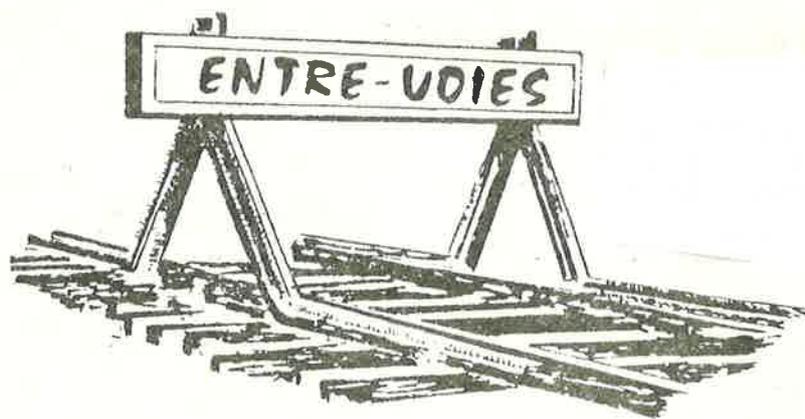


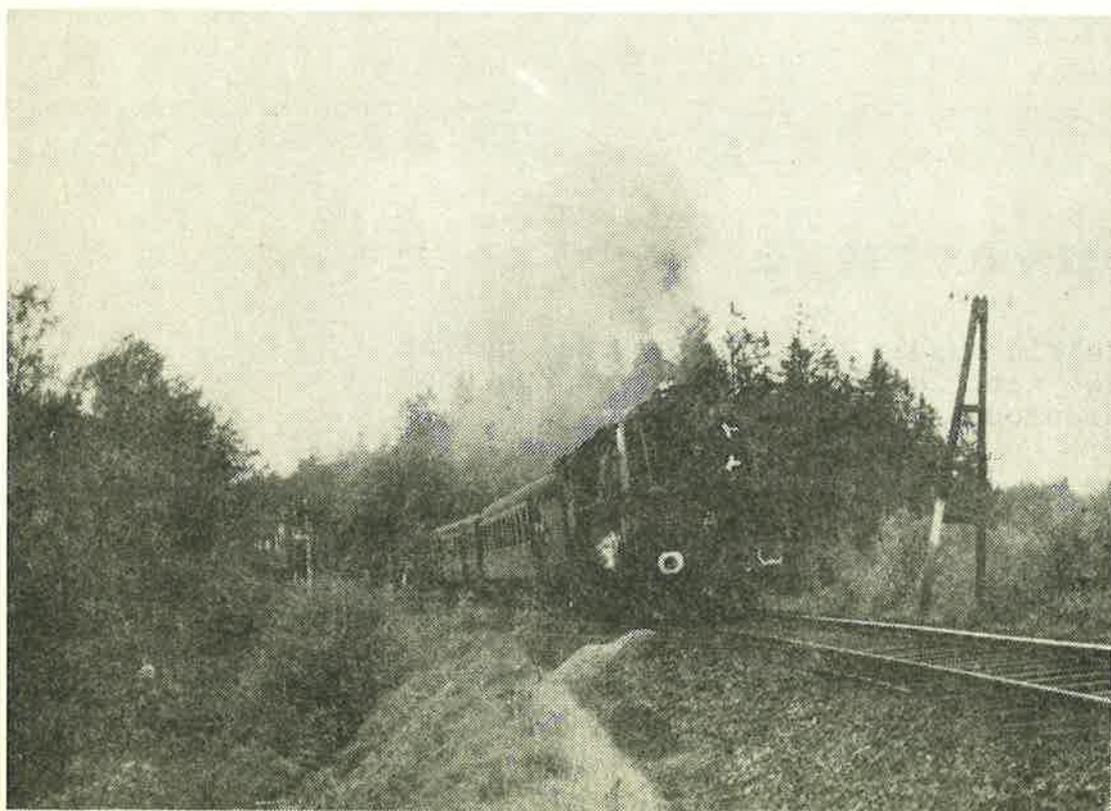
MENSUEL D'INFORMATION

CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



# ENTRE-VOIES



30 frs

SEPTEMBRE 1983

N° **68**

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

# ENTRE - VOIES

CFEB

## sommaire

NUMERO 68

SEPTEMBRE 1983

EDITORIAL	3
ACTIVITES	4
AGENDA	6
NOUVELLES SNCB	7
LES TRAMWAYS DE LINZ	9
PARLONS DEPOT	15
NOSTALGIE	18
DES Bo'Bo' A GoGo	19

## couverture

Nostalgie aussi, ce train matinal qui se dirige vers la gare de Sart lez Spa (col J.Héroufosse)

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 as.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 club ferroviaire n'échappe pas aux vicissitudes que connaissent toutes les associations, toutes les sociétés. Parmi celles-ci, il en est une que nous rencontrons fréquemment, c'est : l'ATTENTISME qui semble parfois frôler ou côtoyer sa voisine l'INERTIE.

Prenons quelques exemples que nous avons vécus cette seule année:

- 1 - nous avons fait appel aux membres pour obtenir leur participation à l'expo 84. A ce jour, le comité a reçu deux réponses positives.
- 2 - le rédacteur de la revue sollicite à temps et à contretemps les auteurs d'articles susceptibles d'intéresser les lecteurs, il parvient tant bien que mal à glaner de la matière pour une demi-revue en moyenne.
- 3 - début avril, le comité a lancé l'idée d'un concours de modules ou de réalisations personnelles (modification de matériel, création de signaux, de bâtiments etc). La présentation première devait se faire en octobre 83. A ce jour, notre ami Kurt, qui devait récolter les adhésions, constate que la page de son agenda est vierge de toute inscription.

A la lecture de ces lignes, vous penserez certainement que leur auteur est bien pessimiste et qu'il conjugue à tous les temps l'expression " broyer du noir ".

C'est pourtant tout le contraire, ce que nous voudrions trouver c'est la bonne idée, l'étincelle qui dynamiserait la société et provoquerait un enthousiasme certain

Les comitards d'une association peuvent et doivent être des éléments moteurs, mais il faut que tous ceux qui les entourent apportent leur petite pierre à la construction de l'édifice.

La viabilité de la société ne peut se concevoir sans cette collaboration indispensable.

J.M Simonis

# ACTIVITES du CFEB

## Réunions

VENREDI 30 SEPTEMBRE 1983

---

Certains n'hésitent pas à faire des centaines de kilomètres pour photographier des locomotives à vapeur encore en activités, Georgy et Albert, peut-être par souci d'économie, n'ont pas fait de tels déplacements et s'en sont allés avec armes (Canon, etc) et bagages jusqu'à une quinzaine de kilomètres d'Aix (+). Là, ils ont clichés des tas d'engins fumants sur rails vulgairement appelés " locomotives à vapeur "; des engins bien entretenus qui lachent leur panache de fumée pour assurer un dur service et ce à la grande joie des photographes.

Mais là la chance vous sourit, car si Arlsdorf est vraiment trop loin pour vous, venez donc vous asseoir sur nos bonnes vieilles chaises (dignes des GCI) et regarder, dans le calme et la sérénité, le va et vient enchanteur de ces tchouf tchouf qui hantent encore nos mémoires.

(+) Aix la Chapelle bien entendu, pas Aix en Provence !

JEUDI 13 OCTOBRE SEANCE DE PATINAGE D'UNE LOCO VAPEUR

---

Cette séance est destinée à tous ceux qui sont désireux d'apprendre à patiner une locomotive et ce, activement. Pour cette raison, je demanderais aux personnes intéressées, d'apporter quelques ingrédients, pinceaux et couleurs. Voici en détail ce qui est nécessaire:

couleur: HUMBROL (pour plus de facilité à trouver)

Noir matt n°33 couche de base

Beige matt n°72, 83, 94 ou 26, une des quatres suffit cette couleur servira à imiter la poussière.

Rouge brique matt n°70 pour la rouille et la suie.

Rouges matt n°32 & 60, ils sont tous les deux nécessaires pour les roues et le chassis.

Blanc matt n°34 pour les traînées de tartre.

... voilà pour le chapitre des couleurs. Au tour des pinceaux maintenant: les pinceaux les mieux adaptés sont ceux à poils durs en soie de chine, n°1 & 2 (ils existent en poils blancs ou noirs). Ces pinceaux serviront pour la plus grande partie du travail, en outre, il faudra 1 ou 2 tout petit pinceaux à poils effilés et doux, ces derniers seront utilisés pour reproduire les traînées (rouille ou tartre) sur la chaudière et le tender. Sont encore nécessaire, du diluant dans un bocal (white spirit), un chiffon, du charbon, de la colle Pattex et un vieux journal, et

4 x 12



1 x 5

2 x 8



surtout ne pas oublier d'apporter une locomotive. Tachez toutefois de prendre un modèle pas trop gras pour favoriser une bonne adhérence de la peinture.

Merçi et rendez-vous au 13/10

Kurt

## OKTOBERFEST CFEB

---

Dans le dernier numéro d'EV et à la dernière réunion nous vous avons annoncé la mise sur pied d'une petite soirée amicale le samedi 22 octobre en lieu et place de notre réunion de décembre. Outre les divertissements, nous avons prévu un souper démocratique dont le menu est le suivant :

- un apéritif (genièvre, bière ou limonade)
  - potage de saison
  - cuisse de poulet au poivre vert + riz + pain
  - un verre de vin (ou une bière)
  - moka
- le tout pour la modique somme de 200 frs.

Réservation par paiement pour le 7 octobre au plus tard.

NB : le souper n'aura lieu que si nous disposons de plus de 30 participants.

## CALENDRIER EDIBLANCHART LOCO 84

---

Le calendrier LOCO 84 vient de sortir de presse, comme les années précédentes il comporte 12 photos de matériel ferroviaire SNCB & CFL dont nous donnons la liste ci-dessous :

JANVIER	Locomotive diesel-électrique n° 1601 des CFL (couleurs)
FEVRIER	Locomotive à vapeur SNCB type 1 (1866)
MARS	Locomotive à vapeur SNCB type 33 (1939)
AVRIL	Diverses locomotives au dépôt de Bruxelles-Midi (1954)
MAI	Locomotive électrique SNCB type 15 (couleurs)
JUIN	Locomotive à vapeur SNCB type 10 (1939)
JUILLET	Locomotive à vapeur SNCB type 16 (1939)
AOUT	Locomotive diesel-électrique SNCB série 203 (1961)
SEPTEMBRE	Locomotive à vapeur SNCB type 29 (couleurs)
OCTOBRE	Locomotive à vapeur CFL série 2001-2007 (1946)
NOVEMBRE	Locomotive à vapeur SNCB type 66 (1939)
DECEMBRE	Automotrice électrique Budd SNCB série 00 (1956)

Il peut être obtenu en versant la somme de 252 frs au compte 000 0037275 - 27 de Ediblanchart Sprl (livraison fin octobre)

AUTORAILS SNCF AS

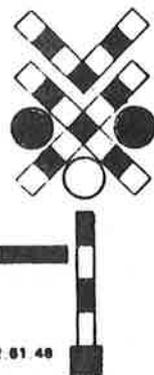
ADN

ABJ 3

ABJ 4

conditions " clubs "

GUY DESPONTIN



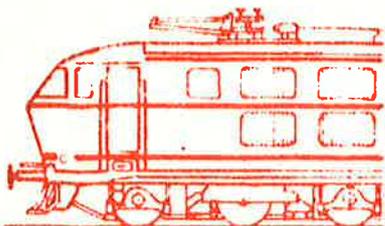
# Agenda

---

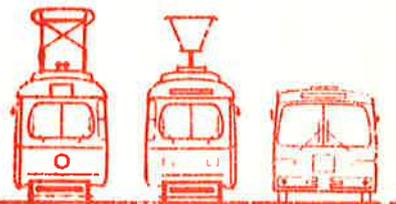
- GTF 24 septembre - Voyage dans le Hainaut avec visites d'installations (contact: F.Beckers rue de la Douix 4050 Esneux)
- DE BLAUWE WIMPEL du 17 au 25 septembre - RAILPARADE 3 Bogaardestraat 168 à Maldegen (expo ouverte de 17 à 21 h, le WE de 10 à 20 h)
- TGT du 30 septembre au 10 octobre - RAIL 83 au centre culturel " De Warande " à Turnhout
- ASMOCO les 1er & 2 octobre - Expo et bourse (voir EV 66 p.5)
- COLOGNE du 27 au 31 octobre - Exposition Internationale de chemins de fer miniatures (voir EV 67)
- au fait ..... pourquoi n'y allons-nous pas en train comme le suggère le GTF dans son Transfer n° 28 ? Il faut dire que c'est un peu fort, nous, des mordus du train se rabattre sur la voiture au premier déplacement. GTF merci de ta sagesse.
- ARBAC du 29 octobre au 13 novembre - 34e Salon du chemin de fer, en gare de Bruxelles-Centrale. Exposition ouverte dès 14h le 29 et fermée à 18h30 le 13.
- AMRA les 5, 6, 11, 12 & 13 novembre - Exposition dans les locaux n° 123, 124 & 125 du Fort II de Wommelgen
- DE PIJL les 11, 12 & 13 novembre - Journées Portes Ouvertes dans les locaux du club, gare de Muizen.
- MSTB le 27 novembre - Bourse d'échange de 10 à 14h dans la salle Star Gildenhuis N De Brauwerstraat 21 à Vilvorde.

il y a aussi en prévision pour **1984**

- BASTOGNE du 29 juin au 2 juillet - Une Foire Internationale du modèle réduit (FIM) organisée au Parc des expositions de Renval par le Comité des Foires de Bastogne, cette exposition sera suivie en juillet - août par une exposition permanente de modèles réduits sur la Bataille des Ardennes.  
On vous en reparlera !
- CFEB du 9 octobre au 30 octobre - Grande exposition de trains miniatures etc ..... à Dolhain Limbourg, de celle-là aussi on vous en reparlera !



**NOUVELLES  
DIVERSES**



**SNCB**

(Nouvelles recueillies par G. Lejeune)

Les 6020 et 6104 de Merelbeke sont garées à ce dépôt par suite de grosses avaries.

La 5914 d'Anvers Dam est sortie de Salzinnes après grande révision, elle a fait un train d'essai sur Givet le 19/8.

La cour de Micheroux (L.38) qui devait être fermée le 31/7 est prolongée jusqu'au 1er octobre date à laquelle une décision définitive (???) sera prise notamment concernant le chargement des trains d'explosifs.

**SPECIALITES**

Le 19/8, train de pèlerins Bruges - Trooz remorqué par la 5911 du dépôt de Merelbeke. Le 26/8 c'était un spécial pour handicapés sur l'itinéraire Anvers - Trooz, la traction était assurée par la 5166 de FNDM.

Tous les trois samedis sur quatre, roule entre Kinkempois et Liers une rame de voitures M4 sortant du loco-wash; départ de NK avec quatorze voitures, cette rame est scindée à Liège. Cinq voitures sont alors tractées par une 82 (11) jusque Liers

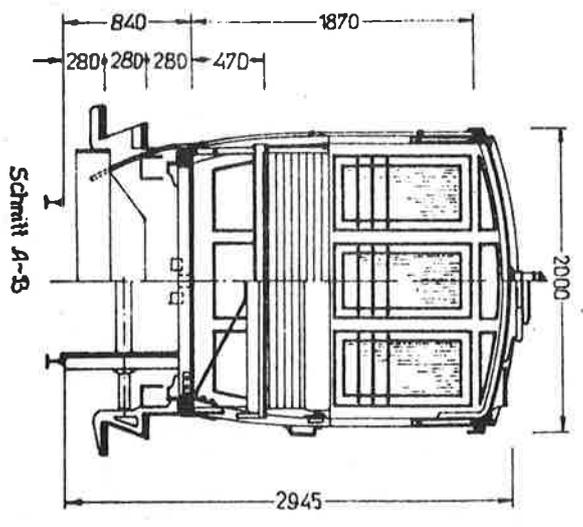
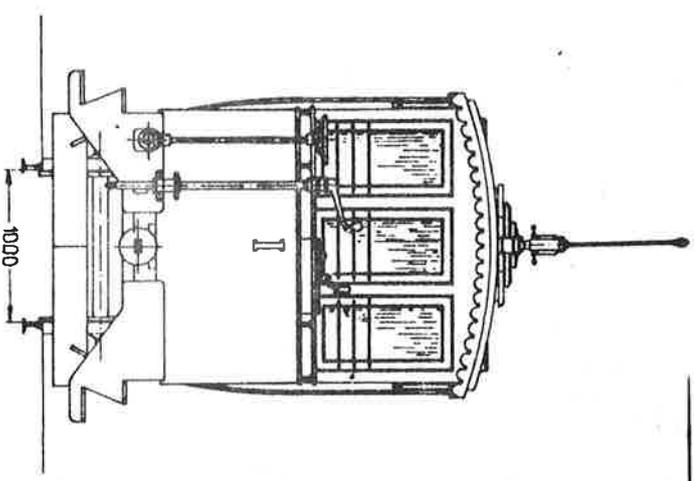
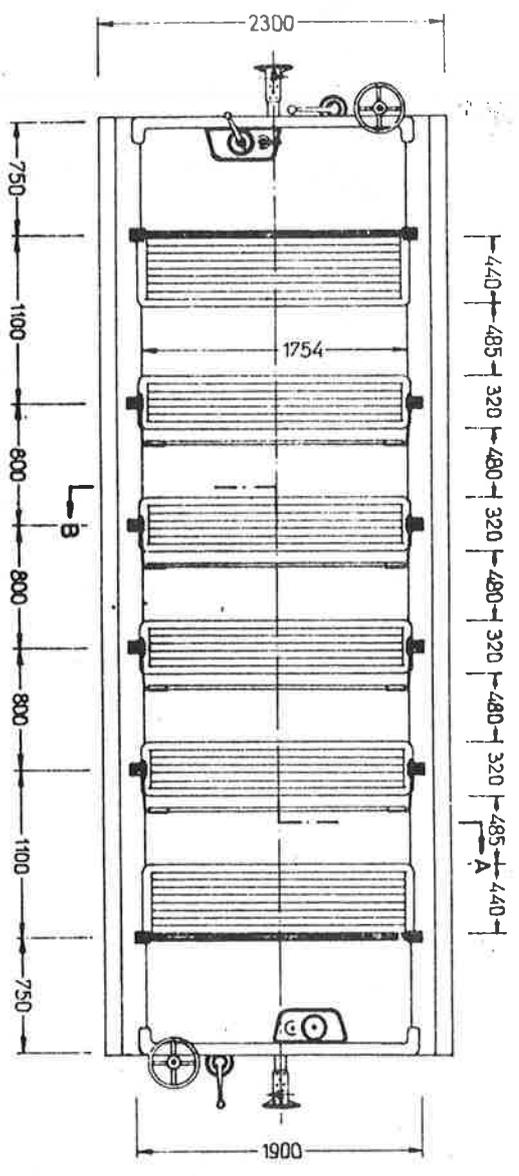
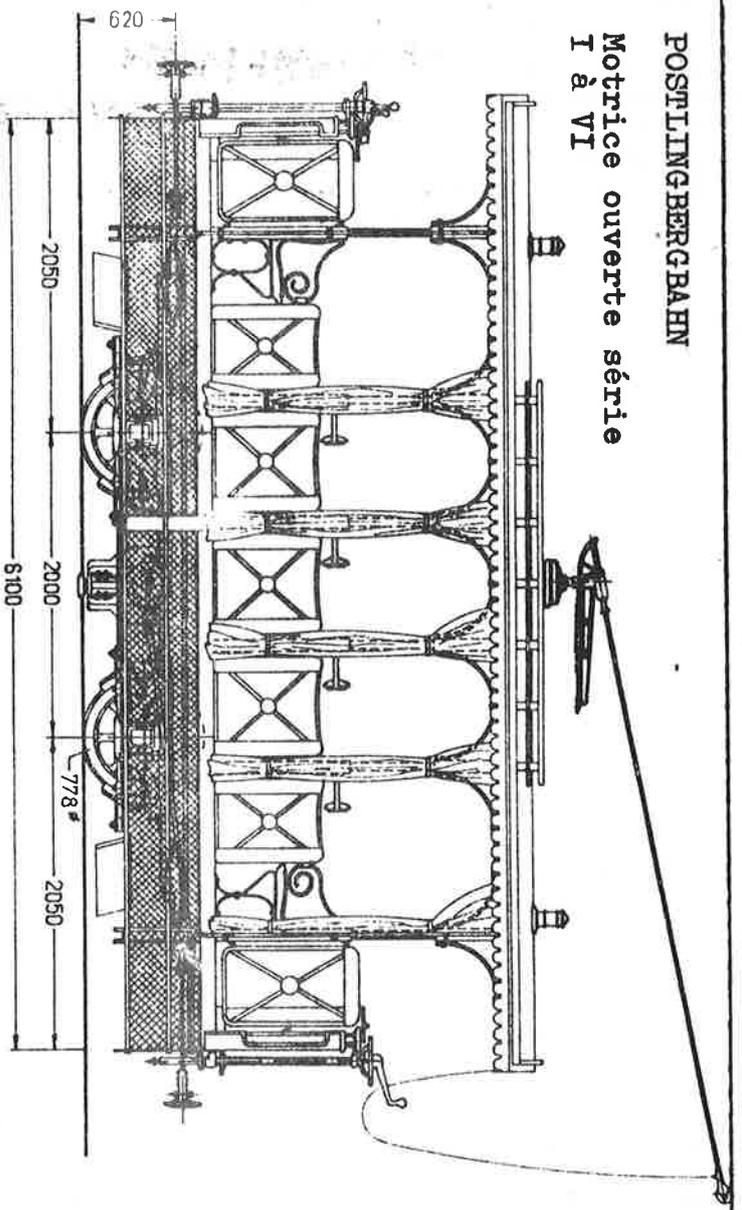
Horaire:	NK	11.13	train n° RZ 3113
	FL	11.18	
		12.11	
	Liers	12.40	(photographes à vos postes)

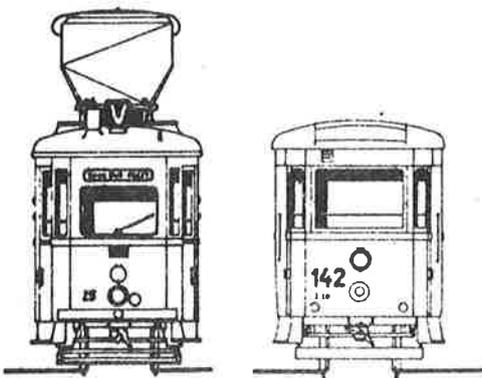
**RECTIFICATIF**

Les 6076 et 81 de Kinkempois sont toujours garées le long du mur de cette remise, elles n'ont donc pas encore été expédiées à Luttre. Motif: manque de place, trop de découpages (!).

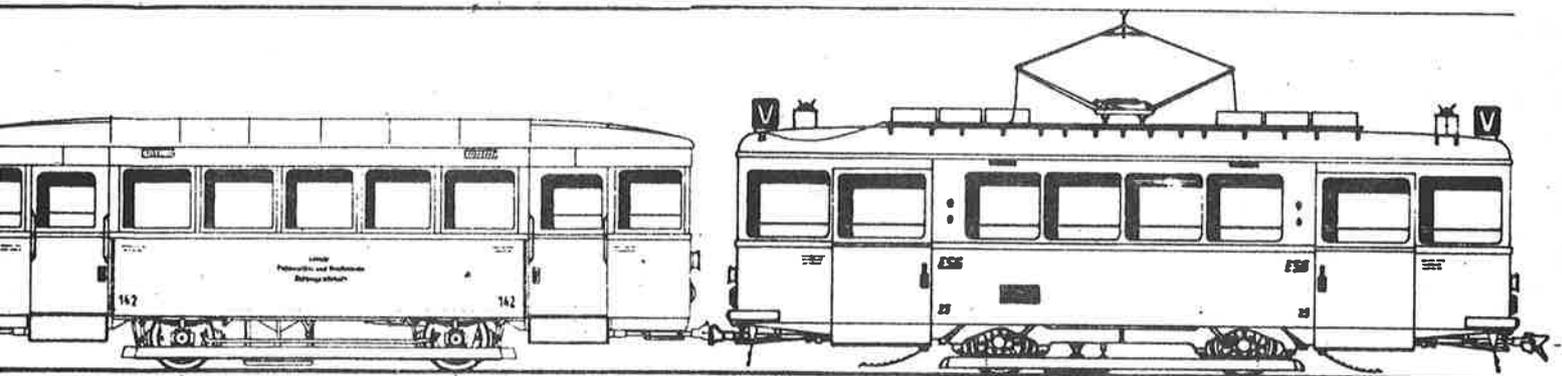
Certains membres se plaignent de recevoir leur Entrevoies en mauvais état, ce qui constitue un ennui pour ceux qui souhaitent conserver leur revue. A tous nous rappelons que vous pouvez recevoir votre EV lors de la réunion de fin de mois pour autant que vous en informiez l'éditeur.

POSTLINGBERGBAHN  
 Motrice ouverte série  
 I à VI





# linz



## et ses tramways

### LA VILLE DE LINZ

Linz, 230.000 habitants - 100 km<sup>2</sup>, centre industriel de la Haute Autriche, est située sur le Danube (Donau). Cette ville peut s'enorgueillir de présenter au ferrovipathe une variété incontestable de types de véhicules différents. Ainsi, outre les ÖBB qui nous proposent de nombreux modèles de locomotives électriques anciennes, les E.S.G nous offrent une grande variété de tramways urbains, de trolleybus, d'autobus ainsi qu'un pittoresque tramway à adhérence dont la ligne, très raide, est dénommée Postlingbergbahn.

Non loin de Linz, existe également une ligne Musée sur laquelle on peut voir circuler de très anciennes motrices de tramways: il s'agit en fait d'une section de l'ancienne ligne EBELSBURG ST FLORIAN qui faisait jadis partie du puissant groupe autrichien STERN & HAFFERLN.

Dans cet exposé, je me bornerais à décrire le réseau des E.S.G et avant toute chose, je vous propose une liste des lignes exploitées, ainsi que le plan du réseau que j'ai pu obtenir auprès de la Direction de la Société (signalons au passage l'extrême gentillesse des dirigeants des E.S.G qui n'hésitent pas à vous procurer toute documentation souhaitée)

## SITUATION DU RESEAU AU 1-1-1982

### I. Lignes de tramways:

- 1 Universität - Spinnereistr (Kleinmünchen)
- 3 Berggahnhof Urfahr - Hauptbahnhof
- Pöstlingbergbahn: Urfahr - Pöstlingberg

### II. Lignes de trolleybus:

- 41 Hessenplatz - Neupeint
- 43 Hessenplatz - Stadtfriedhof Linz
- 45 Stieglbauernstr - Froschberg

### III. Lignes d'autobus:

- 11 Zöhrdorferfeld - Hillerstr - Falterweg
- 13 Chemie Linz AG - Hugo-Wolf-Str
- 14 Blumauerplatz - Meixnerkreuzung
- 15 Blumauerplatz - Wagram
- 16 Spinnereistr - Auwiesen
- 18 Vöest-Alpine-Zentrum - Am Bindermichl
- 19/22 St Martin - Meixnerkreuzung - Khevenhüllerstr -  
Schiffswerft - St Margarethen
- 20 Hauptbahnhof - Garnisonstr
- 21 Hauptbahnhof - Hafen
- 23 Prinz-Eugen-str - Kubesch
- 25 Karlhof - Chemie AG - Vöest-Alpine - Oed
- 26 Kollegiumgasse - Freinberg
- 31 Reindlstr - Altenberger Str
- 32 Reindlstr - Pleschinger See
- 38 Reindlstr - Jäger im Tal

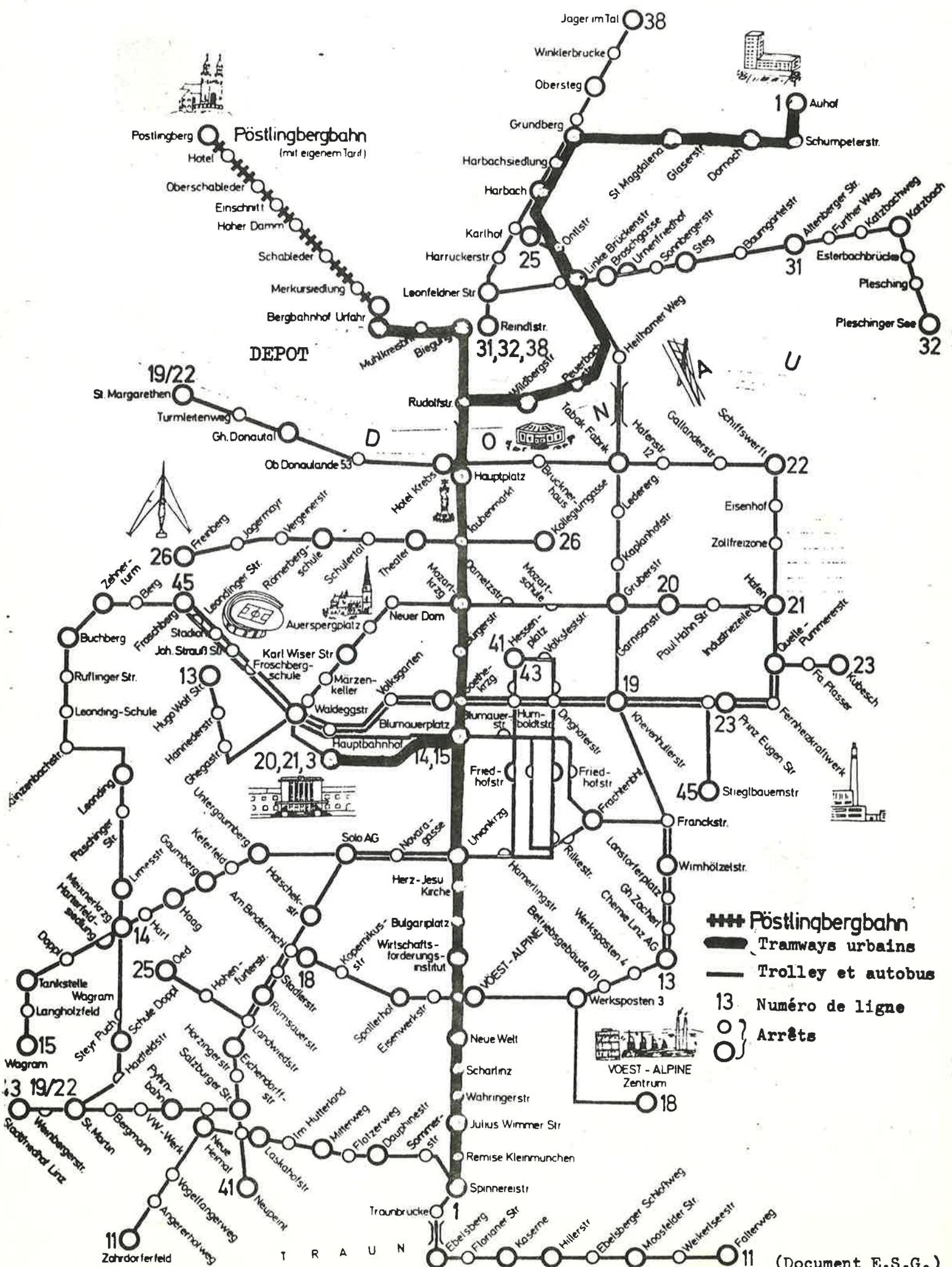
A cette liste, il convient d'ajouter les lignes d'autobus rapides 70 qui ne circulent qu'aux heures de pointe. Le réseau n'est donc pas bien vaste, puisqu'il comporte 14,13 km de lignes d'autobus, 14,96 km de lignes de trolleybus et 2,90 km de lignes de trams spéciaux (Pöstlingbergbahn).

## I LES TRAMWAYS URBAINS

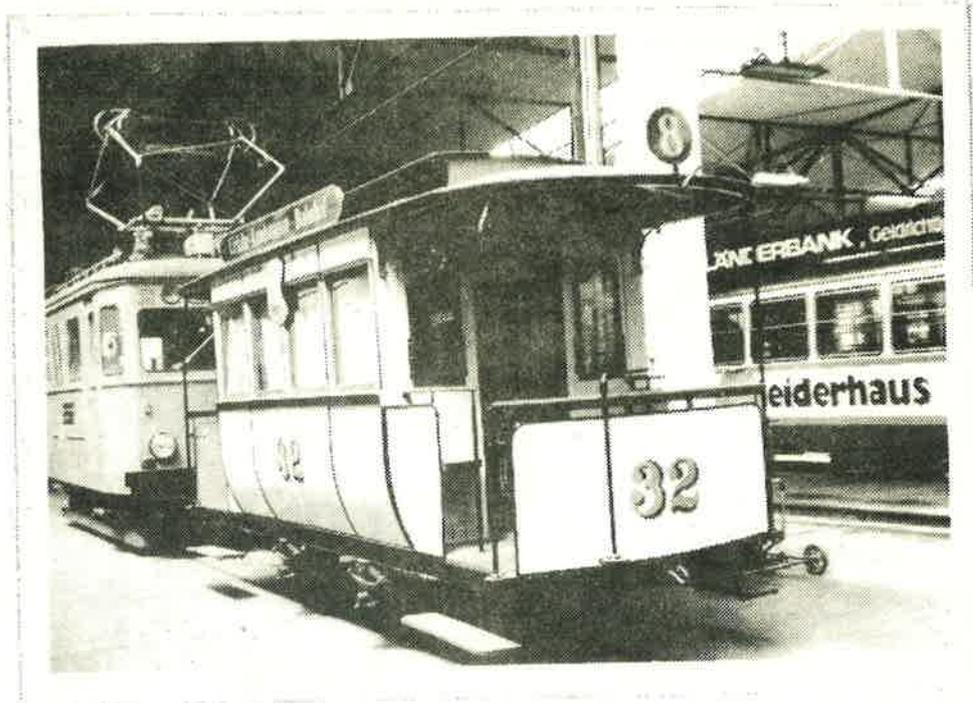
Il s'agit d'un petit réseau (mais combien dynamique) puisqu'il ne comporte que deux lignes (1 & 3) d'une longueur respective de 12km 9 et de 3km 2 dont un important tronçon commun avec la ligne 1. Ce petit réseau verra bientôt le prolongement de la ligne 1 sur une distance approximative de 1km 500 comportant quatre nouveaux points d'arrêt.

Ces lignes électriques sont établies à l'écartement peu habituel de 900mm, survivance de la traction animale inaugurée en 1880. La traction électrique de son coté a été inaugurée le 31 juillet 1897.

Ce réseau présente une originalité assez exceptionnelle: la ligne 3 est toujours exploitée au moyen de motrices à deux essieux et cette situation doit encore durer jusqu'en 1985.



- +++ Pöstlingbergbahn**
- Tramways urbains**
- Trolley et autobus**
- 13 Numéro de ligne**
- Arrêts**



*Remorque musée n° 32*

*Tramways articulés à 3 caisses n° 85 & 83*



## PARC DE MATERIEL

### Motrices à 2 essieux

Série 1 à 15 : ces motrices ont été construites en 1948/49 par SPG (Simmering-Graz-Pauker AG), elles sont toujours toutes en service à l'exception de la n°10 qui a été mitraillée le 6 nov 1974.

Série 21 à 32 (ex 51 à 62) : ces véhicules ont été construits entre 1954 et 1959 par Gräf & Stift et ESG, les motrices 22, 23, 28, 30 et 31 ne circulent plus car elles ne sont pas équipées de l'équipement de sécurité.

### Remorques à 2 essieux

Série 101 à 126 : ces remorques ont été construites en 1948/49 par SGP, tout comme les motrices 1 à 15, elles circulent encore sur le réseau.

Série 140, 141, 142, 144 : ces véhicules ont été construits entre 1951 et 1954 par SGP et ESG, ils sont toujours affectés au service actuellement.

### Motrices articulées

Série 61 à 67 : motrices articulées construites par Rotax et Duwag en 1970/71, à l'origine à 6 essieux ces motrices sont progressivement transformées en 8 essieux par adjonction d'une caisse centrale.

Série 68 à 79 : motrices articulées à 3 caisses construites en 1977 par les mêmes constructeurs que les précédentes, certaines subissent actuellement l'adjonction d'une 4e caisse.

Série 81 à 88 : motrices articulées à 3 caisses (Rotax & Duwag 1970/72)

### Véhicules de travaux

sans n° : raboteuse servant également de chasse-neige au départ d'une motrice à 2 essieux (construction 1954) orange.  
13131 : motrice nettoyeuse de voies construite en 1980, livrée orange.

### Véhicules Musée

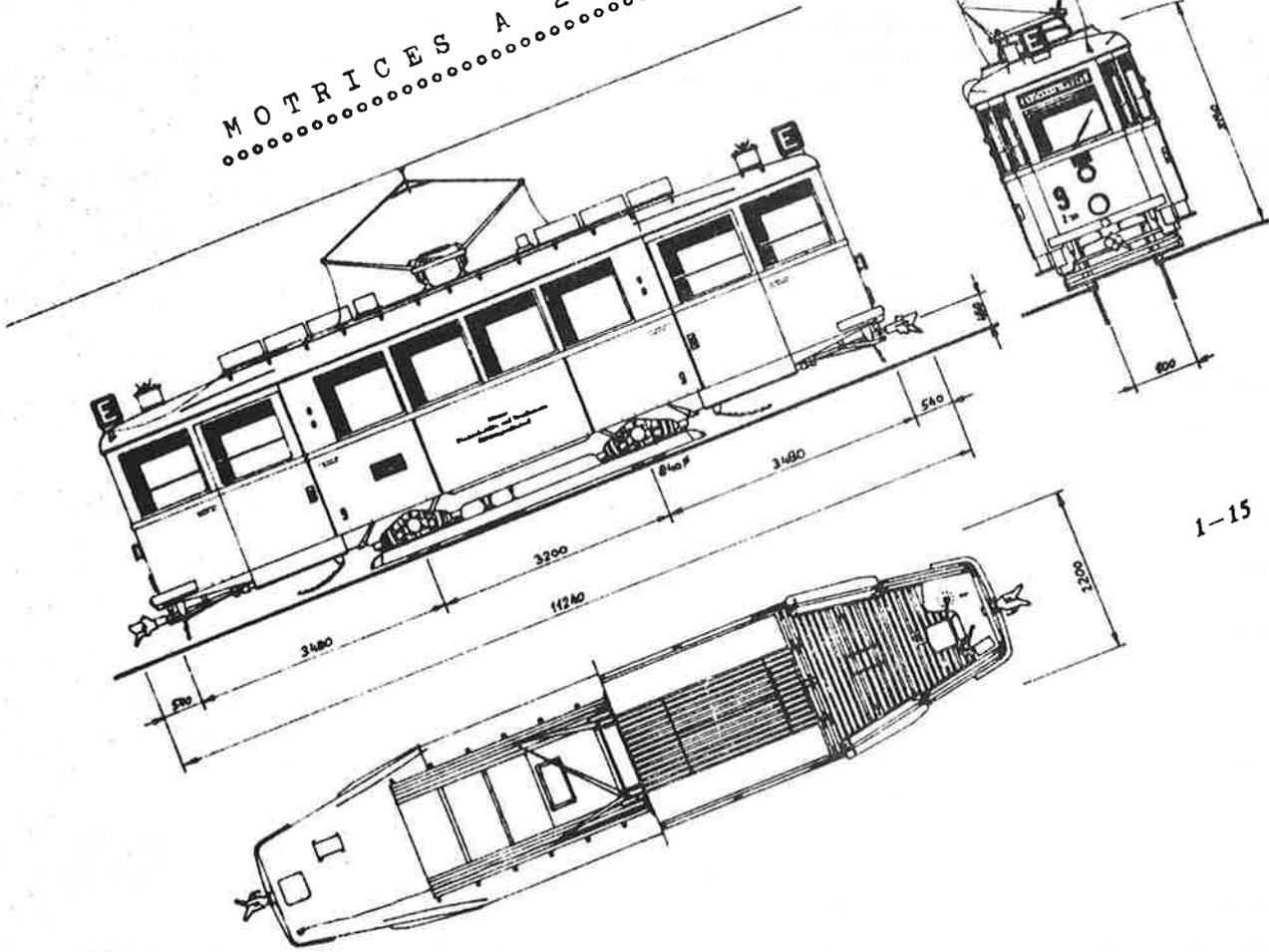
23 : motrice à 2 essieux  
32 : remorque chevaline à 2 essieux et de très faible empattement, cette voiture remarquablement reconstruite en 1949 est peinte en jaune.

## LIVREE DU MATERIEL

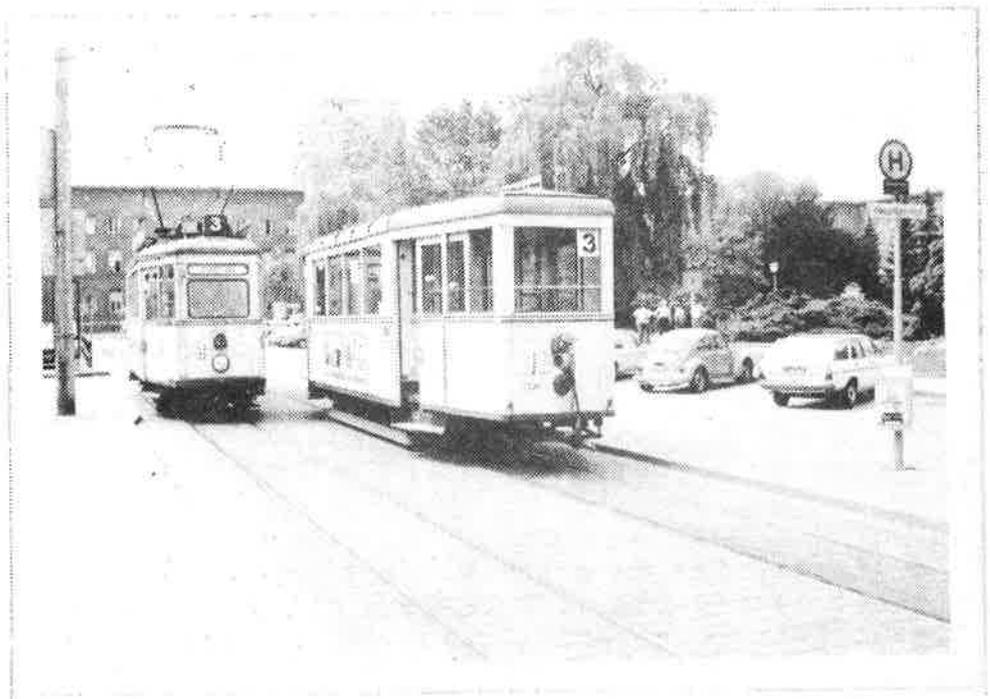
A l'exception du matériel de travaux, et de la remorque chevaline, le matériel à 2 essieux " tramways " est peint en crème avec toiture en gris. Quant au matériel articulé, il arbore des livrées très diverses, la principale étant orange/gris bleu et crème.

à suivre texte et photos J.C Michel

MOTRICES A 2 ESSIEUX



1-15

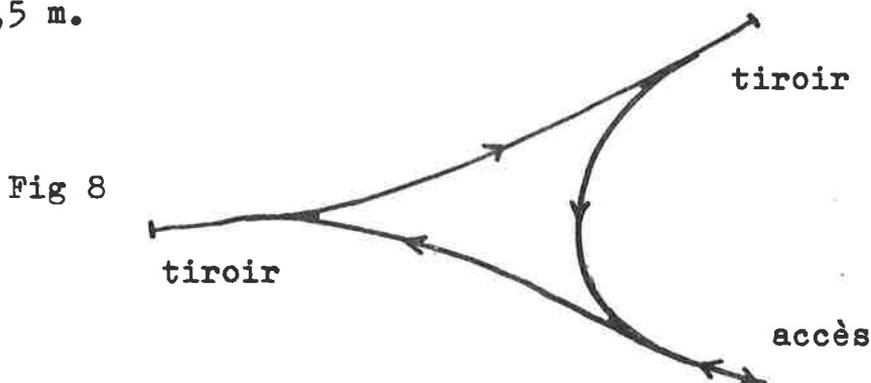


Motrice n° 8 et remorque 111 de 1948

# dépôt ! <sup>(°)</sup>

Seconde possibilité pour effectuer le virage de vos machines, le triangle de retournement que l'on appelle aussi " triangle américain ". Ce mode de virage consiste à placer 3 aiguillages en triangle (fig 8), la machine se trouve ainsi en position inverse par deux rebroussements successifs.

C'est surtout aux Etats-Unis, d'où son surnom, que ce mode a été utilisé. Dans ce pays, les longues distances à parcourir avaient incité les Compagnies de chemin de fer à acquérir des locomotives de plus en plus puissantes et dotées d'une grande autonomie, cela devait se traduire par la création d'engins dont la longueur atteignait fréquemment 30 à 35 m, à titre d'exemple on peut citer les Mallet 2-4-4-2 avec tender à 7 essieux de l'Union Pacific (Big-boy) dont la longueur totale était de 40,5 m.



Quand on considère que les plus grands ponts européens dépassaient rarement 24 m, on imagine le problème posé par le retournement de tels engins.

Bien que ne disposant pas de telles locomotives, le triangle a parfois été utilisé sur le continent européen; en Belgique on peut encore en trouver à Anvers Nord, Esschen, Haine-St Pierre, La Sambre, Libramont, Ronet et Ypres. Le plus connu des Amis du Rail en Belgique est assurément celui de Mariembourg, récemment supprimé (+)

A notre échelle, si cette solution est de loin plus économique que l'achat d'un pont tournant, nous nous trouvons néanmoins confronté au problème du manque de place car l'implantation d'un triangle avec des aiguillages d'accès de 12° et des rayons de 600 mm, demande malgré tout une superficie de 1, x 1,5 m. Il est aussi possible d'intégrer les installations du dépôt à l'intérieur du triangle (fig 9). Mais .... si malgré tout ce qui vient d'être dit, vous disposez des moyens financiers et de la place, nous vous proposons à titre d'exemple le schéma de la figure 10 qui associe les deux modes de retournement.

(+) source Transfer n° 28 GTF

(°) suite du n°67

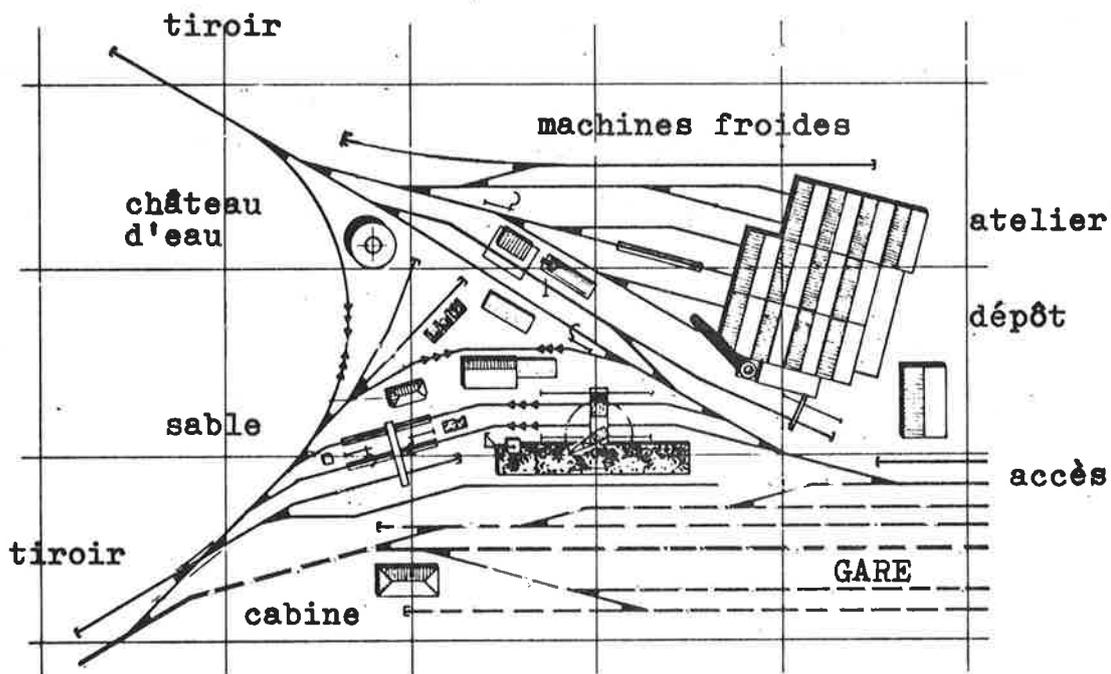


fig. 9

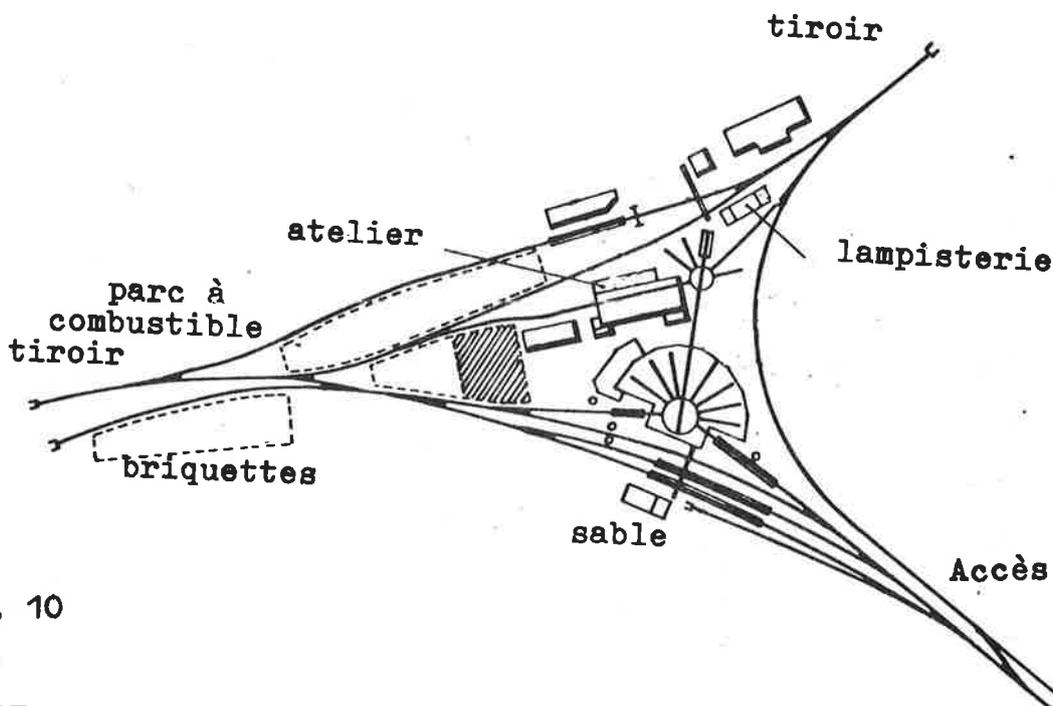


Fig. 10

## LE REMISAGE

Faut-il s'étendre sur ce chapitre qui est sûrement le plus connu des ferroviathes car c'est pratiquement la seule chose que l'on rencontre sur les réseaux, il est vrai que les fabricants mettent à notre disposition un éventail de construction des plus attrayant, à tel point qu'on ferait l'acquisition d'un dépôt rien que pour y garer des locomotives.

Rappelons les deux types de bâtiments:

- 1 - les remises pour voies parallèles (Kibri 9438, POLA 600 et 601, Vollmer 5750 et 5752, Faller B 158 MKD A.Fras..)
- 2 - les remises pour voies concentriques appelées aussi rondes (Vollmer 5754, Marklin, Fleischmann, Jouef, etc.)

Contrairement à ce qui semble être une règle, à une remise ne correspond pas nécessairement un grill d'aiguillages et à une rotonde ne correspond pas toujours un pont tournant.

## LES BATIMENTS ANNEXES

**Le logement pour le personnel sédentaire ou foyer**

Ce bâtiment (Vollmer 5610) sert à l'hébergement des agents de conduite ayant un repos hors-résidence. Ce bâtiment n'est vraiment indispensable que dans le cas d'un dépôt important (+ 50 machines), il sera donc facultatif pour nous.

**L'atelier ou chaudronnerie**

Il s'agit d'un bâtiment que l'on annexe au remisage et dans lequel sont effectués les travaux d'entretien courant relatifs à la tenue en ordre des machines, il comprendra en outre une petite forge (Vollmer 5612). Une telle construction ne se trouve malheureusement pas dans le commerce, je ne saurais alors que vous conseiller d'acquérir une stalle complémentaire (Faller B 158) ou de vous lancer dans la réalisation d'un modèle free lance. De toute façon, ce type de bâtiment est superflu dans le cas d'un petit dépôt.

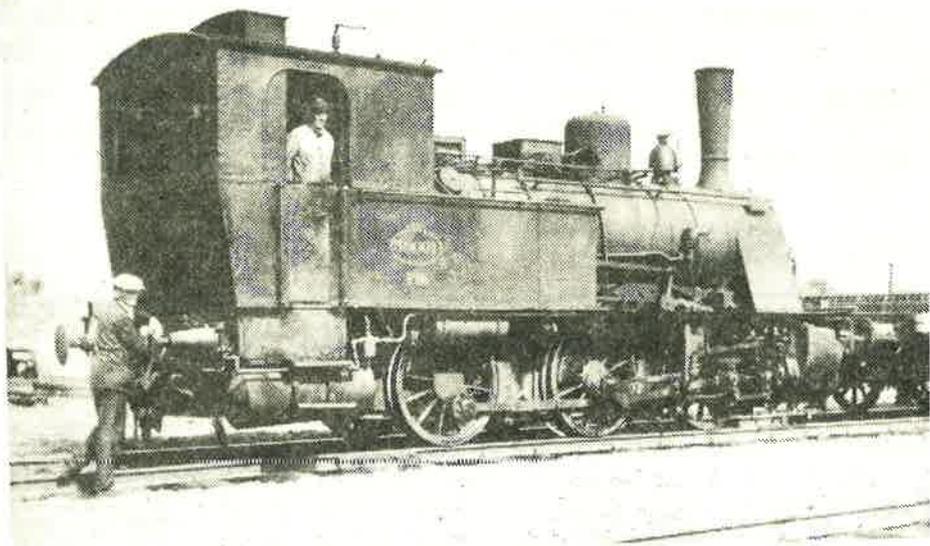
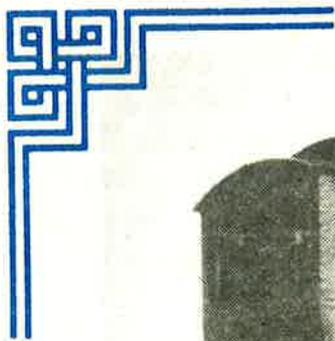
**La lampisterie et le magasin aux huiles**

Ce local sert à l'entreposage du carbure pour l'installation d'éclairage des locomotives (en voie de disparition, mais le local subsiste), des fanaux, de l'outillage, des huiles et des agrès de signalisation tels que torches, pétard etc (Kibri 9418, Jouef 1037). S'il n'est pas séparé comme les références précitées, il sera annexé à la remise. Quoi qu'il en soit c'est un bâtiment indispensable.

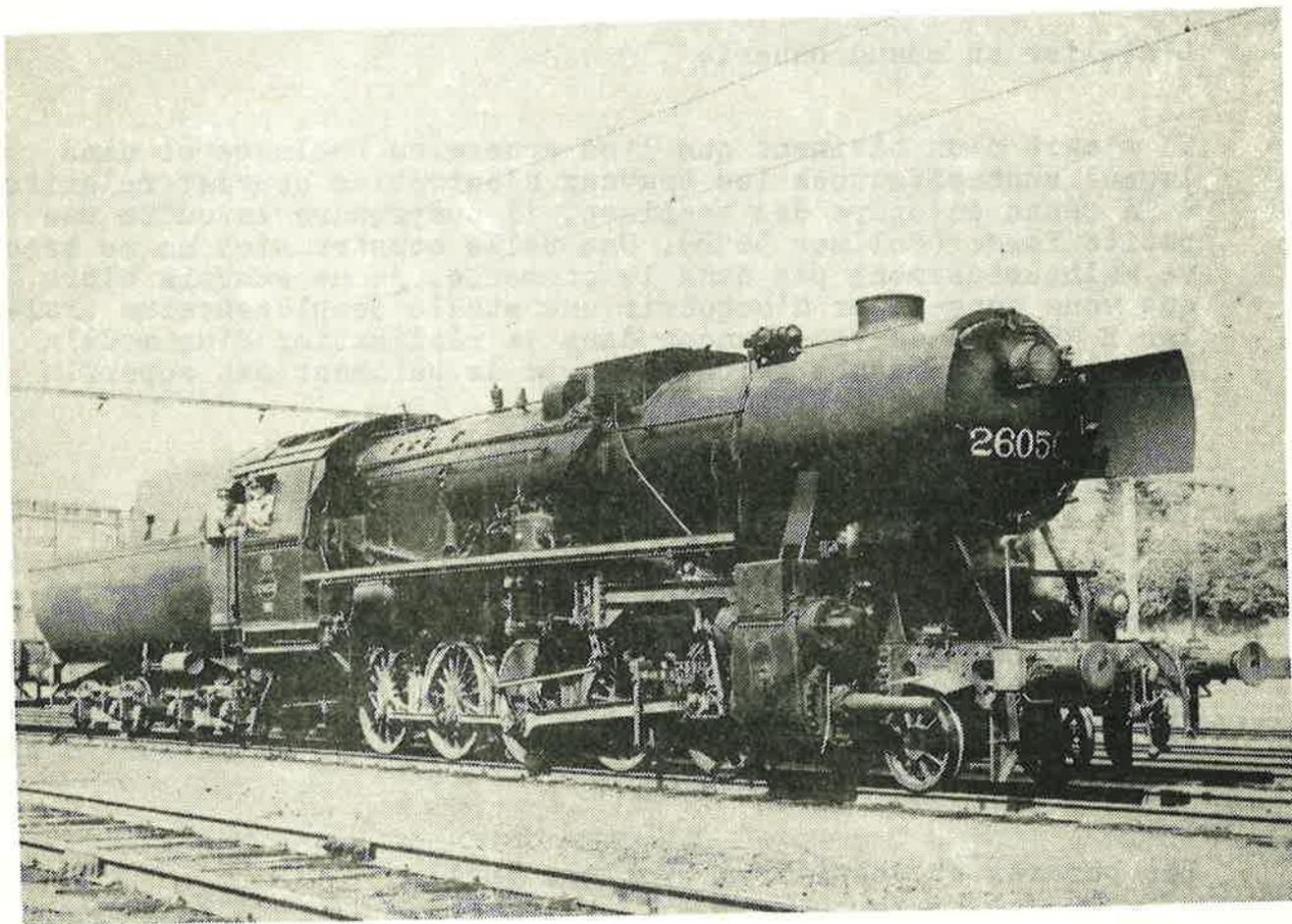
**Les bureaux et vestiaires (Vollmer 5614)**

Comme pour le foyer, ce bâtiment ne se justifie que pour un dépôt d'une certaine importance.

L.Mossay  
(à suivre)

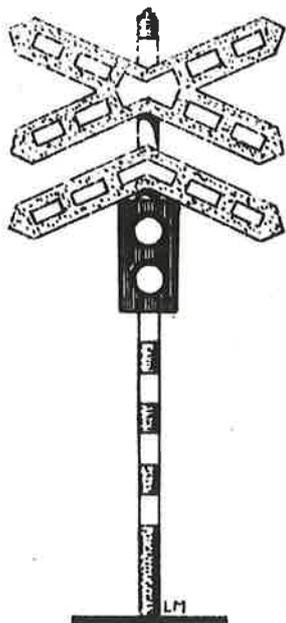


1



2

**nostalgie**



# EXAMEN DE PASSAGE

DES Bo'Bo' A GoGo

## UN PEU D'HISTOIRE

Au lendemain de sa création, la DB disposait seulement de deux locomotives diesel électrique de ligne, il s'agissait du type V 188, datant de 1939, qui allait devenir 288 (Günther, Lima) lors de la renumérotation de 1968. Pour faire face à l'accroissement du trafic ferroviaire, on avait bien reconstruit, dans les années 50 à 60, quelques types de locomotives à vapeur modernes (ex. Br 23, 82, 65, 66, 10, 12, 01, 42 et en 1960 la 43)

Mais on était à l'heure du fuel, de plus, même face aux techniques modernes, la machine à vapeur s'avérait plus coûteuse, il fallait donc, à l'instar d'autres pays, s'orienter vers le diesel.

La première série à voir le jour fut, en 1952, la V 80 (Hamo, Tesmo,..... Lima). Construite en 10 exemplaires, cette machine à cabine centrale est équipée d'un moteur de 1100 cv et fut le banc d'essai pour les séries futures.

En 1953, la DB change de technique et crée une locomotive à 2 cabines de conduite, il s'agissait des prototypes V 200 (220) bientôt suivi en 1956 par la série définitive. En 1957, un prototype similaire mais en version Co'Co' fut créé (V 300 → 230) mais n'obtint pas le résultat escompté.

Dès ce moment, la DB va chercher sa voie et les nouveautés vont naître comme les mauvaises herbes, tantôt cabine centrale V 100.10 (211) en 1958, V 100.20 (212) en 62, V 90 (290) en 64 V 100.23 (213) et V 90 P (291) en 1965, tantôt cabines extrêmes tels les V 160.1 (216) en 1960, V 160.2 (216) en 63, V 160 3 (216) en 64, V 162 (217) et V 169 (219) en 1965, tantôt retour à la bonne vieille V 200 avec la V 200.1 (221) en 1962.

Toutes ces machines étant des Bo'Bo', il faut encore citer un nouvel essai de Co'Co' avec la V 320 (232) en 1962, vouée au même sort que la V 300 en ce qui concerne son avenir.

1965 marque cependant la fin des cabines centrales, car les

modèles qui vont naître après cette date auront tous la ligne de la 216, tout au moins en ce qui concerne les cabines. Ver-  
ront alors le jour les 215' (1900CV), 217 (1900CV) et 218  
(2500CV) en 1968, les 215" (1900CV) en 68/69, les 210 (2500CV)  
en 70 et enfin les 218 (2500CV) en 1971.

## NOS MODELES

Au premier coup d'oeil, bien des amateurs pourraient confondre les modèles que nous allons examiner et, si ce n'était la numérotation et la disposition de certaines grilles et fenêtres latérales, on pourrait leur donner raison. Pourtant, pour une fois, les fabricants ont joués un jeu censé et n'ont pas fait des "doublons" comme le veut si souvent la tradition (Lima excepté). En fait chaque modèle est bien la réplique plus ou moins approchante de son prototype.

## EXAMEN GENERAL

Chaque modèle a été examiné suivant trois axes dont les résultats sont repris dans les tableaux çï-après.

### 1° Respect des dimensions

Domaine sur lequel il n'est pas nécessaire de s'étendre, que l'on considère le plus ancien ou le plus récent modèle, hormi les non-testés, on retrouve le même souci de réaliser un engin qui s'approche très près de la réalité, ce qui est surprenant pour un ensemble de constructeurs.

Annotations: (1) long 16000 pour la 216  
(2) long 183,9 pour la 216  
(3) modèle de base en Marklin 3 r CA  
(4) modèle de base en Trix Express  
(5) modèle uniquement en Trix International  
(6) dû à une surlongueur des tampons

### 2° Esthétique

Un examen écrit détaillé des modèles aurait à lui seul nécessité une dizaine de pages .. tel engin a une poignée de porte mal placée, tel autre, les sabots de frein mal alignés etc... Afin de rendre le classement plus aisé, j'ai comparé chaque engin avec des photos de son prototype et de cet examen, j'ai classé les modèles selon une cotation dégressive allant du meilleur au moins bon ; 4 signifiant TB, 3 bon, 2 acceptable, 1 mauvais et 0 a rejeter.

Cette cotation reste cependant sujette à caution, prenons pour exemple la colonne " finesse des bogies ", Fleischmann, assurément, enlève la palme (4), Roco de son coté est nettement mieux que les autres qui peuvent cependant être classés bon (3), on pourrait donner 3,5 à Roco mais le fait que les contacts Indusit soient placés du mauvais coté le ramène au niveau des autres et ainsi de suite.

Ech / Type	Marque et référence	Livrée	Longueur totale	Entraxe des bogies	Ecartement des essieux	φ des roues	Année sort du modèle	Numero DB	Notes
1/1			16400 <sup>1</sup>	8600	2800	1000			
1/87			188,5 <sup>2</sup>	9,88	3,22	11,5			
215	Roco 4151A 4151B 4151C	DB turq pop	188	9,85	3,25	11,5	1973 1974 1974	215 031-6 215 033-2 215 036-4	
216	Rowa 1201	DB	188,3	non	testée		1970	216 016-6	hors marché
	Hamo 8374 <sup>3</sup> 8375	turq DB	182,5	9,85	3,2	12	1975 1968	216 090-1 216 025-7	hors marché id
217	Trix 2451	DB	187,5	9,8	3,15	11	1978	217 018-1	
218 I	Trix 2459 <sup>4</sup> 2256 <sup>5</sup>	DB turq	189,5 <sup>6</sup>	9,8	3,15	11	1970 1975	218 005-7 ?	
218 II	Fim 4232 4376	DB turq	188,5	9,8	3,2	11	1982 1983	218 306-9 218 452-1	nettoyeur de voies
218 ?	Lima 1630 1631 1632	DB pop turq	184	non	testée		1974 ? ?	? ? ?	

Malgré tout, le total de la dernière colonne reflète très bien la réalité avec cependant une petite déception pour la 217 de Trix qui n'apporte pratiquement rien de neuf vis à vis de la Roco de 5 ans son aînée.

Modèle	Détail de la toiture	Gravure peinture caisse	Vitrage	Finesse bogies	Essieux	Cote	Notes
215 Roco	3	3	3	3°	4	16	°Indusit mal placés
216 Hamo	2 <sup>+</sup>	2°	2	3	2	11	°Gravure, marchepied +vis de fixation
217 Trix	4	2°	2	4	3	15	°pas marchepieds et n°cabines inversés
218 Trix	3	2°	1 <sup>+</sup>	3	2'	11	°peinture brill. pas de marchepieds + opaque ! , énorrrrrrme
218 Fleisch	4	4	4	4	4	20	

### 3° Performances

Içi pas de banc d'essai sophistiqué, une simple rampe mobile, un renvoi(lubrifié), cable(fil de pêche), plateau à poids voltmètre, etc.. bref tout ce qu'il faut pour faire rire à larmes de nombreux puristes, mais ce qui compte, c'est que TOUS les véhicules soient testés DANS LES MEMES CONDITIONS. Dès lors, les résultats deviennent le reflet d'une certaine réalité. N'oublions pas que sur nos réseaux les conditions sont encore moins représentatives par suite des courbes, contre-courbes, rampes, aiguillages.....encrassement des bandages etc.

Et on y va :

1er test : Contrôle du démarrage

Rien de spécial à signaler, certains engins ont plus facile dans un sens que dans l'autre et on constate la lourdeur du modèle Hamo (d'ailleurs propre à ce type de moteur)

2e test : Ralenti

Sous 2V, la Hamo n'avance pas et pour cause, par contre, les Trix ont un comportement "boiteux".

3e test : Contrôle d'adhérence

c'est-à-dire, l'effort à faire pour faire glisser le modèle sur la voie. Ce test est d'ailleurs très utile car il permet de déterminer le lest optimum à placer ; il va de soit que si un tel travail était poursuivi, il faudrait d'abord s'assurer que toutes les roues aient au moins le

même diamètre, car certaines machines sont dignes d'être classées au rang de "triporteur";... aléas de la fabrication en série, mais il y a un spécialiste de la question au club et il vous en dira plus que moi.

4e test : l'effort de traction en rampe de 3%  
Rien à signaler de plus que ce qui apparait du test précédent.

Parlons-en maintenant de ces deux derniers tests, on peut tout de même être très surpris de la performance éloquentes de la Fleischmann et du mauvais classement de la Roco avec tous les essieux entraînés. Par contre, ce qui me fait basculer de mon siège %\$\$?&%\$\$. rien de cassé, c'est la Hamo, au début, si j'avais dû classer ces engins sur base de mes impressions, j'aurais assurément mis cette dernière en tête de liste ce qui revient à dire que l'on se laisse inévitablement entraîner par un mythe car je ne suis certainement pas le seul à avoir "troqué" le châssis d'un quelconque modèle contre un Hamo..... d'une 2 CV j'en ai fait une Lada, mais à quel prix !!

Ceci dit, ces tests doivent nous ouvrir les yeux sur la valeur réelle d'un modèle et je ne saurais trop vous encourager à réaliser vous-même votre petit banc d'essai et surtout à faire part de vos résultats aux copains. C'est déjà bien assez d'un qui fait la bêtise.

modèle	Démarrage en palier sous V	Ralenti sous 2V	Adhérence	Effort en rampe de 3%	cote
215 Roco	2,5 <sup>+</sup> 2	oui	130 gr	80 gr	1½
216 Hamo	3 3,5	non	175 gr (155 gr)°	135 gr	3
217 Trix	2 2	à coup	147,5gr	80 gr	1½
218 Trix	2 2	à coup	220 gr	180 gr	4
218 Fleisch	2 2	oui	275 gr	235 gr	5

(+) Ces chiffres correspondent à moteur coté sens d'avancement ou cabine 1 (cas de la Roco) et vice-versa.

(°) Le résultat était tellement surprenant qu'une seconde machine fut testée .... il valait mieux en rester là !

Tous ces tests ont été effectués machines NEUVES , NON RODEES

La totalisation des points donne le résultat suivant : Fleischmann, Roco, Trix 217, Trix 218 et Hamo, la Fleischmann est à juste titre la meilleure et je vous invite à la préférer aux autres quelque soit son prix (il est vrai que c'est de plus en plus fonction de la tête du client).

Une petite recommandation tout de même, actuellement les 215 (Roco) sont les seules à faire des incursions en Belgique; de plus si vous avez décidé d'opter pour une " Epoque " (voir EV 64 pages 13 à 21), sachez que le prototype de la Fleischmann à été livré en 1971 et que la construction s'est étendue jusqu'en 1979, cette machine n'a donc cotoyer que tr peu de vapeur et n'a en aucun cas tracté des wagons portant l'ancienne numérotation.

L.Mossay

## autant savoir

### PROMISCUITE DANGEREUSE !!!

---

A l'occasion d'un test sur les Br 78 de la DB (EV 60), nous avons attiré l'attention de nos lecteurs sur la dégradation de la couleur de certains modèles au contact du polystyrène qui constitue l'emballage. Il s'agissait dans cet article du modèle Marklin. Un second cas vient de nous être signalé, mais il concerne cette fois une maquette Jouef.

Un bon conseil, si vous ne voulez pas avoir un jour une désagréable surprise, emballez dès maintenant votre matériel dans un film plastique (sachet de surgélation).

L.M

### COULEURS SNCB DACKER

ATTENTION les peintures livrées par cette firme ne sont pas toutes satinées. Par erreur, il y a des boîtes qui contiennent de la peinture brillante et comme il n'y a pas d'indication le seul moyen de voir ce que contient le pot est de regarder si la peinture du couvercle est satinée ou brillante.

A.Damhaut

### NOSTALGIE page 18

---

photo 1 : locomotive SNCB n°59 001 ex Br 89 70 - 75 (prusse T3 construite dès 1878. Cette locomotive fut la seule unité récupérée par la SNCB, en 1944, à l'organisation TODT, elle a été affectée aux manoeuvres dans les installations de Schaerbeek. A la DB, ces machines ont été retirées du service en 1968.

photo 2 : locomotive SNCB n°26 050 faisant partie d'un lot de cent Br 52 en construction dans l'industrie belge pendant la deuxième guerre mondiale. Ces machines furent progressivement intégrées dans le parc SNCB dès 1945 et finirent leur carrière en 1963.

En HO on trouve la T3 chez (Rowa) Trix & Fleischmann  
la 26 chez Liliput réf 52 90