

CFEB

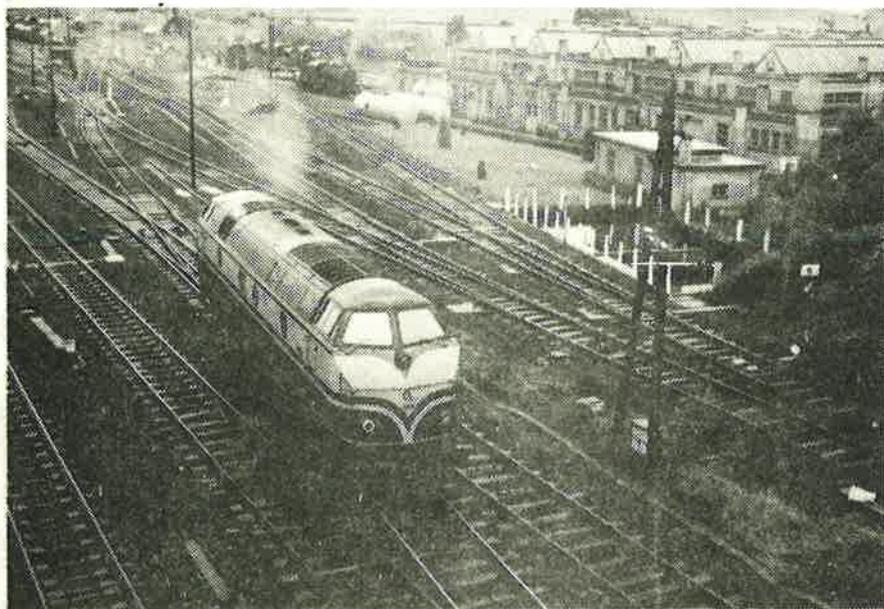
ENTRE-VOIES



JANVIER - FEVRIER

1984

50 frs



N° 72

**Bulletin bimestriel d'information
du Club Ferroviaire de l'Est de
la Belgique Verviers**

ENTRE - VOIES

CFEB

sommaire

NUMERO 72

JANVIER - FEVRIER 1983

EDITORIAL	3
DIVINS NOSSE CLUB	4
NOUVELLES DIVERSES	5
LA G.10 PRUSSIENNE OU BR 57	7
ETUDE COMPARATIVE DES BR 10 LIMA ET RIVAROSSA	10
NUREMBERG 1984	14
30 ANS DE VIE DU CFEB - 30 ANS DE RAIL EN BELGIQUE	23
REPertoire ENTRE - VOIES 1983	29

couverture

Une 1800 CFL évolue en gare de Gouvy tandis que quelques type 81 SNCB jettent leurs derniers panaches de fumée (cl. L.Mossay)

Abonnement ENTRE-VOIES (6 numéros = 1 an) 250 frs
virement au CCP 000-0067855-52 de CFEB 4800 Verviers

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement aux membres du CFEB

Le comité du CFEB n'est pas responsable des textes signés sauf mention les textes publiés sont la propriété du CFEB, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif et à condition de citer la source et l'auteur, et d'envoyer un exemplaire à l'édition

CFEB as.bl (réunions bimensuelles) cotisation annuelle 600frs
- 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

A notre époque où l'on parle de crise, de morosité économique, de nécessité absolue de restrictions en tout genre, il est surprenant de regarder simplement et d'étudier avec discernement le ou les choix que les pays de la CEE ont réalisés en matière de transports en commun et de modernisation de leurs réseaux ferroviaires.

Quand on énonce les mots "regard et étude" il ne s'agit nullement d'une analyse chiffrée ni d'une recherche fouillée de rentabilité, mais bien plutôt d'une observation attentive accompagnée d'interrogation et de conversations. C'est donc le résumé de ces observations et interrogations que cet éditorial a pour but de livrer à la réflexion du lecteur d'Entre-Voies.

Au cours de récents et courts voyages en Autriche, France, Allemagne, Suisse, Grand-Duché de Luxembourg et en Italie j'ai pu observer la formidable évolution de l'infrastructure routière. La construction de viaducs, de tunnels, d'autoroutes, tout cela foisonne et est étudié pour permettre au transport individuel et aux gros véhicules routiers d'atteindre dans un minimum de temps et avec un maximum de confort les endroits qu'il y a dix années encore nécessitaient l'utilisation du rail.

Or quand on compare les investissements d'infrastructure en matière de modernisation des chemins de fer, on s'aperçoit que le retard s'accroît, que les installations restent désuètes et deviennent dépassées. D'autre part la notion de service à la clientèle et l'étude de marché ne sont certes pas l'apanage des sociétés de chemins de fer, qui sont toutes nationalisées et fonctionnalisées à outrance.

Il faut bien constater qu'un redressement, un virage à 180 degrés doit être pris dans les toutes prochaines années sans quoi la notion de transport par rail verra son effritement s'accroître.

Un espoir se dessine lorsque l'on vit la réalisation ferroviaire française du TGV. Si de telles initiatives pouvaient faire tache d'huile et se multiplier par dix, si la notion de service commercial qui guide les sociétés privées de transport et les agences de voyages, était le souci majeur des directions de chemins de fer, on pourrait probablement assister à un nouvel essor du rail.

Toutefois cela suppose des efforts soutenus, des révisions déchirantes, les dirigeants de nos pays y sont-ils préparés et les cheminots sont-ils écolés dans cette optique ?

Pourtant les économistes éminents ont souvent démontrés combien il est coûteux et anarchique de continuer dans la voie qui est actuellement suivie. L'objet de cet article n'est pas d'en faire la démonstration mais de susciter chez le lecteur la réflexion.

ACTIVITES du CFEB

REUNIONS

JEUDI 16 FEVRIER 1984

Il sera peut-être trop tard, mais nous vous rappelons que cette soirée sera consacrée à la construction d'arbres en miniature. Elle sera animée par un maître en la matière Mr JERUSALEM membre du club d'Aix-la-Chapelle.

VENDREDI 24 FEVRIER 1984

Mieux que Marcel Pagnol, Georges Lejeune nous présentera le tome 4 de sa trilogie sur les derniers panaches de vapeur en Allemagne de l'Est.

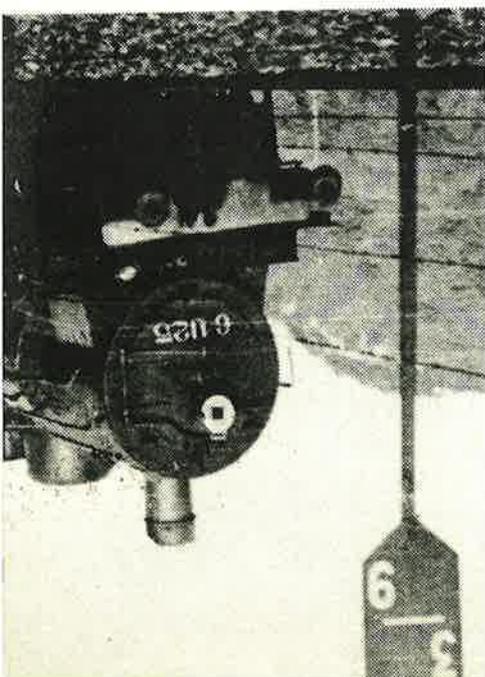
Le programme de cette soirée aura trait aux vapeurs en service avant mai 1983, vapeurs qui depuis ont, pour la plupart quittés le service actif.

VENDREDI 30 MARS 1984

Soirée RETRO EXPO

Un retour en arrière sur les précédentes expositions du CFEB par la diapositive et le super 8.

Les auteurs seront J. Danthine, L. Mossay et H. Janser qui présentera notamment la série de diapositives de notre ami G. Lange.



N'AYEZ PAS LA TETE A L'ENVERS COMME LE REDACTEUR DE CETTE REVUE, IL EST GRAND TEMPS DE PENSER A RENOUELER VOTRE COTISATION POUR 1984.

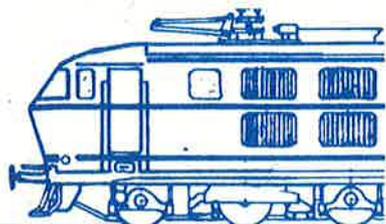
SI VOUS TROUVEZ QUE LE MONTANT EN EST TROP ELEVE.

SI VOUS ESTIMEZ QUE CELA NE VOUS APPORTE RIEN.

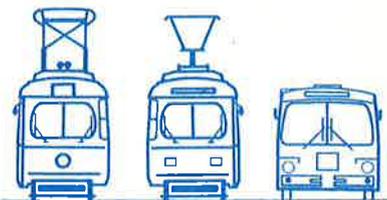
GARDEZ AU MOINS LE CONTACT EN SOUSCRIVANT UN ABONNEMENT A ENTRE-VOIES.

... 250 frs PAR AN CE N'EST QUE 68 CENTIMES PAR JOUR. QUI PARLE DE VIE CHERE !!!!!

(votre prochain EV paraîtra fin mars)



NOUVELLES DIVERSES



A LA SNCV

AU GROUPE DU HAINAUT

Quelques modifications à apporter au texte du n° 71

- page 7 : Motrices BN

6140 & 41 devraient aussi être précédées d'un •

Véhicules déclassés : ajouter la remorque 9307

Affectation type S : Charleroi - ajouter 9144

- page 8 : Remorques : seule la 9316 circule sur la ligne 30, la 9309 est tenue en réserve.

Modifications au parc depuis le n° 71 :

La Louvière : supprimer la 9051

Voies et Travaux : 9032 remplacée par 9083 (9032 hors service mais non démolie)

9089 remplacée par 9051 (9089 a subi un incendie de câblage - non démolie)

NB: aucune de ces voitures n'a reçu la livrée VT, 9083 a toutefois reçu des gyrographes de part et d'autre de la boîte à film et le triangle de travaux sur la boîte à film. Sur la prise de courant a été apposée l'indication VT.

Réserve inactive : supprimer 9083 & 9080

Motrice d'auscultation : cette voiture, officiellement réceptionnée le 16/12/83 a enfin reçu un matricule (9591).

Wagon dérouleur de câbles : la S.9080 est en cours d'aménagement en wagon.

Motrices BN : depuis la parution du n° 71, trois motrices ont encore quitté le réseau côtier pour le Hainaut, il s'agit des 6101, 6106 et 6125. Dès leur arrivée en Hainaut elles reçurent des pantos unijambistes au lieu des Stenman. A cette liste il faut encore ajouter la 6109.

A LA SNCB

- Le découpage des 60 fortement avariées est totalement arrêté. Il semblerait qu'un marché s'offre à la SNCB pour une vingtaine d'unités de cette série. Elles seraient remotorisées et équipées d'un groupe de refroidissement plus important pour être revendue à un pays (chaud) non encore précisé.

- Les canadiens seraient, par contre, intéressés par les vieilles 29 électriques garées à Ronet.
- Le TT 4612 a été transformé avec plate-forme pour visite de caténaies et est garé à l'ES Visé aux coté d'un 49. Le TT 4307 est en cours de transformation semblable et est destiné à l'ES Liège. Tous les autres 43 de la série seraient retirés du service au changement d'horaire d'été.
- Signalons qu'au changement d'horaire, il y aura mutation des 59 de GT à LWC et des 51 de LK à FKR. De plus, l'entretien de FVY descend à NK.
- La ligne 154 Dinant - Givet passe sous contrôle SNCF puisque le service voyageur est repris par les TT SNCF (Picasso). Il ne subsisterait normalement qu'un seul HKM Ronet - Heer Agimont assuré par HL SNCB.

Spécialités

Le 10/12 - C'est la 5205 qui a eu l'honneur de tracter le train RTL entre Namur et Bertrix, puis la 5504 sur Bertrix Libramont - Arlon - Athus.

De plus en plus on peut voir des DT 55 entre Kinkempois et Stockem montant vers le Luxembourg des talbots en provenance d'Anvers. Cela est dû à un manque de locomotives électriques pour assurer ces trains via Namur - Libramont L.162.

La 5522 de Montzen est garée à Kinkempois en attente d'une décision concernant sa réparation éventuelle.

16/12 - La 5318 MUT déraile à Athus et fonce dans une maison. Le train de secours de FEO est détaché avec la 5213 en tête.

La 6239 d'Ath fortement accidentée à Ath à la suite d'un tamponnement avec l'arrière d'un train de marchandises.

G. Lejeune et J.C Michel

WANTED

APPEL A TOUS NOS LECTEURS

Pour son Exposition de Jouets et de Jeux d'Autrefois qui se tiendra à Dolhain du 7 au 15 avril prochain, le Syndicat d'Initiative et de Tourisme pour la Ville de Limbourg et Environs recherche des jeux et jouets anciens à l'exclusion de ceux exécutés en plastique. Si vous êtes détenteurs de quelques-unes de ces merveilles et que vous soyez disposés à les exposer à Dolhain, alors n'hésitez pas à prendre contact avec Mr H.PETERS 10 rue G.Maisier 4830 Dolhain (087/762173) afin de convenir des dates et modalités du prêt.

SI VOUS N'AVEZ RIEN A EXPOSER, NOTEZ DES CE JOUR CES DATES EN ROUGE DANS VOTRE AGENDA.

communiqué

Un modèle

..... et un peu de son histoire

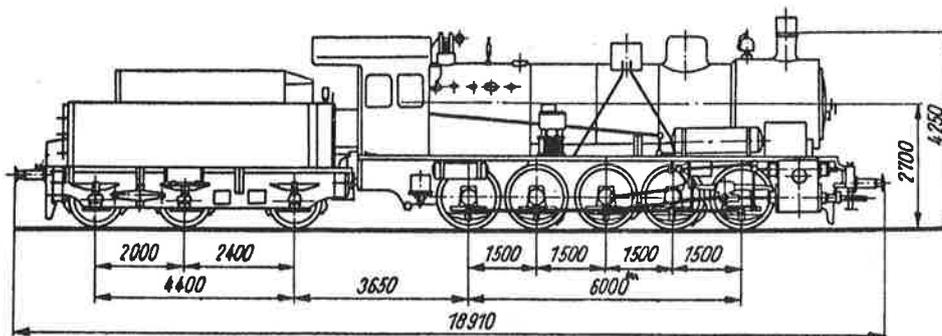
La G.10 prussienne ou Br 57

Pour le premier article de cette série, j'ai décidé de vous écrire quelques mots sur une des plus récentes nouveautés actuelles. Il s'agit comme vous avez pu le voir en lisant le titre, d'une version de l'une des plus prestigieuses machines à vapeur allemandes en l'occurrence la Br 57 qui est reproduite en HO par Roco.

La G.10 ou Br 57, est une des plus rares classes de machines, avec la légendaire P.8 ou Br 38, qui bien que datant de l'époque des Chemins de fer prussiens aie roulé jusqu'à pratiquement la fin de l'époque de la traction à vapeur.

Ces O50 étaient très répandues dans toute l'Europe. Deux guerres mondiales y ayant contribué pour beaucoup. La décision pour le développement d'une telle machine tomba déjà en 1907. Alors que les Chemins de fer prussiens disposaient déjà d'un nombre impressionnant de machines à 4 essieux couplés (G.8 ou Br 55 entre-autre) d'une puissance allant de 700 à 1100 cv, la demande d'une machine plus performante était souhaitée. Il s'agissait de créer une machine ayant une charge de 15 tonnes par essieu pour la traction des trains marchandises dans les différents grands centres industriels tels que Rhin, Ruhr, Saar et Silésie supérieure (aujourd'hui se trouvant en Pologne), mais aussi pour bon nombre de lignes secondaires à voies plus légères. Possédant déjà des expériences positives avec les locomotives tenders à 5 essieux couplés qu'étaient les T. 16 qui devinrent plus tard les fameuses Br 94, on se décida à construire cette classe de machines intitulées Eh 2 Schlepptender-lokomotive.

Br 57



Le premier constructeur fut HENSCHEL u SOHN à Kassel, qui livra une première série de locomotives en 1910. La chaudière, la cabine et les cylindres correspondaient en grande partie à ceux de la classe P.8. Les roues avaient un diamètre de 1400mm, la vitesse était limitée à 60 km/h pour une puissance de 1100cv. Les premières chaudières étaient équipées d'un dôme à vapeur qui était placé derrière un dôme carré servant de sablière. La cabine possédait à l'origine un toit arrondi (tonneau), avec les autres versions qui virent le jour par la suite, furent apportées diverses modifications comme par exemple, des bouches d'aération au toit, un second dôme vapeur et deux sablières. D'autres variantes virent encore le jour lors du remplacement des chaudières à l'occasion des différentes inspections principales.

Dans le recensement de la DB, il existait des engins avec 2, 3 et même 4 dômes, il existait aussi des différences dans la disposition des dômes et sablières.

Comme constructeurs on peut en outre énumérer les firmes BOR-SIG, GRAFFENSTADEN, HANOMAG, HOHENZOLLERN, KRUPP, ORENSTEIN & KOPPEL, RHEINMETALL et SWARZKOPFF. Durant la longue période d'acquisition qui va de 1910 à 1925, les chemins de fer prussiens (KPEV), et ensuite la Deutsche Reichbahn, nouvellement créée, ont mis 2580 locomotives de la classe G.10 en service. Les chemins de fer roumains ont acquis 727 machines, les chemins de fer de Bagdad en reçurent 25 exemplaires, l'Alsace - Lorraine en reçut 35, la Pologne 30, les chemins de fer de la Sarre 27 et 20 locomotives furent livrées aux chemins de fer militaires autrichiens. Dans le recensement de la DB on trouve encore 730 machines et l'on put encore les contempler longtemps devant bon nombre de trains semi-lourds. Une des dernières G.10 de la DB qui était stationnée au dépôt de Haltingen vient de recevoir un honneur quelque-peu particulier; en effet cette locomotive (n° 57.3088) qui a été retirée du service le 10-6-1968, a été conservée et restaurée. Elle se trouve toujours actuellement au dépôt de Haltingen, On lui a même construit un toit sous lequel elle est protégée des intempéries. C'est cette locomotive que Roco a d'ailleurs choisi pour servir de prototype à sa nouvelle maquette.

Avec l'amour du détail que nous connaissons chez Roco, le fabricant de Salzbourg nous a à nouveau gratifié d'un superbe modèle, gageons que la partie mécanique est à la hauteur du reste de l'ensemble. A côté du modèle DB existeront deux modèles identiques, l'un ÖBB et l'autre JZ. Une seconde version avec 2 dômes et un toit de cabine arrondi sera livrée aux couleurs de la SNCF, FS, NS et CFL. Des bruits de coulisses prétendent la sortie du modèle en version SNCB, je ne puis vous dire laquelle des deux versions sera retenue,* mais il serait louable de la voir apparaître dans les couleurs de notre chemin de fer national étant donné qu'un certain nombre de ces machines ont circulés chez nous, 41 pour être précis; elles développaient dans cette configuration 1400 cv et étaient stationnées surtout à Anvers Dam.

Maintenant parlons un peu de "Modélisme". Cette machine est pour moi un maître-achat en ce sens que la majorité de nos réseaux représentent bien souvent des lignes secondaires vu le peu d'espace que nous avons bien souvent à notre disposition, dès lors, elle est à considérer comme une locomotive idéale et sa présence peut paraître justifiée sur la plupart

* voir les nouvelles de Nuremberg en page 18

de nos réseaux.

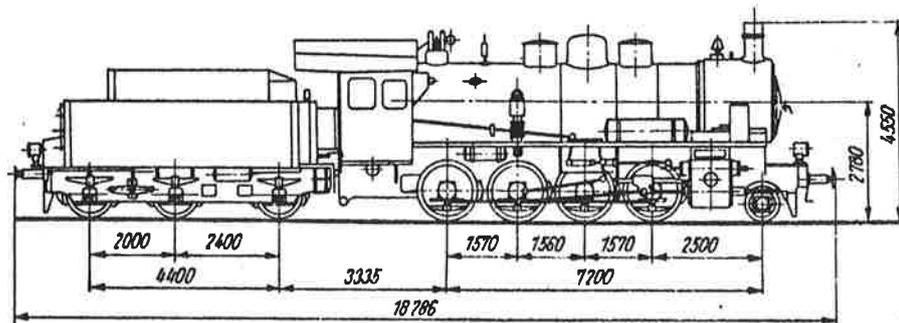
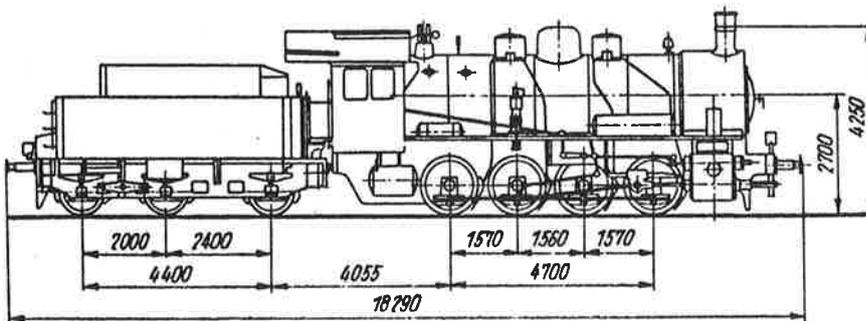
Je ne vous présenterai pas un test détaillé de la machine, les revues spécialisées le feront bien mieux que moi. Mon but était plutôt de vous parler du modèle dans son contexte naturel et son éventuelle évolution, justifiée ou non, sur l'un de nos réseaux.

Voilà, j'espère que cette formule vous aura plu, s'il y a des critiques à faire n'hésitez pas à m'en faire part car elles m'aideront à améliorer les prochains articles que j'ai l'intention de continuer à écrire sous cette forme. Merci.

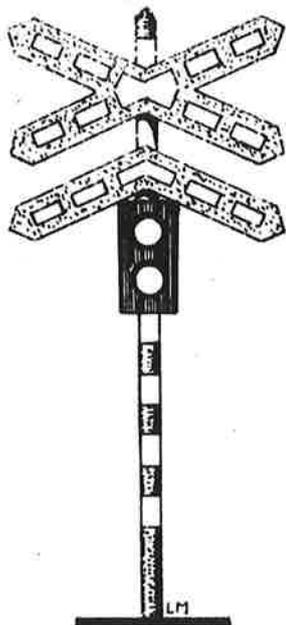
Kurt HEIDBREDER

Bibliographie : Eisenbahn Journal 7/1983
Histoire des Chemins de Fer J. Delmelle
Nos Inoubliables Vapeurs P. Dambly

Deux machines très proches de la Br 57, ci-dessous la Br 55 reproduite en HO par Fleischmann



et la Br 56 qu'il est possible d'obtenir au moyen d'un kit Gunther.



EXAMEN DE PASSAGE

LES BR.10 DE LA DB EN HO

Les deux Br 10 de la Deutschen Bundesbahn, car il faut savoir qu'il n'y a eu que deux exemplaires de ce type de locomotive, furent construites par Krupp en 1956/57 et livrées respectivement les 23/3/1957 et 25/3/1958 à la DB.

Issues des dernières réflexions de la seconde guerre mondiale, ces machines furent créées en vue de remplacer les Br 03 qui n'avaient pas donné les résultats escomptés. Au cours de leur carrière, elles furent successivement affectées aux dépôts de Breda et de Kassel, mais l'avènement de la traction diesel a eu pour effet de compromettre les possibilités de développement de cette locomotive moderne.

Elles furent retirées du service les 14/11/1967 pour la 10002 et le 21/6/1968 pour la 10001. Il est peut-être utile de signaler que cette dernière est la seule à avoir reçu un numéro computer (010.001 - 6) et qu'elle est actuellement conservée à Neuenmarkt pour son Deutschen Dampflokotiv Museum. La 002 a eu droit à une fin de carrière beaucoup plus ingrate puisqu'elle fut débiellée et transformée en générateur de vapeur pour les dépôts de Kaiserslauten et de Ludwigshafen.

LES MODELES

La première Br 10 à paraître sur le marché miniature fut la RIVAROSSO (réf. 1339/2), exception faite d'une caisse plastique vendue dans les années 60 par la firme allemande BUB. On était, avec la Rivarossi, en 1977 et il s'agissait de la reproduction de la Br 10.002. Ce modèle devait être rapidement suivi par la Br 10.001 ce qui constitue une prouesse pour la firme Rivarossi, car cette petite folie nécessitait malgré tout la création d'un nouveau tender et une nouvelle numérotation.

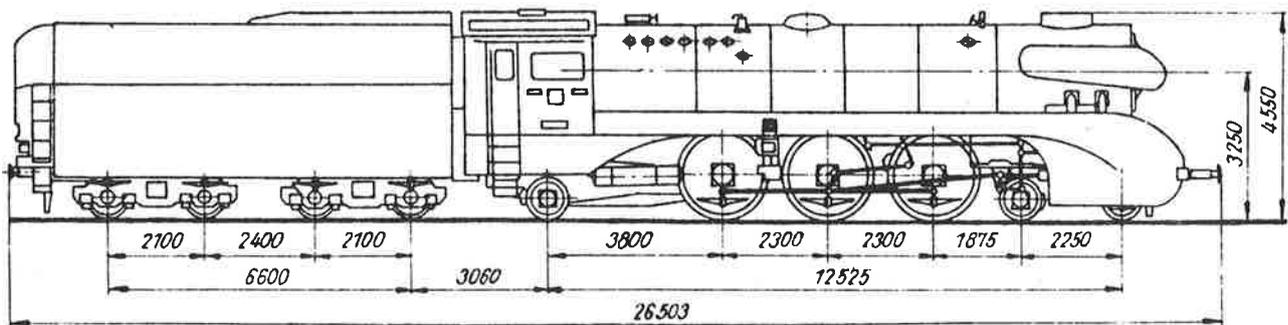
Le modèle s'est-il bien vendu ?

Constituait-il un marché potentiel ?

That's the question, et on peut se demander ce qui a pu motiver LIMA de produire une maquette de cette locomotive après plus de 5 années, alors qu'il reste tant d'engins à reproduire. C'est là l'inexplicable science du marketing qui, par ses errements, désoriente les amateurs que nous sommes.

Mais examinons de plus près les maquettes.

Les maquettes RIVAROSSO sont en général très bien traitées, mais elles avaient une certaine tendance à être réalisées au 1/85 et même au 1/82ème. Pour le modèle qui nous intéresse, la tradition a été respectée, les techniciens italiens ignorent-ils l'usage de la calculatrice ? Il faut croire que chez Rivarossi on ne sait pas diviser par 87; le résultat étant de nous offrir un modèle trop gros.



Et la LIMA !! C'est surprenant de comparer les modèles réalisés par ces deux firmes italiennes. Alors que Rivarossi axe sa production vers le modélisme intégral, Lima de son côté recherche la grande diffusion (à ce sujet, il est peut-être utile de rappeler que Lima est un des premiers, si pas le premier, producteur mondial de trains électriques), ce qui constitue un public totalement différent, et pourtant, on est surpris par l'étrange similitude qui entoure ces modèles. Pour peu, on pourrait croire que Lima a racheté les moules de Rivarossi et..... les a amélioré(!) tant le modèle est proche de la perfection.

Une ombre à cet éloge, le disgracieux bossage que l'on trouve sur le tablier à hauteur du foyer. Ce n'est pas une innovation car on retrouve ici une pratique chère à la firme Marklin qui a utilisé maintes fois ce type de protubérance pour loger le moteur dans la caisse. Mais cela c'était il y a une vingtaine d'années, maintenant c'est impardonnable.

Plutôt qu'une description fastidieuse je vous convie à lire le tableau de la page suivante qui reprend les points marquants tant positifs que négatifs des modèles mis en compétition.

I - COMPARAISON DIMENSIONNELLE

	1/1	1/87	RR	Lima
longueur totale	26503	304,6	310	306
hauteur	4550	52,3	53,7	54,4
entre-axe essieux mot.	2300	26,4	27	26,5
empattement total loco	12525	144	146,5	142,5
" " tender	6600	75,8	77	75
diamètre roues motrices	2000	23	23	22,9
" roues AV & AR	1000	11,5	11,1	11,3
empattement bogie tender	2100	24,1	24,5	23,5

II - COMPARAISON ESTHETIQUE

Rivarossi	Lima
<p>Machine :</p> <ul style="list-style-type: none"> + moulure plus conforme + caissons aérodynamiques interchangeables. - traverse AV dépouillée - pas de sabot frein sur bissel et 1er essieu - ouies latérales de la cabine peu conforme <p>Tender :</p>	<ul style="list-style-type: none"> + marquage plus conforme + crosse de piston plus réaliste - ajoute au caisson fort visible - pas de sabot frein sur le 1er essieu - ouies latérales de la cabine peu conforme <p>+ moulure beaucoup plus fine</p>

III - COMPARAISON TECHNIQUE

	Rivarossi	Lima
limite d'adhérence	130 gr	65 gr
effort de traction 2,5%	75 gr	55 gr
démarrage marche AV	3 V - 0,3A	6,5V - 0,4A
AR	2,5V	7,5V

CONCLUSION

Mis à part le pourquoi d'un tel modèle (je ne reviendrais pas sur ce sujet), les deux Br 10 examinées ont des qualités bien propres à elles. Dans ce cas, le choix sera surtout conditionné par la catégorie de l'acheteur.

L'amateur, aisé, soucieux d'acquérir un modèle ayant des performances acceptables préférera la Rivarossi. Il ne faut pas non plus négliger le fait que cette firme propose les deux versions.

D'un autre côté, celui qui dispose d'un budget limité, sera pleinement satisfait avec la LIMA. La différence de prix justifie à elle seule le bricolage du modèle en vue d'améliorer ses performances.

L. Mossay

LA FIBRE OPTIQUE

Depuis quelques années déjà, l'utilisation de la fibre optique était uniquement réservée aux modélistes américains. Plusieurs articles de la revue MODELRAIDER en montraient l'utilisation pour l'éclairage des éléments de décor.

A partir de ce matériau, il est possible d'obtenir, avec une seule ampoule, plusieurs points lumineux autour d'un bâtiment ; imitant ainsi les plus petites ampoules à incandescence. Il est également possible de réaliser une enseigne de théâtre, de cinéma etc. très réaliste. La fibre optique permet de simuler les plus petits points lumineux d'une maquette et par exemple : les phares des locomotives, les phares des véhicules routiers, les feux de convoi, de signalisation etc..

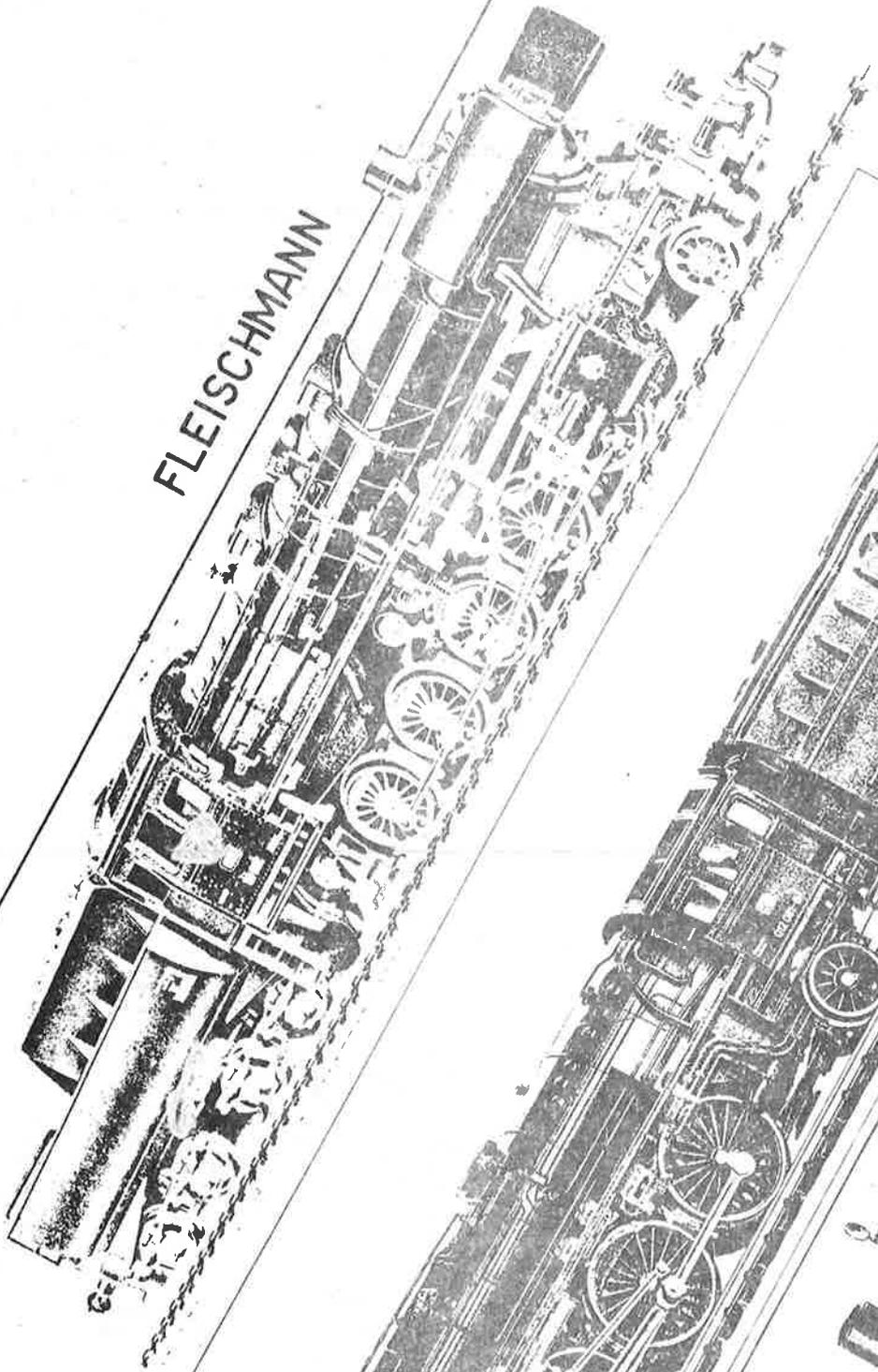
Ce matériau très performant pour les modélistes n'était pas disponible sur le marché, mais maintenant la fibre optique en résine acrylique nous permet de réaliser des montages stupéfiants de réalisme sur nos modèles réduits.

Nous pouvons disposer de fibres monobrins en 0,25 , 0,5 0,76 , 1,01 , 1,52 , 2,03mm de diamètre, ainsi que des fibres multibrins, bien que ces dernières soient d'un usage moins évident en modélisme.

Quel est le prix de ces petites merveilles ? De 85 à 205 frs le mètre suivant le diamètre. Ce n'est pas un prix superflu lorsque l'on imagine ce que l'on peut réaliser avec un mètre de fibre. De plus, un achat groupé permettrait certainement d'obtenir de meilleures conditions. Si vous êtes intéressé contactez A. Damhaut dès la prochaine réunion.

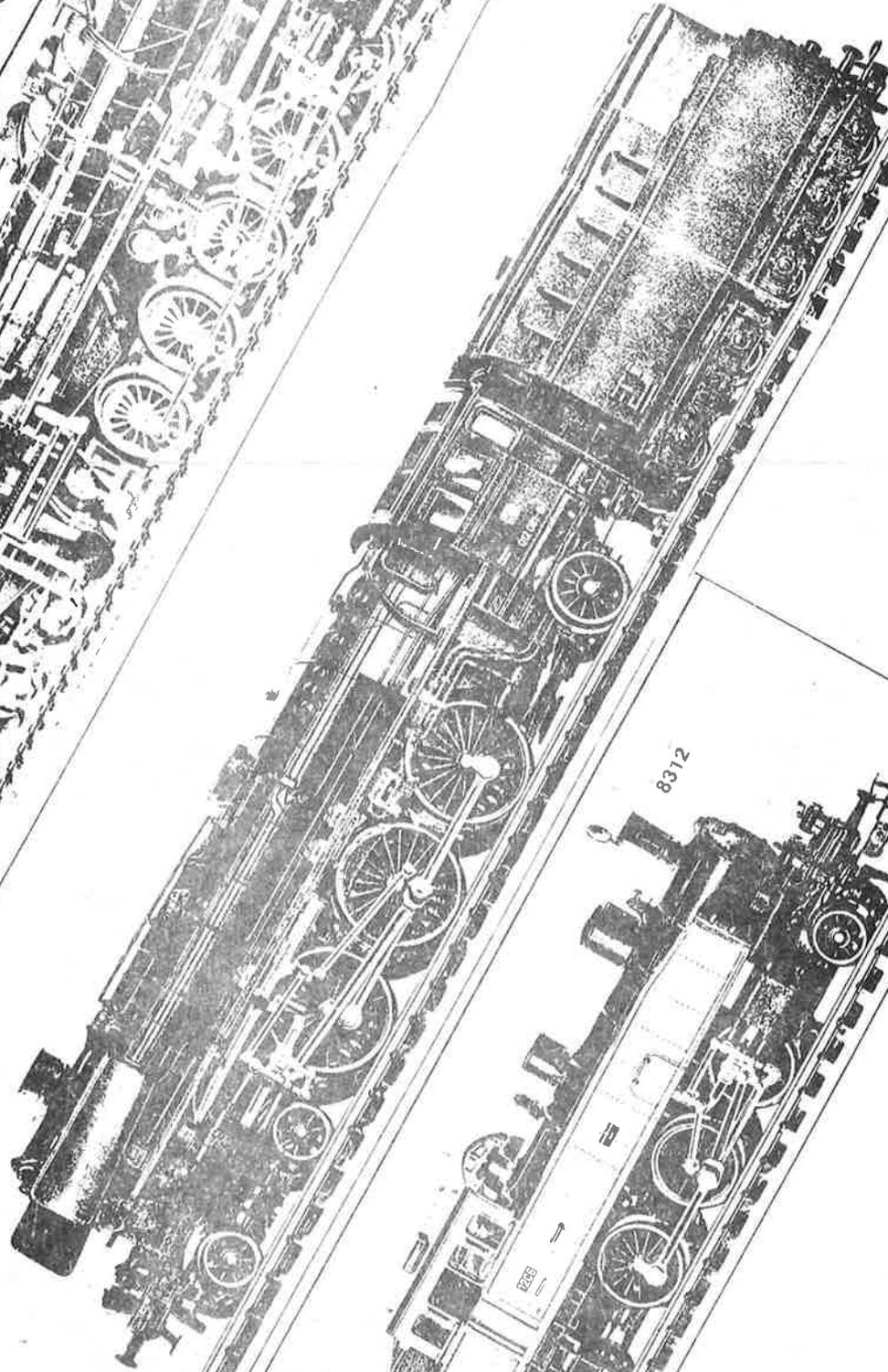
4179

FLEISCHMANN



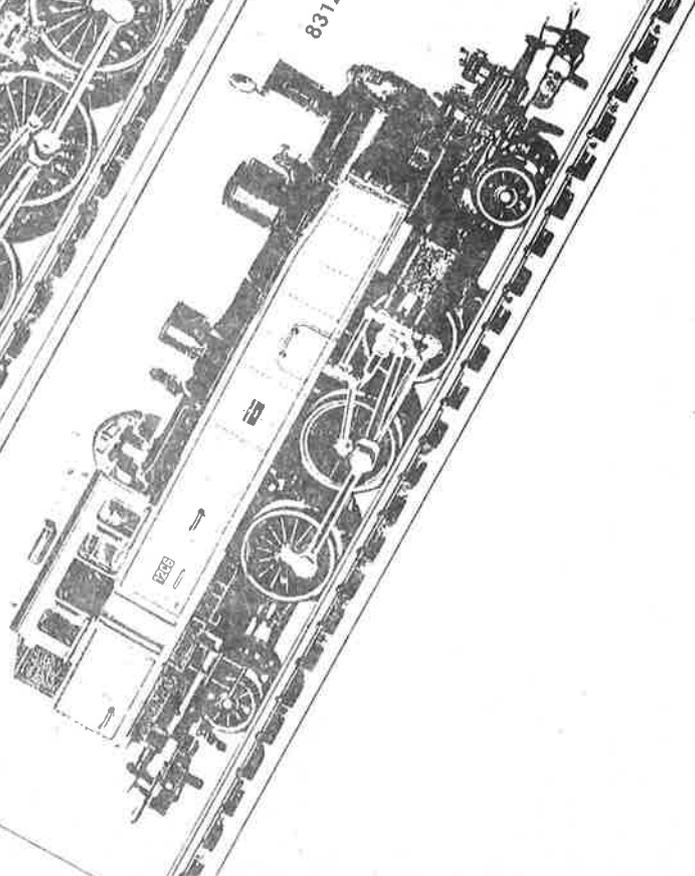
HAMO

8310



8312

HAMO



ho

SPIELWARENMESSE NÜRNBERG 1984

Bemo

Rien de neuf en matériel moteur, si ce n'est la confirmation des locotracteurs Te 2/2 et Tm 2/2 présentés en 1983.
En matériel remorqué, 3 voitures et 1 fourgon des RhB ainsi qu'une voiture du MOB.

HAG

Pas de nouveautés, la Re 4/4 I des CFF étant déjà disponible dans le commerce du détail (225/226).
En préparation pour ? une locomotive électrique Bo'Bo' Re 4/4 II et une Re 6/6 Bo'Bo'Bo'.

Fleischmann

Locomotive à vapeur Br 50 de la DB avec tender bassin (4179)
Locomotive tender Br 65 de la DB (4065) annoncée en 1983
Locomotive diesel Br 218 de la DB en livrée TEE ? (4234)
Locomotive électrique Br 111 5e série de la DB (4348)

En matériel remorqué : une somme de mauvais calculs !

- 3 voitures de banlieue DB identiques aux références retirées par Roco en 1982.
- la kyrielle habituelle de frigorifiques à 2 essieux. A croire que lorsque les fabricants sont à court d'idées, ils se mettent au frais.

A retenir, la suite de l'opération HO SUPER MODELLE (en souscription) avec la version prussienne de la Br 94 et un assortiment de 6 voitures anciennes en livrée KPEV.

Brawa

Locotracteur KÖF II de la DB (470) et de la DR (471) réalisation laiton et versions 3 rails disponibles.
Locotracteur industriel MINILOK (469)

Toutes ces pièces sont de la série SUPERMODELL

Sous la référence 475 Brawa livré aussi un soc chasse-neige adaptable aux locotracteurs KÖF (à retenir !)

HAMO

Abandonné "officieusement" depuis quelques années, Marklin nous gratifie à nouveau d'un dépliant HAMO. Pour cette réapparition, on y trouve les Br 012 (8310), T.5 w (8312), 232 TC (8307), Re 4/4 IV 10102 (8323), 1108 NS (8327) ainsi que la crocodile Be 6/8 III (8356) ayant déjà figuré au catalogue précédemment.

En matériel remorqué, on peut obtenir les wagons marchandises du Wurttemberg présentés par Marklin.

Jouef

Sous toutes réserves

Locomotive à vapeur 141 TA SNCF
Locomotive électrique BB 2200 de la SNCF
Une automotrice SNCF (?)

Liliput

Locomotive à vapeur Br 62 (2'C 2' tender) en livrée DRG (6202) et DB (6203)
Locomotive tender 1'C1' Br 75 en diverses livrées
Une version ÖBB de la Br 42 avec tender cabine (4212)
Deux autres versions de la Br 52 des ÖBB avec échappement Giesl et tender cabine (5211), l'autre avec tender cabine et livrée noire.
Quatre livrées supplémentaires de la 2'C 1' Br 18

- On reparle de l'élément diesel VT 137 (+ VS 145) annoncé en 83 par contre on retire du programme la T3, geste intelligent suite à la sortie de la maquette Fleischmann.
- Rétro avec une garniture composée d'une T.9 et de quatre voitures en livrée KPEV.
- On envisage aussi une nouvelle motorisation de l'élément de chantier réf 382. Pour 1985, il y a en projet une diesel 2067 des ÖBB (plouf !).
- En matériel remorqué, il y a surtout des citernes (pendant des frigorifiques au manque d'idée), un Eaos des ÖBB et une version Makies du trémie réf 246.

Lima

Sous toutes réserves

Locomotive électrique Br 120 de la DB (plouf !)
Locomotive diesel 2067 des ÖBB (voir Liliput)
Locomotive Re 4/4 II des CFF

Locomotive Re 4/4 II Swiss Express (plouf !)
Locomotives électriques françaises BB 9200 et BB 9400 dans
plusieurs livrées
Autorail X 2100 de la SNCF

Märklin

125 ème anniversaire de la marque, mais pas de cadeaux !

Locomotive à vapeur 2'C 1' Br 012 de la DB (3310)
Locomotive tender T5 1'C 1' des chemins de fer du Wurttemberg
en livrée verte et noire (3312)
Locomotive tender 232 TC de la SNCF (3107) version francisée
de la Br 78.(plouf !)
Locomotives électriques Re 4/4 IV des CFF n° 10102 (3323 plouf)
et 10103 (3328 replouf) déjà annoncée en décembre.
Locomotive électrique 1602 de la SNCB en livrée jaune (3163)
Locomotive électrique 1213 gris/jaune des NS (3168) équipée de
phares jumelés.
Locomotive électrique 1108 des NS livrée bleu/face frontale
jaune (3327).
Couplage de deux locomotives diesel Br 236 de la;DB mais dont
les numéros et certains détails différents du modèle original
(3327).
Locomotive diesel américaine de la Southern Pacific (3129), ce
modèle est en fait une redécoration des références 3062 et
3060.
Décoration turquoise pour la diesel Br 220 de la DB (3081).

- On notera encore un train complet (2857) composé d'une T5 et de cinq wagons marchandises des chemins de fer du Wurttemberg. L'astuce pour vendre à coup sûr : numérotation, livrée différentes et maquettes non disponibles dans le détail.
- Pour composer votre rame humoristico-carnavalesque en HO, un ensemble de 3 voitures anciennes à bogies (4190) décorées aux couleurs de la " Protection de la Nature et de l'Environnement" NB : si vous mettez ce matériel sur votre réseau, vos connaissances, qui avaient déjà des doutes sur votre passion, risquent de voir ceux-ci confirmés.
- 4122 voiture ancienne à bogies en livrée " Märklin ". Un élément indispensable avec la voiture NS de Roco pour composer une rame publicitaire sur votre réseau.
- En matériel remorqué toujours, une voiture Eurofima 2ème cl de la SNCB (4166) trop courte (plouf). Des wagons anciens des K.Wurt très bien traités.
- Anodin mais intéressant, sous la référence 7207, un panto ancien de la DR. Celui même qui aurait dû doter la E 152 (3366) présentée l'année dernière. Bof, ce sera l'occasion de sortir une autre référence.(... et par ici la monnaie !)

SI VOUS AVEZ DES PHOTOS NOIR ET BLANC OU COULEUR INEDITES
ET PERSONNELLES, N'HESITEZ PAS A NOUS LES CONFIER POUR
ILLUSTRER NOTRE REVUE.

EV

Rivarossi

Deux garnitures de trains célèbres : le " Venice Simplon Orient Express " tracté par une E 444 des FS.

: The " Capitol Limited " des

années 30 en livrée B & O.

Une version Turbo (pour faire concurrence à la formule 1) de la Gr 685 des FS. (1154)

Deux nouvelles versions Southern (1534) et B & O (1544) de la 2^e C 1^{re} USA au catalogue depuis de nombreuses années.

En Supermodello (tiens j'ai déjà entendu cela !), 3 versions de la O30 T Bayer D II R 3/3 (Br 89 6-7):

- livrée K Bay (1356)

- livrée DR (1357)

- livrée DB (1358)

- En matériel remorqué, 4 voitures et 1 fourgon UIC X dans la nouvelle livrée des FS (plouf).
- Deux nouvelles versions de l'Eaas
- Deux reprises ex-Pocher mais en qualita Rivarossi: les frigorifiques SJ Scan et Rimfo.

Roco

On confirme (voir EV 71)

Les différentes versions de la Br 57 (2 dômes)

4117 D 050 SNCF

4117 F 4800 NS

4117 G 473 FS

La version 35 JZ à 3 dômes (4116 E)

La locomotive électrique Br 194 de la DB (4168A) (plouf)

La locomotive électrique Br 150 de la DB (4140A)

L'autorail X 2800 de la SNCF (4175A) et sa remorque (44257A)

La Bo'Bo' 1100 de la NS en livrée bleu (4157A)

La locomotive électrique Rc 5 des SJ (44151A)

La garniture Rheingold (4069A) avec numérotation différente garantie.

On ajoute en plus

Une version SNCB 3 dômes de la Br 57 (4116 F)

Une version charbon de la Br 44 DB (4126B)

Une locomotive électrique série 1020 des ÖBB en livrée verte (4169A) et orange (4169B)

Une locomotive électrique Co'Co' 1110.5 des ÖBB (4198C) livrée orange

Les versions courant continu des Rg 4/4 IV n° 10102 (4178C) et 10104 (4178D). Comme Hamo mais près de 1000 frs moins cher.

Une locomotive électrique BB 8100 de la SNCF (4157D) ce qui présage les versions A, B, C à venir.

Deux livrées supplémentaires pour la 1100 NS, bleu époque IV (4157B) et gris/jaune (4157C)

Deux trams articulés, 2 caisses : vert BALE (8511A)
rouge (8512A)

Des tas de voitures traitées à l'échelle correcte du 1/87ème

DB : Intercity, TEN, Allgäu Zollern Bahn (série limitée)
ex DR 1930

ÖBB : Eurofima restaurant

CFE : type IV grandes lignes et restaurant nouvelle livrée
Panorama ex-TEE DB (voyages organisés)

SNCF : B9, C6

FS : UIC X en nouvelle livrée FS (plouf)

NS : Intercity

... et une pagaille de marchandises dont l'énumération serait
trop lourde dans le cadre de cet article. Citons pourtant :

1 plat à 2 essieux SNCB (44305C)

1 plat transport de char SNCB (44313D)

2 citernes SNCB (4336G et 4337G)

TRIX

Confirmation des annonces de 1983 (voir EV 71)

Locomotive électrique E 05 de la DR (2239/2439)

Locomotive électrique E 175 de la DB (2231/2431)

Locomotive tender Br 73 de la DR (2236/2436)

Une version de la Br 54 DR équipée d'un générateur de fumée

En matériel remorqué :

l'habituel frigorifique, un citerne ancien, un frigorifi-
que DR à cabine et 3 voitures des Lands déjà annoncées.

n

Arnold

Locomotive diesel Br 265 de la DB (2015)

Locomotive à vapeur Br 05 de la DR (2216) également livrable
sans motorisation en série limitée (2707)

Mallet Gt 2x4/4 des chemins de fer bavarois (2277)

Locomotive à vapeur Br 95.0 de la DB (2280)

Locomotive électrique BB 25200 de la SNCF (2470)

Autorail de service au départ d'un VT 95, livrée jaune (2913)

Locomotive électrique Br 103 de la DB sans jupe (2351)

- un assortiment de voitures TEE de la DB
- encore des frigorifiques divers
- encore des citernes divers.

HAG

Locomotive Ae 4/7 (800) déjà annoncée l'an dernier.

Fleischmann

Locomotive à vapeur Br 56.20 de la DR (7156)
Locomotive à vapeur Br 50 de la DB avec tender bassin (7179)
Locomotive électrique E 111 (5ème série de la DB (7348)

Comme pour le HO, des wagons divers dont des frigorifiques comme il se doit.

Dans la série SUPER MODELLE, une P8 des KPEV avec un assortiment de voitures et fourgons (en souscription)

Rivarossi

Locomotive Mallet type Y6b en version B & O avec tender Vanderbilt (9210)

des voitures UIC X en livrée moderne des FS

MINITRIX

Comme pour le HO, on confirme les annonces faites au catalogue 1983.

Locomotive à vapeur G 4/5H des K.Bay (2922)
Locomotive électrique EP 3/6 des K.Bay (2912)
Locomotive électrique E 75 de la DR (2973)

Auxquelles s'ajoutent

Une version DR de la Br 54 (2904)
Une locomotive diesel V 36 de la DB (2962)

Coté voitures et wagons :

- Des voitures anciennes bavaroises et CIWL
- Quelques marchandises dont deux trémies Jura et Vigier ciment un transport de coke avec rehausse et le traditionnel frigorifique.
- A NE PAS MANQUER pour mettre dans votre rame publicitaire-carnavalesque: une voiture grande ligne et un wagon porte-conteneur en livrée ABR MESSE EXPRESS et un tombereau toit coulissant à 2 essieux SPECIAL NUREMBERG 1984. (quel débordement d'imagination tout de même, de plus c'est un peu nous prendre pour des poires mûres à souhait)

Roco

Comme pré-annoncé, sortie de la rame TEE VT 11.5 de la DB avec voitures complémentaires.

Locomotive Br 44 de la DR avec tender à charbon(2106D)

Coté remorqué : des voitures et fourgon DB des années 30
des voitures CFF Intercity du plan IV
des wagons divers dont un Eaos 8BB

MÄRKLIN **Z**

Locomotive Br 50 de la DB avec tender cabine (8884)
Locomotive électrique Ae 6/6 des CFF (8850)
Locomotive diesel Br 221 de la DB (8820)

Le matériel USA occupe une large place avec 2 diesels, 6 wagons et une garniture complète loco + wagons le tout gratifié comme pour le HO, d'une numérotation différente.

A noter coté accessoires, une rotonde à 3 voies et un pont - tournant à 24 voies.

I

Pièce maîtresse du 125ème anniversaire de la firme de Göppingen, une locomotive électrique "Crocodile" Ce 6/8 II des CFF en livrée verte (5756/5736) traitée avec un peu plus de sérieux que les anciennes références en I. Il faut dire que son prix tournera autour des 40 à 50.000 frs !
Une version brune de cette loco (5757) est tirée à 3300 exemplaires, tous numérotés et tous VENDU (il fallait le dire aux retardataires !)

En remorqué, devinez ? Un tombereau Eaos et un frigorifique !

Décor

Nous avons noté pour vous :

- FALLER (HO) - Une grue à charbon desservant 2 voies avec trémies (B148)
- Une grue portique motorisable (B162)
(N) - Une belle-fleur de charbonnage (2190)
- Une rotonde à 2 voies (2118)
- POLA (HO-N) - Un très bel assortiment de vieilles maisons délabrées
- KIBRI (HO) - Certainement la plus belle réalisation de la foire, une usine avec bâtiments annexes (B9784 - 86 et 88)
- MZZ (O,HO, N, Z) - des éléments de décor de fond en papier fort
- NOCH - des "échafaudages" pour constriure le décor du réseau (une idée à retenir !)

BILAN

Confirmation des annonces faites en 1983, par contre peu d'annonces (sauf Liliput!) pour 1985. Nous serons donc obligés d'attendre un an,

Poursuite de la percée Rétro vers les C.F des "Lands" allemands amorcée par TRIX il y a quelques années. Ce virus, après avoir contaminé FLEISCHMANN, atteint maintenant MARKLIN.

Nouveau piège à clients, l'engouement vers les autorails SNCF. Après JOUEF, MOUGEL, KEYSER, AS retour à JOUEF puis ROCO. Si jamais MARKLIN, FLEISCHMANN, TRIX.... s'y mettent, tous les réseaux de nos amis français auront une coloration BLEU, BLANC (crème) et ROUGE !

Phénomènes à tenir à l'oeil !

- les SUPER MODELLE, SUPERMODELL ou SUPERMODELLO selon la marque, générateurs de SUPER GROS PRIX, SUPER GROßE PREIS ou MONEY MONEY selon la nationalité !
- les modèles à caractère HUMORISTICO- PUBLICITAIRE- CARNAVALESQUE qui risquent de vous faire repérer à coup sûr par vos voisins comme étant le farfelu du quartier.
- on continue à exploiter au maximum le virus de "la collectionnite" en proposant des livrées et des numérotations différentes pour un même modèle. Amis collectionneurs, ATTENTION, ce virus pourrait s'attaquer à votre portefeuille. (Avant d'aller plus loin voyez ce que devient la philatélie)
- une autre forme d'exploitation en vogue : LES FRIGORIFIQUES Allez donc vous promener en bordure d'une gare de triage, vous n'y verrez pour ainsi dire pas de frigorifiques. Nos fabricants, eux, en voient partout ! Même des SPA REINE bien que cette société n'aie plus recours au rail depuis de nombreuses années.
"Piège à clients". Mais que vais-je encore penser là ? Notez que la relève est assurée avec les CITERNES et les Eaos !

NUREMBERG 1984 est mort, VIVE NUREMBERG 1985. Ah ! j'oubliais. Mon vœux le plus cher pour les années à venir, faites, de grâce, que le modéliste belge soit aussi bien considéré que le néerlandais qui hérite encore cette année d'un maximum de modèles des N.S.

L. Mossay

SOUSCRIPTION NOUVEAUTES MARKLIN 1984

réf, 3163 série 16 SNCB en jaune

DM ~~89~~

DM 149 net

réf, 4166 voiture EUROFIMA SNCB 2ècl

DM ~~35~~

DM 29,5 net

MODELLBAHN CENTER am MARKT
M. Hünerbein oHG

Markt 2-12 D 5100 Aachen

communiqué

1954
1984

30 ANNEES DE VIE DU C. F. E. B.

30 ANNEES DE TRANSPORT SUR RAIL !

A V A N T - P R O P O S .

Le but des écrits qui, sous cette rubrique, vont s'étaler au cours des articles qu'Entre-Voies va publier durant les 5 ou 6 numéros qui vont suivre n'a d'autre prétention que de remémorer des faits marquants, des étapes qui ont jalonné, marqué la vie d'un ferrovipathe. Nous essayerons d'aborder pas mal de facettes: ne voulant nullement affirmer avoir la prétention que les sujets abordés seront complets tant par leurs informations que par la gradation d'importance.

A titre exemplatif, disons qu'ils seront un peu comme un album historique de certains événements ayant trait au modélisme et à son évolution, relatant également quelques souvenirs propres au Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique et abordant la mutation qu'ont connu les moyens de transports sur rail avec sa désaffectation partielle et aussi avec ses regains d'intérêts et progrès techniques.

Le ou les auteurs de cette série d'articles auront consulté des documents, fait des expériences modélistiques ou simplement été témoins de sujets ferroviaires qu'ils ont eu l'occasion de vivre.

L'indulgence des lecteurs est demandée pour les oublis que certains pourraient considérer comme graves, mais l'amateur de la région de Liège ou de Verviers n'a pas toujours connu les événements des autres régions. D'autre part ce ou ces écrivains bénévoles savent que leurs connaissances sont insuffisantes et que le temps consacré à leur hobby est forcément limité par des occupations professionnelles primordiales. Il est donc de recherches qui ne peuvent pas toujours être approfondies et des méconnaissances qui peuvent paraître flagrantes. Toutefois l'espoir de susciter l'intérêt du lecteur existe réellement et le souci d'une information variée reste le but principal.

Si ces objectifs sont atteints, notre équipe se considèrera comme largement payée de ses efforts et le hobby de l'amateur de la chose du rail aura peut-être gagné un ou deux galons.

J.M SIMONIS

LE TRAIN MINIATURE.

Tout d'abord les pionniers qui fondèrent le CFEB durant ces années n'utilisèrent jamais dans leur vocabulaire le mot "MODELISME". Cette dénomination n'existait pas et l'on se contentait de l'expression "train miniature". La cause de cette différence peut être facilement analysée par l'absence des techniques du moulage du plastique, de la photogravure et du balbutiement de l'électronique. Si ces découvertes étaient inventées, elles n'étaient guère d'application chez les fabricants de trains miniatures. L'amateur de l'époque, recherchait sans doute une approche de la réalité tel le nombre d'essieux, la couleur, mais il ne pouvait se permettre d'exiger des détails rapportés comme la tubulure d'une locomotive à vapeur, l'exactitude et la lisibilité des inscriptions et il devait composer avec des dimensions surfaites ou surévaluées. Il faut aussi songer que la voie courbale n'était pas encore commercialisée et que les firmes productrices qui avaient droit de citer dans le négoce belge étaient plus que limitées.

Pour être d'ailleurs tout à fait objectif, on ignorait l'existence de Liliput, de Jouef, de Roco, de Lima etc. Seuls Trix, Fleischmann et surtout Marklin étaient connus et vendus plus ou moins régulièrement par des détaillants spécialisés.

Il faut par contre admettre que ces trois producteurs étaient réputés pour la haute qualité et la fiabilité de leurs engins moteurs. Robustesse, puissance de traction, longévité de la motorisation, utilisation de matériaux réputés nobles, telles étaient les caractéristiques primordiales des locos, voitures et wagons miniaturisés de cette époque.

L'information nous oblige de préciser que l'on assistait au déclin de l'échelle 0 (1/43e) au profit du HO. Mais pour donner au lecteur une idée du peu de souci de modélisme que les firmes avaient à l'époque on peut affirmer que très souvent on rencontrait du 1/82e et 1/100e. Bien sûr durant ces années aucune locomotive belge ne figure dans les catalogues des marques connues dont il est fait allusion dans les lignes qui précèdent.

La locomotive à vapeur était encore "Reine" (pas pour de longues années), c'est ce type de locomotive qui était le plus souvent proposé et recherché par l'amateur. A titre anecdotique une consultation des prix d'époque a été faite dans le catalogue Marklin de 1957. Voici les prix pratiqués en Belgique et en Allemagne pour 5 types de locos vapeur DB

n° 3000	Br 89	290 frs	16DM
n° 3004	Br 80	575 frs	29,5DM
n° 3026	Br 01	950 frs	52DM
n° 3007	reproduction libre d'une loco carénée		
		1250 frs	65DM
n° 3027	Br 44	1150 frs	65DM

Un rail droit coûtait 9,5frs (0,55DM), une paire d'aiguillage électromagnétique 260 frs (15DM), un transformateur de 30 VA 650 frs (35DM).

L'ordre de grandeur des prix pratiqués par la firme Fleischmann était approximativement identique.

Pour en terminer avec ce chapitre "Modèle réduit", la vérité nous amène à reconnaître que nous étions toujours à l'époque du train jouet. Train jouet qui annonçait une approche de la réalité, qui se "miniaturisait". Sa solidité et sa valeur technique en font aujourd'hui des pièces de collections recherchées et l'on peut toujours parfaitement faire évoluer ce matériel pour peu qu'il ait été entretenu.

Serait-ce prétentieux d'affirmer que les trois marques allemandes, Trix, Fleischmann et Marklin produisaient le " haut de gamme " relativement démocratisé et accessible aux amateurs de la chose ferroviaire?

LE CHEMIN DE FER REEL.

Il est important de revenir une ou deux années avant la création de notre association pour aborder valablement une description sommaire de cette période.

En consultant plusieurs ouvrages pour en faire la rédaction, une phrase tirée de l' "Histoire des Chemins de Fer Belges" de Mr. Joseph Delmelle semble prendre une importance capitale. Il cite un écrit de Mr. Vervoort "C'est l'époque des grands travaux d'électrification, de la dieselisation et de l'élimination de la vapeur qui avait pourtant constitué pendant plus d'un siècle le symbole même de l'activité ferroviaire. Les wagons sont renouvelés, le service de la voie acquiert des machines imposantes pour l'exécution des travaux d'entretien (notamment). La signalisation est modernisée et renouvelée. Tout cela se fait progressivement mais provoque évidemment une modification dans les exigences techniques que demande l'équipement des gares et des services..."

En effet, le 4 octobre 1952, le roi Baudouin inaugure la Jonction Nord - Midi. Ayant débuté en 1903, abandonnée en 1914 par suite de la guerre, reprise en 1935, l'important ouvrage qu'est la Jonction Nord - Midi modifié complètement l'exploitation du réseau belge tout entier.

Dès son inauguration elle est parcourue quotidiennement par 734 trains dont 48 internationaux.

Il faut d'ailleurs savoir que le tunnel ainsi que toutes les voies des grilles de sortie du Nord et du Midi sont entièrement pourvus de caténaires. Des tracteurs électriques, attelés en tête des trains à vapeur permettent à ces derniers de franchir l'ouvrage.

Aussi l'électrification va-t-elle progresser rapidement :

1954 Bruxelles - Ostende
1956 Bruxelles - Liège & Bruxelles - Luxembourg
1957 Bruxelles - Amsterdam & Namur - Jemeppe sur Sambre
1959 Jemeppe sur Sambre - Charleroi

Précédemment Bruxelles - Anvers, Bruxelles - Charleroi et Bruxelles - Namur avaient déjà été mis sous caténaires.

La SNCB est la première compagnie du continent européen à organiser dès 1956 des trains autos-couchettes par la liaison Ostende - Munich. En 1958, Ostende - Bruxelles - Milan et en 1960, Liège - Avignon.

1957 est l'année où une sensation forte pour l'époque se produisit avec l'apparition des premiers TEE majestueux et puissants sous leur livrée rouge crème.

Les compagnies ferroviaires d'Allemagne, de France, des Pays-Bas, du Luxembourg, de Suisse et d'Italie avaient mis en équipe 3 ans auparavant leur service d'étude et en juin 1957, les 10 premiers TEE à traction diesel prennent le départ sous des noms évocateurs de Saphir, Oiseau Bleu, Edelweis, Arbalette, Etoile du Nord, Ile de France, Rhein-Main, Paris-Ruhr, Helvetia et Mont-Cenis. En tout confort et à vitesse rapide, ils relient 70 villes d'Europe. Trois d'entre-eux reliaient journalièrement en moins de trois heures Bruxelles à Paris. Cologne, Luxembourg et Amsterdam ne sont plus qu'à 2h³/₄ de Bruxelles, Strasbourg à 4h50 et Bâle à 6h04.

L'année suivante Quatre nouveaux TEE sont mis en ligne: le Parsifal, le Mediolanum, le Ligure et le Lemano.

1954 fut assurément le début des grandes innovations en matière de matériel ferroviaire comme on peut le constater par l'examen de ce qui suit :

1954	38 + 12	HLE 122	30	AR 603
		6 HLD 270	10	AR 604
		78 AM	10	AR 605
		6 AR 602		
1955	83	HLE 123	13	HLD 202
	25	HLD 250	19	HLD 203
	55	HLD 201	38	AM
1956	22	AM	6	HLD 271
	25	HLD 252	15	HLD 272
	25	HLD 253		
1957	8	HLD 204		
1959	10	HLD 251		
1960	14	HLE 125		

CHEMINS DE FER VICINAUX - TRAMWAYS LIEGE & VERVIERS.

Sous cette rubrique seule une évocation de la situation dans la province de Liège sera mentionnée.

Régression, retrait, suppression et démontage de lignes est la synthèse générale. Mais la nostalgie sentimentale qui en découle force la rédaction d'Entre-Voies à faire relation de quelques dates d'extinction.

Lignes vicinales du groupe de Clavier :

A- ligne Clavier Station - Nandrin Quatre-Bras - Val St Lambert

Le transport des voyageurs par rail se termine le 4/10/1952 et celui des marchandises sur la portion Nandrin - Val St Lambert s'arrête le 21 juin 1953.

Toutefois le service marchandises ne cessera sur Nandrin - Clavier Station que le 17 mars 1958.

B- ligne Warzée - Ougrée

Benjamine du groupe de Clavier, cette ligne connaît une histoire très courte. Dès le 8 décembre 1947 est décrétée la suppression des services voyageurs et marchandises

C- ligne Clavier Station - Comblain-au-Pont

Deuxième en âge, cette ligne ouvre pour le plateau du Condroz, l'accès vers la vallée de l'Ourthe et vers la ligne de chemin de fer Liège - Marche. Tout trafic voyageurs a disparu depuis septembre 1941 mais les dates du 29 juillet 1957 et du 17 mars 1958 furent celles des ultimes trafics marchandises.

Lignes vicinale Verviers - Eupen

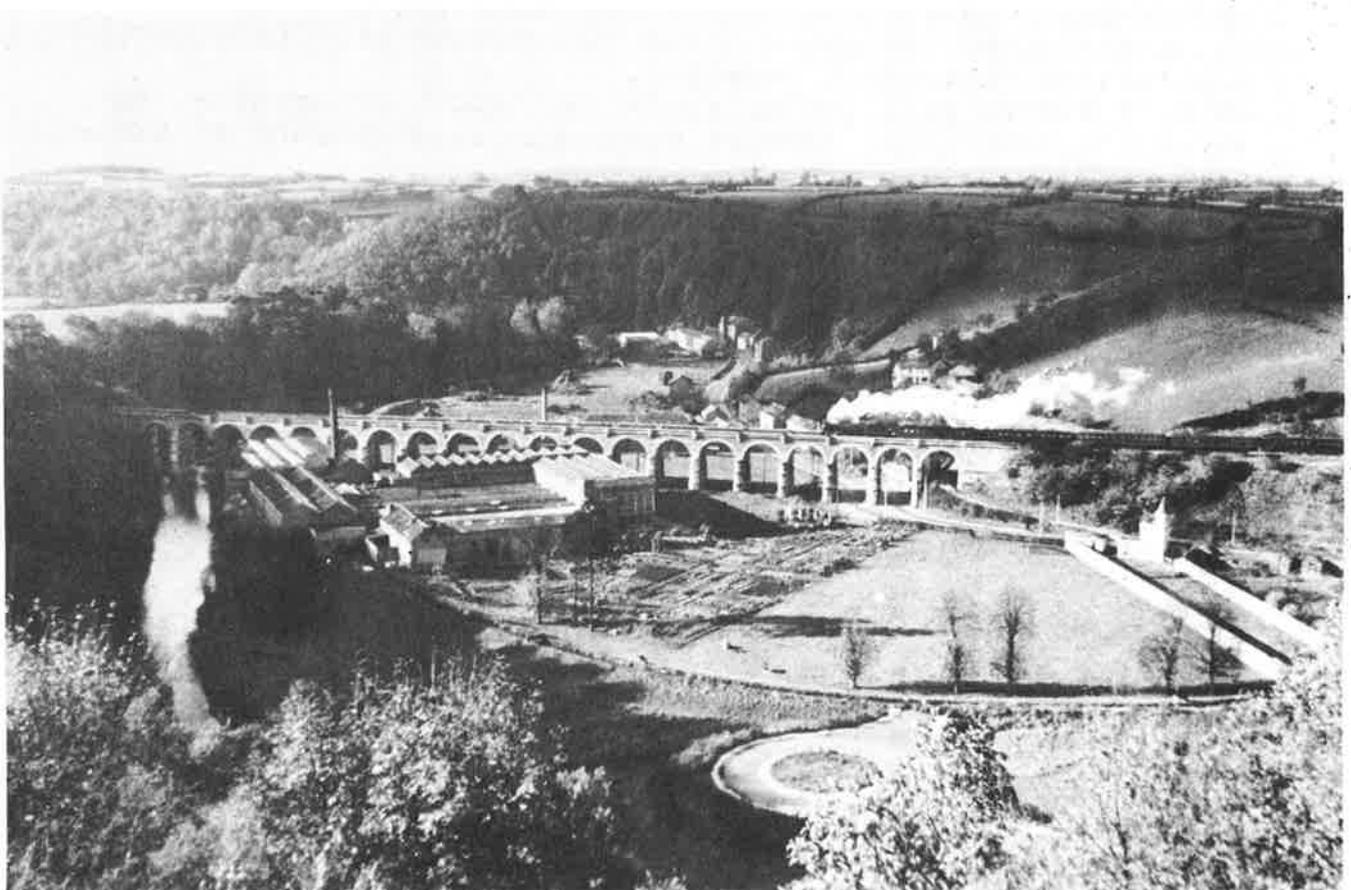
Quoiqu'inaugurée très tard: le 15/5/1933, elle fut bien éphémère car le trafic cessera complètement dès le 17/2/56

Ligne vicinale Verviers - Spa

C'était la ligne de tramway qui circulait à l'altitude la plus élevée de Belgique (370m à Arbespine). Le 1 juillet 1952, le glas sonnera pour ce sympathique tramway.

Tous ces chemins de fer vicinaux, à traction vapeur, diesel ou électrique furent les victimes du progrès. La route et la voiture eurent raison de leur existence. Des autobus SNCV ont pris leurs places, de lourds camions transportent dès lors les marchandises à la porte des clients.

Image du passé, un train à vapeur quitte la gare de Dolhain toute proche et s'engage sur le viaduc



TRAMWAYS URBAINS DE LIEGE.

Un ouvrage très coté et que beaucoup d'amateurs se devraient de posséder fournit un historique magnifique des Tramways au Pays de Liège (+). Comme pour les vicinaux mentionnés précédemment, les années 50 à 60 amorcent leur remplacement. Déjà avant 1940, certains trolleybus les avaient supplantés sur certaines lignes.

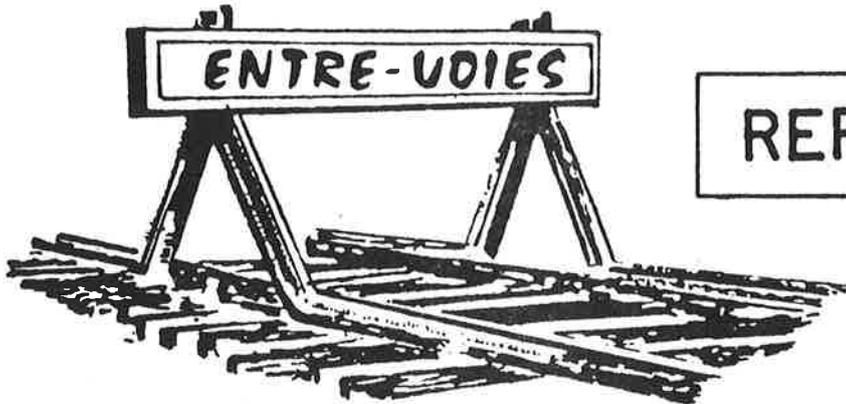
- Ligne 10 - St Lambert - Fléron s'arrêta à Beyne le 3/5/54
à Robermont le 16/6/54
puis fut supprimée définitivement le 22/9/54.
À ces dates, les trolleybus prirent la relève sur chacun des tronçons désormais interdits aux trams.
- Ligne 11 - St Lambert - Bois de Breux cessa ces activités le 15/6/54.
- Ligne 12 - St Lambert - Loncin vit les trolleybus succéder aux tramways le 7/10/1956.
- Ligne 13 - St Lambert - Bonne Femme subit le même sort le 23/8/1953. Ici ce fut l'autobus qui prit la relève dès le lendemain.
- Ligne 17 - circulant encore sur la rive droite, elle fut remplacée par des autobus dès le 16/10/1952.
- Ligne 18 - St Lambert - Bressoux place Louis de Geer cessa de rouler le 16/11/1952 et l'autobus vint le 17 prendre la relève.

TRAMWAYS URBAINS DE VERVIERS.

Dans son Entre-Voies Spécial XXV^e anniversaire, le CFEB a fait mention de toutes les dates de substitutions par des autobus des lignes de tramways à Verviers.
Durant la décade mentionnée, seule la ligne 5 Ottomont - Mangombroux fut remplacée par des autobus. Cet événement se situait le 28/2/1958.

Bibliographie : Histoire des chemins de fer belges J. Delmelle
Présence du tramway
Entre-Voies Spécial XXVe anniversaire
Entre-Voies Spécial Dolhain Limbourg
Conférence J. Héroufosse au CFEB
les Tramways au Pays de Liège - GTF
Informations SNCB (1962)

(à suivre)



ENTRE-VOIES

REPERTOIRE 1983

N° 61 à 71

CHEMINS DE FER REELS

ETUDES DE RESEAUX

L'Appenzeller bahnen	63/4, 64/6
Le parc de locomotives de COCKERILL	65/16, 66/13
Aigle - Sepey - Diablerêts	71/21

BIBLIOGRAPHIE

Benelux Rail 2	71/9
----------------	------

UN PEU D'HISTOIRE

L'industrie de la locomotive à vapeur en Pays Liégeois (suite et fin)	61/5
--	------

DIVERS

SNCB : Relevé des générateurs à vapeur	61/23
Situation des engins électriques en 1983	64/21
Affectations des 201 en 1954/55 et 1968	71/5
Les rames réversibles	71/12
NOUVELLES DIVERSES	62/17, 64/5, 65/7, 66/6, 67/5 68/7, 69/5, 70/5, 71/6
SNCF Le TGV, une ère nouvelle	62/19

TRANSPORTS EN COMMUN

ETUDES DE RESEAUX

La fin des Vestische Strassenbahnen	65/8
-------------------------------------	------

DIVERS

NOUVELLES DIVERSES SNCV Hainaut	65/6, 71/7
SNCV	66/7
Fiche technique - Les motrices PCC 7000 STIB	70/21

BIBLIOGRAPHIE

Le centenaire du RVT	71/10
----------------------	-------

MODELISME

FERRO MODELISME

Chargement pour wagons tombereaux	63/15
La peinture de vos modèles	65/12, 66/23
La construction d'une réserve à carburant	66/9
La transformation d'une loco électrique en diesel	61/13, 67/20
AMELIORATION : du wagon type 2212 BO de Dackers	61/20
des prises de courant de la 231K Jouef	67/7
de la 141R Jouef	67/9
de la 59 SNCB de Roco (suite 4)	69/11
du roulement de notre matériel	70/16
du VT 11.5 DB de Roco	71/17

PLANS DE GARES & DE RESEAUX

Une gare pour un TGV - St Martin de Crau	62/21
Parlons dépôt	67/11, 68/15, 69/16

EXAMEN DE PASSAGE

Les Bo'Bo' diesel de la DB, 215, 216, etc	68/19
---	-------

DIVERS

Adaptation de la TJD Marklin pour le 2 + 3	61/18
NUREMBERG 1983	62/5, 63/20
Utilisation des LEDS et des résistances	63/17
Modélisme d'atmosphère - Les Epoques	64/13