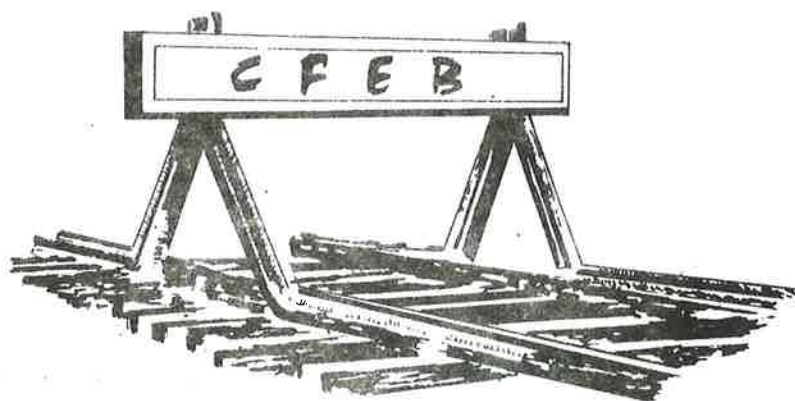
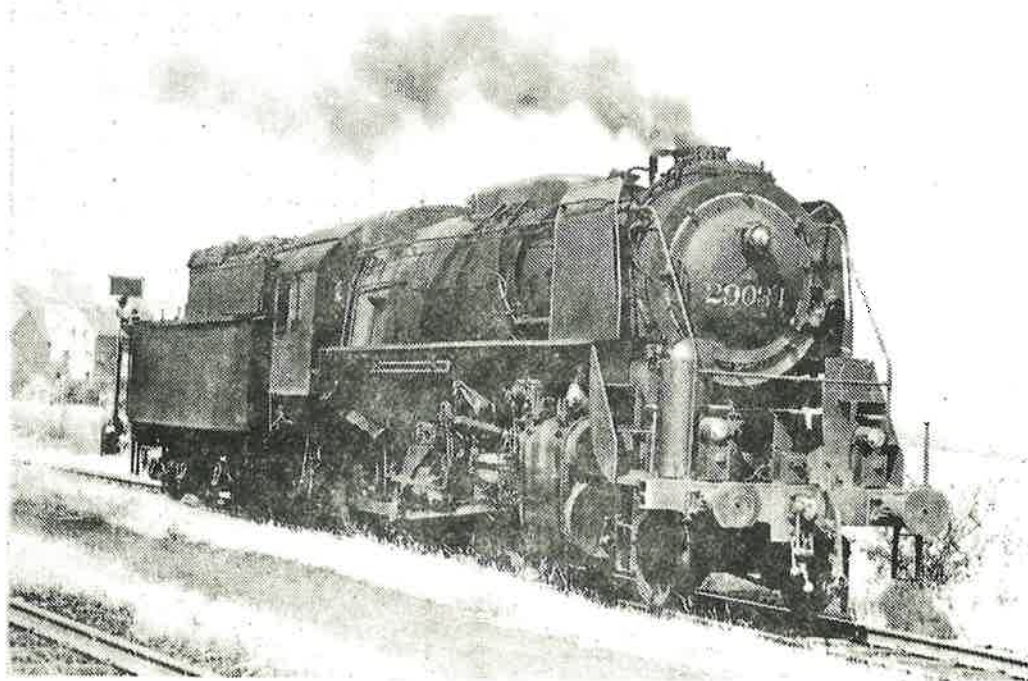




CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE
VERVIERS



ENTRE~VOIES



25frs

octobre 1980

n°36

ENTRE ~ VOIES

REVUE MENSUELLE DU CFEB

Editeur responsable

J Danthinne
rue Jardon 20
4800 Verviers
tél 087 33 96 93

Abonnement (1an=11 numéros): 250 frs
virement au CCP 000-0067855-52 de
CFEB 4800 Verviers

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement
à tous les membres du CFEB

une étiquette rouge signifie que vous n'
êtes plus en règle pour recevoir le
prochain numéro

le comité du CFEB n'est pas responsable
des textes signés

sauf mention, les textes publiés sont la
propriété du CFEB; ils peuvent être
reproduits si c'est dans un but non lucra-
tif et à condition de citer la source et l'
auteur et d'envoyer un exemplaire de l'
édition

CFEB asbl

courrier: rue Jardon 20 4800 Verviers

local: rue de la Chapelle 62
4800 Verviers

réunions bimensuelles

cotisation annuelle: 600 frs

SOMMAIRE

N° 36	OCTOBRE	1980
EDITORIAL		3
REUNIONS - ACTIVITES		4
AGENDA		5
SHOPPING		6
LE PLUS VIEUX TRAIN ELECTRIQUE DU MONDE		7
LE TALYLLYN RAILWAY		9
LE COIN DU VAPORISTE : LA Gt 2 x 4/4		13
NOUVELLES DIVERSES		18
HISTOIRE : LE CHEMIN DE FER DE LA VESDRE		21
G.M.S. INFORMATIONS		25

Couverture

locomotive à vapeur type 29
de la S.N.C.B.

EDITORIAL

Allo !! J'Ecoute.....

Cet appel souvent répété au cours de nos conversations quotidiennes est un peu le symbole - la réflexion du présent éditorial.

Le CFEB termine sa 26^e année d'existence et on sent sa mutation, son orientation nouvelle - Certes le passé n'est pas décrié, ni remis en cause, mais les jeunes font la démonstration de leur dynamisme et de l'apport positif de leurs idées nouvelles.

Bien sûr, tout n'intéresse pas, mais...mais beaucoup y puisent des idées.

Bref sortant des catalogues des constructeurs et marchands, des "trucs et moyens" qui semblaient impensables il y a un an, commencent à trouver, grâce à l'astuce de leurs auteurs, une audition de plus en plus large.

Adhérer à un club ferroviaire, dont un des volets principaux, s'intitule "modélisme - réalisme", n'est-ce pas rechercher le contact - ouvrir toutes grandes ses oreilles pour enregistrer et comprendre ce qui pourrait être possible dans ses réalisations personnelles ?

Tout bien réfléchi, bien examiné, l'attachement et l'intérêt que l'on porte à son hobby ne saurait être constant et enthousiasment que si on reste attentif à ses progrès, à ses nouveautés - Alors !! oui !!! j'écoute.....

Jean Marie SIMONIS

ACTIVITES DU CFEB

Tous les jeudis à partir de 19.30
Tous les samedis de 13.00 à 18.30
CONSTRUCTION DU RESEAU G.M.S.

JEUDI 16 OCTOBRE 19.30

REUNION LIBRE

VENDREDI 31 OCTOBRE 19.30

COCKTAIL VAPEUR offert par Robert Grivegnée

Des diaposives de locomotives à vapeur de tous les coins du monde.

BIBLIOTHEQUE

Vous aurez pu constater que la bibliothèque a été déménagée. Notre ami Philippe Gilon, qui a accepté de devenir notre nouveau bibliothécaire, a presque terminé un travail fastidieux de reclassement de tous nos ouvrages. Dans le prochain numéro d'Entre - Voies nous commencerons à publier un catalogue des ouvrages dont nous disposons. Un règlement d'accès à la bibliothèque et d'emprunt des livres vous sera également communiqué.

NOUS PRIONS LES MEMBRES QUI AURAIENT ACTUELLEMENT CHEZ EUX DES LIVRES DE LA BIBLIOTHEQUE DU C.F.E.B. DE LES RAPPORTER A LA PROCHAINE REUNION SANS FAUTE.

NOUS AVONS BESOIN D'UNE ARMOIRE DE RANGEMENT SUPPLEMENTAIRE.

Si vous en avez une dont vous ne savez plus que faire, cédez-là à votre club à un prix honnête ou même si possible gratuitement. A ce sujet, contactez Joseph Danthinne ou Philippe Gilon.

AGENDA

Exposition " DE PIJL " (Malines)

Les 8 - 9 - 10 - 11 - 16 et 16 novembre dans les locaux de la gare S.N.C.B de Muizen - chaussée de Louvain.

31 ème Salon International des Chemins de Fer (ARBAC)

Du 8 au 23 novembre 1980 dans les locaux d'exposition de Bruxelles Central. Ouvert tous les jours de 10.00 à 18.30 (samedi 8 novembre à partir de 14.00) Entrée gratuite.

Train expo S.N.C.B.

A l'occasion de l'électrification du tronçon Mons - Manage, la S.N.C.B. présentera un train expo à

- Mons, les 25, 26, 27, 28, 30 septembre
- La Louvière, les 2, 3, 4, 6 octobre
- Manage, les 8, 9, 10 et 11 octobre
- Braine-le-comte, les 14, 15, 16, 17 et 18 octobre, chaque fois de 9.30 à 16.30

Ce train comprend un ancienne voiture GCI, une voiture M4 de 1ère classe avec, pour la circonstance, un équipement vidéo opérationnel et une voiture expo consacrée à l'histoire de l'électrification.

(merci à la S.N.C.B. de nous prévenir si rapidement)

CALENDRIER LOCO 81

Les Editions EDIBLANCHART annonce la troisième édition d'un calendrier consacré au matériel ferroviaire belge, sous le sigle CALENDRIER LOCO 81. Il comprend 12 photos , une par mois :

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| - Type 10 (couleurs) | - type 64 |
| - type 40 | - série 16 (couleurs) |
| - type 7 | - série 4700 CFL |
| - type 22 | - type 25 |
| - série 3600 CFL (couleurs) | - type 15 et 16 |
| - type 18 | - AM type 1954 (couleurs) |

Prix : 225 frs (réservé aux membres C.F.E.B.)

Commandes: au local auprès de Jacques César , fonds à l'appui, à la réunion du 16 octobre uniquement.

Au CCP 000 - 0067855 - 52 de C.F.E.B. au plus tard le 25 octobre,

B.V.S. SHOP

Le B.V.S. SHOP vend actuellement :

- 4 séries de diapositives consacrées au musée de Mulhouse et à la collection de Louvain. Prix par série 120 F + 20 F de frais d'envoi par commande (séries 11+12 = Louvain ; série 13+14 = Mulhouse)

- Une cassette vapeur d'une durée de \pm 60 minutes. Enregistrée en RDA, en Hollande (VSM) et en Belgique (29013 et CFV3V)

Pour ces articles, veuillez verser uniquement au compte bancaire 423 - 2019811 - 21 de BVS SHOP.

MATERIEL FLEISCHMANN A VENDRE

Rails courbes

17 X rails n° 6025	14 frs pièce
5 X " " 6031	13 frs "
5 X " " 6036	14 frs "
5 x " " 6032	13 frs "
4 X " " 6024	17 frs "
11 X " " 6020	15 frs "
46 X " " 6030	14 frs "
2 X " " 6033	13 frs "

Rails droits

2 X rails n° 6011	25 frs pièce
6 X " " 6003	11 frs "
2 X " " 6005	12 frs "
46 X " " 6001	12 frs "
<u>Divers</u>	
4 coupures un rail avec racc.	20 frs pièce
1 raccord 2 rails	20 frs pièce

Aiguillages

1 croisement 6062	200 frs
2 TJD 6064	600 frs pièce
5 aiguillages gauches et 1 droits 6049	450 frs pièce

Aiguillages et croisement neufs, n'ayant jamais servi.

S'adresser à NORGA Jean - Marc
17 rue Hautes Mezelles
4800 VERVIERS

après 16.30 en semaine

NOUS RECHERCHONS POUR LE RESEAU G.M.S.

Un pont tournant Fleischmann n° 6018 (ancien modèle)
Faire offre à Joseph Danthinne , rue Jardon 20 , 4800 Verviers

tél 087. 33.96.93

REFERENCE A L'ARTICLE "LE CHEMIN DE FER DE ST GEORGES DE COMMIERS
A LA MURE "

LE PLUS VIEUX TRAIN ELECTRIQUE DU MONDE

La mode est aux petits trains touristiques; pour ceux qui choisissent la montagne pour leur vacances d'été - il sont de plus en plus nombreux - voici celui de La Mure, à 20 Km au sud de Grenoble, qui offre une nouvelle manière de découvrir le Dauphiné, sur trente kilomètres de voies étroites.

Mise en service le 1er août 1888, essentiellement pour faciliter l'écoulement de la production des mines de la Matheysine - guère plus de 50.000 tonnes par an, cependant - la ligne était également ouverte au trafic des voyageurs. Jusqu'en 1950 toutefois, où un service régulier de cars se substituait aux voitures désuètes du petit train. La crise de l'énergie et la soudaine redécouverte des vertus de la houille ont sauvé le petit train de La Mure, dont on avait pourtant failli décider l'arrêt définitif.

Aujourd'hui, le petit train reprend du service voyageurs, chaque dimanche, au départ de la gare de Saint-Georges-de-Commiers, desservie par un car spécial partant de la gare routière de Grenoble à 10 heures.

Les sept voitures de voyageurs offrent 445 places assises pour un trajet qui n'emprunte pas moins de 142 ouvrages d'art, dont six viaducs et dix-huit tunnels. Curiosité : le petit chemin de fer de La Mure, qui grimpe de 316 à 881 mètres, fut la première ligne électrifiée du monde, en 1903 déjà.

Extrait de " TENDANCES " 8 juillet 1980

A PROPOS D'UNE VENTE RECENTE DE TRAINS ELECTRIQUES

Il a fallu deux jours de vente (7 et 8 juin) pour disperser l'importante collection de trains miniatures de l'américain Schaaf.

Les amateurs étaient nombreux et en particulier de grands collectionneurs étrangers à répondre à l'invitation de MM J. et J.P. Lelièvre, commissaires priseurs à Chartres.

Les 531 lots ont totalisé la coquette somme de 900.000 FF plus les frais. Ce sont surtout les locomotives aérodynamiques carénées qui remportèrent le plus grand succès. Une " Duchess of Gloucester " de Bosset Lowke se vendit 12.000 FF pour ce modèle d'après guerre et 16.000 FF pour celui d'avant guerre. Même situation pour une " Coronation " du même fabricant qui atteignit 13.000 FF et 17.000 FF pour un modèle de 10 ans plus ancien.

La plus forte enchère (20.500 FF) fut offerte pour une rare locomotive Märklin " Borsig von Berlin " ainsi que 18.500 FF pour une autre Märklin carénée " La Commodore Vanderbilt, New-York Central ". En général les pièces à écartement O (36 mm) se vendent bien ainsi qu'en témoigne les envhères citées. Quand à celles de l'écartement HO (16,5 mm), elles se placent dans une fourchette de 300 à 2000 FF.

Les accessoires sont également fort recherchés. Témoin, une gare Bing en tôle peinte est montée jusqu'à 10.000 FF.

Les tendances à la hausse du marché du train miniature sont donc confirmées mais le domaine reste néanmoins encore accessible à bien des bourses.

Extrait de " TENDANCE " 8 aout 1980

hm

hobby model

MODELES REDUITS
RADIOCOMMANDE
JEUX CREATIFS ET SCIENTIFIQUES
LES ARTS DU FEU
rue Jardon 21 Verviers

EN STOCK PERMANENT

TOUT POUR LE TRAIN EN HO ET N



DECORS POLA - KIBRI ...

ET EN EXCLUSIVITE A VERVIERS

Liliput

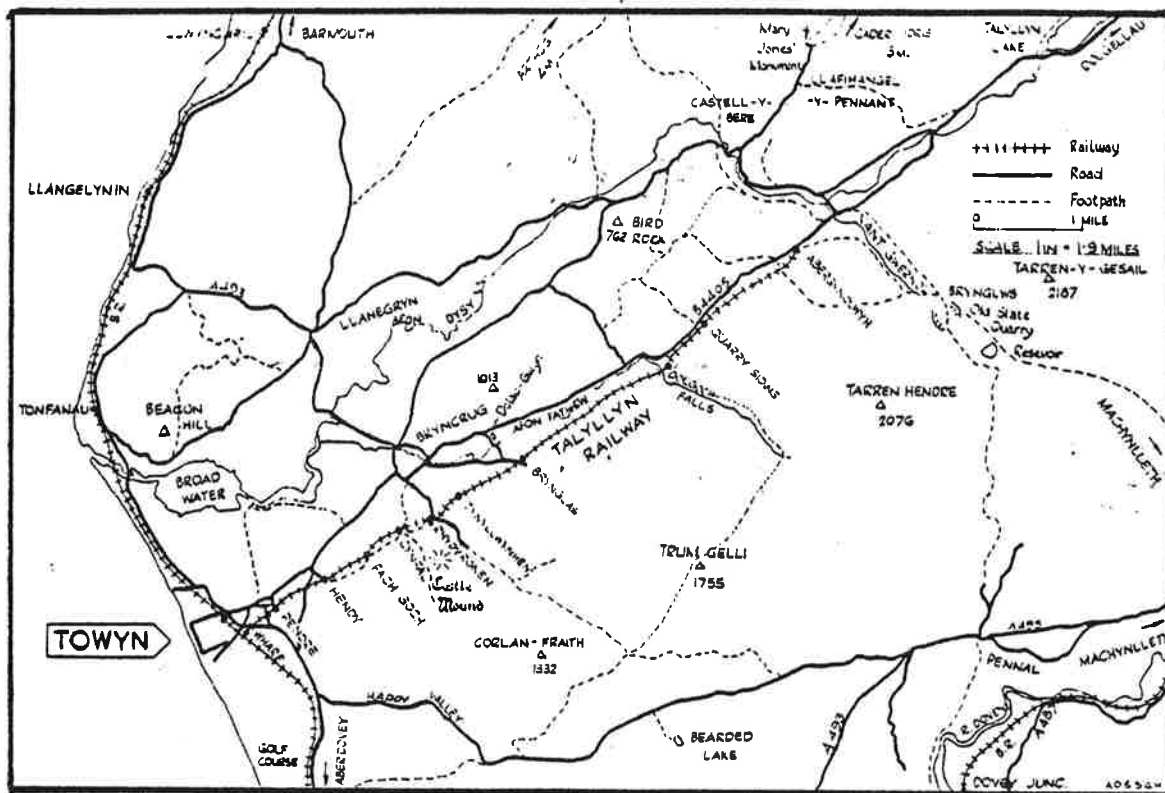
ARNOLD N

EN PROMOTION PIKO BR 01⁵ (5/6320) 1800 FRF

CARTE DE FIDELITE 15%

GRANDE BRETAGNE

Le TALYLLYN RAILWAY TR



HISTORIQUE:

Tout comme d'autres petites lignes secondaires du pays de Galles, le "TR" avait été établi pour le trafic dans les carrières d'ardoises (dans ce cas ci, les carrières de BRYN-EGLYS) et l'acheminement de ces matériaux à un point de destination (chemin de fer, port, canal, etc.). A écartement de 2ft.3in (+-70cm) il avait été construit en 1865 et ouvert au trafic marchandise et voyageur en 1866. Après la prospérité des premiers temps, l'accroissement de la concurrence routière et la diminution du trafic ardoisier, imposèrent la fermeture de la ligne en 1950.

PRESERVATION:

Le "TR" a été la première ligne de chemin de fer industrielle à être préservée par l'activité d'amateurs, volontaires bénévoles.

En 1951, lorsque la société de préservation prit en main cette ligne historique, celle-ci, ainsi que le matériel roulant, étaient dans un état pitoyable. Depuis, la voie a été entièrement reconditionnée, le matériel roulant, tant locomotives que wagons, a été remis en état (le plus souvent reconstruit), de nouvelles unités sont venues s'ajouter au parc existant un service voyageur régulier a été instauré. Les travaux récents, effectués par les membres, furent la construction intégrale, selon l'architecture locale, de la station d'ABERGYNOLWYN, qui fut ouverte au public en 1969.

TRACE:

De TOWYN-WHARF; station principale, à ABERGYNOLWYN, terminus actuel, la ligne, longue de 6 1/2miles (+-10Km) traverse les hameaux de PENDRE (1/2miles), RHYDYRONEN (2 1/2miles) BRYNGLAS (3 1/2miles) DOLGOCH (5miles) et cinq petites haltes intermédiaires en grimpant entre deux rangées de hautes collines, à travers bois et fougères, le long d'éboulis et de torrents tumultueux.

En tourisme pur, deux points de visite principaux jalonnent la ligne, à savoir les chutes d'eau à DOLGOCH et la vue splendide sur le lac TALYLLYN, d'où le réseau tira son nom, invitent de nombreux touristes à circuler sur le "TR".

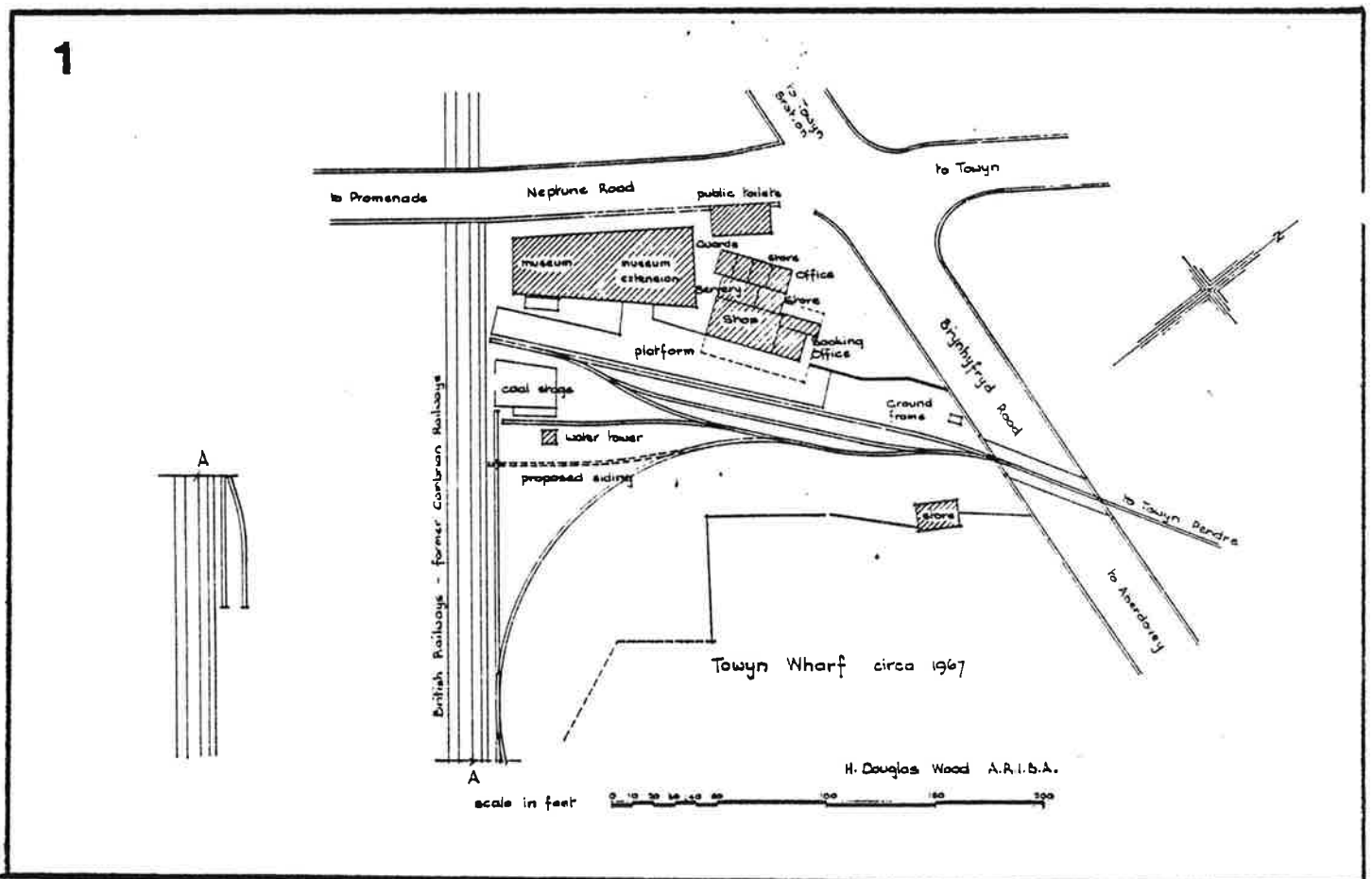
LOCOMOTIVES:

Aux locomotives d'origine, à savoir: les n°2 "DOLGOCH" et N°1 "TALYLLYN", sont venues s'ajouter les n°3 "SIR HAYDN", n°4 "EDWARD THOMAS" du CORRIS RR (petit réseau de carrière également, actuellement déferré) et la n°6 "DOUGLAS" ex-RAF. Inévitablement, deux petits diésels sont venus rejoindre le parc, ceux-ci étant principalement affectés aux travaux de voie.

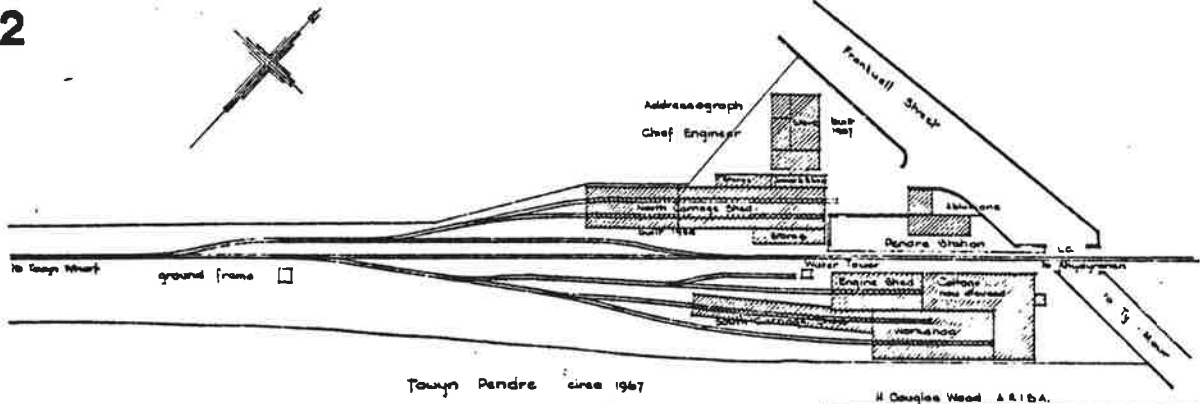
PROJETS D'AVENIR:

Durant la deuxième moitié de 1970, des travaux d'extension du réseau vers NANTGWERNOL, ont été entrepris. Il s'agit en fait d'une remise en état d'une portion existante, mais où ne circulait que du trafic marchandise, principalement ardoisier. Ces travaux importants sont donc entrepris afin de donner toute sécurité au trafic voyageur actuel. Une nouvelle station sera construite à NANTGWERNOL.

Les promoteurs espèrent la fin des travaux et la mise en exploitation de cette section en 1975.



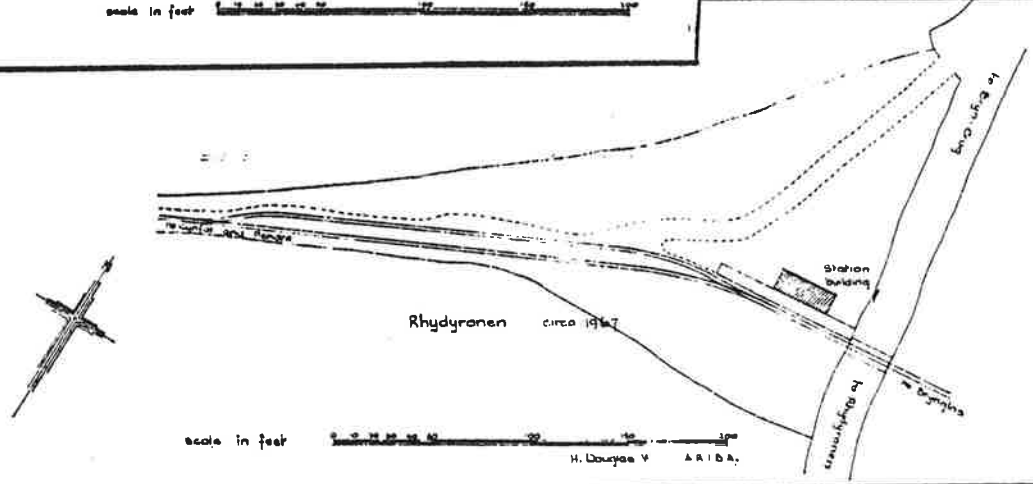
2



Tawyn Pendre circa 1967

scale in feet

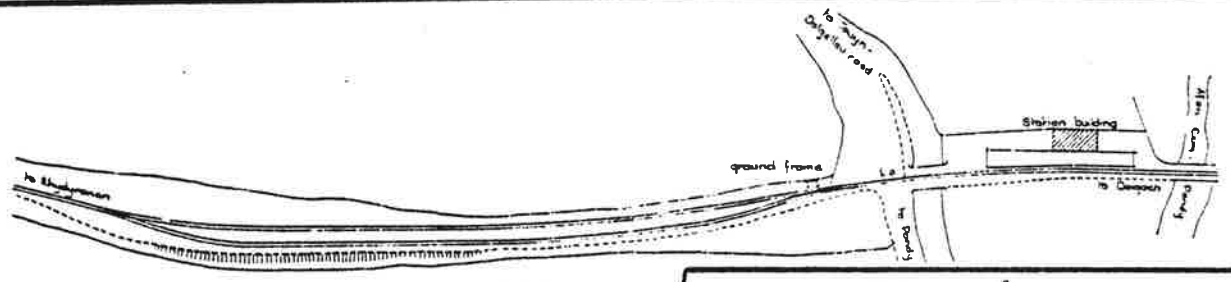
3



Rhydyronen circa 1967

scale in feet

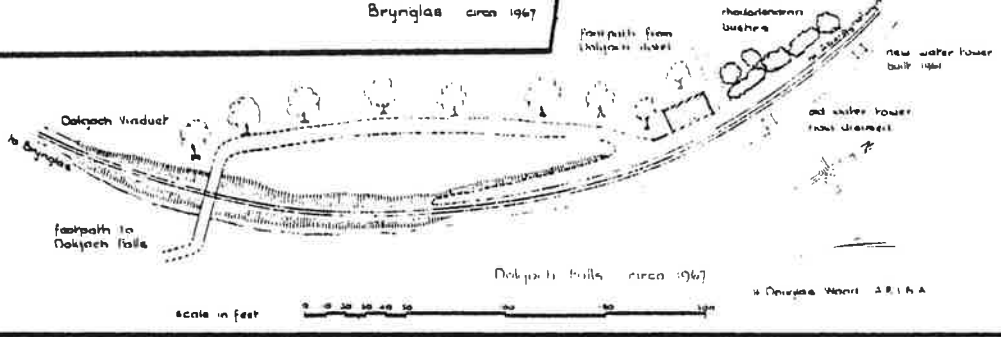
4



Brynglas circa 1967

scale in feet

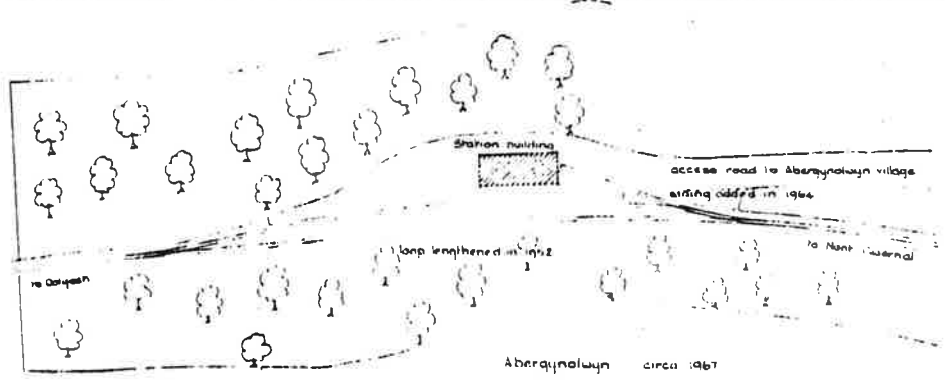
5



Dolgoch Falls circa 1967

H Douglas Wood A.R.I.B.A.

6



Abercynalwyn circa 1967

LISTE DU MATERIEL ROULANT EN USAGE SUR LE TALYLLYN RAILWAY(1971)

LOCOMOTIVES:

<u>N°</u>	<u>NOMS</u>	<u>CONSTRUCTEURS</u>	<u>DATES</u>	<u>TYPES</u>
1	Talyllyn	Fletcher Jennings	1864	021
2	Dolgoch	" "	1866	020
3	Sir Hadyn	Hughes Loco & Tramway Engine Works	1878	021
4	Edward Thomas	Kerr Stuart	1921	021
5	Midlander	Ruston & Hornsby	/	020
6	Douglas	Andrew Barclay	1918	020

VOITURES VOYAGEURS:

<u>N°</u>	<u>ESSIEUX</u>	<u>TYPES</u>	<u>PERS.</u>	<u>CONSTRUCTEURS</u>
1	2	3 comp. fermés	18	Brown Marshall
2	2	"	18	"
3	2	"	18	"
4	2	"	18	lancaster Wagon
5	2	wagon/garde-convoi	/	Brown Marshall
6	2	" " (ex-corris)/	/	Falcon Engine
7	2	wagon-bar	/	TR Work
8	2	3 comp. ouverts	24	TR
9	4	5 comp. fermés	40	TR
10	4	3 comp. + comp. garde-convoi	24	TR
11	2	3 comp. ouverts	24	TR
12	2	"	24	TR
13	2	"	24	TR
14	2	2 comp. fermés, 1e cl. (ex GVT)	12	MIDLAND C & W
15	2	" "	12	" "
16	4	4 comp. semi-ouverts+gar.conv.	32	TR
17	4	2 salon (ex-corris)	22	Metropolitain C.W.
18	4	6 comp. fermés	48	TR
19	4	6 " 1/2 classe	44	TR
20	4	6 comp. fermés	48	TR

WAGONS MARCHANDISES:

<u>N°</u>	<u>CAPY/TON</u>	<u>CAISSE</u>	<u>CONSTRUCTEURS</u>
1/2	2 ton	porte ouvrante en bout	CORRIS
3/4/5	1 ton	" "	(a)
6	1 m3	berline basculante	(a)
7/8	1 ton	porte ouvrante en bout	(a)
9	1 m3	berline basculante	Corris
10	1 ton	porte ouvrante en bout	(a)
11	1 m3	berline basculante	Corris & TR
12	1 ton	porte ouvrante en bout	(a)
13	1 m3	berline basculante	(a)
14/15/16/17	1 ton	porte ouvrante en bout	(a)
19	1 ton	plat	/
20/21/22/23	2 ton	hopper	Winchburgh
30/31	3 ton	bolster (wagon-grume)	Festiniog
32/33/34/35	3 ton	plat	"

(a): ces wagons ont été reconstruits sur de nouveaux chassis et en utilisant des pièces détachées de vieux wagons ex-TR et CORRIS.

Le coin du vaporiste

Les LOCOMOTIVES ARTICULEES

La Gt 2X4/4, une BAVAROISE de POIDS

Quelques années avant la première guerre mondiale, la KONIGLICH BAYERISCHE STAATBAHN demande à la LOKOMOTIVFABRIK J.A. MAFFEI à MUNICH (actuellement Krauss-Maffei) d'étudier une locomotive pousseuse puissante pour assister les trains de marchandises (et de voyageurs) lourds dans l'ascension des fortes rampes du réseau Bavarois, tout en ayant une charge par essieu réduite, pour lui permettre de circuler sur des tronçons de voies secondaires.

Le résultat de cette étude est une LOCOMOTIVE-TENDER à adhérence totale comprenant deux trains moteurs de quatre essieux chacun (040-040) articulés suivant le système de l'ingénieur suisse Anatole MALLET.

La machine est désignée sous le type Gt 2 X 4/4.

Cette machine a quatre cylindres, compound et vapeur surchauffée, mesure 17,70 m. de longueur totale et pèse 123,2T. en ordre de marche (99,4T à vide), soit environ 15,5T. par essieu.

Comme dans toutes les locomotives du système Mallet, le train moteur arrière est fixe par rapport au corps de la locomotive et il porte les cylindres HP qui ont 520 mm de diamètre tandis que le train moteur avant, qui peut se déporter de 125 mm de part et d'autres de l'axe de la chaudière, porte les énormes cylindres BP qui ont 800 mm de diamètre intérieur.

La course commune des pistons est 640 mm et le diamètre des roues, toutes motrices, est de 1216 mm. La distribution est du système Walschaert.

La puissance indiquée de cette machine atteint 1470 cv et sa vitesse maximum est de 50 Km/h.

La première machine d'une série de DIX est livrée le 9 décembre 1913 et mise à l'essai dès le 12 du même mois. Elle porte le numéro 5751 et est, suivie immédiatement par les neuf autres (5752 à 5760).

Du 17 janvier au 13 mai 1914, cinq machines identiques numérotées 5761 à 5765 sont encore livrées, ce qui porte leur nombre à 15 au total.

Pendant la guerre 1914 - 1918 l'armée Allemande d'occupation utilise QUATRE de ces machines (5751, 5754, 5760 et 5762) comme allèges sur le plan incliné de Liège-Ans. Elle les ramène en Allemagne, lors de sa retraite.

En 1922, la firme MAFFEI commence la livraison de DIX nouvelles machines du même type et c'est le 12 mars 1923 que la dernière (5775) sort de ses ateliers.

Les machines de cette seconde série sont légèrement différentes, par la présence de sablières distinctes du dôme de prise de vapeur (initialement réunis dans une enveloppe prismatique commune) et une augmentation du volume de la soute à charbon.

Reprises par la D.R., les 25 machines formèrent le type 96° et furent numérotées dans le même ordre 96001 à 96015 pour la première série (1913) et 96016 à 96025 pour la seconde (1922).

Différents défauts sont constatés en service dont le plus important résulte d'une alimentation en vapeur insuffisante des cylindres BP et, en 1926, les dix machines de la seconde série, subissent une refonte complète.

Le diamètre des cylindres HP est porté de 520 à 600 mm, un dispositif de réchauffage KNORR de l'eau d'alimentation est mis en place avec pompe à

eau chaude à l'avant de la boîte à fumée et réchauffeur incorporé transversalement dans celle-ci devant la cheminée.

La chaudière subit quelques aménagements, le châssis est renforcé, la trémie de la soute à charbon est élargie et les deux groupes moteurs sont munis de freins à contrepression du système RIGGENBACH.

A la suite de ces modifications, le poids de la machine est porté à 131,1T. (105,4T. à vide) la puissance indiquée a atteint 1630 cv et la charge par essieu atteint 16,4T.

Des essais ont déterminés ensuite que la meilleure utilisation de leur adhérence était obtenue à la vitesse de 14 Km/h tandis que l'utilisation la plus économique correspondait à 35 Km/h.

Les machines 96001, 003 et 005 furent mises hors service en 1933.

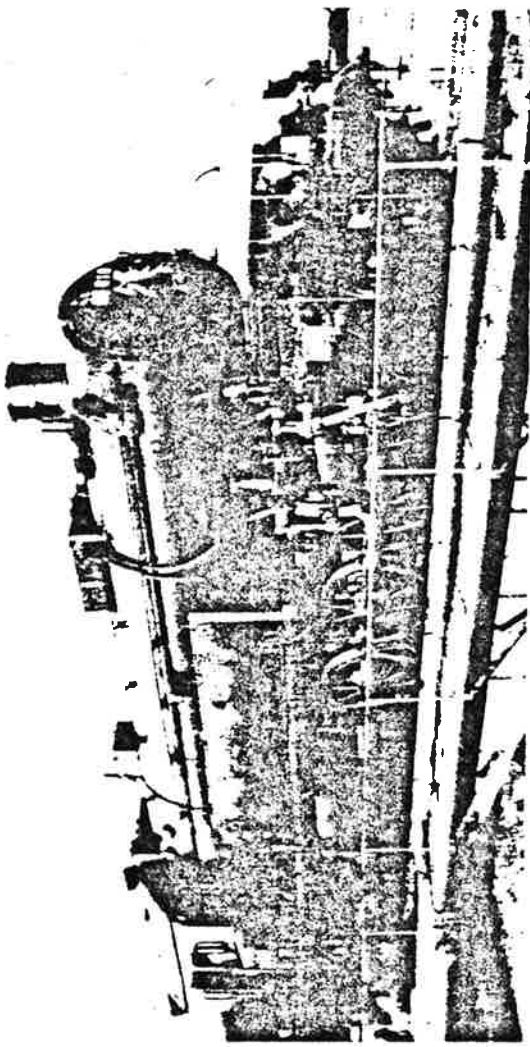
Les 96007 et 015 furent détruites pendant la seconde guerre mondiale. Après celle-ci, en 1945, les 96002 et 024 furent transférées à la R.D.A. qui les maintient en service jusqu'en 1954.

Les autres terminèrent leur carrière en Bavière, leur pays d'origine. Les 96013 et 014 furent déclassées en 1946, les autres en 1948 sauf la 96006 qui est conservée depuis 1952 au Musée des transports de Nuremberg. La Gt 2 X 4/4 est restée la plus lourde locomotive-tender du monde.

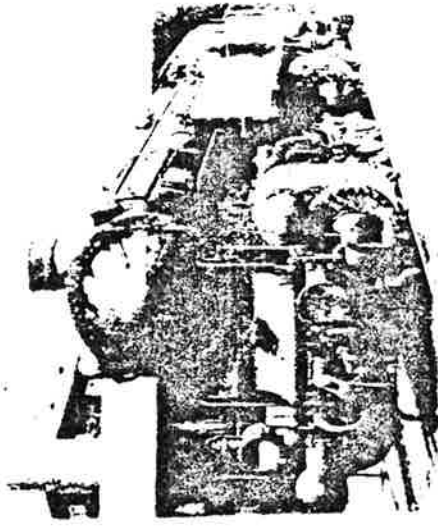
Les principales caractéristiques de ces machines sont les suivantes :

Diamètre des roues	1216 mm	
Longueur totale	17700 mm	
Vitesse maximum	50 Km/h	
Puissance indiquée	1470	1630 cv
Pression de chaudière	15 Kg/cm ²	
Surface de grille	4,75 m ²	
Surface de chauffe	209,61 m ²	233,85 m ²
Surface de surchauffe	55,29 m ²	57,75 m ²
Diamètre des cylindres	520/800 mm	600/800 mm
Course des pistons	640 mm	
Charge par essieu	15,5T	16,4 T
Poids en charge	123,2T.	131,1 T.

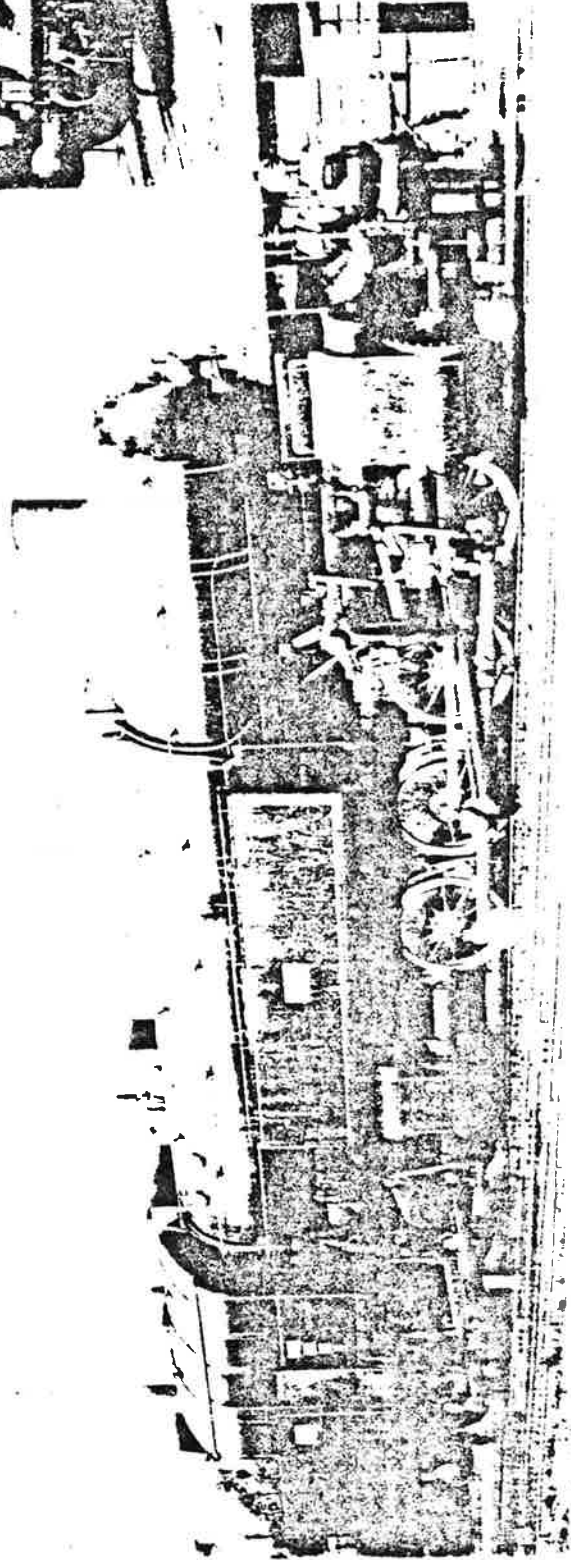
G. DULION,

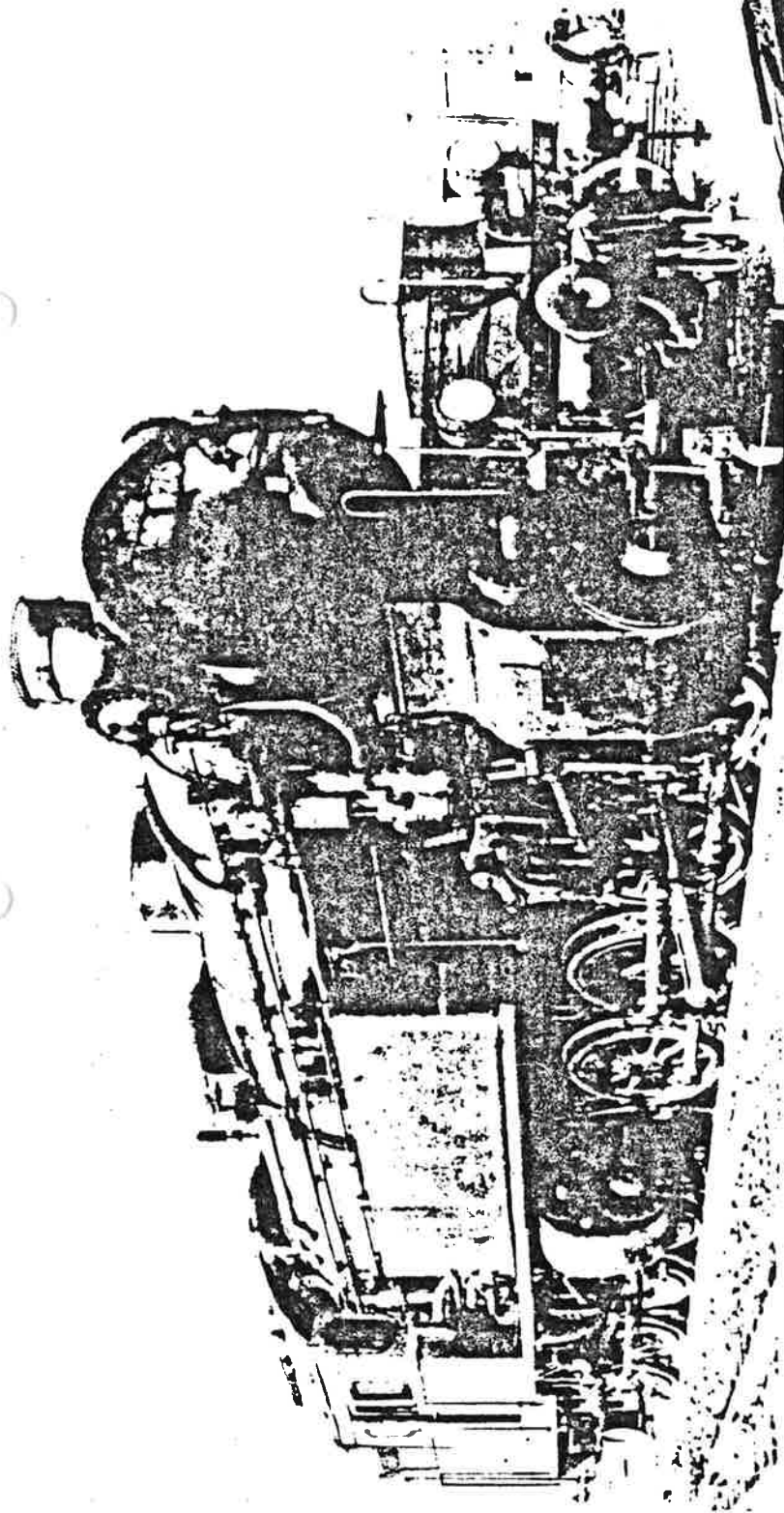


La 96010 (ex 5760 des plans inclinés de Liège) en 1937 à Ingolstadt.

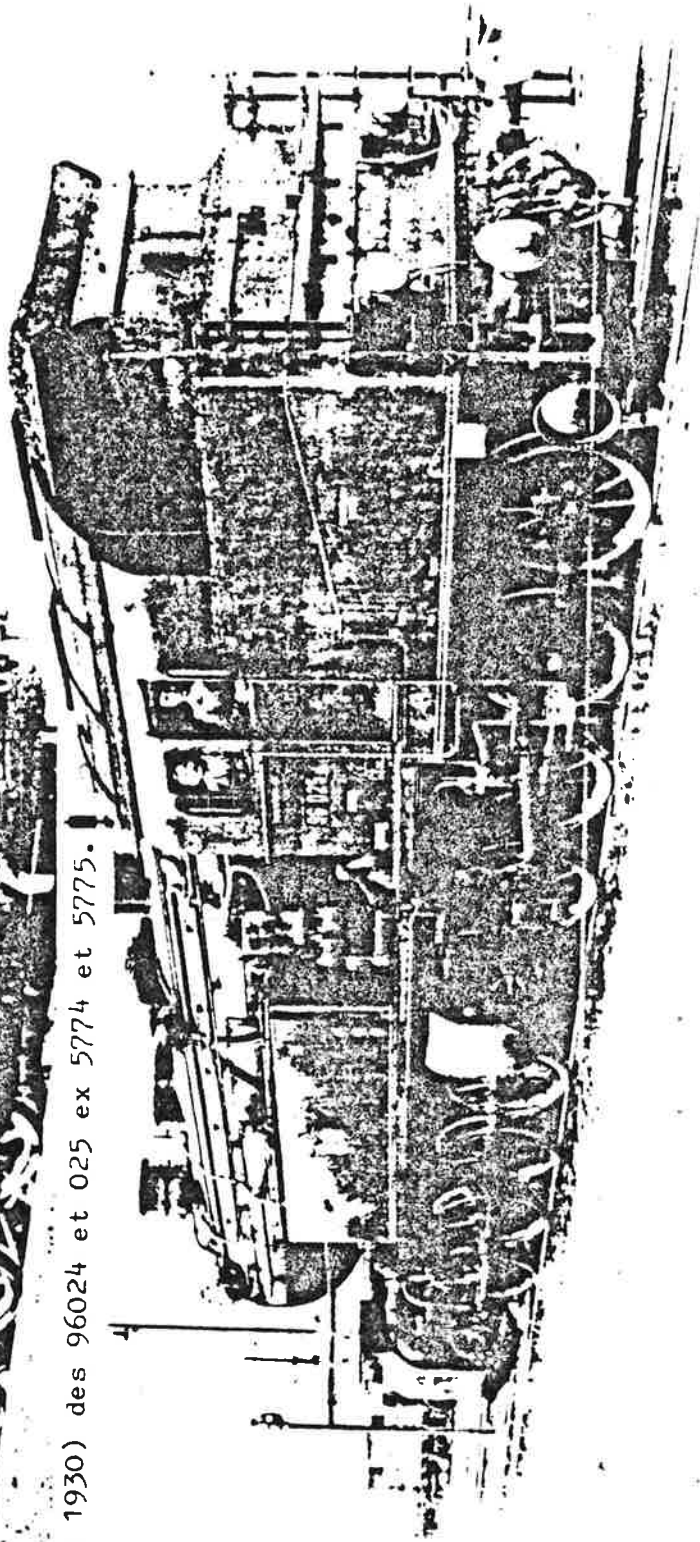


Aspect définitif de la 96018 ex 5768.





Aspect définitif (vers 1930) des 96024 et 025 ex 5774 et 5775.



NOUVELLES DIVERSES

J.C. MICHEL

A LA MIVA

Depuis quelque temps déjà, la M.I.V.A. (Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen = Société des Transports Intercommunaux Anversois) a entrepris de repeindre certaines motrices de tramways en rouge avec la toiture grise (livrée classique = crème).

Rappelons que le parc "voyageurs" de la MIVA se compose exclusivement de motrices type PCC. Leur numérotation en est la suivante :

2.000 à 2.038 (1960/61)	2.101 à 2.125 (1969/70)
2.039 à 2.060 (1962)	2.126 à 2.165 (1974/75)
2.061 à 2.100 (1966)	

Au 31 août dernier, les motrices 2019, 2020, 2021, 2039, 2086, 2087 et 2125 avaient déjà reçu leur nouvelle livrée

A ce parc, il y a lieu d'ajouter une série de véhicules de service provenant de la transformation d'anciennes motrices.

A LA STIB - METRO LOURD

La STIB a commandé à la B.N. (Brugeoise et Nivelles) 35 nouvelles rames doubles de métro. Ces rames dont la construction est en cours, porteront les numéros 201 à 270.

Ces nouvelles voitures seront destinées à renforcer le parc actuel suite aux diverses extensions du réseau "métro" en cours. Le parc actuel se compose des véhicules :
101 à 160 (30 rames) construites par la B.N. à Bruges
165 à 194 (15 rames) construites par C.F.C. à Familleureux.
A ces voitures du service "voyageurs", il convient d'ajouter, entre autres, les véhicules de service suivants :

2 Tracteurs diesel numéros 61 et 62

1 train dépoussiéreur n° 63

1 dépanneuse (électrique) n° 64

Pour rappel, la première section de métro lourd a été inaugurée le 20 septembre 1976.

AU G.T.F.

Grand succès du train spécial "LE FAGNARD", qui, le samedi 23 Août dernier, a parcouru la "Vennbahn". Ce train était remorqué par deux HLD série 55. N'ayant malheureusement pu participer à ce voyage, il ne m'est pas possible d'en écrire plus.

A LA SNCB

Trois accidents relatés par la presse quotidienne :

1. Le 6 août, près de Braine-l'Alleud, un train de marchandises à l'arrêt a été tamponné par un autre train dont la locomotive (la 8.001) a déraillé.

2. Le 20 Août, un train de marchandises a déraillé à Kon-tich sur la ligne 27 (Bruxelles-Opvers) : seize wagons chargés de minerai se sont renversés.

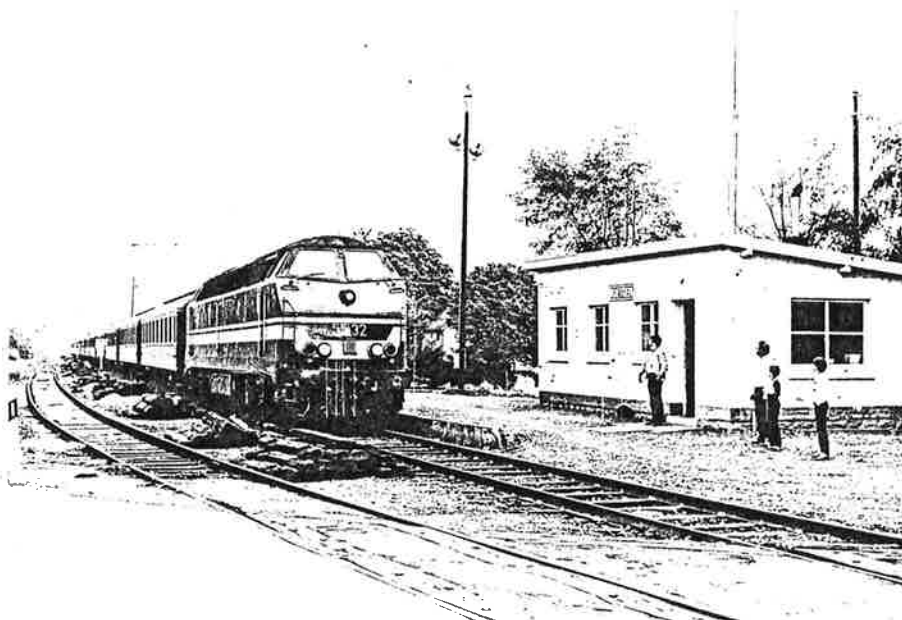
3. Le 28 Août, deux autorails série 43 sont entrés en collision à Wideumont, sur la ligne 163. Sept blessés dont deux plus sérieusement atteints. Les autorails accidentés sont les 4329 et 4335.

A LA SNCB

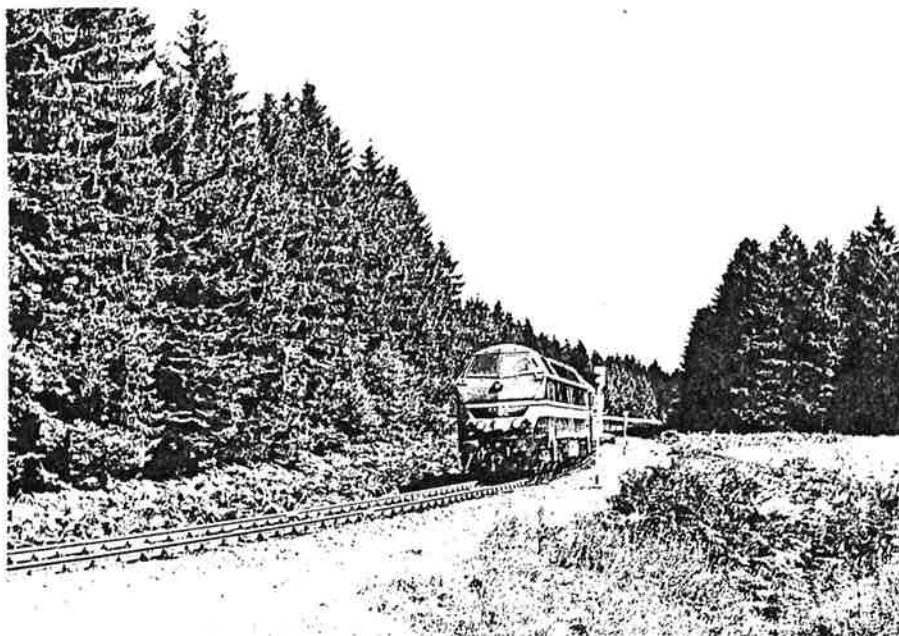
HLE Série 29 : depuis peu, la 2907 qui était garée sans emploi à Ronet a rejoint ses consœurs à Monceau S/Sambre.

A LA SNCB

Le samedi 6 septembre, suite à un rappel massif de miliciens à Elsenborn, trois trains spéciaux ont effectué le trajet suivant : Mons-Charleroi-Namur-Liège-welkenraedt-Raeren-Sourbrodt-Welkenraedt-Montzen-Aachen west. Il s'agissait de rames de 14 voitures (des I 1 et des K 1). Sur le trajet Liège-Sourbrodt-Montzen, la traction était assurée respectivement par les HLD de Montzen 5532, 5531 et 5503.



Roetgen, le 6.9.80



Entre Roetgen et Raeren, le 6.9.80

A LA S.N.C.V. Groupe du Hainaut

Le 14 août dernier, la première motrice articulée est arrivée à Anderlues. D'une conception semblable à celle qui fut livrée fin juin à Ostende, elle s'en différencie par le fait qu'elle est bidirectionnelle. Elle est immatriculée 6.100. L'attelage de cette motrice étant différent de celui des type S, un camion rail/route, immatriculé 9719 a été équipé d'un attelage nouveau afin de permettre de remorquer le nouveau véhicule en cas d'avarie.

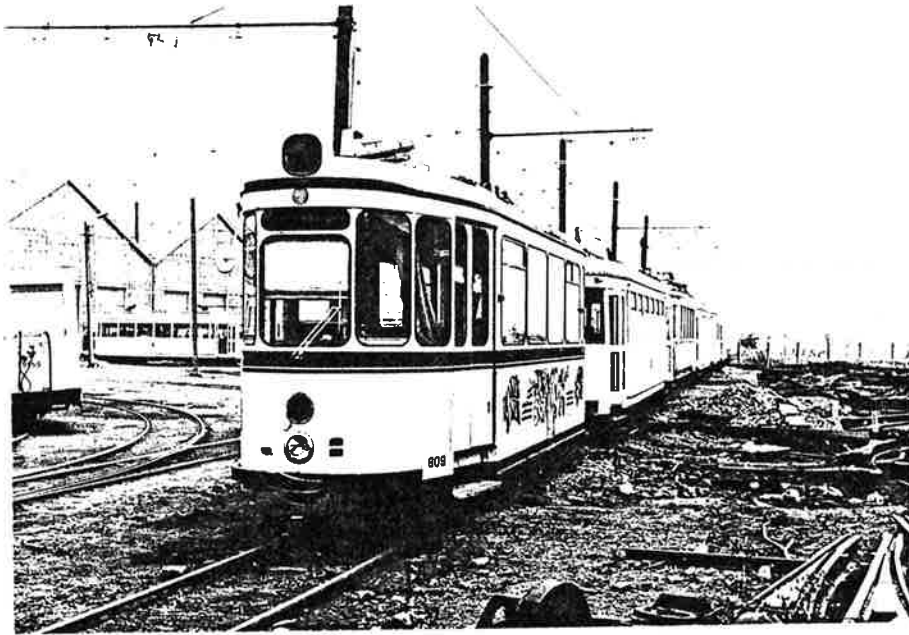
A LA S.N.C.B.

Il y a quelque temps, la locomotive 2629 avait reçu une nouvelle livrée bleue. Depuis lors, deux autres engins ont également reçu une nouvelle livrée (différente de la première) : il s'agit des 2337 et 2505.

A LA S.N.C.V. Groupe du Hainaut

En 1978, la S.N.C.V. avait acquis quatre motrices unidirectionnelles à deux essieux aux Tramways de Stuttgart (SSB). Ces motrices étaient numérotées 753, 770, 769 et 809. Les deux premières étaient destinées à être transformées en racleuses (une pour le réseau du Hainaut, une pour le réseau de la Côte), les deux autres actuellement garées au dépôt de Jumet devant être cannibalisées.

La 753 est destinée au réseau hennuyer. L'équipement de meulage a été monté en Allemagne, tandis que les autres travaux ont été effectués par l'atelier SNCV de Jumet. Ce véhicule, en voie d'achèvement, n'a pas encore reçu son matricule S.N.C.V.



Dépôt de Jumet : motrice cannibalisée 809 en juillet 80.

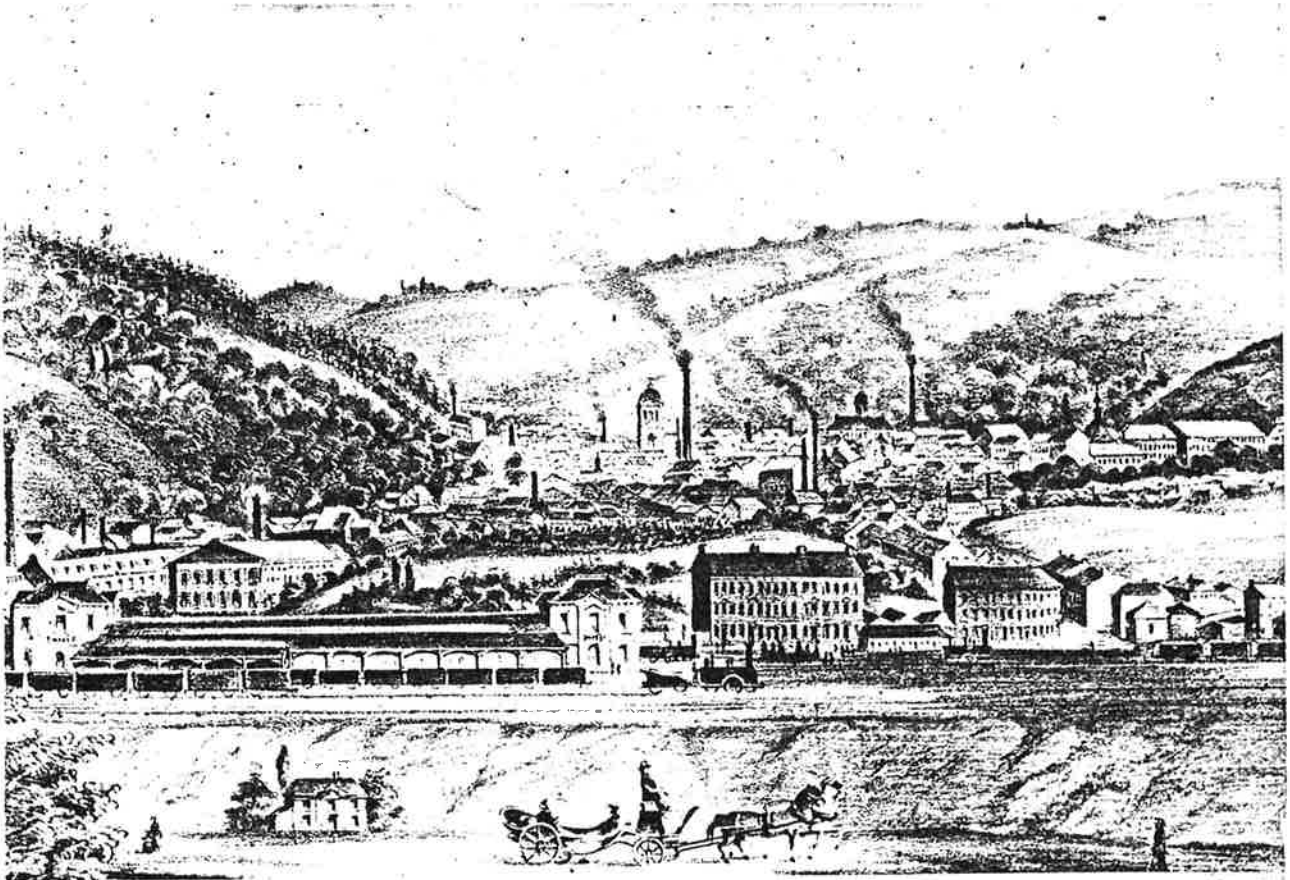
HISTOIRE

LE CHEMIN DE FER DE LA VESDRE.

COMPTE-RENDU DES OPERATIONS EFFECTUEES
JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1841.

RAPPORT PRESENTE AUX CHAMBRES LEGISLATIVES
LE 2 JUIN 1842 PAR LE MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS.

SUITE 2



VERVIERS OUEST

doc. S.N.C.B.

Les trois premiers lots adjugés, la commission des ingénieurs restait encore saisie du projet de Pepinster à la frontière ; ce projet donna encore lieu à de nombreuses discussions tant sur la question de l'emplacement de la station de Verviers que sur la question de savoir si l'on atteindrait le plateau de la frontière au moyen d'une pente continue ou par un plan incliné.

Trois projets différents avaient été proposés par Mr l'ingénieur-directeur Simons, savoir :

- 1/ Projet plaçant la station de Verviers au lieu dit "L'Harmonie" avec un relèvement de trois mètres dans l'intérieur de la station, et montant par une rampe continue depuis la station relevée jusqu'à la frontière prussienne.
- 2/ Tracé établissant la station au lieu dit "Gérard-Champs" avec un relèvement analogue dans la station et montant par une rampe continue jusqu'à la frontière.
- 3/ Tracé plaçant la station de Verviers au lieu dit "Gérard-Champs" sans relèvement dans l'intérieur de la station, et montant par une rampe continue jusqu'au pied d'un plan incliné de 0,027 par mètre à établir dans la vallée de Ruyf et du sommet de ce plan jusqu'à la frontière prussienne au moyen de rampes ordinaires.

Sur le rapport de la commission d'ingénieurs spécialement chargée de l'examen du projet, le dernier tracé qui place la station aux Gérard-Champs avec plan incliné à Dolhain, fut approuvé le 18 mars 1840. Cependant, le devis et cahier des charges pour la mise en adjudication des travaux n'étaient pas encore rédigés ; Mr l'ingénieur en chef Simons fut chargé de presser la rédaction de ces pièces.

Comme c'était contre l'avis de ce fonctionnaire que le projet avec plan incliné avait été adopté, il présenta, dans le courant du mois d'août, un nouveau projet dont le tracé ne différait guère de celui adopté le 18 mars précédent, sauf que le plan incliné s'y trouvait remplacé par une rampe continue de 0,009 par mètre.

Ce dernier projet, sans avoir été soumis au conseil des ponts et chaussées, fut approuvé le 8 septembre 1840. L'adjudication des travaux de la section de Pepinster à la frontière eut lieu le 30 du même mois, et les 3 lots dont se composent cette section, évalués dans le devis à la somme de 3.419.000 francs, furent adjugés par arrêté du 16 octobre, moyennant la somme de 3.595.000 francs.



Médaille commémorative de l'inauguration du chemin de fer de Verviers à Aix-la-Chapelle .

Bientôt, des craintes se manifestèrent sur les difficultés et le danger même qui pourraient résulter de l'exploitation d'aussi fortes rampes eu égard à leur étendue.

Quoique les travaux fussent trop avancés pour rétablir le tracé primitif du 18 mars 1840, ordre fut donné à Mr l'inspecteur Vifquain d'examiner l'état réel des choses, et sur sa proposition il fut nommé une commission chargée de se rendre en Angleterre à l'effet d'y étudier la marche des convois sur les fortes rampes et de répondre à une série de questions posées en conséquence. Son compte-rendu est annexé au présent rapport.

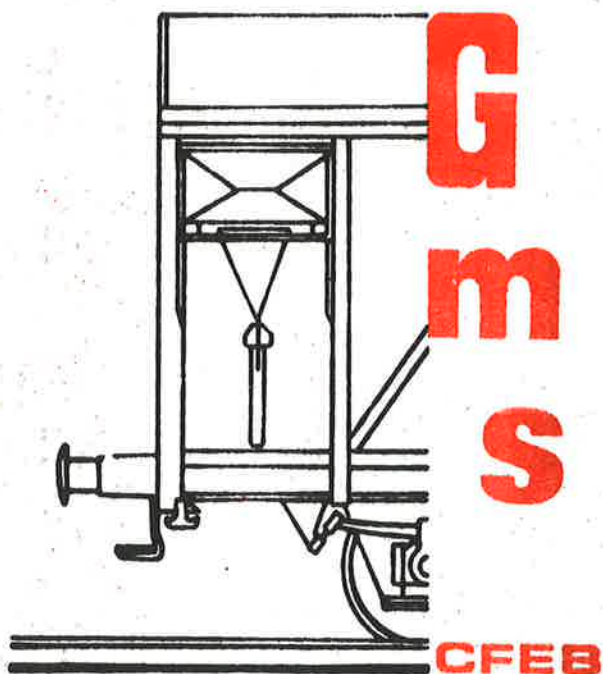


DESCRIPTION SOMMAIRE DES TRAVAUX DE LA 2ème SECTION
DE PEPINSTER A LA FRONTIERE PRUSSIENNE
(4ème, 5ème et 6ème lots)

Cette partie des travaux qui, des dernières limites du territoire de Pepinster traverse la ville industrielle de Verviers et vient aboutir aux frontières prussiennes n'est pas la moins importante de la ligne de la Vesdre et par les difficultés de son exécution et par les sérieuses questions d'art qu'elle a présentées.

Les travaux qui composent cette section consistent, indépendamment des terrassements, remblais et tranchées, en

- 9 tunnels d'une longueur totale de 1.350 mètres
- 5 ponts dont le dernier, n° 19 à Dolhain, se continue par 20 arcades de 10 mètres d'ouverture et de 17 à 18 mètres de hauteur.
- 63 aqueducs, ponceaux et viaducs
- 50 perrés et murs de soutènement en rivière.



INFORMATIONS

Après une petite pause en septembre (le "rédacteur en chef" de cette rubrique a aussi pris un peu de vacances), nous reprenons le collier. Le réseau GMS continue sur sa lancée avec une participation plus active encore de la part des membres. Preuve que l'intérêt pour ce réseau n'a pas diminué, bien au contraire et malgré que celui-ci n'est guère fonctionnel. Mais un des objectifs premiers que l'équipe GMS s'est assigné maintenant, c'est la mise sous tension aussi rapidement que possible de 2 circuits étendus, l'un en 2 rails, l'autre en bisystème. Le travail est maintenant parfaitement organisé, les équipes spécialisées et rodées se succédant logiquement: pose des assiettes de voie - pose de la voie - transformation des appareils de voie (plots et ornières aux normes GMS) - motorisation de ceux-ci - fabrication des TCO - câblage général et raccordement aux TCO - sans compter les travaux connexes tels que fabrication des circuits imprimés, préparation des câbles, de la voie à plots, des moteurs d'aiguilles, ... et j'en passe. D'autres équipes suivront encore après écolage : décor, signalisation, fabrication des bâtiments et ouvrages d'art, etc. Certains auront peut-être le sourire aux lèvres en lisant le mot "écolage". Qu'ils sachent que malgré les apparences, tout travail à exécuter sur le réseau GMS demande des mises au point, le choix de certaines techniques, des tests, du matériel bien déterminé et qu'enfin, les normes de travail étant établies, il faut mettre au courant la ou les équipes concernées. Et on tombe encore souvent sur un os. N'importe. Les problèmes se résolvent les uns après les autres, grâce à l'enthousiasme et à l'opiniâtreté et aussi, il faut le souligner, grâce à la concertation. Je n'oublierai pas non plus l'aide précieuse de plusieurs membres de notre club qui, sans participer aux travaux, nous apportent de précieux documents, du matériel ou des matériaux.

Bon, trêve de généralités et voyons un peu la suite des normes de travail utilisées sur le GMS.

LE DECOR (suite)

Le façonnage du relief

Un échantillon de décor est en cours sur le réseau comme vous avez pu le constater et servira d'ailleurs à tester les réactions des membres au vu du ré-

sultat final. En effet, les goûts et les couleurs, ça ne se discute pas, dit-on. Néanmoins, il faudra bien que nous choisissons un style de décor afin d'avoir une décoration homogène et qui se rapproche le plus possible de la réalité. Quant à ce que ça plaise à 100 % à tout le monde, nous ne sommes pas assez naïfs pour le croire. Nous avons déjà pu nous en rendre compte avec les quelques mètres de voie ballastée avec des cailloux de différents calibres. Les réactions ont été très variées : "trop gros, tes cailloux" disait l'un, "mais non", disait un autre, "ceux-là sont trop fins". Et encore "trop foncés", ou bien "trop clairs" et aussi "trop ronds, pas assez anguleux". Bref, on peut encore en discuter longtemps. L'équipe GMS s'en chargera afin d'effectuer un choix.

Après la pose de la voie, sa peinture et son ballastage, le travail du décor peut se scinder en plusieurs étapes successives :

- 1) modelage grossier du relief général comprenant la mise en place des plateaux divers fixés sur chandelles et le raccordement de ceux-ci.
- 2) affinage du relief par enduisage (routes, fossés, rivières, prés, surfaces plates où seront érigées les constructions, ...)
- 3) recouvrement du relief modelé et affiné de floccages divers, cailloux, etc.
- 4) mise en place des bâtiments et ouvrages d'art (peut être effectué avant le point 3)
- 5) finition générale: arbres, buissons, poteaux divers, clôtures, ... peints de l'arrière-plan sur panneau, etc.

Il y a encore bien des petits travaux qui s'intercalent entre les étapes précédentes, comme par exemple figurer l'eau des rivières, des étangs, modeler un mur de soutènement, découper les panneaux avant et arrière, etc.

Mais commençons par le commencement, c.à.d. le modelage grossier du relief. Ici, c'est assez simple. Ce qui compte surtout, c'est que ce soit bon marché, facile à oeuvrer et solide.

Avec notre système de plateaux et assiettes de voie posés sur chandelles, tout nous est permis dans le façonnage du relief. Même au niveau le plus bas, la ligne 39 passera environ au niveau -2 sous le viaduc dont la voie se situe au niveau + 29, nous disposerons encore de 8 cm de hauteur libre afin de nous permettre de faire passer une rivière (ce sera "La Gueule") sous la voie, car le niveau supérieur du châssis est à -10 (niveau 0 = à 1 m du sol, le dessus des châssis est donc situé à 90 cm du sol). Cela, c'est l'étude préalable du réseau qui a fait l'objet d'un plan général au I/20e.

Mais nous en arriverons bientôt au stade du décor en plusieurs endroits du réseau où la voie est posée, ballastée et le sablage réalisé. Comment faire pour boucher les trous entre les différents plateaux situés à des niveaux variables et aussi, comment, sur un même plateau, faire évoluer le relief?

Plusieurs méthodes s'offrent à nous.

La plus populaire, du moins outre-Atlantique, est la technique du relief en coquille (hardshell scenery).

Il s'agit d'abord de relier les différents plateaux par une toile de support souple, mais solide, laquelle peut être constituée par du treillis métallique ou en nylon, genre toile à moustiquaire, de papier à trame interne de fibres de verre, etc. que l'on agrafe ou cloue sur les bords des plateaux à relier. Sur ce support, il reste à spatuler une couche plus ou moins épaisse de pâte modelable qui peut être réalisée à partir d'une foule de matériaux :

- plâtre à modeler, plâtre de Paris, ... que je déconseille, car le plâtre est lourd et cassant,
- enduits divers à base de cellulose, de résine, de fibres de bois, ... plus solides, mais à utiliser en couches minces vu le poids et aussi le prix, comme par ex. Gyproc, Polyfilla, etc.,
- pâte de papier maison + colle réalisée avec de vieux journaux découpés en petits morceaux, trempés dans l'eau et passés au mixer jusqu'à consistance pâteuse, le tout suivi d'un égouttage pour éliminer le surplus d'eau,
- sciure de bois + colle,
- etc.

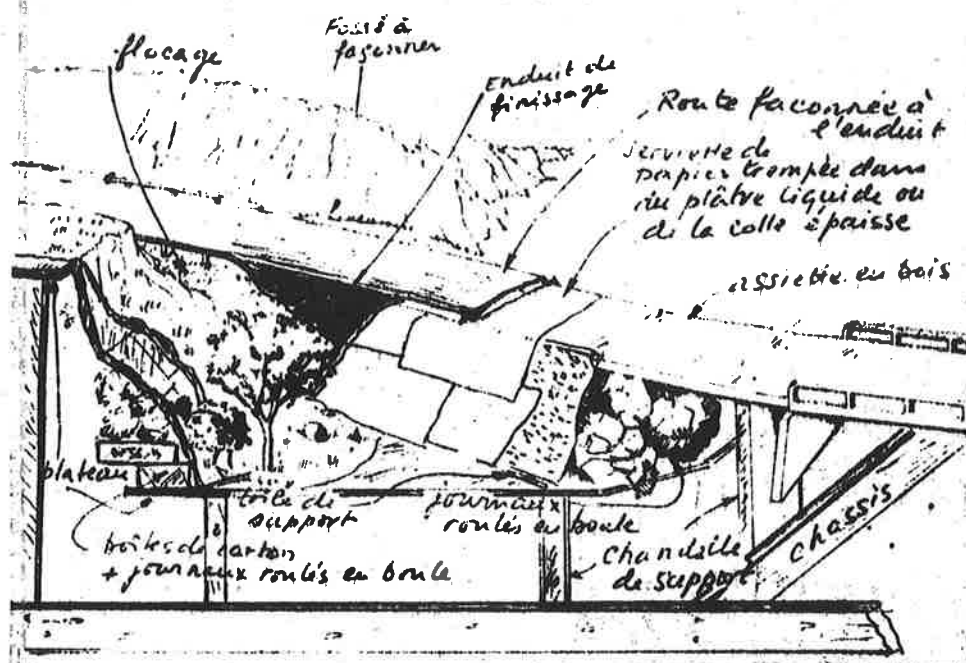
Comme il faut penser à tout, je préconise de spatuler une couche épaisse (min 2 cm) avec la pâte de papier ou la sciure de bois additionnée de colle (matériaux gratuits, très légers et très solides après séchage) en vue de pouvoir

forer les trous indispensables à la fixation des arbres, des poteaux et autres accessoires. En outre, cela concourt à la rigidité de l'ensemble du décor d'une façon remarquable. Une remarque encore. Avec ces 2 matériaux, le séchage est lent (de 4 à 10 jours), d'autant plus lent que l'on utilise une pâte plus liquide (et plus facile à travailler aussi) et en séchant, la pâte se rétracte. Il faut donc, de préférence, appliquer 3 à 4 couches minces plutôt qu'une seule épaisse et en laissant sécher les différentes couches les unes après les autres.

Une variante plus simple existe. Sur la toile de support, on peut étendre plusieurs couches superposées de papier Kraft, ou même de journaux ou encore de feuilles de papier de toilette, de serviettes de table en papier trempées dans du plâtre liquide ou de la colle épaisse. Ce sera moins solide, mais plus rapide et suffisant pour la création ultérieure d'une prairie ou d'un champ par exemple.

Pour les petits raccords, un moyen intéressant est l'utilisation de bandes plâtrées médicales. Découpées au format adéquat, trempées dans l'eau et appliquées sans tarder, elles ont l'avantage de durcir très vite et d'être suffisamment rigides que pour recevoir une couche d'enduit.

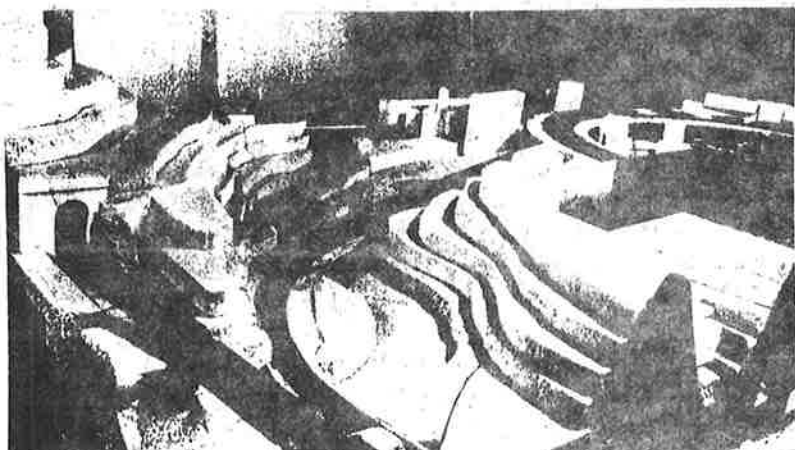
Si l'on veut réaliser un relief comportant un dos d'âne, on peut éviter la construction d'un échafaudage en bois en bourrant le dessous de la toile avec de vieux journaux roulés en boule, de boîtes de carton, etc. que l'on enlèvera après séchage de l'enduit. Il faut remarquer que l'on a quand même intérêt à alléger au maximum le réseau.



Technique du relief en coquille (hardshell)

Une autre technique est celle du relief plein.

On l'utilise quand, sur un plateau, on veut faire évoluer le relief sans avoir recours à la méthode précédente. Le matériau le plus intéressant est le polystyrène expansé ou extrudé en plaques de différentes épaisseurs. Ces plaques superposées et collées, découpées selon le relief désiré sont très faciles à travailler, très légères et d'un coût modeste. Cette technique est à déconseiller partout où l'on désire avoir accès à l'intérieur du relief (ex.: tunnels) à moins que l'on ne prévoie des sections de décor amovibles. L'enduisage de finition se réalise avec les mêmes matériaux que ci-dessus.



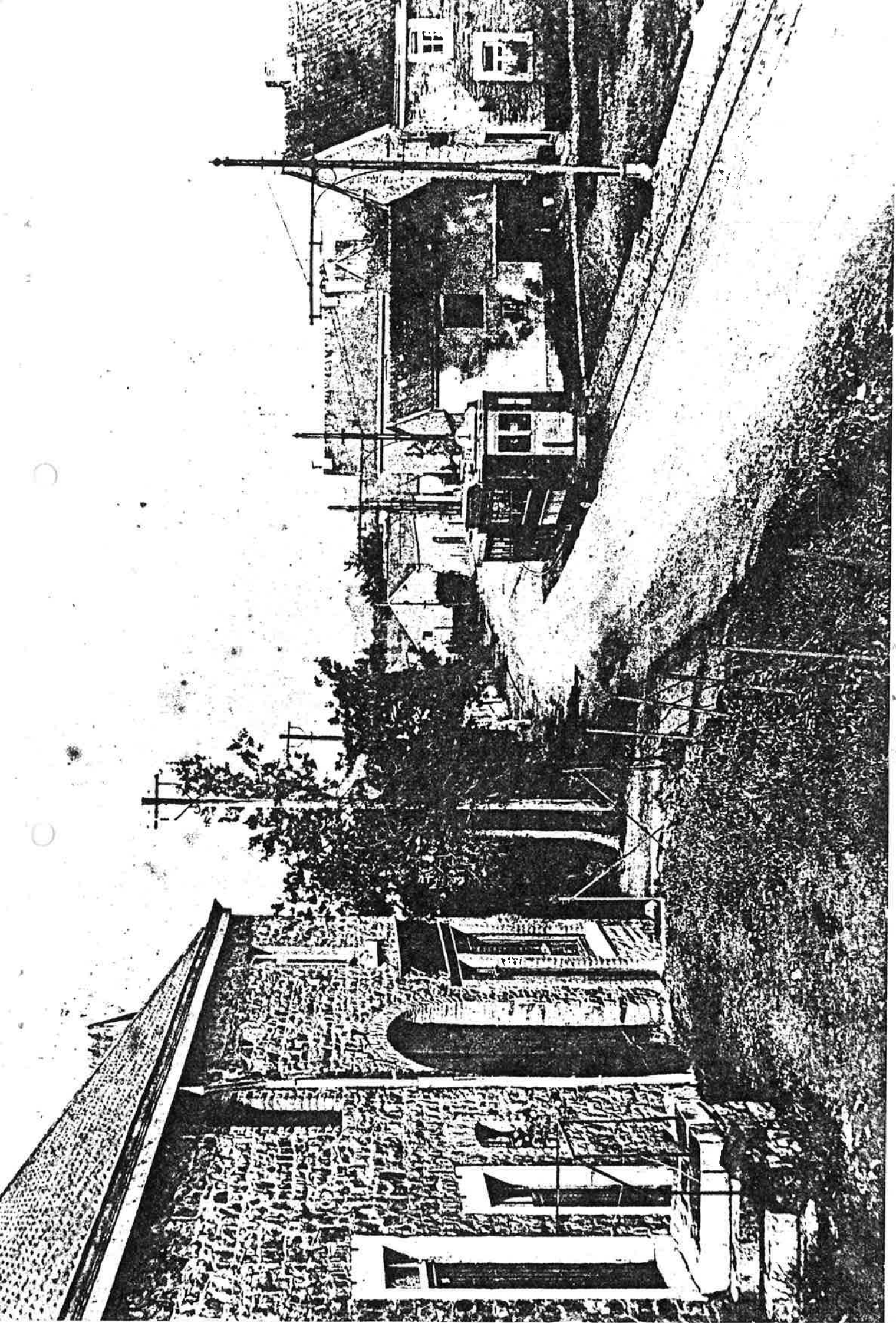
Technique du relief
plein

Voilà, en gros, les techniques et matériaux les plus intéressants qu'il m'a semblé bon de vous présenter. Sur le GMS, nous les utiliserons toutes plus ou moins, selon les besoins. Vous pourrez mieux les juger quand vous les verrez mises en oeuvre.

Il me reste néanmoins à insister sur un point particulier. Les outils, la technique, les matériaux, ce sont choses faciles à assimiler ou à se procurer. Il reste le talent personnel et une étude préalable du relief alliée à une bonne observation de la réalité. C'est ici que bon nombre de modélistes trébuchent, non pas tant par manque de talent, car celui-ci peut s'acquérir peu à peu, mais surtout à cause d'une précipitation native et d'un manque de réflexion et d'observation. En effet, un beau décor doit être avant tout bien proportionné, compte tenu des dimensions des modules ou de la table. Par exemple, vous voulez construire, à un endroit déterminé du réseau, une ligne de chemin de fer à double voie située en hauteur sur un remblai au bas duquel courra une route bordée de maisons, mais vous ne disposez que d'une largeur restreinte de ce côté. Une question se pose immédiatement: y a-t-il assez d'espace pour tout caser? 2 solutions s'offrent: la première, c'est de se dire: "on verra bien" et la seconde, c'est d'étudier préalablement la question à l'aide de plans en coupe (à main levée et au 1/10e, cela suffit). Bien souvent, on ne tombe à court que de quelques cm et c'est stupide de devoir tout étriquer faute d'avoir pris le temps d'étudier la question. Et c'est ainsi que l'on peut souvent admirer des remblais super raides, des routes sans bas-côtés, sans fossés, des signaux qui ne sont pas à leur place..., faute de place ... Mais au fait, quelle est la largeur que doit avoir une assiette de voie de chemin de fer en HO pour pouvoir y faire figurer la voie avec son lit de cailloux, ses bas-côtés en cendrées, ses signaux? Quelle est l'inclinaison en général d'un remblai? Et quelle largeur faudra-t-il lui réserver compte tenu d'une hauteur imposée? Et la route? Quelle largeur aura-t-elle, encore faut-il savoir si c'est une route de campagne ou une nationale. En général, elles sont flanquées de fossés ou de bas-côtés ou encore de trottoirs. Tout cela prend de la place et l'on doit en tenir compte. Hélas, qui en tient compte et qui est capable de répondre aux questions ci-dessus?

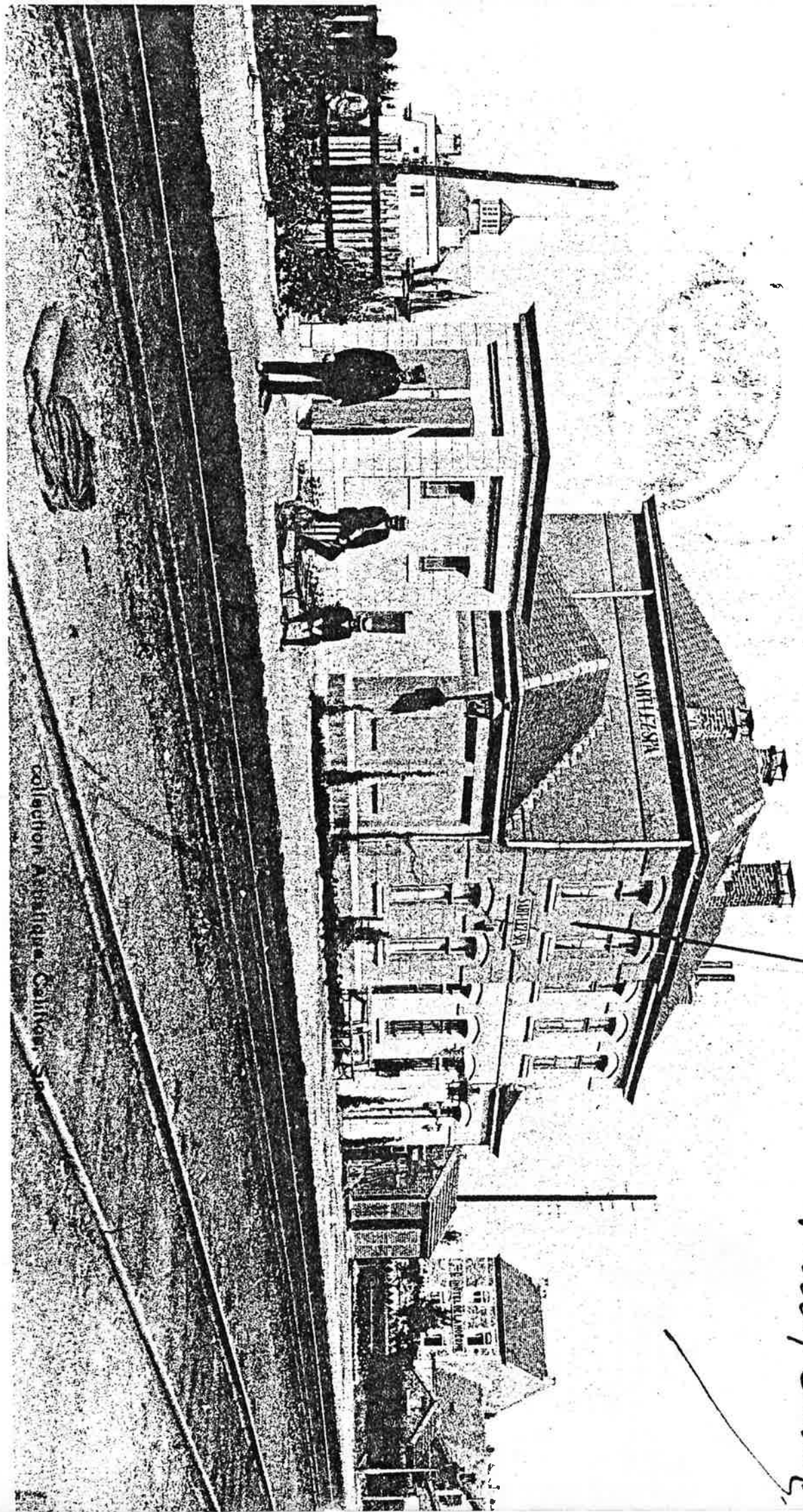
En traitant de la question du décor dans les prochains articles, je me propose d'y répondre ainsi qu'à un tas d'autres questions. Je crois qu'il est urgent de le faire, car sur le GMS, il y en a déjà qui, brûlant d'enthousiasme et certainement bien intentionnés, veulent s'attaquer au décor avec la même précipitation et le même manque de réflexion signalés plus haut.

André Saenen.



Préparant que notre route est ouverte satisfaisante que la route, ni se
SART-LE-SPAIN 1^{re} GARE
frisons d'accepter nos meilleures amitiés et un quo benien pt. fait.

Paul, Alcege



Collection Artistique Galleries, Sp.