panneau est appelé " panneau du signal avance ". Sa dénomination est Ne 2.

Lorsque le disque jaune-orange du signal avancé est rabattu à l'horizontale (Vr 1), de jour on distingue difficilement le bord du disque. Ainsi le panneau est nécessaire pour marquer l'existence du signal.

Sur les lignes principales, les signaux avertisseurs sont annoncés par des balises (Ne 3). Ces balises sont de forme rectangulaire, dans le cas où l'espace est restreint, la forme est carrée. Sur ces balises se trouvent, en règle générale, jusqu'à trois bandes noires obliques dont le nombre diminue avec le sens de marche. L'espace entre deux balises est de 75 mètres. Entre la dernière et le signal avertisseur, l'espace est de 100 mètres (fig 18).

REMARQUES

- le panneau Ne 2 est présent devant tous les signaux avertisseurs.
 - dans le cas d'un signal combiné lumineux, ce panneau est inexistant.
 - si un portique supporte un signal avertisseur, le panneau est placé au-dessus du signal (photo).
 - si la distance de freinage est supérieure de plus de 5 % à la distance séparant signal avertisseur du principal, on place dans tous les cas un triangle blanc bordé de noir pointé vers le bas sur la première balise (fig 19).
 - * signal avertisseur mécanique :
le triangle est également placé sur le panneau Ne 2 (fig 20)
 - * signal avertisseur lumineux :
un feu blanc est placé à hauteur des feux supérieurs
- (suite et illustrations au prochain numéro)

Questions / Réponses

QUESTION DE M. ELSDORF :

Serait-il possible d'obtenir de la documentation relative aux autorails à vapeur de la S.N.C.B. ?

REPONSE :

Ce type de véhicules a été décrit, à ma connaissance, dans diverses revues, entre autres, "AU FIL DU RAIL" de Fernand LEBBE volume VIII paru en 1948. "RAIL ET TRACTION" n° 57 de novembre/décembre 1958 (pages 299 à 337) dans l'article "Les Autorails Belges" par P. VAN GEEL : cet article est particulièrement bien illustré. "ENTRE VOIES" numéro 3 de octobre 1977 et les numéros suivants dans l'article "Les Autorails de la S.N.C.B." par José HEROUFOSSE ; cet article datant des débuts de notre revue n'est pas illustré "RAIL ET TRACTION" n° 130 de 4/1978 dans l'article "Les Autorails de la S.N.C.B." par José HEROUFOSSE ; cet article très bien documenté est illustré à la perfection. (pages 32 à 53).

Voici une courte synthèse de ces divers documents.

Déjà, au siècle dernier, en 1877, l'ingénieur belge BELPAIRE, inventeur du foyer de locomotive à vapeur qui porte son nom, avait essayé sur le réseau belge le premier autorail à vapeur.

Les autorails à vapeur de la S.N.C.B. :

Tous les autorails à vapeur de la S.N.C.B. étaient à caisse simple et à bogies ; ils circulèrent tous dans la province de LIEGE.

Le type 500 fut mis en service sur les lignes de la S.N.C.B. dès 1930 ; ce type d'autorail a été construit en trois exemplaires numérotés 500.01 à 500.03.

Caractéristiques principales :

Construction : 1930

Type : Sentinel 100 CV

Constructeur : partie voiture : Sentinel à Shrewsbury
partie moteur : Sentinel

Moteur : 1 x 100 CV (6 cyl horizontaux)

Capacité : 62 places assises
40 places debout

Longueur : 17 m 83 (hors tout : 19 m 100)

Poids à vide : 30.050 kg
avec approvisionnement : 34.150 kg

Vitesse maximum : 80 km/h.

Ces autorails qui circulèrent principalement dans la région liégeoise furent déclassés entre 1944 et 1946.

Le type 501 fut construit en 1931 en un seul exemplaire numéroté 501.01

Caractéristiques principales :

Construction : 1931/33

Type : Birmingham

Constructeur : partie voiture : Birmingham Carriage et Wagon
moteur : The Yorkshire Patent Steam W. Co Ltd
Leeds

Moteur : 1 x 175 CV (3 cylindres verticaux en ligne trans.)

Capacité 86 places assises
50 places debout

Longueur : 19 m 811 (hors tout : 20 m 904)

Poids : à vide : 39.390 kg
avec approvisionnement : 43.690 kg

Vitesse maximum : 70 km/H.

Chaudière timbrée à 19 kg/cm² 35 ; moteur à simple expansion et à double effet.

Cet autorail a été reformé en 1945 suite à bombardement.

Le type 502 fut construit en Belgique en 1936 par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles qui avaient acquis la licence "Sentinel" ; un seul exemplaire numéroté 502.01.

Caractéristiques principales :

Construction : 1936

Type : Nivelles Sentinel à plateformes centrales

Constructeur : partie voiture : Métallurgique de Nivelles

moteur : Sentinel

Moteur 2 x 125 CV (2 cylindres horizontaux chacun)

Capacité : 71 places assises

60 places debout

Longueur : 22 m

Poids à vide : 43.350 kg

avec approvisionnement : 47.500 kg

Vitesse maximum : 90 km/H

Chaudière timbrée à 35 kg/cm² ; moteur à double expansion et à double effet.

J.-C. MICHEL.

Vieux Cartons

Voici un extrait de l'indicateur allemand de 1943 :

248 p Jünkerath - Losheim - Weismes - Malmédy (-Stavelot)

3013 3082 3084		3086 3088 3090 3092 3094		3098		Zug Nr		RBD Köln		Zug Nr		3051 3083		3087 3089		3085 3091 3097 3095		3075	
2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
5.30	8.08	10.27	13.11	15.07	17.16	20.17	0.00	Jünkerath 248. 248p	en	7.39	9.32	12.12	14.45	18.58	22.06	25.00	28.00	31.00	34.00
5.37	8.15	10.34	13.18	15.09	17.23	20.24	4.2	Stadtkyll	A	7.37	9.25	12.06	14.39	18.51	22.00	25.00	28.00	31.00	34.00
5.33	8.22	10.40	13.24	15.14	17.28	20.31	7.8	Kronenburg	A	7.26	9.19	11.59	14.33	18.46	21.54	24.50	27.50	30.50	33.50
5.40	8.28	10.47	13.31	15.20	17.35	20.37	10.5	Hallschlag	A	7.20	9.13	11.53	14.27	18.40	21.48	24.40	27.40	30.40	33.40
5.48	8.37	10.55	13.39	15.29	17.43	20.46	16.3	an	ab	7.11	9.04	11.44	14.17	18.30	21.38	24.30	27.30	30.30	33.30
5.49	8.38	10.56	13.30	15.20	17.44	20.47	16.3	Losheim (Eifel)	an	7.10	9.03	11.43	14.16	18.30	21.37	24.30	27.30	30.30	33.30
5.01	8.54	11.08	13.41	15.56	18.05	20.59	23.3	Losheimergraben	A	6.59	8.52	11.33	14.06	18.20	21.27	24.20	27.20	30.20	33.20
5.06	8.59	11.13	13.46	15.01	17.17	21.05	26.1	Honsfeld	A	6.54	8.47	11.27	14.00	18.15	21.21	24.15	27.15	30.15	33.15
6.13	9.06	11.20	13.52	15.08	17.17	21.17	29.6	Bullingen	A	6.47	8.40	11.21	13.54	18.07	21.15	24.10	27.10	30.10	33.10
6.21	9.14	11.28	14.00	15.18	17.35	21.17	34.1	Butgenbach	A	6.38	8.32	11.10	13.47	17.58	21.07	24.00	27.00	30.00	33.00
6.27	9.21	11.34	14.07	15.22	17.32	21.32	38.2	an	ab	6.30	8.25	11.02	13.39	17.50	21.00	24.00	27.00	30.00	33.00
6.29	9.22	11.35	14.09	15.23	17.33	21.33	38.2	Weywertz	an	6.25	8.24	11.01	13.38	17.49	20.59	23.50	26.50	29.50	32.50
6.36	9.29	11.43	14.16	15.30	17.40	21.40	41.9	Faymonville	an	6.19	8.17	10.55	13.32	17.43	20.52	23.50	26.50	29.50	32.50
6.39	9.32	11.46	14.19	15.34	17.43	21.43	43.4	Weismes	an	6.15	8.13	10.51	13.28	17.39	20.48	23.40	26.40	29.40	32.40
7.20	10.50	13.00	15.22	16.40	18.00	20.00	46.3	Weismes	an	6.18	8.16	10.54	13.31	17.42	20.51	23.50	26.50	29.50	32.50
7.50	11.20	13.00	15.22	16.40	18.00	20.00	49.3	St Vith	an	6.11	8.09	10.47	13.24	17.35	20.44	23.40	26.40	29.40	32.40
8.47	9.57	11.07	12.45	14.59	16.11	17.21	52.3	St Vith	an	6.04	8.02	10.40	13.17	17.28	20.37	23.30	26.30	29.30	32.30
9.17	10.27	11.37	12.45	14.59	16.11	17.21	55.3	Weismes	an	6.01	7.59	10.37	13.14	17.25	20.34	23.25	26.25	29.25	32.25
9.52	11.02	12.12	13.20	15.34	16.46	17.56	58.3	Malmédy	an	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
10.50	12.00	13.10	14.18	16.32	17.44	18.56	61.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
11.50	13.00	14.10	15.18	17.32	18.44	19.56	64.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
12.50	14.00	15.10	16.18	18.32	19.44	20.56	67.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
13.50	15.00	16.10	17.18	19.32	20.44	21.56	70.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
14.50	16.00	17.10	18.18	20.32	21.44	22.56	73.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
15.50	17.00	18.10	19.18	21.32	22.44	23.56	76.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
16.50	18.00	19.10	20.18	22.32	23.44	24.56	79.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
17.50	19.00	20.10	21.18	23.32	24.44	25.56	82.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
18.50	20.00	21.10	22.18	24.32	25.44	26.56	85.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
19.50	21.00	22.10	23.18	25.32	26.44	27.56	88.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
20.50	22.00	23.10	24.18	26.32	27.44	28.56	91.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
21.50	23.00	24.10	25.18	27.32	28.44	29.56	94.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
22.50	24.00	25.10	26.18	28.32	29.44	30.56	97.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
23.50	25.00	26.10	27.18	29.32	30.44	31.56	100.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
24.50	26.00	27.10	28.18	30.32	31.44	32.56	103.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
25.50	27.00	28.10	29.18	31.32	32.44	33.56	106.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
26.50	28.00	29.10	30.18	32.32	33.44	34.56	109.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
27.50	29.00	30.10	31.18	33.32	34.44	35.56	112.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
28.50	30.00	31.10	32.18	34.32	35.44	36.56	115.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
29.50	31.00	32.10	33.18	35.32	36.44	37.56	118.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
30.50	32.00	33.10	34.18	36.32	37.44	38.56	121.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
31.50	33.00	34.10	35.18	37.32	38.44	39.56	124.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
32.50	34.00	35.10	36.18	38.32	39.44	40.56	127.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
33.50	35.00	36.10	37.18	39.32	40.44	41.56	130.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
34.50	36.00	37.10	38.18	40.32	41.44	42.56	133.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
35.50	37.00	38.10	39.18	41.32	42.44	43.56	136.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
36.50	38.00	39.10	40.18	42.32	43.44	44.56	139.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
37.50	39.00	40.10	41.18	43.32	44.44	45.56	142.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
38.50	40.00	41.10	42.18	44.32	45.44	46.56	145.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
39.50	41.00	42.10	43.18	45.32	46.44	47.56	148.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
40.50	42.00	43.10	44.18	46.32	47.44	48.56	151.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
41.50	43.00	44.10	45.18	47.32	48.44	49.56	154.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
42.50	44.00	45.10	46.18	48.32	49.44	50.56	157.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
43.50	45.00	46.10	47.18	49.32	50.44	51.56	160.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
44.50	46.00	47.10	48.18	50.32	51.44	52.56	163.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
45.50	47.00	48.10	49.18	51.32	52.44	53.56	166.3	an	ab	6.01	7.01	9.54	10.33	12.50	13.14	17.10	19.25	21.40	23.55
46.50	48.00	49.10	50.18	52.32	53.44	54.56	169.3	an											

BIBLIOGRAPHIE

Un Livre à ne pas manquer : AVANCEZ S.V.P.

Ce livre édité par la S.N.C.V. à l'occasion de son centième anniversaire nous conte en long et en large l'histoire des chemins de fer vicinaux et décrit tous les aspects de cette société (Origine et structure, exploitation, matériel roulant (vapeur, diesel, électrique, autobus), infrastructure, personnel, tarifs, musées, avenir).

On peut se procurer cet ouvrage dans les bonnes librairies au prix de 590 F. Il est également possible de le commander au moyen du bulletin de souscription ci-après :

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

à renvoyer à

SNCV - Service Commercial
Rue de la Science 14
1040 BRUXELLES

Veillez m'envoyer exemplaire(s) avec couverture plastifiée*
..... exemplaire(s) avec couverture toilée et jaquette*

Je verse anticipativement au compte chèque postal n° 000-0003227-26 de la SNCV*

Je paie comptant à un des stands de prévente*

La somme deBEF

Nom et prénom:

Rue: n°..... boîte.....

Code postal: Commune:

Pays:

Date: Signature:

Prix: avec couverture plastifiée: 590 BEF.
avec couverture toilée et jaquette: 850 BEF

Prix d'envoi par exemplaire:
ordinaire: Belgique: 60 BEF Autres pays: 140 BEF
recommandé: Belgique: 110 BEF Autres pays: 215 BEF

* Biffer les mentions inutiles.



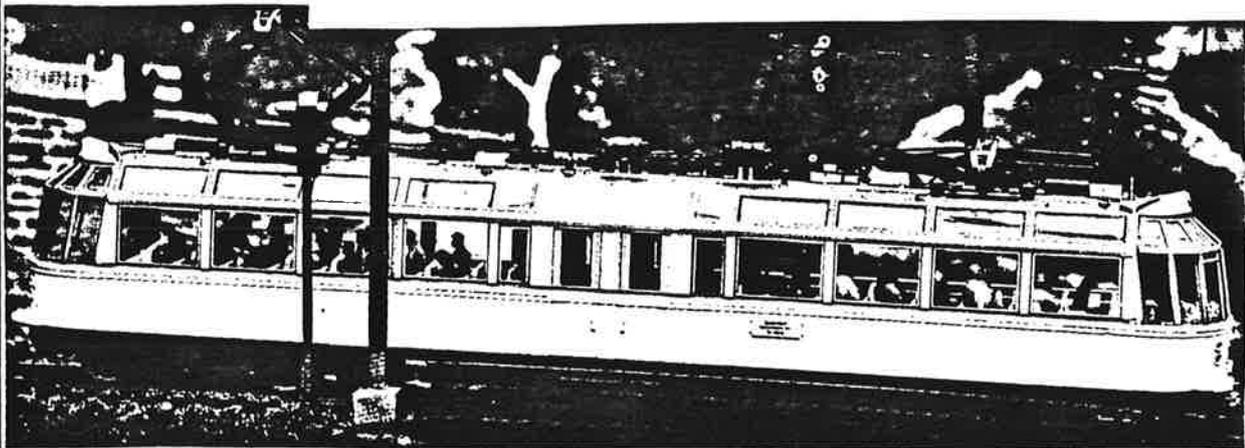
NEUHEITEN SOMMER '85 H0

Trix:

2469	Triebwagen VT 858 Epoche II	235,00
3735-51	Preuß. Schnellzugwagen AB Epoche I	44,10
3736-51	Preuß. Schnellzugwagen G Epoche I	44,10
3618-51	Bierwagen „Schultheiss“ Epoche I	32,40
3612-51	Spezialwagen „Persil“ Epoche I	34,10
3607	Kühlwagen „Nordsee“ Epoche I	30,60

Roco:

43525	„Gläserner Zug“ mit 36 Figuren Epoche IV	210,00
43522	V200 mit Schwungmasse Epoche III	119,50
46282	Güterwagen „Fahrrad am Bahnhof„ der SBB	19,50
43535	Ae 6/6 der SBB grüne Farbgebung m. Schwungmasse ..	145,00
43536	Ae 6/6 der SBB rote Farbgebung m. Schwungmasse	145,00



Fleischmann:

4239	BR 218 in „City-Bahn“ Ausführung	159,90
5270	Rollende Landstraße	39,00
5272	Rollende Landstraße mit LKW	39,90



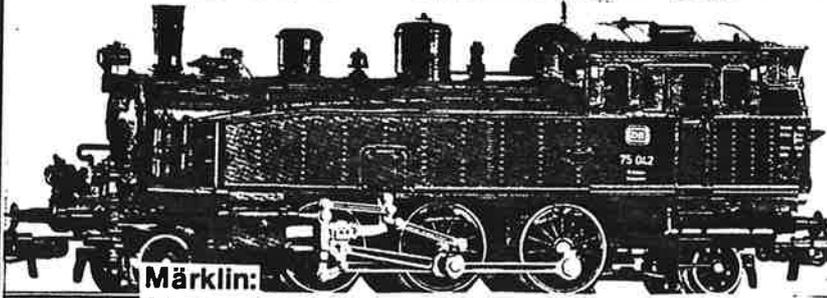
Fleischmann-Sonderserien 1985

4811	Tenderlok T3, preuss. Ausführung	179,90
4882	Zugpackung, preuss. Ausführung	350,00
alle Wagen der Zugpackung sind auch einzeln erhältlich.		
4805	DB Jubiläumsdampflok 50622	255,00
in dieser Ausführung fährt die BR 50 in Nürnberg mit den Dampf-Sonderzügen.		

Miba-Jubiläumswagen Sonderserie-Silberling	32,00
„Kölner-Zucker“ Sonderserie Roco-Tankwagen	29,50



NEUHEITEN INFORMATION SOMMER 1985:



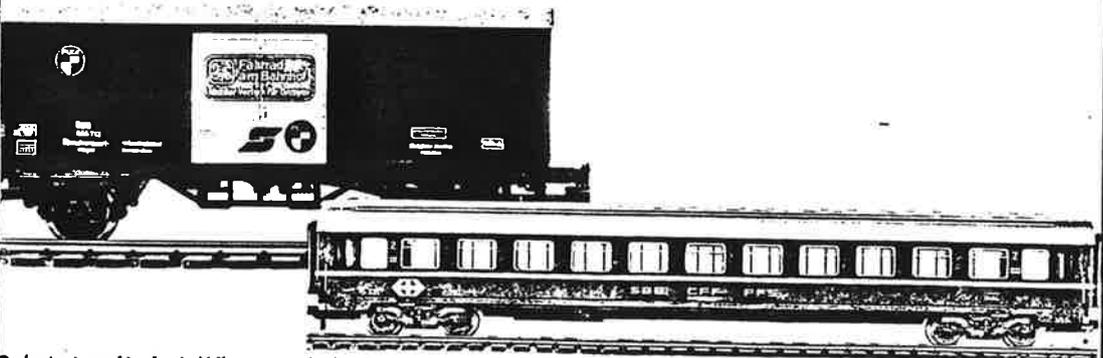
märklin

Märklin:

3308	BR 85 der DRG	269,90
3313	BR 75 der DB	219,90
3326	Serie 1600 der NS	249,90
2858	Zugpackung, V36 grün mit 4 Donnerbüchsen in roter Farbgebung.....	268,50
	Lok u. Wagen in Sonderausführung einzeln nicht erhältlich	



4168	Liegewagen 2.Kl. der SBB	36,80
4180	Gesellschaftswagen der SBB.....	38,60
4412	Güterwagen „Fahrrad am Bahnhof“ der SBB	12,80
4436	Bierwagen „Dinkel Acker“	12,80
4481	Containerwagen „Märklin“	12,80
4679	Güterwagen mit Bremserhaus der Württembergischen Nebenbahnen	25,10
4675	Kesselwagen „Olex“ der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn	28,90
4680	Bierwagen „Schwabenbräu“ der DRG	28,40
4664	Containerwagen in neuer Ausführung	24,40



3153	BR 120 jetzt mit Jubiläumsplakat	169,90
	und Wappen der Stadt Nürnberg. In dieser Rekord-Ausführung fuhr die BR 120 am 17.10.1984 den Geschwindigkeitsrekord von 265 km/h.	

LES NOUVEAUTES SUR LES RAYONS

<u>AS</u>	HO	VOITUPES TALBOT
<u>BEMO</u>	HOM	1054 GE 6/6 RHB
	HOE	2060 WAGON SILO
		2268 WAGON PLAT
<u>FALLER</u>	HO	B162 GRUE A PORTIQUE
		B150 HALLE A MARCHANDISES
		B148 CHARGEUR A CHARBON
	N	2190 CHEVALEMENT DE MINE
<u>FLEISCHMANN</u>	HO	4173 BRO3
		4349 BRIII
<u>JOCADIS</u>	HO	SNCB SERIE 27 MODIFIEE
		SERIE 21 MODIFIEE
		CHASSE PIERRE POUR 27 ET 21
<u>JOUEF</u>	HO	BB27 BIQUETTE.
		2D2 9135
<u>LILIPUTE</u>	HO	BR 75 DB
		BR 75 DRG
		131 BADOISE
<u>LIMA</u>	HO	BR613 AUTORAIL
<u>MARKLINE</u>	HO	3350 AE 6/6
		3125 FLECHE ROUGE
<u>MKD</u>	HO	KIT GARAGE FRANCAIS
<u>PRALINE</u>	HO	TUB CITROEN
		PEUGEOT 403
		SCANIA
		MERCEDES
<u>ROCO</u>	HO	43525 GLASENER ZUG
		43522 V200
<u>ROXY</u>	HO	AE 6/8 BLS

