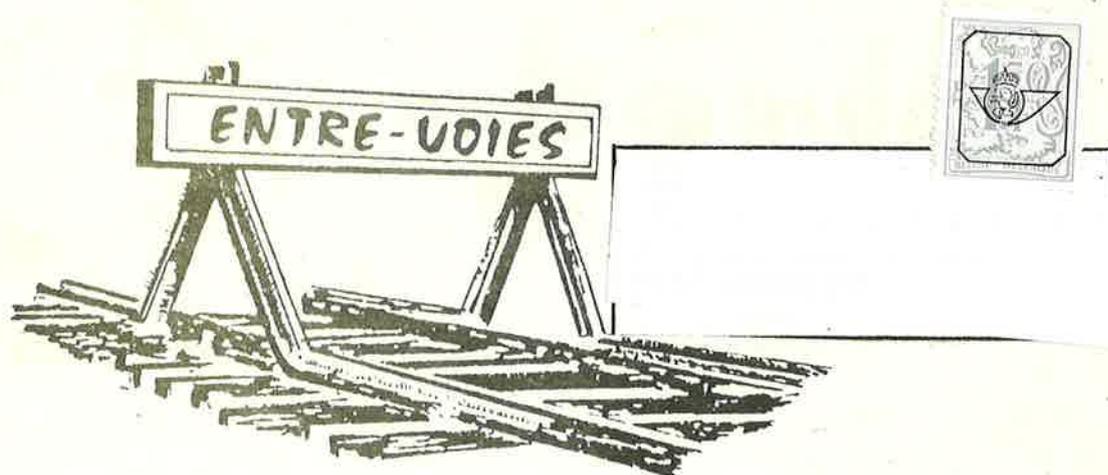


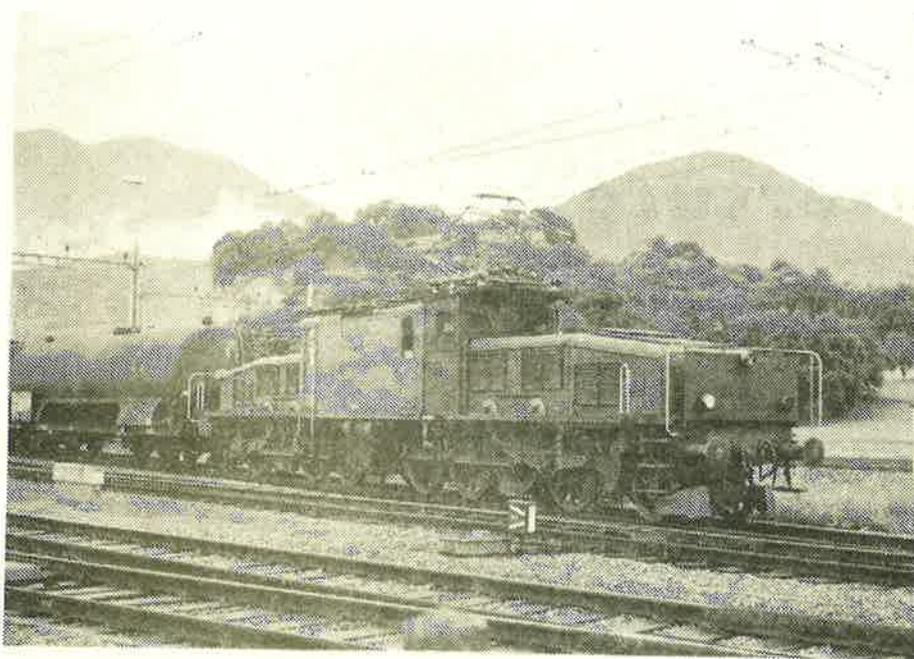
MENSUEL D'INFORMATION

CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



ENTRE-VOIES



30 frs

OCTOBRE 1983

N° **69**

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

sommaire

NUMERO 69

OCTOBRE 1983

EDITORIAL	3
ACTIVITES	4
NOUVELLES SNCB	5
LA CIRCULATION DES VOITURES DE GRANDE LONGUEUR EN HO	6
AMELIORONS NOTRE 59 ROCO (suite & fin)	12
PARLONS DEPOT	16
LINZ - LA POSTLINGBERGBAHN	21

couverture

Une Be 6/8 II des Chemins de fer fédéraux
suisses effectuant des opérations de triage

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

Modélisme", tu en prends un sérieux coup dans l'estomac, lorsque tu vois le monde se presser aux bourses dites "d'échange". Et dire que l'on se sert de ton nom, que tous le galvaudent et en abusent.

"Mercantilisme" effréné de collectionneurs assoiffés et dupés tel devrait être l'intitulé de ces rencontres qualifiées d'internationales.

Propos bien amers, mais exacts quand au fond et à la forme. Où retrouve-t'on dans ces étalages de "modèles" la camaraderie, l'esprit d'équipe qui devrait unir les tenants d'un même hobby? On profite même d'erreur de fabrication ou de coloris pour exploiter l'envie d'acquisition d'un modèle "rare" et l'on s'empresse de multiplier son prix par 2, 3 ou 4 pour se remplir les poches et "l'heureux nouveau propriétaire" ne se rend probablement compte que trop tard qu'il eut mieux fait d'acheter une vraie reproduction bien étudiée et bien à l'échelle de réduction. Comment veut-on susciter la recherche de la vérité, de normes adéquates, de teintes conformes auprès des producteurs, quand on voit la naïveté des acquéreurs potentiels atteints de collectionnisme aigu.

Servir la cause d'un modélisme de qualité n'est-ce pas plutôt, la réaction qui consisterait à revendre à prix démocratiques des reproductions sorties en grandes séries, il y a quelques vingt années, qui ont connu, certes, leurs heures de gloire parce que la technologie ne permettait pas des réalisations plus fouillées. Une telle politique de vente valoriserait le succès des beaux modèles actuels et par voie de conséquence, permettrait aux novices de posséder à bas prix, un matériel de base où ils pourraient se faire la main.

Une conclusion, en tout cas, s'impose. Comment voulons-nous créer un esprit valable de collaboration, de recherche de l'exactitude, si entre "amis" nous nous engageons dans une telle voie, j'allais écrire dans une telle compétition où seuls les profiteurs bien garnis peuvent s'ouvrir largement, laissant des candidats amateurs sur leur faim?

J.M.Simonis

ACTIVITES du CFEB

PROGRAMME DE LA SOIREE DU 22 OCTOBRE 1983

- 1 - Participants au repas : 19.00 Ouverture du local
19.15 Apéritif
19.45 Repas
- 2 - Programme vidéo et animation dès 21.00 (invitation à tous)
- en conséquence, IL N'Y AURA PAS DE REUNION LE 28 OCTOBRE

EXPO 84

EXPOSANTS : Nous réitérons notre appel à tous les membres qui souhaitent exposer un réseau, un diorama ou à présenter du matériel ferroviaire en vitrine à notre Expo 84 pour qu'ils se mettent en rapport, sans tarder, avec J.M Simonis.

AUTO-COLLANT : Comme nous l'avons déjà fait à l'occasion de deux expositions précédentes, nous sollicitons nos membres afin qu'ils nous proposent des projets d'auto-collants destinés à promouvoir les activités du CFEB.

Parallèlement à cette demande nous envisageons la création d'un sigle CFEB qui servira de carte d'identité du club tant lors de manifestations que sur notre correspondance.

COMMANDES GROUPEES

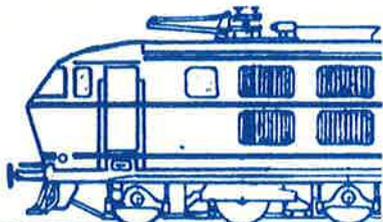
La crise économique est là, bien implantée, et son issue ne semble pas être pour demain. Mais les trains coûtent cher, de plus en plus cher, et comme notre pouvoir d'achat ne cesse de diminuer nous avons en projet la mise sur pied d'achats groupés auprès de divers commerçants qui nous accorderaient en retour une ristourne plus substantielle.

Si ce projet vous intéresse, faites-vous connaître auprès de J.M Simonis à l'occasion des prochaines séances.

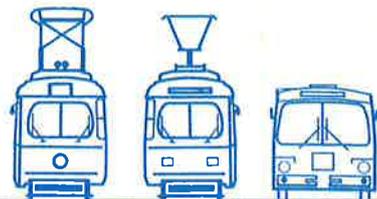
MALGRE LE DEPLACEMENT DE LA SOIREE DE FIN D'ANNEE EN OCTOBRE, IL Y AURA UNE REUNION PROGRAMMEE LE VENDREDI 16 DECEMBRE 1983.



Le comité



NOUVELLES DIVERSES



par G. Lejeune

De source non confirmée, les 6026, 43, 51 et 63 de LNC seraient garées définitivement sur la remise. Quant aux 6022 et 53 elles sont Xées.

Les 6085 et 90 de FEO sont retirées du service ainsi que les 6015, 20 et 6104 de FKR garées sous bâche en réparation différée.

Les 5315 et 18 de MUT ont été dégarées à la mi-août. Il n'y a donc plus aucune 53 garée du fait de l'effondrement du trafic qui avait frappé la remise de Latour de janvier à mars de cette année.

La 5202 de FEO est sortie de GR juste après les grèves munie de cabines flottantes.

SPECIALITES

- Le 3/9 pour son dernier parcours, l'Ardennais avait une composition renforcée, 5510, 5515 de NK + 9 voitures M4.

- Le 11/9, par suite de la grève des cheminöts de Charleroi, le spécial Welkenraedt - Mariembourg fut détourné de son parcours initial via Namur - Dinant - Heer-Agimont et en bus de cette gare jusque Treignes. Composition du Spécial 5515 + 5542 + 6 M4

- Le 11/9, trains de pölerins pour Lourdes :

Namur - Libramont - Arlon - Athus avec 16 voitures et 5206 + 5204 MBX entöte.

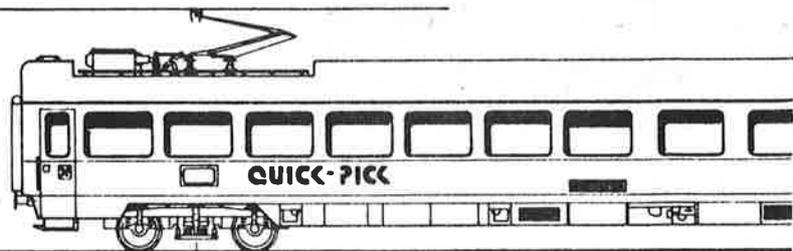
Libramont - Namur - Dinant - Givet avec 12 voitures et 5205 + 5208 FEO

Namur - Givet avec 18 voitures et 5203 en töte.

AUTANT SAVOIR

Lorsque vous faites l'acquisition d'un wagon ou d'une locomotive Roco, ayez soin de coller convenablement tous les tampons. Cette opération vous évitera de vilaines surprises.

LA CIRCULATION DES VOITURES DE GRANDE LONGUEUR en HO



par Louis Mossay

BREF HISTORIQUE

Des " diligences " en 1ère classe, des chars à bancs pour les secondes et des wagons découverts pour les 3èmes, tel était l'équipement du parc voyageurs au début des années du rail.

Le but initial des chemins de fer à cette époque étant le transport de masse sur de longues distances avec comme corollaire le remplacement de la traction chevaline, il était tout-à-fait normal que l'on retrouve dans le matériel, le même style de caisse que celui utilisé en traction animale. Seuls les organes de roulement seront adaptés au rail.

Au fil des ans, diverses solutions furent apportées pour améliorer le confort des usagers, notamment par une augmentation substantielle de l'espace offert. Ainsi, les wagons à compartimentage individuel (fig 1) devaient donner naissance à des ensembles juxtaposés reposant sur un châssis à 2 essieux (fig 2). Le nombre de compartiments augmentant, la charge au rail du dès lors être répartie sur un plus grand nombre d'essieux, ce qui devait engendrer l'idée de véhicules à 3 essieux (fig. 3) puis à bogies.

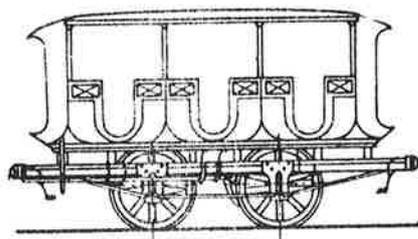


Fig. 1

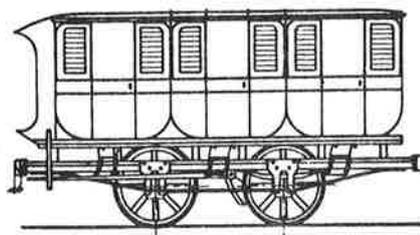


Fig. 2

A ce sujet, il est utile de noter que cette évolution devait avoir un impact considérable sur le budget des compagnies, il suffit pour cela de se référer à une comparaison établie par U. Lamalle (Histoire des Chemins de Fer Belges - 1953) que nous résumons comme suit :

- En 1858, une voiture à 2 essieux comportant 40 places et dont la longueur était de 7,2m pesait 6,8 t soit 0,180 m et 170 kg par place offerte.
- 20 ans plus tard, une voiture à 2 essieux de 5 compartiments de 10 places mesurait 10,1m et pesait 10,7t ce qui

donne les valeurs suivantes : 0,200 m et 214 kg.

- En 1890, ces chiffres deviennent : 0,156 m et 181,2 kg pour les GC à 3 essieux comportant 8 compartiments de 10 places et pesant 14,5 t.
- 10 ans après, rien que par l'adjonction d'un couloir d'intercommunication à ces mêmes voitures nous avons : 0,236 m et 293 kg.

Ces chiffres peuvent être comparés à des véhicules contemporains qui donnent :

- voiture DB 2ème classe Bm 234 (1963)	0,287 m	402 kg
- M4 SNCB (1979)	0,337 m	527 kg
- DB TEE 1ère cl Apmh 121 (1962)	0,550 m	912 kg

Et U.Lamalle de conclure " qu'un train (sans locomotive ni fourgon) de 1914 offrant 600 places aurait, comparé à un même train de 1850 offrant le même nombre de places, une longueur de 60% supérieure et un poids supérieur de ... 150%, quand au niveau financier, l'impact peut être évalué à 165%. A ce dernier chiffre, il faut encore ajouter : les coûts dus à l'augmentation de

- la puissance des engins moteurs
- l'énergie nécessaire
- la longueur des quais de gares, des évitements, des garages et des ateliers d'entretien "

EXTRAPOLATION MINIATURE

Dans les pages qui suivent nous allons examiner plus en détail le(s) problème(s) causé(s) par la circulation de véhicules de grandes longueurs sur nos réseaux, mais avant tout il importe de faire une petite mise au point sur la longueur des voitures.

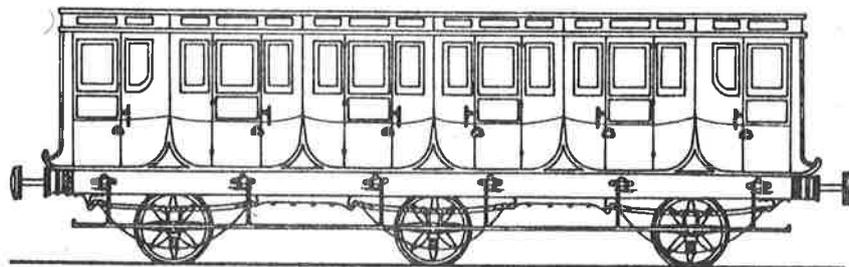


Fig. 3

Si l'évolution du parc des voitures pose un problème aux modélistes, ce problème est aussi ressenti par les fabricants puisque, encore à ce jour, de nombreuses firmes nous proposent des voitures traitées au 1/100ème. Nonobstant cette réduction, les modélistes ont cependant continués, soit par " je m'en foutisme " soit par ignorance, à acquérir ce matériel et à l'intégrer dans leur parc ferroviaire. A ce niveau nous nous insurgons, n'est-il pas aberrant pour des personnes qui parlent de réalisme ferroviaire, qui regardent avec minutie si telle locomotive est conforme au prototype, si tel wagon comporte une numérotation

tion exacte, de faire circuler des voitures TROP COURTES DE 40 MILLIMETRES.

Il y a pourtant des raisons qui guident cette décision et nous pouvons citer sans nous tromper, par ordre d'importance :

- le manque de connaissance de la part de l'amateur de la longueur exacte des prototypes.
- le fait que la plupart des firmes ne proposent QUE des voitures réduites.
- le manque de superficie du réseau (gare, courbe etc).

En résumé, on peut dire que l'on retrouve curieusement sur notre réseau miniature, par le fait de faire circuler des véhicules de grandes longueurs, des contraintes semblables aux chemins de fer réels à savoir :

- des quais, évitements et garages plus longs
- des courbes plus prononcées
- et l'acquisition de locomotives plus grosses (en traction vapeur seulement)

DE LA LONGUEUR DU MATERIEL REEL

Comme nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent, le matériel n'a cessé d'évoluer dans le seul but d'améliorer le confort de l'usager et par la même occasion de le détourner des autres moyens de transport. Dans la période qui a précédé la création de l'UIC, chaque administration avait ses normes propres mais dès 1922 l'UIC s'emploie à mettre progressivement sur pied des standards européens compatibles avec l'instauration de la réglementation RIC ce qui a eu pour effet une normalisation à l'échelle européenne.

C'est ainsi que devait apparaître du matériel aux dimensions suivantes : 24.500, 26.400 et 27.500 mm. Ces différentes longueurs se retrouvent donc dans de nombreuses administrations ferroviaires, pour la majorité du parc international.

Outre ces dimensions, les compagnies ont conservés certaines normes propres dont notamment :

DB -	13.330 mm	voiture banlieue à 3 essieux (Roco 4214.....)
	19.460 mm	voiture banlieue modernisée (Roco 4250.....)
SNCB -	22.300 mm	voiture 1ère cl I ¹ (Fleischmann 5152.....)
	24.000 mm	voiture serv. int. M2 (Lima.....)

etc.....

DE LA LONGUEUR DU MATERIEL MINIATURE

En modèle réduit, exception faite du 1/160e, la plupart des maquettes ont subi un rétrécissement de 15 %. Cette pratique étonnante serait encore compréhensible si elle ne touchait que des voitures de 24,5, 26,4 ou 27,5 m, mais il est surprenant de constater que certaines firmes n'hésitent pas à réduire le reste du matériel comme par exemple des anciennes voitures à 2 essieux.

Pour rétrécir de tels wagons de 15 à 20 mm, il n'est plus question d'invoquer les aiguillages et les faibles rayons, et encore moins le prix de revient. C'est tout simplement une mauvaise politique commerciale. Ce qui est d'autant plus étonnant, c'est que ces mêmes firmes axent leur publicité sur " le chemin de fer réaliste ou encore = perfection ". Farceurs va !!

Discourir sur ce sujet relève de la fantaisie car il est impossible, dans le cadre de cet article, d'examiner chaque modèle proposé sur le marché. Notre seul but était de vous avertir sur les longueurs standardisées du matériel contemporain ; pour ce qui est du matériel ancien nous vous conseillons vivement de vous assurer des dimensions exactes d'un prototype avant de faire l'achat du modèle réduit.

DE LA LONGUEUR DES GARES ET EVITEMENTS

Faire circuler sur un réseau de façon réaliste des voitures de plus de 30 cm pose de gros problèmes et celui des gares et des voies d'évitement n'est pas des moindres.

Tout ira pour le mieux si nous faisons circuler une rame de banlieue DB Silberlinge (Ade) composée de 2 ou 3 voitures de 30 cm tractée par une Bo'Bo'. Pour une telle rame un quai de 1,2 m suffit largement ce qui représente avec les aiguillages d'entrée une longueur de gare d'environ 2,5 à 3 m. La situation se complique sérieusement si nous prenons une rame rapide ou TEE composée de 8 à 10 véhicules (et parfois plus), ici plus question de l'arrêter en gare sinon nous courons le risque de laisser la locomotive et le dernier wagon dans les tunnels.

Que faire dans ce cas ?

Ne pas l'arrêter.

Solution logique. Qui peut prétendre réaliser une gare avec une agglomération DIGNE de recevoir des trains pareils ? Le GMS .

SOYONS REALISTE, on n'arrête pas un TEE dans un village, dès lors pourquoi ne pas se référer à la réalité et faire simplement passer le train en gare ? Un problème épineux sera ainsi résolu et vous garderez par la même occasion le plaisir de voir défiler votre rame.

LE RAYON DES COURBES

Nous allons maintenant aborder le problème du rayon des courbes, bien que ce chapitre ne s'adresse pas UNIQUEMENT aux longues voitures.

Dans une série consacrée à la réalisation d'un réseau (voir EV 28 à 37) nous vous avons déjà parlé de ce sujet, en outre nous estimons " qu'un réseau n'est VALABLE au niveau de la voie que SI le passage de l'alignement droit à la pleine courbe se fait par l'intermédiaire d'un RACCORDEMENT PARABOLIQUE. C'est l'unique solution pour résoudre le disgracieux déhanchement des véhicules quel qu'ils soient et par voie de conséquence le risque de déraillement.

à suivre

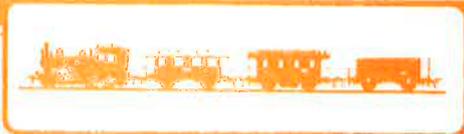


**Modellbahn-
Center am Markt**

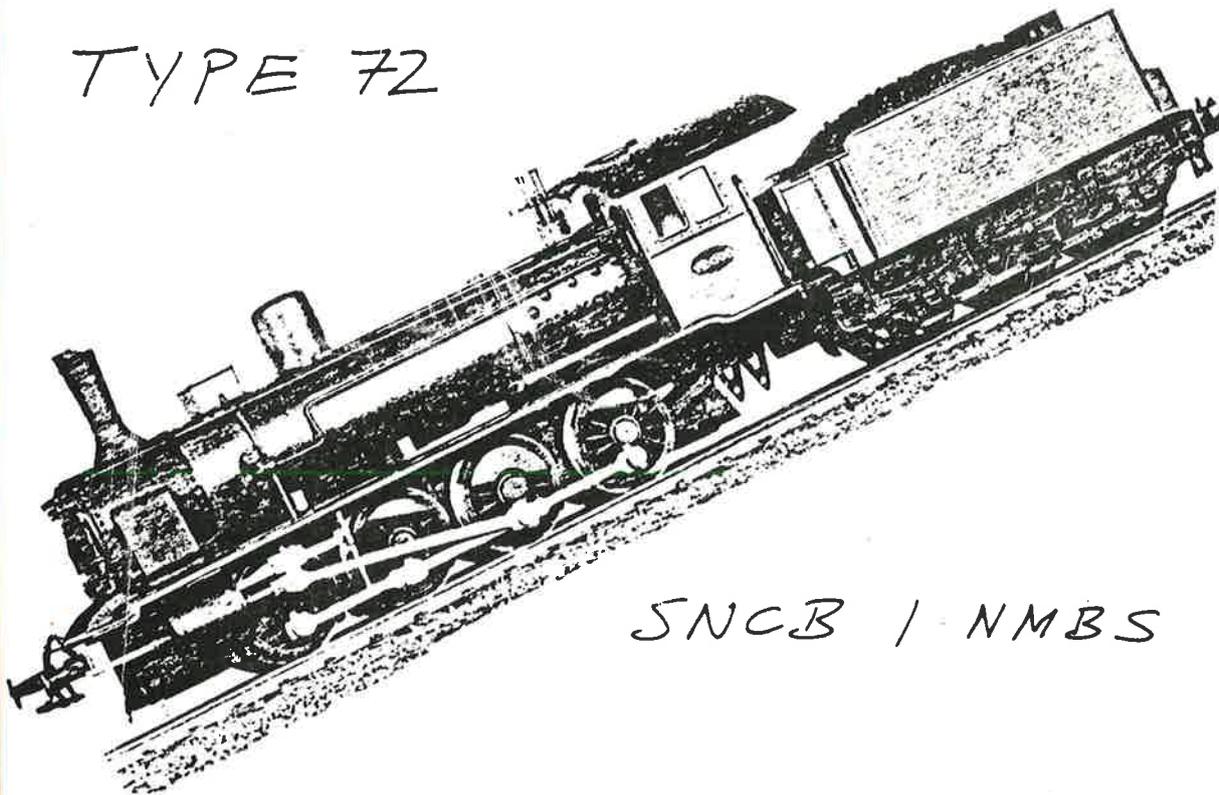
Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünnerbein oHG



TYPE 72



SNCB / NMBS

Kit in Weißmetall von DJH für 2-leiter Gleichstrom DM 349,--
Kit en metal blanc pour continu

Fertigmodell/Modèl construit :

für/pour 2L=/continu,
engrenage modifier

DM 950,--

für/pour Märklin,
engrenage modifier
unverseur electronic
roues pour Märklin

DM 1080,--

Modèle construit livrable début 1984.

et bientôt:

Kit et modèle construit pour Type 29 SNCB/NMBS vapeur

AMELIORONS NOTRE 59

(suite EV 50,52 & 59)

PHASE 4 LE CHASSIS

4.1 LES SOUTES A BATTERIES (photo 2 page 10 EV 59)

Comme nous l'avions laissé entendre lors du test de la 59 (EV n° 50), les soutes à batteries qui équipent la locomotive sont directement issues de la 215 DB du catalogue Roco. Il convient de les déposer ce qui est relativement aisé.

Les soutes de remplacement pourront être réalisées au moyen de Plasticard ép. 3mm suivant la figure 4. Les flasques ainsi constituées seront directement collées sur le lest de la locomotive au moyen d'une colle de contact (Pattex, Bison etc). Il faut noter qu'elles ne sont pas identiques et que leur positionnement sur les faces paire et impaire varie d'une machine à l'autre (fig. 1 EV 59), nous avons notamment pu observer que la soute rep A se trouvait sur le coté pair sur les machines n° 5902, 03, 07, 14, 28, 36, 45 & 55 et sur le coté impair sur les machines n° 5905, 15, 26, 32, 35, 46, 48 & 52. Certaines machines auraient même la soute repère A sur les deux cotés.

NB les numéros des chapîtres correspondent aux repères des photos de détail parues en page 10 d'EV 59

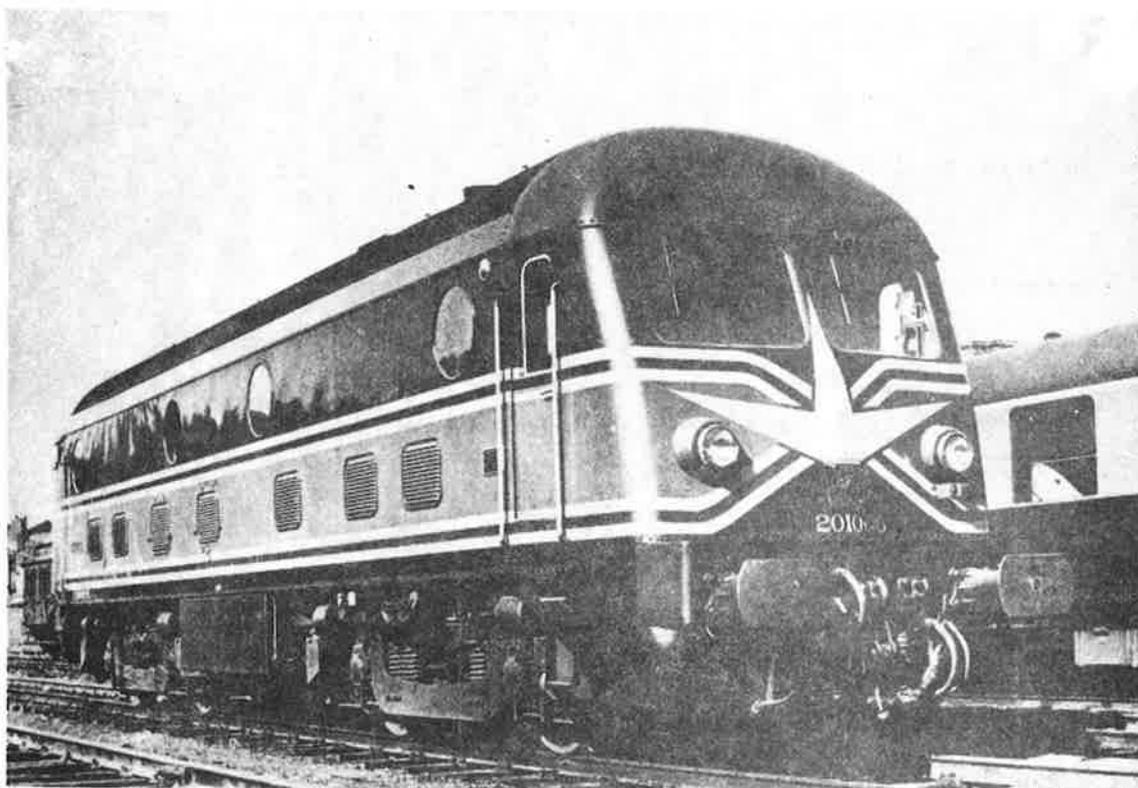
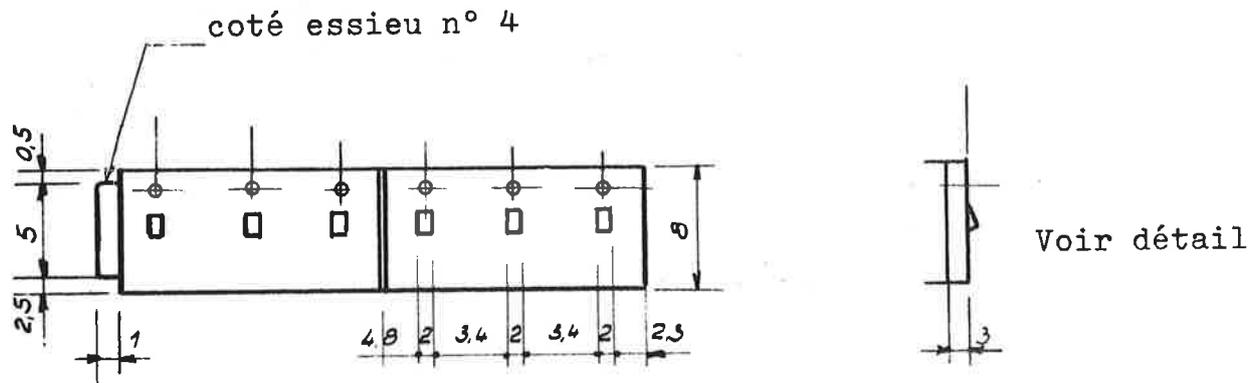


Fig 4A



NB : les évants ne sont pas dans l'axe des trous

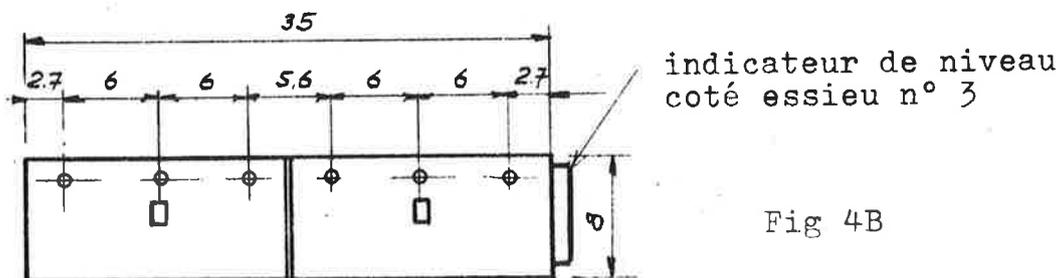
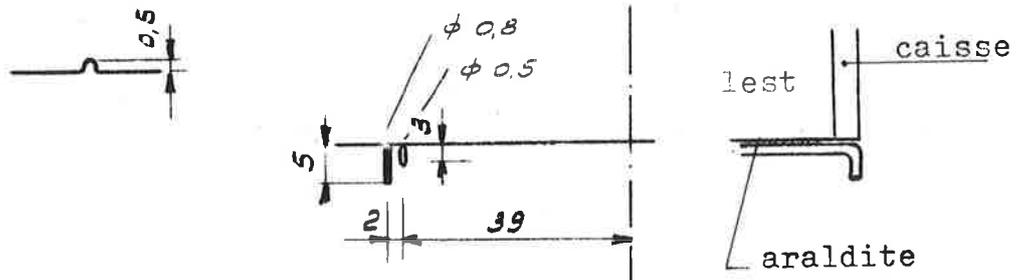
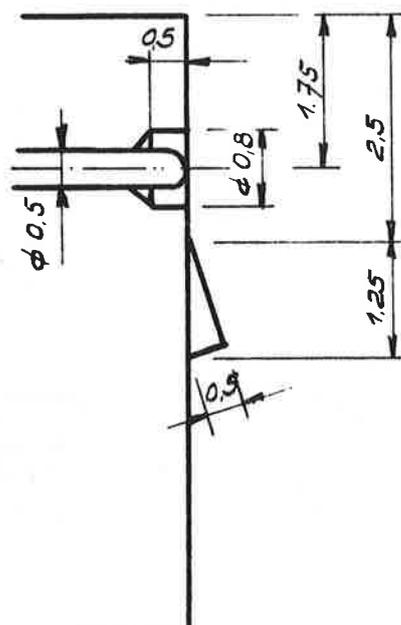


Fig 4B



Détail soude

Fig 5



- forer à 0,5mm de ϕ
- élargir à 0,8 de ϕ sur 0,5mm
- introduire une tige de ϕ 0,5 arondie à la lime
- les évants ép. 2 seront en Plasticard et collés sur les flasques



**Modellbahn-
Center am Markt**

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünerbein OHG



NOUVEAU !

NIEUW !

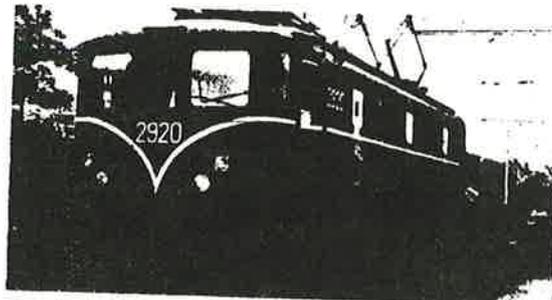
NEU !

TYPE 29 ELECTR. SNCB / NMBS

FÜR / POUR MÄRKLIN

MIT / AVEC CHASSIS MÄRKLIN

DM 238.-



Elektrische Lokomotive der SNCB, TYP 29.11.

ROCO Type 29 SNCB/NMBS
actuellement pour Märklin
avec le châssis original
Märklin. Grâce à ceci
il y a la puissance
de traction et les
qualités de roulement
comme une vraie loco
Märklin. La délai de
livraison sera de
6 à 8 semaines.

ROCO Type 29 SNCB/NMBS
jetzt auch für Märklin
mit original Märklin-
chassis und Antrieb.
Dadurch Zugkraft und
Fahreigenschaften wie
eine original Märklin-
lok. Lieferzeit ca.
2 Monate.

Nu ook voor Märklin
met origineel aange-
dreven Märklin-chassis
Daardoor met de
zelfde Trekkraft en
eigenschappen als een
Märklinlok. De lever-
tyd bedraagt ongeveer
6 - 8 weken

4.2 INDICATEUR DE NIVEAU

Réalisé au moyen d'un fil de 0,5mm de ϕ , il sera placé à droite sur la flasque de soute coté pair et à gauche sur la flasque de soute coté impair. (fig 4)

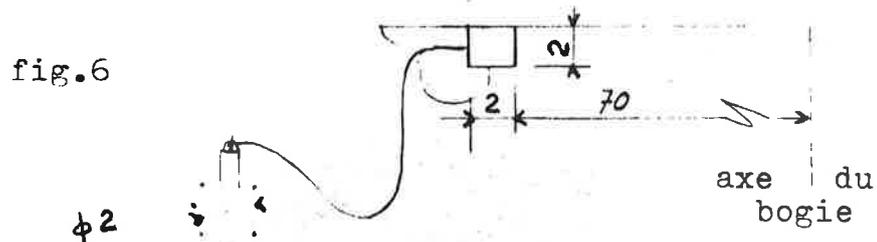
4.3 TUYAUTERIES DIVERSES

Elles seront réalisées au moyen de fils ϕ 0,5 et ϕ ,8mm suivant le détail F et collées à l'Araldite sur le lest à hauteur du bogie 2 - 4 (fig 5)

4.4 TELOC

Le Teloc sera symbolisé par une pastille ϕ 2mm x 2 que l'on collera sur la boîte à roulement de l'essieu n° 2, elle sera obtenue par exemple au moyen de chute de coulée de maquette plastique. La liaison sera obtenue au moyen d'un fil souple comme l'indique le croquis ci-dessous.

Le bloc de 2x2xX qui reçoit l'autre extrémité de la liaison susdite sera obtenu de la même manière et collé sous le châssis lest de la machine à 55 mm de l'axe du bogie



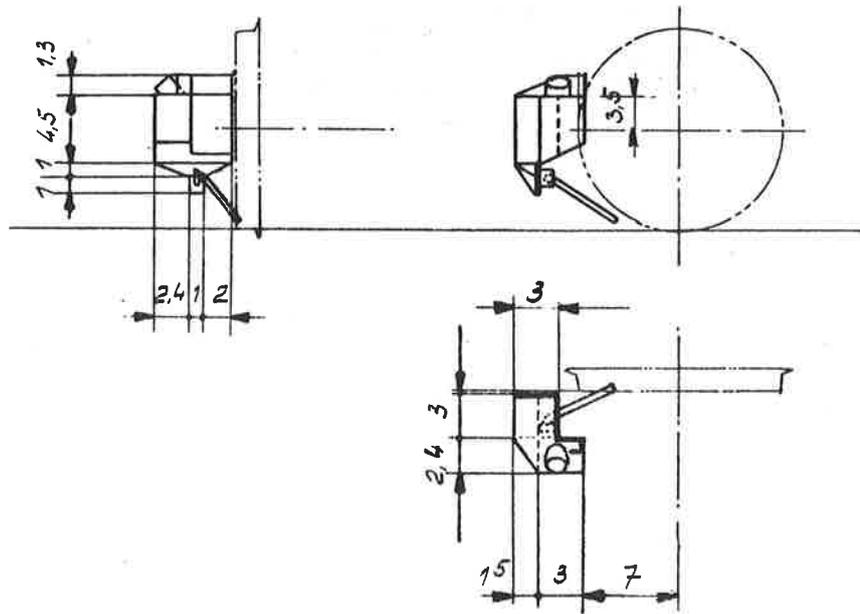
4.5 SABLIERES

Vous avez certainement dû le constater, mais votre 59 est démunie de sablières et il faut admettre que pour réparer cet "oubli" ou tout au moins essayer de les imiter, nous nous lançons dans un véritable casse-tête. Tout d'abord, ce ne sont plus les sablières d'origine (Attention à ceux qui reproduisent le modèle de la photo page 12), de plus leur aspect est tellement tortueux que vu leur "petitesse" la réalisation n'est vraiment pas à la portée de tous.

Pourtant la machine s'en trouve considérablement modifiée, cette raison plus le souci de satisfaire les perfectionnistes ont poussé notre ami Pierre Mawet à les miniaturiser et son dessin mieux qu'un long discours confirme ce qui vient d'être énoncé.

Enfin SI vous les réalisez quand même, sachez qu'il y a 4 modèles comme le croquis et 4 à main contraire, le collage sur le bogie se fera avec une colle à deux composants (Araldite ou UHU).

Fig. 7 (dessin P.Mawet)



4.6 TENDEUR DE TRINGLERIE DE FREIN

Finissons cette (trop) longue série d'articles par une seconde difficulté d'autant plus qu'il s'agit aussi d'une de taille. Ici moins de détails puisque les pièces sont relativement petites, nous vous conseillons de les confectionner au départ de Plasticard ép 1mm suivant le dessin ci-dessous et de les fixer sous le châssis entre les essieux 6 - 8 au moyen d'une colle à 2 composants.

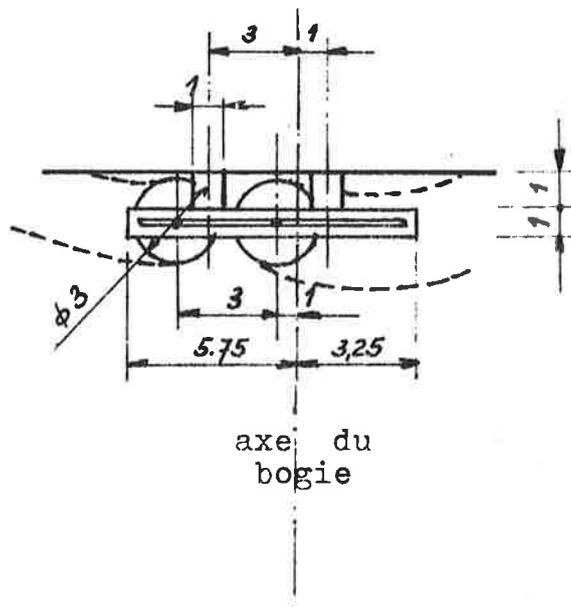
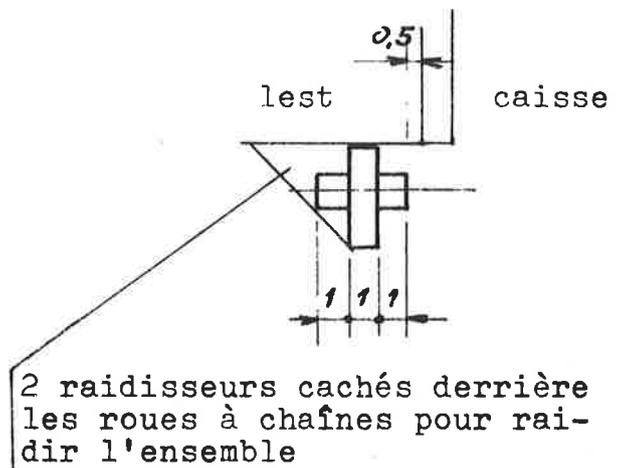


Fig.8



L.Mossay
(avec l'aide de P.Mawet & A.Damhaut)

dépôt !

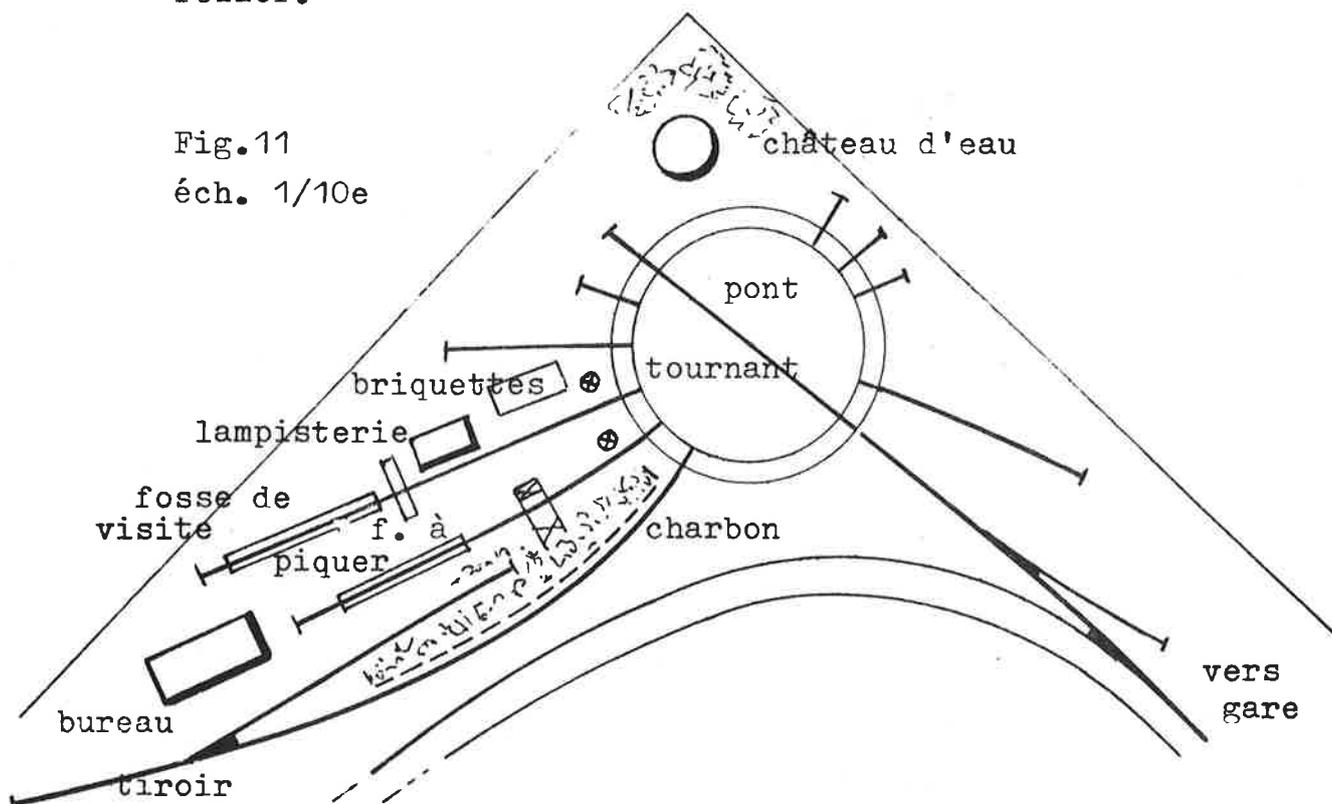
Reportons nous à la carte de la page 17, qui reprend la plupart des dépôts de locomotives en Belgique à l'apogée de la traction à vapeur. Si on considère le plus gros, Schaerbeek (FSR), il pouvait abriter 110 locomotives et en comportait 183; les plus petits, Adinkerke (FDK) et Cortemark (FTK) ne pouvaient en abriter que 2 et avaient respectivement 7 et 15 machines à leur effectif. D'un autre côté, Dendermonde (FT) en abritait 4 sur 57 et Pepinster (FPS) 4 sur 30.

Ces chiffres sont édifiant et comme je l'ai mentionné au début de cet article (EV 67), nous devons, pour conserver un maximum de réalisme sur notre réseau opter vers des dépôts de faible importance à savoir :

- a) une remise (ou abri) annexé à une gare de faible importance (fig 4 EV 67). Ce type de bâtiment peut abriter 2 ou 3 locomotives et en comporter 6 à 10 à son effectif. Au schéma de la figure 4, il serait peut-être utile d'ajouter une 4e voie pour garer les machines froides ainsi qu'un petit bâtiment faisant office de bureau - vestiaire (Vollmer 5610). Comme autre exemple mini, je vous propose les deux dessin ci-dessous, le premier s'adresse à un coin de réseau le second est celui annexé à ma gare terminus (voir EV 47 Notions d'exploitation).(fig. 11 & 12)
- b) un dépôt éloigné de la gare et situé dans un site réservé à cet effet. Il faut alors pouvoir disposer d'un min de 1 x 2,5 m et se référer aux configurations des figures 1 (EV 67) et 13 en adaptant les voies selon votre relief.

Fig.11

éch. 1/10e



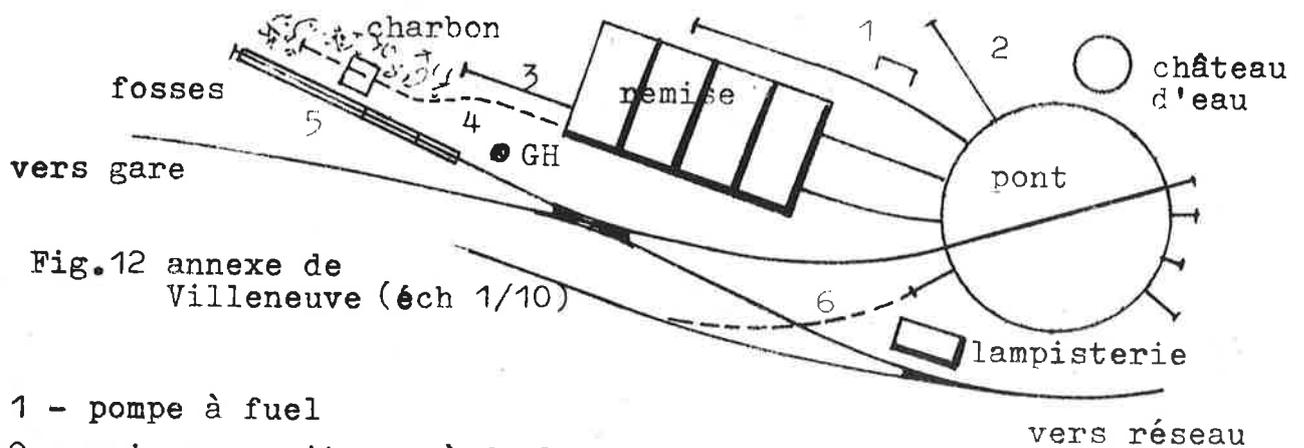
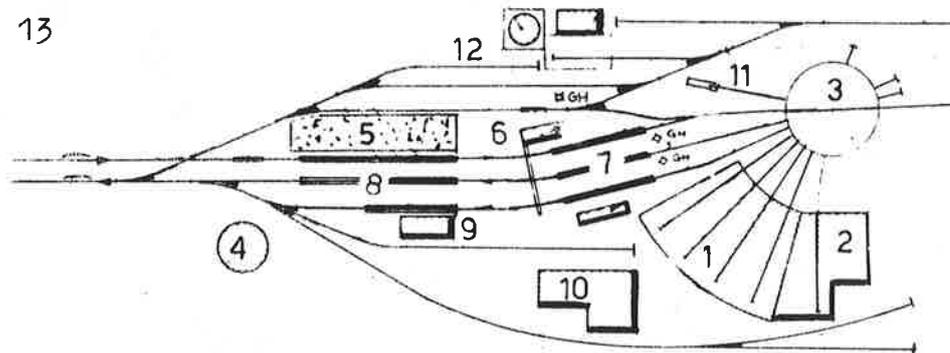


Fig. 12 annexe de Villeneuve (éch 1/10)

- 1 - pompe à fuel
- 2 - voie pour citerne à fuel
- 3 - voie wagon à charbon
- 4 - voie Decauville amenée du charbon
- 5 - grue de chargement du combustible
- 6 - ancienne voie de sortie désaffectée

Fig. 13



Légende fig. 13 & 14 (éch. 1cm = 2,5cm)

- 1 - dépôt
- 2 - atelier
- 3 - pont tournant
- 4 - château d'eau
- 5 - parc à combustible
- 6 - sable
- 7 - fosses à piquer
- 8 - fosses de visite
- 9 - lampisterie
- 10 - bureaux
- 11 - nettoyage des boites à fumées
- 12 - approvisionnement des machines au fuel (fig 13)
- 13 - pont transbordeur (fig 14)

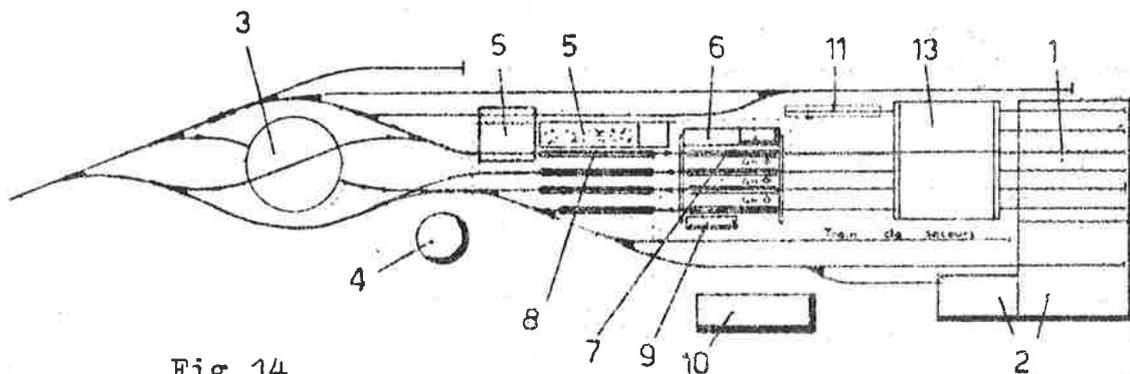


Fig. 14

Mais attention, de telles maquettes peuvent aisément abriter plus d'une trentaine de locomotives et risquent par la même occasion de perdre leur aspect réaliste.

Un dépôt doit être étudié attentivement et refléter la réalité de près. De grâce, ne vous laissez pas tenter par des ponts de 40 à 48 voies qui, sans des installations annexes complètes, ressembleront à une roue de bicyclette..... sans cadre.

UNE DERNIERE REMARQUE

Dans les dernières années de la vapeur, plusieurs administrations ferroviaires ont acquis ou transformés des locomotives pour la chauffe au fuel. En miniature quelques firmes nous proposent de tels modèles, à titre d'exemple on peut citer les Br 10 (Rivarossi 1339) et Br 43 (Roco 4126A) pour la DB et les 141 R de Lima (3002) et Jouef (8273) pour la SNCF etc., il va de soit que ces locomotives ont tout d'une locomotive à vapeur classique, seul le combustible diffère. Vous allez dire " Qu'est ce que cela vient faire dans cet article ? " Justement, si vous avez décidé d'acquérir des machines semblables, sachez que vous ne pouvez en aucun cas les faire passer par les voies de décrassage (fosses à piquer) des machines au charbon par suite du risque d'incendie. Il faudra donc tenir compte de cette remarque et prévoir une voie supplémentaire avec fosse de visite alimentation en eau, fuel, sable. Cette remarque est aussi valable si vous faites un dépôt mixte qui reçoit des engins thermiques.

LA RAME DE SECOURS

Terminons en beauté avec un accessoire qui DEVRAIT avoir sa place dans le dépôt. LA RAME DE SECOURS !

Cette fameuse rame que chaque amateur désire, n'est pourtant pas indiquée à notre niveau, en effet, si nous considérons un réseau comme la SNCF, nous y trouvons 45 grues de relevage parmi lesquelles 4 seulement de 85 t (Jouef 6963) et 1 de 130t. Elles sont réparties à raison de 1 par région dans des dépôts de 1e catégorie. Toutes les autres sont d'une puissance inférieure (15 x 32/36 t, 10 x 45 t, 14 x 50 t et 1 x 54 t).

Ceci vous permet de vous rendre compte à quel point une grue de ce calibre (Jouef 6963, Fleischmann 5595) peut être mal venue dans notre petite installation. Je crois que la façon la plus réaliste de représenter une rame de secours consiste à l'emploi d'un wagon de relevage par vérins hydrauliques (Roco 4259 A & B) auquel on attèle un wagon fermé (Fleischmann 5309 ou 5339) et un ancien fourgon à 2 essieux.

La rame de grosse intervention ne sera pas pour autant bannie du réseau, mais plutôt garée sur une voie cachée (garage souterrain) prête à intervenir dans un cas grave.

Pour clore cet article, je vous donne des compositions plus proches de la réalité pour l'équipement de vos rames de secours

DB
1 wagon porte flèche à 2 essieux (Fleisch 5201)
1 wagon accessoires à 2 essieux (Fleisch 5202)
1 grue (Fleischmann 5595)
1 wagon porte lest (Fleisch 5596)
1 tender bassin 2'2" T30WT (Liliput, Marklin, Kleinbahn)

1 voiture atelier (Liliput 29500)
1 voiture dortoir (Liliput 83200)
les vitres de ces deux derniers véhicules seront blanchies par l'intérieur.

SNCF
1 grue (Jouef 6963 sans les wagons annexés)
1 wagon plat à bogies porte flèche (Jouef 6520)
2 wagons fermés outillage (Hornby 7040 !!)
1 voiture dortoir (France Trains 204, 205, 206)
1 tender 18 m³ (Jouef 140 C)

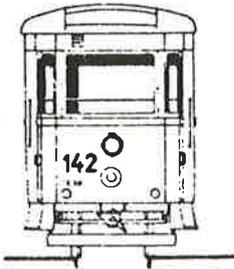
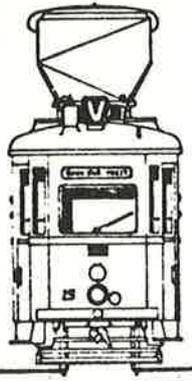
L. Mossay

BIBLIOTHEQUE

Notre bibliothèque est à l'abandon depuis quelques années et bien que son répertoire ne soit pas des plus riche, elle possède malgré tout certains documents de valeur pour les mordus du rail. N'ayant pas à ce jour déniché un bibliothécaire dévoué pour s'attacher à cette activité, Louis Mossay s'est proposé pour remettre un peu d'ordre dans cet " horrible amoncellement de périodiques ".

- Déjà une constatation : IL MANQUE BEAUCOUP DE LIVRES "empruntés", nous l'espérons, par des distraits à qui nous demandons de rapporter les ouvrages dès que possible.
- L'horaire : la bibliothèque (après remise en ordre) sera ouverte de 20.00 à 20.30 lors de chaque réunion programmée. Le prix de la location sera fixée à 10 frs/ouvrage de plus, une caution, dont le montant n'est pas encore déterminé, sera demandée à chaque emprunteur.

Le comité



linz

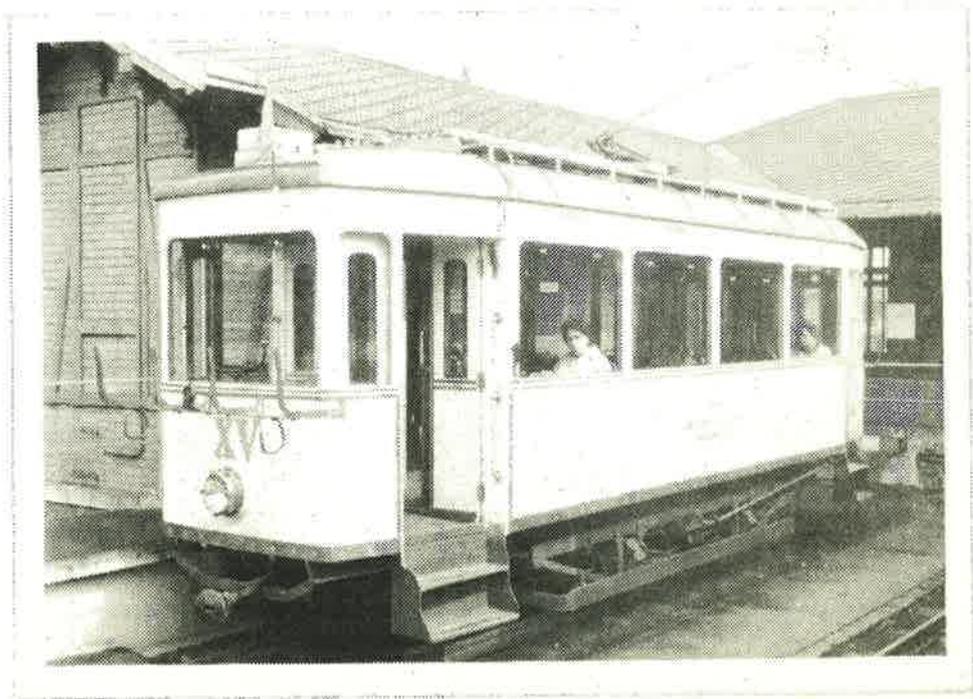
II LA POSTLINGBERGBAHN

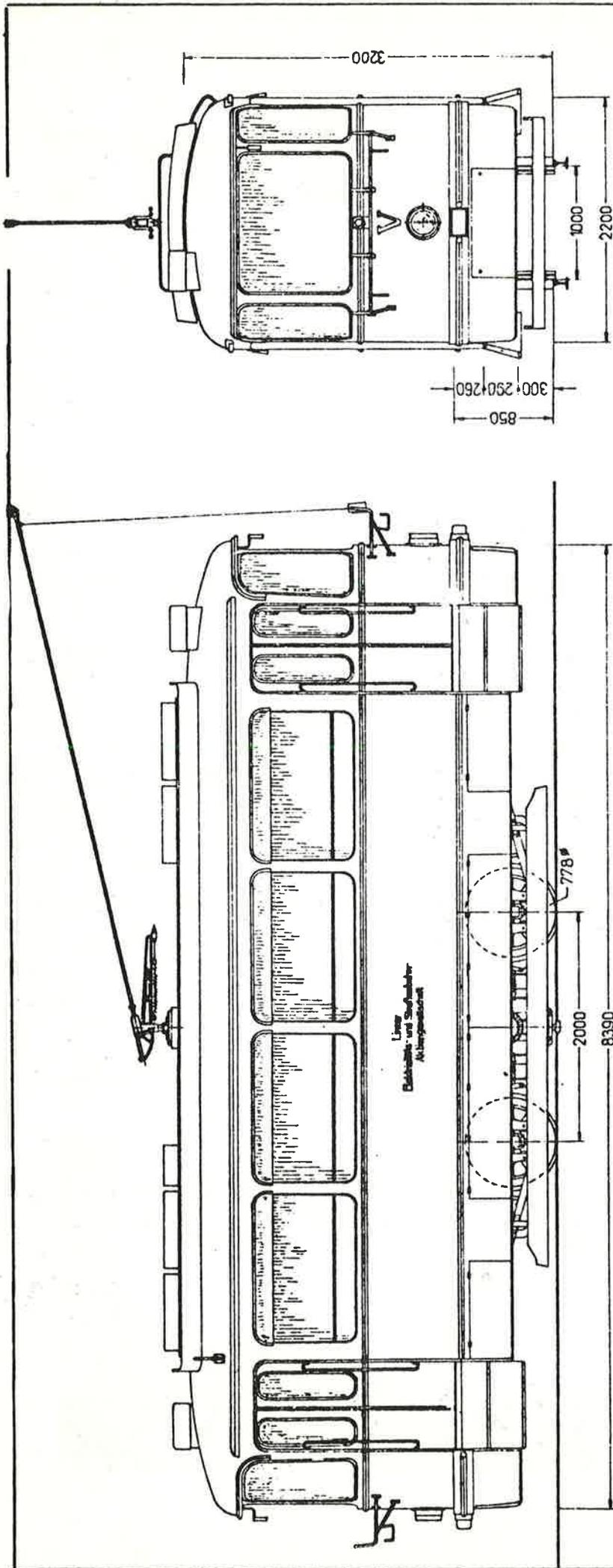
Déjà en 1891, un premier projet de tramways à crémaillère, destiné à desservir le Pöstlingberg sur la rive gauche du Danube, avait été dressé. Ce projet n'a pas été retenu et c'est finalement une ligne à adhérence, électrifiée en 600V et à l'écartement métrique qui fut construite.

A noter le choix de la voie métrique, alors que le réseau urbain était établi à l'écartement de 900mm.

Le point de départ de cette ligne, d'une longueur d'axe de 2km 900 est situé à la station URFAHR, située à quelques pas du terminus de la ligne urbaine n° 3. La différence de niveau entre les stations inférieure et supérieure est de 254M600: il s'agit donc d'une des ligne à adhérence les plus raide du monde. La construction de la ligne a été entamée en 1897 et ouverte à l'exploitation le 29 mai 1898.

La voie est simple, mais il existe trois évitements permettant, en cas d'affluence, une fréquence de 10 minutes avec trois voitures dans chaque sens; la fréquentation normale étant de 20 minutes.

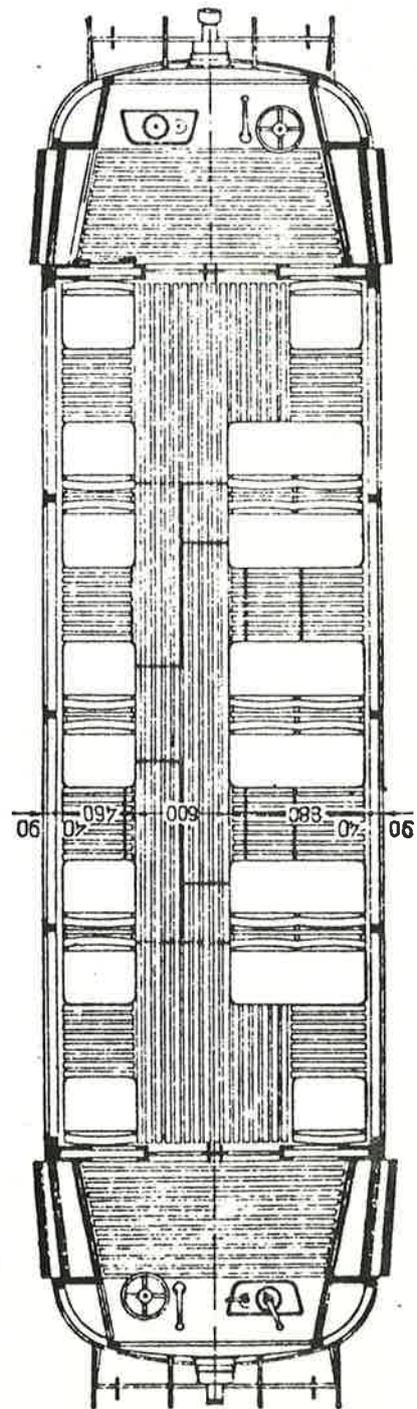




POSTLINGBERGBAHN

Motrice n° V reconstruite en 1961

(document ESG)



PARC A MATERIEL

La parc actuel est composé de quinze motrices à l'exclusion de toute remorque et la chose qui frappe le plus le touriste est la numérotation réalisée à l'aide de grands chiffres romains.

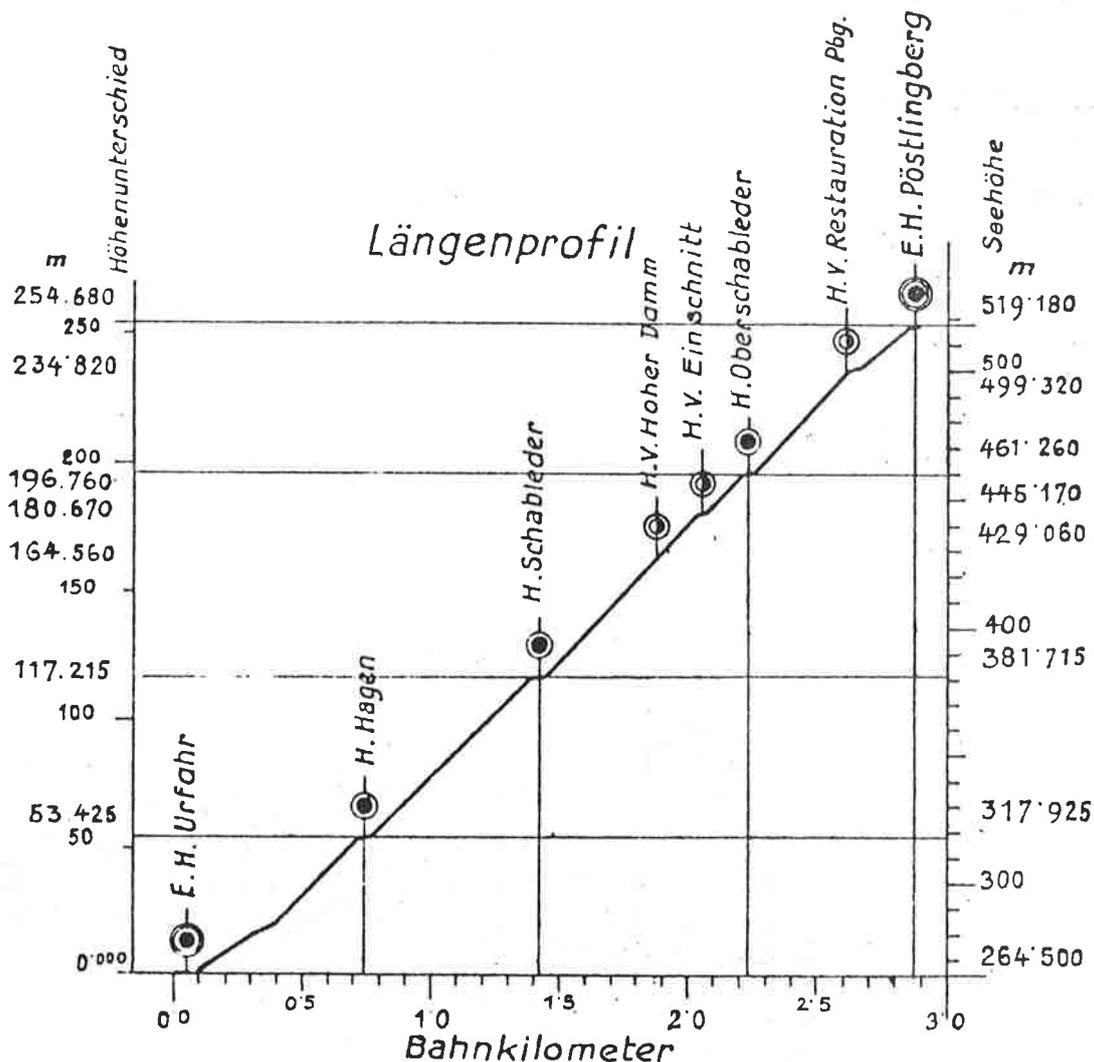
I à IV : voitures ouvertes construites par GWF (Granz Waggon Fabrik) en 1898. A l'origine, il y en avait six, les

V & VI ayant reçu par la suite une nouvelle caisse.

V : voiture fermée reconstruite en 1961.

VI à X : voitures fermées construites en 1898/99 par GWF et modernisées au fil des ans. Les motrices VII et IX ont été déclassées en automne 1979.

XI à XVIII : voitures fermées construites par les ESG entre 1948 et 1958, la motrice n° XIII a été mise hors service en 1979, transformée à l'écartement de 900mm, elle figure actuellement à l'effectif du musée roulant Ebelsberg - St Florian.



III LES TROLLEYBUS

Trois lignes sont exploitées par trolleybus, leur longueur totale est de 14km 960

PARC DE MATERIEL

Type EO V de 1960 (n° 41 & 42)
Type EO VI de 1962 (n° 43, 44 & 45)
Type EO VII de 1963 (n° 46 & 47)
Type EO 120/59 de 1969 (n° 48, 49 & 50)
Type GEO B de 1961/63 (n° 51 à 68, mais les 55, 59, 64 sont
actuellement déclassés)
1963 (n° 71, 72 & 73)

Type GE 120/54/68 de 1968 (n° 69 & 70)
Type de 1969 (n° 77)
Type GE 120/54/54 de 1968 (n° 74, 75 & 76)

Les 41 à 50 mesurent 12 M 000 et sont à simple caisse.
Les 51 à 73 & 77 articulées, mesurent 18.000
Les 74 à 76 articulées également mesurent 16.565

V LES AUTOBUS

Le solde du réseau est exploité au moyen d'autobus.

Texte et photos J.C Michel
Documents E.S.G

