

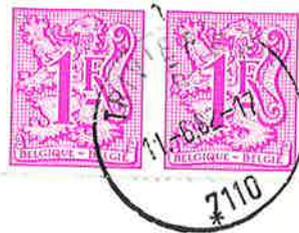
MODELISME  
DOCUMENTATION  
INFORMATIONS  
FERROVIAIRES

N°71

MENSUEL



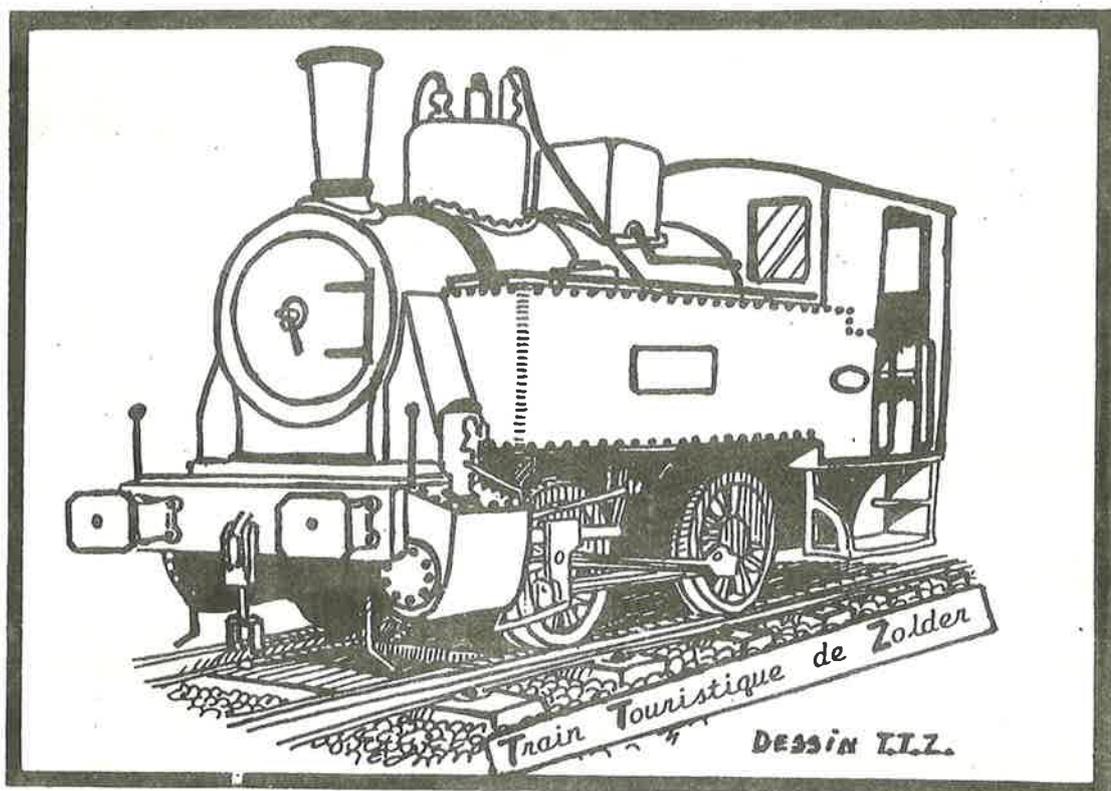
79



# FERRO

MAI - JUIN  
1982

L  
A  
S  
H



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE  
RAIL MINIATURE MOSAN

# FERRO-FLASH

N° 71

MAI JUIN 1982

Adresse postale:

Chaussée de Mons, 125  
7160 HAINE ST PIERRE

## SOMMAIRE

Nos activités	3
Vapeur vive - grands écartements	4
Les pantos de nos poly. M. BROIGNIEZ	6
Un tram de papier P. TORDEUR	10
Soufflet HO infor. MUPDOFER	10
Deux ou trois rails? G. BRIDOUX	11
TYPE 50 SNCB X. JACQUET	14
Répartition matériel SNCB M. THIRY	16
Les réseaux touristiques P. TORDEUR P. TOUBEAU	17
A LA SNCV Le littoral P. TORDEUR	23
EN Parcourant	24
Librairie titres disponibles	25
Commandes groupées	26
Courrier des lecteurs	28
Petites et grandes annonces	30

C.F.C.

Adresse postale:

Chaussée de Mons, 125  
7160 HAINE ST PIERRE

Section BRUXELLES:

resp.: M. M. BOIGNIEZ  
Rue de la Victoire 145/9  
1060 BRUXELLES

Compte bancaire:

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre  
HOUDENG-GOEGNIES

R.M.M.

Secrétariat:

M. JM. WARZEE

Route de Gembloux, 33

5002 ST SERVAIS

Compte bancaire:

001-0013804-09

M. HERBIET

NAMUR

Les articles de FERRO-FLASH ne peuvent être reproduits qu'après accord de leur auteur.

Tout courrier demandant réponse doit être accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée.

FERRO FLASH est entre vos mains grâce au dévouement de Mme FRANCOIS et de MM. FRANCOIS, DEBLIQUIT et HAUTEFIN.

# NOS ACTIVITES



## Nos réunions



### REUNION MENSUELLE:

Samedi 19 juin 1982 à 14h30 Local ALLIANCE Ecole communale  
Rue A. Renard (ex-rue de L'Alliance)  
HOUDENG GOEGNIES

Au programme: \*Construction d'une caténaire en N par M. JP BLANCHART  
\*Mon futur réseau; choix de son infrastructure

A 17h30: \*Construction d'un wagon à bogies à l'écartement de  
5" par M. P. KARPINSKI

### REUNION HEBDOMADAIRE

Les jeudis de 19h30 à 22h...et parfois plus  
Construction du réseau mixte HO, bibliothèque ouverte

### SECTION VAPEUR VIVE

- samedi 19 juin à 17h30, exposé sur la construction d'un wagon à bogies.
- Dès septembre, séances de travail sur la future piste à vapeur vive de HOUDENG GOEGNIES: volontaires bénévoles, veuillez laisser votre adresse à l'ami KARPINSKI, rue de la Corderie, 80 à 7071 HOUDENG AIMERIES pour convocation à ces séances

### SECTION BRUXELLES

Toutes informations par feuillet séparé



Les prochaines réunions se tiendront aux dates suivantes (ouvrez vos agendas)

- |                   |                                     |
|-------------------|-------------------------------------|
| 25 JUIN 1982      |                                     |
| 30 JUILLET 1982   |                                     |
| 17 SEPTEMBRE 1982 | à 19h30 au local du R. M. M.        |
| 29 OCTOBRE 1982   | Centre Socio-Culturel Communal      |
| 26 NOVEMBRE 1982  | Plateau de Belle-Vue; rue du Trèfle |
| 17 DECEMBRE 1982  | 5100 JAMBES Montagne NAMUR          |

# Vapeur vive

VAPEUR VIVE ET GRANDS ECARTEMENTS est une section du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE appelée à un développement considérable dans les prochains mois: en effet, pour la PREMIERE FOIS EN WALLONIE, un club ferroviaire disposera d'un réseau permanent aux écartements de 5 et 7 $\frac{1}{4}$ " . Encore une fois, c'est grâce au dévouement sans réserve de QUELQUES UNS que nous avons pu mener notre action à bien, dévouement bien heureusement apprécié et soutenu par la Commune de LA LOUVIERE qui, elle aussi une fois encore, nous apporte son aide en mettant à notre disposition un cadre rêvé pour notre future piste: un parc en plein centre de l'ancienne commune de HOUDENG-GOEGNIES.

### REUNION DU DIMANCHE 16 MAI - RESPONSABLES GRANDS ECARTEMENTS

Après que M. HAUTEFIN nous eut exposé la demande faite au nom du CFC au Collège des Bourgmestre et Echevins de LA LOUVIERE, il passa en revue les différents catalogues et offres reçus suite à ses demandes aux firmes anglaises et allemandes productrices de matériel miniature. Bien vite, nous fûmes découragés par les prix proposés, ils sont tout à fait incompatibles avec notre trésorerie.

Plusieurs membres ont alors proposé d'exploiter leur propre matériel sur les voies C.F.C. Ce matériel est en construction.

M. P. KARPINSKI signale qu'il construit un wagon à bogies pour le Club. Il envisage aussi en 7 $\frac{1}{4}$ " la construction en petite série d'un tracteur diesel SNCB série 73. L'un de ceux-ci pourrait être acquis par le CFC. Les membres souhaitant acquérir en propre un tel matériel sont priés de le contacter au plus tôt (voir adresse plus bas)

Les tâches ont alors été réparties:

Conseiller Technique: M. Luc TENNSTEDT  
Ch. de Soignies 25  
1393 MARCQ LEZ ENGHEN

Fabrication voie ; M. Olivier BANNEUX  
Rue de Luttre, 37  
6178 GOUY LEZ PIETON

Fabrication matériel: M. Pol KARPINSKI  
roulant Rue de la Corderie, 80  
7071 HOUDENG-AIMERIES

Responsable de la piste : M. Philippe DUSEPULCRE  
Rue de la Station, 154  
6178 GOUY LEZ PIETON

Echelle I; pose et entretien: MM. P. et L. HEYMANS  
voie Place Mattéotti, 15 bte 9  
7100 LA LOUVIERE

télécommande des : M. J. DUFRASNE  
modèles Chaussée de Mons, 35  
7030 ST SYMPHORIEN

Deux membres (à notre connaissance du moins) possèdent du matériel vapeur d'un écartement différent de ceux qui seront pratiqués régulièrement à HOUDENG; une section d'essai pourra être construite à leur intention (M. DEBLANDER 1/20 et M. DECKX 2½")

#### A TOUTE VAPEUR - INFORMATIONS

Lundi 24 mai: Ière bonne nouvelle: M. JP. BLANCHART nous annonçait la mise à notre disposition de l'infrastructure de base de la piste à l'échelle I.

Vendredi 28 mai: M. DEBLIQUET nous informe que la demande faite à M. JP HUBERT, Echevin de la Culture, a été transmise au Collège et qu'une suite favorable lui a été réservée.

MM. les responsables des activités: EN VOITURE!

**URGENT**

#### DEMANDE DE PRIX

**URGENT**

Vous connaissez bien un fournisseur en métaux ferreux?  
Vous êtes parent d'un fournisseur en métaux ferreux?

C'est l'occasion d'aider votre Club en jouant de votre influence pour nous obtenir les prix les plus doux.

Il nous faut: FER PLAT 20 x 8 ou 10

FER U PLIE A FROID 40 x 20 x 30

En toute première estimation, les quantités approcheraient les 400 m.

Veillez communiquer toute information à ce sujet à

M. P. KARPINSKI  
Rue de la Corderie, 80  
7071 HOUDENG-AIMERIES

# MODELISME

LES PANTOGRAPHES DE NOS LOCOMOTIVES POLY-COURANTÉS TYPES 15 - 16 - 18.

Par M. M. BROIGNIEZ

Afin de rendre nos modèles réduits plus fidèles et fonctionnels, je vous propose d'y mettre les pantos exact, et à leur place. Car avec un tant soit peu d'esprit d'observation chacun se rendra compte que les trois maquettes dont question ont toutes quelque chose qui "cloche".

Analysons nos trois modèles (toujours du point de vue pantos.) :

Hle 15 LIMA - Pantos faux et non fonctionnels.

Hle 16 MÄRKLIN - Pantos fonctionnels, mais trois fois le même, ressemblant vaguement au panto D.B. (Allemand).

Hle 18 JOUEF - (Pour ceux qui possèdent ce modèle) en 82 LIMA annonce aussi une I8 (I805 en livrée jaune, bêrk!!!).

- Pantos non fonctionnels, et de plus leur emplacement relève de la plus haute fantaisie.

Pour rendre les choses plus faciles et plus claires, j'ai cru bon de faire un petit schéma très simple des 3 locomotives. Ces petits dessins vous permettront d'avoir quelques points de repères, et ce afin de mettre les pantos à leurs places qui leur revient sur chaque modèle.

Les pantos quand à eux nous seront fournis par SOMMERFELD, pour les 3 modèles en question, ils seront les mieux appropriés :

Il faut pour la Type 15 : 1 x réf. 968. (+/- 300FB.)

" " " " " 16/18 : 3x réf. 968 + 2x réf. 984 (+/- 15FB.)

En effet, 1 boîte 968 contient 2 pièces. Les locos 16 & 18 ayant chacune 3 pantos, il faudra par conséquent 3 boîtes 968 pour les 2 locos, et de plus pour ces deux modèles il faudra encore 2 frotteurs 984 pour les deux pantos allemands.

REMARQUE: Dans la boîte réf. 968 il y a depuis quelques temps 3 frotteurs:

A/ pour continu S.N.C.B. (également 1,5Kv. N.S.)

B/ pour continu S.N.C.F. (1,5Kv.)

C/ pour alternatif S.N.C.F. (25Kv. - 50Hz.)

Le frotteur double pour continu S.N.C.F. ne nous sert pas dans cette transformation, mais pour les amateurs de "français", ce frotteur convient exactement pour les machines bi-courants françaises: 25.500 JOUEF, et 22.200 ROCO, entr' autre. Donc ne jetez rien!!!



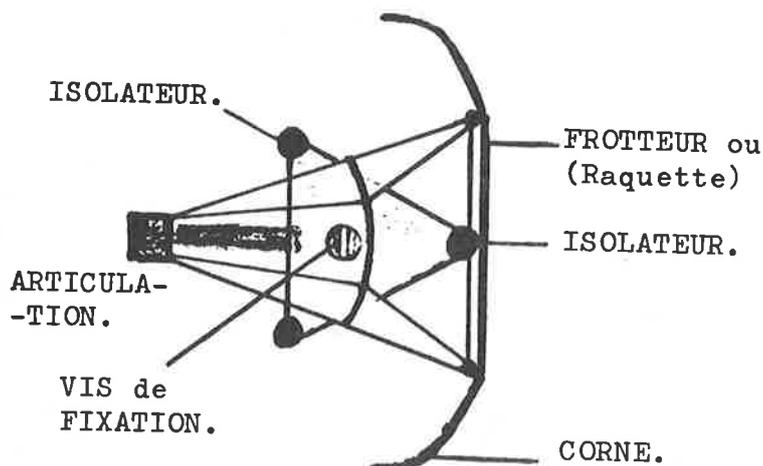
Four mémoire: HLE 15 = 1 panto 1,5/3 Kv= + 1 panto 25 Kv  
 HLE 16 = - + - + 1 panto 15 Kv  
 HLE 18 = - + - + 1 panto 15 Kv

HL.	= 1,5Kv. (I)	= 3Kv.(I)	25Kv.-50Hz.(2)	(3) 15Kv.-16Hz.2/3
I5	XX	XX	XX	Néant
I6	XX	XX	XX	XX
I8	XX	XX	XX	XX
	N.S. - S.N.C.F. (Sud de la FRANCE)	S.N.C.B. - F.S.	S.N.C.F. -	D.B. - SBB/CFF.

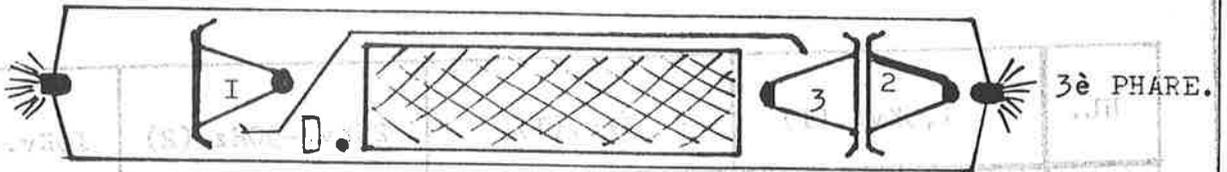
XX = présent  
 Kv = millier de volts  
 Hz = Herz ou périodes  
 I = panto SNCB - NS  
 II = panto SNCF (vois schéma)  
 III = panto DB

N.B.

- 1) Le panto continu est le même en 1,5 Kv et 3 Kv et il y a donc un autre panto pour l'altern. 15 Kv DB et encore un pour le 25 Kv SNCF; du moins pour les HLE 16 et 18 comme le montre le tableau ci-dessus.
- 2) Les pantos SOMMERFELD sont à assembler, mais je rassure immédiatement ceux que cela pourrait contrarier, c'est facile: "il n'y a qu'à" suivre le petit schéma joint à chaque boîte. D'autre part, en ce qui nous concerne, la base à utiliser est la triangulaire (3 isolateurs), mais gardez précieusement tout ce que vous aurez en trop car cela viendra à point pour d'autres modèles (voir remarque sur les frotteurs).  
 Pour être correcte, la base triangulaire se place comme indiqué dans le schéma ci-dessous. Donc l'isolateur formant la pointe du triangle se trouve côté frotteur du panto, et ce pour tous les pantos des trois modèles.



HLE Type 18.

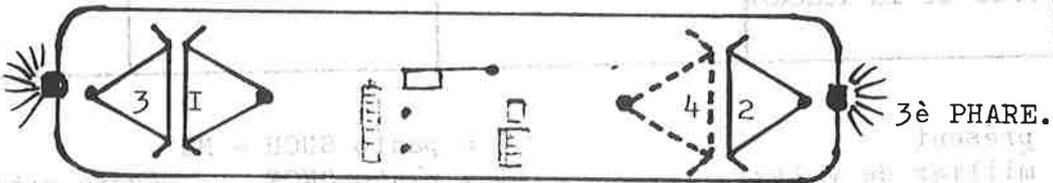


Disjoncteur(Alternatif)  
Ligne de toiture.

PROEMINENCE du TOIT.  
(en réalité il y a là des résistances.)

spécialement pour la 18 mais aussi pour les autres machines, centrez vos pantos sur l'axe du bogie

HLE Type 16.



PC. 1

PC. 2 (Poste de conduite)

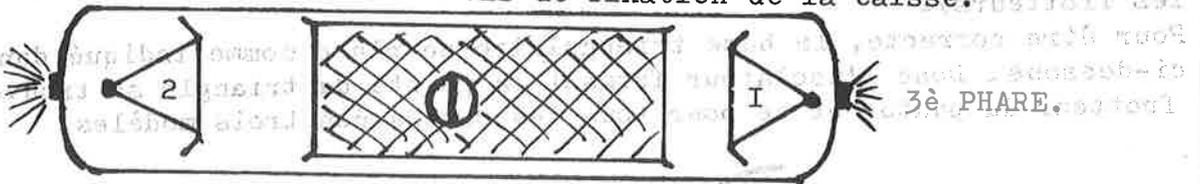
N.B. - 4= emplacement du panto SBB./CFF.pour les amateurs désireux de voir circuler une loco belge sur leur réseau à tendance suisse(ben voyons!!)

ATTENTION : UNIQUEMENT sur les hl I601 à I604.(J'insiste!)

Raquette CFF: référence 985 Sommerfeld

HLE Type 15.

Vis de fixation de la caisse.

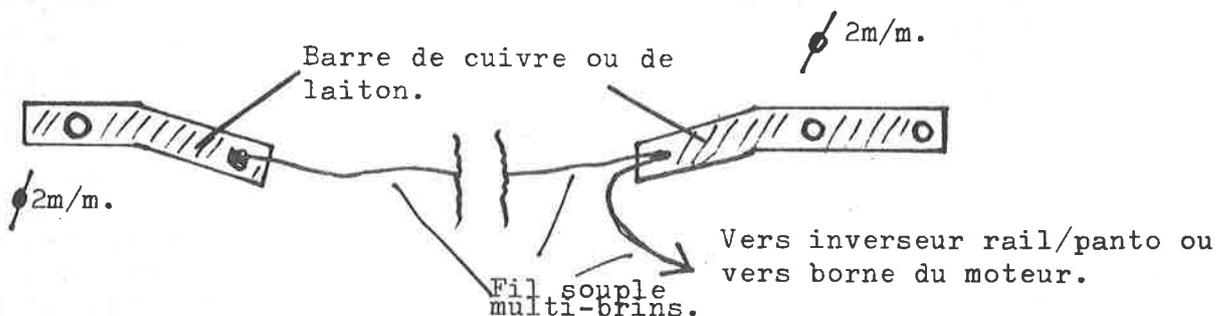


PROEMINENCE DU TOIT.

Remarque: sur la HLE 18, JOUEF a fait le contraire de la réalité: il y a deux pantos du côté où il n'en faut qu'un et vice-versa.

## Finalion:

Afin de rendre les pantos fonctionnels (comme dans la réalité), je vous conseille de relier électriquement vos pantos à l'aide de fil électrique soudé sur une petite lamelle de laiton ou de cuivre (fait maison!)



Pour la Märklin, le travail est déjà fait.

Pour la Jouef et la Lima, on peut pousser le vice jusqu'à y mettre un petit inverseur afin d'avoir la commutation rail/panto (mille excuses, mais je suis un ancien märkliniste). Pour ma part, j'estime que les locos électriques ne doivent fonctionner uniquement qu'en panto (réalisme oblige).

Le fil venant des pantos doit être relié soit au petit inverseur (si vous en mettez un), soit à une des bornes du moteur, de préférence celle de la prise de courant des roues. Dans ce cas, la loco fonctionne uniquement par caténaire.

Je vous conseille également de boucher les horribles trous laissés par les pantos d'origine (du moins sur la 18 Jouef) et bien sûr de repeindre le toit (sali de préférence, n'est-ce pas Georges?), ce que, je vous l'avoue, je n'ai pas fait.

Et, dernière touche, il faut peindre les pantos en gris sale ou encore les passer à la bombe de graphite, ce qui pour moi, donne le plus bel effet réaliste. Lorsque le graphite est sec, donnez un léger petit coup de lime sur la surface de frottement de la raquette pour la rendre brillante (réalité, réalité...). Tout ceci bien sûr AVANT de fixer les pantos sur vos machines (je ne suis pas maso).

Pour les puristes, la SNCB peint les cornes des pantos (des pantos seulement) en blanc. Très joli à la sortie de Malines, mais deux jours de pluie plus tard...!

Amis modélistes, bon courage et à vos outils.

M.B.

NdlR: Lorsque tout est fini, contactez-moi pour que je vous explique comment "flanquer" la loco à terre!!! sic

## Modélisme : un tramway suisse.

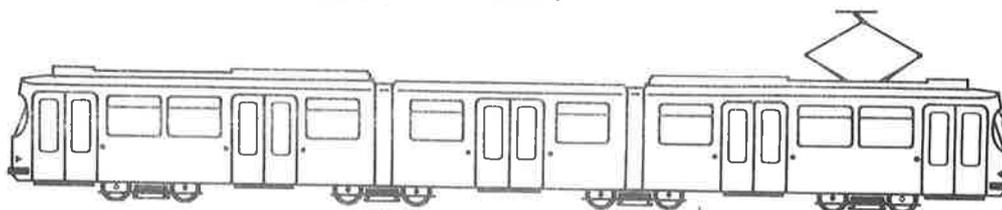
La société qui gère les transports en commun de Bâle et environs, connue sous le nom de Groupement BLT-BVB, a réalisé les éléments d'un tram articulé à deux caisses et trois bogies. Il s'agit de la motrice n°201, de la série 201-266, fabriquée à partir de 1978. Le tram est présenté en livrée jaune avec une ligne rouge et film "11 - Aesch".

La matière est le carton, à découper et assembler, et le carton seul. Des roues au pantographe, on peut en effet réaliser la totalité du modèle dans la même matière. Mais le "bricoleur" qui sommeille en chaque modéliste peut perfectionner le modèle, le motoriser ou au moins le doter de roues adaptées à la voie HO. L'échelle de 1/55 permet en effet de considérer que la voie de 16 mm. équivaut plus ou moins à la voie métrique. Terminé, le tram mesure environ 35 cm. de longueur, 4 cm. de largeur et la hauteur de la caisse (roues exclues de même que le panto, son support et les panneaux publicitaires du toit) est de 5,2 cm.

Le choix du carton (même accompagné d'un mode d'emploi illustré), le manque de relief des portes et fenêtres, l'échelle même de 1/55 prêtent peut-être le flanc à la critique, certes. Il n'empêche que l'initiative a été prise. Si une telle idée était appliquée à des véhicules belges, gageons qu'elle aurait un certain succès...

Pol TORDEUR (CFC)

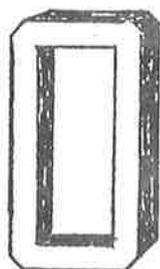
En pratique: écrire à B.V.B., Claragraben, BASEL (CH)  
prix: 3,50 FS. pièce + frais d'envoi (2,5 FS.)  
à l'étude: motrice articulée verte des trams  
urbains de Bâle.



## \* MUPDOFER NEWS \*

Une nouveauté nous a été soumise et nous envisageons d'en passer une commande groupée si la demande le justifie, la voici:

D  
I  
M  
E  
N  
S  
I  
O  
N  
S



ext.: 28x13x3 mm  
int.: 24x10x3 mm

Il s'agit d'un soufflet réaliste en caoutchouc synthétique destiné à être ajouté aux soufflets existant sur les modèles commerciaux, ou à les remplacer.

Ce soufflet reproduit fidèlement les plis de l'"accordéon" et est très souple, il est aisément compatible avec l'attelage court de ROCO et sa base universelle RIBU, convenant aux autres marques. (échelle HO, bien entendu.)

Suite page I4



DEUX RAILS ou TROIS RAILS  
 SYSTEME MARKLIN ou INTERNATIONAL  
 VRAIS et FAUX PROBLEMES

Thème raboché dirons certains, sans doute avec raison.

Et pourtant, la lecture de divers articles sur le sujet montre qu'il en est peu qui évitent le piège d'un parti pris mal dissimulé.

Je songe en particulier à L'ELECTRICITE au service du MODELISME de P. CHENEVEZ qui, à côté d'une intéressante étude comparative des systèmes blocks et des systèmes de conduite des trains, exprime à propos du système trois rails, quelques jugements erronés.

A l'opposé, je citerai l'article de J. MARECHAL, paru dans CORRESPONDANCE (ALAF) de mars/avril 1979, dont les idées méritent plus qu'une attention distraite.

Une analyse qui se veut objective doit, à mon sens, considérer trois problèmes distincts :

- la voie
- l'alimentation en courant de traction
- l'inversion du sens de circulation

-----

#### La VOIE

Cet aspect de la question est, et demeurera sans doute, le plus subjectif. Depuis que la "troisième file de rails" a été remplacée par un alignement de plots, et que Märklin a abandonné son socle-ballast en tôle peinte, en créant la voie type K, le problème esthétique me paraît résolu.

Bien sûr, même discrets, ces plots gênent les puristes ou réputés tels; personnellement ils ne me paraissent pas plus dérangeants que d'autres approximations imposées par l'échelle 1/87ème (courbures exagérées, longueur limitée des convois, etc).

Par contre, la présence de trois conducteurs isolés, qui caractérise la voie K, offre la possibilité d'une détection de présence d'une simplicité inégalable et par ailleurs conforme à la réalité. La nouvelle génération d'aiguillages (réf. 2271) pré-



## L'INVERSION DE SENS DE CIRCULATION

La symétrie de la voie "trois rails" est de nature à simplifier un certain nombre de problèmes de raccordement en courant continu ou pulsé : les boucles de retournement et les bretelles diagonales ne nécessitent plus de dispositifs spéciaux d'inversion.

Cependant les dispositifs électroniques annexes, de plus en plus nombreux, (blocks, T.C.O., etc) ne s'accrochent pas toujours de l'inversion de polarité, et il est souvent souhaitable de disposer d'un potentiel de référence, par exemple les rails extérieurs de la voie K.

Cette difficulté peut être résolue par une alimentation à double polarité, où l'on n'inverse que l'un des conducteurs, mais cette formule se complique rapidement si l'on fait appel à des alimentations à commande électronique, car les semi-conducteurs ne sont généralement pas réversibles.

Si l'on accepte cette contrainte, une voie "trois rails" alimentée en courant pulsé, susceptible d'inversion de polarité, peut être considérée comme universelle : l'ajout d'un patin de contact aux locomotives "deux rails" est généralement assez aisé, tandis que la transformation du matériel Märklin ne nécessite que le remplacement du relais par deux diodes.

Vu la simplicité de la détection de présence et du système block associé, cette formule peut paraître idéale. C'est le choix de J. MARECHAL, déjà cité.

Par contre, la télécommande par surtension conserve quelques atouts :

- pas d'inversion de polarité lors de l'inversion de sens,
- possibilité de télécommande d'un décrocheur sur certaines locomotives Märklin (attelage TELEX),
- réalisation simple d'automatismes spectaculaires (cf. présentation du club de Wareme à la réunion CFC du 19/12/81

et quelques inconvénients :

- nécessité d'une source de surtension,
- protection du moteur et de l'éclairage contre les surtensions (cf. FERRO-FLASH n° 63 et 64)

J'en resterai là, et cet article n'aura pas de conclusion.

Je ne cherche à convaincre personne.

Je n'ai pas encore fait de choix définitif, c'est à dire que j'ai conservé le système Märklin, tout en constatant que la modification des machines "deux rails" que j'ai acquises n'est pas toujours simple, mécaniquement parlant, et que les relais dits électroniques sont d'un prix non négligeable.

Qui apportera des arguments complémentaires?

G. BRIDOUX.

Le prix de vente au détail devrait se situer aux environs de 70FB la paire, ce prix est une estimation et dépend des fluctuations monétaires et de la quantité commandée.

Si vous êtes intéressés par ces soufflets, voulez-vous nous le faire savoir en nous envoyant un petit mot (une carte postale suffit) donnant la quantité désirée, et vos noms et adresse.

Nous jugerons si le total souhaité est compatible avec les conditions du fabricant, et qui sait, nous obtiendrons peut-être, une diminution de prix en fonction de la quantité.

Nous pensons clôturer notre enquête le plus rapidement possible, et si cela s'arrange, nous vous contacterons.

Si vous êtes intéressé, prière contacter  
MUPDOFER asbl B.P. 1343 à 1000 BRUXELLES

## Dossier constructeur

### Type 50

Construisons une Type 50:

Ces petites locomotives de manoeuvre, du type 020 T, avaient été rachetées, après 1918, à l'armée américaine, en même temps que les types 40 & 57. Suivant les habitudes anglaises et américaines, comme le Type 57, elles portaient leur réserve d'eau autour de la chaudière, comme un matelas!

Le modèle réduit en HO est construit à partir d'une caisse moulée en résine. Elle comporte trois parties, numérotées sur le plan: A, B, C. Elle est conçue pour être montée sur le chassis de la 020 de Mehanotechnika. Cependant, le diamètre trop important des roues de ce chassis ne permet pas un résultat satisfaisant: la caisse se trouve placée trop haut. D'autre part, il manque les marchepieds et le tablier avant.

La planche dessinée avec soin donne les indications utiles. Commentons seulement quelques points:

Se procurer un train de roues Roco provenant de la petite 030 T; ne pas oublier les petites vis de fixation des bielles sur les roues.

N'utiliser que les essieux avec petit contrepoids.

Les axes Roco n'ont que 2 mm, alors que le chassis exige 3 mm. Le remède est facile. Réaliser deux fourreaux en tube de laiton de 3 mm de diamètre extérieur pour 2 mm à l'intérieur. Après démontage d'une roue, glisser ce tube sur l'axe. Si nécessaire, aléser l'intérieur du tube au moyen d'une lime queue de rat.

Démonter le chassis, remonter l'essieu avant avec son fourreau.

Equiper l'essieu arrière de son fourreau et le coller à l'axe Roco par une goutte de Cyanolit. Transférer l'engrenage sur le fourreau, bien le positionner et le coller à la Cyanolit.

Remonter le chassis.

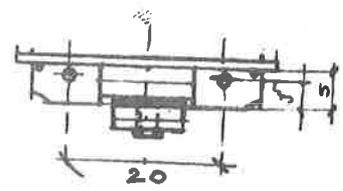
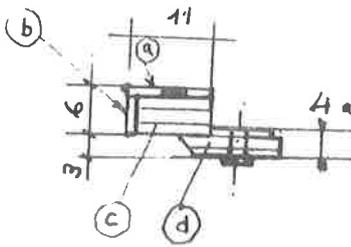
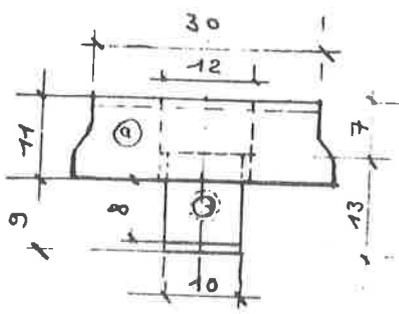
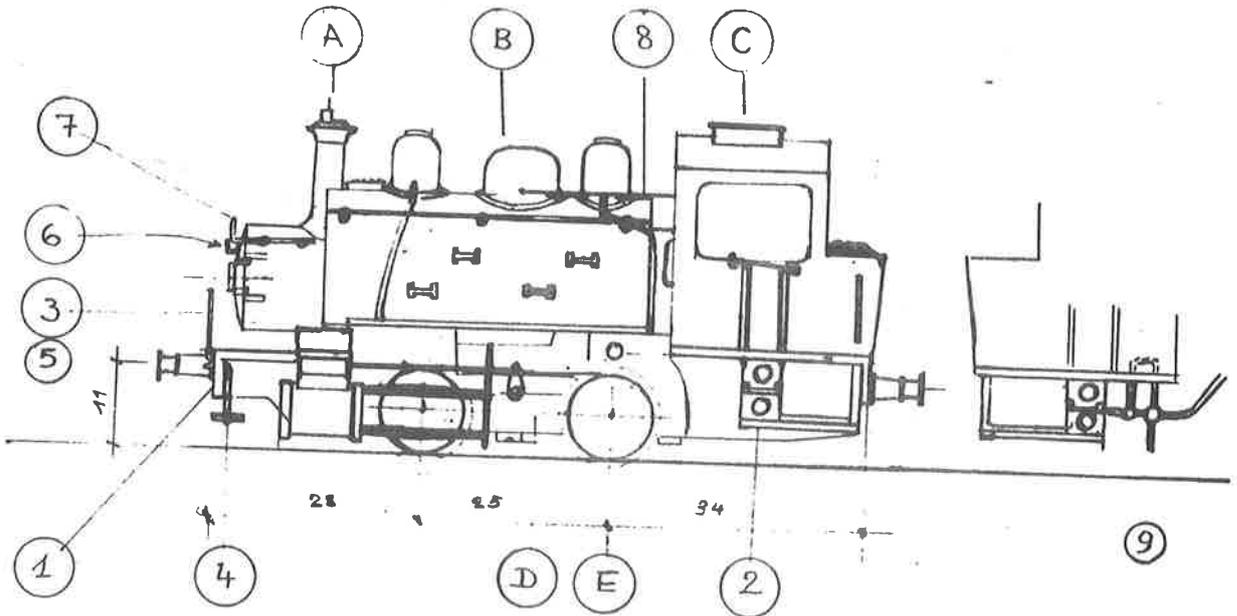
Prise de courant:

réutiliser celles de Mahanotechnika, en les rabattant dans un plan horizontal en fendant les extrémités pour qu'elles ne quittent pas les boudins des roues.

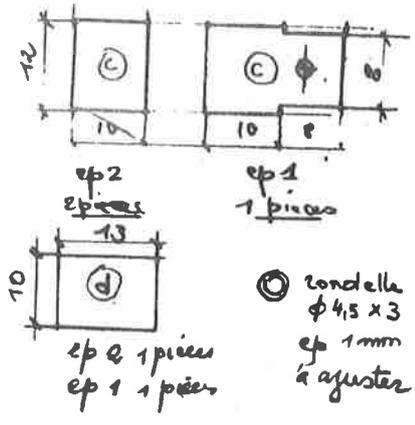
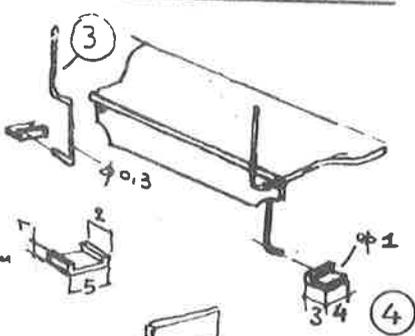
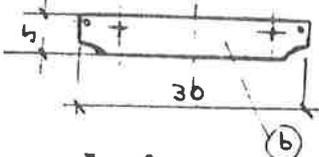
Et voilà! Votre Type 50 a plus belle allure, même si tous les détails de la distribution ne sont pas conformes. Cette correction n'est pas à la portée de tous.

Xavier Jacquet.

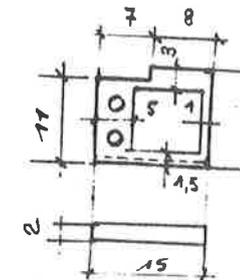
TYPE 50 SNCB



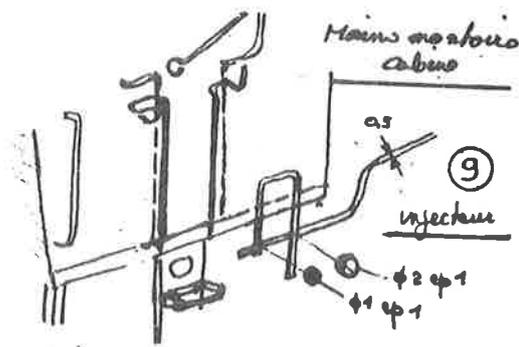
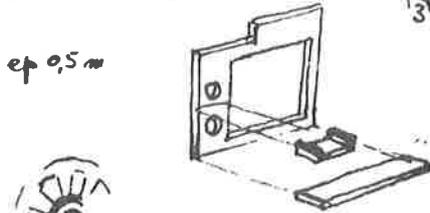
① Tablier avant



ondelle  
φ 4,5 x 3  
ep 1 mm  
à ajuster

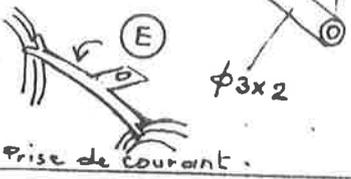


② Marchepied



Nota  
L'axe de l'essieu moteur est collé au  
tube intérieur au moyen de colle cyanoacrylate

Montage des Essieux Roco  
roue φ 12 mm loco BR.



Prise de courant.

B.15-9-82  
B. Baquet

# A LA SNCB

## LE MATERIEL MOTEUR A LA S.N.C.B. (suite)

### AUTOMOTRICES ELECTRIQUES (suite)

757 - FSR	831 - FSR
758 - FSR	832 - FSR
759 - FSR	
760 - FSR	833 - FSR
761 - FSR	834 - FSR
762 - FSR	835 - FSR
763 - FSR	836 - FSR
764 - FSR	837 - FSR
765 - FSR	838 - FSR
766 - FSR	839 - FSR
767 - FSR	840 - FSR
768 - FSR	841 - FSR
769 - FSR	842 - FSR
770 - FSR	843 - FSR
771 - FSR	844 - FSR
772 - FSR	
773 - FSR	<u>Série 09</u>
774 - FSR	901 - N.S.
775 - FSR	902 - N.S.
776 - FSR	903 - N.S.
777 - FSR	904 - N.S.
778 - FSR	
779 - FSR	951 - FSR
780 - FSR	952 - FSR
781 - FSR	953 - FSR
782 - FSR	954 - FSR
	955 - FSR
	956 - FSR
	957 - FSR
	958 - FSR
<u>Série 08</u>	
801 - FSR	
802 - FSR	
803 - FSR	
804 - FSR	
805 - FSR	
806 - FSR	
807 - FSR	
808 - FSR	
809 - FSR	
810 - FSR	
811 - FSR	
812 - FSR	
813 - FSR	
814 - FSR	
815 - FSR	
816 - FSR	
817 - FSR	
818 - FSR	
819 - FSR	
820 - FSR	
821 - FSR	
822 - FSR	
823 - FSR	
824 - FSR	
825 - FSR	
826 - FSR	
827 - FSR	
828 - FSR	
829 - FSR	
830 - FSR	

### LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

1501 - FBM	2201 - FBM	2301 - FEO	2357 - MKM	2607 - FEO	2729 -
02 - FBM	02 - FBM	02 - FEO	58 - MKM	08 - FEO	30 -
03 - FBM	03 - FBM	03 - FEO	59 - MKM	09 - FEO	31 -
04 - FBM	04 - FBM	04 - FEO	60 - MKM	10 - FEO	32 -
05 - FBM	05 - FBM	05 - FEO	61 - MKM	11 - FEO	33 -
	06 - FBM	06 - FEO	62 - MKM	12 - FEO	34 -
1601 - FBM	07 - FBM	07 - FEO	63 - MKM	13 - FEO	35 -
02 - FBM	08 - FBM	08 - FEO	64 - MKM	14 - FEO	36 -
03 - FBM	09 - FBM	09 - FEO	65 - MKM	15 - FEO	37 -
04 - FBM	10 - FBM	10 - FEO	66 - MKM	16 - FEO	38 -
05 - FBM	11 - FBM	11 - FEO	67 - MKM	17 - FEO	39 -
06 - FBM	12 - FBM	12 - FEO	68 - MKM	18 - FEO	40 -
07 - FBM	13 - FBM	13 - FEO	69 - FBM	19 - FEO	41 -
08 - FBM	14 - FBM	14 - FEO	70 - FBM	20 - FEO	42 -
	15 - FBM	15 - FEO	71 - FBM	21 - FEO	43 -
1801 - NK	16 - FBM	16 - FEO	72 - FBM	22 - FEO	44 -
02 - NK	17 - FBM	17 - FEO	73 - FBM	23 - FEO	45 -
03 - NK	18 - FBM	18 - FEO	74 - FBM	24 - FEO	46 -
04 - NK	19 - FBM	19 - FEO	75 - FBM	25 - FEO	47 -
05 - NK	20 - FBM	20 - FEO	76 - FBM	26 - FEO	48 -
06 - NK	21 - FBM	21 - FEO	77 - FBM	27 - FEO	49 -
	22 - FBM	22 - FEO	78 - FBM	28 - FEO	50 -
2001 - FEO	23 - FBM	23 - FEO	79 - FBM	29 - FEO	51 -
02 - FEO	24 - FBM	24 - FEO	80 - FBM	30 - FEO	52 -
03 - FEO	25 - FBM	25 - FEO	81 - FBM	31 - FEO	53 -
04 - FEO	26 - FKR	26 - FEO	82 - FBM	32 - FEO	54 -
05 - FEO	27 - FKR	27 - FEO	83 - FBM	33 - FEO	55 -
06 - FEO	28 - FKR	28 - FEO		34 - FEO	56 -
07 - FEO	29 - FKR	29 - FEO	2501 - FBM	35 - FEO	57 -
08 - FEO	30 - FKR	30 - FEO	02 - FBM	2701 - FBM	58 -
09 - FEO	31 - FKR	31 - FEO	03 - FBM	02 - FBM	59 -
10 - FEO	32 - FKR	32 - FEO	04 - FBM	03 -	60 -
11 - FEO	33 - FKR	33 - FEO	05 - FBM	04 -	
12 - FEO	34 - FKR	34 - FEO	06 - FBM	05 -	2801 - FBM
13 - FEO	35 - FKR	35 - FEO	07 - FBM	06 -	02 - FBM
14 - FEO	36 - FKR	36 - FEO	08 - FBM	07 -	03 - FBM
15 - FEO	37 - FKR	37 - FEO	09 - FBM	08 -	
16 - FEO	38 - FKR	38 - FEO	10 - FBM	09 -	2901 - DD
17 - FEO	39 - FKR	39 - MKM	11 - FBM	10 -	02 - DD
18 - FEO	40 - FKR	40 - MKM	12 - FBM	11 -	03 - FEO
19 - FEO	41 - FKR	41 - MKM	13 - FBM	12 -	04 - FEO
20 - FEO	42 - FKR	42 - MKM	14 - FBM	13 -	05 - FEO
21 - FEO	43 - FKR	43 - MKM	2551 - FBM	14 -	06 - FEO
22 - FEO	44 - FKR	44 - MKM	52 - FBM	15 -	07 - FEO
23 - FEO	45 - FKR	45 - MKM	53 - FBM	16 -	08 - FEO
24 - FEO	46 - FKR	46 - MKM	54 - FBM	17 -	09 - FEO
25 - FEO	47 - FKR	47 - MKM	55 - FBM	18 -	10 - FEO
	48 - FKR	48 - MKM	56 - FBM	19 -	11 - FEO
	49 - FKR	49 - MKM	57 - FBM	20 -	12 - FEO
	50 - FKR	50 - MKM	58 - FBM	21 -	13 - FEO
		51 - MKM		22 -	14 - DD
		52 - MKM	2601 - FEO	23 -	15 - DD
		53 - MKM	02 - FEO	24 -	16 - DD
		54 - MKM	03 - FEO	25 -	17 - DD
		55 - MKM	04 - FEO	26 -	18 - DD
		56 - MKM	05 - FEO	27 -	19 - DD
			06 - FEO	28 -	20 - FEO

# LES TOURISTIQUES

Pour la belle saison:

QUELQUES TRAINS ET TRAMS TOURISTIQUES

grands et petits.

Les PP de service: **TORDEUR**

Du Nord au Sud du pays, il y en a pour tous les goûts: vapeur, diesel ou électrique; voie normale, étroite ou même... très étroite! Les horaires sont communiqués sous réserve de modification.  
Bon voyage!

A.S.Vi.

Comme les années précédentes, le Vicinal électrique 92 de l'ASVi est fidèle au poste.

DATES: 20 et 27 juin; 4, 11, 18, 21, 25 juillet;  
1er, 8, 15, 22, 29 août; 5 et 12 septembre.

HEURES:

Anderlues Jonction	13.38				
Lobbès Ecoles	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50
Lobbès Pont du N.	13.58	14.58	15.58	16.58	17.58
Thuin Ville Basse	14.06	15.06	16.06	17.06	18.06
Thuin Ville Basse	14.20	15.20	16.20	17.20	18.20
Lobbès Pont du N.	14.29	15.29	16.29	17.29	18.29
Lobbès Ecoles	14.38	15.38	16.38	17.38	18.38
Anderlues Jonction					18.50

ADRESSE: rue Beillard, 91 à 1040 Bruxelles.

Li Trimbleu

Autre voie métrique, mais à traction diesel cette fois. Visite jumelable avec celle du Charbonnage d'Argenteau, du complexe touristique de Blégny-Trembleur, ...

PRIX: Li Trimbleu seul, aller-retour au départ de Trembleur: 130 FB. (80 FB. jusqu'à 12 ans); plusieurs billets combinés avec visite du Charbonnage (180 FB.), croisière sur la Meuse, repas, ...

DATES: du 1er avril au 30 septembre, dimanches et jours fériés; en plus: en semaine du 1er avril au 30 septembre également, seuls sont assurés les départs marqués \*.

HORAIRE: départ de Trembleur (accès par bus vicinal 67 Liège-Dalhem) à 13\*, 14, 15\*, 16, 17, 18 h.

Le trajet actuellement exploité joint les lieux appelés BLEGNY et MORTROUX.

MATERIEL: divers tracteurs d'usine, 8 rem.SNCV ex-Bruxelles, 2 wagons transformés en voitures ouvertes. On peut aussi voir les motrices STIV 37 et 87 en piteux état.

En plus: une loco vicinale à vapeur au Musée de la Roue à Mortroux.

ADRESSE: Complexe touristique du Charb.d'Argenteau  
Rue Lambert-Larlet, 23  
4570 BLEGNY-TREMBLEUR.

### T.T.O.NOORDZEE

L'association, dont le siège est à la Maison communale d'Ostende, a fait restaurer un tram vicinal historique, composé d'une motrice standard, deux remorques à bogies (dont l'une doit être retransformée en motrice) et un fourgon, le tout remis dans l'état des années '30.

Cette année-ci, aucun horaire fixe n'est prévu. Le tram peut être loué: s'adresser aux Vicinaux.

Autre initiative de l'association: la construction d'une ligne à voie métrique sur le site de l'ancienne ligne SNCB Nieuport-Dixmude. A Dixmude, des poteaux pour une électrification ultérieure ont été entreposés tandis que, à l'autre bout de la ligne, à Ramskapelle (l'accès jusqu'à la ligne vicinale, à Nieuport, ne pourra être réalisé qu'après la réfection d'un pont sur le canal Nieuport-Dunkerque) les rails sont prêts à être posés, si ce n'est déjà fait. Rendez-vous l'année prochaine, si tout va bien...

B.V.S. (Belgische vrienden van de Stoomlokomotief)  
 ——— (Amis belges des locomotives à vapeur).

Restons dans les parages du Littoral mais en passant à présent à la voie normale.

Grosse déception de ce côté: alors que les organisateurs espéraient ouvrir à l'exploitation cette année la "Vlaamse Museumlijn 62" entre Ostende (Zandvoorde) et Torhout, l'état de trois ponts datant de 1868 et situés à Torhout, au-dessus de la ligne, ne permet pas d'acheminer régulièrement le matériel. Or l'association veut conserver le raccord avec le réseau SNCB, situé précisément au-delà de ces trois ponts... Elle possède déjà une machine et plusieurs voitures.

INFORMATIONS, périodique (entièrement bilingue), etc.:  
 Luc BLONNAERTS, Ten Berg 101 à 9300 AALST.

T.T.Z. (Toeristische trein, Zolder)

"De museumspoorlijn van Limburg - La ligne musée du Limbourg": l'association TTZ est fière de l'annoncer.

DATES: 30 et 31 mai; 27 juin; 3, 4, 17, 18 juillet;

1er et 2 août; festival du ch.de fer 28 et 29 août.

PRIX: 100 FB. (50 FB.de 4 à 12 ans) pour l'aller-retour sur le TRAJET Zolder-Genenbos. Zolder se situe à une dizaine de km.au nord de Hasselt. L'association prévoit d'ailleurs de réaliser une liaison par bateau touristique avec le chef-lieu de province.

*Grâce aux efforts de quelques amateurs bénévoles et avec les encouragements des autorités des charbonnages du Limbourg, le VVV-Heusden-Zolder et la commune de Lummen, ces enthousiastes redonnent vie à la première ligne musée dans cette province.*

*Dans des trains historiques, vous pouvez faire une découverte inoubliable à travers une région Limbourgeoise inconnue.*

Uurregeling 1982 's Zaterdag/ Samedi Horaire 1982.

Trein nr./N° Train	Z11	21	23
Zolder	11.30	14.00	16.00
Genenbos A	12.00	14.30	16.30
Trein nr./N° Train	Z12	22	24
Genenbos V/D	12.40	15.00	17.30
Zolder A	13.15	15.30	18.00

's Zondags / Les dimanches

Trein nr	Z11	21		Z13	23		25	
Zolder	10.30	11.30		13.15	14.00		16.20	
Genenbos	11.00	12.00		13.45	14.30		16.50	
Trein nr.		Z12	22		24		Z16	26
Genenbos		12.10	12.30		15.00		17.00	17.50
Zolder		12.40	13.00		15.30		17.30	18.20

Z1. : dieseltraktie | traction diesel

2. : stoomtraktie / traction vapeur.

De vzw. behoudt het recht om ten alle tijden de traktievorm te wijzigen.  
L'a.s.b.l. ne peut garantir le mode de traction.

**INFORMATIONS:** J.Casier, Radiostraat 19 à 3700 TONGEREN,  
tél. 012/23.76.61.

**S.T.I.B.**

Toujours dans la voie normale, mais dans un tout autre domaine cette fois.

**MUSEE DE WOLUWE:** ouvert à partir du 22 mai.

**TRAMWAYS ANCIENS** en service voyageurs de Woluwé (dépôt) à Tervuren (sans arrêt intermédiaire): les samedis de 14 à 18 heures.

Toutefois je dois préciser qu'au 30 avril, le service des Relations publiques a transmis ces renseignements sous réserve: le budget risquant d'être réduit, les prestations mentionnées ci-dessus ne sont pas toutes garanties. Pour plus de sûreté: **INFORMATIONS** au 02/512.17.90.

**M.S.T.B. 1982 (Vilvoorde)**

Fondée le 20.05.1980, l'A.S.B.L. M.S.T.B. (Museum Stoomtrein der Twee Bruggen) est une association de membres bénévoles qui a pour but de rassembler les personnes intéressées par les chemins de fer industriels. C'est grâce à l'aide du C.F.I., société gérant un réseau industriel de plus de 40 Km dans la région de Vilvoorde, qu'il leur a été possible d'inaugurer leur train le 13.09.1980. Le train circule sur un trajet de 5 km, entre le pont Buda et le pont Brûlé.

L'Association dispose actuellement du matériel suivant: une locomotive vapeur Tubize 1627 de 1910, 2 essieux; un wagon marchandises, 2 essieux; une voiture panoramique, 2 essieux; un engin pousseur à moteur à essence; un wagon marchandises bar/exposition en prêt du C.F.I.; une voiture "Type L" ex-S.N.C.B. de 1934.

Profil de la ligne: Trajet I: Vilvoorde - Pont Buda.  
Trajet II: " - Pont Brûlé.

**Renseignements divers:**

- 1) Traction: Toujours par traction vapeur avec une 020
  - 2) Durée du trajet: environ 1H45
  - 3) Point de départ: le point le plus facilement accessible aussi bien par train-tram-bus que par transport individuel est VILVOORDE HOUTKAAI (Au bout de la rue des Flandres). (Terminus tram 58)
- Vous pouvez aussi prendre le train à INTERCOM PARC situé rue J.F.WILLEM en face de la centrale électrique, ou au pont de Buda. A chacun de ces arrêts, possibilité de parking pour bus et voitures.

**Journées et heures d'exploitation:**

Chaque dimanche du 11.04.1982 au 26.09.1982.  
+ les 20.05 - 31.05 - 21.07 .

DEPART: Vilvoorde Houtkaai	14.15	Intercom Parc Grimbergen	14.45
	15.00	J.F.Willem Straat	16.45
	16.00		
	17.00	Buda Brug	15.20

A l'Intercom Parc, possibilité de visiter le wagon expo/buffet

**INFORMATIONS:** J.DUVIVIER, Rekerstraat 9 à 1712 VLEZENBEEK, tél.02/532.53.05; sur place: brochure quadrilingue avec plan, description du trajet, liste du matériel.

**TURNHOUT.**

7 1/4"

Un nouveau petit train, à écartement très réduit, circule pour la première fois au mois de mai de cette année. Il s'agit d'une initiative du Treingroep Turnhout.

**DATES:** les samedis et dimanches, à partir du 26 mai.

**LOCALISATION:** circuit à l'intérieur du Stadspark, Parc de la ville de Turnhout. Pour y arriver: au départ du centre de la ville, prendre vers le sud la route de Kasterlee et Geel. Au sortir de la ville, en croisant le Ringlaan (boulevard de ceinture), on trouve le parc.

**INFORMATIONS:** notamment auprès du Treingroep; le secrétaire est à présent Isi LAUWERS, tél.014.21.43.79.

**RAIL-REBECQ-ROGNON "Le petit Train du Bonheur"**

Le Petit Train du Bonheur est un train touristique entraîné par une locomotive à vapeur de la Belle Epoque. Il circule entre les gares de Rebecq et de Rognon en suivant la pittoresque Vallée des Oiseaux (6 km aller-retour). Durée du trajet : 45 minutes.

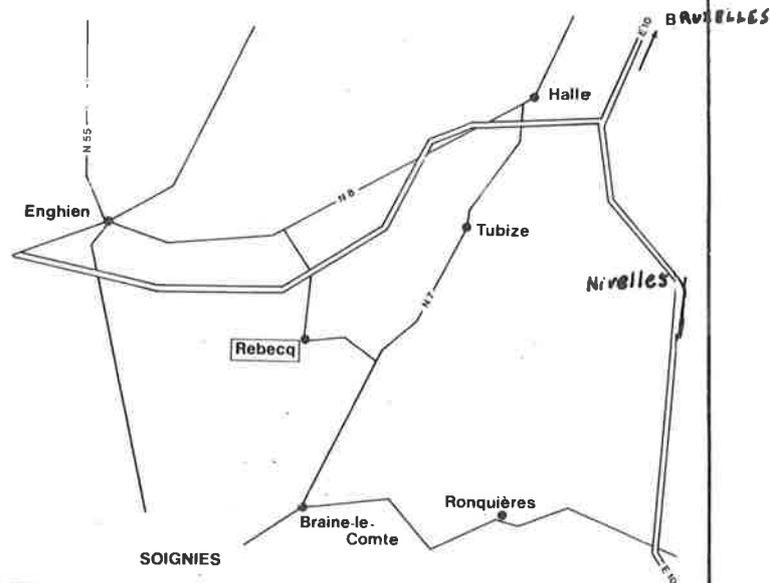
Le train roule tous les dimanches et jours fériés de Pâques à fin septembre. Premier départ à 14 h 30 à Rebecq-gare. *Durée: 45 minutes.*

En semaine, trains spéciaux sur demande pour groupes.

Réservations : « Rail-Rebecq-Rognon » - tél. 067/63.69.95.

**les prix**

Adultes	70F
Enfants	50F
Groupes : Adultes	60 F
Enfants	40 F



CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES 1982  
STOOMTREIN DER DRIE VALLEIEN Ligne-Lijn 132

CIRCULATION DES TRAINS - VERKEERSDAGEN DER TREINEN

C<sup>F</sup><sub>3</sub>V 1982

TABLEAU TABEL ↓			TABLEAU TABEL ↓			TABLEAU TABEL ↓		
AVRIL	SAM. ZAT.	10 I	JUILLET	JEU. DOND.	1 I	AOUT	JEU. DOND.	12 I
APRIL	DIM. ZON.	11 III	JULI	SAM. ZAT.	3 II	AUGUSTUS	SAM. ZAT.	14 II
	LUN. MAAN.	12 III		DIM. ZON.	4 IV		DIM. ZON.	15 IV
	DIM. ZON.	18 I		MAR. DINS.	6 I		LUN. MAAN.	16 III
	DIM. ZON.	25 I		JEU. DOND.	8 I		MAR. DINS.	17 I
MAI	SAM. ZAT.	1 III		SAM. ZAT.	10 II		JEU. DOND.	19 I
MEI	DIM. ZON.	2 I		DIM. ZON.	11 IV		SAM. ZAT.	21 II
	SAM. ZAT.	8 I		MAR. DINS.	13 I		DIM. ZON.	22 IV
	DIM. ZON.	9 I		JEU. DOND.	15 I		MAR. DINS.	24 I
	SAM. ZAT.	15 I		SAM. ZAT.	17 II		JEU. DOND.	26 I
	DIM. ZON.	16 I		DIM. ZON.	18 IV		SAM. ZAT.	28 II
	JEU. DOND.	20 III		MAR. DINS.	20 I		DIM. ZON.	29 IV
	SAM. ZAT.	22 I		MERC. WOENS.	21 IV		MAR. DINS.	31 I
	DIM. ZON.	23 I		JEU. DOND.	22 I	SEPTEMBRE	SAM. ZAT.	4 I
	SAM. ZAT.	29 I		SAM. ZAT.	24 II	SEPTEMBER	DIM. ZON.	5 III
	DIM. ZON.	30 III		DIM. ZON.	25 IV		SAM. ZAT.	11 I
	LUN. MAAN.	31 III		MAR. DINS.	27 I		DIM. ZON.	12 III
JUIN	SAM. ZAT.	5 I		JEU. DOND.	29 I		SAM. ZAT.	18 I
JUNI	DIM. ZON.	6 III		SAM. ZAT.	31 II		DIM. ZON.	19 I
	SAM. ZAT.	12 I	AOUT	DIM. ZON.	1 IV		SAM. ZAT.	25 I
	DIM. ZON.	13 III	AUGUSTUS	MAR. DINS.	3 I		DIM. ZON.	26 I
	SAM. ZAT.	19 I		JEU. DOND.	5 I			
	DIM. ZON.	20 III		SAM. ZAT.	7 II	FESTIVAL VAPEUR		
	SAM. ZAT.	26 I		DIM. ZON.	8 IV	STOOMFESTIVAL		
	DIM. ZON.	27 III		MAR. DINS.	10 I			

Renseignements - Réservations

Warzée Jean Marie route de Gembloux, 33  
B-5002 Saint-Servais - NAMUR  
Tel (081) 71 11 22 domicile  
(081) 24 24 14 en semaine de 9 à 17 h  
Pâques Michel: 071.502057  
Ladrière Robert: 071.365772

Inlichtingen - Reservaties

(in het nederlands)  
America Marcel Graetempoort, 32  
B-3840 BORGLOON  
Tel (012) 741907 thuis

Renseignements sur place  
Inlichtingen ter plaatse : 060.399018

TRAIN SPECIAL ECOLES : train n° 25 et 26.  
SPECIALE TREIN VOOR SCHOLEN : trein n° 25 en 26.  
vendredi vrijdag 28 mai mei 82 - jeudi donderdag 17 juin juni 82  
vendredi vrijdag 18 juin juni 82 - mardi dinsdag 22 juin juni 82

FESTIVAL VAPEUR : CIRCULATION NON STOP DE PLUSIEURES LOCOMOTIVES VAPEUR - VENTE DE REVUES FERROVIAIRES, DE JOUETS ET DE SOUVENIRS - EXPOSITION - BUVETTE - SNACK BAR.  
STOOMFESTIVAL : ONONDERBROKEN VERKEER VAN VERSCHIEDENE STOOMLOKOMOTIEVEN - VERKOOP VAN SPOORWEG TIJDSCHRIFTEN, VAN SPEELGOED EN VAN SOUVENIRS - TENTOONSTELLING - SNACK-BAR.

TARIF 1982

Par section 25 F (adulte) 15 F (enfant de 4 à 12 ans)  
Aller simple 100 F 50 F  
Aller-retour complet : 150 F 75 F  
Prix groupe (en service régulier) à partir de 20 personnes (-20% sur aller-retour)  
soit : 120 F (adulte) 60 F (enfant de 4 à 12 ans)  
TRAINS SPECIAUX (sur demande préalable 15 jours avant l'excursion)  
toute l'année - en traction diesel pour groupe de 50 personnes adultes (ou 100 enfants)  
soit 6 000 F minimum (réduction déduite)  
- en traction vapeur pour groupe de 100 personnes adultes (ou 200 enfants)  
soit 12 000 F minimum (réduction déduite)

C.F.V. 3 V. : enfin des WAGONS MARCHANDISES :

- 1) wagon marchandises couvert 2 essieux
- 2) voiture GCI 3 essieux sans plateforme avec frein à commande manuelle intérieure: "La Brugeoise" 1925
- 3) voiture GCI 3 essieux avec plate-forme et commande frein à main sur plate-forme
- 4) fourgon GCI tôle - 3 essieux avec plate-forme frein manuel commande intérieure
- 5) wagon marchandises couvert à 3 essieux - boîtes de 1926 avec petite plate-forme, ex SNCB 3088 9432227-7 service 943-303.

HORAIRE 1982  
URREGELING 1982

TABLEAU I - TABE I

ALLER-HEEN

RETOUR-TERUG

TRAIN n° - TREIN nr	11	13	19	K	14	12 55	15 55	18 35
MARIEMBOURG CFV3V P	11 00	14 10	16 30	0	12 47	15 47	18 27	
NISMES	11 08	14 18	16 38	3	12 38	15 38	18 18	
OLLOY P	11 17	14 27	16 47	7	12 37	15 37	18 17	
SD Olloy-rolinvaux	11 18	14 28	16 48	7				
VIERVES	11 27	14 37	16 57	8				
TREIGNES P	11 36	14 46	17 06	14				

TRAIN n° - TREIN nr

TRAIN n° - TREIN nr	K	12	11	14	12	11	14	20
MARIEMBOURG CFV3V P	14	12 29	15 29	18 09				
NISMES	5	12 20	15 20	18 00				
OLLOY P	0							
SD Olloy-rolinvaux	6							
VIERVES	5							
TREIGNES P	0							

TT autorail diesel - dieselmotorrijtuig  
SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag  
CIRCULE - RIJDT OP : mardi et jeudi du 1-7 au 31-8 : dimanche et jeudi du 1-7 tot 31-8-82  
certains jours en avril : sommige dagen in april  
samedi et dimanche en mai : zaterdag en zondag in mei  
samedi en juin et septembre : zaterdag in juni en september

HORAIRE 1982  
URREGELING 1982

TABLEAU III - TABEL III

TRAIN n° - TREIN nr	K	11	23	15	17	29
MARIEMBOURG CFV3V P	0	11 00	13 45	14 25	16 25	16 50
NISMES	3	11 08	13 55	14 29	16 29	17 00
OLLOY P	7	11 17	14 04	14 37	16 37	17 09
SD Olloy-rolinvaux	8	11 18	14 05	14 38	16 38	17 10
VIERVES	9	11 27	14 15	14 43	16 43	17 20
TREIGNES P	14	11 36	14 25	14 51	16 51	17 30
SD Olloy-rolinvaux	14					
VIERVES	12					
TREIGNES P	0					
VIERVES	5					
OLLOY P	6					
SD Olloy-rolinvaux	6					
VIERVES	7					
TREIGNES P	11					
MARIEMBOURG CFV3V P	14					

TT: autorail diesel - dieselmotorrijtuig V: traction vapeur - stoomdienst  
SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag  
CIRCULE - RIJDT OP : dimanche et lundi de Pâques et de Pentecôte et le 1 mai  
zondag en maandag van Pasen en van Pinksteren en 1 mei  
les dimanches en juin et septembre (sauf le 20-9)  
de zondagen in juni en september (behalve 20-9)

HORAIRE 1982  
URREGELING 1982

TABLEAU II - TABEL II

ALLER-HEEN

RETOUR-TERUG

TRAIN n° - TREIN nr	11	25	27	K	14	12 55	16 00	18 40
MARIEMBOURG CFV3V P	11 00	14 10	16 30	0	12 47	15 50	18 30	
NISMES	11 08	14 20	16 40	3	12 38	15 40	18 20	
OLLOY P	11 17	14 30	16 50	7	12 37	15 40	18 20	
SD Olloy-rolinvaux	11 18	14 30	16 50	7				
VIERVES	11 27	14 40	17 00	9				
TREIGNES P	11 36	14 50	17 10	14				

TRAIN n° - TREIN nr

TRAIN n° - TREIN nr	K	12	11	14	12	11	14	28
MARIEMBOURG CFV3V P	14	12 29	15 30	18 10				
NISMES	5	12 20	15 20	18 00				
OLLOY P	0							
SD Olloy-rolinvaux	6							
VIERVES	5							
TREIGNES P	0							

TT autorail diesel - dieselmotorrijtuig  
V: traction vapeur - stoomdienst  
SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag  
CIRCULE - RIJDT OP : samedi en juillet et août - zaterdag in juli en augustus

HORAIRE 1982  
URREGELING 1982

TABLEAU IV - TABEL IV

TRAIN n° - TREIN nr	21	23	15	17	29
MARIEMBOURG CFV3V P	11 00	13 45	14 25	16 25	16 50
NISMES	11 10	13 55	14 29	16 29	17 00
OLLOY P	11 19	14 04	14 37	16 37	17 09
SD Olloy-rolinvaux	11 20	14 05	14 38	16 38	17 10
VIERVES	11 30	14 15	14 43	16 43	17 20
TREIGNES P	11 40	14 25	14 51	16 51	17 30
SD Olloy-rolinvaux	14				
VIERVES	22				
TREIGNES P	0				
VIERVES	5				
OLLOY P	6				
SD Olloy-rolinvaux	6				
VIERVES	7				
TREIGNES P	11				
MARIEMBOURG CFV3V P	14				

TT: autorail diesel - dieselmotorrijtuig V: traction vapeur - stoomdienst  
SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag  
CIRCULE - RIJDT OP : les dimanches et jours fériés en juillet et août  
zondagen en feestdagen in juli en augustus

L'asbl ne peut garantir le mode de traction, elle se réserve le droit de modifier à tout instant. De vzw heeft het recht om de tractiewijze op elk ogenblik aan te passen.

L'asbl ne peut garantir le mode de traction, elle se réserve le droit de modifier à tout instant. De vzw heeft het recht om de tractiewijze op elk ogenblik aan te passen.

## ENCORE LE LITTORAL.

Au moment où le facteur distribuait FERRO-FLASH n°69, la S.N.C.V. rétablissait la ligne de tram jusque La Panne. Ironie du sort puisque dans ce n°69 on annonçait, sur la foi d'informations provenant "de source généralement bien informée" - TTO Noordzee pour ne pas la citer - que la S.N.C.V. suspendait l'exploitation ferrée entre Westende et La Panne jusqu'aux grandes vacances...

Comment se présente la situation sur place? Quelques nouveautés sont à noter.

Entre Knokke et Ostende gare tout d'abord, la situation est simple: les motrices articulées destinées au Hainaut assument tout le service, le plus souvent accouplées par paire. A la gare d'Ostende, il y a changement de poste de conduite (et vive les bidirectionnelles...). Nouveauté par rapport à l'année passée: on a fort heureusement abandonné le film minuscule aux caractères noirs sur fond blanc dont ces voitures avaient été dotées l'année passée au bénéfice d'un film dérivé des motrices SO. D'Ostende à Knokke, le film est en effet

1	OOSTENDE	lettres blanches
	KNOKKE	sur fond rouge

mais - nouveauté! - dans le sens inverse, on peut lire

1	KNOKKE	2/3 de la surface:
	OOSTENDE	rouge sur blanc
2	DE PANNE	1/3 blanc sur bleu

puisque, pour le moment, tout 1 donne correspondance à un 2.

Entre Ostende et La Panne à présent, les choses se compliquent. Outre les travaux de pose de la double voie selon le nouveau tracé entre Westende Camping et Lombardzijde (comme annoncé précédemment), on note un chantier important: entre Nieuport Zonnebloem et l'entrée d'Oostduinkerke, la voie vers Ostende est en cours de renouvellement (le 6 avril, la bourreuse Plasser & Theurer y travaillait) et la caténaire ancienne est entièrement démontée, les poteaux sciés. Quand paraîtront ces lignes, la nouvelle ligne aérienne sera entièrement terminée grâce aux prestations des équipes de AEG-Telefunken, dans leurs voitures-échelles oranges immatriculées en Allemagne, aidées d'une grue routière. Cette dernière circule sur le macadam tout en tirant, à l'aide d'une barre d'attelage de fortune placée en biais, le wagon vicinal à deux essieux contenant les gros rouleaux de fil de cuivre. Les chantiers évoluent assez vite: juste après le week-end pascal, un autre tronçon a été mis à voie unique, en plus du précédent: de Westende Eglise à l'entrée de Lombardzijde, c'est cette fois la voie vers La Panne qui a été interdite au trafic tandis que la même Plasser & Theurer stabilisait la voie.

Quant au matériel roulant, il est une fois encore "retapé": les jours creux, cinq rames (le tram vers Ostende croise à Oostduinkerke, Westende, Ostende Gare + 1 rame de réserve) suffisent, composées pour trois d'entre elles d'une motrice SO, remorque N et rem.standard, tandis que roulent également deux trains SO + deux vieilles remorques. Les jours d'affluence, il y a en plus deux trains directs.

En plus des trams articulés, dont plusieurs effectuent des courses d'essai ou d'écolage (avec films très variés) jusque Westende, j'ai également photographié la draisine EM-20 précédemment à Anderlues. Alors, amateurs hennuyers, si vous passez par là, vous vous sentirez en pays de connaissance... Pol TORDEUR (CFC)

# EN PARCOURANT

RMF: n° 224, avril 1982.

Passe aussi à la couleur. Avouons qu'une revue gagna à être illustrée en couleurs. Une interview de MKD, importateur en France des kits KS et promoteur des maquettes conçues par Alain Pras. Construction des bâtiments des dépendances d'un dépôt à partir de boîtes Jouef.

Model Railroader: avril 1982.

Revue toujours semblable à elle-même, ce qui finit par engendrer une certaine monotonie! Plusieurs réseaux aux photos d'un réalisme rarement atteint chez nous. Une caricature m'a fait rire et réfléchir: "Junior Kitbashing Set", un maillet, cadeau à ne pas faire à votre cadet!!!

Rail Magazine: n° 61, mai 1982.

Titre frappant: le printemps de la Vapeur! Grâce à l'obstination d'amateurs courageux, on pourra voir de plus en plus de locomotives à vapeur assurant des trains spéciaux sur les voies de la SNCF. (Nous avons bonne mine avec la seule 29013 qui sort de moins en moins!). Page belge: le point sur les séries 29. L'article de fond, bien illustré, traite des 240 P, à l'esthétique particulièrement bien réussie.

Railway Modeller: mai 1982.

Après les très nombreuses pages de publicité, des photos de ce qui pourrait être le plus grand réseau privé en OO. Juges: il occupe la presque totalité d'une pièce de 30 m sur 6 m. On peut y voir des trains de 12 voitures ou de 30 wagons qui semblent perdus dans l'immensité des voies, comme en réalité! Qui dit mieux???

Model Engineer: ...

Revue qui intéressera les amateurs pratiquant la vapeur vive "sur" une grande échelle: des plans, des photos.

Correspondance: mars 1982.

Bulletin de l'ALAF (Liège). Consacré à Nuremberg. Commentaire particulièrement savoureux. Epinglons surtout: "Interview chez Rivarossi", où l'on voit comment certains fabricants se moquent des modélistes en ne parlant que de "sous"!!! Savourons aussi "Ce que l'on n'a pas vu à Nuremberg" faisant remarquer les vides et les doublons des divers fabricants. J'ai lu et relu avec délices ces vérités enfin dites!

Miniaturbahnen: avril 1982.

La dernière revue à n'avoir pas encore adopté la couleur pour ses illustrations par ailleurs excellentes! Evoque encore Nuremberg par des photos bien choisies.

La Vie du Rail:

- n° 1840: Expo rail à Nice, les projets d'autorails légers pour lignes secondaires, le problème des traversées alpines (camion ou train?),
- n° 1841: à l'occasion du 150e anniversaire des Chemins de Fer Français, quelques rappels historiques sans oublier l'avenir: à l'horizon 1990!
- n° 1842: rubrique nouveautés: As (O), Roco, Lima. Trucs pour bricoleurs: comment réaliser un banc de réparation de vos locos miniatures.

Loco Revue: mai 1982.

Poster en couleurs: le premier prix du Concours Photo d'atmosphère 1981: train du soir PLM vers 1910. En N: étude de deux locos francisables: 150 Y & 140 D. Le coin du collectionneur: "Cent ans de Trains jouets français".

## DERNIERE NOUVELLE DU LITTORAL.

Dès la fin des vacances de Pâques, les motrices SO et les remorques sont rentrées au dépôt. Les travaux entre Westende et La Panne s'effectuent à nouveau sur les deux voies, les bus font la navette (film 768) et les articulées "hennuyères" roulent de Westende à Knokke. Le tram sera rétabli pour les week-ends et congés d'affluence ainsi que pour les grandes vacances.

# librairie

Titres disponibles

- LE CHEMIN DE FER LIBRAMONT-BASTOGNE BIENTOT III ANS 300.-  
par A. DAGANT  
L'histoire et la petite histoire de la L. 163  
Plus de 100 photos dont plusieurs inédites  
Les plans des gares
- BALADE EN TRAMWAY LA LOUVIERE CHARLEROI 50.-  
par R. VANGYSEGHEM  
Une synthèse de la situation ferroviaire vicinale (infrastructure et matériel roulant) dans le Hainaut en 1981
- LOCO-REVUE I20.-  
février 1982  
mars 1982 I40.-  
avril 1982 I40.-
- CONSTRUCTION D'UN AUTORAIL BRÛSSEL A 2 ESSIEUX I20.-  
par X. JACQUET  
Construction en plasticard - plus que 3 exemplaires
- TRAM MAGAZINE 1980/III 1980/IV (article sur p.c.c.) pce 80.-  
n° 21 22 23 24 " I00.-
- RAILWAY SCENE 63 (contient supplément BLT Bénélux) 45.-
- ON THE BRITISH NARROW GAUGE 330.-  
Tout sur les voies étroites anglaises
- NORDENS JÄRNVÄGAR 1976 385.-  
Pour en savoir plus sur les Ch. de fer nordiques
- SNCV TYPE S + REMORQUE A MANAGE 250.-  
Photo sur plaque alu - reste un seul exemplaire
- CARTES POSTALES AMUTRA Série 9 (Brabant) 60.-  
Série 10(Littoral) 60.-
- PLAQUETTE C.F.C. ALU (réservé aux membres en règle de 50.-  
cotisation)

Pour obtenir l'un de ces articles:

-le plus facile est évidemment de le réclamer lors d'une réunion mensuelle ou hebdomadaire (jeudi soir)

-ou nous faire parvenir son montant augmenté de 50.-francs (frais de port et d'emballage) au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE à HOUDENG GOEGNIES

- VIGNETTES "HISTOIRE DES CHEMINS DE FER" de LA VIE DU RAIL  
Grâce à l'amabilité de plusieurs membres, nous disposons de doubles des vignettes de la VIE DU RAIL: HISTOIRE DES CHEMINS DE FER.  
Si votre collection est incomplète, faites le nous savoir; envoyez nous la liste des vignettes manquantes + une enveloppe timbrée (à 10!) et self adressée. Vous recevrez la semaine suivante gratis les vignettes manquantes dont nous disposons.

## Nos commandes groupées

Nous avons maintenant une commande permanente chez nos fournisseurs autrichien et italien : vous pouvez donc nous faire parvenir vos ordres en tout temps ; ils seront transmis régulièrement .

Nous pouvons vous procurer également les fabrications allemandes ( Märklin , Fleischmann , Trix , Arnold , etc ... ) et la marque suisse HAG ( 2 ou 3 rails ) . La livraison de certaines marques artisanales peut aussi être envisagée ; si certains membres étaient intéressés par les fabrications ADE , nous souhaiterions qu'ils prennent contact avec nous .

En ce qui concerne les fabrications d'outre-Manche , nous avons adressé une première commande à un fournisseur britannique et nous espérons que cet essai nous donnera satisfaction .

Enfin , faute de T.97 ROCO , nous pouvons vous procurer les réf . 4122 B ( version française ) et 4122 C ( version autrichienne ) ne différant l'une de l'autre que par la cheminée et pouvant servir de base à une transformation ( roues noires ) .

Renseignements , centralisation et transmission :

Pierre PIGEOLET , rue de Marchienne , 55 , 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE  
tél. 071/36.85.21 ( après 19 h ) .

Prière de joindre un timbre à toute demande de renseignements , par écrit .

CE SERVICE EST STRICTEMENT LIMITE AUX MEMBRES EN REGLE DE COTISATION.  
VEUILLEZ DONC DONNER VOTRE N° DE CARTE DE MEMBRE A CHAQUE COURRIER.

VIS EROUS BOULONS RONDELLES TARAUDS FILIERES etc.....

Avez-vous remarqué comme il est difficile de trouver par chez nous de la petite visserie.

Bricoleurs, modélistes, "fabricants" grandes échelles, nous vous offrons la possibilité d'obtenir ce que vous désirez aux meilleures conditions en groupant nos commandes (minimum d'un achat groupé: 100 pces pour le groupe)

CENTRALISATION ET RENSEIGNEMENTS: M. Olivier BANNEUX  
rue de Luttre, 37  
6178 GOUY LEZ PIETON Tel. 071/845707

Prix: voir tableau page suivante

Autres dimensions: à la demande

Clôture définitive des inscriptions: septembre

Conditions: 50 % à la commande, le solde à la livraison.



# OFFRE UNIQUE Vis et ECROUS

## VIS LAITON T. HEX DIN 933

Vis. ACIER T CYL FENDUE *Prix par 100, moins de 100 + 15%*

Ø L <sup>m</sup>	1	2	3	4	DIN 84
10	144 133 133 170 144 150 164 184				
16	- - - 223 182 193 235 243				
20	- - - 207 228 232 266 280				
<b>LAITON T CYL. FENDUE DIN 84</b>					
10	153 153 122 168 122 142 172 -				
16	- - - 181 149 191 152 191 246 -				
20	- - - - 186 230 280 -				
<b>VIS INBUS FENDUE</b>					
4	- - - 100 93 - 90 91 94 -				
8	- - - 100 96 - 94 95 97 -				
12	- - - - 105 108 110 -				
<b>VIS ACIER T. CYL CLEF "ALLEN" DIN 912</b>					
6	- - - - 885 670 344 - 280				
12	- - - - 983 737 226 - 152				
20	- - - - - 235 - -				
<b>VIS ACIER T. HEX DIN 933</b>					
6	- - - 140 - 145 164 175 -				
12	- - - 181 - 188 215 231 -				
20	- - - - - 283 304 -				
24	1 12 14 16 18 2 25 3 35				

Ø	1	2	3	4	5	6
6	138 -	148 171 179				
12	- -	207 - 221 231 238				
20	- -	- - - 287 310				
<b>VIS T. FRISSES ACIER. DIN 933/13</b>						
6	103 -	98 134 102 105 130				
10	148 -	131 - 167 136 148 160				
12	- -	145 143 181 150 167 180				
20	- -	- - - 205 229 257				
<b>VIS. T. FR. LAITON DIN 933/13</b>						
6	106 104 103 84 131 88 98 138					
10	132 130 127 120 167 126 140 174					
12	- -	142 138 179 146 153 196				
20	- -	- - - 194 228 233				
<b>Rondelles. Bisnottes DIN 125</b>						
ACIER	104 104 104 108 108 108 110 116 123 129					
LAITON	35 36 39 39 39 39 49 54 67 83					
<b>ECROUS. DIN 439. EP FINE 934 CP. NOIR</b>						
A	- - - 153 - 133 147 181 160					
L	- - - 144 - 121 117 135 164					
A	405 255 265 159 153 140 121 125 164					
L	275 180 186 147 137 126 125 131 170					

**TARAUDES et FILIERES. DIN 13.**

Ø	1	1.2	1.4	1.6	1.8	2	2.5	3
T	355	355	333	333	333	235	222	140
F	622	555	533	489	489	444	444	322

439 FINE

934 NOIR

# COURRIER DES LECTEURS

De M. C. VERSTRAETEN: dans le courant du mois d'avril, j'ai vu passer à Manage un autorail SNCF à 2 essieux avec poste surélevé. Qui d'autre l'aurait vu et peut m'en donner l'origine.

N.d.l.r.: puisque l'on en a tant parlé de ces derniers mois suite à la sortie du modèle enkit HO par KEYSER, nous pouvons penser qu'il pourrait s'agir d'un autorail SNCF FNC reconverti en engin d'auscultation de la voie. Qui peut confirmer ou infirmer?

De M. J. PARMENTIER: la grande revue américaine MODEL RAILROADER copierait-elle certains articles parus dans notre FERRO-FLASH?

Toujours est-il que, dans son numéro de mai 82, elle reprend le principe du "Diode Matrix" paru dans FF de janvier 1982.

Espérons que l'article de MODEL RAILROADER obtiendra plus d'intérêt, car voici le total obtenu par F.F.: -demande de renseignements: 0  
-réponses: 0

R.: - nous osons supposer qu'il ne s'agit là que d'une pure coïncidence mais, à vrai dire, nul ne connaît l'infiltration de la CIA chez nous.

- l'article en question était très clair, sans doute est-ce la raison pour laquelle aucune demande de renseignements n'est parvenue à son auteur.

De M. M. FRANCOIS: elle était très bien la réunion de ce samedi. Il est très bien aussi le Représentant de chez ROCCO. Ses propositions très intéressantes. Si en fait d'"Oscar" le C.F.C. distribuait des "loco d'or", je crois qu'il faudrait le proposer.

Lors de la discussion qui suivit l'exposé de M. DE PREST, beaucoup de bonnes choses furent dites. Certains de nos membres firent étalage de connaissances qui nous seraient bien utiles et ranimeraient chez beaucoup le désir de réaliser certains rêves.

Pourquoi ne demanderiez-vous pas à ces érudits du modélisme de nous faire part de leurs tuyaux, découvertes, suggestions, trucs et autres choses qui, en nous évitant bien des recherches et, pourquoi pas le dire, bien des désillusions, nous ouvriraient des horizons nouveaux.

R.: Eh bien voilà votre question posée en direct. Aux intéressés de se manifester maintenant! Les articles sont attendus et bienvenus. Si vous le voulez bien, j'assortirai ma réponse de quelques considérations.

Je n'ai pas attendu votre demande pour solliciter des articles auprès des membres dits et reconnus compétents. Leurs réponses sont parfois étonnantes, je cite: "je ne sais pas écrire", "je dois mettre la dernière main" (c'est une très longue main), "je n'ai pas le temps" (ndlr: le dimanche de la Pentecôte, alors que le soleil dardait ses rayons vigoureusement, votre rédac'en compagnie de l'ami Richard s'étiolait dans l'obscurité en préparant les plaques de votre bulletin), "pour le peu de monde que ça intéressera, je ne perds pas mon temps à ça!"

Un autre me promet un plan HO inédit trimestriellement à condition bien sûr de se décarcasser à sa place pour lui fournir les plans réels (tiens il y a 4 mois qu'il les a reçus), un autre encore sollicite des tas de détails demandant des recherches approfondies pour figurer ses modèles personnels, grogne parce qu'il nous est impossible de les donner sur le champ mais, en finale, se garde bien d'une communication dans le bulletin.

Bien heureusement, quelques uns se dévouent régulièrement et compensent l'inertie générale

suite

Un exemple (même deux) à méditer par les "prometeus d'bonjou": deux membres (M. JP. BLANCHART et M. P. VAN ZANDIJKE) dont les articles paraîtront dans le prochain FF ont construit et réalisé: leur premier soucis: partager! Si leur article comporte encore quelques imperfections, il mérite toute votre attention. Suivez leur exemple!!

Pour terminer ce courrier, je laisse la plume à M. P. TOUBEAU, Trésorier Réunion du 17 avril 1982:

Mr de Prest, importateur belge de ROCO, nous a fait le plaisir d'assister à notre réunion pour nous présenter sa nouveauté-choc de l'année: un transformateur alternatif et continu renfermant les dernières petites merveilles de l'électronique au service du modéliste amateur de train miniature; ses ressources: accélération et freinage progressifs, alimentation à vitesse constante, quelque soit le profil de la voie et le poids de la rame, etc...

Précédent cette présentation, une discussion animée de connaisseurs: au centre des débats, l'éventuelle conception d'un nouveau modèle Roco typiquement belge. L'attention s'est bien vite concentrée sur deux voitures reflétant deux générations distinctes de notre réseau ferroviaire

- une voiture type M4 de la S.N.C.B (± 1980)

- une " " type K de la S.N.C.B (± 1935)

encore présente actuellement sur de nombreuses lignes même internationales.

Les partisans de l'une ou de l'autre ne tardèrent pas à se manifester avant de s'engager dans une discussion très enrichissante vu la qualité des arguments exposés (Il est vrai que le parc "voitures" du modéliste belge est bien pauvre). Grâce à l'énorme éventail de possibilités qu'offre la voiture K en ce qui concerne le choix du matériel moteur, de la type I vapeur jusqu'à la série 16 électrique, en passant par la série 62 diesel, elle s'imposa rapidement dans le cœur de la majorité des membres présents. Mais avouons quand même que la M4, avec son style moderne et ses couleurs frappantes, a peu à envier à son adversaire du jour.

La polémique est ainsi lancée à moins que les deux modèles ne "sortent"; on peut toujours rêver! A vous de nous envoyer vos suggestions, de nous informer de vos goûts, il existe d'autres modèles.... Quoiqu'il en soit, il faut que de telles initiatives puissent aboutir et proliférer, au grand plaisir des modélistes amoureux de belge.

A suivre...

Deuxième point fort de la réunion, la présentation de merveilleuses réalisations en vapeur vive, par un membre dynamique mais encore trop esseulé. Le succès fut encourageant; il faut dire que de telles merveilles sont de taille à nous séduire. Collaborez, l'initiative de ce membre doit être suivie de près; nous avons donc besoin de vous; Comme déjà dit dans notre F.F. du mois de mars dernier, nous vous attendons nombreux, pour la satisfaction de tous.

Envoyez vos propositions d'aide à l'adresse habituelle (125, Chaussée de Mons, 7160 Haine-St-Pierre), on transmettra ou présentez-vous aux réunions réseau du jeudi soir au local "Alliance".

INFORMATIONS: Notre réseau HO se construit à grands pas. Venez, vous aussi le construire; vous êtes les bienvenus.

Si vous avez des articles intéressants, faites-les nous parvenir, ils contribueront à meubler notre F.F. et peut-être ainsi à éveiller certaines passions.

Le C.F.C prend petit à petit un nouveau visage grâce à la bonne volonté de membres très actifs (vapeur vive, construction réseau, organisation visites telle celle du musée de Louvain,...). Participez à ce renouveau dès maintenant, la satisfaction ne fera pas défaut.

Prenez bonne note de nos appels, ils ne seront pas indéfiniment répétés!

*du Rubric "EN PARCOURANT" est de H. N. THIBAUT*

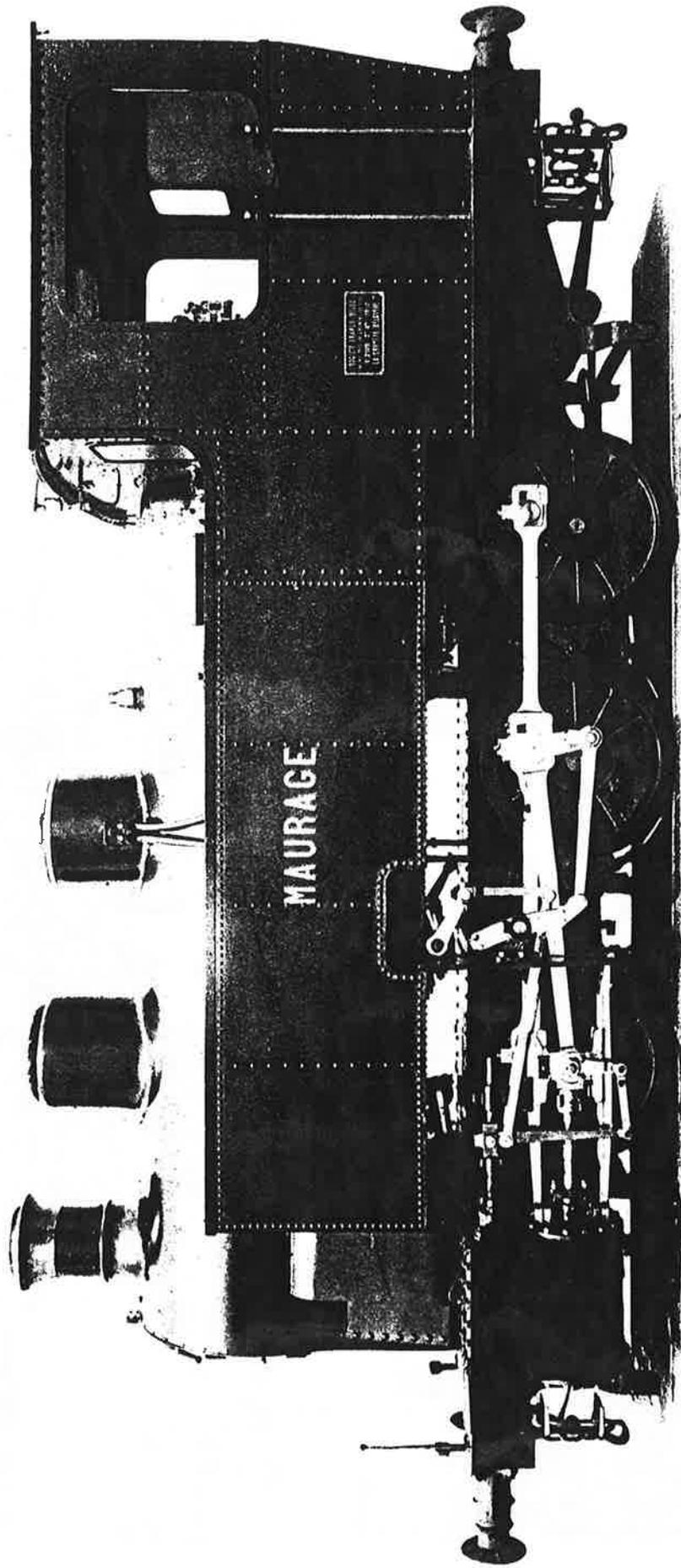


# Société Franco-Belge

## DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER.

LOCOMOTIVE-TENDER, A 6 ROUES ACCOUPLÉES,

pour la Société Anonyme des Charbonnages de Mauraage.

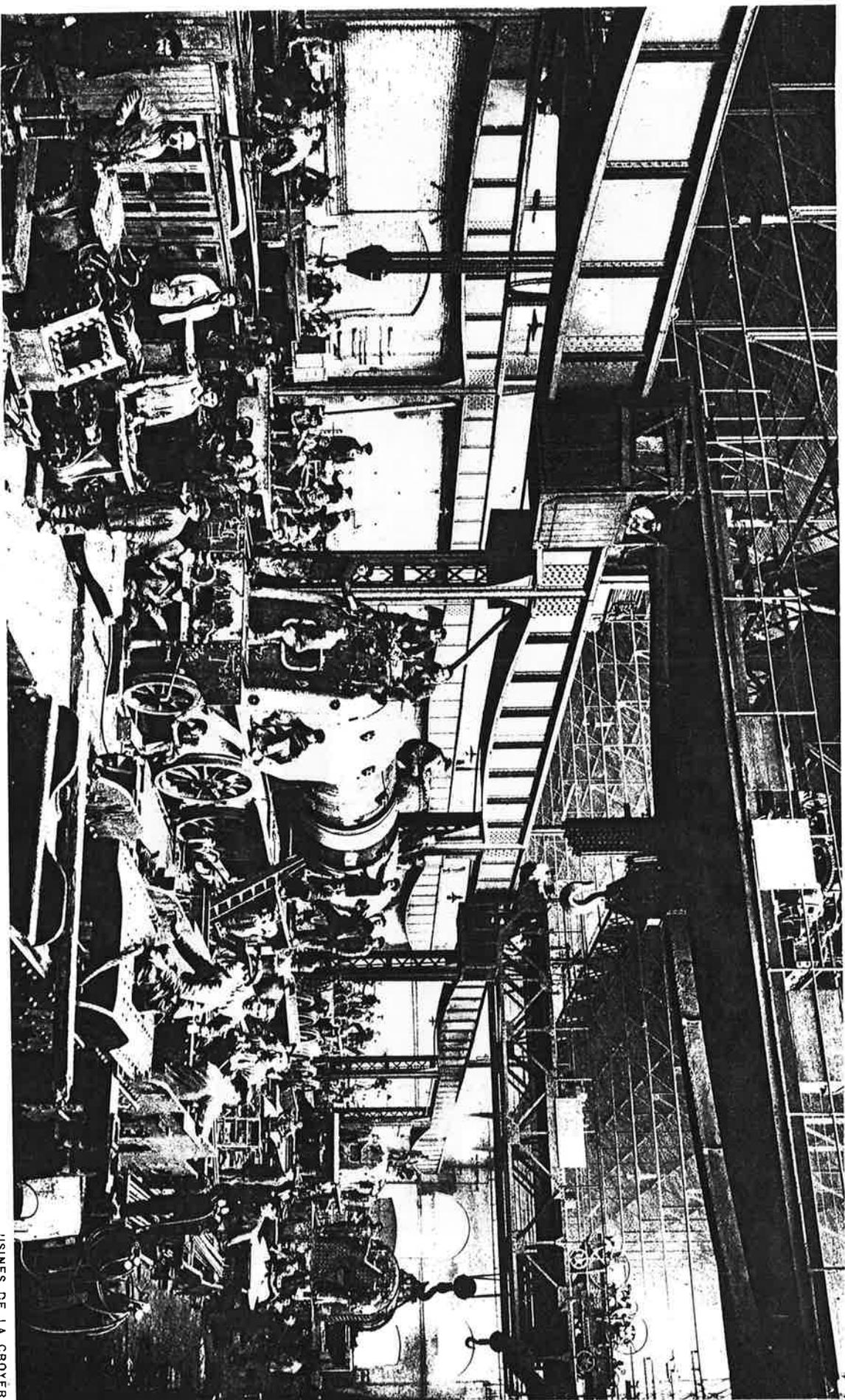


Via . . . . . 4' 8 1/2"  
 Gauge . . . . . 79,400 lbs.  
 Weight of engine empty . . . . . 98,147 lbs.  
 Weight of engine in running order . . . . . 91 10 1/2"  
 Total wheel base . . . . . 43 3/4"  
 Diameter of the coupled wheels . . . . . 99 1/2"  
 Heating surface . . . . . 170 lbs.  
 Working pressure . . . . . 17 3/4"  
 Diameter of cylinders . . . . .

1,435 m.  
 36,000 kg.  
 44,500 kg.  
 3,000 m.  
 1,100 m.  
 92,40 m²  
 12 kg.  
 0,450 m

Bitola da linha . . . . . 1,435 m.  
 Peso en vazio . . . . . 36,000 kg.  
 Peso em ordem de marcha . . . . . 44,500 kg.  
 Base rígida dos eixos extremos . . . . . 3,000 m.  
 Diâmetro das rodas motrizes . . . . . 1,100 m.  
 Superfície de aquecimento . . . . . 92,40 m²  
 Pressão da caldeira . . . . . 12 kg.  
 Diâmetro dos cilindros . . . . . 0,450 m

*Société Franco-Belge*  
DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER.



USINES DE LA CROÛÈRE

Montage des locomotives.

Locomotive erecting shop.

Montaje de locomotoras.

Montagem das locomotivas

# LES LOCOMOTIVES À VAPEUR DE L'ÉTAT BELGE À LA S.N.C.B. (1835-1966)

A. DAGANT

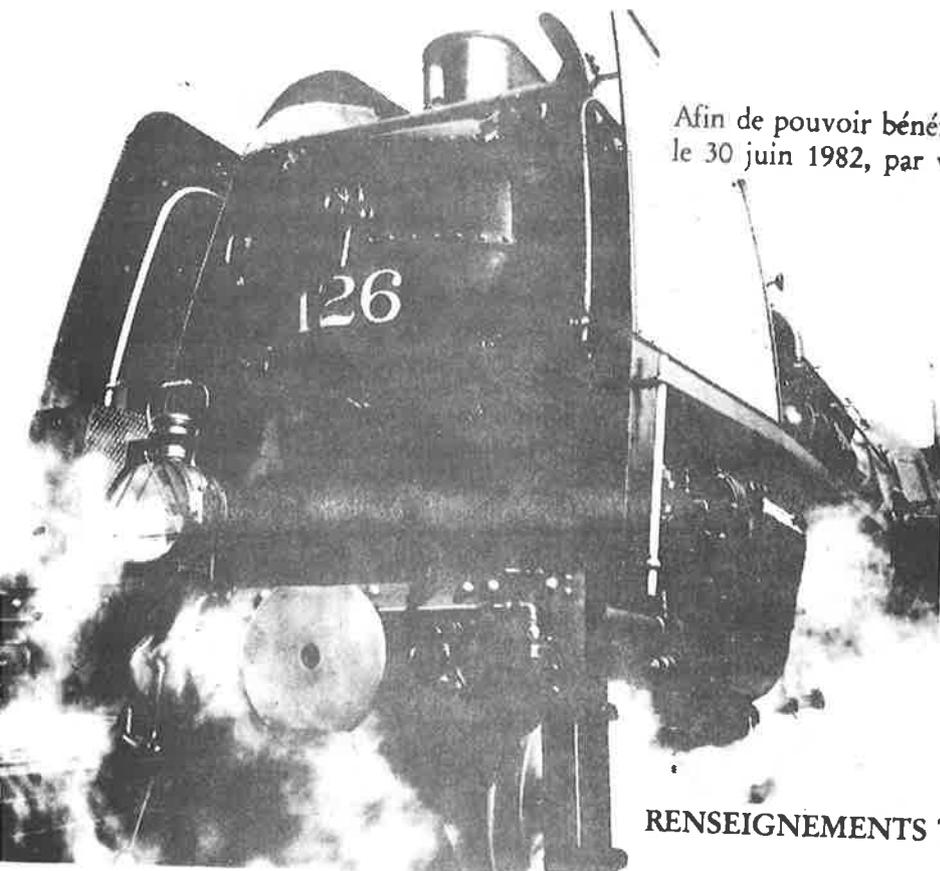
Cette étude a pour objet de dresser un inventaire général des locomotives commandées par notre railway national.

Elle constitue le premier essai d'ouvrage exhaustif, reprenant les diverses catégories de machines utilisées, depuis les «STEPHENSON» de 1835 aux Canadiennes de 1946, en passant par l'ensemble de notre production belge de conception nationale, les «BELPAIRE», les «WALSCHAERTS», les «FLAMME», le matériel commandé à l'étranger par nos Chemins de fer État Belge, ainsi que ces nombreuses «inconnues, anonymes, oubliées et autres méconnues» passées sous silence jusqu'ici, les voitures à vapeur, les machines d'atelier, les engins anciens.

Les nombreux amateurs ferroviaires d'une véritable histoire complète de notre matériel «VAPEUR» État seront certainement satisfaits.

De nombreux détails techniques et statistiques (dimensions principales, nombre de machines, constructeurs, etc.) constitueront une référence pratique.

Le matériel de récupération (armistice, en provenance d'anciennes Compagnies), n'étant pas spécifiquement «EB» est à étudier distinctement ultérieurement.



Afin de pouvoir bénéficier du prix de souscription, commander avant le 30 juin 1982, par versement de la somme de 750 F.B. au compte

n° 062-1770950-77 des  
Editions VEYS  
B-8880 TIELT  
Tél. 051/40.18.75

## RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES :

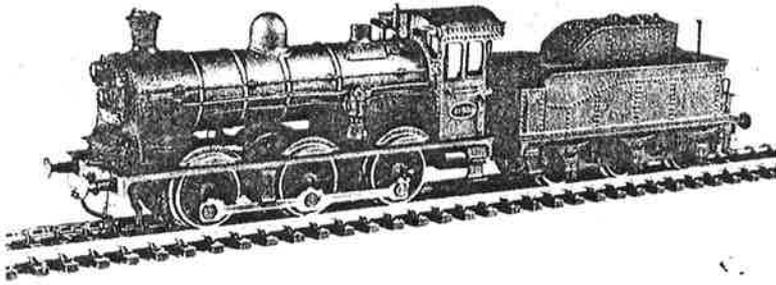
- Format 16 x 24 cm.
- Papier maco mat 115 gr.
- ± 450 pages.
- Plus de 300 illustrations, dont de nombreuses inédites de choix.
- Broché ; couverture avec quadrichromie.
- Date de parution : septembre 1982.
- Prix de souscription : 750 F.B.  
Après parution : 900 F.B.

# JOGADIS

RUE DE BRUXELLES , 54, 1390-ENGHIEU.

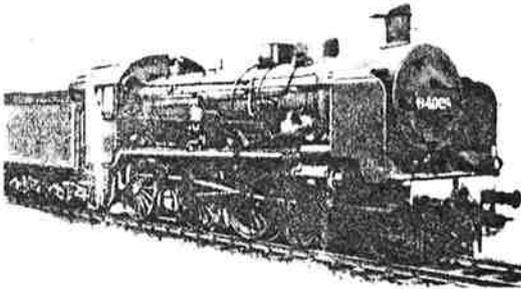
TEL.: 02. 395.22.96

Fermé le lundi - Ouvert le dimanche matin.



030 type 41 de la SNCB. DJH Models-HO.

BOITE DE CONSTRUCTION DE LA  
LOCOMOTIVE TYPE 41 DE LA  
S.N.C.B. Moteur 5 pôles.  
4.850 francs moins remise club.



64 168

64 168

*Liliput* (B)

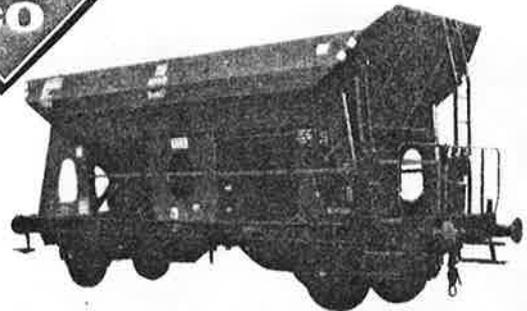
TYPE 64.168 DE LA S.N.C.B.  
12 V. Couant continu.

A NOUVEAU DISPONIBLE :

WAGON TALBOT A 2 ESSIEUX DE  
LA S.N.C.B.

MATERIEL IMPORTE DES U.S.A.  
LOCOMOTIVES, VOITURES, WAGONS,  
CAMIONS, DECORS, BATIMENTS.

**DETAIL ASSOCIATES**  
SAN FRANCISCO, CALIF. 94104



4335 Wagon-trémie à décharge automatique, type  
«Talbot» (B) à deux essieux. Longueur hors tampons: 110,8 mm.



**BACHMANN HO**



**DURANGO PRESS**  
P.O. BOX 111  
MANHATTAN BEACH,  
CA 90266



JORDAN PRODUCTS  
*Highway Miniatures*  
HO MODEL R.R. SCALE (1/87th)

