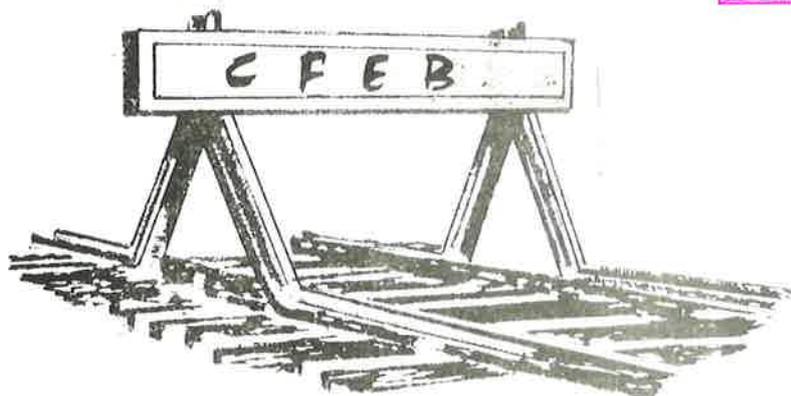
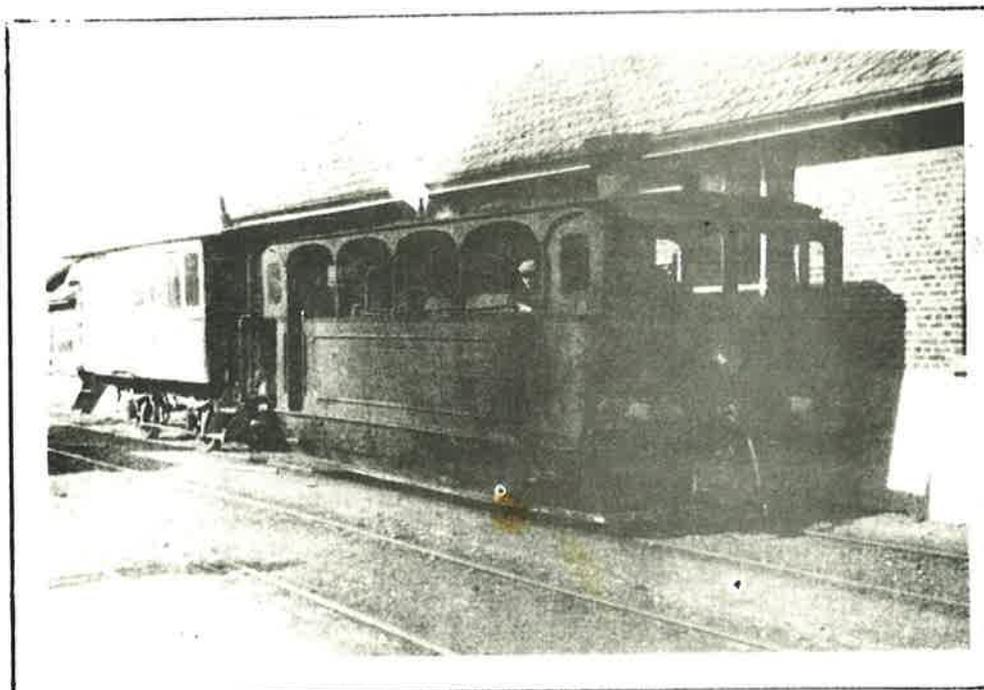


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE
VERVIERS



ENTRE~VOIES



25 frs

SEPTEMBRE 1981

n°46

sommaire

NUMERO 46

SEPTEMBRE 1981

EDITORIAL	3
ACTIVITES	4
NOUVELLES DIVERSES	5
LA DIODE LED	9
LE TRACE D'UNE GARE	13
LE CHEMIN DE FER DU MONTAFON(suite)	16
LES MOTRICES SNCV TYPE N	20
LE PROTOTYPE Faals DE LA SNCB(plan)	24

couverture

En marge du n° spécial d'E.V, TRAM A
VAPEUR A BETHANE (photo J.C Michel)

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

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement aux membres du CFEB

*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 dans un but non lucratif et à condition
de citer la source et l'auteur, et d'envoyer un exemplaire à
l'édition*

CFEB as.bl (réunions bimensuelles) cotisation annuelle 600 frs
- courrier 20 rue Jardon 4800 Verviers
- local 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers

Le chroniqueur de service a eu l'occasion de voir le travail de notre électronicien, l'ami Joseph alias " LECOUPTE " . Sans rien y connaître, sans pouvoir comprendre quoi que ce soit de ce travail de bénédictin, je voudrais que les membres du C.F.E.B. soient quelque peu conscients des efforts déployés par l'équipe GMS qui fignole un réseau hors du commun pour l'exposition d'octobre.

Juillet et aout furent pour certains, mois de travail inlassable, essais de toutes sortes, cabla- ges soignés et intensifs.

Il serait injuste cependant de ne pas mention- ner le souci de la recherche du document rare et de l'exactitude historique que l'équipe de rédaction de l'Entre-Voies spécial déploie sans relâche pour sor- tir ce livre fin septembre. Notre collaborateur et ami Jean Claude Michel y met toute la sauce pour que ce troisième numéro spécial surpasse encore les pré- cédents. Le C.F.E.B. publiera dans cette édition des textes inédits et photos rares sur le tronçon Ver- viers - Herbesthal de la ligne 37 ainsi que sur le chemin de fer vicinal Dolhain - Goé - Eupen et la ligne électrique vicinale Verviers - Dolhain - Eupen.

Une exposition, cela se prépare, cela se ré- fléchit, ceàa se fignole, le but des organisateurs, tous des amis, est de faire un triomphe de ces journées des 24 - 25 - 28 - 31 octobre et 1 novembre en intéressant et en drainant à Dolhain des milliers de visiteurs.

Jean Marie Simonis

ACTIVITES du CFEB

REUNIONS

JEUDI 10 SEPTEMBRE 19.30

REUNION LIBRE - CONSTRUCTION DU RESEAU

VENDREDI 25 SEPTEMBRE 19.30

PROJECTION " VAPEUR EN R.D.A. "

Chacun sait que la R.D.A. est un des derniers bastions de la vapeur en Europe. Georges Lejeune a effectué plusieurs voyages dans ce pays à la recherche de clichés fumants. Il vous présentera au cours de cette soirée à peu près tout ce qui existe encore en la matière en Allemagne de l'Est.

PROCHAINES REUNIONS

En raison de l'exposition de Dolhain, il n'y a pas de réunions organisées en octobre (hormis celles nécessaires à la construction du réseau).

Nous demandons, dès à présent, à tous les volontaires de réserver un maximum de temps libre à partir du samedi 19 octobre afin d'aider au déménagement des réseaux et du matériel d'expo, ainsi qu'à l'aménagement de la salle de Dolhain.

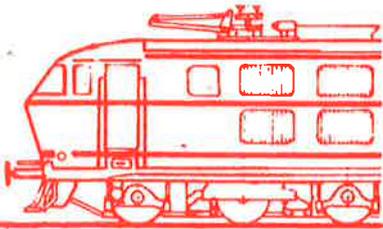
Des détails plus précis vous seront donnés dans le prochain Entre-Voies.

VENTE DE MATERIEL D'OCCASION A DOLHAIN

Comme à chaque occasion, un stand de vente sera installé à Dolhain afin de vous donner l'occasion de vendre le matériel dont vous désirez vous débarrasser.

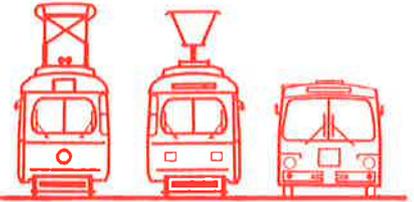
Cette vente se fera aux conditions suivantes :

- 1° Chaque vendeur établira une liste en double exemplaire de son matériel avec prix demandés sur des formulaires à demander au comité.
- 2° Chaque pièce à vendre sera munie d'une étiquette fixée d'une manière sûre et reprenant la numérotation de la liste, le nom du vendeur et le prix de vente de l'objet.
- 3° Les prix pratiqués ne pourront pas être supérieurs à 90% du dernier prix connu en se référant aux catalogues officiels des firmes.
- 4° Un bénéfice de 10% sur la recette brute est destiné à la trésorerie du C.F.E.B.



NOUVELLES DIVERSES

ML et JC MICHEL



A LA S.N.C.V.

Groupe d'Ostende

Motrices articulées

Au 15 juillet dernier, quelques motrices articulées, en double traction, circulent en service " voyageurs " sur la ligne Ostende - Knokke.

Il s'agit des 6101, 6104, 6105, 6107, 6108, 6109, 6110 et 6111.

Les motrices 6101 à 6110 livrées sont équipées du pantographe Steeman. Quant à la 6111, elle a été livrée avec un pantographe unijambiste.

La motrice prototype unidirectionnelle n° 6000 n'assure pratiquement aucun service.

Tout ce nouveau matériel a été affublé de films directionnels blancs avec inscriptions noires, d'un format beaucoup plus petit que les anciens modèles ; on ne peut que regretter cet état de choses, ces films étant nettement moins lisibles à distance que les anciens qui, de plus, étaient colorés différemment selon les services assurés.

La remorque 9526, déclassée pour la S.N.C.V. n'a pas été démolie. Elle aurait été acquise par une association touristique de l'endroit.

(suite page 8)

A LA M.I.V.G. (GAND)

Les travaux de prolongement de la ligne 1 de la Van Beverenplein à Wondelgem, d'une longueur de 3 KM 200 sont en cours.

A LA S.T.I.V. (VERVIERS)

Le mercredi 17 juin vers 11.20, suite à une avarie technique, l'autobus n° 74 (Daf construit en 1975) rentrant au dépôt, à vide, s'est engouffré à vive allure dans la rue Lejeune à Stembert. Selon la presse quotidienne, ce véhicule en provenance de la route de Hèvremont s'apprettait à amorcer la descente de la rue Xhavée lorsque le chauffeur s'aperçut que l'accélérateur restait bloqué.

A ce moment, le chauffeur lança le bus fou dans la rue Lejeune puis sauta de son véhicule.

Si les dégats sont considérables, aucune victime n'est à déplorer dans cet accident.

A LA S.N.C.B.

RAMES REVERSIBLES M2

Afin de distinguer les voitures équipées pour la réversibilité " diesel " de celles équipées pour la réversibilité " électrique ", celles-ci ont reçu aux quatres angles une bande verticale jaune pour les " diesels " et bleu clair pour les " électriques ".

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE LOKEREN - TERMONDE - BRUXELLES

Le 2 juin dernier, un nouveau tronçon électrifié du réseau S.N.C.B. fut inauguré. Il s'agit de la ligne Lokeren - Termonde Bruxelles, une ligne amenant un nombre considérable de navetteurs de la régi on de Termonde et du Pays de Waes vers la Capitale. Elle relie Lokeren (sur la dorsale flamande), à Termonde sur la ligne Malines - Gand, déjà ouverte en 1837, deux ans après la première liaison ferroviaire sur le continent, c.-à-d. Bruxelles - Malines.

C'est en 1881, que Termonde fut relié directement à Bruxelles par fer.

L'électrification fut décidée dans le cadre du plan quinquennal 1976 - 1980 de la S.N.C.B. De nombreuses et grandes difficultés ont dû être surmontées, par exemple le nouveau pont sur l'Escaut, qui ne put être mis en place qu'en 1981.

Comme c'est souvent le cas à l'occasion d'une électrification, les vitesses (max. 120 Km/h) seront augmentées et les trains seront plus fréquents. D'autre part un grand nombre de passages à niveau ont été supprimés ou modernisés, ce qui augmentera la sécurité. L'électrification permettra également d'importantes économies d'énergie.

Depuis le 31 mai 1981, la ligne Lokeren - Termonde - Bruxelles figure à l'indicateur sous le n° 60 (Lokeren - Termonde portait le n° 57). Des trains directs circulent entre Lokeren et Termonde. Au fur et à mesure des fournitures de nouveau matériel roulant, celui-ci sera mis en service sur la ligne 60.

Dans un premier stade, il y a du lundi au vendredi, un service des trains comprenant, par heure, un train omnibus de Termonde à Bruxelles-Midi et ce dans les deux sens. Comme indiqué ci-avant, la grande majorité de la clientèle est faite de navetteurs qui se déplacent surtout aux heures de pointe. Le service des trains en tient compte et des arrêts supplémentaires sont prévus à ces moments.

Lorsqu'en 1983, la ligne de Schellebelle - Termonde aura été électrifiée à son tour, Termonde deviendra le véritable croisement de deux lignes livrant accès à toutes les grandes axiales du réseau.

(extrait de " La Tribune)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

En sa séance du 29 mai dernier, les points et marchés suivants ont été approuvés :

- Contrat de location-vente avec Eurofima
- Ligne 35: Haaselt-Louvain. Construction d'ouvrages d'art et adaptation de l'assiette de la voie à Testelt.
- Ligne 124A: Luttre-Charleroi-Sud. Renouvellement de rails.
- Ligne 69: tronçon Comines-Courtrai. Renouvellement de voies.
- Travaux de peintures des bâtiments du dépôt central de la voie à Schaerbeek.
- Gare de Lierre. Construction d'auvents sur le quai 1.
- Lokeren. Etablissement d'une gare d'autobus et d'emplacements pour vélos.
- Etablissement d'une gare d'autobus à Ciney et à Huy, et construction d'un bâtiment de service à Ciney.
- Aménagement du bâtiment des voyageurs à St Joris-Weert.
- Anvers-Central. Réfection de voûtes entre le hall couvert et la " Lange Kievitstraat ".
- Termonde. Aménagement de la cabine tous relais.
- Ligne 43. Angleur-Marloie. Travaux de photographies aériennes et de relevés Photogrammétriques.
- Ligne 96: Mons - Bruxelles. Construction d'un passage inférieur à Tubize.
- Construction d'un poste de sectionnement à Haacht.
- Atelier de traction électrique d'Ostende. Aménagement des fosses de visite et renouvellement du pavement.
- Lustin. Renouvellement et extension des installations d'alimentation de la signalisation.
- Fourniture et montage de pylônes autoportants avec liaison par radio avec les trains sur la ligne Charleroi - Bruxelles - Anvers.
- Ligne 36: Welkenraedt - Bruxelles. Pose d'un câble téléphonique sur le tronçon Landen - Liège.
- Ligne 50A: Ostende - Bruxelles. Pose d'un câble téléphonique à Oudenburg.
- Acquisition de wagons.
- Installation du chauffage à l'atelier des wagons de St Guislain.
- Financement des commandes de matériel roulant.
- Garantie en faveur de la S.A. Depaire.

Extrait de " La Tribune "

RAPPORT ANNUEL POUR 1980

Malgré la situation économique difficile, la S.N.C.B. a assuré 14.962 millions d'unités de trafic (voyageurs/Km et tonnes/Km). ce qui correspond à une diminution de 3,4% par rapport à l'année 1978. Accroissement de 0,4% en ce qui concerne le nombre de voyageurs transportés. Le nombre de tonnes/Kms marchandises a diminué de 6,3%. Cette évolution est due essentiellement à la dégradation de la situation de la sidérurgie. Le trafic en conteneurs avait connu un accroissement sensible pendant la première moitié de l'année, mais il a stagné par la suite. Le trafic combiné rail-route s'est maintenu au même niveau qu'en 1979.

Au 31 décembre 1980, les lignes totalisaient une longueur de 3.971 Km, dont 2.959 utilisées pour le trafic voyageurs et marchandises et 1.012 Km pour le seul trafic marchandises. La longueur totale des lignes électrifiées était de 1.413 Km, ce qui représente un accroissement de 69 Km par rapport à 1979.

Groupe du HainautMotrices type SJ

La motrice 9179 est sortie des ateliers de Jumet le 19-6-1981
La 9178 n'est pas encore achevée à ce jour.

Nouvelle raboteuse

La raboteuse à 2 essieux provenant du réseau de Stuttgart, où elle était numérotée 753, est sortie des ateliers de Jumet le 16 juillet 1981. Elle a été immatriculée 9596. Sa livrée est jaune avec bandes rouges et blanches sur les paravents. Elle est équipée d'un pantographe classique modifié (prise de courant Steeman).

Motrices articulées

La motrice 6112, en provenance de la B.N, a été déchargée au dépôt de La Louvière le 6/8/1981, la 6113 de la même série est arrivée à ce même dépôt le 27/8/1981.

La 6100, précédemment à Jumet, a été transférée à La Louvière le 11/8/1981.

L'écolage des conducteurs a commencé à la mi-août.

Rappelons que ces voitures sont destinées, au premier stade, à l'exploitation de la ligne 90 La Louvière-Charleroi, dont la rénovation totale est en cours. La section La Louvière-Binche est déjà complètement achevée, la section Binche-Anderlues quand à elle pose quelques problèmes dus au passage sur un pont S.N.C.B à Ressaix.

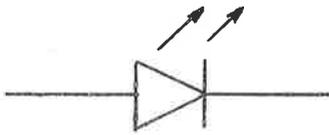
Groupe d'Ostende

Début août, la rame composée des motrices articulées 6107 et 6108, a déraillé dans la boucle de retournement de la gare S.N.C.V d'Ostende. Si la 6108 sera réparée dans les ateliers d'Ostende la 6107 de son côté devra être réexpédiée à la B.N.

Il faut encore signaler un autre déraillement survenu le 17 août 1981, il était question cette fois de la 6109, jumelée avec la 6110. Ce déraillement a eu lieu dans un aiguillage donnant accès aux voies de garage d'Ostende S.N.C.V.

J.C Michel

ELECTRICITE



LES DIODES LEDS

AVANT PROPOS

J'ai déjà eu l'occasion de parler des diodes leds dans Entre-Voies N°1. Etant donné que ce numéro avait été tiré à un nombre très limité d'exemplaires et qu'il est épuisé depuis longtemps, et suite aux demandes de plusieurs nouveaux membres, j'ai pensé qu'il serait utile de reprendre cet article en l'actualisant.

QU'EST-CE QU'UNE LED ?

C'est une diode qui a la propriété de s'illuminer lorsqu'un courant la traverse dans le sens anode - cathode. Dans le sens contraire, la led bloque le courant (puisque c'est une diode) et elle reste éteinte.

AVANTAGES

- Consommation de courant minime
- Inusables
- S'éclairent sans dégagement de chaleur
- Moins chères que des ampoules de même diamètre.

Ces avantages font qu'elles ont actuellement remplacés les ampoules dans la plupart des tableaux lumineux (amplificateurs, tuners, TV, ordinateurs, systèmes d'alarme, etc...) D'autres industries ont également compris les avantages des leds et ne se privent pas de les utiliser.

CHOIX DE COULEURS

Il existe des leds s'éclairant dans la gamme du spectre visible et invisible (infra-rouge). Dans le spectre visible on trouve des rouges, des verts, des jaunes, des oranges et des bleues pour ce qui est de la teinte du plastique. En ce qui concerne l'éclairage il y a des surprises: pour les rouges et les verts, pas de problèmes. En ce qui concerne les jaunes, certaines marques s'éclairent vertes ! oranges !! ou jaunes (quand même). Les oranges que j'ai eu l'occasion de tester à ce jour s'éclairent rouge !!! Quand aux bleues, les revues électroniques les citent comme encore assez rares et présentant des difficultés de fabrication; personnellement je n'en ai encore jamais vues.

Un conseil: si vous achetez des leds jaunes, demandez un essai au vendeur avant l'achat. Des feux jaunes de signaux éclairant vert ne sont pas d'un effet très réaliste.

FORMES ET DIMENSIONS

Les leds les plus courantes sont cylindriques et ont un diamètre de 3 ou 5 mm. Il existe également des leds de 1 et 2 mm, elles sont plus chères et difficiles à trouver, car peu de fabricants les produisent. J'ai actuellement trouvé un grossiste qui me fournit à un prix acceptable des " 2mm ", mais en ce qui concerne les " 1mm ", je cherche toujours où m'en procurer et je serais heureux si quelqu'un le sait.

On trouve aussi des leds plates. Elles sont très utiles pour réaliser des éclairages en ligne.

CARACTERISTIQUES

Tension maximum : 3 volts
Intensité maximum : 20 mA

CE QU'IL NE FAUT JAMAIS FAIRE AVEC UNE LED SOUS PEINE DE MORT (de la led)

1. Utiliser une led sans résistance placée en série (compris Roger...). Cette résistance se calcule avec la formule :

$$R = \frac{VCC - VLed}{ILed}$$

VCC = Tension utilisée
VLed = tension maxima de la led = 3 volts
ILed = Intensité maxima de la led = 0,02 A

Exemple : VCC = 16 volts $\frac{16 - 3}{0,02} = \frac{13}{0,02} = 13 : 0,02 = 650$

Pour une tension de 16 volts il faut donc une résistance de 650 ohms. On placera donc en série une résistance de valeur normalisée de 680 ohms.

2. Souder une led à moins de 4mm de la base plastique et utiliser un fer supérieur à 25 W (15 W étant l'idéal).
3. Plier les pattes sans intercaler une pince entre le boîtier et le point du pliage.

APPLICATIONS

Pour indiquer le sens d'une led, les fabricants utilisent deux méthodes tantôt employées ensemble ou séparément et qui repèrent la cathode :

1. Une des pattes est plus courte
2. Le boîtier présente un méplat (sur les leds 5mm seulement)

Lorsqu'une led n'a plus de repère (en cas de réemploi), il suffit de la tester en série avec une résistance de 100 ohm à l'aide d'une pile de 4,5 volts. Dans le sens où elle s'éclaire, le pôle + de la pile est relié à l'anode, le pôle - est à la cathode.

Plusieurs applications sont possibles en modélisme ferroviaire. Il y a d'abord les témoins lumineux de TCO (les diodes rondes pour les signaux ou autres et les plates pour les tracés lumineux de voies), la constructions de signaux lumineux, des éclairages de fin de convoi et une foule de gadget pour le décor (Busch et Bra- wa en propose une belle panoplie). Un petit montage décrit ci- après vous permettra de déterminer une polarité inconnue.

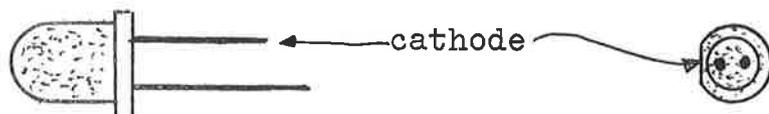
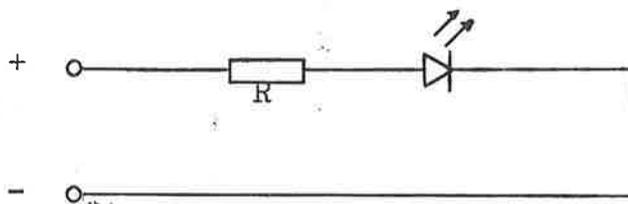


Schéma de montage d'une led

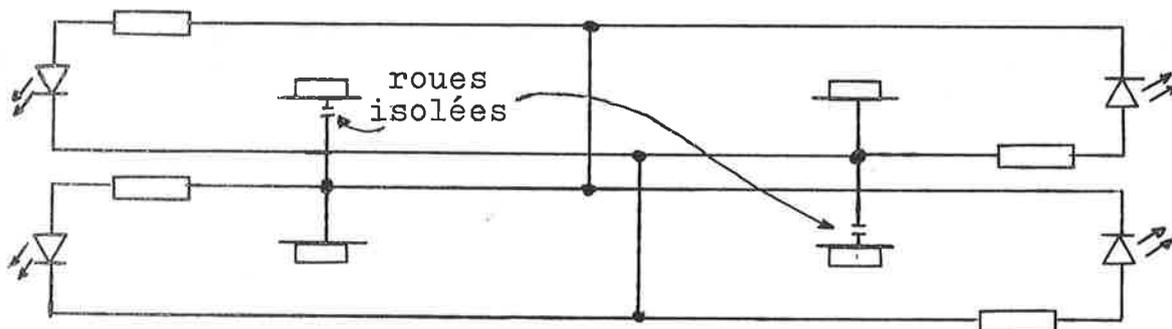
Avec ce montage, on peut rechercher une polarité inconnue. Si on utilise une résistance de 1000 ohms, toute les tensions inférieures à 20 volts pourront être testées. Il est évident que



plus la tension sera faible, moins la led sera éclairée (à moins de changer la résistance à chaque tension différente)

Cablage de leds pour feux de fin de convoi

N.B. L'éclairage des feux se fait suivant le sens de marche. Le schéma représente le wagon avec des feux de chaque côté. Si on n'a besoin de feux que d'un seul côté, on ne place que les leds et diodes nécessaire à ce côté.



Un autre avantage des leds, les feux de fin de convoi réalisés seront beaucoup plus lumineux aux faibles vitesses que ceux utilisant des ampoules. Ceci parce que les leds s'éclairent avec un très faible courant.

Joseph Danthinne



**Modellbahn-
Center am Markt**

Markt 2-12 · D5100Aachen

Tel.: 0241 33921

M. Hünerbein oHG



**LE GRAND SPECIALISTE
POUR VOTRE HOBBY
AVEC UN SERVICE EXTRA**

Nouveautés **

ROCO BR.93

MÄRKLIN _ TYPE 16 EN JAUNE DM 295 _

_ TYPE 16 TOUTE NOUVELLE DECORATION

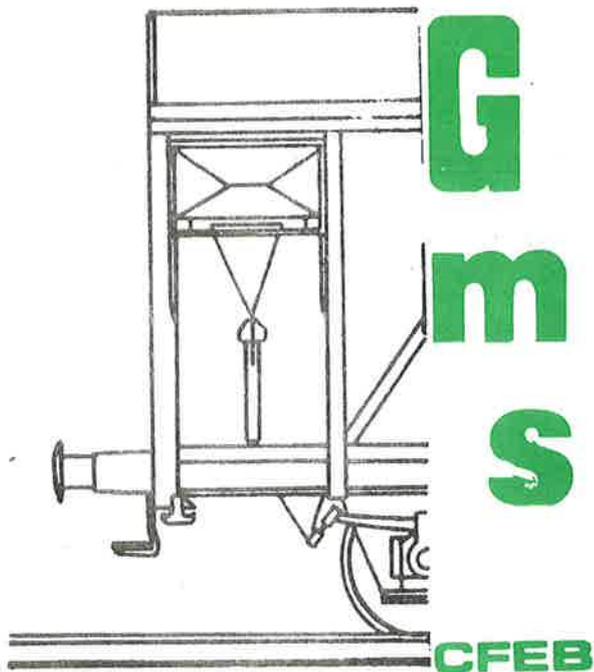
(FILET JAUNE) DM 275 _

SUR COMMANDE VERSION C.CONTINU + ~ DM 40 _

TYPE 10 EN BRUN AVEC TENDER A TROIS

ESSIEUX (SUR COMMANDE) ~ DM 1180 _

ET BIENTÔT LA TYPE 7



INFORMATIONS

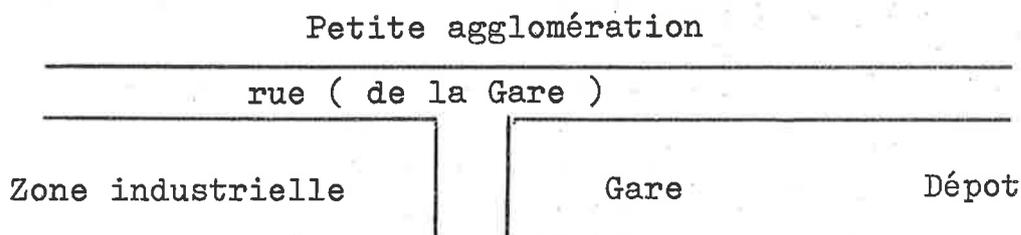
LE TRACE ET L'EXPLOITATION D'UNE GARE

Le tracé d'une gare a toujours été une opération difficile pour de nombreux modélistes, beaucoup en désespoir de cause se réfèrent à des modèles établis par des firmes de matériel ou tracent une gare purement imaginaire en essayant vainement de placer le matériel de voie dont ils disposent. Cette gare s'avère bientôt dépourvue de tout intérêt ferroviaire et se convertit d'elle-même en une gare de passage.

Je suis adversaire de cette politique car j'estime qu'une gare doit être, comme dans la réalité, étudiée minutieusement en fonction du trafic et des besoins. Chaque aiguillage doit avoir une fonction bien définie, une raison d'être, sur les chemins de fer prototypes on ne place pas des appareils de voie de plus de 150.000 frs sans motif apparent.

Lors de l'étude d'une gare il convient de penser en premier lieu à la disposition des lieux, c'est-à-dire routes, habitations, relief etc, et d'y placer les rails ensuite. Les industries seront implantées après dans les zones disponibles.

Je prendrais comme exemple la gare modulaire que j'ai exposé au 25° anniversaire dans le réseau GMS et que l'on retrouvera en gare de passage à voie unique à l'exposition de Dolhain, dans cet exemple, la situation géographique de base est la suivante.



Après avoir situé l'environnement, il convenait de définir les besoins de la future gare. Ici j'envisageais un trafic de banlieue, le minimum nécessaire dans ce cas était: (fig.2)

- une voie principale
- une voie d'évitement
- une voie en cul-de-sac pour réception des autorails et des trains mixtes MV
- une cour de débord avec halle de chargement, quai à bestiaux et transbordement vers une voie métrique

Complémentairement, je décidai d'installer une remise au sens strict du terme, celle-ci n'étant pas destinée à avoir des locomotives à son effectif.

LA CONCEPTION

Les besoins étant définis, il faut maintenant effectuer le tracé des voies. Mon option vers une alimentation manuelle du type "Cab Control" imposait de subdiviser la gare en deux cantons qui permettraient d'opérer, au départ de deux pupitres de commande, la circulation et la manoeuvre des trains. (fig.3)

Ceci m'imposa certains aménagements qui n'ont pas altérés l'esthétique de la gare, mais qui d'un autre côté l'on rendue plus attrayante. (fig.4)

figure 2

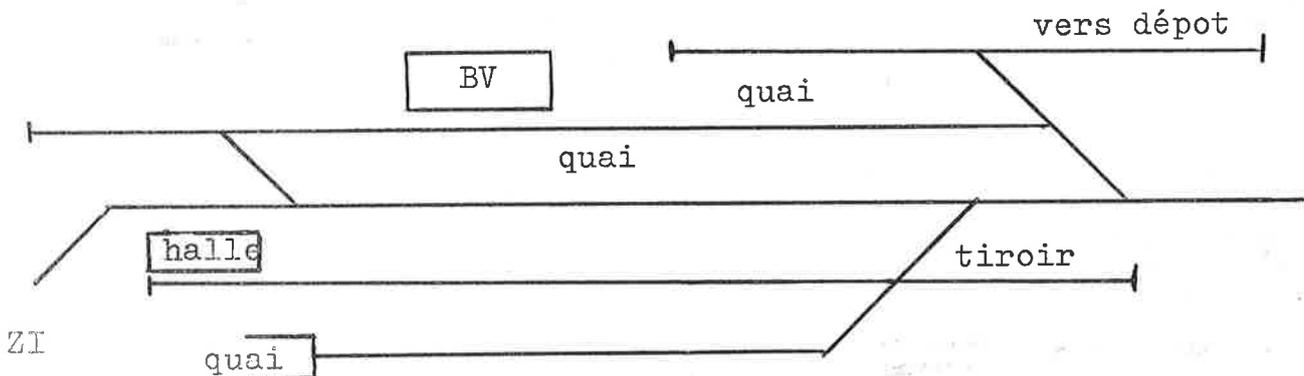
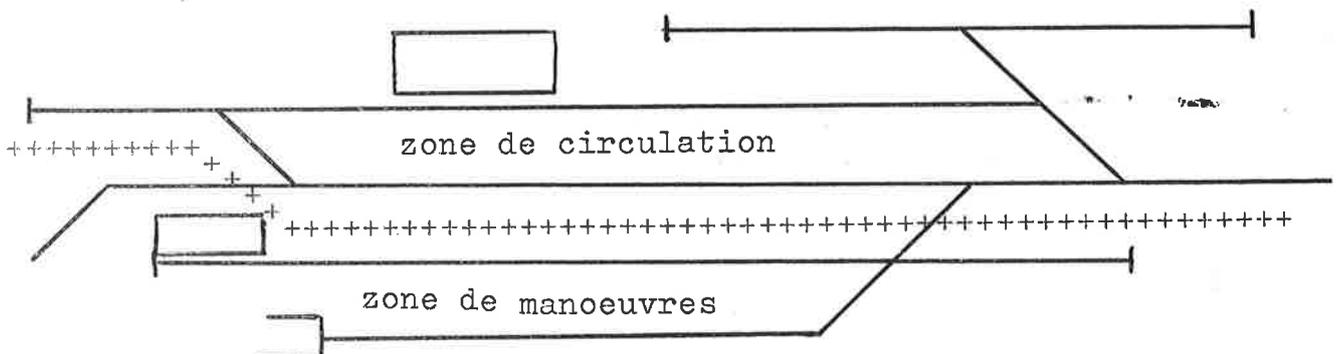


figure 3



Ces aménagements ont portés sur:

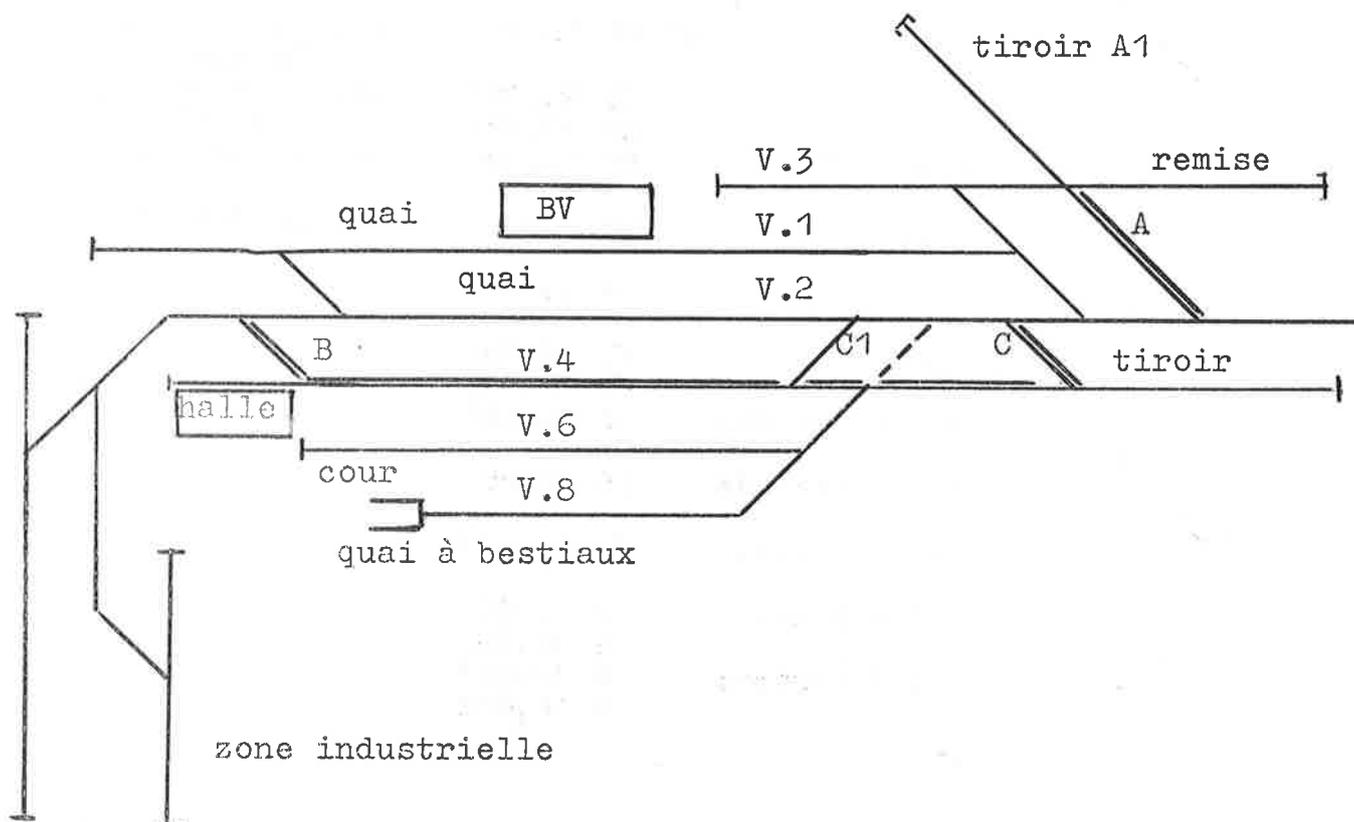
- la déviation A qui devait permettre à un AR de quitter ou de rentrer en voie 3 pendant les manoeuvres d'un train sur les voies 1 et 2, cette déviation prolongée (A1) me permit de créer un tiroir de rentrée des machines dans la remise au lieu de rebrousser sur la voie 3 (opération impossible lorsque cette voie est occupée).

- la déviation B vers la zone industrielle (ZI) devenait impérative car il était impossible de recevoir un train en voie 2 et de manoeuvrer de la cour de débord vers la ZI, ceci m'imposa de créer une voie de navette (V4) dans le prolongement de laquelle je décidai de placer la halle, libérant ainsi la voie de débord 6

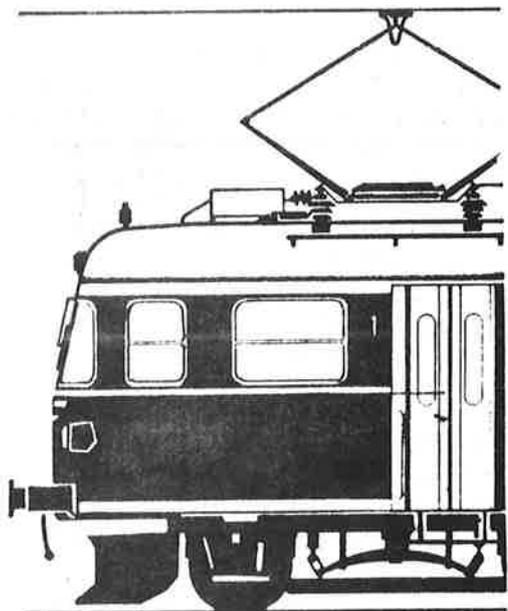
- un aménagement de l'entrée de la cour s'imposait afin de refouler une rame du tiroir vers la voie 2, cette déviation C m'apporta une solution mais je fus obligé pour des raisons de place de déplacer la déviation C1. L'examen du schéma montre qu'il aurait été souhaitable de la maintenir à sa place (trait pointillé) D'un autre coté je retirais un avantage de ces deux bretelles à savoir: permettre le placement de la machine de manoeuvre en tête ou en pousse pour alimenter la zone industrielle.

La gare étant implantée, il est temps de penser à son exploitation, mais exploiter une gare veut dire exploiter un réseau.

figure 4



L.Mossay(à suivre)



LE MBS

(suite et fin)

LE MATERIEL

Tout au long de son existence, le MBS a presque toujours acquis son matériel dans d'autres compagnies de chemin de fer. Ce matériel, généralement réformé, était soigneusement remis en ordre par les soins des ateliers du Montafon.

Le matériel actuel se compose de:

1 automotrice(1A)'(A1)'	n° ET 10.101	ex.Bad Eilsener Kleinbahn
2 automotrices Bo'2'	ET 10.103 ET 10.104	ex.DB VT 63.905 DB.VT 63.907
1 locomotive électr.Bo'Bo'	ET 10.106	ex.OBB 4060.02
1 locomotive électr.Bo'Bo'	ET ?	ex.OBB 1045 ?
1 locotracteur B	V 10.021	
2 autorails à 2 essieux	VT 10.111 VT 10.112	
1 autorail à 2 essieux pr catén.	X 10.902	
1 remorque à bogies + poste cde	ES 10.203	
1 remorque à 2 essieux pr aut.	VS 10.211	
2 wagons couverts à 2 essieux	G 10.501 G 10.502	
2 wagons tombereaux à 2 essieux	N 10.601 N 10.602	
1 chasse-neige	?	

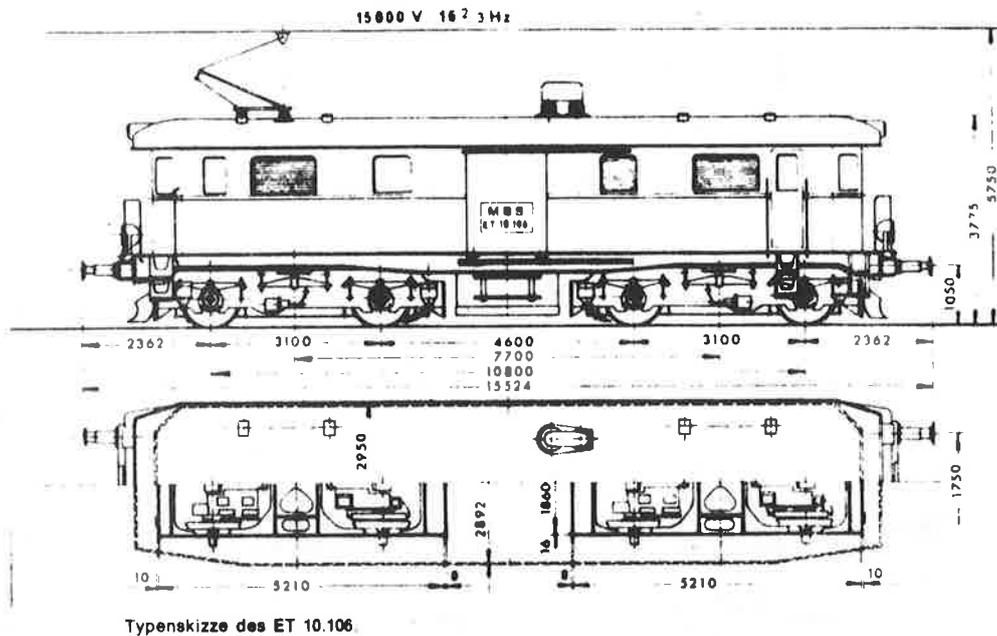
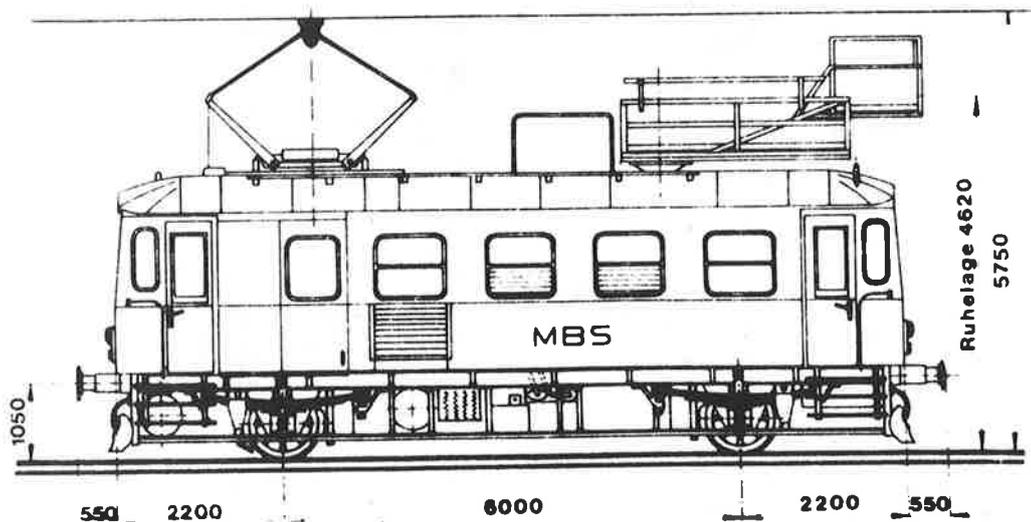


Fig 1 Locomotive électrique ET 10.106

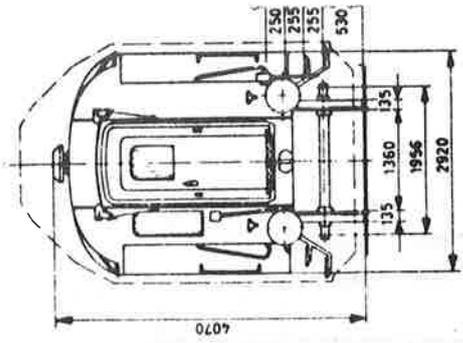
Fig 2 Autorail X 10.902 (entretien des caténaires)



Le MBS dispose également d'une locomotive à vapeur du type 040.T(ex.8BB 92 2231) spécialement réservée pour la traction des trains touristiques, le matériel remorqué est constitué de:

2 voitures à bogies	B4 10.308	ex.CFF
	10.309	
6 voitures à 2 essieux	Bi 10.301 à	
	10.305 et 10.307	

En plus de ce matériel, on peut voir régulièrement les automotrices du MBS affectées à la traction de wagons étrangers ,



351
78
O-P
E

Tara,
Sitzplatze,
Bremsen,
Heizung.

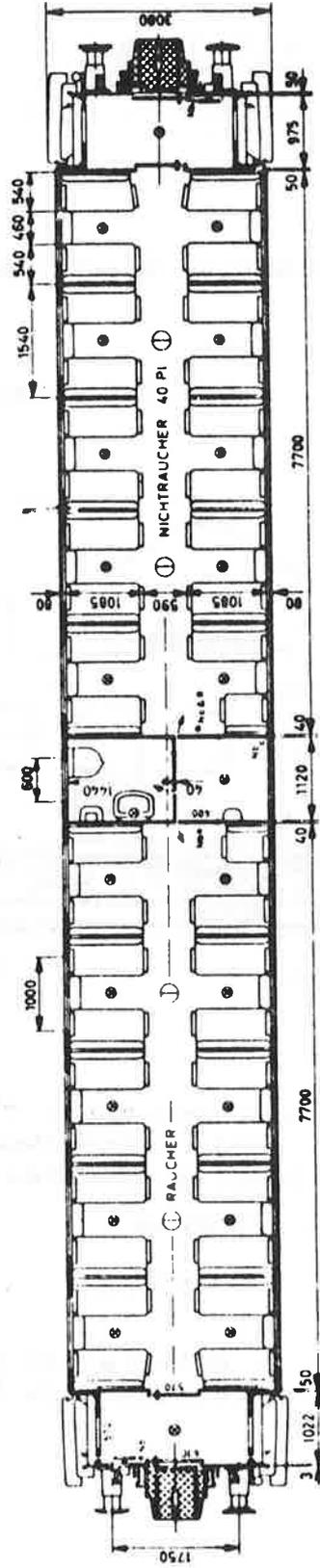
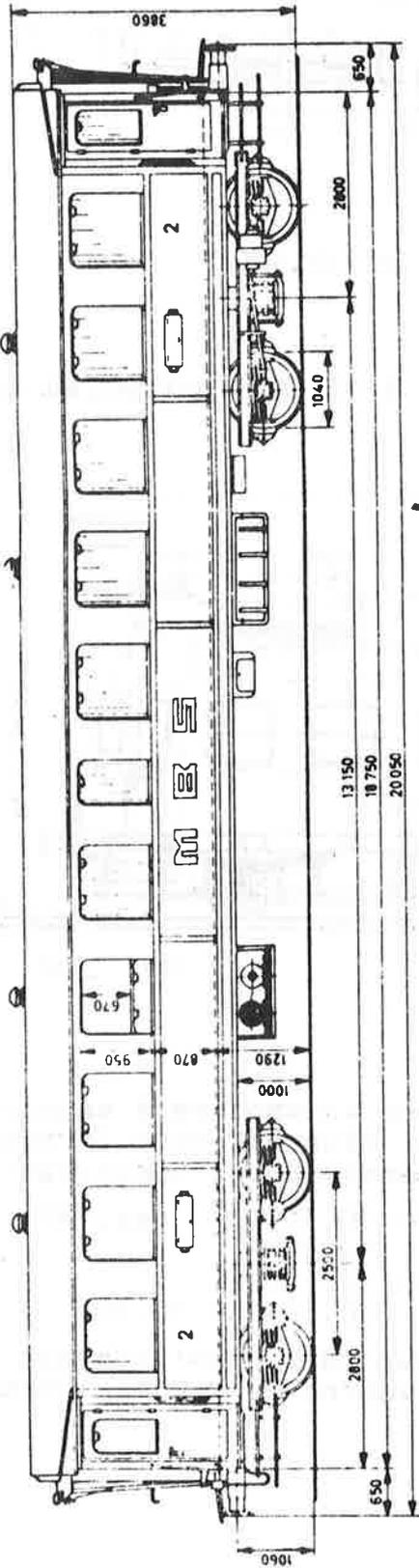


fig 3. voiture à bogies B 4 n° 10 308 et 10 309

(réf ROCO 42200C)

notamment des voitures internationales DB, CFF et...SNCB, mais aussi des Silberlinge de la DB.

Coté matériel moteur, le MBS reçoit aussi des visiteurs étrangers comme des locomotives öBB et même des autorails VT 634 de la DB. En échange, à l'occasion de voyages touristiques, le MBS sort de ses frontières ce qui permet de le rencontrer sur les réseaux öBB et CFF.

Une activité annexe du MBS est la publication de revues destinées aux Amis du Rail, celles-ci sont principalement axées sur la vie du réseau (description de matériel, plan de gare etc), on peut les obtenir en écrivant à l'adresse suivante:

M.B.S A-6780 SCHRUNS (Voralberg) Autriche.

LE MBS EN HO

La réalisation d'une fraction du chemin de fer du Montafon est une chose relativement aisée. La gare de Schruns est facilement transposable en HO (fig 2 page 19 E.V n°45) on peut l'imaginer sur un ensemble modulaire de 3m x 0,8m avec une raquette souterraine munie de 2 ou 3 voies d'évitement.

Cet ensemble serait alimenté par une caténaire type tramway disponible chez Sommerfeld.

Une partie du matériel énuméré au début de cet article pourrait facilement être reproduit au départ de modèles commerciaux comme par exemple:

locomotive électrique 10.106	réf. Liliput 112.50
autorails à 2 essieux	Marklin 3016 + 4018
locotracteur 10.021	Jouef 8502
locomotive à vapeur (en O30 T)	Marklin 3087
voitures à 2 essieux	Fleischmann 5350
voitures à bogies	Roco 42200C (MBS)
les automotrices pourraient être représentées par des modèles Hag références 251 et 471.	

A cette liste, vous pouvez ajouter le matériel étranger qui visite le MBS et ce sur base de ce qui a été énuméré ci-dessus, on y verrait donc:

des Silberlinge Ade,

des voitures SNCB Fleischmann,

des voitures internationales 26,4m Am et Bm de la DB, Ade ou liliput

des locomotives Bo'Bo' des öBB de Liliput, Marklin ou Roco

des autorails DB Fleischmann réf. 4430

Beaucoup de plaisir en perspective, et cela tout juste avec un rien d'imagination.

L. Mossay

S.N.C.V. les motrices N

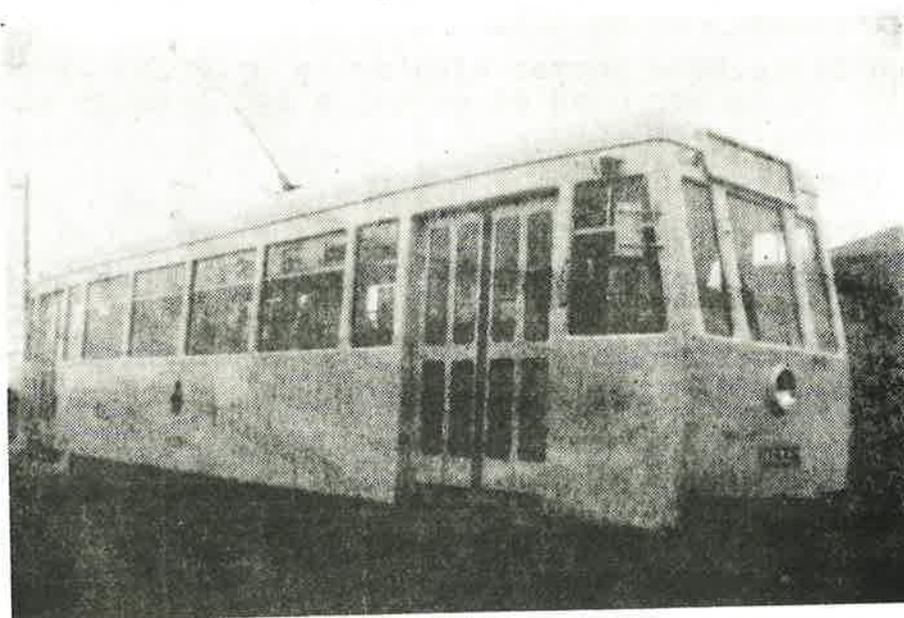
AVANT PROPOS

Dès après la seconde guerre mondiale, la S.N.C.V. prit la décision de renouveler une partie du matériel roulant ferré et de remplacer les dernières motrices à deux essieux encore en service par du matériel à bogies, plus particulièrement sur le réseau de Bruxelles. Ce nouveau matériel prit la dénomination " type N " .

MOTRICE TYPE N A DEUX MOTEURS DE TRACTION

Véhicule à bogies conçu pour circuler sans remorque, en principe sur le réseau urbain de Bruxelles, la dénomination " type N " provient du fait que la motrice prototype fut essayée essentiellement sur la ligne N du réseau vicinal brabançon.

MOTRICES TYPE N PREMIERE SERIE DE PROTOTYPES

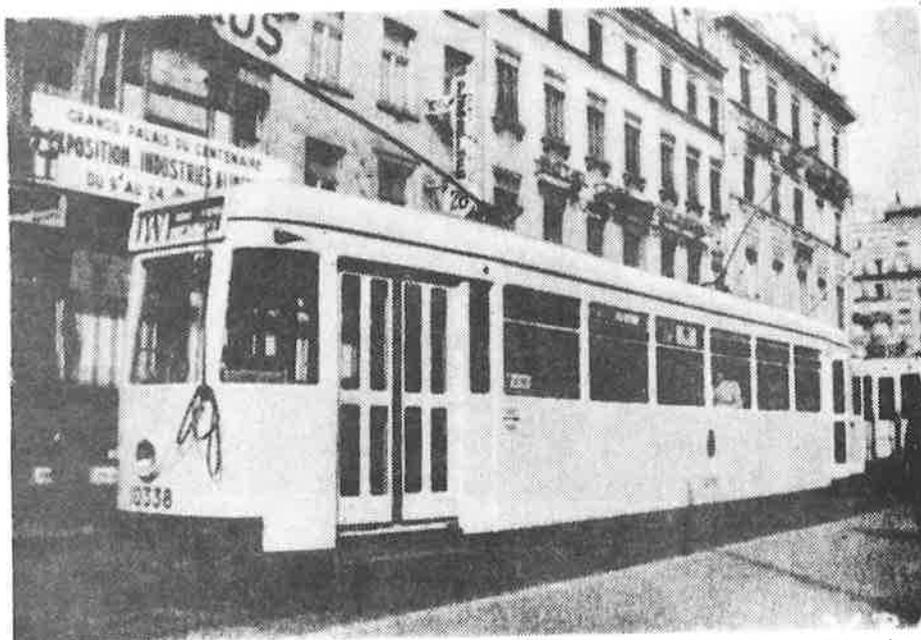


S.N.C.V. BRABANT - UNE MOTRICE TYPE N PROTOTYPE
(photo A. Paix)

Les premiers prototypes du type N présentaient un aspect rectangulaire et ne ressemblaient guère aux véhicules de série. Chaque voiture constituait en quelque sorte un exemplaire unique, puisque des améliorations tant techniques que extérieures étaient apportées à la construction de chaque engin.

Dénomination : type N
Nombre d'exemplaires : 6
Numérotation : 10.330 à 10.335
Mise en service : 1946 / 1947
Constructeur : Ateliers S.N.C.V. de Bruxelles

MOTRICES TYPE N DEUXIEME SERIE DE PROTOTYPES



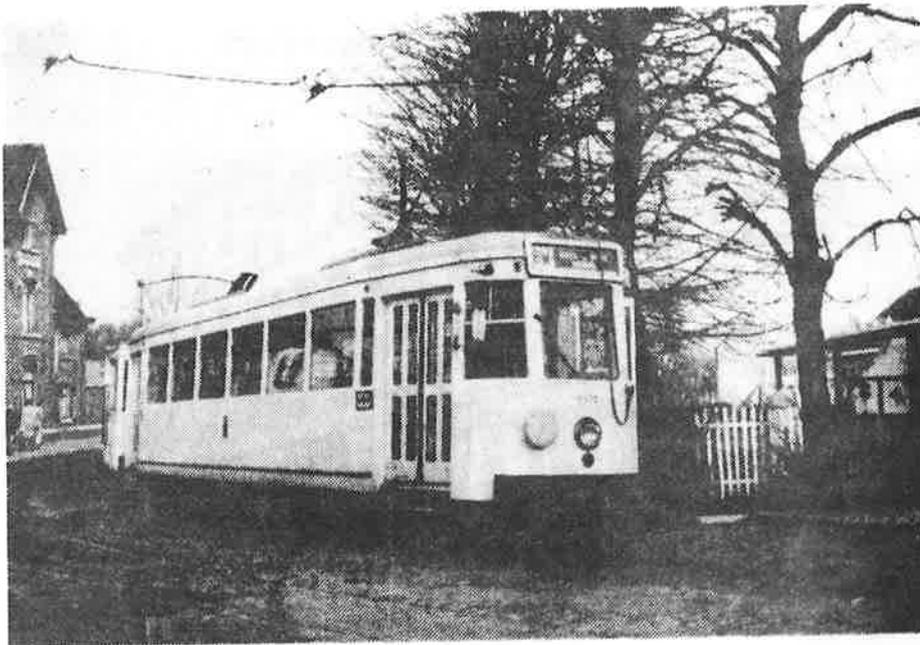
S.N.C.V. BRABANT - MOTRICE TYPE N SERIE 10.336 A 10.339
(photo col. A. Paix)

Les prototypes de la deuxième série présentaient des caractéristiques plus semblables à celle des motrices de série.

Dénomination : type N
Nombre d'exemplaires : 4
Numérotation : 10.336 à 10.339
Mise en service : 1949
Constructeur : Ateliers S.N.C.V. de Bruxelles

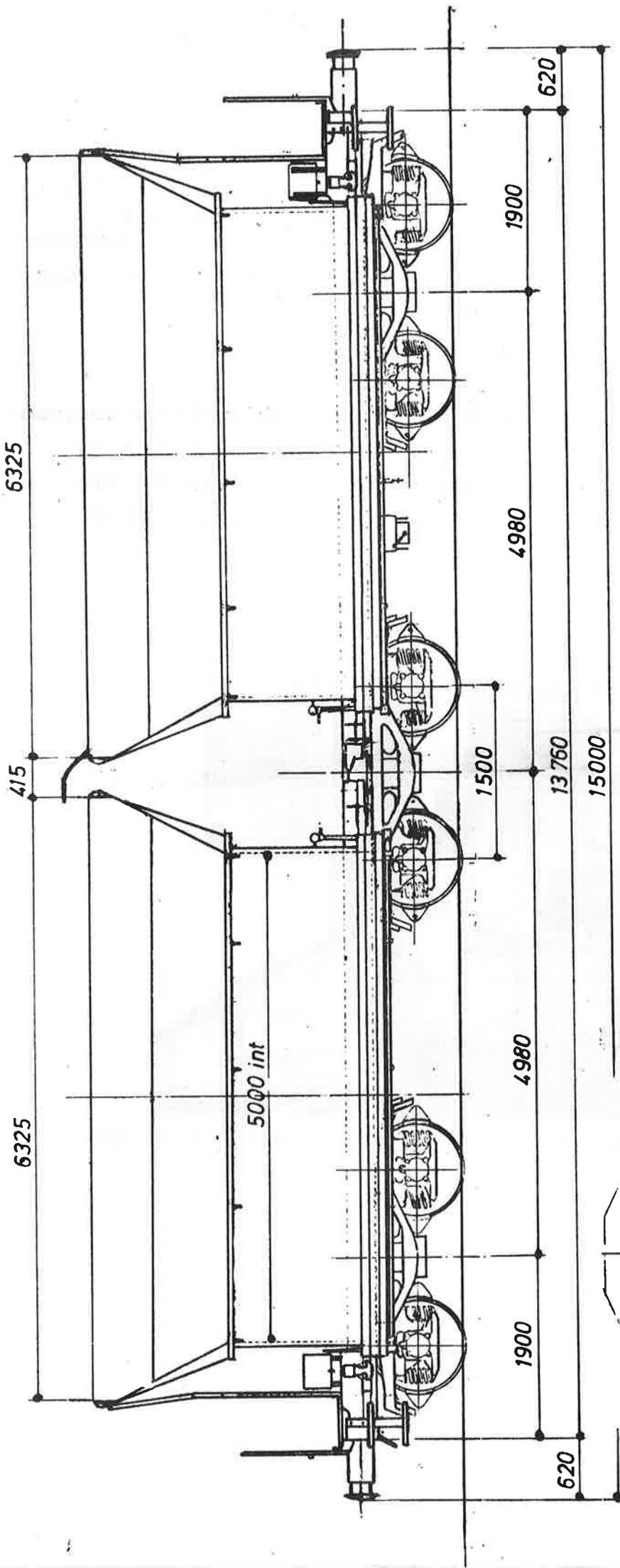
MOTRICES TYPE N SERIE

Ces motrices, particulièrement réussies, ont assuré pendant de nombreuses années le service urbain sur la majorité des lignes du Brabant.



S.N.C.V. WEMMEL - MOTRICE TYPE N 10.473 (23.2.74)

<u>Dénomination</u> :	type N
<u>Nombre d'exemplaires</u> :	86
<u>Numérotation</u> :	10.420 à 10.485
<u>Mise en service</u> :	1950 / 1954
<u>Constructeur</u> :	Ateliers S.N.C.V. de Bruxelles
<u>Longueur de la caisse</u> :	13,90 m
<u>Longueur hors buttoirs</u> :	14,30 m
<u>Largeur</u> :	2,32 m
<u>Empattement</u> :	7,00 m
<u>Diamètre des roues</u> :	0,62 m
<u>Tare</u> :	15 T



Prototype SNCB Faals

WAGON A DECHARGEMENT BILATERAL

