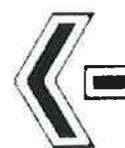




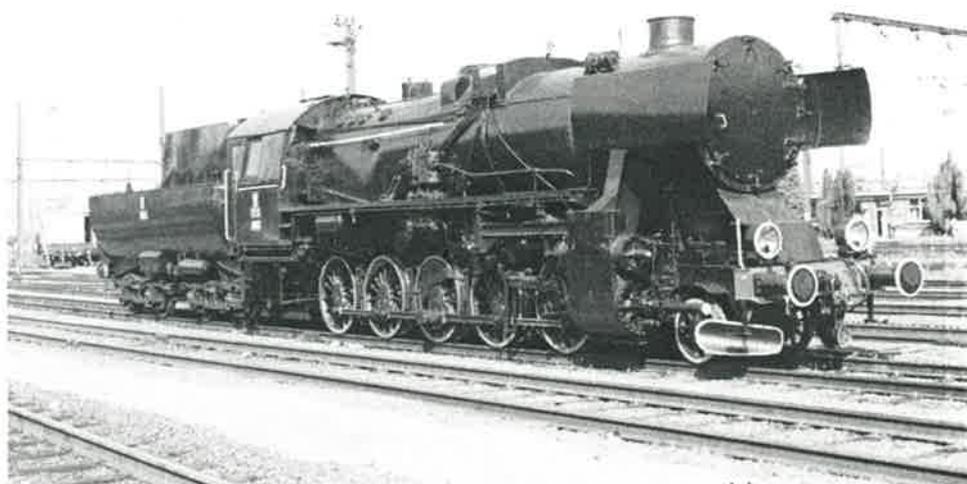
# FERRO

# FLASH



Janvier - Février 1993 No 161

IMPRIME BIMESTRIEL  
À TAXE RÉDUITE  
BUREAU DE DÉPÔT: 1450 CHASTRE



## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

- Modelisme - Documentation - Informations ferroviaires -

Editeur responsable: M. Broigniez, Allée des Jonquilles 18 - 1457 WALHAIN (Perbais)

Secrétariat BRUXELLES &  
Relations publiques

Michel BROIGNIEZ  
Allée des Jonquilles 18  
1457 Walhain (Perbais)  
Tel: 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 se  
font auprès de votre secrétariat  
respectif.

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

Pour toute correspondance,  
prière de joindre une enveloppe  
timbrée et auto-adressée.

Montants des cotisations

Membre avec service FERRO-FLASH:  
BEF 700,-

Membre vivant sous le même toit  
qu'un membre avec service F-F:  
BEF 400,- (sans F-F)

Membre bienfaiteur:  
à partir de BEF 1.000,-

Pour les moins de 18 ans,  
s'adresser au secrétariat respectif

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

Les articles publiés n'engagent que  
la responsabilité de leur auteur.  
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:  
Club Ferroviaire du Centre  
Gare Musée de Haine-Saint-Pierre  
Rue de la Station  
7100 Haine-Saint-Pierre

COMMUNICATIONS:

- MODELE DE L'ANNEE 1992 -

Comme en 1992, FEBELRAIL procédera à la  
sélection du modèle de l'année 1992.  
Celle-ci aura lieu de 10h à 18h le

le 20 mars 1993

Les membres qui seraient intéressés à  
participer à cette sélection sont priés  
de s'adresser à Michel Broigniez (voir  
ci-contre). Aucune connaissance particu-  
lière n'est demandée, seulement un peu de  
votre temps est nécessaire. Nous atten-  
dons votre candidature....

Section CENTRE: local de la Gare musée à  
Haine-St-Pierre.

dimanche 7 février 1993 de 14 à 18h.

Projection dias: Rétrospective 1992.

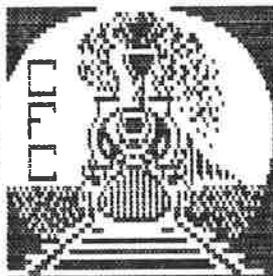


Voyage spécial G.T.F. du 2 mai 1992

Photo de couverture:

La 150 Ty2 (ex PKP) future 26.101 du PFT au dépôt de Schaerbeek le 9 septembre 1992.

Les photos sans mention de l'auteur sont toutes de Guy Bridoux.



NOUS VOUS SOUHAITONS POUR VOUS

ET

CEUX QUI VOUS SONT PROCHES

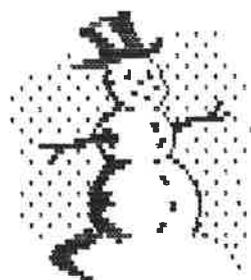
**BONNE & HEUREUSE**

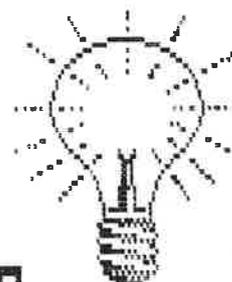
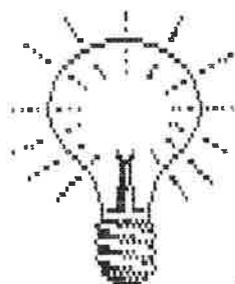
**ANNEE 1993**

UNE EXCELLENTE SANTE,

AVEC PLEIN DE JOIES DANS NOTRE HOBBY

LE COMITE





**RAPPEL  
ATTENTION !!!**

EVITEZ-NOUS DU TRAVAIL INUTILE

CECI SERA LE

**DERNIER**

NUMERO QUE VOUS RECEVREZ SI  
VOUS NE PAYEZ PAS VOTRE COTISATION

**AVANT  
LE 15 FEVRIER 1993**

APRES CETTE DATE, VOUS DEVREZ PAYER

**BEF 1000.- MINIMUM !!!**



## » EDITORIAL «

Ce Ferro-Flash (FF.) a été réalisé par la section de BXL. Dès cette année chaque section réalisera un FF. en alternance. Vous ne retrouverez sans doute pas la "griffe" habituelle de son précédent rédac'chef, celui-ci ayant d'autres chats à fouetter. Nous avons essayé de le remplacer efficacement afin de le soulager de cette tâche ingrate qu'est la confection de notre bulletin.

Nous ne sommes ni des magiciens, ni des faiseurs de miracles. Si nous ne recevons pas d'aide de la part d'autres membres, il y a fort à parier que notre revue "battra de l'aile". D'autant que notre expérience nous a prouvé que nous prêchons souvent dans le désert. Sachez néanmoins que ceux qui se sont dévoués cette fois-ci ne veulent en AUCUN cas être de "corvée" à chaque numéro. Chaque section devra réaliser un bulletin tous les QUATRE mois, nous sommes +/-180 membres au total, faites le calcul si chacun d'entre-vous collabore une fois par bulletin.....

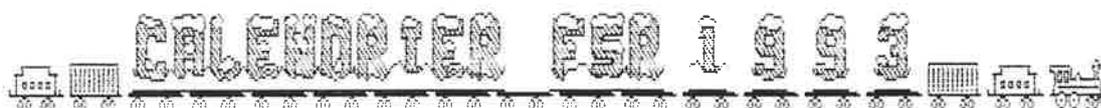
Nous voudrions aussi nous adresser aux dirigeants de clubs amis qui nous le savons nous lisent: l'idée d'éditer une revue commune à tous les clubs de Belgique a été lancée par un de nos amis de l'ALAF à Voroux (Liège) lors de réunions FEBELRAIL (Fédération des associations belges d'amis du rail pour ceux qui l'ignoraient encore). L'idée est restée lettre morte. Tous les clubs "rarent" plus ou moins afin de sortir leur revue à temps, alors que si nous mettions nos forces en commun nous pourrions sans doute arriver à un résultat probant. Il suffit de voir ce qui se fait à l'étranger (Autriche, Allemagne, Suisse e.a.), serions-nous moins compétents (en un mot) que nos voisins ?... La devise de notre pays n'est-elle pas "L'union fait la force". Utopie.....? Sans doute.....

Nous voudrions terminer sur une note plus optimiste, un vent favorable nous a apporté de bonnes nouvelles concernant certains événements ferroviaires et modélistes qui auraient lieu cette année. Dès que ces nouvelles pourront être rendues publiques, nous ne manquerons pas de vous les communiquer dans ces colonnes.

En attendant, nous souhaitons à tous:

une **BONNE ET HEUREUSE ANNEE 1993** avec plein de joies dans notre beau hobby ainsi qu'une excellente santé à vous et à ceux qui vous sont chers.

Michel Broigniez



JOURS/DATES	RESPONSABLES	ACTIVITES DE BASE
<u>JANVIER:</u> mardi 5 samedi 16 vendredi 29	G. Collin G. Tyteca J.P. Tramasure	(921225)
<u>FEVRIER:</u> mardi 9 samedi 13 vendredi 26	G. Collin P. Smeets J.L. Wyns	On roule On roule On travaille
<u>MARS:</u> mardi 9 samedi 13 vendredi 26	G. Tyteca P. Smeets P. Cooreman	On roule On travaille On roule
<u>AVRIL:</u> mardi 6 samedi 17 vendredi 23	J.L. Wyns G. Collin J.P. Tramasure	On travaille On roule On roule
<u>MAI:</u> mardi 4 samedi 15 vendredi 28	J.L. Wyns P. Cooreman P. Smeets	On roule On roule On travaille
<u>JUIN:</u> mardi 8 samedi 19 vendredi 25	J.P. Tramasure G. Tyteca P. Cooreman	On roule On travaille On roule
<u>SEPT.:</u> mardi 7 samedi 18 vendredi 24	J.P. Tramasure G. Tyteca J.L. Wyns	On roule On roule On travaille
<u>OCTOBRE:</u> mardi 5 samedi 16 vendredi 29	P. Cooreman P. Smeets G. Collin	On roule On travaille On roule
<u>NOV.:</u> mardi 9 samedi 20 vendredi 26	G. Tyteca P. Smeets P. Cooreman	On roule On travaille On roule
<u>DEC.:</u> mardi 7 samedi 11 vendredi 17	J.L. Wyns G. Collin J.P. tramasure	On travaille On roule On roule

- Pas de réunions prévues en Juillet/Août.

- Heures d'ouverture du local: mardi et vendredi de 20h à 23h  
samedi de 14h à 18h

La composition du comité ainsi que les coordonnées des responsables du local FSR sont dans ce même bulletin. Conservez ces pages, elles vous seront utiles plus tard. Afin de ne pas couper dans votre FF., des feuilles libres de ce calendrier seront disponibles aux réunions.

## REMARQUES IMPORTANTES:

- Si un des jours de ce calendrier devait coïncider avec un jour de réunion club à Stockel, la réunion FSR est en principe supprimée (sauf entente préalable).

- Lors des réunions où d'après ce calendrier il est prévu de rouler sur le(s) réseau(x), il se pourrait que pour l'une ou l'autre raison (ex.: panne subite, travaux non terminés, etc..) le(s) réseau(x) ne soi(en)t pas en état de fonctionner. Si vous désirez faire rouler votre matériel et que vous venez aux réunions uniquement pour cela, veuillez vous renseigner auprès du responsable de la dernière réunion FSR qui a eu lieu, il pourra vous confirmer la disponibilité des réseaux. Notez que même si le(s) réseau(x) ne sont pas fonctionnels, il y a toujours autre chose à faire.

- Nous rappelons aux "accros" du 3 rails/alternatif que Jean-Pierre Tramasure ainsi que son réseau sont à votre disposition lors de chaque réunion (ou presque) au local de FSR.

Le comité

## Comite-BXL & Responsables FSR pour 1993-94

NOM + FONCTION	TEL.	SPECIALISATION
Michel BROIGNIEZ (2) Président BXL	010/65.87.48 secrétariat	SUISSE: CFF, RhB, FO, BLS, Signalisations B - F - D - NL
Guy BRIDOUX Secrétaire	02/374.88.93	Problèmes électroniques, nouveautés sur le marché, voitures ex-DB
Gilbert COLLIN (2) Resp. réseau FSR	02/770.45.20 en soirée	Electronique, électricité
Jean MATHURIN (1) Trésorier BXL	à contacter aux réunions	Toutes questions de quincaillerie, visseries, boulons, outillage, etc..
Jean-Pierre TRAMASURE Responsable expos (2)	010/41.54.91 02/516.94.73	Alimentation 2/3 rails, atelier de modélisme, prêt de documentation
Pierre COOREMAN (2) Resp. local FSR	02/460.13.40	Electronique, électricité informatique
Camille NAIN (2) Resp. local FSR	02/376.81.93 en soirée	Mécanique du bois et du fer
Paul SMEETS (2) Resp. local FSR	02/354.01.30	Transformations/construction de modèles belges
Guy TYTECA (2) Resp. local FSR	067/67.02.46	Voies étroites Europe et USA, LGB et HOM, vapeur
Jean-Luc WYNS (2) Resp. local FSR	02/428.95.88 en soirée	Réglementation SNCB, CFL, matériel SNCB

(1) Jean Mathurin étant souvent indisponible, nous vous conseillons de le contacter de préférence aux réunions Stockel.

(2) Responsables du local de Schaerbeek (FSR) qui possèdent une clé.

compcomi.bxl

## » MODELISME «

### BEMO-service

Pour ceux qui ne lisent pas la langue de Goethe dans le texte (et pour les autres aussi bien sûr), l'article ci-dessous nous donne quelques conseils utiles. Bien que cet article soit extrait du BEMO-Post n°3, il sera certainement utile même à ceux qui ne suivent pas la marque BEMO.

Afin d'éviter des dégâts au précieux matériel lors du transport, certaines pièces (parfois nombreuses) sont à mettre en place par l'amateur de modèles BEMO. Il nous est demandé de plus en plus souvent comment coller convenablement ces pièces.

Voici trois courtes recommandations pour le collage des pièces à rapporter BEMO:

1) Les carrosseries des modèles sont fabriquées en ABS. Cette matière peut aisément se coller avec la colle liquide KIBRI, en aucun cas avec une colle ordinaire pour le Polystyrol.

2) Pour le collage de pièces métalliques entre elles ou avec des pièces plastiques, nous recommandons les colles instantanées de type Cyano-acrilate (p.ex.: super GLUE 3, Loctite, etc...).

3) Les bogies transbordeurs (Rollböcke) sont livrés uniquement en kit. Ils sont produits en Hostaform; cette matière se colle assez aisément avec des colles instantanées (voir 2).

Extrait de BEMO-Post n°3 qui paraît uniquement en allemand. Traduit par Michel Broigniez, avec l'aimable autorisation de la firme "Institut Dupuis sprl.", importateur de la marque BEMO.

=====



Train d'agence allemand vers Oostende à la sortie de la gare de Bruxelles-Midi le 11 septembre 1992

## Des roues comme neuves.

Il arrive souvent que les roues de nos locomotives s'encrassent. Cela se produit surtout avec les roues qui n'ont pas reçu un traitement de surface.

J'ai résolu ce problème, du moins d'une manière qui me satisfasse, en traitant les roues et les pièces qui participent à la captation du courant d'une série 23 et d'une série 27 " Lima " avec des produits de la gamme " *Kontakt Chemie* " <sup>1</sup>, prévus pour la remise à neuf des contacts électriques et en suivant scrupuleusement les prescriptions du fabricant, lequel a publié une petite brochure intitulée " *Contacts propres* " <sup>2</sup>.

Il s'agit d'appliquer trois produits différents vendus en spray :

- un détergent : le " *Kontakt WL* ",
- un solvant et désoxydant : le " *Kontakt 60* ",
- un lubrifiant anticorrosion : le " *Kontakt 61* ".

Le processus de rénovation s'effectue en quatre phases :

1. Éliminer les poussières et les crasses, et mise à nu des oxydes et des sulfures par application du " *Kontakt WL* ".
2. Vaporiser du " *Kontakt 60* " sur les surfaces précédemment traitées et laisser agir.
3. Retraiter au " *Kontakt WL* ", ce qui facilite l'élimination des oxydes.
4. Vaporiser le " *Kontakt 61* " pour assurer une protection durable.

En les frottant avec un petit morceau de cuir, on obtient des roues impeccables. Pour les roues motrices, j'applique une tension de 5 V, suffisante pour les faire tourner lentement et suffisamment faible pour éviter tout problème vis-à-vis de ces produits.

Pour autant que la voie soit propre et bien posée, votre matériel traité roulera régulièrement, même au ralenti, à votre entière satisfaction. Ceux qui ont visité notre exposition de Wezembeek auront certainement eu l'occasion de constater la régularité de fonctionnement de la " 2752 " de Stéphane

---

<sup>1</sup> On peut trouver ces produits chez pratiquement tous les revendeurs de composants électroniques

<sup>2</sup> On peut obtenir cette brochure, sur simple demande, auprès de l'importateur : " ELTEA " - rue d'Anderlecht, 144 - 1000 Bruxelles - Tél : 02/511.43.69.

# » DOCUMENTATION «

## Un peu d'HISTOIRE: Les TRAINS - "BLOCS".

### Préambule:

Lors de l'étude des voitures ex-allemandes, et plus particulièrement lors de l'élaboration du paragraphe consacré aux rames légères type S, il est apparu nécessaire de se référer au matériel antérieurement transformé pour constituer des rames "blocs".

J'ignorais tout de ce type de convoi et la consultation d'ouvrages tel l'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER BELGES (U. LAMALLE) ne m'a guère aidé. Il y est simplement mentionné qu'en 1907 l'on a décidé d'exploiter à titre expérimental des rames de composition fixe sur la liaison Bruxelles - Anvers.

Monsieur G. NEVE, président de l'ARBAC, s'est révélé une fois de plus une source d'information aussi précieuse que détaillée. Il eut en plus l'amabilité de rédiger une fort bonne synthèse que vous trouverez ci-après, complétée de quelques données additionnelles qu'il m'a communiquées récemment.

Guy Bridoux

### Les trains "blocs"

On peut distinguer trois périodes:

1. A partir de 1907, construction de 3 rames spéciales à composition constante et nombre de places limité destinées à la ligne Bruxelles (N) - Anvers (C).

Ce matériel comprenait les voitures suivantes:

- 1ère cl.:	16.001 de 1907/08	renumérotée en décembre 1932:	80.101
	16.002	"	" : 80.102
	16.003 de 1912	"	" : 80.103
- 2ème cl.:	16.501 de 1907/08	"	" : 80.201
	16.502	" (1)	" : 80.201
	16.503	renumérotée en décembre 1932:	80.202
	16.504	"	" : 80.203
	16.505 de 1912	"	" : 80.204
	16.506	"	" : 80.205
- 3ème cl.:	17.301 de 1907/08	"	" : 80.301
	17.302	"	" : 80.302
	17.303	"	" : 80.303
	17.304	"	" : 80.304
	17.305 de 1911/12	"	" : 80.305
	17.306	"	" : 80.306
	17.307 de 1912	"	" : 80.307
	17.308	"	" : 80.308
	17.309	"	" : 80.309

- fourgons à 15.901 de 1908	(2)			
3 essieux 15.902	"	renuméroté en décembre 1932	:	99.501
15.903 de 1908	"	"	"	99.502
15.904	"	"	"	99.503
15.905 de 1911	"	"	"	99.504
15.906	"	"	"	99.505

- Remarques: (1) la voiture 16.502 a été déclassée entre septembre 1926 et décembre 1932 et remplacée par la voiture salon 1530, renumérotée 80.206 en 1932.
- (2) le fourgon 15.901 a été déclassé entre septembre 1926 et décembre 1932.
- (3) tous les véhicules étaient à caisse en bois; toutefois les voitures de la 3ème rame (16.003, 16.505 et 06, 17.307 à 09) ainsi que les six fourgons étaient tôleés.
- (4) les huit véhicules de la 3ème rame (les six voitures citées ci-dessus, ainsi que les fourgons 15.905 à 06) étaient équipés d'attelages rigides semi-permanents sans tampons; seules les deux extrémités de la rame étaient équipées normalement de l'attelage à vis et de tampons.

Des illustrations de ces matériels peuvent être trouvées dans le "RECUEIL DU MATERIEL A VOYAGEURS A TROIS ESSIEUX ET A BOGIES DE L'ETAT BELGE" de J. VANDENBERGHEN, publié par la SNCB, aux pages 122, 124, 128, 142 pour les voitures et aux pages 94 et 95 pour les fourgons placés aux deux extrémités des convois.

2. Entre le 4 juin 1925 et le 15 mai 1929, le service des trains blocs à nombre de places limité a été progressivement étendu à d'autres lignes que la ligne 25. Il s'agit des lignes 21, 21A, 36, 50, 75, 89, 94, 96, 124 et 161.

Les trains étaient formés de voitures ex-allemandes à portières multiples, transformées par la suppression des cabines de serre-frein et la création de passerelles d'intercirculation réservées au personnel du train.

En 1930, 98 voitures avaient ainsi été transformées et il apparut nécessaire d'ordonner la modification de 55 autres pour faire face à l'accroissement des besoins en attendant de disposer des voitures métalliques de type K1.

La plupart de ces voitures ont été renumérotées en décembre 1932, mais certaines l'avaient été antérieurement. Les immatriculations de ces 153 voitures se répartissaient comme suit:

1ère et 2ème classes	:	80.501 à 32
2ème classe	:	81.001 à 33
2ème et 3ème classes	:	81.501 à 16
3ème classe	:	82.001 à 72.

Le tableau de conversion des numéros de décembre 1932 se présente indiqué ci-après:

1/2e cl: 57.038 -> 80.501

40	2
62	3
63	4
68	5
76	6
78	7
86	8
95	9

04xy 1	10
2	11
3	12
4	13
5	14
6	15
7	16
8	17
9	18
10	19
11	20
12	21
13	22
14	23
15	24
16	25
38	26
39	27
40	28
41	29
42	30
43	31
44	32

2e cl: 57.035 -> 81.023

46	24
51	25
59	26
04y 1	27
2	28
3	29
4	30
5	31
6	32
16	33

2/3e cl: 57.251 -> 81.501

53	2
62	3
65	4
75	5
80	6
81	7
95	8
355	9
04yz 1	10
2	11
3	12
4	13
5	14
6	15
7	16

3e cl: 57.462 -> 82.034

493	35
494	36
514	37
523	38
533	39
565	40
605	41
04z 30	42
31	43
32	44
33	45
34	46
35	47
36	48
37	49
38	50
39	51
40	52
41	53

04z 56 -> 82.054

66	55
67	56
76	57
77	58
78	59
79	60
80	61
81	62
82	63
83	64
84	65
85	66
86	67
87	68
88	69
92	70
95	71
96	72

Remarques: (1) les numéros d'origine des voitures renumérotées avant décembre 1932 (81.001 à 22 et 82.001 à 33) ne sont pas connues.

(2) la signification des numéros se présentant sous la forme O4xy 1... n'est pas précisée; seules les lettres x, y et z semblent indiquer respectivement 1ère, 2ème et 3ème classe.

3. A partir de 1933, les rames composées de voitures en bois ont été progressivement remplacées par des rames de voitures K1.

Il est à noter que les voitures K1 livrées à cette époque ne comportaient pas de soufflets, l'intercirculation étant limitée au personnel d'accompagnement.

Les soufflets furent ajoutés progressivement en 1934/1935 afin de permettre également l'intercirculation des voyageurs.

Les voitures du type Bruxelles - Anvers ont été retirées des trains -blocs et incorporées dans le parc des voitures pour trains radio. Les voitures ex-allemandes ont été remises en service dans les trains composés de matériel type W. Certaines ont été transformées une deuxième fois pour être incorporées dans les rames de trains légers du type S.

La dénomination "train - bloc" a été remplacée par celle de "train express" à partir du changement d'horaires du 15 mai 1938.

G. Nève

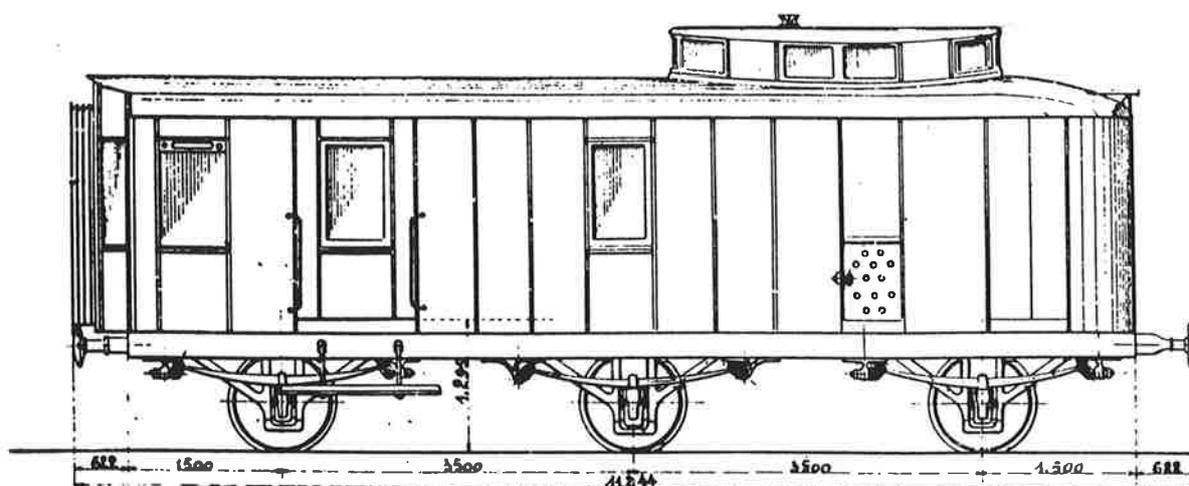


Illustration d'un fourgon des rames "Bloc" originales suivant le recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'Etat belge (Edition SNCB).

=====

Chama, Nouveau-Mexique, altitude 2.500 m., petit village provincial typique isolé, près de la limite de l'état du Colorado. Aucun intérêt pour le commun des mortels, un peu d'agriculture, du bétail, pêche et chasse pour ceux qui aiment ça, ... mais pour les amateurs, la plus grande gare à voie étroite (3 pieds, soit 914 mm) des Etats Unis toujours en service, pour la ligne CHAMA - ANTONITO du CUMBRES & TOLTEC SCENIC RR. Plus d' 1,5 km de long, terminé par un immense triangle de retournement, grand chargeur de charbon typique en bois, énorme château d'eau à deux cols, remise confortable, atelier suréquipé, etc... font de cette gare historique, avec Durango, la plus intéressante de l'ancienne ceinture du Denver & Rio Grande Western, reconverti en touristique. Cette ligne est la plus longue des Etats Unis en voie de 3 pieds : 64 miles, soit 106 kms, et la plus élevée. Le matériel utilisé ici a été récupéré entièrement du Denver & Rio Grande Western à cet écartement. Malheureusement, les voitures voyageurs d'origine manquent totalement. Une quarantaine d'anciens box cars ont été transformés en voitures, ce qui constitue des rames fort différentes du Durango - Silverton. Jaunes canari là-bas, elles sont ici rouge-brun, sensiblement plus petites et moins confortables. Cependant, les gestionnaires ont obtenu des crédits de l'ordre de 300.000 dollars pour la construction de 12 voitures neuves sur des plans originaux, elles sont déjà en chantier. Le parc des locomotives est constitué par des 2-4-2 Mikado, classe K 36, toutes originaires de cette ligne. (Voir leur description dans mon précédent article sur le Durango-Silverton, fin 1989) Depuis septembre 1989, date de notre dernière visite, ce parc évolue avec la remise en service d'autres machines du même type au rythme d'une chaque année. De plus, et ceci est extrêmement intéressant et instructif, une autre mikado, classe K 37 n° 497, seule de sa classe en état de marche, vient de rejoindre cette ligne, fruit d'un échange avec le Durango-Silverton. En effet, cette grosse locomotive y circulait jusqu'à présent, mais, étant moins appréciée pour son poids élevé et son appétit vorace, elle a donc été cédée à notre Cumbres & Toltec en échange d'une K 36 (n°482) en piteux état. Pour la petite histoire, cette machine vient d'être entièrement remise à neuf en 4 mois par le Durango-Silverton, où elle assure maintenant les trains touristique en compagnie de ses consœurs. C'est précisément cette "nouvelle" machine qui a été retenue pour un train spécial, affrété par un organisateur spécialisé, à l'occasion de la Convention de la voie étroite, objet de notre périple sur le nouveau continent.

Il faut souligner que les diverses associations de préservation annexes à cette ligne touristique, non seulement y sont bien accueillies, mais possèdent des moyens et des appuis puissants. C'est ainsi qu'ils viennent de rapatrier d'Alaska, 6 wagons citernes, originaires du Denver

& Rio Grande Western et qui, manifestement, ne serviront que comme attraction historique dans les trains marchandises. Autre exemple, 300.000 dollars ont été récemment attribués par les Etats de Colorado et du Nouveau-Mexique, pour la reconstruction intégrale d'une autre Mikado, classe K 27, parmi les plus anciennes. Cette machine, pratiquement abandonnée était en très mauvais état et incomplète. Elle devrait être opérationnelle dès 1994! On constate qu'une recherche historique se manifeste ici, bien plus que sur le Durango-Silverton, qui vise ouvertement les bénéfices avant tout.

Mais venons en à notre périple. Nous avions réservé, comme d'habitude, une chambre au Station Lodge Hotel de Chama, particulièrement recommandé puisque situé... juste en face du dépôt et du chargeur de charbon. C'est ainsi que le matin dès 6h30, on peut avoir la chance d'être réveillé par la cloche d'une locomotive en train de manoeuvrer et les narines chatouillées par la fumée quand le vent souffle dans la bonne direction! Dès la veille, j'avais pu assister au retour en gare du train quotidien et surtout pu participer pendant plus de 3 heures à toutes les manoeuvres DANS la cabine d'une K 36! Le pied, quoi... Retournement de la locomotive, rangement de la rame, préparation de celle prévue pour le train spécial du lendemain, alimentation en charbon, eau, sable et huiles, nettoyage du foyer et retour au dépôt. L'équipe chargée de ces manipulations est constituée de mexicains, très accueillants et sympathiques, parlent peu l'anglais et heureux de voir quelqu'un qui s'intéresse de près à leur obscure besogne. L'équipe de ligne prend possession de la machine seulement quand celle-ci est en tête de son train, ils sont nettement plus propres, un peu moins accueillants et un tant soit peu "m'as-tu vu"...

Après le souper, à tendance mexicaine, excellent au demeurant, un petit tour au dépôt s'impose avant d'aller dormir. Ambiance vapeur des grands jours: pas moins de 5 machines chaudes, toutes en pression, sont préparées pour le lendemain. Deux pour le train spécial (double traction), une pour le train régulier, une pour un train de travaux et la loco de réserve. Extraordinaire atmosphère que la vapeur de nuit, sensations tant olfactives (ah l'huile chaude!), que visuelle et auditive. Une nouvelle fois, on monte dans les machines, on s'essaie même à la pelle! (les foyers ont quand même 4m50 de long...). Finalement on décide d'aller dormir, il est 2 heures 30! Un bain s'avèrera nécessaire...

Départ du train spécial dès 8 heures. Double traction traditionnelle sur cette ligne: certains ponts ne pouvant supporter deux machines en même temps, la locomotive supplémentaire se trouve placée au milieu du train. Celui-ci, derrière la nouvelle loco, vedette du jour, équipée de son énorme chasse-neige, est composé d'une douzaine de wagons marchandises, le caboose, la deuxième loco et la partie voyageurs avec une dizaine de voitures et enfin le wagon tombereau, aménagé pour les photographes, en

queue de ce train impressionnant mais typique de l'ancienne exploitation.

Examinons la ligne au départ de Chama. Au passage, à la sortie de la gare, admirons une fois de plus, le matériel de service préservé ici pour les trains de travaux de l'époque, matériel bizarre et totalement inconnu pour nous, Européens. Il y a l'enfonceur de pieux (pile driver), l'égaliseur de ballast ou de neige (flanger), le wagon derrick, pour réparations des ponts, les wagons grues et une bonne quantité de wagons de marchandise de toutes sortes, de même que quelques cabooses (fourgons) fraîchement remis en parfait état. A signaler également, deux chasse-neiges rotatifs à vapeur en état de marche. L'un d'eux a servi pas plus tard qu'en avril 1991, pour le déneigement de la voie en prévision de la réouverture de la saison touristique. A certains endroits, l'épaisseur atteignait encore 5 à 6 mètres. Les organisateurs en avaient fait un show pour amateurs dûment prévenus en temps utile! Poussé par deux locomotives, le chasse-neige était suivi par un train spécial rempli de ravagés. Deux jours furent nécessaires à cette opération inhabituelle.

En quittant la gare, et après le pont métallique sur la rivière Chama, la ligne s'élève progressivement le long des contreforts des San Juan mountains, atteignant par endroits 30/4000. Plusieurs "trestles", ponts en bois sans rambarde, sont franchis et quelques typiques châteaux d'eau sont dépassés. Le terrain devient accidenté et la végétation plus alpine. Le temps est superbe, les couleurs de l'automne sont chatoyantes surtout à cette altitude et l'ambiance bon enfant. Une quinzaine d'arrêts-photos sont prévus dans des endroits vraiment inaccessibles. Il est parfois difficile de s'inclure dans la "ligne" des photographes, cinéastes et autres preneurs de son, qui ne veulent en aucun cas voir autre chose que le train vedette. Schéma traditionnel: le train s'arrête, les ravagés en descendent, le train recule hors de vue et dès que tout le monde est prêt, dans un grand silence, le chef de train donne par walkie talkie l'ordre de départ au mécanicien. Passage simulé donc, avec coups de sifflets, purgeurs ouverts et panaches impressionnantes. Puis, nouvelle marche arrière, on rembarque et c'est reparti à une bonne vitesse moyenne de  $\pm$  25 km/h. Nous passons Cumbres pass, qui culmine à 5.000 m, où on retire de la rame la loco supplémentaire qui n'est plus nécessaire. Ceci donne lieu à des manoeuvres intéressantes, surtout le retournement de cette machine sur un triangle couvert enti enneigement. Après croisement d'un train régulier, parcourant la ligne dans l'autre sens, notre train redémarre suivant le même scénario, arrêts-photos jusqu'à Big Horn, en pleine nature, où le train va être entièrement retourné sur un immense triangle. Il sera, à son tour dépassé par un autre train régulier. Et c'est le retour, le temps se couvre, on aura droit pas loin de Chama, à un superbe double arc en ciel pour terminer la journée. Nous débarquons, il est 20h! 12 heures de train, des escarbilles pleins les cheveux, des rouleaux de films partout dans les poches, tout va bien. On recommence après demain!

Guy Tyteca

**" CUMBRES & TOLTEC SCENIC R.R."**



Retour du train de la convention sous un ciel menaçant mais avec un magnifique arc-en-ciel, Septembre 1992. Photos Guy Tyteca.



## - Informations ferroviaires -

### Composition des trains internationaux saison 1992/93 (1ère partie)

La plupart des modélistes que nous sommes, essayent de s'approcher le plus souvent possible de la réalité. Ce n'est évidemment pas toujours possible étant donné qu'il y a beaucoup de facteurs qui rentrent en compte. Dans la série d'articles qui vous seront présentés, nous tiendrons compte des facteurs suivants :

- nous donnerons la composition des trains internationaux circulant uniquement sur le réseau SNCB.
- toutes les références seront données et porteront sur l'échelle exacte 1/87ème
- nous donnerons la composition entière étant donné que les membres peuvent faire circuler leurs rames sur le réseau de Schaerbeek qui permet des compositions réelles. Toutefois il est toujours possible de réduire ces compositions afin d'adapter la rame à son propre réseau.
- pour certaines voitures (exemple les voitures SNCB I10) nous ferons référence à des voitures similaires (voitures SNCB I6 Eurofima) étant donné qu'elles n'existent pas (encore).
- nous prendrons en compte toutes les marques disponibles sur le marché.

Remarque : les compositions données sont théoriques, sur le terrain elles peuvent légèrement varier et ce notamment les jours d'affluence.

#### Abréviations utilisées :

Hle = locomotive électrique	Hld = locomotive diesel
A = voiture de 1ère classe	B = voiture de 2ème classe
Bc = voiture couchette	D = fourgon
SR = voiture bar - dancing	t = voiture à couloir central
m = voiture de min. 24,5 m	WL = voiture lits
WR = voiture restaurant	61 = voiture climatisée
s = couloir latéral dans les fourgons	
DD = fourgon ouvert pour le transport d'automobiles à 4 essieux	
Le = fourgon ouvert pour le transport d'automobiles à 2 essieux et 2 étages	

#### Réseaux :

SNCB = Société Nationale des Chemins de fer Belges  
 CFL = Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois  
 DB = Deutsche Bundesbahn (Chemin de fer Fédéral d'Allemagne)  
 DR = Deutsche Reichsbahn (Chemin de fer Impérial Allemand ex. est Allemand)  
 DSB = Danske Statsbaner (Chemins de fer Danois)  
 FS = Ferrovie dello Stato (Chemins de fer Nationaux Italiens)  
 NS = Nederlandse Spoorwegen (Chemins de fer Néerlandais)  
 NSB = Norges Statsbaner (Chemins de fer Nationaux de Norvège)  
 ÖBB = Österreichische Bundesbahnen (Chemins de fer fédéraux Autrichiens)  
 SJ = Svenska Statens Järnvägar (Chemins de fer Nationaux de Suède)  
 SBB CFF FFS = Chemins de fer Fédéraux Suisses  
 SNCF = Société Nationale des Chemins de fer Français  
 SZD = Chemins de fer Soviétiques

1) Train EC 94 " IRIS "

Horaire : Chur 10.23 - Basel 13.06/22 - Luxembourg 16.49/59 - Bruxelles Midi 19.28  
Composition donnée au départ à Luxembourg (du au rebroussement en gare de Luxembourg)

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Luxembourg - Bruxelles Midi	Hle 20	SNCB	Roco 43670 (2018)
Basel - Bruxelles Midi	Bpm 61	CFE	Roco 44770
" - "	Bpm 61	CFE	Roco 44770
" - "	Am 61	CFE	Roco 44655
" - "	WR	SNCB	Jouef 5328 ou 5330 (*)
Chur - Bruxelles Midi	Apm 61	CFE	Roco 44771
" - "	Bpm 61	CFE	Roco 44770

(\*) La voiture bar peut être soit de couleur bleue (réf.5328) ou orange (réf.5330), toutefois dans la majorité des cas il s'agit d'une voiture bar orange.

2) Train EC 95 " IRIS "

Horaire : Bruxelles Midi 12.20 - Luxembourg 14.49/14.59 - Basel 18.25/18.54 - Chur 21.46

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Bruxelles Midi - Luxembourg	Hle 20	SNCB	Roco 43670 (2018)
Bruxelles Midi - Chur	Bpm 61	CFE	Roco 44770
" - "	Apm 61	CFE	Roco 44771
Bruxelles Midi - Basel	WR	SNCB	Jouef 5328 ou 5330 (*)
" - "	Am 61	CFE	Roco 44655
" - "	Bpm 61	CFE	Roco 44770
" - "	Bpm 61	CFE	Roco 44770

(\*) Voir train EC 94.

3) Train 254 " TPJ "(roule uniquement le jeudi et le vendredi)

Horaire : Paderborn 14.15 - Aachen Hbf 18.03/18.16 - Bruxelles Nord 20.27

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Aachen Hbf - Bruxelles Nord	Hle 23 ou 27	SNCB	Lima 208023 (2735) Lima 208025 (2301,42,83) Lima 208182 (2374)
Paderborn - Bruxelles Nord	Am	DB	Roco 44747
" - "	Am	DB	Roco 44747
" - "	BDm	DB	Roco 44749
" - "	Bm	DB	Roco 44746
" - "	Bm	DB	Roco 44746
" - "	Bm	DB	Roco 44746
" - "	Bm	DB	Roco 44746
" - "	Bm	DB	Roco 44746

La rame peut - être inversée et la composition peut atteindre jusqu' à 16 voitures (il suffit d'ajouter des voitures de 2ème classe de la DB de type Bm).

4) Train 255 " TPJ " (roule uniquement le dimanche et le lundi)

Horaire : Bruxelles Nord 18.00 - Aachen Hbf 20.10/20.22 - Paderborn 23.37

Pour la composition voir train 254.

5) Train 238

Horaire : Köln Hbf 13.17 - Aachen Hbf 13.59/14.09 - Bru. Midi 15.56/16.10 - Paris N. 18.59

Composition au départ de Köln.

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Aachen Hbf - Bruxelles Midi	Hle 27	SNCB	Lima 208023 (2735)
Köln - Paris	A9 61	SNCF	Roco 44667
" - "	A9 61	SNCF	Roco 44667
" - "	Bt11 61	SNCF	Lima 309193k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k

Remarque : en gare de Bruxelles Midi on change la locomotive et on ajoute des voitures ce qui donne la composition suivante :

Bruxelles Midi - Paris N.	Hle 15	SNCB	Lima 208027 (1505)
Köln - Paris	A9 61	SNCF	Roco 44667
" - "	A9 61	SNCF	Roco 44667
" - "	Bt11 61	SNCF	Lima 309193k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
Bruxelles Midi - Paris N.	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	Bt10 61	SNCF	Lima 309184k
" - "	A9 61	SNCF	Roco 44667
" - "	A9 61	SNCF	Roco 44667



Train RE 255 composé de 8 Hv DB dans le faisceau de Schaerbeek groupe R, Photo Jean-Luc Wyns.

Foire de NURNBERG : cuvée 1992 (suite du FF.156) par Guy Bridoux

#### 4. ACCESSOIRES ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES, ALIMENTATIONS

BERG + BROMAN: Détection d'occupation de voie, TCO, dispositif électronique simulateur d'inertie des convois.

DIGITAL PLUS: Modules de commandes (codeurs) et décodeurs de locomotives compatibles avec les systèmes MARKLIN et ARNOLD mais offrant, selon leurs auteurs, de meilleures performances.

HARTEL: - un système TCO conforme aux usages de la DB  
- des modules électroniques divers en kits.

LAUER: La gamme LAUER semble assez stable. Comme nouveautés, elle présentait un module pour conversion de locomotives 2 -> 3 rails particulièrement peu encombrant baptisé MWS "L" (3,1 cm3), ainsi qu'une TC par infrarouge.

REPA: - des alimentations à régulation électronique (avec modèle spécial pour moteurs sans fer tel FAULHABER, réputés ne pas supporter les commandes par largeur d'impulsions ou similaires)  
- des décrocheurs pour pratiquement toutes les échelles, et une version pour voie Märklin HO (réf. 022)  
- moteur d'aiguillage lent (similaire de conception aux FULGUREX et LEMACO) (réf. 009)

SALOTA: continue à développer son système de gestion de réseaux (toutes échelles sauf Z) basé sur une unité de base permettant le contrôle simultané de 5 convois.

S.E.S. (Schmidt Elektronik):  
- système d'identification des convois par numérotation  
- gestion de gares cachées

SB MODELLBAU: décodeur pour système numérique Märklin pouvant remplacer le module C82 dans l'équipement de matériel 2 rails -convient pour moteurs FAULHABER

SOMMERFELDT: - nouvelle caténaire autrichienne en HO  
- nouvelle caténaire DB en N

SYMOBA: - des simulateurs électroniques d'inertie, avec, ici aussi, une version spécifique pour les moteurs sans fer  
- des systèmes d'éclairage et de fin de convoi directement applicables à la rame VT 08 de LIMA, à la locomotive ROCCO réf. 43535, à l'E 18 de RIVAROSSO, etc...  
- des diodes LED de 2 mm bien adaptées à nos besoins

TITAN: la gamme d'alimentations classiques, des modèles à contrôle électronique, ainsi qu'une version pour moteurs genre FAULHABER

UHLENBROCK: - nouveau bloc-système pour échelles HO et N  
 - module pour protection des moteurs FAULHABER en collaboration avec REPA

VERBECK MODELLBAU: - un système de commande numérique complet, le DIGICOM  
 - un IMPURE-modul pour la protection des moteurs genre FAULHABER

ZIMO: cette firme autrichienne présente un système universel de gestion numérique d'un réseau complet, avec organes de commande, décodeurs de locomotives (pour moteurs AC, DC, ou DC FAULHABER), TCO etc...

#### En conclusion de ce paragraphe:

- des codeurs, décodeurs et logiciels compatibles avec le système digital de MARKLIN se rencontrent de plus en plus sur le marché, offrant des avantages de prix et/ou de performances

- il y a un problème réel de protection des moteurs à rotor sans fer genre FAULHABER, vis-à-vis de certains types d'alimentation L'on conçoit que la faible inertie des rotors de tels moteurs les rendent aptes à répondre à des fréquences bien plus élevées que les moteurs classiques. Or, de nombreuses alimentations électroniques et toutes les alimentations numériques font appel à des systèmes impulsionsnels, d'où le problème auquel un nombre croissant de constructeurs semble s'intéresser.

#### 5. ACCESSOIRES DE DECORS

BRAWA: - présentée dans le catalogue "décor", une draine de la DB à été omise dans l'inventaire des nouveautés en matériel roulant Il s'agit d'un engin d'entretien des caténaires.  
 - très "british" une cabine téléphonique rouge du GPO, une horloge de carrefour sur poteau  
 - des luminaires allemands, anciens et récents.

BUSH: - une nouvelle série d'arbres de 75 à 155 mm de haut  
 - des P.N. suisses et hollandais  
 - des plaques de polystyrène simulant des briques, du crépi, des trottoirs, des emplacements de parking  
 - un viaduc et des entrées de tunnels  
 - des barrières et clôtures diverses en bois  
 - un immeuble en construction adjoint à un immeuble à pignons  
 - des tapis et éléments de flochage

FALLER: un document de nouveautés de 24 pages, où l'on peut citer en évitant ce qui est trop typiquement germanique:  
 - un viaduc en pierres, en HO  
 - un foyer d'habitations (réf. 378), un immeuble à 4 étages (réf. 924), un garage MERCEDES, une montgolfière "EUROPA", le tout en HO  
 - camionnette et camion avec fil de guidage incorporé à la chaussée  
 - de nouvelles séries d'arbres en HO et en N  
 - en N, villas et maisons campagnardes

FRITZ SCHIFFSMODELLANLAGEN:

- écluses fonctionnelles, péniches et bateaux divers télécommandés en HO.

HEKI: - nouvelles séries d'arbres en HO, N et Z  
 - revêtements routiers  
 - ballast en liège pour toutes voies du HO au Z

KIBRI: rien que pour le HO:  
 - des rampes de 6% droites et courbes en viaduc  
 - des grues mobiles  
 - des véhicules spéciaux articulés pour transports industriels spéciaux  
 - des véhicules de chantier et d'exploitation forestière

MERTEN: poursuite de la vaste gamme de personnages pour toutes échelles mais pas de prospectus 1992

M K D: Ici non plus pas de prospectus 1992  
 La promesse de le faire parvenir ultérieurement, faite par A. PRAS lui-même, n'a pas été tenue.

NOCH: - une douzaine d'arbres pour le décor de réseaux HO ou TT  
 - rochers d'escalade  
 - un réseau Z en valise "paysage d'hiver"  
 - éléments de décor rural en HO  
 - forages et revêtements routiers en HO et en N

POLA: - éléments de décor industriel: usine à gaz, cheminée, hangar agricole, remise à locomotives, dépôt de tramways  
 - maisons "rococo" et milieu de siècle  
 - décor hollandais, ponts simples et doubles, petites maisons, péniche, entrepôt ancien

PREISER: - nouveaux personnages du monde paysan, patrouille scoute, gendarmes et policiers belges, parade de cirque (HO)  
 - brouettes, diables, cartons et chargements divers (HO)  
 - course cycliste (acteurs et spectateurs, barrières nadar etc) (HO)  
 - une gamme de personnages à l'échelle II (voyageurs, touristes, sportifs d'été et d'hiver)

SCHNEIDER: toujours de nouveaux types de réverbères et lampadaires en HO et en N

SILHOUETTE Modellbahnzubehör (firme munichoise)  
 - gamme SILFLUR d'arbres et d'arbustes de diverses essences et de diverses tailles  
 - combinaison de troncs et de feuillages à placer soi-même, une formule tout à fait originale  
 (HO, une partie de la gamme est aussi disponible en O)

VOLLMER: des nouveautés bien sûr, mais trop "typées"

VLESSMANN: de superbes lampadaires en "fer forgé", pour le HO

## 6. VEHICULES ROUTIERS

BREKINA: - quelques belles Mercedes et BMW ainsi qu'un ensemble de combis VW  
 - des véhicules de transport de la DR  
 - des tracteurs, camions et remorques de transporteurs allemands  
 - des véhicules de pompiers (dont un vieille Citroën) et de nombreux véhicules de police allemands  
 - des véhicules de livraison de brasseurs  
 Le tout à l'échelle HO!

HAG: des voitures de prestige Porsche et Ferrari à l'échelle O

HERPA: un vaste programme de nouveautés, difficile à résumer  
 un catalogue des plus complets avec suppléments trimestriels

I.M.U. Modellauto Berlin:

- en O des modèles de prestige Porsche et Ferrari
- en HO des dizaines de nouveautés en matériel allemand et Volvo, des camions Magirus, des autobus
- en N, 30 nouveautés dont une large part de voitures de prestige mais aussi une TRABANT

PRALINE: - ici aussi une centaine de nouveautés à l'échelle HO dont diverses voitures françaises, italiennes et américaines  
 - quelques véhicules à l'échelle O: Opel Manta, Ford Transit

VLESSMANN: - en plus de son programme de luminaires, ce constructeur présente en 1992 des véhicules de services de sécurité sur base de combis VW et de Audi 100 (HO)

\*\*\*\*\*

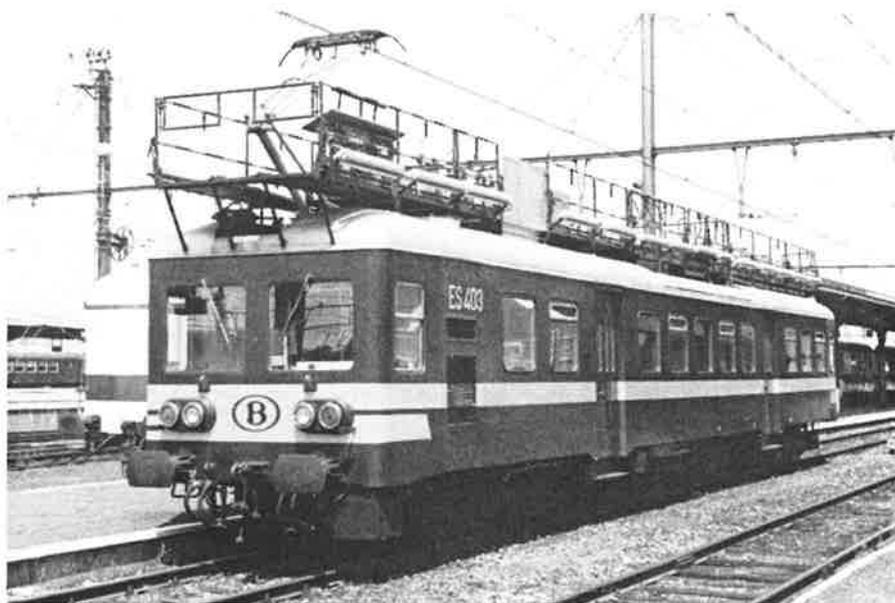


AR 4405 + 4404 encadrant deux remorques d'autorails, tous les véhicules sont en nouvelle livrée. Langerbrugge le 21 juillet 1992.



La locomotive-tender ELNA du CFV3V  
vient de "faire de l'eau" à la  
remise de Mariembourg, le 27-07-92.

L'autorail ES en livrée IC/IR en  
activité en gare de Mons,  
le 17 mai 1992.



La CC 5403 lors des journées  
"Portes ouvertes" de Salzinnes  
le 14 septembre 1992.

MINUTE - DERNIERE MINUTE - DERNIERE MINUTE - DERNIERE MINUTE -  
 =====

Un Föhn favorable nous a apporté un dépliant de nouveautés 1992/93 de la marque ROCO. Celui-ci s'adresse uniquement au marché suisse et est d'ailleurs composé de 11 références en N, 36 en HO, 6 en véhicules routiers et 8 en MINITANKS. La plupart de ces références sont réservées à la Suisse, mais d'après nos informations, tout bon détaillant belge doit pouvoir vous les fournir (sic).

NDLR: Personnellement je trouve ce procédé regrettable, car il n'est jamais certain à 100% que l'on puisse obtenir ces références, et de plus il faudra aussi compter avec une augmentation substantielle du prix par rapport aux articles semblables du catalogue général. Mais voilà, c'est à prendre ou à laisser..! Deux références très intéressantes pour les amateurs qui font "du belge" et ceux surtout qui font circuler le matériel étranger venant en Belgique:

**Réf. 44650: voiture couchette 2e cl. Bc bleue à bande blanche de type EUROFIMA qui circule régulièrement sur les trains 499/498 Oostende - Bruxelles - Basel - Zürich - Chur (Coire) et retour. Cette voiture a été vendue précédemment sous la réf. 54234 lorsque les voitures de la série EUROFIMA de ROCO sont sorties il y a quelques années déjà.**

**Réf. 44669: voiture de 1ère Cl. Am EUROFIMA en livrée EC (2 tons de gris) qui devrait normalement circuler en Belgique dans les trains en provenance et à destination de la Suisse. (NDLR: j'observe ces trains depuis quelques semaines déjà sans avoir aperçu une nouvelle livrée). Ces voitures circulent aussi vers la France et l'Italie, espérons donc les voir chez nous lorsqu'elles seront toutes passées en révision à l'atelier de Olten (CH). Cette voiture vient en complément idéal des Bmp réf. 44770 et Amp réf. 44771 également en livrée EC. Par contre en livrée orange C1 réf. 44655 elle est renseignée en "fin de série" au catalogue général.**

Pour les fanas de la Suisse et/ou du matériel helvétique, le prospectus cité plus haut conseille l'adhésion au **CLUB ROCO SUISSE** afin d'être tenu au courant de l'actualité en Suisse.

Envoyez vos coordonnées à: ROCO Modellspielwaren AG, Birkenstr. 109 CH - 9443 Widnau (SG) Suisse (Précisez la langue, FR ou D). Pour de plus amples renseignements concernant ce qui précède, Michel Broigniez se tient à votre disposition.

**BEMO**: dernières nouveautés.

Cette marque sort ces derniers temps les nouveautés à un rythme soutenu, preuve de son dynamisme et de sa bonne santé (contrairement à ce qu'a écrit une revue bien connue d'outre-quiévrain).

Les références suivantes sont disponibles dès à présent:

Le coffret BERNINA réf. 7258/130, les HV complémentaires A 3281/102, B 3282/105 et 107, les HV du Brünig A, B et AB 3271/422, 3276/413 et 3277/429, la loco à crémaillère HGe 4/4 II du FO en 2 numérotations, réf. 1262/201 (N°101) et 1262/207 (N°107), plusieurs wagons de marchandises.

**KLEIN MODELLBAHN**: dernières nouveautés.

les wagons belges Eos réf. 3412B, Sgnss réf. 3649 plat B chargé d'un conteneur DK, un wagon frigo DB en époque IV.

M.B.