

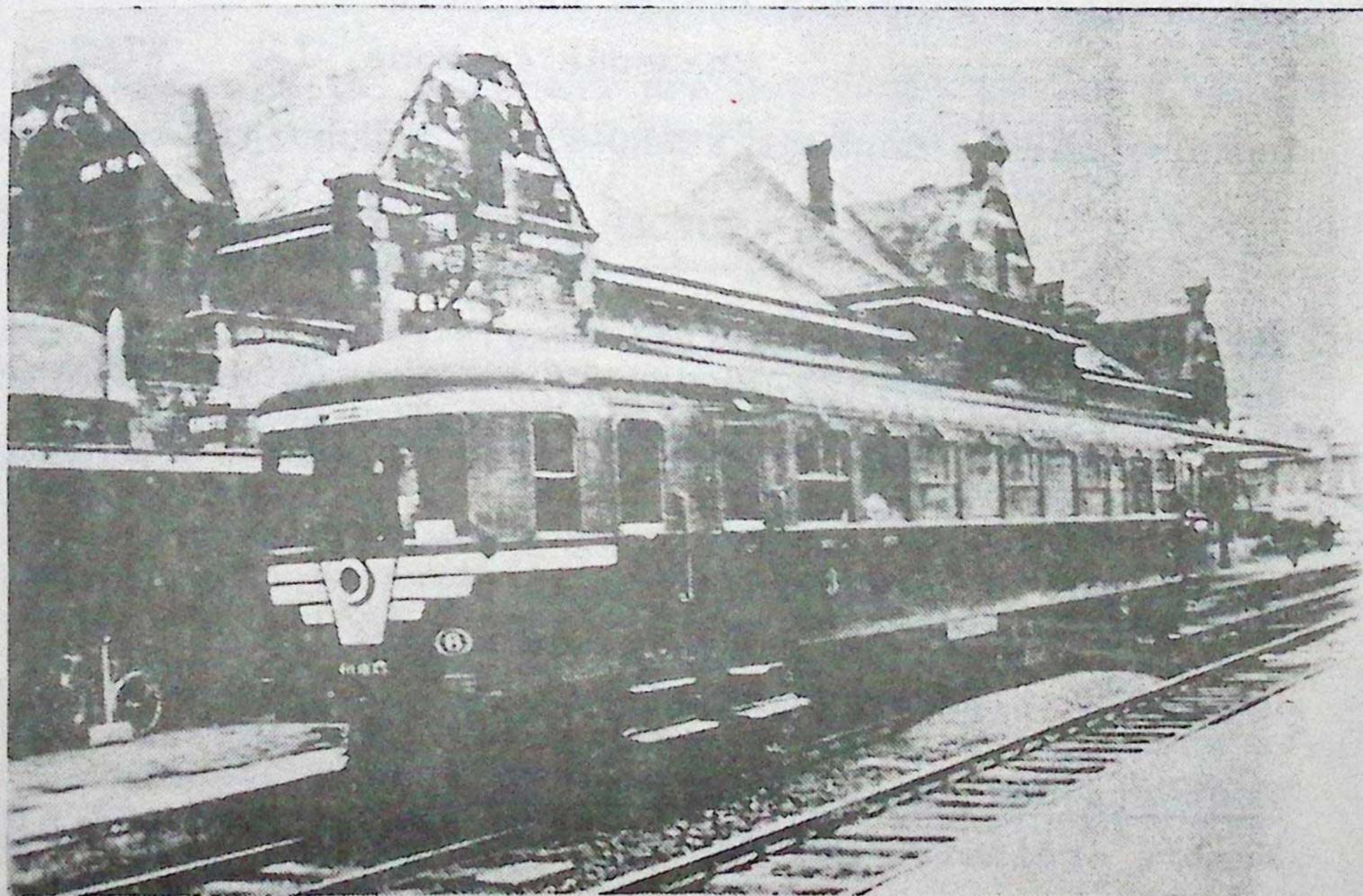
FERRO FLASH



POSTE - si retour :
Ed. resp. J. DELCOURT
Rue E. Hulin, 22
7111 Saint-Vaast



ED. RESP. JENNY DELCOURT - 22, R. E. HULIN - 7111 - ST-VAAST

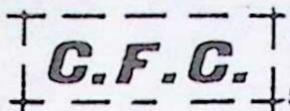


CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
N°93 Août 1984

MENSUEL

**MODELISME
DOCUMENTATION**

INFORMATIONS FERROVIAIRES



Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES:

Michel BROIGNIEZ
Rue de la Victoire, 145 Bte 9
1060 - BRUXELLES

Secrétariat CENTRE:

Henri HAUBE
Rue Dr Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE

Les demandes de renseignements et les changements d'adresse, sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les articles et photos pour FERRO-FLASH sont à faire parvenir à
Monsieur Henri HAUBE
Rue Dr Grégoire, 51 7100 - LA LOUVIERE

Les revues à Monsieur Pierre HAUTEFIN
Chaussée de Mons, 125 7160 - HAINE-ST-PIERRE

Les demandes d'anciens FERRO-FLASH à Monsieur Maurice FRANCOIS
Rue E. Hulin, 22 7111 ST-VAAST

Comptes Bancaires 1984

<u>CENTRE:</u> 271-0061822-65	068-2027307-34
Club Ferroviaire du Centre HOUDENG-GOEGNIES	Club Ferroviaire du Centre HOUDENG-GOEGNIES

BRUXELLES: 068-2027267-91
Club Ferroviaire du Centre
SECTION BRUXELLES

Montants des cotisations pour 1984

Membre ordinaire avec service FERRO-FLASH : 500 francs
Membre ordinaire sans service FERRO-FLASH : 250 francs
Membre bienfaiteur : 800 francs et plus.

(N'oubliez pas de mentionner vos noms et adresses ainsi que votre numéro.)

PRIERE DE JOINDRE POUR TOUTE CORRESPONDANCE S.V.P UNE ENVELOPPE
TIMBREE ET SELF ADRESSEE POUR LA REPONSE.

Mois de septembre: REUNION MENSUELLE

Samedi 22 septembre.

Attention! Changement de local!

Notre réunion se tiendra dans le magasin
du charbonnage de Bois-du-Luc

Rue Saint Patrice

HOUDENG-AIMERIES

(I plan d'accès paraîtra dans FF de septembre)
(voir annexes)

Au programme: de 13H00 à 14H30: visite libre de l'exposition

"Le Train-Train d'une Région"

de 14H30 à 15H00: rassemblement des membres au
rez de chaussée du magasin.

Venez nombreux!

15H00: conférence:

"La construction de matériel ferroviaire en 1910"

par A. BOMAL

La séance de modélisme initialement prévue: construction d'un
autorail en plasticard, est reportée au mois d'octobre.

Expositions LE TRAIN-TRAIN D'UNE REGION

Le Centre d'Expression et de Créativité régional de Thudinie et la Coopérative d'Information, de Recherche et d'Action Culturelles de l'arrondissement de Thuin (CIRAC) regroupe depuis 1977 une dizaine d'ateliers créatifs répartis entre Thuin et Chimay.

Il y a quelques années, ces ateliers choisissaient un thème commun qui correspondait à un produit itinérant : celui d'un train qui irait de village en village comme la ligne de chemin de fer (la ligne I09) qui allait de Mons à Chimay en passant par Lobbes. Chaque atelier a pris en charge des éléments du thème. L'accumulation de tous les travaux a donné une exposition qui propose à la fois une carte d'identité des ateliers créatifs et un itinéraire dans le temps du chemin de fer dans la région Sud-Hainaut entre 1882 et 1963.

En proposant cette exposition dans le Centre, l'Ecomusée Régional a souhaité lui donner une dimension régionale. Pour ce faire, notre Club propose une courte information sur les premières lignes de chemin de fer dans le Centre, leur développement... puis la suppression des lignes et les gares immolées au profit d'un modernisme parfois peu convaincant.

l'exposition sera présentée aux ateliers du Bois-du-Luc, rue Saint-Patrice à Houdeng-Aimeries du 13 au 26 septembre 1984 (du lundi au vendredi de 9 à 16 heures, les samedis et dimanches de 13 à 16 heures), en collaboration avec la direction générale des Affaires culturelles du Hainaut.

Vie des clubs

4

Les modules N seront à Rebecq les 15, 16, 22 et 23 septembre, ils doivent fonctionner et être surveillés durant ces 4 jours.

Si vous êtes disponible l'un de ces quatre jours et que vous vouliez rendre service au Club, contacter:

Henri HAUBE (064) 22.51.23

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 LA LOUVIERE

Je recherche en prêt pour Bois-du-Luc des dias ferroviaires dans la région du Centre, antérieures à 1982 (SNCB et SNCV, machines à vapeur, diesels, électriques, autorails diesels, bâtiments ferroviaires, trains de voyageurs et de marchandises). Les dias seront restituées à leur propriétaires après l'exposition. Prendre contact avec Henri HAUBE (adresse, voir ci-dessus).

Lorsque vous lirez ces lignes, notre ouvrage sur les autorails remisés à Haine-Saint-Pierre sera sorti de presse. Il est disponible à notre local au prix de 200 Frs ou franco en versant la somme de 235 Frs au compte 271-0061822-65 du C.F.C.

CORRIGENDUM: l'article sur la locomotive diesel 6084 paru dans FF N° 90 de mai 1984, est de Marcel HOVERTIN et non P. HOVERTIN comme indiqué.

HO

Bonne nouvelle pour nos amis Märkliniste: le circuit Märklin du réseau du Club fonctionne de nouveau.

En bref

LMS: 15 et 16 septembre: (de 9H à 19H00): exposition de modélisme au "Vleeshuis" Grote Markt à Lier (Lierre).

MTUB/MSVB: 22 septembre: voyage en tram historique sur le réseau STIB et visite des installations STIB de Haren.

TTZ: 22 septembre: visite du dépôt SNCB de Schaerbeek.
6 octobre : visite du dépôt SNCB de Kinkempois.

VEBOV: 8 et 9 septembre: week-end modélisme au Musée des Trams à Edegem (de 14H à 18H00).

Notre couverture ce mois-ci: autorail 60I.05 en gare de Haine-Saint-Pierre.

Photo: Bruno Dedoncker/ARBAC

P8 à monter

La maison "REVELL" présente un exemplaire de la P8 à assembler. Selon cette firme la locomotive aurait roulé sur le réseau FS sous le numéro 53I.270.

Ce dernier est de pure fantaisie, elle n'a jamais usé les voies italiennes. Néanmoins, le modèle est assez facile à monter, j'ai obtenu le meilleur résultat pour la peinture en procédant comme suit:
 I couche de noir mat (peinture pour tableau noir).
 I couche de verni satiné.

Lima vient de sortir les voitures du train "Navette" moyennes distances dans leurs nouveaux coloris et formes. Ces articles portent le n°30927I et 309273 respectivement pour les voitures et la voiture pilote. Ces trains sont tractés ou poussés par des E 646 également sous de nouveaux coloris et disponibles chez LIMA.

ROCO nous présente une puissante locomotive à vapeur groupe 57 des DB (Ex GIO des chemins de fer prussiens). Cette locomotive a roulé en Italie sous le n°de série 473.

Savez-vous que ROCO a mis sur le marché 4 locomotives italiennes E 626: la 410, 059, 080, 075. Ces deux dernières ne sont disponibles qu'en Italie, elles sont importées par GIEFFECI SAS via F. Baracca, 9
 20053 MUGGIO (MI) ITALY

Elles sont peintes, respectivement, les deux premières en brun, et les deux dernières en blanc et noir, couleurs de l'époque.

La E 632 vient de sortir en Belgique, fabriquée par LIMA. Cette locomotive représente la dernière née des locomotives italiennes, celle-ci est destinée à la remorque des trains lourds voyageurs. Sa soeur la E 633 remorquera des trains plus lourds de marchandises.

J. MURADOR

PETITES ANNONCES

RECHERCHE: voitures à plateformes Märklin N° 4002.

Locomotives à vapeur Märklin HO.

S'adresser à Christian Hacardiaux, tous les vendredis soir au C.C.C, local de la rue A. Renard à Houdeng-Goegnies.

A LA SNCB

EVOLUTION DU TRAFIC - EXERCICE 1983

1. Trafic voyageurs

Le trafic des voyageurs, en baisse de 4,3%, a été influencé par divers facteurs, notamment par :

- l'augmentation des tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages de 6%;
- la modification des prescriptions d'utilisation des abonnements scolaires valables une fois par semaine;
- la modification du mode de délivrance et de validation des abonnements;
- la fermeture de six points d'arrêt tarifés et l'ouverture d'un seul.

En service intérieur, le trafic a été de 155,5 millions de voyageurs en 83 pour 162,5 millions en 82, soit une diminution de 4,3%.

En service international, les chiffres sont de 8,4 millions en 82 et 8,3 en 83. Le nombre de voyageurs/km est passé, en trafic intérieur, de 6.878,9 en 82 à 6631,2 millions de voyageurs/km en 83, soit une diminution de 3,6%. En service international, ces chiffres sont de 975,5 millions en 82 et 941,2 millions en 83.

Quant aux recettes, elles s'élèvent à 9152,4 millions de francs en 82 et 9305 millions en 83, soit une augmentation de 7,1% pour le trafic intérieur. Pour le trafic international, les recettes sont de 1783,7 millions de francs en 82 et 1830,4 en 83, soit une augmentation de 2,6%.

Notons, en trafic international, une diminution de voyageurs transportés en train auto-couchettes (-21%), des voyageurs transportés par voitures-couchettes (-24%), par voitures-lits (-10%).

Les cartes Inter-rail, Inter-rail Sénior et les billets BIGE se sont aussi moins bien vendus (respectivement -43%, -25% et -7%)

Les cartes International Senior, par contre, ont connu une augmentation de 75%.

2. Trafic marchandises

a) envois de détail

En nombre d'envois, le trafic est resté quasiment stationnaire (-1%). Le tonnage global transporté a, quant à lui, baissé de 12% et la perte de recettes totale s'élève à 1,5%.

Les principales raisons de ces diminutions sont :

- la diminution du poids moyen par envoi;
- la concurrence de la poste par l'instauration du transport des petits paquets jusqu'à un kilo.

4

b) wagons complets

Par rapport à 1983, une légère augmentation des transports effectués par la SNCB a été constatée : +1,4% en tonnes et + 1,2% en tonnes/km. Les recettes ont augmenté de 6,2%.

Par courant de transport, le trafic intérieur, l'importation terrestre et le transit terrestre sont en croissance; l'exportation terrestre et l'exportation maritime restent stationnaires; l'importation maritime, le transit maritime à l'entrée et le transit maritime à la sortie sont en baisse .

Par catégorie de marchandises, le volume total transporté pour les secteurs combustibles solides, minerais et produits métallurgiques a diminué de 0,07% par rapport à 1982; il y a diminution assez conséquente de transport de coke de Zeebruges et Haren vers Seraing et du transport de minerai en transit d'outre-mer vers la sidérurgie luxembourgeoise; les produits métalliques par contre, augmentent de 8,8% en tonnes et 2,2% en tonnes/km. Pour les autres produits, il y a une hausse globale de 4,7% en tonnes;

Augmentent : les produits agricoles (sucre, céréales au départ de la France), les produits de carrières (+4%), les produits chimiques (+7,9%), les produits divers (+7,5% pour les tranconteneurs, caisses mobiles et véhicules routiers en trafic rail-route).

Diminuent : les matériaux de construction, les textiles et cuirs, les huiles minérales.

c) Evolution du parc de wagons

- le parc de wagons fermés passe de 15.467 au 1.1.83 à 14.110 au 1.1.84; la différence de 1357 wagons s'explique par la mise hors service de ces wagons pour cause d'usure;
- le parc de wagons tombereaux à deux essieux passe de 4.195 à 4.054 pour les mêmes dates. La différence s'explique essentiellement par le rebutage des vieux wagons type E. Par contre, il y a 2.443 tombereaux à bogies le 1.1.84 contre 2.169 le 1.1.83. 274 wagons ont été construits par BREC en 1983;
- le parc de wagons plats reste quasiment stationnaire et s'élève à 14.045 wagons de toute catégorie;
- le parc de wagons de particuliers passe de 3.681 le 31.12.82 à 3.461 le 31.12.83, soit une diminution de 220 wagons.

B. DIEU

MODELISME

Les autorails Type 600 de la SNCB: =====

La sortie par Trix de l'autorail VT 62.904, tant en HO qu'en N, nous donne l'occasion d'examiner son utilisation sur un réseau belge.

Un peu d'histoire:

En 1930, se posait déjà, pour la toute jeune SNCB (elle avait 4 ans), le problème de l'exploitation la plus économique possible des lignes secondaires. Aussi, furent commandées en même temps, trois "automotrices" à moteur diesel (type 600), et trois automotrices à vapeur (type 500). On voulait ainsi comparer les mérites des deux techniques dans ce cas particulier!

Les trois autorails, baptisés Type 600, étaient d'origine allemande. Construits par E.V.A. (Eisenbahn Verkehrs Aktiengesellschaft à Friedrichshafen), ils étaient munis d'un moteur diesel Maybach. C'était une grosse voiture à bogies (40 t.), au profil alourdi par un lanterneau imposant et des fenêtres étroites.

Le moteur Maybach était un quatre-temps à six cylindres en ligne avec injection pneumatique. Il donnait 150 ch. à 1.350 t./min.. Il entraînait une boîte mécanique à quatre rapports et quatre embrayages individuels. L'inverseur était logé dans la boîte. L'attaque des essieux moteurs se faisait à l'aide d'un faux-essieu par des bielles d'accouplement extérieures. En 1933, en modifiant le poids et la forme des pistons, on réussit à faire tourner le moteur plus rapidement (1.400 t/min) et à porter la puissance à 175 ch.. La vitesse de l'engin, 65 kmh, était faible, mais semblait suffisante.

La première de ces voitures fut mise en service le 6 janvier 1930, les deux autres le premier juin 1930. Cela explique que les 600.02 & 600.03 diffèrent du 600.01 par la disposition des compartiments et du WC, et donc des fenêtres.

Les trois autorails, basés à Gand, ont été mis en service sur les lignes entre Gand et Eecloo, Gand et Anvers et Gand et Thielt. Au premier mai 1931, les trois voitures avaient parcouru 262.000 km! Bien que conçus pour remorquer une ou deux voitures de 25 tonnes, ils ont toujours roulé seuls.

Les autorails ont été endommagés à Furnes en mai 1940 et réformés en juin 1946, sauf le 600.02 qui, réparé, a encore roulé et a été réformé en mars 1955 après plusieurs années en garage à Haine-Saint-Pierre.

Une photo est bien connue: elle représente le 02 ou le 03, d'après la disposition des fenêtres et du WC. Une autre photo, trop mauvaise pour être reproduite dans notre revue, représente le 01.

Le modèle Trix:

Bien à l'échelle, il correspond à notre autorail 600.01. La reproduction des 600.02 & 600.03 demande des modifications aux fenêtres. Les trois premières, côté 2e classe, sont à la bonne place. Il convient aussi de modifier le sens d'ouverture des portes d'accès des voyageurs. Au-dessus du lanterneau, supprimer la boîte centrale; placer deux nouveaux aérateurs au-dessus du compartiment du moteur.

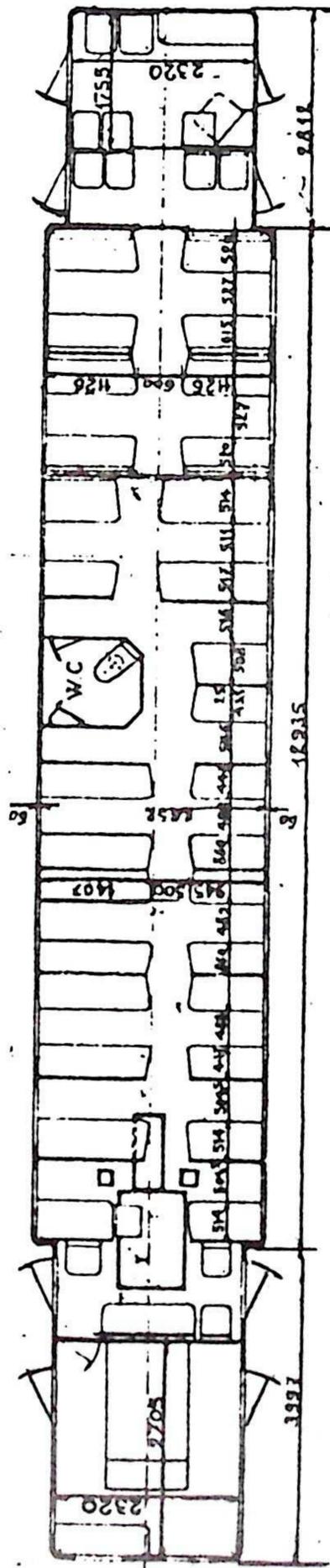
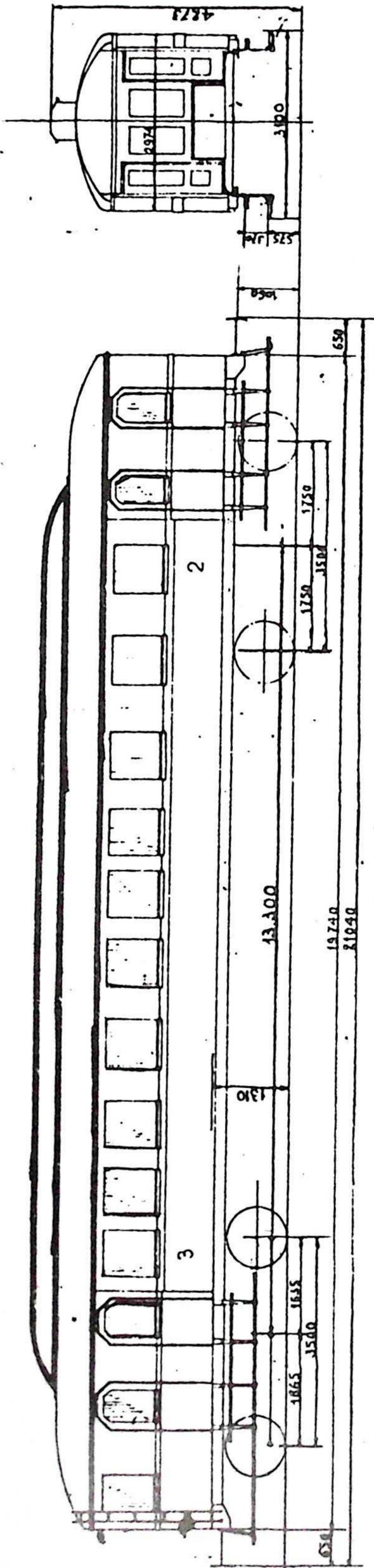
Avant guerre, les autorails ont été peints, selon les errements de l'époque, en bleu et crème, séparés par une ligne noire, suivant les photos.

L'autorail 600.02, ayant roulé après guerre, a été repeint en deux tons de vert. Les teintes existent chez DJH et Dacker.

Bonne chance, en attendant de le voir rouler sur le réseau du Club!

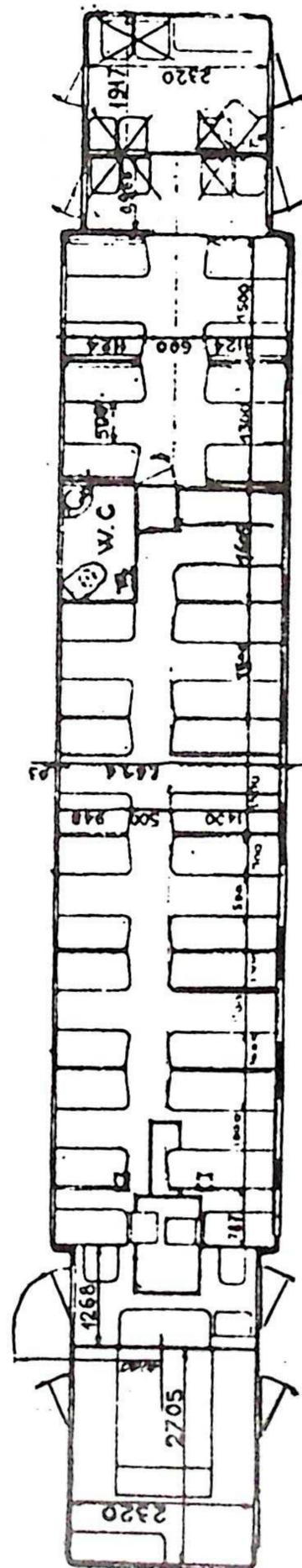
P.S: Nous tenons à remercier Jacques Van Dormael, Pierre Coppieters, Pierre Hautefin et André Witmeur qui nous ont fourni des documents utilisés pour composer cet article.

Marcel Thibaut.



№ 600.01

№ 600.02 - 600.03

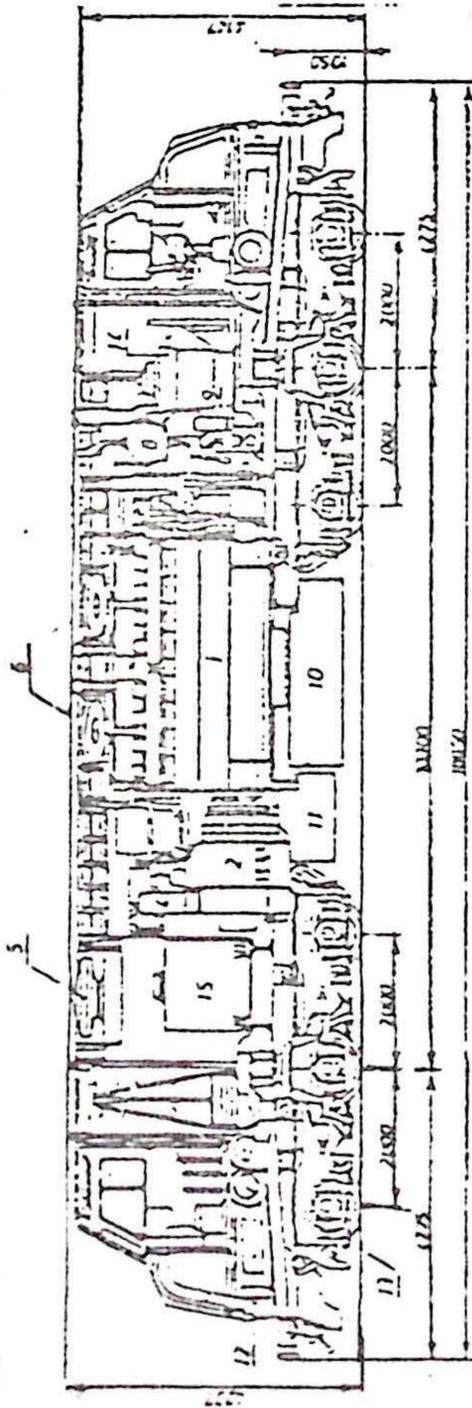


anciennement série 202 | nouveaux série 52
nr. 202 001 lot 202 013 | nr 5201 à 5213
+ 5307, 5302, 5317 | + 5214 à 5216 *

Locomotive Diesel électrique de ligne série 52

11102

1. Moteur Diesel
2. Génératrice principale
3. Génératrice auxiliaire
4. Ventilateur de la génératrice principale
5. Ventilateur du frein dynamique
6. Ventilateurs de refroidissement du Diesel
7. Régulateur charge et l'échangeur eau-huile
8. Réservoir à eau du Diesel
9. Compresseur
10. Réservoir à gazoil
11. Réservoirs principaux à air comprimé
12. Élément d'absorption de choc
13. Ventilateurs des moteurs de traction
14. Chaudière de chauffage
15. Réservoir à eau pour chaudière



Généralités

Effectif : 52	13 + 3
Type :	CC
Masse globale en ordre de marche	tonnes 108
approvisionnement :	
- gazoil	1. 3500 kg. 2975
- huile de graissage	1. 750 kg. 670
- eau de réfrigération du Diesel	kg. 800
- eau pour le chauffage du train	kg 2500
Masse maximum par essieu : tonnes	18
Puissance disponible pour la traction (série UIC 622.0)	kW 1035
Effort traction continu :	kN 158
Effort maximum au démarrage :	kN 245
Vitesse maximum :	km/h 120
Rayon minimum de courbe :	mm 90
Diamètre des roues :	mm 1010

* Transformation en 1983/84

Partie caisse

Constructeur : S.A. Anglo-Franco-Belge à la Croycere
 Date de construction : 1955
 Freinage : frein automatique Oerlikon avec robinet type FV3 et distributeur LSF1 combiné avec un frein direct Oerlikon avec robinet FDI. La locomotive est également pourvue du freinage rhéostatique.
 Le compresseur Gardner & Denver VXXO, commandé par accouplement élastique, alimente les 2 réservoirs d'une capacité totale de 1000 l.
 Dispositif de commande : réglage de la puissance par commande électrique du régulateur de vitesse Woodward FG. Le levier d'accélération comporte 0 positions de marche.
 Appareils de commande dans chaque poste de conduite avec dispositif de veille automatique.
 Installation de chauffage : générateur de vapeur OK 4616 de InVapor International Corporation (USA). Production de vapeur 700 kg/h
 Pression : 14 bar. Pression de la vapeur dans la conduite de chauffage, réglable jusque 6 bar.
 Poids frein : G = 831. P = 891.
 Adaptation : En 1979 la locomotive est équipée avec une cabine flottante construite à FAZ.

Moteur Diesel

Constructeur : General Motors (Electromotive U.S.A.)
 Type de fabrication : 567 C
 Mode de fonctionnement : 2 temps
 Mode d'injection : direct
 Réglage de la puissance : par réglage de la vitesse.
 Démarrage du moteur : par la génératrice principale.
 Puissance nominale : kW 1265
 Vitesse de rotation : tr/min 835
 Cylindres : nombre 16
 disposition enV
 alésage mm 216
 course mm 254
 Masse globale : tonnes 15,400
 Pression d'injection : PSI 1200
 bar 84
 Pression moyenne effective : bar 6,4
 Vitesse moyenne du piston : m/s 7,1
 Couple maximum : daNm 1446

Transmission

Constructeurs :
 Génératrice D12: Electromotive U.S.A.
 Moteurs de traction D19: Smit à Slikker-veer en Hollande.
 Mode de fonctionnement : une génératrice principale entraînée par le moteur Diesel alimente les 6 moteurs de traction selon 3 modes de couplage (série-parallèle, parallèle et shuntage).
 La génératrice est à excitation combinée avec régulateur de charge insérée dans le circuit d'excitation indépendant et comporte un alternateur triphasé qui alimente les moteurs des ventilateurs de refroidissement du Diesel et des moteurs de traction.
 Mode d'attelage des essieux : 6 moteurs de traction suspendus par le nez logés dans les bogies et actionnés chacun un essieu par un couple d'engrénages droits avec un rapport 61/16
 Les 6 essieux de la locomotive sont donc des essieux moteurs.

7.3.813

Loco Revue: juin 1984.

Page de couverture illustrant un module baptisé "Arduina", les Ardennes y sont magnifiquement représentées!! Contenu intéressant: Construction d'une O31+130 T de la SNCF; la peinture des modèles; reportage consacré au CNIT 84; à cette occasion: les nouveautés des firmes exposantes.

Rail Miniature Flash: juin 1984.

Transformations des maisons MKD. Le Métal blanc: son utilisation par le modéliste. En O: les trains Hornby.

Rail Magazine: juin 1984.

La ligne Paris-Strasbourg. Belgique: Il faut sauver la Vennbahn. Il y a dix ans: La fin de la Vapeur à la SNCF. Les Cahiers Chapelon: suite. Quelques Industriels du Pas-de-Calais en 1956. Illustrations de nouveautés en Miniature.

Miniaturbahnen: avril 1984.

Encore des échos illustrés de Nüremberg. Amusant: en LGB, la plus longue voiture (2,032m) et la plus courte (0,467m)!! Test: Köf III Roco en HO.

Miniaturbahnen: mai 1984.

Un éléphant en gare! HO-Refuge dans le grenier. Très intéressant: chariots de gare mobiles en HO. Un but de promenade en Angleterre: le réseau Vapeur au 1/3 entre Hythe et Dungeness. Crémaillère en HO. Fabrication de cheminées d'aération pour Malteries.

Model Railroader: juin 1984.

Des réseaux très bien illustrés aux paysages particulièrement réussis: Ute City Branch, The Grassflat, Possomtot & Bugtussel Springs RR, Newburg on the Frisco, Suite de l'étude de la CTC-16e: réalisation d'un poste de commande mobile. Construction d'un wagon isotherme. Construction de ponts métalliques ou bois.

Fermodel News: mai-juin 1984. en italien.

Mesurer vos modèles, avec tables de conversion. Infrastructures en HO. Les inscriptions sur les voitures FS. Maisons en style italien.

La Vie du Rail:

N° 1947: Le Dépôt de Chalindrey. Pour randonner, prenez le train! ou "Train + Vélo" et "Train + Chevaux": bel exemple de dynamisme commercial! Pages Modélisme. - N° 1948: Consacré à un voisin: Lille et sa région. - n° 1950: A propos du centenaire du Viaduc de Garabit: les ponts métalliques en France et dans le monde.

Tram 2000: mars 1984.

Nouvelles de la SNCV, STIB, SNCB.

CFTY: Bulletin de contact: mai 1984.

Un "Touristique": Leuze-Renaix, à lire par ceux qui pensaient à Ronquières!

Mupdofer News: n° 38.

Historique des Tramways bruxellois, suite: 1961, 1962, à 1967. Trams au Japon.

Entre-Voies: mai-juin 1984.

Construction d'un banc d'essai en HO. Afin d'y voir plus clair!: les réchauffeurs ACFI, ou comment comprendre l'utilité de tous ces tuyaux sur vos vapeurs! Comparaison des wagons trémie à 2 essieux en HO: Trix, Fleischmann, Märklin et Roco.

Modelspoorvrienden Brugge: juin 1984.

Rheingold: en vapeur et électrique, avec plans.

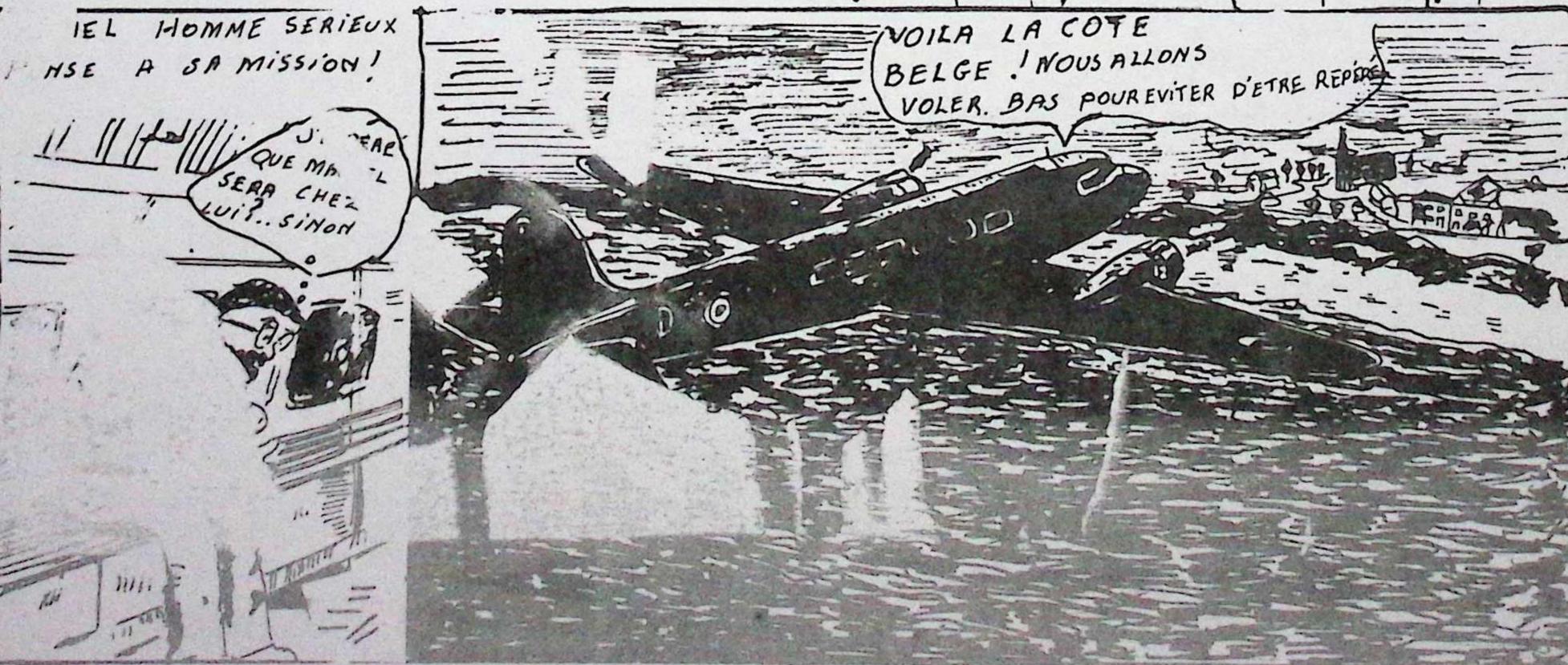
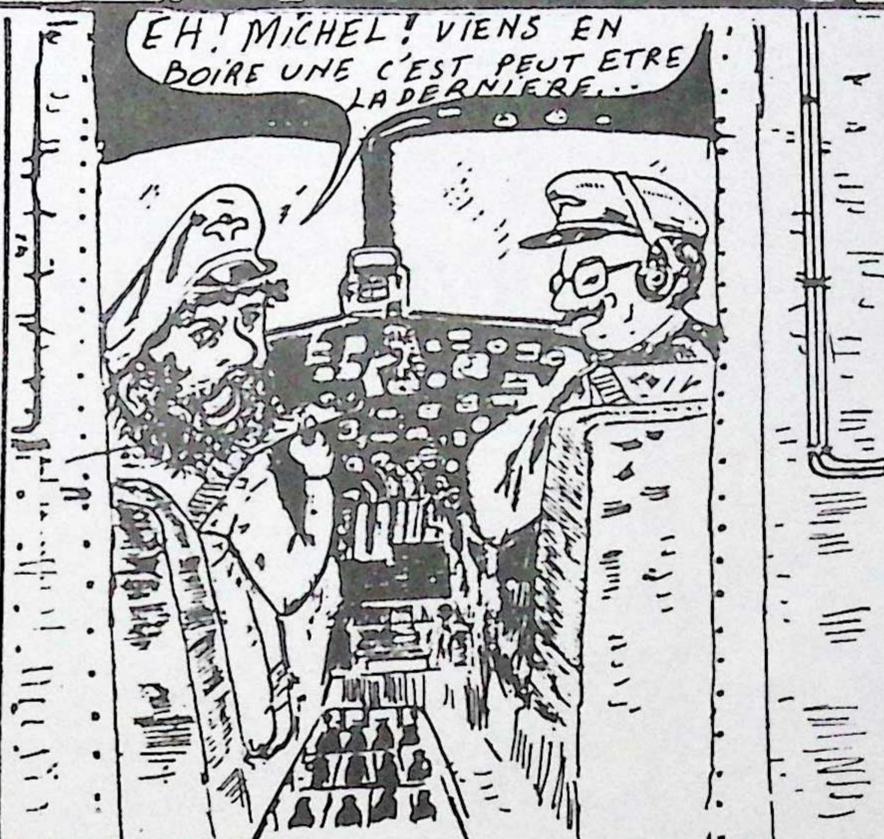
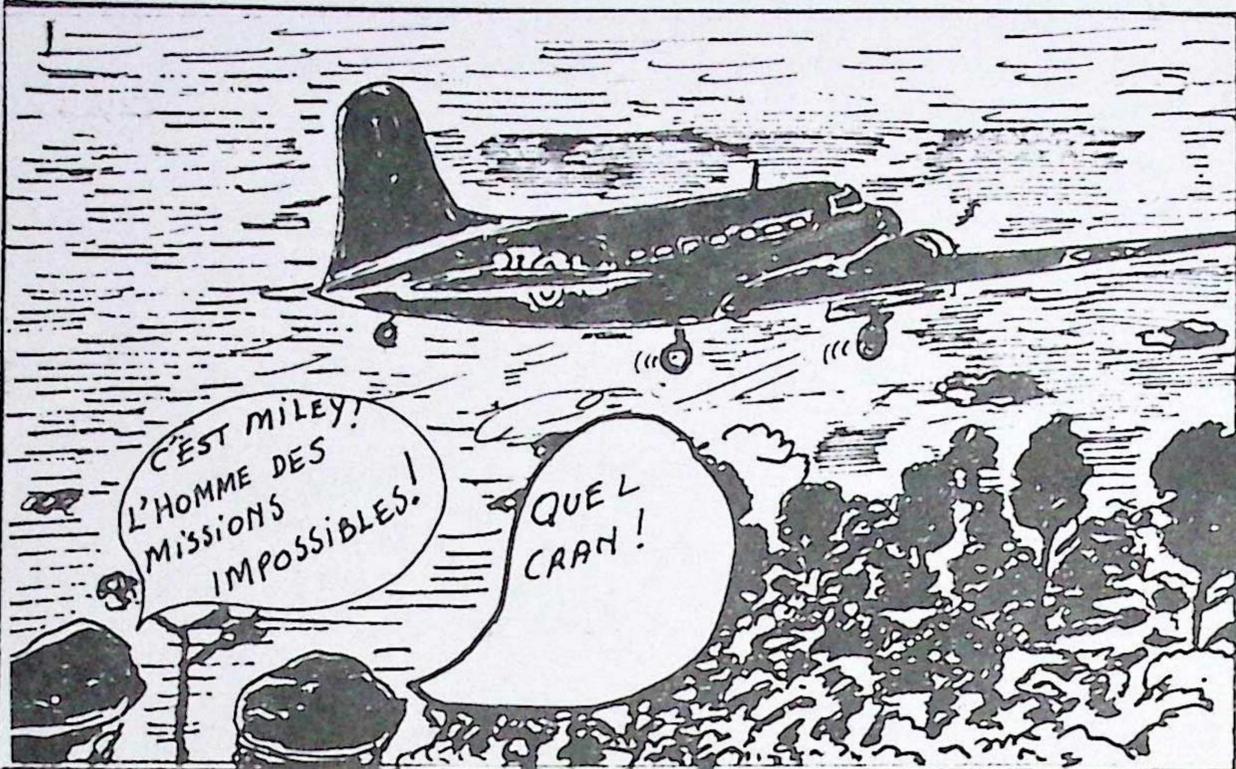
VeBOV koerier: mars 1984.

Nouvelles de NMVB, SNCB, MIVA, MIVB, MIVG, STIC, SNCV (listes d'autobus).

Le Mystère de la Carrière

OLE et LEO.

BIENTÔT L'AVION SURVOLE
LA MER DU NORD



A SUIVRE.

INFORMATIONS

Voici l'effectif actuel du matériel SNCB conservé à la remise de Louvain pour le futur musée des Chemins de Fer.

Locomotives à vapeur

Type I	n°	I002 (peinte en vert pomme).
" 7	n°	7039 (idem).
" IO	n°	I00I8
" I2	n°	I2004
" I6	n°	I6042
" I8	n°	I805I loco du train royal de Léopold II.
" 29	n°	290I3
" 5I	n°	II52
" 53	n°	5620 "BOUSSU" peinte en brun orangé.
" 64	n°	64045

+ 2 types 4I en attente de restauration et une seconde type 29 pour pièces détachées.

+ I 040 sans foyer de la brasserie ARTOIS, 2 020 à chaudière verticale, et 2 020 tender dont la MF 72.

Autorails diesels

AR type 55I n° 55I.48 peint en crème et bleu.
AR type 553 n° 49II (en attente de restauration).
I caisse mixte I-2+fourgon AR type 620.

Locomotives diesels

HLD série 64 n° 6406 de Hasselt
HLD série 7I n° 7I03 (locomotive de manoeuvre)

Locomotives et automotrices électriques

AM série I935 4 éléments, restaurée et repeinte en crème et bleu.
AM série I939 n° 002.
HLE série 29 ex type IOI n° 29I2 de Ronet.

Matériel tracté à voyageurs

Plusieurs voitures G.C.I de 2ème ou 3ème classe, une voiture G.C.I de 2ème classe avec compartiment fourgon.
Deux voitures du type I modèle d'avant guerre.
Une rame de voitures Nord Belge à portières latérales.
Une rame de voitures du type L à portières latérales.

14
Une voiture salon-restaurant en bois de teck latté équipée de bogies à trois essieux.

Matériel tracté à marchandises

Une série de wagons et fourgons anciens de type divers dont un fourgon du type ballon.

Deux anciennes grues sur châssis à deux essieux.

Un fourgon du type I6000 du service des caténaires.

Remarque : l'accès de la remise aux visiteurs n'est plus autorisé qu'en semaine.

Henri Haube

En librairie

Ouvrages disponibles au Musée de la Gare du Nord

- Locomotives à vapeur et tenders de la SNCB. (350 Frs)
- Locomotives électriques de la SNCB. (80 Frs)
- Effectif du matériel à voyageurs de l'Etat belge et des réseaux concédés. (250 Frs)
- Pochette de douze cartes vues représentant des locomotives à vapeur. (100 Frs)
- Fiches techniques locomotives à vapeur. (110 Frs)
- Carte du réseau ferré belge.
- Calendrier SNCB 1984. (150 Frs)
- Calendrier SNCB 1981, 82, 83. (50 Frs/pièce)

Transmis par Willy Drugmand
et Henri Haube

-Numéro spécial "Trans-Fer

"Monographie historique de la ligne de chemin de fer Charleroi-Mariembourg-Vireux Molhain et ses antennes + description des réalisations du CFV3V Mariembourg-Treignes".

Edition GTF.

Disponible auprès du GTF, Boîte Postale 191, 4000 Liège.

-"Locomotives à vapeur type 38"

Auteur J. Casier. Edition TTZ.

Disponible auprès du TTZ, Radiostraat, 19 à 3700 Tongeren.

En librairie (suite)

- Numéro spécial "TTZ-Aktueel"
"Vacantieguides 1984", contenant toutes sortes d'informations concernant la traction à la SNCB (par dépôt), les locomotives étrangères, les locos industrielles ainsi que les lignes musée en Belgique (par province). Edition TTZ.
Disponible au TTZ, voir adresse ci-avant.
- "Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944 - Tables géographique et chronologiques - Inventaire n° 15 - 1984".
Auteur: J. Vanbellingen
Edition du Centre de Recherches et d'Études Historiques de la Seconde Guerre Mondiale, Place de Louvain, 4 Boîte 19 à 1000 Bruxelles, où cet ouvrage est disponible.
- Série de 5 cartes-vues en couleur du CFV3V (sujets: locomotives à vapeur, autorails et locotracteurs du CFV3V).
Edition CFV3V.
A commander à l'adresse suivante:
Monsieur J.M. Warzée, Rue des Houblonnières 20, 5000 Namur.

Manifestation

- Du 7 au 16 septembre (tous les jours de 10H à 18H); exposition "Les communications de l'époque du Roi Albert Ier à nos jours", entre autre avec la collaboration de la SNCB et de la SNCV, au Palais des Expositions à Namur.
- La SNCB communique qu'à l'occasion de l'exposition de Namur, des visites guidées de l'A.C.Salzennes seront organisées (l'A.C. est situé près du Palais des Expositions). Pendant la même période, à un autre endroit, une exposition ayant la traction vapeur dans le Namurois comme thème serait organisée (Namur à toute vapeur). Il est aussi question d'une exposition sur les gares bruxelloises au temps de Léopold II (date encore indéterminée, lieu Bruxelles QL)
- Du 30 juin au 9 septembre: à Bastogne: grande exposition "Offensive des Ardennes", avec e.a. une exposition internationale de toutes sortes de modèles réduits, y compris les trains (Modelorama).
Renseignements: tél 062/ 21.44.68
- Du 9 au 15 septembre: XXXIe Congrès MOROP à Linz (Autriche).
Renseignements: auprès du Président de FELBERAIL, Monsieur Albert VEKEMANS, Rue du Château, 6, 6320 Villers-la-Ville
Tél 071/87.76.97.

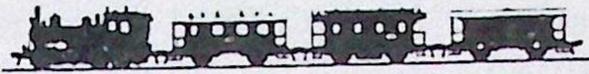


Modellbau Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

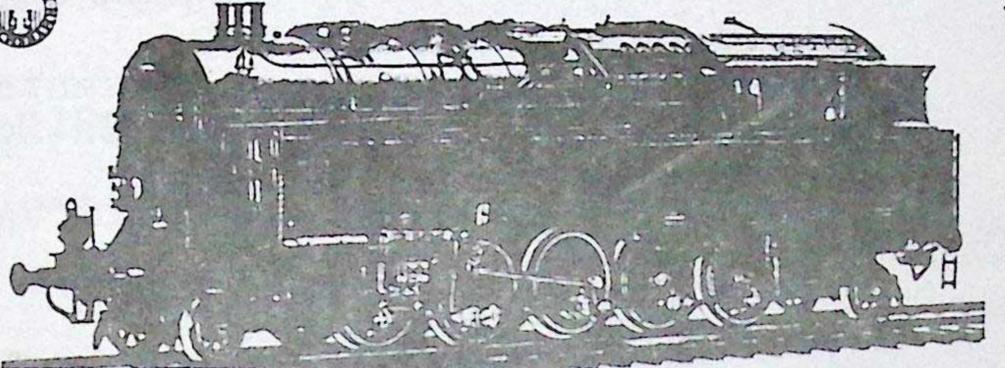
Tel.: 0241/33921

M. Hünenbein oHG



SONDERANGEBOTE!

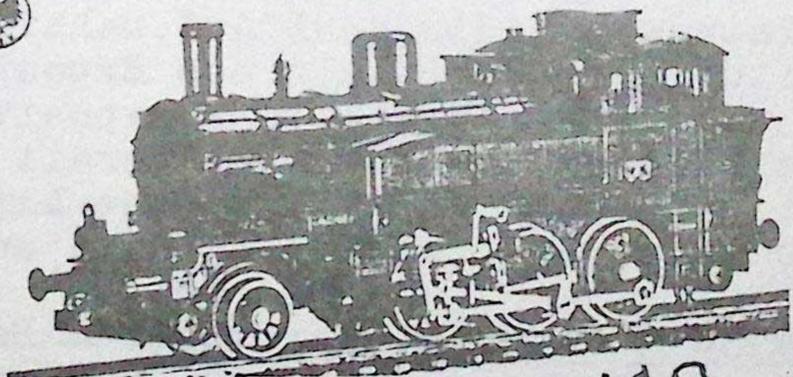
OFFRES
SPECIALES!



LILIPUT BR 95
MIT BESCHRIFTUNG 77002
AVEC DESCRIPTION

~~DM 259,-~~ DM 179,-

BEI 2 STÜCKEN
POUR 2 PIÈCES DM 339,-



LILIPUT BR 91 grün
verte
PREUß. AUSFÜHRUNG

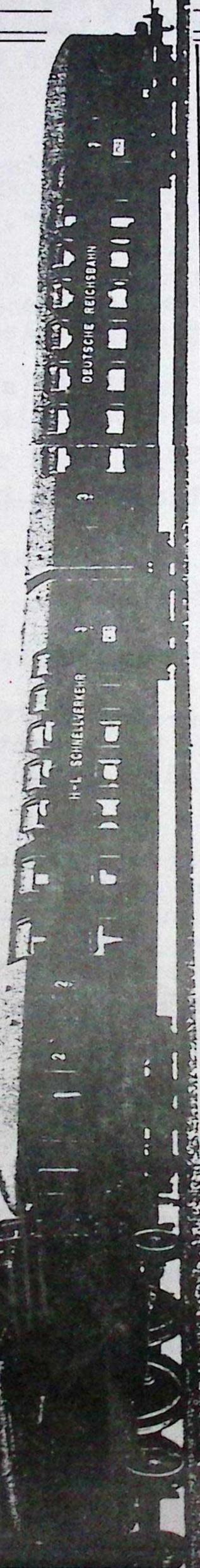
~~DM 209,-~~ DM 159,-

CHEZ 2 PIÈCES
POUR 2 STÜCK DM 299,-

ALLE RAI-KITS
- 30%

ALLE ADE-KITS
ZU SONDERPREISEN

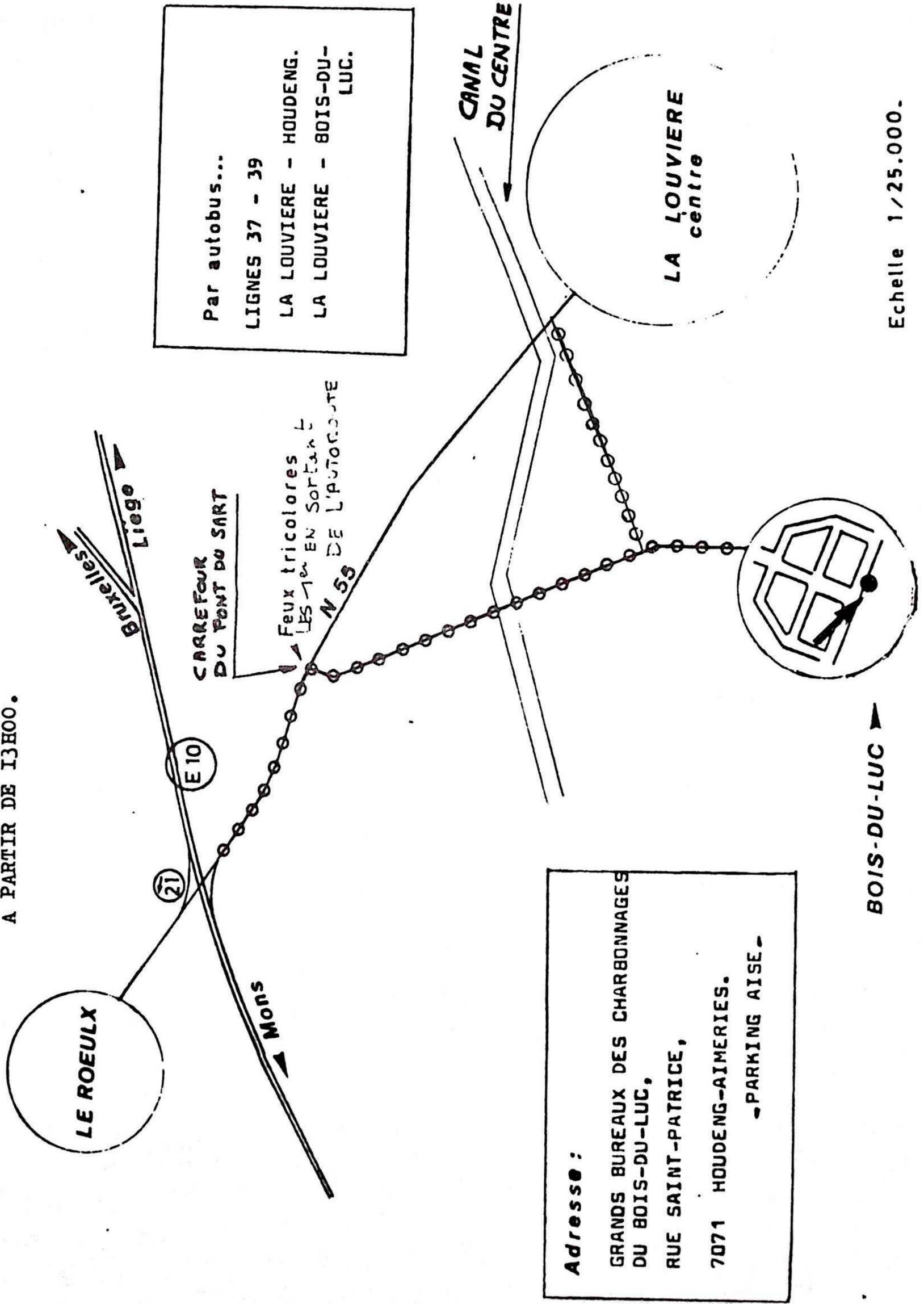
~~DM 85,-~~ DM 59,-
 LIMA HO BR 628
 LIMA HO BR 60 schwarz/weiß mit Doppelstockwagen ~~DM 429,-~~ DM 89,-
 LIMA HO BR 60 grau/grün "LBE" mit Doppelstockwagen ~~DM 429,-~~ DM 89,-



PLAN D'ACCES A BOIS-DU-LUC

Par la route...

NOUS VOUS Y ATTENDONS TRÈS NOMBREUX, LE 22 SEPTEMBRE
A PARTIR DE 13H00.



Par autobus...
LIGNES 37 - 39
LA LOUVIERE - HOUDENG.
LA LOUVIERE - BOIS-DU-LUC.

Adresse :
GRANDS BUREAUX DES CHARBONNAGES
DU BOIS-DU-LUC,
RUE SAINT-PATRICE,
7071 HOUDENG-AIMERIES.
- PARKING AISE -

Echelle 1/25.000.



Le photo-club de la S.T.I.B. a le plaisir de vous annoncer qu'il organise un concours dans le courant du mois de septembre ayant pour thème "Les Transports en Commun" (métro, tram, train, trolleybus et bus).

Tous les membres des sociétés de transports en commun, les membres des diverses associations du rail et tous les mordus du rail sont invités à participer. De nombreux prix récompenseront les meilleurs envois et feront l'objet d'une exposition.

Les conditions de participation seront envoyées ultérieurement ou sur demande.

Pour de plus amples renseignements, écrire ou téléphoner à :
Theys Freddy ou Neys Jean-Claude
M.R.T.M. 56, rue de Cureghem - 1000 Bruxelles, tél. : 512.31.35