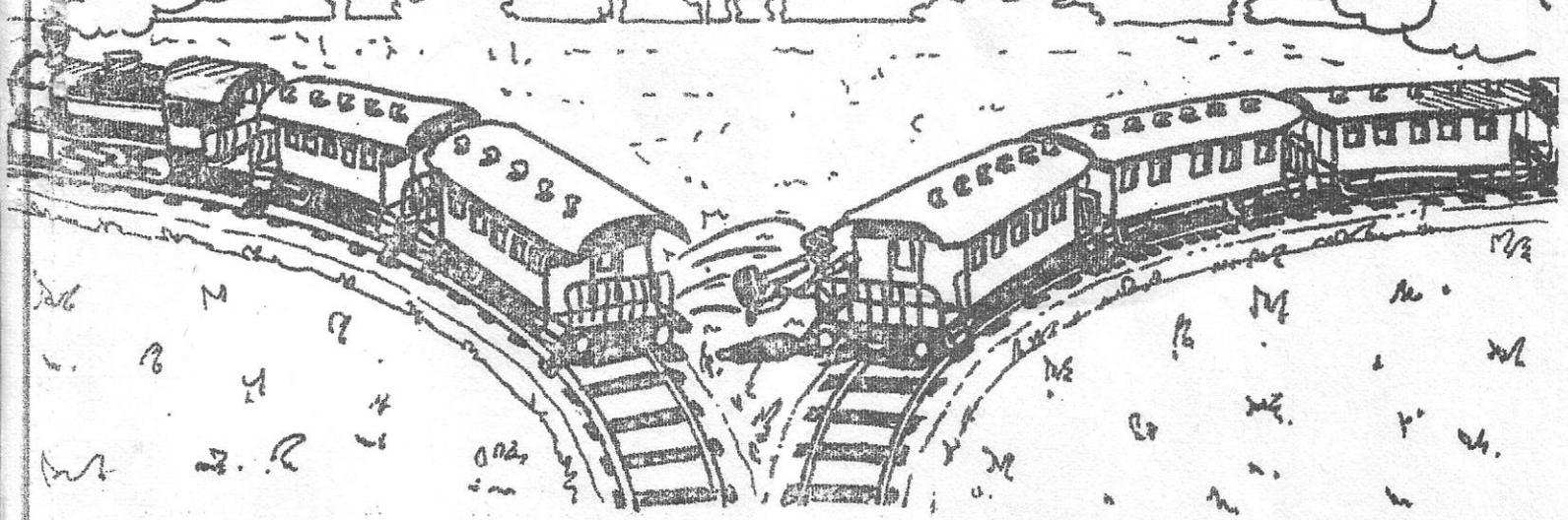


18.9.1977  
65

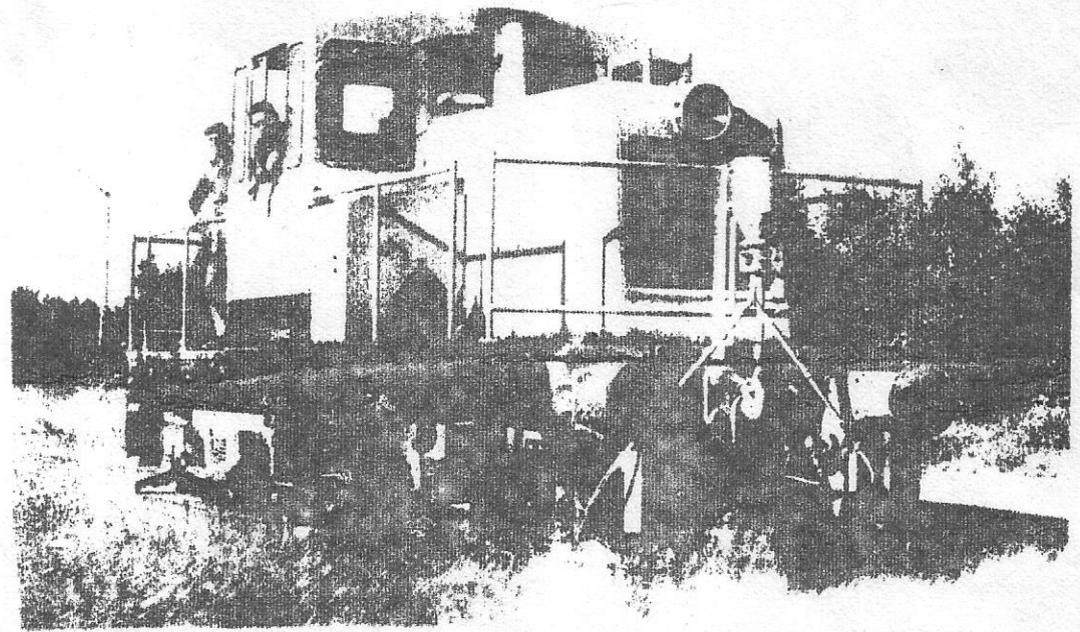
# CORRESPONDANCE



## BULLETIN D'INFORMATION DE L'ALAF

A.S.B.L Association liégeoise des amis des chemins de fer  
REVUE BIMESTRIELLE n° 2

A.L.A.F.  
BIBLIOTHÈQUE  
N° R.1.



Redacteur en chef:  
CASINI P.  
quai S Léonard, 33 a/31  
4000 LIÈGE

Editeur responsable:  
PARISIS J.M.  
rue Fabry, 34  
4000 LIÈGE

S O M M A I R E

CORRESPONDANCE N° 2 MARS/AVRIL 1979

EDITORIAL ..... du Vice-Président

SOMMAIRE

NOS ACTIVITES IMMEDIATES ..... Réunions A.L.A.F. (18 mai - 13 juin)

EXPOSITIONS ..... 25ème anniversaire du C.F.E.B. (octobre 79)  
 2ème BOURSE-EXPO A.L.A.F. (novembre 79)

RAILS NEWS ..... E 225 OOSTENDE-WIEN-EXPRESS  
 composition et reproduction en HO ET N  
 Nouveau matériel roulant de la SNCB.

SELECTION ..... Loco électrique E 104 (ex. E 04) de la DB  
 en HO MARKLIN ET ROCO

COMPTE RENDU  
 d'un exposé de la réunion du 14/3/79 : La voie PECCO...

ARTICLE ..... Les installations ferroviaires de la BR

ARTICLE ..... 3 rails ou 2 rails ???

BIBLIOGRAPHIE ..... Les plus belles locomotives en modèles réduits  
 Séries de cartes postales G.T.F.

LU DANS LA PRESSE ..... ALBUMS - Les plus belles locomotives en modèles réduits

HUMOUR FERROVIAIRE ..... Vélo vapeur à tous...écartements

VOYAGE FERROVIAIRE ..... "En spécial Vapeur"...

BOURSE D'ECHANGE ..... MAQUETTE MARKLIN HO

ERRATUM : CORRESPONDANCE N° 1 - page 7 :

en tête au tableau, inverser FT RIV = RIV FT (jusqu'au total 63 pour RIV et 56 pour FT)

EDITORIAL

*du Vice-Président*

Voici le printemps et notre association a su passer l'hiver... quel hiver!

A chaque rencontre, on se sent déjà un peu plus chez soi, on commence à reconnaître les visages, on se sent mieux à l'aise ; cela est très important et c'est un des premiers buts de l'ALAF. qui est atteint.

Après les grincements des débuts, c'est normal, le démarrage s'est fait lentement mais constant sans le moindre "patinage".

Cela ne veut pas dire que le rôdage est terminé, mais l'on dit qu'un bon commencement vaut déjà la moitié de l'ouvrage.

Grâce aux suggestions, aux souhaits des membres et au dynamisme du comité, on a trouvé une formule très valable pour les réunions où les grands discours pourtant nécessaires au départ, feront place aux choses pratiques.

Les rencontres se feront toujours ainsi, amicalement, où chacun, du chevronné au débutant, pourra y trouver sa place sans complexe, ni problème. N'oubliez pas, chers amis, qu'il y a bientôt 19 ans, j'ai commencé avec du LIMA !

L'ALAF, pourtant encore si jeune, fait déjà des progrès : la participation à une Bourse Exposition qui a eu énormément de succès et la revue en sont la preuve concrète.

Cette dernière est un lien supplémentaire qui nous unit tous dans ce magnifique hobby et, en même temps, une carte de visite auprès des autres associations belges et, pourquoi pas, européennes. N'oublions pas une chose élémentaire, il ne faut pas être antagoniste mais, au contraire, complémentaire tout en conservant singulièrement son autonomie et son caractère.

Le futur est riche d'activités mais le problème le plus crucial est l'obtention d'un local définitif. Le comité est déjà sur ce point depuis le début, et de nombreux contacts ont été pris à cet effet.

Dans cette attente, au nom de tous, je remercie la Ville de Liège pour la collaboration qu'elle nous a toujours accordée.

Avant de conclure, je tiens à remercier tous les membres pour leur confiance et leur soutien dans cette phase délicate du début, l'expérience m'a appris que la volonté et la persévérance sont toujours payantes, c'est bien parti, l'ALAF a trouvé la bonne voie.

*Paolo CASINI*

NOS ACTIVITES IMMEDIATES :

Réunion du 18 mai 1979 :

- 20 HEURES

Monsieur MARECHAL vous exposera comment réaliser la modification d'un réseau 3 rails alternatif en 3 rails continu.

Réunion du 13 juin 1979

- 20 HEURES

Monsieur PARISIS vous parlera du matériel HAG.

oooooooooooooooooooo

EXPOSITIONS 79

CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

Le C.F.E.B. célèbre, en octobre prochain, son 25ème anniversaire par l'organisation d'une exposition de modélisme ferroviaire dans les locaux de la Maison de la Culture, place du Marché, à VERVIERS. Il s'agira de la 5ème exposition mise sur pied par l'association.

Placée sous le patronage de la Ville de VERVIERS, la manifestation bénéficiera de la collaboration de la SNCB qui érigera un stand à l'exposition et présentera du matériel roulant moderne en gare de VERVIERS CENTRAL.

De plus, il est prévu la présentation de maquettes, photos, plans, etc., ainsi que plusieurs réseaux en exploitation, depuis le LGB jusqu'au MINICLUB Z, sous oublier les échelles HO et N.

Cette exposition ferroviaire d'un très grand intérêt pour les amateurs de modélisme et les curieux des choses du rail sera accessible tous les jours ouvrables de 14 à 19 heures - le samedi et dimanche de 10 à 19 heures - du vendredi 19 au vendredi 28 octobre 1979.

Amis de l'ALAF: une date intéressante à noter dès aujourd'hui à votre agenda.

L'ALAF de son côté, en plus d'une participation active à l'expo. du C.F.E.B. , organisera une 2ème BOURSE-EXPOSITION, qui ouvrira ses portes dans le courant du mois de novembre, vraisemblablement 2 ou 3 jours pour permettre à tous d'y participer. Invitation valable aussi pour nos amis du C.F.E.B. et les autres clubs de BELGIQUE.

## RAILS NEWS :

## Composition du E 225 "OOSTENDE-WIEN-EXPRESS"

OOSTENDE-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Koblenz-Frankfurt-Nüremberg-Passau-Linz-WIEN west (BUDAPEST)

Le 05/11/78

	1:1		HO	N	
Büm	VIC X (verte)	DB	ADE-FLE-JOUEF-LIMA-LILIPUT-MARKLIN-ROCO RIVAROSSI	ARNOLD-PICCOLO-LIMA-ATLAS-MINITRIX	OOSTENDE
ABüm	VIC x (verte)	DB	ADE-LILIPUT-ROCO-TRIX		
Büm	VIC x (verte)	DB	ADE-FLE-JOUEF-LIMA-MARKLIN-LILIPUT-ROCO-RIVAROSSI	ARNOLD-PICCOLO-LIMA-ATLAS-MINITRIX	FRANKFURT
Wr	RIC (SNCB) ex/CIWL		France Trains-JOUEF-LIMA-RIVAROSSI	LIMA	OOSTENDE
Düms	VIC x	DB	FLE JOUEF-LIMA-MARKLIN-ROCO-RIVAROSSI-TRIX	ARNOLD-PICCOLO-LIMA-ATLAS-MINITRIX	
Bm	VIC x	OBB		MINITRIX	
Bm	VIC x	OBB		MINITRIX	
Amoz	VIC x	OBB	FLEISCHMANN		
Bcmoz	VIC x	OBB	LILIPUT		
* Bcmoz	VIC x	OBB	LILIPUT		
* Bcmoz	VIC x	OBB	LILIPUT		WIEN
WL AB	MU	SNCB/TEN	RIVAROSSI/LIMA	ATLAS/LIMA	COSTENDE
B	RIC (I)	SNCB	FLEISCHMANN		WARSZAWA

Pour être vraiment complet, il faut noter la composition du E 225 aussi en dehors de la BELGIQUE.

- A AACHEN, le train laisse la voiture pour WARSZAWA (laquelle continuera incorporée dans le D. 241 l'OST-WEST-EXPRESS" AACHES-MOSKWA)
- A KOLN, le train s'enrichit de deux voitures (en temps normal) qui sont ajoutées en queue dès l'arrivée du train, qui deviendra, au départ, la tête (rebroussement)

## \* voitures supplémentaires

+	WL AB "M"	OBB/TEN	RIVAROSSI-LIMA	ATLAS-LIMA	KOLN WIEN
* Bo	VIC Y	MAV	PIKO		KOLN BUDAPEST

- nouveau rebroussement à FRANKFURT (m) ; les voitures se trouvant en queue sont décrochées.

- A PASSAU ajoute d'une voiture 2ème/buffet :

+	Brom	RIC	OBB		PASSAU WIEN
---	------	-----	-----	--	----------------

- \* La voiture KOLN-BUDAPEST, au-delà de WIEN est incorporée au D 467 "WIEN-WÄLZER" BASEL-WIEN-BUDAPEST.

La traction est normalement assurée par :

SNCB type 22/23	LIMA	PICCOLO-MINITRIX	OOSTENDE AACHEN
DB série E110/E110 <sup>3</sup>	MARK.-FLE-ROCO-TRIX	PICCOLO-MINITRIX	AACHEN KOLN
BD série E 103 <sup>71</sup>	MAR -FLE-LIMA	ARNOLD-MINITRIX- PICCOLO	KOLN FRANKFURT
OBB série E 1042	LILIPUT-KLEINBAHN		FRANKFURT WIEN

Suite du numéro précédent,

Voici la liste des trains baptisés avec des nom de pays d'EUROPE :

"AUSTRIA-EXPRESS"	EX 217/8	KLAGENFURT-AMSTERDAM	OBB-DB-NS
"BRITANNIA-EXPRESS"	EX 517/8	KLAGENFURT-HOEK VAN HOLLAND	OBB-DB-NS
"BULGARIA-EXPRESS"	EX 117/8	SOFIA-BUCARESTI-MOSKWA	BDZ-CFR-SZD
"GERMANIA"	IC 143/2	KOLN-HANNOVER	DB
"HELLAS-EXPRESS"	EX 41/1	ATHENES-DORTMUND	CEH-JZ-OBE-DB
"HELVETIA"	TEE 72/3	ZURICH-HAMBURG	SBB-DB
"HISPANIA-EXPRESS"	EX 376/7	PORT-BOU-HAMBURG	SNCF-SBB-DB
"HOLLAND-ITALIEN-EXPRESS"	EX 200/1	AMSTERDAM-ROMA	NS-DB-SBB-FS
"HOLLAND-WIEN-EXPRESS"	EX 222/3	AMSTERDAM-WIEN	NS-DB-OBB

La SNCB est engagée dans un effort particulier pour le renouvellement du matériel roulant comme le montre le programme ci-dessous :

- LOCOS :

HLE série 27 BoBo (2701 à 2730)  
sortie non encore définie

- AUTOMOTRICES :

26 AM standards (731 à 756)	livraison courant 79
26 AM " (757 à 782)	" " "
12 AM quadruples (833 à 844)	livraison en cours
35 AM doubles - 160 km/h. - attelage automatique	(numéros et livraison non encore déterminés)

- VOITURES :

HKV I 6 "EUROFIMA"

20 A (1ère cl.)	en service
60 B (2ème cl.)	en service
34 D (fourgons)	en service
1 SR (voiture-dancing)	en service ex D EUROFIMA transformé
19 WR (QUICK-PICK)	livraison courant 79

Ces voitures, style EUROFIMA, seront équipées de pantos pour la cuisine comme les WR SBB et une partie des DB.



Actuellement, les E 104 de la DB sont rattachées au dépôt d'OSNABRUCK et leur amortissement est proche, celle de la DR appartiennent au dépôt de LEIPZIG Hbf, ici leur carrière est encore assurée pendant quelques années.

En général, et tant sur la DB que sur la DR, les E 1/204 sont employées à la traction des trains directs (Eilzu.) et omnibus (Personenzug).

#### Les modèles :

MARKLIN a été le premier constructeur à nous proposer ce modèle "old timer" en 1978, et à la grande surprise de tous, ROCO, sans l'avoir annoncé parmi ses nouveautés, sortait aussi, dans le courant de la même année, son E 104... coincidence (?!?).

Probablement, à la vue d'un E 104 pour 3 rails alternatifs, la maison de SALZBURG a voulu satisfaire les amateurs des 2 rails continus.

Il est un fait évident que ROCO a mis toute la vapeur sur ce modèle qui était sur le marché seulement 6 mois après la Foire de NUREMBERG.

De là, l'on peut tirer une morale, c'est à dire, que "qui veut, peut" ! Alors que contrairement, quand le constructeur ne veut pas, il invente toute une foule de mensonges et d'excuses, exemple : le temps d'étude, le travail de moulage, l'investissement et la recherche de marchés etc....

Concernant ce dernier point, la recherche du marché, parlons-en, nos chers constructeurs ont-ils fait des études de marchés pour sortir à 2,3 ou 4, le même modèle (voir E 111, E 151 DB) alors que d'autres modèles inédits et non moins intéressants attendent patiemment leur tour.

Cette année, nous avons un E 120 DB, vous verrez, chers amis, dans ces deux ou trois prochaines années, quelle "salade" d'E 120 DB...

Concernant l'E 104, le modèle MARKLIN ou ROCO dans deux versions (3 r c.a; 2 r c.c.) aurait été plus que suffisant.

Les "salades" sont toujours dispersives et inutiles. Si vous vous rappelez, il y a environ deux ans, RIVAROSSO avait annoncé une V 290 et ROCO fit exactement ce qu'elle a fait avec l'E 104, d'une façon, que je trouve intelligente; RIVAROSSO retira son modèle avant même qu'il ait vu le jour.

Cette "déviation" volontaire est toujours pour essayer de pénétrer et éclaircir les motivations, les buts et les intérêts des constructeurs qui, le plus souvent, nous échappent, cela reste bien obscur.

Quand viendra-t-il le jour où les modélistes seront pleinement écoutés par voie directe ou non, par celle de l'importateur ou grossiste, peu ou pas du tout connaisseur du chemin de fer.

Reprenons la pleine voie avec nos E 104 DB.

Il faut dire que devant les modèles de MARKLIN et ROCO, l'oeil y trouve son plaisir. Il s'agit de deux remarquables modèles, ces bonnes vieilles électriques ne manquent pas de charme.

Une note peu favorable pour le modèle MARKLIN, les pantographes, pas du tout conformes.

## ELABORATIONS

### Modèles de collection statique

a) démontage des attelages d'origine et application de l'attelage réaliste + conduites électriques (sauf modèle ROCO, comprises dans la boîte et à placer soi-même) + conduites pneumatiques. (M + F - GUNTHER - GERARD - BEMO etc...).

b) reprofilage des boudins des roues.

c) pour le modèle MARKLIN, remplacement des pantos par d'autres conformes. (SOMMERFELD).

d) peindre les pantos en rouge mat (AUMBROL, etc...).

e) personnalisation du ou des modèles dans 3 versions différentes.

I. = version, ex. DEUTSCHE REICHSBAHN E 04 00 , avec H à la place de 1 et V à la place de 2, sur les cabines.

II. = version DEUTSCHE REICHSBAHN E 204 001-2

III. = version DEUTSCHE BUNDESBahn E 104-020-3

Les modèles immatriculés à la DB, il vaut mieux repeindre le châssis, les lanternes, les traverses des tampons et les tampons en gris moyen (mat)

f) pour le modèle MARKLIN, faire disparaître le chromé aux mains-courantes des portes d'accès aux cabines avec de la couleur verte DB mat (voir couleurs M + F par exemple).

### Modèles fonctionnels

a) pour les réseaux comportant des rayons de courbes d'au moins 60 cm, le montage des accouplements pneumatiques est possible.

b) pour le modèle MARKLIN, on ajoute des accouplements électriques mâles et femelles.

c) - d) - e) et f) comme pour les modèles statiques, éventuelle salissure du toit et surtout du bas de caisse, les effets et les nuances mettront encore plus en valeur la foule des détails du châssis.

## CONCLUSION

Le choix se porte sur le modèle ROCO même si la légère différence n'exclut pas celui de MARKLIN de la catégorie des reproductions "réalistes" de très bon niveau.

Ces beaux modèles viennent enrichir la famille des vieilles électriques pour ne citer que la DB :

E 104 ( ex 04 )	1' Co 1'	ROCO-MARKLIN
E 105 ( ex 05 )	1' Co 1'	TRIX (nouveau 79)
E 116 ( ex 16 )	1' Do 1'	ROCO
E 117 ( ex 17 )	1' Do 1'	RIVAROSSO
E 118 ( ex 18 )	1' Do 1'	RIVAROSSO-ROCO
E 119 ( ex 19 )	1' Do 1'	RIVAROSSO
E 132 ( ex 32 )	1' C 1'	FLEISCHMANN:
E 144 <sub>5</sub> ( ex 44 <sub>5</sub> )	Bo'Bo'	FLEISCHMANN-PIKO- ROCO
E 144 <sub>5</sub> ( ex 44 <sub>5</sub> )	Bo'Bo"	ROCO
E 160 ( ex 60 )	1' C	ROCO (ex ROWA)
E 169 ( ex 69 )	Bo	FLEISCHMANN - LIMA - PIKO +ROCO
E 191 ( ex 91 )	C'C'	ROCO ( ex ROWA)
E 194 ( ex 94 )	Co'Co'	MARKLIN - LILIPUT

#### TABLEAU COMPARATIF

<u>Caractéristiques :</u>	<u>MARK.</u>	<u>ROCO</u>	<u>NOTES</u>
<u>1° Caisse</u>			
- longueur	2°	2+	° 6mm trop long
- toiture	3	3	
- bas de caisse	3	3	
- extrémité caisse	3	3	
- moulage	3	3	
- accessoires	2	3+	+ avec aménagement intérieur + cablots électriques
- portes et fenêtres	3	3	
- décoration	3	2+	+ vert trop foncé
- inscriptions	3	3	
- pantographes	0°	2	° non conformes + rouges et non noirs
- éclairage	3	2+	+ avec inversion . blanc-rouge mais reflets trop voyants à l'intérieur de la cabine
- système de fixation	3	3	
<u>2° Train de roues</u>			
- dimensions et proportions	3	3	
- détails	3	3	
- teinte	3	3	
- essieux	2°	3	° boudin haut
- attelage	2°	3	° sans anneau
- prise de courant	3	3	
- jeu et débattement	3	3	

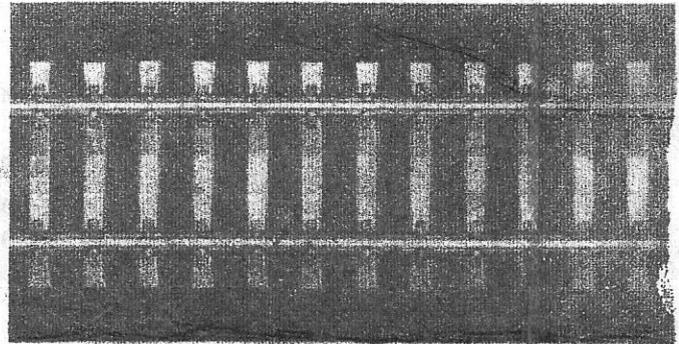
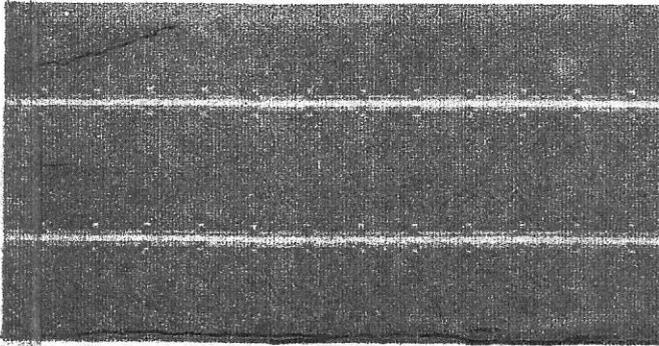
	<u>MARK</u>	<u>ROCO</u>	<u>NOTES</u>
<u>3° Moteur-TRANSMISSION</u>			
- puissance	3	3	
- ventilation refroidissement	3	2	
- souplesse	2	3	
- robustesse	3	2	
- longévité	3	3	
- accessibilité	3	2	
- démontage	2	3	
- transmission	3	3	
- repérage des pièces	3	3	
<u>4° Ensemble locomotive</u>			
- poids	3°	3+	° 320 g + 365 g
- adhérence	3°	2+	° 2bandages ° 6 essieux entraînés + 4 " " " "
- roulement	3	3	
- niveau bruit	2	3	
- démontage	3	3	
- comportement sur appareils de voies	2°	3	° cause:houdin
- compatibilité avec autres marques	0°	3	° cause : le système 3 rails adopté
<b>TOTAL</b>	<b>91</b>	<b>97</b>	<b>105 points = 100 %</b>
% % d'approche à la			
fidélité	87	92	
- année de sortie des modèles	1978	1978	
- réf: catalogue	3049	041445	
- prix en F.B.	2420	1695	

cotes

0 = non conforme  
1 = suffisant  
2 = bon  
3 = très bon

P. CASINI

LA VOIE " PECO "



**PECO STREAMLINE**



Lors de notre dernière réunion, Monsieur CASINI nous avait apporté quelques modèles de voies construites par la Firme anglaise PECO. En résumé de cet exposé, je voudrais vous présenter ici, un panorama de la production de cette firme vu la difficulté éprouvée par les amateurs de chemin de fer miniature de se procurer les catalogues de cette marque.

PECO construit des voies pour les 3 échelles O - HO et N.

En ce qui me concerne, je ne possède que le catalogue de la voie HO et je serai donc obligé de me limiter ici, à cette échelle en vous promettant pour un des prochains numéros, un exposé sur la voie à l'échelle N.

La production HO se caractérise par une voie répondant au code 100, c'est à dire, une hauteur de rail accessible à toutes les marques aujourd'hui sur le marché. Une exception, cependant, pour de très anciennes locomotives de MARKLIN ou TRIX, dont les boudins de roues, beaucoup trop hauts, viennent heurter les traverses de la voie.

La voie proprement dite est livrable en deux versions, une voie au mètre avec traverses imitation chêne et une avec traverses, imitation béton, ces deux types de traverses étant très finement détaillés.

Il existe également pour le système MARKLIN, un plot central vendu au mètre et adaptable à cette voie au mètre. Ce plot central porte le nom de "STUD CONTACT STRIP" et est vendu en ANGLETERRE, à titre de renseignement, à 15 F.B. le mètre (référence : SL - 17).

Voyons ensuite les aiguillages, ceux du type à dérivation simple existent en 3 versions différentes de par le rayon de courbure :

1° type de faible rayon :

-----  
longueur de l'aiguillage : 185 mm  
valeur de l'angle : 12°  
rayon de courbure : 61 cm  
référence : déviation droite SL 91 X  
              déviation gauche SL 92 X

2° type de rayon moyen :

longueur de l'aiguillage : 219 mm  
valeur de l'angle : 12°  
rayon de courbure : 91,4 cm  
références : déviation droite SL 95 X  
              déviation gauche SL 96 X

3° type de rayon large :

-----  
longueur de l'aiguillage : 258 mm  
valeur de l'angle : 12°  
rayon de courbure : 152,4 cm  
références : déviation droite : SL 88 X  
              déviation gauche : SL 89 X

Il existe également un type d'aiguillage en courbe dont les caractéristiques sont les suivantes :

rayon intérieur : 76,2 cm  
rayon extérieur : 152,4 cm  
longueur : 256 mm  
références : déviation droite : SL 86 X  
              déviation gauche : SL 87 X

Ensuite les aiguillages de dérivation du type Y, à nouveau deux rayons disponibles :

1° petit rayon :

-----  
longueur de l'appareil : 148 mm  
valeur de l'angle : 24°  
rayon de courbure : 61 cm  
référence : SL 97 X

2° grand rayon :

---

longueur de l'appareil : 220 mm  
 valeur de l'angle : 12°  
 rayon de courbure : 182 cm  
 référence : SL 98 X

Vient alors un chef d'oeuvre dans ce style, une traversée jonction double de toute finesse et de toute beauté, et dont les caractéristiques sont :

valeur de l'angle : 12°  
 longueur de la TJD : 250 mm  
 référence : SL 90

Pour terminer, une nouveauté de cette année, la déviation triple, est un appareil peu reproduit en miniature et pourtant courant en réalité, une aiguille de déraillement.

En ce qui concerne, l'aiguillage triple, je ne possède malheureusement encore aucune donnée, cet appareil étant une nouveauté de NUREMBERG 79 quant à l'aiguille de déraillement, (appareil servant à protéger une voie principale au niveau de raccordement d'une voie de desserte), elle a une longueur de 98 mm et peut avoir la voie de déraillement sur la droite ( référence : SL 84 X ou sur la gauche ( référence : SL 85 X)

Tous ces aiguillages peuvent être pourvus d'un plot central pour le système MARKLIN mais attention que celui-ci est différent du modèle pour la voie normale et qu'il a pour référence SL 18.

Pour l'ensemble de la Voie PECO, vous pouvez également acquérir le ballast adéquat réalisé en mousse synthétique mais qui est cependant, il faut le reconnaître, d'un réalisme assez douteux.

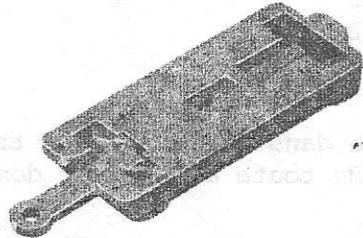
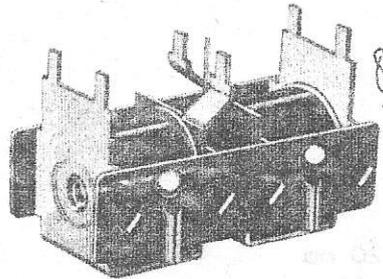
Accessoires PECO

---

#### 1° Les moteurs d'aiguillages

En ce qui concerne ceux-ci, nous disposons de deux possibilités : soit placer directement le moteur sous la table, soit à l'aide de l'accessoire SL 71 sur la table. Pour les 2 cas, le montage est très aisé

Référence du moteur : SL 70



## 2° une voie à construire soi-même

et dont je vous livre ici les principales références :

VOIE :

Il en existe trois modèles :

1) Code 65 : A = 0,63 mm  
 B = 1,65 mm réf. IL 3 X  
 C = 1,39 mm

2) Code 80 : A = 0,63 mm  
 B = 2,03 mm réf. IL 4 X  
 C = 1,39 mm

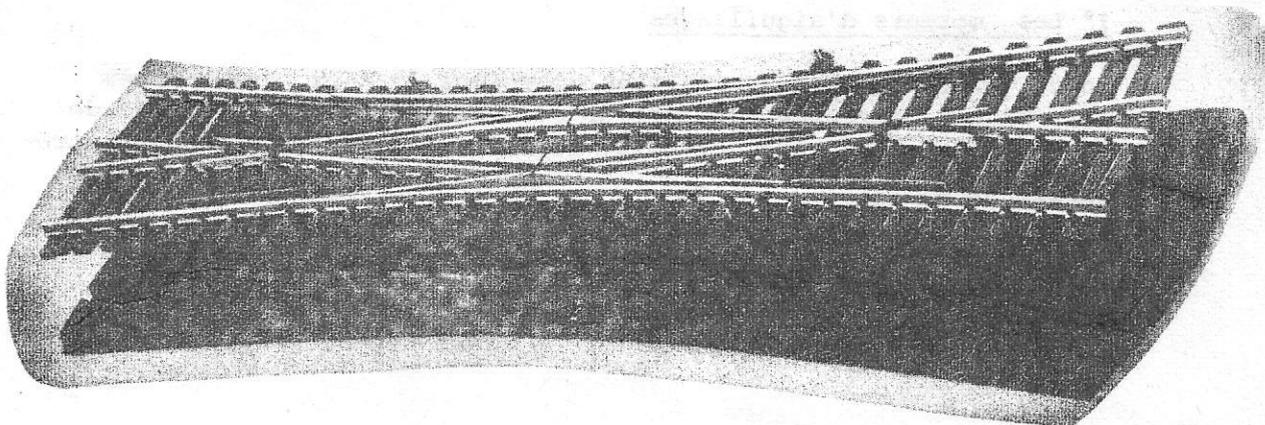
3) Code 100 ; le même que la voie vendue montée :

A = 1,04 mm  
 B = 2,50 mm réf. IL 5 X  
 C = 2,28 mm

- bande de traverses vendue au mètre : réf. IL 37

- tous les accessoires pour construire soi-même les aiguillages.

(pointes de coeur...)



Pour terminer et afin d'avoir une évaluation des prix pratiqués par la marque, je vous soumetts ici quelques références :

- voie flexible

traverses en bois : SL 100 X	48 F.B. le mètre
traverses en béton SL 102 X	48 F.B. " "

- aiguillages

déviations simple :	grand rayon SL 88 X/89 X	150 F.B.
	rayon moyen SL 95 X/96 X	135 F.B.
	petit rayon SL 91 X/92 X	120 F.B.
déviations en Y :	petit rayon SL 97 X	140 F.B.
	grand rayon SL 98 X	150 F.B.
traversée jonction double	SL 90 X	450 F.B.

- moteur d'aiguillage

SL 70	65 F.B.
-------	---------

... LA MEILLEURE QUALITE AUX MEILLEURS PRIX...

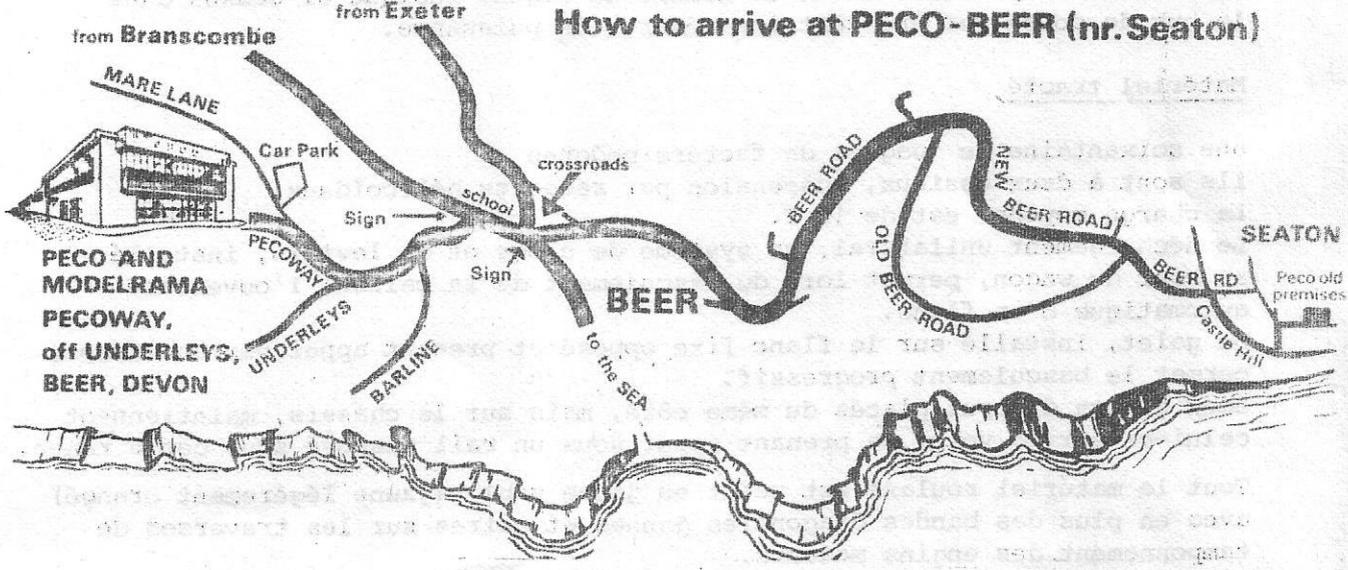
BOURSE ALAF.

- loco DIESEL DB V 221 FLEISCHMANN	1.350 F.B.
- loco électrique RE 4/4 FLEISCHMANN	1.450 F.B.
- loco électrique RE 4/4 FLEISCHMANN	1.450 F.B.
- loco vapeur DB BR 39, salie RIVAROSSÍ	2.200 F.B.
- rame Intercity SBB CFF LILIPUT (élaborée)	360 F.B. le wagon
- loco électrique BR 110 FLEISCHMANN	1.450 F.B.

Vous avez de la chance de pouvoir passer quelques jours en ANGLETERRE ?

Ne manquez pas de visiter le MODELRAMA de PECO.

**How to arrive at PECO-BEER (nr. Seaton)**



LES INSTALLATIONS FERROVIAIRES DE LA C.B.R.

CIMENTERIES BELGES REUNIES

Situation générale :

Situées près de VISE et comprises entre la MEUSE et la route de VISE à CANNE., les installations ferroviaires de la CBR peuvent se diviser en deux sections distinctes :

- 1° la section voie étroite (carrière)
- 2° la section voie normale ( gare de formation).

SECTION ETROITE

Voie

écartement 0,80 m

Longueur totale moyenne

environ 6 km

But de l'établissement de cette voie

approvisionnement en matières premières (craie) des cimenteries de HACCOURT

Matériel moteur

7 diésels à 2 essieux

Répartition

5 diésels DEUTZ à bielles et contrepoids extérieurs.  
puissance 6 wagons, n° A,B,Γ,D,E

1 diesel SCHOMA plus récent,  
puissance 8 wagons, n° F

1 diesel SCHOMA, également de fabrication récente, mais plus puissant,  
puissance 10 wagons n° G

Généralement les convois ont le nombre de wagons indiqué ci-dessus dans le but de conserver une certaine réserve de puissance.

Matériel tracté

une soixantaine de wagons de facture moderne :  
ils sont à deux essieux, suspension par ressorts hélicoïdaux.

La charge moyenne est de 10 T.

Le déchargement unilatéral, un système de cames et de leviers, installé au bout du wagon, permet lors du basculement de la caisse, l'ouverture automatique d'un flanc.

Un galet, installé sur le flanc fixe opposé et prenant appui sur une rampe, permet le basculement progressif.

Deux galets d'appui placés du même côté, mais sur le châssis, maintiennent celui-ci sur la voie, en prenant appui sous un rail disposé sous cette rampe.

Tout le matériel roulant est peint en jaune sable (jaune légèrement orangé) avec en plus des bandes diagonales jaunes et noires sur les traverses de tamponnement des engins moteurs.

## Tracé

Affectant la forme générale d'un 8, le circuit peut se diviser en 2 parties distinctes :

### EN A.

A droite de la route VISE CANNE : le tracé pratiquement inchangé depuis l'origine, comprend :

une bretelle simple à gauche (1) située à l'entrée de cette partie.

la trémie de déchargement (2) : autrefois à double voie, elle supporte un double système de basculement, réparti à gauche et à droite, et comprenant chacun : un rail élévateur, imposant le basculement de la benne du wagon et un rail de maintien du châssis sur la voie.

Ce déversement gauche et droit, explique la présence en (3) d'un triangle de retournement, dont les aiguillages talonnables sont pré-positionnés. Ce triangle a été principalement établi pour les wagons puisque ceux-ci sont à déchargement unilatéral. Actuellement, (1970) seule la voie gauche est utilisée.

Sortant de sous la trémie (2), sous le niveau du sol, une courroie transporteuse (4) d'une longueur d'environ 800 m, s'élève progressivement jusqu'à atteindre l'horizontale à 2 mètres du sol et achemine les terres vers les cimenteries (5).

### EN B.

A gauche de la route : le tracé d'extraction proprement dit. Il est extensible suivant les besoins, et actuellement (1970), l'extension se fait surtout à gauche de la boucle.

Le circuit d'extraction comprend néanmoins une section immuable, à savoir : l'ensemble des voies desservant l'atelier de réparation et d'entretien, ainsi que le garage (6).

## Exploitation du matériel

Tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, les convois composés, diesel en tête, cabine en avant, et suivant le type, de 7 à 9 wagons, assurent une rotation continue entre la carrière d'extraction (B) et l'aire de déchargement (A).

Extraction moyenne : 5 à 600 T. par jour.

## Déroulement des opérations

Après enlèvement de la couche de terre arable, plusieurs bulldozers (7) placés en haut de la falaise (8), poussent continuellement les terres utilisables découvertes (craie), jusqu'au bord. Cette terre dévalant au pied est réceptionnée par une puissante grue pelleteuse (9) (contenance du godet : environ 10 T.), et chargée telle dans les wagons. L

L'opération du chargement terminée, le convoi se dirige vers la trémie de déchargement (2).

Le déchargement effectué, le convoi se dirige à nouveau vers la carrière, peu avant, il sera passé sous la "douche" (10), (sorte de portique, fabrication "maison", supportant plusieurs pommes d'arrosage et servant à humecter le fond des wagons et permettant de ce fait, un déchargement plus facile).

Plusieurs convois se suivent à intervalles réguliers.

Il n'y a pas de signalisation.

#### SECTION VOIE NORMALE

##### Longueur

6 km environ

##### But de l'établissement de cette voie

Appartenant en propre à la Compagnie, cet embranchement permet la réception des wagons vides, la formation et le départ de wagons chargés vers la gare de VISE et de là, à leur destination respective.

##### Matériel moteur

- 1 diesel DEUTZ à deux essieux, transmission par bielles et faux essieu à cabine de conduite en bout.
- 1 diésel G.E. (GENERAL ELECTRIC), d'origine américaine, l'année de construction se situant vers 1948/1949. Très spacieuse, la cabine de conduite est encadrée de deux capots moteurs à gros fanal encastré, absolument identiques, et au devant desquels sont installées les sablières.

Poids : environ 44 T., réparti sur 2 boggies à 2 essieux accouplés par bielles à contrepoids extérieurs.

Hormis les tampons et l'attelage à vis, ce diésel a gardé son allure typiquement américaine.

Etant d'une faible charge par essieu, il est parfaitement adapté aux voies faiblement armées. Il fut construit en un très grand nombre d'exemplaires, à quelques variantes près et, dans son pays d'origine, il fut vendu à des entreprises aussi diverses que : carrières, exploitations forestières, entreprises d'usines, etc....

D'un gabarit plutôt faible, il pouvait être fourni en d'autres écartements, tels que par exemple la voie métrique.

##### Matériel tracté

Les wagons visibles sur cet embranchement proviennent de tous les pays européens et vont du couvert classique avec chargement en sacs, au wagon spécialisé tels que les fameux "boules" hollandais, avec chargement en vrac.

##### Peinture du matériel moteur

Identique à celle utilisée pour le matériel en voie étroite.

### Tracé voie normale

Le tracé est ici en forme d' S. Au départ des cimenteries (alt. 0) et après un tronçon de 4 km environ en palier (II), la voie rachète par une montée continue (12), une dénivellation moyenne d'environ 50 m, ce qui laisse supposer une rampe continue de 50 à 60 pour mille. Presque entièrement en déblai (13), cette rampe aboutit par refoulement, à la gare de formation de la Compagnie (14).

Comprise entre la boucle en rampe et la surplombant, cette gare comprend 3 voies d'une longueur moyenne de 250 m chacune reliées entre elles par 2 aiguillages à l'entrée (15) et deux aiguillages et un tiroir au bout (16).

### Remarque :

Les voies extérieures (17) seront réservées à la formation ou éventuellement à la réception des wagons, la voie centrale (18) étant prévue principalement pour le dégagement éventuel de l'engin moteur. La sortie de la gare est assurée par un aiguillage pris en talon (19) et donnant accès à la voie commune SNCB-CBR (20), celle-ci étant le prolongement naturel de la voie montante.

### Exploitation du matériel

A raison de 5 à 6 voyages par jour, les convois sont acheminés des cimenteries (5) vers la gare de formation (14).

Ils comprennent, suivant le type de diésel employé, 5 à 8 wagons chargés.

Quoique la charge remorquée puisse paraître faible, elle est suffisamment importante, sachant par exemple qu'un convoi de 5 wagons offre déjà un tonnage moyen de 150 T. et ce tracté en rampe de 5 à 6 %.

La vitesse en charge est, bien entendu, faible, une puissance à l'arraché et une bonne tenue en côte étant ici préférable à tout désir de vitesse pure. Aussi les engins moteurs, fortement démultipliés, sablent abondamment et sont parfaitement adaptés au travail demandé.

Au retour, éventuellement, des wagons vides en provenance de la gare de VISE, sont redescendus aux cimenteries.

### Déroulement des opérations

Au départ des cimenteries, un convoi, diésel en tête, après avoir parcouru une distance de 4 km environ en palier (11), attaque la dure rampe en courbe (12) et se dirige vers la gare de formation (14), située au sommet. Il accède à la voie commune SNCB-CBR (20) et par refoulement, est dirigé sur la voie de gauche (17), de préférence. Après découplage, le diésel CBR reprend la voie commune (20) et redescend prendre en charge un nouveau convoi.

Lorsque cette voie est entièrement occupée, (normalement en fin de journée), le diésel CBR dégage les voies en se plaçant en position d'attente, en retrait de l'aiguille de sortie (19), en haut de la rampe (21). A chaque fin de journée, également et pratiquement à heure fixe, un convoi de wagons vides provenant de la gare de VISE, tracté le plus souvent par un diésel SNCB, type 260, est expédié vers la gare de formation CBR. Arrivé sur la voie commune (20) le diésel 260 se décroche et se place sur la voie centrale (18).

Le diésel CBR peut à ce moment dégager le convoi et le conduire aux cimenteries.

Dès lors, la voie est libre, le diésel 260 peut prendre en charge le convoi de wagons chargés et le conduire à la gare de formation de VISE, et ainsi, chaque jour.

Dans le cas où le nombre de wagons vides, provenant de VISE, est supérieur au nombre (tonnage) permis par la descente, ils sont dirigés sur la voie de droite (17).

Après dégagement du diésel 260 par le tiroir et la voie centrale (18), le convoi est scindé de façon telle, que chaque fraction ne dépasse pas le tonnage autorisé.

Un éclairage par tubes fluorescents permet les manoeuvres de nuit (22).

#### CONCLUSIONS POUR LES MODELISTES

---

Soit servant d'appoint à un réseau déjà établi, soit formant un tout en lui-même, la réalisation en modèle réduit de cette installation n'offre guère de difficultés.

L'on peut, dans un espace raisonnable, intégrer toutes les installations prévues.

Le décor est simple, surtout dans la carrière, où il se compose de falaises à pic, d'un sol nu et rugueux, ne comportant que très peu de verdure, mais auquel les couleurs chaudes et vives (jaune-ocre) donneront un très grand relief.

#### Matériel roulant compatible

En voie étroite, les diésels DEUTZ n°A,B,C,D,E par le modèle EGGER-BAHN, dont la silhouette est fort semblable.

Les diésels SCHOMA n° F, G seraient très bien représentés par le modèle de la Firme MINITRAINS qui quoique étant un PLYMOUTH américain, à une allure également identique.

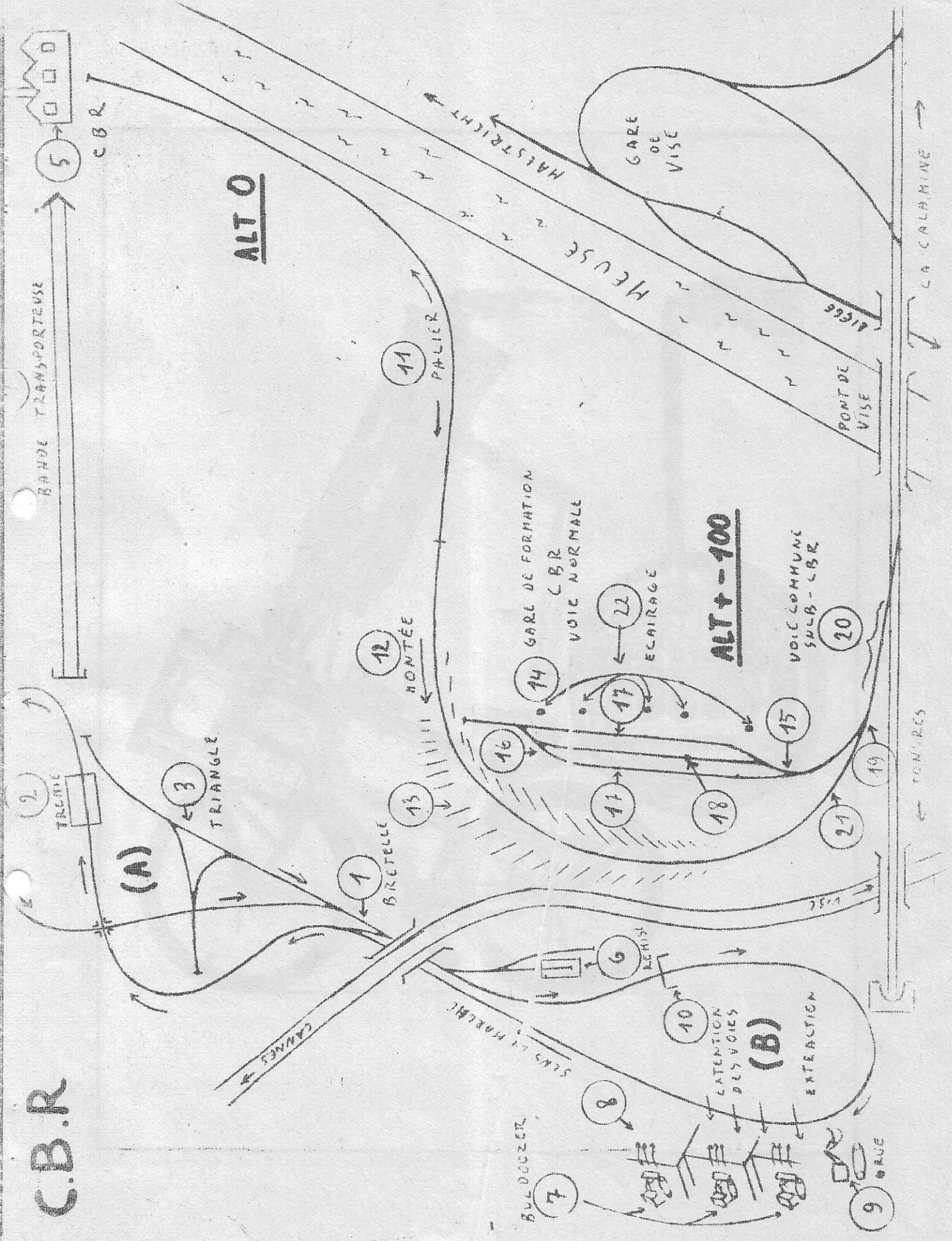
En voie normale, le Diésel DEUTZ n'existant pas en modèle réduit, un KOF III de MERKER, FISCHER ou SOMMERFELD peut convenir. Le diésel G.E., quant à lui, est construit par MEW aux USA et n'est pas importé en EUROPE. Cependant, il est possible de l'obtenir par correspondance.

Le diésel, type 260, de la SNCB, est fabriqué par MARKLIN et FLEISCHMANN, il n'y a aucun problème pour l'obtenir.

BON COURAGE.

A. THONON.

# C.B.R



**ALT 0**

**ALT + 100**

GARE DE FORMATION  
C.B.R  
VOIE NORMALE

GARE DE VISE

PONT DE VISE

VOIE COMMUNE  
SPCB - CBR

(A)

(B)

BANDER TRANSPORTENSE

C.B.R

MAESTRICHT

HEUSE

LA CALMINE

TOMURES

PALLIER

MONTÉE

BRETELLE

TRIANGLE

CAVAGES

SEAN LA MARCHE

LEHISI

L'ATLANTION DES VOIES

EXTRACTION

BULDOZER

BAUE

(2)

(3)

(1)

(12)

(11)

(14)

(22)

(17)

(16)

(11)

(15)

(18)

(21)

(19)

(20)

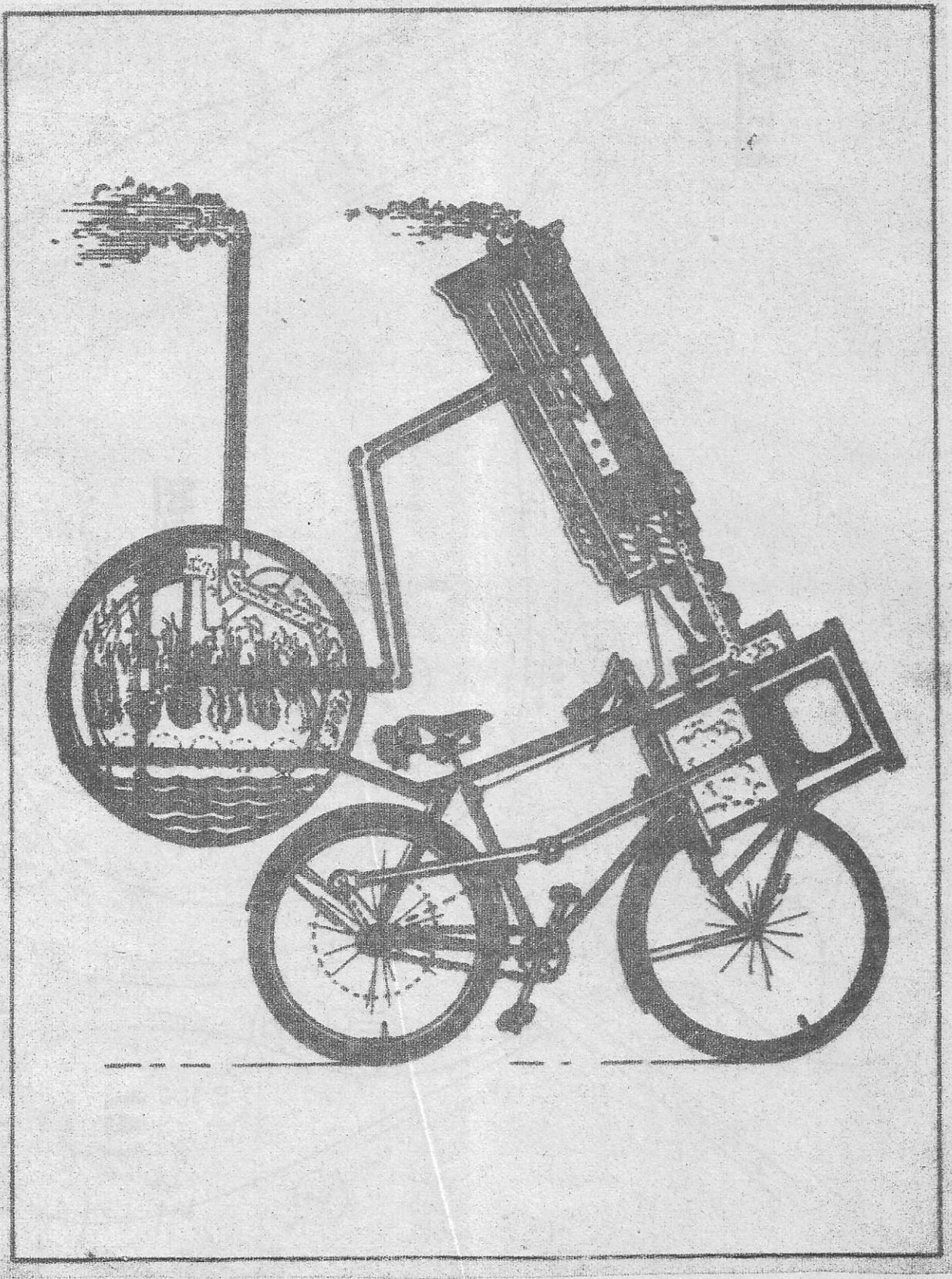
(7)

(8)

(10)

(9)

ECLAIRAGE



### 3 RAILS OU 2 RAILS ???

Voici un extrait d'un article que j'ai lu pour vous dans R.MF. n° 189 de février 1979, concernant le choix pour le modéliste soit 3 ou 2 rails.

Pour ceux d'entre nous qui pratiquent le modélisme ferroviaire depuis de nombreuses années, nous nous souvenons certainement encore de la querelle qui opposait, dans les débuts du HO, les tenants du 3 rails aux partisans du 2 rails.

Dans les colonnes des revues spécialisées, les opinions des uns et des autres étaient exposées parfois en termes vifs.

A cette époque, presque toutes les fabrications étaient des 3 rails. Souvenons-nous de JEP, VB, PMP, SMCF, MINIATRIN, MARKLIN, ANTAL, (j'en oublie certainement) et des voies GASTOU et TOURELLE. Cette dernière marque ayant eu l'astuce de reproduire la voie à traverses en béton, camouflait le 3ème rail en utilisant la barre de jonction comme plot conducteur.

Nous n'allons pas ici réouvrir le débat, puisqu'à première vue, la cause semble être entendue : toutes les fabrications sont maintenant à 2 rails, à l'exception de MARKLIN.

La persistance de cette marque prouve, certains diront, son obstination, nous, nous dirons sa sagesse, car notre opinion est que la meilleure façon d'amener le courant à une machine est bien celle choisie par tous les "grands trains", sans exception: 3 rails, comme le métro, la catenaire, qui n'est autre qu'un 3 rails aérien.

D'ailleurs, il suffit de voir fonctionner un réseau 3 rails, pour être convaincu de sa supériorité, toutes les roues assurant le retour du courant et le frotteur effectuant un nettoyage permanent du rail ou des plots de contact.

Vous pouvez laisser votre installation durant des semaines sans servir, pour remettre en route, plus besoin d'opérer un dépussiérage préalable : le 1er convoi s'en chargera. Et sans qu'il ne soit nécessaire de faire aucun branchement particulier, ni commutation.

Vous pouvez réaliser tous les tracés, même les plus difficiles : épis, boucles de retournement, bretelles entre voies de sens contraire, etc....

Si encore, le 2 rails avait adopté la traction par courant alternatif, quelques problèmes auraient été évités !

Pas tous : une boucle de retournement exigeant quant même une inversion de polarité qui n'influence pas, il est vrai, le sens de marche de la machine.

Mais à notre avis, envoyer du courant polarisé dans une voie non symétrique, est une grossière erreur, malheureusement, presque'universellement répandue.

Un grand philosophe a dit qu'une erreur ne devenait vérité parce qu'elle était adoptée par le plus grand nombre. Et cela est vrai dans tous les domaines, d'ailleurs.

Nous pensons, par contre, que le courant continu est l'alimentation idéale du système 3 rails, ce que, en son temps, avait fait JEP et également HORWBY à l'échelle 0.

Domage que MARKLIN n'ait pas adopté cette solution, d'autant plus que son système de plots et surtout sur la voie du type K, rend pratiquement universel le 3ème rail, anéantissant ainsi le seul argument vraiment sérieux en faveur du 2 rails : l'esthétique.

Vous allez nous dire : "tout cela est bel et bon en théorie mais dans la pratique !" C'est alors que votre club ALAF pourra vous aider.

Une série de théories sera donnée au sein du club pour vous informer.

### 1ère partie

Comment modifier votre réseau 3 rails à courant alternatif en 3 rails à courant continu.

### 2ème partie

Comment modifier vos locomotives MARKLIN à courant alternatif en courant continu.

### 3ème partie

Comment modifier vos locomotives à 2 rails en 3 rails.

Lors de ces informations, des modèles modifiés vous seront présentés ainsi que des démonstrations dans la mesure du possible, surtout dans le local que nous disposerons à ce moment.

Il y a aussi possibilité, maintenant, d'employer une autre voie (2 rails) avec un conducteur central très fin, qui donne un fini aussi parfait que le 2 rails.

Sur le réseau que le club construira, nous avons l'intention de mélanger les voies volontairement pour que nos membres puissent se faire une opinion par eux-mêmes et de ce fait, arrêter cette ridicule soi-disant guerre des 2 rails et 3 rails.

Je suis à votre disposition pour vous aider dans ce domaine avec l'espoir d'une collaboration de votre part car nous aurons dans un avenir proche la mise en pratique de tous ces travaux au sein de notre club.

L'UNION DES 3 + 2

MARECHAL J.

BIBLIOGRAPHIE

LES PLUS BELLES LOCOMOTIVES EN MODELES REDUITS

par Gernot BALCKE  
ET Detlef SCHWARZ

Fribourg (SUISSE) - Office du Livre - 1978  
20/22,5 cm - 108 pages.

Voici un très beau petit livre qui présente un ensemble remarquable de locomotives en modèles réduits qui ferait la joie et la fierté de tous les collectionneurs. C'est un plaisir pour l'oeil de l'amateur de découvrir plus de 200 illustrations en couleurs, présentant 43 locomotives dont maints détails sont mis en valeur par une caméra de haute précision.

C'est aussi un hommage rendu aux fabricants qui ont su pousser jusqu'à la limite de l'imaginable, la perfection d'un travail qui se veut au service d'une fidélité absolue.

Nous ne ferons pas ici l'énumération des 43 locomotives qui ont retenu l'attention des auteurs. Relevons que les locos à vapeur s'octroient la part du lion (26), suivies de loin par les électriques (9) et par les diesels (8).

Quant aux marques, on y trouve les producteurs européens bien connus que nous citons dans l'ordre alphabétique :

ARNOLD-BECK-EUROTRAIN-FLEISCHMANN-FULGUREX-GUNTHER-JOUEF-LEHMANN-LILIPUT-PIKO  
ROCO et TRIX.

Il faut quand même signaler, parmi d'autres, pour les débuts du chemin de fer, la "DRACKE", première locomotive, construite en 1848 par HENSCHEL, produite en échelle 1, par BECK, ainsi que l'"ADLER" de STEPHENSON, en HO, par TRIX de NUREMBERG.

Une pièce assez extraordinaire, est la locomotive de la série 98/3 de la DB, présentée à l'échelle 1 par EUROTRAIN de HAMBOURG... c'est stupéfiant de vérité.

Les gens de ma génération (hélas) auront un regard attendri pour quelques locos d'un certain âge. Je pense notamment à la BAVAROISE de 1919, série G 3/4 devenue 54/15-17 de la DR (TRIX), à la PRUSSENNNE de 1910-1922 T 13, devenue série 92/5-10 de la DR (TRIX), à la 130 de 1926, série 24 de la DR (FLEISCHMANN) et à la loco de manoeuvre de la BRASSERIE FELDCHLOSSEN, ex série E 3/3 des Chemins de Fer Fédéraux Suisses (LILIPUT).

Ces anciennes locos sont bien émouvantes à côté des monstres sacrés des dernières années de la vapeur.

Peut être regrettera-t-on que presque toutes les locos représentées appartiennent aux réseaux allemands anciens ou actuels. On ne relève que deux autrichiennes, trois suisses et trois françaises (141 R de FULGUREX, 141 P et 231 de JOUEF)

L'ouvrage se termine par les données techniques concernant les modèles réduits et par une notice sur les véritables locomotives miniaturisées.

A titre informatif, il est également indiqué le prix pratiqué pour chaque modèle en 1977. Et là, on s'aperçoit que la collection n'est pas toujours un "hobby" de tout repos.

Une "CROCODILE" des CFF faisait 11.000 F. suisses et la "DRACKE", déjà citée, coûtait 4.800 D. Marks. Il est vrai qu'il s'agit de locos à l'échelle 1.

Les HO et N sont, heureusement, à la portée des bourses plus modestes.

Un livre à acheter à défaut de pouvoir s'offrir ces petites merveilles.

R.v.d.M.

Jeudi 15 mars 1979

## ALBUMS...

### Les plus belles locomotives en modèles réduits

Les fabricants de modèles réduits ont une préoccupation : le réalisme de la maquette et le respect absolu de l'échelle. À ces deux points de vue, les fabricants de modèles réduits de locomotives ont accompli d'énormes progrès au cours de ces dix dernières années. Les développements des techniques nouvelles, les procédés de finition mécanique à un haut niveau d'usage et les exigences d'amateurs compétents ont conduit ces fabricants à la recherche d'une qualité parfaite. Ce ouvrage est le fruit de

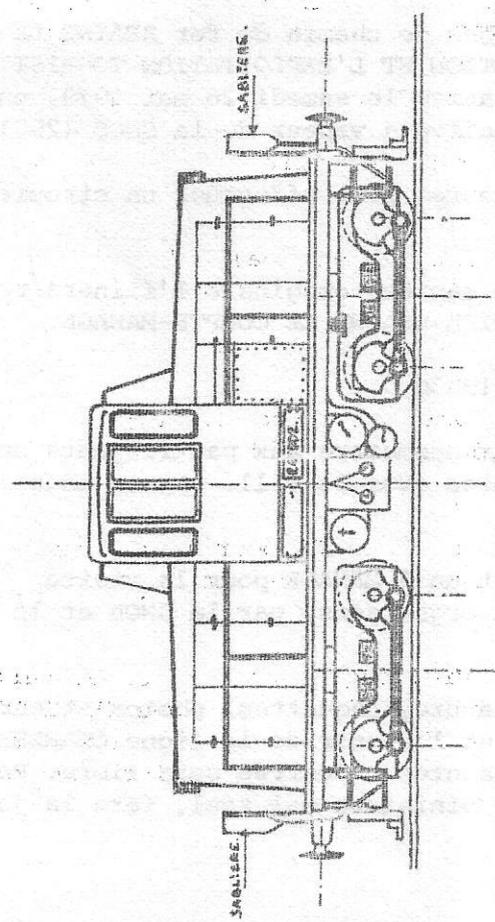
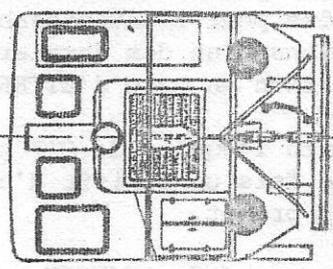
cette tendance. Il présente une sélection des plus beaux modèles réduits de locomotives parmi toute la gamme existante. Une précision pourtant : il s'agit dans ce livre de modèles réduits de locomotives principalement allemandes, suisses et suédoises. Parmi les 43 « portraits » de locomotives qui furent ou sont célèbres en Europe - les modèles réduits des locomotives des autres continents ne sont pas repris ici - on ne trouve que trois machines suisses, dont les très connues « Mikado » et « Pacific ». Par contre, le fameux « Type 10 » des ateliers franco-

belges de La Croyère a été ignoré. Cette locomotive, construite avant 1914, partiellement modifiée en 1939, et qui circulait encore en 1956, année de la fin de la traction-vapeur en Belgique, avait pourtant une silhouette puissante et aérodynamique qui fit l'admiration de tous les voyageurs.

Quant aux échelles de réduction pratiquées dans cet ouvrage, elles sont les plus courantes : O, 1, 111m, HO, HOe, N et Z.

Gernot Balcke, amateur de chemins de fer miniatures et collaborateur de la revue technique allemande « Eisenbahn Magazin », a rédigé les textes de présentation, tandis que les photos, dont plus de 200 en couleurs, sont l'œuvre de Detlef Schwarz.

Album, 108 pages, Office du Livre, Sribourg (Suisse).



**LIVRE.**

- CABINE : Jaune Sable.
- CHASSIS + SOUBASSEMENT : Noir.
- CONTRE-POIDS et BIELLES : Rouge.
- TRAVERSE DE TAMPONNEMENT :  
Jaune et Noir.

Immatriculée à la C.B.R. sous le  
numéro 241002.

<b>INDUSTRIAL DIESEL-ELECTRIC.</b>	
<b>LOCOMOTIVE-GENERAL-ELECTRIC.</b>	
4.06.1973	Ech: 1/87
RCHRISTOPHE 002/B.B	

## TOURISME FERROVIAIRE

Qui n'a jamais voyagé avec le GTF ne peut dire qu'il a goûté pleinement à toutes les joies du tourisme ferroviaire.

J'ai eu la chance de prendre place dans la rame quadruple que ce sympathique organisme avait affrétée le samedi 14 avril.

Le voyage nous permet de circuler sur des raccordements non exploités en service "voyageurs", de faire certaines haltes en pleine voie, de traverser de remarquables sites brabançons et, joie suprême pour l'intarissable amateur que je suis, de suivre les trop courtes évolutions d'un des derniers chaudrons de BELGIQUE, qui avait été allumé à notre intention en gare d'ETTERBECK.

Je profite de cette occasion pour féliciter toute l'équipe de GTF pour la remarquable organisation de ce périple et je me fais un plaisir d'annoncer sa prochaine manifestation. C'est un voyage qui promet.

J.P. LEJEUNE

*En SPECIAL VAPEUR à BELOEIL, et aux expositions ferroviaires en gare de MARRAGE.*

A l'occasion de l'électrification de la ligne de chemin de fer BRAINE LE COMPTE-LUTTRE, le GROUPEMENT BELGE POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION TOURISTIQUE du TRANSPORT FERROVIAIRE (GTF ASBL), organise le samedi 26 mai 1979, une excursion en train remorqué par une locomotive à vapeur de la SNCB (29013).

Ce convoi quittera Charleroi Sur vers 9 heures pour effectuer un circuit de plus de 200 km en province de HAINAUT.

Cette excursion permettra de découvrir de manière originale l'itinéraire PIETON-MONS-BLATON-BELOEIL-LEUZE-ATH-ENGHIEN-BRAINE LE COMPTE-MANAGE.

Le retour est prévu à CHARLEROI SUD vers 19h30.

Un arrêt prolongé est prévu à BELOEIL pour permettre aux participants de se restaurer et de prendre un contact rapide avec la ville et son magnifique château.

D'autres arrêts sont bien sûr prévus, dont un à MANAGE pour la visite des expositions ferroviaires qui y seront organisées, par la SNCB et le Club Ferroviaire du Centre.

Du matériel ferroviaire, des réseaux miniature, maquettes, photos et cartes historiques y seront exposés. L'Histoire et l'avenir de la ligne CHARLEROI-MONS seront évoqués. Des films seront présentés. L'entrée sera libre. Pendant le week end de Pentecôte, un train vapeur miniature mais réel, fera la joie des enfants.

De MANAGE à CHARLEROI, le train vapeur sera allégé par la plus ancienne locomotive électrique de la SNCB (série 29, ancien type 101, remise en service depuis janvier).

Des facilités de circulation sur les trains réguliers entre toute gare balge et CHARLEROI Sul seront accordées aux participants rejoignant le point de départ par train.

Les personnes intéressées par ce périple organisé grâce à l'obligeance de la SNCB et l'Association C<sup>r</sup> peuvent obtenir tous renseignements complémentaires et bulletin de participation en écrivant à GTF asbl, rue Duprez Houdret 29, 4300 ANS, en joignant un timbre poste pour la réponse.

Elles peuvent aussi se présenter au bureau de renseignements, de la gare de LIEGE-GUILLEMINS, ou à l'agence commerciale de la SNCB de LIEGE (rue de la Carquette 42).

LEJEUNE.

#### COMMENT RECEVOIR NOTRE REVUE CORRESPONDANCE ?

1° L'affiliation à l'ALAF donne droit gratuitement aux 6 numéros de l'année.

2° Les personnes désireuses de recevoir la revue sans être affiliées peuvent souscrire un abonnement annuel (6 numéros) au prix de 200 F.B. moyennant le paiement à un membre du comité ou par l'envoi d'un chèque de 200 F.B. nominatif à Monsieur SOIRON.J.

Il est également loisible d'acheter un seul numéro à l'essai pour le prix de 40 F.B.

Dans le futur, et selon les disponibilités, les anciens numéros seront vendus par recueil annuel des 6 numéros au prix de 250 F.B.

BOURSE D'ECHANGEMAQUETTE MARKLIN HODimensions :

190 X 122 cm - plancher de 18 mm. d'épaisseur renforcé, sur sa longueur par 3 traverses de 70mm - entièrement recouvert d'un tapis paysager - décor à terminer au choix.

Description du circuit et du matériel :

Circuit à 2 étages, avec ponts droits et courbes (simples et à traverses) - tunnels - 4 dételeurs avec mâts éclairés - caténaire entièrement installée et fonctionnelle - 2 signaux principaux et 2 signaux avancés pour la commande automatique de 3 convois en système block-automatique - Voies de garage avec heurtoirs éclairés - la voie est montée sur traverses d'insonorisation - 2 éléments de télécommande pour signaux - éléments de décor - petit matériel d'entretien - 2 transformateurs gros modèle (30 VA).

2 locos vapeur - 1 loco électrique - 1 autorail + remorque (éclairage intérieur permanent même à l'arrêt au signal - inversion automatique des feux suivant le sens de marche) - 3 wagons "grandes lignes", éclairés - 8 wagons voyageurs et marchandises.

Relevé détaillé avec prix MARKLIN 1978 :LOCOMOTIVES :

3087 (vapeur)..... 900  
3000 (vapeur)..... 975  
3057 (électrique)..... 2.350  
3028 (autorail) 1.875  
4028 (remorque autorail)..885

WAGONS :

4111 (voyag. 1° cl.)..... 415  
4112 (voyag. 2° cl.)..... 415  
4026 (fourgon + 2° cl.).. 400  
éclairage des 3 wagons... 459  
4000 (voyageurs) ..... 125  
4008 ( fourgon) ..... 240  
4423 (plateforme) ..... 115  
4571 (fourgon US) ..... 375  
4578 (fourgon US) ..... 295  
4610 (trémie) ..... 300  
4627 (couvert) ..... 285  
(marchandise italien)160

SIGNAUX:

7188 X 2 (principal) 1.100  
7187 X 2 (avancé) 700  
éléments télécommande X 2 450

CATENAIRE :

7009 X 70 (poteaux).....3.200  
7010 X 2 (prise de courant)....200  
réseau : 7019 X 35 ..... 805  
7018 X 45 .....1.035  
7277 X 1 ..... 35  
7023 X 15 ..... 210  
7014 X 8 ..... 96  
7015 X 8 ..... 96  
7013 X 5 ..... 115  
7022 X 4 ..... 132

VOIE :

environ 50 rails droits 1.400  
environ 45 rails courbes 1.300

AIGUILLAGÉS (paire)s :

5202 X 4 (droits élect.) 2.550  
5140 X 2 (enroulés élec.) 1.750  
5214 X 1 (triple élec.) 730  
5221 X 1 (droit manuel) 400  
5207 X 1 (trav.jonct.doub) 650

HEURTOIRS

7190 X 6 .....450

INSONORISATION

7171 X 2 .....210

DETELEURS

5112 X 4 .....820

5113 X 4 .....460

(mât éclairé)

POSTE DE COMMANDE

7072 X 6 .....990

TRANSFORMATEUR 30 VA

6631 X 2 ..... 3.000

DECOR3 quais avec abris, dépôt marchandise, poste de commande 2 voies, poste-block  
éclairages dito :.....1.000 F.PONTS

7263 X 2 (arches avec arc)..660

7262 X 2 ( " , droit)....290

7268 X 2 (rampe droite).....260

7267 X 4 (rampe courbe).....540

7250 X 8 (pilier de base)...112

7253 X 24(piliers).....576

DIVERSplancher 190 X 122, traverses de renfort, tapis paysager, jauge attelage,  
huile, brochure, plan, réseau n° 0393, fiches mâles et femelles, câbles raccord,  
vis, petit matériel, etc. : 1.000 F.

MONTANT TOTAL DU MATERIEL .....37.981 F.

-----  
*Laisse en bloc pour* .....28.000 F.B.