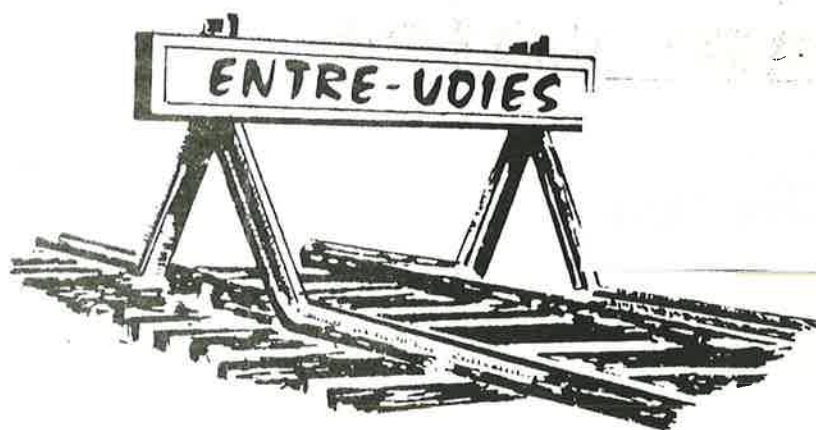
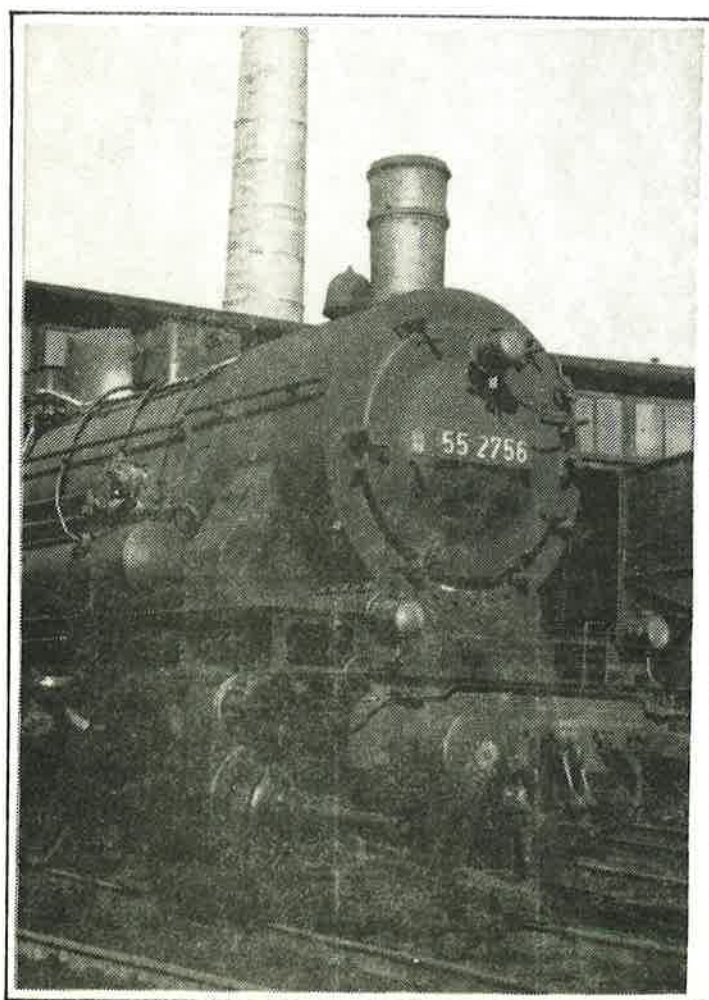


MENSUEL D'INFORMATION
CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE
VERVIERS



ENTRE-VOIES



AVRIL 1983

30 frs

N° 64

ENTRE - VOIES

CFEB

sommaire

NUMERO 64

AVRIL 1983

EDITORIAL	3
ACTIVITES DU CFEB	4
NOUVELLES DIVERSES SNCB	5
LES APPENZELLER BAHNEN	6
AMOSPHERE - EPOQUE	13
SITUATION DES ENGINES ELECTRIQUES DE LA SNCB EN 1983	21

couverture

Un très beau cliché d'une Br 55 DB qui devait constituer le type 81 de la SNCB (coll J.M. Nizet)

Abonnement ENTRE-VOIES (11 numéros = 1 an) 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 650 frs
- LOCAL 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers
- SECRETARIAT 20 rue Jardon 4800 Verviers
tél 087 33 96 93 de 9 à 18 00 sauf lundi
- REVUE 6 av. de la Vecquée 4121 Neupré

éditorial

Le numéro de mars évoquait une séance extraordinaire en octobre 83. Lors de cette réunion "pas comme les autres" les membres du C.F.E.B. pourraient admirer les projets de plateaux réalisés par leurs amis. Ils auraient l'occasion d'en prendre de la graine s'ils sont apeurés ou complexés devant le savoir faire des autres, s'ils croient ne pas être capables de présenter un diorama bien à eux. Pour certains, ce serait découverte ou apprentissage.

Kurt Heidebreder, l'initiateur du projet, souhaite vivement qu'à cette date trois, quatre voire cinq réalisations soient présentées tout au moins dans leur phrase première d'exécution. Alors!! les néophytes, le club attend vos adhésions pour ce beau projet, cette idée novatrice qui se veut source d'intérêts, source d'activités nouvelles.

Dès à présent, retenez aussi que cette belle séance sera agrémentée d'un agréable divertissement et d'une collation simple. But de cette innovation: chercher à se mieux connaître et aussi bien sûr, à faire profiter nos épouses de l'ambiance sympathique qui règne au sein de notre association. Certains vont s'étonner que le comité évoque déjà cette manifestation spéciale. Mais il est souhaitable que l'idée prenne bien forme dès à présent, pour s'assurer d'un succès véritable et engendrer des suggestions positives et concrètes. Les idées des membres, leur dévouement et leur enthousiasme sont le fondement de la bonne marche de leur club.

J.M. Simonis

ACTIVITES du CFEB

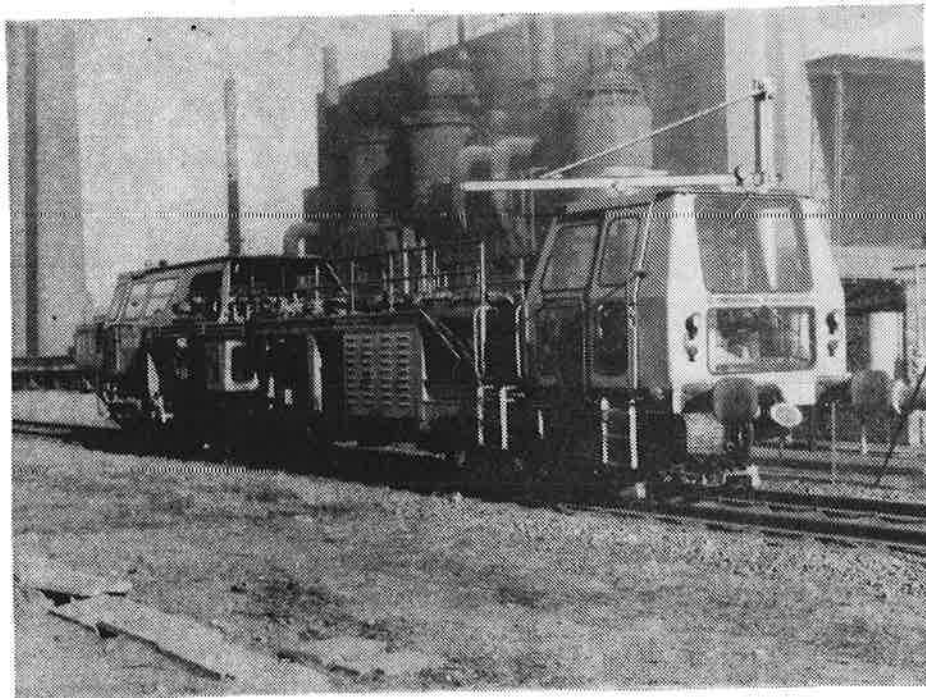
VENDREDI 29 AVRIL 1983

Soirée officielle où nous consacrerons quelques minutes pour élire ceux qui seront appelés à assumer la lourde tâche qu'est la gestion de notre club pour les années à venir. Pour rappel le comité actuel est composé de MM. J.César, J.Danthine, M. Grignard, K.Heidbreder, J.Heroufosse, G.Lange, L.Mossay, C. Norga et J.M.Simonis. Conformément aux statuts, ce comité est démissionnaire et rééligible à l'exception de MM. Lange et Heroufosse qui ne représentent plus leur candidature.

Après l'élection de ces "kamikases", notre Trésorier se justifiera, avec son adresse légendaire, sur le tunnel financier dans lequel nous a entraîné la précédente législature.

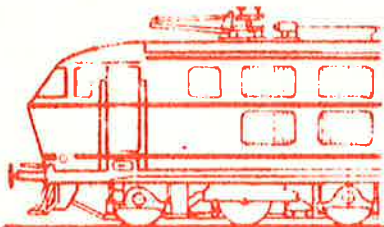
Cet amusant intermède sera suivi par une projection présentée par Louis Mossay sur le thème: Engins insolites de la SNCB.

Après une petite halte à la buvette du club, nous poursuivrons cette soirée par une projection qui nous fera découvrir quelques livrées particulières des engins moteurs de la SNCB, il y aura même quelques vapeurs.....connues.

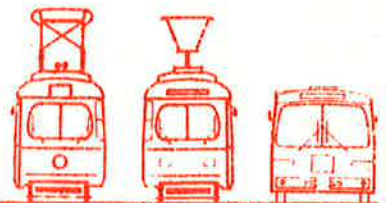


3

" Engins Insolites " Combien d'amateurs connaissent ces véhicules de travaux qui assurent pourtant un rôle indispensable au sein d'une administration ferroviaire.



NOUVELLES DIVERSES



NOUVELLES SNCB

KINKEMPOIS

Les 5535 et 5521 sont sorties de grande révision.

La 6076 X est garée momentanément par suite d'une avarie; la 6081 est de son côté en cours de canibalisation et sera par la suite découpée.

HASSELT (FHS)

La 6060 de FGH est mutée à FHS en remplacement de la 6503 ré-affectée et renumérotée 7503 à FNDM (Anvers-Dam). Ne reste plus maintenant que la 6502 à FHS.

La 7215 FNDM dernière de la série est retirée du service.

SPECIALITES

Le 9/3 la 6062 à tamponné une rame en attente dans le faisceau des Béguines à Seraing. Intervention du train de secours tracté par la 5536. La rame tamponnée était un F.O en provenance de Monceau.

Tous les jours (N67)[†], on peut voir une 51 de FHS assurant un train de charbon Zolder-Engis (Linalux) et retour.

Les 12 et 13/3, par suite de la démolition du tunnel d'Ougrée et du pont Collard à Seraing, tous les trains marchandises furent détournés avec tête-à-queue à FL. Pour éviter de longues manoeuvres dans cette gare, ces trains étaient pour la plupart encadrés de deux locomotives. Il en fut de même pour les trains de fonte qui roulèrent encadrés de deux 55.

Le samedi de 8 à 17h00; on pu dénombrer plus de 22 trains détournés dont un avec la 5213 de FEO.

Tous les jours (N67), une 1800 CFL monte à Liers assurer le train 3542 pour Gouvy.

[†] N67 = ne circule pas les 6e et 7e jour de la semaine

L' APPENZELLER

BAHNEN

Dans notre numéro 63 nous vous avons présenté la situation, la description et l'historique des Appenzeller bahnen. Nous vous présentons la suite de cet article qui traitera du matériel et de l'exploitation de ce réseau.

V. Matériel moteur

Les réseaux A.B. et S.G.A. ont possédé chacun huit locomotives à vapeur, aucune de celles-ci n'a survécu et la seule machine à vapeur de A.B. a été rachetée aux Chemins de fer Rhétiques en 1972 (G 3/4 n° 14 de 1902).

Le matériel moteur se compose donc essentiellement d'automotrices électriques, les tableaux en annexe en donne la liste.

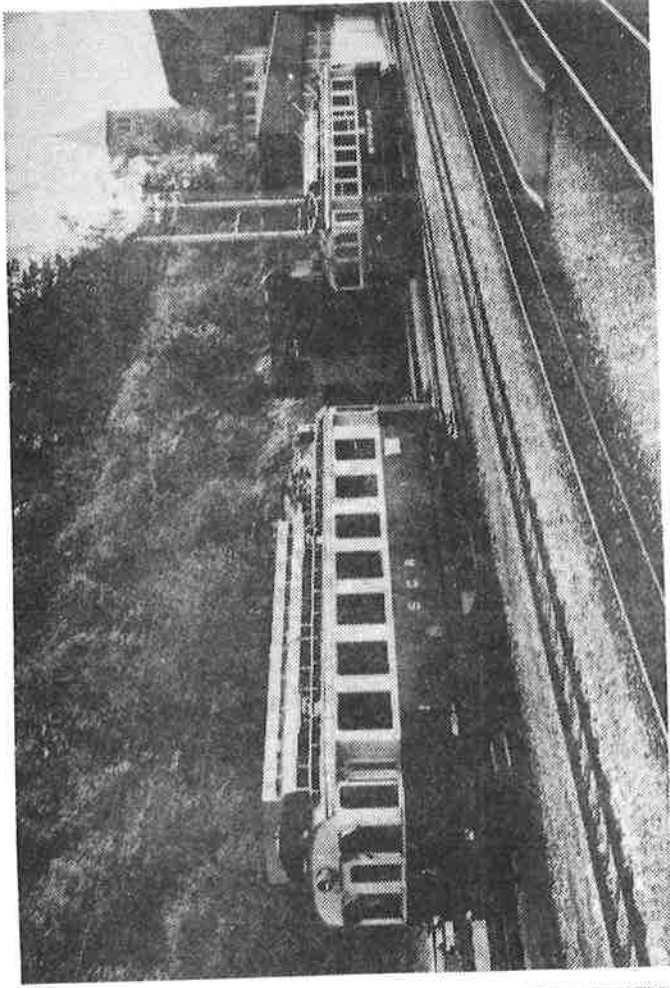
Parmi les véhicules les plus intéressants, il faut citer :

- Te 2/2 n° 49, ex-Säntis Bahn, surnommé "Pikkolo"
- BCFm 2/4 n° 56, automotrice Diesel de 1929, elle a circulé sur le réseau A.B. avant l'électrification puis a assuré des trains directs pour sport d'hiver Gossau-Wasserrauen (A.B.: 1500 V, Säntis Bahn: 1000 V)
- Xe 2/3 n° 17, ex Altstätten-Gais n° 2, cette motrice datant de 1911, a été convertie de 1000 V à 1500 V par utilisation d'un groupe tournant et servait de véhicule de travaux sur S.G.A. (garée à Wasserrauen)

L'affectation de service des différentes séries d'engins moteur est actuellement la suivante:

- n° 1 à 5 : train de marchandise "rollbock" sur trajet Gossau-Appenzell (1 unité en service)

Automotrice SGA n° 6 à Teufen



Automotrices n° 2 SGA et n°41 AB à Hérिसau

EFFECTIFS DU MATERIEL MOTEUR

I. Appenzeller_Bahn

Nomenclature	Numéro	Date	Type	Eff.	Usage	Remarque
Locomotive à vapeur	I4	1902	G 3/4, I40	I	Trains spéciaux	ex-Rh.B.
Automotrice électrique	40 à 43	1933	ABe 4/4, BB	4	Voyageur, marchandise Gossau-Wasserrauen	
	44 et 45	1949	ABe 4/4, BB	2	Voyageur	rame réversible
	46 et 47	1968	ABe 4/4, BB	2	Voyageur	rame réversible
Tracteur	49	1912	Te 2/2, B	I	Service	ex-Säntis Bahn
Fourgon automoteur	50	1966	De 4/4, BB	I	Manoeuvre et marchandise	
Tracteur	51		Xm 1/2, B	I	Service	
Automotrice Diesel	56	1929	BCFm 2/4 BB	I	Trains spéciaux	2e unité garée hors service (Hérisau)
Chasse-neige	99	1974	Xrotm 2/2	I	Déneigement	système Beilhack
Tracteur Diesel	50I		Tm 2/2	I	Manoeuvre à Hérisau	

Septembre 82.

EFFECTIFS DU MATERIEL MOTEUR

II. Sankt Gallen - Gais - Appenzell

Nomenclature	Numéro	Date	Type	Eff.	Usage	Remarque
Automotrice électrique	I à 5	1931	ABDeh 4/4, BB	5	Marchandise sur A.B. (rollbock), service	n° 3 cannibalisée pour rechange
	6 à 8	1953	ABDeh 4/4, BB	3	Voyageur et mixte	seules autorisées sur Gais - Altstätten
	II à 15	1982	BDeh 4/4, BB (°)	5	Voyageur	rame réversible, couple U.M. (2 unités max., pas sur crémail- lère).
	I7	1911	Xe 2/3,	I	Hors service garée à Wasserrauen	ex-Altstätten-Gais n° I6 exposée au musée de Lucerne

(°) automotrice n° 15 appartient au A.B.

Septembre 82.

- n° 6 à 8 : tout service sur Gais-Altstätten et voyageur sur Saint Gall-Appenzell
- n° 10 à 15 : service voyageur sur trajet Saint Gall-Appenzell-(Wasserrauen)
- n° 40 à 43 : train de marchandise et voyageur sur Gossau-Appenzell-Wasserrauen
- n° 44 à 47 : voyageur sur Gossau-Appenzell-Wasserrauen

VI. Matériel remorqué

Le matériel remorqué est essentiellement voyageur; le nombre de wagons à marchandise est très limité (une bonne vingtaine environ). A côté de wagons modernes (ou modernisés) à bogies, il existe encore sur le réseau du matériel ancien :

- wagons à deux essieux à plate-forme fermée ou ouverte
- fourgons à deux essieux
- wagons à deux bogies à plate-forme ouverte

VII. Exploitation

Malgré l'uniformité de tension actuelle (1500 V), l'interpénétration du matériel entre A.B. et S.G.A. est très limitée (tronçon Appenzell-Wasserrauen, pour matériel S.G.A.); ceci est dû au fait que :

- le matériel A.B. ne possède pas de crémaillère, requise sur le tronçon S.G.A.
- les attelages sont de type différent: tampon central et vis, pour A.B.; automatique type GF Brunig, pour S.G.A.

Par ailleurs, sur Saint Gall-Appenzell, le matériel ancien (motrices n° 1 à 5) n'est plus apte au service voyageur à cause de sa trop faible puissance, eu égard aux nouveaux tronçons sans crémaillère mis en service (pente max.: 68 ‰). Notons également que seules les motrices n° 6 à 8 sont autorisées à circuler sur le tronçon Gais-Altstätten car elles sont équipées du contrôle automatique de vitesse (action automatique du frein renforcé) requis pour le parcours

Stoss - Altstätten (pentes de 160 ‰)

Autres particularités :

- pendant leur première année de service, les nouvelles rames réversibles n° II à I5 ont possédé une remorque attelée, ce qui obligeait à une manoeuvre en gare terminus et faisait perdre l'avantage de la réversibilité; les ateliers S.G.A. ont modifié plusieurs voitures pour les rendre aptes à être intercalées entre la motrice et la voiture pilote (commande automatique des portes, ligne de télécommande); la rame n° I2 a été la première à circuler avec voiture intercalaire.
- les rames II à I4 appartiennent au S.G.A., la rame I5 appartient au A.B. et est marquée au nouveau sigle "Appenzeller Bahnen"
- les nouvelles rames sont rouges avec bande horizontale blanche (livrée semblable au Furka-Oberalp et qui semble faire école en Suisse); le reste du matériel est bicolore : jaune et rouge au A.B., jaune et vert au S.G.A.; cet état de chose donne parfois lieu à des compositions bigarrées sur S.G.A.

VIII. Evolution future

La partie S.G.A. du réseau est complètement modernisée (voie et matériel roulant). L'exploitation du tronçon Saint Gall - Appenzell est cadencé à la demi-heure et les nouvelles rames sont prévues pour le service à un seul agent, sans contrôle de billet dans le train; des distributeurs automatiques de billet sont installés dans les gares. Toutes ces mesures visent à réduire les coûts d'exploitation tout en offrant un service de qualité.

La partie A.B. a également été modernisée, mais moins profondément : il reste toujours en service quatre automotrices datant de 1933, qui devront être remplacées. De plus, la gare d'Appenzell et le tronçon Appenzell - Wasserrauen doivent être équipés d'une nouvelle signalisation.

Grace à l'effort important de modernisation entrepris et qu'ils poursuivront, les "Appenzeller Bahnen" constitueront, lors de leur fusion en 1983, un réseau ferré moderne apte à satisfaire efficacement les besoins de transports dans le canton d'Appenzell.

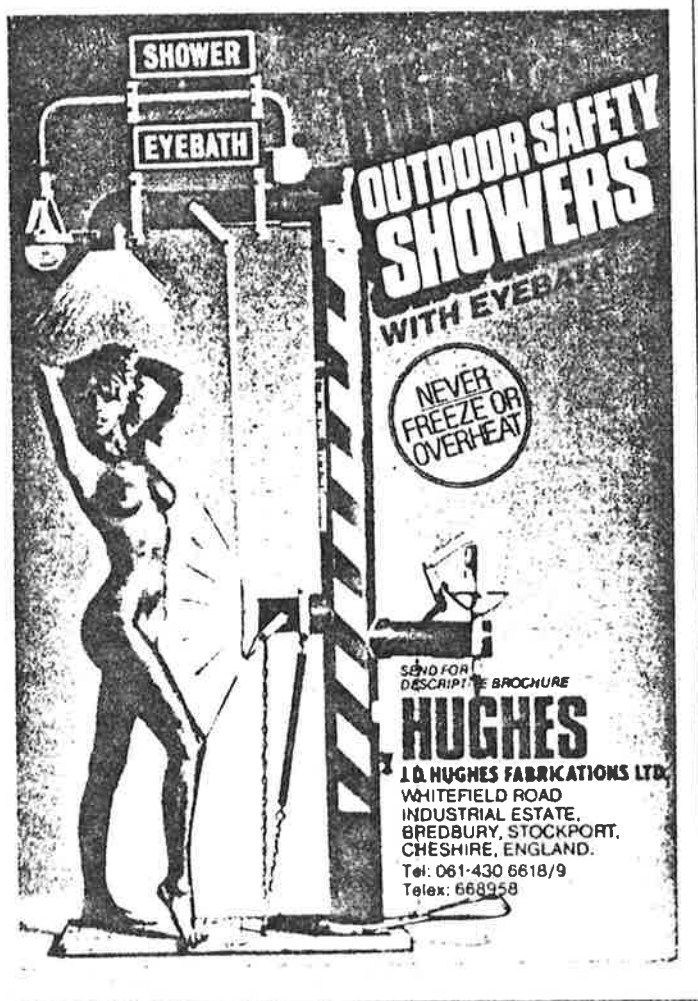
C. Stolz

Septembre 1982.

N'allez pas croire qu'il s'agit d'une blague comme on en fait généralement en ce mois d'avril, n'allez pas croire non plus que votre revue se plonge dans la pornographie.... NON il est simplement question d'une douche à placer à l'extérieur d'un bâtiment, mais pour les érudits que nous sommes, nous quali-

fierons tout simplement cela de: RECONVERSION

83 D'UNE GRUE HYDRAULIQUE.



EV

Quant on parle "Modélisme d'atmosphère", il faut avant tout choisir une EPOQUE

Des modélistes ferroviaires il y en a de toutes sortes et il serait vain d'ironiser sur l'orientation que certains ont prise. Les goûts et les couleurs ne se discutent pas !!! Il y a cependant un fait que l'on ne peut nier, c'est "l'escalade vers le perfectionnisme", ce trait caractéristique de l'individu touche tous les hobbies, c'est d'ailleurs une des raisons de l'évolution croissante de notre bien-être.

Dans notre domaine ferroviaire, cette escalade a droit de citer et nous influence directement. Si on examine un même groupe de modéliste à travers quelques années, on pourra constater qu'une majorité a évolué; cette évolution, faible chez certains, a été accrue chez d'autres. Ces amateurs deviennent plus exigeant à l'égard des constructeurs, ils s'intéressent davantage à la conformité du matériel mis à leur disposition sur le marché, ils s'appuient sur des revues, sur des documents photographiques ou historiques, en fait ils veulent savoir et cherchent ainsi à recréer avec exactitude en miniature l'atmosphère qui entoure le chemin de fer réel.

Une autre partie a stagné, ce sont ceux qui vivent leur petit train-train, ceux qui sont satisfaits de leur réalisation, manque d'ambition, manque de capacité ou tout simplement satisfaction modérée. On ne peut les blamer, leur but est atteint.

Il y a une troisième partie, ceux qui ont abandonnés, c'est le lot des indécis, des "touche-à-tout", oublions-les car depuis ils ont sûrement entrepris autre-chose.... et avec le même acharnement.

Contrairement aux autres hobbies, pour le train on n'improvise pas, on aime, on a la passion et seulement alors on devient un modéliste. Pour eux nous nous sommes livrés à une petite recherche sans prétention, elle consiste à situer les événements ferroviaires dans le temps et à vous permettre ainsi, de mieux insérer votre passion dans une époque déterminée.

Certaines choses sont évidentes, on ne tracte pas une rame DB en livrée turquoise avec une pacific Chapelon Nord de Rivarossi encore moins avec une Big-Boy de l'Union Pacific, d'autres le sont moins, sur le plan belge par exemple, une type 48 DJH ne peut cotoyer la 5924 de Roco, encore moins la 5916 et même pas la version 201 de cette machine que vous auriez réalisé de vos mains ou achetée (bien cher). Autre exemple, savez-vous qu'il n'existe pratiquement pas de wagon sur le marché qui puisse être attelé à la puissante type 26 SNCB de Liliput.

Bien sûr, vous nous direz "Moi, je m'en balance, je fais circuler ce que j'aime sur mon réseau". C'est votre droit, mais faites attention à ce qui a été dit ci-avant, "L'escalade vers le perfectionnisme" et n'oubliez pas que ce virus vous atteindra tôt-ou-tard..... si vous êtes un pur! Dès lors, pourquoi ne pas vous orienter dès maintenant sur la bonne voie. Les trains miniatures coûtent de plus-en-plus chers, pourquoi gaspiller votre argent en faisant des achats malheureux ?

Revenons à notre petite recherche, bien qu'il soit parfois difficile de situer un événement dans le temps (ex: un changement de livrée s'étale sur plusieurs années), nous avons fait de notre mieux pour vous proposer les faits saillants qui ont illustrés ces 100 dernières années. Bien sûr il y a des erreurs, voire des oublis, mais là, nous attendons votre courrier pour rectifier. Il y a aussi des événements dont l'utilité n'est pas apparente tel cet essai ORE en 1956, pourtant cela permettra à l'amateur passionné de matériel CFF d'acquérir une O1 Fleischmann, une 141 R Jouef ou une type 1 SNCE de DJH. Autre remarque, les transcontaineurs,(1966) ne peuvent être tractés par des vapeurs NS et SNCB... Et les électriques CFF brunes de Marklin et de Roco(1929) qui ne peuvent pratiquement rien remorquer du matériel se trouvant sur le marché !

Consultez donc attentivement les pages qui suivent, conservez les précieusement elles vous aiderons certainement une fois dans l'exercice de votre hobby.

L.Mossay

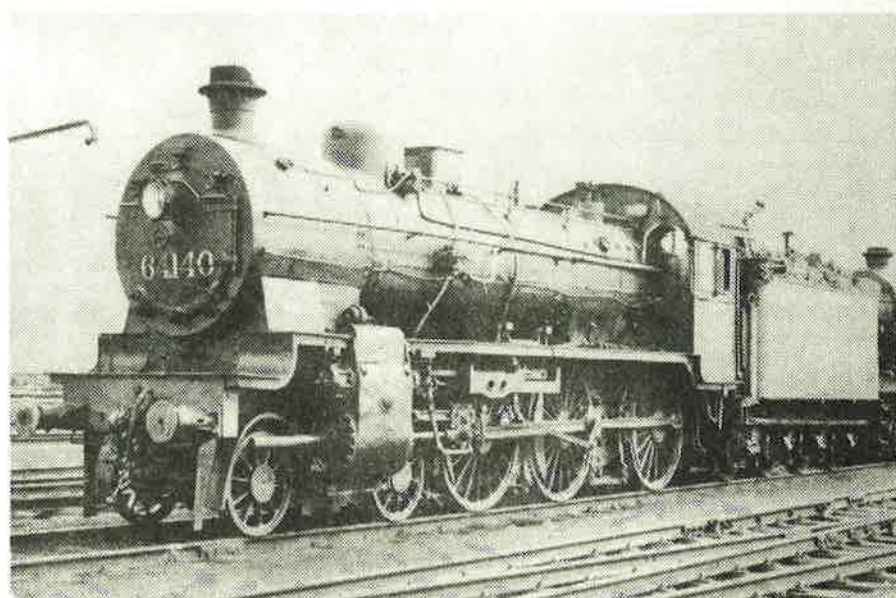
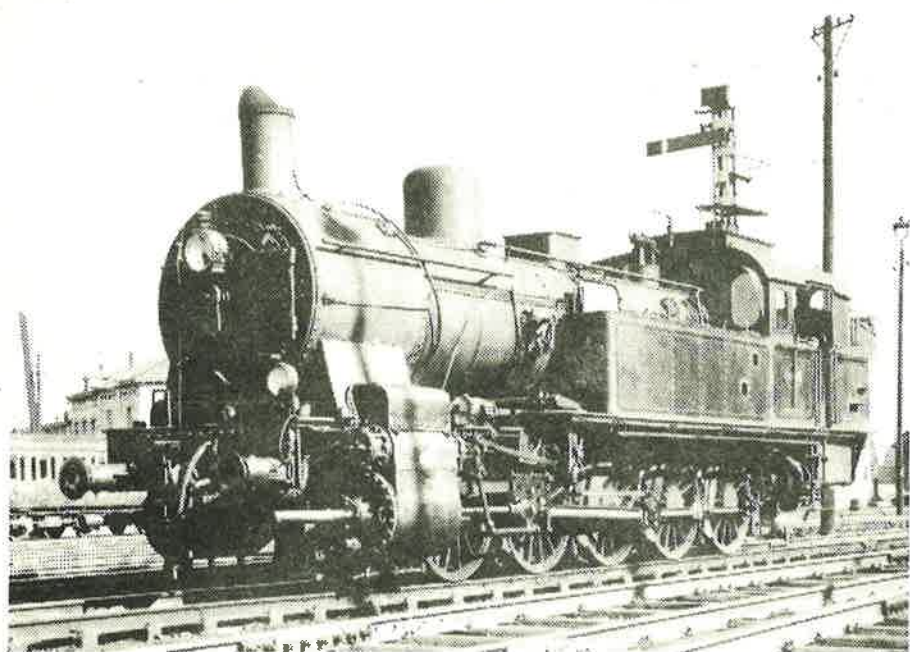
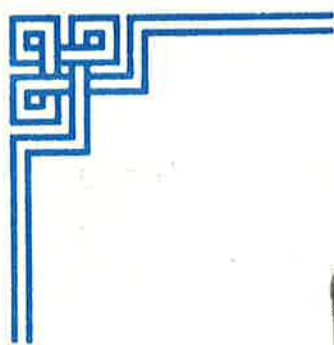
(à suivre)

Page ci-contre: deux allemandes cédées à l'Etat Belge en 1919 en accord avec le Traité de Versailles.

en haut: type 98 (98001 à 053) ex. T 15¹ prussienne (Br 94⁵⁻¹⁷)
Ces locomotives furent affectées aux services des manœuvres et à la pousse sur le plan incliné de Liège à Ans. Elles furent retirées du service en 1964.

en bas: locomotive type 64 (6400 à 6567 puis 64001 à 168) ex. P.8 (Br 38¹⁰⁻⁴⁰). Ces locomotives munies de tenders type 34(n° 20300 à 327), type 35(n° 22000 à 176) ou type 36(n° 22200 à 358) furent utilisées pour la traction des trains de voyageurs jusqu'en 1967.

clichés coll. J. Heroufosse



nostalgie

Année	Etat	EVENEMENT MARQUANT
1845	B	Etat Belge: livrée dessus vert foncé, cadre noir filet rouge, châssis vermillon, roue vermillon avec jante noire.
1864	B	Etat Belge: livrée brun sombre, cadre noir filet rouge, châssis rouge briqueclair avec bord noir, roues noires.
1876 à 1887	D	Nationalisation de 35 compagnies privées par les Chemins de Fer de l'Etat Prussien.
1884 à 1900	B	Etat Belge: livrée dessus et châssis en brun bleuté, cadre noir et filet rouge appliquée aux locomotives type Belpaire.
1888	B	Etat Belge: livrée des types 11, dessus et châssis vert moyen avec cadre noir et filet jaune paille.
1899	B	Etat Belge: livrée des types 12 et 17, dessus bleu Calédonien cadre noir et filet blanc, châssis rouge carmin avec cadre noir, filet blanc, roues bleues avec jantes noires.
1900	B	Etat Belge: adoption de la livrée chocolat foncé, cadre noir filet rouge sauf sur les types 8 bis et 20 où les filets sont brun clair orangé.
1905	B	Etat Belge: certaines locomotives reçoivent une livrée terre de Cassel bord brun foncé, filet blanc et chamois.
1920	D	Naissance de la Reichsbahnen et intégration d'une partie des chemins de fer privés.
1921	E	Création de l'RIV (Regolamento Internazionale Viecoli) et de l'RIC (Regolamento Internazionale Carroze) = emploi réciproque des wagons en service international.
1922	E B	Création de l'UIC (Union Internationale des CF) Etat Belge: les types 8 bis et 20 reçoivent la livrée dessus et châssis brun orangé, bord noir et filet rouge.
1924	D	Naissance de la DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft)

1926	B	Naissance de la SNCFB (Société Nationale des Chemins de Fer Belges).
1928	D	Création du Rheingold (livrée violette)
1929	B CH	Commande des 1ères voitures destinées au service international (RIC) La livrée brune des locomotives électriques est remplacée par la verte.
1930	B	La SNCFB annexe le Gand - Terneuzen. Les locomotives reçoivent la livrée vert foncé cadre noir et filet orange, dessous noir.
1931	B	Numérotation des locomotives à 4 chiffres max 2 pour la série et 2 pour le numéro d'ordre (ex 515, type 5 et 3641 type 36)
1935	B	SNCFB: sur certaines locomotives, le beige rose dit "chamois" remplace l'orange.
1938	F B	Naissance de la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français) A la suite de cette naissance, la SNCFB devient la SNCB pour éviter la confusion. Création du sigle B en remplacement du CFB - BSM.
1939	E	Fin de l'application des RIC-RIV suite au 2e conflit mondial.
1940	B	La SNCB annexe le Nord Belge
1945	D	Scission de la DRG en DR et DR Westzonen.
1946	B	Numérotation des engins moteurs à 5 chiffres (ex: 10.018 = type 10)
1948	E B	Reprise de l'application des RIC-RIV. La SNCB annexe le Malines - Terneuzen et le CF de Chimay.
1949	D	La DR-West devient officiellement la DB (Deutsche Bundesbahn).
1950	CH	La livrée brun rouille est appliquée aux engins de manoeuvres.

1950	F	Les autorails reçoivent la livrée crème-rouge à moustaches ainsi que des tampons et des attele- lages classiques.			
1951	E D	Gestion en commun par la SNCF et la DB de 100.000 wagons. Naissance des trains auto-couchettes. Mise en service des premières voitures de 26,4 mètres de longueur.			
1953	D E	Mise en service des 1eres locomotives diesel de ligne (V.200). Convention EUROP sur la gestion en commun de 160.000 wagons. Le sigle et la numérotation du parc marchandises est modifié (ex: <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>EUROP</td></tr><tr><td>B</td></tr><tr><td>405642</td></tr></table>)	EUROP	B	405642
EUROP					
B					
405642					
1954	D	Suppression progressive des pare-fumée Wagner sur les vapeurs (sauf certaines Br 38, 39, 41 et 62).			
1955	E F B	Essai de liaison TEE. Mise en service de la 1ère locomotive diesel de ligne (CC 65000). Mise en service de la 1ère locomotive diesel de ligne (BB 201). Suppression du filet "chamois" sur les locomo- tives à vapeur. Le parc marchandise reçoit le livrée brun/rouge en remplacement du vert.			
1956	E D E	Suppression de la 3ème classe. Changement du marquage des voitures (ex: DPw4 Umg 60 devient DD4Um 60) Création des liaisons TEE Essai ORE en Suisse, les 141 R 760 (SNCF), 01 1095(DB) et 1.024 ^{SNCF} se réunissent pour des essais			
1957	D E	Les électriques E 10 1240 à 45 remplacent la vapeur pour la traction du Rheingold. Création de la société EUROFIMA			
1958	D NL	Les locomotives sont dotées d'un 3ème phare, l'emblème <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>DB</td></tr></table> remplace le <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>Deutsche Bundesbahn</td></tr></table> Fin de la vapeur	DB	Deutsche Bundesbahn	
DB					
Deutsche Bundesbahn					

1960	E	Marquage UIC des wagons (suppression des marquages EUROP.)
1961	E F B CH	Première liaison TEEM. Changement de la numérotation des locomotives (ex: 040 DE = BB 63000). Mise hors service des voitures en bois Les CFF reçoivent en prêt des E 40 de la DB pour trois années.
1962	D	La livrée bleu-crème est appliquée au Rheingold
1964	D E	Changement de la codification des wagons (ex: BTmms 58 = Lbs 589) Unification du marquage UIC de 1960 (ex: 01 RIV 88 B 135 2 860 3 . Glms Mise en service de la première locomotive européenne (CC 40100 de la SNCF).
1965	D	Changement de la codification des voitures (ex: DD4üm 60 de 1956 devient DDüm 913). Changement de la livrée du Rheingold par application de la livrée TEE.
1966	B E	Fin de la traction vapeur. Naissance du service SNCB-COLIS. Première utilisation des conteneurs Transcontinentaux.
1968	CH D F	Fin de la traction vapeur Application du numéro computer sur les engins moteurs (ex: V160 005 = 216 005-9) Application du code EEG sur les locomotives à vapeur et tenders.
1970	D DDR F	Essais de livrées POP appliquées aux locos et voitures. Application du numéro computer sur les locomotives (ex: V180 241 = 118 241-7). Création du service SERNAM
1971	B	Application de la numérotation à 4 chiffres sur les engins moteurs (ex: 160 002 = 1602).

1971	D F	Mise en service des liaisons INTERCITY Fin de la traction vapeur.
1972	D	Retrait des voitures panoramiques
1974	D NL A	Application de la livrée "turquoise" au matériel Application de la livrée jaune/gris aux locos. Livrée rouge orangé et nouveau sigle pour le matériel des ÖBB.
1975	CH E F	Mise en service du SWISS EXPRESS Mise en service des TEN (trains de nuit). Mise en service des voitures de banlieue à deux niveaux. Application de la livrée CORAIL.
1976	B D	La livrée jaune est appliquée sur certains engins moteurs. Changement du numéro de codification des voitures (ex: DDüm 913 de 1965 devient DDm 913).
1977	B D	Application de la livrée bleu acier/jaune sur les locomotives de ligne. Fin de la vapeur.
1980	D E	Changement de la numérotation des wagons (ex: Lbs 589 de 1964 devient Lbms 589). Application de la codification UIC au matériel roulant des CP européens (ex: 20 88 391 4 000-0 Rps de 1964 devient 81 88 393 4 000-0 Rbps).
1981	F	Liaison TGV.

SITUATION 1983 DU MATERIEL ELECTRIQUE SNCB

DEPOT	Locomotives	Automotrice	Série	Ancien dépôt
MERELBEKE (FKR)	2226 à 2250			
SCHAERBEEK (ATD)		010 à 049 595 à 600 951 à 958	50/53 SABENA POSTES	
SCHAERBEEK (ATS/E)		665 à 676 731 à 782 801 à 844	70 JH 78/79 Quadru	ex:FSD
OSTENDE (FSD)		301 à 370 502 à 539 677 à 706	80 55 73	ex:ATSE
KINKEMPOIS (NK)	1801 à 1806 2701 à 2760	105 à 128 151 à 184 211 à 233 251 à 270 707 à 730	54 62 63 65 74	ex: FEO
STOCKEM (MKM)	2339 à 2368	234 à 250 601 à 664	63 66/70JH	
HAINÉ ST PIERRE (GT)		129 à 150	56	
HASSELT (FHS)		185 à 210	62	
RONET (FEO)	2001 à 2025 2601 à 2635 2903 à 2913 2920	051 à 104	54	ex:NK
BRUXELLES MIDI (FBMZ)	1501 à 1505 1601 à 1608 2201 à 2225 2301 à 2338 2369 à 2383 2501 à 2514 2551 à 2558 2801 à 2803			ex:FEO

D'après Trans-Fer n°23 & 26



Modellbahn- Center am Markt

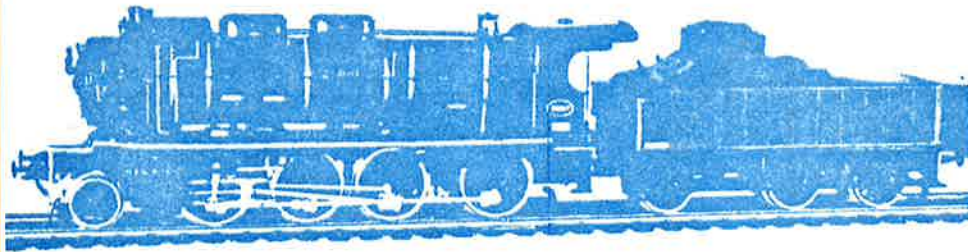
Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünerbein oHG



TYPE 48 SNCB / NMBS



TYPE 48

Kit en metal blanc de DJH (pour continu)

DM 298,--

Modèle construit - Fertigmodell :

pour continu, engrenage modifiés

DM 980,--

pour märklin, boudins modifiés
engrenage modifiés

DM 1180,--

Delai de livraison pour les modèles construits environ 4 mois.

Et bientôt Kit de la Type 10 SNCB/NMBS

Et encore pour la fin d'année Kit de la Type 29 SNCB/NMBS

