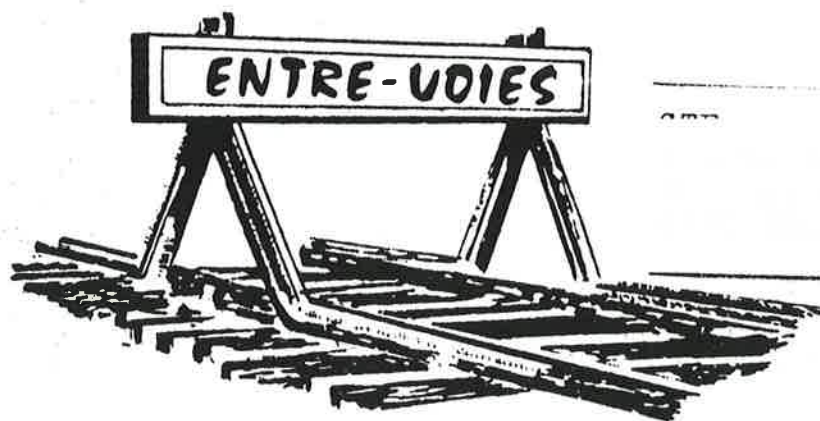
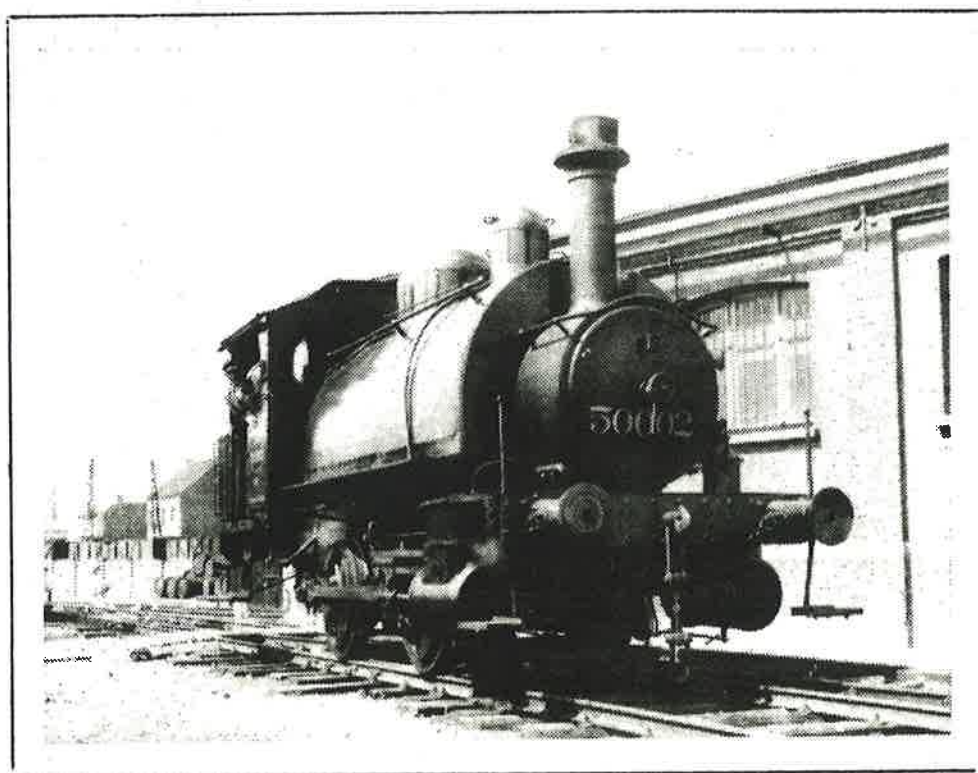


**CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE**

**VERVIERS**



# ENTRE-VOIES



30 frs

OCTOBRE 1982

N° **58**

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

# ENTRE-VOIES

CFEB

## sommaire

<u>NUMERO 58</u>	<u>OCTOBRE</u>	<u>1982</u>
EDITORIAL		3
ACTIVITES DU CFEB		4
NOUVELLES DIVERSES		5
LES TRAMWAYS DE BERNE (tables)		6
LE WAGON 2212 AO SNCB DE LILIPUT		11
LE RESEAU INDUSTRIEL (suite)		18

## couverture

Le type 50 des Chemins de Fer belges, belle petite saddle tank que les modélistes peuvent désormais acquérir (cliché coll J.Heroufosse)

Abonnement ENTRE-VOIES (11 numéros = 1 an) ~~250 frs~~ = 300 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

# éditorial

L'augmentation du prix de notre revue de 20%, nous a valu de nombreuses réflexions. C'est cher bien sûr. Mais, si on retournait un peu en arrière.

"Entre-Voies" est né en août 1977, il comptait, à cette époque, 10 pages "stencillées", pas de photos. Son prix: 20 frs. En 1980, le prix passe à 25 frs, l'offset nous permet d'offrir une vingtaine de pages à nos lecteurs et parfois une timide photo. Au fil des ans, "Entre-Voies" a pris une forme plus attrayante grâce à l'introduction de la couleur, en outre, les clichés sont devenus plus nombreux.

58 numéros - plus de 1300 pages d'édition, telle est la performance des éditeurs d'Entre-Voies.

Le lecteur songe-t-il parfois à la somme de temps, de recherche que ce travail de rédaction engendre?

Le lecteur songe-t-il au coût d'une revue qui se veut présentable, agréable à lire - avec le souci d'informer dans des domaines divers?

11 numéros l'année ± 22 pages par numéro - presque 250 pages de publication et ce pour la modique somme de 1,20 frs la page. Que représente donc l'augmentation quand on la compare au prix des quotidiens d'information.

Mais que dire aussi, du prix du papier, des clichés et encres qui en 5 années ont plus que doublé sans parler des tarifs postaux!!!

Songons aussi que cette revue est partie intégrante de la cotisation d'un membre du Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique.

N'est-ce pas après ces quelques réflexions, matière à propagation d'une revue d'association culturelle.

Si, vous connaissez des amis ferrovipathes qui sont ou seraient intéressés, donnez-leur l'adresse du Club Ferroviaire de Verviers. Un ancien numéro leur sera offert gratuitement pour qu'ils puissent faire connaissance et juger avant de prendre décision pour un éventuel abonnement.

J.M. SIMONIS

# ACTIVITES du CFEB

## Réunions

VENDREDI 29 OCTOBRE 1982

Kurt Heidbreder nous entrainera dans un grand périple qui nous mènera du Chemin de Fer d'Abreschwiler aux Chemins de Fer Rhétiques en ayant fait au préalable un détour par le Musée de Lucerne et le Chemin de Fer de la Furka. Bref un "Reise" qui vous coupera les mollets.

JEUDI 12 NOVEMBRE 1982

Habituelle réunion de mi-mois ou l'on papote (seul les sujets ferroviaires étant admis). Il sera malgré tout permis à qui le désire de retrousser ses manches et de travailler au(x) réseau (x).

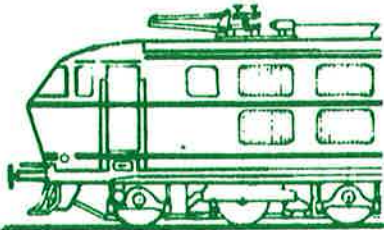
### PERIGRINATION A L'ASMOCO LE DIMANCHE 3 NOVEMBRE

Bourse de vente et non d'échange, pas mal de membres du CFEB s'y sont rendus. On peut ou pourrait discuter sur le bien fondé de telles organisations. Leur coté positif doit être trouvé dans la source de contacts que de telles manifestations engendrent, l'aspect négatif se retrouve dans le "mercantilisme" de certains vendeurs qui prennent les modélistes pour des canards sauvages.

Dans un petit coin de l'expo, de timides organisateurs, présentaient des cartes de soutien pour un nouveau chemin de fer touristique. - Le Chemin de Fer de Sprimont. Cette nouvelle initiative, dont on ne saurait qu'applaudir des deux mains, se concrétisera dès Pâques 1983.

Le dynamisme de la firme Hébéco se rencontrait également dans cette foire. Plusieurs projets de camions sont à l'étude et beaucoup de membres gagneraient à visiter le magasin de cette firme car ses productions de camions belges peuvent rencontrer le souhait des ferrovipathes désireux de garnir leur réseau de façon originale.

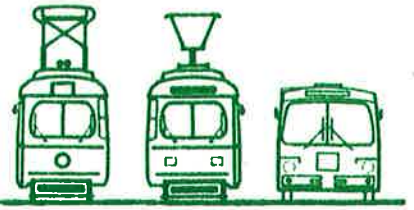
Le visiteur de service



NOUVELLES

DIVERSES

ML et JC MICHEL



A LA SNCB

SPECIALITES: durant les mois d'Août et de Septembre, il y a eu quelques trains de pèlerins et de grands malades en provenance des Flandres et à destination de Banneux avec transbordement à Trooz. C'est ainsi que l'on a pu voir, sur ces trains, quelques HL de la série 59. Notamment les 5944 FKR, -5921-24-03-49 FNDM.

Le 4/9 roula un train de rappelés Bercken-Liège-Sourbrodt. Il était remorqué jusque Welkenraedt par la 5166 FNDM. La seule, actuellement, affectée à ce dépôt.

Le 27/8, du fait des manoeuvres d'automne de l'OTAN, se sont succédés, entre Montzen et Raeren, 6 trains militaires dont un avec 3 HL. Tracté depuis Beringen par 5183 et 6502 de FHS, il a été allégé, au départ de Montzen, par 5541 en queue pour monter les 1560 tonnes du convoi à destination. Ce fut certainement la première et la dernière fois que l'on vit un 65 en gare de Raeren

Le 6/9. Train d'essai sur Givet exceptionnellement tracté par 2 HL sortant ensemble de grande révision 5304 MUT et 5936 FKR.

Le 23/9. Dernier train Waimes-S<sup>t</sup>Vith. Gros convoi et en double traction 82 puisqu'il acheminait 12 wagons d'engrais qui furent déchargés immédiatement en gare de S<sup>t</sup>Vith.

SALZINNES

HLD actuellement démolies

5165LK 5405FEO 5908GT 5915FKR 6404FHS 6226FKR. Les démolitions ont été opérées à FAZ et à l'AC de Luttre

HLD en attente de démolition

6103, 6108, 6113 de FKR, 6402 FHS et 7213 FNDM. Une décision doit encore être prise pour les 6007 FKR, 6084 FHS et 6045 NK. Ces HL demandant de trop gros frais de réparations.

Transformation avec cabines flottantes

en cours: 5305 MUT, 5205 FEO

sorties: 5304, 06, 09, 11, 13, 14 et 16 MUT pour rappel  
5213 FEO

HLD en révision

5535 NK, 5518 NK - 8406 GMN, 8432 FSD, 8425 FEO - 6255 FRST  
7306 LNC, 7101 FNDM légèrement accidentée, 7002 et 7004 de FNDM

ANVERS: Les 7504 et 06 de FNDM sont en service dans le port depuis le 15 septembre. Elles assurent la remorque des trains entre les différents faisceaux du port c-à-d Anvers - Nord - Stocatra - Far-West ....

Georges Lejeune

## Câzi po rin

Matériel Piccolo à vendre valeur 24.000 frs cédé pour 8.000frs  
contacter Mr Devillers 82 rue de Verviers Andrimont  
tél. 087/337427

A saisir matériel Arnold Rapido valeur 50.000frs laissé pour  
18.000frs  
contacter Mr Faniel tél 087/220558

## Librairie

Les lecteurs qui seraient intéressés par le livre de Mr A. Dagent " LES LOCOMOTIVES A VAPEUR DE L'ETAT BELGE A LA SNCB " 1835-1966 sont priés de se mettre en rapport avec Jacques César 36 Sassor 4870 Theux qui se charge de la centralisation.

Pour mémoire, cette étude a pour objet de dresser un inventaire général des locomotives commandées par notre chemin de fer national. Elle constitue le premier essai d'ouvrage exhaustif depuis les Stephenson, en outre, elle sera agrémentée de plus de 300 illustrations de choix.

Le prix de souscription de cet ouvrage était fixé à 750 frs, prix que nous nous efforcerons de débattre en fonction des commandes.

## SVB suite

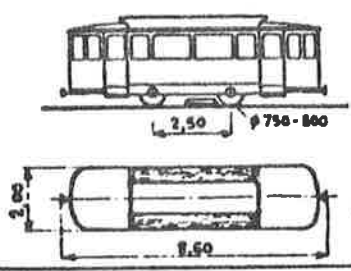
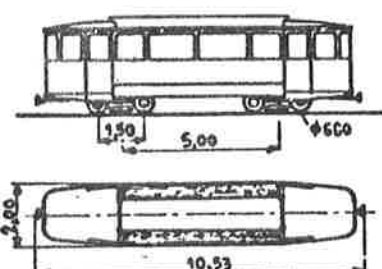
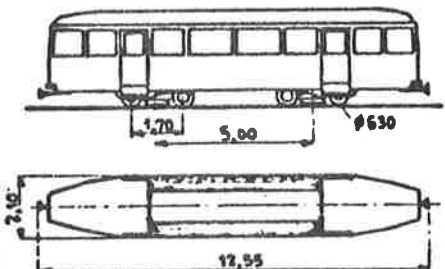
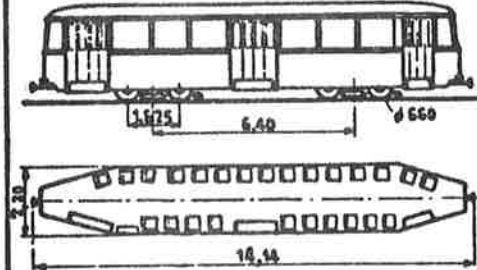
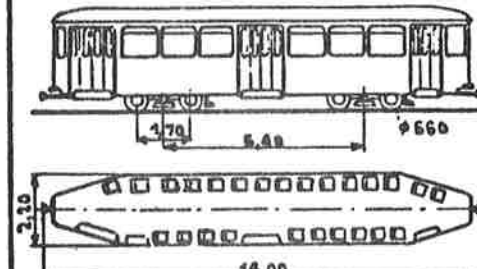
Les pages qui suivent, constituent un "catalogue" technique du matériel des tramways de Berne. Outre les diagrammes des véhicules, vous y trouverez les principales caractéristiques des véhicules.

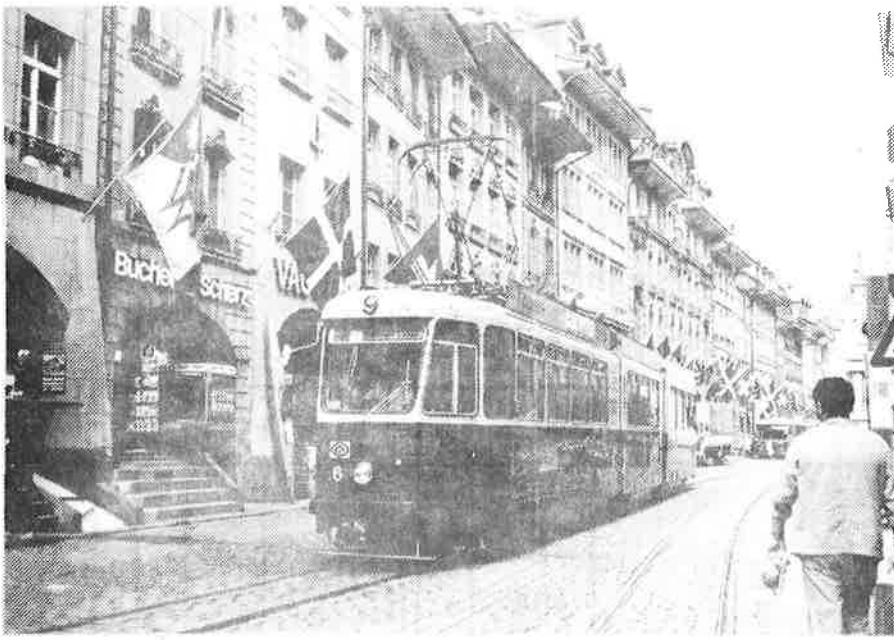
J.C.Michel

### LEGENDE DES PHOTOS

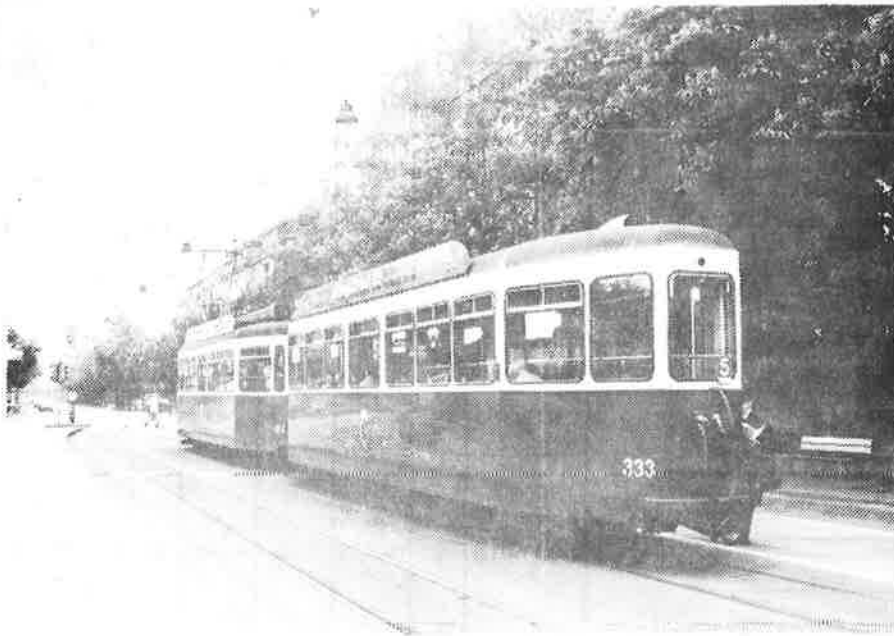
- 1- Motrice n°6 près de Barënplatz
- 2- Remorque n°33 à Bürgenziel
- 3- Trolleybus articulé n°54 devant la gare centrale
- 4- Motrice n°401 à Bürgenziel
- 5- Trolleybus articulé n°29 à la gare centrale
- 6- Chasse-neige n°501 au dépôt d'Eigerplatz

# REMORQUE

ECH 1.250	N°	Nbre	Année Constr	Constr	Caisse	Pl assisés	Pl debout	Total	Tare	Poids /place	FREINS
	B 204 239	1 1	1904 1931 1914	SWS SVB STG	bois	18	45	63	5,31 4,91	84 78	main solenóide rails
	B4 311+312	2	1933	SIG	bois	24	54	78	7,25	93	main solenóide rails
312 remorque du tram restaurant											
	B4 313-318	6	1944/45	SWS	métal	24	69	93	8,84	95	main air rails
	B4 321-330	10	1951/52	FFA	métal	25	90	115	9,77	85	main air rails
	B4 331-340	10	1960/61	SIG SWS	métal	25	90	115	10,10	88	main air rails



1



2

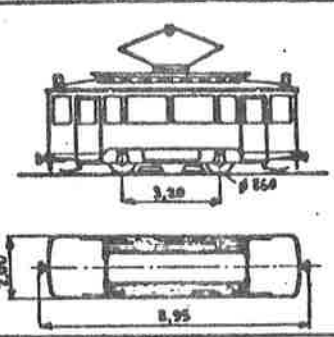
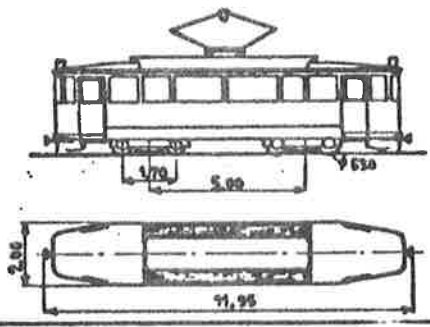
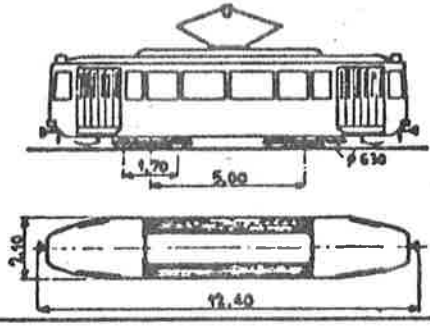
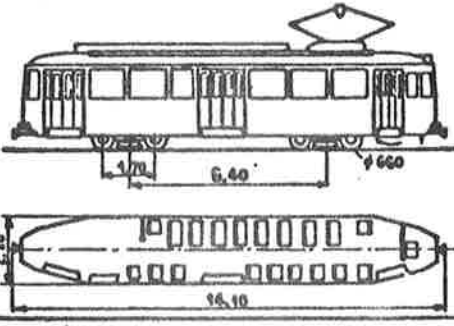
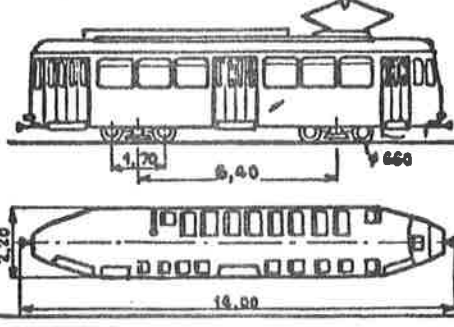


3

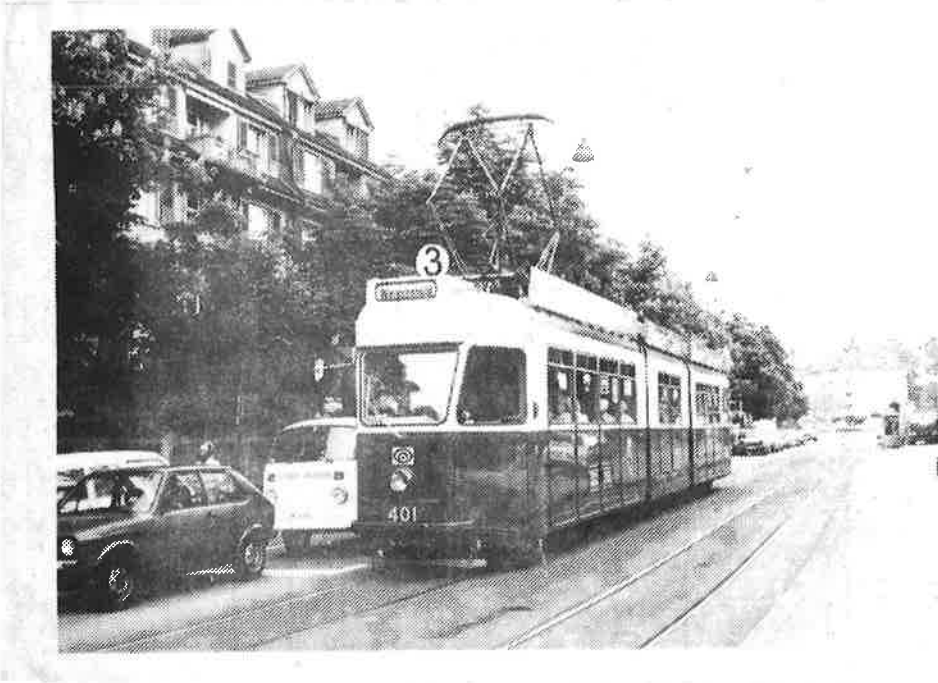
SVB



# TRAMWAY

ECH 1. 250	N°	Nbre	Année construct.	Construct.	Caisse	Places			Tare	Poids / place	Moteur	Equip. électrique	Nbre crans				Freins
						Assise	Bebout	Total					Série	parall.	shunt	frein	
	<b>Be 2 1/2</b> <b>37</b>	1	1910	SWS/MFO	bois	20	37	57	11,76	206	2x65 GM 3i	Direkt	4	3	-	6	main, électr, rails
série originale n°34 à 38 (voiture historique utilisée comme voiture de service)																	
	<b>Be 3/4</b> <b>145+147</b>	2	1935 <del>36</del>	SWS/MFO	bois	24	56	80			4x43 GM 24	Direkt	6	4	-	7	main, électr, rails
145 tram des contes de Fées 147 tram restaurant																	
	<b>Be 3/4</b> <b>171-175</b>	5	1944	SWS/MFO	métal	24	61	85	16,84	198	4x52 GM 24h	Direkt	6	5	1	8	main, air, électr, rails
171 voiture de service 175 idem, les autres réserve portes autom.																	
	<b>Be 3/4</b> <b>101-115</b>	15	1947/48	SWS/BBC MFO	métal	27	78	105	17,40	166	4x65 GM 25	El. pres. Hüfner 36 Volt	15	12	1	16	main, air, électr, rails
portes autom.																	
	<b>Be 3/4</b> <b>121-130</b>	10	1960/61	SWS BBC MFO	métal	27	78	105	18,30	174	4x73,5 GLM 25b	El. pres. Hüfner 36 Volt	15	12	1	16	main, air, électr, rails
portes a tom.																	
<b>MOTRICES TRAVAUX</b>	501 502 503 504	4	Caractéristiques diverses														

4

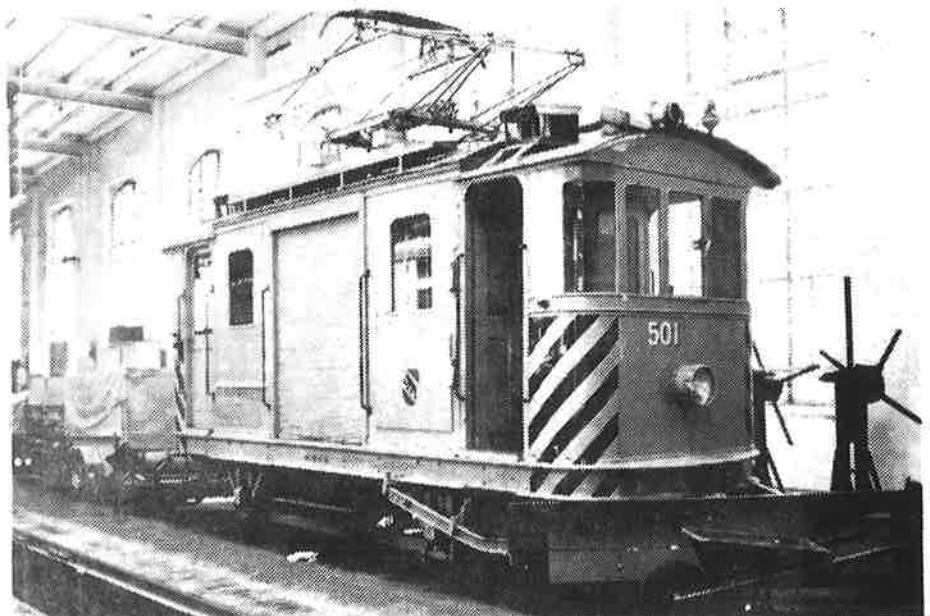


**SVB**

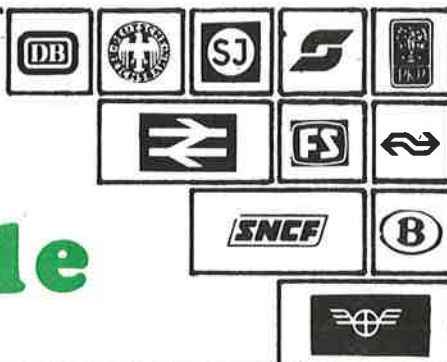
5



6



# Un prototype ... un modèle



## LE WAGON 2212 AO DE LILIPUT

Les créations de la firme Liliput en matériel belge (à l'initiative de l'importateur Dacker) sont déjà bien connues, en particulier par la production du wagon couvert type 2211 AO (voir test dans EV.48) et de ces nombreux dérivés: transport de colis, wagons de service.

Il y a peu, Liliput a lancé sur le marché un nouveau wagon caractéristique de la SNCB, le type 2212 AO. Ce wagon actuellement présenté en couleur brun/rouge et disponible sous quatre numérotations différentes donnera également lieu à des dérivés utilisant une caisse quasi identique mais aux décorations originales (types 2212 A1, 2212 B0, wagons de service etc).

### LE PROTOTYPE

Pour pallier à son manque de wagon dans l'immédiate après guerre, la SNCB se trouvait dans l'obligation de reconstituer son parc. Pour cette raison elle passa commande à l'industrie nationale et étrangère de près de 18 000 wagons tombereaux, plats ainsi que plusieurs milliers de wagons fermés dont les wagons type 2212. Les plans de ces wagons réalisés par les firmes Enghein-St Eloi et Baume & Marpent furent soumis à l'approbation des services techniques des chemins de fer dès septembre 1944. Les wagons furent construits par les firmes susdites dans le courant de 1947/48 sous la dénomination de "wagon tolé fermé de 20t". Bien qu'utilisant un châssis identique au 2211 (wagon fermé avec revêtement en bois) le 2212 en différait dès la construction de par son aspect extérieur et les matériaux utilisés (caisse en acier et parois d'about et portes en tôle emboutie).

Au cours de sa carrière le 2212 AO subit quelques modifications dont les principales se situent en 1967/68 lorsque l'atelier central de Gentbrugge en entreprit la révision.

On peut noter:

- modification du châssis (placement éventuel de l'AA)
- réfection intérieure de la toiture
- renforcement des butées de portes
- montage de 4 crochets de halage, de marchepieds d'angle, (à gauche sur les traverses de tête), de 2 mains courantes

sur les parois d'about à l'aplomb des marchepieds d'angle et pour certains wagons dont la paroi d'about était endommagée: remplacement de la paroi en tôle emboutie par un panneau en construction soudée.

Parmi les autres modifications apportées au wagon on peut relever:

1969. renforcement du montage du porte-étiquette

1973. augmentation de la charge utile par modification au frein (régime S, 100km/h )

En outre, en 1968, il fut décidé de créer au départ de ces wagons une série de 100 wagons 2212 A1 à l'usage des services postaux (en préparation chez Dacker).

Comme wagon similaire au 2212 A0, on trouve également les 2212 B0 et 2212 C0 (voir paragraphe numérotation).

## NUMEROTATION

Lors de leur mise en service, les wagons 2212 A0 furent numérotés de 460500 à 460999, vers 1960 la SNCB procéda à la renumérotation de son parc et les 2212 portèrent les numéros de 44275000 à 44275999, En 1964, suite à l'application de la numérotation UIC, les wagons furent classés dans l'ancienne série (voir ci-dessous) jusqu'en 1980 ou ils sont classés dans la série actuelle. En outre, plusieurs dizaines de wagons ont été retirés du service commercial pour être mis à la disposition d'un atelier ou d'un service (M, ES, etc) des chemins de fer et sont classés dans les types 9000 A0

Le tableau ci-dessous regroupe les différents types de wagons utilisant une caisse proche ou identique à celle du 2212 A0, exception faite des wagons de service.

### Type 2212 A0. Tare moyenne 12,2t.

Wagon couvert tôle de 20t.

Série 42 88 138 9 100 à 599 GKKlms. (après 1980)

Ancienne série 21 88 135 5 500 à 999 Glms. (de 1964 à 1980)

### Type 2212 A1. Tare moyenne 11,9t.

Wagon couvert AB - Wagon couvert C - Wagons couverts ABC.

Série 21 88 139 1 000 à 099 GKKlms.

Ancienne série 21 88 143 0 500 à 599 Glms.

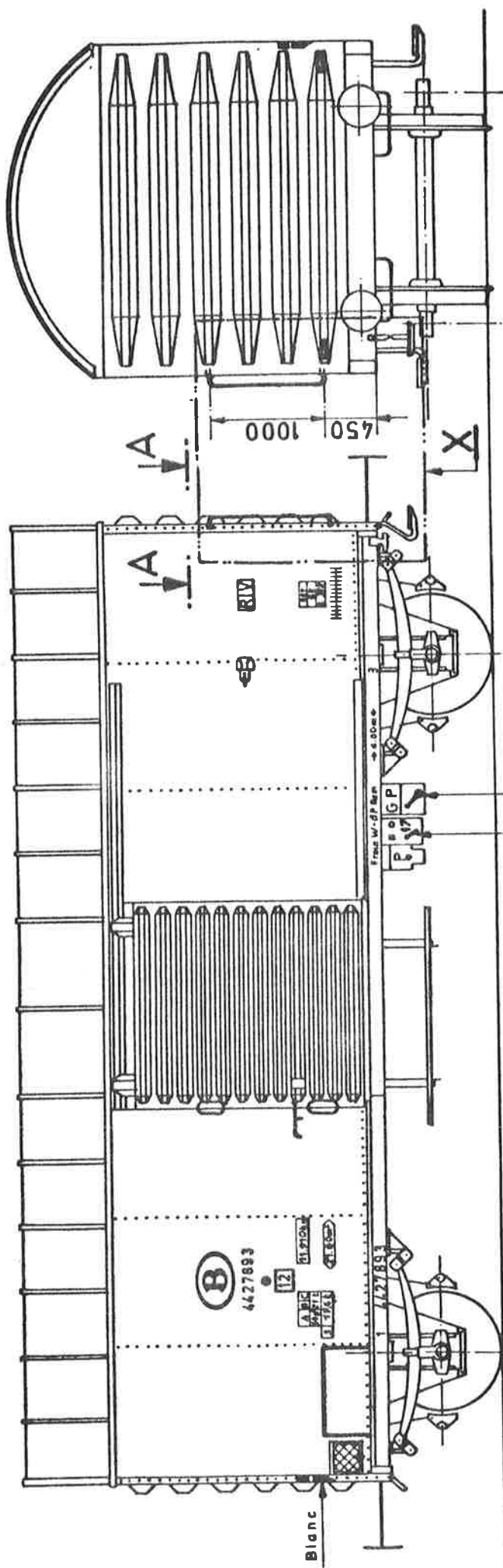
Remarque: wagons destinés aux transports postaux, série formée en 1969, à compartiments ABC, soit un wagon AB ou un wagon C, ou un wagon AB+un wagon C accouplés.

### Type 2212 B0.

Wagon transport de poissons de 21t sans isolation.

Série 21 88 138 9 900 à 999 GKKlms.

Ancienne série 21 88 143 0 000 à 099 Glms.

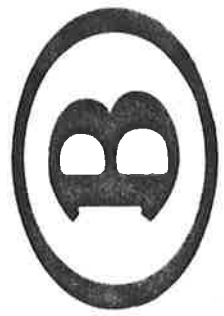


Coupe AA Montage de main courante

Ech.: 1/5

Bord du marchepied

L 40 x 40 x 4



Remarques

- 1) Marquage d'avant 1964
- 2) X: équipement actuel des abouts de wagon

Wagon couvert tolé de 20 T Echelle: 1/50

Type 2212 A0

Code lettres UIC: Gkkllms (ex. Glms)

Remarque: en principe, destiné au transport de produits frais pendant l'hiver, portes identiques au 2212 AO, aérateurs de toiture (aspiration), de couleur blanche.

Type 2212 CO. Tare moyenne 14,5t. Idls.

Wagon transport de poissons de 21t avec isolation.

Série 21 88 842 6 005 à 029  
 21 88 842 6 000 à 004 Interfrigo

Ancienne série 21 88 811 1 005 à 029  
 21 88 811 1 000 à 004 Interfrigo

Remarque: portes isolantes, pas d'aération, de couleur blanche.

LE MODELE LILIPUT

Ce wagon, type 2212 AO produit par Liliput est bien réussi. Les dimensions sont fidèles, la gravure est précise et fine. Le châssis utilisé est identique à celui du wagon type 2211 AO (réf. 234 90 de Liliput, voir E V n°48), exception faite des tampons de chocs collés et des attelages à boucle fixés par encliquetage, le châssis est coulé d'une pièce en plastique noir, ce châssis est bon dans l'ensemble, on peut toutefois regretter que les sabots de frein ne soient pas fixés en face des bandes de roulement des roues. Les essieux AV pivotent dans des "boîtes d'essieux" en plastique. Les attelages, bien que fixés rigidement au châssis, ne provoquent pas le déraillement en courbes et en contre courbe. Le châssis supporte un lest de 23gr.

	1/1	1/87	Liliput
longueur hors tampons	9 549	109,76	109,1
longueur chassis	8 309	95,51	96,3
longueur axe essieux	6 000	68,97	68,3
diamètre roues	1 010	11,61	10,6
largeur caisse	2 849	32,75	32,9
largeur totale(marchepied)	3 135	36,03	33
hauteur totale	4 111,5	47,26	46,6
largeur porte	1 742	20,02	20,2
masse maximum	34t	51,5g	58g



**Modellbahn-  
Center am Markt**

Markt 2-12 · D5100 Aachen

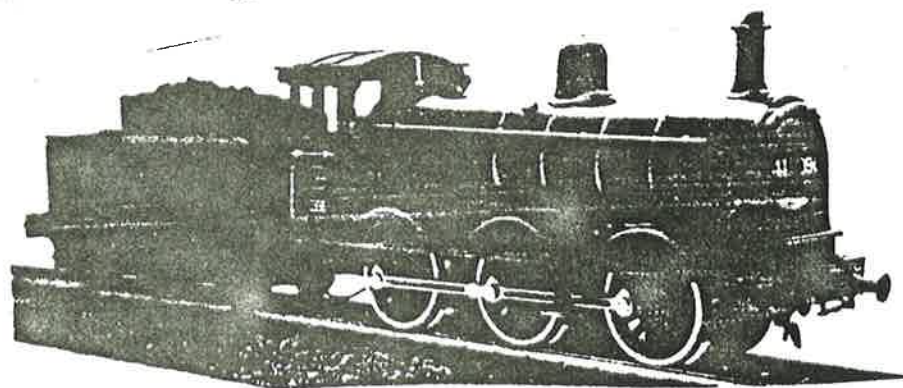
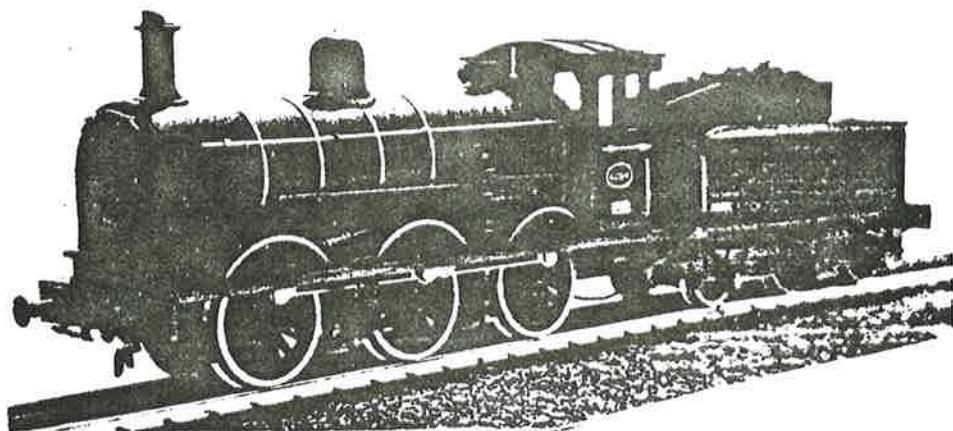
Tel.: 0241/33921

**M. Hünerbein oHG**



TYPE 41 SNCB / NMBS

---



Kit en métal blanc de DJH (pour continu)

DM 195,-

Modèle construit :

pour continu, engrenage modifié

DM 635,-

pour Märklin, engrenage modifié  
inverseur électronique

DM 750,-

Modèle construit pour environ mois de novembre sur commande.

et bientôt: Kit pour Type 48 SNCB / NMBS

DM 328,-

La caisse moulée d'une pièce en plastique et fixée par encliquetage sur le châssis laisse bien apparaître les parois d'about ainsi que les portes au relief caractéristique. Bien que le plastique soit de couleur brune, Dacker a choisi de peindre les caisses de ses wagons. La couleur brun:rouge utilisée correspond parfaitement à la teinte réelle d'une couleur fraîchement appliquée et confère au wagon un aspect satiné. On peut toutefois regretter deux oublis à la caisse

1) les mains courantes fixées sur chaque avant corps de caisse à gauche, et à l'aplomb des marchepieds d'angle (coupe AA du dessin) et permettant aux manoeuvres, en appui sur le marchepied, de s'aggriper au wagon. Au 1/1, cette main courante a un diamètre de 20 mm et une longueur de 1 m. (fil de Ø 0,3 - lg 11,5)

2) Les 4 porte-signaux situés sur les parois d'about ( 2 par paroi, voir dessin).

### Sa numérotation

Liliput a appliqué quatre marquages différents sur ses maquettes, ces marquages ont été choisis: soit dans l'ancienne série (d'avant 1980), soit dans la nouvelle, soit dans la numérotation propre aux wagons de service. Tous les numéros sont conformes à des immatriculations existantes ou ayant existés. Passons en revue les wagons présentés par Liliput:

1) 21 88 135 5 768-1 2212 AO Glms.

Numérotation d'avant 1980, le wagon circule toujours actuellement avec ce numéro.

Le 21 indique que le wagon est RIV (c'est à dire qu'il répond à la réglementation européenne des wagons).

2) 20 88 135 5 921-7 2212 AO Glms.

Navette tussen Antwerpen DS BASF

Numérotation d'avant 1980, renumérotée depuis lors.

Le 20 indique que le wagon roule exclusivement en service intérieur. (dans l'ancienne numérotation)

3) 42 88 138 9 108-5 2212 AO Gkklms.

Retour immédiat à Obourg/

Nouvelle numérotation, le 42 est l'équivalent du 20 de l'ancienne numérotation.

Ce wagon est destiné au transport de ciment.

4) 40 88 958 2 903-9 9582 B9 (ex 2212 AO)

Service M, Transport d'huile, Retour immédiat AC Gentbrugge  
Dienst M, Vervoer van olie, Dadelijk terug naar CW Gentbrugge

Le 40 indique que le wagon est classé dans les wagons de service à 2 essieux (80: wagon de service à bogies), nouvelle numérotation.

Ces quatre maquettes sont livrées,  
soit par deux (n° 1 et 2, réf. 9922796 )  
soit séparément (n° 3, réf. 227 22 )  
(n° 4, réf. 227 21 )



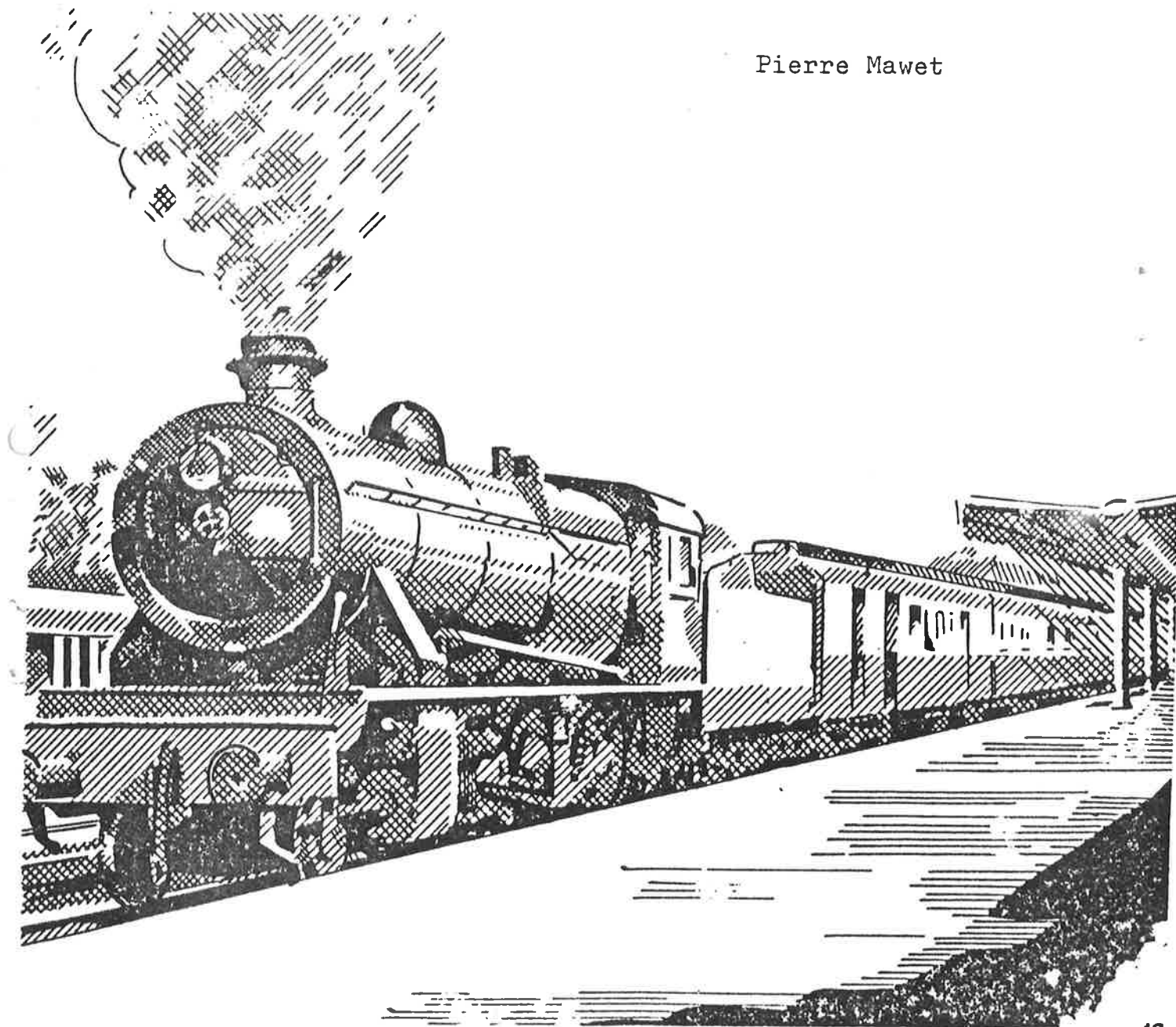
Du point de vue des marques et inscriptions, on peut noter trois oublis et une erreur

- 1) type de frein REM  
FREIN O-GP (sur les longerons à l'aplomb des manettes de frein )
- 2) case de réparation (sur une des parois d'about )
- 3) numérotation des boîtes d'essieux (sur les longerons )
- 4) sur le wagon type 9582 B9, l'indication AC Gentbrugge, Transport d'huile,... figure, français en tête, des deux côtés. Liliput a probablement conservé, pour des raisons de simplification, le même marquage sur les deux faces.

Le dessin joint à l'article représente le wagon avec son marquage d'avant 1964, un cartouche repéré X détaille les dimensions de la main courante manquant à la maquette.

Le wagon Liliput constitue, mis à part quelques imperfections, une bonne réplique du wagon type 2212 AO. On peut toutefois regretter pour cette maquette belge, un prix relativement élevé (plus de 400 frs belges) par comparaison aux wagons étrangers (plus ou moins 250 frs belges) de même qualité. On peut craindre, jusqu'à preuve du contraire, que l'intérêt des modèles belges pour le matériel national ne soit mis à profit par certains.

Pierre Mawet



POUR DEBUTANTS ET  
PETITS MOYENS

## INDUSTRIEL

(suite)

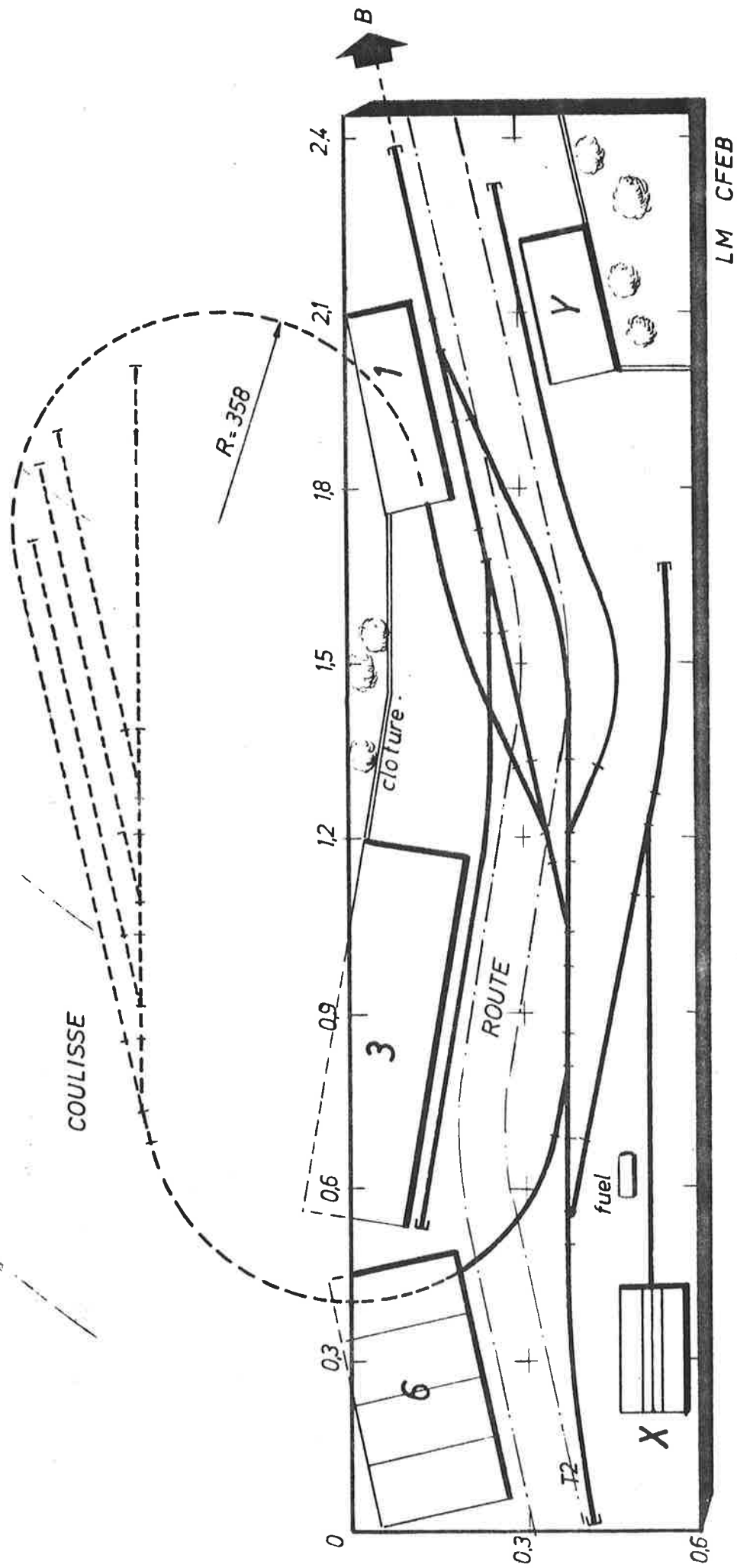
Après le blablabla il est temps de passer aux actes. A la page suivante nous vous proposons une transposition en HO du réseau industriel présenté en page 17 d'EV 56.

Pour rester logique avec nos considérations, nous l'avons voulu compact donc peu coûteux et malgré cela il conserve toutes les lignes maitresses du prototype ce qui permettra des mouvements intéressants.

En examinant le plan de la maquette on retrouve:

- la sortie B; qui peut être maintenue si vous disposez d'une place suffisante ou qui sera transformée en tiroir dans le cas contraire.
- le magasin 1 sera symbolisé par deux bâtiments réf.655 de Heljan accolés bout-à-bout. Une porte sera aménagée dans le pignon pour permettre le passage de la voie, dans la partie arrière une découpe pourra être pratiquée pour accéder à la coulisse située derrière le panneau de fond. Cette coulisse servira à garer le matériel.
- la voie d'évitement qui permet à la locomotive de contourner le convoi et se placer en position correcte pour effectuer la desserte des différents halls.
- le parc non couvert est représenté par le bâtiment Y, il s'agit dans notre exemple de la réf 557 de pola mais il est très possible d'y installer, avec quelques aménagements, le portique de Brawa ( réf.1162) et de transformer cette aire en un parc de stockage de matières, rails, profilés, tubes etc.
- le hall 3 dans notre projet est desservi par une voie latérale. Pour le représenter, nous avons choisi la référence 807 de Heljan qui se prête très bien.
- le hall 6 a la même fonction (cachée) que le magasin 1, il est réalisé en accolant côte à côte 4 bâtiments Pola réf.623. Si vous opter pour ces références, il faut veiller à aménager une porte dans le premier élément et à chauler toutes les vitres.
- le tiroir T2 est maintenu, son importance se justifie pour permettre la manoeuvre des wagons.

En ce qui concerne toutes les installations qui se trouvaient au nord du modèle réel (sortie A, tiroir T1, halls 4&5), il ne nous a pas été possible de les implanter sur notre projet pour des raisons de superficie, mais il vous est loisible de repenser cette zone en fonction de votre espace disponible.



ECH 1.10 DIMENSIONS 2,44 x 0,6 m

Pour rendre notre réseau plus complet, nous y avons adjoint un petit bâtiment qui servira à remiser le ou les engins de traction. L'impasse d'accès permettra de garer du matériel désaffecté. Une réserve à fuel sera représentée par une citerne récupérée sur un vieux wagon.

Nous avons aussi ajouté une route (en terre battue ou en tarmac) car en usine, les halls sont raccordés au réseau routier, de plus, cette route a l'avantage de couper la monotonie de l'ensemble.

## DECORATION

Pour la peinture des bâtiments, il sera nécessaire d'utiliser des teintes foncées et mates afin de reproduire au mieux la patine due à la pollution industrielle. Toutes les maçonneries seront retouchées avec de la couleur brique (Humbrol M 70) tachée çà et là avec du vert (HB15), de l'olive drab (HU2) et des souillures grasses (noir brillant ou Oily black de Polly'S). Les toitures seront traitées au gris ardoise (H 31) patinées ensuite avec de l'olive drab, les parties métalliques seront tachées avec de la teinte rouille (HS 216).

Quelques zones d'herbes, peut-être même une touffe de mousse dans un coin pour donner une note de fraîcheur, mais surtout des déchets de toutes sortes que vous aurez récupéré dans vos fonds de grenier (accessoires de réveil par exemple). N'oubliez pas de les traiter au HS 216 avant de les intégrer dans le décor.

L'enceinte sera cloturée par des murs ou du treillis (voir EV 55 & 56) au delà, les propriétés riveraines pourraient être symbolisées par des jardins.

## MATERIEL

Dans le commerce on trouve beaucoup de petits engins qui pourraient être utilisés pour l'exploitation de notre réseau. Nous vous en donnons ci-après une liste non exhaustive dans laquelle nous avons classé le matériel par ordre de préférence. Il convient de noter que ce matériel doit absolument être revu et corrigé, par cette définition nous entendons: revoir la livrée réimmatriculer l'engin, ajouter des accessoires etc.

Pour le matériel remorqué, comme nous l'avons dit dans le n°56, nous utiliserons deux types de wagons:

- des wagons classiques appartenants aux diverses administrations ferroviaires. (SNCB, DB, SNCF, FS etc)
- des wagons "usine"

En ce qui concerne ces derniers, vous pouvez donner libre cours à votre imagination et point n'est besoin d'acquérir des modèles neufs. Votre parc comprendra exclusivement:

- des wagons plats à deux essieux en grand nombre (par exemple la référence 5219 de Fleischmann, sans le camion bien entendu)
- quelques trémies (Roco 4335A, Fleischmann 5510 etc)

CE QUE LES FIRMES PROPOSENT AUX MODELISTES

Référ. catalog	type	série	appréciation
Fleisch.4203/04	B	MV 9	excellent
Piko 190	B	BN 150	id
Tyco	B	USA	id s'il y avait une porte d'accès à la cabine
Brawa 460	B	Kof II	id
Roco 4162 A	B	Y 8000	bon si dénationalisé
Rivarossi 1870	B	FS	idem
Jouef 8501	B	Y 51130	bon mais mérite un gros travail + échelle trop grosse
Roco 4153 A/B	B	200/300NS	moyen si dénationalisé
Brawa 465	B	ROBOT	douteux dans son état!
Roco 4160 A/B/C	C	5 600 NS	très bon si dénationalisé
Marklin 3078	C	DHG 500	très bon
Rivarossi 1778	C	D 234 FS	id si dénationalisé
Markl 3146	C	V 36	id (ou même réf de Trix)
Fleisch.4000	020T	ANNA	modèle vapeur excellent
Piko 6300	030T	Br 89.2	id
Fleisch.4020	030T	Br 89.0	id à défaut d'autre chose bon
Roco 4114A	030T	Br 80	id

Une préférence sera donnée aux engins à 2 essieux, les engins à 3 essieux seront affectés à la traction lourde bien que dans ce cas, exception faite d'usines importantes, la traction soit assurée par des engins en double traction.



PAS DE LOCOS ELECTRIQUES

- 1 ou 2 citerne à 2 essieux (Roco 4336C)
- 1 ou 2 anciens wagons couvert à toit plat (Fleischmann 5350)
- un wagon talbot à 2 essieux pour le transport de ballast (réf 4334A de Roco, 4610 de Marklin)

Pour être digne de votre réseau, ces wagons seront "retravaillés", au sens large du terme. Après le cutter, les pinces et le lettrage transfert, il ne doit plus rester, de vos wagons, qu'une vague silhouette de ce qu'ils étaient.

### EN GUISE DE CONCLUSION

RESEAU INDUSTRIEL !! vous avez maintenant toutes les données qui permettent sa réalisation.

Le réaliser, c'est VOUS.

Alors pourquoi ne pas vous préparez pour passer agréablement les longues soirées d'hiver, laissez donc en veilleuse ce grand réseau dont vous rêviez et que le temps et les moyens ne vous permettaient peut-être pas de mener à bien. De plus il y a aussi Madame qui n'était pas tout-à-fait d'accord de sacrifier une chambre entière.

Tant de choses qui donnent à réfléchir!

L. Mossay

(à suivre dans cette série, la construction d'un diesel de manoeuvre lourd au départ d'une locomotive Bo'Bo'.....électrique !!)



### MATERIEL DES SVB

### ABREVIATIONS DES CONSTRUCTEURS

BBC	=	AG Brown, Boveri & Co., Baden	SAAG	=	SA des Ateliers de Sierbron, Genève
FBW	=	Franz Brozovic & Co., Motorwagenfabrik Wetzikon	Saurer	=	Aktiengesellschaft Adolph Saurer, Arbon
FFA	=	Flug- und Fahrzeugwerke AG Altdorf	SIG	=	Schwarz Industrie-Gesellschaft Neuhäusern
Gangl	=	Karosserie-Gangloff AG, Bern	SWS	=	Schweiz Wagons und Aufzugfabrik AG Sierbron
Hess	=	Karosserie-Hess AG, Bollach	Vetter	=	Karosserie- und Fahrzeugfabrik Walter Vetter, Fellbach (Deutschland)
Merc	=	Daimler-Benz Aktiengesellschaft Stuttgart Unterturkheim, Deutschland			
MFO	=	Maschinenfabrik Oerlikon			
R&J	=	Ramsperg & Jenzer AG, Karosseriewerk Bern			