

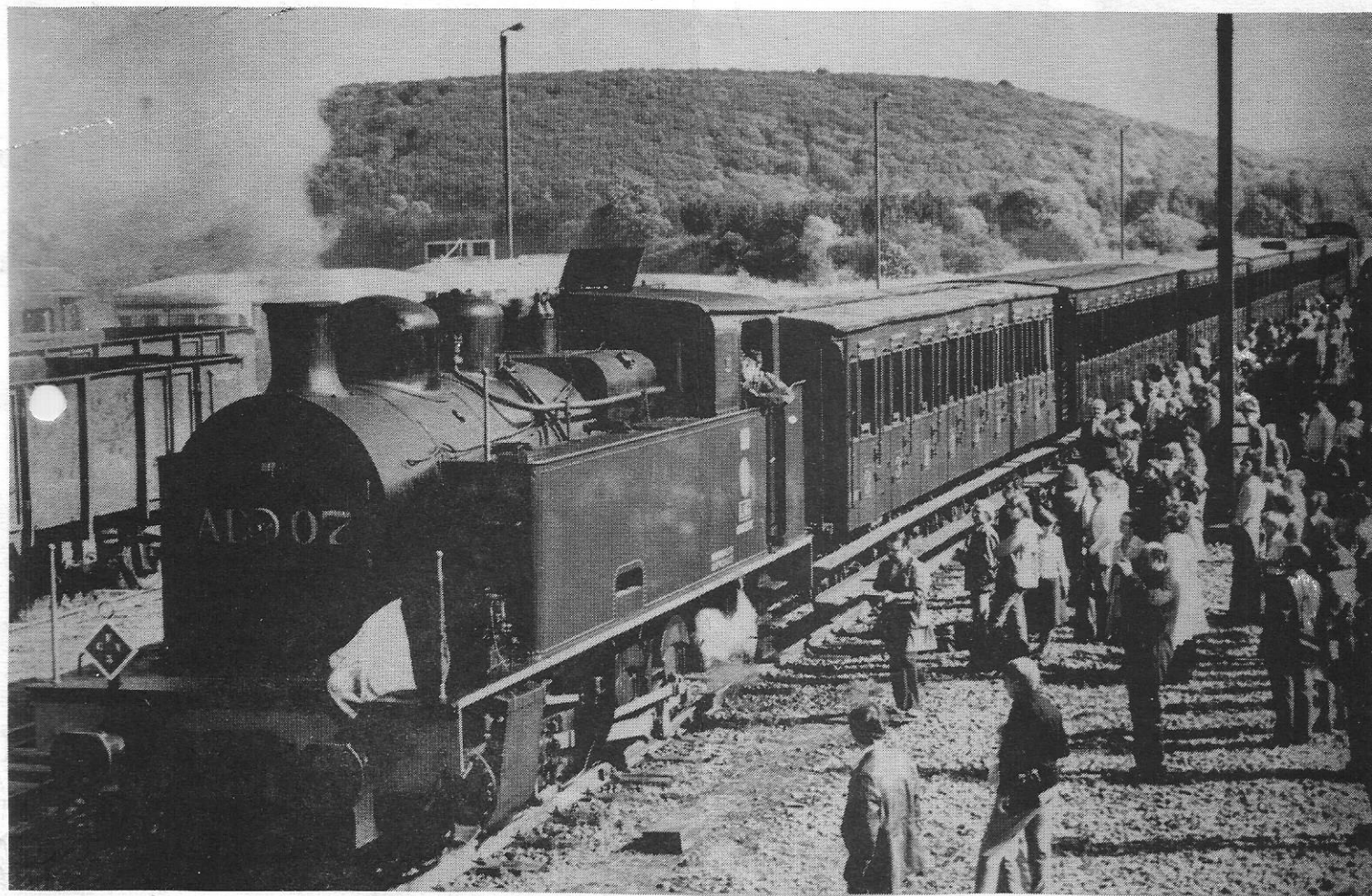
18.9.1979

66

# CORRESPONDANCE



**Bulletin d'information de  
l'Association Liégeoise des  
Amateurs de chemins de Fer**



**40 fb**

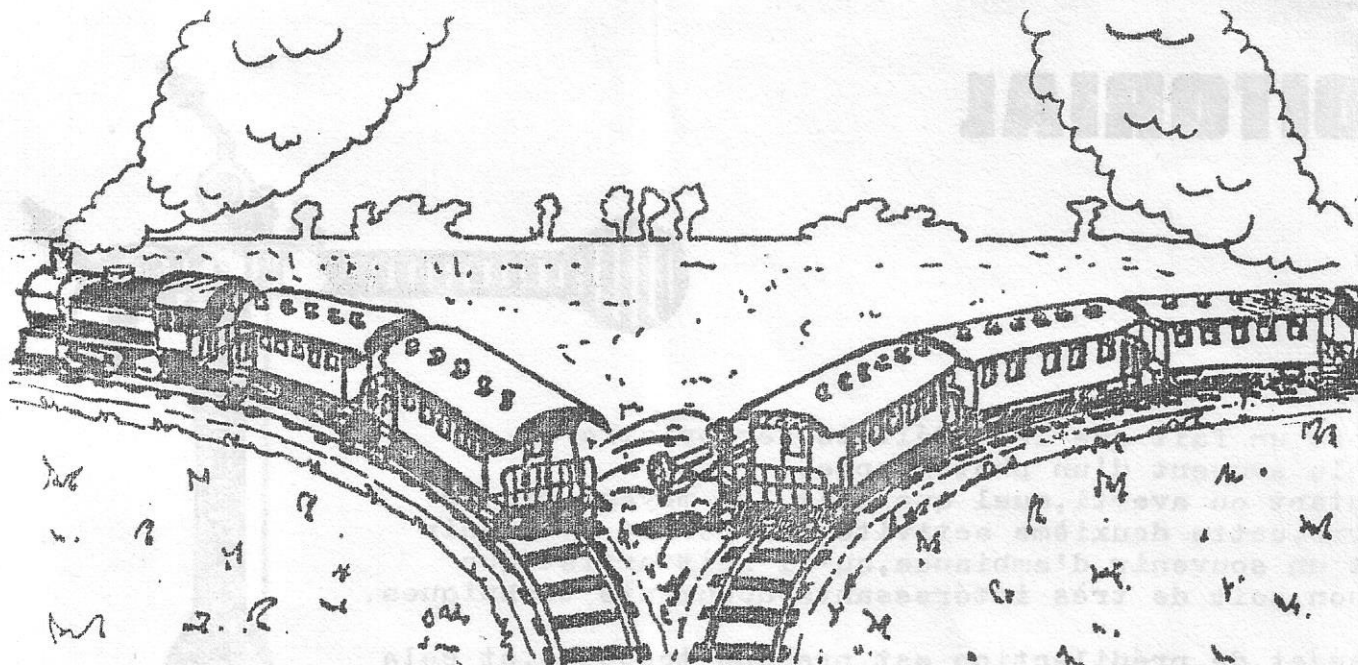
**juin**

**1979**

**n° 3**







## CORRESPONDANCE

Revue bimestrielle

Comité de rédaction :

P. CASINI J.R. LEJEUNE J. MARECHAL D. PIRON

Coordination : P. CASINI

Editeur responsable :

J.M. PARISIS rue Fabry, 34  
4000 LIEGE

Abonnement (1 an = 6 numéros) : 200 FB.

règlement au compte n°  
de ALAF asbl

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de  
l'ASSOCIATION LIEGEOISE DES AMATEURS DE CHEMIN DE FER,  
association sans but lucratif.

Tout courrier concernant ALAF doit être adressé  
au SECRETARIAT : rue Doumier, 49

4300 ANS

téléphone : 041 / 63 33 26 ou 63 36 19

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres  
d'ALAF asbl.

Les textes des articles signés n'engagent que  
la responsabilité de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits  
librement avec la mention de la source et l'envoi d'un  
exemplaire de la publication au secrétariat de l'ALAF asbl.  
Cependant, la publication d'articles que nous empruntons  
à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

Dessins : L. GREGOIRE

Maquette : J.R. LEJEUNE D. PIRON

N° 3

juin

1979

## sommaire

Editorial	4
Rail News	5
A lire... et relire	9
Tribune libre	10
Les nouveaux trains INTERCITY	11
Quoi de neuf ?	12
Lu dans la presse	13
Sélection: la locomotive V 218 de la DB	14
Connaissez-vous...le GTF ?	17
Transports en commun: La Haye	18
Code de marquage ferroviaire	20
Bourse	20
Les chemins de fer touristiques de Belgique	24

## couverture

Mariembourg, le 24 sept. 1978  
Festival Vapeur du CFV3V.

# EDITORIAL

Il est un fait que le modéliste ferroviaire se double souvent d'un photographe. Débutant ou averti, quel que soit les moyens mis en oeuvre, cette deuxième activité lui permet d'obtenir soit un souvenir d'ambiance, qu'il soit artistique ou non, soit de très intéressants documents techniques.

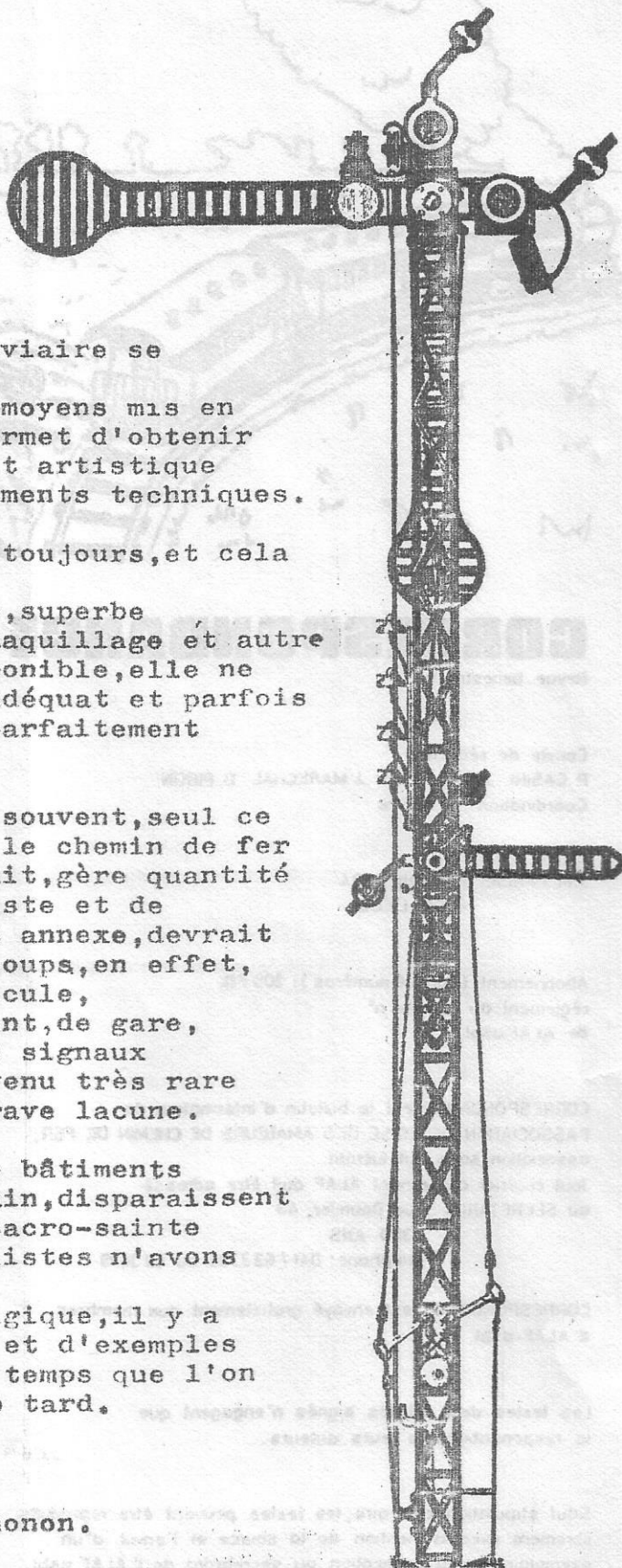
Le sujet de prédilection est presque toujours, et cela est bien normal: la locomotive. Vedette et reine tout à la fois, belle, superbe et toujours photogénique. Dédaignant maquillage et autre préparation du même cru, toujours disponible, elle ne demande que le choix de l'éclairage adéquat et parfois l'environnement favorable pour être parfaitement en valeur. Coquetterie oblige.

Il est dommage cependant que, le plus souvent, seul ce sujet soit retenu. N'oublions pas que le chemin de fer est une grande entreprise, et de ce fait, gère quantité d'autre matériel. A nos yeux de modéliste et de photographe, tout sujet ferroviaire et annexe, devrait avoir au moins une valeur égale. Beaucoup, en effet, hésitent à consacrer un bout de pellicule, à photographier par exemple: un bâtiment, de gare, un vieux poste d'aiguillage, d'anciens signaux mécaniques, ou encore un simple et devenu très rare PN à barrières roulantes. C'est une grave lacune.

Dans l'évolution actuelle, quantité de bâtiments et accessoires divers, au charme certain, disparaissent irrémédiablement et ce, au nom de la sacro-sainte rentabilité (fadaïses dont nous modélistes n'avons pas à tenir compte).

Alors pensons-y. Dans notre petite Belgique, il y a encore quantité de sujets, de détails et d'exemples à préserver par l'image, il est grand temps que l'on y pense, demain il sera peut-être trop tard.

A. Thonon.

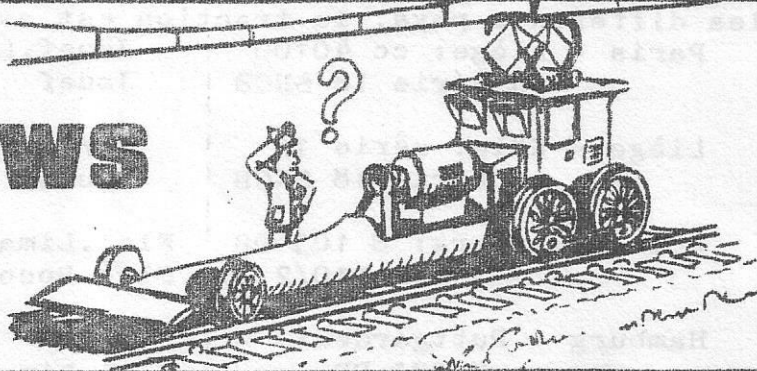


CONVULSIONS

Mariembourg, le 24 sept. 1978  
Festival Vapeur du CPV3V



# RAIL NEWS



Ci-dessous la composition du train E 233 "NORD EXPRESS", de Paris, Liège, Aachen, Koln, Bremen, Hamburg, Puttgarden, Rødby à Kobenhavn, relevée au départ de Liège G. le 4 décembre 1978.

<u>1/1</u>		<u>HO</u>	<u>N</u>
Ostende	AB UIC Y DSB	/	//
Kobenhavn	WL AB Type U TEN FS	/	//
Paris	WL AB Type U TEN SNCF	/	//
Kobenhavn	Bc UIC Y Verte SNCF	Jouef	//
	AB UIC Y Bicol. SNCF	/	//
	D4 RIC ex Nord SNCF	/	//
Paris	ABUm UIC X DB	ADE, ROCO, LILIPUT,	/
Puttgarden		TRIX	
Paris	B UIC Y Bicol. SNCF	Jouef	Piccolo
Aachen			
Paris	WL AB RIC SZD	/	//
Moskwa			
Paris	B5 D RIC (ocem) SNCF	France Trains	//
Warszawa	AB UIC Y Bicol. SNCF	/	//

- Dès l'arrivée du train à Aachen, les 4 voitures de queue sont décrochées: les trois voitures pour Warszawa et Moskwa sont incorporées au train D 241 "OST WEST EXPRESS" de Aachen à Moskwa.

- A Hamburg, le D 233 est fusionné avec le D 237 3 "NORD WEST EXPRESS" d'où il reçoit:

BcUm UIC X DB	Liliput	//
AB UIC DSB Y	/	//
B UIC Y DSB	Lima, Märklin, Roco	Minitrix

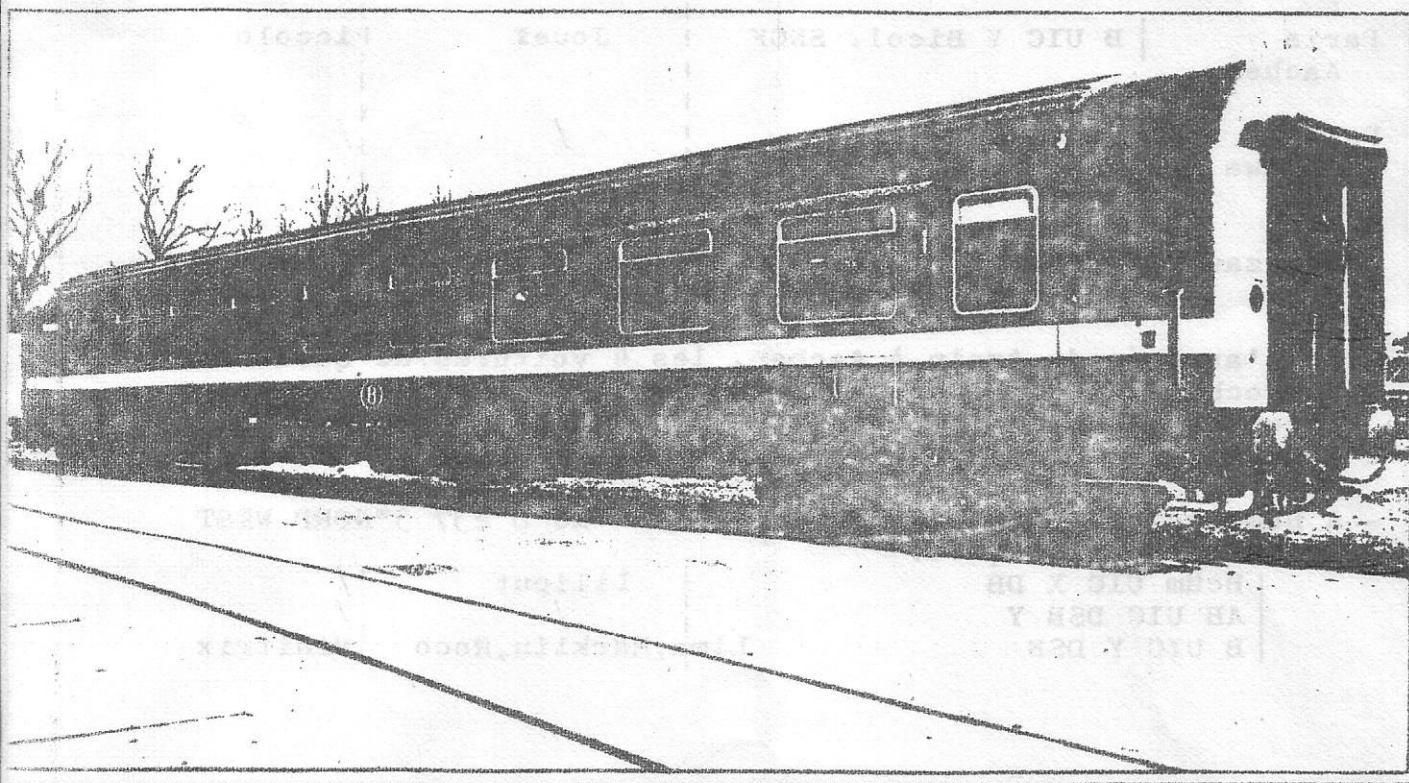
Dans les différents pays, la traction est assurée comme suit:

Paris - Liège: cc 40100 ou série 18 SNCB	Jouef, Lima Jouef	/
Liège - K8ln: série 16 ou série 18 SNCB	Jouef	/
K8ln - Hamburg: E 103 DB ou E 110/2 DB	Flei. Lima; Mar. Flei. Roco, Trix	Arn. Picc. Minit. Minit.
Hamburg - Puttgarden: V 221 DB	Flei. Lima, Mar. Trix.	Arn. Minit.
Rodby - Kobenhavn: My 11 DSB ou Mz 17 DSB	Flei. Mar. Piko. Lima.	Minit. Piko.

### Participez à notre revue !

ENVOYEZ-NOUS DES ARTICLES OU DES PHOTOS  
"NOIR ET BLANC" BIEN CONTRASTEES, AYANT  
POUR THEME LE CHEMIN DE FER.

LE COMITE.





Continuant à curioser dans l'horaire, voici la suite des trains portant des noms célèbres: aujourd'hui les noms de villes.

<u>ATHENES EXPRESS</u> :	E 262/3	Beograd Athènes	JZ-CEH
<u>BARCELONA TALGO</u> :	R 474/7	Barcelona-Paris	RENFE-SNCF
<u>BASEL BEOGRAD EXPRESS</u> :	D 416/7	Basel Innsbruck Beograd	SBB-ÖBB-JZ
<u>BEOGRAD EXPRESS</u> :	D 498/9	Hamburg-Graz-Beograd	DB-ÖBB-JZ
<u>BERLINAREN</u> :	Ex 318/7	Berlin-Malmö-Stockholm	DR-SJ
<u>BEROLINA</u> :	Ex 242/3	Berlin-Warszawa	DR-PKP
<u>CRACOVIA</u> :	Ex 1210/1	Budapest-Krakow	MAV-PKP
<u>DOVRE EXPRESS</u> :	ET 42/43	Oslo-Trondheim	NSB
<u>GENOVA SPRINT</u> :	R 800/1	Genova-Roma	FS
<u>GOTEBORGAREN</u> :	X 43	Stockholm-Göteborg	SJ
<u>HAMBURG EXPRESS</u> :	D 242/3	Hamburg-Stockholm	DB-DSB-SJ
<u>ISTAMBUL EXPRESS</u> :	D 410/1	Dortmund-Istanbul	DB-ÖBB-JZ-BDZ-TCDO
<u>KAARKOV</u> :	19/20	Moskwa-Kaarkov	SZD
<u>KIEV</u> :	Ex 683/4	Warszawa-Kiev	PKP-SZD
<u>KØBENHAVN EXPRESS</u> :	D 394/5	København-Hamburg	DSB-DB
<u>LISBOA EXPRESS</u> :	TER 331/52	Lisboa-Madrid	CP-RENFE
<u>LJUBLJANA EXPRESS</u> :	D 250/1	Ljubljana-Wien	JZ-ÖBB
<u>MARIBOR EXPRESS</u> :	D 252/3	Beograd-Maribor-Wien	JZ-ÖBB
<u>MOSKWA EXPRESS</u> :	D 391	Berlin-Warszawa-Moskwa	DR-PKP-SZD
<u>ODESSA EXPRESS</u> :	23/24	Odessa-Kiev-Moskwa	SZD
<u>OOSTENDE WIEN EXPRESS</u> :	E 224/25	Oostende-Wien	SNCF-DB-ÖBB
<u>PRAGA EXPRESS</u> :	21/22	Moskwa-Warszawa-Praha	SZD-PKP-CSD
<u>ROME EXPRESS</u> :	E 210/1	Roma-Torino-Paris	FS-SNCF
<u>SARAJEVO EXPRESS</u> :	E 150/1	Beograd-Sarajevo	JZ

TABLEAU REUNISSANT QUELQUES DONNEES PRATIQUES CONCERNANT  
LES RESEAUX EUROPEENS.

Pays	Sigle	Ecartem.	Sens de marche	Système d'électrif.	Longueur en Km
ALLEMAGNE O.	DB	1435	DROITE	15 KV 16 2/3 HZ	29.479
ALLEMAGNE E.	DR	1435	DROITE	15 KV 16 2/3 HZ	14.909
AUTRICHE	ÖBB	1435	DROITE	15 KV 16 2/3 HZ	5.908
BELGIQUE	SNCB	1435	GAUCHE	3 KV CC	4.263
BULGARIE	BDZ	1435	DROITE	25 KV 50 HZ	3.952
DANMARK	DSB	1435	DROITE	1,5 KV CC (1)	2.352
ESPAGNE	RENFE	1676	DROITE	3 KV CC	13.687
FINLANDE	VR	1524	DROITE	25 KV 50 HZ	5.807
FRANCE	SNCF	1435	GAUCHE (2)	1,5 KV CC et 25 KV 50 HZ	35.620
ANGLETERRE	BR	1435	GAUCHE	750 V CC (3) et 25 KV 50 HZ	18.989
GRECE	CEH	1435	DROITE	-----	2.352
HONGRIE	MAV	1435	DROITE	25 KV 50 HZ	10.067
ITALIE	FS	1435	GAUCHE	3 KV CC	16.014
LUXEMBOURG	CFL	1435	GAUCHE	3 KV CC et 25 KV 50 HZ	271
NORVEGE	NSB	1435	DROITE	15 KV 16 2/3 HZ	4.242
PAYS BAS	NS	1435	DROITE	1,5 KV CC	3.148
POLOGNE	PKP	1435	DROITE	3 KV CC	26.584
PORTUGAL	CP	1676	DROITE	25 KV 50 HZ	3.566
ROUMANIE	CFR	1435	DROITE	25 KV 50 HZ	11.006
SUEDE	SJ	1435	GAUCHE	15 KV 16 2/3 HZ	11.884
SUISSE	SBB	1435	GAUCHE	15 KV 16 2/3 HZ	2.913
TCHÉCOSLOVAQUIE	CSD	1435	DROITE	3 KV CC et 25 KV 50 HZ	13.317
TURQUIE	TCDD	1435	DROITE	25 KV 50 HZ	8.071
YUGOSLAVIE	JZ	1435	DROITE	3 KV CC et 25 KV 50 HZ	10.456
U.R.S.S.	SZD	1524	DROITE	3 KV CC et 25 KV 50 HZ	137.000

(1) La banlieue de Copenhague uniquement est électrifiée.

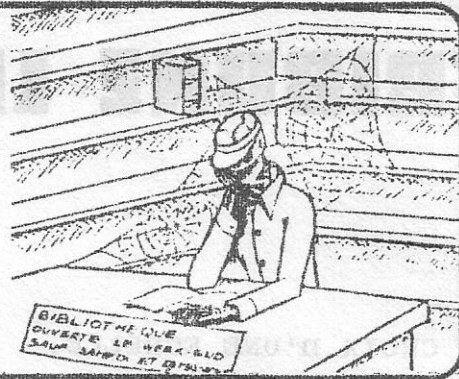
(2) Entre Basel et Luxembourg (ex Alsace Lorraine) on circule à droite.

(3) Troisième rail sur l'ancien SOUTHERN RAILWAY.



# A LIRE ...

# ET RELIRE



C.P. LEWIS et A.A. JORGENSEN,  
**THE GREAT STEAM TREK.**

Hamlyn, London, New-York, Sydney, Toronto, 1978, 248 pages.

Nul n'ignore que l'une des dernières régions du monde où la vapeur règne encore en maître est l'Afrique du Sud. Des voyages à l'intention des amateurs de chemins de fer y sont même organisés pour des sortes de safaris-photos.

C'est l'importance du charbon local, exploitable facilement et à peu de frais, qui retarde la dieselisation et l'électrification du réseau. Cependant, un inéluctable processus de modernisation est en marche. En juin 1975 on dénombrait encore 2000 locos-vapeur et en 1978 elles n'étaient plus que 1500 unités. On estime toutefois que la traction vapeur continuera jusqu'en 1990.

L'ouvrage présenté est un livre luxueux qui constitue un recueil de véritables photos d'art montrant les locomotives et les trains dans d'admirables paysages ou vus à travers des effets de lumière très recherchés.

Il ne s'agit donc pas d'un répertoire méthodique et scientifique du matériel en service en Afrique du Sud. Cependant, la documentation ne fait nullement défaut; les quatre grandes provinces (Cap, Orange, Natal et Transval) ont droit chacune à un chapitre qui situe bien l'exploitation ferroviaire que se partagent quinze compagnies très actives.

En outre, le pays est riche de multiples petits réseaux desservant les usines, les mines et les plantations de son immense territoire.

Qu'il s'agisse des impressionnantes Beyer-Garratt, des Toys-Garratt ou des amusantes petites locos de chantier, on doit admirer le soin étonnant apporté par le personnel pour assurer un entretien et une conservation exceptionnels d'un matériel parfois ancien. Les locomotives sont impeccablement propres jusqu'au dernier accessoire de cuivre qui brille comme un sou neuf. Les 319 photographies, presque toutes en couleurs, qui illustrent l'exposé en sont le témoignage. Il faut voir par exemple et parmi d'autres, la modeste locomotive industrielle construite en Angleterre par Kitson en 1879 (photo n° 252), actuellement en service à la "Electricity Supply Commission"; dans une livrée toute fraîche, elle supporte allègrement un centenaire de labeur ininterrompu.

Je vous recommande ce bel ouvrage qui enrichira vos connaissances et votre bibliothèque.

**R. Vandermade**

# TRIBUNE LIBRE

## LE CHOIX D'UNE ECHELLE.

Le choix de l'échelle que le modéliste adopte est fonction de la place dont il dispose et du fait qu'il sait construire un réseau ou collectionner des modèles. Suivant vos capacités manuelles vous pouvez construire vos modèles ou avoir recours à l'achat de modèles à construire ou de modèles montés.

Dans la construction d'un réseau, il y aura une limite donnée par l'espace disponible; jardin, grenier, cave... Le réseau pourra être soit un lieu connu que l'on veut reproduire, soit un réseau représentant au mieux la réalité mais imaginé par le modéliste qui devra alors mettre toute sa science à rude épreuve; il aura pour l'aider dans cette tâche, le club où il pourra consulter la bibliothèque, les revues techniques, des plans de réseaux modèles, des contacts avec d'autres modélistes, les projections de films, de diapositives, des causeries,... car le maquettisme de chemin de fer est un hobby très exigeant; tout doit être représenté: trains, trams, autos, motos, bateaux, avions, maisons, routes, végétation avec toute sa gamme de couleurs suivant les saisons, montagnes, ouvrages d'art,... sans oublier pour la technique, par exemple, les applications du code de la route (signalisation adéquate), l'électricité, l'électronique, la télécommande, la mécanique, et même le son et lumière, bruitage, photo, cinéma,

EN UN MOT: "TOUT".

Beaucoup d'entre vous sont sans doute déjà des modélistes de longue date; d'autres vont découvrir cet univers. Pour moi après trente ans de cette passion, j'apprends tous les jours et les heures passées à créer un modèle, à monter un réseau sont toujours trop courtes: ce sont des moments de délasserement où l'on vit dans un monde détaché de tous les soucis quotidiens.

Dans la gamme des échelles, l'on rencontre des modèles de véritables locomotives à vapeur vive en métal; ce sont les écartements de 2 1/2" (63,5 mm), de 3 1/2" (90 mm), de 5" (127 mm) voir de 7 1/2" (184 mm); le berceau de ces grandes échelles étant les Etats Unis. Ces trains circulent en plein air et remorquent des rames de wagons plats accessibles aux modélistes et leur famille.

Vous trouverez ici la table des échelles courantes avec leurs symboles. L'écartement normal étant de 1,435 mètre, l'écartement métrique de 1 mètre et l'écartement de la voie étroite de 0,60 mètre (Decauville).



# TABLE DES ECHELLES.

+++++

- 1ère colonne: rapport de réduction de base.  
 2ème colonne: écartement de la voie normale ( en mm ).  
 3ème colonne: écartement de la voie du type métrique ( en mm ).  
 4ème colonne: échelle nominale du matériel du métrique.  
 5ème colonne: écartement de la voie du type étroite (0,60 mm)  
 correspondant en mm.  
 6ème colonne: échelle nominale du matériel du type à voie étroite.

I	II	III	IV	V	VI
1/160 (N)	9	-	-	-	-
1/120 (TT)	12	9	TTm	-	-
1/87 (HO)	16,5	12	HOm	9	HOe
1/64 (S)	22,5	16,5	Sm	12	Se
1/45 (O)	32	22,5	Om	16,5	Oe
1/32 (I)	45	32	Im	22,5	Ie

La dernière nouveauté en échelle et qui est la plus petite du genre est l'échelle Z soit une réduction de 1/220 ème pour un écartement de 6,5 mm.

J. Maréchal

Pour les amateurs de photographie ferroviaire, voici la liste des nouveaux trains INTERCITY et l'horaire de leur stationnement à Liège G.

IC PARSIFAL: TRAIN N° 435	ARR: 10.56	DEP: 11.04 PARIS-KOLN
IC SAPHIR : TRAIN 428	ARR: 13.26	DEP: 13.27 KOLN-BRUXELLES
IC MOLIERE : TRAIN N° 430	ARR: 9.37	DEP: 9.45 KOLN-PARIS
IC SAPHIR : TRAIN N° 429	ARR: 20.18	DEP: 20.20 BRUXELLES-KOLN
IC MOLIERE : TRAIN N° 491	ARR: 21.22	DEP: 21.19 PARIS-KOLN
IC PARSIFAL: TRAIN N° 434	ARR: 19.08	DEP: 19.16 KOLN-PARIS.

Si vous avez une soirée libre de 19 à 22 heure, voici la liste des trains internationaux que vous pourrez voir en gare de Liège G.

19.08: IC 434/ 19.42: E 324/ 20.20: IC 429/ 20.45: E 225 et E 326/  
 21.08: E 1213/ 21.19: IC 491/ 21.43: E 241/ 21.52: E 318/  
 21.56: E 233/ 22.26: E 327 et 22.52: E 1432.

Certains de ces trains ne circulent pas les samedis et dimanches.

Piron D.

# QUOI DE NEUF ?

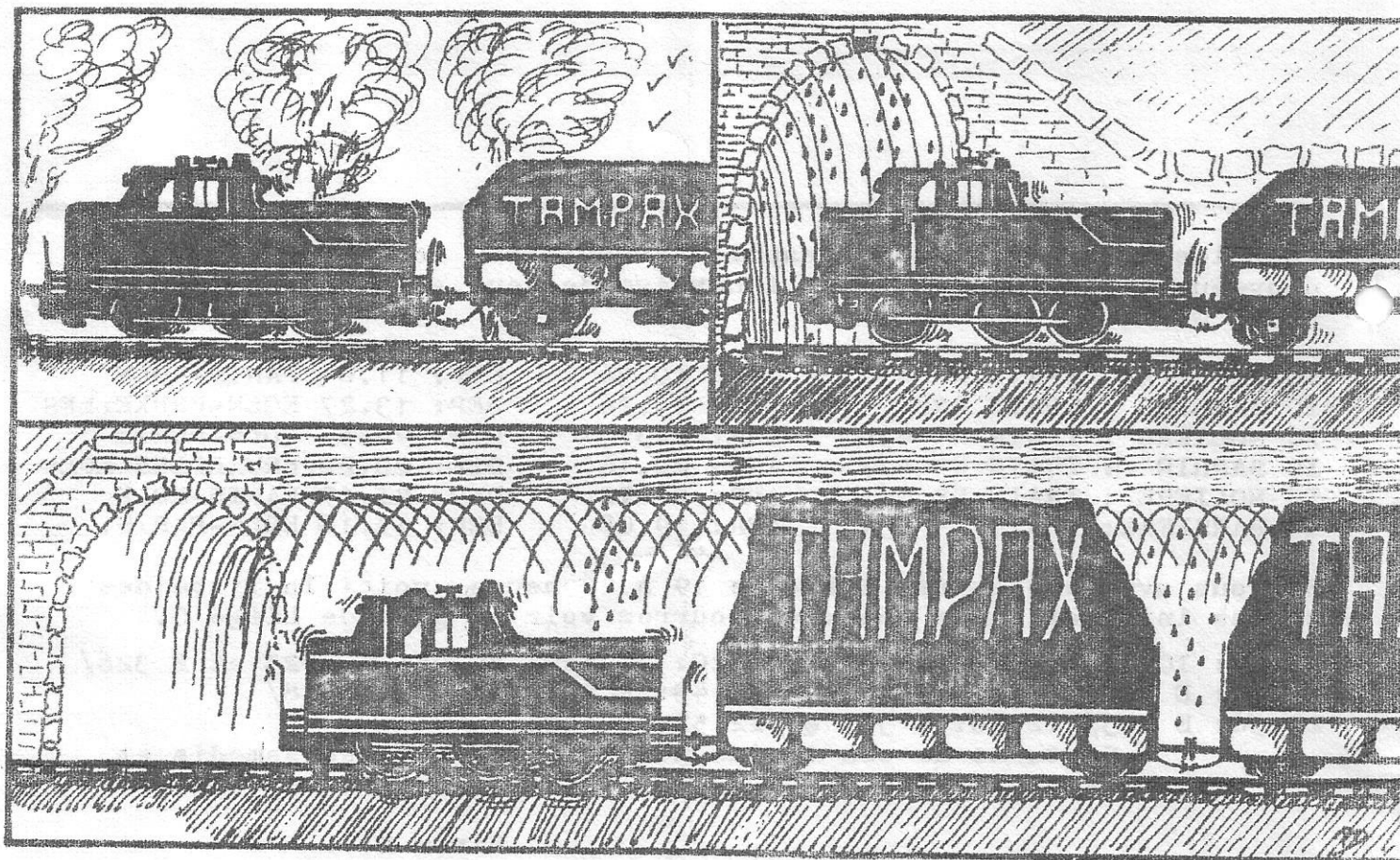
- + Deux nouveaux modèles chez TAB - GERARD & Cie. (échelle H0)
  - Une CC 6500 dans la version la plus récente de la SNCF: version avec persiennes verticales. Cette locomotive est munie d'un aménagement intérieur avec pupitre de commande éclairé, tampons à ressort et éclairage permanent; le tout vendu aux environs de 700 FF qui est un prix raisonnable vu la qualité du modèle.
  - Une CC diesel 72000 ayant le même degré de finition que le modèle précédent est annoncée pour le courant du second semestre de cette année; une originalité sur ce modèle: les deux ventilateurs de toiture seront fonctionnels. Prix de vente environ 800 FF.

Adresse du modéliste: TAB - GERARD & Cie, 6, RUE CALMELS,  
75018 PARIS.

- + Chez RMA, une autre nouveauté intéressante est annoncée pour la fin de cette année: une voiture lit moderne du type T2, modèle non encore reproduit en H0. Cette voiture sera commercialisée en quatre versions différentes SNCF, DB, SBB CFF et FS.

Adresse du modéliste: RMA, Louis Lavignes, 6, CITE DU MIDI  
75018 PARIS.

- + Vu les nombreux problèmes rencontrés, la SNCB recherche âprement un moyen de supprimer l'humidité dans les tunnels.



D. Piron



# LU DANS LA PRESSE

R. Vandermade

LA DERNIERE HEURE DU 22 FEVRIER 1979.

## Locomotive de discord

PANAMA. — Parmi les entretiens pour l'application du nouveau traité entre les Etats-Unis et Panama, a surgi non pas une pomme mais une locomotive de discord.

Le problème a éclaté lorsque le gouverneur de la zone américaine du canal donna l'ordre de transférer au musée industriel de Great Falls, (New Jersey), une antique locomotive (portant le numéro 229) qui était exposée comme pièce de musée depuis des années devant la gare de Balboa (centre de Panama).

Le directeur du musée national panaméen s'insurgea contre cette décision et les autorités envoyèrent une note au secrétaire à l'armée des Etats-Unis stipulant fermement que le départ de la locomotive historique, aux Etats-Unis, aurait des « conséquences fâcheuses » sur les négociations pour la mise en application du traité et que cela pourrait détériorer la bonne entente entre les parties.

Première conséquence imprévue de cet incident, on a vendu au Panama la totalité des billets de loterie se terminant par 229.

LA VIE DU RAIL N° 1681 DU 18 FEVRIER 1979.

## A Pietrarsa, un musée des chemins de fer dans les locaux des FS

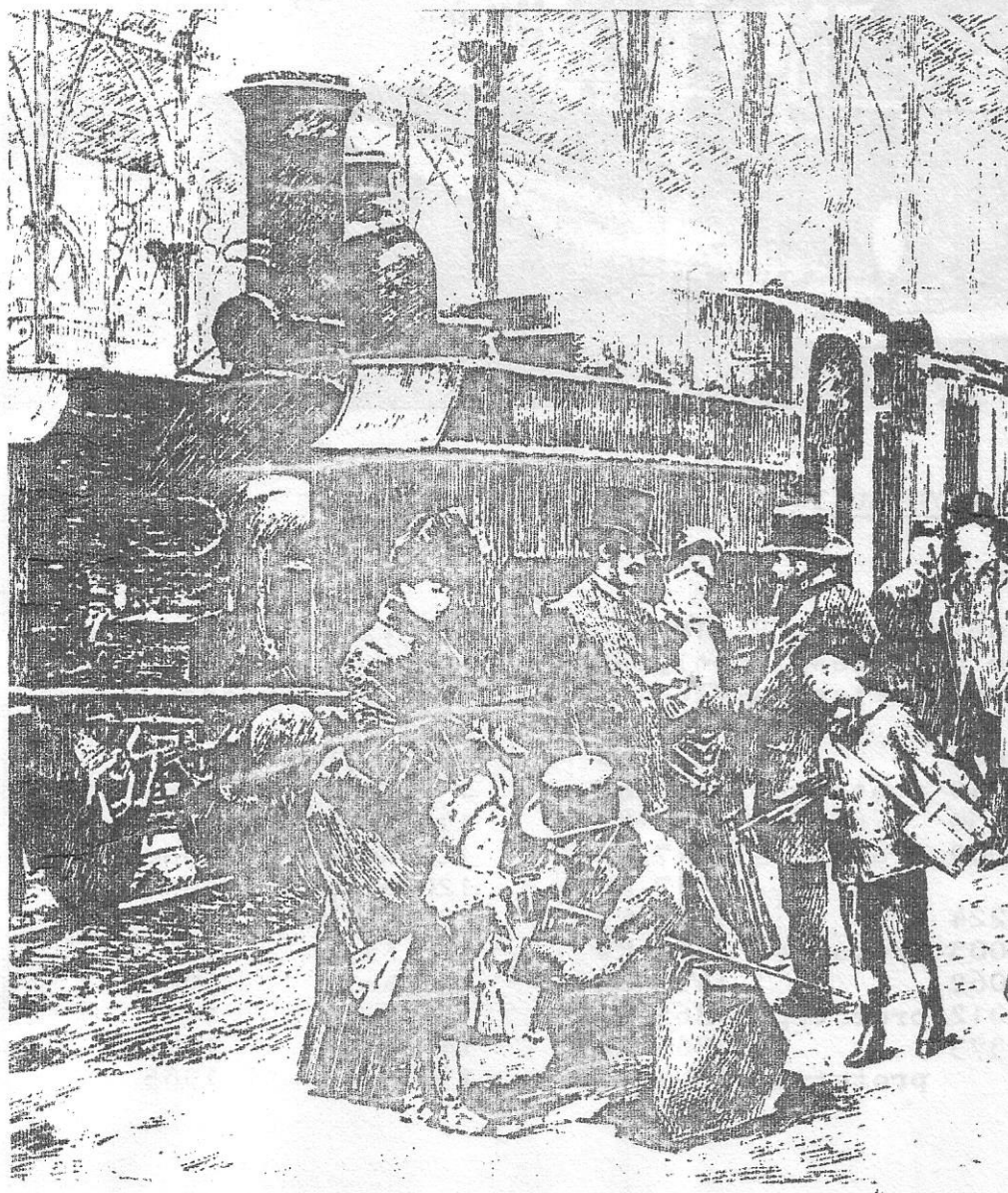
Le conseil d'administration des FS a émis un avis favorable à la création d'un musée des chemins de fer dans les locaux de l'atelier de Naples-Pietrarsa où s'effectuèrent jusqu'en 1975 les « grandes révisions » des locomotives à vapeur et où passa, le 3 octobre 1839, le premier train italien en provenance de Naples et à destination de Portici.

L'atelier constitué par lui-même un véritable musée, avec son vaste ensemble architectural et certains des machines qu'il contient. On y installera aussi une bibliothèque, une cinémathèque, une école professionnelle à plusieurs niveaux et des locaux destinés à la tenue de congrès, de séminaires d'études, etc.

La ville de Pietrarsa tire son nom — qui signifie « Pierre brûlée » — d'une éruption du Vésuve qui, en 1631, couvrit la localité du lave. Avant sa transformation en établissement des chemins de fer, l'atelier, construit sous Ferdinand II de Bourbon, était spécialement dans les travaux mécaniquement militaires. C'est là que furent construits le premier bateau à vapeur qui eût sillonné les mers italiennes et la première locomotive à vapeur circulant sur les lignes de la péninsule. Le 10 décembre 1845, l'établissement reçut la visite du tsar Nicolas I<sup>er</sup> du Russie et de la tsarine Alexandra Fedorovna, laquelle ordonna à son ingénieur, Ekhnappar, de relever les plans du bâtiment et la répartition de l'outillage pour les reproduire dans les ateliers russes de Kronstadt.

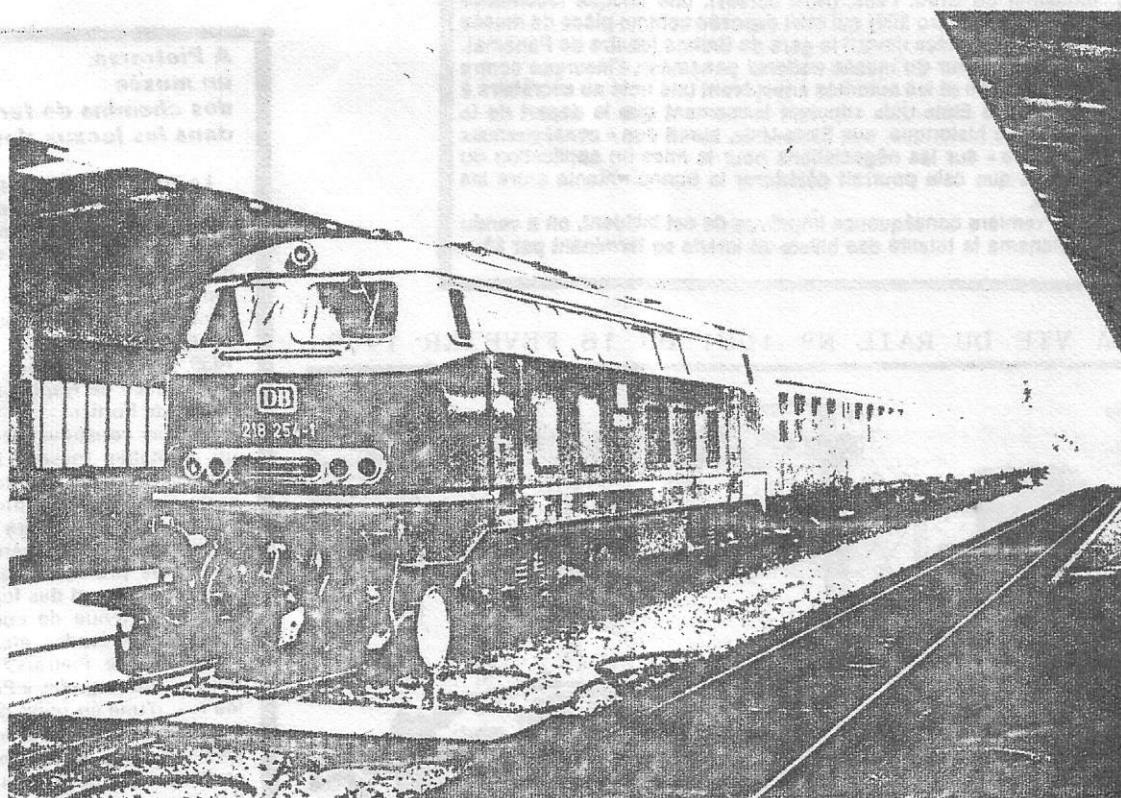
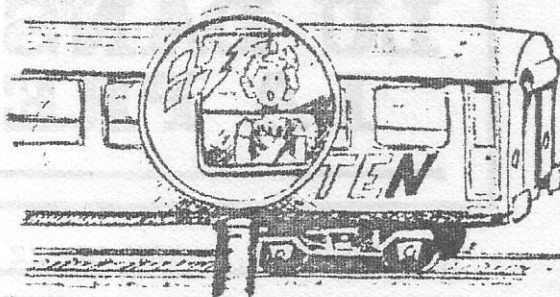
Le 20 décembre 1975, la dernière locomotive à vapeur réparée — la 640 088 — quitta l'atelier, lequel achevait ainsi son activité plus que séculaire.

R. M.





# SELECTION



LOCOMOTIVE DIESEL-HYDRAULIQUE SERIE V 218 DE LA DB.

## Le prototype réel

Les locomotives de la série V 218 sont une des variantes de la grande famille des Diesel "polyvalents" modernes de la DB, qui comprennent les séries ou mieux sous-séries suivantes:

V 210 B'B'	001-008	1865 KW	160 Km/h	1970
V 215 B'B'	001-010 prototype	1417 KW	130 Km/h	1968
V 215 B'B'	011-150	1417 KW	140 Km/h	1969
V 216 B'B'	001-009 prototype	1417 KW	120 Km/h	1960
V 216 B'B'	010	1417 KW	120 Km/h	1963
V 216 B'B'	011-224	1417 KW	120 Km/h	1964
V 217 B'B'	001-003 prototype	1417 KW	120 Km/h	1965
V 217 B'B'	011-062	1417 KW	130 Km/h	1968
V 218 B'B'	001-012 prototype	1865 KW	130 Km/h	1968
V 218 B'B'	101-373	1865 KW	140 Km/h	1971
V 219 B'B'	001 prototype	1604 KW	130 Km/h	1965



La vue du tableau ci-contre, met en relief aussi l'importance du parc Diesel à la DB.

Les V 218 sont animées par des moteurs MAN ou MAYBACH-MERCEDES à 12 cylindres, leur construction a été confiée à KRUPP, KRAUS-MAFFEI et RHEINSTAL.

Elles sont équipées d'une génératrice pour le chauffage électrique des trains, du frein hydrodynamique et de la commande "unités multiples".

Conçues pour la traction des trains voyageurs et marchandises lourds, les V 218 assurent en réalité multiples services du "Personenzüge" au "Schnellzüge" sur les lignes principales et secondaires non électrifiées.

#### Les modèles.

Dans la miniature, ce genre de machine représente le "modèle type" pour deux facteurs principaux: premièrement il s'agit d'un modèle pour le marché allemand (toujours très recherché par les constructeurs européens); deuxièmement le modèle est facile à reproduire, compact, qui peut se trouver dans une boîte de base pour débutant ou dans la vitrine du collectionneur.

Je n'en veux pour preuve que ce tableau des différents modèles et constructeurs respectifs.

	HO	N
V 210	/	Roco - Piccolo
V 215	Roco	/
V 216 prototype	Méhanoteknika - Rivarossi	/
V 216	Lima - Märklin	Rivarossi - Minitrix
V 217	Trix	/
V 218	Lima - Trix	Arnold - Minitrix

Cette fois-ci, nous avons examiné la V 218 et ses reproductions à l'échelle "N".

ARNOLD-RAPIDO et MINITRIX nous proposent leur V 218 dont les caractéristiques principales figurent au tableau comparatif. ARNOLD nous restitue un modèle bien fini, par contre MINITRIX, et cela se voit même au 160<sup>e</sup>, a simplement pris la V 216 repeinte aux nouvelles couleurs de la DB avec l'immatriculation V 218, alors qu'entre les deux séries de machines, très voisines, il y a des différences, c'est le cas de dire que l'habit (le nouveau) ne fait pas le moine!

Domage qu'on essaie d'appliquer un des système de simplicité (maladie caractéristique, sous forme plus ou moins chroniques, de certains constructeurs en HO) en dépit du réalisme.

Maintenant, chez nos collègues du N, grâce à l'évolution des techniques, l'on peut parler aussi de réalisme comme pour les échelles plus grandes.

#### Conclusion

La V 218 est une machine qui figure bien dans tous les réseaux de type allemand; de plus elle correspond aux normes U.I.C. et apte à circuler sur certains réseaux voisins SNCB, SNCF, NS et CFL, chez nous elles vont jusqu'à Montzen par exemple.

Dans la réalité, comme sur un réseau, elles sont universelles, on peut les mettre en tête d'un omnibus (voir photo), d'un "marchandises" ou d'un express sans que l'on puisse crier à l'hérésie.

Leur ligne ramassée ne manque pas d'une certaine allure. Vu le prix et le résultat du tableau, le choix de sélection se porte sur le modèle d'ARNOLD-RAPIDO.

# TABLEAU COMPARATIF

Caractéristiques	A.R.N.	TRIX	Notes
<u>1) Caisse</u>			
-Longueur	3	3	
-Toiture	3	1(1)	(1) toit de la V216
-Bas de caisse	3	3	ne correspond pas
-Extrémité caisse	3	3	exactement à la V218
-Moulage et accessoires	3	2	
-Portes et fenêtres	3	1(2)	(2) vitres non rapportées
-Système de fixation	3	3	la disposition de
-Décoration	3	3	certaines fenêtres
-Inscriptions	3	3	et grilles est de
-Eclairage	3	3	la V216 et non de
			la V218
<u>2) Bogies</u>			
-Dimensions et proportions	3	3	
-Détails	3	2(3)	(3) un peu simplifiés
-Teinte	3	3	
-Essieux	1(4)	1(4)	(4) teinte chromée
-Attelages	1(5)	1(5)	qui nuit au réalisme;
-Prise de courant	3	3	bandages trop hauts
-Jeu et débattement	3	3	même pour le N
			(5) disproportionnés
<u>3) Moteur/transmission</u>			
-Puissance	3(6)	2(7)	par rapport à
-Souplesse	3	3	l'échelle; valable
-Robustesse	3	3	pour les autres
-Longévité	3	3	marques vu la
-Accessibilité (entretien)	2(8)	2(8)	standardisation
-Démontage (remplacement)	2(9)	2(9)	(6) tous les essieux
-Transmission	3	3	sont entraînés +
-Réparage des pièces	3	3	2 avec bandages
			(7) tous les essieux
			sont entraînés +
			1 avec bandages
<u>4) Ensemble locomotive</u>			
-Poids	3	3	(8) moyenne
-Adhérence	3	2	(9) délicat
-Roulement	3	2	
-Niveau bruit	2	2	
-Démontage	2(10)	2(10)	(10) délicat
-Comportement sur appareils	3	3	(11) à l'échelle N tous
de voies	3	3	les constructeurs
-Compatibilité avec	3(11)	3(11)	ont adoptés un seul
autres marques	3(11)	3(11)	système d'attelage
<u>TOTAL</u>			
-% d'approche à la fidélité	88	79	
-Essieux entraînés	92	82	
-Année de sortie des modèles	4	4	
-Ref. catalogue	1970	1972	
-Prix en Fb.	2053	2059	
	1765	1780	

**P. Casini**



# CONNAISSEZ - VOUS ...



GROUPEMENT BELGE POUR  
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION  
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE  
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

L'asbl GTF a pour but de rassembler au cours de ses activités ceux qui s'intéressent de près ou de loin au rail, ou plus simplement ceux qui sont tentés de meubler leurs loisirs en recherchant des formules inédites de voyages en vue de pouvoir admirer sous un jour inusité des régions parfois bien connues.

Ce groupement, animé par son dynamique président, M. Renard et par une bonne équipe de membres entièrement bénévoles, est un modèle d'organisation pour toutes les associations d'amateurs de chemins de fer. Le GTF recrute ses membres dans toutes les régions du pays et même à l'étranger.

Voici un bref aperçu de ses activités.

Voyages: par autorail spécial (ou train spécial) sur les lignes de chemins de fer peu fréquentées, voire fermées à tout trafic voyageurs. Par exemples:

- Charleroi-Acoz-Gerpennes/Gougny-Châtelineau-Gosselies-Thiméon-Tamines-Lambusart-Fleurus-Frasnes.
- Liège-Namur-Ramillies-Hoegaarden-Ramillies-Orp-Landen.
- Les lignes de Hamois, Spontin, Neerpelt, Tessenderloo, Bois-de-Breux, Battice, Warsage, l'étoile de Florennes, Remeton-sur-Biert...
- Train vapeur à Gouvy, Bastogne, Libramont, Jemelle.
- Voyage en automotrice électrique spéciale dans la banlieue de Bruxelles.

#### Edition:

- Deux ouvrages déjà parus à savoir: Les Tramways au Pays de Liège (magnifique ouvrage sur les transports urbains à Liège) et Aide mémoire n°1 qui contient notamment de précieux renseignements sur les locomotives à vapeur SNCB.
- 4 séries de cartes vues à sujets ferroviaires.
- 1 série de diapositives relatives aux tramways.
- 1 carte du réseau ferré SNCB et tramways de Belgique (avec annexes explicatives).

Toutes ces éditions sont disponibles par correspondance.

Informations: Le GTF informe ses membres à l'aide de son périodique "Trans-Fer" qui contient parmi d'autres informations, toutes les nouvelles de la SNCB, STIB et SNCV. Le GTF encourage aussi toute action de promotion du transport par rail. La cotisation annuelle au GTF asbl, donnant droit au périodique "Trans-Fer" et à des réductions importantes en cas de participation à ses activités, est très modique puisqu'elle n'est que de 60Fb. Il faut savoir enfin que le GTF ne traite pas de modélisme.

Ceux qui voudraient en savoir plus long, je les invite à écrire à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 en joignant un timbre à 8Fb pour la réponse.

J.R. Lejeune.

# TRANSPORTS EN COMMUN

## LA HAYE.

oo oo

La gare "Holland spoor" située sur la ligne Bruxelles - Amsterdam n'est en fait plus la gare principale de la ville; il s'agit à présent de la centraal station située au coeur d'un énorme complexe immobilier en cours d'achèvement.

Le niveau 0 de cette nouvelle gare est essentiellement un lieu de passage, le niveau -1 constitue la gare ferroviaire tandis que le niveau +1 abrite une gare pour les tramways qui y arrivent et en repartent par un long viaduc, et une gare routière pour les autobus urbains et suburbains reliée au niveau 0 par plusieurs rampes d'accès; les niveaux supérieurs sont occupés par les bureaux administratifs. Quelques lignes de trams ont cependant leur point de départ devant la gare.

La société qui exploite les lignes de tram et d'autobus est la H.T.M. (Haagse Tram Maatschappij). Les trams présentent deux particularités; la première est que les différentes séries, construites à diverses époques, possèdent toutes la même carrosserie, hormis certains détails; en conséquence, les séries les plus récentes semblent fort anciennes; la seconde est que tous ces trams sont extrêmement rapides; cela tient au fait que les sites propres sont très nombreux, même au centre de la ville, mais également à la conception technique du matériel.

Le parc ferré de la HTM est constitué uniquement par du matériel PCC de la Brugeoise et Nivelles; les voitures les plus anciennes sont constituées de deux rangées de vitres sur les parois latérales: une rangée de vitres carrées pour les voyageurs assis surmontée d'une rangée de vitres rectangulaires plus petites pour les voyageurs debouts (conception identique aux PCC que possédait la SNCV): deux prototypes construits en 1949 et numérotés 1001 et 1002 sont actuellement déclassés et la série, construite en 1952 et numérotée de 1003 à 1024 est appelée à être remplacée par du nouveau matériel de la Brugeoise et Nivelles dans le courant de cette année; on les aperçoit principalement sur les lignes 12: Station (Centraal) - Duindorp et 16: Station (centraal) - Moerwijk.

En 1957, une série de 100 exemplaires, portant les numéros 1101 à 1200 fut mise en service; les deux rangées de vitres latérales sont remplacées par une seule rangée de vitres de plus grandes dimensions.

La série 1201 à 1240, mise en service en 1963 est de conception analogue à la précédente.

En 1971, 40 nouvelles motrices furent construites et numérotées de 1301 à 1340; elles présentent la particularité de pouvoir être accouplées par deux, ou d'être accouplées avec une remorque équipée également de moteurs (il s'agit de remorques motrices construites en 1974 en 30 exemplaires sous les n° 2101 à 2130). Ces deux possibilités d'accouplement présentent l'avantage d'une grande souplesse dans l'utilisation du matériel accouplable et de plus, la motrice de tête ne tracte jamais un poids mort.



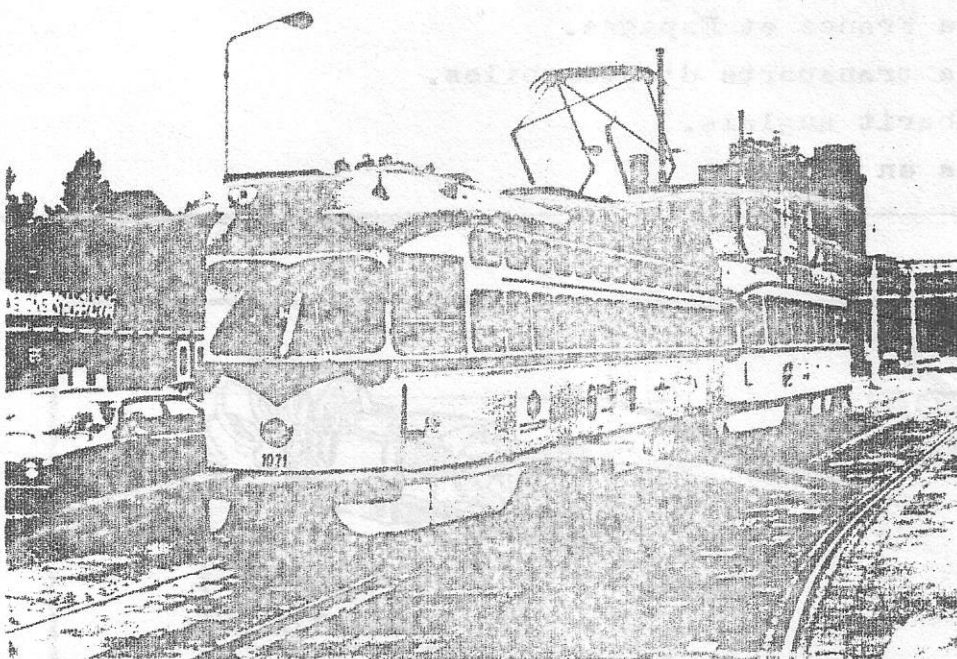
Quant aux autobus de la HTM, le parc est constitué par des Daf types SB 200 DO 554 ET SB 201 DO 554 avec une carrosserie de modèle standard de la firme HAINJE, établie à Herenveen dans l'extrême nord des Pays-Bas.

Les NS ont instauré un service navette entre les gares "Holland Spoor" et "Centraal Station". A la gare centrale, on peut observer bon nombre d'automotrices ainsi que les rames SPRINTER type EI 2 de 1975-6 n° 2001 à 2015.

En conclusion, La Haye est une ville très intéressante à visiter d'autant plus que la fréquence sur les lignes de trams et d'autobus urbains est très bonne et cela même le dimanche. Il est à noter que la station côtière de Scheveningen est accessible depuis la gare centrale par le tram N° 7 qui a son terminus au Nordestrand qui est commun avec celui du tram N° 8: Scheveningen-Vrederust; la plus longue ligne de tram et la plus belle du point de vue touristique est la ligne N° 1 qui relie le centre de La Haye à la gare centralé de Delft.

Signalons pour terminer que la HTM a abandonné sa livrée traditionnelle crème avec filets verts sous les vitres et en bas de caisse au profit d'une nouvelle livrée jaune / orange avec bas de caisse en noir.

JANDRIC J.  
C.R.A.T.P.



HTM Den Haag C.S. 16 juillet 1978

Photo Ph.J. LAUREYS (C.R.A.T.P.)

Vitesse maximum admise de la voiture

Capacité de la voiture

Type de chauffage

Classe de la voiture

Numéros d'ordre

51 00 51-40 009-2

Type de service

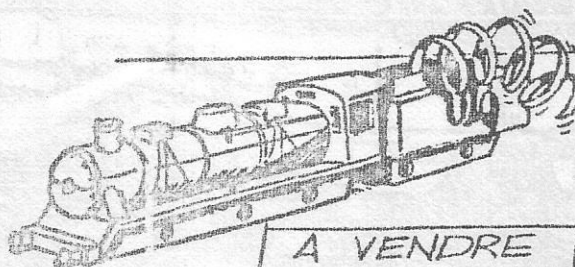
Autocontrôle

Sigle numérique administration propriétaire

Type de service: deux premiers chiffres.

- 50 Voitures, fourgons et postaux pour service intérieur.
- 51 Voitures, fourgons et postaux pour service international RIC
- 53 Voitures équipées d'essieux à écartement variable.
- 54 Voitures équipées de bogies interchangeables
- 55 Voitures équipées d'essieux à écartement variable ( plus de 1,572 )
- 56 Voitures à gabarit anglais.
- 60 Voitures de service
- 61 Voitures non soumises en permanence au régime RIC: TEE, Eurofima,...
- 64 Wagons lits entre France et Espagne.
- 65 Fourgons pour les transports d'automobiles.
- 66 Wagons lits à gabarit anglais.
- 71 Wagons lits gérés en pool.

**BOURSE**



A VENDRE  
JAMAIS ROULE

MARKLIN: Crocodile SBB ancien modèle impeccable (peu roulé)  
Faire offre à Monsieur Piron Gilles.



Sigle numérique de l'administration propriétaire: troisième et quatrième chiffre.

<u>N° de code</u>	<u>Sigle</u>	<u>Pays</u>	<u>Symbole</u>
20	SZD	U.R.S.S.	
50	DR	Allemagne RDA	D
51	PKP	Pologne	PL
52	BDZ	Bulgarie	BG
53	CFR	Roumanie	R
54	CSD	Tchécoslovaquie	CS
55	MAV	Hongrie	H
71	RENFE	Espagne	E
72	JZ	Yougoslavie	J
73	CH	Grèce	GR
74	SJ	Suède	S
75	TCDD	Turquie	TC
76	NSB	Norvège	N
80	DB	Allemagne RFA	D
81	OBB	Autriche	A
82	CFL	Luxembourg	L
83	FS	Italie	IT
84	NS	Hollande	NS
85	SBB/CFE	Suisse	CH
86	DSB	Danemark	DK
87	SNCF	France	F
88	SNCB	Belgique	B
94	CP	Portugal	P
63	BLS	Suisse	CH

#### BOURSE (suite)

LILIPUT: Fourgon	DB	292 03	230 Fb
voiture 1 <sup>re</sup> classe	DB	894 00	260 Fb
voiture 2 <sup>e</sup> classe	DB	896 00	260 Fb
voiture 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> cl.	DB	898 00	260 Fb

FLEISCHMANN: loco. diesel	DB	4235 (type 221)	1350 Fb
loco. électr.	DB	4335 (type 110)	1450 Fb

D. PIRON

Vitesse maximum admise de la voiture

Capacité de la voiture

Type de chauffage

Classe de la voiture

Numéros d'ordre

51 80 51-40 009-2

Autocontrôle

Capacité de la voiture: cinquième et sixième chiffre.

5	4	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Voitures privées pays de l'est. service intérieur	Voitures 1 <sup>re</sup> cl.	Voitures 2 <sup>me</sup> cl.	Voitures 1/2 cl.	Voitures coachettes 1 <sup>re</sup> ou 1/2 cl.	Voitures coachettes 2 <sup>me</sup> classe.	Voitures lits 1 <sup>re</sup> ou 1/2 cl.	Voitures lits 1 <sup>re</sup> ou 2 <sup>me</sup> cl.	Voitures avec caractéristiques particulières	Fourgons et voitures spéciales
0		Voitures privées à 2 ou 3 sièges et bagages.	Idem. 10 compart.	Idem. 10 compart.	Idem. 10 compart.		Idem. 10 compart.	Voitures lits avec 10 compart. de 1 <sup>re</sup> classe. 2 places	Idem. avec 10 compart. (1 R) 1 <sup>re</sup> cl. ou 10 compart. (3 R) 2 <sup>me</sup> cl.	Voitures ambassadeurs	Voitures particulières
1		Voiture 1 <sup>re</sup> classe	Idem. 11 compart.	Idem. 11 compart.	Idem. 11 compart.		Idem. 11 compart.	Idem. avec 11 compart. de 1 <sup>re</sup> classe (2 R)	Idem. avec 11 compart. (2 R) de 1 <sup>re</sup> ou 10 compart. (3 R) de 2 <sup>me</sup> cl.	Voitures de 1 <sup>re</sup> ou 1/2 cl. avec compart. bagages	Fourgon avec compart. partic.
2		Voiture 1 <sup>re</sup> classe		Idem. 12 compart.	Idem. 12 compart.		Idem. 12 compart.	Idem. avec 12 compart. (2 R) de 1 <sup>re</sup> et 5 (3 R) de 2 <sup>me</sup> cl.	Idem. avec 12 compart. (3 R) ou 12 compart. (1 R) de 2 <sup>me</sup> cl.	Voiture de 2 <sup>me</sup> cl. avec compart. bagages	Fourgon
3		Voiture 1/2 cl.	Idem. 10 ou 11 compart. ou moins à 3 sièges	Idem. 10, 11, 12 compart. ou moins à 3 sièges	Idem. 10, 11, 12 compart. ou moins à 3 sièges	Idem. avec 11 compart. de 1 <sup>re</sup> et 5 de 2 <sup>me</sup> cl.	Idem. 10 1/2 compart.	Idem. avec 11 compart. (1 R) de 1 <sup>re</sup> et 5 (1 R) de 2 <sup>me</sup> cl.	Idem. avec 9 compart. (1 R) et 2 compart. (2 R) de 2 <sup>me</sup> cl.	Voiture de 1 <sup>re</sup> et 2 ou 3 sièges avec compart. à bagages ou partiel	Fourgon à 2 ou 3 sièges
4		Voiture coachettes 1 <sup>re</sup> ou 1/2 cl.	Idem. moins à 2 sièges	Idem. moins à 2 sièges	Idem. moins à 2 sièges	Idem. avec 11 compart. de 1 <sup>re</sup> et 5 de 2 <sup>me</sup> cl.	Idem. 11 1/2 compart.	Idem. 11 compart. 1 <sup>re</sup> cl. et 6 de 2 <sup>me</sup> cl. 3 compart. 1 <sup>re</sup> cl. et 7 de 2 <sup>me</sup> cl.	Idem. avec 11 compart. (2 R) de 2 <sup>me</sup> cl.	Voiture de buffet ou bus ou autre avec 1 <sup>re</sup> cl.	Idem. moins avec compart. partiel
5		Voiture coachettes 2 <sup>me</sup> classe				Idem. avec 5 compart. de 1 <sup>re</sup> et 3 de 2 <sup>me</sup> cl.		Idem. avec 5 compart. (1 R) de 1 <sup>re</sup> et 6 (3 R) de 2 <sup>me</sup> cl.		Voiture de 2 <sup>me</sup> cl. avec buffet, bus ou autre	Fourgon avec compart. et dormir et compart. de bagages
6		Voitures lits de 1 <sup>re</sup> ou 1/2 cl.	Voitures à 2-3 sièges ou bagages avec 6 compart.	Voitures à 2-3 sièges ou à bagages avec 6 compart.				Idem. avec 6 compart. (1 R) de 1 <sup>re</sup> et 5 compart. (3 R) de 2 <sup>me</sup> cl.	Idem. avec 7 compart. 1 R. de 1 <sup>re</sup> classe.	Voiture lits avec compart. à bag. ou autres	Fourgon sans compart. à 2 sièges
7		Voitures lits de 2 <sup>me</sup> classe	Idem. moins 7 compart.	Idem. moins 7 compart.	Voitures à 2 ou 3 sièges ou à bagages avec 7 compart.	Idem. moins 7 compart. de 1 <sup>re</sup> classe	Idem. moins 7 compart.	Idem. avec 8 compart. 1 R. de 1 <sup>re</sup> classe.	Idem. avec 7 compart. 1 R. de 2 <sup>me</sup> classe.	Voiture buffet ou autre avec compart. à bagages	Fourgon sans compart. ou à 3 sièges
8		Voiture multiservice	Idem. moins 8 compart.	Idem. moins 8 compart.	Idem. moins 8 compart.	Idem. moins 8 compart. de 1 <sup>re</sup> classe	Idem. moins 8 compart.	Idem. avec 8 compart. 2 R. de 1 <sup>re</sup> classe	Idem. avec 8 compart. (1 R) de 2 <sup>me</sup> classe.	Voiture multiservice	Idem. à 4 sièges
9		Voiture selon des particuliers	Idem. moins 9 compart.	Idem. moins 9 compart.	Idem. moins 9 compart.	Idem. moins 9 compart. de 1 <sup>re</sup> classe	Idem. moins 9 compart.		Idem. avec 9 compart. 1 R. de 2 <sup>me</sup> classe.	Voiture selon des particuliers spéciales (Exo...)	Voiture de service



Vitesse de la voiture et type de chauffage: septième et huitième chiffre.

7 <sup>e</sup> chiffre →	≤ 120 km/h	≤ 120 km/h	≤ 120 km/h	de 121 km/h à 160 km/h compris	de 121 km/h à 160 km/h compris	de 121 km/h à 160 km/h compris	de 121 km/h à 160 km/h compris	plus de 160 km/h	plus de 160 km/h
	0	1	2	3	4	5	6	7	8
8 <sup>e</sup> chiffre ↓	E	E+V	V	E	E+V	E+V	V	E	E+V
0	a b c d e	a b c d e v	v	a b c d e	a b c d e v	a b c d e v	v	a b c d e	a b c d e v
1		a v	v		a b c d e v	a b c d e v	v		
2		a v	v		a b c d e v	a b c d e v	v		
3	a	a v	v	a	a v		v	a	
4		a v	v				v		v
5		a b v	v		a b v		v	a b	a b v
6	a b c d	a b c e v	v	a b c d	a b c d v	a b c d v	v	a b c d	a b c d v
7	c d	c d v	v	c d	c d v	c d	v	c d	c d v
8	e	e v	v	e	e v	e v	v	e	e v
9		e v	A	a e		a e v	A		A

Code du tableau pour septième et huitième chiffre:

E = chauffage électrique.  
V = chauffage à la vapeur.  
E+V = chauffage mixte.  
A = voiture avec chauffage autonome.

a = courant monophasé 1 KV 16 2/3 Hz.  
b = courant monophasé 1 KV 50 Hz.  
c = courant monophasé 1,5 KV 50 Hz.  
d = courant continu 1,5 KV.  
e = courant continu 3 KV.

## AGENDA

Pendant les vacances, l'ALAF tiendra deux réunions informelles. Il n'y aura donc pas de programme pré-établi. Les membres présents en décideront selon leur inspiration et la matière qu'apporteront ceux qui le désire. NOTEZ BIEN CES DEUX DATES:

mercredi 11 juillet et - mercredi 22 août

BONNES VACANCES

PS: Ramenez-nous toutes les informations que vous trouverez sur les chemins de fer touristiques et autres curiosités ferroviaires.

Autocontrôle: calcul du dernier chiffre.

EXEMPLE:

51 80 51-40 009-2

Multiplier les chiffres en POSITION IMPAIRE par 2  
Multiplier les chiffres en POSITION PAIRE par 1

5	1	8	0	5	1	-	4	0	0	0	9	-	2
$\times 1$	$\times 1$	$\times 2$	$\times 1$	$\times 1$	$\times 1$		$\times 1$	$\times 1$	$\times 1$	$\times 1$	$\times 2$		
<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>		<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>		
10	1	16	0	10	1		8	0	0	0	18		

SAUF le dernier chiffre  
puisqu'il est inconnu à  
ce moment.

Additionner les chiffres obtenus; sans tenir  
compte de leur rang.

$$1 + 0 + 1 + 1 + 6 + 0 + 1 + 0 + 1 + 8 + 0 + 0 + 0 + 1 + 8 = 28$$

Retirer de trente le nombre obtenu; le résultat  
est le chiffre autocontrôle.

$$30 - 28 = 2$$

---

VOICI L'ETE

L'été, c'est la saison privilégiée des chemins de fer touristiques.  
Je vous invite à leurs rendre visite.

- Le tram des grottes de Han,  
d'avril à octobre- départ toutes les 1/2 heures entre 9 et 18 H.
- Tramway touristique de l'Aisne,  
au départ d'Erezée - d'avril à mi septembre - WE et jours fériés  
entre 10 H 30 et 17 H 30.
- li Trimbleu,  
de Trembleur à Mortroux - dimanches et jours fériés - d'avril  
à mi septembre entre 13 et 18 H. - en juillet et août,  
les mercredis et samedis à 14 H. et 16 H.
- Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées,  
de Mariembourg à Treignes - WE et jours fériés - d'avril à  
septembre - entre 11 et 17 H.
- Le petit train du bonheur  
de Rebecq à Rognon - WE et jours fériés - d'avril à septembre -  
à partir de 14 H.
- Tramway touristique électrique Lobbes - Thuin.

Extrait du Supplément à Trans-Fer n° 3/1978.

J.R. LEJEUNE