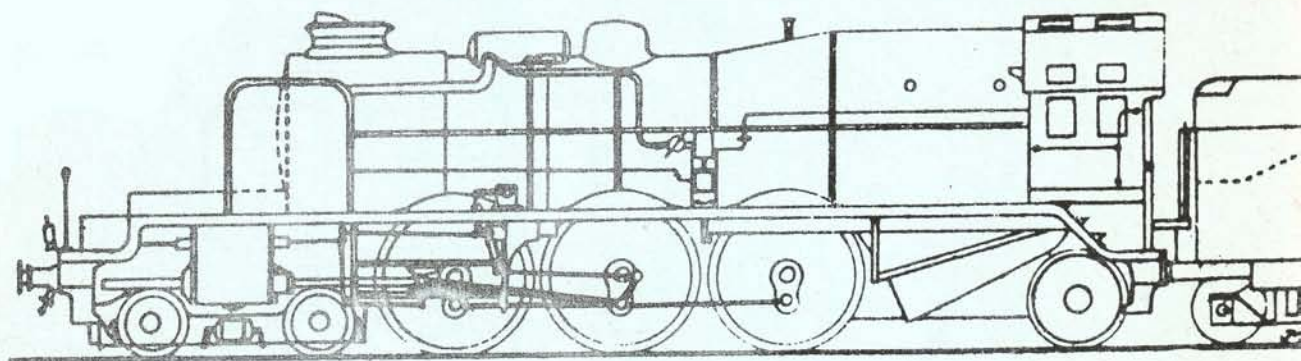


MENSUEL

53

OCTOBRE
1980



FERRO-FLASH

*Ferro Flash : Bulletin informatif mensuel
du Club Ferroviaire du Centre (C.F.C.)
et du Rail Miniature Mosan (R.M.M.)*

Editeur responsable: Michel THIRY

*Secrétariat C.F.C. : Michel THIRY
chaussée de Mons, 189
6198 SENEFFE*

*Secrétariat R.M.M. : Jean-Marie WARZEE
route de Gembloux, 25
5002 S! Servais NAMUR*

*Les articles de FERRO FLASH peuvent être reproduits librement;
veuillez simplement en informer l'éditeur responsable et citer la source.*

LA ROSE DE PRAGUE

A huit heures, la gare était mal éclairée.
Au loin, un cheminot balançait son fanal
Dans la brume où glissait la rame fantomale
D'un convoi qui, parmi les hangars, allait l'amble.
Long glacier renversé dans l'azur automnal,
Prague dorait ses toits à la lumière étale,
Ses palais ébréchés par l'écume des jours;
Elle avait pour miroir le cristal frissonnant
Du brouillard qui cachait de la nuit les prodiges.
Des clairs nuages fous, le vent tordait le linge
Dans le ciel tavelé sur Prague ensommeillée.
De leurs doigts humectés de pollen vermillon,
Les clochers mesuraient des aunages de nues,
Le soleil paraissait au-dessus des toits liges.
Vide, le train dormait le long du quai désert.
Souviens-toi, nous étions trois amis et nous deux
Dans cette aigre clarté errant sous la marquise.
Tu tenais dans ta main comme un présent précieux
Cette rose coupée dans sa gloire première
Et qui bat lentement au plus profond de toi
Chaque fois que tu sens de la sève le pouls.
Ce remugle de bière et de cirage froid
Qui poissait le wagon comme enduit d'axonge,
Tu ne le sentais pas autour de tes bras nus.
Pour la retenir en vie jusqu'aux fraîcheurs du soir
Tu mouillais d'un peu d'eau la tige palpitante,
Dans l'espoir d'alentir son agonie de rose.

Albert AYGUESPARSE

INFORMATIONS

Nos réunions

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

Samedi 18 octobre 1980 à 14h30

Ecole Communale de l'Alliance
Rue de l'Alliance
HOUDENG GOEGNIES

Au programme: modélisme: compte rendu du congré MOROP 1980 à INTERLAKEN
par M. M. THIRY

projections: -notre voyage à LILLE par M. P. HAUTEFIN
-congré MOROP par l'image par M. M. THIRY

Les vendredis de 19h30 à 23h: construction du réseau et dépannage de vos modèles.

Dernier vendredi du mois^(oct.): réunion FERRO FLASH. ultime dépôt des articles pour le bulletin.

Premier vendredi du mois^(nov.): brochage du bulletin (votre aide n'est nullement superflue)

Sauf avis contraire dans le bulletin, les prochaines réunions se dérouleront les samedis 15 novembre et 13 décembre

R.M.M.

R.M.M.

R.M.M.

R.M.M.

Vendredi 24 octobre 1980 à 19h30

Complexe communal de Belgrade (salle des conf. r-d-essée ou
2, place de Bia Bouquet classe du 1er étage)
BELGRADE (NAMUR)

Au programme: Tribune du modélisme

I partie technique du réseau miniature: "la commande des
appareils de voie" par M. S. PAITONI

2 le décor: "les talus" par M. A-M. DUCARME

Projections:

Le Festival Vapeur de Mariembourg 1980

Apportez vos photos et diapos également

LE CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE et le RAIL MINIATURE MOSAN présentent leurs
condoléances émues à Monsieur et Madame Albert VEKEMANS qui viennent
d'être si cruellement frappés par le décès tragique de leur belle-fille

MANIFESTATIONS

BRUXELLES: du 8 au 23 novembre: Salon International des Chemins de Fer

MALINES: du 8 au 11 novembre ainsi que les 15 et 16 exposition du Club
DePijl (locaux SNCB de Muizen)

VU ET ENTENDU A LILLE

Le membre inconnu: au lendemain des évasions de Lantin, un contrôle serré français nous a permis de découvrir le MEMBRE INCONNU.

Quel pétrin! Heureusement, après une $\frac{1}{2}$ heure de palabres il sortit blanc comme farine en jurant qu'il n'oublierait plus sa carte d'identité.. ..ni sa carte de membre.

Brrr..: la visite d'une installation de la SNCB commence toujours par la signature d'un papier peu réjouissant (à croire que la seule présence d'un "étranger" provoque des catastrophes à la SNCB): à la SNCF, rien de tel.

Quel encadrement: 8 guides pour 30 visiteurs! C'est en effet en 4 groupes dirigés chacun par deux ingénieurs que nous avons parcouru les ateliers d'Hellemmes: dans de telles conditions, pas d'explication perdue dans la foule, toujours un responsable pour répondre aux questions. La visite du triage de LILLE Délivrance s'est déroulée dans les mêmes circonstances.

Sympa. la Cuvée du chef: après notre visite, nous nous sommes retrouvés autour d'un bon repas en compagnie des ingénieurs responsables d'Hellemmes..et d'un petit rouge qui délia les langues: c'est à regret que nous avons dû quitter nos amis français. A Délivrance, on remet ça: la visite terminée, une bonne chope bien fraîche à chacun comme quand on visite S.. (mais c'est du train ou de la bière qu'ils vendent?)

Les mauvais copains: "Té bé, c'est l'fond d'el bouteille, c'est pou le président" ..et l'après midi personne ne voulait le croire quand il prétendait voir des billes à la place des leviers d'aiguillage.

ROCO vaut bien un fromage: maître Richard dans ses mains tenait des rails ROCO mais de fromage il n'eut point.

VOUS ETES FORMIDABLES:

C'était le titre d'une émission célèbre d'une radio périphérique. Cette émission permettait de réaliser des choses impossibles.

C'est un peu ce qui s'est passé le mercredi 10 septembre.

A 15 h. , devant la guillotine des charbonnages de Bois du Luc MM BANNEUX, DRUGMAND et CORDIER attendaient les rails en $7\frac{1}{4}$ de M. TENNSTEDT. Ceux-ci devaient venir de MONS. L'organisateur d'expo-train s'était, en effet, formellement engagé devant MM TENNSTEDT et BANNEUX à remettre les rails à Bois du Luc le mercredi.

15h15, Mme BANNEUX prévient qu'elle vient de recevoir un appel téléphonique de Mons annonçant qu'il n'y avait pas de camion disponible avant le lendemain 15 h et que cela n'était pas encore certain!

Nos trois amis se sont alors dirigés vers Mons pour constater que le réseau était toujours en place malgré les belles promesses du dimanche. C'est donc à trois qu'ils commencèrent à démonter les rails (heureusement qu'ils sont passés là-bas sans quoi ceux-ci seraient toujours à Mons) mais restait à résoudre le problème du transport: qu'à cela ne tienne, l'ami Olivier a plus d'un tour dans son sac et il nous ramena un immense semi-remorque...

A 22h. tout était terminé et déposé à Bois du Luc.

Voilà une inattendue mais couteuse participation du C.F.C. à Expo-train. Elle renforce néanmoins nos doutes antérieurs et notre prise de position

RETRO

Histoire Des Chemins de Fer

LA PENETRATION DU CHEMIN DE FER DANS LA REGION DU CENTRE

Mieur P. Vanbellingen

(suite des F.F. n° 50, 51 et 52)

Avec le sieur Vander Elst expert résidant à Ronquières, maître Debroux, notaire en résidence à Braine-le-Comte fut chargé, pour le compte de l'Etat, de l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne de Braine-le-Comte à Charleroi.

Il ressort de la consultation des minutes de maître Debroux détenues par maître Lecomte, notaire à Braine-le-Comte, que l'acquisition desdits terrains se fit sur la base de 4160 F l'Ha.

Pendant le temps de durée de l'entreprise l'Etat prit en location des terrains pour l'entreposage des matériaux nécessaires pour la construction de la ligne.

Il ne nous a pas été possible de déterminer s'il y a eu, dans la région, des spéculations sur la valeur des terrains.

Pourtant, en novembre 1839, le Conseil communal de Bruxelles réfutait les allégations du directeur des chemins de fer laissant supposer la spéculation de la ville sur la valeur des terrains près de la station de Bogards (l'actuelle place Rouppe).

Conjointement à l'acquisition des terrains fut menée l'opération des adjudications traitant aussi bien de l'acquisition les matériaux nécessaires à l'édification de la ligne, que de la construction des bâtiments destinés à abriter les services locaux. Il en fut de même des terrassements, de la mise en place des voies ainsi que de l'exécution des ouvrages d'art et même, vu l'absence de voie de transport des matériaux.

En 1840 on est déjà à l'aube de la sixième année de construction de lignes de chemins de fer en Belgique. L'examen du domicile des adjudicataires fait constater une forte dispersion géographique. Le chemin de fer commence à faire vivre beaucoup d'entreprises.

On a d'abord affaire à des débutants qui au fur et à mesure de l'enlèvement des adjudications et de l'achèvement des travaux s'enrichissent d'une façon assez voyante. Des confrères pour ne pas dire des compères se portent garants l'un pour l'autre. Des provinciaux deviennent vite des bruxellois ayant pignon sur rue.

En dehors de la mise en place des voies après terrassements et de la construction des bâtiments on exécuta quelques travaux de génie civil sur le territoire de la région du Centre.

Tout d'abord on creusa le tunnel de Braine-le-Comte dont la traversée à simple voie forma un hiatus entre deux doubles voies sur la section d'Hennuyères à Braine-le-Comte et ce jusque dans les années 50 de notre siècle.

On peut noter, en passant, que l'adjudication pour la fourniture des matériaux destinés à la construction du second pertuis eut lieu plus tard mais les travaux ne furent jamais exécutés.

Pour franchir la ligne de faite de Belle-Tête, à Ecaussinnes, on avait prévu initialement le creusement d'une tranchée de plus ou moins 200 m de long. Ensuite, compte tenu de la mauvaise qualité du terrain qu'on y rencontrait, il fut décidé de remplacer la tranchée par une galerie souterraine. Devant le coût de l'opération et après maintes discussions on se rallia à une solution intermédiaire prévoyant à chaque bout deux viaducs de 9 m d'ouverture chacun pour une longueur totale de 81 m et reliés entre eux par des murs de soutènement de 119 m de long.

Entre Ecaussinnes et Marche-lez-Ecaussinnes, pour enjamber la vallée de la Sennette, on construisit un viaduc initialement prévu avec sept arches mais finalement édifié avec deux arches supplémentaires.

La deuxième section de Familleureux à Gouy-lez-Piéton, comprenait un gros travail de génie civil : le creusement du tunnel de Godarville. En mai 1842,

par suite de retards attribuables aussi bien aux intempéries qu'aux méthodes de travail de l'entrepreneur, des extensions d'entreprise furent nécessaires sur le chantier du tunnel de part et d'autre de celui-ci. L'éboulement et le glissement des terres de déblais stockées trop près du chantier ainsi que l'apparition de sables mouvants, nécessitèrent l'allongement du tunnel, et par voie de conséquence, la non-construction des deux viaducs prévus aux plans. Le "boulanger" commanda la prudence et l'administration prit la décision de relever le profil en long sur une distance de 2.500 m. Le coût supplémentaire se chiffra à 69.850 F.

La station de Braine-le-Comte, tout comme celle des Bogards (c-à-d Bruxelles Sud), de Malines et d'Anvers (sur le territoire de Borgerhout), fut édiflée en-dehors des zones habitées. Pour faciliter son accès, il fut nécessaire de tracer une rue la reliant à la ville. Cette entreprise fut adjugée à Joseph Carlier de Liège qui était déjà adjudicataire du bâtiment de la gare ainsi que de la section de voies d'Hennuyères à Braine-le-Comte.

Le même problème se posa dans d'autres localités et notamment à Mons et à Charleroi.

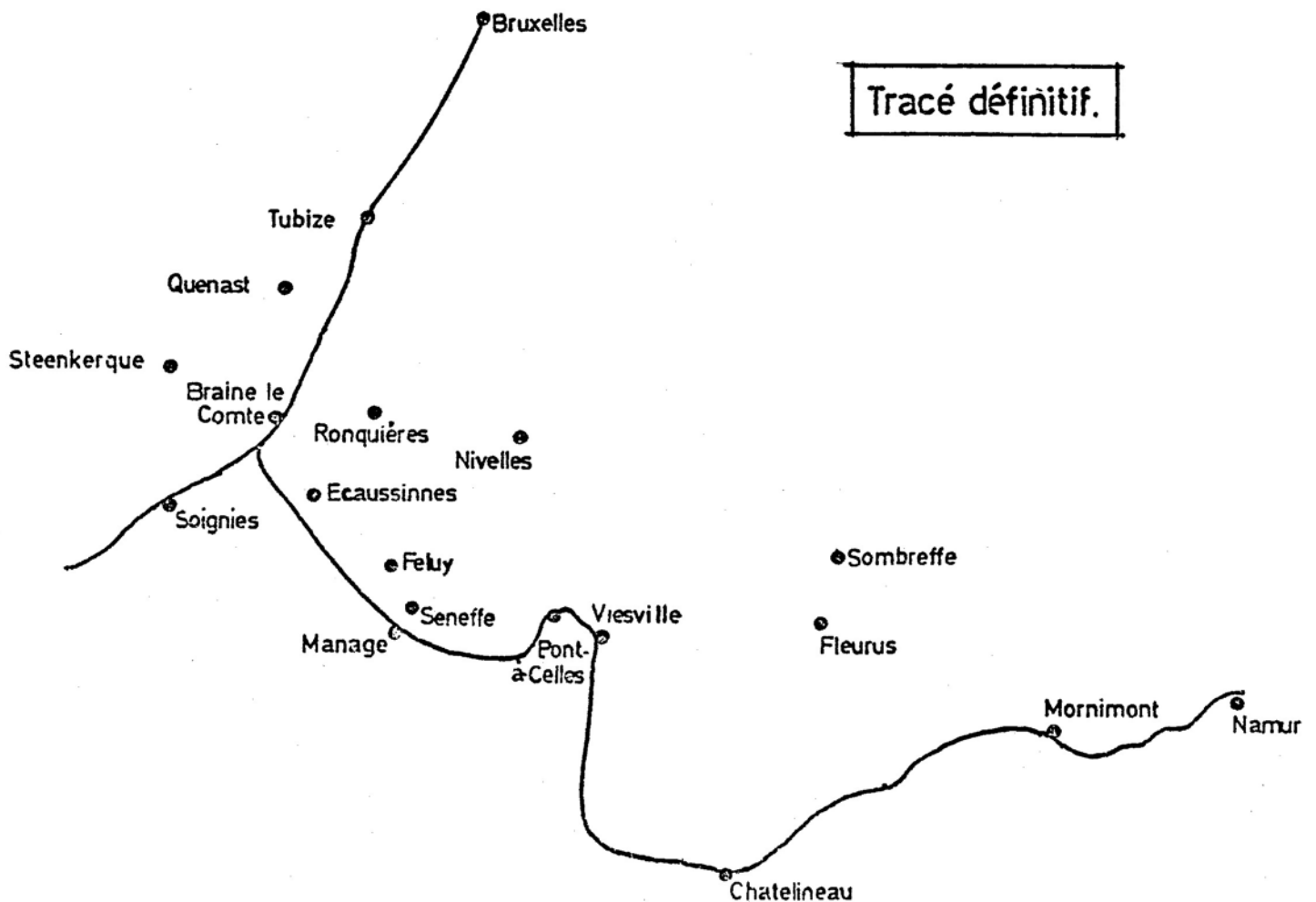
Quels furent, en somme, les bénéficiaires de la construction de cette ligne du Hainaut ?

Les tout premiers furent évidemment les adjudicataires des travaux, les fournisseurs de matériaux et les transporteurs.

Suivirent alors les charbonnages de la région du Centre et de Charleroi qui eurent la possibilité, pour de longues distances, de jouer sur deux tableaux : la voie d'eau et le chemin de fer.

On vit par la suite s'installer, de part et d'autre de la ligne, une tuilerie à Hennuyères, la sablière du Marouset, des ateliers et une verrerie à Braine-le-Comte; des carrières à Soignies, à Neufvilles et à Ecaussinnes; une carrière et une sucrerie à Marche-lez-Ecaussinnes; une verrerie, une fonderie et un atelier métallurgique à Familleureux; de nombreuses verreries et des constructions métalliques à Manage; des ateliers de construction à Godarville; un laminoir à Gouy-lez-Piéton; des verreries à Courcelles et à Roux; des établissements sidérurgiques à Monceau et Marchienne; etc ...

Toutes les lignes affluentes créées par la suite, pour les besoins immédiats d'évacuation de la production des charbonnages, ont vécu le même processus de développement des industries. Les unes en veillesse se développèrent rapidement; d'autres créées de toutes pièces se consacrèrent à des activités nouvelles découlant des matières premières ou des demi-produits fabriqués sur place.



Ce premier chemin de fer correspondait-il à l'origine aux aspirations de ceux pour qui il était avant tout édifié ?

Il n'y a pas lieu de le croire si on tient compte de quelques éléments ci-après du discours prononcé, à l'occasion de l'inauguration de la ligne, par Mr Joseph Dechamps bourgmestre de Seneffe et administrateur des charbonnages de Sars Longchamps :

" A la vérité, le chemin de fer, dont nous célébrons aujourd'hui

" l'ouverture, ne servira au transport de nos houilles, notamment celles

" du bassin d'Houdeng, qu'une distance moyenne de deux lieues sépare de
" la station de Manage, qu'aux époques exceptionnelles où la navigation
" du canal de Charleroi est interrompue; mais c'est déjà là un bienfait,
" dont nos établissements industriels ressentiront les heureux effets."

Adolphe Dechamps le fils de Joseph, devenu un peu plus tard ministre des Travaux Publics sera plus clairvoyant et accordera plus de crédit aux chemins de fer; il deviendra même administrateur de la Compagnie des Chemins de fer du Nord Belge.

Un an après le discours de Joseph Dechamps, Abel Warocqué estimera, par ailleurs, que "la voie d'eau est aussi avantageuse, voire plus économique, que la voie ferrée, pour le transport du charbon à Bruxelles." Pourtant dès 1836, Warocqué avait "encouragé la création d'une ligne de chemin de fer qui unirait la région du Centre à Walcourt."

Un publiciste du siècle dernier, nommé Briavoinne, dira :

" sans la Révolution, le chemin de fer ne pouvait exister, et sans le
" chemin de fer, la Révolution pouvait être compromise."

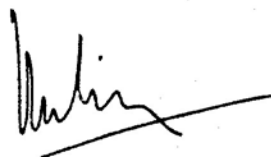
Plus tard, Henri Pirenne, traitant de la même question, écrira :

" Rien n'a plus efficacement déterminé l'avenir économique du pays que
" la loi de 1834 ordonnant la construction d'un réseau de chemins de fer
" appartenant à l'Etat et exploité par lui."

Ce fut non seulement vrai pour l'ensemble du pays mais pour le Hainaut et le Centre en particulier.

Quels sont pour le chemin de fer les éléments subsistants dignes de l'attention des organismes s'occupant de la conservation des sites relevant de l'archéologie industrielle ?

Les gares de Tubize, de Braine-le-Comte, de l'Olive, de Bascoup (la lère), de Binche, d'Haine-Saint-Pierre et d'Houdeng-Goegnies. Les viaducs d'Ecaussinnes et de Feluy ainsi que le mélangeur des combustibles de Haine-Saint-Pierre.



A LA SNCV

Oui, la 6100 est arrivée. Le 14 août, aux petites heures, le camion qui la transportait faisait son entrée dans la cour du dépôt d'Anderlues. Le prototype en fut tracté sans peine par le TREMO (ce curieux petit camion apte à tirer la 6100 et ses soeurs futures, et également équipé de tout le matériel nécessaire pour une remise sur voies éventuelle). Ainsi, à 8 heures environ, notre 6100 foulait pour la première fois le sol hennuyer.

Cette première journée se limita à la préparation en vue des essais qui allaient commencer le lundi 18 entre l'Avenue des Déportés et la Ferme du Luce à Fontaine-l'Évêque.

Après les honneurs dus à son rang, notre articulée se lance à l'aventure et quitte la cour du dépôt d'Anderlues à 10h19.

Aux commandes, le moniteur-instructeur de Charleroi, Serge Lardin, le pilote d'essais de la S.N.C.V. (Rappelons que c'est lui qui a effectué pratiquement toutes les marches d'essais de la 9170, et que c'est lui aussi qui nous a si gentiment promenés lors de notre sortie de la fin juin). Malheureusement, il dut abandonner les essais, victime d'une pointe d'infarctus. Espérons pour lui qu'il sera bientôt rétabli, et qu'il pourra nous promener, cette fois, avec la 5100.

Les essais du premier jour ont laissé apparaître deux problèmes:

- 1) Un manque de frein de service
- 2) De fréquents déclenchements de l'automatique. Le soir, ces déclenchements allaient s'avérer "normaux" puisque la motrice rentra avec un moteur grillé (bogie côté panto).

Le lendemain, immobilisation complète du véhicule, et levage de celui-ci dans le dépôt d'Anderlues grâce à des vérins venus en droite ligne de Bruges. Le soir, le bogie défectueux était expédié à Nivelles, d'où il revenait aux premières heures du matin.

Le 20 août, des lettres ESSAIS sont apposées sur la boîte à film mais la 6100 n'aura pas encore toute la chance qu'elle mérite, le moteur s'échauffant anormalement (ventilation insuffisante).

Le 21, un contact accidentel entre le 110 V et le 19 V de l'armoire électronique amène les techniciens des ACEC à devoir remplacer les cartes logiques.

Le 22 fut la première journée complète en fait d'essais: le prototype effectuant de nombreuses marches sur le territoire d'essais habituel.

La semaine suivante, elle sort régulièrement, se permettant le luxe de dérailler dans la cour du dépôt, ce qui a permis aux techniciens sur place de juger de l'efficacité et de la rapidité du TREMO.

La première semaine de septembre, elle a été levée afin de vérifier les moteurs et elle est de nouveau sortie dans la nuit du 10/11 et 11/12 septembre. Elle devra retourner à Jumet, où elle poursuivra ses essais d'endurance.

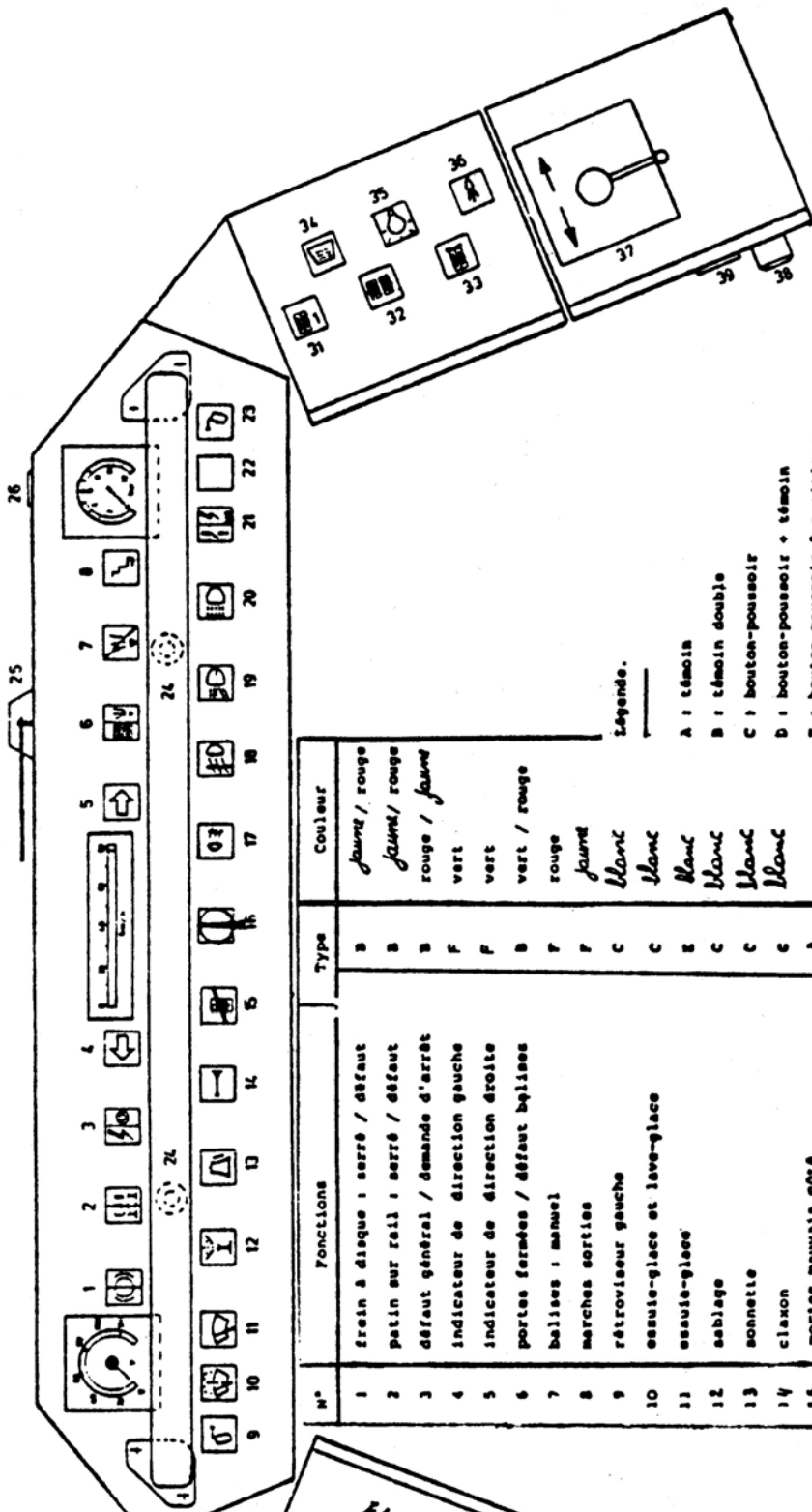
Vous trouverez plus loin une description technique du poste de conduite, ainsi que l'explication des symboles.

Dans un prochain numéro, paraîtra une description technique de l'électronique embarquée dans ce prototype.

R. VAN GYSEGHEM.

26

25



N°	Fonctions	Type	Couleur
1	frein à disque serré / défaut	B	jaune / rouge
2	patin sur rail serré / défaut	B	jaune / rouge
3	défect général / demande d'arrêt	B	rouge / jaune
4	indicateur de direction gauche	F	vert
5	indicateur de direction droite	F	vert
6	portes fermées / défaut bélines	B	vert / rouge
7	balises : manuel	F	rouge
8	marches sorties	F	jaune
9	rétroviseur gauche	C	blanc
10	essuie-glace et lave-glace	C	blanc
11	essuie-glace	E	blanc
12	sablage	C	blanc
13	sonnette	C	blanc
14	claxon	C	blanc
15	portes mauvais côté	A	noir
16	commande d'aiguillage	H	jaune
17	feu brouillard arrière	F	vert
18	feux brouillard	F	bleu / vert
19	phares route / croisement	B	blanc
20	appel phares	C	rouge / rouge
21	disjoncteur coupé / défaut 110 V	B	blanc
22	-	C	noir
23	rétroviseur droit	C	blanc
24	Alarme - mort	C	blanc
25	pression d'air	F	rouge
26	photo cellule	F	rouge
31	ouverture première porte (à droite)	E	blanc
32	ouverture générale portes (à droite)	F	rouge
33	déverrouillage portes (à droite)	F	rouge
34	pare-brise chauffant	F	blanc
35	éclairage poste de conduite	E	blanc
36	spot poste de conduite	E	blanc

Legende.

- A : témoin
- B : témoin double
- C : bouton-poussoir
- D : bouton-poussoir + témoin
- E : bouton-poussoir 2 positions
- F : bouton-poussoir 2 positions + témoin
- G : bouton-poussoir 2 positions + 2 témoins
- H : interrupteur sélectif 3 positions

37	inverseur sans de marche		rouge
38	verrouillage inverseur sans de marche		
39	Compteurs km		
41	ouverture première porte (à gauche)	E	vert
42	ouverture générale portes (à gauche)	F	bleu
43	déverrouillage portes (à gauche)	F	blanc
44			blanc
45	accouplement libre	D	
46	motrice en service	D	
47	motrice hors service	C	
48	essai freins	C	
49	Alarme		rouge

REPORTAGE

Liste des trains vapeurs rencontrés lors de mon voyage du mois d'août 1980 en D.D.R.

N.B. Une liste de tous les trains vapeurs voyageurs se trouve affichée à l'entrée du magasin de jouets PIKO de JENA.

PACIFIC 01 fuel et charbon.

ligne 530

	E 800	E 802				
Saalfeld	7.04	10.05	↑	13.10	15.31	18.47 20.40
Gera	8.03	11.24	↑	11.46	13.52	17.33 19.24
	8.27	11.27	↑	11.43	13.38	17.29 19.20
Leipzig	9.45	12.37	↓	10.34	11.44	16.11 17.51
				E 803	3023	E 805 E 807

ligne 560

	D 504	
Saalfeld	11.07	↑ 7.30
Jena	11.51	↓ 6.00

(en plus, nombreux trains de marchandises tractés avec des 44 de Saalfeld vers Gera ou Jena.)

PACIFIC 03 charbon (2 cylindres) (vu 1 machine du dépôt d'Oebisfelde)

ligne 702/764

	6448
Magdeburg	14.53
Haldensleben	15.46
Oebisfelde	16.26

MIKADO 41 charbon, dépôt Haldensleben (vu 1 seule machine)

train de marchandises vers Oebisfelde - départ vers 13 h 30 de Haldensleben.

95 (151 t) fuel, dépôt Sonneberg (4 machines)

ligne 633

- train de marchandises: traction + pousse de Eisfeld vers Sonneberg, vu vers 12 h 45 au point de rebroussement de Rauenstein.

- train de marchandises: traction seule de Sonneberg à 14 h - arrivée à Eisfeld à 15 h 30.

- omnibus de Eisfeld 16.27 vers Sonneberg 17.30.

DECAPOD

50 charbon dépôt Halberstadt.

Wernigerode 10 h 50 omnibus vers Halberstadt : traction diesel,
pousse vapeur

11 h 05 marchandise vers Ilsenburg

Gross Quenstedt 11 h 30 marchandise vers Halberstadt.

52 charbon tender baignoire dépôt Kamenz.

dernier voyageur vapeur en gare de DRESDEN 11 h 33 vers Strassgräbchen.

52 charbon tender baignoire dépôt Röblingen.

ligne 661 Röblingen, Querfurt, Vitzenburg.

tous les omnibus en traction vapeur

correspondance à Vitzenburg (16.42) pour Nebra-Artern

(ligne) avec pousse en 44.

44 fuel (3 cylindres) dépôt Sangerhausen (6 machines).

Net ralentissement de l'activité vapeur en pleine semaine depuis le service d'été.

Certaines pousses sont assurées en diesel sur la ligne 660 Sangerhausen-Blankenheim.

- Train de marchandise sur la ligne 662, départ vers 8 h 15 de Stolberg vers Berga.

58 charbon (3 cylindres) dépôt Glauchau.

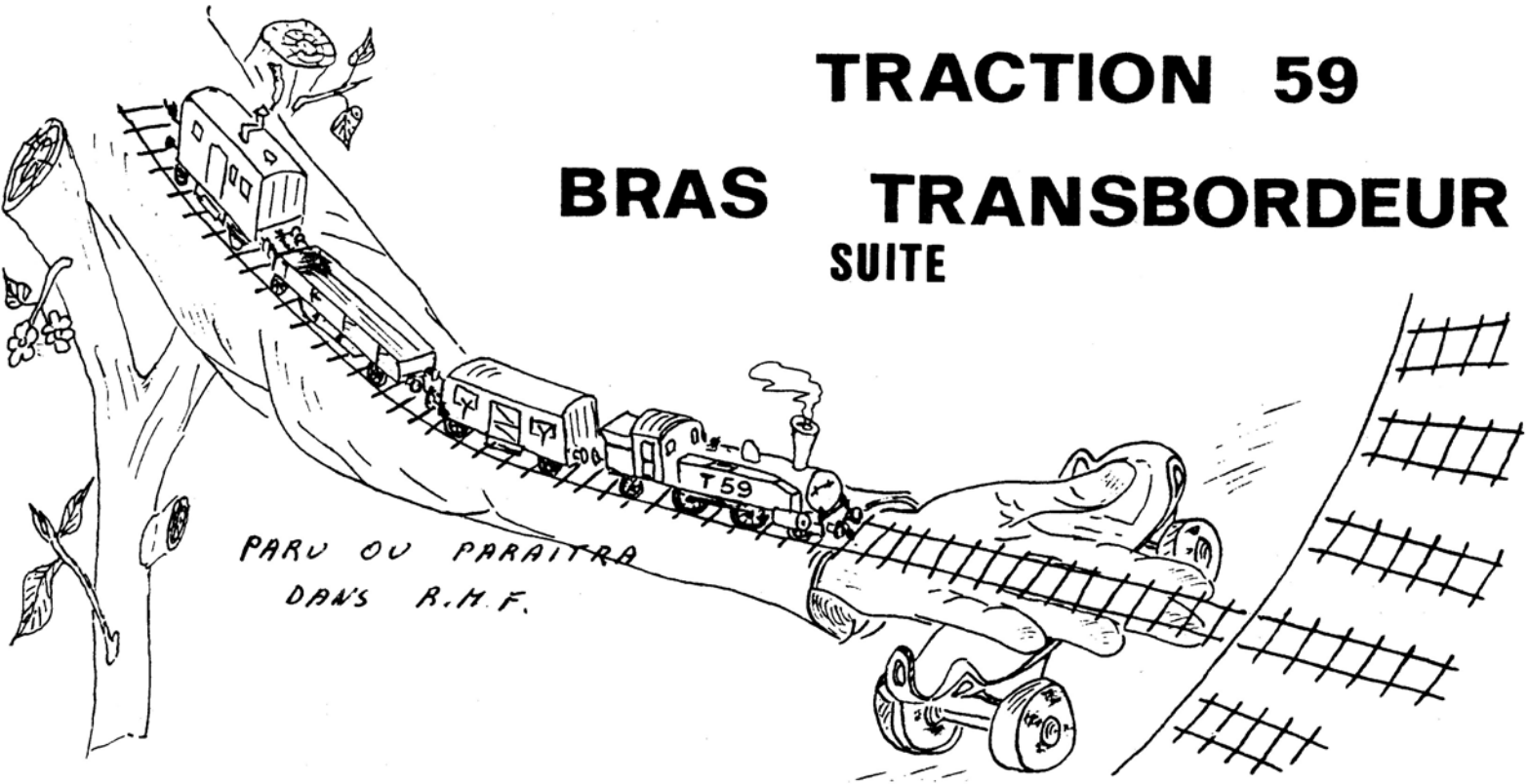
ligne 550 (Roulements de 2 HL différentes)

- Départ de Glauchau, tender en avant, avec train de marchandises vers 14 h pour Gössnitz, ensuite HL à vide jusque Schmölln, attelage à un voyageur (6075) départ à 15 h 57 de Schmölln, arrivée à 16 h 57 à Glauchau.

- Départ de Glauchau à 16 h 23 avec voyageur (6074) pour Gössnitz 16 h 43. La machine reprend ensuite le train de marchandise laissé à Gössnitz pour arriver à Gera vers 18 h 20, la machine est virée au dépôt et retourne ensuite à vide vers Glauchau.

TRACTION 59

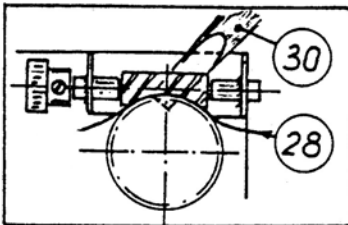
BRAS TRANSBORDEUR SUITE



PARU OU PARAÎTRA
DANS R.H.F.

Lorsque l'ensemble est aligné nous pouvons procéder à la soudure du support (26) sur le châssis principal (7).

Étamer le support en U (26), étamer le châssis à l'emplacement prévu pour le montage du support. Présenter les deux pièces, introduire entre la vis sans fin et la roue une mince feuille de papier (épaisseur 0,1 mm) - (28). Maintenir l'ensemble engrené en pressant entre deux doigts, présenter le

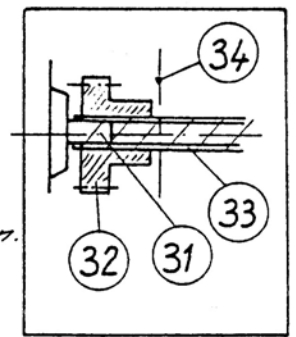


fer (30) bien chaud et souder les deux éléments. Terminer en soudant les angles du support au châssis. Enlever la feuille de papier (28) par rotation de la vis (24). Graisser et s'assurer de la bonne rotation du couple roue et vis.

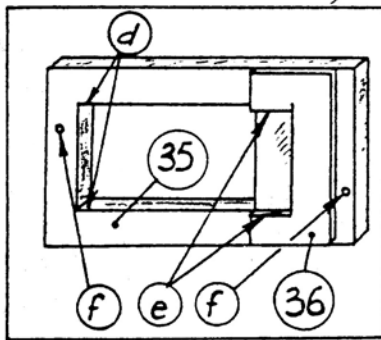
Ensemble moteur

L'arbre du moteur (31) reçoit le pignon (32). Si vous disposez d'un pignon ayant un alésage de 1,5 mm il faudra agrandir cet alésage à 1,7 mm. Dans mon cas l'alésage étant de 2 mm je me suis trouvé dans l'obligation de bague l'arbre pour obtenir 2 mm. J'ai donc intercalé entre l'axe moteur et l'alésage un feuillard de cuivre (épr. 0,2 mm) (33) Le

feuillard de cuivre recuit est enroulé en hélice sur la queue d'un foret de diamètre 1,5. Je glisse ensuite le feuillard roulé sur l'axe moteur, j'introduis dessus le pignon (32) en le tournant légèrement puis je coupe (34) l'excédent de cuivre sortant du pignon.



Le moteur prendra position sur un châssis plastique (35) (épaisseur 3mm). Le moteur sera centré en (d) vers l'arrière et en (e) vers l'avant. Le nez avant du moteur "JOUET" se colle dans un U en plastique (36) collé sur le châssis plastique (35).

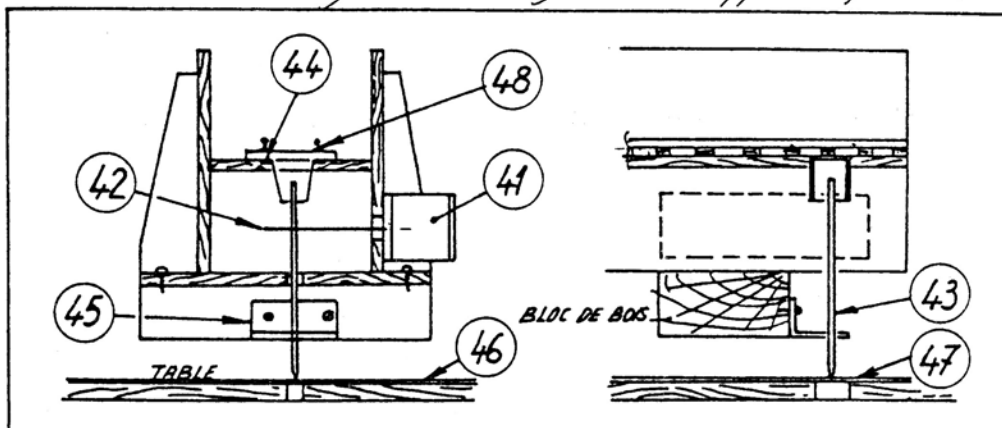


Quand à cet ensemble moteur il se centre sur le châssis (7) par deux ergots de diamètre 0,6 mm en laiton. Après avoir réglé l'engrènement des pignons (27 et 32) percer en (f) le support moteur (35) et le châssis (7). Enlever le support moteur et souder les ergots (37). Ceux-ci seront soudés par l'intérieur du châssis (7). Replacer l'ensemble

moteur pour former les crochets en L maintenant le moteur fixé au châssis (7) par un ressort (38). Souder les crochets (40) en L en place sur le châssis principal. Ne pas oublier d'intercaler un arc de cuivre ou de laiton (39) pour protéger le rotor du moteur car le ressort risque de frotter lors de la rotation de ce rotor.

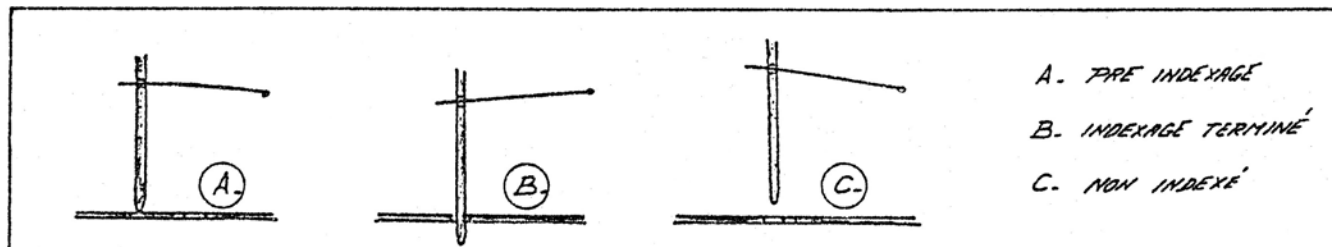
Indexage du bras

L'indexage du bras transbordeur est réalisé par un électro "ROCO" prévu (41) pour la commande des aiguillages. Le moteur d'aiguille qui se monte normalement sous la table sera monté sur le côté du transbordeur. La tige de commande qui est en acier (42) sera placée en position horizontale. Il faut cependant enlever la tige d'origine pour la remplacer par une tige en acier de diamètre 0,5 mm. L'index (43) est tiré d'une tige de diamètre 2,5 mm en laiton. Dans l'axe du transbordeur se trouvent les guides pour le doigt d'indexage. Après présentation de la tige d'acier de l'électro en face de la tige d'indexage marquer l'endroit où sera ensuite percé le trou ϕ 1 mm au travers du doigt d'indexage. Le support supérieur (44) est logé sous la voie.



Le support inférieur (45) est fixé sur un bloc de bois rapporté sous le transbordeur. Les deux supports guident l'index au travers du bras transbordeur.

En position indexage l'électro applique l'index sur une piste de frottement en laiton (46). La tige flexible de l'électro assure le frottement sur la piste puis l'indexage dès l'arrivée dans un trou (47)



La piste comportant les 15 trous d'indexage est réalisée en laiton de 0,3 mm d'épaisseur. Cette bande est fixée par vis sur la table de roulement du transbordeur. La position exacte d'un indexage s'obtient en plaçant la voie en (48) face d'une voie de garage. Avec un feutre enduire la pointe arrondie de l'index (43). Descendre celui-ci par plusieurs manœuvres manuelles successives de l'électro "Roco". Remonter l'index, la piste reste marquée d'un point. C'est l'endroit précis du perçage pour le trou d'indexage. Avec la lime ronde agrandir le trou pour obtenir une boutonnière, ne laissant pas de jeu dans le sens transversal, mais permettant un jeu important dans le cas d'allongement du bras transbordeur. Procéder de la même façon pour les autres trous. Il est possible de réaliser les trous d'indexage de mettre le transbordeur en position indexée puis de fixer la voie de garage correspondante. Ce n'était pas mon cas car j'avais réalisé les vitrines pour y ranger manuellement le matériel roulant.

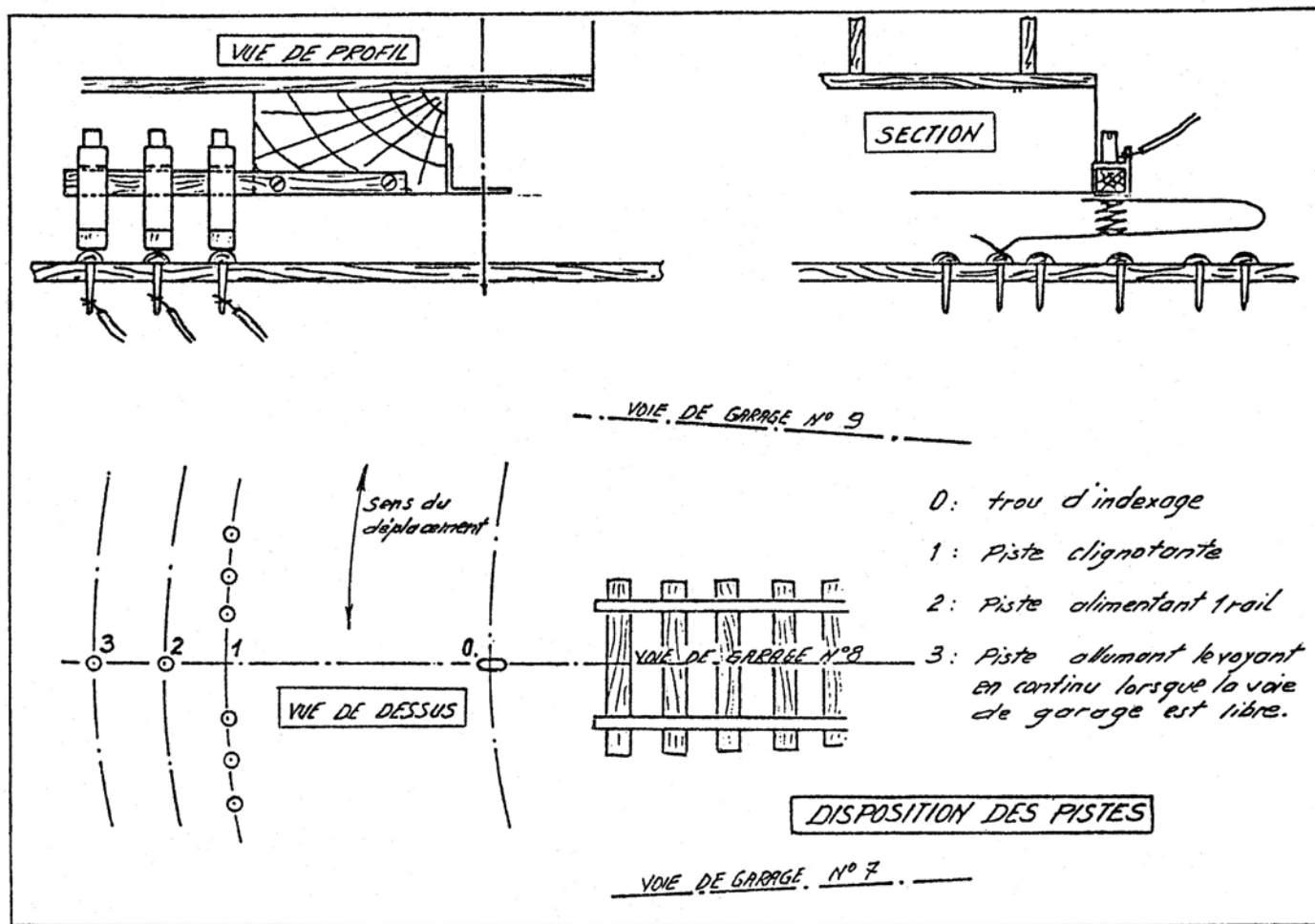
SYSTEME D'INFORMATION DE LA POSITION DU TRANSBORDEUR

Sous le bras transbordeur se trouvent trois pistes permettant de transmettre les informations au pupitre. En ce qui concerne les frotteurs proviennent de pièces de récupération. Les contacts sont réalisés grâce à des clous en laiton. Avant de planter les clous il est prudent de percer un avant trou. Cette façon de procéder évite les chocs pouvant dérégler la table de roulement lors de l'achat des clous vérifier la bonne qualité de la matière. Il se vend maintenant trop d'objets en acier laiton garantis parfois comme étant du laiton pur. L'ennui c'est que les clous rouillent. En cas de doute, sur la matière il suffit de présenter un aimant sur les clous. Si ceux-ci sont attirés il y a de l'acier sous le laiton. Par contre pour du laiton pur l'aimant reste inactif.

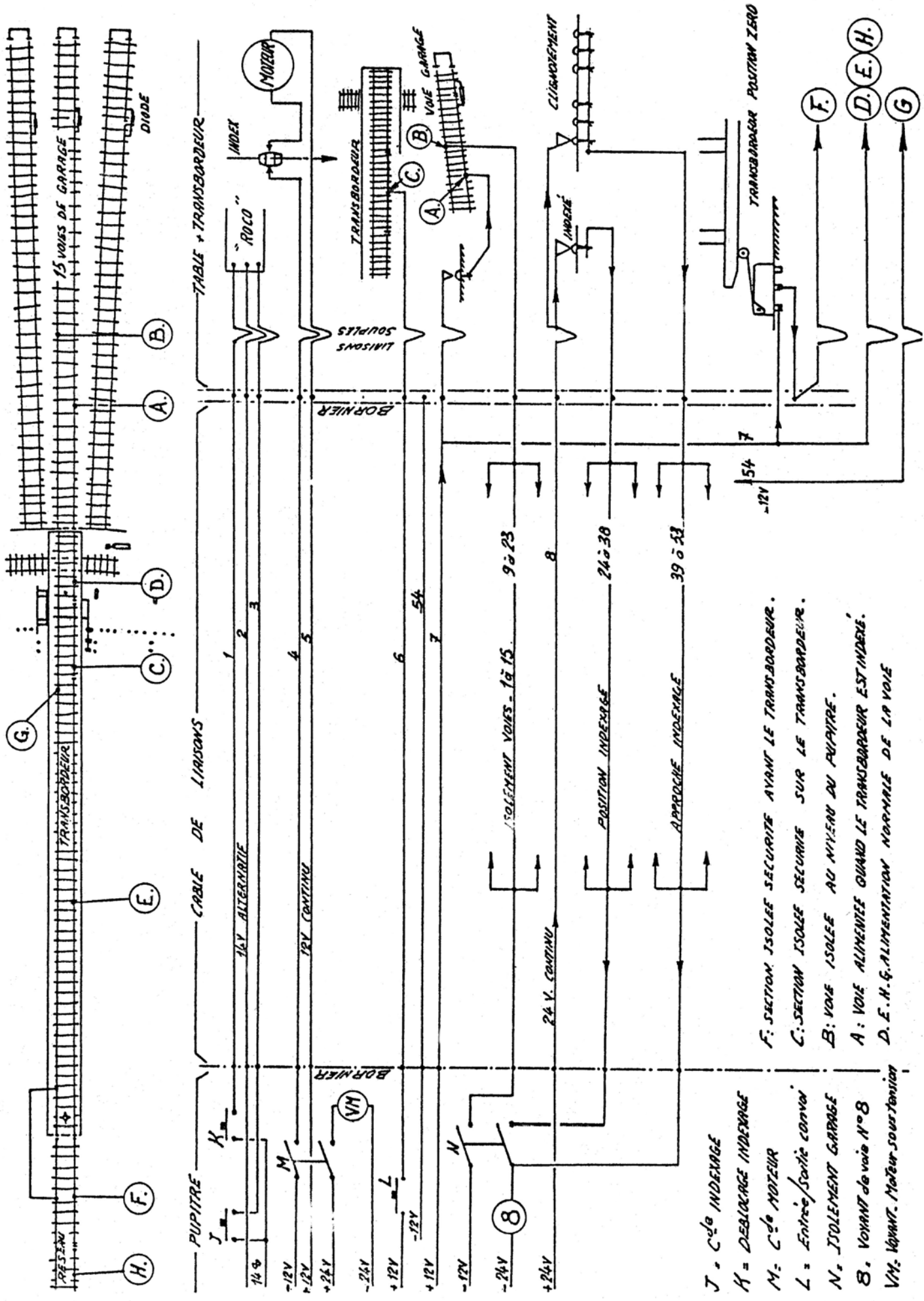
RACCORDEMENTS ELECTRIQUES

Les liaisons entre le transbordeur, les voies de garage, et le pupitre, sont assurées par des câbles multiconducteurs. Les raccordements sur la table de roulement ne sont pas directs. Comme sur le pupitre les fils paient par des dominos avant d'être soudés aux divers point terminaux. Une tresse assure la liaison

mobile entre le transbordeur et les cables fixes. Je ne décrirais pas tous les raccordements électriques. Le schéma image sera plus parlant. Mon système est électromécanique, mais à l'heure actuelle l'électronique peut sans doute simplifier tout cela ! En ce qui me concerne je reste au système plus ancien et espère avoir intéressé les modelistes. Le système peut être adapté aux besoins de chacun.

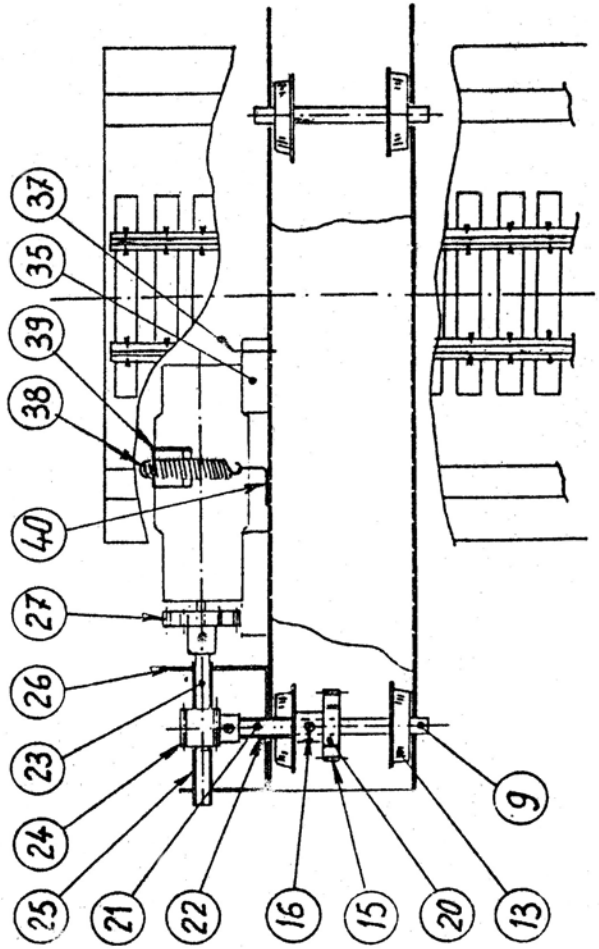
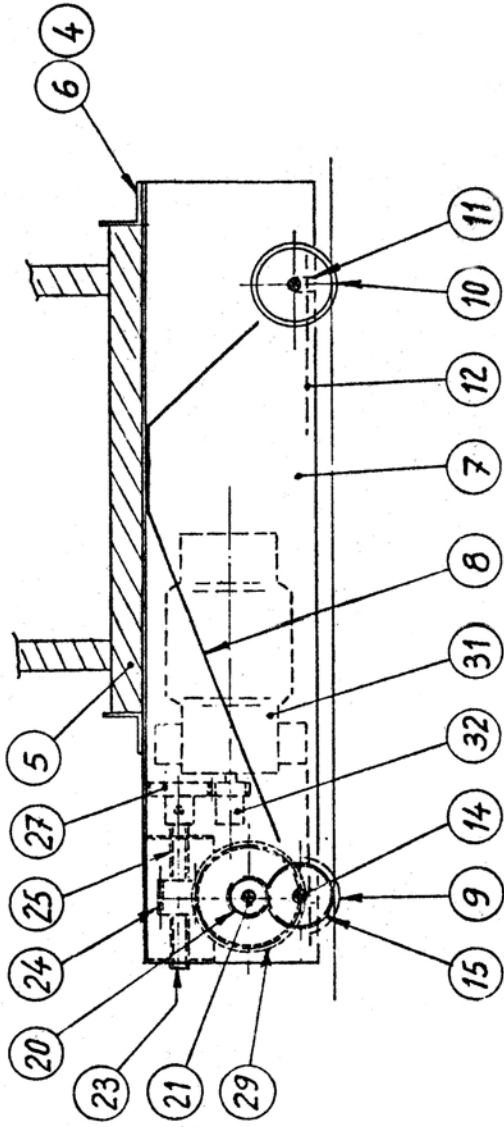


Signature



- J. C de INDEXAGE
- H = DESLORAGE INDEXAGE
- M: C de MOTEUR
- L = Entrée/Sortie CONVI
- N. ISOLEMENT GARAGE
- S. VOYANT de voie N° 8
- VM: Moteur sous tension

- F: SECTION ISOLEE SECURITE AVANT LE TRANSBORDEUR.
- C: SECTION ISOLEE SECURITE SUR LE TRANSBORDEUR.
- B: VOIE ISOLEE AU NIVEAU DU PUPITRE.
- A: VOIE ALIMENTEE QUAND LE TRANSBORDEUR EST INDEXE.
- D. E. H. G. ALIMENTATION NORMALE DE LA VOIE



- 9: ROUE ϕ 11 mm
- 15: PIGNON 20 dents
- 20: PIGNON 12 dents
- 29: ROUE 30 dents
- 24: VIS SANS FIN 1 filet
- 27: PIGNON 20 dents
- 32: PIGNON 10 dents
- 31: MOTEUR 10 000 tr/min

sous 12 volts
(variation de 3 à 9 volts)

DÉTAILLONS LA 1605 DE MÄRKLIN

Le précédent numéro de Ferro-Flash expliquait comment améliorer facilement la nouvelle motrice quadricourant SNCB de Märklin. Je voudrais ici proposer un travail un peu plus complet en détaillant la marche à suivre.

Pour entreprendre le travail, il faudra :

- 2 kits Sommerfeldt ref.968 (2 pantos Faiveley renforcés avec raquettes SNCF)
- 1 raquette de panto ref.983 (raquette quadruple 1,5 kV - 3 kV pour NS -SNCB)
- 1 raquette de panto ref.984 (raquette 15 kV pour DB) La ref.980 donnée dans l'article précédent correspond au type le plus répandu à la DB, mais ce n'est pas ce type qui est monté sur les 16, 18 et 40.000 SNCF.
- un attelage à choquelle (Merker + Fischer, Téliétrain ou autre)
- 2 conduites de frein (récupérées d'une loco Roco)

et comme outillage :

mini-perceuse, petite pince plate, petite scie, tournevis, cure-dent ou bâtonnet.

Commençons par séparer la caisse du châssis.

Le premier travail sera la MISE HORS SERVICE DU 3e PHARE de la loco, si du moins on "roule en Belgique".

Pour cela, dégager les deux conduits de lumière en poussant alternativement sur les trois pharès de chaque face (à l'aide d'un bâtonnet cure-dent, pour ne pas rayer les surfaces des feux). A la scie, entamer par l'arrière la partie supérieure des conduits de lumière, jusqu'aux 2/3 environ. Déposer une goutte de peinture noire à l'endroit du trait de scie. De cette façon, le 3e phare ne recevra plus de lumière mais sa surface restera transparente. Après séchage, remettre en place, sans forcer, les deux conduits.

REPLACEMENT DES PANTOS : Par l'intérieur de la caisse, enlever les vis qui maintiennent en place les pantos d'origine. Enlever aussi la tige de cuivre qui relie les pantos au commutateur rail/caténaire. Sortir le fil d'acier de la ligne de toiture des deux trous par lesquels il pénètre dans le toit sous les pantos; couper les deux extrémités recourbées de ce fil.

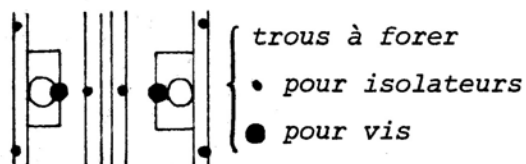
Préparer les nouveaux pantos en y adaptant les raquettes qui conviennent : côté cabine 1, 15 kV DB puis 3 kV SNCB; côté cabine 2, 25 kV SNCF. Les extrémités de la raquette SNCB doivent être redressées à la pince plate puis courbées de façon régulière :



Pour chaque panto, couper les quatre supports métalliques pour adapter les supports en nylon à 3 isolateurs (voir dessin fourni avec la ref.968) Retoucher à la peinture noire aux endroits où apparaît le métal.

Poser les supports triples sur la toiture : les isolateurs doivent se placer sur les nervures venues de moulage dans la toiture. Pour y parvenir, il faudra raccourcir légèrement les vérins de levage des pantos (ou les remplacer par des vérins Téliétrain, plus fidèles). Repérer l'emplacement exact de chaque isolateur pour forer les petits trous où ils viendront s'enfoncer : la mesure et le perçage requièrent la plus grande précision!

Fixer les supports de pantos dans les trous que l'on vient de forer. On peut alors poser les pantos eux-mêmes, munis de leur vis de fixation, pour déterminer l'emplacement des nouveaux trous à ménager pour ces vis. Les trous à forer seront tangents aux anciens.

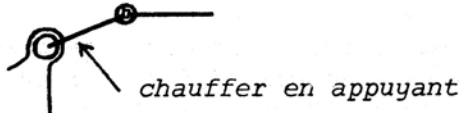


On peut boucher les trous d'origine. (Je ne me suis pas donné cette peine et cela ne se voit pas.) Il restera encore à forer de nouveaux trous dans la languette de cuivre, pour le passage des vis.

Cela fait, on fixe chaque panto sur son support à l'aide d'une vis (côté panto) et d'un écrou (côté caisse contre la languette de cuivre) fournis dans le kit. Au préalable, les vis auront été raccourcies d'environ 5mm pour ne pas toucher le moteur et l'inverseur.

RECTIFICATION DE LA LIGNE DE TOITURE : Pour des raisons de montage, le fil d'acier de la ligne de toiture pénètre dans le toit à la base des isolateurs supports de panto, ce qui est un non-sens.

Il faudra redresser délicatement ce fil d'acier pour le placer sur le dessus de l'isolateur de panto. En chauffant le fil, on l'enforce très légèrement dans le nylon.



MODIFICATION (facultative) DES ATTELAGES : Si vous choisissez, comme moi, de faire circuler votre 1605 dans un seul sens (ma gare est trop peu importante pour qu'un international s'y arrête et, a fortiori, y manoeuvre), vous pouvez ôter d'un côté le (très long) attelage Märklin. Il vous restera à fixer sur la traverse de tamponnement l'attelage à choquelle et les demi-accouplements de frein.

Ce petit travail vaut d'être effectué tant il améliore l'aspect final du modèle, mettant en valeur l'esthétique particulière du nez des 16.

Si les courbes du réseau ne sont pas trop serrées, on peut envisager de raccourcir le timon d'attelage à l'autre extrémité, pour y fixer une tête Roco d'attelage court, par exemple. Ce travail ne semble pas trop difficile mais je ne l'ai pas encore entrepris.

PEINTURE : Pour en avoir terminé avec la transformation, il restera de petites retouches de peinture à effectuer.

Les cornes des raquettes de panto seront peintes en gris très clair.

La partie supérieure des isolateurs de panto en gris aluminium.

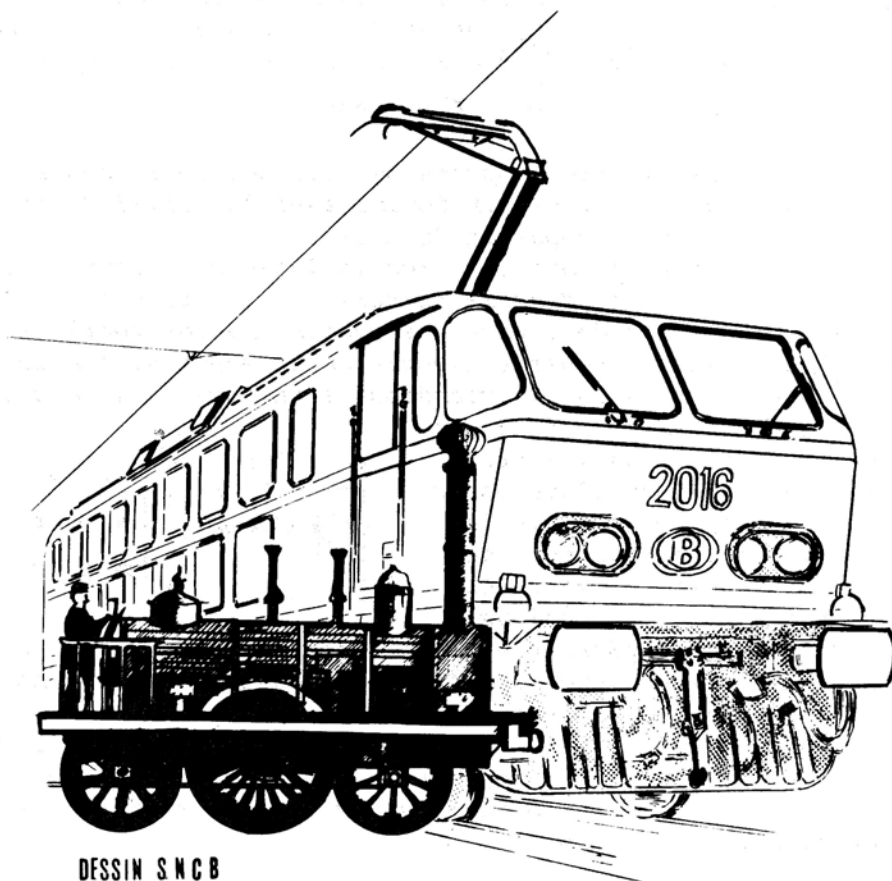
Les pièces de toiture livrées en rouge par Märklin pourront recevoir une couche de brun sale plus réaliste.

L'attelage à choquelle sera noirci.

Pour l'époque présente, il faudra encore peindre en jaune les marche-pieds.

Tout ce travail peut être fait très soigneusement en une soirée.

A.-M. D.



L'idée d'un réseau de tramway miniature n'est certainement pas neuve, mais il faut reconnaître qu'elle gagne du terrain. A la suite d'une campagne de sensibilisation, menée par les magazines allemands et par une demande toujours croissante de la part des amateurs, l'industrie a fait un certain effort. Sans avoir la prétention d'être complets, essayons de parcourir ensemble le domaine Tram.

Avant tout, distinguons les trois directions possibles:

- a) Collection de modèles en vitrine: aucun problème technique. On peut acheter ou construire soi-même: tout dépend de l'habileté et/ou du pouvoir d'achat.
- b) Élément du "décor vivant": une voie simple ou double qui anime la place de la gare avec un ou deux modèles. Exécution en simple ovale ou en va-et-vient. Déjà s'offrent de nombreuses possibilités et un petit tranfo suffit.
- c) de vraies lignes qui relient un point A à C en passant par B. Ici, on peut simuler une exploitation réelle et les possibilités sont illimitées, soit intégré dans un réseau de trains, soit un réseau de trams en soi. Trois facteurs détermineront l'étendue du projet: l'espace disponible, le niveau technique et malheureusement, une fois de plus, le pouvoir d'achat.

Une option de base s'impose: allons-nous suivre la réalité ou la fiction?

Si nous essayons d'imiter la réalité, il faudra disposer de bonnes connaissances de l'objet, d'un outillage assez complet car il faudra nécessairement avoir recours à la construction ou à la transformation des modèles, et finalement il faudra respecter l'exemple choisi dans tous ses détails.

Par contre, en fiction, tout nous est permis dans les limites du plausible. Le mot plausible est lui-aussi très élastique en ce qui concerne le modèle, l'époque et la nationalité. Pensons ici aux trams américains, type Z à Vienne, aux PCC de La Haye, aux "Peter Witt" de Milan etc., et aussi au grand nombre de deux-axes encore en service en Europe. Le monde du tramway est, tout comme les verbes en français, très riche en exceptions !

LES MODELES DANS LE COMMERCE. Celui qui ne construit pas lui-même trouvera un choix assez large dans le commerce et ce dans toute la gamme des prix. Examinons ce marché de plus près: il y a d'abord le phénomène HAMD. Cette firme de Nuremberg offrait, avant sa déconfiture et sa reprise par Märklin, une belle palette de trams. Ironiquement, ces modèles dont personne ne voulait, vont de nos jours chercher des prix qui relèvent du marché noir !

Bien sur, on était encore loin du I/87 absolu mais cela n'empêche que c'étaient des petits trams d'une robustesse à toute épreuve, et qui roulent toujours !

Le petit tramway de RIVAROSSA, actuellement de nouveau disponible, est lui-aussi "trop gros" mais d'une fiabilité irréprochable, d'un niveau technique simple et très solide et d'un prix abordable, malgré les fenêtres non-vitrées. Un achat à conseiller. Un autre avantage: il se contente d'un rayon très petit, \emptyset 20 cm.

Une grande étape fut franchie par la firme Memoba, production reprise depuis

par LILIPUT: le KSW , premier modèle en I/87. Un modèle parfait du point de vue carrosserie. Nous regrettons d'autant plus que la partie mécanique laisse à désirer. Prix abordable. Une autre marque qui offre des modèles laiton à l'échelle est FAIRFIELD. Ces modèles demandent un travail d'achèvement et d'adaptation, on peut dire qu'ils sont techniquement très bons mais aussi très chers. Il y a aussi le fameux tram + remorque MECHANOTECHNIKA, produit Yougoslave pour le marché américain, également disponible en Europe, trouvable dans chaque boutique. Il s'agit d'un modèle très facilement transformable, une bonne mécanique avec nuances mais très rapide, offert à des prix très variables , de 300.- à 1.000.- suivant le magasin. Depuis quelques années, une nouvelle marque allemande est apparue sur le marché: GOG-TRAM. L'échelle est bonne, l'aspect assez quelconque, gamme très étendue. Malheureusement, la mécanique est peu fiable, surtout les 4-axes, service après-vente inexistant. En kits, il y a la marque anglaise BEC-TRAMS qui elle a au moins un avantage: très bon marché. La finition dépend de toute façon de l'acheteur et disons que la qualité mécanique dépend surtout de sa chance ! Les bogies-moteurs Bec peuvent être très bons ou très mauvais, tout dépend. Le suédois LINDTRAM est trop cher pour la qualité offerte. Reste ROCO : avec son modèle articulé DÜwag, ce fabricant autrichien a révolutionné le marché. On ne peut lui reprocher que deux choses: son grand rayon \varnothing 50 cm. et son panto qui n'arrive pas toujours au fil. En somme, des défauts mineurs. Le prix est très intéressant et aussi très variable: des différences de 500.-, donc à surveiller. Une mécanique très fiable et astucieuse qui se prête à merveille à la motorisation d'autres modèles. Un modèle à double articulation est annoncé cette année.

PROBLEME NUMERO UN : LA VOIE. Après avoir fait un choix entre le HO ou le TT, ou autrement dit: entre la voie normale ou métrique, le problème reste entier ! Il n'existe tout simplement pas de "rail-de-tram" en miniature: il faudra donc improviser. D'office, le rail flexible Roco s'impose comme solution: il se laisse plier sans problèmes jusqu'au \varnothing 25 cm. Avec un peu d'entraînement, une affaire peu compliquée et un amateur moindrement adroit parviendra facilement à noyer le rail dans le pavé, par exemple Faller. L'idéal, c'est de suivre le grand modèle: un tracé en site privé comme on le réalise de plus en plus dans toutes les grandes villes. Au risque de passer pour un grand hérétique, je dirai quand-même: évitez les aiguillages. Souvent, les modèles ont des roues RP 25, incompatibles avec les aiguillages courants.

LA LIGNE AERIENNE. Nous connaissons tous ce spectacle désolant offert par ~~xxxx~~ les locos électriques qui, sur certains réseaux, tendent vainement leur panto vers une caténaire non-existante. Nos trams doivent donc avoir, à plus forte raison, leur fil. Pour les sections hors-ville, pas de problème: Märklin, Vollmer, Sommerfeld offrent des caténaires. En ville, il y a le mât Sommerfeld, mais, le double mât n'est pas isolé. Reste donc le système Brawa, une transformation du système trolleybus. De toute façon, pour le fil comme pour le rail, le "cousu-main" s'impose ! Reste la question: panto ou archet ou trolley. C'est essentiellement une question de gout et on a souvent vu les deux premiers mélangés. Cependant, le système à trolley

est beaucoup plus compliqué à réaliser, sauf le trolley rivarossi (qui est trop gros)
Pensons aussi à l'alimentation de nos modèles: l'expérience nous apprend qu'il est bon de prévoir une puissance de 1 Amp. par 3 véhicules moteurs.

LE RESEAU ZANDERS ET FILS. Chacun réalise son projet suivant ses goûts et sa fantaisie (disons plutôt "pouvoir d'imagination"). Réseau de 17 m2 dont la moitié est occupée par la "ville", au grand désespoir de certains de nos amis qui trouvent qu'il n'y a pas assez de "trains" ! La ville est à notre humble avis nécessaire pour justifier la présence des trams. Les lignes ont de 8 à 10 m. de long, voies parallèles suivant le principe de "l'os du chien": ovale étiré avec une boucle à chaque extrémité. Toujours dans le cadre du plausible, il y a des types de voitures différents, des couleurs différentes, panto/archet, deux et quatre axes etc. En somme, nous avons voulu simuler une évolution historique imaginaire de notre système. Tout le réseau est divisé en blocks avec arrêts automatiques (isolateurs Brawa) et alimenté par un seul transfo Heathkit I2 Volt, 7,5 Amp. Sur l'ensemble des lignes, il y a 14 trams en permanence. A part les trams, il y a d'autres moyens de transport public, tels une ligne de trolleybus, une Lokalbahn (exemple Köln-Bonn) et une Stadtbahn d'après le système de Vienne. En fait, c'est cette dernière qui commande tout le reste !

INVITATION: comme cette description doit nécessairement rester très incomplète et que par ailleurs, il faudrait un Flash entier pour répondre à toutes les questions, nous invitons très cordialement tous les membres du CFC et du RMM à nous rendre visite. Il suffit de prendre rendez-vous au 071-50.27.39. Le réseau se trouve à Villers-Poterie, un charmant village à 4 km, au sud de Châtelet.

E.Z.



Nos commandes groupées

En groupant nos achats , il nous est possible d'obtenir des conditions spécialement intéressantes auprès de certains détaillants .

Les inscriptions pour les prochaines commandes seront reçues jusqu'au 18 octobre (réunion du C.F.C.) .

Entretemps , vu la suppression par ROCO d'un nombre impressionnant de références , une commande supplémentaire a été adressée d'urgence au fournisseur en date du 23 août . Cela n'empêche pas que des inscriptions puissent toujours être prises pour la commande d'octobre .

La centralisation et la transmission des commandes sont assurées par Pierre PIGEOLET , rue de Marchienne , 55 , 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE
tél. 071 / 36.85.21 .



AS.B.L.

Bonne nouvelle pour les modélistes

Le GTF asbl met en fabrication :
une locomotive vicinale (SNCV) à vapeur type 18 voie 1m

Soucieux de répondre au voeu de nombreux modélistes de la voie étroite et amateurs de chemins de fer vicinaux, le GTF asbl fait construire, par une firme spécialisée et réputée, un modèle réduit de locomotive vicinale à vapeur type 18 voie 1 mètre.

Description

Echelle : HO = 1/87e, pour voie HOm (12mm)
Modèle en laiton poli, non peint et non verni, très finement exécuté
Nombreux détails rapportés.
Système deux rails, courant continu
Motorisation robuste, entraînement par vis sans fin et pignons droits sur les trois essieux.
Attelages à choquelles fonctionnels
Tampons centraux du type SNCV

Options

- Livraison de la locomotive complètement montée
Au prix actuel défini ci-après, la locomotive n'est disponible que par souscription (fabrication strictement limitée)
PRIX (TVA comprise) : 8900 FB + frais d'envoi recommandé : 75 FB (Belgique) - 100 FB (étranger)
Nous vous conseillons de vous inscrire via votre club BELGE de modélisme : dans ce cas, vous évitez frais d'envoi et risque de déérioration pour autant que celui-ci fasse une commande groupée.
SOUSCRIPTION avant le **31 octobre** 1980 par versement de 4000 FB d'acompte au compte 240-0217981-26 GTF asbl, 4000 Liège.
Veillez à ce que votre adresse soit bien libellée et soit toujours valable au moment de la livraison.
LE SOLDE du prix est à verser d'office (sans attendre un rappel du GTF asbl) avant le 31/12/80 au compte précité.
- Livraison en kit
Pendant la période de souscription, il est possible d'obtenir la machine en kit (non montée et panneaux non pliés) au prix global de 5100 FB + frais d'envoi comme ci-dessus.
Un premier versement de 3000FB doit être fait au compte précité avant le **31 octobre** 80, le solde devant être versé pour la fin de l'année.

Après la clôture de la souscription (**31/10/80**), le prix de vente sera majoré de + 20 % pour autant qu'il reste des modèles disponibles. De toute manière, la version kit ne sera plus disponible : seul le modèle complètement monté restera en vente.

LIVRAISON (option "montée" ou "kit") : probablement mars 1981.

Clause de révision : en cas de modification notable des cours de change du FB, le GTF asbl se réserve le droit de demander une adaptation correspondante du prix.

Le C.F.C. accepte de grouper les commandes de ses membres.

La somme de 4000 Frs. (modèle maté) ou de 3000 Frs. (kit) sera alors versée au compte N°271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE du CENTRE à HOUDENG-GOEGNIES AVANT LE 25 OCTOBRE 1980
=====

Le solde (4000 Frs. ou 2100 Frs. selon version) est à verser, sans attendre de rappel de notre part AVANT LE 15 DECEMBRE 1980
=====

Les modèles seront à enlever au local dès leur disponibilité.

Les membres R.M.M. sont priés de contacter leur trésorier ou leur secrétaire.

Nous avons le plaisir de vous annoncer la troisième édition d'un calendrier consacré au matériel ferroviaire belge, tant moderne qu'ancien, sous le sigle de LOCO 81 et ce avec les mêmes caractéristiques que le calendrier LOCO 80.

- A. 12 photos :
- JANVIER Locomotive à vapeur type 10 SNCB (couleurs) (1910)
 - FEVRIER Locomotive à vapeur type 40 SNCB (1920)
 - MARS Locomotive à vapeur type 7 SNCB (1921)
 - AVRIL Locomotive à vapeur type 22 SNCB (1904)
 - MAI Locomotive électrique série 3600 des CFL (couleurs)(1958)
 - JUIN Locomotive à vapeur type 18 SNCB (1902)
 - JUILLET Locomotives à vapeur type 64 (ex-P8) SNCB(1919)
 - AOUT Locomotive électrique type 16 SNCB (couleurs) (1966)
 - SEPTEMBRE Locomotive à vapeur série 4700 des CFL (1946)
 - OCTOBRE Locomotive à vapeur type 25 SNCB (1884)
 - NOVEMBRE Locomotive à vapeur types 15 et 16 SNCB (1900)
 - DECEMBRE Automotrice double types 1954 SNCB (1954)(couleurs)

B. Légendes techniques dans les 4 langues.

C. Prix et conditions :

AVANT LE 20 OCTOBRE

- 1° Franco à votre domicile
Contre versement de 250 Frs. au compte N° 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE à HOUDENG-GOEGNIES.
(n'oubliez pas de mentionner "Calendrier EDIBLANCHART 1981" ainsi que vos nom et adresse).

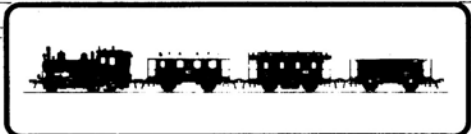
APRES LE 20 OCTOBRE 300 Frs.

- 2° A nos réunions;
Versement de 230 Frs. à la réunion de ce mois.

DISPONIALE EN NOVEMBRE OU DECEMBRE.



**Modellbahn-
Center am Markt**
Markt 2-12 · D5100 Aachen
Tel.: 0241/33921
M. Hünerbein oHG



NOVEMBRE 1980

Série 16 jaune et bleu : différente numérotation possible

Série 16 bleu : différente numérotation possible

1981

Type 7 vapeur S.N.C.B. : Superdétail : +/- 780 DM



Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünnerbein oHG



LISTE DES MODELES TRANSFORMES. VALABLE A PARTIR DU 01.04.80

LOCOMOTIVES MARKLIN POUR SYSTEME CONTINU 2 RAILS

PTD	3016	DM 112,--	E - 088	3041	DM 165,--
BEI WAGEN	4018	DM 53,--	E - 9J	3043	DM 165,--
E - 41	3034	DM 135,--	E - 111	3042	DM 165,--
E - FS	3035	DM 128,--	NS 1200	3055	DM 189,--
E - 41	3037	DM 134,--	US 3060/62		DM 130,--
E - SNCF	3038	DM 147,--	SNCFB	3066	DM 156,--
E - 10	3039	DM 163,--	DSB	3067	DM 156,--
TEE	3071	DM 295,--	BEI WAGEN	4071	DM 48,--
V - 100	3072	DM 140,--	SNCFB 64	3086	DM 193,--
BR 74	3095	DM 130,--	BR 23	3005	DM 224,--
E - 04	3049	DM 179,--			

LOCOMOTIVES FLEISCHMANN POUR SYSTEME MARKLIN

BR 55	4145/46	DM 201,--	BR 110 oc/b	4338	DM 212,--
BR 221	4235	DM 212,--	E - 32	4369	DM 248,--
BR 221 oc/b	4236	DM 220,--	TRIEBWAGEN 614	4430	DM 295,--
E - 10	4335	DM 205,--	ZWISCHENWAGEN	4432	DM 36,--

LOCOMOTIVES TRIX POUR SYSTEME MARKLIN

BR 184 2247 DM 247,-- BR 140 2452 DM 240,-- BR 221 2456 DM 224,--

LE DELAI NORMAL DE LIVRAISON POUR CES MODELES EST DE QUATRE SEMAINES
SI LE MODELE DE BASE EST DE STOCK.

DISPONIBLE AUSSI LONGTEMPS QUE LE MODELE DE BASE EST LIVRABLE.

CONDITIONS DE LIVRAISON ET DE PAIEMENT

Procédure:

La livraison se fait contre remboursement, frais inclus, ou suite au paiement comptant anticipé, frais d'expédition inclus. Pour le commande de plus de DM 200,-, nous fournissons au comptant, les frais d'expédition (port et emballage) étant à notre charge.

Expédition:

L'expédition se fait à charge et sous la responsabilité du client.

Expédition à l'étranger:

L'expédition vers l'étranger se fait après paiement anticipé, frais d'expédition inclus, sans TVA.

Réclamations:

Les réclamations sont acceptées dans un délai de 14 jours à dater de la livraison.

Heures d'ouvertures du magasin:

Lundi au vendredi: 9h00 à 13h00 et 14h30 à 18h30.

Le premier samedi du mois: 9h00 à 18h00. Les autres samedis: 9h00 à 14h00.



Modellbahn-Center am Markt

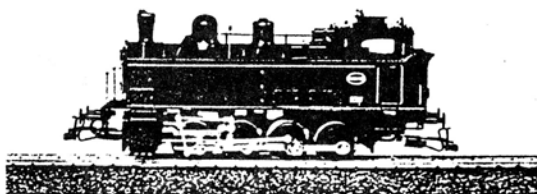
Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

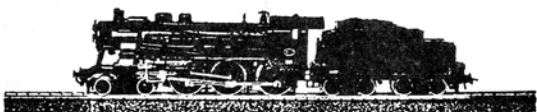
M. Hünnerbein oHG



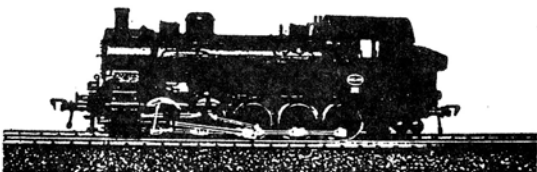
TYP 10~+= § 970, = 920 DM



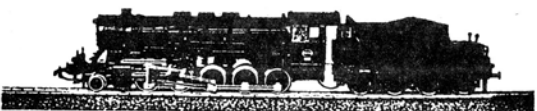
TYP 53~+=+KIT § 585, = 585 DM
K. 99 DM (sans chassis)



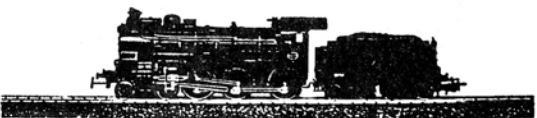
TYP 61~+= § 548, = 398 DM



TYP 98~+= § 498, = 378 DM



TYP 25~+= § 395, = 335 DM



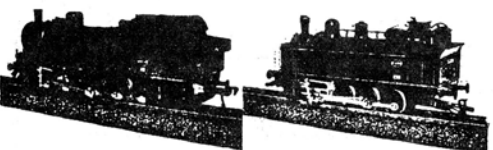
TYP 64~+=+KIT § 238, = 291 DM
K. 45 DM (accessoires compl.)



TYP 26 = = 228 DM

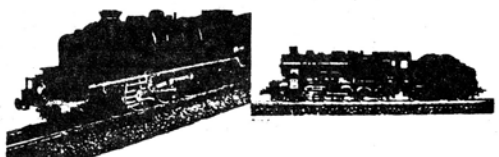


TYP 27 = = 249 DM



TYP 98

TYP 53



TYP 10

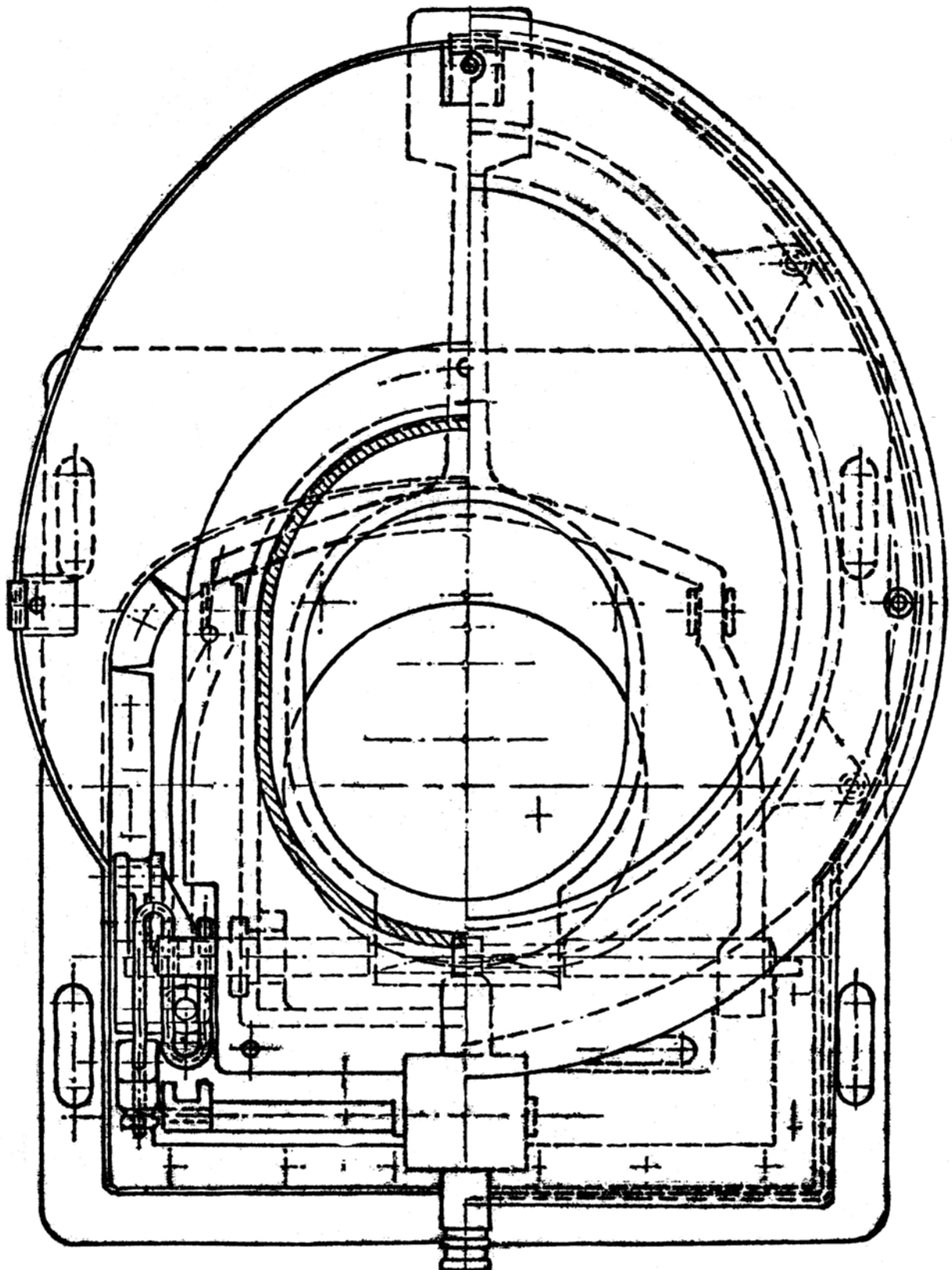
TYP 83 198 DM

LE MYSTERE DU MOIS (plan aimablement fourni par M. MANSY)

UN ACCESSOIRE TYPIQUEMENT FERROVIAIRE.

Qui peut nous en donner la nom ?

Aux trois premières réponses exactes qui nous parviendront, nous offrons le complément indispensable à cet utile objet (à emporter lors de notre prochaine réunion).



LIVRE NOUVEAU

LE CHEMIN DE FER DE BASTOGNE A LIBRAMONT Bientôt III ans

Par M. A. DAGANT

Il est inutile de vous présenter encore l'auteur de ce livre. M. DAGANT, encyclopédie vivante du monde ferroviaire, nous conte de façon amusante (n'hésitant pas à insérer un propos anecdotique ou une réflexion amusante) les III ans d'une petite ligne. III ans avec quelques points forts **sur lesquels** l'auteur s'étend plus (notamment la période trouble de l'occupation avec ses tragédies et ses anecdotes plus souriantes) 110 photos, dont plusieurs originales illustrent cet ouvrage à diffusion restreinte.

Grâce à la gentillesse de son auteur, nous pouvons vous procurer cet ouvrage

soit à nos prochaines réunions: 300 frs.

soit expédié franco à votre domicile: 320 frs (port et emballage compris)
franco recommandé: 350 frs

La somme de 320 ou 350 francs est à verser au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE à HOUDENG GOEGNIES en n'oubliant pas de mentionner le motif du versement ainsi que votre nom et votre adresse.

(n.d.l.r.: avec le système actuel de transmission des virements ou versements: c'est le folklore le plus complet et nous ne saurions que trop insister en vous demandant de répéter votre adresse et surtout d'écrire correctement car l'employé qui retape le motif n'est pas forcément un mordru des trains; de toute façon, une petite carte postale adressée simultanément à m. J-P. REGIBO, rue de la Cure, 52 à 1380 REBECQ et confirmant votre paiement ne peut faire aucun tort.

Quelques exemples: Ste Cécile devient Ste Eule !
FERRO-FLASH s'est intitulé FERRO-PLAY (ça m'a bougrément fait penser à une revue garnie de petits lapins)
Un versement venu de FRANCE est retransmi avec la seule mention d'ordre de M. Untel sans aucune autre précision
quant à notre ami REGIBO, nous avons déjà lu son nom à toutes les sauces.

LA REVANCHE DES 45.

Dimanche 28 septembre 1980, la SNCB innovait avec une journée "portes ouvertes" sur la ligne I18. Concrètement cela se traduisait par la gratuité du transport ferroviaire entre MONS et MANAGE. Bien sûr, une telle décision eut un honnête succès de foule et je connais quelques amis qui ont ainsi retrouvé le rail qu'ils avaient abandonné depuis l'époque des GCI.

Hélàs, manque de chance ou imprévoyance, l'expérience tourna court dans l'après midi avec la détresse du 3114 et, comme un malheur ne vient pas tout seul, celle du 7118.

La fée électricité refusant ses services, on fit appel au planton d'HAINÉ ST PIERRE, un beau 45 tout fier de ravir l'honneur aux électriques.... mais dont la capacité réduite provoqua la pagaille et l'affolement des voyageurs en gare de MONS. Exceptionnellement (mais je crois que c'est parce que c'était gratuit) ils étaient nombreux en cette après midi du 28 septembre et plusieurs restèrent sur le quai à méditer sur le renouveau de la ligne I18.

transmis par RS et CV

COURRIER DES LECTEURS

M. E. ZANDERS, particulièrement bien documenté sur les secondaires ainsi que sur le rail autrichien, apporte quelques précisions à l'avant propos de M. P. TORDEUR - article: "Mais pourquoi donc les trains roulent-ils à gauche" FERRO-FLASH 51

M. Tordeur prétend qu'on roulait à gauche en Autriche jusqu'en 1918. Dans le domaine Chemin de Fer, la situation est très brouillée et des plus confuses ! C'est à dire que je pourrais produire une centaine de photos où les trains roulent à gauche et une aussi grande quantité où ils roulent, de toute évidence, à droite. Cela correspond d'ailleurs très bien avec le caractère improvisateur des Autrichiens. Pour ma part, je crois que cela se pratique suivant les besoins du trafic. Les grandes lignes sont d'ailleurs équipées d'un système de signalisation qui permet l'alternance.

En ce qui concerne les tramways, là c'est plus précis. Après l'Anschluss du 13 mars 1938, une Loi du Reich du 1 juillet 1938 ordonnait de rouler à droite. Le changement a eu lieu à Vienne, le 19 sept. à la première heure. Réf: Krobot-Slezak-Sternhart: Strassenbahn in Wien, page 53. L'opération se trouve décrite en détail dans "Verkehrstechnik" du 20 oct. 1938 - H. Winter: Zur Einführung des Rechtsfahrens bei den Wiener Städtischen Strassenbahnen. L'idée de rouler à droite couvait depuis 1926 et depuis cette année, tout le nouveau matériel roulant était conçu en fonction d'un changement sans problèmes. Reste à noter que la "Stadtbahn", établie exclusivement en site privé roule toujours à gauche .

M. P. PIGEOLET nous informe que, suite à l'article "Dossier Constructeur" de M. SOETENS (FERRO-FLASH 51), il s'est présenté chez BUGGENHOUT (et non BUGENAUTE) pour acquérir du maillechort: il a trouvé là une maison particulière -avec une plaque BUGGENHOUT métaux non ferreux- mais n'a pu se faire ouvrir la porte: il nous demande comment procéder pour obtenir son maillechort. Qui peut l'aider?

D'autre part, il souhaite que les informations données dans FERRO FLASH soient valables et complètes: CLIQUET place Roep!?

R.: l'article en question a été écrit par un adolescent dont l'enthousiasme compense l'inexpérience. Il est, de notre côté, malaisé de rectifier ou corriger un texte.

Pour information: CLIQUET: Av. de Stalingrad, 22 1000 BRUXELLES 02/511.02.77



EN PARCOURANT

MODEL RAILROADER sept. 80: une curieuse application de l'électricité statique à la décoration de nos réseaux ou de l'herbe à 75.000 volts! A noter aussi: la réalisation d'enceintes grillagées et desp.n.

MINIATURBAHNEN sept. 80: cpm

RAILWAY MODELLER oct. 80: à relever la sortie par HORNBY de la rame APT. avec caisse des voitures s'inclinant dans les courbes comme sur le modèle réel: une maquette originale donc, avis aux amateurs

LA VIE DU RAIL: I757: dans la suite d'articles sur les cf espagnols des rencontres curieuses d'engins diesel de toutes origines. Une rubrique modélisme avec une étude du diamètre des roues des wagons marchandises

I758: n° consacré entièrement à la ville du Havre

I759: en cherchant bien, vous trouverez une rame Northlander qui a déjà fait couler beaucoup d'encre et MARKLIN peut envisager une nouvelle version avec locomotive américaine (FP7)

I760: cpm

RAIL MAGAZINE oct. 80: bientôt un nouveau record de vitesse pour la SNCF: c'est ce que révèle ce n° avec les essais sur la ligne nouvelle. Le point sur les autorails SNCB

I.D.R. oct. 80: cpm

LOCO-REVUE oct. 80: n° terne, beaucoup de suites d'articles, tout juste, nous avons retenu "Construction HO une 4-032 TA SNCF" surtout par l'exposé des techniques utilisées (découpe chimique du cuivre)

VOIES FERREES sept.-oct. n°1: saluons un nouveau venu dans le monde de la littérature ferroviaire et, une fois n'est pas coutume, étendons nous un peu plus largement sur le contenu de cette nouvelle revue: une surprise: beaucoup, beaucoup, beaucoup de photos couleur principalement sur le grand chemin de fer mais aussi sur le modélisme et les secondaires. De plus, bien que français, le coq ne chante pas trop et au contraire laisse place à un vaste tour du monde; le sommaire vous en convaincra: une étude sur les autorails DECAUVILLE SNCF (les premiers à transmission électrique) 12 photos C. / Les Z 6400 dans le jura avec 2 photos C. / essais des X 2101 dans les alpes 2 ph. C. / tram new-look pour Amsterdam avec 2 ph. C. / R.D.A. retour au charbon avec pas moins de 15 photos C. et une super de 2 pages / vapeurs sous le soleil en Turquie 5 ph. C. / la ligne Nyon St Cergue Morez 14 ph. C. / H0m le boum tour d'horizon de la production européenne en H0m 14 ph. C. / un petit réseau en H0m illustré par 4 ph. C. / le montage de la 71000 RMCF accompagné par 5 ph. C. / quelques photos C; de décor (8) / des photos de la 242AT en O de Fulgurex 12 ph. C. / le compte rendu de Model 80 10 ph. C. / I, HO et N magazines (les nouveautés en réalité) avec 9 ph. C. / retour au rail aux U.S.A. / une page des clubs, une des petites nouvelles, une des livres et une de petites annonces complètent ce premier numéro. Avez-vous fait le compte des photos C. (=couleur): plutôt épatant; même s'il ne paraît que tous les 2 mois, ce magazine fera (du moins nous lui souhaitons) un malheur et obligera ses concurrents à se renouveler. J'oubliai: il s'intitule "Le super magazine du rail réel et miniature" et sort dans un super format de 32 cm x 23 cm sur 102 pages.

Son directeur Patrice Bouillin nous avait laissé entendre des conditions très avantageuses d'abonnement pour les membres CFC et RMM, aussi, si ce magazine vous intéresse, mettez vous en rapport avec lui endéans les 8 jours (seul un mouvement d'ensemble pourra nous faire obtenir des avantages) et demandez lui les conditions d'abonnement en n'oubliant de citer FERRO FLASH et votre qualité de membre: son adresse: M. Patrice BOUILLIN 28 rue Moyrand à 38100 GRENOBLE France.

Correspondance août sept 80:(ALAF): à retenir une étude comparative de la voie HO n.d.l.r. remarquons que leur choix s'arrête aussi à PECO, choix que nous avons fait aussi pour notre réseau Club CFC

Gazet sept. 80 (De Pijl): pour ceux qui l'ont déjà vu: un plan du superbe réseau de ce club.

C.H.A.I. Contact (Centre Hennuyer d'Histoire et d'Archéologie Industrielle) 2e trim. 80: les dates d'ouverture des lignes ferroviaires du Hainaut par M. VANBELLINGEN

3e trim. 80: n° riche ferroviairement avec: "la construction ferroviaire dans la région du Centre" et "le contrat régissant la fourniture d'une locomotive par la FUF aux charbonnages de Ressaix"(c'était en 1910 et une 040T coutait 20.000 frs!)

HAINAUT TOURISME sept. 80: toujours sous la signature de M. VANBELLINGEN "Les chemins de fer à la conquête du Hainaut"

R. M. F. oct. 80: pour nos amis fanas de la SNCF, des réalisations de J. PORE sur base JOUEF (n.d.l.r.: j'ai eu ces modèles en main, ils sont très biens et le truc permet de multiplier ~~et personnaliser~~ vos engins)

BRUITS DE COULISSE

LOCO-REVUE annonce pour bientôt une gamme N JOUEF

M. P. PIGEOLET annonce en ROCO une 230G (annoncé aussi par la presse française) mais aussi une T 14 (= 97 SNCB)



PETITES ANNONCES

JE VENDS : Type 97 M + F (kit)
S'adresser M. Ph. SOETENS
Rue J. Haye, 29
7071 HOUDENG-AIMERIES

JE CHERCHE : Dépôt (N.D.L.R. sans doute dépôt d'attache) de la
9902 Etat Belge (ex T 13 prussienne) en 1933/34.
S'adresser M. SOETENS (voir adresse ci-dessus).

JE VENDS : Plusieurs séries de cartes postales modernes en N.B./C.
à sujets ferroviaires, tramways et chemins de fer
secondaires suisse, chemins de fer touristiques français,
italiens, hollandais.
Listes peuvent être obtenue contre timbre poste à 9 Frs.
M. Franz MICHAUX
Rue des Sports, 43 Bt. 10
6000 CHARLEROI

EXCEPTIONNEL: à vendre, matériel rare et ^de petite série.
Tout ce matériel n'a jamais roulé et est comme neuf:

Ecartement 0: Fulgurex I4I R bicolore 54.000 frs
Metrop I4I TC Nord 45.000 frs
Gebauer 050 TA SNCF 45.000 frs
Spring type 260 SNCB 18.000 frs
Verelst type I SNCB 30.000 frs
Pola E44 DB 5.000 frs

matériel remorqué: Elettren Pullman Iere cl. ss cuisine et WR: les 2
pour 14.000 frs. Darstead Inox SNCF mistral + kit superdétail: 2 voitures
à 16.000 frs pièce. Lottiaux OCEM parois lisses P.O. Iere cl. et une
mixte 2ecl. fourgon: les 2 pour 14.000 frs. Kit 108 voitures Est à 2
essieux en kit bronze: 4.000 frs les 2. Huebner wagons à minerai à
bogies DB le lot de 5: 14.500 ou le lot de 7: 20.000 frs.

divers: atlas locotracteur: 1.150 frs. Rivarossi kit à monter de
loco. DB BR 80 + kit motorisation: 1.500 frs. Gebauer pompe à eau: 1600f

Ecartement H0: R.M.A.: loco. SNCF 2D2 région S.O.5546 6.000 frs
R.M.A.: loco. SNCF 2D2 région S.E.9133 5.000 frs
Fulgurex CFF crocodile 10.000 frs
" " Be 4/6 10.000 frs ou en I seul lot
" " Ae 4/7 10.000 frs indivisible: 35.000frs
Metrop. CFF Ae 3/6 7.600 frs
Hamo S 3/6 bavaroise 2.300 frs
" BR 86 DB 2.000 frs
" BR 03 DB 2.100 frs
Trix inter. VT 08 4 éléments 6.000 frs
Hornby CC 7100 4.000 frs
Liliput P8 version P.O. grise 1.500 frs
Fleischmann I50 Z SNCF 2.700 frs
Trix inter. BR 42 part. transf. en I50 Y 3.500 frs
Gutzold I3IT Etat 900 frs
Divers: 400 m. rails flexibles Fleischmann 16.000 frs
7 paires d'aig. Fleisch. I724 A: 2.800 frs
3 TJD 1.200 frs ou en un seul lot
2 croisements I7II 400 frs indivisible: 4.400fr
40 rails I700 480 frs

U.S.A.

Et pour suivre: des modèles U.S. toujours comme neufs:

A. Laiton.

1) Matériel neuf, en écriin, non peint. * = peint d'origine.

- Balboa diesel Alco PA ₁ (powl) + PB ₁ (dummy) NYC *	5.000
- Westside Rio grande Challenger 4-6-6-4	14.000
- " PRR 4-6-2 K5	6.800
- United PRR 4-6-2 K4	7.000
- " B&O 2-8-0 E27	6.000
- NWSL N.P. 2-8-2 W3	7.000
- Fujiyama N.P. 2-6-2 T-1	6.000
- LMB PRR Caboose N-5	1.100
	<hr/>
	52.900

● uniquement pour cette série:

- pour achat global de ± 25.000 : -10%
- ou le lot indivisible : -20%

= 42.000

2) Matériel neuf, mais peint par amateur.

- United : ATSF 4-8-4 Class 3776	7.000
- LMB NYC 2-8-2 H106	6.800
- " B&O 2-10-2	5.250

3) Matériel neuf, peint d'origine, sans écriin.

- Tenshodo ATSF 4-6-4 Hudson	7.000
------------------------------	-------

4) Occasions.

- United NYC 4-8-4 Niagara, peinte en noir = modèle historique: première fabrication de United	5.000
- Tenshodo: Voiture streamline Vitadome laiton non peint complète avec trucks, amén. intérieur, éclairage	700
	<hr/>
	31.750

● Condition spéciale pour achat global des lots 2) + 3) + 4): -20% = 25.000

B. Plastique / fonte

Rivarossi: U.P. 2-4-2 Atlantic (en fonte)	1800
B&O 0-6-0 switcher #1264	1000
Tyco loco + tender de 1890 4-6-0 # 7706 kit à construire	600

U. S. A. (plastique)

1. Diesels.

- ⊗ = motorisé
- = dummy
- ⊕ = motorisé + flywheel.
- Shell = carrosserie seule + tous les accessoires.

Atkarn.

		Prix
SD-45	Burl ○ 4184 = 210.-	610.-
	Shell: 2x UP 2x PRR } 100.-/p.	
GP-35	Cherie ⊕ 4208 ^{3x} 525.-/p.	2.175
	Shell: 3x SP 3x chass EL à 100.-/p.	
GP-30	Burl. dummy (rareté)	500
GP-9	BCO ⊕ 3152	455/p.
	SP ⊕ 3153 2x	
	Milw. ○ 3059	160
U-25B	NCW ⊕ 3402	525
	WP ○ 3413	245
U-28C	UP ⊕	525

Model Power

ALCO FA 2 PRR (Tuscan)	822 A + 842 A	1155.-
Baldwin Shank Nose BEO	○ + ○	65.-
	○ + ○	1800.-

chassis interchangeables à la minute. -le lat

Tyco

GP-20 Burl. ● T228 A	490
F-9 - Can. Nat. A + B	560
- N.H	} unité A seule, soit ⊕ 420
- CEO	

Bachmann: GP-40 PRR dummy 350

Gilbert: F-3 B-unit Lackawanna ○ 140

AHM: RS-2 Erie-Lackaw.
1x ⊕ 5131 E 600
1x ○ 5131 ED 250

Rivarossi

- Krauss-Maffei Rio Grande	3.000
- E8 - PRR et BEO: A + A	1200./p.
- " " A + A	2000./p.
- UP: A	750.-
- U 25c: ATSF ⊕ et Burl. ⊕	1.100./p.

2. Rames Complètes.

① PRR Streamliner Broadway Land:

- 1x RPO (2741) + 1x observ. (2747)
- 3x roomettes (2746)
- + les introuvables en Europe:
- 1x Smooth Side Baggage AHM 6285-P
- 4x chair coach AHM

La rame de 10 voitures + la GG1 Rivarossi = 3.750
(tout en Tuscan Red)
Sans la GG1: 2.500

② Santa Fe 80' Pullman:

- 1x Observ., diner, Combine Rivarossi
- 2718 2732 2716

+ les Walther kits introuvables et recherchés: 1.500.
- 7850. 70' Baggage ATSF
- 7859 80' dormitory lounge ATSF
(le dernier est presque construit)

Suppl.

Complément éventuel: 3x Pullman Rivarossi:
repeint en vert Pullman
décalcos à apposer selon goût
et non propre individuel de voiture 300./p.

Locomotive: voir liste laiton.

③ Gilbert: rame streamliner N.P. vert clair/vert foncé

- 1x Combine, coach, Vista dome, observ.
 - + 1x coach Tyco (décor. identique)
 - + 1x full baggage Tyco (inox, en kit)
- NB: observ: un petit éclat de peinture, facile à retoucher.

1350

④ Tyco: Rame streamliner Shorties Inox

- 1x observ., combine, full baggage (métal, long)
- 4x coach.
- 1x voiture articulée (bricolage à terminer)
- roadboard: différentes compagnies
- baggage: weathered, steel.

1200

⑤ Roundhouse

Rame de 5 Pullman Palace Cars 1400
1x Obs-diner-combine 2x Palace
locomotive: voir liste laiton.

⑥ Rame streamliner multi-rouge (multicolore)

- E8 Rivarossi A ⊕ + A ⊕ Illinois Central
- Shell Cary locomotive Works pour faire E6 A+B,
- s'adapte sur chassis Rivarossi de E8
- non peint.
- Rame de 12 streamliners AHM, Rivarossi:
3x coach Illinois Central, 2x Baggage (NP+BN)
2x duplex sleeper BN, 1x Vista dome NP
3x Roomettes N.P., 1x observation NP

5.600

Et pour suivre encore, à vendre par lot uniquement

24I A Est (Maison des Trains) + 6 voit. TY (3 montées et 3 en kit) bicolores époque Est:	7.000 frs
2 tenders 23IC JOUEF + I tender 23IE RIVAROSSI + I châssis moteur cplet BB belge LIMA:	800 frs
16 voitures Forestier CPMR avec aména. intérieurs	12.000 frs
232 TC SNCF LILIPUT + 6 voitures TY FRANCE-TRAINS vertes	5.600 frs
14I P JOUEF + 6 voitures Forestier JEP:	4.000 frs
CC 40.100 JOUEF + 10 voitures TEE inox JOUEF	2.500 frs
E 03 HAMO TEE + 7 voit. TEE TRIX inter.	3.600 frs
S 3/6 verte HAMO + 5 voit. Rheingold LILIPUT	4.500 frs
BR 03 HAMO + rame 7 voit. DB vertes gr. lignes TRIX inter.	4.000 frs
E 428 FS + 5 voit. gr. lignes FS brun/beige + I FS à cpts	3.800 frs
E 94 HAMO + 4 Schürzenwagen BB + I OBB LILIPUT	4.300 frs
16 voit. OCEM lisses (kit) FR.-TRAINS	10.000 frs
7 voit. OCEM rivets FR.-TRAINS + 6 voit. OCEM rivets JOUEF	5.500 frs
rame bicolore UIC vert/gris 5 JOUEF + 2 MMM	2.800 frs
23IC JOUEF chocolat superdét. + 6 voit. PMP Nord superdét.	7.000 frs
23I C (noire, salie) anc. modèle + 6 voit. OCEM superdét. ANTAL/RATEAU	6.000 frs
24IP KITMASTER montée et peinte	500 frs
Divers: I plaque tournante FLEISCHMANN montée sur planche: ancien modèle:	1.000 frs
I plaque tournante METROPOLITAN	5.000 frs
Outils: un tout SHERMANN + accessoires + outils	12.000 frs

ATTENTION: tous ces articles sont neufs

Si l'un ou l'autre de ces articles vous intéresse, veuillez le communiquer à M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657 à 7160 HAINE ST PIERRE le plus tôt possible (une liste similaire a été remise à un Club français)

Si vous êtes REELLEMENT AMATEUR d'une de ces pièces mais que vous désirez d'abord la voir, une visite est possible dans la fin octobre (samedi après midi ou dimanche matin) avec alors partage des frais de route (environs de GAND): mettez vous en rapport avec M. P. HAUTEFIN

Les pièces vous seront réservées dans l'ordre d'arrivée des demandes



JOUETS STAQUET

GRAND RUE, 49

MORLANWELZ

Tél.: 064/44.39.56

- * du modelisme!
- * des jeux! - sur plus de 140 m² -
- * du jouet!

vous propose...

**un réseau complet
en HO pour 1995.- frs**

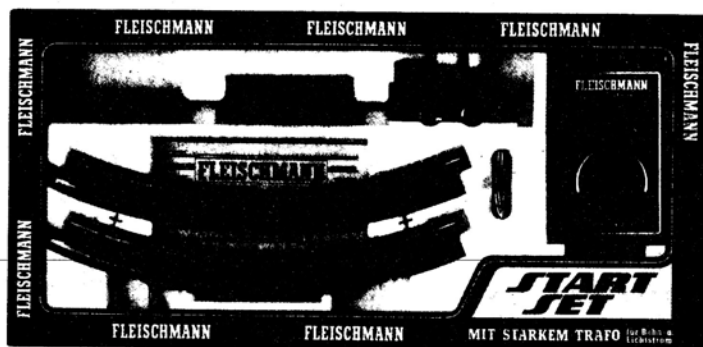


Comprenant: 1 loco-tender mixte, 2 wagons à marchandises et transformateur; avec un cercle de rails se composant de 8 x 6024 dont un avec cables de raccordement. Long. du train: 310 mm.

6315



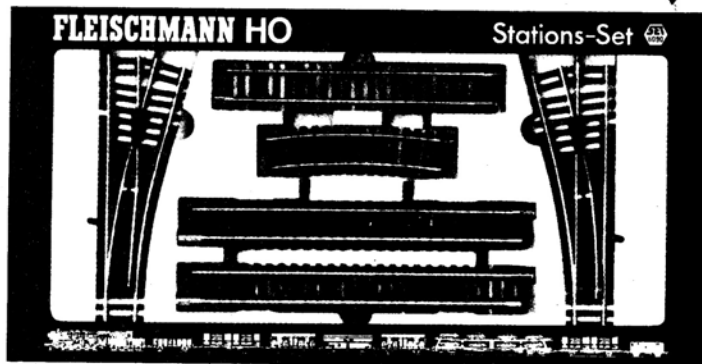
Avec transfo fournissant courant de traction + courant d'éclairage



Et une boîte 6090

Contenant: 11 rails droits 6001, 2 rails d'égalisation 6005, 2 rails courbes 6032 et 1 paire d'aiguillages 6044.

**Pour 1995.- frs
vous pouvez réaliser
le splendide réseau ci-dessous.**



Boîte 6090

carte de fidélité

ET TOUJOURS LE MEILLEUR ACCUEIL DANS UN CADRE RENOVE

Ouvert: du mardi au samedi de 9 à 12h30 et de 13h30 à 19h.
le lundi de 14h à 19h.

JOCADIS

rue de Bruxelles, 58,
1390 - ENGHEN -

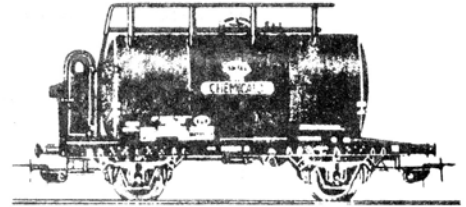
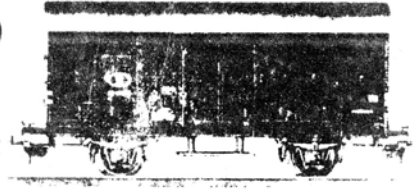
Tél. : 02 / 395.22.96

FERMÉ LE LUNDI - OUVERT LE DIMANCHE de
10 à 13h.

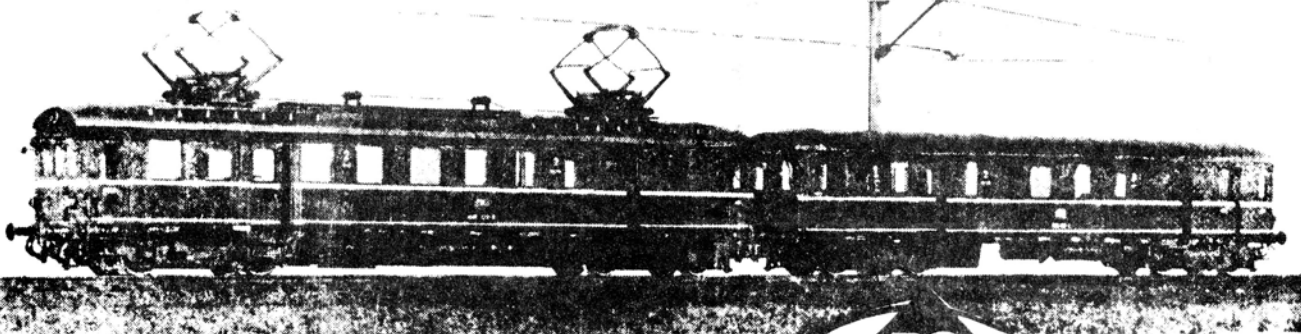
SIGNALISATION BELGE : 10 MODÈLES.

DISPONIBLE:

Piko



SNCB



2.630.-

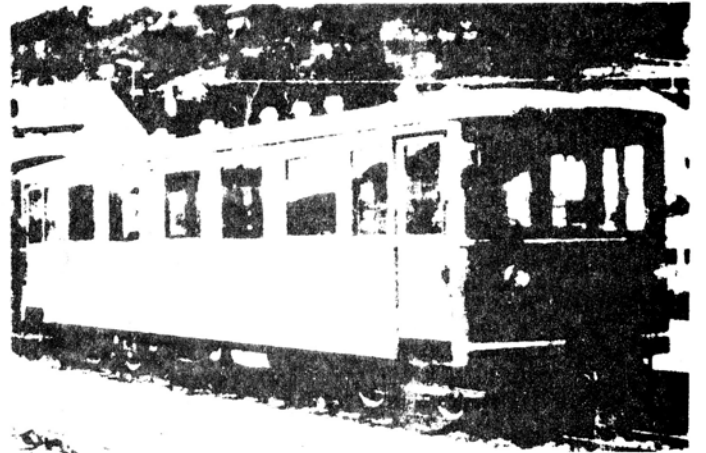
EN
OCTOBRE



HO Modell der DB Elektro-Triebzug BR 485/885

PANIER

HO e Boite de construction
du VT 303 -motorisé.



VT 303 Dieseltriebwagen der SWEG
- Jagstalbahn -

Pendant tout le mois d'octobre :
les meilleurs prix sur l'outillage.

hobbyboy

POWERLINE

BADGER

Speedy Sprayer

X-ACTO



po™

- DREMEL