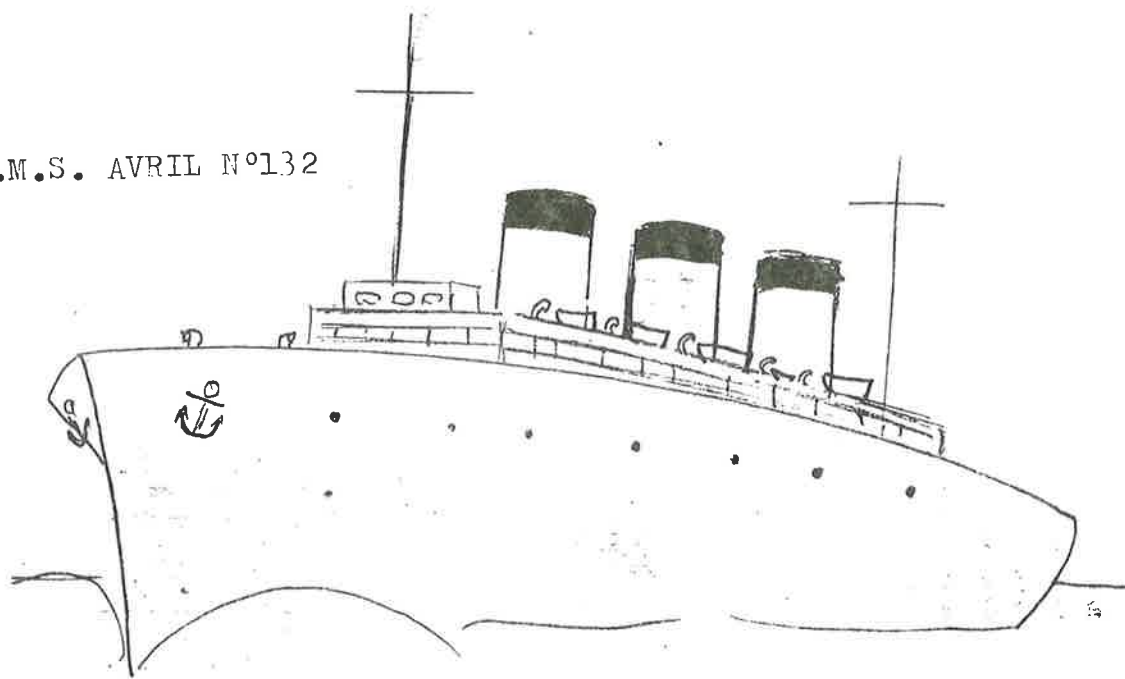


FERRO FLASH



EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.

H.M.S. AVRIL N°132



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

C.F.C. réunions C.F.C.

Samedi 30 avril, à partir de 14h30 au local Place A. Caffet à Haine-Saint-Paul. Programme : voir ci-dessous.

Page de couverture : poissons d'avril!!!

Amis du Club,

Si comme nous, vous désirez redynamiser nos réunions mensuelles du samedi, faites nous part de vos idées et de vos richesses. Nous aimerions que ces réunions reprennent leurs allures d'antan, (cf: le local d'Koudeng trop petit!) avec projections en tout genre, sur vidéo, projecteurs 8 mm...etc, projecteur diapos, exposés, débats et mini-expositions dans nos vitrines. Nous comptons préparer les vendredis ou de la semaine nos réunions, en les fixant sur support vidéo. Nous avons déjà rassemblé des thèmes pour meubler une année de réunion, mais la priorité sera donnée aux documents de valeur.

Contactez-nous les vendredis soirs ou de la semaine aux adresses suivantes : (et faites donc vivre le Club!)

Franco Jean-Luc, Avenue Churchill, 18, Mortanwelz, 6510 (bibliothécaire)
Hacardiaux Christian, Chaussée Brunehault, 79, Ressaix, 7140 (trésorier)

Le mois, nous projeterons un "film d'aventure ferroviaire" et notre mini-exposition aura comme sujet: "Autorails belges de toutes échelles"



- Club fumant reprend activités le samedi!

(Notre ami P.K.) -



- Ayez pitié de ceux qui sont dans le besoin. Ne les faites pas trop attendre!

DING, DONG, DING, DONG

 ' E D I T O R I A L '

DING, DONG, DING, DONG

Ayant la chance de recevoir quelques revues d'autres clubs belges et étrangers, force m'est de constater que nous ne sommes pas les seuls à avoir des difficultés avec notre "feuille de choux". Il est d'ailleurs curieux, mais pas étonnant, de constater que "nos" problèmes sont en fait les mêmes chez les autres. A savoir que ce sont TOUJOURS les mêmes "têtes de pipes" qui se dévouent pour faire "bouillir la marmite". Vous me direz que certains sont bien placés pour cela, vu qu'ils ont fait l'école hôtelière ! Mais mon propos n'est pas là. Puisque tant de clubs se débattent dans le même bouillon, pourquoi alors ne pas utiliser carrément une seule et même grande marmite et faire cuire notre "tambouille" tous ensemble, cela aurait déjà peut-être comme effet de réduire la note de gaz de chacun. Et comme le dit le dicton populaire: "Il y a plus dans deux têtes que dans une", forcément si toutes les têtes de tous les clubs se réunissent, quelle puissance en perspective !

L'idée de réunir en une seule publication toutes les revues des clubs, idée que je partage entièrement, germe depuis plusieurs années déjà dans la cervelle d'un des dirigeants de la fédération belge "FEBELRAIL" dont je fait d'ailleurs partie. Et que l'on ne vienne pas encore une fois de plus agiter le "spectre" linguistique, car cela se pratique en Suisse depuis des années et là, on y parle QUATRE langues !!!

Bien sûr nous ne sommes pas en Suisse, paradis ferroviaire s'il en est. Mais là justement tous les clubs affiliés à la SVEA (Fédération suisse réunissant les clubs d'amateurs) ont une revue commune, l'EISENBAHN AMATEUR, qui est distribuée automatiquement à chaque membre affilié à un club. Si je tiens ce raisonnement, c'est justement dans le but de susciter des réactions auprès des autres clubs qui nous lisent, puisque nous pratiquons l'échange des revues avec ceux-ci. Ce raisonnement peut paraître utopique, mais avec un tant soit peu de bonne volonté réelle, cela n'est pas irréalisable. Pour cela il faut avant tout se départir absolument de l'esprit de clocher qui règne en Belgique.

Pourquoi ne pourrions-nous pas réaliser ce qui est possible dans d'autres pays? Sommes-nous plus bêtes que les autres? Personnellement je ne le pense pas. En s'organisant bien, ceux qui sont de corvée "pluches" à chaque bulletin tout au long de l'année, ceux là donc ne seraient plus sollicités aussi souvent, et comme je pense que cela doit être le cas, du moins pour certains il n'y aurait plus, ou nettement moins, de phénomène de "saturation".

Chaque club a un jour ou l'autre fait un article hautement intéressant pour tous, mais chaque membre de chaque club ne peut pas lire tous les bulletins de tous les clubs. Il n'est pas possible non plus de toujours reprendre dans le bulletin du club tel ou tel article intéressant émanant d'un autre club, et ce pour diverses raisons (Copyright, plagia, etc..). En unissant nos forces (n'est-ce pas la devise de notre pays?) nous profiterions tous d'un avantage non négligeable, ce serait d'avoir une revue faisant moins maigre cadavérique.

Voici l'appel lancé, pour ma part je suis prêt à en discuter avec les dirigeants ou rédacteurs des autres clubs. D'autant plus que personne ne m'a demandé mon avis quant à la rédaction de notre bulletin. Je dirais que j'ai en quelque sorte été désigné volontaire, et aussi que j'ai été un peu "piégé".

En espérant que ce bulletin vous arrivera à temps, mais de toute façon après les fêtes de Pâques, je vous souhaite néanmoins (comme dirait Cléopâtre) car vieux moutards, pardon, mieux vaut tard que jamais : "BONNES FETES DES CLOCHES" et bon "POISSONS D'AVRIL", surtout si comme moi vous êtes nés le 1er !!!

LA CLOCHE DE SERVICE. BING, BANG
 BING, BAM.

From **THE SUNDAY TIMES** dated 31st January 1988

" Le propriétaire d'un chantier de démolition au Pays de Galles avait pris conscience, au début des années soixante, de l'importance des locomotives à vapeur. Il en avait ainsi racheté près de trois cents aux British Railways pour dépeçage, mais les avait "graciées" pour les conserver ".

" Ces dernières années, il a revendu plus de 250 de ces épaves rouillées aux amateurs qui passeront peut-être dix ans à les restaurer avec amour, pour les remettre à nouveau en ordre de marche. Il avoue que cette opération est pour lui un désastre financier mais une grande satisfaction sur le plan personnel, puisqu'il les facturait au prix de la casse (de 300 à 600.000 FR., c'est-à-dire une locomotive de 100 tonnes au prix d'une voiture automobile moyenne) ".

Imaginez qu'un démolisseur belge ait gardé jalousement sur ses chantiers des dizaines de locos vapeur de tous types; ou qu'un touriste en quête de "Glasnost" ne découvre sur un chantier de démolition russe une dizaine de type 36 en enfilade...!

J.L.V.L.

* * * * *



La circulation de trains composés de matériel de différentes marques, circulant sur des voies d'origine parfois différentes également, pose souvent un problème qui se traduit généralement par des déraillements successifs, plus spécialement au passage sur des aiguillages.

Il importe donc de s'assurer que les éléments de voie ainsi que les roues et essieux du matériel roulant sont compatibles avec votre réseau. Toute différence constatée pourra alors être aisément rectifiée par mise au point de l'écartement d'un essieu, achat de nouveaux essieux, limage d'un contre-rail, renforcement d'une pointe de coeur, achat d'un nouvel aiguillage...

Pour vous permettre de vérifier tous ces éléments, le MOROP a fait créer un calibre métallique reprenant toutes les dimensions utiles conformes aux normes NEM 124, 127, 310 et 311. Il vous suffira de l'appliquer sur la voie ou les essieux fautifs pour connaître le remède à y apporter.

Ce calibre est diffusé en Belgique par FEBELRAIL, mais peut être obtenu au Club Ferroviaire du Centre. Il suffit de verser la somme de BEF 200,- au compte n° 068-2027267-91 du Club Ferroviaire du Centre - section Bruxelles UNIQUEMENT et le calibre vous sera expédié (à vos risques).

Pour un envoi recommandé, ajouter la somme de BEF 93,- (avec texte explicati

NB: Ce prix de BEF 200,- est réservé aux membres d'un club uniquement.

LIGNES OU TRONCONS DE LIGNES SUPPRIMES OU DESAFFECTES

VOIES A MAINTENIR

Les terrains autres que ceux nécessaires pour le maintien des voies et les constructions qui ne sont plus nécessaires pour les besoins du service peuvent être aliénés.

Groupe de Charleroi

Mettet - Denée Maredsous - Haut le Wastia
Branche Est Tamines (S.V.) (147/1)
Tamines - Fleurus (S.V.)
Biesmerée - Ermeton s/Biert

Groep Hasselt

Heppen - Leopoldsburg (D.S.)
Landen - Hannut (E.S.)

Groupe de Liège

Battice - Montzen (S.V.)
Marchin - Hamois en Condroz (S.V.)
Landen - Hannut (S.V.)

Groupe de Namur

Yvoir - Spontin Sources (S.V.)
Branche Sud Anhée (S.V.) (150)
Mettet - Haut-le-Wastia (S.V.)
Marchin - Hamois en Condroz (S.V.)
Sombreffe - Gembloux - Orp (S.V.)

LIGNES QUI NE SONT PLUS EXPLOITEES PROVISoireMENT

A. Décision Exploitation

Groupe d'Anvers

Turnhout - Weelde (frontière)

Groupe de Charleroi

Marchienne A.P. - Fontaine l'Evêque (*)
Florennes Central - Biesmerée
Montignies s/Sambre - G.P. Rortion
Orp - Sombreffe
Lambusart - Tamines
Arsemont - Mettet
Antenne sur ligne 249 à Courcelles-Fosses
BK 3400 - Racc.Glaverbel
Y Trefilerie - Puits St Theodore
Dampremy - Racc.Verres Spéciaux
Deschassis - Jumet-la-Couffe
Y Bellecourt - Racc.Wuyckens
Estacade - Puits 4
Y Martinet - Puits 3 (*)
Y Goutroux - Puits 14 (*)

Groupe de Gand

St Niklaas (BK 34297) - De Klinge (frontière)
 Avelgem - Ruien
 Oostende - Swaaskecke (**)
 Dendermonde - Puurs L52

Groupe de Hasselt

Neupelt - Achel (frontière)
 As - Maaseik

Groupe de Liège

Micheroux - Les Xhawirs

Groupe de Mons

Fonroeuilx - Merbes-Sainte-Marie (*)
 Seneffe - Nivelles (Nord)

Groupe de Namur

Orp - Sombreffe
 Jemelle - Hour - Havenne

(*) Proposition de démolition envoyée au Conseil d'Administration
 (**) Proposition d'A.R. introduite

B. Ordre de la VoieGroupe de Hasselt

Landen - Orp

Groupe de Mons

Clabecq - Sart-Moulin

Groupe de Namur

Landen - Orp

LIGNES DONT LA MISE A SIMPLE VOIE A ETE AUTORISEE OU ACCEPTEEA. Mise à simple voie réalisée et en exploitationGroupe d'Anvers

Dendermonde - Boom 26.10.1961

Groupe de Bruxelles

Manage - Baulers A.R. 01.02.1962
 Baulers - Court-Saint-Etienne 22.03.1962

Groupe de Charleroi

Florennes-Est - Florennes-Central A.R. 03.07.1934
 Lobbes - Bienne-lez-Happart 16.01.1936
 Monceau Fontaine - Bif Providence 22.02.1940
 Landen - Ligny-Sud 01.09.1948
 Peissant - Fauroeuilx 01.09.1948
 Lobbes - Thuin Ouest 19.09.1950
 Walcourt - Rossignol 02.09.1959
 Florennes Central - Hemptinne 02.09.1959
 Châtelineau - Gilly-Sart-Culpart 11.09.1959
 Walcourt - Mariembourg 16.09.1959
 Triangle de Tamines à Ermeton-sur-Biert 15.09.1964
 Triangle de Tamines (Ligne 147/1) 15.09.1964

Groupe de Gand

Ieper - Poperinge	K.B.	04.02.1939
Oostende - Snaaskerke		01.02.1940
Diksmuide - Kaaskerke		29.06.1956
Sint-Niklaas-West - Sint-Niklaas-Waas		02.09.1959
Dendermonde - Boom		26.10.1961

Groupe de Hasselt

Landen - Ligny-Sud	K.B.	01.09.1948
Vert. Tienen - Grimde		24.03.1961
Hamont - Frontière hollandaise		09.10.1961
Diest - Schaffen		-

Groupe de Liège

Welkenraedt - Montzen	A.R.	28.03.1956
Ans - Liers		28.03.1956
Liège - Longdoz - Bif. Froidmont		07.06.1962
Raeren - Frontière (Walheim)		05.03.1965
Glons - Liers		24.04.1967

Groupe de Mons

Harmignies - Vellereille-le-Sec		01.02.1940
Monville - Saint-Ghislain		01.02.1940
Cuesmes-Etat - Dour		01.02.1940
Frameries - Flénu-Central		01.02.1940
Manage - Baulers		01.02.1962
Tubize - Clabecq		01.02.1962
Ecaussinnes-Carrières - Mignault		05.03.1965
Houdeng-Goegnies - La Louvière-Bouvry		05.03.1965
Binche - Fauroeulx		05.03.1965
St Ghislain Hornu - Warquignies Voyageurs		05.03.1965

Groupe de Namur

Landen - Ligny-Sud	A.R.	01.09.1948
Ermeton-sur-Biert - Bif. de Bouvignes		15.09.1964
Ligne 154/1 du Triangle d'Anhée		15.09.1964

B. Mise à simple voie à réaliserGroupe de Namur

Bif. de Neffe - Heer Agimont	A.R.	25.05.1972
------------------------------	------	------------

LIGNES MISES DEFINITIVEMENT HORS EXPLOITATION

Les installations de voie doivent être maintenues

Groupe de Charleroi

Nismes - Treignes		21.03.1975
Mariembourg - Nismes		24.10.1977

source: SNCB liste à la circulaire Direction V.36.1 n° 0.36/052, Direction E.S. 72.3 n° 79.23.1.1 et Direction E 14.2 n° 5.1.3 du 1.7.1975

CFF-FFS*SBB-CFF-FFS*SBB-CFF-FFS*SBB-CFF-FFS*SBB-CFF
 *
 *** NOUVELLES D'HELVETIE ***
 *
 SBB-CFF-FFS*SBB-CFF-FFS*SBB-CFF-FFS*SBB-CFF-FFS*SBB

TRANSFORMATION ET RAJEUNISSEMENT DES RAMES RAe TEE 1051 à 1055.

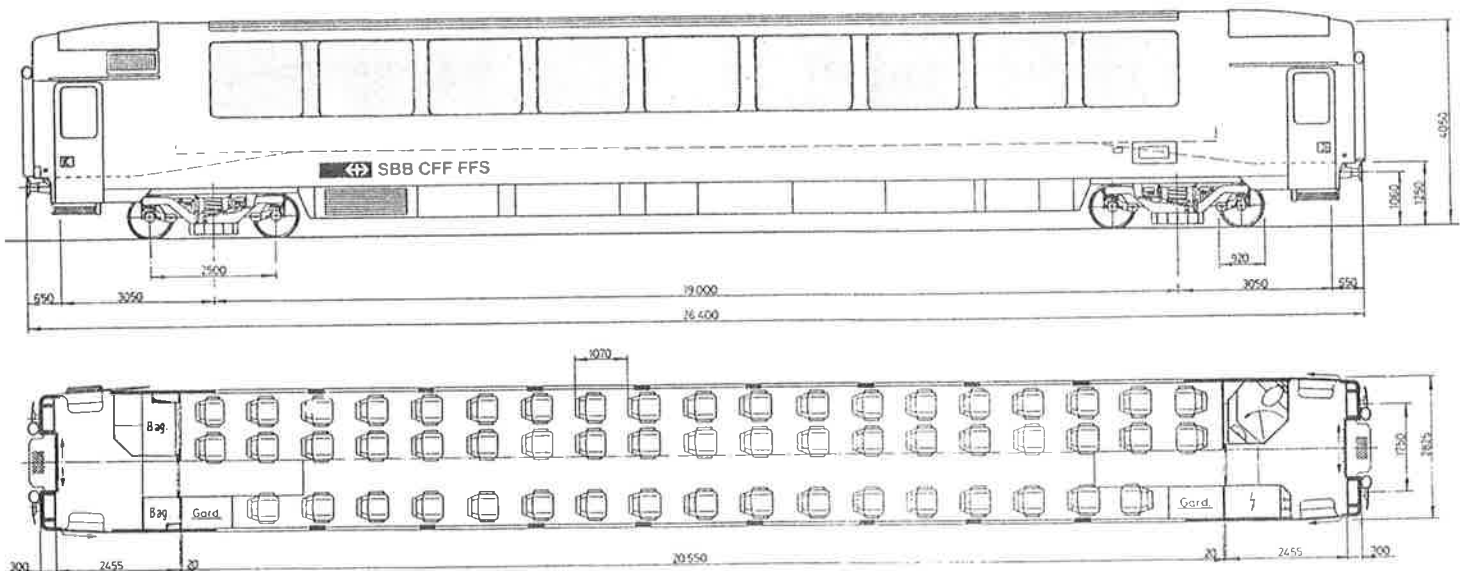
Ces rames transformées devraient entrer en service avec le nouvel ho-
 raire d'été, mais les deux premières unités ne seront prêtes qu'aux en-
 virons du mois d'août. Les principales modifications consistent à chan-
 ger le compartiment restaurant actuel en 2è cl. La livrée sera égale-
 ment changée, le rouge/crème TEE bien connu de ces splendides rames
 sera remplacé par une livrée grise avec bandeau gris foncé à hauteur
 des fenêtres un peu à la façon "Corail" de la SNCF.

NDLR. - Après avoir relu mon texte, je me suis évanoui, car je venais
 de comprendre que l'on avait "assassiné" mon TEE favori. Enfin
 consolons-nous en pensant que cela donnera peut-être du travail
 à LIMA.

VOITURES PANORAMA.

Le conseil d'administration des CFF a décidé de faire construire douze
 voitures panorama de 1ère cl. SRm 61 85 89-90 200 à 211. D'une tare de
 48 T. elles offriront 55 places, toutes pourvues de sièges pivotants,
 d'un vestiaire et d'un compartiment bagages. La surface vitrée de ces
 voitures sera environ doublée par rapport aux voitures unifiées de type
 IV. Ces voitures seront mises en service à partir de 1991 sur des par-
 cours touristiques vers MÜNCHEN, STUTTGART, AMSTERDAM. Elles feront
 également partie d'un train de luxe ZÜRICH - MILANO (Voir schéma).

NDLR - (Soupir !!!) Dommage qu'il n'y ait rien pour la Belgique, mais
 on peut toujours rêver et espérer.



Six ans de travaux, 600.000 m³ de terre déplacée, 150.000 m³ de béton coulé, 15.000 tonnes de fer et 85 km de fils pour l'alimentation électrique: le plus grand chantier de Suisse romande touche à sa fin.

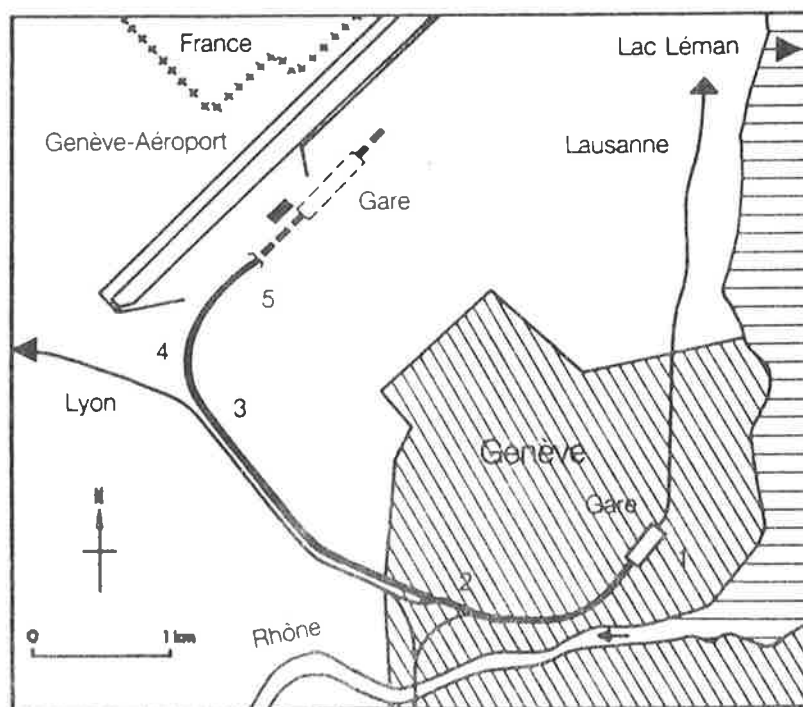
Résultat: une ligne nouvelle à double voie, longue de 2,5 km, bifurquant dans la région de Châtelaine de l'itinéraire Genève - La Plaine - Lyon et aboutissant à une nouvelle gare de 1 km de longueur et large de 40 m, située sous l'aéroport de Genève, à proximité des pistes d'envol!

Rail - Route - Air

Réalisée sur quatre niveaux et reliée directement à l'aérogare (200 m à pied entre le train et l'avion), cette installation offre toutes les commodités d'un centre d'échanges moderne: bureaux d'information et de change, service à la clientèle (billets et bagages), buffet, galerie marchande avec boutiques et restaurants, ascenseurs et escaliers roulants, vastes parkings à disposition (tarif réduit pour les usagers du train), et accès direct aux transports publics urbains.

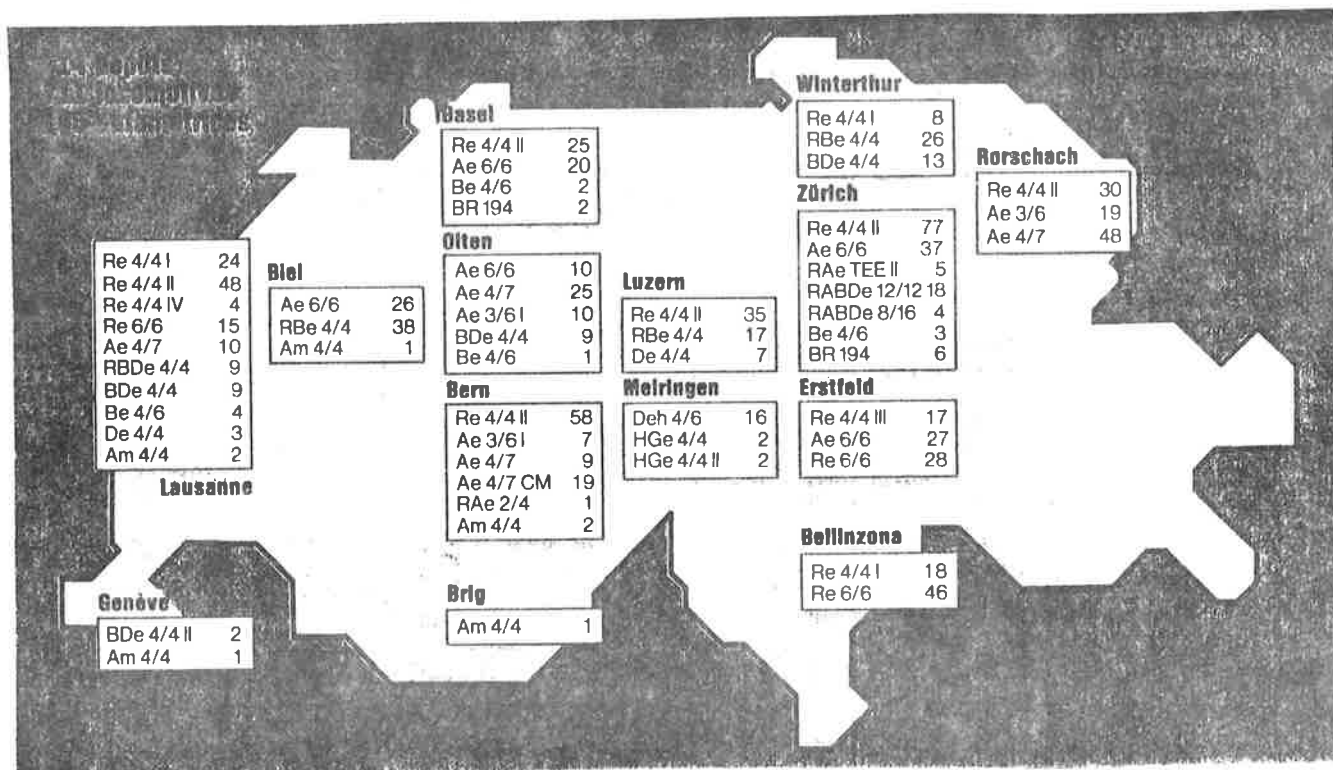
Avantage supplémentaire, la gare de Genève-Aéroport se situe à proximité du Palais des Expositions (5 minutes à pied).

279 millions de francs (suisses, bien sûr) répartis entre la Confédération (41%), l'Etat de Genève (6%) et les CFF (53%) ont permis de réaliser un rêve vieux de presque 50 ans. Un atout nouveau pour Genève, la Romandie et la Suisse!



- 1 et 5: En 6 minutes de Genève à l'aéroport, 6 fois par heure!
- 2: A St-Jean, un nouveau tunnel de 825 m permet à la ligne Genève-Lyon de croiser en dénivelé les voies pour l'aéroport.
- 3: A Châtelaine, la nouvelle ligne de l'aéroport rencontre la voie en provenance de Paris et Lyon
- 4: Près de Châtelaine, la ligne franchit la future autoroute.

Chaque jour ouvrable, les quelque 900 locomotives et automotrices des CFF parcourent environ 345.000 km en tête des trains. Si l'on tient compte en outre des mouvements de manoeuvre et de renfort, ce total équivaut à peu près à un voyage de la terre à la lune! De telles prestations ne sont réalisables que grâce à un entretien impeccable et à une conduite soignée. 14 dépôts de locomotives se chargent des soins aux engins de traction des CFF. La carte présente où sont domiciliés les différents types de véhicules dans le cadre du nouvel horaire. Jusqu'à ce que suffisamment de compositions réversibles "Colibri" soient disponibles (RBD 4/4, Lausanne), des locomotives de compagnies privées complètent passagèrement le parc des CFF. En outre, les CFF ont pu prendre en location huit locomotives série 194 du Chemin de fer fédéral allemand; elles sont stationnées à Bâle et à Zürich. Enfin, sept machines diesel Am 4/4 (ex série 220) acquises en Allemagne seront surtout utilisées pour des trains de travaux en Suisse occidentale.



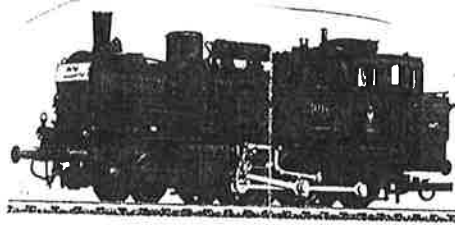
Autres engins de traction des CFF

- 281 locomotives de manoeuvres et diesel
- 836 tracteurs de manoeuvres et de service
- 9 véhicules-moteurs historiques

(extrait du Magazine CFF)

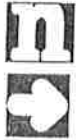
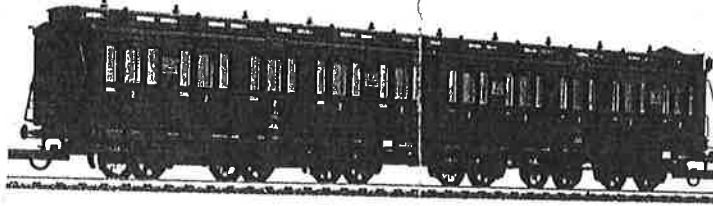
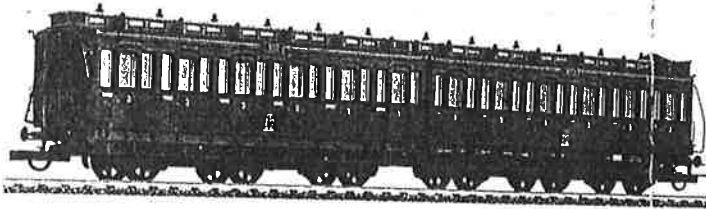
ESSAI DE DOUBLE TRACTION POUR LES Am 4/4 (ex. V200 DB.)

Après révision et livraison de la deuxième ex. V200 DB. renumérotée aux CFF Am 4/4 18463, il a été possible de procéder aux essais de double traction et d'unité multiple. Le parcours d'essai a eu lieu le 15-01-88 vers LA-CHAUX-DE-FONDS, et a donné entière satisfaction, ce qui aura pour conséquence que ces machines pourront dès à présent être mises en service pour des travaux de caténaires sur la ligne du Simplon, qui se déroulent de nuit et obligatoirement "Hors tension".



Ets VANDERWALLE & Fils

19-21-23, RUE. O. HOUSIERE - 7060 BRACQUEGNIES
☎ 064/66 24 09



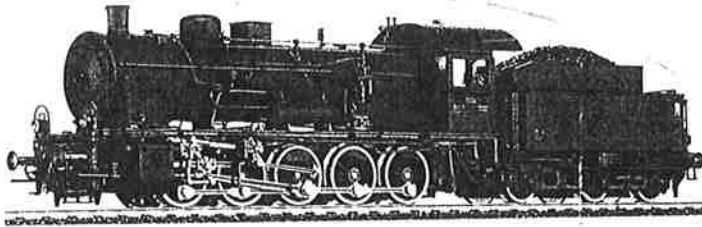
43026 ⇨ 40190 ⇨ 40313

Coffret -chemin de fer urbain de Berlin - de l'époque I-, Édition spéciale de 1987 en série limitée.

Flavie typique du «chemin de fer urbain de Berlin» (la «future» S-Bahn berlinoise) de l'époque I. Le coffret comprend: une locomotive-tender de la série prussienne T 12 (de type 130 T), une unité de deux voitures voyageurs jumelles de 3^e classe à compartiments et à portières latérales, et une unité de deux voitures voyageurs jumelles de 2^e classe à compartiments et à

portières latérales. Coloris et inscriptions conformes aux habitudes de l'époque I comme elles furent pratiquées par la KPEV (l'administration royale prussienne du chemin de fer). C'est pour la première fois qu'un coffret de train miniature sera complété par un livre spécialisé qui est fourni avec le coffret et qui est consacré à des informations nombreuses, riches et bien fondées quant à l'histoire de la S-Bahn berlinoise et au service quotidien de ce système de chemin de fer urbain. Ce livre («Berliner S-Bahn») sera aussi séparément disponible sous la réf. 84000 (uniquement en langue allemande).

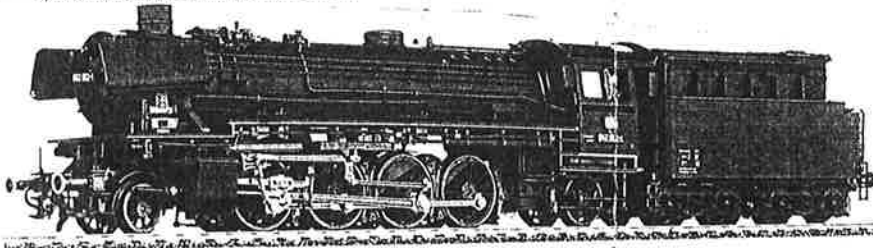
V D W



43236

Modèle finement détaillé de la locomotive n° 5204 de la société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois. Coloris authentique et inscriptions conformes aux normes luxembourgeoises de l'époque III. Toutes les autres spécifications techniques sont identiques à celles de la réf.

43233 (voir page 18 du catalogue présent), mais à toit de l'abri du mécanicien, à cheminée et à chaudière (à trois dômes) modifiés en fonction du prototype luxembourgeois, choisi. L.H.T.: 217 mm.



43244 ⇨ 85063, ♣ 10021, 0 85612, — 40243/40247, ⇨ 40270/40282, ⇨ 40244/40245

Modèle d'une locomotive de la série 042 de la «Deutsche Bundesbahn». Coloris authentique et inscriptions UIC conformes aux normes allemandes de l'époque IV. Carrosserie de la locomotive en plastique, le tender en métal injecté. Le moteur à volant d'inertie logé dans la

soute à eau du tender entraîne deux des quatre essieux du tender munis de roues bandagées. Inversion des feux en fonction du sens de la marche. Le modèle est préparé en vue de l'installation d'un générateur fumigène «Seuthe n° 10». L.H.T.: 274,5 mm.

Nouveautés :

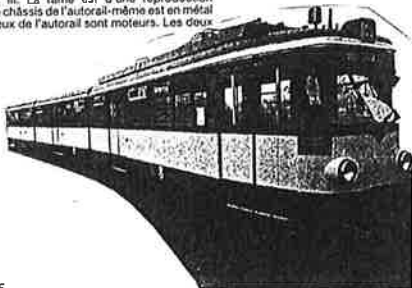
N°:	Prix cat.	Prix VDW
43026	8643 fb	6742 fb
43236	5035 fb	3927 fb
43244	5874 fb	4582 fb
43018	4238 fb	3306 fb
43192	3508 fb	2736 fb
43549	3751 fb	2926 fb

Prix valables jusqu'au 30/05/88 et ce jusqu'à épuisement du stock.

43018 ⇨ 85064, ♣ 10021

Rame automotrice de conception «autobus sur rails», composée d'un autorail motorisé de la série VT 98⁰ de la DB et d'une remorque pilote correspondant de la série VS 98 de la DB. Par leurs couleurs rouges et par leurs inscriptions, les deux modèles de la rame correspondent exactement aux normes allemandes de l'époque III. La rame est d'une reproduction absolument à l'échelle et d'une exécution très fine. Le châssis de l'autorail-même est en métal injecté, les caisses sont en plastique. Les deux essieux de l'autorail sont moteurs. Les deux

véhicules de la rame disposent d'attélagés courts et d'éclairages intérieurs. Inversion des feux en fonction du sens de la marche. L.H.T. pour chaque véhicule: 160 mm.



V D W

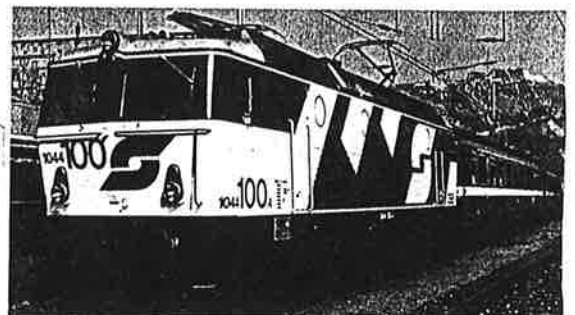


43192 ⇨ 85028, ♣ 10023, 0 20035

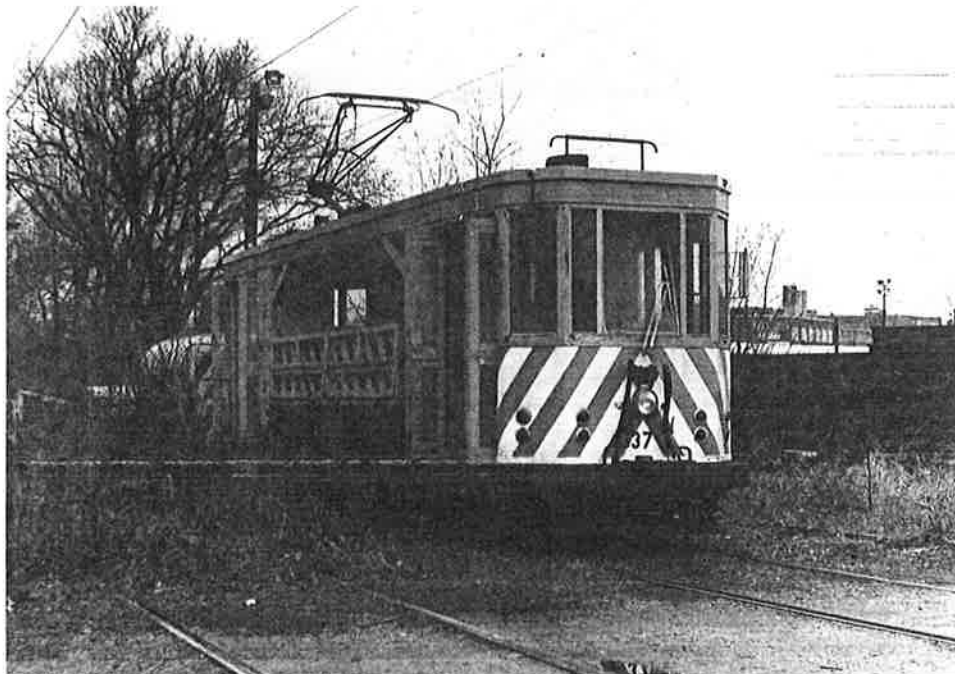
Matrice articulée à quatre bogies (trois caisses); coloris authentique et inscriptions conformes à la conception la plus récente des tramways de Cologne. Longueur: 348 mm.

43549

Édition spéciale pour 1987 en série limitée: Modèle de la locomotive électrique 1044.100 des ÖBB. À l'occasion de la traction d'un train spécial, un mécanicien autrichien et amateur de design fut autorisé de décorer la locomotive selon ses idées. Après cette excursion spéciale la locomotive conservait encore pour quelque temps cette décoration exceptionnelle tout en étant rentrée aux services réguliers de son dépôt.



Par rapport aux modèles ROCO précédents de la série 1044, cette édition spéciale dispose d'une mécanique entièrement nouvelle, spécialement étudiée en vue d'une puissance de traction particulièrement élevée. C'est ainsi que le modèle correspond aussi sur ce plan à caractéristiques techniques de la nouvelle conception du modèle ROCO de la série 1044 des ÖBB.



Défilé "de service" de la S.T.I.B.: truck 37 tirant wagon 131
Rue Vandenpeereboom le 2.1.88 (photo MTUB)

DERNIERE MINUTE:

SPRIMONT: 6 et 7 mai: 25e anniversaire du Musée de la Pierre avec exposition de l'ASMOCO: portes ouvertes, Vapeur vive en 7¼ avec T.5 et loco vicinale!

FURNES: portes ouvertes et expo SNCB pour les 130 ans de GAND-LICHTERVELDE-FURNES
14 et 15 mai de 10 à 18h

LIEGE: nos amis liégeois mettent les bouchées doubles pour célébrer l'arrivée du RAIL dans la Province de Liège il y a 150 ans: nous en reparlerons plus en détail dans le prochain FF mais réservez déjà la période du 17 au 27 juin pour les saluer

DOCUMENTATION:

Cartes postales tramway: le MUPDOFER vient d'éditer un ensemble de 4 cartes postales couleurs d'excellente qualité (SNCV ST Borinage, STIB train ST à BXL-N, STIB à Orlando, STIB à Asuncion) : les quatres cartes + frais de port: 69 francs à virer au compte 310-0613631-95 de MUPDOFER asbl. N'oubliez pas motif + vos nom et adresse.

Cartes postales STIB-ASD: les Editions GEDA vous proposent une série de 12 cartes postales couleur d'excellente qualité: 5 sont consacrées au secondaire suisse A.S.D: Aigle -Sepey-Diablerets et 7 à la STIB (1380-5010-4025-7006 et 9041- 7124-7723-7934)

Si l'une ou l'autre de ces séries vous intéresse, faites en part à votre secrétariat respectif qui groupera vos commandes

Dernière minute : samedi 7 mai : journée portes ouvertes à l'Athénée Provinciale de Morlanwelz avec circulations de trams, autorail diesel vicinale (sous réserves).

VAPEUR-VIVE : remise en état du réseau 5 & 7¼".
Contacter R. DEBLIQUIT 064/21.18.81 après 18h.
1er rendez-vous : dimanche 8 mai à 9H. Emportez votre casse-croûte.

TRANSFESA: 45 années au service du transport de marchandises par chemin de fer.

TRANSFESA est une société dotée d'un capital de 8000 M^â de pesetas, cotée en bourse et consacrée exclusivement au transport de marchandises par chemin de fer. Son siège social est établi à Madrid; elle emploie 200 travailleurs en Espagne et 130 autres répartis dans toute l'Europe. Elle a des filiales en Allemagne, au Portugal, en Angleterre et en Suisse, et des représentants dans tous les autres pays européens.

TRANSFESA a été fondée en 1942 et pendant les 15 premières années, elle ne réalisa que des transports à l'intérieur de l'Espagne. Au début des années 50, avec une situation européenne favorable aux exportations due à la situation créée par la 2e guerre mondiale, commencent les premiers essais avec les wagons à essieux interchangeable.

L'exportation en wagons frigorifiques de certains fruits fut la méthode qui inaugura le transport vers l'Europe; quelques années plus tard, ces transports atteignent des cotes très élevées avec les envois d'agro-alimentaires. A cette époque, le transport national reste basé sur les ciments et on concentre toutes ses forces à amplifier les marchés internationaux.

TRANSFESA a deux sociétés affiliées, également dévouées aux transports: SEMAT spécialisée en envois d'automobiles et SALTRO société qui possède un grand nombre de wagons spécialisés dans les ciments, granulés et produits chimiques solides.

Les exportations de TRANSFESA représentent env. 65000 wagons par an, destinés à presque la totalité des pays européens, mais principalement à l'Allemagne, la France, la Belgique et l'Angleterre ainsi qu'à quelques pays scandinaves.

Les agro-alimentaires restent le principal produit exporté (env. 27000 wagons annuels), suivis par les automobiles (env. 18000 wagons). A la troisième place, on trouve les exportations des pièces de rechange pour fourgons et voitures. La plupart de ces pièces sont de fabrication portugaise, car la plupart des transports du Portugal vers l'Europe (par le rail bien sûr) sont aussi réalisés par TRANSFESA. En additionnant ces chiffres au chiffre des marchandises diverses (céréales, conserves de fruits, meubles, papier et jouets) on obtient les 65000 wagons par an.

En ce qui concerne les importations, l'Allemagne, la France et l'Italie sont donc ceux qui utilisent le plus fréquemment les services de TRANSFESA pour ses ventes en Espagne. Sur les 65000 wagons envoyés, 30000 sont utilisés au retour de la façon suivante: 8000 avec des pièces automobiles, 3000 avec des produits chimiques, 2500 avec des voitures et le restant avec du bois et divers.

Actuellement, TRANSFESA cherche à diversifier ses transports en vue d'une meilleure rentabilité. Sur les 5000 wagons fruitiers qu'elle possède, on a réduit le nombre de moitié; et en même temps on a amplifié le parc de wagons pour autos, ainsi que ceux destinés aux céréales, produits chimiques. Néanmoins le projet qui semble être le plus intéressant, c'est un fourgon pour autos à 2 étages fermés avec élévation et descente automatique de l'étage supérieur au moyen d'un système hydraulique.

Traduit de Trenes Hoy par Tocino Fernandez.

En voiture. Ce n'est pas un journal à sensation qui l'annonce, c'est de source sncf. Voyageurs rassurez-vous les chemins de fer Français n'ont pas engagé madame soleil ni un quelconque nostradamus du 21^e siècle, il s'agit du système "ASTREE", qui est l'abréviation d'automatisme du suivi des trains en temps réel".

Sur la bonne voie. Imaginez un engin moteur qui commande lui-même : la fermeture des PN (passage à niveau) et la position des aiguillages pour tracer "son" itinéraire.

En plus, toujours sans intervention de l'agent de conduite, le convoi indique son identification, sa vitesse de croisière et sa position géographique.

La recette. Les 7000 engins moteurs (locomotives et automoteurs) seront équipés de moyens de localisation et de transmission qui répercuteront les informations, non pas à des balises au long de la voie (comme c'est le cas sur les 425 km de la ligne TGV Paris - Lyon) mais à des satellites de localisation tels que Navstar ou Locstar.

Il y aura une vingtaine de centres de contrôles (pour l'envoi et la réception des ordres et informations) reliés entre eux. Equipés d'ordinateurs qui contrôleront chacun 200 trains, répartis sur le territoire français.

Par ce système les décisions seront plus affinées, la souplesse d'exploitation accrue, le réseau plus homogène, sans compter une meilleure information des voyageurs.

Deux siècles après la révolution Française, la sncf en prépare une autre sur les rails.

On inverse la vapeur. C'est plus économique d'équiper tous les engins moteurs plutôt que les 70000 km de voies ferrées selon le système traditionnel.

On pourra connaître la distance réelle de sécurité nécessaire à chaque train, pour éviter une collision avec le précédent, permettant ainsi d'accroître le trafic sur la ligne. Ce qui est exclu actuellement car la marge de sécurité est théorique et maximale (on prend comme référence le convoi le plus lourd et le plus rapide).

De même la circulation dans les 2 sens sur une ligne à voie unique sera facilitée. Depuis 1986 une équipe, actuellement composée de 70 personnes, travaille à ce projet d'exploitation alliant l'informatique, les télécommunications et l'électronique, techniques dont le coût diminue sans cesse (rappelez-vous combien coûtait une calculatrice il y a une quinzaine d'années).

En 1990, auront lieu toute une série de tests, le projet pourrait devenir réalité en 1995.

D'ici là bons voyages, en train j'espère.

TANNEGUY HELLIO
cheminot

GENERATEUR DE BRUIT DE LOCOMOTIVE A VAPEUR.

par P.Cooreman

Le circuit décrit ci-après permet de simuler le bruit d'échappement d'une locomotive à vapeur. La fréquence des échappements dépend de la vitesse du modèle.

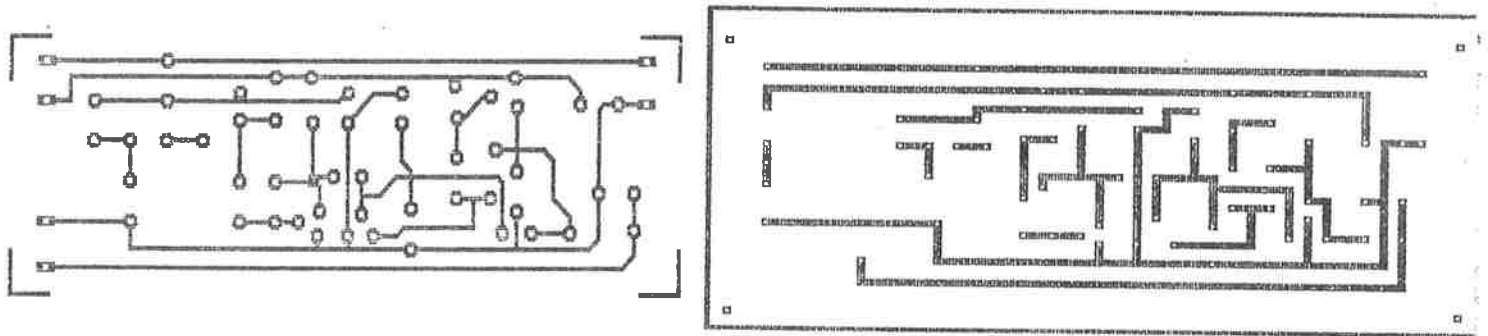
Le circuit se compose de deux parties: le circuit électronique et l'interrupteur de déclenchement.

Le circuit électronique.

Il faut commencer par reproduire le circuit de la figure-1 en utilisant soit la gravure directe sur cuivre soit un procédé photographique. Ces méthodes bien connues pourraient faire l'objet d'un autre article.

Une fois le circuit réalisé et percé, il faut y placer les composants en orientant convenablement les condensateurs chimiques, les diodes et les transistors.

figure-1

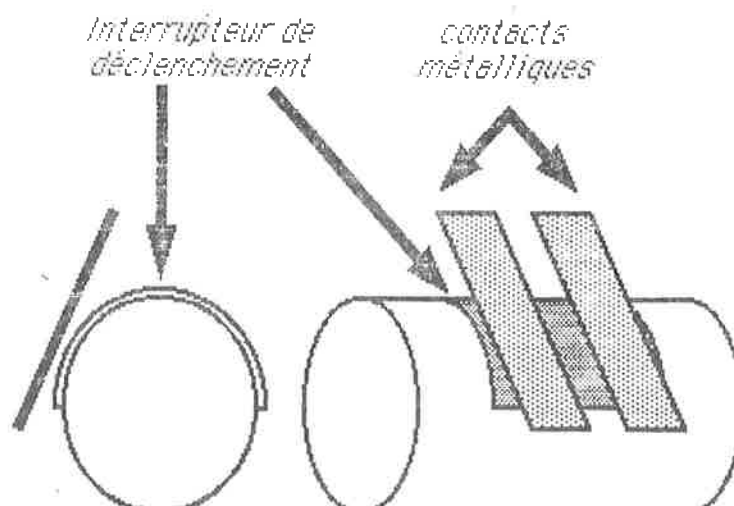


L'interrupteur de déclenchement.

Le circuit étant trop grand, il faut le placer dans un wagon qui sera attelé derrière la loco. Il sera alimenté par une pile de 9 volts et débitera dans un haut-parleur aussi petit que possible.

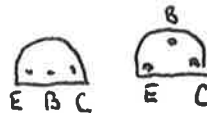
L'interrupteur de déclenchement sera réalisé au moyen d'un demi-cylindre de cuivre ou de laiton collé sur l'axe d'un essieu du wagon. Deux fines lames de contact seront court-circuitées régulièrement à chaque rotation de l'essieu. (voir figure-2)

figure-2



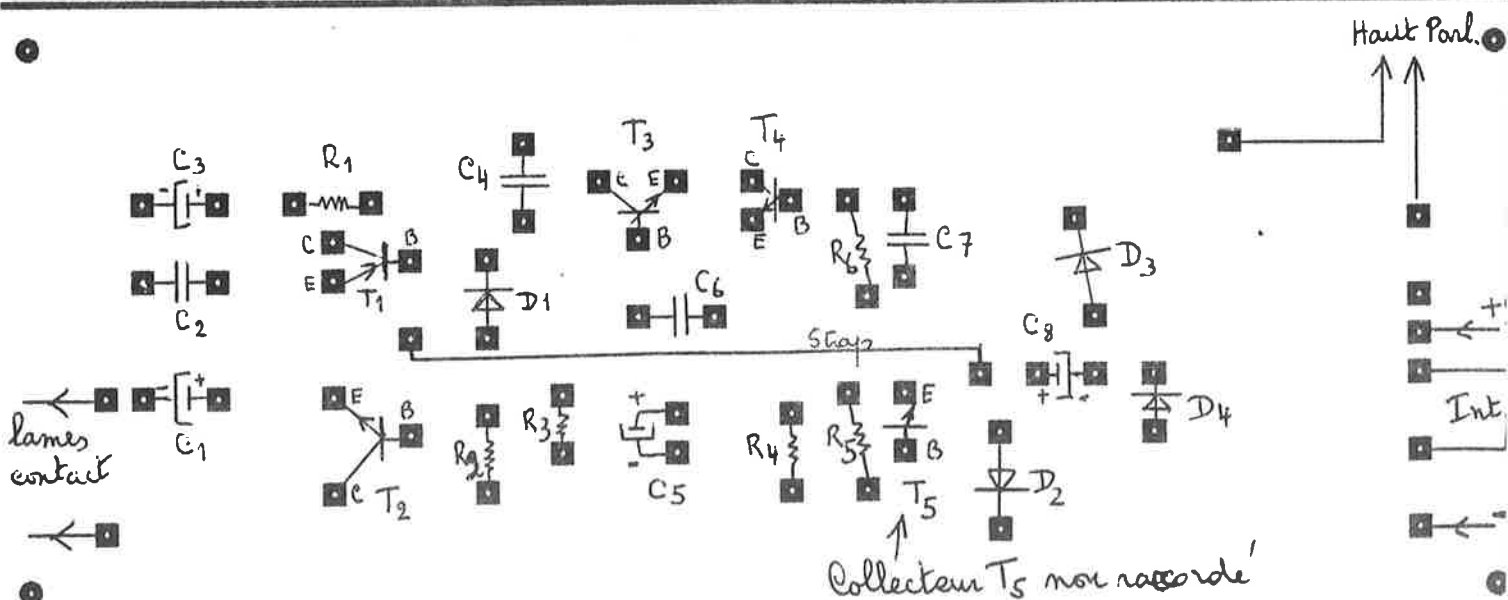
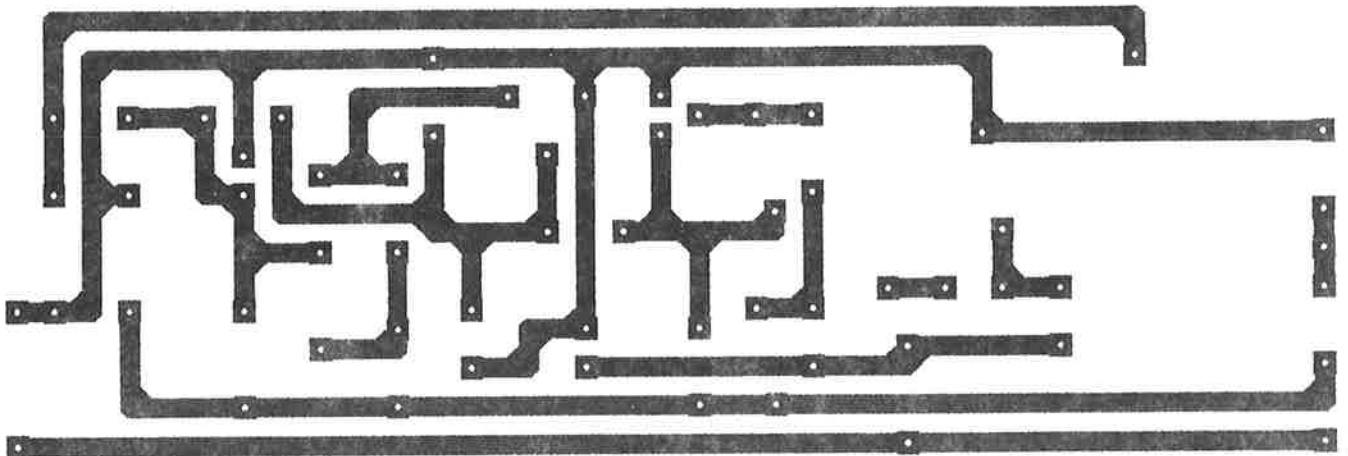
Liste des composants.

C1	:	470 μ F	R1	:	12k	T1	:	BC558
C2	:	0,1 μ F	R2	:	2k2	T2	:	BC547b
C3	:	22 μ F	R3	:	15k	T3	:	BC548b
C4	:	20 nF	R4	:	6k8	T4	:	BC547b
C5	:	47 μ F	R5	:	1M	T5	:	BC547b
C6	:	1 μ F	R6	:	150k	D1...D4	:	1N4148
C7	:	0,1 μ F					1N914 etc...	
C8	:	16 μ F						



Remarque.

Deux articles traitant de la réalisation de circuits imprimés par procédé photographique ont été publiés par la revue RMF n° 287 et 288 des mois de janvier et février 1988, articles écrits par Roger Walraevens.



EN PARCOURANT

15

LA VIE DU RAIL N°2134 : Le point sur les SYBIB;Nürenberg 88.N°2135 : Petite histoire d'indicateurs;Traction 88:Le parc thermique.N°2136 : Ordinateur pour régulateurs;Nürenberg 88(suite).

MOETOEN EXPRESS N°27 :Rapatriement du 4620 d'Haine St Pierre vers Vilvorde.

CORRESPONDANCE 2/88 :Opm

ETZ AKTUEL N°31 :A partir de ce numéro:les wagons à marchandises.

MARLIN MAGAZIN 1/88 :Les nouveautés 88;Construction d'un pont à tablier métallique en I

RNF N°289 :Les nouveautés bénéluxiennes.

LOCO REVUE N°502 :Tout savoir sur les X 2200;Nürenberg 88.

RAIL PHOTO N°18 :Les trams du Père Noël;Des T 64 en I;Un convoi nucléaire;Des 46 à gogo;etc...

LE TRAIN 4/88 :Les X 2400;Réel et miniature:les Bourbonnais du PLM; Construction d'une halle à marchandises.

LIVE STEAM Fev 88 :Pour les originaux:une mobylette à vapeur;Début de la construction d'une local voie étroite en 7 1/4"(modèle free-lance d'inspiration américaine).

CONTINENTAL MODELLER Mar/Avr 88 :Réseau du mois:gare d'échange RhB-FO; Nürenberg 88.

MODEL RAILROADER Mar 88 :Dernière partie du petit réseau urbain avec des conseils pour la construction et la patine des bâtiments.

ASER REVUE 6/87 :Opm

PLANET MAGAZIN Fev 88 :Opm

CFPY TOURAIL N°79 :Locomotives allemandes butin de guerre.

HET ROETHUISJE N°26 :Opm

TRANS-FER N°56 :Programme du 150^e anniversaire du rail à Liège; Reselec(vente informatisée des billets internationaux);Le GLT.

CECVARIA N°28 :Nürenberg 88

INFO-MODELE N°87 :Opm.N°98 :Nürenberg 88;Echos:mous et La Louvière prennent option sur le TGV

MURDOPFER NEWS N°53 :Historique des films autobus de la STIB;Les trams gantois:les motrices series I20-215.

FERRO FLASH ALGER N°29 :Les nouvelles ... à la SNCB;Le réseau belge sous l'occupation;Les coulisses du réseau RAIL;Un détecteur d'occupation de voie simple et efficace.

ENTRE-VOIES N°97 :Le freinage des trains;Nürenberg 88.

MIBA 3 et 3a/88 :Panorama complet des nouveautés 88

A titre exceptionnel, nous avons reçu les deux revues anglaises suivantes:
LOCOMOTIVES ILLUSTRATED N°57 : Numéro entièrement consacré aux locos
 4-6-0 du North Eastern Railway.

STEAM RAILWAY N°93 : Pure gold: l'art et la manière de faire des photos
 en contre-jour qui virent couleur or; Les années glorieuses: belles
 photos de vapeurs anglaises en action.

RAIL ET TRACTION N°134 : La traction électrique: évolution générale.

=====
 IN MEMORIAM
 =====

Un ami nous a quitté en la personne de Monsieur Jean-Pierre HUBERT qui
 en tant qu'Echevin de la Culture de la Commune de La Louvière nous avait
 régulièrement apporté son soutien dans notre action.

Aujourd'hui, nous présentons à sa femme, à sa fille, à sa famille ainsi
 qu'à toute l'Administration Communale de La Louvière, nos plus sincères
 condoléances.

PETITES ANNONCES

A vendre : "HO" réseau de 9m de long (Rivarossi, Fleischmann) comprenant
 12 locos, 44 wagons, 80m de rails, 25 aiguillages électriques,
 signaux, câble électrique en rouleaux et divers.

Valeur catalogue 1984 : 92.000 FB.

Contactez Monsieur Pierre Willemot Soenenspark, 47 9820-GENT
 tél : 091/22.40.53.

COURRIER DES LECTEURS

Suite à l'article sur les types 48, parus dans FerroFlash N°131, ne
 pourrions nous pas recevoir

Suite à l'article parus dans le Ferro-Flash n°131 et traitant des types 48,
 ne pourrions nous pas recevoir (en rappel peut être) quelques précisions
 au sujet des différentes livrées de ces locomotives, suivant les périodes :

à l'origine 1927/31	?	
avant-guerre 1931/40	?	Paul Smeets membre C.F.C. n°361
1940 à 1945	?	Av. des Mèlèzes, 13 1410 - WATERLOO.
1946 à 1950 et après	?	

A vendre : tour Unimat SL + nombreux accessoires pour 8.000 francs.
 matériel roulant, voies et appareils de voies LGB.

Liste détaillée disponible auprès du secrétariat Centre,
 rue Docteur Grégoire, 51 7100 - LA LOUVIERE ou chez

Monsieur Jean-Marc HOTTON Chemin des Crolites, 15

7806 - LANQUESAINT

dans les deux cas, joindre l'enveloppe timbrée et adressée.



organise avec le concours technique de la S.S.T.I.B., une présentation des véhicules ferrés de service du réseau de tramway de la S.T.I.B. (Société des transports Intercommunaux de Bruxelles), ce lundi 23 mai 1988 (lundi de Pentecôte), sur le réseau de Bruxelles.

Les circulations auront lieu en continu de 9h00 à 13h00, sur l'itinéraire de la ligne 58, entre les places Bara (près de la gare du Midi) et Mennekens. L'accès le long du parcours sera gratuit.

La motrice de service 59 (ex standard 3407), faisant partie des collections du musée figurera dans le cortège. Cette voiture, ainsi que la motrice 5001, seront accessibles au public sur le trajet Bara-Mennekens, moyennant l'achat d'un libre parcours vendu au prix de 50 BEF.

Liste des véhicules présentés

- dépannage à bogies 1 (ex-type 5000)
- dépannage à 2 essieux 7 (ex-standard)
- chasse-neige 14 (ex 1700)
- tracteur 25 + 2 wagons plats 116 et 117 (chargés de matériaux)
- tracteur 31 + wagon plat 123 (chargé de roues)
- tracteur 32 + wagon 121 (chargé de traverses)
- tracteur 34 + wagon à haussette 129 + wagon plat 141 chargé du wagon plat 127
- transporteur de ballast 37 + wagons à ballast 128 et 130
- tracteur 40 pour transport de poubelles + wagon 144 pour transport de camion vidangeur
- tracteur 45 (tracteur à marche lente) + wagon raboteur 145
- tracteur 46 (tracteur à marche lente) + wagon désherbeur 131
- tracteur 47 + wagon pour transport de rail 143
- standard 59 + wagons plats 115 et 110 (chargés de matériaux)
- sableur unidirectionnel 54
- sableur bidirectionnel 55

Manifestation

REUNION ANNUELLE DU CERCLE DU "O" du 19 mai au 22 mai 1988 au Motel Nivelles-Sud, Chaussée de Mons, 22 à Nivelles.

Renseignements : Monsieur Pierre Heymans Résidence Auteuil Bte n°9

Place Mattéotti, 15

7100 - LA LOUVIERE



Connaissez vous

le Cercle du Zéro



Ses buts **Sa vocation**

Fondé en 1982 sous la présidence de P.J Chenevez, le Cercle du Zéro est une association ayant pour vocation de rassembler tous les amateurs pratiquant le modélisme ferroviaire à l'échelle du 1/43,5, c'est à dire à l'écartement Zéro (soit 32mm entre rails pour la voie normale et 22,5mm pour la voie métrique).

Ses orientations

Trois axes de qualité constituent les orientations du Cercle du Zéro :

Les modèles : réalisés de façon aussi détaillée que possible et avec un souci de conformité à l'original : soit à partir de "Kits" du commerce, soit de toutes pièces à partir de matériaux divers.

Le décor : et son adaptation, soit aux réseaux fixes, soit aux réseaux modulaires, en fonction des règles de la perspective dite "forcée" pour créer une impression de profondeur vers l'horizon.

Le progrès technique : réalisable en fonction de l'évolution de la technologie dans les domaines de la micromécanique et de la microélectronique (Des automatismes pouvant même être embarqués dans le matériel roulant grâce au volume disponible confortable que procure l'utilisation de l'échelle du 1/43,5).

Son champs d'action

Le Cercle du Zéro a mis en place des sections régionales, tant en France qu'à l'étranger pour faciliter les contacts locaux entre les membres d'une même région.

Ses activités

Le Cercle du Zéro participe à des manifestations publiques telles que le salon de la Maquette et du modèle réduit, ou le congrès de la F.F.M.F.

Il organise des réunions privées, soit à l'occasion de son assemblée générale qui a lieu chaque année dans une ville différente, soit tout au long de l'année dans le cadre des sections régionales.

Son bulletin de liaison

Réunions et manifestations sont pour chacun l'occasion de rencontrer des amis ; de leur montrer ce qu'il fait ; de comparer ses techniques à celles des autres membres ; d'apporter ses connaissances et de progresser ensemble.

Compte-rendu de réunions et suggestions des uns et des autres sont consignées dans un bulletin de liaison qui, établi collectivement par les responsables de sections, est envoyé à chaque membre.

Son répertoire

De plus, chaque membre reçoit périodiquement la liste des nouveaux, et peut, s'il le désire, acquérir la liste des anciens.

Renseignements

Auprès du responsable régional le plus proche de chez vous, ou à défaut auprès de Y. HATINGUAIS 12 hameau des jasmins 77 410 CLAYE-SOULLY

Adhésions

Auprès de Dominique YBERT B.P.17 - 14 850 LUC SUR MER



Subscriptions-Angebote bis 30.4.1988

Bestellung-Commande-Bestelling-Order

Primex H0

2701	Zugpackung „Orient-Express“	
3012	Schienenbus „Chiengau-Bahn“	
3019	BR 218 neue DB-Farbgebung	
4021	Gepäckwagen Länderbahn	
4589	Zirkuswelt 4 „Sarasoni“	
4592	Kühlwagen „Ritter Sport“	
4593	Kühlwagen „Hilfe für Burkna Faso“	
4595	Rungenwagen	

ARNOLD Spur N

0142	Rheingold-Sel, 5-teilig	175,00
0158	Tierbrauereien, 8-teiliges Sel	123,00
0159	Eilgüterzug um 1930	212,00
2013	V 100, Simplex, neues Design	118,00
2050	V 160, Simplex, neues Design	143,00
2063	Köf II, DB, geschlossen	74,00
2071	Köf III, DB, rot	79,50
2220	T3 (komplett neu)	99,50
2320	E 141, neues Design	139,50
2324	E 141, S-Bahn	139,50
2333	1042 ÖBB, rot	169,50
2353	E 103, neues Design	139,50
2409	Re 4/4 ^{III} , SBB	169,50
2924	Kittel, DB, rot	115,00
2925	Kittel, SNCF	115,00

LGB

1988	Sirab und Anhänger 20 Jahre L · G · B	695,00
2019 S	Mogul-Lok, Electronic	
2070 D	Murtal-Lok, limitierte Auflage	395,00
4075	Caboose, D & RGW, 4-Achser	155,00
4076	Schotterwagen, US, 4-Achser	119,00
4080	Tankwagen, Conoco, 4-Achser	119,00

RIVAROSSI Spur H0

1330	BR 61	DR grau, limitiert
1337	Dampflok	Pacific NORD SNCF
1363	BR 18 ⁶	DB Umbauversion
1364	BR 18 ⁴⁻⁵	DB
1365	BR 18 ⁴	S3/6 DR
1366	DR 18 ⁴	S 3/6 KBSTB
1367	BR 18 ⁴	S 3/6 DB
1368	BR 18 ⁴	S 3/6 KBSTB/DR
1369	BR 18 ⁴⁻⁵	KBSTB
1377	BR 18 ⁴	S 3/6 Belgische Version
1378	BR 18 ⁴	S 3/6 SNCF-Version
1379	BR 18 ⁴⁻⁵	DR
1660	Em 3/3 18820	SBB/CFF Rangierlok

Rivarossi für Märklin

1012	BR 18 ⁶	DB Umbauversion
1013	BR 18 ⁴⁻⁵	DB
1014	BR 18 ⁴	S 3/6 DR
1015	BR 18 ⁴	S 3/6 KBSTB
1016	BR 18 ⁴	S 3/6 DB
1017	BR 18 ⁴	S 3/6 DB/KBSTB
1018	BR 18 ⁴	S 3/6 SNCF-Version
1026	BR 18 ⁴	S 3/6 Belgische Version
1027	BR 18 ⁴⁻⁵	KBSTB

1028	BR 18 ⁴⁻⁵	DR
1084	Em 3/3 18820	SBB/CFF

FLEISCHMANN Spur H0

4063	Tenderlok, BR 64, DR	149,00
4157	Schleppenderlok, BR 56, DB	199,00
4229	Diesellok, BR 212, rot, DB	129,00
4237	Diesellok, BR 218, rot, DB	138,00
4327	Ellok, BR 141, rot, DB	166,00
4329	Ellok, BR 141, S-Bahn-Ausf., DB	169,00
4377	Ellok, BR 103, rot, DB	177,00
4472	Triebwagenzug „PLAN V“, NS	234,00
4885	Zugpackung aus 4814 und 5850-5853	399,00

Fleischmann für Märklin

1139	Lok 4139 in Wechselstromausführung	278,00
------	------------------------------------	--------

Fleischmann SPUR N

7079	Tenderlok, BR 78, DR	129,50
7229	Diesellok, BR 212, rot, DB	99,50
7235	Diesellok, BR 218, rot, DB	109,50
7327	Ellok, BR 141, rot, DB	129,50
7329	Ellok, BR 141, S-Bahn-Ausf., DB	135,00
7377	Ellok, BR 103, rot, DB	139,50
7884	Zugpackung	249,00

LILIPUT Spur H0

10103	DB 01 1054	
10104	DB 011 065-0	
10123	DB 01 1100 ÖI	
10124	DB 012 068-3 ÖI	
10194	DB 011 065-0 betrv.	
17700	KPEV Akkutriebwagen	
17702	DRG Akkutriebwagen	
17703	DB ETA 177	

Liliput für Märklin

10108	DB 01 1054	
10109	DB 011 065-0	
10128	DB 01 1100 ÖI	
10129	DB 012 068-3 ÖI	
17705	KPEV Akkutriebwagen	
17708	DB ETA 177	

Brawa SPUR H0

0492	HO Kö I - Reichbahnlackierung	159,00
0500	HO - Rottenkraftwagen KLV 53	
0501	HO Anhänger mit Pritsche	

Brawa für Märklin

0497	HO Kö I ~ Reichbahnlackierung	249,00
------	-------------------------------	--------

MINITRIX Spur N

12933	DB-Ellok 103 (E03) n. DBF	142,00
11012	Preuß. Güterzug mit 4 Wagen	179,00
12004	Schweiz. Tenderlok Ed 2/2	128,00
12005	Preuß. Tenderlok T2	129,00
12026	DR-Tenderlok BR 64	127,00
12027	DR-Dampflok BR 24	129,00
12045	DR-Dampflok BR 52	165,00
12937	DB-Diesellok 212 n. DBF	102,00

12949	British Rail-Dampflokomotive Flying Scotsman	185,00
12950	Engl. Dampflokomotive LNER Flying Scotsman	185,00
12003	DB-Dampflokomotive BR 03	167,00
12098	DB-Diesellokomotive 361 (V60), blau/beige	99,50
12989	DB-Diesellokomotive VT 798 + VS 998	157,00
12992	Preuß. Triebwagen-Zug ET 831/832	278,00

Trix · International SPUR H0

22401	DR-Tenderlokomotive BR 98 ³	149,00
21218	Preuß. Güterzug mit 4 Wagen	253,00
22411	Preuß. Tenderlokomotive T2	169,50
23765	DR-Schnellzugwagen AB 4ü Bay. 02	59,50
23766	DR-Schnellzugwagen C 4ü Bay. 08	59,50
23767	DR-Schnellzug-Packwagen Pw4ü Bay. 06	65,00
23798	Mitropa-Speisewagen WR 6ü	85,00

Trix · Express SPUR H0

32201	DR-Tenderlokomotive BR 98 ³	155,00
31318	Preuß. Güterzug mit 4 Wagen	259,00
32211	Preuß. Tenderlokomotive T2	169,50
32241	DB-Ellokomotive 103 (E 03)	179,00
33365	DR-Schnellzugwagen AB 4ü Bay. 02	59,50
33366	DR-Schnellzugwagen C 4ü Bay. 08	59,50
33367	DR-Schnellzug-Packwagen pw 4ü Bay. 06	65,00
33398	Mitropa-Speisewagen WR 6ü	85,00

Märklin H0 Digital

2660	Zugpackung EP 5 mit Bayernwagen-DR	
2662	Zugpackung „Neue Farben der DB“	
3604	Tenderlokomotive BR 80-DB	215,00
3618	Schnellzuglokomotive mit Tender BR 18 ⁴ -DR	227,00
3654	Elektr. Mehrzwecklokomotive BR 120.1-DB	227,00
3658	Elektr. Schnellzuglokomotive 103-DB	237,00
3680	Diesel-Kleinlokomotive Köf II-DB	215,00
4999	Panorama-Wagen mit Funktionen 1. Kl.-DB	255,00

Märklin Z

8108	Zugpackung Orient-Express	359,00
8111	Zugpackung „Neue Farben der DB,“	
8112	Chiemgau-Bahn DB	134,00
8847	Elektr. Lok Re 4/4 ^{IV} „Bahn 2000“-SBB	179,00
8848	Elektr. Mehrzwecklokomotive BR 120.1-DB	149,00
8867	Elektr. Schnellzuglokomotive BR 103-DB	155,00
8878	Diesellokomotive BR 218-DB	132,00

Märklin H0

2510	ALPHA-Zugpackung mit Trafo 220 V	
2511	ALPHA-Ergänzungspackung „Radar“	
2512	ALPHA-Ergänzungspackung „Kran“	
2860	Zugpackung EP 5 mit Bayernwagen-DB	
2861	Zugpackung „Rübenzug“	199,00
2862	Zugpackung „Neue Farben der DB“	
3133	Diesellokomotive Reihe 54-SNCB	145,00
3160	Elektr. Lok 1043.007-ÖBB (orange)	165,00
3162	Elektr. Lok E 424-FS (grau/rot)	169,00
3304	Tenderlokomotive BR 80-DB	169,50
3318	Schnellzuglokomotive mit Tender BR 18 ⁴ -DR	179,00
3353	Elektr. Mehrzwecklokomotive BR 120.1-DB	188,00
3358	Elektr. Schnellzuglokomotive BR 103-DB	192,00
3504	Tenderlokomotive BR 80-DB (mit **** Antrieb)	215,00
3511	(mit **** Antrieb)	489,00
3518	BR 18 ⁴ -DR (mit **** Antrieb)	229,00
3553	BR 120.1-DB (mit **** Antrieb)	229,00
3558	BR 103-DB (mit **** Antrieb)	236,00
4189	Schnellzugwagen UIC-X B-FS	37,50
4206	Preuß. Abteilwagen A3 1. Kl.-KPEV	44,90
4213	Württ. Personenwagen	62,50
4214	Württ. Personenwagen	62,50
4218	Schnellzugwagen EW IV A-BLS	46,50
4219	Schnellzugwagen EW IV B-BLS	46,50
4224	IC-Großraumwagen Apmz ¹⁹³ 1. Kl.-DB	41,90
4225	IC-Großraumwagen Bpmz ^{291/2} 2. Kl.-DB	41,90
4228	Wagen-Set „Rheingold“	349,00
4258	Nahverkehrswagen City-Bahn	43,50
4259	Nahverkehrswagen City-Bahn	43,50
4260	Nahverkehrswagen City-Bahn	69,50

4682	Melasse-Kesselwagen „Südzucker“-DB	29,80
4684	Drehschemelwagen H 10	27,50
4710	Ged. Güterwagen Gos ²⁴⁵ -DB	23,50
4781	Milch-Kühlwagen	31,80

ROCO Spur H0, DB und DRG

43192	8-achsiger Straßenbahn-Gelenkzug	119,50
43012	IC-Diesellokomotive BR 601, 4-teilig, SoSe, Order bis 31.3.1988	239,00
43015	Ergänzungssatz zum IC-Triebwagen, 4-teilig, SoSe, Order bis 31.3.1988	147,00
43022	Diesellokomotive BR 628/928	
43030	Bayr. Nebenbahngarnitur, Glaskalen + 4 bayr. Wagen, SoSe, Ord. bis 31.3.1988	
43217	Dampflokomotive, Reihe 18.1 (ex„C“), Epoche IIIa, SoSe, Order bis 31.3.1988	209,00
43240	Dampflokomotive, BR 01, Witte	177,00
43478	Diesellokomotive, BR 333, KÖF III	94,00
43901	IC-Diesellokomotive BR 601, 4-teilig, Wechselstromausführung, Sonderreihe, Order bis 31.3.1988	289,00
43904	Ergänzungssatz zum IC-Diesellokomotive BR 601, 4-teilig, SoSe, Order bis 31.3.1988	167,00
43946	Schienenbus Mittelwagen	47,50
43949	Diesellokomotive BR 628/928, für Wechselstrom	

ROCO Spur H0, ÖBB

43021	Mittelwagen zu Triebwagen Reihe 5081	46,50
43258	Dampflokomotive, Reihe 688	
43554	Diesellokomotive, Reihe 2045	105,00
43935	Reihe 1044, Wechselstromausführung	169,00
43947	Reihe 5081, 2-teilig, Wechselstromausführung	185,00
43948	Mittelwagen Wechselstromausführung	47,50

ROCO Spur H0, SBB

43024	Seetalbahnwagen-Triebwagenset: Sonderreihe, Order bis 30.4.1988	
43580	Diesellokomotive, Reihe Am 4/4	119,50
43920	Seetalbahn-Triebwagenset, für Wechselstrom SoSe, Order bis 30.4.1988	
43929	Diesellokomotive, Reihe Am 4/4, Wechselstromausführung	

ROCO Spur H0, SNCF

43219	Dampflokomotive (ex„C“), Ausführung der EIAT, SoSe, Order bis 31.3.1988	239,50
43474	Elektrolokomotive BB 300, 1. Bauserie	119,00
43560	Elektrolokomotive BB 9300, Epoche IV	

ROCO Spur H0, SNCB

43228	Dampflokomotive, Reihe 9089	179,00
43544	Diesellokomotive „6246“, gelb/grün	129,00
43545	Diesellokomotive „6300“, gelb/grün	129,00
43548	Diesellokomotive „6215“, blau/gelb	

ROCO Spur H0, RENFE

43583	Diesellokomotive BR 340	129,00
-------	-------------------------	--------

ROCO Spur N

23248	E-Lok BR E60, DR, Sonderreihe, Order bis 31.3.1988	90,00
23253	E-Lok, Reihe Re 4/4 IV, SBB, „Bahn 2000“	115,00
23265	Dieseldoppellokomotive BR 288,	