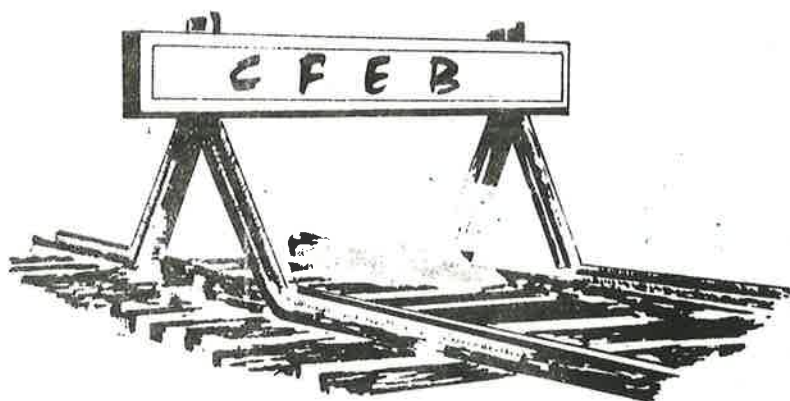
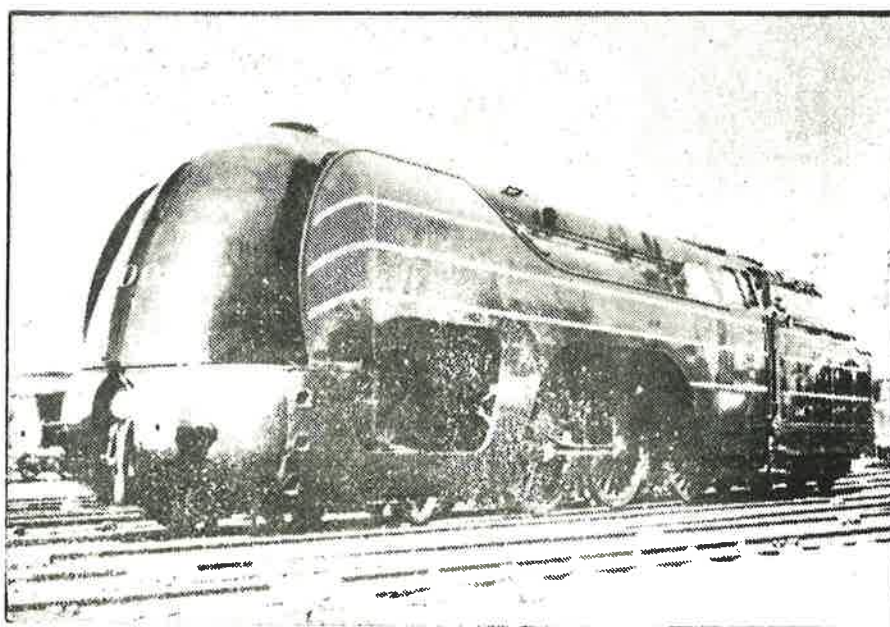


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE
VERVIERS



ENTRE~VOIES



25frs

mars 1981

n° 41

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) : 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°	41	MARS	1981
EDITORIAL			3
ACTIVITES			4
NOUVELLES DIVERSES			6
A PROPOS DU SCHIENEN ZEPPELIN			7
LOCOMOTIVE SERIE 4000 DE L'UNION PACIFIC " BIG BOY "			8
SUISSE L' A.O.M.C.			14
HISTOIRE: UN TUNNEL HELICOIDAL A LIEGE			19
CONFECTION D'ARBRE POUR RESEAU			22
RENUMEROTATION DES WAGONS MARCHANDISES			24
SNCB SITUATION ET TA- BLEAU DESCRIPTIF DES VOITURES METALLIQUES EN 1946			27
REPARTITION DU MATERIEL DE TRACTION DES CFF			29
UN PROTOTYPE UN MODELE			31

Couverture Locomotive à
vapeur type 12 de la SNCB

Les lampions des " Portes Ouvertes " de début mars 1981 sont à peine éteints que déjà nous pouvons dresser un bilan - une synthèse.

Les 4 journées furent un succès incontesté. Bon nombre d'amateurs avertis ont été intéressés par les réalisations du groupe G.M.S. et aussi par les nombreuses facettes que les membres du Club peuvent aborder avec bonheur.

L'immense réseau a suscité plus que de l'intérêt - la technique de réalisation, la recherche de détail, les modalités de ballastage, l'introduction de l'électronique ne furent que quelques uns des volets dont les visiteurs se firent expliquer les méthodes - bref y braquèrent une attention qui prouvait l'évolution du modéliste ferroviaire en 1981.

Bravo également à tous ceux qui dans chacune des nombreuses vitrines, avaient exposé soit des réalisations personnelles, soit des pièces de collection. Leur participation fut plus qu'appréciée, elle fut aussi une des pierres angulaires de l'édifice dénommé

" Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique "

Merci également aux dames qui avec dévouement assurèrent, boissons et restaurations, travail ingrat s'il en est, mais le visiteur lointain et dieu sait s'il en eut !! apprécie de déguster une bonne bière ou un délicieux gâteau.

Merci enfin à nos deux vendeurs bénévoles - Ce fut un travail titanesque que de répondre aux multiples demandes et de s'improviser :
" Vendeur modéliste ferroviaire "

Bref la vie de notre club avec toutes ces approches, tous ces volets et aspects différents n'est-elle pas réellement concrétisée dans un tel brassage d'idées et de travaux variés.

Vive donc longtemps le C.F.E.B. et félicitations sincères à tous ses membres.

Jean-Marie Simonis

ACTIVITES DU CFEB

PUBLICATIONS C.F.E.B.

A LA DECOUVERTE DES AMBULANTS POSTAUX - RENE JACOB

Dans cet ouvrage très fouillé, René Jacob vous fera découvrir le monde parfois inconnu des ambulants postaux, tant du point de vue ferroviaire que philatélique.

De nombreux documents (photos, plans de wagons anciens et modernes, marques de philatélie) augmentera l'intérêt du lecteur.

Ce livre est vendu au prix de 150 frs

Il peut être commandé par correspondance au prix de 175 frs (frais d'envoi en Belgique compris) en virant le montant correspondant au CCP 000-0067855-52 de C.F.E.B. 4800 Verviers.

REUNIONS

VENDREDI 27 MARS 19.30

Conférence - projection présentée par André Thonon

LE FESTINIOG RAILWAY

JEUDI 9 AVRIL 19.30

Réunion libre de mi-mois

VENDREDI 24 AVRIL 19.30

1. LE CHEMIN DE FER DU MONTAFON (Autriche)

Projection présentée par Louis Mossay, Christian Crespeigne et José Blanche.

2. APPERCU DU MATERIEL O.B.B.

Présenté par Christian Crespeigne.

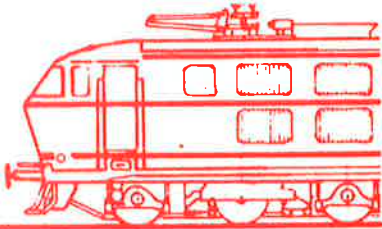
EXPOSITION

LES 1000 ET 1 P'TITS TRAINS

Une organisation de l'ALAF à Liège Coromeuse du 21 mars au 5 avril. Tous les jours de 14.00 à 20.00, le dimanche de 10.00 à 20.00

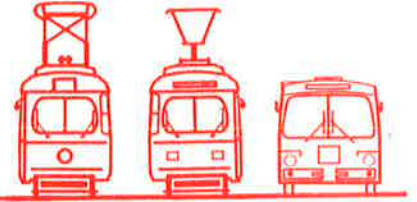
RAIL '81 INTERNATIONAL

Organisé par le Treingroep Turnhout du 26.9 au 4.10



NOUVELLES DIVERSES

ML et JC MICHEL



S.N.C.V. HAINAUT

La motrice 6100 qui avait séjourné plusieurs semaines à Ostende a réintégré les Ateliers de Jumet le lundi 16 février dernier.

S.N.C.V. OSTENDE

Complémentairement à la liste qui a paru dans le dernier numéro, voici la liste complète et certaine du matériel actuellement déclassé:

SO 9003 SO 9011 SO 9015 SO 9016 SO 9024

SE 9095 SE 9105

S 9111 S 9112 S 9116

N 9272 N 9273

Remorques 9463 et 9533 (et non 9523 comme mentionné précédemment)

(situation au 21.2.1981)

Le renouvellement des voies est en cours à Blankenberge (entre la gare et le Pier) ainsi qu'entre Ostende et Bredenne.

La SNCV a également restauré une rame historique comportant la motrice standard 9291 qui a retrouvé son matricule d'origine 9985 ainsi que deux remorques à caisse large.

LE CLUB " DE PIJL " NOUS REND VISITE

Comme annoncé dans le dernier numéro, l'équipe G.M.S. aura le plaisir d'accueillir autour du réseau des membres du club " De Pijl " de Malines, le dimanche 29 mars.

Cette visite aura pour but d'approfondir nos relations et les divers contacts techniques entrepris lors de notre visite du 1 février dernier.

A PROPOS DU SCHIENEN ZEPPELIN

La firme Märklin a sorti depuis quelques temps déjà un engin bien curieux. Il s'agit du Schienen Zeppelin ou Zeppelin du rail. Ce véhicule m'a toujours étonné, aussi j'ai glané à votre intention dans divers ouvrages et revues quelques informations à propos du prototype réel.

C'est durant l'été de l'année 1930 que le Schienen Zeppelin fut présenté par la Gesellschaft für Verkehrstechnik et par l'Association pour la recherche aéronautique de Berlin. Il avait été conçu par le Dr. Kruckenberg (d'où son autre nom : autorail Kruckenberg). Cet autorail de très faible maître couple avait une carrosserie en aluminium. Son poids était de l'ordre de 17,5 tonnes, sa longueur de 23 m et il reposait sur 2 essieux dont l'empattement était de 20 m. Le véhicule était propulsé par un moteur de 600 chevaux.

Le premier parcours d'essai eu lieu le 23 septembre 1930 entre Hanovre et Celle, où il prouva immédiatement ses fantastiques qualités d'accélération (de 0 à 100 Km/h en 66 secondes). Le 12 juin 1931, le schienen Zeppelin relia Begerdorf à Spandau-West en 98 minutes, soit à la vitesse moyenne de 154 Km/h. Au cours de ce voyage les dix kilomètres séparant Karstädt et Dergenthin furent avalés à la vitesse de 230 Km/h.

Malheureusement cet engin ne rencontra pas les espérances mises en lui, à cause de sa faible capacité (40 places). On démonta l'hélice et l'autorail effectua plusieurs essais avec un moteur diesel à transmission hydraulique. Il disparut définitivement en 1936.

L'idée d'installer un propulseur d'avion sur un véhicule ferroviaire fut reprise vers 1960 par le New-York Central Railway, puis par l'ingénieur Bertin (le père de l'aérotrain). Si tous ces essais se sont soldés par des échecs, ils ont toutefois permis la pénétration des techniques aéronautiques dans le milieu du chemin de fer.

Bien que le modèle présenté par Märklin ne soit pas exact au niveau du train roulant, il est dans mes intentions de l'acquérir à une prochaine occasion, me disant que certainement un ingénieur membre du C.F.E.B. a déjà muri l'idée de le rendre conforme au prototype. Si d'aventure tel est le cas, nous serions heureux qu'il en fasse part au cours d'une réunion à d'autres membres qui comme moi se sont certainement posés la même question.

Jacques César

Le COIN du VAPORISTE.

Les LOCOMOTIVES à VAPEUR ARTICULEES.

La SERIE "4000" de l'UNION PACIFIC RAILROAD Cy.

Mieux connue sous le nom de "BIG BOY", cette locomotive articulée, une 4-8-8-4 système MALLET, est certainement la plus célèbre de toutes.

C'est aussi la plus puissante locomotive à vapeur jamais construite et elle représente en quelque sorte l'aboutissement et même le sommet de la technique dans ce domaine.

HISTORIQUE.

C'est l'ingénieur suisse Anatole MALLET qui imagina vers 1876 de diviser le châssis moteur d'une locomotive à vapeur compound en deux parties mobiles l'une par rapport à l'autre pour en faciliter l'inscription en courbes.

Dans sa conception originale, la partie arrière fixe portait les cylindres HP. tandis que les cylindres BP. sont portés par la partie avant qui peut pivoter latéralement. Ce système eut immédiatement beaucoup de succès car il permet l'exploitation de voies tortueuses à forte pente avec des locomotives relativement puissantes tout en restant faiblement chargées par essieux.

Ce sont cependant les américains qui développèrent le plus le système Mallet et des locomotives à vapeur de ce type furent mises en service sur tous leurs réseaux. Ils en construisirent également à SIMPLE EXPANSION (4 cylindres égaux) et la "BIG BOY" est la plus puissante de celles-la.

C'est la nécessité de remorquer des trains de plus en plus lourds sur les longues pentes de 1,14% qui franchissent les contreforts des Montagnes Rocheuses, de OGDEN à WAHSATCH, point culminant de la ligne (alt. 2072 m.) qui incitèrent les responsables des U.P. à développer une locomotive à vapeur capable de remorquer SEULE des trains de 3600 tons (3250 t. métriques).

Le président de la société, William Jeffers, donne le feu vert au projet tout au début de 1940 et lui accorde la priorité absolue.

L'expérience acquise par les ingénieurs dans l'exploitation de la ligne du WYOMING et les données du problème conduisent à définir une locomotive ayant une puissance au crochet de 135000 pounds (61,200t.) et un facteur d'adhérence de 4 au minimum.

Les calculs correspondent à un engin articulé de 2X8 roues motrices, muni de trucks à 2 essieux tant à l'avant qu'à l'arrière.

Trois mois plus tard un groupe de travail est mis en plus.

Il associe les spécialistes des U.P. de OMAHA (Nébraska) à ceux de l'AMERICAN LOCOMOTIVE COMPANY - ALCO - de SCHENECTADY (N.Y.).

Ils se partagent le travail, font les calculs, les devis de poids, les plans de détail et recherchent les fournisseurs spécialisés éventuels.

Ils font tant et si bien que six mois suffisent pour dessiner et construire toutes les pièces et six autres pour assembler la première locomotive.

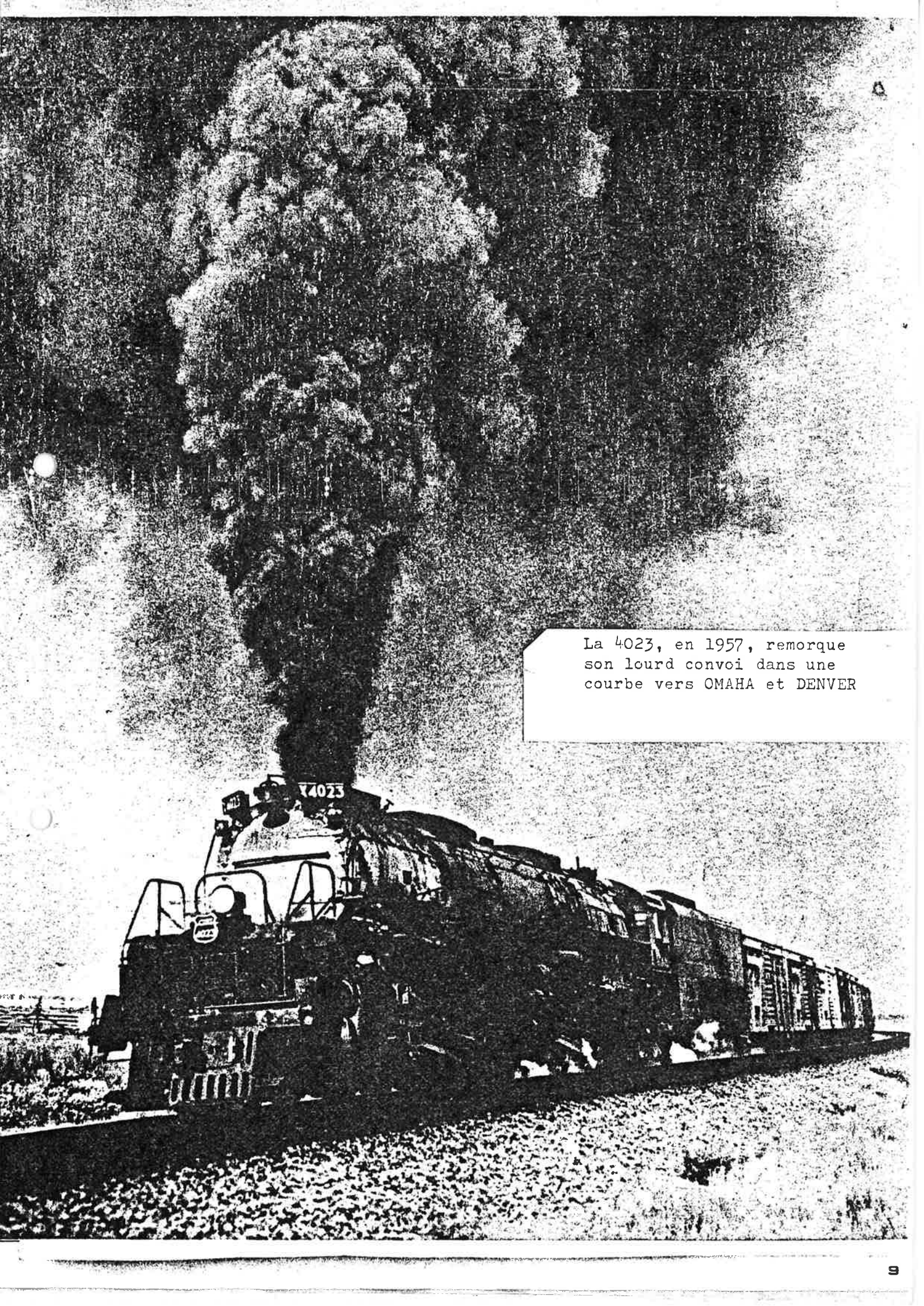
Contrairement à ce qui se fait habituellement, les U.P. lancent d'office une commande de 20 locomotives semblables, au prix unitaire de 265,174 US\$, sans attendre la sortie d'un prototype.

Parallèlement, durant l'été 1941, entre OGDEN et GREEN RIVER, des travaux d'aménagement de la voie sont entrepris. Des rails de 60 kg. au mètre sont mis en place, les courbes réalignées pour permettre le croisement de deux "BIG BOY" circulant en double voie et des ponts tournants de 42 m. de diamètre sont construits aux deux extrémités de la ligne. Des points de ravitaillement en eau, charbon et sable sont également installés.

Les U.P. prennent officiellement livraison de la première machine de la série, la 4000, le 5 septembre 1941 à 6 heures de l'après-midi.

Le voyage inaugural qui a lieu le surlendemain est une véritable fête à laquelle sont conviés, outre les officiels, toute la presse et tout le personnel des U.P. avec leur famille.

Le 7 septembre 1941, deux longs coups de sifflet marquent le départ de la 4000 qui,



La 4023, en 1957, remorque son lourd convoi dans une courbe vers OMAHA et DENVER

conduite par John MUNNELLY, tient toutes ses promesses et franchit victorieusement le sommet de WAHATCH à près de 30 km/h en tête d'un train de 3500 t. Une à une les "BIG BOY" prennent alors leur service et en 1944, le WAR PRODUCTION BOARD autorise la mise en chantier de cinq locomotives supplémentaires pour répondre à l'accroissement du trafic militaire.

Ces cinq machines ne diffèrent des vingt premières que par l'utilisation d'acier "non stratégique" dans la construction de chaudière et une nouvelle disposition des refroidisseurs d'air placés à la sortie des deux compresseurs jumelés.

Durant la guerre, les "BIG BOY" se montrèrent aptes à remorquer des trains de plus de 4200 tonnes (près de 1,5 km de long) et elles restèrent en service jusqu'à la fin de 1962.

Toutes les "BIG BOY" de la première série ont parcouru chacune plus de 1.000.000 de miles (1.702.000 km. pour la 4004) et c'est la 4021 qui, avec 1.375.000 km. détient le record de la seconde série.

Actuellement, la 4004 est exposée à CHEYENNE, la 4006 se trouve au Musée des Transports à St. LOUIS, la 4014 à POMONA en Californie, la 4017 se trouve au Musée National des Chemins de Fer à GREEN BAY dans le Wisconsin et la 4023 est conservée en état de marche par les U.P. à CHEYENNE.

Pour les modélistes, amateurs d'américaines, TENSHODO et RIVAROSSO ont perpétué leur souvenir sous la forme de jolies maquettes à l'échelle 1/86 - HO.

PERFORMANCES.

Au cours d'un essai effectué le 3 avril 1943 avec la 4014, les valeurs suivantes ont été relevées:

Poids de CHARBON brûlé par heure	8,5 tonnes.
Poids d'EAU évaporée par heure	38,5 tonnes.

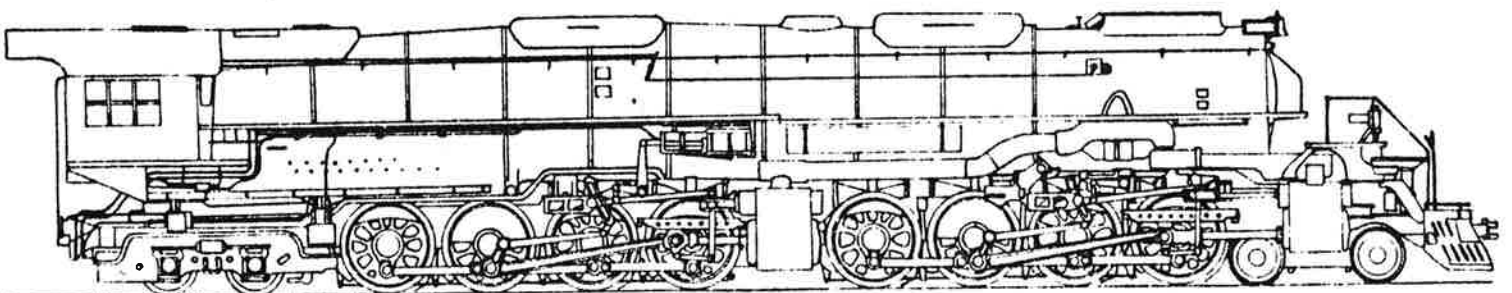
Ce qui correspond à 4,5 t. d'eau par tonne de charbon et, après pondération des résultats, les valeurs de consommation moyennes à retenir :

Poids de charbon consommé par 1000 t. kilométriques transportées :	124 kg
Poids d'eau consommé par 1000 t. kilométrique transportées, compte tenu d'une récupération de 10% par condensation :	569 kg

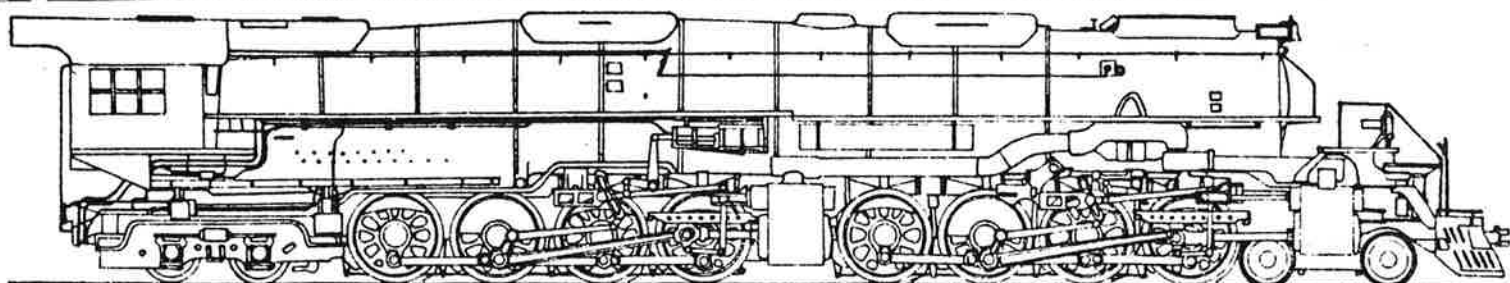
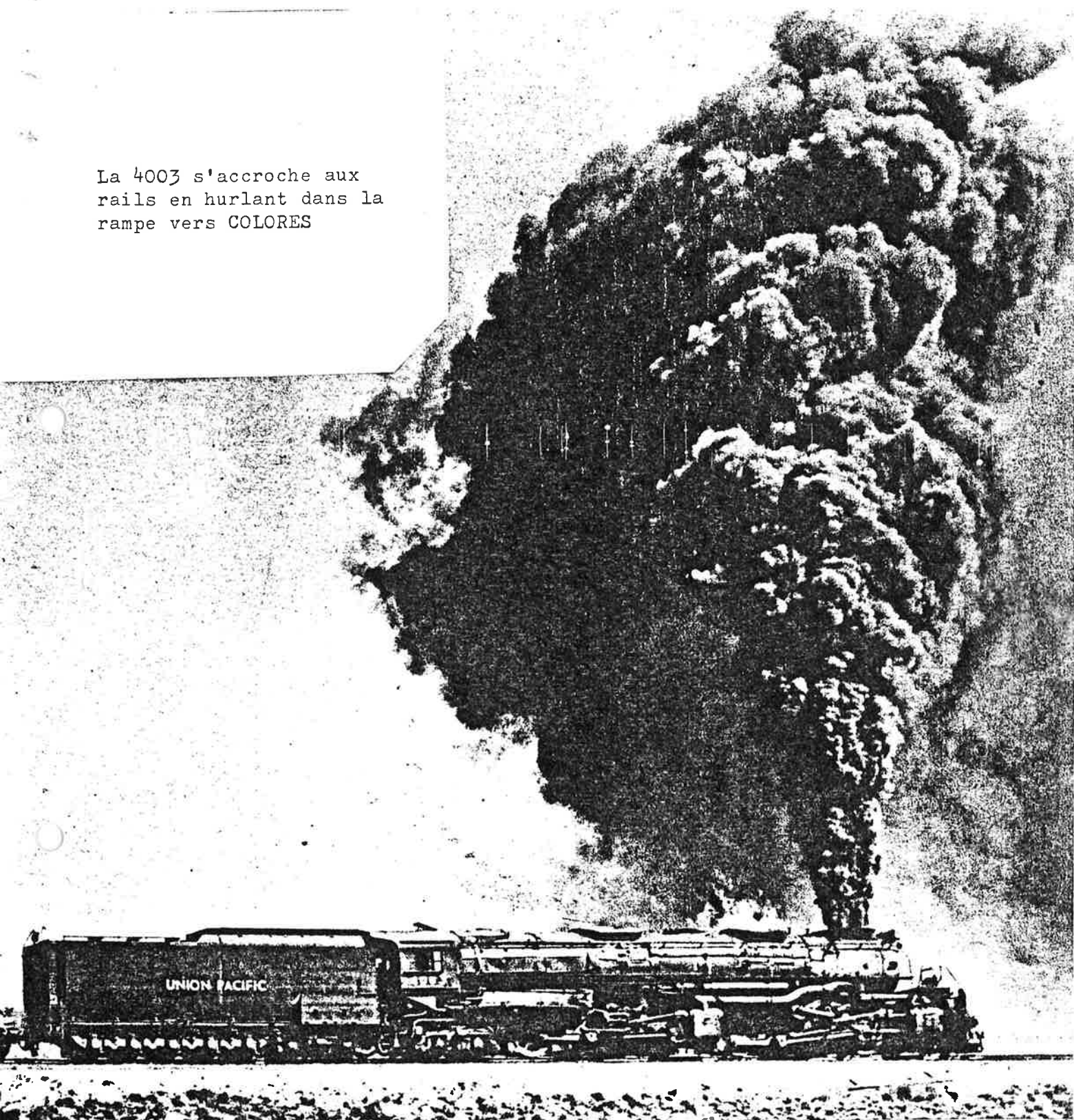
PETITE HISTOIRE.

C'est une indication à la craie, apposée par un ouvrier inconnu sur la boîte à fumée que la première chaudière destinée ces locomotives qui leur valut le surnom justifié de " B I G B O Y ".

G. DULION,



La 4003 s'accroche aux rails en hurlant dans la rampe vers COLORES

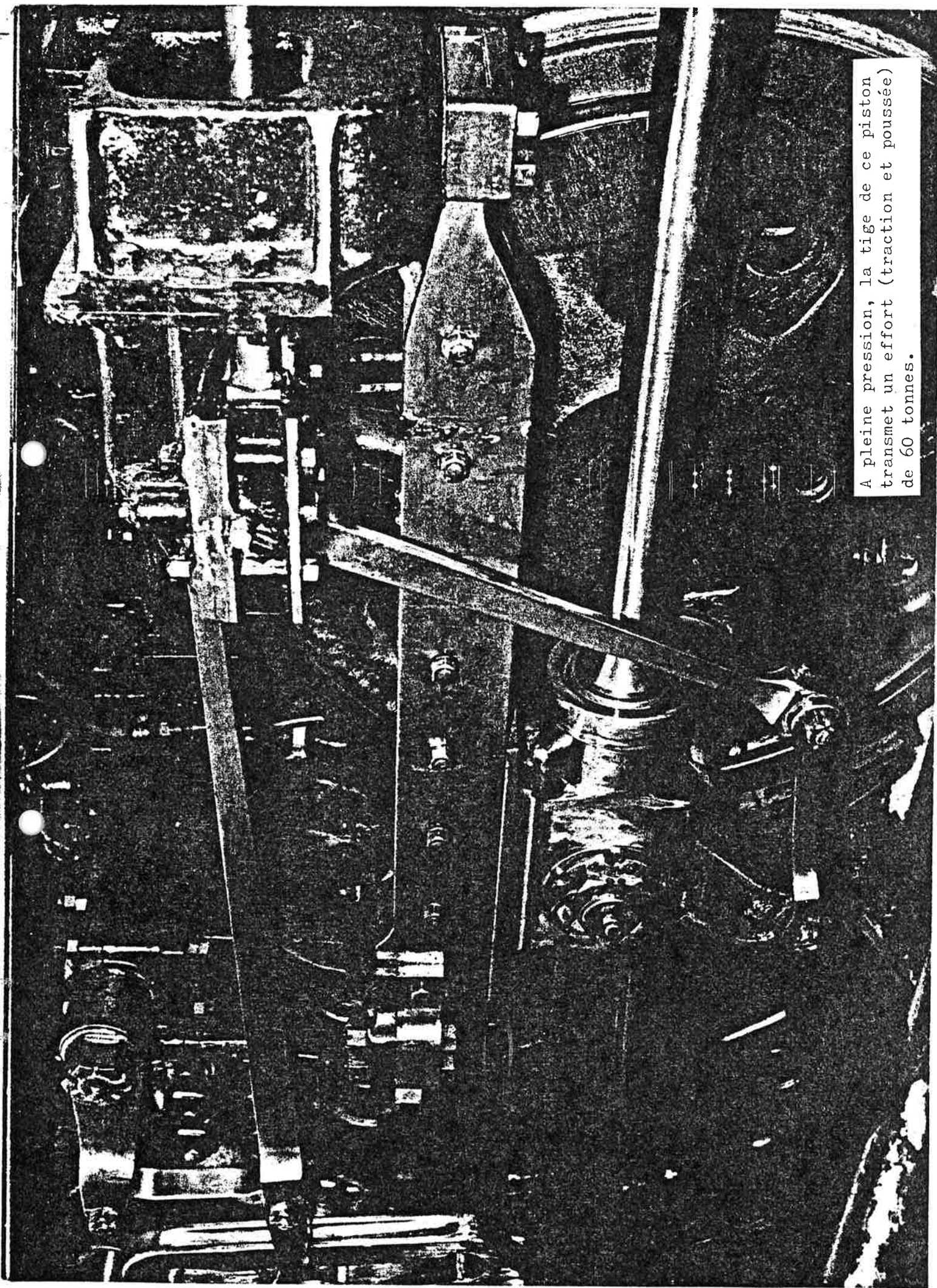


CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.

LOCOMOTIVE à vapeur système MALLET, QUATRE CYLINDRES à SIMPLE EXPANSION.

Classification	4-8-8-4
Numérotation	4000 à 4019 (série de 1941). 4021 à 4024 (série de 1944).
Surnom	BIG BOY
Longueur HT.	26,15 m
Hauteur cheminée	4,95 m
Hauteur cabine	4,90 m
Largeur maxi (déflect. de fenêtre ouverts)	3,50 m
Longueur tender	14,35 m
Largeur tender	3,34 m
<u>Longueur totale (loco+tender)</u>	<u>40,50 m</u>
Empattements:	
Boggie AVT	2,25 m
Train moteur AVT	5,62 m
Train moteur AR	5,62 m
Bissel double AR	1,62 m
Tender	10,05 m
Total (loco+tender)	35,83 m
∅ roues motrices	1,72 m roulements TIMKEN
∅ roues porteuses AVT	0,91 m roulements SKF
∅ roues porteuses AR	1,06 m roulements SKF
∅ roues tender	1,06 m roulements TIMKEN
Chaudière:	
∅ intérieur maxi	2,41 m
Longueur boîte à feu	5,96 m
Largeur boîte à feu	2,45 m
Surface grille	19,00 m ²
Tubes de fumée	212 X ∅ 57 mm (2 1/4")
Tubes de surchauffe	73 X ∅ 140 mm (5 1/2")
Longueur des tubes	6,70 m
Surface de vaporisation	534,00 m ²
Surface de surchauffe	190,00 m ²
Pression	21,00 Kg/cm ²
∅ cylindres moteurs	600,00 mm
Course des pistons	813,00 mm
Poids adhérent	247,00 Tonnes
Poids total de la loco en O.M.	350,00 Tonnes
Capacité des sablières	2 X 5 Tonnes
Tender de type CENTIPEDE à 7 essieux (2,5)	
Capacité du tender en eau	95,00 m ³
Capacité du tender en charbon	25,00 Tonnes
Poids à vide	78,00 Tonnes
Poids en charge	198,00 Tonnes
<u>Poids TOTAL, Loco + Tender</u>	<u>548,00 Tonnes</u>
Puissance maximum	7000 HP.
Puissance au crochet	61,325 Tonnes
Vitesse maximum	115,00 Km/h
Poids maximum remorqué	4450,00 Tonnes

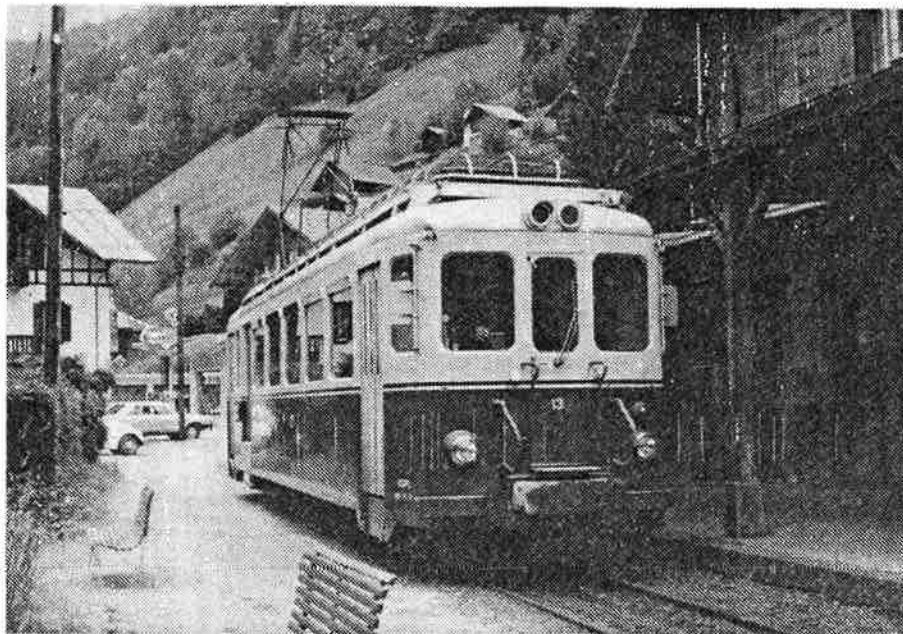
A pleine pression, la tige de ce piston transmet un effort (traction et poussée) de 60 tonnes.



SUISSE

A.O.M.C. Aigle-Ollon-Monthey-Champéry

Indicateur CFF ligne 24B



AUTOMOTRICE MIXTE BDeh 4/4 13
Champéry, le 20.6.1980

I. HISTORIQUE ET CARACTERISTIQUES GENERALES

Cette compagnie provient de la fusion au 1.1.1946 des compagnies suivantes:

AOM : AIGLE - OLLON - MONTHEY

MCM : MONTHEY - CHAMPÉRY - MORGINS (la branche de Morgins n'ayant jamais été construite)

Inauguration :

Aigle - Monthey Ville : le 2.4.1907 (adhérence)

Monthey Ville - Champéry : le 1.2.1908 (mixte)

Monthey Ville - Monthey CFF : le 1.4.1909 (adhérence)

Traction : électrique courant continu 850 V

Longueur de la ligne : environ 23 Km

Ecartement : métrique

Système crémaillère : Strub

Livrée du matériel : rouge et gris clair

Dépôt et ateliers : Monthey + petit garage à Champéry

II. DESCRIPTION SOMMAIRE DE LA LIGNE

Au départ d'Aigle CFF, la ligne dessert St Triphon Village, Ollon, Villy, St Triphon Gare (où l'on peut voir encore manoeuvrer en contrebas une crocodile CFF !), Collombey et Monthey Ville. Une courte section d'environ 500m prolongeait encore la ligne jusque Monthey CFF; celle-ci est défermée depuis quelques années et exploitée actuellement par autobus de la même société. Tout ce parcours est à adhérence.

A Monthey Ville, on rebrousse chemin pour entamer la ligne mixte crémaillère/adhérence : le chemin de fer dessert alors Monthey Hôpital, Chemex, Troistorrents, Val-d'Illiez et enfin Champéry.

III. MATERIEL ROULANT

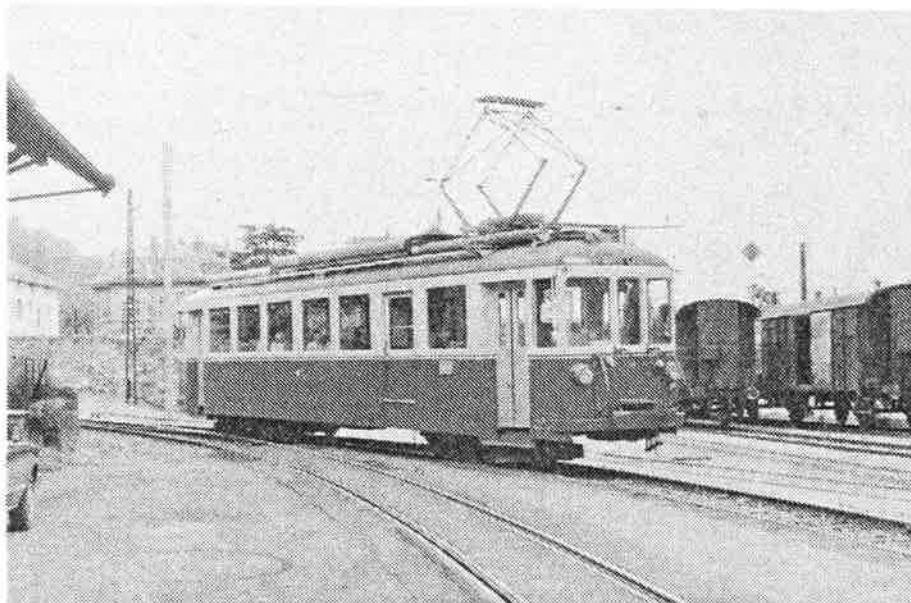
N'est décrit ici que le matériel roulant actuel du service ferré.

A. Matériel tracteur à adhérence

(limité à Aigle - Monthey)

BDZe 2/4 102 (1907)

BDe 4/4 111 à 113 (1949), acquises vers 1969 au chemin de fer Schwanden - Elm.



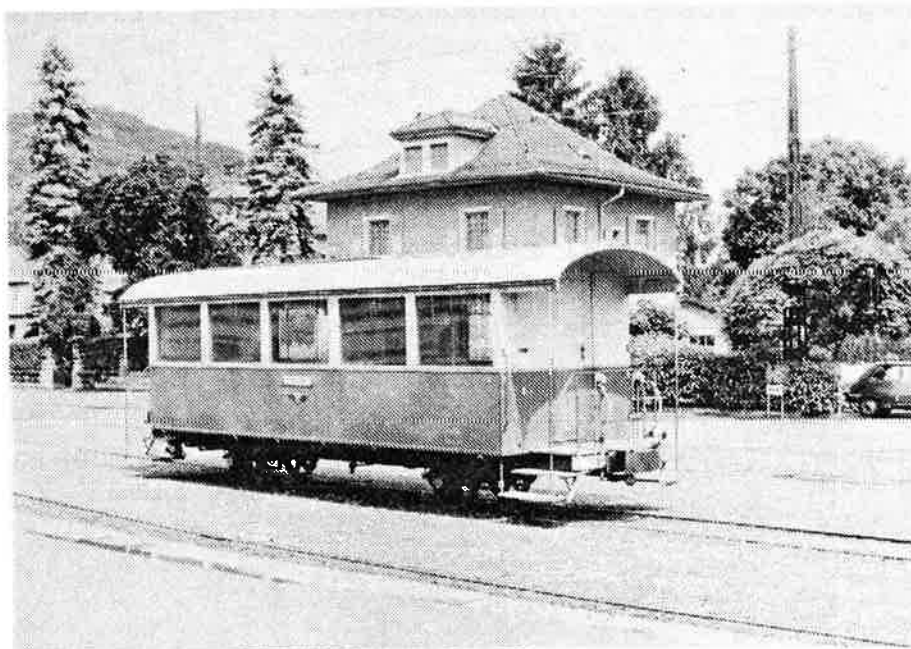
AUTOMOTRICE A ADHERENCE BDe 4/4 111
Aigle, le 20.6.1980

B. Matériel tracteur mixte

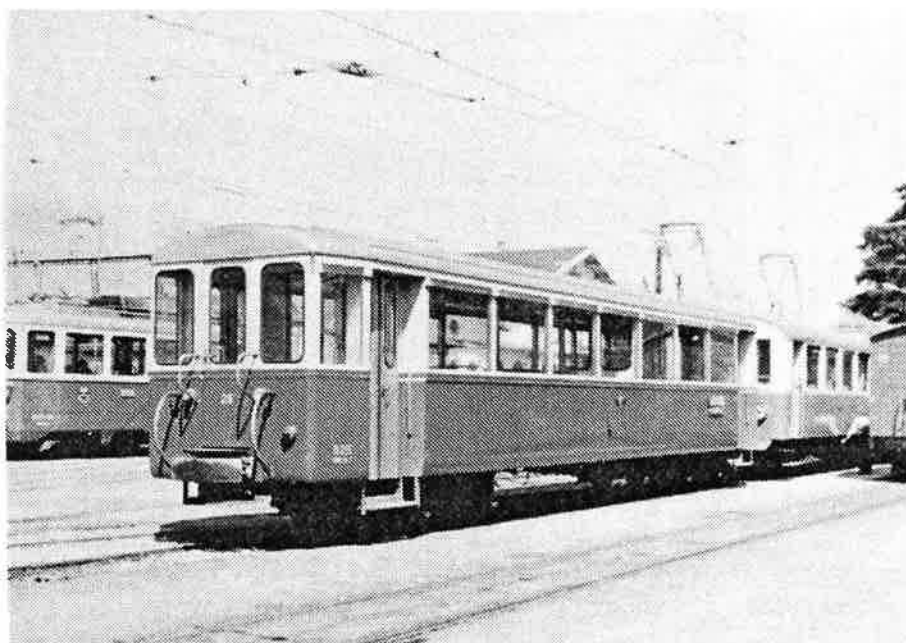
BDeh 4/4 11 à 14 (1954)

C. Matériel remorqué " Voyageurs "

B 2 21 (1908), 22 (1944) et 122 (1932)
B 4 23 à 25 (1967/69)



VOITURE A 2 ESSIEUX B 122
Monthey, le 25.6.1980



VOITURE A BOGIES B 25
Aigle, le 19.6.79

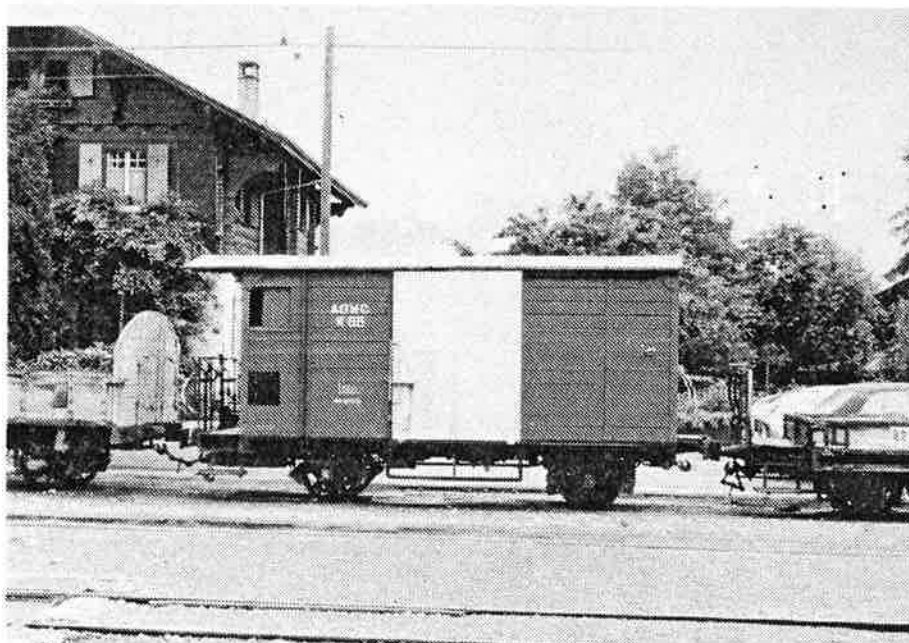
D. Matériel remorqué divers

Wagons fermés : K 61 à 64 (1908)
 K 65 (1910)
 DZ 191 (1907)
 DZ 4 192 (1910)

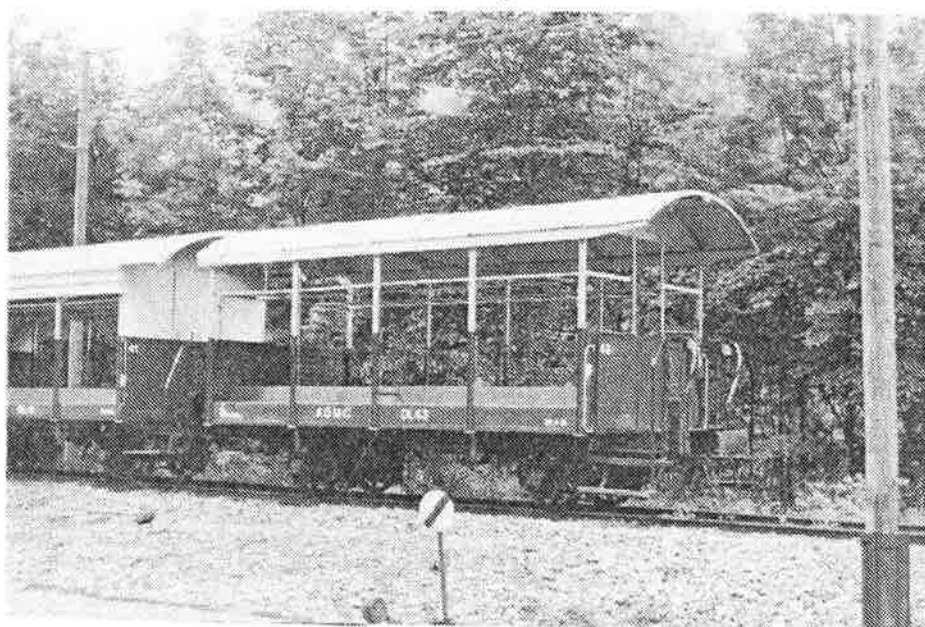
Wagons plats et haussettes : L 71 et 72
 M 81 à 86 et 181

Wagons porte-skis : DL 41 - 43

Chasse-neige : 42



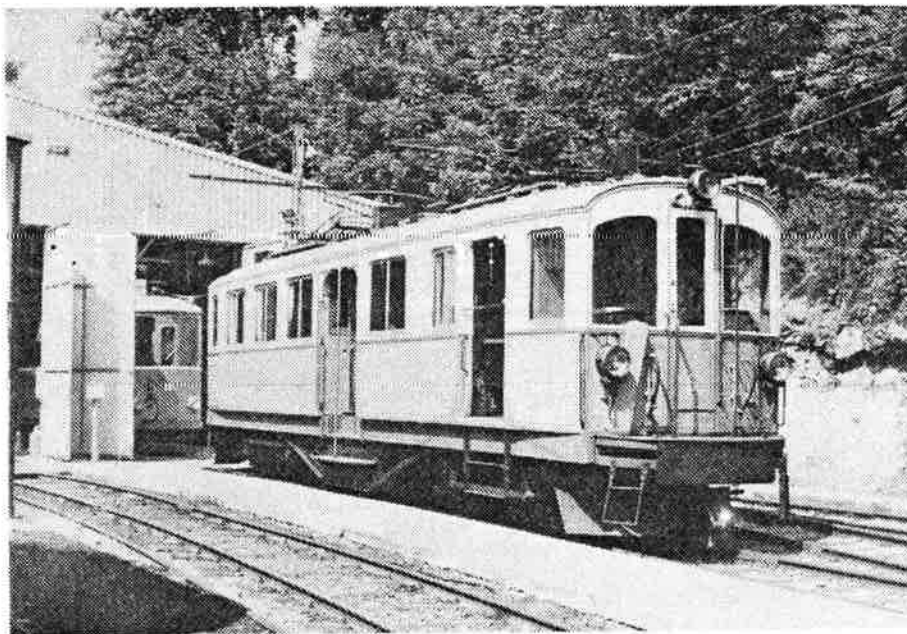
WAGON A 2 ESSIEUX K 65
Monthey, le 25.6.1980



WAGON PORTE-SKIS DL 43
Champéry, le 20.6.1980

IV. REMARQUES DIVERSES

1. Cette compagnie est fortement menacée de fermeture ; aucune décision n'est toutefois intervenue à ce jour. Espérons que le bon sens l'emportera.
2. Le Blonay-Chamby, musée roulant dans la région de Montreux possède et utilise la BDeh 4/4 n° 6 de l'AOMC, construite en 1909.



AUTOMOTRICE MIXTE BDeh 4/4 6
Dépôt du Blonay-Chamby, juillet 1980

3. Signalons que le réseau comporte également les lignes suivantes:
en autobus : Monthey Ville - Monthey CFF (indic. 24 B)
Troistorrents - Morgins (indic. 484)
Monthey Ville - Choex - Les Giettes (indic. 472)
Val d'Illiez - Les Crosets (indic. 486)
en téléphérique : Champéry - Planachaux (indic. 148)
4. En réalité, l'exploitation de l'AOMC est confiée aux TPC (Transports Publics du Chablais) qui assurent également l'exploitation de l'AL, l'ASD et le BVB, réseau qui seront également examinés dans nos prochains numéros.

Jean-Claude Michel

HISTOIRE

UN TUNNEL HELICOÏDAL A LIEGE

Dans le rapport présenté aux Chambres législatives par le Ministre des Travaux Publics concernant la construction du Chemin de fer de la Vesdre, nous avons vu que la technique des plans inclinés avait de farouches adversaires.

Les plans inclinés de Liège-Guillemins à Ans ont aussi suscité pas mal de projets visant à ne pas les construire ou à les supprimer. Nous avons retrouvé dans le "Journal des Architectes" un projet d'un tunnel hélicoïdal sous la colline de Xhovémont visant à réunir Liège-Guillemins à Ans.

En voici l'essentiel.

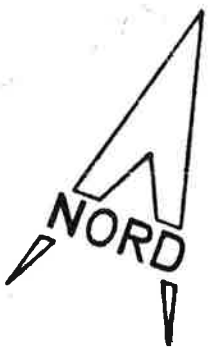
Le 22 juin 1855, l'ingénieur Springard, dont le nom est intimement lié à l'exploitation des lignes ferroviaires de l'Entre-Sambre-et-Meuse, présentait un rapport très fouillé permettant la suppression des plans inclinés et de la traction par câble nécessaires à l'époque pour relier les stations de "Liège-Supérieur" et de "Liège-Inférieur". Il préconisait le creusement d'un tunnel hélicoïdal, ou "caracol" selon le promoteur.

En constatant l'éloignement du centre de la ville de la station des Guillemins (Liège-Inférieur) et le désir légitime des liégeois de disposer d'une station centrale, l'ingénieur Springard présenta son étude comme aisément réalisable à la suite des récents progrès des machines-locomotives. Les pentes ne devaient pas dépasser 16 à 17 millièmes, soit un peu plus de la moitié des 30 millièmes des plans inclinés.

La ligne nouvelle se serait détachée du plan inférieur dès la sortie de la station des Guillemins, le longeant en contrebas tel l'actuel chemin de fer de ceinture (lequel n'existait pas encore à cette époque), serait passée en tunnel sous le faubourg Saint-Laurent pour s'infléchir vers la droite et gagner le quartier Sainte-Marguerite à proximité du charbonnage, où aurait été édifiée une station centrale.

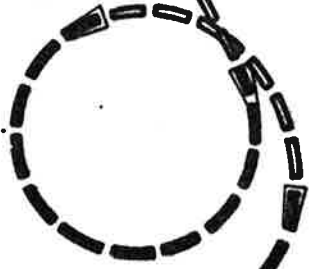
BRUXELLES

TONGRES



STATION
SUPERIEURE
(ANS).

STATION



STATION
HAUT-PRE

STATION

STATION
DES
GUILLEMINS

STATION

STATION
LONGDOZ

La DERIVATION

La MEUSE

NAMUR

VERVIERS

NAMUR

Gagnant par une contre-courbe vers la gauche le ravin de Fond Pirette, entre les collines de Xhovémont et Sainte-Walburge, la ligne pénétrait en tunnel sous la dite colline de Xhovémont pour déboucher par une spire à rayon à peu près constant de 350 mètres dans le vallon dit de Molinvaux limitrophe entre Liège et Ans, s'élevant le long de son flanc gauche et se retrouvant ainsi à peu près au dessus du centre du tunnel. De là, un second souterrain l'amenait au plateau près du monument de 1830 dans une direction sensiblement parallèle au tracé du second plan incliné.

Une station d'échange devait être édiflée à l'emplacement actuel de la rue des Français. La voie principale gagnait Ans, approximativement par les emprises de l'actuelle ligne Ans - Rocourt - Liers. Un embranchement continuait en ligne droite, après s'être incurvé vers la droite, pour gagner Tongres. Un rebroussement devait desservir les charbonnages du quartier de Sainte-Walburge, Batterie et Gérard-Cloes.

La ligne principale, entre Liège et Ans, était estimée à 5.200.000 francs, tandis que l'embranchement vers Tongres, à construire en pays plat et pratiquement sans ouvrages d'art devait coûter 1.600.000 francs, estimation modeste mais raisonnable. Sur la ligne principale, les tunnels intervenaient pour une longueur de 1.530 mètres et neuf ouvrages d'art, tant inférieurs que supérieurs étaient prévus. La largeur des tranchées au niveau des rails aurait été de 14 m., les tunnels comptant 7,50 m dans leur plus grande largeur et 5,50 m de hauteur entre le rail et la clef.

Sur le schéma annexé, nous trouverons trace de la station centrale en Avroy et de la liaison de celle-ci avec la station de Longdoz. Nous n'en parlerons pas, car cet autre projet non réalisé lui aussi a fait l'objet d'un magistral article de M.Lambou publié dans le premier n° spécial de "Trans-fer", organe du G.T.F.

Note : le tracé proposé par l'ingénieur Spingard consistait en fait en un tracé hélicoïdal et non un tunnel hélicoïdal, mais c'est ce terme qui est repris par le Journal des Architectes.

J. Heroufosse
dessin de Ch.Crespeigne.

CONFECTION D'ARBRES POUR RESEAU

En cette période de chasse aux gaspis, voici une occasion de récupérer des matières, même pour un réseau GMS, jusqu'ici certainement vouées à la poubelle.

Lieu de récupération:

La cuisine, hé oui. Tout bon cordon bleu lors de la préparation des mets, emploie du thym pour agrémenter les sauces : hé bien ces petites branches ressemblant à des arbres dépouillés au I/87; vont être réutilisées. Après avoir mijoté un certain temps, ces brindilles ont absorbé suffisamment de matière grasse pour garder une souplesse quasi éternelle. Des branches récupérées depuis plus de dix ans ont encore une certaine souplesse. contrairement, les branchettes choisies dans la nature et utilisées tel quel deviendront cassantes au bout de quelques années. Quant à nos branches de thym bien grasses, un passage à l'eau tiède additionnée de produit à vaisselle suffira pour nettoyer la partie externe. Mais, me direz vous, ce n'est toujours que des arbres dépouillés! Ne pleurez pas, voicila suite. Afin de m'adonner à mon hobby préféré sans heurt, (je suis pour la paix dans le ménage), il m'arrive auparavant de faire la vaisselle (sic) A ce poste de travail j'ai découvert que l'éponge de ménage en partie hors d'usage a encore son utilité. Pour réutiliser celle ci, la faire bouillir quelques instants afin de lui rendre son aspect tout en la dégraissant, puis la faire sécher. Ensuite elle sera déchirée grossièrement, passée au moulin à café électrique, jusqu'a obtention d'une sorte de touffettes très aérées. Cette sorte de floquage sera fixée à la colle à bois sur les branches de notre futur arbre. Il sera bon ensuite de patienter 24heures avant de passer au stade suivant.

PEINTURE:

Afin de donner du volume et de la profondeur au feuillage, une couche de fond, ou bain, sera effectuée en noir.

... / ...

Peinture mat diluée à 60 % selon la peinture employée. Les arbrasseront trempés quelques instants dans ce mélange le temps d'imprégner toute l'éponge. Ensuite, égoutage et séchage accéléré par ventilateur, sèche cheveux etc...ou simplement à l'air. La première couche sera déposée au pistolet ou à la bombe. Là pas de conseil au niveau des couleurs, chacun devant décider si une projection suffi ou si une seconde et nécessaire. Dans tous les cas il faudra respecter les tons naturels avec possibilité de les soutenir légèrement. Il sera bon toutefois d'effectuer des retouches à la gouache indélébile ou non, avec un pinceau à poil court appelé brosse. De petites touches de ton roux, jaune, bleu, seront déposées par temponnement sur la couche de finition. Pour obtenir le coup de main, la réalisation d'une dizaine de sujets sera nécessaire selon la dextérité de chacun, cette confection restant toutefois à la portée de tous les modelistes.

Lors d'une réalisation importante de sujets, le thym se procurera chez un restaurateur, à la cantine ou au restaurant d'entreprise. Quand à l'éponge de ménage, le droguiste du coin sera en mesure de vous fournir de quoi réaliser des hectars de forêt.

Variante:

Pour la teinte de fond, il est possible de colorer l'éponge avant collage, avec de la teinture de ménage que l'on trouve en droguerie. Là, encore, il sera bon d'effectuer des essais afin d'obtenir les tons recherchés. Au niveau du feuillage, afin de varier celui-ci, il est possible après mise en place et séchage de l'éponge d'enduire celle-ci de colle à bois sur laquelle sera saupoudré, soit du liège, soit du flochage arbustre de chez FALLER.

Ce que je viens de décrire n'est pas impératif et chacun pourra interpréter selon son talent. Alors mes amis faites nôtre des arbres sur vos paysages modèle alors qu'il en meure trop dans nos forêts réelles.

GUY VAUTIER

LA RENUMEROTATION DES WAGONS A MARCHANDISES

La revue SNCB Informations a publié, dans son numéro 4 d'octobre 1980, les nouvelles normes de numérotation des wagons à marchandises. Afin d'en informer tous nos lecteurs, nous publions ci-après l'intégralité de cet article.

En ce qui concerne le marquage d'identification, nous vous prions de vous référer aux E.V n°5 et 7

La numérotation actuelle des wagons à marchandises ne permet plus de déduire les caractéristiques détaillées de ce matériel compte tenu de la diversification toujours plus poussée du parc européen.

Dès lors, l'Union Internationale des Chemins de fer a décidé de faire procéder à une renumérotation des wagons, sauf exceptions préalablement déterminées, et cela entre le 1er janvier 1980 et le 31 décembre 1984. Le marquage d'un wagon se définit par:

- un marquage d'identification chiffré;
- un marquage en lettres des caractéristiques d'exploitation;
- un marquage facultatif propre à chaque réseau, indiquant des caractéristiques de construction.

Toutes les opérations de marquage ont commencé le 1er janvier dernier; elles sont effectuées lors du passage des wagons en atelier pour révision. Elles devront être terminées, selon le cas, endéans le délai prescrit.

Marquage en chiffres

81 88 393 2018 - 6

chiffre d'auto-contrôle

numéro proprement dit, 7 chiffres
- les 4 premiers fournissent les caractéristiques d'exploitation codifiées en marquage-lettres;
- les 3 derniers déterminent le numéro du wagon dans la série.

réseau propriétaire ou immatriculateur.

régime d'échange.



Marquage en lettres

R b p s

Le marquage-lettres unifié se compose:

- d'une lettre majuscule, dite lettre de catégorie, caractérisant la catégorie du wagon (tombereau, couvert, plat, etc.) et son type (courant ou spécial);
- de lettres minuscules, dites

lettres caractéristiques, qui permettent de reconnaître les qualités essentielles du wagon au point de vue de son utilisation.

Marquage supplémentaire éventuel

Type 3410 A1

En plus du marquage obligatoire, les réseaux ont la faculté



d'inscrire des caractéristiques de construction.

En Belgique, les variantes de matériel sont classées par "type".

Ancien et nouveau marquage

Durant la période de renumérotation et de recodification, on trouvera donc des wagons por-

tant d'anciennes aussi bien que de nouvelles marques.

Lors du nouveau marquage, le point de 25 mm de diamètre précédant le code alphabétique doit être supprimé. L'absence de ce point est le seul signe qui permet de distinguer les wagons renumérotés des autres.

- Gbs ancien marquage
- Rbps nouveau marquage

CODIFICATION INTERNATIONALE DES WAGONS LETTRES DE CATEGORIE (MAJUSCULES)					
Lettres	Type de wagon	Caractéristiques d'exploitation			
		Charge C minimum		Longueur de chargement	
		Wagon à essieux	Wagon à bogies	Wagon à essieux	Wagon à bogies
E	Wagon tombereau de type courant basculable en bout et latéralement, à plancher plat	2 ess.: 25 t	50 t	2 ess.: 7,7 m min	12 m min.
F	Wagon tombereau de type spécial	2 ou 3 ess.: 25 t	50 t		
G	Wagon couvert de type courant à 8 orifices d'aération au moins	2 ess.: 25 t	50 t	2 ess.: 9 à 12 m	15 à 18 m
H	Wagon couvert de type spécial	2 ess.: 25 t	50 t	2 ess.: 9 à 12 m	15 à 18 m
I	Wagon réfrigérant, à isolation thermique de la classe IN, à ventilation éolienne avec caillebotis et bacs à glace (de 3,5 m³ ou plus)	2 ess.: 15 t	30 t	2 ess.: 19 à 22 m² (surface utile)	39 m² min.
K	Wagon plat à 2 essieux de type courant avec bords rabattables et ranchers courts	25 t		12 m min.	
L	Wagon plat à essieux de type spécial	2 ess.: 25 t 3 ess.: 25 t 4 ess.: 50 t		2 ess.: 12 m min. 3 ess.: 22 m min. 4 ess.: 22 m min.	
O	Wagon mixte plat tombereau de type courant à 2 essieux avec hausses rabattables et ranchers	25 t		12 m min.	
R	Wagon plat à bogies, de type courant, avec hausses de bout rabattables et ranchers		50 t		18 à 22 m
S	Wagon plat à bogies de type spécial		4 ess.: 50 t 6 ess. ou + : 60 t		4 ess.: 18 m min. 6 ess. ou + : 22 m min.
T	Wagon à toit ouvrant	2 ess.: 25 t	50 t	2 ess.: 9 à 12 m	15 à 18 m
Z	Wagon citerne avec réservoir métallique, pour transport de produits liquides ou gazeux	2 ou 3 ess.: 25 t	50 t		
U	Wagons spéciaux autres que ceux figurant dans les catégories F, H, L, S ou Z	2 ou 3 ess.: 25 t	50 t		

CODIFICATION INTERNATIONALE DES WAGONS LETTRES CARACTERISTIQUES (minuscules)			
Lettres	Lettre de catégorie correspondante	Signification	
a	E F G H I T Z U L O S	à 2 bogies de 2 essieux à 3 essieux à 6 essieux (2 bogies de 3 essieux)	
aa	E F G H T Z U I L S	à 6 essieux ou plus (charge C ≥ à 60 t) à 6 essieux ou plus à 4 essieux indépendants à 8 essieux ou plus	
b	F G H I K L T	à essieux de volume > à 45 m³ de longueur utile ≥ à 12 m et volume ≥ à 70 m³ longueur utile de 12 à 14 m, volume utile ≥ à 70 m³ surface utile de 22 à 27 m² à ranchers longs à porteurs aménagés pour petits conteneurs longueur utile ≥ à 12 m	
	G T H S R	à bogies longueur utile ≥ à 18 m longueur utile de 18 à 22 m à porteurs aménagés pour petits conteneurs longueur utile ≥ à 22 m	
bb	H I	à 2 essieux longueur utile ≥ à 14 m de très grande surface (plus de 27 m²)	
	H	à bogies longueur utile ≥ 22 m	
c	E F H T I L S Z U	à trappes dans le plancher à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif haut* à portes en bout avec crochets à viande à traverse pivotante à déchargement sous pression	
cc	F H	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif bas* à portes en bout et aménagement intérieur pour le transport de voitures automobiles	
d	H I L S T U	à trappes dans le plancher à marée sans étage, pour le transport de véhicules à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif haut*	
	T U	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif bas*	
e	H I L S R T Z	à 2 planchers à ventilation électrique à étages, pour le transport de véhicules à bords latéraux rabattables avec hauteur de l'ouverture libre des portes > à 1,90 m muni de dispositifs de réchauffage	
	ee	H	à 3 planchers ou plus

f	FHILOSTZU	apte au trafic par ferry-boat avec la Grande-Bretagne
g	GHTU I KR L S Z	à céréales frigorifique à machinerie avec aménagement complémentaire pour conteneurs aménagé et servant exclusivement pour conteneurs aménagé et servant exclusivement pour conteneurs jusqu'à 60 pieds pour transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
gg	I S	réfrigérant par gaz liquéfié aménagé servant exclusivement pour conteneurs jusqu'à 80 pieds
h	GH I R LST	à primeurs à isolation thermique de la classe IR avec aménagement complémentaire pour rouleaux de tôle à axe horizontal aménagé et servant exclusivement pour rouleaux de tôle à axe horizontal
hh	R LST	avec aménagement complémentaire pour rouleaux de tôle à axe vertical aménagé et servant exclusivement pour rouleaux de tôle à axe vertical
i	HT I KLRS Z U	à parois ouvrantes frigorifique alimenté par la machinerie d'un wagon technique d'accompagnement à couverture mobile et parois d'about fixes citerne en matériau non métallique aménagé pour transport d'objets qui engageraient le gabarit s'ils étaient chargés sur wagons de type courant (wagon surbaissé)
ii	I	wagon technique d'accompagnement
j	KLRSTZ	avec dispositif amortisseur de chocs
k	EGHKOT FLZU I I EFGHLSTZU R EFGHSTZU	wagon à 2 essieux avec charge C < 20 t wagon à 2 ou 3 essieux avec charge C = 20 t wagon à 2 essieux avec charge C < 15 t wagon à bogies avec charge C < 30 t wagon à 4 essieux avec charge C < 40 t wagon à bogies avec charge C < 40 t wagon à 6 essieux ou plus avec charge C < 50 t
kk	EGHKOT FLZU EFGHLSTZU R EFGHSTZU	wagon à 2 essieux avec charge C de 20 à 25 t wagon à 2 ou 3 essieux avec charge C de 20 à 25 t wagon à 4 essieux avec charge C de 40 à 50 t wagon à bogies avec charge C de 40 à 50 t wagon à 6 essieux ou plus avec charge C de 50 à 60 t
l	E FTU G I KLORS	non basculable latéralement à déchargement par gravité massif bilatéral simultané haut* à moins de 8 orifices d'aération isotherme sans bac à glace sans rancher
ll	FTU	à déchargement par gravité massif bilatéral simultané bas*
m	E GHT I KO L R S E GHT I L S	wagon à 2 essieux avec longueur utile < 7,70 m wagon à 2 essieux avec longueur utile < 9 m wagon à essieux avec surface utile < 19 m ² longueur utile de 9 à 12 m wagon à 2 essieux avec longueur utile de 9 à 12 m longueur utile de 15 à 18 m wagon à 4 essieux avec longueur utile de 15 à 18 m wagon à bogies avec longueur utile < 12 m wagon à bogies avec longueur utile < 15 m wagon à bogies avec surface utile < 39 m ² wagon à 3 ou 4 essieux avec longueur utile de 18 à 22 m wagon à 6 essieux ou plus avec longueur utile de 18 à 22 m
mm	KO L R S	longueur utile < 9 m wagon à 2 essieux avec longueur utile de 9 à 12 m wagon à 3 ou 4 essieux avec longueur utile < 18 m longueur utile < 15 m wagon à 4 essieux avec longueur utile < 15 m wagon à 6 essieux ou plus avec longueur utile < 18 m
o	E FTU GH I K R S	non basculable en bout à déchargement par gravité massif axial haut* à 2 essieux avec longueur utile < 12 m et volume utile ≥ 70 m ³ avec bacs à glace de contenance inférieure à 3,5 m ³ à bords fixes à parois d'about fixes de hauteur inférieure à 2 m wagon articulé à 3 bogies de 2 essieux
oo	FTU R	à déchargement par gravité massif axial bas* à parois d'about fixes de hauteur ≥ 2 m
p	FTU I KLS R	à déchargement par gravité contrôlé axial haut* sans caillebotis sans bord sans hausse de bout
pp	FTU KR	à déchargement par gravité contrôlé axial bas* avec bords amovibles
q qq s ss	toute catégorie	conduite { de chauffage électrique susceptibles conduite et installation { d'être alimentées par tous les courants admis wagon autorisé à circuler en régime "S" (100 km/h) wagon autorisé à circuler en régime "SS" (120 km/h)
t u v w x y z		lettres caractéristiques à valeur nationale (pour un code propre à chaque réseau)

* Le mode de déchargement de ces wagons est défini par la combinaison des caractéristiques suivantes:
- disposition des orifices de déchargement:
- axial: orifices situés au-dessus de l'axe de la voie.
- bilatéral: orifices de part et d'autre de la voie, à l'extérieur des rails (pour ces wagons, le déchargement est: ... simultané si la vidange complète

du wagon exige que les orifices soient ouverts des deux côtés;
... alternatif si la vidange complète du wagon peut se faire en n'ouvrant que les orifices d'un seul côté).
- haut: l'arête inférieure de la goulotte de déversement (sans tenir compte des dispositifs mobiles pouvant prolonger cette goulotte) est située au moins à 0,700 m au-dessus du rail et permet l'introduction d'une courroie

transporteuse pour la reprise de la marchandise.
- bas: la position de l'arête inférieure de la goulotte ne permet pas l'introduction d'une courroie transporteuse pour la reprise de la marchandise.
- débit du déchargement:
- massif: une fois les orifices ouverts pour déchargement, ils ne peuvent être refermés qu'après vidange du wagon.

* contrôlé: à tout moment, pendant le déchargement, le débit de la marchandise peut être réglé ou même interrompu.
Remarque
Les lettres caractéristiques b, bb, k, kk et m peuvent avoir une signification différente suivant le nombre des essieux du wagon considéré.

SITUATION DU PARC EN VOITURES MÉTALLIQUES EN 1946

Type de voitures	Année de mise en service	Année															Longueur entre tampons	
		1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945		1946
Internationales																		
1 ^{re} et 2 ^e classes	1933	9	10	60	60	60	60	60	60	120	120	118	118	111	116	55	55	22 mètres 300
3 ^e classe	1933	1	10	39	60	60	60	60	60	117	120	120	120	119	115	66	66	»
Type Nord-Belge																		
1 ^{er} et 2 ^e classes	1930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	4	4	3	3	20 mètres 850
2 ^e classe	1930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3	3	2	2	»
3 ^e classe	1930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	6	6	5	5	»
3 ^e classe-fourgon	1930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	5	5	5	5	»
Pour trains directs																		
1 ^{er} et 2 ^e classes	1934	—	—	29	122	122	122	122	122	122	122	122	122	110	104	66	66	23 mètres 320
2 ^e classe	1935	—	—	—	11	40	40	40	40	40	40	40	40	35	34	20	20	»
3 ^e classe	1934	—	—	45	195	248	248	248	248	248	248	248	248	244	36	136	136	»
2 ^e classe-fourgon	1934	—	—	—	16	40	40	40	40	40	40	40	40	39	37	29	29	»
3 ^e classe-fourgon	1934	—	—	—	6	53	53	53	53	53	53	53	53	49	46	35	35	»
Pour trains semi-directs																		
1 ^{er} et 2 ^e classes	1934	—	—	19	50	50	50	50	50	50	50	50	49	48	46	34	34	18 mètres 300
3 ^e classe	1934	—	—	86	164	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	149	149	»
2 ^e classe-fourgon	1934	—	—	—	19	20	20	20	20	20	20	20	19	18	15	12	12	»
3 ^e classe-fourgon	1934	—	—	—	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	29	24	24	»
2 ^e classe	1935	—	—	—	—	20	20	20	20	20	20	20	20	14	14	11	11	»
Voitures omnibus																		
3 ^e classe	1937	—	—	—	—	1	8	252	252	252	252	252	252	252	250	102	102	22 mètres 756
2 ^e et 3 ^e classes	1937	—	—	—	—	2	7	127	127	127	127	127	127	126	124	105	105	»
3 ^e classe-fourgon	1937	—	—	—	—	—	2	5	127	127	127	127	127	126	126	151	151	»
TOTAUX	—	10	20	278	733	938	952	1319	1441	1558	1561	1577	1575	1532	1302	1010	1010	

Remarques

- 1^o Les voitures internationales possèdent une seule portière à chaque extrémité et ne comportent que des compartiments séparés avec couloir latéral.
- 2^o Les voitures bloc dites de 22 mètres comportent à chaque extrémité, une portière double et sauf les compartiments de première classe qui sont séparés et avec couloir latéral, les deux autres classes possèdent le couloir central.
- 3^o Les voitures semi-directes dites de 18 mètres comportent des portières latérales par groupe de compartiments.
- 4^o Les voitures omnibus ont des plate-formes sur lesquelles s'ouvrent de larges portes automatiques, et sont à couloir central. Il n'existe pas de compartiments de première classe dans ce type de voiture.

N. B. — Tous les types sont à bogies à deux essieux.

TABLEAU DESCRIPTIF DU MATÉRIEL A VOYAGEURS EN 1946

Type de voitures	Type de portières	Longueur entre tampons en mètres	Places offertes	Tonnage en tonnes	Longueur moyenne par place en mètres	Poids par place en kgs	Code	Série
Voitures anciennes								
a) à 2 essieux :								
2 ^e et 3 ^e classes	d'extrémités	11,50	41	18	0,28	440	B C	—
3 ^e classe	»	13,—	50	17	0,26	340	C	—
b) à 3 essieux :								
1 ^{re} et 2 ^e classes	latérales	15,—	36	28	0,42	770	A B	—
3 ^e classe	»	15,—	64	29	0,23	453	C	—
Voitures métalliques								
a) Pour trains internationaux :								
1 ^{re} et 2 ^e classes	d'extrémités	22,30	48	53	0,46	1.113	A B	10.000
3 ^e classe	»	22,30	88	53	0,25	610	C	13.000
b) Pour trains directs								
1 ^{re} et 2 ^e classes	d'extrémités	23,30	70	50	0,33	720	A B	20.000
2 ^e classe	»	23,30	76	50	0,32	660	B	22.000
3 ^e classe	»	23,30	112	52	0,21	470	C	23.000
2 ^e classe-fourgon	»	23,30	—	—	—	—	B P	42.000
3 ^e classe-fourgon	»	23,30	—	—	—	—	C P	42.300
c) Pour trains semi-directs :								
1 ^{re} et 2 ^e classes	latérales	18,30	58	45	0,33	780	A B	30.000
3 ^e classe	»	18,30	97	46	0,20	480	C	33.000
3 ^e classe-fourgon	»	18,30	—	—	—	—	C P	43.300
2 ^e classe-fourgon	»	18,30	—	—	—	—	B P	43.000
2 ^e classe	»	18,30	64	45	0,30	700	B	32.000
e) Pour trains omnibus :								
3 ^e classe	latérales	22,75	119	58	0,11	445	C	63.000
2 ^e et 3 ^e classes	»	22,75	99	57	0,23	525	B C	65.000
3 ^e classe fourgon	»	22,75	—	—	—	—	C P	67.000

Code pour la désignation des voitures :

A = 1^{re} classe.
 B = 2^e classe.
 C = 3^e classe.
 AB = 1^{re} et 2^e classes.
 BC = 2^e et 3^e classes.

P = fourgon
 BP = Voiture-fourgon de 2^e classe.
 CP = Voiture-fourgon de 3^e classe.
 RIC = International.

Code pour la numérotation des voitures métalliques :

1 ^{er} chiffre	2 ^e chiffre	3 ^e , 4 ^e et 5 ^e chiffres.
1 = Véhicule international	0 = AB	Donnent le numéro d'ordre dans la série du véhicule.
2 = Voiture de 22 mètres	1 = A	
3 = Voiture de 18 mètres	2 = B	
4 = fourgon	3 = C	
6 = Voiture omnibus	4 = fourgon	
	5 = BC	
	7 = CP	

Pour les fourgons, le code varie comme suit :

1 ^{er} chiffre	2 ^e chiffre	3 ^e chiffre	4 ^e et 5 ^e chiffres
4 = fourgon	2 = Voiture-fourgon de 22 m. 3 = Voiture-fourgon de 18 m.	2 = B 3 = C	Numéro d'ordre dans la série du véhicule.

Die Depotzuteilung der normalspurigen elektrischen Streckenfahrzeuge der SBB, Stand 1. Juni 1979

Elektrische Lok			Elektrische Triebwagen			
Re 4/4 ^I	10 001—14	Bellinzona	RAe 2/4	1001	Bern	
	10 015—26	Biel/Bienne		1002	Olten	
	10 027—32	Winterthur	RAe 4/8	1021	Luzern	
	10 033—34	Bern		1022	Zürich	
	10 035—36	Winterthur		1023	Lausanne	
	10 037—41	Biel/Bienne				
10 042—50	Bern					
Re 4/4 ^{II}	11 101—118	Zürich	RAe TEE	1051—55	Zürich	
	11 119—132	Basel	RABDe 12/12	1101—18	Zürich	
	11 133	Zürich	RABDe 8/16	2001—04	Zürich	
	11 134—140	Basel				
	11 141—142	Zürich	RBe 4/4	1401...26	Lausanne	
	11 143—155	Basel		1427—58	Winterthur	
	11 156	Lausanne		1459—82	Luzern	
	11 157—161	Basel	Be 4/6	1602...05	Zürich	
	11 162...194	Lausanne		1606—07	Rorschach	
	11 195—230	Zürich		1608...13	Basel	
	11 231—253	Lausanne		1614—16	Lausanne	
	11 254—279	Bern	BDe 4/4	1621—27	Lausanne	
	11 280...298	Zürich		1628—38	Olten	
	11 299—304	Basel		1639—51	Winterthur	
Re 4/4 ^{III}	11 351—70	Luzern	BDe 4/4 ^{II}	1301—02	Genève	
Re 6/6	11 601—35	Erstfeld		De 4/4	1661—68	Luzern
	11 636—44	Lausanne	1669—71		Lausanne	
	11 645—46	Bellinzona	1673...75	Rorschach		
	11 647	Lausanne	1678	Lausanne		
	11 648—54	Erstfeld	1679...82	Rorschach		
	11 655...69	Bellinzona				
	11 670	Lausanne				
	11 671	Bellinzona				
	11 672	Lausanne				
	11 673—75	Bellinzona				
Ae 3/5	10 202...17	Bern	Zuteilung der betriebsfähigen historischen Lok			
	10 219—21	Brig	Ae 3/6 ^{III}	10 264	Lausanne	
	10 222—26	Erstfeld	Ae 3/6 ^I	10 439	Olten	
Ae 3/6 ^{III}	10 262...66	Bern		Be 4/6	12 320	Winterthur
	Ae 3/6 ^I	10 602...679	Rorschach		Be 4/7	12 504
		10 680...696	Olten	Ce 6/8 ^I		14 201
10 697...714	Bern	Ce 6/8 ^{II}	14 253		Erstfeld	
Ae 4/6	10 803...12		Bellinzona	Ce 6/8 ^{III}	13 305	Basel
	Ae 4/7	10 901...938	Rorschach			
10 939—961		Bern				
10 962—969		Olten				
10 970—972		Rorschach				
10 973—990		Lausanne				
10 991—11 008		Olten				
11 009—17		Bern				
11 018—27		Rorschach				
Ae 6/6	11 401—402	Zürich	TEE-Lok (rot/crème)			
	11 403—406	Bellinzona	10 033, 34, 46, 50			
	11 407—435	Erstfeld	11 158—61, 11 249—53			
	11 436—464	Zürich	Swiss-Express-Lok (hellrot/grau)			
	11 465—488	Biel/Bienne	11 103, 06, 08, 09, 12, 13, 33, 41			
	11 489—520	Bellinzona				
Ae 8/14	11 801	Erstfeld				
	Be 4/4	12 001	Luzern			
Be 6/8 ^{II}		13 254...56	Zürich			
De 6/6	15 301—03	Luzern				

Die Depotzuteilung der normalspurigen Diesel- und Rangierloks der SBB, Stand 1. Juni 1979

Depot Gossau

Ee 3/3IV	16 551—56
Eem 6/6	17 006
Bm 4/4	18 407—08
Em 3/3	18 837, 39, 40

Depot Erstfeld

Ee 3/4	16 301—02
Ee 3/3	16 342—346
Bm 4/4	1

Depot Lausanne

Ce 6/8II	14 267, 75
Ee 3/3	16 312—14, 331, 332
	16 371—376, 421—423
Ee 3/3II	16 511—16
Bm 4/4	18 409—11
Bm 6/6	18 510
Em 3/3	18 841

Depot Bellinzona/Chiasso

Ee 3/3	16 317—21, 341
	16 441—443
Ee 3/3IV	16 557—60
Eem 6/6	17 001—03
Bm 4/4	18 401—06, 28—30 ¹
Bm 6/6	18 504—07
Em 3/3	18 818—20

Depot Brig

Ee 3/3	16 368, 369, 457—460
Ee 3/3II	18 517—19
Bm 6/6	18 512

Depot Zürich

Ee 3/3	16 323, 361—383
	16 428—429
Bm 4/4	18 418—24, 27, 31
Am 6/6	18 521—26
Em 3/3	18 801—06, 28—30, 36

Depot Bern

Ee 3/3	16 315, 316, 370
	16 384—390, 425
	16 451—452
Bm 4/4	18 412—14
Bm 6/6	18 508
Em 3/3	18 838

Depot Winterthur

Bm 4/4II	18 451
Ce 6/8II	14 274, 82
Ee 3/3	16 356—358, 362—365
Ee 6/6	16 802
Bm 4/4	18 425
Bm 6/6	18 513 ²
Em 3/3	18 831—33

Depot Biel

Ce 6/8II	14 278
Ee 3/3	16 333—340, 367
	16 453—456
Bm 4/4	18 415—18
Bm 6/6	18 509

Depot Basel

Ce 6/8II	14 276, 80
Ee 3/3	16 391—393
Ee 3/3II	16 501—06
Ee 6/6	16 801
Eem 6/6	17 004—05
Bm 4/4	18 432—46 ¹
Bm 6/6	18 501—03, 14
Em 3/3	18 807—17

Depot Rorschach

Ce 6/8II	14 269, 81
Ee 3/3	16 322, 324—326
	16 351—355, 359—361
	16 366, 426—427, 430
Bm 4/4	18 417, 26
Em 3/3	18 834—35
Bm 6/6	18 511

Depot Olten

Bm 4/4II	18 452
Ee 3/3	16 347—350
	16 394—401, 444—450
Em 3/3	18 824—27

Depot Luzern

Ee 3/3	16 402—414
Bm 4/4	1
Em 3/3	18 821—23

¹ 1 Lok = Hilfswagen Luzern

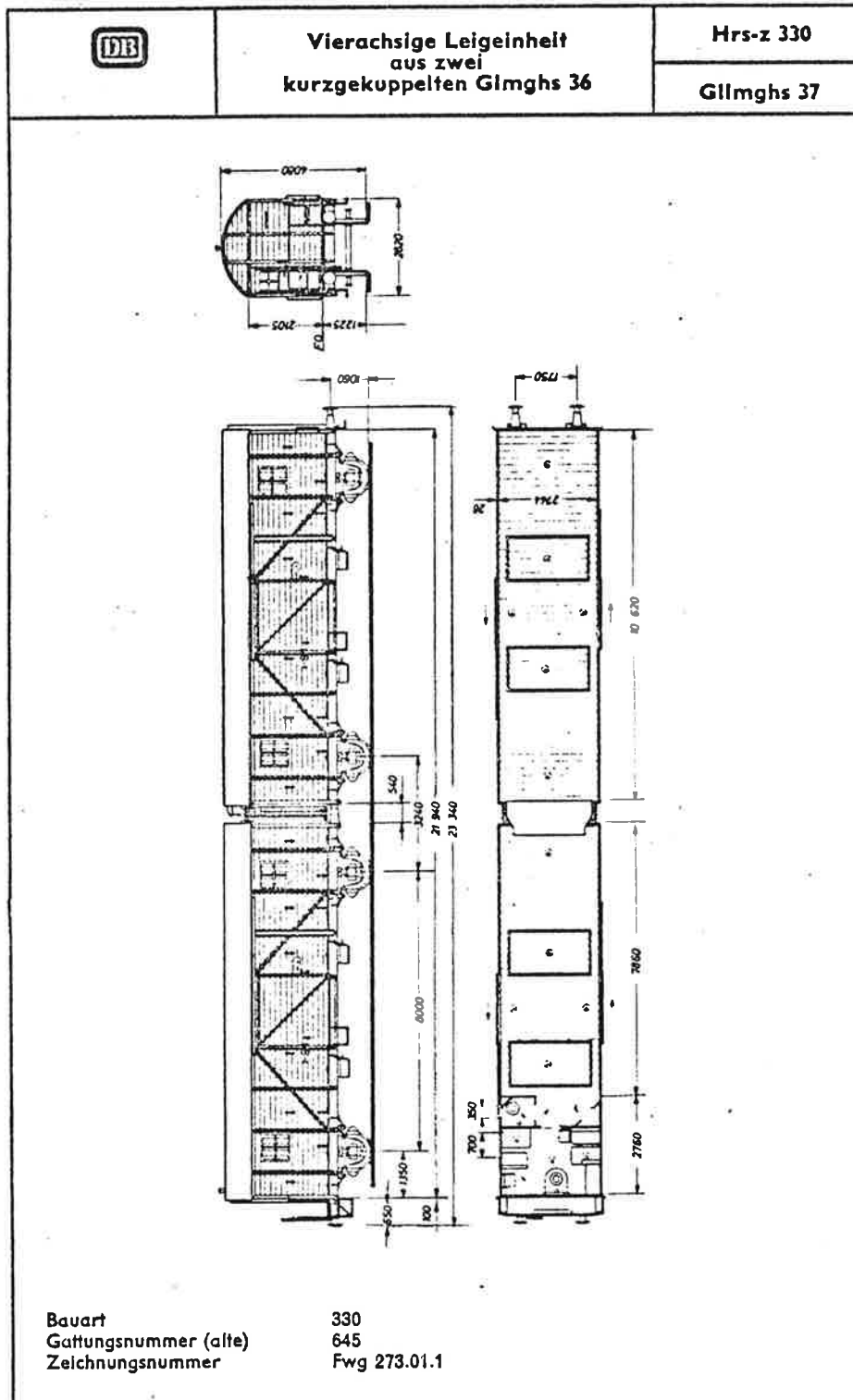
² 1 Lok = Hilfswagen Erstfeld

³ Streckendienst Etwilen—Singen

un prototype ~ un modèle

Glmghs

Reproduction HO : Roco réf. 4328
(NB hors catalogue 1981)



160 Km/h à la SNCB

La SNCB envisage de porter à 160 Km/h la vitesse autorisée de certains trains sur diverses lignes du réseau, à commencer par Bruxelles - Mons, Bruxelles - Ostende, Bruxelles - Liège, etc.

Pour cela, une modification de la signalisation s'avère nécessaire ; elle serait réalisée comme suit : chacun sait que les panneaux des signaux lumineux comportent cinq feux : un jaune à l'extrémité supérieure droite, et à gauche, sur la verticale de haut en bas : un vert, un rouge, un jaune et un blanc lunaire lequel, allumé conjointement avec le feu rouge, autorise un départ en manoeuvre ou l'entrée en gare sur voie occupée. Ce feu blanc lunaire ne se trouve pas sur tous les panneaux bien que son emplacement soit prévu.

Dans la nouvelle signalisation pour 160 Km/h, ce feu inférieur blanc lunaire serait remplacé par un second feu vert. Ainsi, le conducteur rencontrant un signal montrant deux feux verts serait autorisé à circuler à la vitesse limite de 160 Km/h ; un seul feu vert l'autoriserait à la vitesse maximum actuelle, les autres indications étant inchangées.

Là où le feu blanc lunaire est nécessaire, il serait installé sur une cible nouvelle et indépendante au bas du panneau principal.

La première installation de ce type devrait être mise en service fin 1981 sur la ligne Bruxelles - Mons.

J. Heroufosse