

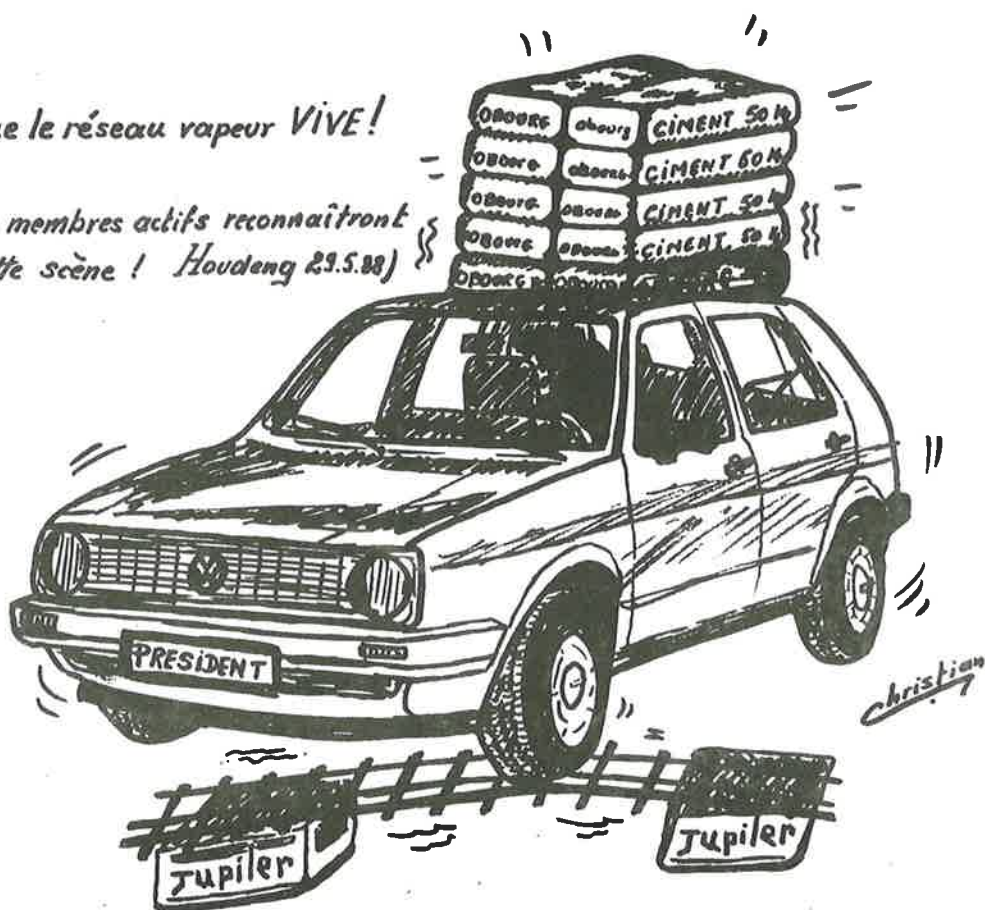
FERRO FLASH



JUIN 1988 N° 134

Que le réseau vapeur VIVE!

*(les membres actifs reconnaîtront
cette scène ! Houdeng 29.5.88)*



EDITEUR RESPONSABLE : DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue s^t Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Secrétariat BRUXELLES

Michel BROIGNIEZ
Allée des Jonquilles 18
5865 Walhain-Saint-Paul
Tél: (010) 65.87.48

Secrétariat CENTRE

Henri HAUBE
Rue Docteur Grégoire 51
7100 La Louvière

Comptes bancaires:

BRUXELLES: 068-2027267-91

CENTRE: 271-0061822-65

Les demandes de renseignements et d'anciens FERRO-FLASH sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les changements d'adresse sont à faire parvenir UNIQUEMENT au secrétariat de BRUXELLES.

Prière de joindre pour toute correspondance une enveloppe timbrée et auto-adressée.

Montants des cotisations

Membre avec service
FERRO-FLASH: BEF 600,-
Membre vivant sous
le même toit qu'un
membre avec service
FERRO-FLASH: BEF 300,-
Membre bienfaiteur: BEF 800,-
et plus...

N'oubliez pas de mentionner vos nom et adresse complète ainsi que votre numéro de membre.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

Les articles et photos pour parution dans Ferro-Flash sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les articles publiés dans Ferro-Flash n'engagent que la responsabilité de leur(s) auteur(s).

Les firmes et commerçants cités dans les articles, ne le sont qu'à titre d'information.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS

Les revues sont à faire parvenir à Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons 125
7160 Haine-Saint-Pierre.

2

C.F.C. réunions C.F.C.

Vendredi 24 juin 1988 au local
Place A. CAFFET à Haine-Saint-Paul
de 19h30 à 22h00.

THEME : LE MATERIEL FERROVIAIRE
ALLEMAND ET ARMISTICE.

(Locomotives, voitures voyageurs,
wagons)

Vos modèles qu'il soient du commerce
ou de réalisation personnelle, seront
les bienvenus.

A 20h00 : projection en rapport avec
le thème.

VAPEUR VIVE

19 JUIN 1988

SAMEDI 19 MAI, on roule à nouveau
à partir de 14h30, pour la plus
grande joie des petits et des grands.

Vous y serez tous les bienvenus.

APPEL AUX BONNES VOLONTES pour donner
un coup de main, SURTOUT LE SOIR,
lorsqu'il faut tout remettre en place.

ADRESSE : Parc de la Crèche Communale
Chaussée, 337 à HOUDENG-GOEGNIES

ERRATA... (Ferro-Flash n° 733)

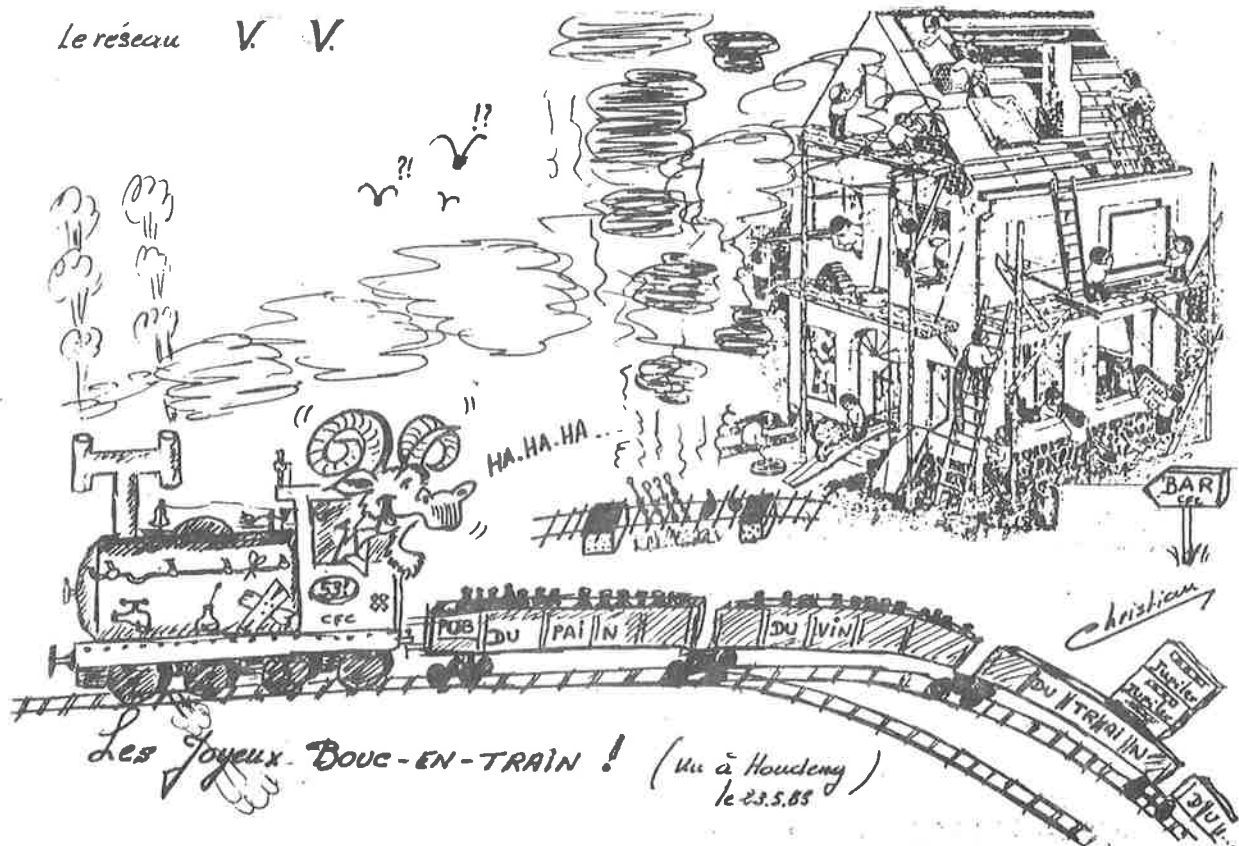
Plans des nouvelles automotrices
omnibus série 901 à 935 de la SNCB
pages 10, 15:

suite à une réduction du format,
(totalement indépendante de notre
volonté),
l'échelle indiquée n'est plus valable.

SECTION CENTRE/LA LOUVIERE

- ARCHEOLOGIE FERROVIAIRE: sauvetage des banquettes de la salle d'attente de la gare de Binche.
Grâce à l'extrême amabilité de Monsieur A. P. de LA LOUVIERE, nous avons pu procéder à la sauvegarde d'une bonne partie des banquettes de la salle d'attente de la gare de Binche dont une partie des locaux est maintenant louée à une firme privée.
Ce sauvetage s'est effectué le samedi 7 mai 1988 et les participants à l'opération en gardent un lourd souvenir! Au préalable une équipe s'était rendue sur place pour débiter les banquettes en morceaux transportables et éliminer les quelques morceaux irrécupérables. Si l'équipe était forte le samedi matin, elle s'est réduite....à 2 unités l'après-midi; à deux, il est réellement impossible de mouvoir ces banquettes, pour vous faire une idée, le dossier atteint les 2 mètres de hauteur. Le renfort étant proche, un troisième membre s'est joint et le travail fût mené à bien mais non sans mal.

- VAPEUR VIVE: remise en état du réseau
Le jeudi de l'Ascension, ce sont six membres qui se retrouvèrent autour du réseau vapeur vive dont une partie des rails emportée pour une manifestation n'avait pas retrouvé sa bonne place. Nous vous cachons pas qu'il est plus facile de boucler un circuit MARKLIN (publicité gratuite) qu'un circuit 7 1/4". Le bon temps et la bonne humeur étant de rigueur, le travail avançait rapidement et le circuit est, maintenant, bien rebouclé, pratiquement sans "croque". "Il n'y a plus qu'à" désherber et reballaster ce que l'équipe espère bien mettre à terme dimanche 22 mai....car lundi 23, on roule déjà!
Il en ira de même le dimanche 29 mai ainsi qu'un dimanche de juin (voir page 2)
Pour ceux qui ne connaissent pas encore notre réseau vapeur vive, celui-ci est situé pratiquement en face de notre local historique de la Chaussée à HOUDENG-GOEGNIES, à quelques centaines de mètres du noeud autoroutier de LE ROEULX, dans un parc très agréable, judicieusement arboré et idyllique lors des chaleurs. Le tout complété par un petit pavillon qui permettra aux visiteurs de se désaltérer.....mais, mais, il reste à faire.....et les bonnes volontés, avec des bras bien sûr, ne seront pas refusées.



Un changement de taille est intervenus dans la vie de notre club, en effet, depuis le mois de mai, les réunions mensuelles "en bonne saison", se tiennent le dernier vendredi du mois de 19h30 à 22h00, avec à 20h00, une projection à caractère non obligatoire.

En juillet-août, le local sera ouvert tous les vendredis soir mais il n'y aura pas de réunion officielle pour cause de vacances.

Organisation et calendrier des réunions mensuelles pour l'avenir :

de avril à octobre, le dernier vendredi du mois de 19h30 à 22h00.

de novembre à mars, le dernier samedi du mois de 14h30 à 17h30.

Mais, me direz-vous, pourquoi ce changement, tout simplement dans l'espoir (celui qui fait vivre) de vous y revoir plus nombreux.

Préservation d'une motrice vicinale type "S"

En vue de préserver et de restaurer, une motrice de ce type, notre club a pris contact avec la SNCV et une option d'achat a été prise.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

A partir du 1er juillet, la rédaction et la réalisation de la maquette du Ferro-Flash seront assurées par un comité de lecture et de rédaction dont les réunions auront lieu le 1er vendredi de chaque mois à partir de 20h00, au local Place A. CAFFET à Haine-Saint-Paul.

Ce comité est ouvert à tous ceux d'entre-vous qui réalisent ou qui ont le désir de réaliser un ou des article(s) pour le Ferro-Flash.

Ceci est donc le dernier Ferro-Flash dont je réalise la maquette. (seul)

EN PARCOURANT

LA VIE DU RAIL N°2137: Actualité Belgique: la fin des I5 en Hollande et

Reselec. N°2138: Transformation de la I31 T saxone Piko en machine

état SNCF; un micro modéliste: des modèles au I/666^e. N°2139: Cpm

N°2140: Quels TGV pour le tunnel? N°2141: Le parc Railtour. N°2142: Cpm

N°2143: Le TGV Atlantique en détail. N°2144: Liste des touristiques en France.

LOCO REVUE N°503: Une merveille: la mallet du Vivarais en Om; la saga

des diesels belges; construction d'un autorail XII000 en plasticard;

model shopping: série 62 SNCB. N°504: Construction d'un TCO; dossier

wagons: les couverts; plan du mois: halle, edicule d'aisance et lampisterie de type Nord; model shopping: séries 23 et 62 SNCB

RMF N°290: La patine des wagons; la soudure du laiton; le viaduc de

Garabit en N. N°291: Nouveautés bénéluxiennes.

JOURNAL DU CHEMIN DE FER N°13: Les nouvelles AM Postales; la T25 SNCB.

N°14: Historique très raccourci de la CIWL; Vapeurs en Afrique du Sud;

comment photographiaient nos aînés; modélisme: la patine (théorie);

tuyaux photos: séries 54, 62 et 63.

LE TRAIN 5/88: Les Alpes en métrique; une vapeur allemande en Alsace-

Lorraine; les BB900.

L'ESCARBILLE N°29:ACE 3000 ou la fin d'une belle histoire;usinage de roues à rayons dans la masse;recommandations techniques.

LIVE STEAM MARS 88:Machine fixe 2 cylindres compound;construction de vannes.AVRIL 88:Un couvert américain en 3'I/2

MODEL RAILROADER AVRIL 88:ABC du marquage:les décalcs et les transferts; dossier:le "20th Century Limited" avec historique, photos et plans; régulateur de vitesse. MAI 88:Générateur de bruit vapeur.

MARKLIN MAGAZIN 2/88:Nurenberg 88

MIBA 4/88:Complément sur Nurenberg.5/88:Dossier:Le Bayerische Zugspitzbahn; modelbau 88 à Dortmund;montage de motorisations Faulhauber en N.

AMSAC N°8:Cpm

L'ETINCELLE MARS 88:Spécial Expo 58.MAI 88:Spécial adieu au 75.

MOBOUARIA N°29:Les séries 62:réal et miniature.

MOETOEN EXPRESS SPECIAL MAI 88:Programme de la saison 88.

INFO MODELE N°99:Construction d'un plat Remms en HO.

FERRO INFO N°27:En 1929,l'identification des trains et la circulation en voie unique;du chemin forestier au chemin de fer.

CORRESPONDANCE N°3/88:Histoire des trams liégeois;programme des manifestations du 150^e anniversaire du rail à Liège.

CFTY TOURAIL N°80:Les locomotives en Belgique.N°81:Suite du N°80

TRAM 2000 N°78:Cpm.N°79:Accident de la rame 207-208 du métro bruxellois; historique de la ligne 62 de la STIB.

HET ROETHUISJE N°27:Cpm.

INFORMATIONS SNCB I/88:Cpm.

FRET MAGAZINE N°2:Cpm.

CATALOGUE AUMUND:Matériel de déchargement en tous genres.

CATALOGUE KRUPP:Toutes les sortes de rails.

CONTINENTAL MODELLER MAI-JUIN 88:Pour les amateurs de LGB,description d'un réseau de jardin.

RAIL REVUE N°12:Le matériel bénélux:les 25.5;l'ABT des NS.

RAIL ET TRACTION N°135:Les locos diesels et les autorails de la SNCB; les tramways de service de la STIB.

ENTRE-VOIES N°98:Spécial sur les plans inclinés de Liège avec un historique,une description des machines à vapeur fixes,etc..

Cet Entre-Voies N°98 est en vente au prix de 170 Frs (port compris) à virer au CCP000-0067855-52 du CFEB à 4852 Verviers.

300 KILOS DE DYNAMITE SE VOLATILISENT DE LA CARRIERE...

Les carrières de quartzite du Westerwald se situent en pleine forêt. Et quand on dit forêt c'est vraiment l'appellation qui convient : des centaines d'hectares de feuillus et de sapins à l'état pur et sauvage.

Des pins de 40 à 50 mètres de hauteur, serrés comme des soldats à la parade empêchaient, même l'été, la lumière d'y pénétrer, créant ainsi une atmosphère irréelle de semi-nuit et de silence même pas troublé par le bruit des pas, amortis par un matelas de terreau aussi élastique que le caoutchouc.

Des clairières dont la plupart étaient remplies de framboisiers, trouaient, çà et là, la monotonie lassante des kilomètres à faire pour la traverser.

Giboyeuse, cette forêt... Et pour celui qui savait poser des lacets, lièvres ou lapins venaient, de temps à autre étoffer une nourriture spartiate aux quantités tendant toujours à la portion congrue...

LE TRANSPORT DES PIERRES

Les pierres de quartzite, extraites à un niveau moins cinquante mètres, étaient remontées sur des wagonnets, hélés par un treuil puissant situé en haut d'un long plan incliné.

Elles étaient stockées sur une aire d'attente jouxtant l'ensemble bureau-réfectoire, remise aux locomotives et la forge de la carrière.

Une voie « Decauville », courait le long de la route, sur environ 6 kilomètres, jusqu'à un quai spécial de déchargement de la « Kleinbahn » (genre train vicinal) qui assurait la desserte de la ligne Hachenburg Selters pour voyageurs et marchandises des villages situés le long de son itinéraire.

La « Kleinbahn » avait des voies à écartement moyen et rejoignait la « Reichsbahn » à Selters où avait lieu le transbordement.

Pour le transport des pierres de la carrière au quai de la Kleinbahn c'était une petite machine à vapeur de 1890 qui tractait des wagonnets Decauville de 3/4 de m³, soit 1 tonne et demie de pierres.

En général un « train » comprenait 20 wagonnets correspondant à 3 wagons de 10 tonnes de la Kleinbahn.

Pourquoi ces explications ? Parce que c'est dans leur contexte que se situe l'action qui va suivre.

ACCROCHEUR DE WAGONS

Le conducteur de la locomotive à vapeur était un nazi qui possédait un grade important dans les S.A. et il remplaçait d'ailleurs le bourgmestre du village.

Fanatique, obtus, convaincu de la victoire finale, il était considéré par ses pairs comme un dangereux rapporteur auprès du N.S.D.A.P. (parti nazi).

Ma chance (1) avait fait en sorte que j'avais hérité du poste d'accrocheur de wagons et de convoyeur de la locomotive avec cet olivier.

C'est à ce poste que j'allais devenir un acteur dans une pièce dont je ne connaissais pas le scénario.

LE DERNIER VOYAGE D'UN SAMEDI APRES-MIDI

Un samedi après-midi de juillet 1942, nous étions parés pour le dernier voyage de la journée quand le grand Karl, un carrier allemand antinazi, que l'on dénommait « et grand mau stampé » me dit

« Arrange-toi pour dérailler à l'aller... »

Intrigué je lui demandai « Pourquoi ? »

« Tu le verras après » me dit-il.

À tout hasard je conditionnai l'attelage de 3 wagonnets avec des chaînes lâches à 6 anneaux.

Ainsi les wagonnets jouaient « accordéon » s'entrechoquant violemment lors de coups de frein ou de retension des chaînes par accélération.

C'était une technique infallible pour sauter des rails.

Ainsi donc c'était une marche de 5 à 6 kilomètres qui nous attendait chaque matin et chaque soir...

Souvent, à la bonne saison, cette marche matinale nous faisait découvrir les échappées du gibier décrivant maintes arabesques dans leur fuite éperdue.

Dans les champs de seigle d'une hauteur extraordinaire, on voyait parfois, surgissant d'une surface écrasée, un cerf et sa compagne s'étirer majestueusement en se levant de leur couche...

L'hiver, typique du climat continental, faisait par contre de cette marche une rude épreuve, redoutée tant les hauteurs atteintes par la neige pouvaient être importantes, de même que les descentes du thermomètre pouvaient être vertigineuses pour atteindre des moins 35° C.

C'est ce qui arriva : 3 wagonnets sautillants, déraillent, sur les traverses, virent leurs cliquets libérés et renversent leur chargement.

Le S.A. de jurer, de tonner, de se répandre en lamentations et en jérémiades.

Placidement je lui dis

« Tout ce que tu peux dire ne sert à rien. Pour ne pas perdre de temps dégageons les wagonnets déraillés et rechargeons-les... Ce n'est pas la peine de gémir... »

L'opération remise sur rails dura plus d'une heure et, enfin, nos 20 wagonnets purent être déversés dans les wagons de la Kleinbahn.

Le machiniste s'en fut au guichet de la gare et s'en revint, 10 minutes après, furibard...

« Komm me dit-il, on doit reprendre 300 kilos de dynamite pour la carrière... »

Ca faisait douze caisses en carton fort renfermant chacune 25 kilos de Gelatine-Donarit, à coltiner du magasin de la gare et à mettre dans les wagonnets vides pour le retour à la carrière.

Et mon chleu qui grognait, grognait, grognait...

TROP TARD : LE BOUTEFEU EST RETOURNE !

Quand nous arrivâmes à la carrière plus personne n'était là et plus possible de mettre la dynamite dans le « bunker ».

Le schiessmeister (boutefeu) et le steinbruchmeister (chef de carrière) étaient retournés et eux seuls en possédaient la clé...

Qu'à cela ne tienne, me dit le conducteur de la locomotive : on va mettre les caisses dans la cabane du treuil qui extrait les wagonnets du fond de la carrière.

Le chleu et moi mirant donc les 12 caisses dans ce local, fermé avec un cadenas dont il avait la clé.

Nous revînmes donc, seuls sur la route du retour et il me ramena au kommando.

Le dimanche se passe, sans que je pense un instant à cette dynamite.

Transmis par Beau Pater.



La locomotive Decauville à vapeur et la file de wagonnets chargés chacune d'une tonne et demie de quartzite.

... 60 ...

LE LUNDI NOIR

Le lundi, peu après notre arrivée à la carrière nous eûmes rapidement la conviction que quelque chose ne tournait pas rond.

Les chleus étaient agités, énervés, se parlaient à voix basse, comme des conspirateurs.

Deux schupos ne tardèrent pas à arriver.

Une catastrophe : les 300 kilos de dynamite s'étaient volatilisés pendant le week-end.

Mon conducteur était aller montrer au boutefeux où on avait mis la dynamite le samedi : elle n'y était plus...

La période qui allait suivre nous donna l'occasion de compter l'impressionnante série des différents corps de police du III^e Reich.

Schupos, Sicherheitsdienst, Abwehr, Gestapo, Sonderabteilung, etc. etc.

Les interrogatoires des chleus allaient bon train : le conducteur de la locomotive, le boutefeux, le chef de carrière, tout le monde y passa... à plusieurs reprises.

J'eus droit à mon premier interrogatoire de deux agents de la Gestapo de Francfort.

Cauteleux, la fourberie se lisait dans leurs yeux : pendant une heure je dus décrire les circonstances du dernier voyage du samedi. Recommencer en répondant à leurs questions.

Je ne cachai pas que la dynamite n'avait pas été remise dans le bunker, vu l'absence et du boutefeux et du chef de carrière. Et qu'elle avait été déposée au treuil d'extraction sur ordre du conducteur.

Je ne parlai évidemment pas du gars qui m'avait dit « Arrange-toi pour dérailler ».

TARD APRES

Ce n'est que tard après que j'appris que c'était un véhicule du service de propagande du N.S.D.A.P. qui avait évacué la dynamite.

L'auteur se fit arrêter bêtement, il roulait avec sa voiture personnelle alors qu'il n'avait pas droit à des bons de benzine...

Il se pendit dans sa cellule, coupant ainsi le fil d'Ariane de l'enquête.

Pendant longtemps une surveillance renforcée entourait le village, les civils, les P.G.

En vain...

L. d'AIEMONT

N.B. : J'appris après, que ma correspondance était soumise à la censure spéciale du Gerichtsoffizier du Stalag.

En voici l'attestation :

« Je soussigné Bourlet Lambert, Avocat à la Cour d'Appel de Liège, ex homme de confiance des Belges du Stalag XII A à Limburg/Cahn, Allemagne, certifie... que l'intéressé a été versé au kommando 960 du stalag XII A à Herschbach (Westerwald) jusqu'en mars 1945, date de sa libération.

Qu'à la suite d'un vol de dynamite aux carrières Vygen à Herschbach II a été interrogé à plusieurs reprises par les services de la Gestapo de Francfort (Main).

Que depuis cette date sa correspondance était retirée de la censure ordinaire et soumise à la censure du Gerichtsoffizier et de l'Abteiburg III B, service de la police allemande du camp.

Qu'au surplus la fiche de l'intéressé à la Kartei du camp portait la mention « suspect ».

Voici qui atteste de la véracité du fait relaté ci-dessus.

PARIS-DUNKERQUE-DIXMUDE-LICHTERVELDE-THIELT-GAND 43									
Kil		0	10	20	30	40	50	60	70
0	Paris	9.55	12.55	7.10	---	---	---	---	---
101	Langens	1.24	2.12	6.4	---	---	---	---	---
199	Arba	8.16	8.58	10. 9	---	---	---	---	---
106	Dunkerque	8.13	9.18	12.13	---	---	---	---	---
		35	1.30	1.53	37	1.20	1.51	39	1.20
0	Dunkerque	---	---	8. 0	---	---	---	---	---
8	La Tente-Verte	---	---	6.10	---	---	---	---	---
7	Loosdreef	---	---	6.14	---	---	---	---	---
11	Zyrtende	---	---	6.23	---	---	---	---	---
11	Ghyvelde	---	---	6.32	---	---	---	---	---
19	Adinkerke (L.B.)	---	---	6.33	---	---	---	---	---
	(D. B.)	---	---	7. 3	---	---	---	---	---
0	Furnes	---	---	7.15	---	---	---	---	---
1	Avespoelle	5. 0	7.15	---	10.10	---	---	---	---
10	Outkerke	5.14	7.30	---	10.15	---	---	---	---
14	Outkerke	---	---	7.39	10.20	---	---	---	---
15	Dixmude	5.22	7.40	---	10.24	---	---	---	---
14	W. van	5.23	7.42	---	10.26	---	---	---	---
32	Corren	5.29	7.48	---	10.27	---	---	---	---
25	Handarauc	5.30	7.50	---	10.28	---	---	---	---
28	Cartmarck	5.42	8. 1	---	10.55	---	---	---	---
34	Lichterwelve	5.47	8. 6	---	11. 0	---	---	---	---
	Kortker	5.51	8.10	---	11. 4	---	---	---	---
41	Aldoye-Coolaanp.	5. 0	8.19	---	11.13	---	---	---	---
44	Pitthont	5. 8	8.22	---	11.14	---	---	---	---
51	Thielt	5.15	8.22	---	9. 6	11.14	---	---	---
58	Avesoels	5.37	8.50	9.28	9.37	11.42	8.11	2.23	8.17
59	Dierckpen	5.45	8.48	9.31	9.46	---	2.23	8.17	8.16
61	Giammens	5.40	8.43	9.43	9.47	8.88	---	2.24	8.16
68	Deynze	5.52	8.54	9.47	9.59	18. 0	1.40	2.49	8.16
	Aster	6.46	9.54	10. 4	10.10	---	---	2.54	8.19
71	Wazels	7. 0	10. 0	---	10.16	---	---	3. 0	8.19
74	La Pluis	7.14	---	---	10.20	---	---	3. 0	8.19
76	St-Denis-Westrem	7.19	---	---	10.20	---	---	3. 0	8.19
81	Willebroeck	7.25	---	---	---	---	---	3. 0	8.19
83	Gand (Sud)	7.32	9.32	---	10.30	12.22	---	3.16	7. 3
137	Bruxelles (Nord)	8.43	10.55	---	12.45	1.31	---	5.24	8.24

Voir page supplémentaire au milieu de ce bulletin.

INGELMUNSTER-THIELT-DEYNZE 44									
Kil		0	10	20	30	40	50	60	70
0	Ingelmunster	8.30	9. 7	1.52	2.10	7.10	---	---	---
8	Muldebek	8.11	9.17	1. 3	2.25	7.18	---	---	---
11	Thielt	8.18	9.24	2. 9	2.35	7.30	---	---	---
14	Avesoels	8.23	9.29	3.11	---	---	---	---	---
18	Arceels	8.25	9.37	2.28	---	---	---	---	---
22	Giammens	8.40	9.42	2.35	---	---	---	---	---
28	Deynze	8.45	9.47	2.43	---	---	---	---	---
		5.52	8.11	2.40	---	---	---	---	---

NIEUPOORT-DIXMUDE 45									
Kil		0	10	20	30	40	50	60	70
0	Nieuport (Hain)	7. 0	8.50	12. 0	1.50	4.30	8.56	9.10	10.35
8	Nieuport (Vill.)	7. 5	9.55	12. 8	1.55	4.16	7. 0	9.15	10.40
8	Handarauc	7. 6	9.56	12. 6	1.56	4.17	7. 1	9.16	10.40
8	Handarauc	7.12	10. 2	12.12	2. 3	4.23	7. 7	---	---
11	Deynze	7.22	10.12	12.22	2.13	4.13	7.17	---	---
11	Deynze	10.31	---	---	---	---	---	---	---
11	Dixmude	7.38	10.28	12.38	2.24	4.41	7.21	9.41	---

Plan d'un A.R. type 43 au I/87. J.CHARLOT.

L'annonce de la sortie prochaine par une firme connue de chez nous de l'A.R. T.45 enlève sans doute un certain intérêt au présent article, que je vous soumettrai quand même, le 43 n'étant pas tout à fait le 45 (bogies, hauteur de l'espace entre les fenêtres et le bord du toit différents, accessoires de bas de caisse différents...).

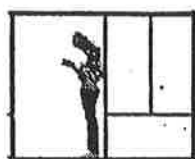
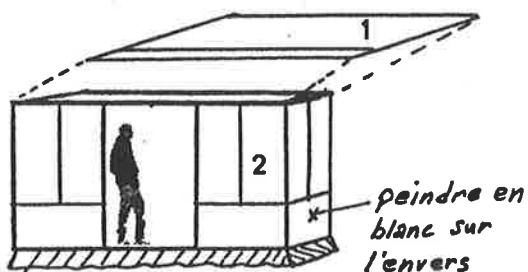
Les cotes sont au plus juste, calculées sur base du schéma SNCB au I/100 et sur mesures prises sur l'engin réel dont un exemplaire est encore visible à Charleroi-Sud en bordure des voies de garage des locos électriques.

Les dimensions portées sur les baies sont celles des vitrages les garnissant, un trait au feutre noir de 0.5mm étant à tracer en bordure des ouvertures de caisse pour simuler les joints de caoutchouc.

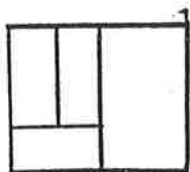
Pour la partie construction proprement dite, je vous renvoie à l'excellent article de notre ami J.P. BLANCHART paru dans votre Ferro-Flash de décembre 87 et décrivant la construction d'un 45 en N. Côté châssis, si la réf. Lima 803I L peut convenir, une autre possibilité existe du côté du BR 185 de la D.R. de chez Piko (bogies asymétriques comme dans l'original, flancs de bogies quasi conformes), après mise à bonne longueur s'entend.

Si le coeur vous en dit, à vos outils, et bon amusement...

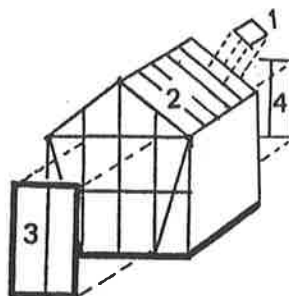
... **ET RATE** : un problème d'imprimerie a amputé les dessins de l'article de notre membre Pierre Ponthière. Pour remédier à cela, nous vous fournissons ci-dessous, l'intégralité des dessins dont question.
(Ferro-Flash n° 138)



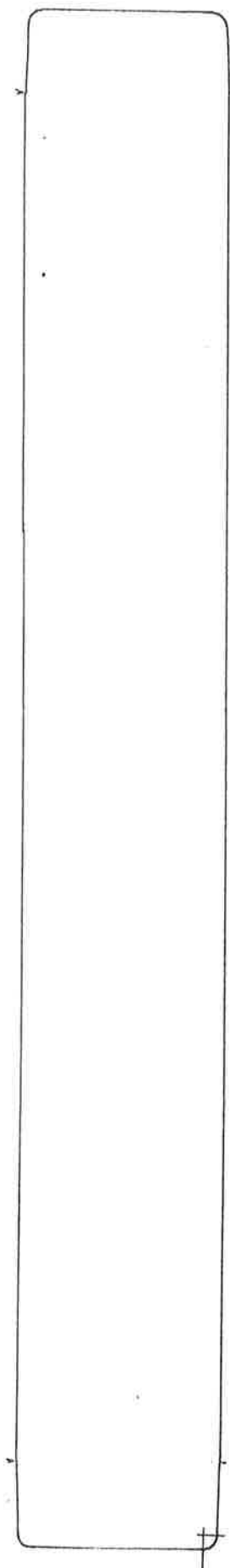
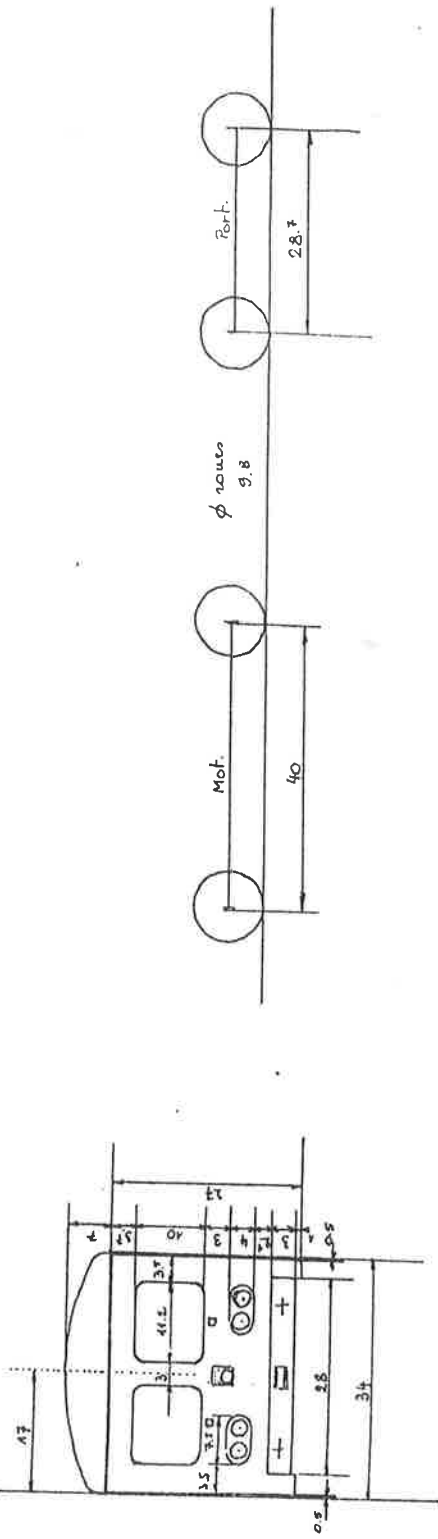
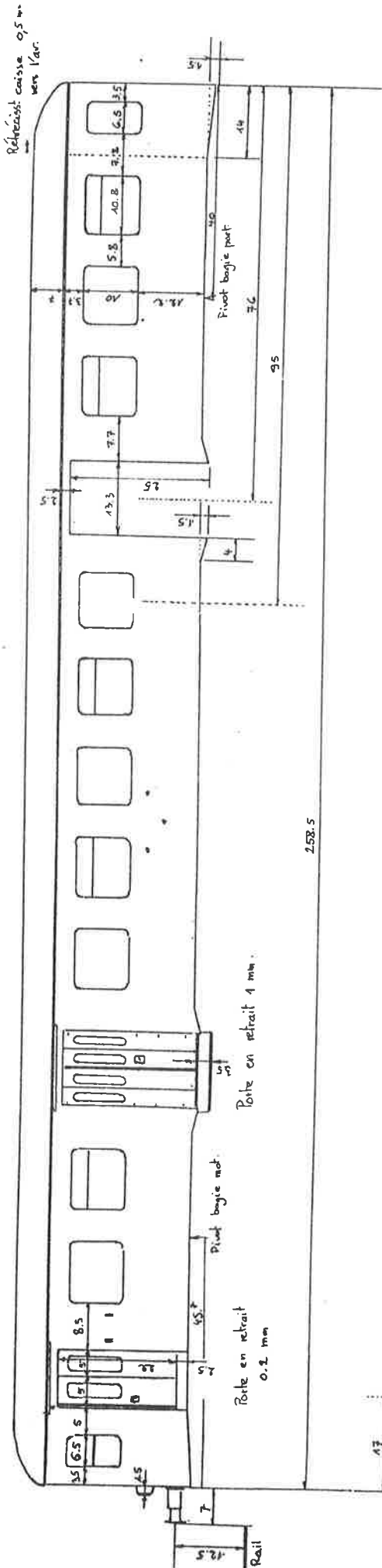
variante 1



variante 2



Autorail T. 43 Ech. 1/67.



CONSTRUCTION D'UN SIGNAL SNCB EN HO

Par Jean-Pierre BLANCHART

Club CMCB MONS

Un signal en plasticard??? Oui, c'est possible! J'en ai construit plusieurs et ils me donnent entière satisfaction... mais comme m'a dit mon ami Pierre : "tu fais du N" (certains ont rigolés)... et alors!!! Ca n'empêche pas.

Allez, maintenant, passons aux choses sérieuses et quoi qu'on en dise, ce n'est pas si difficile contrairement à ce que l'on pourrait croire.

MATERIEL ET OUTILLAGE

Plasticard 0,5 mm

1 mm

Fil cuivre ϕ 0,5 mm (Sommerfeld) caténaire)
ou corde à piano.

Ampoules "BUSH" : 1 verte

1 rouge

2 orange

Latte métallique

Cutter (petit ou X-ACTO)

Crayon, gomme

Lime aiguille

+ outillage personnel

La boîte de pansements

Prix d'un signal : + 250 Frs.

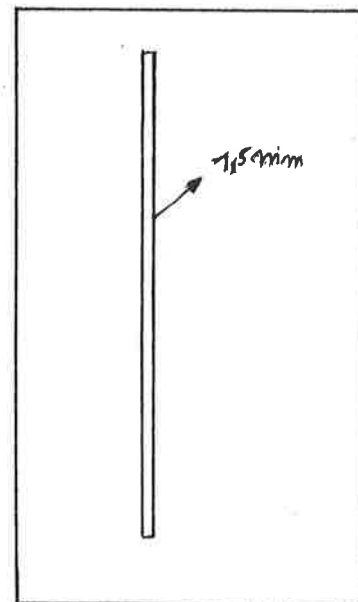
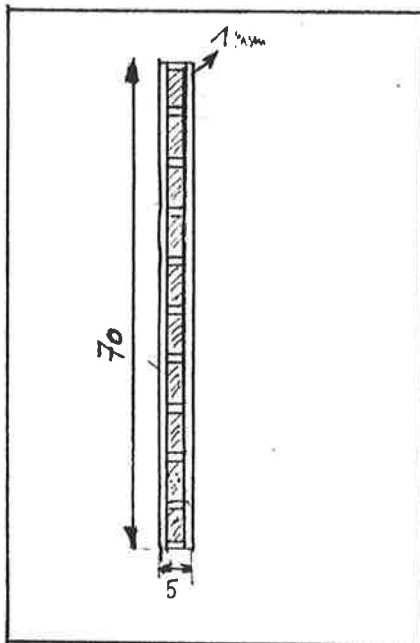
C'est tout!!! Oui

CONSTRUCTION DU MAT

A réaliser 2X en plasticard de 0,5 mm.

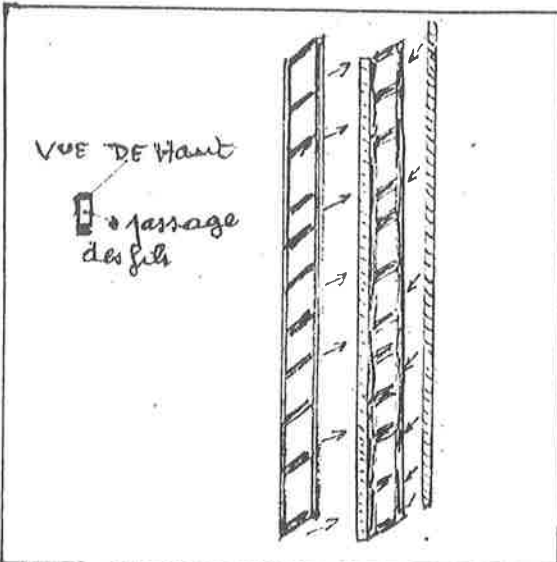
Enlever ce qui est hachuré.
(attention aux doigts)

A réaliser 2X en plasticard de 1 mm.

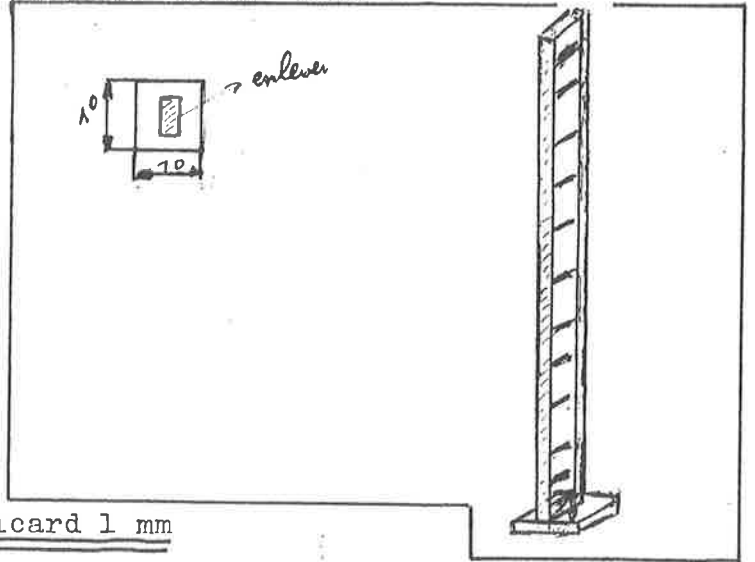


Coller avec du tricollo ou autre colle suivant le dessin.

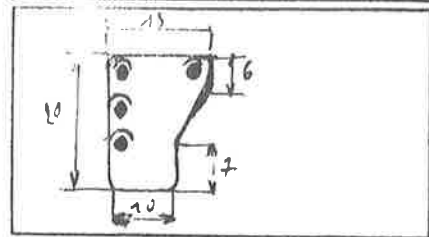
!!! Laisser sécher au moins 24h sur une surface plane!!!



Préparer une pièce de 1 mm d'épaisseur, ensuite coller le mât.



CONSTRUCTION DE LA CIBLE Plasticard 1 mm



Tracer et découper suivant le dessin, percer les trous des ampoules.

→ avec une paille coupée en deux, coller sur la cible selon la longueur de l'ampoule.

MONTAGE DE LA CIBLE SUR LE MAT

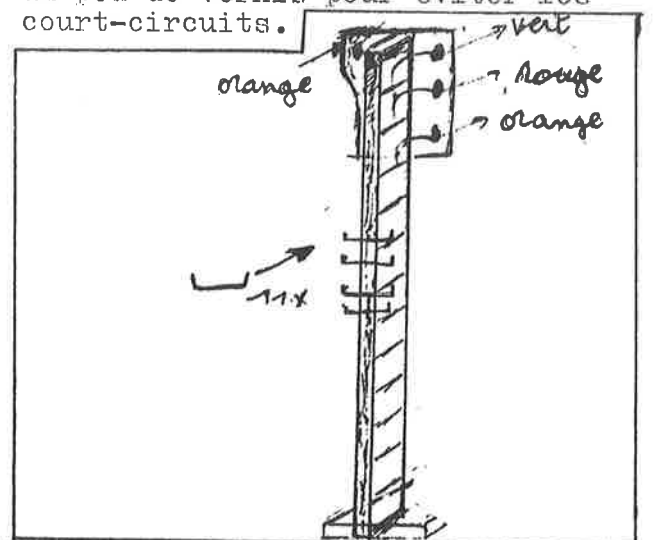
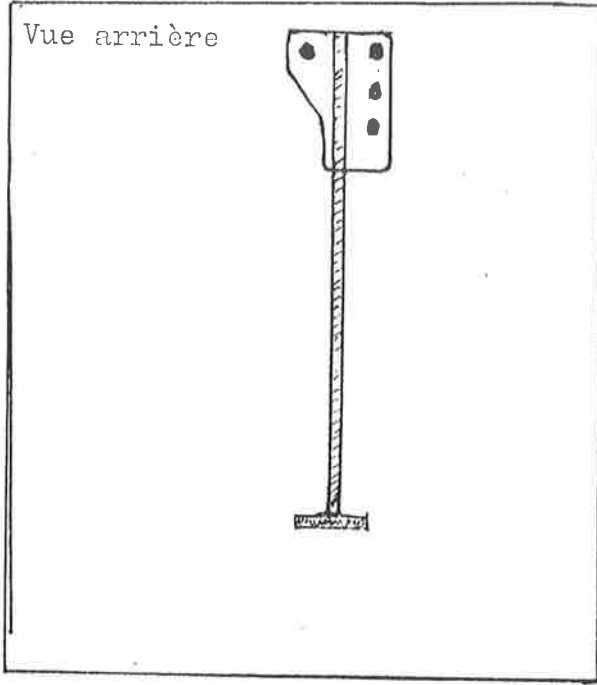
!!! LAISSER SECHER 24h.

Vous en profitez pour vous reposer ou regarder une belle cassette vidéo... (sur les trains).

FINITION DU SIGNAL

1) placer les ampoules aux emplacements prévus.

R : si les fils sont trop courts, ressouder un fil très fin (genre fil bobinage sonnerie), ensuite un peu de vernis pour éviter les court-circuits.

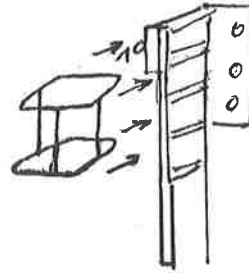
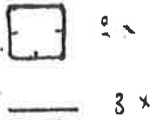


Placer les échelles selon le dessin. Construire ces dernières, avec du fil rigide 0,5 mm (cuivre ou corde à piano).

CONSTRUCTION DE LA NACELLE

Fil cuivre 0,5 mm ou corde à piano

Coller à la Cyanolit ou souder si vous préférez; suivant le dessin.



Coller sur le signal suivant le dessin.

Peinture : cible noir mat, bord blanc
mât gris foncé ou rouille

et bien entendu, n'oubliez pas vos photographies en couleur.

Bon courage et j'espère voir vos constructions.

Jean-Pierre BLANCHART

A LA SNCB

TRANSFORMATIONS DE VOITURES I4

C'est en 1979 que les deux voitures prototypes I4, inventoriées en premier lieu parmi les I3, furent transformées en voitures de 2ème classe. Il s'agissait de la 11.201 (1ère classe) et de la 13.101 (mixte 1ère/2ème) qui furent renumérotées respectivement 12.301 et 12.302. Ces voitures, destinées au service "Railtour" en places assises furent repeintes en livrée vert bouteille avec trois bandes vert clair (puis bandes arc-en-ciel en 1984) tandis que les sièges étaient garnis de tissus écossais.

En 1984, vu le succès remporté par ce genre de voyages, il fut décidé de transformer également deux voitures I4 de 1ère classe à 9 compartiments. C'est ainsi que les voitures portant les numéros 11.319 et 11.320 devinrent les 12.303 et 12.304.

Ce qui est moins bien connu, c'est que dès l'inutilisation des voitures I4 sur la relation Bruxelles-Amsterdam, la SNCB décida d'en transformer une partie en voiture de 2ème classe pour les relations internationales. C'est ainsi que l'on obtint successivement, à partir des voitures numérotées 13.201 et 13.204, les 12.305 et 12.306 qui suivaient ainsi par leur numérotation les voitures "Railtour". Elles abandonnèrent la livrée bleue des NS à bande jaune pour adopter la livrée "corail" à bande blanche. Elles conservèrent cependant leurs sièges d'origine, aussi retrouve-t-on la garniture en skai vert foncé des anciens compartiments de 2ème classe et les garnitures de velours rouge ou vert des anciens compartiments de 1ère classe.

Il en fut de même pour la 13.218, verte à l'origine, qui devint la 12.308. La SNCB poursuivit la série en transformant les voitures de 1ère classe 11.310, 11.311, 11.312 et 11.316 qui devinrent respectivement les 12.310, 12.311, 12.312 et 12.313.

Ces voitures furent affectées sur Milan-Liège via Luxembourg, Ettelbrück et Trois-Ponts.

En annexe, un tableau de correspondance donne les différents numéros portés par ces voitures.

Ces renseignements complémentaires à l'ouvrage "50 ans de transport voyageurs" de l'ARBAC et du GTF, ont été aimablement communiqués par Mr J. Vandenberghe à Mr L. Dasset pour Ferro-Flash.

ORIGINE				MODIF. CHAUFFAGE				TRANSFORMATION			
No SNCB	Annee	Fabr	Type	Long.	No UIC	No UIC	No SNCB	Annee	Atelier	Type	No UIC
11.201	1961	B&N	A9	25m490	51 88 19-80 401-5		12.301	1979	CHV FMS	B9	51 88 29-70 401-5
13.101	1961	ABR	A4B5	24m085	51 88 39-80 401-1	51 88 39-70 401-3	12.302	1979	CHV FSD	B9	51 88 29-70 402-3
11.319	1966	RAG	A9	25m380	51 88 19-80 420-5		12.303	1984	CW FM	B9	51 88 29-80 403-9
11.320	1966	RAG	A9	25m380	51 88 19-80 421-3		12.304	1984	CW FM	B9	51 88 29-80 404-7
13.201	1966	B&N	A4B6	25m775	51 88 30-80 402-8	51 88 30-70 402-0	12.305			B10	51 88 20-70 405-5
13.204	1966	B&N	A4B6	25m775	51 88 30-80 405-1	51 88 30-70 405-3	12.306			B10	51 88 20-70 406-3
13.218	1966	B&N	A4B6	25m775	51 88 30-80 419-2	51 88 30-70 419-4	12.308			B10	51 88 20-70 408-9
11.310	1966	ABR	A9	25m380	51 88 19-80 411-4		12.310			B9	51 88 29-80 410-4
11.311	1966	ABR	A9	25m380	51 88 19-80 412-2		12.311			B9	51 88 29-80 411-2
11.312	1966	ABR	A9	25m380	51 88 19-80 413-0		12.312			B9	51 88 29-80 412-0
11.316	1966	RAG	A9	25m380	51 88 19-80 417-1		12.313			B9	51 88 29-80 413-8

CASTARD ces V-220

A L'ETRANGER

DB

CFF

PETITES

ANNONCES

En préparant l'exposition de 1986, j'écrivais "présentez-nous, en modèle réduit, les machines qui ont marqué l'histoire des Chemins de fer" et je citais " p.e. V 200 DB". Bien entendu, il y eût un membre pour contester ce choix arguant que le modèle était archi-connu de tous. La chose est, en effet, indéniable mais, il reste, néanmoins et quoiqu'en pense notre honorable membre, que cette machine a marqué la traction diesel moderne...ainsi que plusieurs générations de modélistes déjà.

Ne soyez pas étonné de les retrouver bientôt dans les catalogues MARKLIN, FLEISCHMANN, LIMA et autres sous de nouvelles couleurs. En effet, ces machines, si banales, vont entreprendre une deuxième carrière sous la livrée rouge agressif des C.F.F. qui viennent de racheter sept de ces vieilles machines (construites de 1956 à 1959). De la part de nos amis suisses, voilà bien une preuve de la fiabilité et de la bonne tenue de ces engins.

A VENDRE: CARTOGRAPHIE ET POLITIQUE DANS LA BELGIQUE DU XIXe SIECLE

Magnifique ouvrage, luxueux, de 278 pages comprenant près de 200 plans et cartes du XIXe avec tracés des projets ferroviaires de l'époque. (p.e.: développement du réseau vers l'Allemagne et la France, stations de Bruges, plusieurs plans de Charleroi et environs, la ligne du midi, etc....) Edité par le CREDIT COMMUNAL: 1950,-francs

Disponible C.F.C. Centre: se renseigner aux réunions auprès des animateurs

Manifestation

Projets d'horaires des trains-vapeur et des trains spéciaux
Aachen Hbf - Welkenraedt en correspondance

Trains-vapeur : Kinkepois (atelier) - Liège-Guillemins - Ans - Wareme
18 et 19 juin 1988

	(1)				
Kinkepois (AT)	-	13.52	17.52	Wareme	11.42 15.42 19.42
Liège-Guillemins	-	14.00	18.00	Ans	12.21 16.21 20.21
	10.14	14.05	18.05	Liège-Guillemins	12.36 16.36 20.36
Ans	10.31	14.22	18.22		12.41 16.41 (2) (2)
Wareme	11.03	14.51	18.51	Kinkepois (AT)	12.49 16.49 -

(1) Seulement le 19 juin 1988

(2) Seules les 2 premières voitures sont accessibles aux voyageurs

Trains-vapeur : Liège-Guillemins - Verviers-Central - Welkenraedt
25 et 26 juin 1988

	(1)				
Liège-Guil.	09.44	-	-	Welken-raedt	11.14 13.15 14.45 16.50 19.20
Verviers C.	10.31	-	-	Verviers C.	11.34 13.41 15.11 17.11 19.46
	10.37	12.03	14.02	15.49	18.31 - - - 19.50
Welken-raedt	10.57	12.23	14.22	16.09	18.51 Liège-Guil. - - - 20.38

(1) Seulement le 26 juin 1988

Autosail : Welkenraedt - Aachen Hbf : 25 et 26 juin 1988

	(1)				
Aachen Hbf	10.47	13.01	14.42	16.51	Welkenraedt 12.24 14.00 16.08 18.55
Welkenraedt	11.02	13.16	14.57	17.06	Aachen Hbf 12.41 14.17 16.25 19.10

(1) Seulement le 26.06.1988

Sans réserve de modifications.

b. Accès aux lieux de manifestation par train régulier

Les visiteurs s'embarquent dans toute gare du réseau pour se rendre à l'une des gares de Wareme et Ans du 18 au 20 juin, à Liège-Guillemins et Liège-Palais du 17 au 26 juin, à Verviers et Welkenraedt les 26 et 26 juin. Pendant leur voyage, ils bénéficieront d'une réduction de 40 % (pour le 1er voyageur) et de 60 % (de 2 à 6ème voyageur).

TOUTEPOIS, les voyageurs s'embarquent dans une gare au point d'arrêt situé sur le territoire de la province de Liège, zone délimitée par les gares de CLONG, VISE, EUPEN, SPA, TROIS-PONTS, SY, BAS-OHA & WAREME peuvent rejoindre l'un des lieux d'exposition pour le PRIX UNIQUE de 50 F (voyage aller - retour) aux dates ci-après :

Les 18 & 19 juin vers Ans ou Wareme
Du 17 au 26 juin vers Liège (Gs ou Palais)
Les 25 & 26 juin vers Verviers et Welkenraedt.

Les élèves de l'enseignement primaire visitant en groupe les expositions bénéficieront d'un tarif unique de 20,- F (aller - retour) dans la même zone, aux dates ci-après :

Le 20 juin pour rejoindre Wareme
Le 17 et du 20 au 23 juin pour rejoindre Liège (Gains ou Palais)
Le 27 juin pour rejoindre Verviers.

c. Les navettes KINKEPOIS / LIEGE et VERVIERS-CENTRAL / VERVIERS-OUEST sont gratuites.

d. Navette Aachen (Hbf) - Welkenraedt : tarif unique 50,- F aller - retour
Le billet étant valable jusqu'à VERVIERS.

e. Prix unique pour les circuits du 11 juin : 100 F.



La SNCB se devait de commémorer avec faste le 150^{ème} anniversaire de l'arrivée du rail dans la province de Liège, suivi, cinq années plus tard par l'ouverture de la première liaison internationale européenne (Londres)/-Ostende - Malines - Anvers - Liège - Verviers - Cologne.

Ces deux événements permirent aussi bien l'essor économique des industries du bassin liégeois que le développement du port d'Anvers relié désormais à son hinterland européen. La SNCB, en étroite collaboration avec les Administrations communales d'Ans, Liège, Verviers, Harware & Welkenraedt, le Gouvernement provincial, la Promotion des Transports en Commun (PTU), la Régie des Postes, la SNCV, la STIL, la SNCV, la STIV et avec le concours de clubs de modélistes locaux, de clubs philatéliques de cheminots, de Febrail, du CTF, du Mundofer et du Service social des délassés, section musique, du personnel de la SNCB, vous convie à visiter les expositions et à assister aux diverses animations mises sur pied à cette occasion.

Bonne découverte !

17 KINKEMPOIS
9-16 h

Visite des ateliers en activité, avec démonstrations.
Matériel roulant (march.), wagons spécialisés, poche à fonte liquide etc.....
Matériel de traction, locos de divers types, électriques & diesel.
Navette réservée aux visiteurs entre Liège (G) & Kinkempois atelier.

ANS
15 - 18 h

Exposition documentaire et montages audio-visuels.
Matériel roulant voyageurs moderne & ancien;
Matériel de traction, locos de divers types, matériel pour travaux à la voie, trains-école de signalisation.
Bus expo de la Poste, train vapeur miniature.

LIEGE (G.)
6 h 30 - 9 h 00 : Petit déjeuner à bord du TGV avec la RTBF Liège.
9 h 30 - 16 h 00 : Visite du TGV spécialement réservée aux écoliers.

18 WAREMME
10 - 18 h

Exposition documentaire au Métropole Matériel roulant voyageurs et matériel de traction, locos de divers types.
Bus expo de la Poste. Bus-info de la SNCV.

ANS
10 - 18 h

Animations sur podium par le Big Bang de la SNCB (de 14 à 17 h, en alternance avec la fanfare de Salzines).
Bus info STIL, train vapeur miniature (pour enfants).

KINKEMPOIS
9 - 16 h

Expositions diverses comme le 17.
Navette réservée aux visiteurs entre l'atelier d'une part, Liège (G) ou le Musée des Transports de Natelias, d'autre part.

LIEGE CHILLEM.
10 - 18 h

Exposition philatélique par le Club cheminot de Liège, vente de timbres "chemin de fer", bureau de poste avec timbre à date à obturation spéciale.
Matériel roulant voyageurs moderne, matériel de traction, locos de divers types, maquettes des plans inclinés et réseau miniature.
Visite de la rame TGV (jusqu'à 16 h.)

18 (suite)

Visite de la rame ICE de la DB.
Navette réservée aux visiteurs entre Liège (G) d'une part, Kinkempois atel. et Musée des Transports, d'autre part navette par bus ancien STIL entre Liège (G) et le Musée.
Expositions documentaires SNCB, Transports urbains.
Ancien bureau de Poste.
Diorama de la PTU (Belgium on the MOVE)
Navettes vers Liège (G) et Kinkempois (voir Liège (G)).

18/LIEGE(Pal.)
26 10 - 18 h

19 WAREMME
10 - 18 h

ANS
10 - 18 h

Exposition documentaire de la P.T.U.
Documentation sur le TAU - Accès gratuit par les trains circulant entre Liège (G.) et Liège (P.)
Expositions & matériel comme le 18.
Expositions & matériel comme le 18.
Animation par la fanfare de la Poste de Liège de 14 h 15 à 18 h 15.
Visite de la rame TGV SNCV.

LIEGE CHILLEM.
10 - 18 h

MUSEE
10 - 18 h

KINKEMPOIS
9 - 16 h

20 WAREMME
10 - 16 h

Exposition et matériel comme le 18, journée spécialement réservée aux écoliers (voir tarifs)

20 LIEGE CHILLEM.
9 - 16 h

Portes-ouvertes, visite des facettes cachées de la gare.
Exposition comme le 18, en plus, matériel ancien et loco type 64 hors-feu.
Exposition philatélique.

25 VERVIERS CENTRAL
10 - 18 h

Matériel roulant voyageurs, moderne et ancien, loco vapeur hors-feu, matériel de traction, locos de types divers, train-école de signalisation.
Exposition philatélique avec bureau de poste et timbre à date spécial.
Navette par bus STIV vers l'ancienne gare de Verviers-Ouest.
Festival national des fanfares et harmonies SNCB; de 15 h 30 à 17 h 30 à la collégiale St-Remacle, concert par l'orchestre philharmonique SNCB et la chorale de Namur. Diorama de la PTU (Belgium on the MOVE).

./...

Dernière minute

Voyage

D E R N I E R E N O U V E L L E

V O Y A G E D ' A D I E U 6 0 0 5

VERVIERS OUEST
10 - 18 h
Exposition documentaire et montage audio-visuel.
Matériel de marchandises et matériel de travaux à la voie.

WELKENRAEDT
10 - 18 h
Exposition documentaire. Bus info SNCV.
Matériel roulant voyageurs et matériel de traction, locos de divers types.

26 VERVIERS (C)
Exposition comme le 25 - Bus info SNCV.

VERVIERS (O)
10 - 18 h
Expositions et matériel comme le 25.
Navette vers Verviers Ouest comme le 25 par bus STIV et par Autorail.

Exposition et animation comme le 25.

WELKENRAEDT
10 - 18 h

27 VERVIERS (Cal et O)
10 - 16 h
Expositions et matériel comme le 25.
Journée spécialement réservée aux écoliers (voir tarifs).
Navette vers Verviers Ouest par autorail.

Un livre décrivant l'évolution du RAIL dans la Province de Liège sera spécialement édité par le CTF (asbl) Liège (+ 160 pages enluminées de nombreuses illustrations et schémas). Ce livre, ainsi que d'autres ouvrages axés sur le RAIL sera mis en vente dans les gares reprises sur ce dépliant.

La SNCB construisait une série de 6 machines proto avant de livrer la série des locos 60. Plus tard, une des locos, la 6005, a été équipée avec un moteur spécialement conçu par ABC. En plus la loco a été prévue pour le chauffage électrique des voitures. Pour cette raison la loco a été peinte dans la livrée blanche électrique. En plus de cette loco, il ya encore la 6215 et 7 locos 55 qui roulent dans cette livrée. Le contrat du 6005 n'a pas-été prolongé en avril de cette année par ABC et la SNCB. Cela signifie la fin de ce magnifique loco. Une voyage d'adieu digne pour cette loco sera organisé le 6.8.88. Un parcours photo sera mis en marche (ensemble avec la 6215 et un bus bleu) entre Gent St Pieters et Gouvy. Le train sera suivi par un bus photo entre Liège et Gouvy. Le train sera composé de voitures qui vont ensemble avec les locos mises en marche. Ça devient pour la 6005 une voyage d'adieu inoubliable et plein de surprises!!

Soussigné désire de recevoir formulaire(s) d'inscription pour le voyage d'adieu du 6005.

Nom: Tf/.....

Adresse:

Signature

(Susceptible de modification)

Je veux participer au financement de la sauvegarde d'une loco série 60 (non-protos) Je vous demande de m'envoyer à ce sujet les informations nécessaires. (1)

Talco à renvoyer à PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE A.S.B.L.
Section VOYAGES
RUE HOLLEHEEK 315
1630 LIMNHEEK

(1) biffer si non-demandé

L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER ENTRE LICHTERVELDE ET DUNKERQUE

L'histoire des chemins de fer débuta le 11 février 1804 à Coalbrookdale (dans le Sud Wales). Un train de 14 tonnes (composé de 5 wagons, chargé de 5 tonnes de charbon et de 70 voyageurs) parcouru une distance de 15,8 km à une vitesse de 8 km à l'heure, et ceci sur une voie minière située à plus de 100m. de fond. Georges Stephenson améliora l'engin, et le train (une machine munie de roues) placé sur des rails, est prêt à conquérir le monde. Le 27 sep. 1825, cela se fera à la surface, entre Stockton et Darlington en Angleterre, mais sans que l'on ne transporte de voyageurs. Le 13 sep. 1830 roula le premier train à vapeur pour voyageurs entre Liverpool et Manchester.

La Belgique eut la primeur du premier train pour voyageurs sur le continent. Le 5 mai 1835 à midi 23, débuta l'histoire des chemins de fer Belges entre Bruxelles et Malines. Le canon donnant le départ, manquant, les trois premiers trains (la Flèche, l'Elephant et le Stephenson) eurent déjà 23 minutes de retard. Ce chemin de fer était le point de départ d'un réseau qui allait se développer rapidement.

Mais avant que le premier train ne roule entre Lichtervelde, Adinkerke et Dunkerque, la Belgique compta plusieurs gouvernements. Un arrêté royal (21 mai 1845) attribua à un certain Chantrell la licence pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Lichtervelde et Dixmude. Un autre arrêté royal (26 nov. 1845) lui confia la licence pour le trajet Dixmude - Furnes. "La société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale" (fondée en 1845) hérita la licence de la ligne ferroviaire Lichtervelde-Furnes, mais cessa d'exister avant que le premier rail ne soit placé. En 1851, le gouvernement Belge fait un appel aux entreprises privées pour installer la voie et les accommodations. Une somme de 5 millions de francs Belges avec un intérêt de 4% pour une période de 50 ans, fut mise à leur disposition pour effectuer les travaux.

Mais cela va durer jusqu'en 1856 avant que l'on ne donne la permission à la firme MT Green de Londres; de construire la voie. Le 1 juin 1856 fut fondée "la compagnie des chemins de fer de Lichtervelde à Furnes". Le 11 mai 1858 roula le premier train entre Lichtervelde et Furnes. On utilisa 3 locomotives, 12 wagons ouverts aux voyageurs, 3 Fourgons et 24 wagons marchandises. Entretemps on s'occupa aussi d'installer la voie entre Furnes et Dunkerque. Une ordonnance du gouvernement Français autorisa les travaux sur le territoire Français (18.04.1863). L'arrêté royal du 21.11.1864 autorisa les travaux sur le territoire Belge.

Le 31 octobre 1864 la "société anonyme des chemins de fer Furnes à Dunkerque" fut fondée. En 1865 fut construit le pont ferroviaire à Furnes et en 1870 fut fêtée l'inauguration de la première gare d'Adinkerke.

Le 5 février 1870 fut solennellement ouverte la première ligne franco-belge. Par un arrêté royal (31 mai 1878) la ligne Lichtervelde - Adinkerke fut reprise par l'état Belge. Le bourgemestre de Furnes fit l'impossible pour obtenir l'installation d'une gare sur son territoire. Cela se fit le 24.08.1895, quand l'architecte Wisselaer présenta son projet en style neo-gothique aux ministres Debruyn et Beregen.

Ici s'arrête l'histoire de la naissance de la voie ferrée Lichtervelde-Adinkerke. Nous ne possédons malheureusement presque aucune donnée sur l'histoire de la ligne ferroviaire Adinkerke-Dunkerque. Peut-être pouvez-vous, qui êtes intéressés, nous informer plus sur ce sujet. Nous vous en serions très reconnaissants. Une photo, une date, un document, tout peut nous servir. Prenez contact avec le responsable de notre stand ou contactez-nous aux adresses suivantes:

- José Plesier, E. Ronselaan 13 8480 Furnes tel. 58/31.36.40
- Patrick Huys, 9° Linielaan 37 8440 Middelkerke tel. 58/23.79.53

VAPEUR VIVE

DIMANCHE 19 JUIN, A PARTIR DE 14h30, on roule de nouveau pour votre plus grande joie et la nôtre aussi d'ailleurs.

INVITATION CORDIALE A TOUS et A TOUTES- ENTREE GRATUITE.

ERRATA (Ferro-Flash n°133)

Les plans de l'automotrice suburban de la BN, suite à une réduction intempestive, ne sont plus à l'échelle indiquée. ATTENTION DONC!

Ets VANDERWALLE & Fils

19-21-23, RUE O. HOUSIERE - 7060 BRACQUEGNIES

☎ 064/66 24 09

DERNIERES NOUVELLES/DERNIERES NOUVELLES/DERNIERES NOUVELLES/DERNIERES NOUVELLES/D

-Sont de stock :

ROCO 43549	DBB 1044	Prix VDW: 3.000 FB
ROCO 43544	SNCB 6246	Prix VDW: 2.257 FB
ROCO 43545	SNCB 6300	Prix VDW: 2.257 FB
ROCO 43547	SNCB 6204	Prix VDW: 2.257 FB

- La SNCB type 90 sera normalement de stock à partir du 20 juin.
- Une petite série de 5916 jaunes rentrera bientôt (réservations souhaitées)
- Les séries 6299 et 6317 seront livrées en livrée verte pour le mois de novembre 88.

Nous prions nos clients de 6300 de bien vouloir nous excuser pour la livraison tardive, celle-ci est indépendante de notre volonté.

Si vous voulez bien nous contacter, nous nous ferons un plaisir de vous faire parvenir votre commande.

Nous pouvons dorénavant honorer toute commande en TRIX HO et en MiniTRIX.

Bientôt d'autres marques !!

Ets VANDERWALLE & Fils

19-21-23, RUE O. HOUSIERE - 7060 BRACQUEGNIES

☎ 064/66 24 09