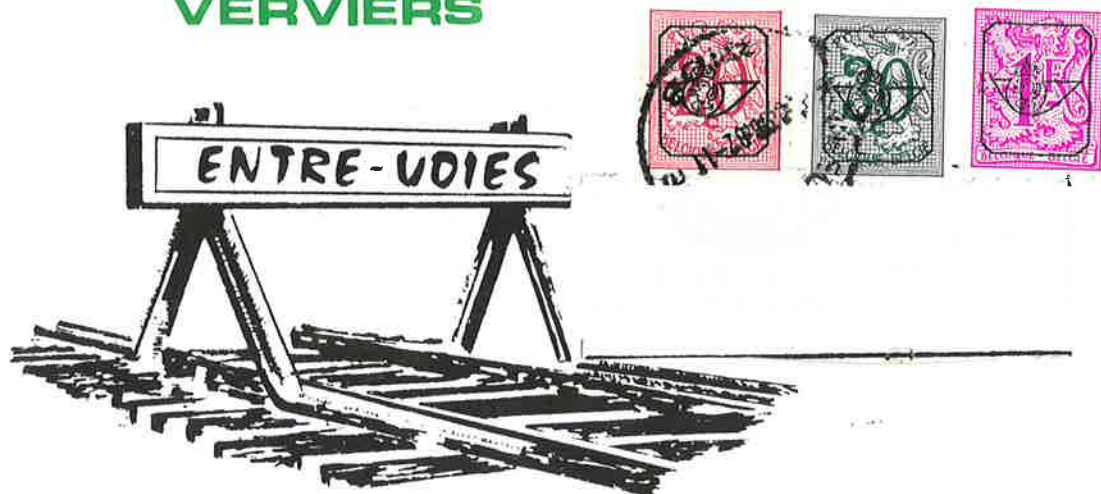
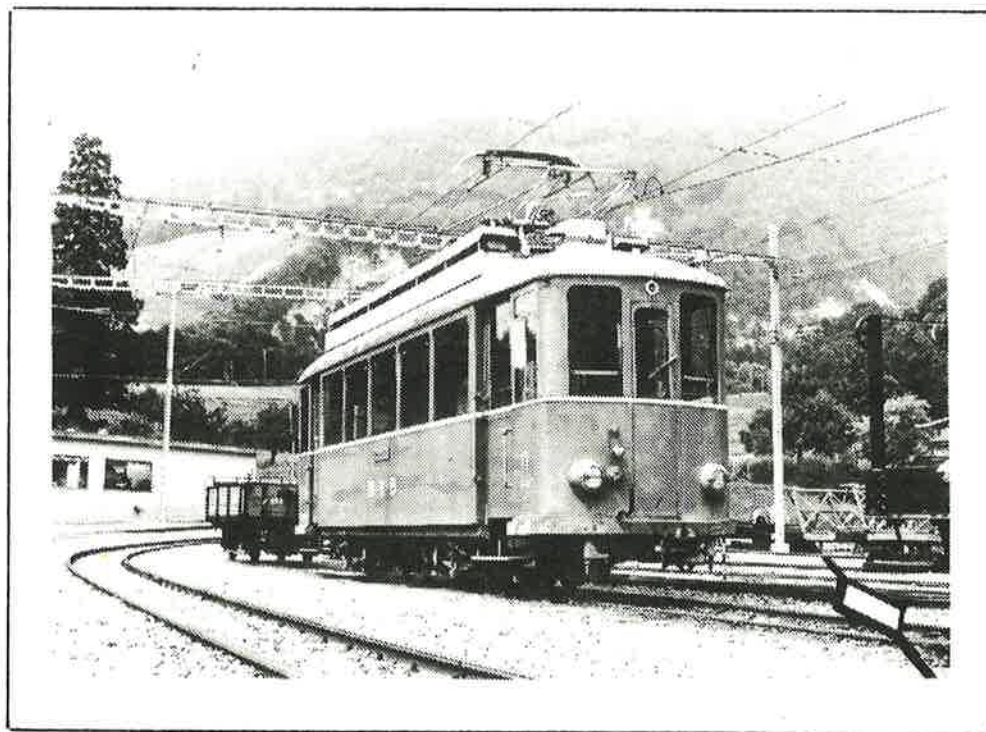


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



ENTRE-VOIES



25 frs

JUILLET 1982

N° 56

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

ENTRE - VOIES

CFEB

sommaire

<u>NUMERO 56</u>	<u>JUILLET - AOUT</u>	<u>1982</u>
L'ORIENT EXPRESS REPREND DU SERVICE		3
ACTIVITES DU CFEB		4
COURRIER DU LECTEUR		5
NOUVELLES DIVERSES		7
LE BVB		11
LE RESEAU INDUSTRIEL		16
LES CLOTURES (suite et fin)		20

couverture

Motrice n°17 du BVB à Bévioux-Dépôt le
23/6/1981 (cliché 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 a.s.bl (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

L'ORIENT EXPRESS REPREND DU SERVICE

Ce sera comme aux années folles, mais vous n'irez pas à Istanbul.

Car ce train qu'on remet en ligne juste un an avant son centenaire, c'est le Venise-Simplon-Orient-Express, VSOE, qui trace son sillon de Londres à Venise, comme son illustre ancêtre lancé par notre compatriote Georges Nagelmackers. Charterisé par une société privée, il fait désormais revivre, trois fois par semaine, la grande époque du train le plus prestigieux du début de notre siècle.

Son propriétaire a racheté quelques vieilles voitures que la compagnie des Wagons lits venait de désarmer. Voitures lits ou restaurants, il les a fait remettre en état. Dans leur état original, telles que des artistes les avaient décorées avant 1920. Chacune a sa personnalité, son charme, son luxe. Elles y auront gagné sans doute en confort, car, sans toucher à leur forme, on les a un peu réaménagées, pour répondre aux exigences du temps présent.

Douze voitures-lits, les fameux sleepings que Maurice Dekobra a fait hanter par une célèbre "madone", deux restaurants et un bar salon, le tout dans l'atmosphère de l'après 14-18, sur les traces d'illustres voyageurs comme Baden Powell ou Mata Hari... voilà le moment de rêve que l'on peut s'offrir entre Londres et Venise, à moins qu'on n'y monte qu'à Paris ou à Milan.

Mais il ne s'agit pas seulement de "croisière" ferroviaire: son horaire régulier rend le VSOE accessible aux hommes d'affaires et aux touristes qui voudraient - une fois n'est pas coutume - substituer au confort moderne des grands internationaux le charme vieillot d'un train d'hier, le luxe inimitable d'antan.

Tout a été prévu pour que le voyage soit une fête.

Le train prend le ferry-boat entre Douvres et Boulogne; à ce moment, la veranda, point le plus haut du navire, est exclusivement réservée aux voyageurs du VSOE; quel coup d'œil pour ces derniers, dans ce bras de mer à la circulation particulièrement dense!

Le bar salon est animé chaque soir par un pianiste qui joue jusqu'à ce que le dernier passager décide d'aller se coucher. Petit déjeuner et plats froids sont servis dans les compartiments, tandis que les deux restau-

rants invitent, en trois services, à déguster les préparations de chefs renommés. L'été dessinera dans les fenêtres du train des paysages de qualité, que l'on pense aux vignobles de la Côte d'Or ou à la vallée du Rhone enfilée de Brigue à Lausanne, entre deux flancs de montagnes indescriptiblement belles.

Sans doute le billet est-il onéreux. Mais le VSOE est à l'express contemporain ce que la Rolls est à une berline 2000 cc "de série". D'autant que le prix offert comprend tout, jusqu'à la mondre taxe. Disons, à titre d'exemple, que l'aller Londres-Venise est facturé 250 livres sterling.

La réservation des places, c'est l'affaire des agences de voyages, qui peuvent, en plus, donner quantité de renseignements complémentaires. Nous nous sommes contentés de vous en dire quelques mois après la visite du VSOE, présenté à la presse et au public fin avril en gare de Bruxelles Q.L. Quelques mots seulement: nous avons vite rangé le stylo pour laisser travailler le petit oiseau, qui vous en dira plus, dans les vraies formes, les vraies couleurs, dans l'univers de rêve qui attend les clients du VSOE.

Signalons toutefois que pour les photographes et la télévision, les exploitants du VSOE avaient engagé des modèles habillés à l'ancienne et parés de bijoux, histoire de faire vivant. Toutes les tables étaient dressées dans les deux voitures-restaurants et de petits bouquets printaniers ornaient les compartiments tantôt en position de jour, tantôt prêts pour la nuit, tantôt en communication deux par deux.

Peut-être le tapis rouge qui bordait la rame n'a-t-il pas donné, dans les photos en couleurs une idée exacte de la livrée des voitures. Le bleu nuit se teinte de violet tant le tapis s'y mire, aidé en cela par d'infatigables nettoyeurs.

Il faut encore préciser que les chasseurs d'images de la presse n'ont pas laissé passer une si belle occasion de mitrailler pacifiquement: ils vinrent très nombreux. Nous en tirons la conclusion que si les "ferroviaires" se passionnent pour ce fabuleux ancêtre, le grand public n'y rest pas indifférent; le produit, convenons-en, est vraiment d'exception, et nous ne doutons pas qu'il rencontre un succès digne de l'offre.

ACTIVITES du CFEB

Réunions

VENDREDI 27 AOUT 1982

Avec Pierre Perret vous en avez appris beaucoup sur l'article! par José Heroufosse vous saurez tout sur les autorails belges des origines à nos jours. Car qui peut, mieux que lui, aborder un tel sujet; pour en être convaincu, il suffit de lire ou relire l'étude très complète que notre ami a publiée dans EV n° 3 à 9 (épuisé) ainsi que dans le n° 130 de Rail et Traction. Il va de soit qu'une projection de diapositives servira de support à cet exposé.

De plus, cette réunion sera celle des retrouvailles, celle ou vous nous conterez les anecdotes (ferroviaires bien sur!!) de vos vacances.

Dans votre agenda, le 27 août. EN ROUGE CFEB . Pourquoi ne pas y venir en famille?



JEUDI 9 SEPTEMBRE

Poursuite de l'ABC du modélisme ferroviaire sous la direction de notre ami Kurt. Bizarre ce Kurt, quand on pense qu'il y a à peine deux ans notre prof' en herbe n'y connaissait presque rien. Ou diable a-t-il bien pu apprendre tout cela?

Peuh!! c'est simple, il a écouté, regardé et appliqué ce que d'autres faisaient.

Pourquoi ne pas faire comme lui et venir l'écouter.

+++++

Infos

SNCB

La SNCB nous informe que le musée du Chemin de Fer met en vente une brochure en langue française et néerlandaise concernant l'historique du rail.

Ce document de 100 pages comprenant 43 figures et 2 planches peut être obtenu au prix de 200 frs par virement de cette somme au CCP 000-0249600-19 du bureau des informations concernant les adjudications 89 rue de France 1070 Bruxelles en mentionnant "Historique du rail".

L'Atelier des Réparations et d'Entretien des wagons de Voroux Goreux organise deux journées portes ouvertes le 11 septembre de 13 à 19h et le 12 septembre de 10 à 19h.

A cette occasion, le club liégeois ALAF animera un réseau HO et présentera du matériel marchandises en miniature.

Echange

A. Damhaut 96 rue des Trois Grands 4030 GRIVEGNEE échangerait en Rowa:

- 1 wagon Leipzig DR réf 2068 contre un wagon réf 2067
- 1 wagon DB Expressgut réf 3017 contre un Gepäckwagen MPw4 réf 3018

Le
courrier
des lecteurs

On nous demande:

SUITE A L'ARTICLE PARU DANS EV 55, POURQUOI A-T-IL FALLUT ADJOINDRE UN QUATRIEME PANTO AUX LOCOS SERIE 16 DE LA SNCB QUI SE RENDAIENT ENSUISSE ?

R- A notre avis, le placement de ce panto se justifie uniquement par la différence du gabarit caténaire des SBB-CFF.

POUVEZ-VOUS ME RENSEIGNER SUR LA SIGNIFICATION DES ABREVIATIONS SNCB UTILISEES DANS LA RUBRIQUE "NOUVELLES DIVERSES" ? NE POURRAIT-ON PAS PUBLIER UNE LISTE COMPLETE DE CELLES-CI.

R- En fait l'utilisation de toutes ces abréviations constitue une facilité pour le rédacteur mais peut être un obstacle pour le lecteur peu familiarisé à celles-ci. Il n'est pas possible de publier une liste reprenant la signification de ces abréviations dans le cadre de cette rubrique, toutefois nous vous conseillons de vous reporter aux revues ci-dessous qui ont déjà publiés des articles à ce sujet.

Transfer n°14 juillet 1980 pages 20 à 28

Le Rail 01/78 pages 9 à 12

Annexe 1 de la carte des Voies Ferrées Belges (GTF)

Au Fil du Rail de F. Lebbe (liste des Dépôts et Annexes)

POUVEZ-VOUS ME DOCUMENTER SUR LES DIVERS TRANSPORTS DE FONTE PAR RAIL ?

R- Le transport de fonte liquide par rail est utilisé par de nombreux complexes sidérurgiques, les énumérer serait assez difficile, toutefois la sidérurgie liégeoise a apporté une part importante à l'évolution de ce mode de transport. Il faut savoir que les premiers essais furent effectués dès 1963 afin d'alimenter l'aciérie de Chertal de la société Espérance-Longdoz au départ des hauts fourneaux de Seraing. Le parc était constitué de 8 wagons mélangeurs à 16 essieux d'une capacité de 125t. La température de la fonte est comprise entre 1200 et 1300°, on peut considérer que la perte moyenne de température est de l'ordre de 2° à l'heure.

A titre d'essai, certains transports de fonte ont été organisés au départ d'autres complexes sidérurgiques notamment:

- juillet 64 Couillet-Chertal 110 km en 3h
composition du convoi: diesel SNCB - tombereau lest - torpille n°7 - fourgon SNCB
- novembre 64 Hagondange(F) - Chertal 303 km en 12h
décembre composition du convoi: diesel(+) - voiture SNCB intercalaire - torpille n°5 - intercalaire fourgon SNCB
- avril 65 Oberhausen(D) - Chertal 163 km en 9h30
composition du convoi: diesel(+) - voiture SNCB torpille n°6 - 2 wagons plats - torpille n°8 - 2 wagons plats - torpille n°2 - fourgon SNCB

Depuis de nombreux transports furent effectués, principalement au départ de Couillet. Ces convois étaient composés de 2,3 ou 4 torpilles avec des wagons tombereau intercalaires lestés à 36t (freinage).

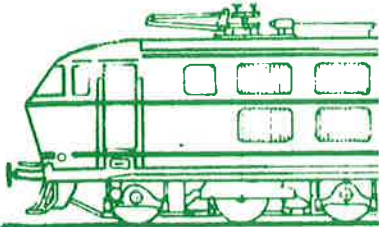
En ce qui concerne le trafic entre Seraing et Chertal la longueur des convois est limitée à 6 torpilles avec leurs intercalaires.

(+) Il est utile de signaler que la traction hors-frontière était assurée par des engins du réseau considéré, nous ne disposons malheureusement pas de renseignements à ce sujet si ce n'est que pour le voyage d'avril 65 ou la traction dans la rampe d'Herzogenrath était assurée par une Br 50 en tête du convoi et une autre Br 50 en passe.

En novembre 65 un transport devait être effectué depuis Esch (L) avec la composition suivante loco SNCB type 202 - voiture SNCB 1e cl - torpille n°4 - fourgon SNCB

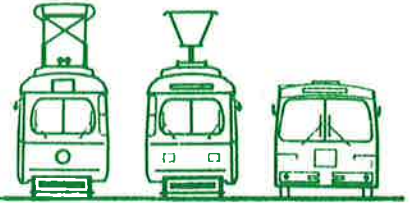
EV

Le GTF vient, à l'occasion de l'Exposition des moyens de transport dans la vallée de l'Ourthe, d'éditer un n° spécial de sa revue Trans Fer. Cette brochure de 60 pages agrémentée de 35 photos, traite des moyens de transport Fluviaux et ferroviaires dans la vallée de l'Ourthe. Elle peut être obtenue par versement de 100 fbs au compte 240-0380489-59 de GTF asbl BP 191 à 4000 Liège 1 en mentionnant N° spécial TF Histoire des moyens de transport dans la vallée de l'Ourthe.



NOUVELLES DIVERSES

ML et JC MICHEL



A LA SNCB

- Du 28/4 au 9/7 a eu lieu, à la demande de l'armée, le remplacement des traverses défectueuses sur la section Hindel à Aubel de la ligne 38 (BK 39 à BK 33). Pour assurer cette première phase des travaux se sont succédés en tête du train du service VT les 9210 - 11 et 15 du dépôt d'Angleur-Ourthe. Il faut rappeler que cette section est fermée à tout trafic depuis 1961. A quand la section Battice - Aubel soit de la BK 23 à la BK 33?
- La 5166 LK sert actuellement comme machine d'initiation aux conducteurs de FNDM en vue de l'affectation prochaine de 51 à ce dépôt en remplacement des 59 qui descendront progressivement aux services du port.
- La 7504 sortie de FAZ le 16/6 est affectée à FNDM avec sa soeur la 7506. Elles sont toujours garées actuellement et n'auront pas de services avant septembre.
- Les 64 de FHS sont garées depuis le mois de mai. De temps en temps, l'une ou l'autre sort encore pour assurer un dépannage. Savez-vous que NK avait demandé pour obtenir ces machines, mais malheureusement la demande a été refusée.
- Le 7/7 la 6081 de FHS a été transférée à NK mais est marquée comme la 6076 du X de la retraite à brève échéance. A noter qu'à partir du mois de septembre, "les bleus" (55 à chauffage électrique) seront définitivement affectées à NK.
- SALZINNES la 7103 de FNDM n'est pas prête de sortir; son moteur vient d'être placé sur la 7002 FNDM et il n'y a pas de moteur disponible actuellement.
 - la 5936 de FKR qui était sortie des écritures par suite d'un accident est maintenant en cours de réparation.
 - la 5926 quand à elle vient d'entrer en grande révision
 - la 6235 FDR va être équipée du chauffage électrique à titre d'essai.
 - enfin les 6232 et 36 FLS viennent d'être équipées de phares à iodes semblables à ceux des locos de la série 27
- La 6005 FKR continue depuis sa sortie à donner de bons résultats coté moteur, elle n'assure encore actuellement que des HKM sur Schaerbeek et Anvers. S'il est tellement question de restrictions actuellement, pourquoi avoir équipé cette locomotive d'un alternateur pour tracter des HKM alors que son emploi serait certainement plus justifié à NK (son ex-dépôt) en tête des HKV que se partagent les 55 bleus (296/297 et 198/199).

- MONTZEN le 4901 a été transféré à NK et devient véhicule ES
le 4911 remorqué par la 5503 est parti le 11/7 à MBX
via Jemelle pour remotorisation et affectation probable à l'ES
le CF3V ne désirant plus en acquérir.

A partir du mois de septembre, ce ne sont plus les 82 de FVY
qui iront à Losheimergraben, mais les 84 de GMN.

A LA SNCV HAINAUT

- Situation du matériel articulé au 31/7

6100, 12, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 29, 30, 35, 36, 39, 40, 41
et 42; les deux dernières ayant été livrées les 19 et 21 avril

- Matériel déclassé

Les services avec remorques sont supprimés depuis fin mais. De
ce fait toutes les remorques BLC(9550 à 9563) et Standard (9514
et 9515) ont été démolies, à l'exclusion des véhicules préservés
pour diverses associations. La type N 9442 a également été
démolie.

La motrice type S VT 9041 a été déclassée et démotorisée, elle
se trouve à Jumet, sa caisse est posée sur des bogies type N.

Les motrices type N (9270 à 9287) ont été démolies à l'excepti-
on des unités préservées, c'est ainsi que la 9287, qui a re-
trouvé son numéro d'origine 10485 se trouve exposée à Woluwé.

- Suppression des lignes 85/86 (voir Trans-Fer n°23)
- La mise en service du pré-métro entre Monceau et Fontaine l'E

Depuis le lundi 21 juin, trois nouvelles stations de pré-métro
ont été mises en service, il s'agit des stations MORGNIES, LE-
ERNES et PARADIS.

Les trams quittent l'ancienne ligne à l'arrêt Monceau(rue du
Moulin) et rejoignent l'ancienne ligne par un raccordement pro-
visoire situé sur le toit de la future station NOUVEAU PHILIPPE
à Fontaine l'Evêque. Cette inauguration vise les lignes 89, 90
et 92.

La SNCV a entamé immédiatement le démontage de l'ancienne ligne
pour permettre l'élargissement de la voirie. Les voies ont été
récupérées, car elles dataient seulement de deux ans, pour être
réutilisées sur la section Anderlues - Thuin de la ligne 92.
Suite à cette nouvelle mise en service, des motrices à moustaches
du dépôt de Charleroi ont été mutées à Anderlues tandis
que quelques motrices classiques ont rejoint le dépôt de Char-
leroi. Elles peuvent circuler exclusivement sur la ligne 41
qui n'emprunte pas encore le pré-métro.

A LA SNCV OSTENDE

- Situation du matériel articulé au 31/7

6000 (à la BN), 6101, 02 (à trois caisses et en livrée bleue)
04, 05, 06, 08, 09, 10, 11, 13 (à l'origine à Charleroi), 17,
18, 19, 20, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 43,
44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53 et 54. Toutes sont

équipées du panto unijambiste sauf les 6101 à 6110, 6132 et la 6000 qui sont dotées d'un Steeman. Ce matériel assure la quasi totalité des services. Sporadiquement on rencontre encore une rame SO et des types S classiques pour des services partiels(hippodrome).

- Type S et SO - Remorques N et SDT

Suite à la réception du matériel articulé, de nombreuses voitures anciennes ont été démolies.

Au 31/7 il subsistait:

type SO : 9000, 05; 06, 07, 08(décorée en bleu et jaune!), 09, 10, 12(déclassée au fond du dépôt), 13, 14, 17, 18, 22, 26, 27 et 28

type S : 9097, 9113, 14 et 15

type SE : 9098

rame SE : 9102 + 9104

remorques N : 9445, 46, 49, 50, 54, 57, 58, 61, 64 et 65

remorques Destelbergen : 9516, 17, 18, 19, 36, 37, 38, 39, 40 et 41

remorques SDT caisse large : 9521, 23, 24, 25, 28, 29 et 30

remorques SDT caisse étroite : 9532 et 34

- Rame TTO

Au cours de l'été, on voit circuler quelquefois la rame TTO composée de la motrice 9985(ex 9291 ex 9817) de deux remorques Sdt 9944(ex 9520) et 19211 ainsi que d'un wagon aménagé en fourgon.

- Les motrices articulées et la chaleur !!

Si ces nouveaux véhicules ont fière allure, s'ils roulent très bien et en douceur, on peut toutefois regretter que l'aération intérieure est quasi nulle; il n'est pas possible d'ouvrir une seule fenêtre et le conditionnement d'air ne permet pas d'aérer suffisamment la voiture. Il y fait littéralement étouffant!!

- Livrées spéciales

L'articulée 6102 à trois caisses a reçu une très jolie livrée bleu et blanc. Une autre particularité de cette motrice est que la caisse centrale ne dispose d'une porte que d'un côté. La SO 9008 a reçu une livrée jaune et bleu qui représente le sable et la mer, il s'agit de bandes autocollantes qui ont été appliquées sur la caisse et la toiture de la motrice.

A LA STIB

- Essai de la motrice articulée de la SNCV n°6145

Ce véhicule équipé pour la circonstance de bogies à voie normale, a effectué des essais sur la ligne 44 de la STIB pendant la première quinzaine du mois de mai.

- Tram 22

Le dernier tram 22 circulera le samedi 28 aout !!

achetez BELGE et

VERVIETOIS



chez

christiaensen

30 RUE XHAVEE
4800 VERVIERS

Tél 087 311701

SPECIALISTE

märklin *et*

lima

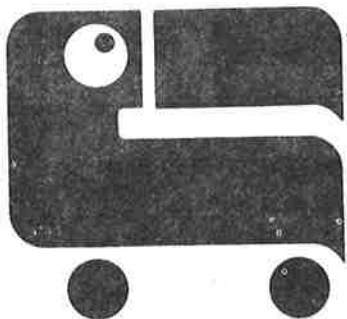
*SUR COMMANDE : ARNOLD - FLEISCHMANN - MINITRIX - TRIX - ROCO - PECO
LILIPUT - RIVAROSSO etc*

Remise club - 10%

Conditions spéciales

jusque - 25%

...moins cher qu'en Allemagne



christiaensen

CONSULTEZ - NOUS

BEX - VILLARS - BRETAYE

Indicateur CFF ligne 25 A

HISTORIQUE ET CARACTERISTIQUES GENERALES

Cette compagnie provient de la fusion en 1942 des compagnies
BGVC (BEX - GRYON - VILLARS - CHESIÈRES)
VB (VILLARS - BRETAYE)

Inaugurations : BEX - BEVIEUX le 10 septembre 1898
ligne à adhérence de 3,4 km
BEVIEUX - GRYON le 4 juin 1900
ligne mixte de 4,8 km
GRYON - VILLARS le 10 juin 1901
ligne à adhérence de 4,3 km
VILLARS - CHESIÈRES le 12 juin 1906
ligne à adhérence de 1,4 km
VILLARS - BRETAYE le 18 décembre 1913
ligne à crémaillère de 3,9 km

Traction : électrique courant continu 650 V

Longueur de la ligne : développement maximum 17,8 km, ramené à
16,4 km après l'amputation de la section
Villars - Chésières en 1961.

Ecartement : métrique

Système de crémaillère : Abt

Livrées du matériel : Gris; bleu ou rouge

Dépôt et ateliers : Bévioux

DESCRIPTION SOMMAIRE DE LA LIGNE

Au départ de Bex CFF, la ligne dessert Bex place du Marché, Bévioux où se trouve le terminus de la section Bex - Bévioux, le dépôt et un ancien embranchement particulier vers les salines, Fontanaz - Seulaz, Les Posses, Gryon (point de départ du tramway Gryon - Villars), Barboleusaz, La Clairière, Arveye et enfin Villars.

A Villars, le train accomplit un demi-tour et repart en direction du Col de Bretaye et dessert au passage le Col de Soud et Les Bouquetins.

MATERIEL ROULANT ACTUEL

Etat au 1er janvier 1981

Désignation	No	Série	Tare	Charge ou nb. de places
a) Locomotives	2	He 2/2	14,8 T	—
	31, 32	HGe 4/4	24,4 T	—
b) Automotrices à 4 essieux	21, 22, 23	BDeh 2/4	19,5 T	80 pl.
	24, 25, 26	BDeh 2/4	19,5 T	80 pl.
	81, 82	BDeh 4/4	36,0 T	54 pl.

VILLARS

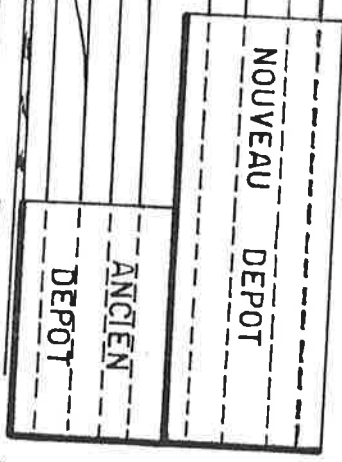
crémaillère

BVB - DEPOT DE BEVIEUX

LM

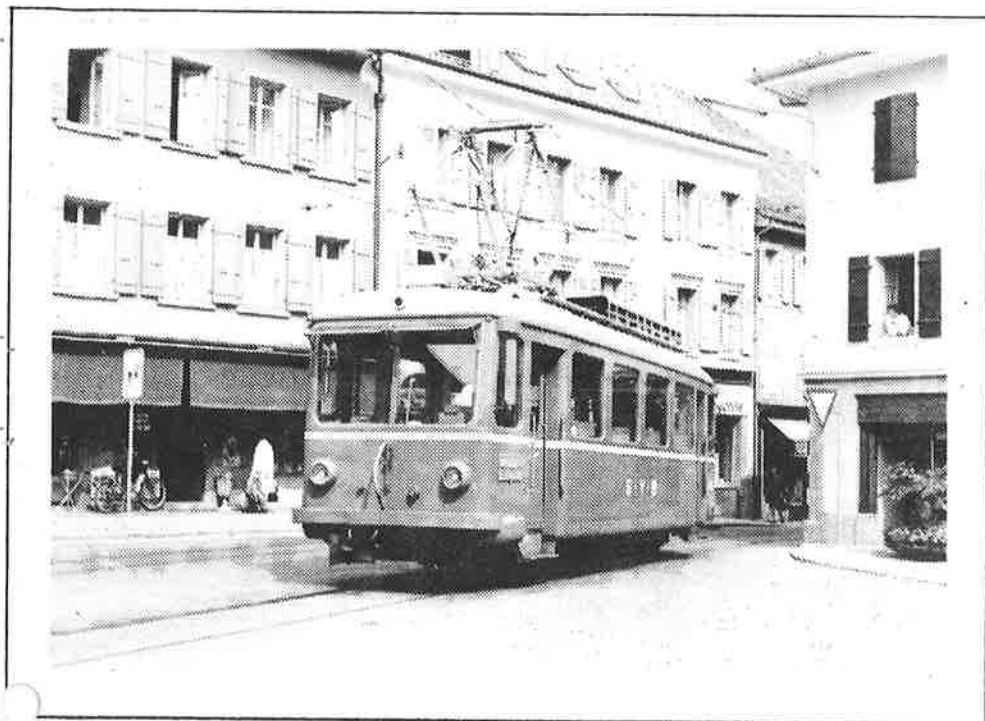
RACC^T PARTICULIER
DES SALINES

TERMINUS BEVIEUX

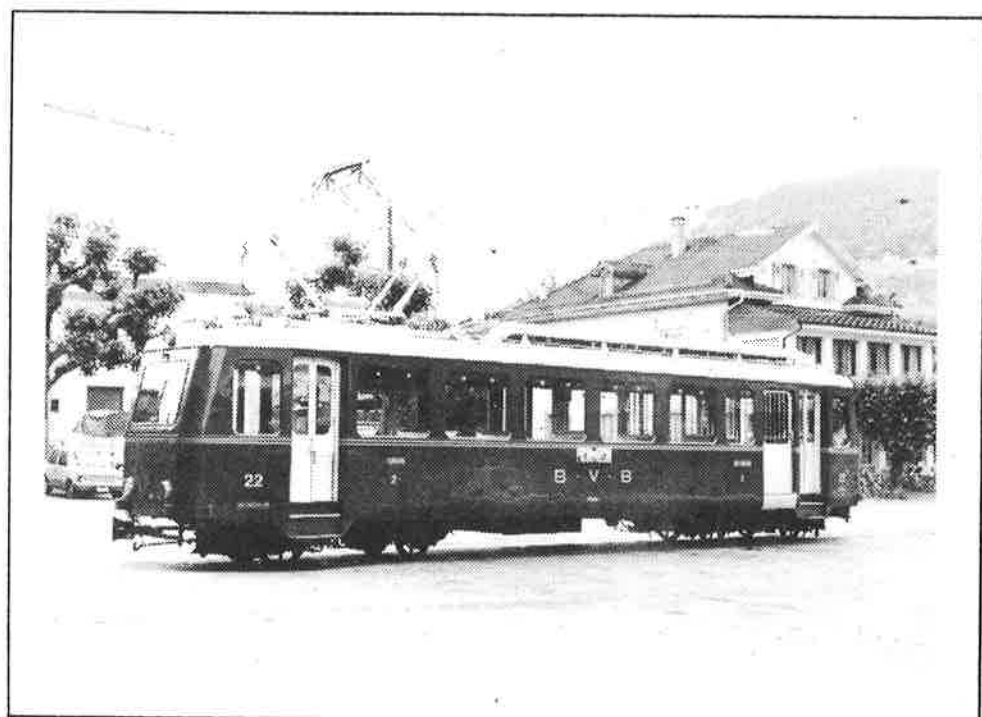


BEX

B·V·B



1



2

c) Automotrices à 3 essieux	15, 16	Be	2/3	15,0 T	60 pl.
Automotrices à 3 essieux	17	Be	2/3	17,0 T	60 pl.
d) Automotrices à 2 essieux	8	Be	2/2	12,7 T	47 pl.
	9	Be	2/2	15,6 T	47 pl.
e) Tracteur à 2 essieux	42	Te	2/2	9,5 T	—
f) Voitures voyageurs à 4 essieux	51, 52	B	4	7,0 T	120 pl.
	53, 54	B	4	8,4 T	128 pl.
Voitures voyageurs à 4 essieux avec cabine de conduite	61, 62	Bt	4	8,0 T	120 pl.
	63, 64	Bt	4	8,6 T	118 pl.
g) Wagons marchandises					
avec frein air aut.	111	K ⁰		5,7 T	10,0 T
	112	K ⁰		5,7 T	10,0 T
	252	M ⁰		4,0 T	10,0 T
4 essieux	241	M ⁰		5,7 T	10,0 T
	204, 205, 206, 207	K ⁰		4,5 T	5 T
	215, 216, 217, 218, 219	L ⁰		4,0 T	5 T
Wagons sans frein à air	203	K ⁰		3,5 T	5 T
	214	L ⁰		3,0 T	5 T
4 essieux	242	M ⁰		5,7 T	10,0 T
	251	M ⁰		4,0 T	10,0 T
	121, 122, 123, 124, 125	OM ⁰		1,3 T	1,1 T
	126, 127	OM ⁰		1,3 T	1,0 T
h) Citerne à mazout (avec frein aut.)	261	OC ⁰		4,9 T	10,0 T
i) Wagons de service-atelier	311	X ⁰		2,5 T	—
Echelle montage	312	X ⁰		2,5 T	—
Echelle montage	314, 315	X ⁰		0,5 T	—
Chasse-neige	316	X ⁰		5,5 T	—
Chasse-neige rotatif	313	Xe rot		6,0 T	—
Chasse-neige rotatif diesel	320	X rot		16,0 T	—

REMARQUES DIVERSES

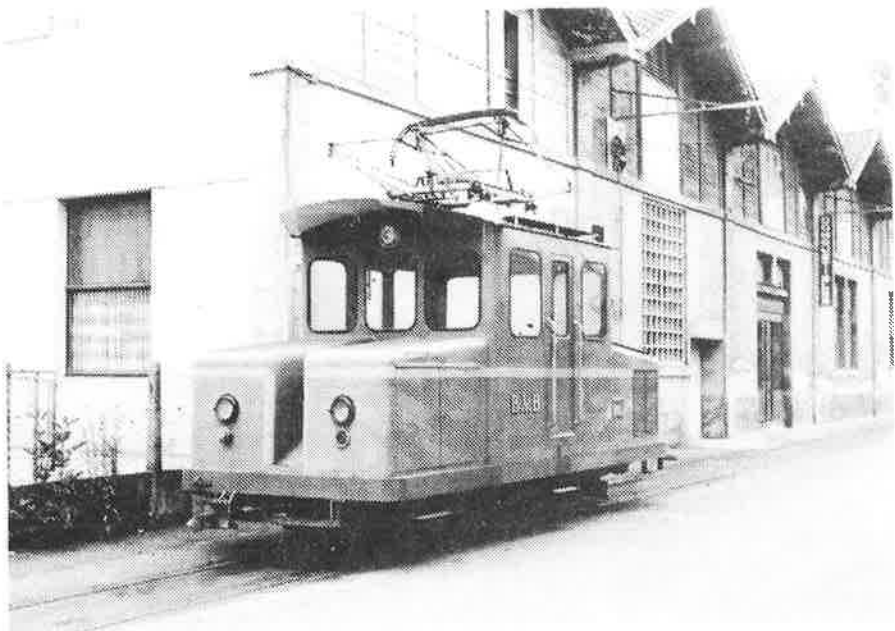
1 - Le Blonay - Chamby, musée roulant dans la région de Montreux, possède la Be 2/3 n°18 (voir EV 48 page 11). Restaurée dans son état d'origine (Tramways de Lausanne) sous le numéro 28, elle assure les navettes Chamby - dépôt B.C.

2 - Signalons au passage que les lignes d'autobus suivantes font partie du réseau B.V.B : Villars - Chésières - Ollon - Aigle
Villars - Col de la Croix - Diablerets
Barboleusaz - Solalex

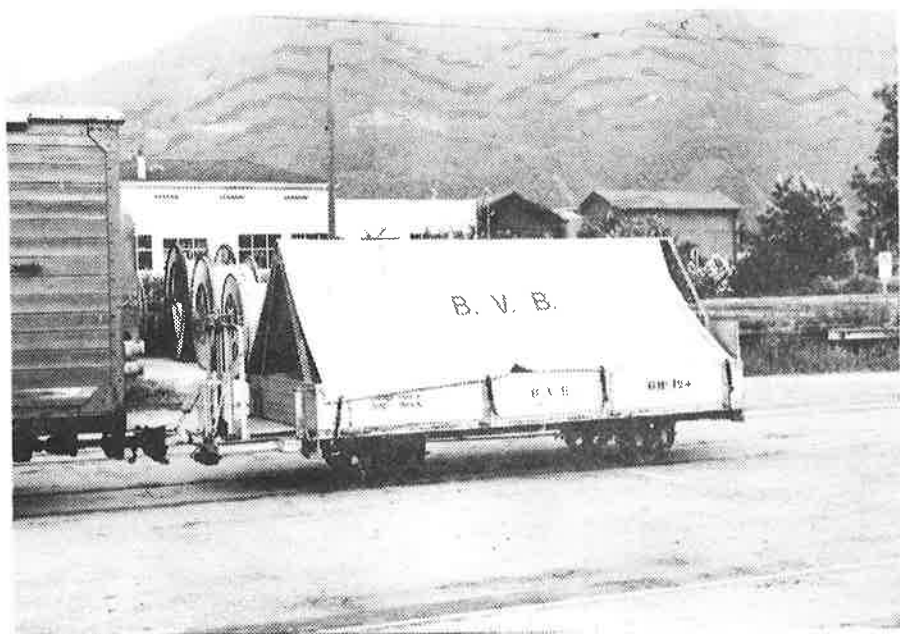
3 - Tout comme pour l'ASD, l'AL et l'AOMC, l'exploitation du BVB est confiée aux T.P.C (Transports Publics du Chablais)

Jean-Claude Michel

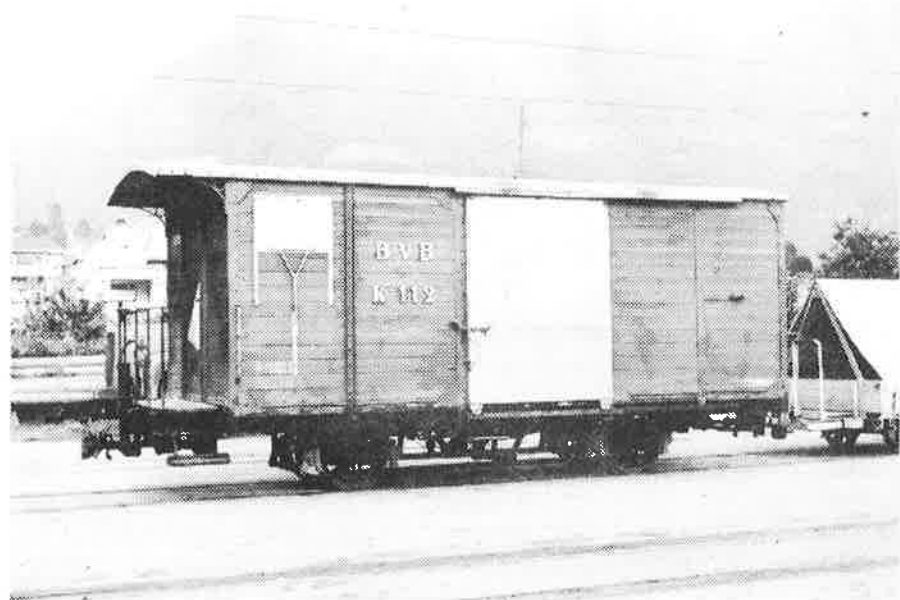
3



4



5



POUR DEBUTANTS ET
PETITS MOYENS

INDUSTRIEL

De tous temps, le modéliste ferroviaire s'est attaché à transposer en miniature des chemins de fer d'état. Seuls quelques amateurs isolés ont poussé l'audace jusqu'à reproduire des réseaux à caractère industriel et il faut encore remarquer que dans la majorité des cas il s'agit de reproductions de réseaux américains.

Quelles peuvent être les raisons de ce manque d'intérêt ?

La raison principale est certainement le fait que l'amateur ignore tout de ce type de réseau et ce pour les motifs suivants

- 1 - Seules les entreprises plus ou moins importantes disposent d'un réseau ferré. Ceci implique que l'on ne rencontre pas cette activité avec la même fréquence que l'on rencontre une gare.
- 2 - De ce qui précède, on peut aussi constater que ces entreprises sont fréquemment entourées d'une clôture qui masque leurs activités aux regards extérieurs.

L'amateur peut conclure: réseau industriel !! CONNAIS PAS.

Une seconde raison peut être le manque de productions miniatures dans ce domaine, car mis à part le wagon torpille de Lima et les wagons poches de Trix, rien n'est présenté sur le marché européen.

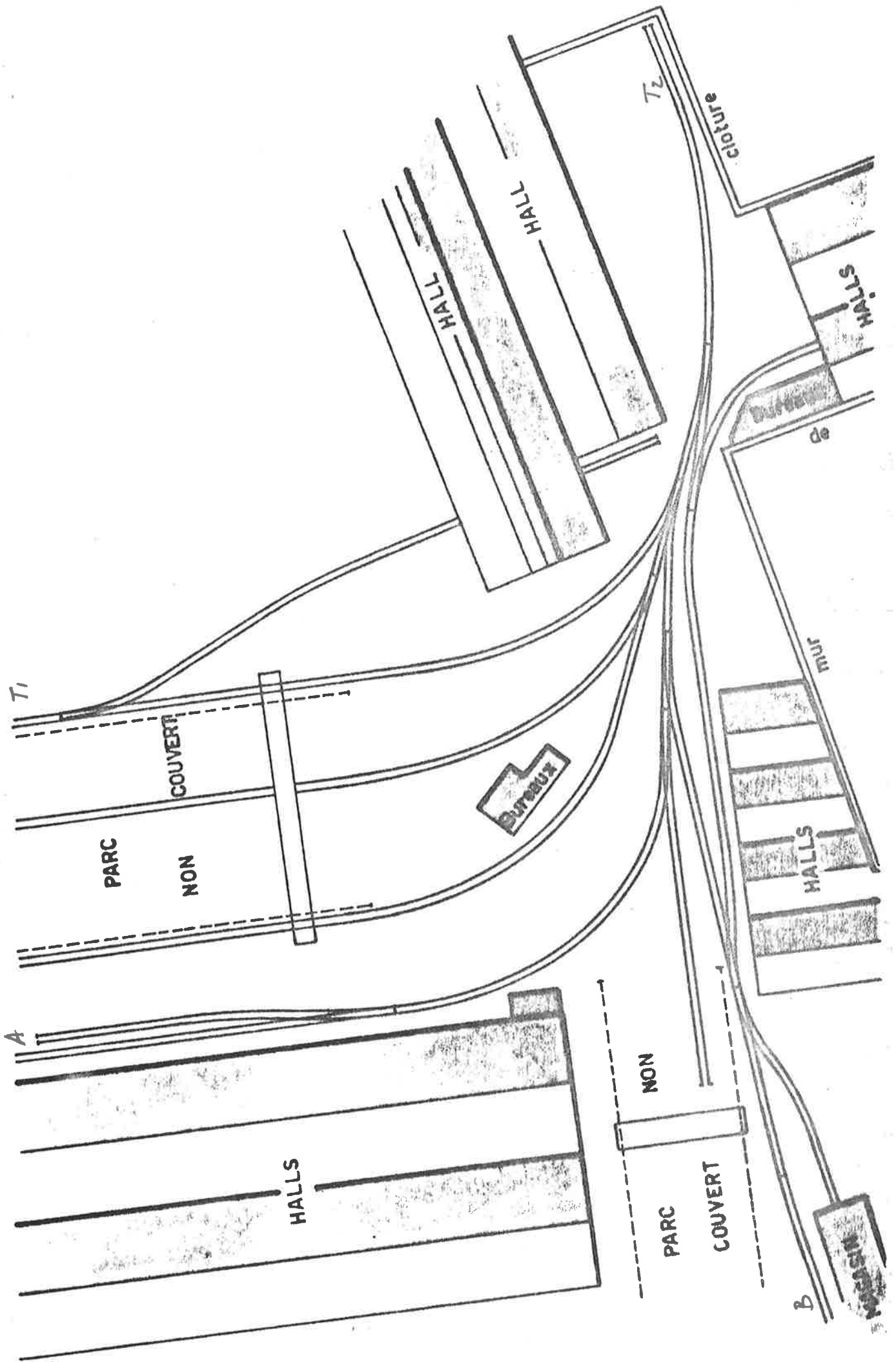
Aux Etats-Unis, la situation est fondamentalement différente puisque certaines compagnies privées de chemin de fer ont des réseaux si petits que l'on peut presque les assimiler à des réseaux industriels. Il n'en faut pas plus pour faire naître un enthousiasme chez les modélistes, enthousiasme que des producteurs se sont empressés à exploiter.

Par cet article nous allons essayer de vous communiquer cette passion, car un réseau industriel a de nombreux atouts qui seront d'autant plus appréciés en cette période où la pratique de notre hobby grève de plus en plus notre budget.

Quels sont ces atouts ?

L'ESPACE RESTREINT

Un réseau industriel consiste à raccorder divers bâtiments tels que ateliers, halls, magasins etc entre-eux et au chemin de fer national. La création d'un tel ensemble impose une limitation du nombre de bâtiments afin de ne pas sombrer dans un dédale inextricable. De plus comme nous le verrons plus loin, la présence de courbes serrées augmente la possibilité de concentrer plusieurs immeubles dans un espace réduit.





Modellbahn-Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünerbein oHG



NEU NOUVEAU NIEUW!

Märklin:

Nr.	2855	Evazug	DM	242,00
"	4161	Voiture Corail	"	30,85
"	4671	Kranwagen	"	27,--
"	4422	"Wicküler Pilsener"	"	11,50
"	4691	"Juracement"	"	25,40

Primex:

Nr.	3195	BR 151 grün, Neue Betriebsnummer	DM	125,00
-----	------	----------------------------------	----	--------

Rivarossi:

Nr.	1355	BR 96 ocker	2L= / continu	DM	349,00
"	1007	BR 96 ocker	pour Märklin	"	429,--

Liliput:

Nr.	9103	BR 91 DB-Ausführung	DM	179,--
-----	------	---------------------	----	--------

ROCO:

Nr.	4396D	Waggon SNCB	DM	18,--
"	4368B	Waggon NS Vam	"	18,--
"	44313A	Flachwagen	"	13,30
Nr.	4126A	BR 043 Öl ab Anfang August/debut Aout	"	186,--
"	14126A	BR 043 Öl ca. September pour Märklin	"	229,50

Lima:

Nr.		Transalpin ÖBB	DM	129,--
"		TGV SNCF	"	139,--

S P U R N :

Roco:

Nr.	2365B	Erzwagen	DM	17,25
"	2371A	Gepäckwagen	"	19,50

Arnold:

Nr.	2545	BR 36 ab Anfang August/debut Aout	DM	165,--
"	2276	BR 96 grün, bayrisch	"	239,--

Trix:

Nr.	2974	BR 175 (E 75)	DM	169,50
-----	------	---------------	----	--------

ET MAINTENANT DISPONIBLE -----NU IN VOORRAAD

Kit DJH TYPE 41 SNCB / NMBS	DM	195,--
-----------------------------	----	--------

un dernier minute :

Liliput BR 91 version DR, Liliput "Langenschwalbacher" DB Epoche III

Roco BR 93 en version CFL et debut aout : Roco BR 043

UN MATERIEL MOTEUR REDUIT

Deux ou trois locomotives seront largement suffisantes pour assurer les manoeuvres, de plus nous aurons à faire à des petits engins à deux essieux généralement peu couteux.

UN MATERIEL REMORQUE PEU ETOFFE

Sur ce réseau, on rencontrera, outre du matériel des chemins de fer nationaux, des véhicules appartenant à la société exploitante. Ces wagons, généralement issus de matériel désaffecté que les compagnies destinent à la ferraille ou conçu par l'exploitant, ne sont pas autorisés à circuler sur les réseaux nationaux; la plupart de ces wagons sont d'ailleurs démunis d'organes de freinage.

Il n'est donc pas nécessaire d'acquérir du matériel neuf pour meubler votre réseau industriel, des wagons abimés acquis d'occasion peuvent très bien faire l'affaire. Plasticard, balsa, colle, (on charcute) un peu de couleur par-ci par-là, un rien d'imagination et voilà un wagon impeccable.

LE DECOR

La facilité même, le décor se résume à des usines, pas de prairies, pas de collines, pas d'agglomération etc, du vrai décor à portée de tous et surtout la porte ouverte au Kitbas hing.

LE MATERIEL DE VOIE

Réduit au minimum, il se compose d'aiguillages de faible rayon et à fort angle de déviation, une traversée jonction est un luxe. De plus, les voies, irrégulières à souhait, sont souvent noyées dans le sol ce qui simplifie le problème de la pose correcte du ballast et masquent les "anomalies esthétiques" de certains appareils de voie.

Pour l'amateur qui s'oriente vers la réalisation d'un chemin de fer industriel il n'est plus nécessaire de faire l'acquisition d'aiguillages sophistiqués, du Jouef, du Lima amélioré peuvent très bien donner entière satisfaction.

LA PERSONNALISATION

ICI tout est permis, vous avez même peu de chance de rencontrer détail sur un autre réseau, depuis les bâtiments jusqu'au matériel vous pouvez donner libre cours à votre imagination, modifications, adaptation de nouvelles livrées, sigles, numérotation etc, absolument rien n'est à exclure.

QUEL RESEAU ?

En annexe à cet article nous vous donnons un exemple REEL de réseau industriel. Nous l'avons choisi parce qu'il nous semble assez compact et qu'il permet des manoeuvres intéressantes. Il faut noter que ce plan fait partie d'un ensemble beaucoup plus vaste auquel il est relié en A et B. Hormis ces deux voies, et les tiroirs de manoeuvres T1 et T2, toutes les autres voies sont en impasse et alimentent des chantiers. Les traits pointillés figurent les chemins de roulement des ponts portiques qui déservent les aires non couvertes.

(à suivre) L.Mossay

FERRO

MODELISME

LA PORTE FONCTIONNELLE (fig.1)

Pour rendre la porte fonctionnelle, il suffit:

- d'insérer deux bâtonnets (rep 1 et 2), le premier servira à maintenir la cloture, quand au second, il sera collé à la barrière. Ce dernier bâtonnet sera introduit dans un trou borgne qui aura été foré dans la table. Le bâtonnet ne sera pas collé en Y
- mettre un anneau en fin fil en X₂

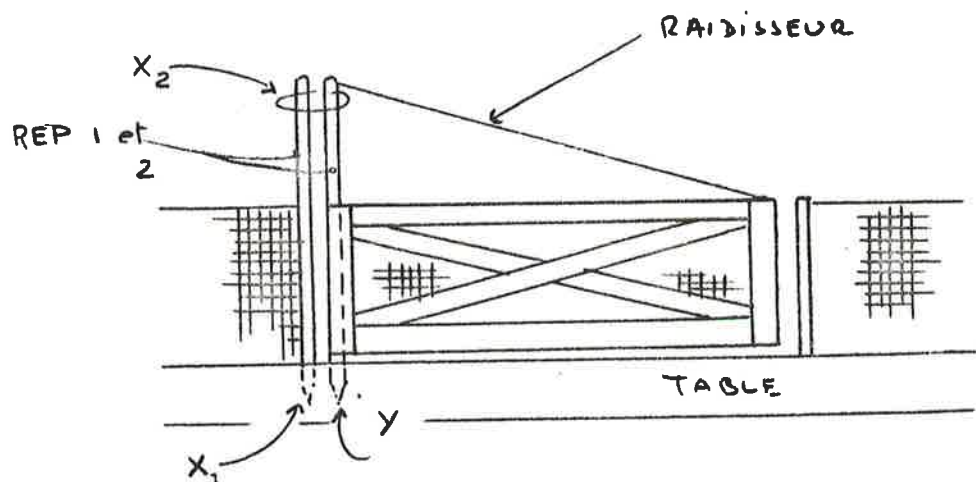


Fig 1

2. MURS EN BRIQUES

Matériaux: une plaque de balsa
du papier brique (Faller par exemple)

Réalisation:

- couper la plaque de balsa à la hauteur de mur désirée soit 2,3cm pour 2m ou 3,5cm pour 3m.
- coller du papier brique de part et d'autre de la planchette de balsa (fig.2)
- confectionner une languette de balsa de \pm 7mm de largeur. Cette languette qui représente le faîte du mur sera peinte gris ou en vert olive et collée après sechage sur celui-ci comme il est figuré au croquis n°3.

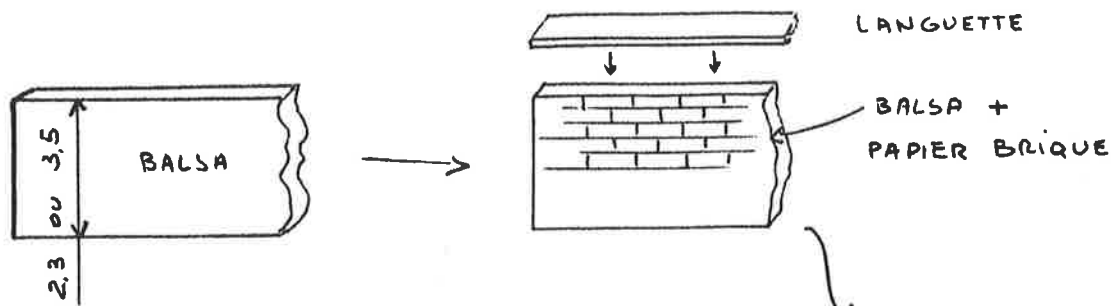


Fig. 2

CONFECTION DES ENTREES

- coller les murs sur votre table en laissant entre ceux-ci l'espace désiré pour la porte (fig.4)

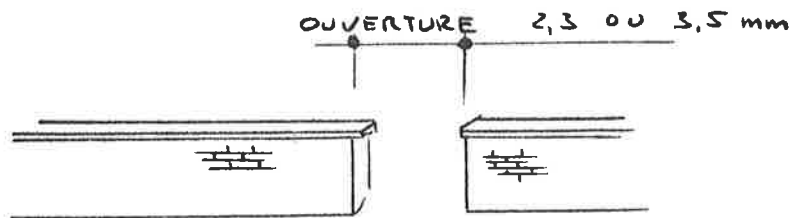


Fig. 4

- couper dans votre papier brique la hauteur voulue pour les colonnes d'entrée, soit 5mm de plus que la hauteur du mur. La largeur équivaut à 8 briques.
- passer un coup de cutter suivant les traits AB en ayant soin de ne pas trancher le papier.
- plier ensuite pour obtenir votre colonne.
- renforcer le pilier en introduisant un morceau de balsa préalablement enduit de colle.
- ajouter sur votre pilier un morceau de balsa ou de carton légèrement débordant.
- coller ou piquer une petite boule (perle de collier par ex;)

vostra colonne est maintenant terminée, il ne vous reste plus qu'à les coller contre les pans de murs pour obtenir un jolie entrée.

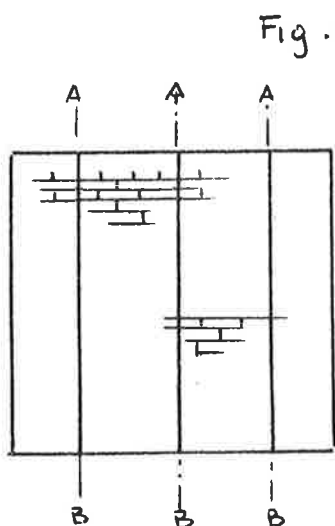


Fig. 5

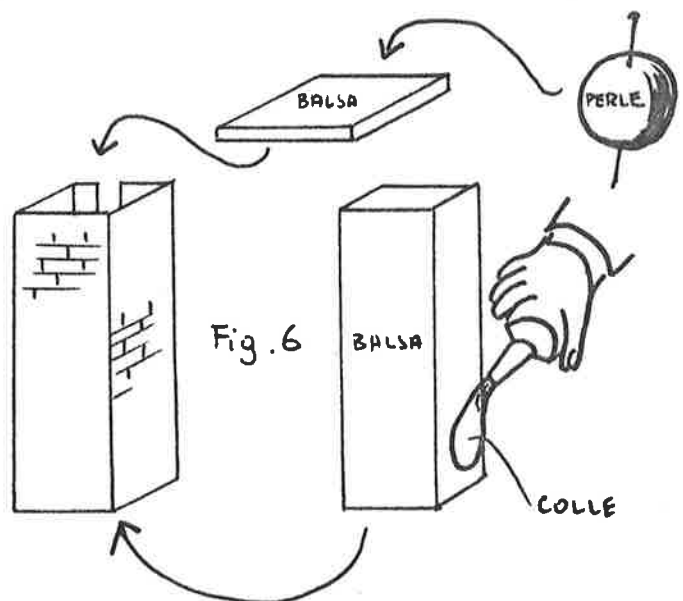


Fig. 6

PORTE POUR MUR DE CLOTURE (fig.7)

- coller deux cartons l'un sur l'autre en ayant soin de mettre de la colle sur les bords des cartons.
- dessiner votre porte d'après la mesure de votre entrée.
- couper au cutter les parties A, B, C et D et les retirer.
- couper ensuite le contour de la porte.
- couper ensuite suivant EF pour la séparer en deux parties
- après cette tâche vous obtenez quatre pièces.
- coller celles-ci de part et d'autre d'un carton, pour cette opération il est préférable d'effectuer le collage sur un côté, de découper et de coller les deux pièces restantes sur l'autre face.

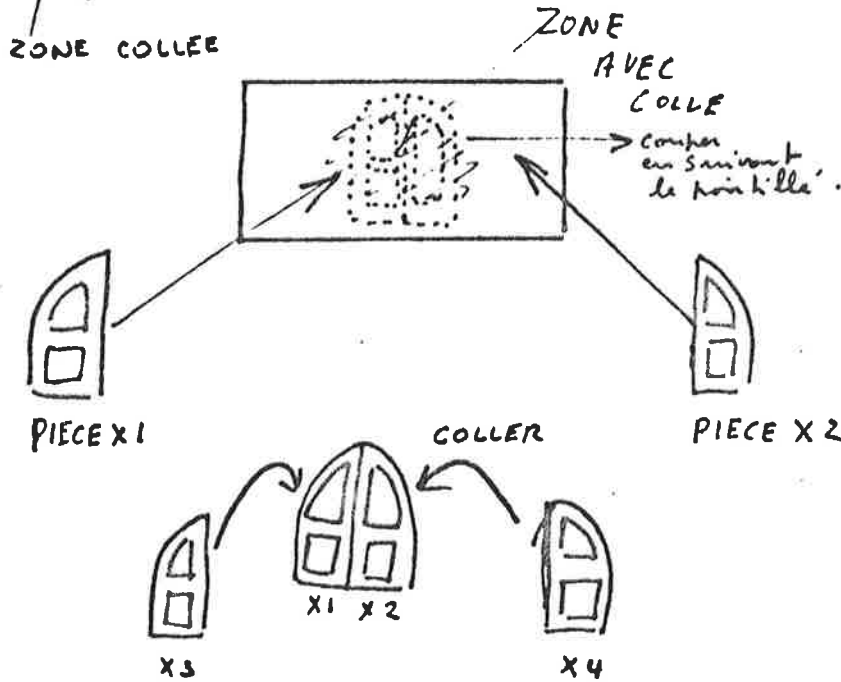
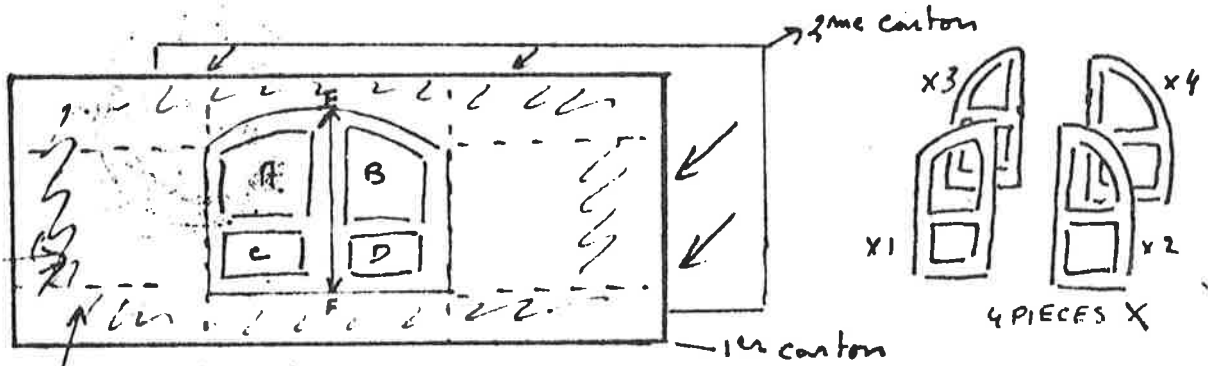
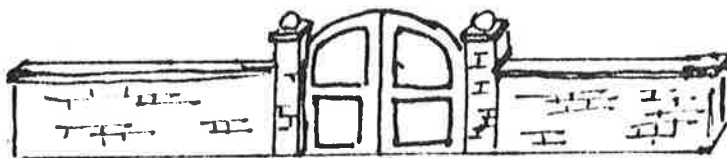


Fig. 7



Robert Grifgnée