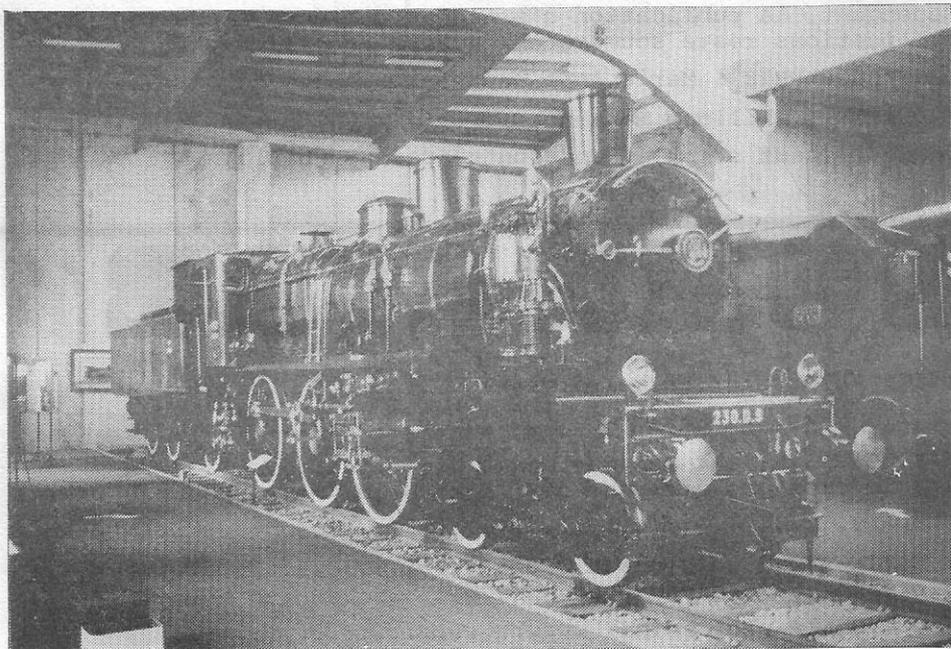


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. Avril - Mai - Juin Numéro 2

1983



**ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER**

Editeur responsable : Philippe Hensen, 3 rue Foidart 4.020 Bressoux.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de Chemin de Fer, Association Sans But Lucratif.

Le numéro : 40 francs - Abonnement (un an, six numéros) : 200 francs
Règlement au compte numéro : 240-0883802-39 de A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat
49 rue Doumier 4.300 Ans. Téléphone : 041/63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à l'éditeur responsable.

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F. - ASBL

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétariat de l'A.L.A.F. asbl

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

DACTYLOGRAPHIE : Marie Anne Menchior - Annette Hembert-Pirnay.

MAQUETTE : Philippe Hensen

PHOTOS (sauf stipulations contraires) : Ghislain Dylst

S O M M A I R E

INEDIT (L'Aqualafien de service).....	4
A.L.A.F NEWS (Péyache)	6
LIRE ET RELIRE (R. van der Made)	7
(Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB)	
AGENDA	9
LE SAVIEZ-VOUS ? (Richard Orban)	11
(Florennes, une gare abandonnée par Dieu et les hommes)	
SELECTION (Paolo Casini)	13
(Rame électrique type E 4010 des O.B.B.)	
NUREMBERG NEWS (Albert Collin)	16
LE COIN DU SPECIALISTE (Jules Vincent)	19
(Le signaleur et la signalisation)	
MON RESEAU ET MOI (Richard Orban)	22
(Le décor - le matériel roulant)	
SI NOUS VOYAGIONS ! (Serge Hembert-Pirnay)	26
(Mulhouse) (texte et photos)	

Chers amis bonjour.

De quoi vous parler ce jour, sinon une fois de plus de notre revue.

Pourquoi ?

Pourquoi pas !!

Notre ami R. van der Made (je vous recommande son article en rubrique LIRE ET RELIRE) s'inquiète. Il se demande si notre revue ne va pas devenir trimestrielle. Et bien non. Elle restera bimestrielle, bien que ce numéro deux couvre les mois d'avril - mai et juin.

Il fallait réajuster les dates de parution. C'est maintenant chose faite.

Evidemment j'ai escamoté un numéro. Mais pas de panique. Nous aurons bien six numéros cette année.

En plus des numéros de juillet - août
septembre - octobre
novembre - décembre

il y aura un numéro super spécial. Son contenu - patience, il y aura des surprises.

Pour le numéro de juillet août, les tiroirs sont une fois de plus vides. La copie manque toujours. Alors à vos plummes.

TRES IMPORTANT: rentrée des copies chez Philippe Hensen 3, rue Foidart 4020 Liège (Bressoux) pour le LUNDI 16 MAI AU PLUS TARD.

A bientôt

Péyache

e
d
i
t
o
r
i
a
l

inedit

A N E P A S M A N Q U E R !

Dans le cadre d'une campagne visant à promouvoir la consommation du poisson de mer, la minque d'Ostende organise plusieurs journées portes ouvertes.

A cette occasion, la SNCB prêtera son concours en organisant une exposition de matériel frigorifique destiné au transport de poisson dans ses installations de la gare d'Ostende.

La D.B. quant à elle présentera en exclusivité pour la Belgique, le célèbre poisson d'argent de Zeppelin (reproduit par MARKLIN sous référence 3077), au retour d'une présentation du même type organisée la semaine précédente à Rotterdam.

Grâce à une dynamique intervention du comité de l'ALAF et surtout à la bonne compréhension des autorités de la gare de Liège-Guillemins, nous avons pu obtenir que le " poisson d'argent " séjourne quelques heures dans la " Cité Ardente ".

C'est ainsi que le vendredi 1/4/83, dès 9 H 30, il sera possible de pouvoir admirer le célèbre autorail de Zeppelin sur le quai n° 6 et jusqu'à 11 H 30 (horaire au déblock du 319 à l'arrivée et du 321 au départ).

Les collectionneurs n'ont pas été oubliés car pour la circonstance la firme de GOPPINGEN a confectionné un coffret spécial, contenant un autorail de livrée jaune, rayé de rouge et de noir avec l'indication française/néerlandaise " Mangez du poisson, c'est la santé ".

../..

Ce coffret pourra être obtenu à l'extrémité du quai n° 6, côté Angleur, au prix de 3.125 FB. (un seul exemplaire par visiteur), dans la limite des disponibilités.

L'accès au quai ne sera admis qu'à la condition de s'être muni d'un ticket de quai, la direction de la gare n'ayant pu admettre de dérogation à cet égard.

Un beau moment ferroviaire en perspective, qu'on se le dise.

A vos appareils photos, à vos tirelires et profitez de l'aubaine !

Le " poisson d'argent " (1) circulera suivant l'horaire suivant :

Départ d'Ostende	:	8 H 26
Arrivée Liège-Guillemins	:	9 H 22
Départ " "	:	11 H 26
Arrivée Verviers-Central	:	11 H 43
Départ " "	:	11 H 53
Welkenraedt (passage)	:	12 H 04
Aachen (passage)	:	12 H 18
Köln Hbf	:	13 H 02

(1) La remorque sera assurée par une type 23 de FBh dont l'attelage aura été modifié pour la circonstance.

L'AQUALAFIEN.

alaf news

Dans l'éditorial de notre numéro de janvier, je disais, ou plutôt j'écrivais: "Mars, mois de l'Assemblée Générale. Renouvellement du Comité. C'est aussi pour vous l'occasion de vous exprimer ..."
Vous l'avez donc fait. Le résultat ? Beaucoup d'idées en gestation et surtout un Comité tout neuf. Faute de temps, la présentation n'en sera que brève.

La voici donc

Albert Collin	Président
Freddy Piette	Vice-Président
Richard Orban	Secrétaire
Serge Hembert Pirnay	Secrétaire Adjoint
Léon Job	Trésorier
Yvan Nihoul	Trésorier Adjoint
Philippe Hensen	Rédacteur en chef et éditeur responsable de notre revue
Alphonse Volders	Adjoint à la rédaction de notre revue.

Puissions nous faire du bon travail TOUS ENSEMBLE car comme je le dis souvent: UN CLUB NE VIT QUE GRACE A SES MEMBRES, donc GRACE A VOUS.

Péyache

a lire et a relire

LES LOCOMOTIVES A VAPEUR DE L'ETAT BELGE A LA S.N.C.B

(1835-1966)

Auteur: A. DAGANT

Editeur: Editions Veys - 8880 Tielt - 499 pages - 945 francs.

Voici, à la disposition des amateurs de locomotives à vapeur belges, un ouvrage d'une grande importance. A ce jour, le principal ouvrage de référence était celui de P. Dambly intitulé "Nos inoubliables vapeurs" qui reste encore un travail tout à fait digne d'intérêt.

L'auteur n'est certainement pas un inconnu des amateurs que nous sommes. Nous avons tous en mémoire sa copieuse étude consacrée à "Cent vingt cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique" parue en 1974 dans le tome 86 du Bulletin de l'Institut archéologique liégeois.

Cette fois, A. Dagant a eu le souci d'approfondir l'étude de nos locomotives en consultant toutes les sources de renseignements encore disponibles. Et ceci nous vaut l'avantage inestimable de bénéficier de l'érudition d'un chercheur scrupuleux.

Le livre débute par une introduction générale consacrée à la classification des locomotives, à leurs numérotations, aux dépôts, aux constructeurs.

Ensuite tous les types, depuis nos premières locomotives en 1835 jusqu'à la fin du règne de la vapeur, sont décrits et illustrés. L'abondance des détails est parfois surprenante. Ne signalons que deux exemples. L'auteur publie (page 44) le prix de revient de la locomotive numéro 148, de 1845, construite par la Société du Renard; le coût des matériaux, dont le détail est donné, s'élève à 16.942,45 francs tandis que la main d'oeuvre, payée à raison de 3 à 7 francs par jour (!), selon la nature du travail fourni, est de 12.932 francs. Ce qui représente un prix de revient total de 29.874,45 francs. Il est vrai qu'il s'agissait alors de francs de bonne qualité !

Deuxième exemple: étudiant le type 35 (page 272), l'auteur rapporte qu'il en fut exécuté deux séries et ne manque pas de faire observer que les roues du bogie de la première série avaient un diamètre de 1067 millimètres alors que les roues porteuses de la seconde série n'avaient que

1066 millimètres. Voilà bien le souci de l'exactitude au millimètre près qui caractérise ce travail.

Le livre rappelle opportunément que les Belges ont contribué de façon particulièrement importante au progrès de la technique ferroviaire. D'une part des hommes comme Egide Walschaerts, Alfred Belpaire et Jean-Baptiste Flamme ont apporté à la conception de la locomotive des idées neuves et durables universellement adoptées.

D'autre part, la Belgique a été une terre d'élection féconde pour les industriels constructeurs de matériel ferroviaire; l'auteur ne relève pas moins de 25 fournisseurs de locomotives et de chaudières parmi lesquels nous saluons au passage les usines liégeoises de Cockerill, Saint-Léonard et La Meuse qui ne furent pas les moins importantes.

Il faut relever que l'auteur a volontairement exclu de sa recherche les locomotives des grandes compagnies reprises par l'Etat Belge, y compris l'important Nord-Belge. Il a également écarté les locomotives dites d'Armistice, livrées à la Belgique par l'Allemagne, à titre de réparation, après la guerre 14-18.

Ces exclusions peuvent se justifier d'une certaine façon, mais il est cependant regrettable que nous manque ainsi une bonne documentation sur un matériel qui a joué un rôle essentiel dans l'histoire de notre chemin de fer. Ceux de ma génération ont encore le souvenir inoubliable, notamment, des types 64, 81 et 97 qui furent de vaillantes et infatigables machines, sans omettre les lourdes 98 qui donnaient toute leur puissance pour pousser jusqu'au sommet du redoutable plan incliné les trains qui quittaient la gare des Guillemins en direction de Bruxelles.

Mais, peut-être, A. DAGANT, lui aussi infatigable, nous prépare-t-il un ouvrage sur ces types qui nous furent si familiers et qu'il serait injuste de négliger après tant de services rendus.

Le livre que nous présentons, il faut le posséder, il faut le lire et le relire. Un reproche doit cependant être fait à l'auteur ou à l'éditeur. Si l'illustration est abondante (elle comporte 503 croquis et photos), elle est trop souvent d'une qualité très faible et parfois même médiocre. Il est dommage qu'un effort n'ait pas été fait pour rendre, à cet égard, le livre plus attrayant.

L'histoire de nos locomotives n'est pas encore épuisée et maints documents restent encore à découvrir. Contribuons dans la mesure de nos moyens à la poursuite de ces recherches et n'hésitons pas à apporter notre petite pierre à la connaissance de nos chères "vapeurs".

R. van der Made

agenda

ACTIVITES ALAFéiennes

Mercredi 6 avril Nuremberg comme si vous y étiez
(projection de diapositives par
Alphonse Volders et Richard Orban)

Samedi 23 avril De 14 heures à 18 heures ...
Vous avez des problèmes avec votre
matériel roulant!! Qu'à cela ne
tienne. Une petite équipe de mem-
bres bénévoles sera à votre
disposition pour résoudre tous ces
problèmes.
Maintenance - Diagnostic - Conseils
Aide technique
Tous cela pour le prix de ?????
Vous ne payez que les éventuelles
pièces d'étachées. C'est donné,
non ?

Mercredi 4 mai "Le dépôt de Rheine et ses dernières
locomotives à vapeur"
(projection de diapositives par
Albert Collin

Mercredi 1er juin Léon Job nous revient pour vous
entretenir de
"Tout ce qu'il faut savoir sur les
LEDs"

Comme toujours, l'activité "réseau" continue le vendredi.

MAIS ATTENTION !!!

Vous n'êtes pas intéressés par l'activité "réseau" ?

Cela n'est rien. Sachez que bientôt d'autres activités vont être
lancées. Donnez nous un petit peu de temps et surtout vous devez
nous communiquer VOS suggestions (glissez les
dans la boîte du même nom qui se trouve au
local, cela nous aidera)

ACTIVITES ALAFéiennes (suite)

A NE PAS OUBLIER

Jacques Maréchal termine actuellement avec un petit groupe de mordus la modification de la locomotive type 81 de la S.N.C.B. (base PIKO).

Si d'autres personnes sont intéressée par cette modification (cinq personnes maximum - ceci afin de faciliter le travail) qu'ils en fassent par à Jacques Maréchal. Une nouvelle session sera organisée.

CALENDRIER DES ACTIVITES DES ASSOCIATIONS MEMBRES DE FEBELRAIL

- AMUTRA Tous les samedis, dimanches et jours fériés à partir de Pâques (3avril), de 14h00 à 18h00:
heures d'ouverture des musées du tramway de SCHEPDAAL (tramways vicinaux) et de EDEGEM (fortV) (tramways anversois)
7 mai: voyage vers Köln et Bonn (D), avec excursions en tram spécial.
- ARBAC 16 avril: visite de l'atelier SNCB traction diesel Kortrijk
23 avril: visite de l'atelier SNCV traction electr. Bruxelles-Midi
- LOCOMOTION Du 2 au 4 avril: voyage vers London, avec visite de la grande exposition de modelisme ferroviaire "International Model Railway Exhibition" à Wembley, et le réseau du chemin de fer miniature du "Sussex Miniature locomotive Society" au parc de Haywards Heath.
- VEBOV 23 avril: excursion en train/bus, avec visite de l'usine de matériel ferroviaire TALBOT à Aachen (D), la gare de triage Aachen West et l'entreprise d'autobus SADAR à La Calamine.

J'espère que vous trouverez dans le présent calendrier de quoi assouvir vos aspirations. A bientôt.

Péyache.

10

10

le saviez-vous ?

FLORENNES, UNE GARE ABANDONNÉE PAR DIEU ET PAR LES HOMMES

Comme certains d'entre vous le savent, je suis grand amateur de randonnées à moto, et je sillonne souvent les routes, et contrées au sud du sillon Sambre et Meuse. Lorsque je passe près d'un site ferroviaire quel qu'il soit, je ne marque jamais de m'y arrêter pour observer et prendre quelques photos.

J'avais eu l'attention attirée sur Florennes par une projection de diapositives faite par WCUTERS JANSSENS lors d'une assemblée de Febelrail à Malines en mars 82, et je m'étais promis d'aller jeter un coup d'oeil. Et par un beau samedi du mois de mai, je m'y suis rendu en compagnie de mon ami Toussaint VITEUX.

Florennes, du temps de sa splendeur devait être une gare relativement importante. En effet, cette gare était à l'intersection de 4 lignes, dont deux au départ de Florennes :

- Ligne 135 Florennes - Morialmé - Walcourt
- Ligne 136 Florennes - St Lambert - Walcourt
- Ligne 136 A Senzeilles - Florennes - Ermeton/S/Biert
- Ligne 138 Givet - Florennes - Châtelineau

Il y avait au moins 6 voies à quai accessibles par un passage souterrain (qui existe encore). On peut encore y voir un pont tournant avec une rotonde (Eh oui!) une lampisterie, un château d'eau, un poste d'aiguillage dans lequel se trouve toujours les leviers de commande.

Mais de tout cela, la nature a repris ses droits, tout est envahi par les herbes folles et les arbres. C'est à peine si l'on voit encore les voies. Sur l'un des quais, on peut encore admirer les "Vestiges" d'un manche à eau qui jadis les locomotives assoiffées venaient s'abreuver.

A l'une des extrémités de la gare, le pont tournant figé par la rouille, et envahi par les herbes folles semble avoir attendu avec désespoir l'arrivée d'une loco pour lui permettre d'aller se reposer dans une des stalles de la rotonde, qui maintenant ô ironie, sert de dépôt pour des camions, camions qui ont petit à petit tué le chemin de fer. A proximité se trouve la lampisterie où durent s'affairer les hommes pour qui les machines à vapeur étaient un peu comme des êtres vivants...

..//..

A l'autre extrémité un poste d'aiguillage, fièrement dressé semble monter de garde devant l'entrée du faisceau. Toutes les vitres sont brisées, et la porte colmatée au moyen de planches tente d'interdire l'accès à Dieu sait qui. Les leviers de commande, ayant l'air d'attendre une poigne vigoureuse pour les actionner sont bloqués par la poussière du temps. Sous le plancher les poulies de renvoi des tringleries de commande où pendent lamentablement des morceaux de câbles sectionnés avec précipitation. Ci et là, des traverses verrouillées ont été empilées dans l'attente d'un éventuel enlèvement qui n'est jamais venu ...

Le bâtiment principal de la gare, imposant par ses dimensions, est pitoyable à contempler ; plus une seule vitre n'est entière, comme soufflée par une explosion. Extérieurement, le bâtiment est intact, la toiture aussi. A l'intérieur, le sol est jonché de débris de verre, de briquillons, et de papiers administratifs de la SNCB. Une gare très traditionnelle, avec ses guichets, bagages, salle d'attente, buvette, hall d'entrée, et tout cela de dimensions respectables. Le tout évidemment dans un état d'abandon total.

La halle à marchandises a été rasée, et à son emplacement on a construit un parking pour autobus.

Il faut dire que les hommes sont impitoyables envers les choses qui leur ont rendu beaucoup de service.

Une gare comme Florennes qui à ses heures a connu un trafic important a été abandonnée avec précipitation. Dirait-on sans arrière pensée " On en a plus besoin, on l'abandonne un point c'est tout ". Triste mentalité - triste réalité, n'empêche les choses sont ce qu'elles sont. On ne peut pas changer le passé, seule la rentabilité compte.

Il m'arrive souvent de penser à ce passé du chemin de fer avec une certaine amertume, un certain regret, surtout quand j'entends parler ceux qui ont encore connu la vapeur à son apogée et même à son déclin. Enfin !.....

Richard ORBAN.

selection...

RAME ELECTRIQUE TYPE E 4010 DES O.B.B.

La rame électrique du type E 4010 est communément connue sous le nom de " TRANSALPIN " et cela parce que la rame a assuré pendant des années la relation rapide 1re/2ème Cl. entre Wien et Zurich/Basel nommée " TRANSALPIN ".

Aujourd'hui une rame tractée composée de matériel autrichien type UIV Z (EUROFI-MA) remplace l'E 4010 sur la même relation. Construites en 25 exemplaires entre 1965 et 1977 les rames composées de 6 à 8 éléments. Ceci vaut la peine de souligner la particularité et la conception originale des E 4010.

En effet, il ne s'agit pas d'une automotrice indéformable, car l'on peut à volonté ajouter ou enlever des voitures, mais il ne s'agit pas non plus d'un train traditionnel car l'élément moteur est une véritable locomotive mais avec une seule cabine, de forme et de livrée identiques au reste du train. L'autre extrémité comporte un bourrelet et une porte d'intercommunication tout comme une voiture ordinaire de la même rame. Pour cela une voiture pilote est nécessaire (immatriculée 6010) pour avoir la réversibilité.

La rame dans l'ensemble a un aspect agréable à l'oeil et les couleurs de sa livrée s'harmonisent très bien sans être vives. Une jolie livrée fait beaucoup même en réalité.

La composition normale du type comprend :

- 1) Élément moteur E 4010 - (16 m)
- 2) Voiture 2è Cl. à couloir central 7010.100 - (26,4 m)
- 3) Voiture 2è Cl. à compartiments 7110.100 - (26,4 m)
- 4) Voiture-restaurant 7310-100 - (26,4 m)
- 5) Voiture mixte 1re/2è Cl. à compartiments 7110.100 - (26,4 m)
- 6) Voiture mixte pilote/fourgon/1re classe à couloir central 6010 (26,4 m)

Toutefois elle peut être ramenée au minimum de 5 éléments (sans la mixte 1re/2è Cl.) mais aussi aller jusqu'à 8 éléments. Cela ne se fait pas en atelier, mais comme toutes autres variations de composition, au faisceau voyageurs.

Il n'est pas exclu de voir des trains (TS = TRIEBSCHEINELLZUGES = trains automoteurs rapides) composés de deux jeux de E 4010.

D'une puissance de 2480 Kw et une vitesse de 150 Km/h ces rames assurent un service de qualité sur des relations intervilles. Autrefois elles assuraient des

interpénétrations vers la Suisse avec le TRANSALPIN et vers

l'Allemagne avec le JOHAN STRAUSS (Wien-Frankfur) et le ROSENKAVALLIER (Wien-Munchen), mais aujourd'hui elles n'effectuent plus qu'un service exclusivement intérieur.

Voici quelques unes des relations assurées par E 4010 :

- 1) EX 166/7 MONTFORT Wien-Salzburg
- 2) EX 114/5 HOENSALZBURG Salzburg-Graz
- 3) EX 110/1 ENNTAL Graz-Innsbruck
- 4) EX 191/2 BUNDESLANDER Linz-Wien.

LES MODELES.

Le premier a s'apercevoir de cette jolie rame a été une firme autrichienne KLEINBAHN en 1977, c'est normal ! Bien gravée, bien décorée, dans l'ensemble bien rendue mais, mais ...

Si l'on regarde dans l'ensemble les véhicules s'harmonisent très bien et l'effet est assuré mais si l'on regarde aux dimensions d'une voiture, on a bel et bien " comprimé " le modèle de 8 cm (!?)

Pour mieux vous montrer l'effet, imaginez la récente Br 43 de ROCO 8 cm plus courte, ce qui se traduirait par des roues de diamètre plus petit, l'entraxe plus serré, chaudière et cabine plus courtes et le tender n'en parlons pas. J'imagine le hurlement de ceux qui trouvent cela normal pour le parc voyageurs. Où est-elle la logique ? ou l'on raccourcit tout ou rien allons, ne soyons pas ni opportuniste, ni égoïste, après une loco vapeur (celle-la à l'échelle et gare à qui y touche) pour ce qui se trouve derrière c'est le DESERT ... du moment que cela rassemble à un train. C'est malheureusement ce que l'on entend dire trop souvent chez nous (mais pas en Allemagne, ni en Amérique, ni en Angleterre) car il y en a beaucoup qui hélas ne sont pas encore murs, la vérité même si elle n'est pas agréable, il faut la dire. Elle servira certainement à donner à réfléchir. Bref le " super-pressage " du modèle est le défaut majeur suivi d'un certain manque de poids des voitures.

En outre on se trouve devant l'impossibilité d'ouvrir les mêmes voitures (excepté la loco). Une note favorable est par contre le bon fonctionnement du modèle qui dépasse certaines autres marques très connues. Le rapport qualité prix est aussi excellent et cela est dû, il faut le dire par l'absence d'intermédiaires parasites qui n'apportent rien aux modélistes, mais qui alourdisent sensiblement le prix ! KLEINBAHN vend dans ses magasins ou par correspondance.

LIMA

La maison de Vicenza sort presque simultanément la même rame, c'était en 78. Ici les voitures se situent entre l'échelle exacte et les dimensions de KLEINBAHN, (pour contenter tout le monde). La rame E 4010 de LIMA n'est malheureusement pas complète car il manque la voiture mixte 1re/2è classe.

De plus même si la livrée et les inscriptions sont assez fidèles et bien rendues, l'ensemble de la rame ne restitue pas un effet réaliste à cause de différents facteurs comme par exemple la distance désagréable entre éléments, les essieux chromés, des pantos-jouet, et cette allure de " haute sur pattes " qui n'est guère agréable à l'oeil surtout si a côté de soi on a la photo du prototype réel.

Bref c'est du LIMA entre l'ancienne et la nouvelle production. Par rapport à la rame concurrente le rapport qualité/prix n'est pas des meilleurs, je dirais même médiocre.

CONCLUSION

La perfection n'est pas de ce monde dira-t-on, mais au moins si l'on essayait de s'y rapprocher !

Nous avons deux rames avec des grands défauts et même sans avoir la présomption d'atteindre cette perfection, on pourrait faire beaucoup, beaucoup mieux, si seulement on le voulait !

Si vous n'êtes pas spécialement attirés par l'E 4010 attendez quelques années on fera mieux ou l'on reverra certainement le moule.

En attendant, pour la même somme il y a tant d'autres choses sur le marché plus jolies et surtout plus conformes.

Paolo CASINI.

nuremberg

news

LOCOMOTIVES

VOITURES

WAGONS

M A R K L I N

=====

Vapeur DB BR 85	Voitures métal. DB réver-	1 fermé Gr 20 " Kassel "
Electrique DB BR 152	sibles	1 tombereau SNCF (E301)
Elèctrique SBB Ae 3/6 ^{II}	1 AB Réf. 4158	1 tombereau NS (nouvelle
Electrique NS 1100	1 B Réf. 4159	livrée)
Electrique DB BR 103	1 BD révers. Réf. 4160	1 frigo (Capri-Sonne)
Diesel BR 260 (bleu/bei-	1 WR IC DB	1 frigo (Appolinaris)
ge)	1 A SBB (Eurofima)	
Diesel SNCF Y 50100	1 A NS (ie)	
Diesel privé TGOJ		
1 coffret Airport Express avec loco électr. 111 105-3 (nouveau numéro)		
+ 3 voitures (3 numéros différents)		

R O C O

=====

Vap. DB Br 57 IV*	1re cl. OBB (vert) IV*	Gas DR II*
Vap. DR Br 44 I*	1re cl. OBB (rouge) IV*	Trémie DR II*
Vap. DR Br 01 I*	1re cl. SBR (nouveau si-	Tombereau DR II*
Vap. DB Br 93 II*	gle I*	Idem serre-frein II*
Autor. dies. VT 601 II*	2ème cl " " "	Transport d'animaux SNCF
Diesel Kōf (III) 332 I(84)*	gle I*	III*
Electr. OBB 1110 vert II*	BD réversible DB I/84*	Fermé DSB/CFL/FS I*
Electr. OBB 1110 rouge II*	WLDB I*	Fads III*
Electr. SBB Re 4/4 ^{IV} 10101	Tegernsee (bleu) I*	Silo SBB IV
III*	Tegernsee (bleu/blanc)	
	I*	

I*- II*- III*- IV*- V* = Trimestre de sortie

16

../..

16

Electr. SBB Re 4/4^{IV} 101103 Prusiennes sans guérite de serré-frein II*
 Electr. SNCF BB 300 I* Prusiennes avec serre-frein SNCF II*
 Electr. SNCF BB 7326 IV* Idem OBB
 Electr. SNCF BB 22237 IV* Boîtes à tonnerre OBB II*
 Electr. SNCF BB 15046 IV* Ostwagen SNCF III*

**

** Au cours du IIIème trimestre de 1983, Roco produira les voitures Eurofima à l'échelle exacte du 1/84ème.
 1re classe (OBB, DB, SBB, FS, SNCB, SNCF-orange, SNCF-Corail)
 2ème classe (OBB,FS,SNCB)

F L E I S C H M A N N

Vap. DR 89 70-77	Fourgon Pwi 29 ⁸	Interfrigo
Vap. DR 94 5-17	Voiture postale DR	Frigo " Kronen "
Vap. DB 65	WL TEN DB	G 10 DR
Diesel DB 218 ⁴	Voiture postale DB	Vh 04 DR
Electr. DB 103		

T R I X

Vap. BR 38 ⁴	Voiture postale Bavaroise	Fermé " MAN "
Autorail VT 62.904		Fermé " Hacker-Bräu "
		Citerne
		Tous les 3 des anciens chemins de fer bavarois.
		Tombereau particulier de la Rhur.

R I V A R O S S I

Vap. Gr A 691026 (FS)	WL (CIWL) blanc	3 Gabs différents
Diesel D 234 300 3 (FS)		2 Eos "
V 216 (DB)		
Electr. E 444002 1re série (FS)		

17

17

Electr. E 645002 1re série (FS)

Vapeur 2-8-2 Mikado 3385 Gn

Vapeur 2-8-2 Mikado 3380 Gn

H A G

=====

Re 4/4 I n° 10001 (8 grilles latérales)
cc réf. 226
ca réf. 225

L I M A

=====

Vap. BR 10 (DB)

Autom. VT 430 (sept 83)

Autom. DMV MR de la DSB

Electr. CC 6500 SNCF

E 663 FS

E 10 DB

E 646 FS

Diesel Y 8000 SNCF

D 445 FS

D 445 FS (nouv. livrée)

Rame réversible avec voiture pilote (nouvelle livrée)

Gahss SNCF

Tadgs 959 DB

Voiture pilote (Corail) SNCF

Bâché articulé à 3 essieux

L I L I P U T

=====

Badoise IV h (2 C1)

+ versions différentes DR et DB

T 9 des Ch. de fer Prussiens

T 9 Nord-Français

2ème cl. SBB

WR SBB

Versions coloriés du Wiesbaden-Langenschwalbrech (chemins de fer prussiens)

Idem période II de la DRG

Smmps SBB

B E M O (VOIE ETROITE)

=====

Tracteur Te 2/2 (71-73) RhB (4926) Fo

Tracteur Tm 2/2 (56-57) RhB

2ème cl. RhB (211,7 mm) vert Ves RhB (transport de ciment.)

Idem rouge

2ème cl. Fo (195,1 mm)

1re cl. Fo (195,1 mm)

18

A. COLLIN.

18

LE COIN DU specialiste

LE SIGNALÉUR ET LA SIGNALISATION

Chers amis bonjour, pour le plaisir de notre secrétaire qui n'a plus rien à se mettre sous le clavier, et pour éclairer la curiosité de beaucoup d'entre nous ; j'ai rédigé ce texte. Je peux vous parler d'un signaleur C venant de réussir son " train-école de signalisation " autrement dit : candidat à un poste de signaleur A. Je vous expliquerai ultérieurement les différences entre signaleur C, B ou A et en quoi consiste le " train-école ".

Il est vrai que les signaleurs sont très peu connus du public, et cela parce qu'ils ne sont pas en relation directe avec celui-ci. Les machinistes, nous savons qu'ils existent, il en faut dans les locomotives. Les gardes pour contrôler les tickets, nous les connaissons, ainsi que le personnel des guichets, les agents d'accueil, les porteurs de bagages, les poseurs de voie, les mécaniciens dans les remises, les électriciens, les chefs de gare, les gardes-barrière et j'en passe. Les signaleurs ne sont pas souvent visibles je vais vous expliquer en quoi consiste leur travail. Que ce soit à la SNCB, à la D.B., SNCF ou n'importe où, ils sont tous les mêmes.

Les signaleurs sont assis ou debouts (mais jamais couchés) devant un pupitre de commande, appelé communément " Bâti ". Dans les plus anciens postes de signalisation, le bâti est composé d'une série de leviers les uns à côté des autres, ce sont des postes à manoeuvre mécanique, des tringles, des chaînes, ou des câbles d'acier relient directement les leviers du bâti aux appareils en campagne, par l'intermédiaire de poulies et de contre-poids. Il existe deux sortes de bâtis mécaniques ; le saxby et le Siemens.

Le block 16 de Montzen a un bâti saxby composé de plus de 75 leviers. Leviers qui servent à la commande des aiguillages, des anciens signaux à palettes, à l'enclenchement d'itinéraires et à la sélection de petits ou grands mouvements. Dans un deuxième type de poste moins ancien, le bâti est plus restreint, les commandes plus groupées, les leviers sont remplacés par des manettes, celles-ci servent de commutateurs les chaînes et câbles ont disparu, les appareils en campagne sont pourvus de moteurs électriques. Ces postes sont dit : à manoeuvre électro-mécanique. Le troisième poste, plus récent, est le poste Tout-relais. Les leviers et manettes sont remplacés par des petits boutons poussoirs, et sont en deux points importants différents des autres.

..//..

- 1) La commande est indirecte, l'actionnement du poussoir enclenche des relais, ceux-ci font le reste
- 2) Dans les postes précédents pour tracer un itinéraire, par exemple X Y si cet itinéraire comportait 20 aiguillages, le signaleur pourrait être amené à manoeuvrer 20 leviers ou manettes et cela sans bavures, dans le poste tout-relais, il n'y a plus de commandes individuelles d'appareils, les poussoirs correspondent à des itinéraires, le simple actionnement du poussoir X Y permet de placer les 20 aiguillages en position exigée. Un autre poussoir enclenche l'itinéraire en ouvrant le ou les signaux correspondants.

Au-dessus de son bâti le signaleur a un T.C.O. (tableau de contrôle optique) qui lui donne toutes les informations relatives : à l'occupation des circuits de voie, à la position fermée ou ouverte des signaux, à la position des aiguillages, ainsi que différents contrôles de certains dispositifs ou appareils. Les signaleurs ont aussi besoin pour travailler, d'appareils téléphoniques, ou de block (le mot block qui revient souvent est relatif au terme Block-System, dont fait allusion aussi notre ami André SAENEN dans la revue précédente à propos de notre réseau, au chapitre 5. Dans un prochain article je vous parlerai du principe du Block-System et de ses différentes applications).

Maintenant que je vous ai situé et placé le signaleur à son poste, je vais vous expliquer ce qu'est son travail. Primo : il doit assurer la continuité des mouvements. Exemple : l'international 429, dénommé SAPHYR quitte Ostende à 16 H 49, arrive à Moscou presque 48 heures plus tard c'est-à-dire à 15 H 03. A Moscou comme partout où l'arrêt est prévu, son horaire doit être respecté. Il en est de même pour les autres catégories de trains y compris les omnibus. Dans sa locomotive le machiniste ne peut que démarrer, accélérer, freiner ou arrêter son train. Devant lui, il doit trouver une voie libre et tracée. Secundo : le signaleur doit assurer la protection, la sécurité de tous les parcours. Tercio : il doit interdire des mouvements en sens inverse et empêcher deux trains de se rattraper sur une même voie. Et pour terminer, il doit aussi donner aux conducteurs les informations qui leurs sont nécessaires. Il est évident que tout conducteur doit une obéissance immédiate et passive aux indications données par les signaux. Les trains ne circulent pas n'importe comment, ils sont annoncés et identifiés par les signaleurs à chaque poste de block, sur tout le parcours du train.

Tous les signaleurs n'ont pas les mêmes responsabilités, un signaleur C n'a pas autant de responsabilités qu'un signaleur A. Un signaleur C travaille dans un poste de signalisation encadré par un ou plusieurs postes de block desservis par des signaleurs A. Les postes sont généralement situés en gare, aux extrémités de faisceaux de voies de réception de trains de marchandises et aux entrées des remises. Ils n'interviennent pas dans le trafic de trains de voyageurs. La catégorie des signaleurs B tente de disparaître en se confondant avec celle des signaleurs A.

Pour être signaleur C il faut réussir un examen conventionnel : français et mathématiques. Passer une visite médicale et des tests qui mettront à l'épreuve les réflexes et la mémoire du candidat.

Il fera son initiation dans un poste de signalisation, et là, il devra après une vingtaine de jours être reconnu apte ou inapte à travailler seul. Dans le cas où il est reconnu inapte, il quitte la SNCB, ou retourne à ses fonctions antérieures. Dans l'autre cas, il sera appelé à suivre le " Train-école de signalisation ".

Le train-école dure deux mois consécutifs, les cours sont donnés tous les jours à Bruxelles. Chaque semaine, il y a des exercices et interrogations, il se termine le 40ème jour par un examen orale pratique. Cet examen consiste en trois exercices, chacun dans un des trois types de postes existants. Les exercices consistent à faire face à toutes sortes de dérangements malgré lesquels, le candidat doit assurer la continuité et la protection du parcours. Des dérangements en cabine on peut en dénombrer beaucoup : dérangement à la manoeuvre des aiguillages ou à leur contrôle, aux signaux, quand on ne sait plus les ouvrir ou les fermer, aux contacts de rails, aux rails isolés, aux circuits de voie, aux itinéraires, aux passages à niveau, aux appareils de block ou téléphoniques. A chaque dérangement, existent une ou plusieurs mesures particulières à appliquer. L'oubli d'une de ces mesures à l'examen final du " Train-école " peut entraîner l'échec. Dans la réalité, cet oubli peut avoir des conséquences très lourdes. Après le Train-école le signaleur retourne à son poste de C et attend la première place de A libre. Là il sera de nouveau en pilotage, en initiation, et devra être reconnu apte. Au block 45 des Guillemins il y a six bâtis différents, le jeune signaleur devra être piloté et reconnu aux 6 bâtis.

Maintenant vous savez plus ou moins ce que sont les signaleurs. Une prochaine fois je vous parlerai du Block-System, moyen par lequel, les signaleurs assurent leur responsabilité et la sécurité des voyageurs et marchandises sur rails.

Jules VINCENT.

° mon reseau... et moi

MON RESEAU ET MOI - Cinquième Partie

LE DECOR

Dans la deuxième partie de mon article, je vous ai expliqué les grandes lignes du décor. Cette fois, je vais entrer dans les détails de sa construction en vous révélant certaines techniques employées.

LES MONTAGNES.

Celles-ci sont constituées par une infrastructure en treillis métallique sur lequel j'ai disposé du papier gris. Cela sert de support à la pâte en papier mâché. Pour faire celle-ci il faut procéder comme suit : déchirer des journaux en morceaux les plus petits possibles, les mettre tremper quelques jours dans de l'eau, afin de faciliter la décomposition. On peut accélérer le processus en ajoutant de la soude caustique, attention ça brûle ! Vous pouvez aussi déchiqueter les morceaux au moyen d'un malaxeur monté sur une foreuse (une sorte de " MIXSOUP " en quelques sortes). Lorsque votre papier a la texture qui vous convient, rincez-le (si vous employez de la soude caustique) puis essorez-le pour éliminer l'excédent d'eau. Mélangez cette pâte avec de la colle blanche ou de la colle à tapisser et appliquez-la sur l'infrastructure en lui donnant la forme que vous voulez. Vous avez le temps, cela met environ 3 semaines pour sécher. Lorsque c'est bien sec, on passe à la peinture.

Pour ma part, j'ai employé des couleurs HUMBROL. Quelques variantes de gris, de brun, de blanc, de vert, de l'ocre. Le truc, c'est de mélanger les couleurs au moment de les appliquer, afin de ne pas voir de transition sur les rochers. De toute façon, faites confiance à votre imagination ou à votre sens artistique. Il ne vous reste plus que garnir avec des flocages, des arbres, etc...

LES PETITS RELIEFS.

Ce que j'appelle petits reliefs, ce sont les " bosses et les fosses " du réseau. Partons du principe que les terrains ne sont jamais parfaitement plats, il suffit d'observer la nature. Ça et là on peut voir des monticules et des dépressions, tout cela met de la vie à votre paysage.

Pour faire les monticules, je me sert de " frigolite " que je découpe aux dimensions voulues, de la colle, et je colle par-dessus un sable jaune fin pour imiter la terre. Celui-ci sera peint avec des peintures latex gris, noir, brun, etc... ainsi dans les endroits qui ne seront pas couverts par le flocage, on verra apparaître la " terre ". On procède de la même manière pour les dépressions de terrains.

LE FLOCAGE.

Pour imiter les herbages je me sert de fibres de polyester colorées (Bush, Kibri, etc...) et de flocage " Woodland Scewics " importé des U.S.A. c'est ce qu'on fait de mieux actuellement sur le marché. Il est important de bien mélanger les teintes pour rompre l'uniformité et éviter ainsi les " pelouses ".

Si vous représentez des " terrains vagues " vous pouvez ajouter cà et là des buissons en mousse d'Islande, du flocage en mousse ordinaire ou des flocages " Woodland Scewics. Veillez à ne pas mettre de trop gros morceaux.

En règle générale, pour bien faire du décor, il faut observer la nature, le terrain, afin de pouvoir le reproduire. Je ne peux pas ici écrire tout ce qui concerne le décor, cela serait fastidieux. Vous pourrez voir comment on procède lorsque nous ferons le décor du réseau du club.

LE MATERIEL ROULANT

En 1979, j'ai décidé de ne faire que de l'Allemand, solution de facilité me direz-vous ? Certes, j'aime l'esthétique du matériel allemand et il faut reconnaître que le choix est très vaste. Comme je l'ai déjà dit, l'époque se situe de 1930 à nos jours, ce qui me permet de posséder la plupart des locos vapeurs (mes préférées) ; j'ai aussi quelques diesels ainsi que des électriques (voir liste).

Du point de vue fonctionnement, je dois avouer que les locos qui me donnent le plus de satisfaction sont les Roco et les Fleischmann. Elles ont une bonne force de traction et sont assez fiables. Les Jouef ne roulent pas mal, mais sont nettement moins puissantes, idem pour Lima. En ce qui concerne les Liliput, je trouve qu'elles supportent mal l'effort (elles chauffent) mais dans l'ensemble ça va. J'ai eu des Rivarossi et je m'en suis débarrassé elles roulent trop vite et sont peu puissantes. Je ne possède pas de locos Hamo, mais leur problème réside en leur forte consommation de courant ; par contre elles sont très puissantes.

En ce qui concerne le matériel remorqué, je n'entrerai pas dans les détails. Je possède environ 250 voitures et wagons. Tout le matériel cité : locos et wagons se trouvent en permanence sur le réseau et de ce fait est donc en service.

../..

VAPEURS		DIESELS			ELECTRIQUES		
Type	Marque	Type	Couleur	Marque	Type	Couleur	Marque
BR 64	Fleischmn.	BR 260	Bleu/ ivoire	Fleischmn.	BR 103	Ivoire/ rouge	Fleischmn.
BR 94	"	BR 260	Rouge	Märklin	BR 103	Ivoire/ rouge	Roco
BR 80	"	BR 215	Rouge	Roco	BR 110	Bleu	"
BR 38	"	BR 215	Rouge/ ivoire	Roco	BR 110	Ivoire/ bleu océ- an	"
BR 55	"	BR 211	Rouge	Fleischmn.	BR 110	"	"
BR 55	"	BR 212	"	"	BR 140	"	"
BR 01	"				BR 181	"	"
BR 050	"				BR 181	Bleu	"
BR 95	Liliput				BR 144	Vert	"
BR 44	Jouef				BR 144 ⁵	"	"
BR 23	Roco				BR 191	"	"
BR 93	"				BR 160	Rouge	"
BR 43	"				BR 151	Vert	Fleischmn.
BR 80	"				BR 111	Gris/ orange	Roco
					BR 1189	Vert (OBB)	"
					BR 169	Bleu/ blanc	Fleischmn.

1 rame automotrice ET 420 ROCO

1 rame automotrice ET 403 de LIMA (version DB)

Cette situation est valable au 1/3/1983.

Voilà, j'espère vous avoir donné pendant cette série d'articles ce que mon réseau représente pour moi et je souhaite que ces articles feront des petits, c-à-d que vous aussi décrierez votre réseau et la passion du chemin de fer qui vous anime.

F I N

Richard ORBAN.

24

24

si nous voyagions

MULHOUSE

MULHOUSE

MULHOUSE

La città del amore.

Attention Mesdames, cette cité n'est point dangereuse.

Le Musée Français du Chemin de fer.

Pour qui ?

Pour tous, petits, grands, même pour ceux qui ne font pas de modélisme.

Le Musée Français du chemin de fer se situe

2, rue Alfred de Glehn

68200 MULHOUSE

Tél (89) 42.25.67

Je ne connais pas Mulhouse ! Et les oignons alors ?

- A partir de Mulhouse en voiture, vous n'aurez aucune difficulté pour y arriver, suivez les plaques. Il y a un parking.

- Par le chemin de fer.

Veuillez sortir de la gare S.V.P. Dirigez-vous vers la tour de l'Europe.

Qu'est ce que cela ? C'est une tour, comme le nom vous le dit, avec un restaurant tournant qui se trouve à 100 m de haut. Je vous le conseille pour la vue, un tour complet en 72 minutes, par beau temps cela vaut la peine d'être vu. Le restaurant fait partie de la chaîne SWISSAIR. Ben alors les Suisses, qu'est ce qu'on doit laisser. Pas du tout pour 2 personnes : environ 140 FF. tout compris.

Où en étais-je ?

25

../..

25

Sortez de la gare, prenez devant vous la rue du Maréchal Foch, (dans cette rue vous avez l'office du tourisme) la place de la République, la rue du Sauvage et vous arrivez à la porte Jeune. L'arrêt de bus se situe près de la tour, veuillez traverser en sous-sol S.V.P. Puis prenez le bus n° 1.

Vous demandez le Musée du Chemin de fer.

Vous arrivez comme un prince en face du Musée, 19 minutes plus tard.

Si par malheur vous prenez le bus n° 2, et que vous demandez le musée tout court et bien vous irez au musée des voitures en 7 minutes, elles roulent aussi.

Le musée est ouvert dans son site définitif depuis juin 1976. Nous y trouvons un vaste hall abritant 870 m de voie répartie en 6 files parallèles sur lesquelles sont disposés :

- 24 locomotives à vapeur
- 2 locomotives électriques
- 5 diesels
- 16 voitures et wagons divers

POUR MEMOIRE

Le musée est ouvert tous les jours, sans interruption de 10 H à 17 H.

Il est fermé le 1er janvier et les 25 et 26 décembre de chaque année.

Une cafétéria est à votre disposition tous les jours mais fermeture hebdomadaire le lundi. Sur commande possibilité de repas de groupes.

Pour les morçus de la photo, il faut absolument un grand angle, car il manque de recul et un flash.

Pour les cameramans sans lampe il est impossible de faire quelque chose.

B O N A P P E T I T, ne vous cassez pas les dents devant de telles beautés.

Serge HEMBERT-PIRNAY.

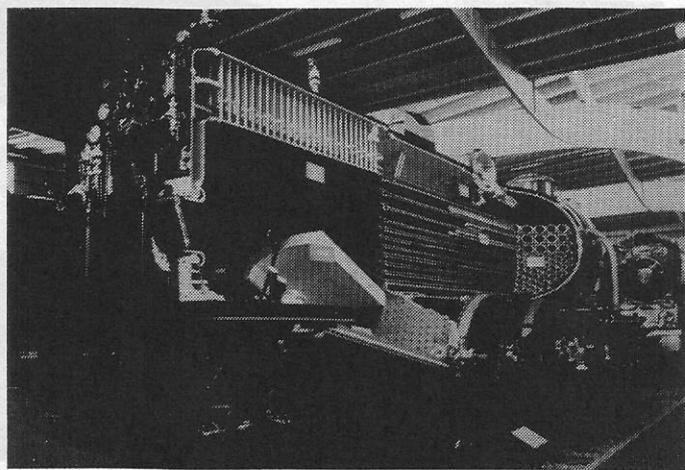
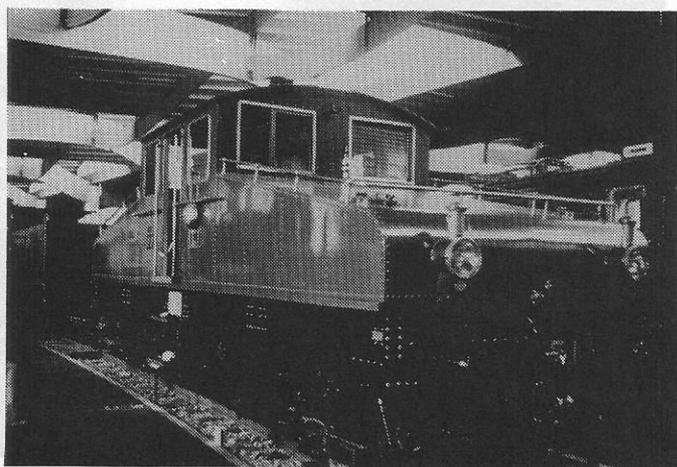
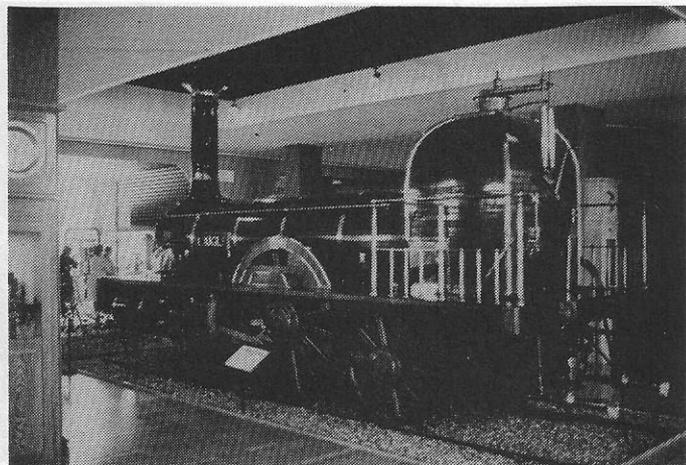
P.S. Le musée de l'automobile est fermé le mardi.

A tous de bonnes jambes

26

Je termine : le musée du chemin de fer et le musée du sapeur-pompier ne font qu'un.

26



27

27

