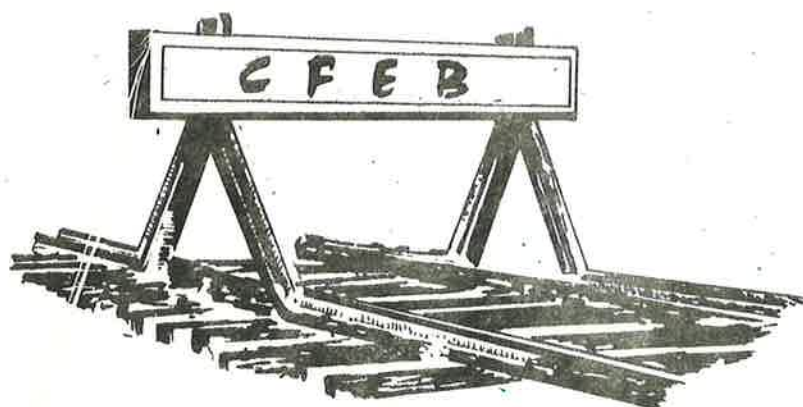
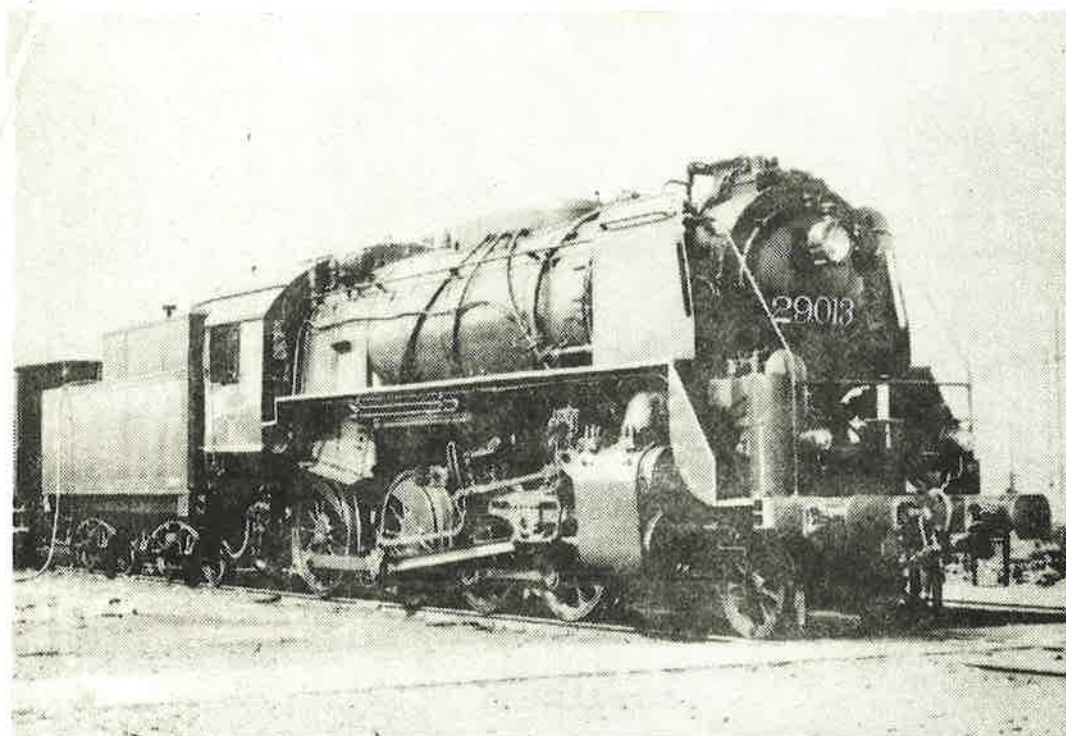


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE
VERVIERS



ENTRE~VOIES



25 frs

janvier 1981

n°39

EDITEUR RESPONSABLE: J. Danthinne 20 rue Jardon 4800 Verviers tél. 087.33.96.93

ENTRE ~ VOIES

REVUE MENSUELLE DU CFEB

Editeur responsable

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

Abonnement (1an = 11 numéros) : 250frs
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° 39	JANVIER	1981
EDITORIAL		3
REUNIONS		4
CATALOGUE BIBLIOTHEQUE		7
DEMYSTIFICATIONS LA LOCO- MOTIVE ELECTRIQUE		9
LA NORMALISATION		12
RENOUVEAU DU RAIL		14
LA LIGNE 5 DES T.N.		15
NOUVELLES DIVERSES		19
UN PROTOTYPE UN MODELE		21
TABLE DES MATIERE 1980		23

Couverture

Locomotive à vapeur SNCB
type 29.013

Photo: André Thonon

Mettez un tigre dans vos modèles...

Dans cet article, Loco-Revue de décembre 1980 nous fait découvrir ces merveilleux moteurs à " rotors sans fer " (cout de 100 à 300 FF) jusqu'alors réservé à l'équipement scientifique, électronique et photographique.

Ces moteurs, que peu de modélistes connaissent, ne sont pourtant pas une nouveautés en soi. En consultant le numéro d'août 1972 de la revue américaine Model Rail roader, on peut découvrir la présentation au public de ces mêmes moteurs qui pour comble sont fabriqués en Allemagne. Leurs prix à cette époque oscillaient entre 12,15 et 22,95 \$.

Que doit-on en penser ? Qu'une fois de plus l'Europe est à la traîne, que tout se réinvente pour nous et que le modéliste européen en paiera les frais. Il en est de même dans bien des domaines qui nous touchent indirectement ou directement tels que finesse et conception du matériel de voie, profil des bandages etc...

Prenons un autre problème à résoudre, la tentative de normalisation des attelages. Savez-vous que toutes les firmes américaines ont normalisé leurs attelages (NMRA) et que la plupart des firmes européennes et autres qui livrent du matériel aux Etats-Unis ont adoptés celui-ci sur leur fabrication.

Pourquoi dans ce cas l'Europe n'adopterait-elle pas ce type d'attelage au lieu d'essayer d'en créer un de plus ? (Fox, Roco Kurzkupplung, Ade, etc ...) .

Il est du devoir des amateurs de méditer sur la question via leur club respectif.

Il y va de votre bourse.

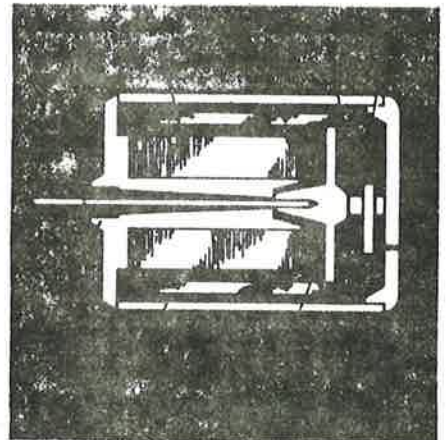


Motors

Rail Craft Products
42 Greendale Dr., Saint Louis, Mo. 63121.
\$12.15 to \$22.95.

Most motors used in model locomotives tend to cog, or lock, when rotating at slow speeds due to the stronger attraction between the armature's poles and the permanent-magnet field. The line of motors imported from Germany by Rail Craft is of unusual design which overcomes cogging and also provides an efficient power conversion with smooth performance.

Construction is radical but logical. The armature is a cup-shaped coil of wire which turns in free air. A drum-shaped permanent magnet is mounted stationarily inside the coil, not touching the coil. A can of magnetic conducting material surrounds the outside of the armature, and this, also, is stationary: fig. 1. The armature windings are skewed, and because the



ACTIVITES DU CFEB

Tous les jeudis à partir de 19.30
Tous les samedis de 13.30 à 18.30
CONSTRUCTION DU RESEAU G.M.S.

JEUDI 15 JANVIER

19.30

REUNION LIBRE DE MI-MOIS

VENDREDI 30 JANVIER

MODELES " CUVÉE 1980 "

Cé programme est une idée de Jean-Marie Simonis et est destiné à pouvoir permettre à chacun d'entre-nous de découvrir, et éventuellement comparer les modèles de 1980.

Nous vous invitons donc à apporter lors de cette réunion vos acquisitions de modèles 1980; que ce soient les locomotives, wagons ou voitures, matériel de voie ou accessoires de décor.

G.M.S. SERVICE

Outre les aiguillages Peco que nous pouvons toujours vous fournir (les modalités de commande sont données dans EV 37), nous pouvons vous procurer à partir de ce mois :

- du BALLAST CALIBRE (non teinté) au prix de 30 frs le sachet de 1 Kg.
- du PAPIER ARME pour la réalisation des structures de décor, au prix de 100 Frs le rouleau.

Ces articles sont livrables uniquement sur commande, paiement d'avance .

Le G.M.S. SERVICE est ouvert uniquement lors des réunions du C.F.E.B.. Aucun envoi par correspondance n'est accepté.

CALENDRIER S.N.C.B. 1980

Ce calendrier a été présenté lors de la réunion de décembre et un exemplaire est exposé au local. Il contient 7 dessins de matériel belge (un dessin de couverture et un dessin par page de deux mois). Il est disponible au prix de 100 frs au musée des chemins de fer belge de Bruxelles-Nord.

Sur commande et contre paiement d'avance, Jacques César peut vous procurer ce calendrier. Contacter le président lors des réunions. (Pas d'envoi par correspondance).

PORTES OUVERTES AU C.F.E.B.

Lors des Journées " Portes Ouvertes " des 28/2 - 1/3 et 7/3 - 8/3, le comité a décidé de louer des emplacements destinés à permettre la vente de matériel ferroviaire de collection ou d'occasion. Un bénéfice de 5% sera exigé sur le montant des ventes réalisées.

Vos pièces à exposés sont toujours les bienvenues, contactez à ce sujet le Président Jacques César.

BIBLIOGRAPHIE

Les Editions Louis Musin nous annonce la parution de
TRAINS D'AUJOURD'HUI par JJ Fleischman

Consacré aux locomotives européennes modernes électriques et diesel, cet album de 168 pages format 21 x 27 comporte 130 illustrations dont 57 en couleurs. Il est en vente en librairie au pris de 860 francs ou aux Editions Louis Musin, 99 avenue de la Brabançonne 1040 Bruxelles.

COTISATION 1981

Les cartes de membres 1981 sont à votre disposition auprès du Trésorier, Jean-Marie Simonis. Nous vous rappelons que votre cotisation doit-être renouvelée au plus tard le 28 fevrier.

Vous pouvez régler le montant de votre cotisation directement au trésorier lors des réunions contre remise de votre nouvelle carte de membre (ou d'un reçu si la carte de membre n'est pas diponible), ou en virant la somme de 600 frs au CCP 000-0067855-52 de C.F.E.B. à 4800 Verviers (votre carte de membre vous sera remise lors de votre première présence au local. Si vous désirez obtenir votre carte de mambre par la poste, ajoutez 9 frs pour frais d'envoi à votre virement.

NOUVELLES SERIES DE CARTES POSTALES " AMUTRA "

L'AMUTRA vient de publier 2 nouvelles séries de cartes postales de qualité.

Comme par le passé, ces séries sont proposées par thème. Aujourd'hui c'est le groupe d'Ostende et de Bruxelles de la S.N.C.V. qui sont concernés.

Série 9: Fourgons et motrices de service du groupe d'Ostende

5 cartes postales découvrant divers aspects du service de la côte. Vous aurez la possibilité de retrouver des fourgons moteurs (série 9950) et motrice Godarville (10019) ainsi qu'une voiture Standard ex-Anvers affectée au service de la côte.

Prix: 50 frs (port compris)

Série 10: Motrices à 2 essieux de la série 9715 - 9728

5 cartes postales en Noir et Blanc consacrée à une série typique du réseau Bruxellois. Toutes les transf. sont proposées, jusqu'au déclassement.

Vous aurez ainsi la possibilité d'admirer une photos datant de 1935, montrant la 9728 en tête d'un convoi à La Roue, dans son état original, ancienne perche, frein Pieper.

D'autres vues vous montreront l'évolution de ces voitures, adjonction du frein à air comprimé, puis d'une boîte à film, jusqu'au remplacement des petites baies vitrées par 4 grandes, sur la voiture qui fut accidentée lors d'une collision avec une locomotive du Grand Chemin de Fer.

Prix: 50 frs (port compris)

Commande au compte 068-0528040-96 de l'AMUTRA à Bruxelles

Jacueq' César peut vous procurer ces cartes postales; le contacter lors des réunions avec fonds à l'appui.

AGENDA DE LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS

Sur le thème " Le Cinéma et les Grands Express Européens " cet agenda vous est présenté en exclusivité pour la Belgique par ATF.

Dans cet élégant agenda, vous retrouverez au cours de l'année l'histoire de 16 grands films illustrés par 21 photos noir et couleur. Cette élégante édition comporte 152 pages sous couverture skyvertex bleu nuit frappée aux armes de la célèbre Compagnie Internationale des Wagons lits et des Grands Express Européens.

Son prix: 980 frs, franco de port.

Commande (nombre limité) Joindre votre règlement par chèque ou mandat à l'ordre de " Luc Calay - ATF BELGIQUE " avenue Sluysmans 135 4030 LIEGE.

RENUMEROTATION DES AM SABENA

La SNCB vient de procéder à la renumérotation des AM SABENA la numérotation qui était de 851 à 856, devient 595 à 600.

CATALOGUE DES OUVRAGES ET REVUES

Comme annoncé dans EV 37, nous commençons aujourd'hui la publication du Catalogue de la bibliothèque du C.F.E.B.

Le règlement d'accès a été publié dans EV 37; pour rappel, la bibliothèque est accessible:

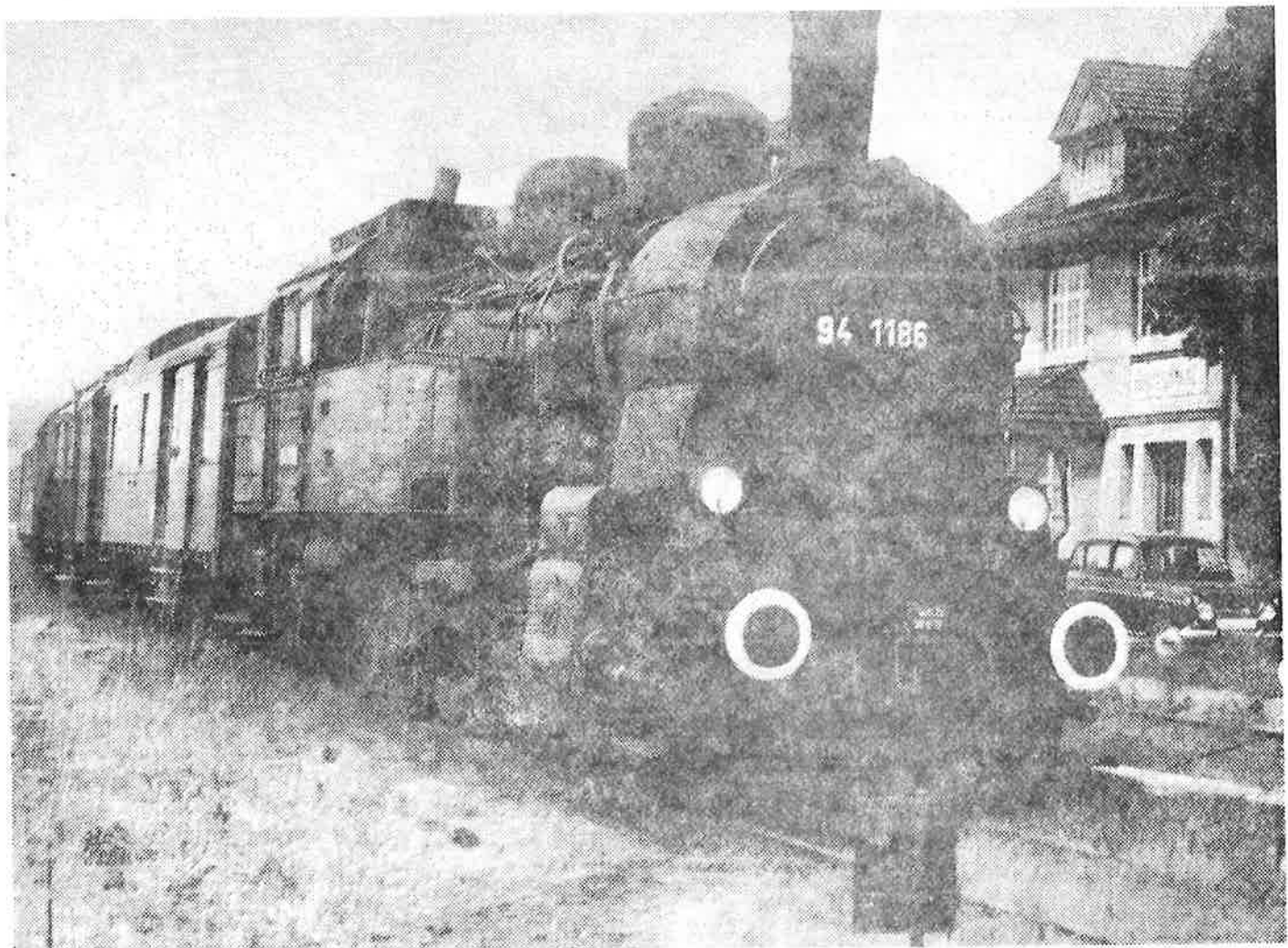
A la réunion de mi-mois: de 19.30 à 20.30 et de 22.00 à 22.30

A la réunion de fin de mois : de 19.30 à 20.30 et pendant une demi-heure après la cloture du programme annoncé.

Tous les ouvrages sont numérotés, la lettre suivant un numéro indiqué la langue de l'édition:

F = Français, E = Anglais, D = Allemand et NL = Néerlandais.

- 1 F Bulletins du Congrès International du Chemin de Fer
(collection reliée et cartonnée ayant appartenu au
53 F Nord Belge)
- 54 F Bulletins du Congrès International du Chemin de Fer
(numéros séparés)
- 104 F
- 106 F Les locomotives à vapeur de la S.N.C.F. J Fournereau
- 107 F Brochures photos " Superchocolat Jacques "
- 108 F Les maquettes et leur constructions R. Bikx
- 109 F Des trains pour l'Europe WW. Rossi
- 110 F Chemins de fer modèle, modèles réduits R. Bikx
- 111 F Aide mémoire ferroviaire n°1 (GTF)
- 112 F Les chemins de fer (encyclopédie par l'image)
- 113 F Jeunes d'aujourd'hui : Bob ou l'enfant du rail F. Lebée
- 114 F Almanach du rail 1967
- 115 F Les trains miniatures Geo - Mousseron
- 116 F Exposition des transports publics, industrie belge
- 117 F La naissance du rail européen J. Pecheux
- 118 F Les chemin de fer au rendez-vous de Bruxelles
- 119 F Science et Vie - mars 1968
- 120 F Science et Vie - septembre 1974



DB BR 94

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

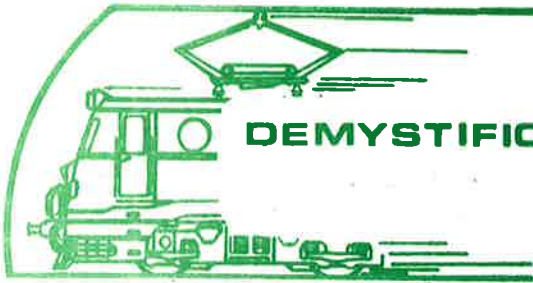
Liliput

ARNOLD N

EN PROMOTION PIKO BR 01⁵ (5/6320) 1800 FR\$

CARTE DE FIDELITE 15%

- 121 F Le chemin de fer passion G.Lamming
- 122 F Le problème de l'encombrement du trafic et le rôle
des transports en commun dans les grandes agglomérations
- 123 F La Gazette Ferroviaire 1975
- 124 F Trains modèles suggestions F.N. A.S. J.V.
- 125 F Revue " Trains " Décembre 1944
- 138 F Revue " Trains " Novembre - décembre 1951
- 139 F Loco Revue N° 1 - 30
- 140 F Loco Revue Noël 1943
- 141 F Loco Revue N° 31 - 55
- 142 F Loco Revue N° 56 - 79
- 143 F Loco Revue N° 80 - 96
- 144 F Loco Revue N° 97 - 111
- 145 F Revue Siemens
- 153 F Revue Siemens
- 154 F Au Fil du Rail I Organisation du Chemin de Fer
- 155 F Au Fil du Rail II La voie ferrée, la constitution
- 156 F Au Fil du Rail III La Signalisation
- 157 F Au Fil du Rail IV Voie ferrée, règles de sécurité
- 158 F Au Fil du Rail V Matériel roulant, loco vapeur
- 159 F Au Fil du Rail VI Matériel roulant, wagons
- 160 F Au Fil du Rail VII Matériel roulant, les voitures
- 161 F Au Fil du Rail VIII Matériel roulant, les autorails
- 162 F Au Fil du Rail IX Matériel roulant, la traction élec.
- 163 F Au Fil du Rail X Matériel roulant, les remises
- 164 F Au Fil du Rail XI Matériel roulant, ateliers de répar.
- 165 F Au Fil du Rail XII Notions spéciales, le dessin ferrov.
- 166 F Au Fil du Rail XIII Notions spéciales, électricité fer.

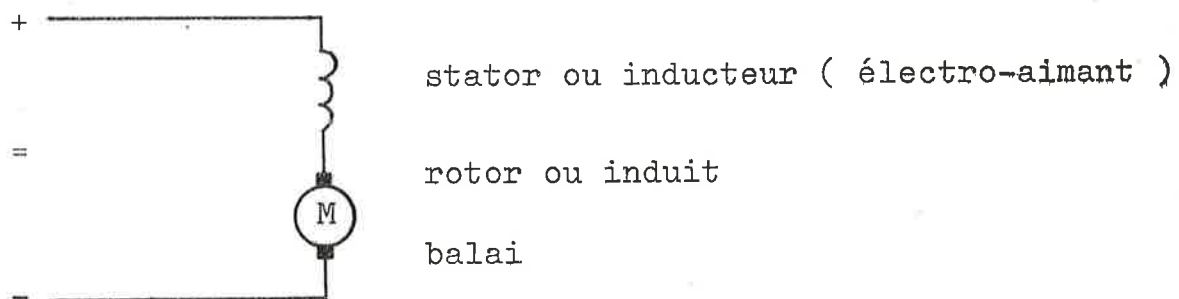


DEMYSTIFIONS LA LOCOMOTIVE ELECTRIQUE QU'A-T-ELLE DANS LE VENTRE ?

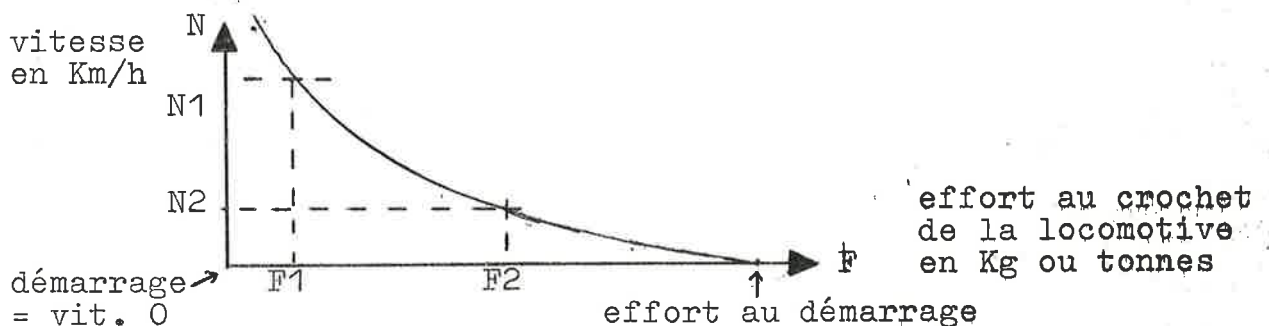
COURANT ALTERNATIF OU COURANT CONTINU ?

Nous nous rendons compte que dès les balbutiements de la traction électrique, un dilemme se pose : utiliser le courant continu ou le courant alternatif ? Les avis sont forts partagés.

L'utilisation du courant continu implique l'emploi d'un moteur à collecteur en tous points semblables, à la puissance près, au moteur de nos modèles réduits pour courant continu. La seule différence réside dans le fait que dans les moteurs des locomotives réelles, l'aimant permanent est remplacé par un électro-aimant dont le bobinage est connecté en série avec celui du rotor (la partie tournante du moteur) ou induit, d'où l'appellation de " moteur série à collecteur " qui se présente symboliquement par :

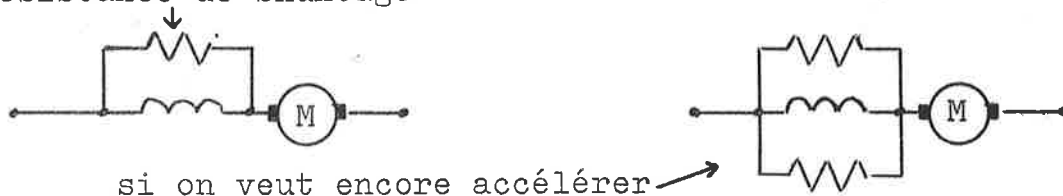


Le tout grand avantage de ce moteur est qu'au démarrage, il donne un formidable " coup de collier "



Au démarrage, à petite vitesse donc, l'effort transmis aux jantes des roues, donc l'effort de traction au crochet est maximum, et diminue de lui-même au fur et à mesure que la vitesse augmente. Si on se rend compte que les locomotives électriques ne comportent pas de boîte de vitesse, ni d'embrayage, on conçoit donc qu'il s'agit là du moteur idéal en chemin de fer. En prime, le réglage de la vitesse est facile, il suffit de shunter l'inducteur par un ou plusieurs résistances.

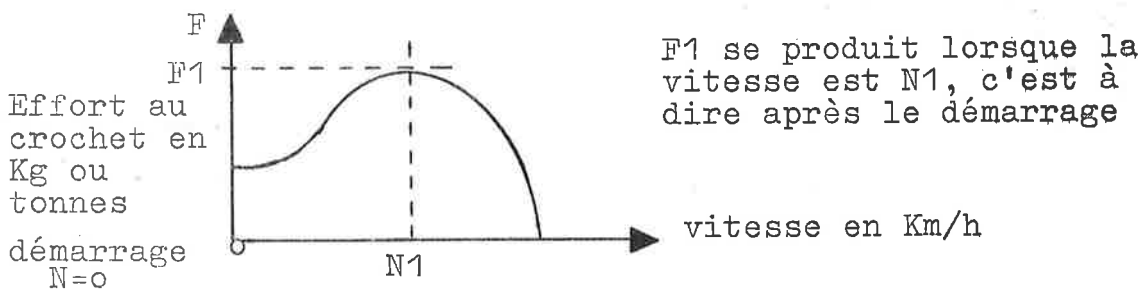
résistance de shuntage



L'inconvénient est qu'il s'agit d'un moteur fragile, plus lourd que d'autres types de moteurs, et surtout de construction et d'entretien délicat à cause du collecteur qui dans les moteurs modernes comportent 100 et même 200 lames. En outre, il est techniquement impossible de construire de tels moteurs pour des tensions supérieures à 1500 - 1750 V environ, car la différence de potentiel entre lames de collecteur ne peut dépasser 40 V (maximum maximum) pour une bonne commutation et donc une bonne tenue des balais.

L'utilisation du courant alternatif triphasé (comme pour le tramways de Lugano ou la ligne de Berthoud - Thoune, voir EV 38), suppose l'utilisation de moteurs dit " Asynchrones " semblables dans leur principe aux moteurs de scies circulaires ou de machines-outils. Ces moteurs sont simples et d'une grande robustesse. Ils ne demandent absolument aucun entretien ni aucune surveillance. Ils peuvent être construits pour des tensions élevées : 3000V et même 6000V sans difficultés particulières. Par contre, ils ont comme inconvénients d'avoir :

- une vitesse fixe ou difficilement réglable, elle dépend en effet pour un moteur donné, de la fréquence du courant d'alimentation. Plus la fréquence (ou nombre de périodes par seconde) exprimée en hertz augmente, plus la vitesse de rotation augmente.
- l'effort au démarrage est plus faible et le maximum de cet effort se produit bien après le démarrage; c'est moins favorable à la traction.



- Enfin, il faut 3 phases pour alimenter les locomotives, 2 fils aériens parallèles donnent 2 phases, la 3ème phase étant constituée par les deux files de rails. Je vous laisse le soin d'imaginer la complication des lignes aériennes dans les gares ou les bifurcations, où tous les aiguillages et croisements aériens nécessitent des mesures particulières d'isolation. En outre les locomotives doivent avoir leur dispositif de captation dédoublé

Jacques César

Prochain article :

L'avènement du courant alternatif monophasé à fréquence réduite et panorama des systèmes d'électrification en Europe.

LA

NORMALISATION

(SUITE)

La norme II^o doit servir à :

1. déterminer l'entraxe de voies minimal en courbes en fonction des véhicules mis en circulation,
2. vérifier si tels véhicules, caractérisés par leur longueur, peuvent être engagés sur tels réseaux dont les entraxes en courbes sont connus.

En alignement, les entraxes de voies ne doivent pas, dans la mesure du possible, être inférieurs aux valeurs indiquées dans le tableau

	N	TT	HO	S	O	I
en pleine voie	25	34	46	63	89	125
dans les gares	28	38	52	71	103	141

En courbe, les entraxes de voies doivent être augmentés dans une mesure, qui dépend du déportement transversal des véhicules. Ce sont les voitures à bogies, qui accusent vers l'intérieur des courbes les déportements les plus importants. La longueur des voitures engagées sur un réseau est donc déterminante, cas par cas, pour l'entraxe de voies à adopter.

A cet effet on répartit les voitures prototypes en trois groupes:

Groupe A: longueur de caisse jusqu'à 20,0 m,
distance des pivots de bogies jusqu'à 14,0 m.

Groupe B: longueur de caisse jusqu'à 24,2 m,
distance des pivots de bogies jusqu'à 17,2 m.

Groupe C: longueur de caisse jusqu'à 27,2 m,
distance des pivots de bogies jusqu'à 19,5 m.

Remarque: Des modèles raccourcis de voitures du groupe C (p.ex. à l'échelle HO avec longueurs traitées au 1:100) peuvent dans certaines conditions être rattachés aux modèles de voitures du groupe B.

Aux limites ci-dessus de longueur de caisse fixées pour chaque groupe correspondent les cotes réduites suivantes:

	N	TT	HO	S	O	I
Groupe de voitures A	125	167	230	313	460	625
Groupe de voitures B	151	202	278	378	556	756
Groupe de voitures C	170	227	313	425	625	850

Les valeurs minimales à retenir pour les entraxes de voies sont données par les tableaux de la page 2.

Dans la mesure du possible, les entraxes de voies ne devraient jamais être inférieurs aux valeurs données pour le groupe A, même s'il n'y a pas de voitures à bogies.

L'entraxe convenant à une courbe doit être atteint dès l'entrée en courbe.

Rayon de courbure de la voie intérieure	N			II			HO		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
200	30	33	—	—	—	—	—	—	—
225	29	32	35	—	—	—	—	—	—
250	28	31	33	40	—	—	—	—	—
275	27	30	32	39	44	—	—	—	—
300	27	29	31	38	42	46	—	—	—
325	26	28	30	37	41	45	57	—	—
350	26	28	29	36	40	43	55	62	—
400	25	27	28	35	38	41	53	59	64
450	25	26	27	34	37	40	51	57	61
500	25	25	26	34	36	38	50	55	59
600	25	25	26	34	34	36	48	52	55
700	25	25	25	34	34	35	46	50	52
800	25	25	25	34	34	34	46	48	50
900	25	25	25	34	34	34	46	47	48
1000	25	25	25	34	34	34	46	46	47
Rayon de courbure de la voie intérieure	S			O			I		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
450	76	—	—	—	—	—	—	—	—
500	74	83	—	—	—	—	—	—	—
550	72	80	88	—	—	—	—	—	—
600	70	78	84	116	—	—	—	—	—
700	67	74	80	110	125	—	—	—	—
800	65	71	76	106	119	130	—	—	—
900	64	68	73	103	114	123	154	—	—
1000	63	66	70	100	110	118	149	166	—
1200	63	64	67	96	104	111	142	155	169
1400	63	63	64	93	99	105	136	147	159
1600	63	63	63	91	96	101	132	141	151
1800	63	63	63	89	93	98	129	137	145
2000	63	63	63	89	91	95	126	133	140
2500	63	63	63	89	89	90	125	126	132
3000	63	63	63	89	89	89	125	125	126

LE RENOUVEAU DU RAIL

Chacun se souvient sans doute des remous provoqués récemment par la publication d'un plan de restructuration de la SNCB. Celui-ci prévoyait la suppression du service voyageurs sur certaines lignes, dont dans notre région la ligne 42 Rivages - Gouvy.

Devant l'opposition unanime à ce plan, le Ministère des Communications vient de sortir un nouveau projet coordonnant certains services de la SNCB et REMETTANT EN SERVICE VOYAGEURS certaines lignes, parmi lesquelles en Wallonie :

- 107 Haine-Saint-Pierre - Houdeng - Ecaussines
- 115 Braine-l'Alleud - Tubize
- 137 Mariembourg - Couvin
- 136 bif Saint-Lambert - Florennes
- 141 Manage - Baulers - Ottignies
- 150 Houyet - Jemelle

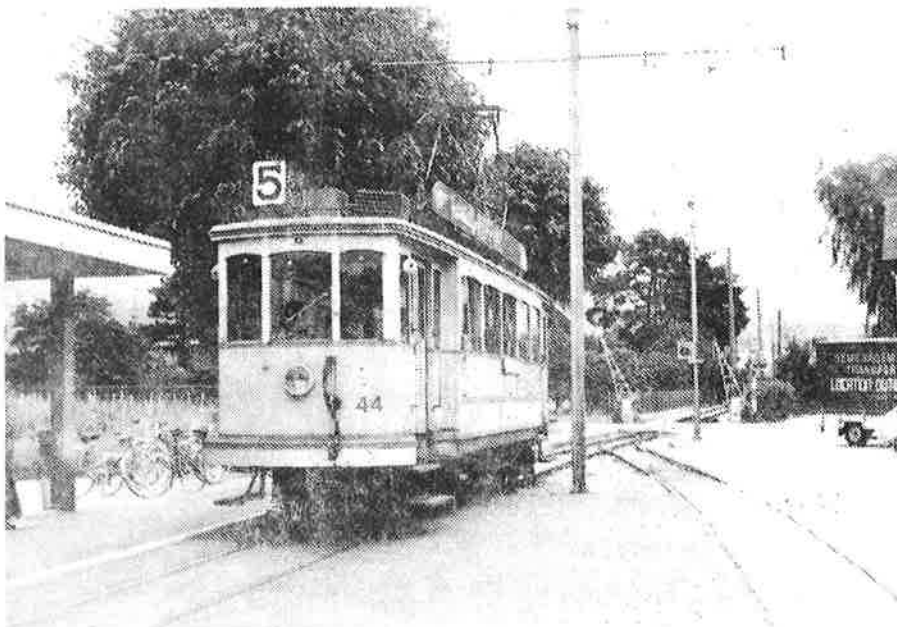
Il n'est évidemment plus question de l'abandon de la ligne 42

En Flandre, est envisagée la reprise des lignes

- 18 Neerpelt - Houthalen
- 20 bif Bilzen - Maestricht (donc liaison Hasselt - Maestricht)
- 21A Genk - As - Maaseik
- 29 Herentals - Aerschot
- 55 Gand - Zelzate
- 56 (act.57A) Termonde - Hamme

Ce plan (s'il est réalisé), les travaux d'électrification du réseau qui avancent à grands pas, la construction de la nouvelle ligne Piéton - Marchienne, la commande des locomotives séries 21 et 27 ainsi que de nouvelles automotrices nous montrent que le chemin de fer, après une période d'abandon, est aujourd'hui en plein renouveau.

Signalons en passant que la mise en service de la traction électrique sur les lignes Louvain - Aerschot - Lierre - Anvers aura lieu le 11 janvier 1981.



MOTRICE N° 44
Cortaillod, le 19.6.80

I. HISTORIQUE ET CARACTERISTIQUES GÉNÉRALES

Tout d'abord, pourquoi décrire la seule ligne 5 ? Tout simplement parce qu'il s'agit de la seule ligne des T.N. encore desservie par tramways et que, de plus, il s'agit, de par ses origines, d'une véritable ligne de chemin de fer. En effet, en 1892, le N.C.B. (REGIONAL NEUCHÂTEL CORTAILLOD BOUDRY) exploitait, en traction vapeur, la ligne Neuchâtel Gare - Areuse - Boudry ainsi que l'extension d'Areuse à Cortaillod. Face à des difficultés financières, la société fut reprise en 1901 par les T.N. qui décidèrent l'électrification de la ligne et l'exploitèrent en traction électrique dès le 24.12.1902.

Inauguration : en traction vapeur : 1892
en traction électrique : 24.12.1902

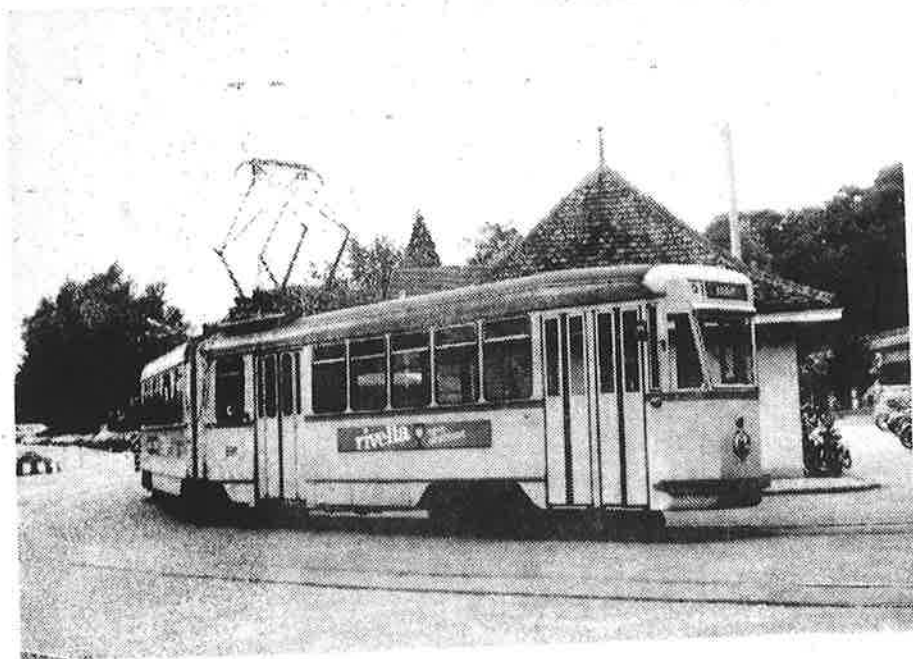
Traction : électrique type tramways, courant continu 630 V.

Longueur de la ligne : 9,8 Kms

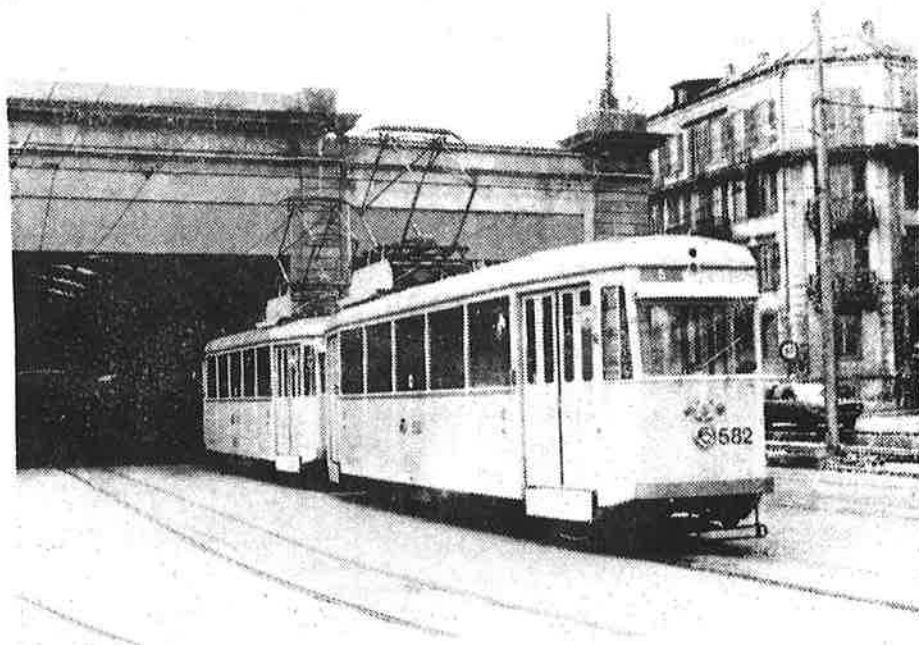
Ecartement : métrique

Livrée du matériel : crème

Dépôts et ateliers : Neuchâtel, Cortaillod et Boudry.



MOTRICE ARTICULEE N° 591
Boudry, le 19.6.80



MOTRICE N° 582
Neuchâtel dépôt, le 19.6.80

II. DESCRIPTION SOMMAIRE DE LA LIGNE

Au départ de Neuchâtel, place Pury, la ligne à simple voie dans sa totalité dessert Neuchâtel Serrières, Auvonnier, Colombier et Areuse. A Areuse, la ligne se sépare en deux branches, l'une vers Boudry et l'autre, desservie en navette, vers Cortaillod.

A tous ces arrêts fixes, il convient d'ajouter les arrêts facultatifs suivants : Evole, Champ-Bougin, Brunette, Bas-des-Allées, Les Chézards, La Tuillière, Chanélaz et Chantier.

III. MATERIEL ROULANT ACTUEL

A. Motrices

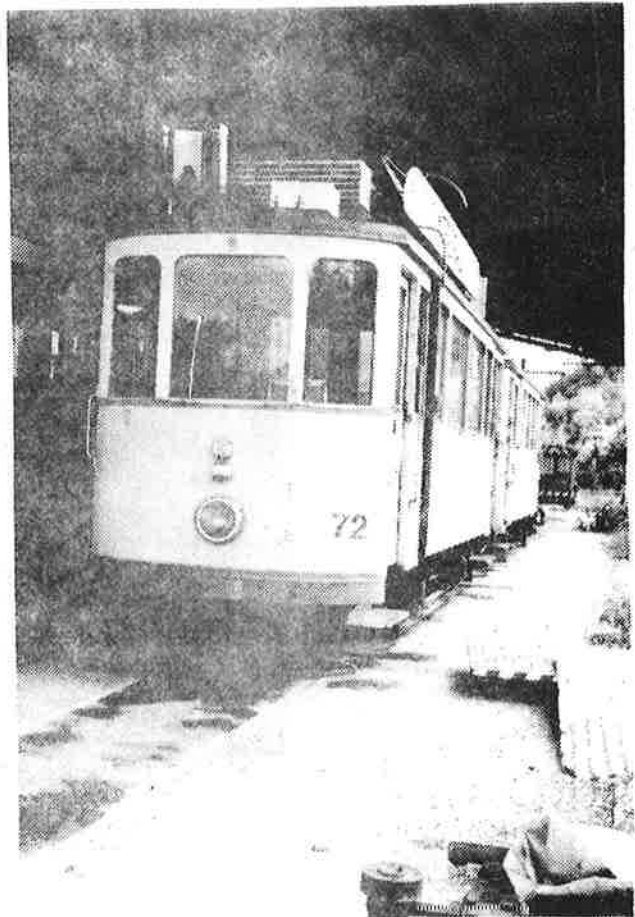
41 à 47 (1902) à bogies
581 à 583 (1947) ex 81 à 83 à bogies
591 à 594 (1942) ex 1101 à 1104, acquises d'occasion en 1966 aux Tramways de Gênes (Italie) motrices articulées.

B. Remorques

111 à 114 (1902) ex 51 à 54



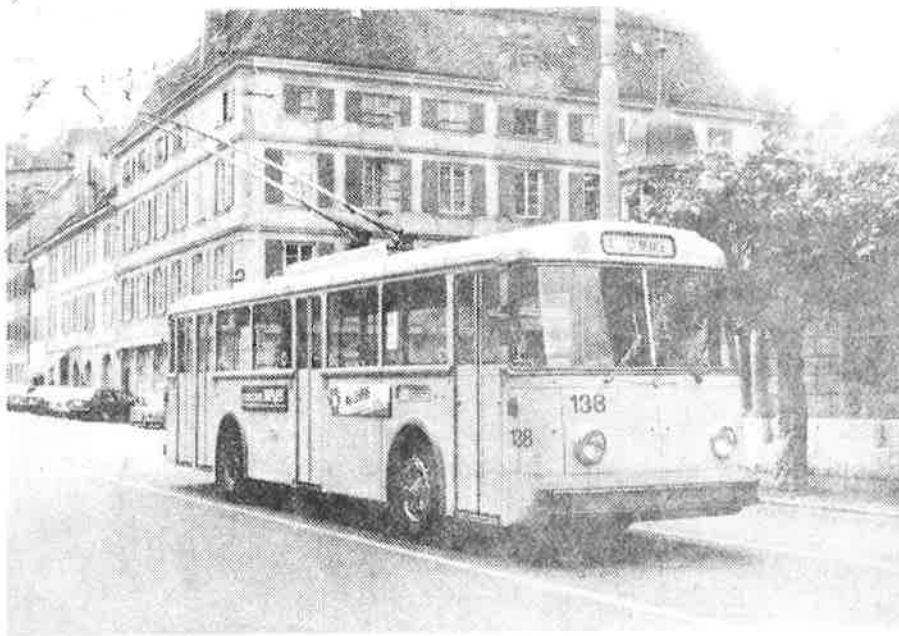
MOTRICE DE TRAVAUX X 301
Cortaillod, le 19.6.80



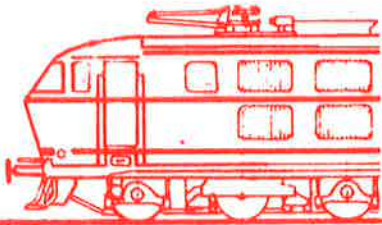
MOTRICE PRESERVEE N° 72
Cortaillod, le 19.6.80

IV. REMARQUES DIVERSES

1. Sur cette ligne, circulèrent jusqu'en 1967, trois remorques baladeuses provenant du N.C.B. ; elles portaient les n° 121 à 123 et avaient été construites en 1892. La 121, seule rescapée, a été cédée au musée roulant du Blonay - Chamby.
2. Sur cette ligne, circulaient également, à l'occasion de manifestations diverses, des véhicules provenant des lignes urbaines.
3. Un renouvellement complet du matériel roulant est prévu à plus ou moins brève échéance.
4. Les lignes urbaines de tramways des T.N. ont été remplacées par des trolleybus et autobus entre 1940 et 1976.
 - Pl. Pury - Serrières : le 16.2.1940 (ligne 2)
 - Pl. Pury - Valangin : le 1.7.1949 (ligne 4)
 - Neuchâtel - St Blaise : le 29.8.1957 (ligne 1)
 - Pl. Pury - La Coudre : le 20.8.1964 (ligne 7)
 - Pl. Pury - Gare CFF : le 20.8.1964 (ligne 6)
 - Pl. Pury - Courcelles : le 11.7.1976 (ligne 3)



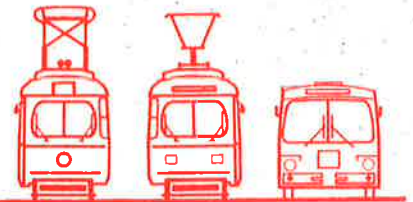
TROLLEYBUS A ESSIEUX N° 138
Neuchâtel, le 19.6.80



NOUVELLES

DIVERSES

ML et JC MICHEL



BELGIQUE : MIVA ANVERS

La ligne de tram n°12 pourra être prolongée. Le conseil Communal de Deurne a donné son accord pour la prolongation de cette ligne jusqu'à la place Saeren, à Deurne-Nord. Les travaux de voie ont commencé et l'extension de 1350 m coûtera 96 millions. Ils seront terminés fin 1981. Il y a déjà quelques temps que des prolongations de lignes sont envisagées. Les faubourgs s'agrandissent et l'évolution du réseau de tramways n'a pas suivi, les budgets étant surtout consacrés au pré-métro, dont les travaux doivent encore durer six ans. Une solution plus rapide et moins coûteuse aurait sans nul doute été l'installation d'une signalisation prioritaire pour les tramways, mais les édiles anversoises ne veulent rien savoir, et les services de la police de la circulation à Anvers considèrent toujours la voiture comme la vache sacrée. La MIVA rencontre aussi des difficultés avec le trafic de pointe, toutes les PCC disponibles étant en ligne.

M.L.

ALLEMAGNE RFA : FRANKFURT

La ligne vicinale Frankfurt - Königstein (F W) exploitée par la DB vient d'être incluse dans le tarif commun de l'agglomération de Francfort. La société F K envisage l'électrification de la ligne et le relèvement de la vitesse qui sera portée de 60 à 80 Km/h. Cette ligne transporte annuellement 1,3 millions de voyageurs.

M.L.

ALLEMAGNE DDR : BERLIN

Dans le but d'économiser le carburant, les lignes de nuit desservies par autobus passeront de 13 à 10 et le nombre de lignes nocturnes de tramways sera portée de 3 à 8. Le trafic nocturne de la capitale de la DDR sera alors assuré par 30 autobus et 23 tramways.

M.L.

AUTRICHE : INNSBRUCK

Une motrice articulée de Hagen effectue des essais sur le réseau d'Innsbruck.

M.L.

YOUgoslavie : BELGRADE

14 nouveaux trolleybus de type SIU 682 b (URSS) vont être mis en service sur la ligne n° 11, dont les installations aériennes ont été remise en état.

M.L.

ERRATA

Dans le dernier EV, quelques lignes ont échappé à la vigilance de notre dactylo de service. Afin de rectifier ces omissions, je me permet de compléter ci-après les articles déficients :

Page 29

Belgique Asvi :

..... recâblage ; les motrices 9292 (ex 9994) et 10292, à bogies, ainsi que la 21.006 à deux essieux et les remorques 9494 (ex 19.494), 9531 (ex 19.688) à bogies ainsi que les 1936 et 19.220 (à deux essieux), actuellement à Thuillies,

.....
Page 30 : le titre doit être : Renouveau à la SNCV

Page 31 : légende de la première photo : la motrice est la 9025 et non 9095

Page 33

Belgique SNCV groupe d'Ostende :

.....
Motrices SO unidirectionnelles : 9.0009010, 9011, 9012.....

Motrices S bidirectionnelles à controllers ACEC : 9115 (manoeuvre des remorques à Ostende) et 9116 (service VT).

Motrices SE bidirectionnelles à Controllers Kiepe : 9093, 9098 (service voyageurs) et 9101 (service VT).

Motrices SE accouplées à controllers Kiepe :

J-C.M.

BELGIQUE : ANVERS MIVA : RAPPORT ANNUEL 1979

La première constatation - réconfortante - est l'augmentation du nombre de voyageurs pendant l'exercice 1979. Les efforts du service des Relations Publiques de la MIVA ne sont certes pas étrangers à cet angouement. Les fréquences augmentées sur tous les services de tramways y sont aussi pour quelque chose.

Le 10000ème abonnement de type MTB a été délivré.

Il n'est pas prévu d'achat de tramways pour 1980, mais 116 voitures seront équipées de la radio. La prolongation de la ligne 12 est prévue pour 1981, pour autant que le ministère continue sa politique commencée les années précédentes.

Plusieurs locaux pour le personnel aux terminus sont ou seront mis en service. Il y a désormais, pour tous le réseau, 317 abris installés.

La fréquentation des lignes est la suivante :

1 : + 17,19% - 2 : + 4,8% - 3 : - 5,88% - 4 : + 7,86%
8 : + 27,88% - 6 et 43 : - 0,56% - 7 : + 4,5% - 9 : + 10,05%
10 : + 3,04% - 11 : + 8,1% - 12 : + 2,55% - 15 : + 8,87%
16 : + 1,04% - 17 : + 5,69% - 18 : + 3,21% - 19 et 20 : + 7,10%
23 : + 3,89% - 24 : + 2,86% - 25 : - 1,27% - 26 : + 17,6%
27 : + 7,05% - 28 : + 39,49% - 31 : + 3,35% - 33 : + 1,28%

La ligne 8 a repris une partie de la clientèle de la ligne 3/39 disparue. L'augmentation énorme de la ligne 28 est due au prolongement de cette ligne vers les nouveaux quartiers Jan Palfenziakenhuis.

Le réseau de tramways s'étend sur 159,713 Km, celui des autobus sur 344,146 Km plus 89,596 Km assurés par autobus de fermiers.

La MIVA dispose de 166 motrices PCC numérotées de 2000 à 2165 et de 132 autobus immatriculés de 531 à 662, plus deux bus-écolage n° 505 et 530.


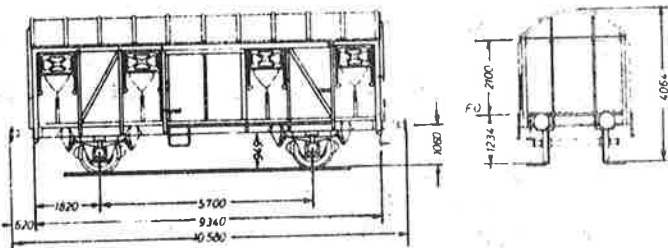
M.L.

un prototype ~ un modèle

Gmhs 53

Après une longue période d'arrêt nous reprenons la publication de cette rubrique qui vous permettra de comparer votre modèle au prototype.

Le modèle de ce mois est le wagon fermé Gmhs 53 reproduit par la firme Fleischmann sous la référence 5530.

		Zweiachsiger gedeckter Güterwagen		Grs 204																																										
BZA Minden (Westf)				Gmhs 53																																										
																																														
Bauart	204																																													
Gattungsnummer (alte)	628																																													
Zeichnungsnummer	Fwg 628.01.000.01																																													
Wagen	mit Händbremse	ohne Handbremse	nur m. Drucklufttg.																																											
Lastgrenzen	<table border="1"> <tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>SS</td><td></td><td></td></tr> </table>		A	B	C				S			SS			<table border="1"> <tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th></tr> <tr><td>20,5 t</td><td>21,0 t</td><td></td></tr> <tr><td>S 20,0 t</td><td>20,0 t</td><td></td></tr> <tr><td>SS</td><td></td><td></td></tr> </table>		A	B	C	20,5 t	21,0 t		S 20,0 t	20,0 t		SS			<table border="1"> <tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>SS</td><td></td><td></td></tr> </table>		A	B	C				S			SS						
	A	B	C																																											
S																																														
SS																																														
A	B	C																																												
20,5 t	21,0 t																																													
S 20,0 t	20,0 t																																													
SS																																														
A	B	C																																												
S																																														
SS																																														
	<table border="1"> <tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>SS</td><td></td><td></td></tr> </table>		A	B	C				S			SS			<table border="1"> <tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>SS</td><td></td><td></td></tr> </table>		A	B	C				S			SS			<table border="1"> <tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>SS</td><td></td><td></td></tr> </table>		A	B	C				S			SS						
A	B	C																																												
S																																														
SS																																														
A	B	C																																												
S																																														
SS																																														
A	B	C																																												
S																																														
SS																																														
	<table border="1"> <tr><th>A</th><th>B 1</th><th>B 2</th><th>C 2</th><th>C3C4</th></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>SS</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>		A	B 1	B 2	C 2	C3C4						S					SS					<table border="1"> <tr><th>A</th><th>B 1</th><th>B 2</th><th>C 2</th><th>C3C4</th></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>S</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>SS</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>			A	B 1	B 2	C 2	C3C4						S					SS					
A	B 1	B 2	C 2	C3C4																																										
S																																														
SS																																														
A	B 1	B 2	C 2	C3C4																																										
S																																														
SS																																														
Durchschnittl. Eigengewicht	11 400		kg																																											
Ladelänge	9 280		mm																																											
Ladebreite	2 720		mm																																											
Ladehöhe	2 100 / 2 700		mm																																											
Ladefläche	25,2		m ²																																											
Ladefläche der Einheit	—		m ²																																											
Laderaum	53,0 / 64,0		m ³																																											
Laderaum der Einheit	—		m ³																																											
Breite d. Seitenw.-Türöffn.	1 800		mm																																											
Höhe d. Seitenwand-Türöffn.	2 000		mm																																											
Breite d. Seitenwandöffnung	—		mm																																											
Höhe d. Seitenwandöffnungen	—		mm																																											