



ENTRE-VOIES

n° 85

MARS / AVRIL 1986

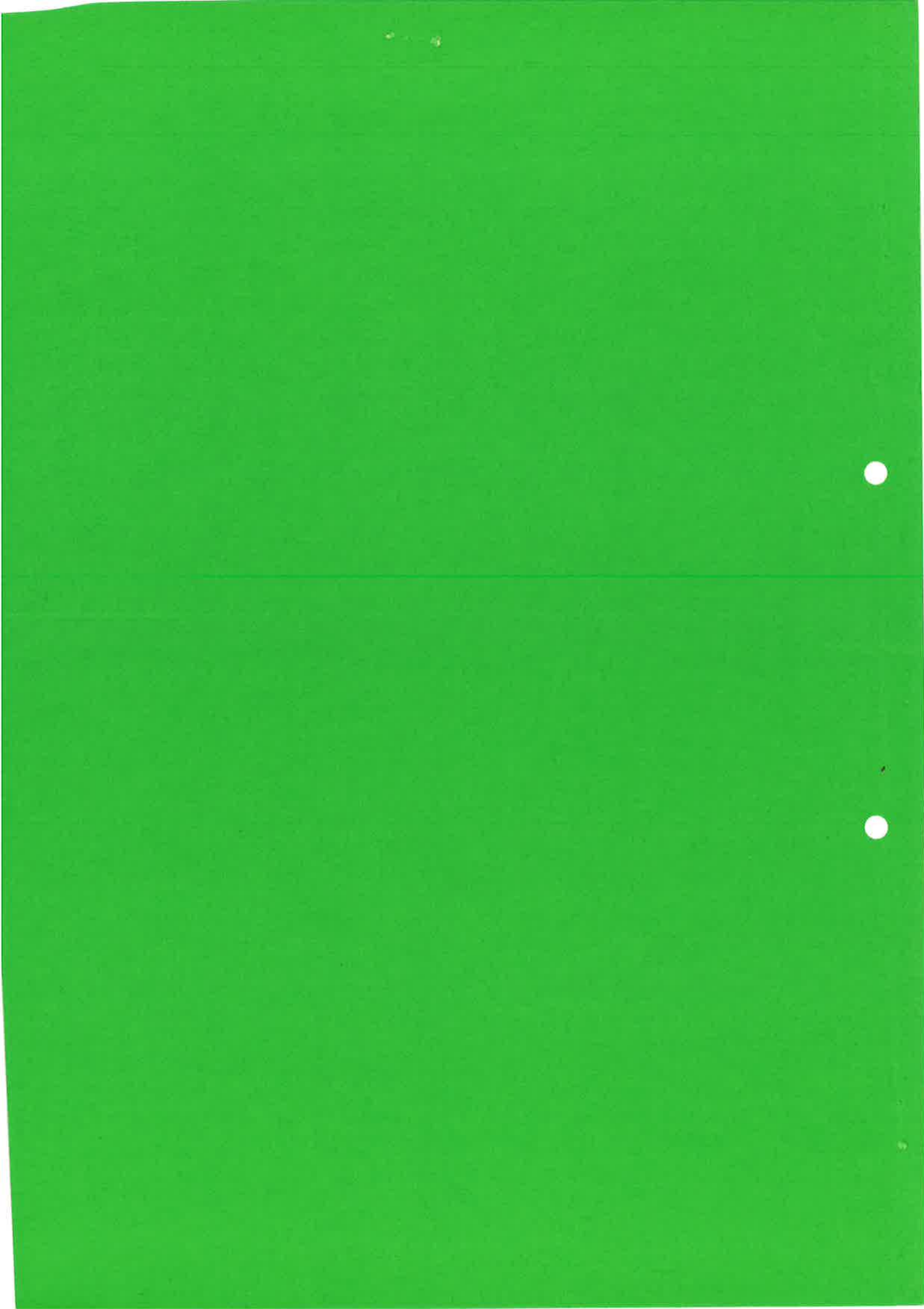
PRIX : 60 Fr.

Edit. responsable J.C MICHEL 19 CITE DU HUSQUET
4820 DISON

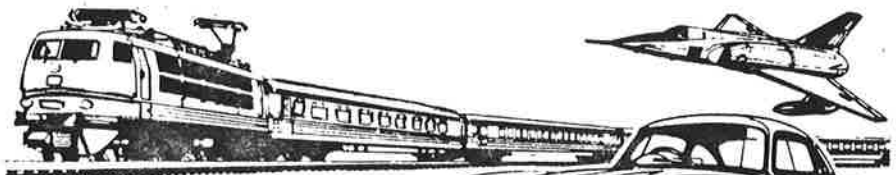
Signalisation à la D.B. :
Signal principal d'entrée
de contre-voie.
BF BINGERBRUCK
(ph. Louis HUYGHEPAERT)



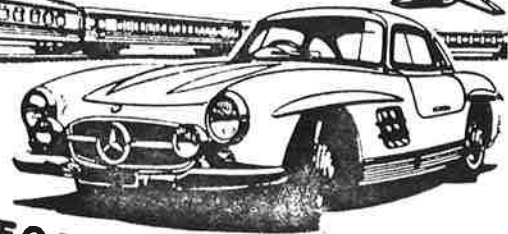
**Bulletin bimestriel d'information
du Club Ferroviaire de l'Est de
la Belgique Verviers**



(B)



MÄRKLIN - ROCO ETC
25 MARQUES
SPÉCIALISTE SNCB



ÉGALEMENT: *
BATEAUX/AUTOS/
BLINDES/FIGURINES

hobby 2000
LE SPÉCIALISTE
BELGE DU MODÈLE
REDUIT
TRAINS
ÉLECTRIQUES

MODELISME
IMPORT - EXPORT

*
DEPOT-VENTE-OCCASIONS

4020 LIEGE	9 Quai de Gaulle
(041)	41 29 87
4070 AYWAILLE	12 Av Fr Cornesse (route de comblain)
(041)	84 48 16

© PUBLI-FERRO

ENTRE - VOIES

CFEB

<u>NUMERO 85</u>	<u>MARS/AVRIL 1986</u>
Page 2	Editorial
Page 3	Activités du C.F.E.B.
Pages 4 à 9	Les Re 4/4 des C.F.F. par Jacques CESAR
Pages 10 à 13	La signalisation à la D.B. (suite) par Louis HUYGEBART et Philippe NIZET
Pages 14 à 17	Le Chemin de Fer à crémaillère de Chamonix au Montenvert par Jean ROUFOSSE
Pages 17 à 19	S.N.C.B. LIGNE 38, C'EST FINI (suite)
Pages 20 à 23	Nouvelles diverses
Page 23	Modélisme : le marché de l'occa- sion

Abonnement ENTRE-VOIES (6 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 8 rue des Snacs 4823 Grand Rechain
tél 087-33.47.72 (le soir)
- REVUE 19 cité du Husquet 4820 DISON

Les caractéristiques d'un amateur de chemins de fer.

On reconnaît les amateurs à ces caractéristiques :

" Ils travaillent dans la cave ou au grenier à leurs réseaux. Couchés dans un talus, ils guettent l'arrivée d'un train. Quand ils suivent à bord d'une Land-Rover une locomotive du type Garratt, ils effrayent les indigènes en Afrique du Sud. Ils se regroupent en clubs. "

Les amateurs de chemins de fer naissent comme tout autre être normal. Les deux ou trois premières années se déroulent sans incident.

Alors se passe l'événement clé. Il se peut que le jeune amateur, tenu par la main de sa mère, attendant à un passage à niveau voit passer un train. La pauvre mère ignore jusqu'à ce moment là ce qui lui attend. Un jour ou l'autre, pour avoir la paix, les parents offriront à leur bambin un train électrique. La dernière chance a été manquée de mener le gamin dans des voies "normales".

Les caractéristiques énoncées ne sont qu'un aspect partiel de la vie d'un amateur. Il est quelquefois remarqué par certaines vertus. Celles-ci sont considérées par l'environnement comme importunes. N'a t-il jamais gêné, en photographiant la fenêtre ouverte, un voyageur ?

Toutefois il faut reconnaître que se sont des incidents mineurs, les vrais amateurs ont de l'humour. Le côtoiement du chemin de fer contribue à l'équilibre des êtres humains.

ACTIVITES du CFEB

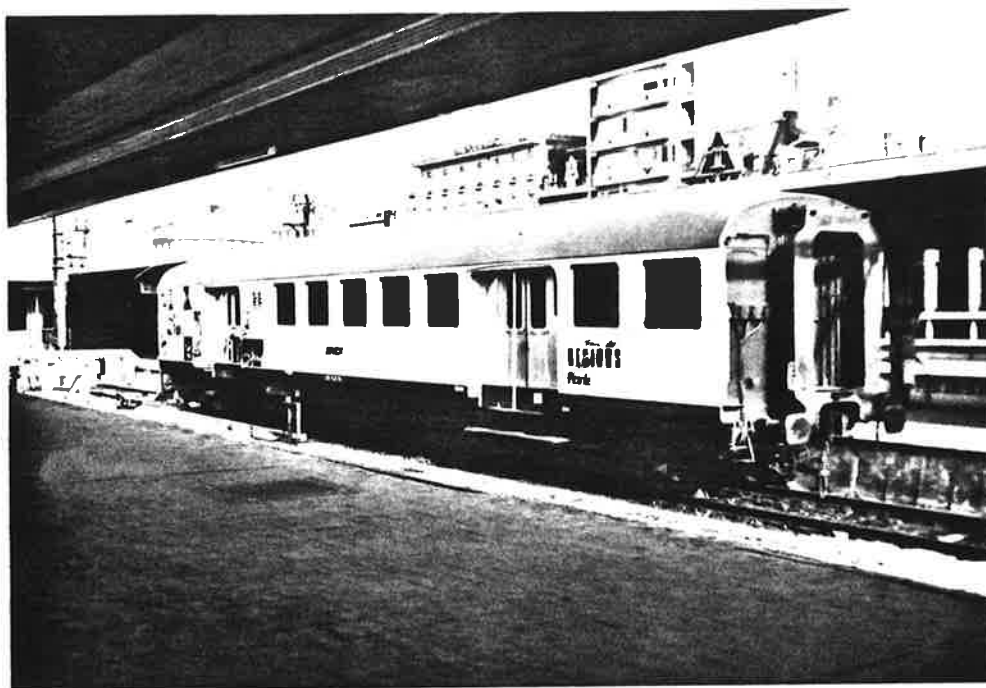
Réunions

LE VENDREDI 30 MAI 1986 :

En première partie, sera présentée la suite de l'exposé sur le B.L.S. En deuxième partie, Marcel Grignard et J-CI Michel présenteront quelques diapos qu'ils ont réalisées lors des voyages organisés par la SNCB pour le 150ème anniversaire des chemins de fer en Belgique. On y verra notamment les HL 12.004 et 29.013 en action.

LE VENDREDI 27 JUIN 1986 :

Après la présentation de la fin de l'exposé sur le BLS, des diapos relatives au même sujet seront proposées. Pour clôturer la soirée, quelques diapos des C.F.F. seront projetées.



Le train des régions "PICARDIE" de la S.N.C.F. a stationné plusieurs jours en gare de Liège Guillemins, en ce début d'année.

SUISSE

Les Locomotives

électriques du

type Re 4/4 des CFF

par Jacques CESAR.

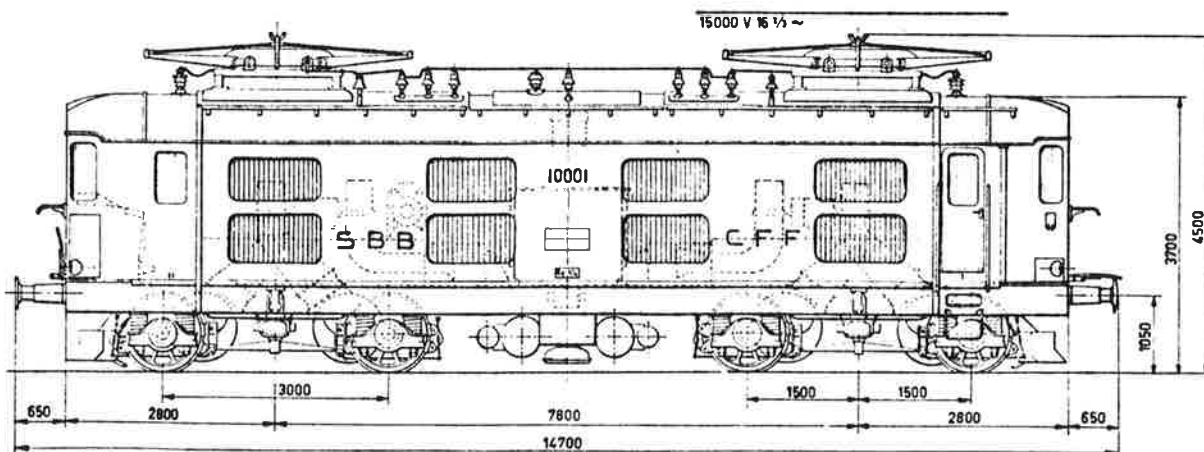
INTRODUCTION

En raison du poids et de l'encombrement des moteurs de traction, les premières locomotives électriques tant suisses, qu'autrichiennes ou allemandes étaient mues par des transmissions à bielles et possédaient le plus souvent des essieux porteurs. A cause de ces sujétions, la vitesse était limitée. Plus tard, la transmission individuelle (un seul moteur par essieu, parfois deux, mais sans liaison des essieux moteurs entre eux) se substitua à la transmission par bielles, sans pour autant abandonner ni les essieux porteurs, ni le logement des moteurs dans la caisse. Cette disposition bien que permettant un accroissement de vitesse nécessitait un entretien fort suivi et un réglage mécanique précis. Les lignes des chemins de fer suisses - ce n'est un secret pour personne - ne sont que rampes, courbes et contre-courbes ; la vitesse maximum autorisée est donc faible. Aussi, pour réduire les temps de parcours par des accélérations plus fortes, la construction d'une nouvelle locomotive s'imposait. La Compagnie du Chemin de Fer des Alpes Bernoises, Berne-Lötschberg-Simplon (B.L.S.) en fut l'initiatrice. Durant la dernière guerre, cet important réseau privé mit en service un type de machine qui à l'époque était absolument révolutionnaire, c'était la Ae 4/4 (1). En fait, dans la classification U.I.C., il s'agissait d'une B0'B0', c'est à dire d'une machine à deux bogies moteurs à deux essieux moteurs chacun, sans bielles, ni essieux porteurs et où les moteurs étaient logés, non pas dans la caisse, mais directement dans les bogies. Puis les C.F.F. suivirent et ce fut la longue suite des Re 4/4 qui se divise en quatre séries dénommées Re 4/4/ I à Re 4/4 IV.

LA SERIE Re 4/4 I

Cette série se divise en deux sous-séries :

a. Re 4/4 I 10.001 à 10.026 (ancienne numérotation 401 à 426) :

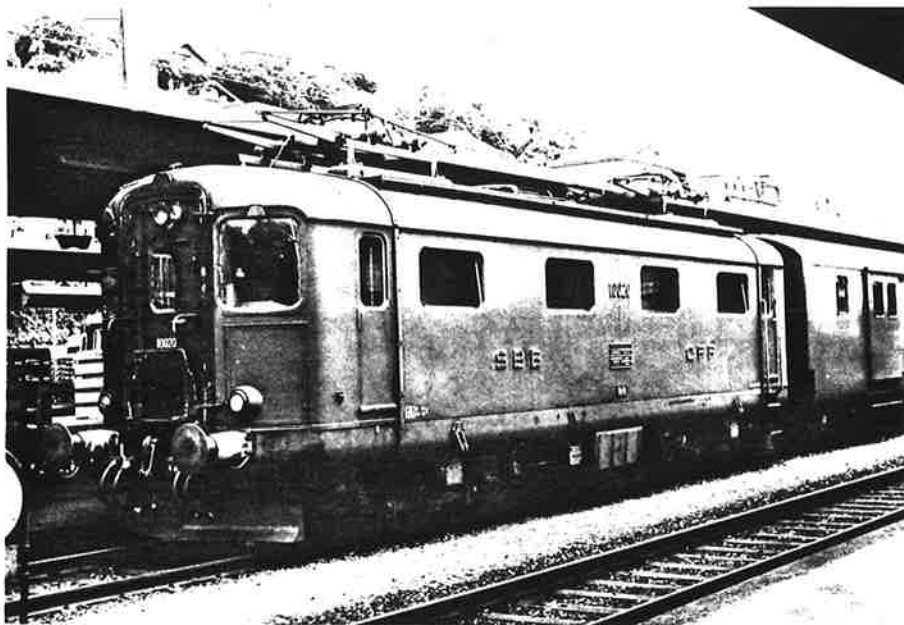


(1) voir l'explication de la classification suisse en annexe II

Cette première tranche a été construite de 1946 à 1948 par un groupe de quatre constructeurs :

- Société suisse pour la construction de locomotives et de machines à Winterthur (S.L.M.)
- Brown-Bovery et Cie à Baden (B.B.C.)
- Maschinenfabrik Oerlikon (M.F.O.)
- Société anonyme des Ateliers de Sécheron à Genève (S.A.A.S.).

Ces machines possèdent quatre moteurs à huit pôles, totalisant 2480 CH (1850 kW). L'effort de traction au crochet est de 14 T. et la vitesse maximum de 125 km/h, pour un rapport d'engrenage de 1 : 2,85. Le poids de ces locomotives est incroyablement bas : 57 T, ce qui va dans le but recherché, diminution des temps de parcours par des accélérations plus franches, à telle enseigne que des voitures furent spécialement construites pour ces engins ; ce sont les fameux trains dits "légers" des C.F.F., dont l'aluminium entre pour une bonne part dans la construction (voitures reproduites par Liliput). Ces locomotives furent équipées de la commande en unités multiples. Cette première sous-série se singularise par une caisse différente des deux côtés et surtout par des portes frontales et des soufflets d'intercommunication. Les rames étaient en effet regroupées sur certains parcours communs et de ce fait une machine pouvait se retrouver au milieu d'une rame ; les voyageurs pouvaient ainsi circuler d'une extrémité à l'autre et changer de train en marche en vue d'un éclatement du convoi pour d'autres destinations à la fin du tronçon commun.

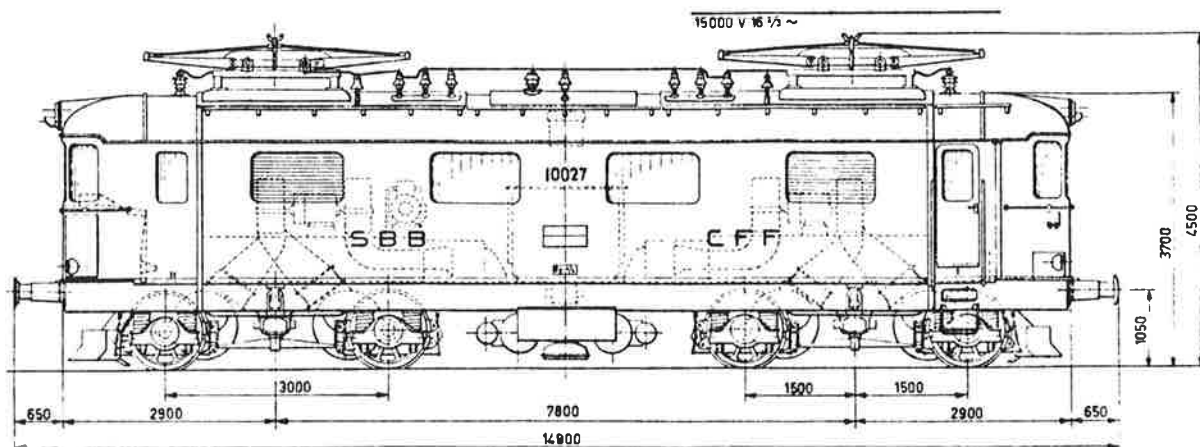


Re 4/4 10.020 en gare de Neuchâtel, le 19.6.1980 (ph. J.C. MICHEL)

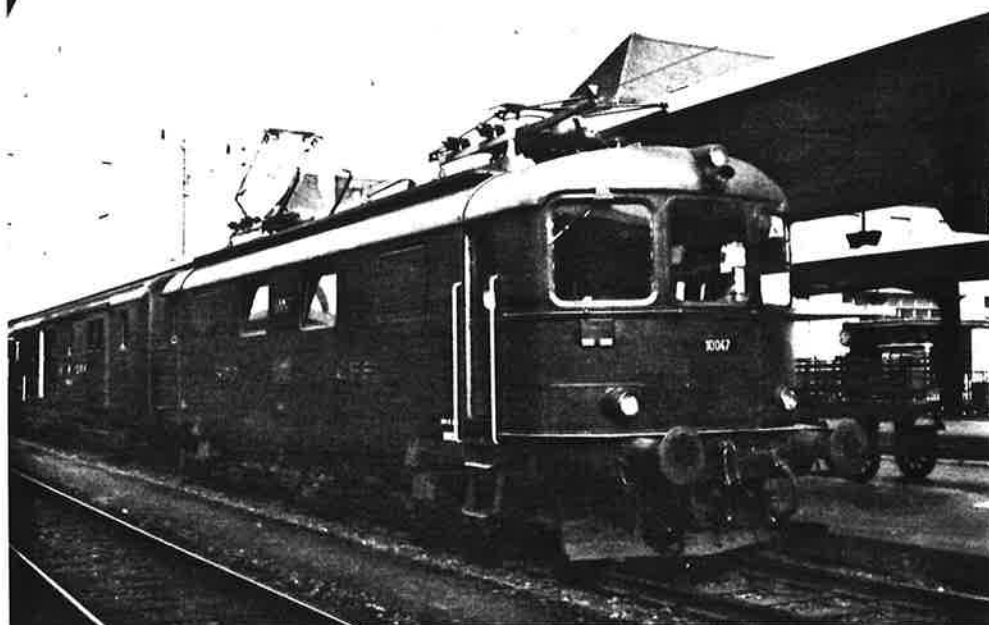
Les locomotives de cette première sous-série sont équipées du frein à récupération. Elles sont toutes vertes et, comme elles peuvent être intercalées au milieu d'une rame, il n'est pas certain qu'elles passeront au rouge. Leurs dépôts d'attache sont Bellinzona, pour les 10.001 à 10.017 et Lausanne pour les 10.018 à 10.026. Elles effectuent des parcours tels que : les rampes nord et sud du Gothard, avec des circulations Chiasso-Lugano-Bellinzona-Airolo, Bellinzona-Locarno, Lausanne-Fribourg, Lausanne-Payerne-Lyss.

b. Re 4/4 I 10.027 à 10.050 (ancienne numérotation 427 à 450) :

Elles ont été construites de 1950 à 1951. Les caractéristiques sont similaires, mais la puissance a légèrement été augmentée : 2520 CH (1900 kW) contre 2.480 (1850 kW) grâce à l'adoption de moteurs à dix pôles et d'un rapport de réduction de 1:2,31. Pour gagner du poids et de la puissance, le frein électrique a été abandonné. Ces machines ont une caisse plus classique, des côtés symétriques et ne possèdent pas l'intercommunication.



En ce qui concerne la livrée, quatre machines ont reçu en 1972 la livrée T.E.E. : ce sont les 10.033, 34, 46 et 50. Elles étaient destinées à la remorque des T.E.E. "Lutétia" entre Berne et Vallorbe, "Rheingold", entre Genève et Bâle et "Bavaria" entre Zürich et Lindau. Sur ce dernier parcours, comme il fallait passer par l'Autriche, elles furent munies d'un pantographe avec frotteur OBB, tandis que l'autre conservait le frotteur C.F.F. Notons au passage que la décoration des Re 4/4 I T.E.E. a connu bien des variantes : vertes avec sigle T.E.E. sur la face frontale, rouges et crème, puis rouges et crème, avec croix suisse, ensuite rouges et crème avec nouvel emblème C.F.F. Toutes ces machines, y compris celles en version T.E.E. vont recevoir la livrée rouge. Elles sont basées aux dépôts de Winterthur et effectuent des parcours tels que : Zürich - Winterthur-Romanshorn, Zürich-Will-St Gall-Winterthur, Winterthur - St Gall et St Gall - Rapperswill, via la ligne privée Bodensee - Toggenburg. D'autres sont basées à Lausanne et effectuent les liaisons Lausanne- Bienne, Bienne - Delemont - Bale, Lausanne - Yverdon - Vallorbe, Lausanne - Nyon, Lausanne - Vevey, Neuchatel - Ins et Bienne - Berne - Thoune.



Re 4/4 10.047 en gare de Neuchâtel, le 4.7.1983 (Ph J.C. MICHEL)

Les Re 4/4 I battent tous les records : la Re 4/4 I 10.007 mise en service en 1946 a parcouru près de 7.000.000 de km pour la première fois dans l'histoire des C.F.F. Elles franchiront allègrement le seuil de 1' an 2.000 ...

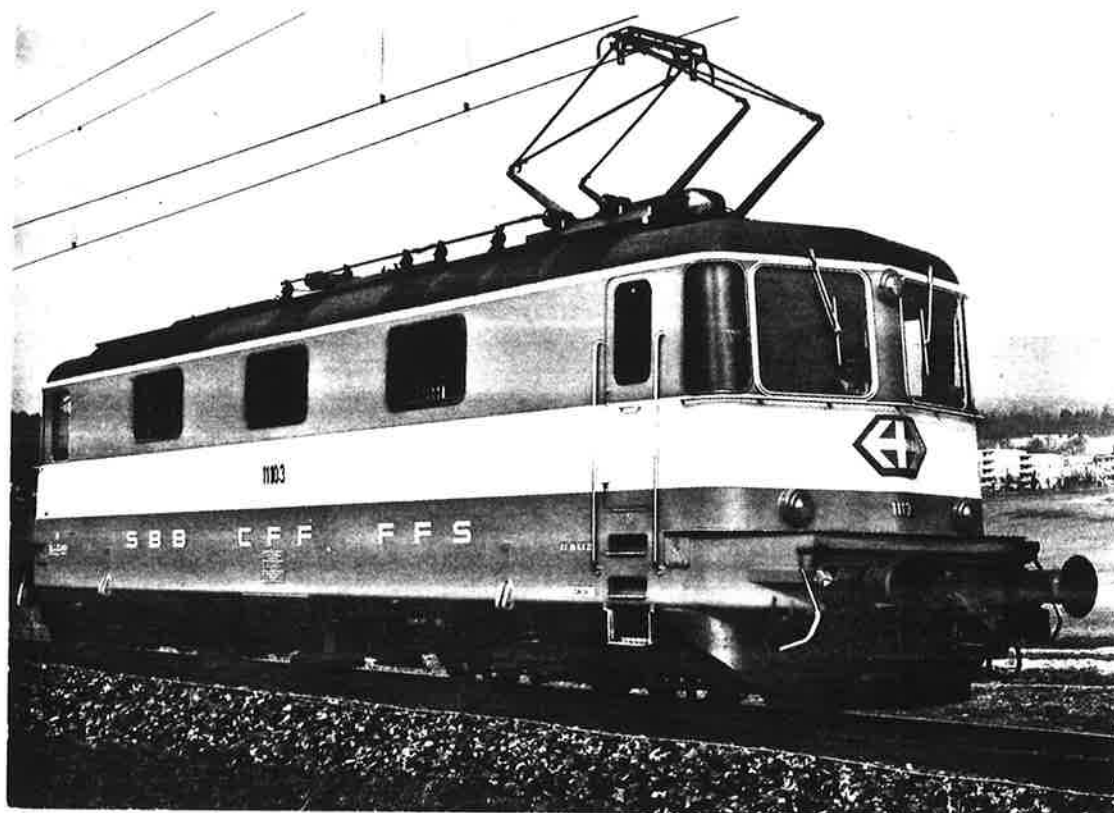
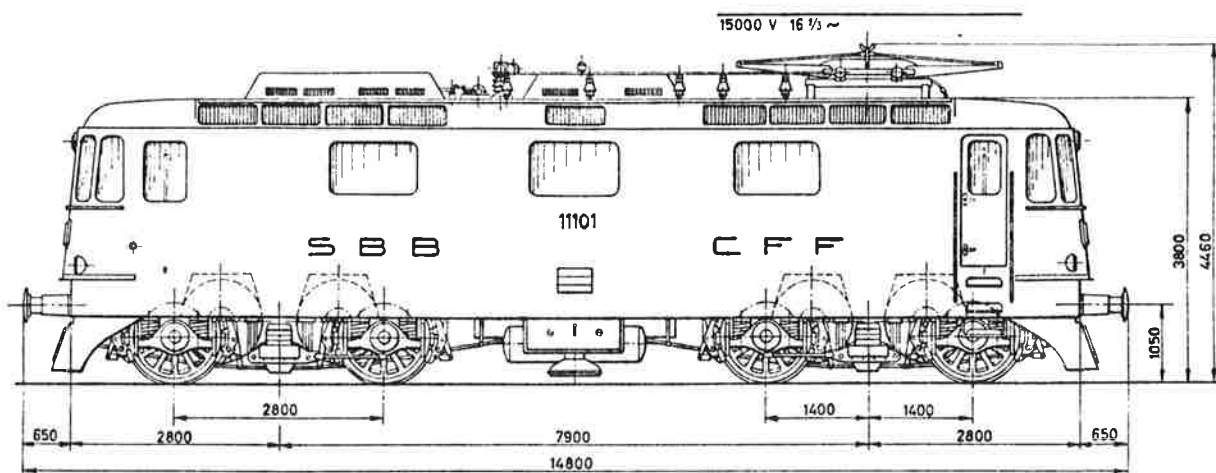
LA SERIE Re 4/4 II

Cette série se divise en trois sous-séries :

a. Re 4/4 II 11.101 à 11.106 :

Mises en service à partir de 1964. Tare 80 T. Puissance 5450 Ch (4000 kw).

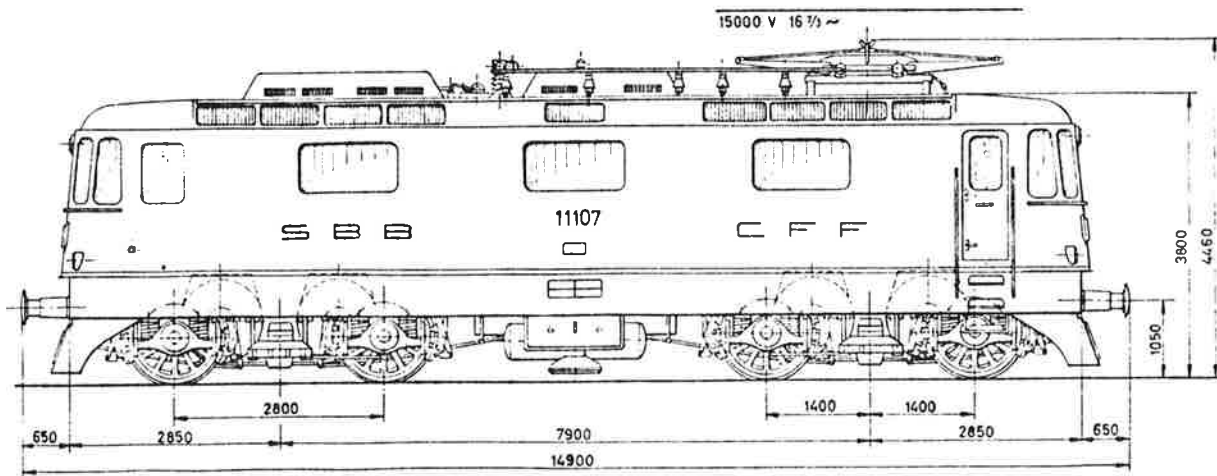
Vitesse : 140 km/h. Elles se caractérisent par la présence d'un seul pantographe classique, des petites persiennes d'aération et l'absence de ligne de ceinture



Re 4/4 II 11.103

(document SBB/CFF)

b. Re 4/4 II 11.107 à 11.155 :



Mises en service entre 1967 et 1968, d'une tare de 80 T. La puissance passe de 5450 CH (4.000 Kw) à 6.320 CH (4650 Kw), pour une vitesse identique de 140 km/h. L'aspect extérieur est le même, mais une ligne de ceinture décore la caisse.



Re 4/4 II 11.112 en livrée *Swiss express* T.E.E. en gare de Vevey, le 22.6.1980 (ph. J.C. MICHEL)

c. Re 4/4 II 11.156 à 11.304 :

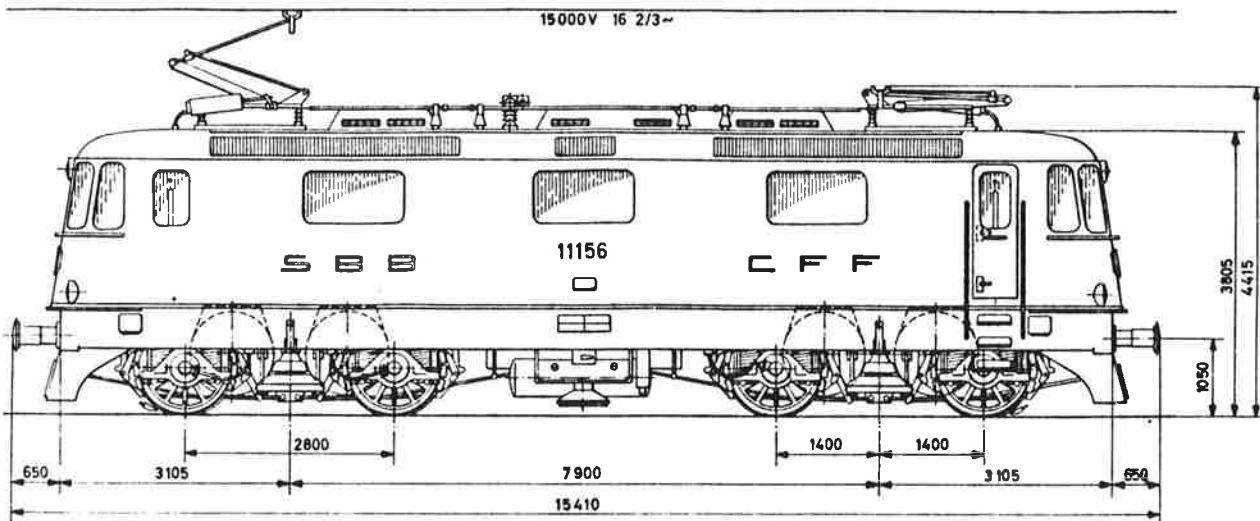
Mises en service entre 1969 et 1974. Tare : 80 T. Puissance : 6.320 CH (4650 kw) ; vitesse : 140 km/h. L'unique pantographe classique est remplacé par deux pantographes unijambistes et les persiennes d'aération sont modifiées.



Re 4/4/ II 11.162 en gare de Montreux, le 20.6.1980.

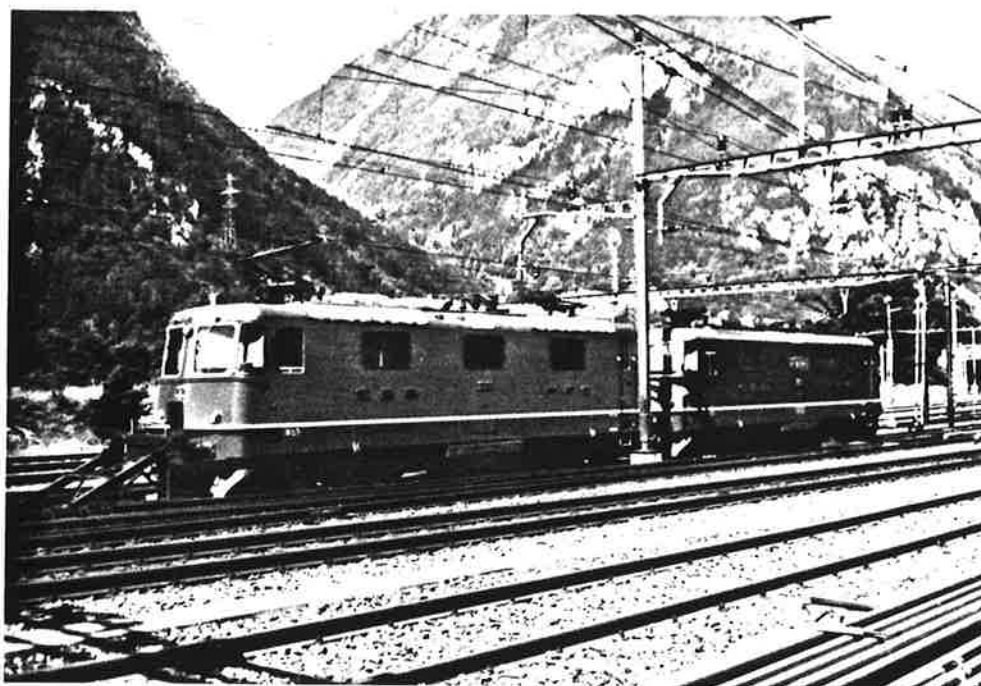
(ph. J-C. MICHEL)

En 1982/1983, vingt locomotives supplémentaires ont été fournies. La série compte donc 324 unités. Elles sont toutes pourvues du frein électrique à récupération et ont été construites par B.B.C., M.F.O. et S.L.M. Elles se rencontrent dans tous les dépôts et assurent la plupart des trains directs intervilles et un grand nombre de trains de marchandises. Toutes ces machines vont recevoir la livrée rouge.



LA SERIE Re 4/4 III Nos 11.351 à 11.370

Mises en service de 1969 à 1974. Tare : 80 T. Puissance : 6.320 CH (4650 Kw), mais vitesse ramenée de 140 à 125 km/h. L'aspect extérieur est identique à celui des Re 4/4 II de la 3ème sous-série (voir figure ci-dessus). Quatre de ces machines, les Nos 11.358 à 11.361 ont reçu la livrée T.E.E. pour la remorque des trains "Roland" et "Helvetia". En 1982/1983, trente locomotives supplémentaires ont été commandées. Elles sont également pourvues du frein électrique à récupération et sortent des ateliers des mêmes constructeurs. Elles sont réparties sur tout le territoire helvétique, en particulier pour les lignes accidentées. Elles recevront également la livrée rouge, y compris les quatre machines T.E.E.



Re 4/4 11.360 en gare de ERSTFELD en juillet 1984

(ph. Pol TORDEUR)

N.B. : Pour être complet, il faut signaler que des locomotives de conception analogue ont été fournies à des réseaux privés suisses : ce sont :

- EMMENTAL - BURGDORF - THUN BAHN (E.B.T.) :
nos 111 et 112 - Vitesse maximum : 120 km/H (Re 4/4 II)
- SUDOSTBAHN (S.O.B.) :
n° 41 - Vitesse maximum : 120 km/H (Re 4/4 II)
- MITTELTHURGAUBAHN (M.Th.B.) :
n° 21 - Vitesse maximum : 140 km/H (Re 4/4 III) (A SUIVRE)

La signalisation à la DB

par Louis HUYGEBART

Illustrations de Ph. NIZET

(suite du numéro 84)

LES SIGNAUX POUR LE SERVICE DES MANOEUVRES (Ra)

Nous pouvons mettre ces signaux en trois categories :

- la premiere , donnees par les agents de manoeuvre (signaux manuels et acoustiques) Ra 1 a Ra 5.
- la deuxieme pour les ordres a transmettre a la bosse de triage (signaux mecaniques et lumineux) Ra 6 a Ra 9.
- la troisieme est celle des signaux divers.

Nous allons approfondir cette derniere categorie, effectivement ce sont ces panneaux que l'on retrouve dans toutes les gares.

Le panneau Ra 10, appele aussi panneau de manoeuvre, indique qu'au-dela de ce panneau il est interdit de manoeuvrer sans ordre ecrit.

Nous trouverons ce panneau a toutes les sorties de gares. Il se trouve toujours a gauche de la voie (fig 41). Sur les lignes a couble voie, le panneau est a gauche de la contre-voie.

Ra 10 a une forme de demi-cercle blanc, bord et inscriptions noirs. Le texte y apparaissant est :

" Halt fur Rangierfahrten " (fig 42).

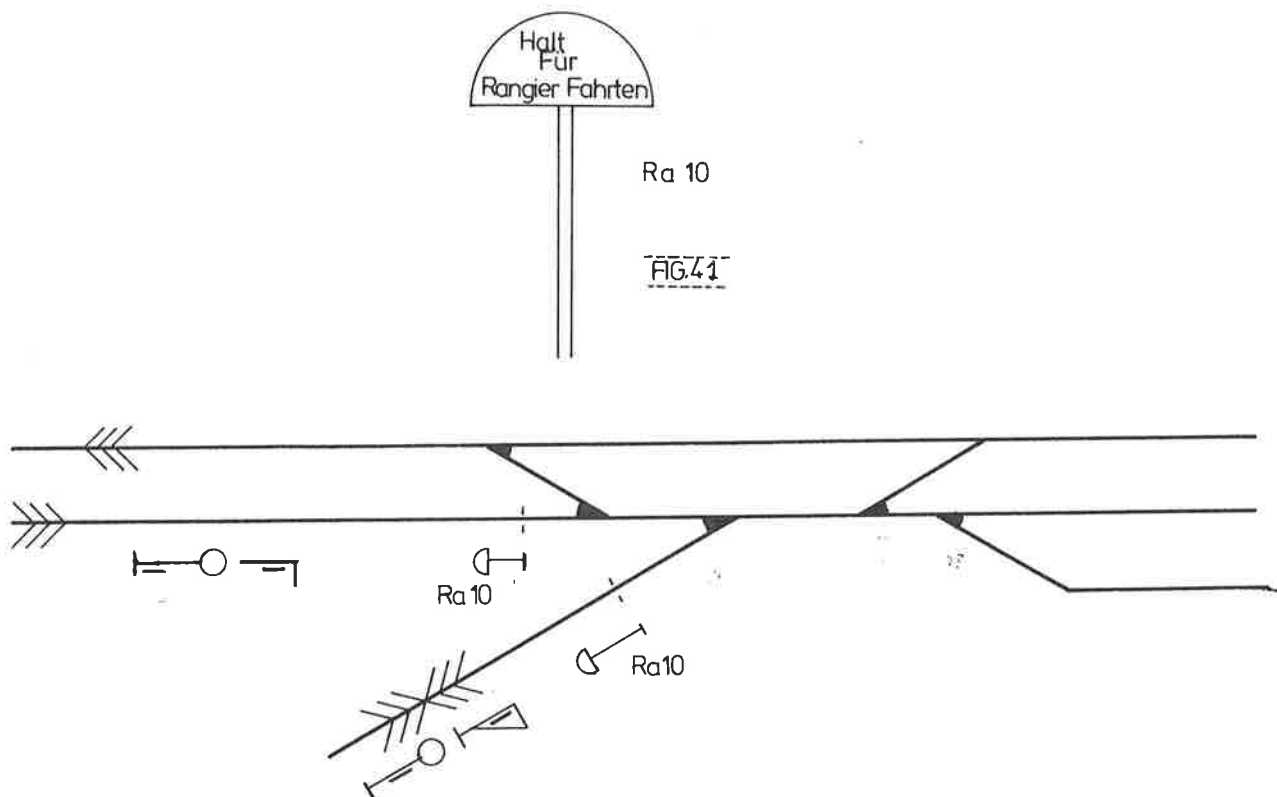
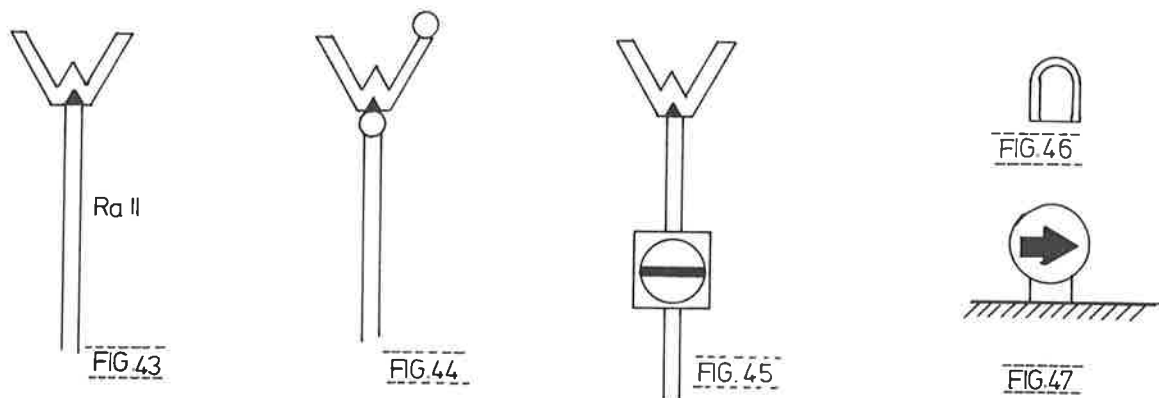


FIG. 42

Le panneau Ra 11 (fig 43), appele panneau d'attente, montre un W jaune borde de noir. Il signifie que l'unité de manoeuvre doit attendre l'ordre de l'agent de signalisation. L'ordre peut être donné oralement, par radio ou par le signal Sh 1. Le panneau Ra 11 peut recevoir deux feux blancs (fig 44) ou comme montre la fig 45 un signal Sh 1 mécanique.

Le signal Ra 12 est utilisé pour indiquer la limite d'occupation de voies. Ce signal se retrouve près de chaque aiguillage. De petite forme, couleurs rouge et blanc, il est placé à fleur de sol (fig 46).

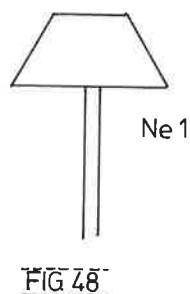
Le signal Ra 13 de forme ronde, une flèche bleue sur fond blanc pointée vers la voie concernée marque la limite de l'isolation électrique (fig 47). Comme Ra 12, il est placé à fleur de sol mais peu usité.



LES SIGNAUX SECONDDAIRES (Ne)

Ces signaux sont utilisés pour compléter ou remplacer des signaux existants. Tous ces signaux sont sous forme de panneaux sauf Ne 8. Ils se trouvent sur toutes les lignes principales, sauf Ne 1.

Ne 1, appelé panneau trapézoïdal, de couleur blanche et bordé de noir, indique l'emplacement où certains trains doivent s'arrêter. Ce panneau est utilisé sur des lignes faiblement fréquentées et où un signal principal d'entrée, même mécanique, ne se justifie pas (fig 48).



L'utilisation du panneau Ne 2 a été expliquée dans un article antérieur (fig 16). Sur certaines lignes où l'implantation d'un signal avertisseur s'avère inutile, ce panneau remplace le signal. Il marque l'emplacement d'un signal avertisseur.

Précédant chaque signal avertisseur, les balises Ne 3 jouent le rôle d'annonciateur. L'utilisation a été décrite précédemment (fig 18).

Le panneau Ne 4, appelé échiquier, est utilisé pour indiquer qu'un signal principal ne se trouve pas à droite ou au dessus de la voie. En règle générale ce panneau est utilisé quand une des deux voies est inutilisable lors de travaux de longues durées (fig 49).

Dans certains cas ce panneau est placé à titre définitif quand il est impossible de mettre un signal principal à droite ou, pour des raisons financières, sur un portique.

Le signal se trouve à gauche de la voie, mais le panneau est à droite et à hauteur du signal (fig 50).

Ce panneau a une forme rectangulaire divisé en petits rectangles blancs et noirs (fig 51).

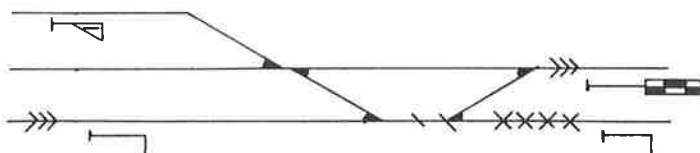


FIG 49

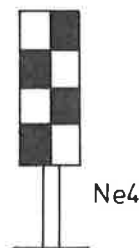


FIG 51

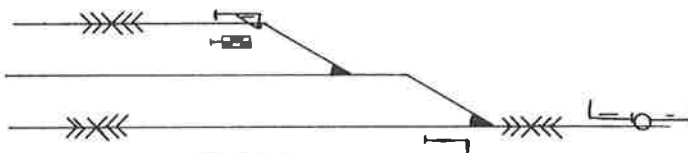


FIG 50

Le panneau Ne 5 indique au conducteur où la tête du train doit s'arrêter. La figure 52 nous montre un panneau de forme rectangulaire noire avec la lettre H écrite en blanc, ou le panneau blanc avec la lettre noire.

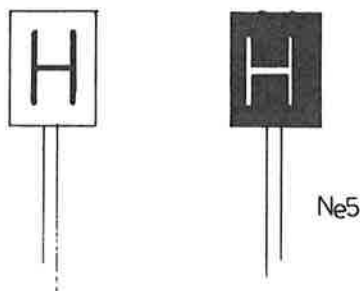


FIG 52

Le panneau Ne 6 représenté en figure 53 indique au conducteur qu'un point d'arrêt est à attendre .

Les panneaux Ne 7 sont utilisés dans les régions où la neige est abondante en hiver. Les flèches indiquent dans quelle position le soc du chasse-neige doit se trouver.

L'instruction Ne 8 est sous forme de peinture blanche. Elle indique un endroit dangereux (murs - tunnels - ponts etc).

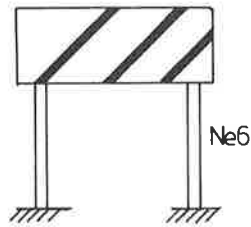


FIG. 53

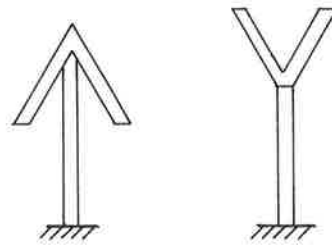


FIG. 54

Dans le tableau récapitulatif ci-après, nous trouvons en colonne 1 la représentation schématique, normalisée D B, des signaux à palette (mécaniques). La colonne 2 donne l'homologue lumineux, dans la colonne 3 sont indiquées les informations que le signal peut donner.

1	2	3
		Hp0 - Hp1
		Hp 0 - Hp2
		Hp0 - Hp1 -Hp2
		Vr 0 - Vr1
		Vr 0 - Vr2
		Vr 0 -Vr1 - Vr2

(à suivre)

LES «TOURISTIQUES»

CHEMIN DE FER A CREMAILLÈRE

DE CHAMONIX AU MONTENVERT

On y accède au départ de Genève par la R.N.41, en venant d'Annecy par la R.N.212 et la R.N.509, ou par le train jusqu'à la gare de Chamonix, reliée directement à la gare du Montenvert

Vous prendrez place sur la gauche de la rame tant en montée qu'en descente faisant face à la vallée.

Les 20 minutes d'un parcours féérique, commenceront par une vue merveilleuse sur la vallée de Chamonix, après avoir passé le village des Rhodos, la ligne longe le champ des planards, piste de ski alpin l'été hiver, ski sur l'herbe l'été, elle entre ensuite dans le tunnel des planards long de 103 mètres avant d'entrer sur l'aire d'évitement du même nom. Poursuivant sa lente ascension le train pénètre dans le tunnel du Greppon d'une longueur de 306 mètres au sortir du tunnel vous apercevez la chaîne des aiguilles rouges de l'autre côté de la vallée de l'Arve, on aborde alors un pont métallique de 28 mètres puis un viaduc de 152 mètres dominant la vallée de 900 mètres, on arrive ainsi à la gare du Montenvert terme d'un voyage de 5350 mètres à une altitude de 1913 mètres après avoir grimpé une dénivellation de 871 mètres.

Vous pouvez alors admirer les aiguilles vertes et les aiguilles du Druc dominant à 4821 mètres, sortez de la gare vous découvrirez la mer de glace, longue de 7000 mètres avec une largeur moyenne de 1200 mètres et une épaisseur de 200 mètres elle avance doucement mais sûrement de 30 mètres par an. La-haut plusieurs solutions s'offrent à vous. Le Zoo alpin, les grottes de glace descente à pied ou en téléphérique 3 minutes de descente cabines de 70 personnes.

L'horaire des trains est le suivant

Du 1 juillet au 30 août de 7h30 à 10h toutes les 30 minutes de 10h40 et jusqu'à 18h toutes les 20 minutes

Hors saison de 7h30 à 17h toutes les 30 minutes

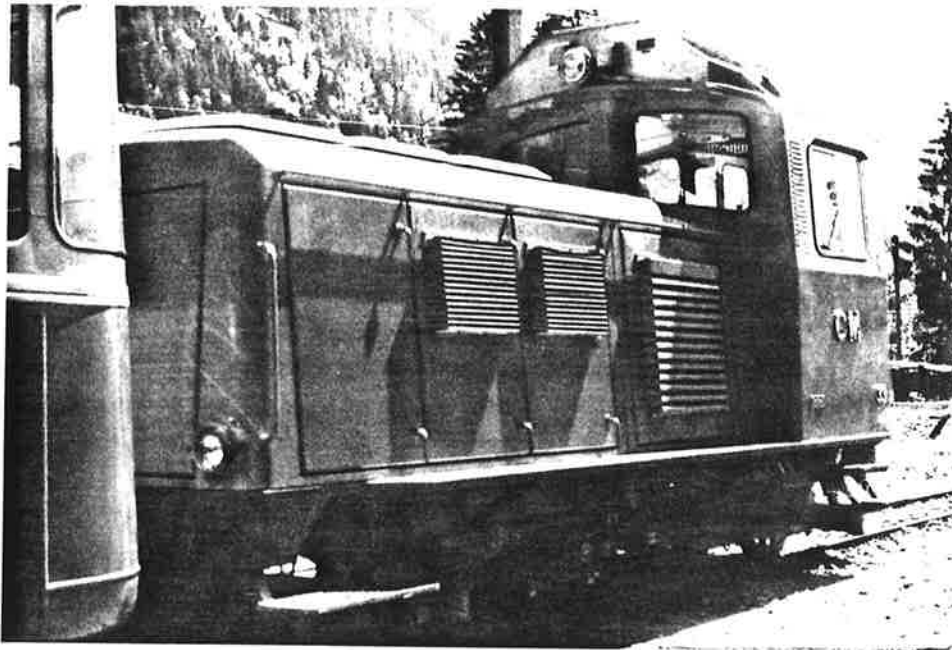
Certains trains facultatifs peuvent être mis en service pour les groupes qui en font la demande

La ligne a été construite entre les années 1890 à 1906 les rampes maximum sont de 220m/m au mètre, au départ de Chamonix elles sont de 110m/m au mètre; en voie métrique, elle est équipée de crémaillère Système Strub, les rails d'une longueur de 12 mètres raccordés par des éclisses reposent sur des traverses métalliques la caténaire est constituée d'un fil trolleybus, elle est alimentée en 11kw 50 périodes

L'électrification a eu lieu en 1954 par l'entreprise Trindel

Les bâtiments se composent

- 1) de deux gares Montenvert et Chamonix
- 2) la remise où sont garées les rames composées au dessus il a été 10 chambres réservées au personnel saisonnier
- 3) l'ancienne remise va pour ou sont garées et visitées les locomotives diesel
- 4) le dépôt où se trouve la fosse de levage, les machines outils l'atelier de réparation, le bureau du chef de dépôt, les W.C. et les douches, au dessus il y a un appartement et le magasin de pièces détachées



- 5) La sous station qui reçoit le courant E.D.F. en 42,5 Kw Monophasé qu'elle transforme en 11Kw par l'intermédiaire de 3 transformateurs
- 6) Les cites 1 et 2 où sont logés les agents permanents
- 7) Les deux baraques faites pour le service de la voie et l'huilerie
- 8) Les deux baraques de croisements de Planard et de Caillet

Des le début et jusqu'en 1954 le service fut assuré par 8 locomotives à vapeur de 250 Cv à crémaillères elles poussaient 2 remorques contenant au total 120 voyageurs à une vitesse de 8 Km heure le parcours durait 53 minutes elles consommaient à chaque voyage 400 Kg de charbon.

Il est à noter que de tout temps les locomotives poussent les rames en montée et les retiennent en descente.

Le parc comprend à l'heure actuelle

- 6 compositions électriques
- 3 compositions diésels
- 1 charrue neige fraiseuse
- 4 balastières
- 1 fourgon marchandises
- 1 wagon tourelle pour les travaux caténaire
- 1 wagon citerne

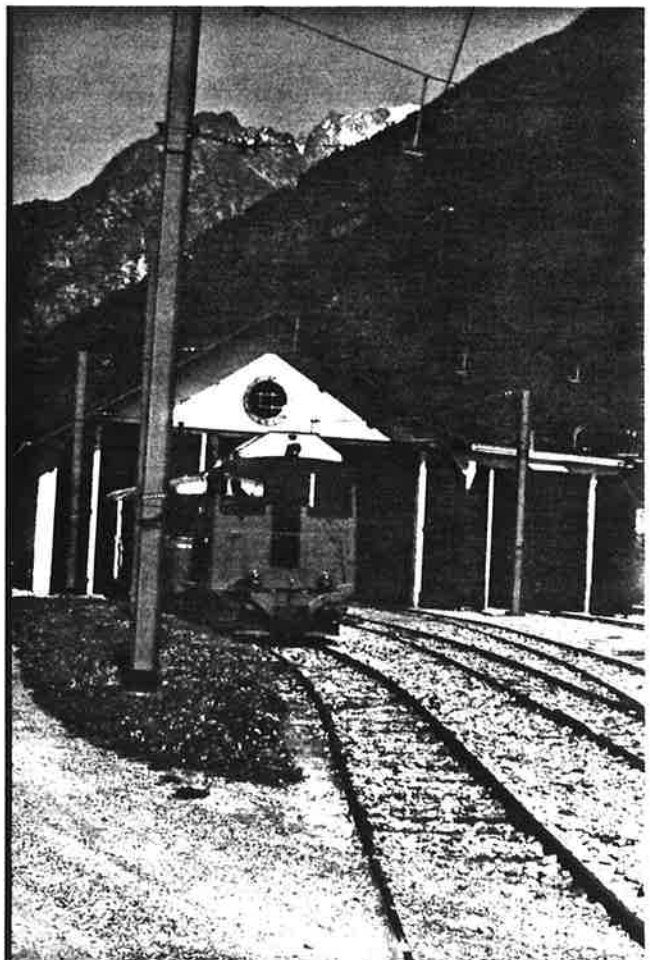
Les locomotives 4I A45 ont été construites par S.L.M. Winterthur (Suisse) - partie mécanique
 Oerlikon Zurich (Suisse)
 Ornans (France) Partie électrique
 Decauville Corbeil (France) montage des caisses (la caisse repose sur deux bogies)

Les automotrices ont 4 moteurs de traction de 160 Cv soit 640 Cv

Les moteurs monophasés 50 périodes sont branchés en série et reçoivent du 200 à 1200 volts par l'intermédiaire du transformateur pour la descente les moteurs travaillent en génératrices pour le freinage et débitent dans le jeu des résistances sur la toiture

Les automotrices ont 2 régimes

- 1) le régime adhérence où seul l'essai 4 est couplé hydrauliquement par pression d'huile, ceci pour la traction dans les voies du dépôt
- 2) le régime crémaillère



Caractéristiques des automotrices

Longueur hors tampon : 15 mètres 30
 Poids : 29 tonnes 500
 Charge : 100 personnes, soit 82 places assises
 18 places debouts

Les automotrices 41 à 44 sont en service depuis 1954

L'automotrice 45 est en service depuis 1965

L'automotrice 46 est en service depuis 1979

Les remorques 51 à 54 ont été construites par la maison

Decauville à Corbeil. (ces remorques sont tractées par nos automotrices)

Remorque 55 en service en 1984 Construite par les établissements

Remorque 56 en service en 1978 Socofer à Tours

Caractéristiques des remorques

Bogie aval freiné - construit par la S.L.M. Winterthur (Suisse)

Poids - 9 tonnes

Charge 100 personnes

Les locomotives diésels 31- 32 - 33 ont été construites par la
 S.L.M. Winterthur (Suisse)

Caractéristiques des locomotives diésels

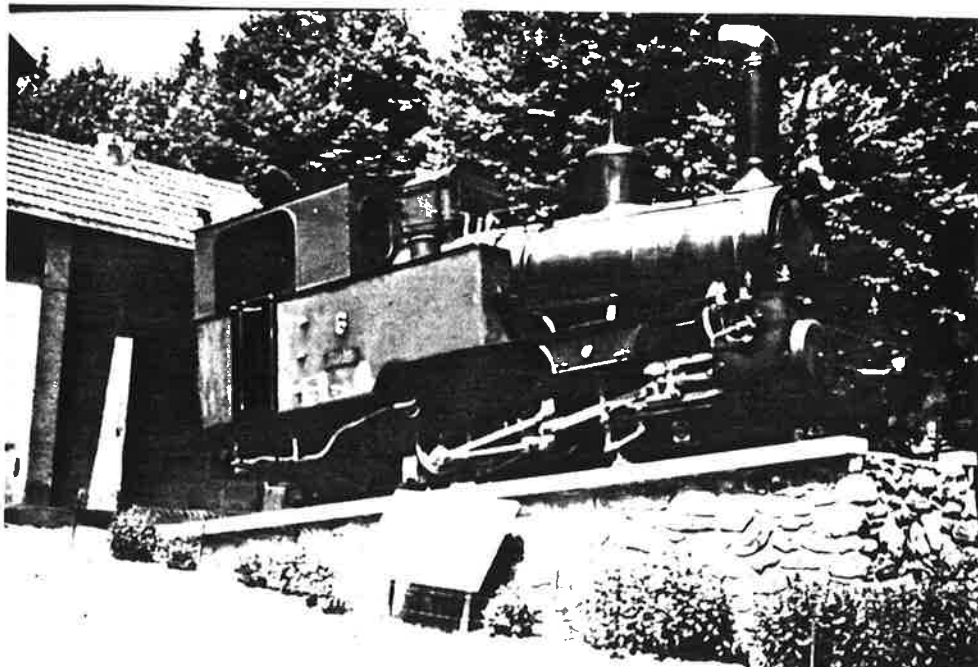
Poids 22 tonnes

Deux essieux moteur et 1 bissel cote amont

Le moteur diésel est un Poyaud de 640 Cv. Il a été fourni par les
 Etablissements surgérienne (France) Il entraine un convertisseur
 hydraulique Woith (Allemagne)

La locomotive 31 est en service depuis 1967 les locomotives 32 et 33
 sont en service depuis 1972

Les remorques 61-62 -63 sont des anciennes voitures Neuhausen. Les
 chassis et les freins ont été modifiés dans nos ateliers C.M.



Les remorques ont été fabriquées par la maison Belle-Clot de Grenoble. Ces remorques sont composées de deux éléments. Elles transportent 180 voyageurs.

Le fourgon marchandise est un ancien wagon tombereau du chemin de fer du Martigny - Chatelard, nous l'avons transformé et carossé dans nos ateliers compagnie du Montenvert

Le chasse neige N°3, ancienne machine à vapeur N°3, a été transformé et carossé dans nos ateliers C.M. Il est équipé d'un moteur diesel refroidissement à air Deutz de 300 Cv. le moteur entraîne d'une part une fraiseuse Siccard (Canada) et d'autre part une pompe hydraulique

Le chasse neige est automoteur, sa propulsion est réalisée par une transmission hydraulique Wumag Niederrhein (Allemagne)

Les ballastières sont des anciennes voitures Neuhausen que nous avons transformé dans nos ateliers

j'espère vous avoir convaincu et vous souhaite bon voyage sur ce petit train enchanteur;

Un grand merci aux aimables cheminots qui ont bien voulu me transmettre tous ses renseignements.

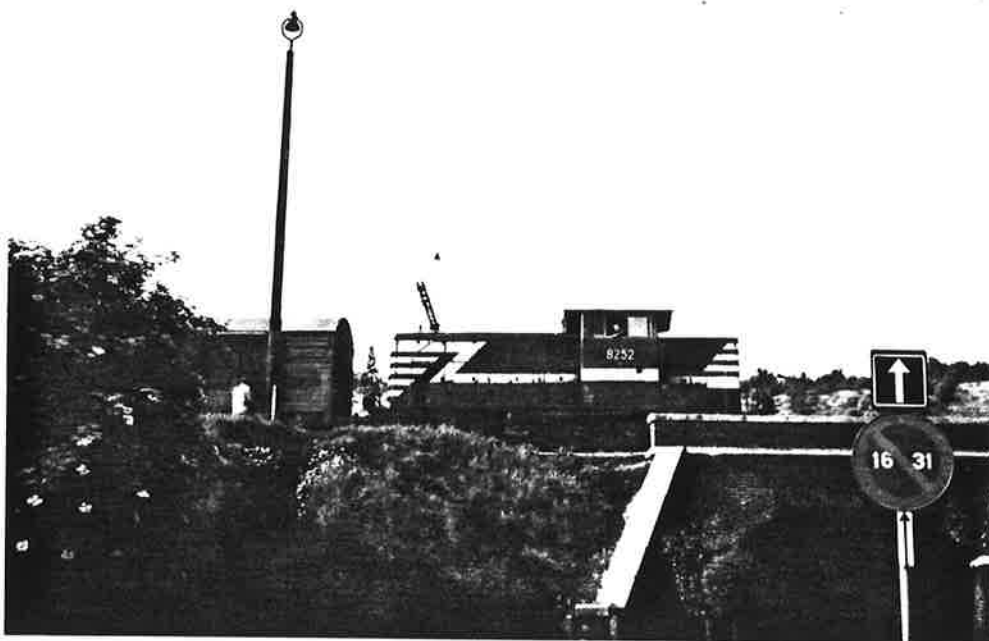
(Texte, photos et mise en page de
Jean ROUFOSSE)

SNCB LIGNE 38

(CHENEVE - REYNE - HERVE - BATTICE - (AUBEL - PLOMBIERES))

C'EST FINI

(suite du numéro 84)



Le train tracté par une HL manoeuvres série 73 et allégé jusque Beyne quitte le faisceau de Chênée et passe au dessus de la rue Lejeune à Chênée. La locomotive d'allège est la 8252.

Vue prise le 12.6.1984

(ph. J-C. MICHEL)

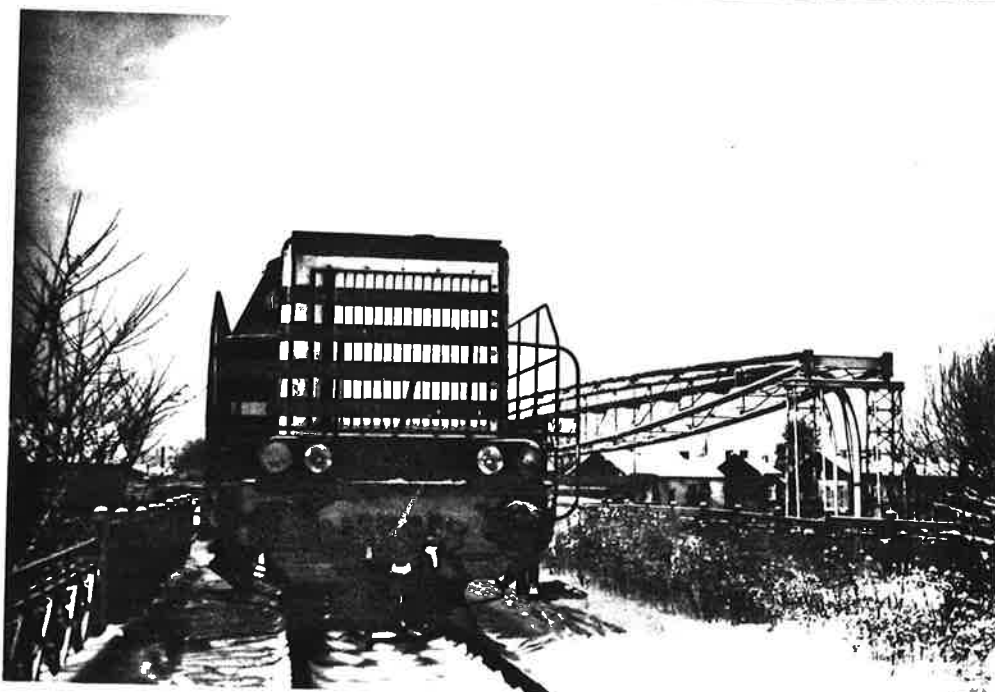
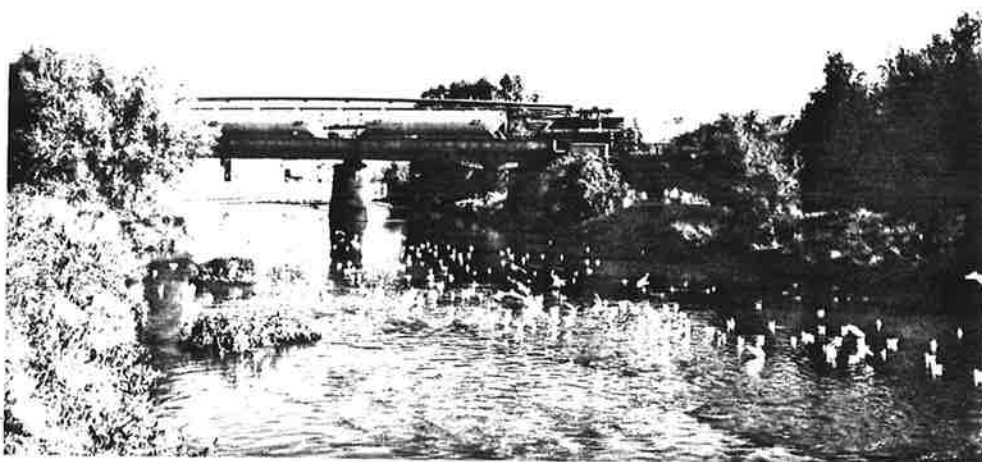
Un train pour Fiber-glas passe sur le pont de Chênée.

La locomotive est la 7352.

Ce pont a été démoli en mars 1986 : toute entrée sur la ligne est donc exclue, du côté "Liège" en tous cas.

Vue prise le 5.9.1984

(ph. J-C. MICHEL)



Sortie du pont de Chênée, côté Vaux.

Il s'agit ici de l'allège 8245 redescendant de Beyne, prise de l'arrière.

Vue prise le 4.1.1985

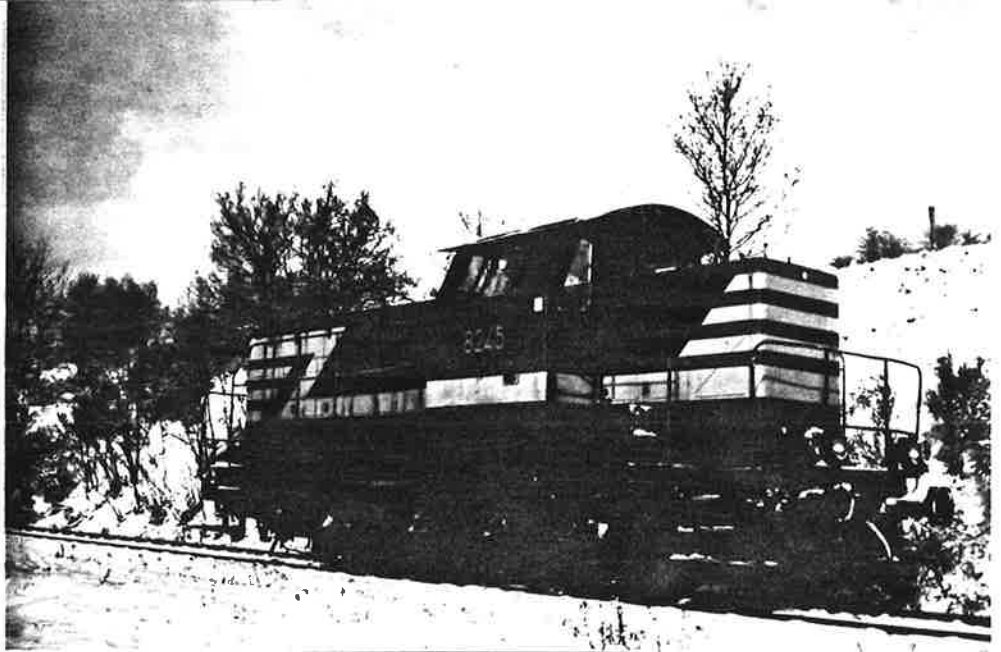
(ph. J-C. MICHEL)



Un train de route assuré par la HLD 5520 à l'entrée de Vaux, non loin du raccordement "Magotteau".
Vue prise le 19.12.1985.

(ph J-C. M)

La HL Man 8245 dans la neige, à Vaux, entre Magotteau et le P.N. 1 (Piédroux)
Vue prise le 4.1.1985.
(ph. J-C. M.)

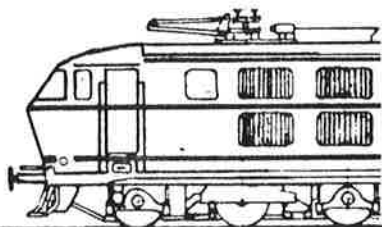


Un des plus beaux endroits de la ligne : entre les PN 1 et 2 à Vaux (Piédroux) : il s'agit ici du tout dernier train photographié le 3.1.1986.

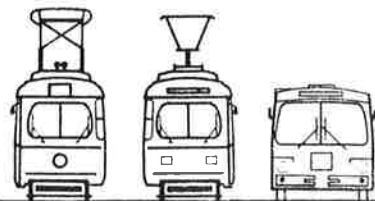
(ph. J-C. M.)



(à suivre)



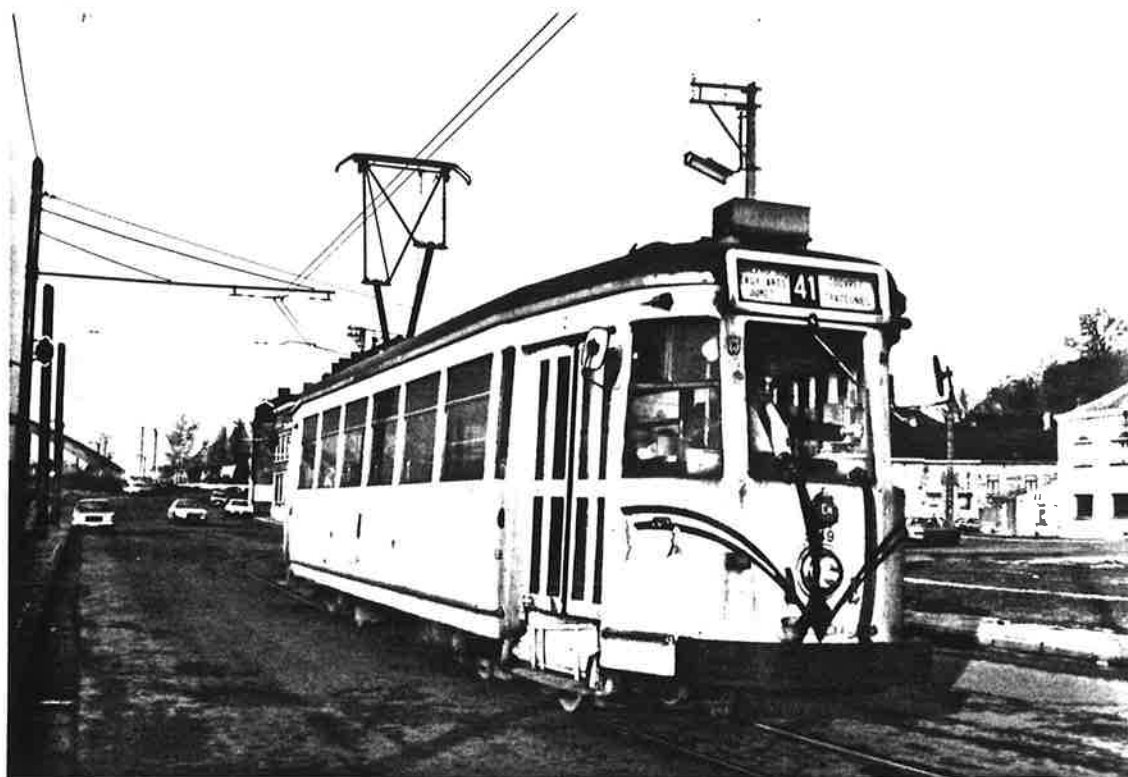
NOUVELLES DIVERSES



A LA S.N.C.V. GROUPE DU HAINAUT :

La boucle terminale de Charleroi Sud a été mise hors service le mardi 8 Avril en fin de journée et a fait place à un nouveau terminus en tiroir avec signalisation et voies de garage.

Le lundi 14 avril, la ligne 41 a été amputée de sa section Roux Marais Jumet Gohisgart. Par la même occasion, la section subsistante est exploitée depuis la même date au moyen de matériel articulé (BN 6100 à 6154).



La motrice S.9149 à Roux, sur la section déclassée ; vue prise le 30.12.1985 (ph. J.-C. LICHEN)

VOYAGE G.T.F. DU 5 AVRIL 1986

Le G.T.F. a organisé le samedi 5 avril dernier un magnifique voyage qui a conduit les nombreux participants (près de 200 !) sur les lignes SNCV de Gaume, entre autres, sur l'inégalable "Athus-Meuse". De plus, l'organisateur avait prévu la visite du fort de Formont, en France, où circule un tramway électrique souterrain.

Soulignons une fois de plus l'organisation impeccable du G.T.F., association qui, outre les voyages touristiques et la publication de brochures, cartes postales et livres divers, participe également à la gestion du Musée de Natalis, en contribuant à la restauration du matériel exposé ou à exposer et en assurant diverses permanences.

Rappelons à ce sujet que le C.F.E.B. fait également partie des groupes qui sont à la base de la création du musée de Natalis et s'est également engagé, par la voix de son président, à participer aux diverses activités de ce musée, notamment en assurant des permanences certains samedis et dimanches.

Force nous est de constater que, à ce jour, notre club reste dans la léthargie la plus complète et n'a encore participé à rien. Aucun de nos membres n'a même donné suite à l'appel au secours lancé dans notre numéro

83 pour participer à la restauration de véhicules verviétois. Sans doute les verviétois se moquent-ils éperdument de la sauvegarde d'un patrimoine historique qui a pourtant marqué l'évolution de notre vie à tous.

Nous ne pouvons que regretter cette passivité typiquement verviétoise, semble-t-il ...



Le train G.T.F. lors d'un des nombreux arrêts ; cette vue a été prise à la sortie de Virton St Mard (ph. J-C. MICHEL)

UN AUTOBUS PROTOTYPE A L'ESSAI A LA S.T.I.V. :



L'autobus prototype photographié à Petit-Rechain, rue de Battice, le 8 mars 1986

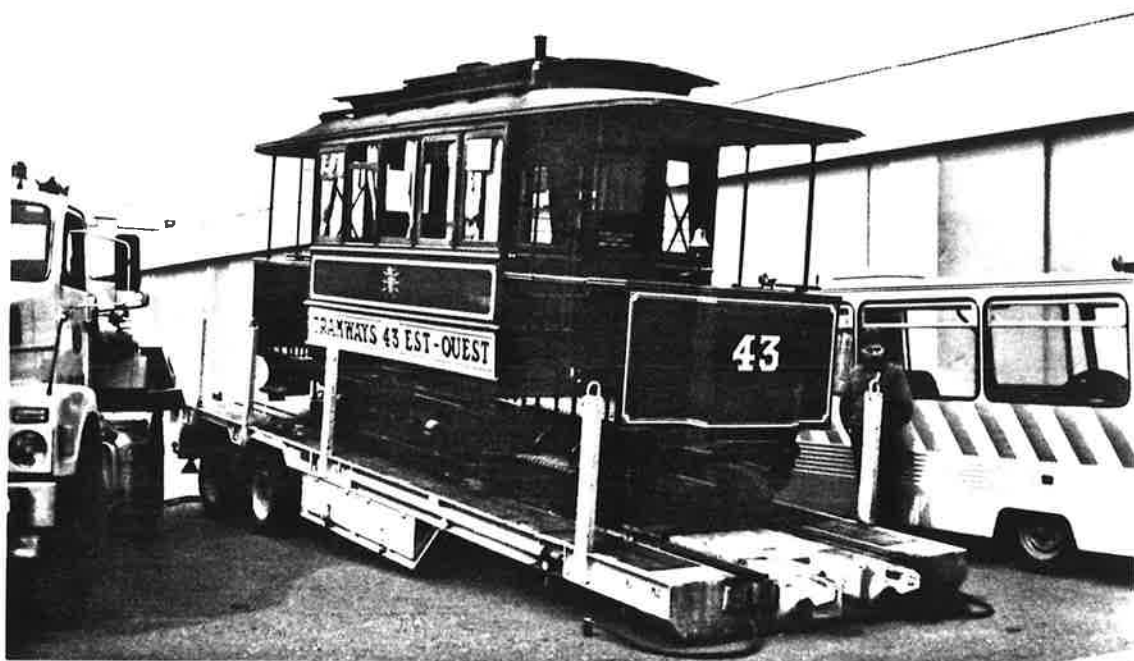
(ph. J-C. MICHEL)

Pendant près d'un mois, la firme VAN HOOL a mis à la disposition de la S.T.I.V. un autobus prototype au look assez inhabituel. Ce véhicule, immatriculé 200 par la S.T.I.C. (qui l'avait eu à sa disposition pour des essais similaires) sera testé sur tous les réseaux urbains belges. A Verviers, cet engin a circulé uniquement sur les lignes 2 et 5.

A LIEGE, AU MUSEE DE NATALIS :

Trois véhicules sont venus enrichir les collections du musée de Natalis ces derniers mois : il s'agit de la motrice Est Ouest n° 43 parfaitement restaurée qui est arrivée à Liège le lundi 17 mars dernier ; le mardi 8 avril, c'était au tour de la remorque n° 11 des Tramways Liégeois également parfaitement restaurée dans une magnifique livrée rouge identique à celle de la remorque 366 déjà exposée depuis l'année dernière. Ces deux engins sont déjà exposés au musée.

Quant au troisième tramway, il s'agit de la motrice 82 de la S.T.I.V. qui est arrivée d'Brezée le 14 Avril, mais qui n'a été déchargée que le lendemain. Cette voiture, en mauvais état, a été garée provisoirement dans la cour du musée, à côté de la motrice 38 de même provenance : toutes deux attendent une hypothétique restauration



La motrice E.O. n° 43 lors de son déchargement à Natalis, le 17.3.86
(ph. J-C. MICHEL)

A LA S.N.C.B. GROUPE DE LIEGE :

Ligne 38 : le pont de la ligne 38 à Chênée a été démonté dans le courant du mois de mars dernier.

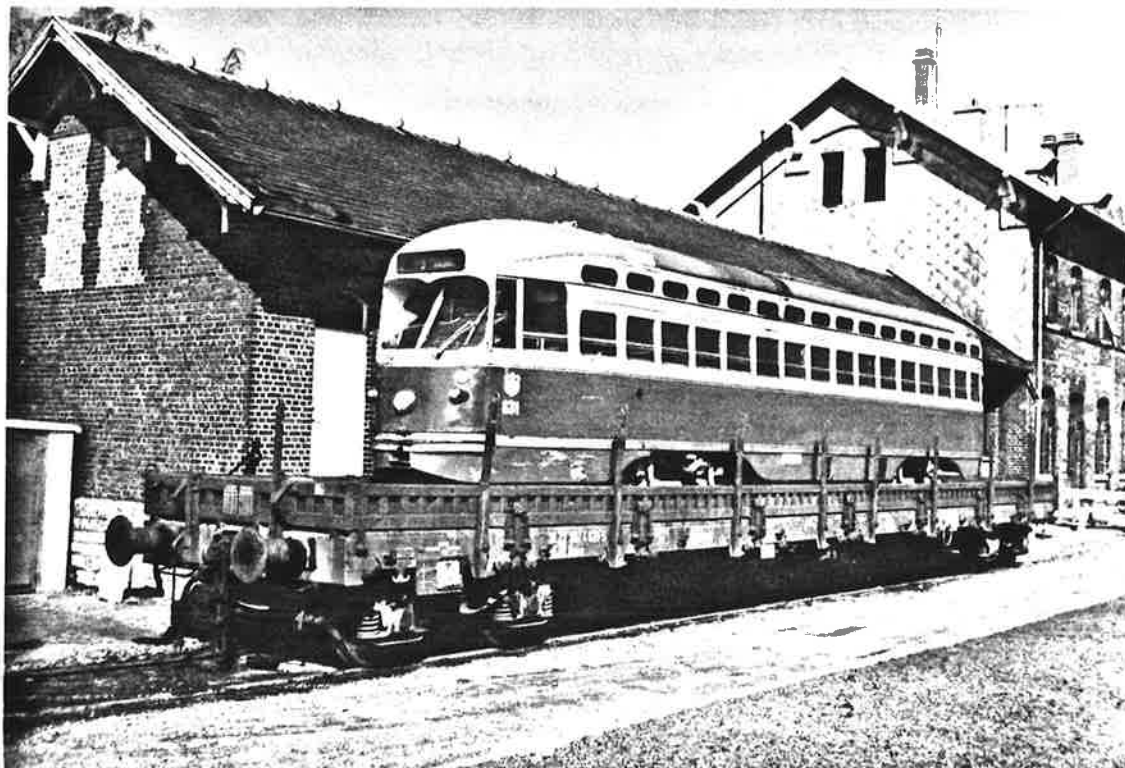
Ligne 37 : d'importants travaux de remplacement des traverses ont eu lieu entre La Brouck et Fraipont sur la voie Verviers - Liège ; on a ainsi pu voir à l'oeuvre de nombreux véhicules de travaux dont la célèbre P.811.

LA P.C.C. VICINALE RENTREE AU BERCAIL :

La motrice P.C.C. n° 131 de Belgrade, ex P.C.C. de la S.N.C.V. qui avait été revendue aux tramways de Belgrade au début des années 1960, est arrivée à Anderlues le 12 Mars dernier, après un périple de plusieurs semaines qui lui a permis de traverser sur un wagon yougoslave, la Yougoslavie, l'Autriche, l'Allemagne et la Belgique.

Rappelons que ce véhicule, qui sera remis en service touristique sur les lignes hernuyères, a pu être racheté grâce à la tenacité de l'Asvi qui a

lancé divers appels de fonds qui ont été répercutés par la majeure partie des associations d'amateurs belges et même étrangers : ainsi, même des associations suisses ont versé leur contribution au rapatriement de l'engin ...



La P.C.C. photographiée à Raeren, le 10 Mars 1986 (ph. J-C. MICHEL)

MODELISME

A VENDRE : MATERIEL NEUF - JAMAIS ROULE - ETAIT EXPOSE EN VITRINE

VENDU SANS BOITE

ROCO : Mot. élect. DB - DR E.91.099.1	2.000 Fr	} les 7 pour 11.500 Fr
Mot. élect. DB - DR 169.002-3	750 Fr	
Mot. élect. DB - DR 144.071-8	2.000 Fr	
Mot. élect. DB - DR 116.019-1	2.000 Fr	
Mot. élect. DB - DR 160.033-0	1.500 Fr	
Mot. élect. DB - DR 118.014-0	2.000 Fr	
Mot. élect. DB - DR 114.509-7	2.000 Fr	
HAG : Locotracteur élect. CFF 2 ess (métall)	2.000 Fr	
LIMA : Rame 4 éléments ET 403/404 DB	2.000 Fr	
RIVAROSSO : Loco vapeur BR 98.005 (type Meyer) DB	1.800 Fr	
ROCO : Voitures voyageurs DB type Brochets réf : 4289A 4292S 4291S 4290S les 4	=1.250 Fr	

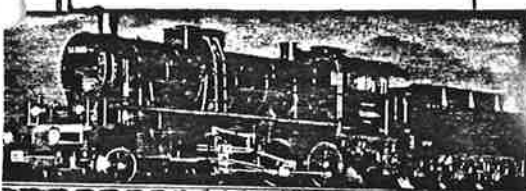
S'adresser à Louis HUYGEBART
Rue Guillaume Maisier 88
4.830 LIMBOURG
Tél : 071/32.19.23 extension 9



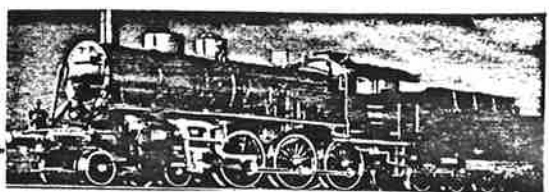
MC Modellbahn-Center
Hünenbein
 D5100 Aachen
 Markt 2-12
 Tel.: 0241 33921

SONDERANGEBOTE !
OFFERES SPECIALES!

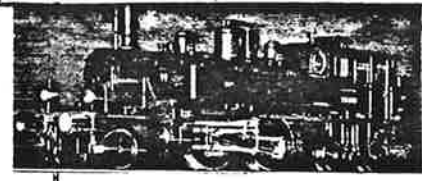
Trix H0 - International



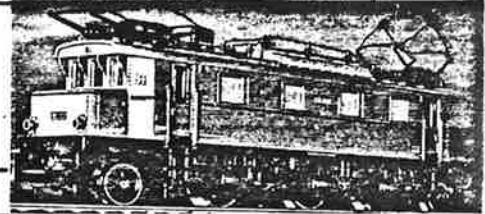
2427 Dampflokom BR 54 der DRG ~~225,-~~ 149,-



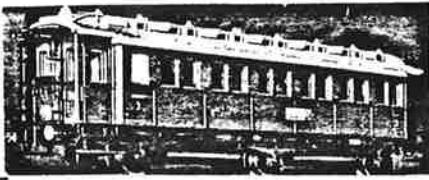
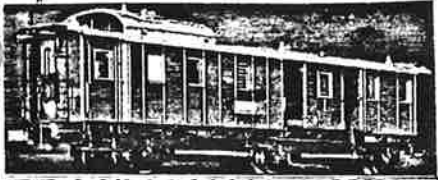
2409 Dampflokom BR 38-4 der DRG .. ~~225,-~~ 149,-



2436 Dampflokom BR 73 der DRG ~~215,-~~ 149,-



2439 E-Lok E-05 der DRG grau ~~215,-~~ 149,-



3732	Personenwagen AB 3ü der DRG	44,50	29,90
3733	Personenwagen C 3ü der DRG	44,50	29,90
3734	Packwagen Pw 3ü der DRG	49,50	33,90

3646 Bierwagen „Hacker-Bräu“ der DRG ~~33,50~~ 19,50



Trix H0-Express

3446 Bierwagen „Hacker-Bräu“ der DRG ~~33,50~~ 19,50
 3409 Feuerlöschwagen für Hilfszug ~~16,00~~ 10,90



