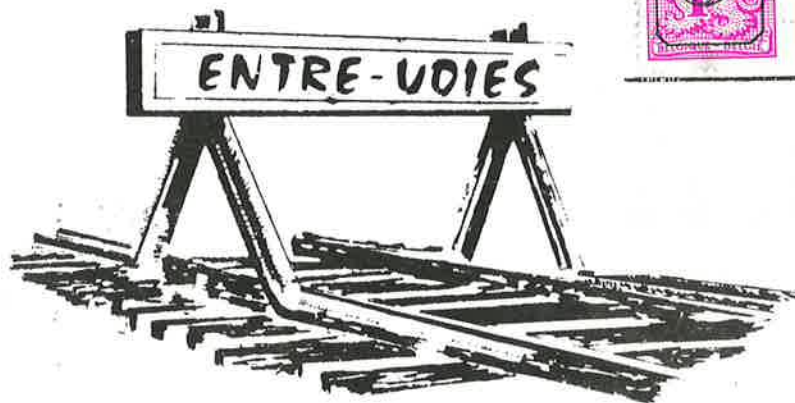
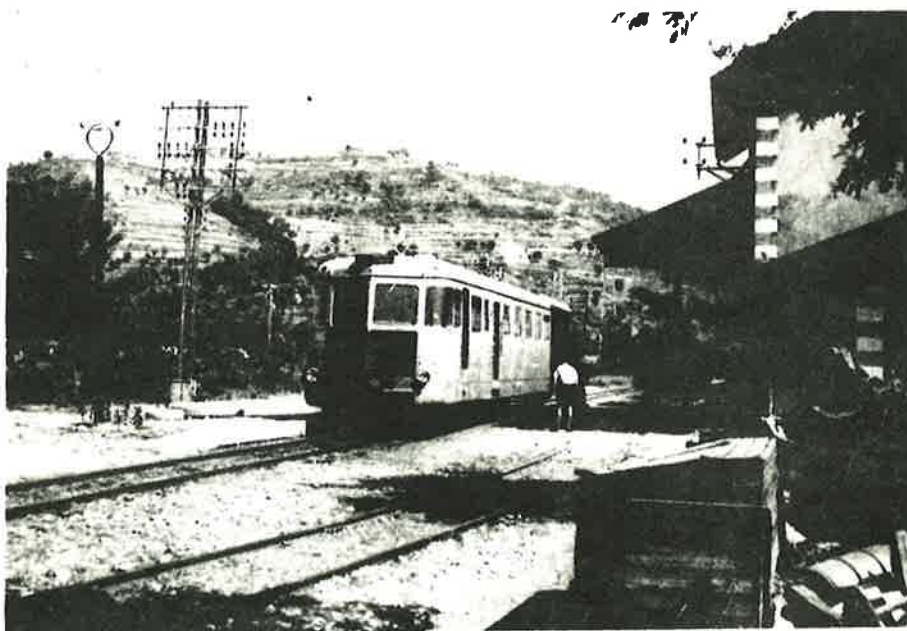


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



ENTRE-VOIES



25 frs

MAI 1982

N° **54**

EDITEUR RESPONSABLE : MOSSAY . L. 6 Av. de la Vecquée 4121.NEUPRE

ENTRE - VOIES

CFEB

sommaire

NUMERO 54

MAI 1982

EDITORIAL	3
ACTIVITES DU CFEB	4
NOUVELLES DIVERSES	5
LES CHEMINS DE FER RHETIQUES (fin)	7
DIGNE EN HO	14
AMELIORONS LA PRISE DE COURANT DES AUTORAILS JOUEF	20
L'AIGUILLAGE MARKLIN 2271	21

couverture

AUTORAIL ABH RENAULT DES CHEMINS DE FER
DE PROVENCE A LINGOSTIERE EN 1964(L.M)

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 a.s.b.l (réunions bimensuelles) cotisation annuelle 600 frs
- courrier 20 rue Jardon 4800 Verviers
- local 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers
- SECRETARIAT tél 087/33.96.93 de 9 à 18h00 sauf le lundi

éditorial

Toujours sur la brèche, le Comité du CFEB, a été à nouveau sollicité pour participer à la FOIRE AUX CADEAUX organisée les 18, 19 et 20 juin 1982 au Centre Culturel de Dolhain Limbourg.

Parodiant Molière, certains pourraient laisser percevoir ce cri "Que diable vont-ils donc faire dans cette galère". Ils ont déjà exposé en Octobre 81 et voilà qu'ils retournent au même endroit en juin 1982!!!

A ces esprits ombrageux, on peut facilement répondre plusieurs choses:

Primo : il ne s'agit pas d'une exposition ferroviaire, mais d'un stand publicitaire où seront mis en vente nos publications et le matériel d'occasion que certains membres souhaiteraient vendre.

Secundo: il est impératif pour une association qui veut garder une vitalité constante d'assurer aussi une présence qui est génératrice de diffusion de son existence en se faisant connaître à tout propos.

Tertio : aucune occasion ne doit être manquée, lorsque des membres du club le peuvent, d'attirer peut-être dans le giron de notre association tel ou tel amateur qui n'a pu prendre contact avec nos activités et de ce fait deviendra peut-être un collaborateur précieux.

Ce sont ces 3 motifs qui ont fait accepter par le Comité, le montage du stand qui sera jumelé avec d'autres genres de modélisme, d'autres formes d'expression de hobby.

La participation de plusieurs membres est nécessaire au bon fonctionnement et à la réussite de cette manifestation d'été. Participation pour le montage du stand, aide dans la vente des publications et du matériel ferroviaire, surveillance des modèles et maquettes statiques exposés.

A tous, appel est lancé, sinon pour une collaboration totale, tout au moins pour une aide de quelques heures, voire une visite aux amis qui comme toujours se dévoueront pour l'association qui est la nôtre.

Chacun se doit, en tout cas, de propager parmi ses amis et ses connaissances, l'existence de cette "FOIRE AUX CADEAUX" exhortant ceux-ci à une visite.

J.M Simonis

ACTIVITES du CFEB

REUNIONS

JEUDI 13 MAI 1982

Initiation à la construction d'un petit réseau permanent bi-système au moyen de matériel classique. Cette initiative doit permettre à tous de se faire la main en vue de s'attaquer au réseau plus important en cours de construction. Il s'agit donc d'un écolage à un modélisme de qualité mais qui sera mis à la portée de toutes les mains. La dernière réunion a été consacrée à la construction des châssis et fut suivie avec beaucoup d'intérêt par de nombreux membres.

Dans la même foulée, les animateurs vous entretiendront de la technique de construction de l'assiette de voie. Viendra ensuite la pose de la voie, le cablage, la décoration etc, au terme de cette série nous aurons réalisé un réseau d'essai HO HOe qui sera à la disposition des membres pour faire évoluer leur matériel.

Encore une fois, il s'agit d'une initiation à un modélisme simple, mais néanmoins de qualité.

VENDREDI 28 MAI 1982

Monsieur Marcel LAMBOU, co-réalisateur de l'ouvrage " Les Tramways au Pays de Liège" nous parlera de l'histoire des tramways liégeois. Cette causerie sera agrémentée par une projection de diapositives originales du conférencier. Nous profitons de cette occasion pour vous rappeler que l'ouvrage susdit est une réalisation du GTF.

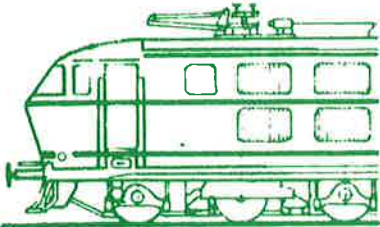
FOIRE AUX CADEAUX

Comme en fait mention notre trésorier dans l'éditorial du présent numéro d'EV, notre participation à la Foire aux Cadeaux de Dolhain ne sera pas uniquement axée sur le stand publicitaire. Outre nos publications, nous envisageons d'y mettre en vente le matériel dont nos membres seraient désireux de se déssaisir.

Afin de faciliter au mieux la tâche des responsables, nous vous prions de nous remettre au plus tard pour le 10 juin, la liste en double exemplaire du matériel que vous désirez mettre en vente. Sur ces listes doivent apparaître vos nom, prénoms, adresse complète et le prix unitaire de chaque article. En outre, ces pièces devront porter un numéro d'ordre et les initiales du propriétaire afin de permettre l'identification aisée.

Monsieur RENARD du GTF lance un appel pour obtenir des informations, documentations ou photos sur le chemin de fer de Chimay. Si vous pouvez lui venir en aide n'hésitez pas à vous mettre en rapport avec lui: J.H RENARD

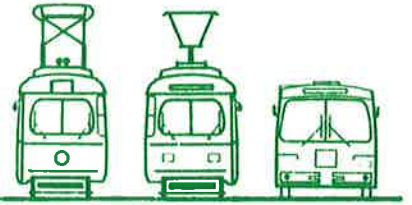
59 quai des Carmes
4220 JEMEPPE



NOUVELLES

DIVERSES

ML et J.C MICHEL



A LA SNCB

SALZINNES la 5936 FKR est officiellement déclassée après un accident, elle est garée dans la cour de Salzinnes.

la 6504 de FHS issue d'une série de 6 avec le même moteur que la série 62 mais avec une transmission hydraulique vient d'être renumérotée 7504 et passe donc en série manoeuvre. Cette HL, qui a gardé sa livrée verte, a fait un premier parcours d'essai le 16 avril (Namur-Gedinne et retour) en double avec la 5201 comme machine frein. Le 19 avril, elle a été attelée en double avec la 6087 sur le voyageur Namur-Givet de 9h45. Au cours de ce deuxième essai la machine a eu une avarie au retour.

la 6005 (prototype) de FKR assure depuis le 15 avril des services réguliers en marchandises, notamment de Schaerbeek et d'Antwerpen-Schynpoort.

la 5211 de MBX sera probablement la prochaine HL à recevoir des cabines flottantes. Elle rentrera dans le courant de juillet à FAZ après que les 5314 et 5316 soient sorties.

ATD RONET 5407, le seul bouledogue qui possède encore la vieille livrée avec deux moustaches vient d'avoir une cabine complètement repeinte dans cette livrée (vu l'état de la caisse; elle est superbe !

ATD KINKEMPOIS un nouveau train est à l'étude pour le prochain horaire d'été en dédoublement du 296-297. Ce train remorquera des voitures climatisées NS bleu et jaune et sera tracté de Maastricht à Luxembourg par une 55 équipée du chauffage électrique. De ce fait ces HL vont probablement être toutes réaffectées à NK.

ATD MONTZEN l'autorail 4317 GMN a été échangé le 22 avril en gare de Liège contre le 4304 de FVY (entretien à MBX)

A LA SNCV HAINAUT

MATERIEL livraison à La Louvière des motrices articulées 6135 (2/4), 6136 (30/3), 6139 (23/3) et 6140 (7/4).

LIGNES depuis le 19 avril, la ligne 90 est de nouveau exploitée par tramways. La section La Louvière-Anderlues avait été mise hors service en 1979 pour reconstruction totale

Dans un premier temps, les nouvelles motrices circuleront sur la voie reconstruite entre La Louvière et Anderlues, la section Anderlues-Charleroi restant provisoirement déservie par des motrices S et SJ. Cette dernière section sera également exploitée par du matériel neuf lorsque les stations de préméto Dampremy et Beaux-Arts seront ouvertes à la circulation

RhB

Rhätische Bahn *

V. MATERIEL MOTEUR

(suite et fin)

Le matériel moteur est évidemment presque exclusivement électrique: il est de plus très homogène (quelques séries, en général bien étoffées, pour un réseau de 400 km). Sur le réseau principal, les numéros de série vont de I à 8, actuellement (voir tableau); la numérotation des réseaux de la Bernina, du Chur-Arosa et du Bellinzona-Mesocco est insérée dans celle du réseau principal: n° 30 à 49, I50 à I89, pour le matériel de la Bernina (la locomotive I8I, rayée des inventaires, a été exposée au musée de Lucerne et est revenue cet automne aux ateliers de Landquart); n° 450 à 499, pour le matériel du Chur-Arosa et du Bellinzona-Mesocco, ce dernier réduit à sa plus simple expression, une automotrice en service (n° 49I), une autre en réserve (n° 454).

A ce matériel moteur, il faut ajouter notamment:

- une vingtaine de locotracteurs diesel (Tm 2/2) ou électriques (Te 2/2) à 2 essieux pour les manoeuvres en gare
- environ 6/7 engins de service (surtout diesel), type Xm ou Xe
- 3 chasse-neige rotatifs diesel-électriques modernes (X rot et 99I7 à 99I9), couplables avec télécommande aux machines 80I-802 et aux automotrices 4I-49 de la Bernina et équipés d'un pantographe pour l'alimentation à partir de la caténaire sur la Bernina. Ces chasse-neige permettent de maintenir ouvertes les voies d'accès exposées (Bernina, Albula) tout l'hiver, ils ne sont pas automoteurs.

VI. MATERIEL REMORQUE

Les Chemins de Fer Rhétiques possèdent un parc important et varié de wagons, tant pour le service voyageur que pour le service marchandise.

A. Matériel voyageur

A côté d'un grand nombre de wagons modernes à bogies, fidèles répliques du matériel suisse à voie normale, il faut noter que :

- un certain nombre de voitures anciennes à deux essieux au confort spartiate sont encore en service sur la Bernina (Saint-Moritz - Alp Grum).
- sur ce même trajet circulent en été, par beau temps, des

voitures découvertes (vagon panoramique) au confort plus rudimentaire encore.

- le réseau possède quelques voitures-restaurant (trajets Chur-Saint Moritz et Chur-Disentis-Andermatt)
- le réseau possède également 4 voitures-salon ex-CIWL rachetées en 1939 au Montreux-Oberland Bernois et utilisées pour des trains spéciaux ou en renfort, l'hiver.

B. Matériel marchandise

Ce matériel est également très diversifié: à côté d'un matériel moderne à bogies (couvert, plat, citerne, ...), existe un grand nombre de wagons à 2 essieux plus anciens. Ce matériel est souvent modernisé et très bien entretenu et il est souvent difficile de repérer le matériel le plus ancien, datant du début du siècle.

L'importance du matériel remorqué peut être estimé à environ 200 voitures à voyageurs et plus de 500 wagons de marchandise.

VII. EVOLUTION FUTURE

L'achat de nouvelles locomotives est envisagé dans un proche avenir; il faut en effet pourvoir au remplacement des I4 "crocodiles" datant de 1921 et 1929. Ces machines sont toujours engagées quotidiennement dans des roulements et elles ne répondent plus aux exigences du trafic actuel ($V_{max.}$: 55 km/h). Le choix se portera probablement sur des machines identiques aux deux nouvelles locomotives du F.O. type Ge 4/4 III (n° 81-82); celles-ci, livrées en 1980 et sans emploi réel jusqu'à mai 1982 (ouverture du tunnel de base de la Furka), ont été essayées intensivement sur le réseau principal des Rh.B.(°). Il existe également un projet de percement d'un tunnel entre KLOSTERS (ligne Landquart-Davos) et LAVIN (ligne Saint Moritz-Scuol), ce tunnel permettrait de raccourcir considérablement l'accès à la Basse Engadine et de soulager la ligne de l'Albula.

VIII. CONCLUSIONS

Le réseau des Chemins de Fer Rhétiques constitue, pour l'amateur, un centre d'intérêt certain compte tenu de la diversité du matériel et de l'ancienneté d'une partie de celui-ci. Le cadre montagneux met encore plus en valeur ce réseau (nombreux ouvrages d'art, courbes importantes, panorama). Parmi les endroits intéressants, citons: Chur (trafic très important), Landquart (dépôt et atelier principal), environs de Filisur et la ligne de l'Albula, le triangle St-Moritz-Samedan-Pontrésina (matériel varié du réseau principal et de la Bernina).

(°) le plan quinquennal 1982 - 1987 prévoit l'achat de 13 locomotives type Ge 4/4 II et non des Ge 4/4 III.

achetez BELGE et

VERVIETOIS



chez

christiaensen

30 RUE XHAVEE

4800 VERVIERS

Tél 087 311701

SPECIALISTE

märklin *et*

lima

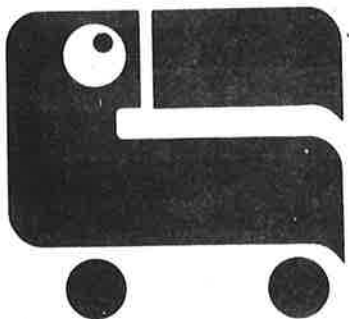
*SUR COMMANDE : ARNOLD - FLEISCHMANN - MINITRIX - TRIX - ROCO - PECO
LILIPUT - RIVAROSSO etc*

Remise club - 10%

Conditions spéciales

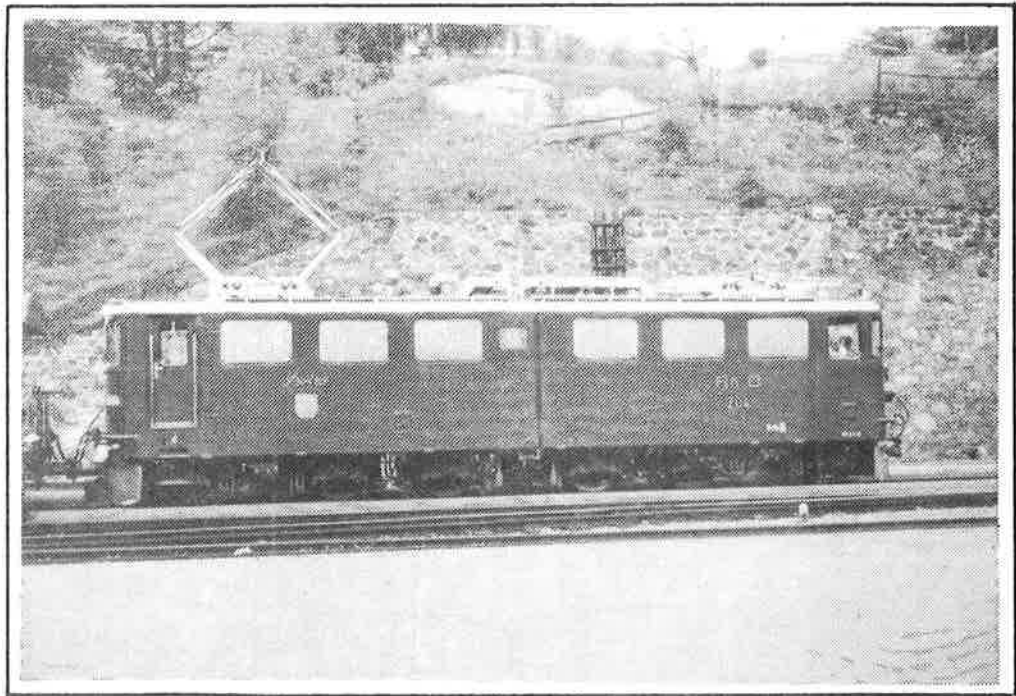
jusque - 25%

...moins cher qu'en Allemagne

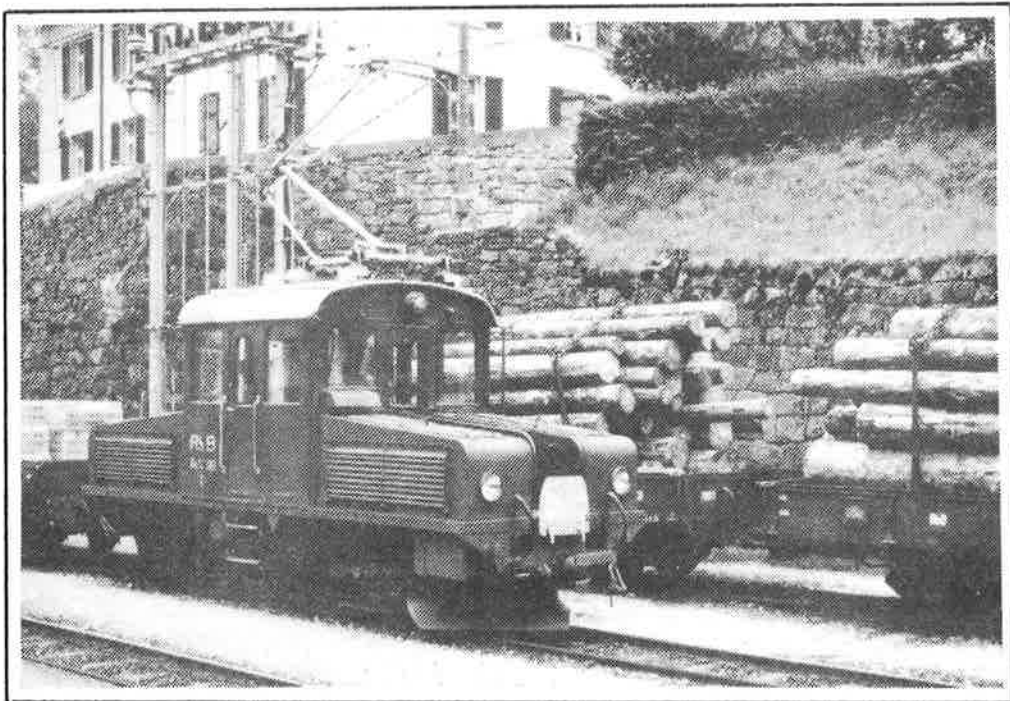


christiaensen

CONSULTEZ - NOUS



Filisur Ge 6/6 au départ vers l'Albula



Poschiavo locomotive Ge 2/2 n°161

EFFECTIFS DU MATERIEL MOTEUR (réseau principal)

Nomenclature	Numéro	Date	Type	Eff. O A	Pu.	Vm	Usage	Remarque
Locomotive à vapeur	I07-I08	I906 1915	G 4/5, I40	29	-	45	trains spéciaux	I08 en cours de réparation
Locomotive électrique	20I à 207	I9I3	Ge 2/4, IBI	7	285	45	hors service	207: réservée pour musée nouvelle cabine centrale nouvelle motorisation nouvelle motorisation
	2II à 2I3 (20I, 2 & 6)	I943	id	-	3IO	55	manoeuvre	
	22I-222 (203 & 204)	I945	id	-	6IO	55	réserve manoeuvre	
Locomotive électrique	30I, 2 & 39I 35I à 355	I9I3 I9I4	Ge 4/6, IDI id	8	800	55	35I: hors service 353-55: réserve & trains spéciaux	état d'origine
	40I à 4I5	I92I I929	Ge 6/6, CC	I5	II40	55	trains régionaux, mixtes & march.	"crocodile", 40I déclassée suite accident en 73
Automotrice électrique	50I à 504	I939	ABe 4/4, BB	4	620	70	trains régionaux (Engadine)	en cours de modification (rame réversible)
	5II à 5I6	I97I I978	Be 4/4, BB	6	I050	90	trains régionaux	rame réversible couplable en U.M. (attelage +GF+)
Locomotive électrique	60I à 6IO	I947 I953	Ge 4/4 I, BB	IO	I560	75	trains express et régionaux	thyristor, couplage U.M.
	6II à 620	I973	Ge 4/4 II,	IO	2300	90	trains express	
Locomotives électriques	70I à 707	I958 I965	Ge 6/6, BBB	7	2400	75	trains express lourds (Albula)	caisse articulée sur trois bogies
Locomotive diesel-électrique	80I-802	I968	Gem 4/4, BB	2	940	65	trains express chasse-neige secours	électrique sur Bernina diesel ailleurs couplable en U.M.

EFFECTIFS DU MATERIEL MOTEUR (Bernina Bahn et Chur-Arosa et Bellinzona-Mesocco)

Nomenclature	Numéro	Date	Type	Eff.		Vm	Usage	Remarque
				O	A			
Automotrice électrique	I1 à I4)	I908	ABe 4/4, BB	I4	8	55	réserve sur B.B.	30 à 34:bi-courant(2, /I) modernisée et renum. couplable en U.M.
	30 à 38	I949	id	9	9	65	tout service sur B.B.	
	41 à 49	I965						
Locomotive électrique	I61-I62	I911	Ge 2/2, B	2	2	45	manoeuvre sur B.B.	
Fourgon automoteur	I51	I909	De 2/2	I	I	45	manoeuvre sur B.B.	
Automotrice électrique	481 à 488	I957 I973	ABDe 4/4, BB	8	8	65	tout service sur C.A.	couplable en U.M. + rame réversible
	454 491	I909 I958	ABDe 4/4 BB	3 I	I I	55 65	réserve B.M. service B.M.	

ABREVIATIONS : Eff. : effectif; O : à l'origine; A : actuel
 Pu : puissance unihoraire en C.V.
 Vm : vitesse maxima en Km/h
 U.M. : unité multiple
 B.B. : Bernina Bahn
 B.M. : Bellinzona-Mesocco
 C.A. : Chur-Arosa Bahn

12.81

ANNEXES

I. Code du numéro de type

Le type de véhicule est donné suivant la nomenclature suisse. Celle-ci est basée sur des lettres pour désigner le type d'engin (moteur ou non) et de chiffres pour désigner le nombre d'essieux (rapport du nombre d'essieux moteur au nombre d'essieux total), de manière analogue au système allemand.

A : automotrice ou voiture de 1e classe

B : automotrice ou voiture de 2e classe

D : fourgon

G : locomotive pour voie étroite

T : tracteur automoteur

X : engin de service

Z : véhicule postal

e : engin moteur à traction électrique

m : engin à moteur thermique

em : engin mixte à moteur thermique et traction électrique

rot : chasse-neige centrifuge

t : véhicule à poste de conduite

Les lettres peuvent être combinées suivant les fonctions réalisées par l'engin, par exemple:

ABe 4/4 : automotrice électrique avec compartiments de 1e et 2e classes possédant 4 essieux, tous moteurs

BDt : voiture de 2e classe, avec compartiment fourgon, équipée d'un poste de conduite et possédant 2 bogies

Par ailleurs, pour les voitures voyageurs, le nombre d'essieux est donné en indice, par exemple:

AB² : wagon de 1e et 2e classes à 2 essieux.

Ce nombre est omis pour les voitures à 4 essieux.

Pour les wagons de marchandise, l'identification est la suivante :

E : wagon ouvert à ridelles hautes (plus de 60 cm)

F : wagon autodéchargeur (trémie)

G : wagon couvert

H : wagon couvert non aménagé pour le transport d'animaux

K : wagon ouvert à ridelles basses (moins de 60 cm)

U : wagon spécial

2. Peinture du matériel roulant

Locomotives de ligne :

- à bielles : brun
- autres : vert, sauf Gem : rouge

Locomotives de manoeuvre, locotracteur : rouille, sauf I61-I62 : brun

Automotrices : rouge

Wagons voyageurs : vert, sauf :

- wagon avec cabine de conduite ou équipé d'une ligne de commande (wagon intermédiaire pour rame réversible) : rouge
- wagon-restaurant : bordeau

Wagons à marchandise : rouille sauf :

- portes et panneaux inoxydables (alliage d'aluminium) : non peint
- wagon-citerne : gris
- transport de ciment : aluminium

Engin de service : rouille

C. Stolz

12.81

Bibliographie

C. Jeanmaire Die Rhätische Bahn (Stammnetz)
Eisenbahn Amateur



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX

S.N.C.V.

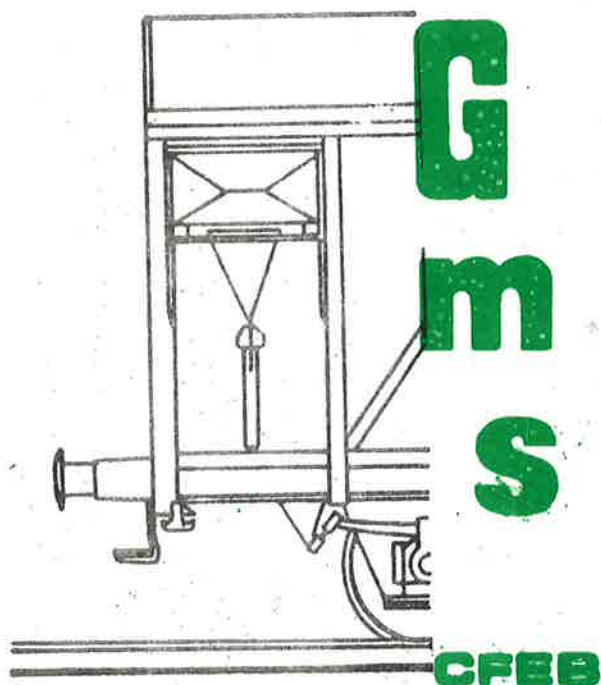
annonce la sortie prochaine d'un poster représentant un dessin de la nouvelle motrice articulée circulant sur nos lignes de la Côte et du Hainaut; il a été tiré aux dimensions de 70 cm x 50 cm.

Le poster pourra être obtenu directement à notre Service Commercial et des Relations Publiques au prix de 80 F. Le prix normal par poster pour les envois par la poste est de 100 F en Belgique et à l'étranger, frais de port et d'emballage y compris.

Pour les envois postaux, un paiement anticipatif par virement à notre C.C.P. n° 000-0003227-26 de la S.N.C.V., 1040 Bruxelles sera effectué et portera la mention "Poster".

Une facture sera adressée sur demande et aucun envoi ne sera exécuté par recommandé.

NB : les chèques émanant de l'étranger seront refusés.



INFORMATIONS

DIGNE

ho

HISTORIQUE

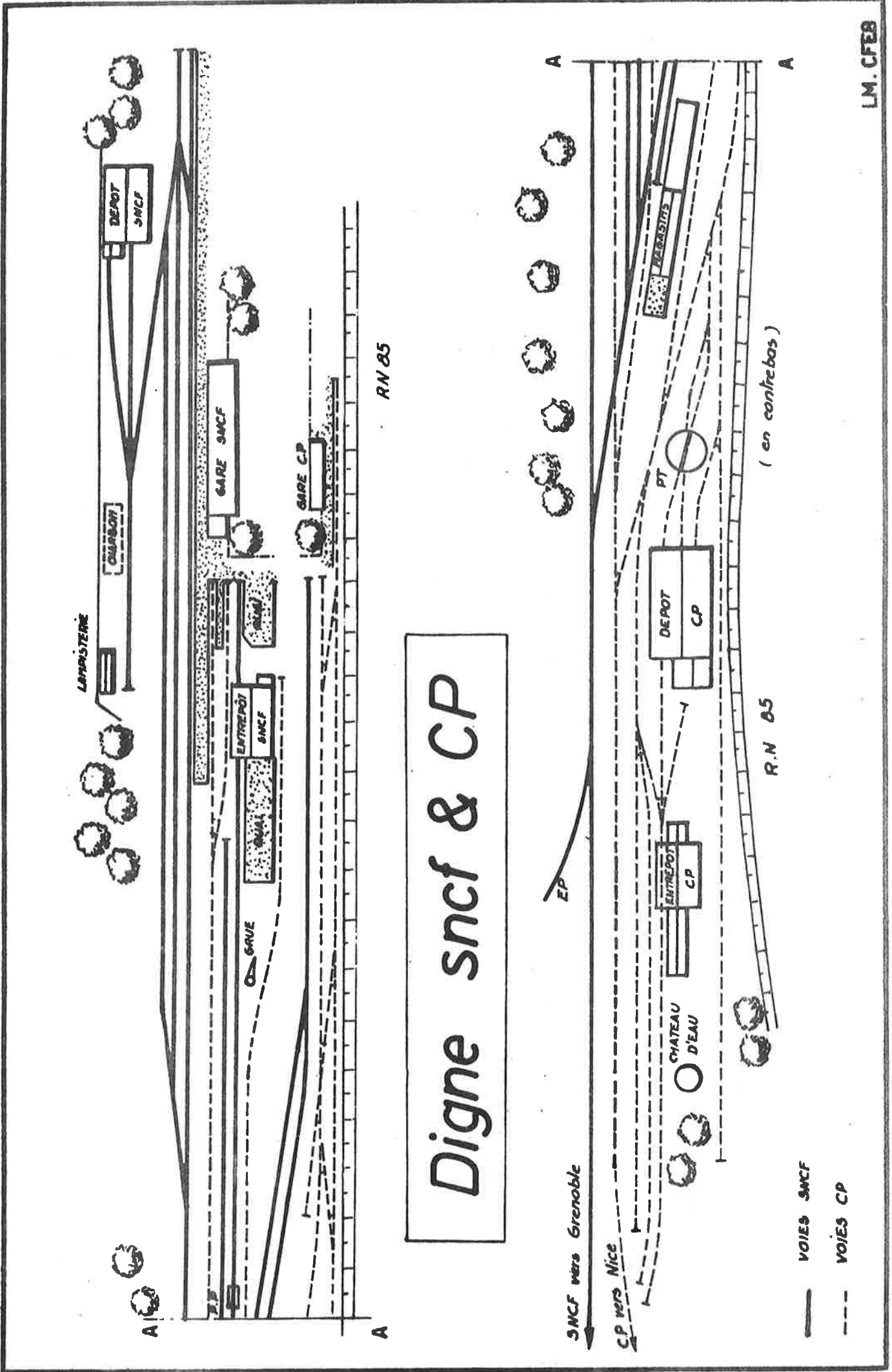
La gare de Digne (station climatique et thermale de plus de 13 000 habitants, chef-lieu du département des Basses-Alpes; carte Michelin n° 81, pli 6) a la particularité d'être le terminus de deux lignes de chemin de fer à écartements différents. La première, la ligne SNCF à voie normale, la relie, à St Auban, à la dorsale Marseille - Grenoble; la seconde, la ligne des Chemins de fer de Provence, à voie métrique, la relie à Nice.

A une époque où le rail était encore roi, cette gare était le point de correspondance des liaisons Hautes - Alpes Côte - d'Azur ainsi que la seconde voie de désenclavement des villages de la vallée du Var, elle était de ce fait un centre ferroviaire particulièrement actif au coeur de cette région montagneuse de l'arrière pays Niçois.

LA GARE

Bien des années ont passé depuis cette glorieuse époque, et seul l'examen des emprises ferroviaires permet d'imaginer l'intense activité qui a dû s'y dérouler.

Le schéma de la page représente la gare dans son état actuel les vastes espaces au nord de la ligne principale laisse supposer des faisceaux voie normale beaucoup plus importants et peut-être même la présence d'un pont tournant!!, au sud, la configuration des voies, en majorité CP, semble inchangée.



Digne sncf & CP

La particularité de cette gare est de disposer de BV, dépôts, entrepôts tant pour la voie normale que pour la voie métrique, ce qui augmente son intérêt.

LA REALISATION EN HO

Pour la réalisation en HO, la disposition en long des bâtiments aurait nécessité un local plus important qu'une pièce d'habitation classique il a donc été nécessaire d'amputer certaines parties de la gare prototype tout en conservant les traits caractéristiques du plan original comme par exemple les imbrications voie normale - voie étroite.

Le plan de la page est un exemple de transposition, la comparaison des deux dessins permet de constater que c'est surtout la partie sud qui a été comprimée, la suppression d'une voie au nord aurait sérieusement compromis la sortie des locomotives. L'embranchement particulier (EP) a été déplacé et un tiroir a été ajouté afin d'éviter que la locomotive soit engagée dans le tunnel (inexistant dans la réalité) lorsqu'elle effectue des manoeuvres en gare. Malgré ces modifications, la gare n'en conserve pas moins tout son intérêt et les possibilités de mouvements restent nombreuses.

La reproduction des bâtiments existants peut être, pour certains amateurs, un problème insurmontable, nous nous sommes donc axés vers les productions commerciales classiques. Les dépôts (1) et (11) seront réalisés au moyen de la référence 9438 de Kibri, les colombages seront au préalable "masqués" pour enlever le caractère germanique de ces bâtiments; pour la remise SNCF (1) la petite annexe sera de plus supprimée. Pour l'entrepôt CP (12), nous opterons pour la référence 659 de Pola. Le reste des bâtiments sera réalisé au moyen de productions Jouef:

gare SNCF (2) réf. Jouef 1979 gare de Neuvy
gare CP (3) réf. Jouef 1985 gare de Villeneuve
entrepôt (5) réf. Jouef 1022
château d'eau réf. Jouef 1035

Toutes les maquettes implantées sur le module seront traitées avec des couleurs claires (réf. Humbrol n° 71,90 et 95) pour reproduire au mieux l'altération due au soleil typique à cette région.

LE MATERIEL

Il m'est difficile de cerner ce problème sur base de mes rares passages à Digne. Le matériel SNCF que l'on trouve dans le commerce et qui a transité par Digne se résume à des locomotives à vapeur 141 R (Jouef, Lima, Tab, Tenshodo), des locomotives diesel BB 63000 (Roco), des autorails panoramiques (Jouef), des autorails X 4500 (Jouef) et RGP (Lima). Le matériel remorqué est limité à des voitures à bogies modernisées (Jouef 5101 à 04).

En voie métrique, c'est beaucoup plus difficile, il n'existe pratiquement que les productions Gécomodel (locotracteur BB n°401) et Mougel (autorail Billard A 150 D2 et remorque R 210, D et D2). Le matériel remorqué peut être obtenu chez Gécomodel (couvert, plat, tombereau) ou par la transformation de wagons Bémo (suppression de l'essieu médian et raccourcissement de la caisse).

voir Voies Ferrées n°4 page 89
voir Loco - Revue n°12/81 page 959



Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünnerbein oHG



märklin

SONDERMODELLE

ERSCHEINEN NICHT
IM KATALOG

WAGONS SPECIAUX

HORS CATALOGUE

4535 Bell Kühlwagen (Schweiz)	13.-
4565 Faxe Bierwagen (Dänemark)	14.50
4566 Wasa Güterwagen (Schweden)	12.-
4567 Gösser Bierwagen (Österreich)	14.50
4568 Valio-Finland Kühlwagen (Belgien)	14.50
4569 Pabst Bierwagen (USA)	14.50

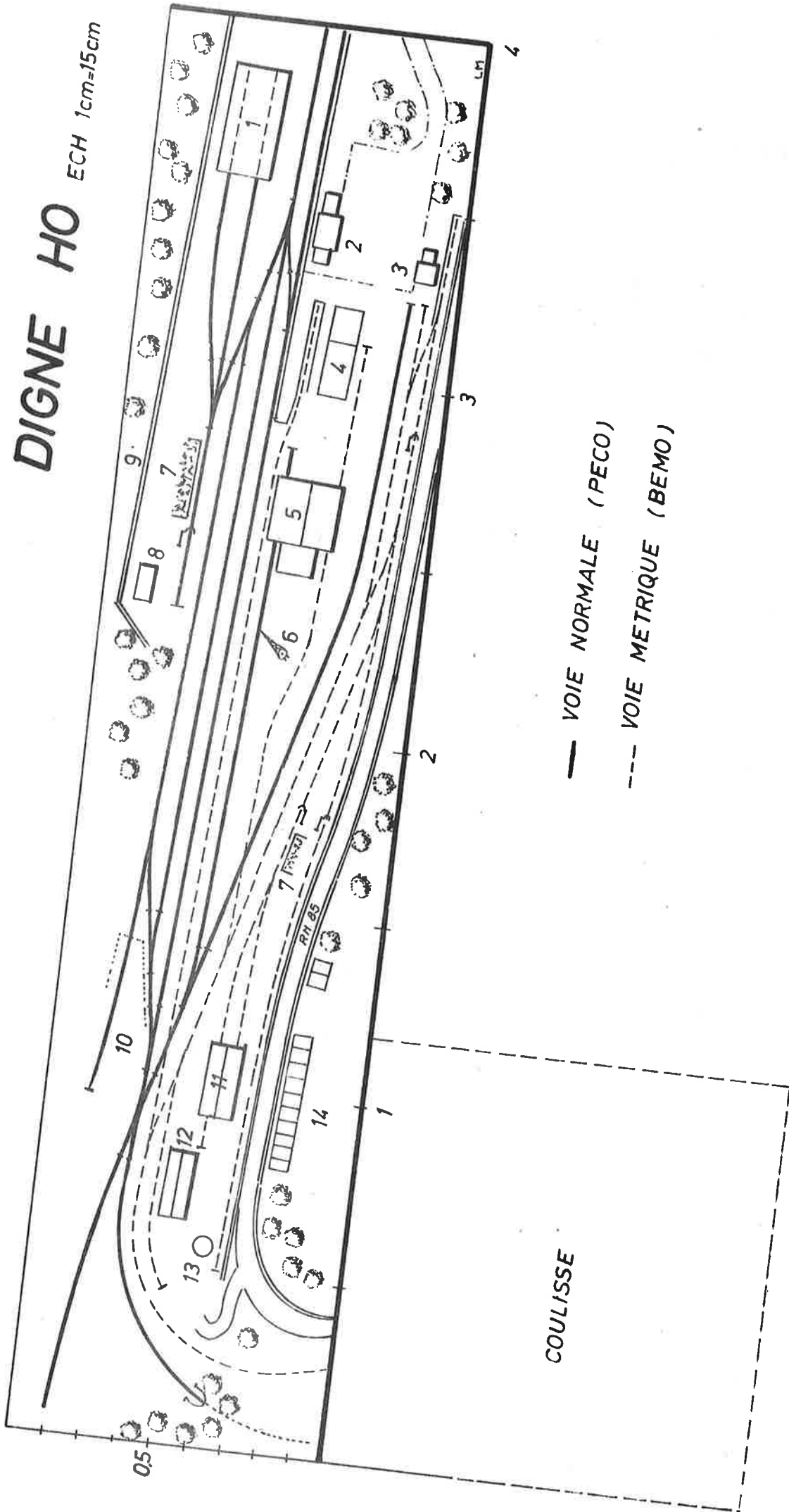
Lieferung ungefähr September / Oktober 82

Livraison environ Septembre / Octobre 82

NEU!

NOUVEAU!

DIGNE HO ECH 1cm=15cm



— VOIE NORMALE (PECO)
--- VOIE METRIQUE (BEMO)

COULISSE

TRAFIC

Le fait que la gare soit située en fin de ligne a une influence sur le trafic marchandises qui sera par conséquent limité aux réceptions de wagons par les entreprises locales et à leur réexpédition. Le trafic voyageurs sera constitué de navettes omnibus sous la forme de trains MV essentiellement composés de 3 véhicules (1 ou 2 voitures + 2 ou 1 wagons marchandises) ou d'autorails. Des liaisons Alpes - Azur seront assurées par des autorails panoramiques et RGP en correspondance avec les CP (voir horaire).

Les mouvements CP seront axés sur des réceptions de marchandises destinées à être transbordées sur des wagons voie normale de même que des expéditions vers les villages de la vallée du Var. Seuls les autorails Billard assureront le trafic voyageurs.

SENS NICE - DIGNE					HORAIRE DU 28 MAI		SENS DIGNE - NICE				
1 A	707 A	3 A	5 MV	7 A	N° DES TRAINS		2 MV	4 A	6 A	708 A	8 A
6.20	7.50	9.10	12.40	17.08	Dép. NICE « Gare du Sud » Arr. ANNOT		10.20	14.05	17.27	19.03	21.26
8.12	9.43	11.02	14.50	18.53	Arr. DIGNE Dép.		8.15	12.15	15.40	17.19	19.41
9.25	11.06	12.25	16.18	20.17			6.30	10.36	14.05	15.48	18.07
a	b				ANNOTATIONS POUR LES CP				a	b	
9.45	11.38	14.22	18.34	19.05	Dép. DIGNE S.N.C.F. Arr. BRIANÇON (1)		10.24	12.27	15.25	17.57	
	16.45	17.90	22.45		GRENOBLE		5.56			14.08	
13.04	14.58	18.08		23.04	GENÈVE		5.53	6.42	11.54	14.03	
14.41	16.22	20.55			Arr. PARIS (Gare de Lyon) Dép.				8.15	10.45	
18.58	21.50	23.25		6.57				0.30		7.42	
F a	F b	*	*	*	ANNOTATIONS CONCERNANT LA S.N.C.F.		*	*	*	F b	F a

CHEMINS DE FER DE LA PROVENCE

Les horaires d'été 1978

MV Autorails Messageries-Voyageurs. 1 A. La lettre A signifie service assuré par autorail.

- a Circulent jusqu'au 23 juin et à partir du 28 août.
- b Circulent en « haute saison » seulement, du 24 juin au 27 août.
- F Ces parcours S.N.C.F. indiqués sont entièrement assurés par voie ferrée.
- * Ces services comportent des trajets en autocars S.N.C.F. entre Digne-Saint-Auben ou Digne - Veynes.
- (1) Des correspondances sont également possibles avec Marseille, se renseigner dans les gares.

L. Mossay

TGV

La millionième réservation dans la rame TGV a été enregistrée le 24 novembre, soit 2 mois à peine après sa mise en service le 27 septembre 1981.

Le taux moyen d'occupation des rames TGV est passé de 54% lors des premières semaines à 68% pour la dernière semaine de novembre 1981.

La SNCF n'escomptait pas atteindre un tel niveau de fréquentation avant l'automne 1983.

des X3800 et 4200 à Digne ?



OUI BIEN SUR MAIS A CONDITION D'AMELIORER LA PRISE DE COURANT !!

1. L'AUTORAIL UNIFIE référence Jouef 7600

La prise de courant ne se fait que sur le bogie moteur, nous allons en ajouter une sur l'autre bogie.

- Enlevons la caisse en châssis en faisant attention aux tenons.
- Enlevons le bogie libre du châssis (1 vis au centre).
- A l'aide d'une mini-perceuse, forer 4 trous $\varnothing 0,3\text{mm}$ dans le dessus du bogie, autour du centre (fig 1).
- Plier 2 cordes à piano de $\varnothing 0,3\text{mm}$ en U, entrer les bouts dans les trous, rabattre les bouts vers les roues et couper à ras des boudins. Etamer les cordes à piano de l'arrière et souder 2 fils électriques fins et souples (fig 2). Fixer au moyen de colle Cyanolit. La corde à piano doit frotter légèrement sur les roues en les laissant tourner librement.
- Enlever le plastique transparent qui forme vitrage (1 vis au dessus du bogie moteur). Introduire les fils par l'ouverture pratiquée près du centre du bogie libre, remonter ce bogie sur le châssis et amener les fils par le toit, raccorder les ensuite aux bornes du moteur.
- Un meilleur résultat est obtenu en lestant le bogie.
- Les opérations de remontage peuvent être effectuées.

Le nec plus ultra consiste à faire la même opération avec la remorque et de ramener les fils vers la motrice. Il faudrait dans ce cas remplacer les attelages par une barre rigide en pratiquant comme suit:

- Prendre une grosse attache en laiton pour fils électriques, forer 2 trous $\varnothing 4,25\text{mm}$ distants de 32mm de centre à centre (fig 3) (fig 3). Couper autour des trous pour avoir une barre régulière (fig 4), plier pour ramener les centres des trous à une mesure compatible avec le rayon minimum de vos courbes (fig 5).
- Lester et effectuer le remontage.

Fig.1

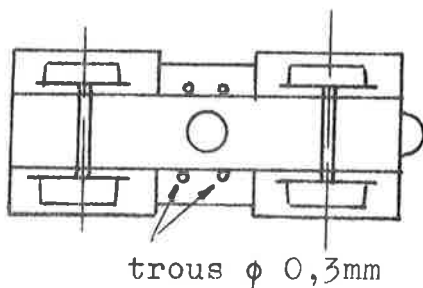


Fig.2

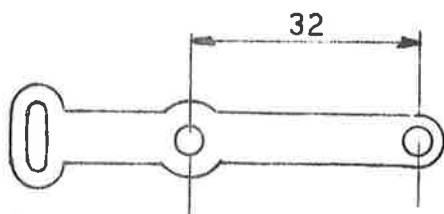
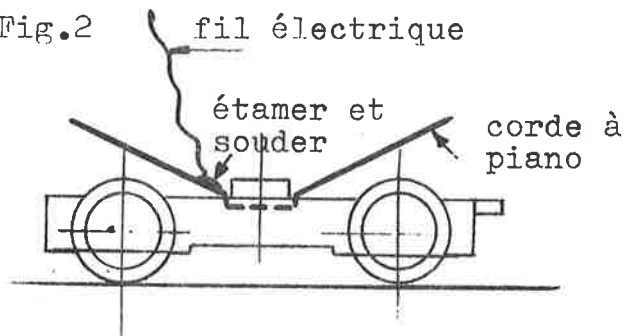


Fig.3

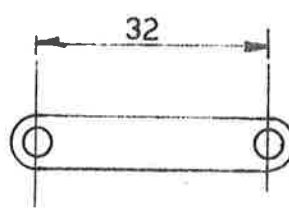


Fig.4

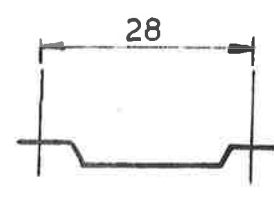


Fig.5

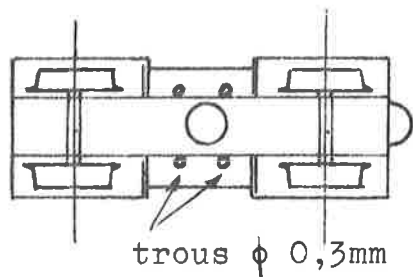
2. LE PANORAMIQUE référence Jouef 8520

Pour ce véhicule les opérations de fixation des cordes à piano sont identiques à celles pratiquées pour l'autorail unifié, il importe ensuite d'enlever le plastique transparent formant vitrage au dessus du bogie libre et de souder les fils venant du bogie au culot de l'ampoule d'éclairage. On peut également amener les fils le long du fond de l'autorail et les souder aux bornes du moteur, pour cela enlever le fond (2 vis) et passer les fils. (Fig.6 et 7)

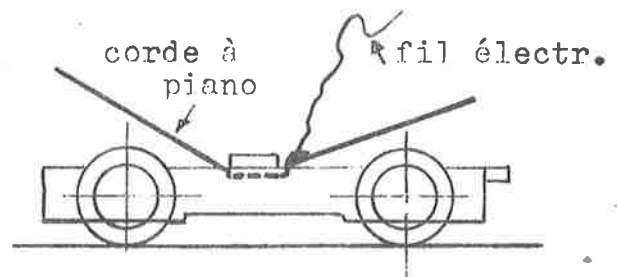
Avant d'effectuer le remontage lester l'autorail.

Deux opérations simples, à portée de tous et dont le résultat est surprenant.

Fig.6 et 7



Jean Léonard



+++++

L'AIGUILLAGE MARKLIN 2271...

Après avoir légèrement modifié l'aiguillage pour pouvoir rouler en bi-système (voir EV n°50), nous avons procédé à des essais de plus de cinquante modèles de machines récentes et anciennes (parfois âgées de plus de 25 ans) ainsi que d'un grand nombre de wagons de différentes marques.

Pour les motrices Märklin ayant un patin normal, pas de problème, si ce n'est parfois un léger court-circuit au passage des rails internes (ceux-ci étant maintenant alimentés par les rails extérieurs). Ce léger court-circuit se remarque d'ailleurs sur certains appareils anciens non modifiés de la marque.

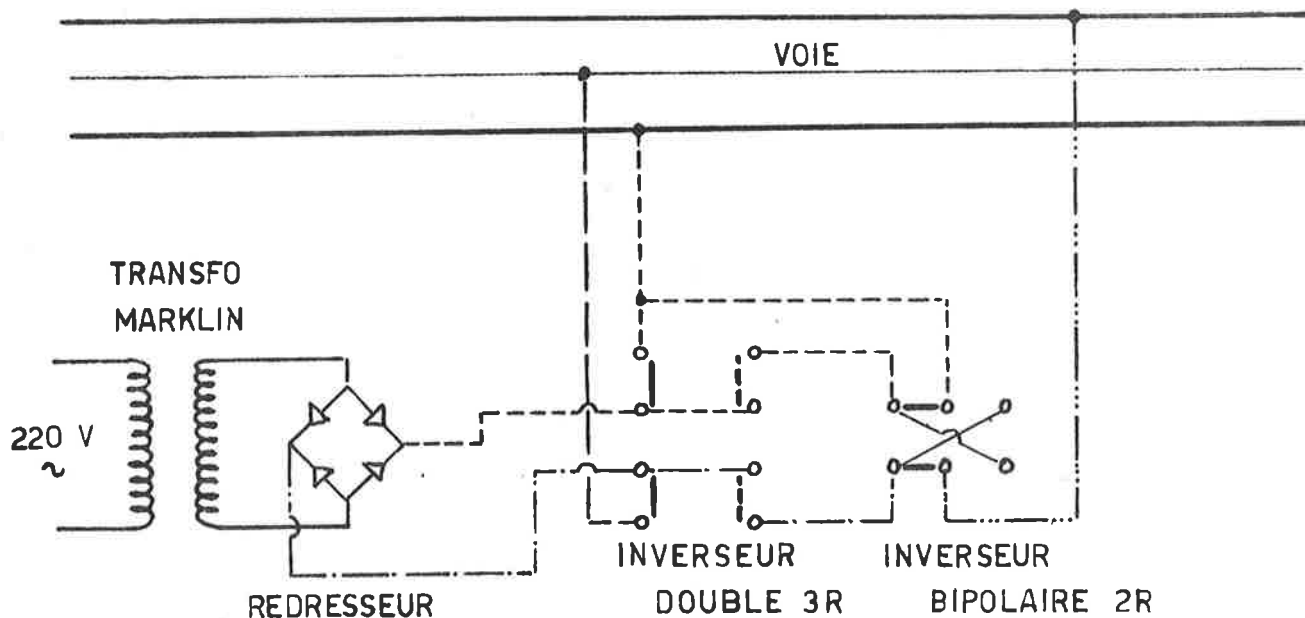
Nous avons encore fait des essais de matériel 2 rails Fleischmann, Hornby, Hamo, Electrotren, Trix, Piko, et même des old timer américains de Rivarossi etc (!!!! en bref tout le musée de Jean-Marie....c'est tout dire!), force est de constater que le passage est pratiquement parfait pour toutes les marques et modèles essayés, la perfection n'étant pas de ce monde.

Nous pouvons en conclure que les adeptes du système 3 rails

peuvent employer ces aiguillages en toute confiance.

Pour ceux qui utilisent le Bi-système sur certains tronçons ou sur l'entièreté de leur réseau, ils peuvent employer en confiance ces aiguillages après y avoir apporté une légère modification d'alimentation électrique, même si, pour les puristes, ils ne sont pas aux normes. Après tout, l'important c'est que le matériel passe convenablement. (!!!! non censuré)

La condition de passage du matériel roulant est que l'écartement des roues se situe entre 13,9 et 14,2 mm, ce qui laisse beaucoup de tolérance et ceci quelle que soit la hauteur du boudin (!! !!§°+& qu'est chest cha). Pour alimenter les rails internes, vous pouvez introduire un fil électrique entre les rails et le travelage ou introduire une attache en laiton pour fils électriques préalablement étamée et la souder aux fils correspondants (couper l'excédent). Le branchement 2 rails et 3 rails se fait comme indiqué sur le schéma ci-dessous.



Le moteur Märklin étant un moteur universel, il s'accommode aussi bien du courant continu que de l'alternatif, le roulement n'en est que plus souple, surtout le ralenti.

Pour les irréductibles, qui veulent absolument rouler en alternatif sur le 3 rails, il suffit d'intercaler le redresseur entre les inverseurs. Quel que soit le système employé, nous vous en souhaitons beaucoup de plaisir et de satisfaction.

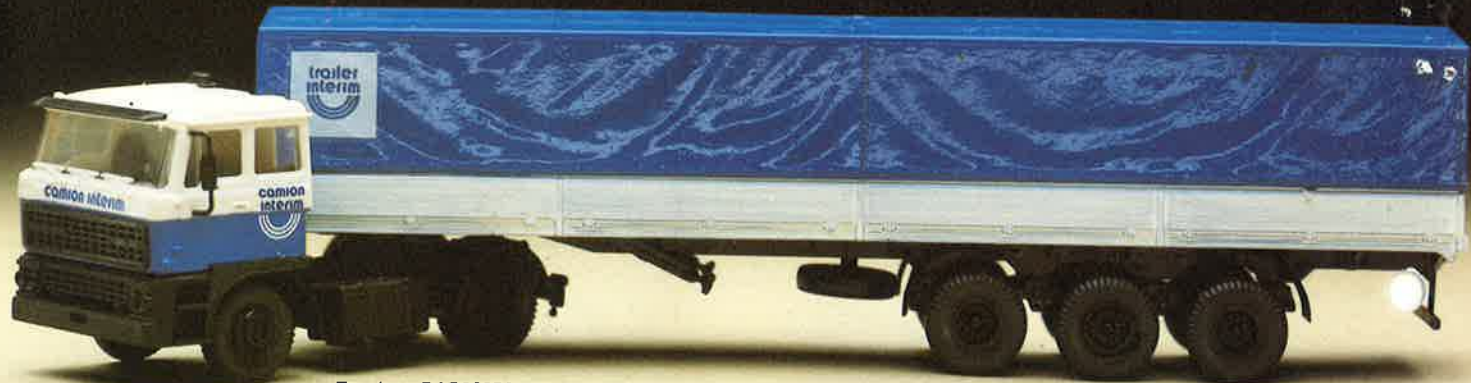
J.M Simonis
J. Léonard

... PAS MAL DU TOUT



Tracteur MERCEDES-BENZ 1928S, avec semi-remorque 3 essieux, du service «Fruits et Légumes» des Etablissements DELHAIZE et Cie - le lion - S.A. Cette société est le n°2 de la distribution en Belgique et possède un charroi très important.

1001 DELHAIZE-LE-LION



1011 CAMION INTERIM

Tracteur DAF 2805 DKSE, de CAMION INTERIM, le n°1 de la location de véhicules industriels en Belgique (650 véhicules). La semi-remorque est aux couleurs d'une société-sœur, la S.A. TRAILER INTERIM, spécialisée dans la location de remorques et semi-remorques.



Tracteur MERCEDES-BENZ 1928S, avec semi-remorque de la S.A. Brasserie PIEDBŒUF. Cette très grande brasserie (mieux connue sous le nom de la bière JUPILER) utilise 1035 véhicules, dont pour le gros tonnage des VOLVO (F10 et Globetrotter) et SCANIA.

1021 JUPILER

CREATION · PRODUCTION · DIFFUSION

HEBECO

Henry, Henry, Becker & Co. sprl

GES-CENTER

Rue du Palais, 151-153
B-4800 VERVIERS (Belgique)
☎ 087/223737 & 220181

THE BELGIAN
MINI-TRUCKS



Distribué en Belgique
par les Ets. DE CUYPER



* HEBECO sprl - 1982

CAMION DE COLLECTION A L'ECHELLE HO 1/87
avec publicité de sociétés belges.
TIRAGE LIMITE (1000 expl.) — MONTAGE ARTISANAL.

Imp. KLIEMO sprl

