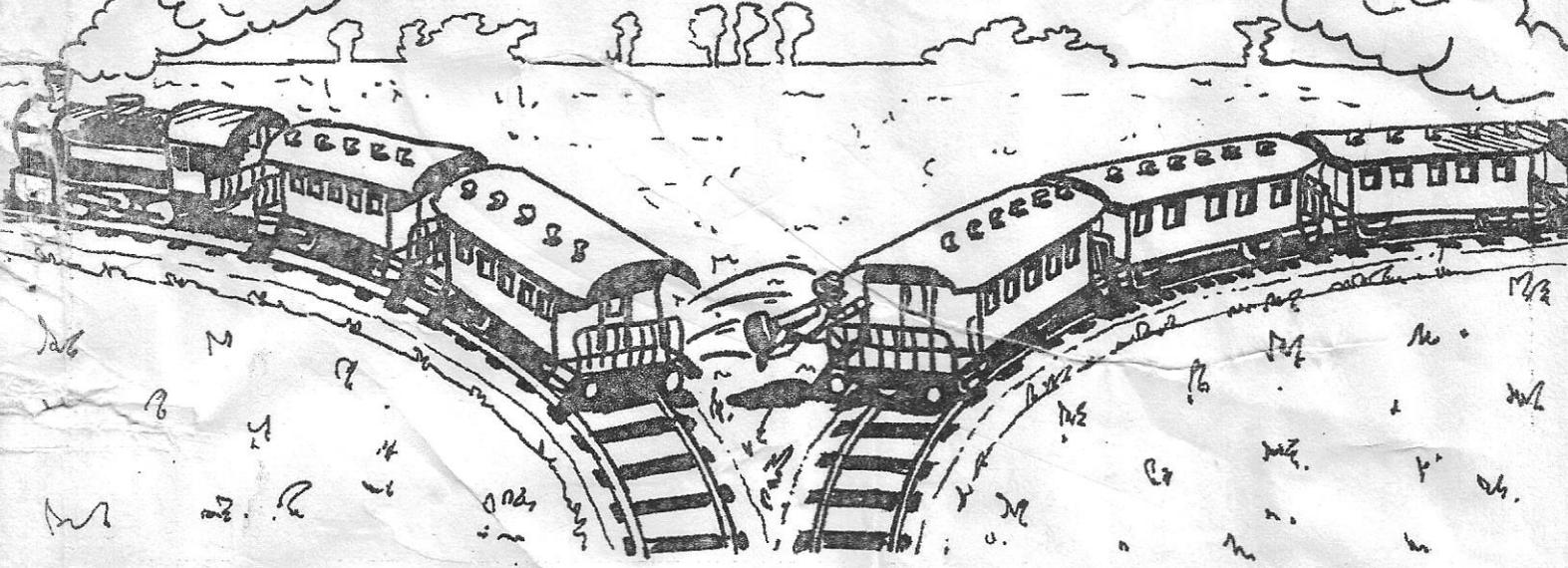


18-9-1979
64

CORRESPONDANCE

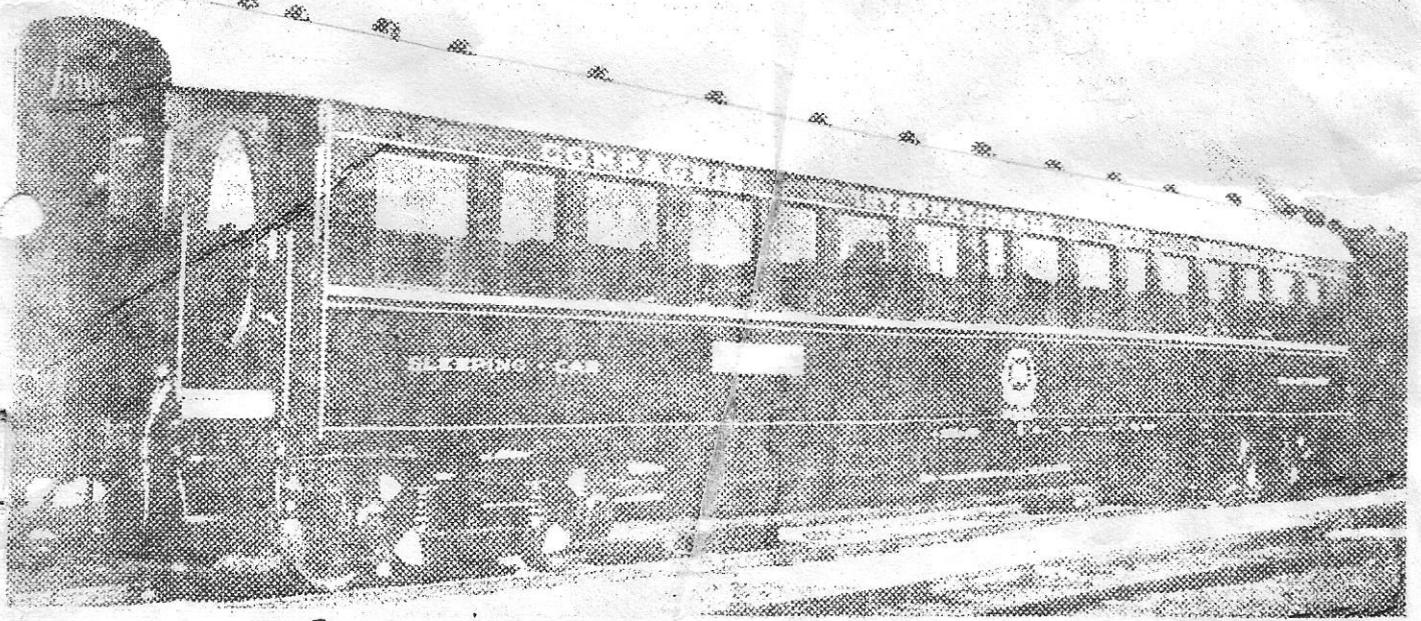


BULLETIN D'INFORMATION DE L'ALAF

A.S.B.L Association liégeoise des amis des chemins de fer
REVUE BIMESTRIELLE n° 1

A.L.A.F.
BIBLIOTHEQUE
N° R.1

JANVIER FEVRIER 79



Rédacteur en chef:
CASINI P.
quai St Léonard, 35 a/31
4000 LIÈGE

Éditeur responsable:
PARISIS J.M.
rue Fabry, 34
4000 LIÈGE

EDITORIAL

DU PRESIDENT

C'est avec joie que je vous adresse ces quelques lignes pour marquer la naissance d'une des activités de notre club, à savoir la publication de la revue "CORRESPONDANCE".

Notre club n'est pas encore un bambin costaud mais il possède déjà tous les atouts susceptibles de lui assurer un développement harmonieux. Notre association s'organise lentement mais sûrement. Le comité a pris de nombreux contacts avec les autorités compétentes pour obtenir l'attribution d'un local destiné à accueillir le futur réseau du club.

Notre comité, actif et dynamique, aspire à se lancer sur un itinéraire bien choisi et grâce auquel tous les espoirs seront permis.

Ce qui est surtout de bon augure, et je m'en réjouis particulièrement, c'est de constater le nombre d'amateurs qui nous ont fait pleine confiance alors que nos bases de départ étaient très fragiles. C'est pourquoi je voudrais les remercier de nous avoir donné l'occasion de nous retrouver tous les mois afin de nous entretenir de notre hobby commun.

Je suis même persuadé que d'autres encore viendront se joindre à nous lors des prochaines réunions, créeront l'ambiance nécessaire à notre réussite et surtout collaboreront grâce à leur aptitude en la matière.

Encore merci à tous et souhaitons que l'ALAF réussisse pleinement et réalise son objectif ambitieux.

Daniel PIRON

PRESENTATION DU COMITE

Monsieur PIRON Daniel
Président
rue du Poperinghe 84 - 4601 VAUX SOUS CHEVREMONT

Monsieur CASINI Paolo
Vice-président et rédacteur en chef de la revue "CORRESPONDANCE"
quai St Léonard 35a/31 - 4000 LIEGE
tél. : 27 54 74

Monsieur SOIRON Joseph
trésorier
quai St Léonard 18 - 4000 LIEGE
tél. : 27 34 74

Monsieur ORBAN Richard
 Secrétaire
 rue Doumier 49 - 4300 ANS
 tél. : 63 33 26

Monsieur LEJEUNE Jean René
 Secrétaire adjoint
 Vieille Voie de Tongres 64 4420 ROCOURT
 tél. : 63 36 19

Monsieur THONON André
 Commissaire, chargé de la photo et des projections des films et des diapositives
 rue de Tilleur 70 - 4310 ST NICOLAS
 tél. : 42 61 00 (caserne Fonet) - ext. : 289 (demander l'armurier)

Monsieur TRUILLET Laurent
 Commissaire adjoint à la photo, à la bibliothèque et à la documentation
 Loignerie 35 - 4930 CHAUDFONTAINE
 tél. 68 74 98

Monsieur VANDERMADE Raoul
 Commissaire, chargé de la bibliothèque et de la documentation
 rue des Vennes 206 - 4020 LIEGE
 tél. : 43 27 24

Monsieur Jean-Marie PARISIS
 Commissaire éditeur, responsable de la revue "CORRESPONDANCE"
 et des relations publiques
 rue Fabry 34 - 4000 LIEGE
 tél: : 52 62 29

Monsieur PIETTE Freddy
 Commissaire des relations publiques
 rue Vaudrée 14 - 4900 ANGLEUR
 tél. : 65 61 83

Monsieur MARECHAL Jacques
 Commissaire, chargé des travaux pratiques et des améliorations de modèles
 rue Ferdinand Nicolay 233 - 4310 ST NICOLAS
 tél. : 27 18 55 ou 27 29 86 - ext. : 262 (journée)

NOS ACTIVITES IMMEDIATES...

 Mercredi 25 avril 1979

Afin de répondre aux souhaits de nombreux membres, et pour un meilleur déroulement des réunions, cette soirée et toutes les suivantes seront subdivisées comme suit :

- 19 h. 30 : accueil et rencontre des membres
- 20 h. : Monsieur VANDERMADE nous présentera un ouvrage ferroviaire. Cette présentation sera suivie par un petit exposé de Monsieur MARECHAL, qui nous montrera quelques locomotives de sa propre fabrication.
- entracte et tombola
- la seconde partie de la réunion sera une sorte de tribune libre où chacun, hors programme, parlera de ses problèmes, ses réalisations ou tout simplement, nous montrera ses nouveaux modèles.

Ainsi, tout le monde pourra suivre attentivement, poser des questions et éventuellement apporter des solutions, des corrections ou tout simplement enrichir son bagage de ferrivopathe.

- la soirée se terminera par un forum pour les discussions entre membres.

Vendredi 18 mai 1979

- 19 h. 30 : accueil et rencontre des membres
- 20 h. ; Monsieur MARECHAL fera un exposé sur la méthode pratique pour la construction de locomotives.
Monsieur PIRON nous parlera du salissage du matériel roulant.
- entracte et tombola
- tribune libre
- forum

BOURSE AUX LOCOS

- | | |
|--|------------|
| - loco vapeur BR 52 à condensateur PIKO 1 | 1.600 F.B. |
| - loco vapeur BR 051 DB FLEISCHMANN N° 4178 | 2.100 F.B. |
| - loco électrique E 117 DB RIVAROSSA N° 1668 | 1.600 F.B. |
| - loco DIESEL V 221 DB FLEISCHMANN N° 4233 | 1.350 F.B. |
| - loco électrique E 110 DB FLEISCHMANN N° 4335 | 1.500 F.B. |

S'adresser à Libsüeur DANIEL PIRON, rue de Poperinghe 84 - 4601 VAUX
SOUS CHEVREMONT

- | | |
|---|------------|
| - loco électrique "CROCODILE" MARKLIN N° 3025 | 8.000 F.B. |
| - loco vapeur O-30 D'B MARKLIN N° RM 800 | 5.000 F.B. |

S'adresser à Monsieur J.M. PARISIS, rue Fabry 34 - 4000 LIEGE

RAIL NEWS

Ci-dessous la composition du train E 219 "TUERN EXPRESS" (OSTENDE-BRUXELLES-LIEGE-AACHEN-KOLN-MANNHEIM-STUTTGART-MUNCHEN-SALZBURG-VILLACH-JESENICE-LJUBIANA-ZAGREB-SPLIT) relevée à LIEGE, le 3 novembre 1978.

Il est possible de composer ce train à l'aide de voitures HO ou N de différentes marques.

OOSTENDE	1:1	HO	N	
	Post-am/B	UIC X DB	ROCO	ARNOLD
HAMBURG	ABüm	UIC X DB	ADE-LILIP.-ROCO-TRIX	
	Büm	UIC X DB	ADE-FL-JOUF-LILIP.-LIMA	ARNOLD-MINITRIX
			MARKLIN-RIV-ROCO	PICCOLO-LIMA-ATLAS
KOLN	ABüm	UIC X DB	ADE-LILIP.-ROCO-TRIX	
	BM	UIC Y JZ		
SPLIT	ABM	UIC Y JZ		
	Düm	UIC X DB	FL-JOUF-LIM -MAR-RIV	ARNOLD-ATLAS-LIMA
			ROCO-TRIX	MINITRIX-PICCOLO
GRAZ	BO	RIC	OBB	
SALZBURG	WALBM33	UIC X DSG	FL-LIMA-MAR-RIV-ROCO	ARNOLD-ATLAS-LIMA
			TRIX	MINITRIX
	BC (RAITOUR)			
		UIC Y SNCB		

Dans l'horaire ferroviaire européen, il est intéressant de noter les noms de certains grands trains baptisés du nom d'hommes célèbres dans le domaine des arts:

- "Albrecht-Durer"	Intercity 180	MUNCHEN-BREMEN	DB
- "Anton-Bruckner"	TS 105	LINZ-GRAZ	OBB
- "Frédéric Chopin"	EX 21/6/203	MOSCOU-VARSOVIE-VIENNE	SZD-PKP-OBB
- "Erasmus"	TEE 16	DEN HAG-MUNCHEN	NS-DB
- "Fridrich Schiller"	Intercity 166	HAMBURG-STUTTGART	DB
- "Heinrich Heine"	Intercity 619	HAMBURG-KOLN-STUTTGART	DB
- "J.J. ROUSSEAU"	EX 229	PARIS GENEVE	SNCF-CFF
- "Johann Strauss"	EX 228	VIENNE-PASSAU-FRANKFURT	OBB/DB
- "MEMLING"	TEE 86	BRUXELLES-PARIS	SNCB-SNCF
- "Molière"	TEE	PARIS-LIEGE-COLOGNE	SNCF-SNCB-DB
- "Mozart"	EX 265	PARIS-STUTTGART-VIENNE	SNCF-BB-OBB
- "Rembrandt"	TEE 10	AMSTERDAM-MUNCHEN	NAS-DB
- "Rubens"	TEE 87	BRUXELLES-PARIS	SNCB-SNCF
- "Van Beethoven"	TEE 23	AMSTERDAM-MUCHEN	NS-DB

SELECTION

Dans cette rubrique, nous prendrons en considération la reproduction à l'échelle HO et N d'un véhicule de traction ou tracté qui est reproduit au moins par 2 constructeurs, pour donner lieu à une comparaison et faire une sélection du meilleur modèle.

Cette rubrique est destinée à tous, du débutant au connaisseur. Le but est d'éclairer (dans les limites de notre possibilité et de nos connaissances) et faciliter certains choix.

Afin que l'examen soit le plus complet et objectif, la rubrique sera complétée par un tableau avec de cotes de 0 à 3 pour chaque poste examiné.

De plus, on s'efforcera de donner des conseils pour l'amélioration des modèles examinés et leur emploi.

Pour ce premier numéro de "CORRESPONDANCE", nous avons sélectionné la voiture lit, type LX de la C.I.W.L., comme vous l'indique la première page.

Le prototype réel

En 1929, la C.I.W.L. fit construire, par deux constructeurs :

- BIRMINGHAM (30 unités numérotées 3466 à 3495)
- AITRE (60 unités numérotées 3496 à 3555)

Ce lot de 90 voitures LX (luxe) était destiné à former des trains de luxe de la C.I.W.L. comme :

- PARIS-MARSEILLE-VENTIMIGLIA, devenu le train bleu
- CALAIS-MEDITERRANEE-EXPRESS
- NORD-EXPRESS (PARIS-BERLIN)
- RIVIERA-EXPRESS (AMSTERDAM-VENTIMIGLIA)
- ORIENT-EXPRESS (PARIS-ISTAMBUL-ATHENES)

Après le 2ème conflit mondial, les trains de prestiges, ayant disparu, les "LX" assurèrent des services souvent isolés dans les trains :

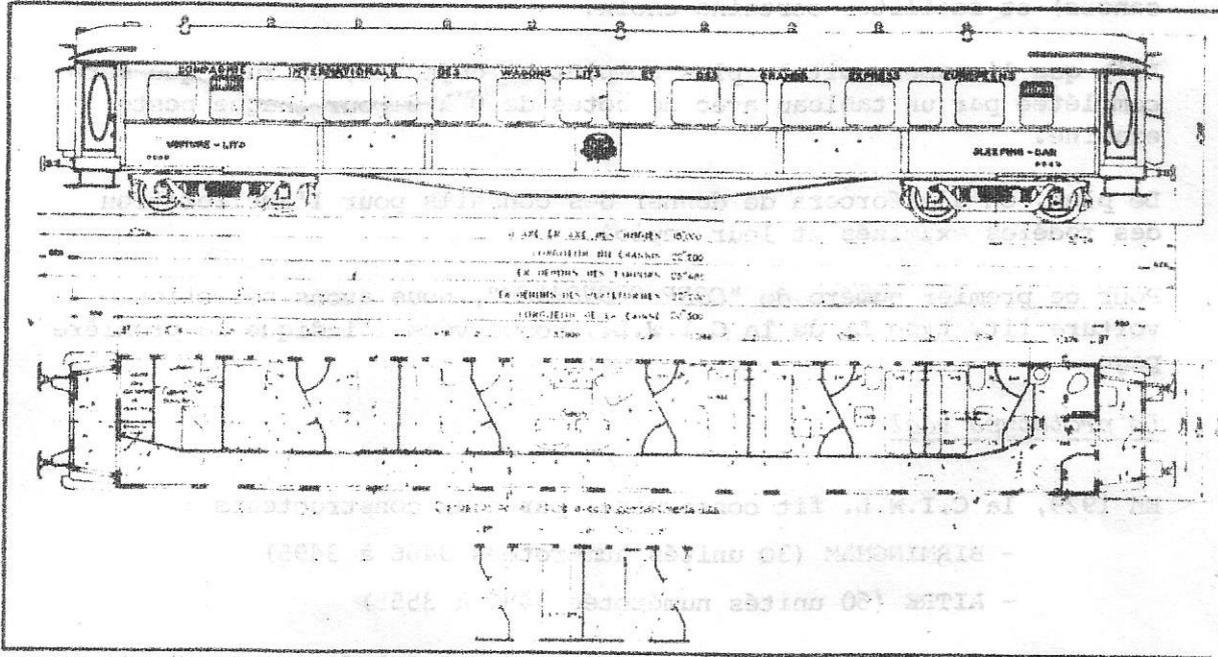
- DIRECT ORIENT (PARIS-ATHENES-ISTANBUL)
- SIMPLON EXPRESS (VENISE-PARIS)
- ARLBERG EXPRESS (VIENNE-INNSBRUCK-PARIS)
- ROME EXPRESS (PARIS-ROME)
- ORIENT EXPRESS (PARIS-VIENNE-BUCAREST)
- TRAIN BLEU (PARIS-MARSEILLE-VINTIMIGLIA)

Au fil du temps, et avec l'apparition d'autres types de wagons-lits, les belles LX ont vu s'amincir leurs services.

De nos jours, il en reste quelques unes garées comme réserve mais on peut continuer à en voir certaines en service régulier dans les pays suivants :

ESPAGNE, PORTUGAL, GRECE ET TURQUIE (notamment dans le TAURUS EXPRESS entre HAYDARPASA et BAGDAD et dans le VANGOLU entre HAYDARPASA et TEHERAN.

Le Bureau Suisse de Voyages INTRAFUG est propriétaire de 7 LX et en a mis en marche pour la mise en marche de trains spéciaux d'agence comme le "NOSTALGIA ORIENT EXPRESS" et le "BALKAN ORIENT EXPRESS"



Les modèles

FRANCE-TRAINS produit depuis 1968, le modèle en HO, en versions KIT et MONTEE.

Dix ans après, RIVAROSSI se lance aussi dans une gamme de voitures C.I.W.L. dont le modèle "LX", destinées surtout aux connaisseurs et collectionneurs. (Le centenaire de la C.I.W.L. aura certainement réveillé l'intérêt).

Le "LX" de FRANCE TRAINS reproduit la voiture n° 3472. C'est une fort belle réalisation mais la technique de moulage a fortement évolué depuis 10 ans.

Bien qu'il s'agisse d'une pièce de grande série, le chef d'oeuvre de RIVAROSSI, laisse rêveur devant tant de finesse et de détails. La voiture reproduite est le n° 3532. Le tableau comparatif donne le détail de l'examen.

TABLEAU COMPARATIF

<u>Caractéristiques</u>	<u>F-T</u>	<u>RIV</u>	<u>NOTES</u>
<u>1) -Caisse</u>			
- longueur	3	3	
- toiture	3	3	
- bas de caisse	3	3	
- extrémité de caisse	3	2	
- moulage et accessoires	3	2	
- portes et fenêtres	3	2	Vitrage non rapporté
- décoration	3	2	
- système de fixation	3	1	l'assemblage caisse/toiture laisse voir de nombreux jours
- inscriptions	3	2	certaines sont absentes et d'autres peu lisibles dans le bas de caisse
- aménagement intérieur	3	2	
<u>2) Boggies</u>			
- dimensions et proportions	3	3	
- détails	3	2	les sabots de freins ne sont pas en face des roues
- teinte	3	3	
- essieux	2	3	bandage trop haut
- attelage	2	3	système de décrochage inversé
- prédisposition prise de courant	3	0	
<u>3) Ensemble voiture</u>			
- poids	2	3	un peu léger
- roulement	3	3	
- stabilité	2	3	
- démontage	3	3	
- comportement sur les appareils de voies	3	3	
- compatibilité avec autres marques	2	3	
- distance entre 2 voitures	2	2	
TOTAL	63	56	
- % d'approche à la fidélité	91	81	
- Année de sortie des modèles	1968	1978	
- Réf. catalogue	302	2567	
- Prix en F.B.	1050	1400	

Elaborations

Modèle de collection statique

- a) démontage des attelages d'origine et application de l'attelage réaliste + conduites pneumatiques, électriques et de chauffage vapeur (M + F , GUNTHER , GERARD, etc...)
- b) remplacement des essieux d'origine par d'autres aux normes NEM (NEMEC) peindre les bandages des roues et les "queues" des boggies (côté boîtes de roulement) en blanc (ou jaune pour ces dernières) en bande unique ou en 2 segments. (Une bonne documentation serait très utile : voir "Chemin de Fer" n°329 ou LVDR n° 1553)
- c) compléter l'aménagement intérieur (peinture) avec l'ajoute de quelques personnages. Ne pas oublier le conducteur C.I.W.L. (PREISER-MERTEN-ROCO)
- d) application des plaques d'itinéraire C.I.W.L. et numéro de voiture (CLAREL)
- e) construction éventuelle d'un simple diorama avec voie alimentée pour éclairer les modèles exposés et les mettre en valeur.

Modèles fonctionnels

- a) selon le système choisi, de la pose et de l'état des voies des réseaux, laisser, changer ou reprofiler les bandages des essieux d'origine.
- b) idem pour les attelages
- c)
- c) et d) comme pour les modèles de collection statique
- e) pour ceux qui possèdent plusieurs modèles et veulent personnaliser leurs voitures, ils peuvent changer un ou 2 chiffres du numéro de la voiture. D'autres voitures peuvent être munies du code de marquage UIC (12 chiffres placés au-dessous de l'écusson, en levant partiellement le filet jaune à l'endroit prévu.

Exemple :

la 3532 avant "restauration" pour sa conservation à l'état d'origine portait le n° 618770-41123-8.

- f) salir, le bas de caisse, les boggies et le toit
- g) augmenter le poids du modèle RIVAROSSO d'environ 50 g. pour garantir un meilleur contact et une stabilité supérieure.

Conclusions

Concernant le choix de "SELECTION" il se porte sur le MODELE RIVAROSSO, son homologue de FRANCE TRAINS se défend bien mais accuse inévitablement un glissement de la gravure.

Le "LX" de RIVAROSSO appartient à la catégorie des modèles qu'on achète une seule fois (il vaut mieux y mettre un peu plus d'argent une seule fois que d'acheter plusieurs versions médiocres, cela vous reviendrait certainement plus cher).

Pour affirmer ces dires, prenons encore deux autres WL de RIVAROSSO qui résistent très bien aux années et au progrès des techniques de moulage, le type "P" modèle âgé d'environ 18 ans (alors que d'autres marques, voir allemandes, dans ce laps de temps ont dû adapter 2 à 3 fois certains types de voitures pour rester à la surface, mais dont l'échelle et le réalisme attendent encore leur apaisement final). Le "MU" avec ses 11 ans tient toujours la comparaison avec les modèles d'actualité, ça c'est du modèle !!!

P. CASINI

Compte rendu de la séance du vendredi 17 janvier 1979 :

Alors que tous les membres baardent par petits groupes, le Président, Monsieur DANIEL PIRON, fait l'appel des membres fondateurs afin qu'ils signent les statuts de l'ASBL pour expédition au Moniteur Belge.

Cette tâche administrative terminée, il nous livre, démonstration à l'appui, le secret du ballast qui constituait un des plus beaux fleurons du circuit qui força l'admiration de tous, en Outremerse, au 15 août dernier.

Le travail à sec, du sable de rivière.

La démonstration est faite in HO. Pour les autres échelles, on choisira ddes autres matériaux. Par exemple : en N, on prendra du sable fin (type sable de mer).

- 1° Tamiser le sable de rivière. On sépare ainsi les gros grains des fins, car les deux interviennent à des moments différents.
- 2° Etendre la colle blanche au pinceau sur la surface à couvrir.
- 3° Poser la voie, puis la maintenir dans sa position définitive à l'aide de petits clous enfoncés faiblement car ils seront enlevés par la suite.
- 4° Etendre les gros grains et laisser sécher. Respecter le temps de séchage de la colle. La voie est alors fixée et on enlève délicatement les clous.
- 5° Etendre les fins grains puis décaler les traverses avec un pinceau ou en tapotant le rail.
- 6° Fixer ces grains en laissant goutter une solution qui se prépare comme suit :

- mélanger deux parties égales d'eau et de colle blanche
- y ajouter un quelconque savon à vaisselle à raison d'une goutte par centilitre de mélange. Celui-ci s'en trouvera plus fluide.
- Après séchage, le reliaj du ballast est achevé.

Si on désire par la suite enlever la voie, il faudra peut-être un marteau et un burin.

D'après Monsieur J.R. LEJEUNE, si les colles sont très diluées, et les graviers pas trop fins, on peut enlever la voie aisément en la mouillant abondamment de détergeant dilué dans l'eau tiède.

Pour les aiguillages, Daniel PIRON, nous conseille de placer les grains fins en première couche et de ne pas en ajouter par la suite.

Maintenant la couleur

Selon qu'il est ou non fraîchement placé, le ballast a une couleur claire; celle de la roche nouvellement concassée, plus ou moins foncée, couleur rouille mêlée de cambouis et de retombées de pollution atmosphérique.

Sur le réseau, l'aspect du ballast pourra varier selon que les voies seront nouvellement posées (ou passées à la boureuse-niveleuse) ou qu'elles traverseront des paysages différents. Sous une témie de chargement de tenders, le ballast aura noirâtre alors que dans une carrière, il aura la teinte de la pierre extraite. En pleine voie, sa teinte sera plus fondée dans une agglomération qu'en campagne.

Avec un petit assortiment de couleurs, par exemple :

- HUMBROL n° 33 (noir mat)
- n° 70 (rouge)
- n° 27 (gris océan-gris moyen)
- n° HF6 (chocolat)
- n° HS216 (rouille)

on obtient déjà une grande variété de teintes possibles.

Attention que lorsque le mélange des couleurs est terminé, il faut y ajouter 50 % de white spirit afin de lui donner la fluidité qui lui permettra de pénétrer jusqu'au fond de l'empierrement.

On étend la couleur sans chercher à éviter les tarverses.

Quand le ballast est sec, on peut peindre les rails avec de la couleur brune non diluée. Avant qu'elle ne sèche, ne pas oublier d'essuyer soigneusement la surface de roulement à l'aide d'un chiffon sec.

Mais avant de vous précipiter sur vos réseaux, FAITES DES ESSAIS.

Chargement d'un wagon tombereau:



bloc polystyrène
ou bloc de bois (quand le wagon est trop léger)
ou carton plié

- 1° Etendre la colle
- 2° Saupoudrer de sable de rivière (ou autres matériaux, par exemple : charbon)
- 3° Peindre si l'on veut modifier la teinte des matériaux de relief ou si l'on voit la couleur du support au travers des grains.

Réalisation d'un herbage

- 1° Lorsque le relief est terminé (polystyrène, papier journal, imprégné de colle à tapisser, etc...)
- 2° Etendre les paillets vertes, par exemple avec un soufflet de jardinier.
- 3° Si après le séchage, le support reste visible, par endroit, au travers des paillettes, on peut y étendre de la gouache très diluée dont la teinte se rapproche de celle des paillettes.

On peut trouver bien d'autres applications de cette technique de décoration. Sa simplicité la rend à la portée de tous. Elle n'est pas onéreuse puisqu'elle met en oeuvre des matériaux que l'on peut trouver dans la nature ou de récupération, ou qui s'acquièrent à faible prix. Elle nécessite qu'un outillage rudimentaire.

Mais n'oubliez jamais que, si l'OBSERVATION est utile dans beaucoup de cas, l'outil le plus précieux du modéliste, c'est l'IMAGINATION.

J.R. LEJEUNE.

Après quelques semaines d'existence l'ALAF s'est lancée dans l'expérience de l'exposition ferroviaire et de la bourse d'échanges.

Nombreux ont été ceux qui ont participé à ces 2 activités, nous les en remercions et nous escomptons qu'ils seront encore plus nombreux à la prochaine activité de ce genre au mois de novembre 1979.

NOUVEAUTES 1979

Un vent favorable nous a apporté avant la clôture de la foire des informations sur les nouveautés présentées à NUREMBERG:

1° FLEISCHMANN

Aucune nouveauté si ce n'est la locomotive électrique BOBO série 120 de la DB.

2° MARKLIN

La grande marque de GOPPINGEN présente en version alternative et en hamo une locomotive à vapeur de type MALET. Cette locomotive a été étudiée en 1943 mais n'a jamais été réalisée.

Les amateurs de matériel suisse seront comblés par la présentation d'une locomotive électrique 1 C 2 de la SBB-CFF.

La BELGIQUE n'est pas oubliée, puisque la locomotive de manoeuvre DIESEL est présentée sous le n° 3149 en livrée actuelle.

En Z, les amateurs pourront acquérir une "CROCODILE".

Les amateurs de la voie 1 pourront compléter la rame de la loco P8 par le fourgon.

3° LILIPUT

La Firme autrichienne présente 4 nouvelles versions de la loco vapeur série 214

4° ROCCO

On nous annonce une BR 01 ancienne à parefumée type WAGNER et type WITTE ainsi qu'une BR 80.

5° HAC

La Firme suisse fait un gros effort cette année puisqu'elle nous présente une imposante locomotive électrique double du BLS, à la fois en version alternative et en continu.

Les amateurs d'autorails seront aussi comblés puisque sous les n° 250 en alternatif et 251 en courant continu, HAG nous présente une automotrice régionale du WM WOHLLEN-MEISTERSCHWANDEN BAHN

6° TRIX

Les amateurs de trains anciens voient leurs vœux exaucés puisque la Firme allemande annonce pour le mois de mars 1979, la nouvelle production de

L'ADLER en TRIX EXPRESS et en TRIX INTERNATIONAL

J.M. PARISIS

REFLEXIONS D'UN MODELISTE

Le développement de l'électricité et de l'électronique est surprenant et nous assistons actuellement à une infiltration rapide de ces techniques dans tous ce qui est modélisme de chemins de fer.

Ce progrès réalisé dans les laboratoires exige une formation de techniciens capables de suivre le développement de toute cette technicité.

Pour nous modélistes, il est nécessaire de se spécialiser pour pouvoir exploiter ce matériel nouveau, parfois révolutionnaire. Ce matériel devenant de plus en plus sophistiqué, il est nécessaire pour nous de faire un effort pour nous informer et nous éduquer.

Afin que chaque membre du club puisse se familiariser dans les meilleures conditions, avec ce matériel; des causeries et informations techniques doivent être organisées au sein de l'ALAF.

Votre savoir, vos découvertes, vos modifications sont toujours les bienvenues, prenez contact avec votre comité afin qu'il puisse organiser des réunions qui seront toujours de plus en plus attrayantes et instructives.

Dans un proche avenir, nous allons inaugurer notre local et aussi un atelier où vous pourrez sous la conduite de membres collaborateurs, vous initier à des travaux sur vos modèles et sur les réseaux.

Je me réjouis d'apprendre, mais je me réjouis encore plus de vous apprendre ce que je sais.

MARECHAL J.

LU DANS LA PRESSE

Nous publions sous cette rubrique des extraits de journaux qui nous paraissent de ^{nature} matière à intéresser les membres de notre Association.

Nous laissons bien sûr au rédacteurs la responsabilité de leurs écrits.

De la "DERNIERE HEURE" du 8 février 1979 :

Le retour de la vapeur

Les chemins de fer britanniques ont, en effet, annoncé, par voie de presse, que la traction à vapeur va assurer à nouveau plusieurs lignes en Cumbria, au Lancashire et au Yorkshire, dans le nord de l'Angleterre, et que le « Flying Scotsman » (l'Écossais volant) va également reprendre du service pour des parcours réguliers et spéciaux.

La décision fait suite à des essais effectués au cours de l'été 1978, qui ont été très réussis.

La traction à vapeur a été éliminée il y a 10 ans sur le réseau britannique, au profit de locomotives diesel et électriques.

De la "DERNIERE HEURE" du 14 février 1979.

Ne sont passées

ses locomotives à vapeur ?

Dans l'émission « La Preuve par Sept » de la R.T.B.F. du samedi 3 février, M. Feron (S.N.C.B.) a notamment dit : « Il reste UNE locomotive à vapeur en Belgique, le type 29.013, toujours en état de marche et qui remorque le dernier train à vapeur belge d'AIR à Denderleeuw le 20-12-1966.

Cette déclaration a fait réagir M. J.C. de Malaret, qui est un spécialiste des chemins de fer, un amoureux de la vapeur et qui est aussi un conducteur d'honneur d'une des lignes touristiques :

« Cette déclaration m'a étonné.

En 1977, la S.N.C.B. possédait encore, EN ETAT, les locomotives types 1, 7, 10, 12 et 18 à voyageurs. Les types 16, 41 et 29 pour services « mixtes », c'est-à-dire voyageurs et marchandises. Le type 53 pour marchandises et marchandises dans les gares et le type ancien 25, qui devait être ouvert dans le sens de la longueur pour bien montrer l'intérieur d'une machine à vapeur.

Il y avait aussi un type 64, ex-P.B. allemande dont l'ignorer la destination étonne.

On parle depuis une éternité d'un « Musée des communications » ou d'un « Musée des transports » à réaliser en Belgique et dans lequel toutes ces locomotives, qui ont leur heure de gloire en Belgique, trouveraient place. TOUTS les pays ont leur « Musée des chemins de fer ». Ils comportent les anciennes plus glorieuses locomotives remises EN ETAT (pas en état de marche, bien sûr ...).

Il y a le (petit) musée de la gare de Bruxelles-Nord avec UNE seule ancienne machine grandeur nature (le Pays de Waza). Il y a le magnifique musée des VICINAUX à Scheepdaal avec de nombreux modèles grandeur nature.

Et on n'aurait pas trouvé une seule gare désaffectée, un seul emplacement pour garder ces vieilles locomotives qui figureraient combien honorablement dans un musée... ? »

R. VANDERMAËDE