

26-9-1979

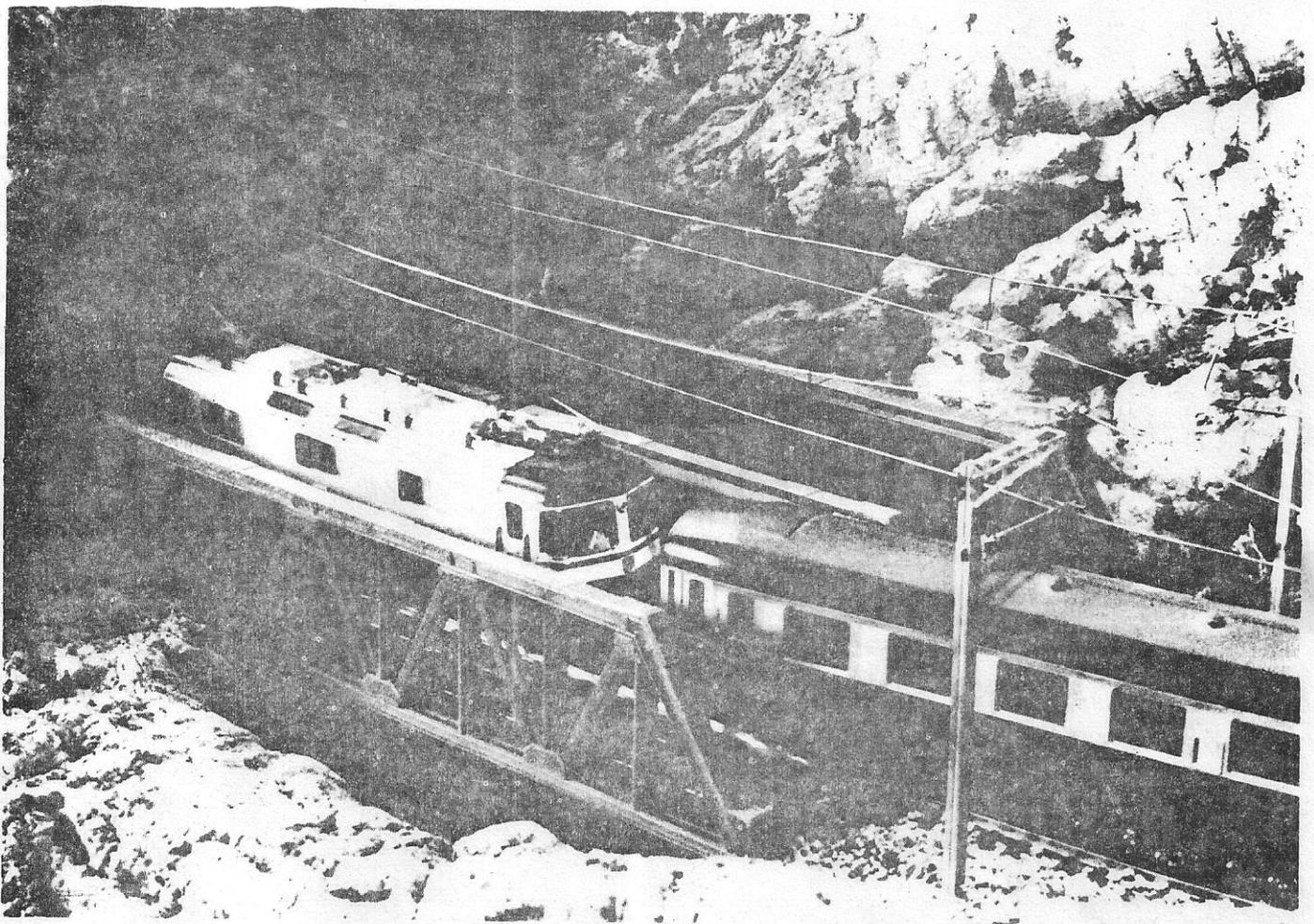
68

# CORRESPONDANCE

ALAF.  
BIBLIOTHEQUE  
N° R.1



**Bulletin d'information de  
l'Association Liégeoise des  
Amateurs de chemins de Fer**



**40 fb**

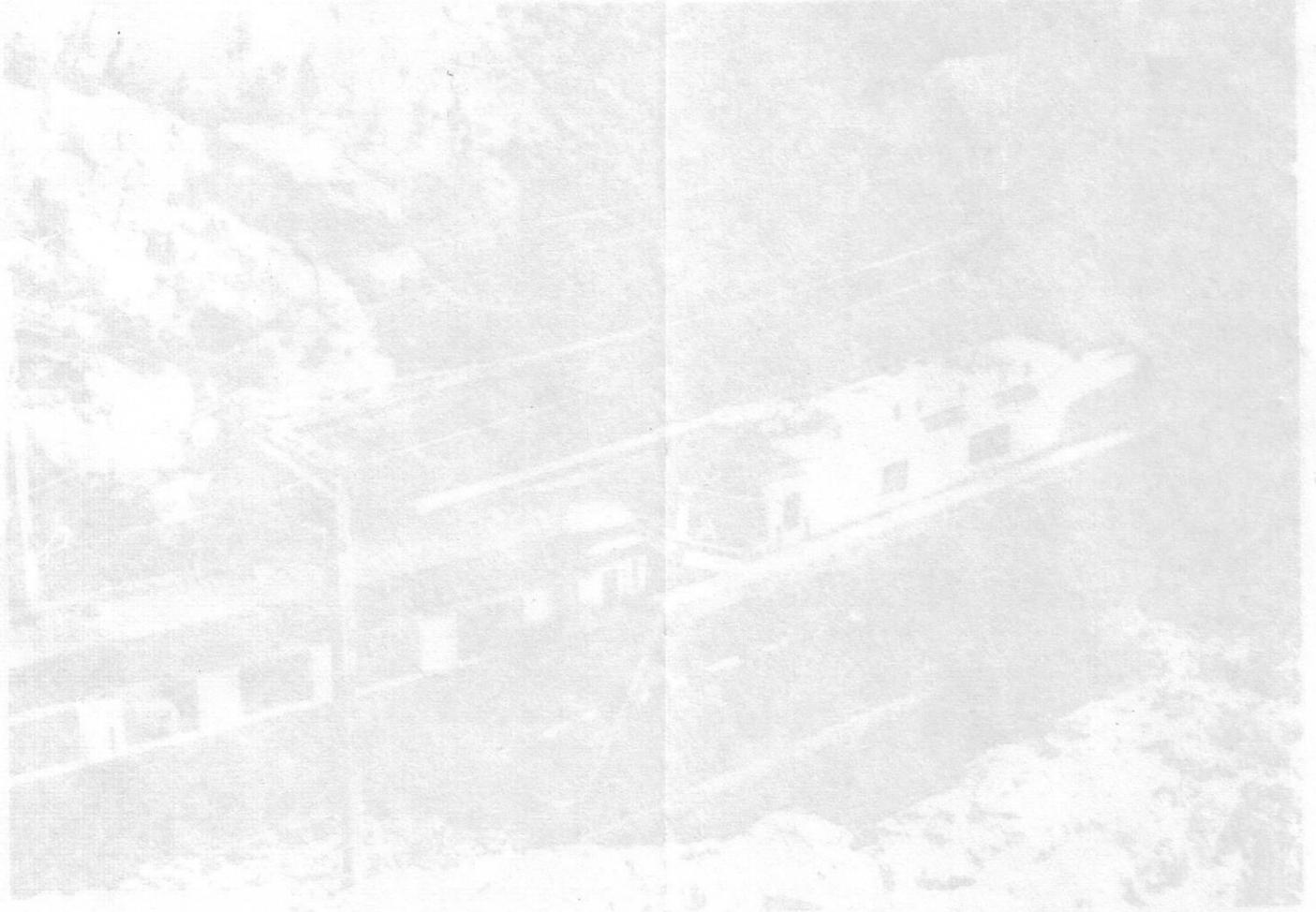
**août**

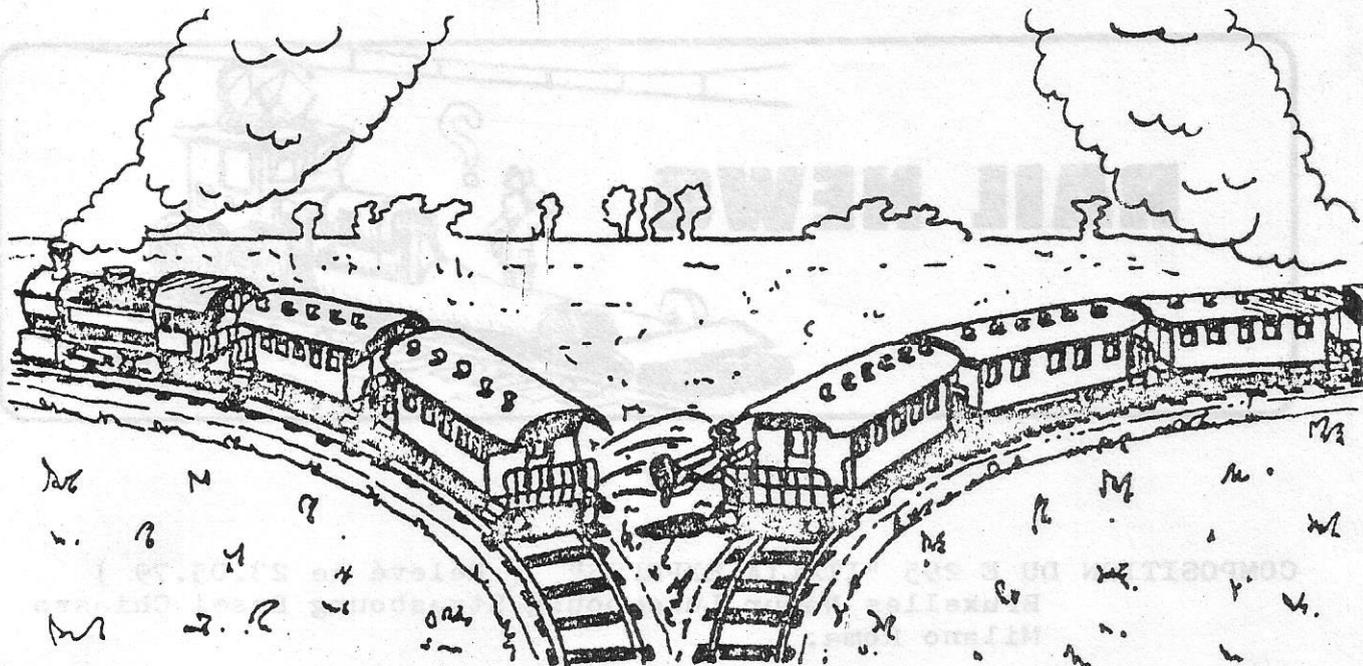
**1979**

**n° 4**

REVUE  
BIBLIOTHEQUE  
N. 1. 1

Bulletin d'information de  
l'Association française des  
Amateurs de chemins de fer





# CORRESPONDANCE

Revue bimestrielle

Comité de rédaction :  
P. CASINI J.R. LEJEUNE J. MARECHAL D. PIRON  
Coordination : P. CASINI

Editeur responsable :  
J.M. PARISIS rue Fabry, 34  
4000 LIEGE

Abonnement (1an = 6 numéros) : 200 FB.  
règlement au compte n°  
de ALAF asbl

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de  
l'ASSOCIATION LIEGEOISE DES AMATEURS DE CHEMIN DE FER,  
association sans but lucratif.

Tout courrier concernant ALAF doit être adressé  
au SECRETARIAT : rue Doumier, 49  
4300 ANS  
téléphone : 041 / 633326 ou 63 36 19

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres  
d'ALAF 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 secretariat de l'ALAF asbl.  
Cependant, la publication d'articles que nous empruntons  
à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

Dessins : L. GREGOIRE  
Maquette : J.R. LEJEUNE D. PIRON

N° 4 AOUT 1979

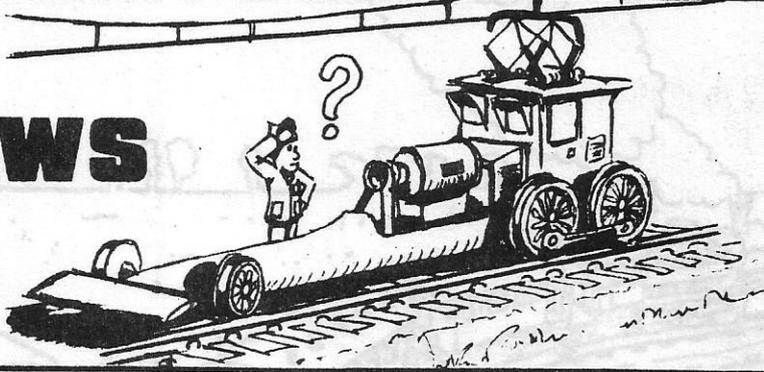
## sommaire

Rail News	4
Bourse	6
Quoi de neuf	7
Sélection	8
Compte rendu	
Rame BENELUX	14
3 rails alt. en continu	15
A lire... et relire	18
Requiem News	20
Exposé du ...	22

## couverture

Italia Express sur le Saint  
Gothard PHOTO MATTOLI

# RAIL NEWS



COMPOSITION DU E 295 "ITALIA EXPRESS" ( Relevé le 23.05.79 )  
 Bruxelles Namur Luxembourg Strasbourg Basel Chiasso  
 Milano Roma.

WR RIC ex ciwlt SNCB FRANCE TRAINS et RIVARSSI en HO  
 ATLAS et LIMA en N

BRUXELLES - LUXEMBOURG.

Bcz UIC X couchettes FS N'existe pas en miniature à ce jour.  
 Bcz UIC X couchettes FS Idem  
 WL MU UIC TEN FS RIVAROSI et LIMA en HO  
 ATLAS, ARNOLD et LIMA en N

BRUXELLES - ROMA Termini.

Bc UIC Y ( type RAILTOUR ) SNCB N'existe pas en miniature à ce jour.  
 Az UIC X FS RIVAROSI, LILIPUT et ROCO en HO  
 ATLAS en N

BRUXELLES - GENOVA.

AB UIC Y SNCB N'existe pas en miniature à ce jour.  
 B RIC I SNCB Idem.  
 D RIC avec vigie SNCB Idem.

BRUXELLES - BASEL SBB.

- A Luxembourg, le train effectue un rebroussement et laisse le WR.

- A Thionville, le train E 295 est fusionné avec l'E 290 en provenance de Calais:

B9C9 UIC Y couchettes SNCF JOUEF en HO  
 B10 UIC Y SNCF JOUEF et LIMA en HO  
 ARNOLD ET LIMA en N.

CALAIS - GENOVA

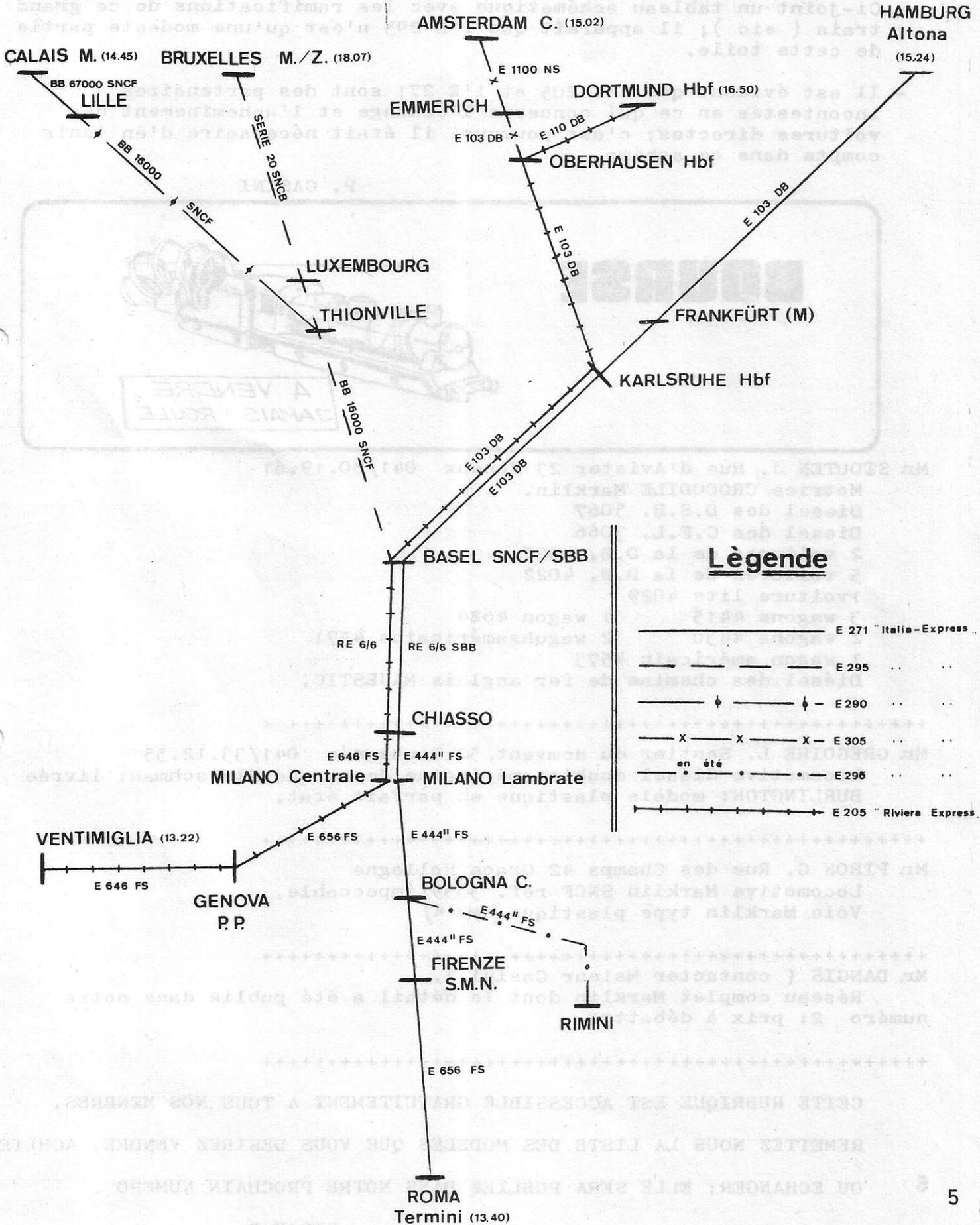
AcBcz UIC couchettes FS N'existe pas en miniature à ce jour.  
 CALAIS - ROMA

B10 UIC Y SNCF JOUEF et LIMA en HO  
 ARNOLD et LIMA en N

LILLE - STRASBOURG

- A Strasbourg, les deux dernières voitures en provenance de Lille sont décrochées.

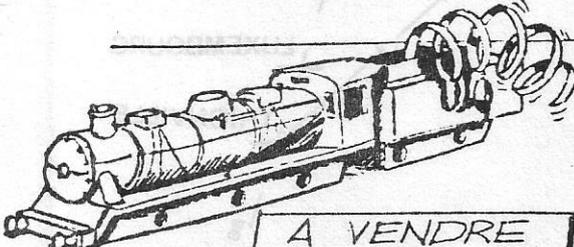
# "ITALIA-EXPRESS", et ses ramifications (5)



- A Basel SNCF / SBB, c'est l'éclatement: les voitures pour Basel qui se sont retrouvées en tête à Luxembourg, sont décrochées. Celles pour Roma sont incorporées à l'E 271 ITALIA EXPRESS de Hamburg à Roma; celles pour Genova sont ajoutées à l'E 205 RIVIERA EXPRESS de Amsterdam à Vintimiglia.
- Ci-joint un tableau schématique avec les ramifications de ce grand train ( sic ); il apparaît que l'E 295 n'est qu'une modeste partie de cette toile.
- Il est évident que l'E 205 et l'E 271 sont des partenaires incontestés en ce qui concerne l'échange et l'acheminement des voitures directes; c'est pourquoi il était nécessaire d'en tenir compte dans ce schéma.

P. CASINI

# BOURSE



A VENDRE  
JAMAIS ROULE

Mr. STOUTEN J. Rue d'Avister 23 Esneux 041/80.19.61

- Motrice CROCODILE Marklin.
- Diesel des D.S.B. 3067
- Diesel des C.F.L. 3066
- 2 voitures de la D.B. 4027
- 5 voitures de la D.B. 4022
- 1voiture lits 4029
- 3 wagons 4415                      1 wagon 4624
- 2 wagons 4430                      2 wagons américains 4571
- 1 wagon américain 4575
- Diésel des chemins de fer anglais MAJESTIC.

+++++

Mr. GREGOIRE L. Sentier du Homvent, 52 Montegnée 041/33.12.55

- Locomotive diésel double américaine de marque Fleischman: livrée BURLINGTON: modèle plastique en parfait état.

+++++

Mr. PIRON G. Rue des Champs 42 Grace Hollogne

- Locomotive Marklin SNCF réf. 3059 impeccable.
- Voie Marklin type plastique.(voie K)

+++++

Mr. DANGIS ( contacter M sieur Casini ).

- Réseau complet Marklin dont le détail a été publié dans notre numéro 2: prix à débattre.

+++++

CETTE RUBRIQUE EST ACCESSIBLE GRATUITEMENT A TOUS NOS MEMBRES.

REMETTEZ NOUS LA LISTE DES MODELES QUE VOUS DESIREZ VENDRE, ACHETER

6 OU ECHANGER; ELLE SERA PUBLIEE DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO .

PIRON D.

# QUOI DE NEUF ?

## ECHELLE "HO".

R.M.A. Louis Lavigne, 6, cité du midi, 75018 PARIS.

- Crampton du PLM: Prix 1650 FF.
- Une 2D2 5538: Prix 950 FF.
- Une voiture-lits T2 qui sera proposée en quatre versions TEN.
- Des voitures du PLM à 2 et 3 essieux construites vers les années 1850.

MOUGEL: 6, rue J.F. Kennedy, 60510 BRESLES

( anciennement C.E.M.P.)

- Les voitures A9 C9 ux, B10 C10 ux et A11 u type VU 75.
- Voiture B11 u type 75/78 SL.
- Fourgon porte-auto DD type DEV 66 (déjà livrable au prix de 98 FF pièce).
- Des voitures d'omnibus à 2 essieux du type modernisé Ouest et Sud Ouest SNCF.

## ECHELLE "HOM"

GECOMODEL: G. Comellas, La Clavine, quartier St Jean, 83390

- Une locomotive 030 T en laiton et bronze fin; elle reproduit une machine du type 20 appelée "Sarthe" et créée par la métallurgie de Tubize. CUERS.

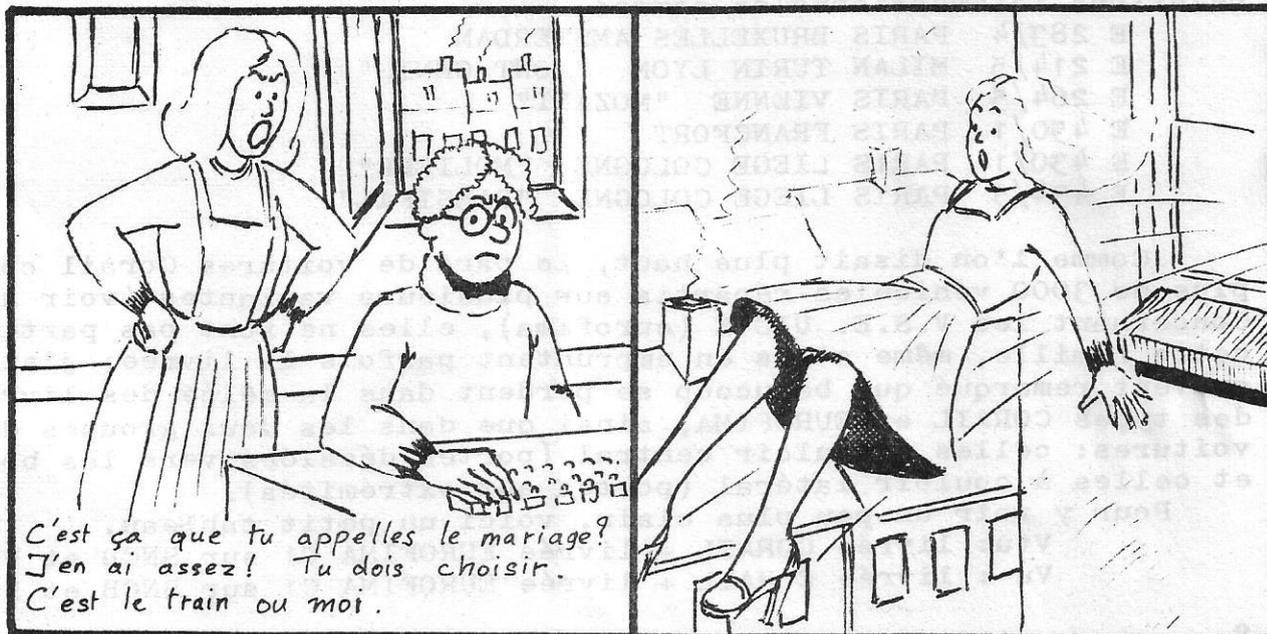
Le kit comporte plus de 150 pièces et est vendu au prix de 530 FF ou 790 FF montée.

## ECHELLE "N".

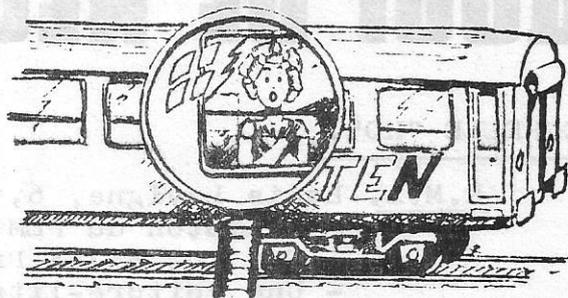
ARNOLD. Voitures EUROFIMA en version SNCB de première et de deuxième classe pour septembre 1979.

LOCO DIFFUSION: 2, rue de Barcelone, 34300 AGDE.

Voitures de type allégé Ouest dites "saucisson" en laiton et bronze fin.



# SELECTION



VOITURE 2ème CLASSE TYPE B 10 tu SNCF "CORAIL".

Notre étude ne vous dira pas tout sur les B 10 tu et ses soeurs "Corail", mais un peu de tout; choisissons la modestie à la place de la présomption.

Le vieillissement des voitures UIC Y pour les relations qualifiées et l'orientation vers un nouveau type de voiture de 26,4 m. UIC X conjuguée avec un aménagement style avion (que l'auteur de ces lignes ne partage pas ni pour y travailler, ni pour y voyager; vive l'intimité des compartiments, mais cela n'est qu'un modeste avis personnel) sont l'aboutissement de cette grande famille de voitures dites Corail.

## LE MODELE REEL.

Il faut honnêtement reconnaître que les voitures Corail ont belle allure, équipées de bogies Y 32, les vestibules rappelant la disposition des voitures suisse unifiées type II; les portes sont à fermeture automatique, la commande agissant sur une seule voiture ou sur toute une rame homogène (étant donné le niveau de fiabilité de ce système, veuillez à fermer les portes manuellement, merci!)

Elles sont équipées de la climatisation ainsi que de l'encrage pour le futur attelage automatique. ( entre 1985 et 1995, patience ). Le système de freinage est mixte cad 2 disques par essieux et un sabot de frein par roue.

Concernant leurs services, la majeure partie est réservée au service intérieur français, mais on les rencontrent dans quelques relations internationales comme:

E 283/4	PARIS BRUXELLES AMSTERDAM
E 214/5	MILAN TURIN LYON "MONT CENIS"
E 264/5	PARIS VIENNE "MOZART"
E 450/1	PARIS FRANCFORT
E 430/1	PARIS LIEGE COLOGNE "MOLIERE"
E 434/5	PARIS LIEGE COLOGNE "PARSIFAL"

Comme l'on disait plus haut, le parc de voitures Corail compte plus de 3000 véhicules répartis sur plusieurs variantes (voir schéma). Concernant les V.S.E. UIC Z (eurofima), elles ne font pas partie de cette famille, même s'ils en empruntent parfois la livrée; j'ai souvent remarqué que beaucoup se perdent dans la mêlée des livrées des types CORAIL et EUROFIMA, ainsi que dans les deux groupes de voitures: celles à couloir central (portes décalées vers les bogies) et celles à couloir latéral (portes aux extrémités).

Pour y voir un peu plus clair, voici un petit tableau.

Vtu: livrée CORAIL + livrée EUROFIMA C1 sur SNCB et NS.  
Vu : livrée CORAIL + livrée EUROFIMA C1 sur SNCB et NS.

VOITURES VTU 75 A<sup>10</sup>tu - A<sup>10</sup>rtu

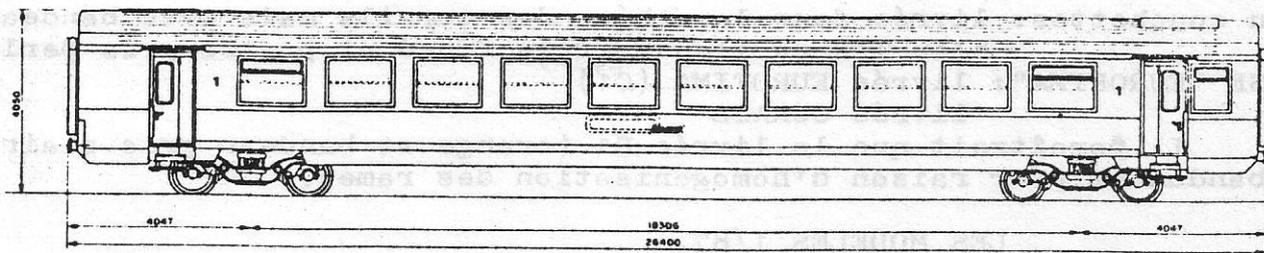


FIG. 1  
450  
UNITES.  
MOUGEL  
ROCO.

VOITURE VU 75 A<sup>9</sup>u

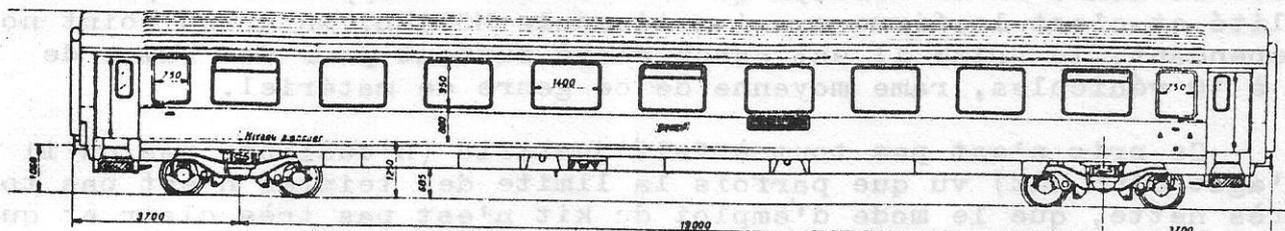


FIG. 2  
105  
UNITES.

VOITURE VU 78 A<sup>10</sup>u

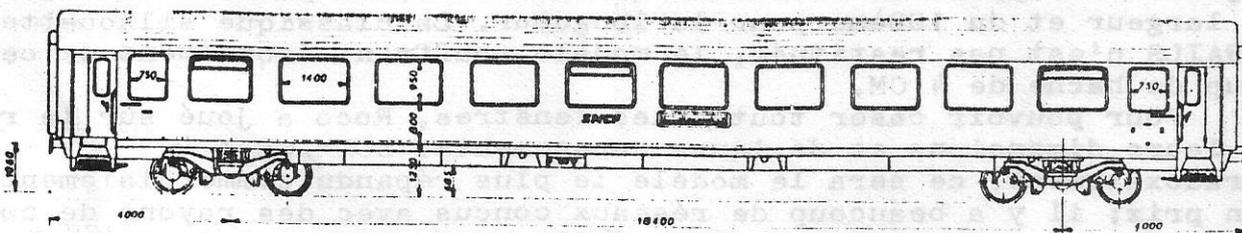


FIG. 3  
50  
UNITES.

VOITURE VU 75 A<sup>11</sup>u

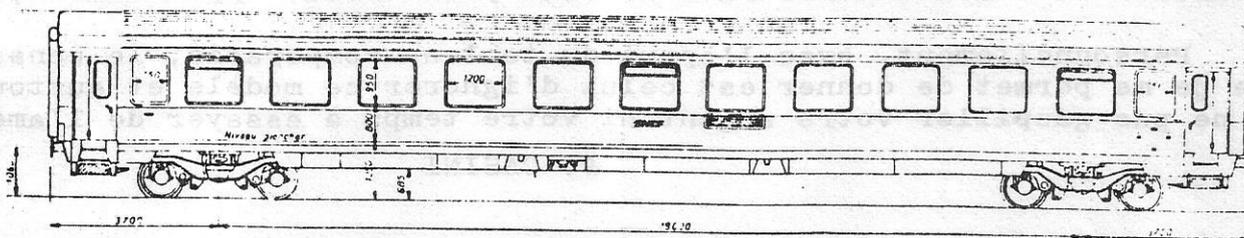


FIG. 4  
70  
UNITES.  
MOUGEL.

VOITURE VU 75 A<sup>4</sup>B<sup>6</sup>u

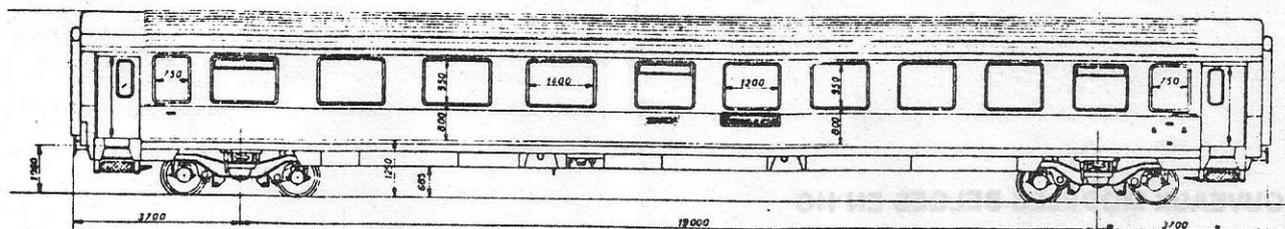


FIG. 5  
75  
UNITES.  
JOUEF.

VOITURE VU 75 A<sup>9</sup>c<sup>9</sup>ux

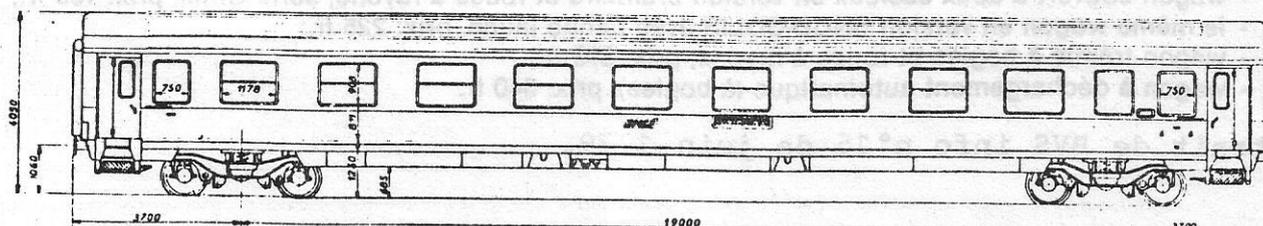


FIG. 6  
105  
UNITES.  
MOUGEL.

Vu couchettes: livrée dans le schéma des corails mais avec bandeau bleu TEN au lieu du gris foncé et portes gris perle.

VSE "EUROFIMA": livrée EUROFIMA (C1)  
livrée CORAIL

Il paraîtrait que la livrée C1 (orange et bandeau gris clair) sera abandonnée pour raison d'homogénéisation des rames.

#### LES MODELES 1/87.

+++++

Trois constructeurs ont mis en chantier ce modèle; MOUGEL (ex CEMP) ROCO et LIMA. Il en résulte qu'un seul s'est rapproché le plus de la réalité et c'est la firme semi-artisanale MOUGEL. Un grand point noir cependant; le prix: il est assez élevé surtout pour des rames de 8 à 10 véhicules, rame moyenne de ce genre de matériel.

Ce prix n'est pas tout à fait justifié (n'oublions pas qu'il s'agit d'un kit) vu que parfois la limite des teintes n'est pas toujours très nette, que le mode d'emploi du kit n'est pas très clair et que le marquage par lettres transfert n'offre que 50 % de chance de réussite. Mais en dépit de tout cela, le modèle MOUGEL reste cependant le meilleur.

Celui de ROCO se place en deuxième position à cause d'un défaut majeur: le rapport de réduction qui est du 87ème pour la hauteur et la largeur et du 100ème pour la longueur. La classique silhouette des CORAILS n'est pas restituée, le modèle souffrant énormément de ce coup de hache de 4 CM.

Pour pouvoir caser toutes les fenêtres, Roco a joué sur la réduction de leurs dimensions et de leurs espacements: DOMMAGE ! Paradoxalement, ce sera le modèle le plus répandu commercialement vu son prix; il y a beaucoup de réseaux conçus avec des rayons de courbes classiques du commerce, et où pareilles rames raccourcies se justifient.

Placé troisième (certainement parce qu'il n'y a que trois constructeurs) le modèle LIMA donne réellement l'impression de sortir du brouillon de l'avant AVANT PROJET. Tout y est flou, approximatif,...

Personnellement, avec l'appui du tableau comparatif, le conseil que je me permet de donner est celui d'ignorer ce modèle et surtout de ne pas gaspiller votre argent ni votre temps à essayer de l'améliorer.

P. CASINI

=====

#### NOUVEAUX MODÈLES BELGES EN HO

La sprl Dacker, importateur de Lilliput, a décidé de faire un effort extraordinaire en faveur des amateurs de modèles belges. Sont prévus:

- locomotive type 94, prix 3695 fr.;
- wagon couvert à deux essieux en version ordinaire et roues à rayons, série Gims, prix: 199 fr.;
- le même wagon en version SNCB-COLIS avec bande jaune, prix: 225 fr.;
- wagon trémie à bogies et roues à rayons, prix: 375 fr.;
- wagon à déchargement automatique (à bogies), prix: 340 fr.

Extrait de BVS info n°15 de juin 1979.

VOITURES VTU 75 B<sup>10</sup>tu - B<sup>10</sup>rtu

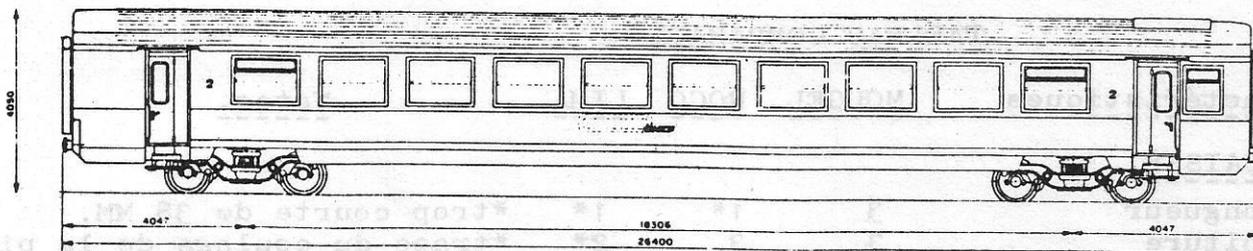


FIG. 7  
100 UNITES  
LIMA, MOUGEL  
ROCO.

VOITURES VTU 75 B<sup>10</sup>tu - B<sup>10</sup>rtu - (88 places)

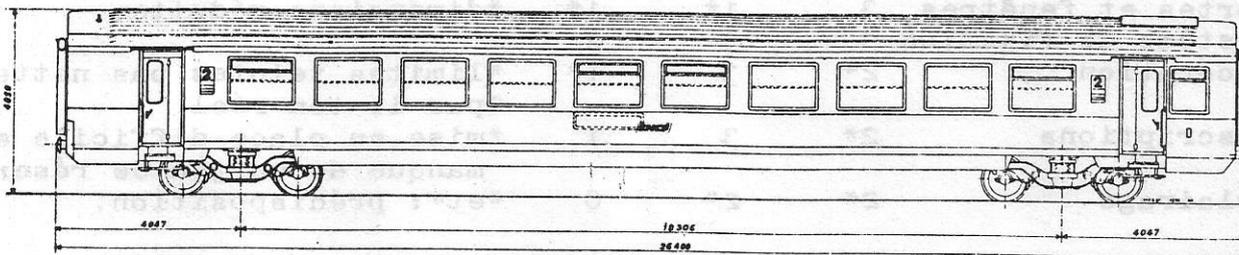


FIG. 8  
90 UNITES.

VOITURES VTU 75 B<sup>a</sup>rtux

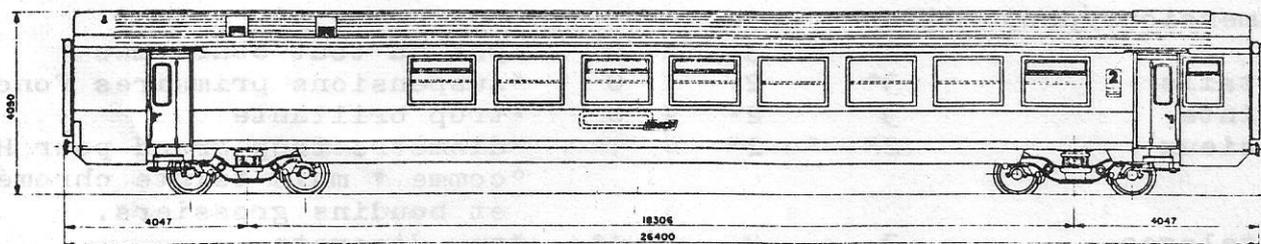


FIG. 9  
120 UNITES.  
MOUGEL.

VOITURE VU 75/78 B<sup>11</sup>u

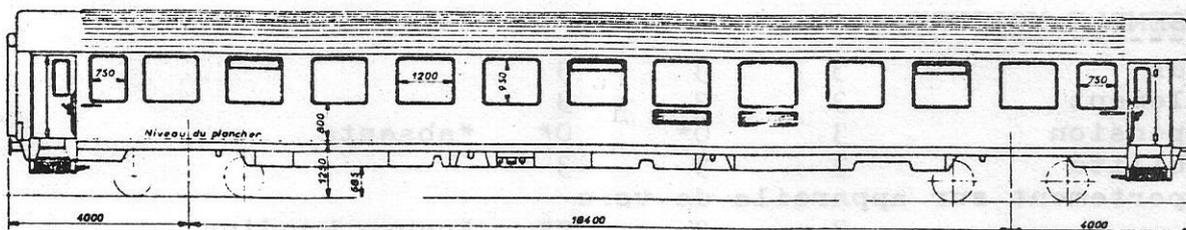


FIG. 10  
90 UNITES.  
MOUGEL.

VOITURE VU 75 B<sup>10</sup>c<sup>10</sup>ux

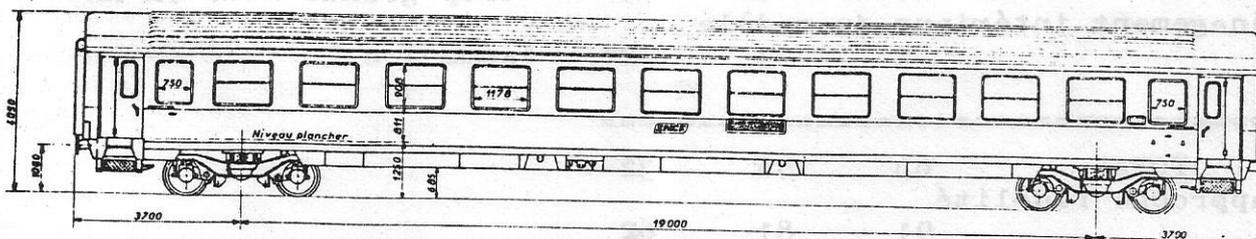


FIG. 11  
290 UNITES.  
MOUGEL.

VOITURE VU 75 B<sup>6</sup>Dd<sup>2</sup>

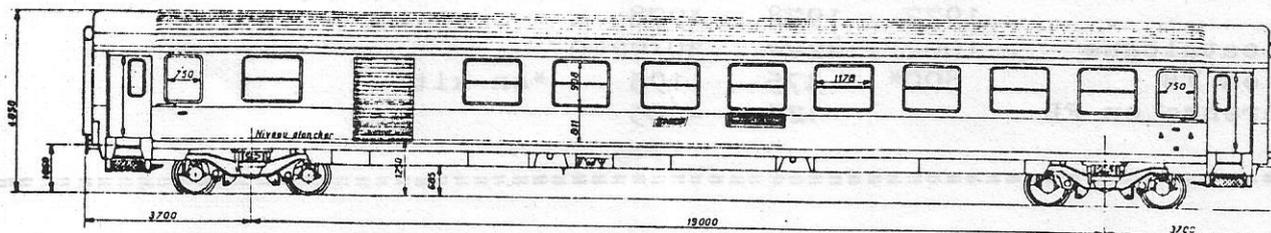


FIG. 12  
110 UNITES  
MOUGEL.  
JOUÉF.

TABLEAU COMPARATIF

<u>Caractéristiques</u>	<u>MOUGEL</u>	<u>ROCO</u>	<u>LIMA</u>	<u>Notes.</u>
<u>1. CAISSE.</u>				
- longueur	3	1*	1*	*trop courte de 38 MM.
- toiture	3	3	2*	*trace du coulage de la pièce
- bas de caisse	3	3	1*	*très simplifié
- extrémité de caisse	3	3	2	
- moulage/accessoires	3	3	1	
- portes et fenêtres	3	1*	1*	*dimensions réduites
- système de fixation	3	3	3	
- décoration	2*	3	1°	*limites teintes pas nettes °pas le ton réel
- inscriptions	2*	3	1	*mise en place difficile et manque de un jeu de réserve.
- éclairage	2*	2°	0	*et°: prédisposition.

2. BOGIES.

- dimensions/proportions	3	3	0*	*pas du tout conformes
- détails	3*	2	0	*suspensions primaires fonct.
- teinte	3	2*	0	*trop brillante
- essieux	2*	2*	1°	*diamètre trop grand pour HO °comme * mais teinte chromée et boudins grossiers.
- attelages	3	3	1*	*peu discrets.

3. ENSEMBLE VOITURE.

- poids	3	3	3	
- roulement	3	3	3	
- suspension	3	0*	0*	*absente
- stabilité	3	3	3	
- comportement sur appareils de voie	3	3	2*	*cause boudins
- compatibilité avec les autres marques	3	3	3	
- distance entre deux voitures	1*	1*	1*	*trop grande même en HO
- aménagement intérieur du modèle	3	3	2*	*sommaire

TOTAL	63	56	32	
% d'approche fidélité	91	81	62	
année de sortie du prototype		1975		
année de sortie du modèle	1977	1978	1978	
réf. catalogue	1002	4299	30/9240	
prix en FB	800*	375	195	*en kit
différence en FB		-425	-605	



# COMPTÉ RENDU

UNE TRANSFORMATION SIMPLE : La rame BENELUX.

Références : les photos des pages 42 et 140 de "Benelux Lokomotieven en Treinstellen 1977-01-01" de Luc Calay, Gerrit Nieuwenhuis et Yves Steenebruggen. Frank Stenvalls Förlag, 1978.

L'autorail "Intercity" des NS (LIMA 1019L) devient la rame BENELUX avec comme principal défaut, la position des portes.

Matériel nécessaire: 2 rames LIMA sans élément central;  
couleurs HUMBROL: HR 147 bleu, HG 3 gris,  
12 jaune, vernis matt,  
verniss brillant;  
chiffres "transfert" blanc de 2,5mm.

## MODIFICATIONS

### Les caisses:

- Enlevez le pantographe arrière des éléments moteurs et limez tous les accessoires de ces pantographes en ne touchant pas le bord de la toiture ni la nervure latérale.
- Poncez avec soin et boucher les trous avec de la "stabilit".

### Les chassis:

Réduisez la longueur des attelages

- a- en enlevant les ergots des deux attelages et la boucle d'1 seul
- b- coupez la partie servant de tampon à l'attelage sans boucle (la conserver)
- c- faites un ergot, fixez-le à chaud dans le chassis en plastique du bogie et remettez la partie tampon en place.

La distance entre les éléments dépend du rayon de courbure minimum du réseau. L'attelage se fait sous la voiture. Cette opération attelage améliore l'aspect de l'ensemble mais peut ne pas être effectué. Par contre, il faut coupler les deux éléments doubles composant la rame. Pour cela:

- 1- utilisez les éléments moteurs comme première partie, cela évite les déraillements;
- 2- enlevez un éclairage qui sera remonté sur l'élément de queue;
- 3- assurez la liaison entre les voitures motrices et les voitures libres. Pour cet attelage, vous utiliserez une bande de laiton. La longueur dépend du circuit. Fixez cette bande au bogies par des vis de bielle et surtout, pour éviter le cabrage, réduisez le jeu vers le haut au minimum. Lestez les voitures au dessus de cet attelage;
- 4- une liaison électrique à deux conducteurs court le long de la rame afin d'assurer une bonne prise de courant et l'éclairage des feux arrières. Pour faciliter le passage en courbe, il est préférable de croiser les fils entre les voitures.

### La peinture:

- A- couleur générale bleue,
- B- toiture grise,
- C- bande jaune à hauteur des phares et au dessus de la 1ere classe,
- D- mélanger les 2 vernis pour obtenir, après mise en place des chiffres, une finition satinée.

MODIFICATION A APPORTER A UN RESEAU 3 RAILS ALTERNATIF  
EN 3 RAILS CONTINU

Cette modification va vous permettre:

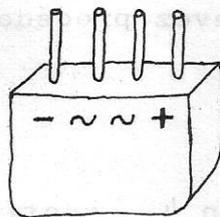
- 1° de ne plus être limité dans le choix de vos modèles, car 9/10 des modèles sont alimentés en courant continu.
- 2° manoeuvre plus souple par simple inversion du courant.
- 3° pour ceux qui débutent, possibilité encore plus grande avec les avantages du système TRIX et d'autres encore.

Matériel: une cellule redresseuse en pont et un inverseur de polarité. Si vous avez déjà un transformateur vous donnant du courant continu, ces deux éléments ne sont plus nécessaires. Il vous faut aussi des fils de couleurs différentes.

Outillage: un fer à souder de 30 watts suffit pour effectuer vos soudures, bonne soudure d'étain (60% étain, 40% plomb), pince coupante et à dénuder, vous pouvez effectuer cette dernière opération à l'aide d'un canif.

Mise en fonction des matériels ( schéma A-B-C )

A) CELLULE REDRESSEUSE.



← Symboles des entrées et sorties

Ces symboles peuvent être inversés.  
 C.a.d. ~ à l'extérieur  
 = à l'intérieur

Symboles: ~ courant alternatif  
 = courant continu  
 + polarité positive (plus)  
 - polarité négative (moins)

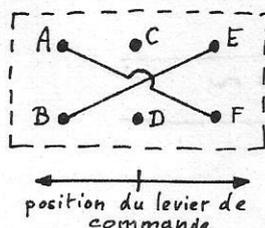
Calcul de la valeur de la cellule.

La valeur doit être calculée en fonction de la tension (volt) à redresser et la consommation des appareils consommateurs.

(Nbre de locos, voitures éclairées) = I

Lorsque vous avez la valeur, augmenter de 50% cette valeur pour compenser l'extra courant de fermeture provoqué par les démarrages des moteurs ( extra courant = I+i , i=démarrage).

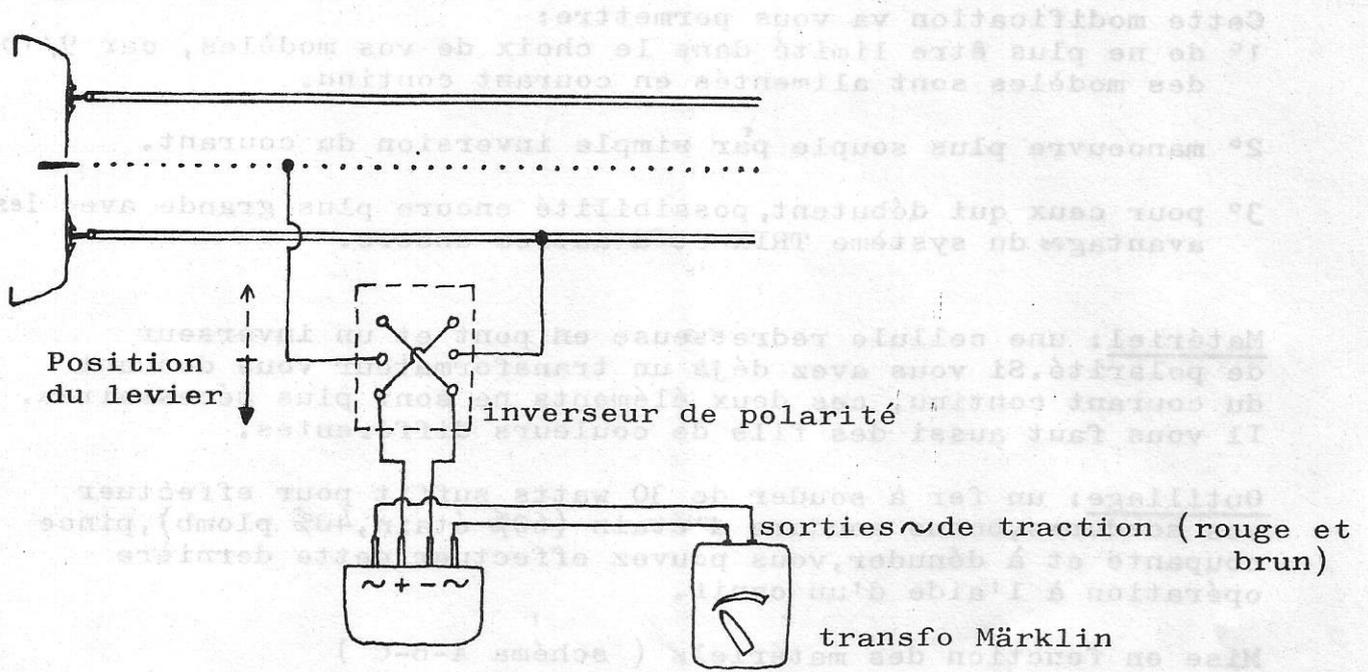
B) INVERSEUR DE POLARITE.



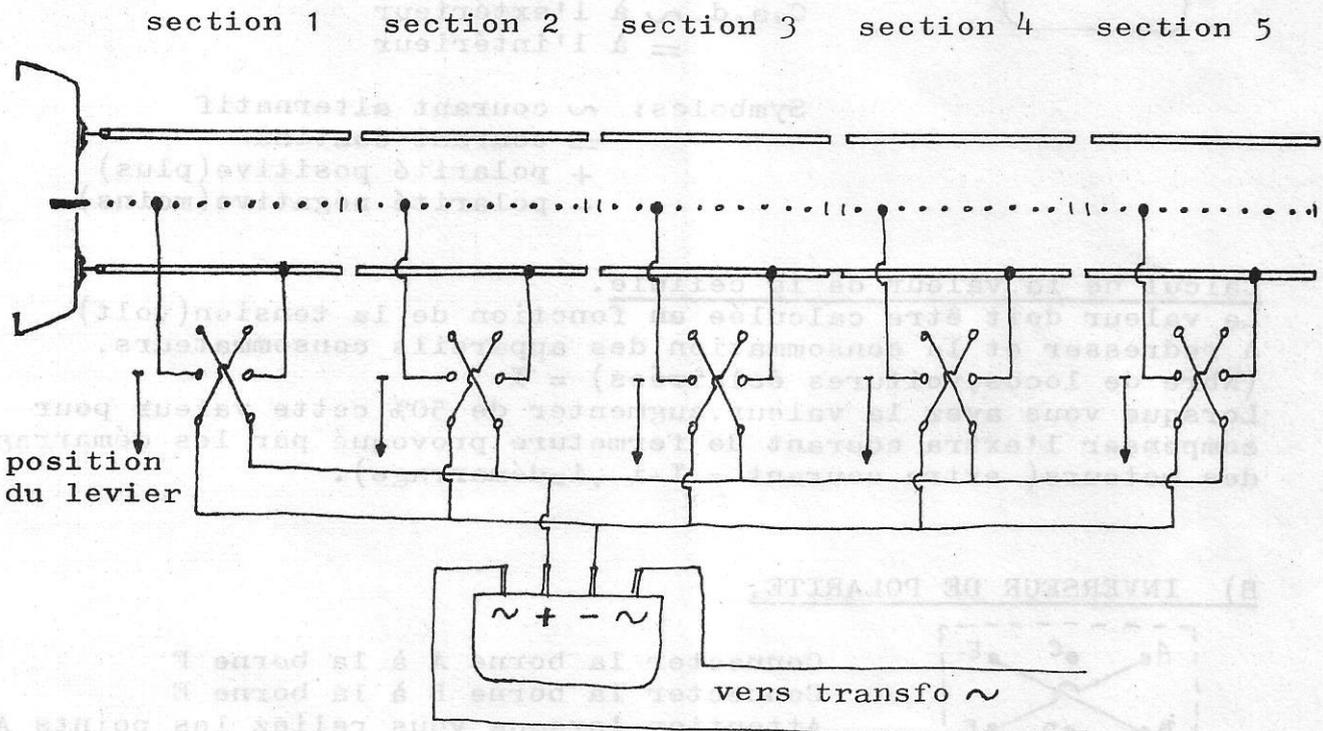
Connecter la borne A à la borne F  
 Connecter la borne B à la borne E  
 Attention lorsque vous reliez les points A à F et B à E ces deux circuits ne peuvent se toucher, ils doivent être isolés. Faire cette opération à l'aide de fils isolés.

C) CONNECTIONS ELECTRIQUES.

Procédez aux connexions électriques suivant ce schéma. Pour avoir de très bons contacts, faites de bonnes soudures. Employez toujours les couleurs conventionnelles pour ne pas vous tromper.



Ce que nous venons de faire est valable pour un circuit ordinaire. Pour un réseau de plus grande importance, vous devez procéder comme indiqué sur le schéma ci-dessous.



Les sections doivent être isolées; les rails par éclisses isolantes, le conducteur central par du papier ou du plastique.

ATTENTION, lorsque vous connectez vos inverseurs, veillez à ce que tous soient dans la même position (levier de commande).

Il vous sera loisible de placer un interrupteur à chaque section, un fusible ainsi qu'un témoin de panne, surtout sur les réseaux de grande importance. Ces moyens seront exposés lors d'une séance générale dont le thème sera axé sur la conception et la construction d'un tableau synoptique de contrôle opérationnel.

Pour la signalisation, celle-ci doit être propre à chaque canton et non pas générale comme dans le système Märklin.

Pour les membres qui n'ont pas encore commencé de réseau, s'ils optent pour le 3 rails continu, les possibilités sont encore plus grandes en employant la voie pour courant continu deux rails avec conducteur central ajouté car il est alors possible de faire manoeuvrer deux locos sur une même voie (système Trix).

Lorsque vous aurez modifié votre réseau, vous serez peut-être étonné que vos locos Märklin ne réagissent pas à l'inversion des polarités. Ceci est normal car pour ces locos à moteur universel, il faut survolter pour avoir l'inversion de marche.

Dans les prochains numéros de CORRESPONDANCE, je vous donnerai le procédé pour modifier vos locos Märklin en courant continu et par la suite comment modifier les locos 2 rails continu en 3 rails continu.

J. MARECHAL

MARKLIN-HO voie M et K à la pièce - Z --- ARNOLD -N-  
Décors FALLER -- BUSCH -- HEKI -- VOLLMER -- KIBRI (Z)

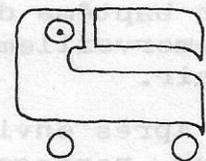
FALLER A.M.S. (Voitures)

+ Service réparation tous modèles

chez CHRISTIAENSEN

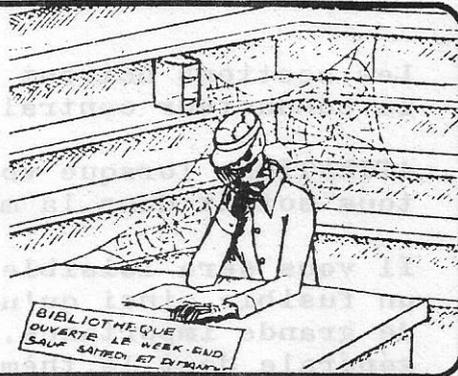
Tél : 23.75.53

Boulevard de la Sauvenière, 144, 4000 LIEGE.



# A LIRE ...

# ET RELIRE



Jacques BERGE et Nicolas VIASNOFF:

Les locomotives à vapeur, en 300 histoires et 150 photos.

Paris, BALLAND, 1976, 191 pages. 35 francs français.

Ce petit livre de 191 pages est différent de ceux que les éditeurs proposent habituellement. Nous sommes en effet habitués à voir paraître des albums luxueux et coûteux qui sont avant tout de beaux recueils de photographies.

Ici, si l'illustration est abondante, elle est surtout le soutien d'un texte de lecture facile et agréable au cours duquel les auteurs se sont intéressés aux hommes plus qu'au matériel qu'ils ont conçu, réalisé, conduit et entretenu.

Le premier chapitre est d'ailleurs intitulé "LES CONDUITE". Il s'agit d'un extrait des mémoires d'un certain Camille Deruelle, du nord de la France, qui fut tour à tour chauffeur, mécanicien, chef-mécanicien et contrôleur de la traction. Mis à l'atelier avant l'âge de onze ans, à la fin du siècle dernier, c'est lui qui, avec "sa" pacific, amena le général de Gaulle à Dunkerque le 12 août 1945. Son récit comprend diverses anecdotes d'une vie de cheminot qui sentait bon l'huile chaude et la vapeur.

Suit l'interview de deux anciens qui racontent ce qu'était le travail du chauffeur sur une locomotive à vapeur. Le dur labeur de ces hommes noircis de charbon et brûlés par la chaleur du foyer appelle incontestablement le respect et il était opportun que justice soit rendue à ces obscurs et courageux travailleurs.

Puis ce sont les souvenirs de celui qui fut en 1949 le mécanicien titulaire de la célèbre 232 U 1 française construite par l'ingénieur de Caso.

On lit ensuite les impressions de l'un des auteurs du livre, autorisé à faire un parcours sur une 230 G, dans la cabine à côté des hommes responsables de la locomotive. C'est ce qu'il appelle son baptême de vapeur qui comporte une succession d'émotions et d'émerveillements malgré le bruit, la poussière et les courants d'air.

Après environ 70 pages passées en compagnie de ceux qui, chaque jour, partageaient leur vie avec celle de leurs locomotives, le livre se tourne vers ceux qui les ont créées et plus précisément vers l'un des plus renommés d'entre eux, à savoir Marc de Caso. Cet ingénieur prestigieux qui fit admettre en France la vitesse de 140 km/h et qui osa faire franchir la limite de 20 tonnes par essieu, relate brièvement un moment de sa vie qu'il intitule "J'ai construit les U 232 du Nord."

RÉQUIEM

L'ouvrage se poursuit par un chapitre qui éloigne le lecteur des locomotives françaises et lui propose une vue des "Belles anglaises". Comment d'ailleurs parler de chemin de fer sans évoquer le pays qui a vu naître la locomotive à vapeur! En une trentaine de pages, comportant des photographies originales, se trouvent retracées en raccourci les origines et caractéristiques du réseau britannique.

Après l'incursion Outre-Manche, c'est un retour sur la terre de France avec un chapitre consacré à un homme qui a passé près de 50 ans de sa vie à photographier les locomotives à vapeur. Félix Fenino, considéré à juste titre comme l'un des meilleurs spécialistes en la matière, nous est présenté depuis son Ecosse natale, où la passion de la vapeur se saisit de lui, jusqu'à la fin de sa carrière dans sa patrie d'adoption, la France. En 1973, lorsque les panaches de fumée disparaîtront des réseaux et que les machines haletantes iront à la ferraille, Fenino déposera son appareil photographique et se détournera des locomotives électriques qui, à son avis, ne sont que "des véhicules qui se ressemblent tous, fonctionnels et sans histoire".

Enfin, le livre se termine par un aperçu consacré aux collectionneurs. Non pas les collectionneurs de modèles réduits qui s'achètent dans un magasin, mais les collectionneurs d'authentiques locomotives sauvées de la destruction. Qu'il s'agisse de millionnaires passionnés ou de groupement, non moins passionnés, qui unissent les efforts de personnes de tout âge et de toutes conditions; nous avons la joie d'apprendre qu'il existe des hommes heureux qui en ont le commun respect et l'amour de nos inoubliables "vapeur", selon l'expression de Dambly.

R.v.d.M.

Vient de paraître

ETAT NUMERIQUE DU PARC MOTEUR S.N.C.F.

par Jacques DEFRANCE

Listes complètes de toutes les locomotives, automotrices et autorails de la S.N.C.F. avec leurs dépôts respectifs au 1 janvier 1979.

72 pages, 38 photos.

Pour l'obtenir, un simple virement ou versement (avec votre adresse complète!) de F 190,- au compte n° 240-0074359-61 de DISTRIRAIL, avenue J.B. Sluysmans, 135, 4030 LIEGE

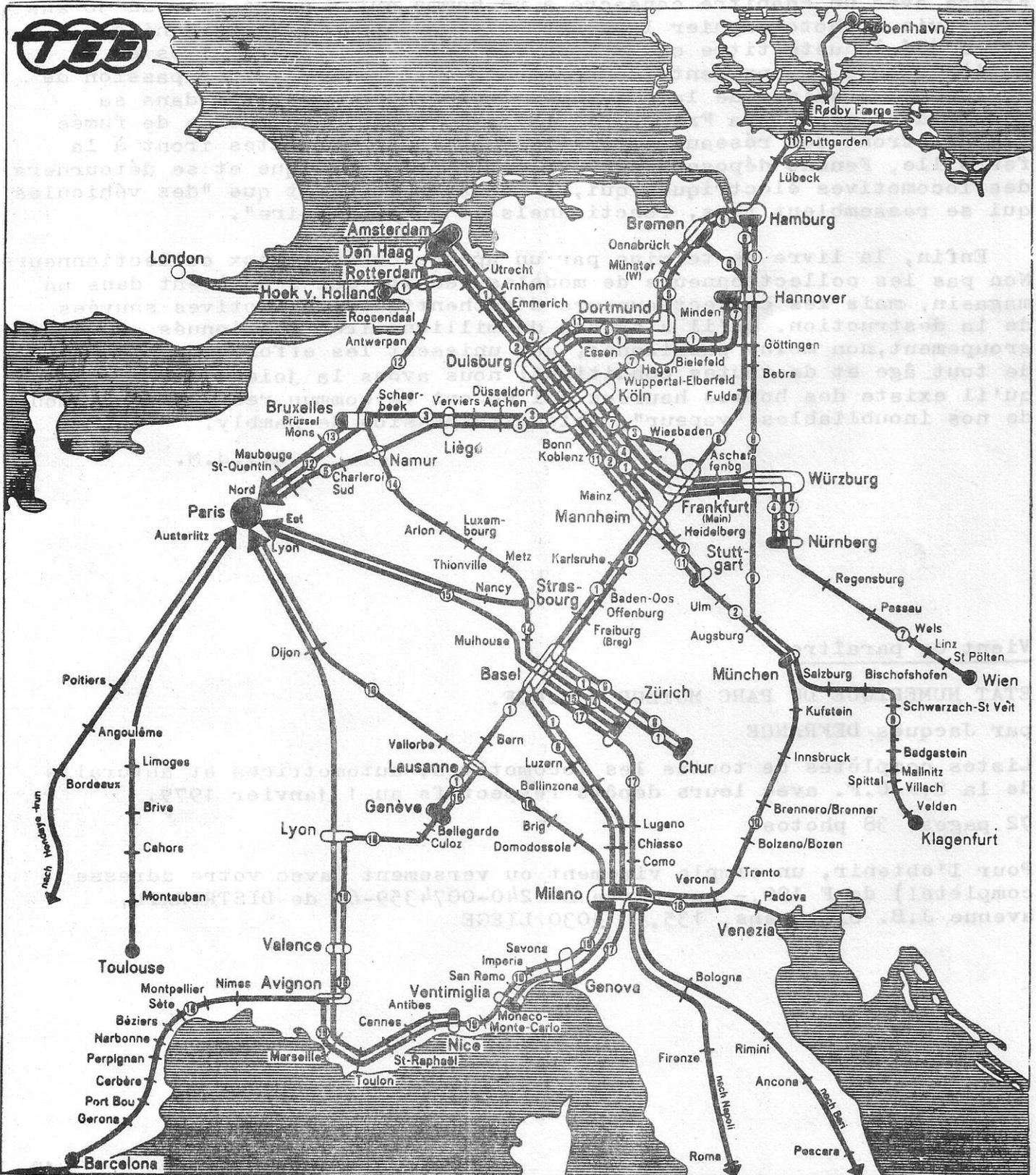
# REQUIEM

D. Piron

## NEWS!

DES TRAINS PRESTIGIEUX A L'AVENIR SOMBRE.

# -TEE-



Depuis le 28 mai dernier, plusieurs trains TEE, au sens propre du terme, ont disparu de l'indicateur; il n'en reste pas moins en nous une certaine nostalgie de ces trains de luxe, tout comme on ne peut oublier un "Orient Express".

Le service TEE est né le 2 juin 1957 sous l'initiative de monsieur Den Hollander, alors directeur général des chemins de fer néerlandais, avec la création de 10 relations journalières. Ce service s'est par la suite très bien développé puisque, avant la date fatidique du 28 mai dernier, 22 TEE sillonnaient chaque jour notre pays: l'IRIS et l'EDELWEISS de Bruxelles à Zurich via Bâle; le SAPHIR de Bruxelles à Nuremberg et de Bruxelles à Francfort; le Molière de Paris à Cologne via Liège; le PARSIFAL de Hamburg à Paris également via Liège; l'ETOILE DU NORD et l'ILE DE FRANCE de Amsterdam à Paris via Bruxelles et enfin le fleuron des services TEE, les trains BRABANT, MEMLING, RUBENS et l'OISEAU BLEU qui relie directement Bruxelles et Paris; cette relation, la plus importante en densité de voyageurs TEE, est empruntée quotidiennement par 1.625 personnes, soit trois fois plus que la seconde relation en ordre d'importance; Paris - Nancy avec 594 voyageurs par jour.

Vous trouverez ci-dessous un tableau avec toutes les relations TEE existantes et éventuellement la date de leur suppression.

---

<u>SAPHIR</u> : Nuremberg ou Francfort - Bruxelles	Supprimé le 28/05
<u>DIAMANT</u> : Bruxelles - Cologne	Supprimé 29/05/76
<u>RHEINGOLD</u> : Amsterdam - Bale - Genève.	
<u>ERASMUS</u> : La Haye - Munich.	Devenu Intercity en 79
<u>REMBRANDT</u> : Amsterdam - Munich	Devenu Intercity en 79
<u>VAN BEETHOVEN</u> : Francfort - Amsterdam	Supprimé 29/05/79
<u>MOLIERE</u> : Paris - Liège - Cologne	Supprimé le 28/05/79
<u>PARSIFAL</u> : Paris - Liège - Hamburg	Supprimé le 28/05/79
<u>HELVETIA</u> : Hamburg- Bâle - Zurich	Supprimé le 29/05/79
<u>ROLAND</u> : Brême - Bâle - Milan	
<u>PRINZ EUGEN</u> : Hanovre - Cologne - Vienne	Devenu Intercity en 78
<u>BLAUER ENZIAN</u> : Hamburg - Munich	Supprimé le 29/05/79
<u>MEDIOLANUM</u> : Munich - Milan	
<u>MERKUR</u> : Copenhague - Stuttgart	Devenu Intercity en 78
<u>ILE DE FRANCE</u> et <u>ETOILE DU NORD</u> : Paris - Bruxelles - Amsterdam.	
<u>BRABANT</u> , <u>OISEAU BLEU</u> , <u>MEMLING</u> et <u>RUBENS</u> : Bruxelles - Paris.	
<u>EDELWEISS</u> et <u>IRIS</u> : Bruxelles - Bâle - Zurich	Supprimé en 79
<u>ARBALETE</u> : Paris - Bâle - Zurich.	Supprimé le 29/05/79
<u>LEMANO</u> : Milan - Genève.	
<u>CISALPIN</u> : Milan - Paris.	
<u>GOTTARDO</u> : Bâle - Milan et Milan - Zurich.	
<u>CATALAN TALGO</u> : Genève - Barcelone.	
<u>LIGURE</u> : Milan - Avignon.	

Les TEE AURORA, MONT-CENIS, LYONNAIS, GOETHE et RHEINPFEIL ont eu une existence trop brève que pour être pris en considération.

## LES TEE NATIONAUX.

Etant donné que certains trains nationaux satisfaisaient aux exigences de confort et de rapidité inhérentes au service TEE, l'autorisation fut donnée de dénommer ces trains de façon analogue.

La SNCF fit entrer dans la composition de ses trains une voiture bar, des boutiques à souvenirs et même des salons de coiffure et un compartiment secrétariat afin de satisfaire aux exigences de la clientèle.

En 1970 furent mises en service les nouvelles voitures "Grand Confort" destinées aux TEE nationaux CAPITOLE, KLEBER, STANISLAS, ETENDARD et AQUITAINE, ce dernier étant le plus rapide des TEE et reliant Bordeaux à Paris à une vitesse moyenne de 151 km/h: ce train atteint la vitesse de 200 km/h sur un tronçon long de 328 km.

Les FS possèdent eux aussi plusieurs relations dites TEE en service intérieur; ces trains sont assurés soit par des rames tractées, soit par des automotrices type ETR 300.

Terminons enfin par un TEE d'un type assez spécial: le CATALAN TALGO; c'est une rame composée de 14 à 16 voitures courtes offrant chacune place à 17 voyageurs. A la gare française de Port-Bou, le train est poussé à travers une écluse qui s'élargit en direction de l'Espagne. Il ne s'exerce alors plus de pression sur le bandage, le train glisse sur un "rail" spécial, les boîtes reposent sur le support. Par un moyen mécanique, la roue est alors déplacée sur l'essieu et verrouillée dans sa nouvelle position. Ensuite le bandage vient se remettre sur le rail et le train est prêt à être remorqué par la locomotive espagnole à grand écartement.

Voici ci-dessous un répertoire des trains TEE nationaux et leurs itinéraires.

FRANCE.     MISTRAL: Paris - Nice.

RHODANIEN: Paris - Marseille. --- Supprimé hiver 78

ETENDARD et AQUITAINE: Paris - Bordeaux.

STANISLAS et KLEBER: Paris - Strasbourg.

CAPITOLE: Paris - Toulouse.

FAIDHERBE, GAYANT et WATTEAU: Paris - Lille.

ITALIE.     ADRIATICO: Milan - Bari.

CYCNUM: Milan - Vintimille.

SETTEBELLO, VESUVIO et AMBROSIANO: Milan - Naples.

ALLEMAGNE. Les trains à grand confort circulant en Allemagne ne sont pas repris sous la mention TEE mais sous la dénomination IC: InterCity.

SAUF depuis le service d'été de cette année où 5 trains IC de la DB sont repris comme TEE:

FRIEDRICH SHILLER: Dortmund - Stuttgart.

BACCHUS: Dortmund - Munich.

HEINRICH HEINE: Dortmund - Francfort.

GOETHE: Dortmund - Francfort/Nuremberg.

DIAMANT: Hamburg - Munich.

# EXPOSÉ

Compte rendu de l'exposé de la réunion du 25 avril.

## KLEINBAHN

Kleinbahn est une firme autrichienne qui, depuis 1947 construit des modèles ferroviaires à l'échelle H0, en courant continu.

L'usine est implantée à Vienne et occupe 150 personnes. La particularité de cette marque est son système de vente; en effet, elle s'effectue dans ses propres magasins, dans les villes autrichiennes importantes: Vienne, Linz, Graz, Salsburg, Klagenfurt, Innsbruck et Bregenz; la vente s'effectue également en Suisse à Zurich.

( Si vous désirez une adresse précise, renseignez vous à monsieur Casini lors de nos réunions ).

Kleinbahn pratique aussi la vente par correspondance à l'étranger.

### A. LOCOMOTIVES.

La majorité des modèles reproduits sont autrichiens; vapeurs (D 52.D 93.D 156), diesel (2060. 2050), électriques (E 1010 E 1020. E 1041. E 1042; E 1044. E 1080. E 1245), automotrices (rame SCHNELLBAHN ET 4030 et rame TRANSALPIN ET 4010).

Les SBB sont représentés par une RE 4/4 I, une Ae 6/6, l'autorail RBe 2/4 "Flèche rouge" et l'automotrice électrique AB Fe 4/8 dans la version SBB et BLS.

En majeure partie, les locos sont équipées de deux robustes moteurs ( 3 pôles ) avec transmission par vis sans fin et et engrenages ( + un système de déparasitage ).

Deux choses frappent; les modèles ont la polarité inversée par rapport au reste de la production 2 rails "continu" européenne, le ralenti associé à un très bon montage des essieux ( pas de roues voilées comme l'on peut en rencontrer même dans les marques de bonne réputation ).

Les locomotives ne sont pas équipées de bandages d'adhérence, mais en dépit de cela, leurs deux moteurs entraînant tous les essieux, et leur poids entre 290 et 480 gr., leurs confèrent une bonne puissance à plat.

Les locos électriques sont équipées de commutateur rails/caténaire, inversion des phares et cabines de conduites.

## B. LES VOITURES.

La gamme comporte des modèles à deux essieux et à bogies, des OBB, SBB et CIWLT (WR et WL type P).

La réalisation est toute en plastique y compris les essieux (qui peuvent être changés avec d'autres à bandages métalliques.) Les voitures souffrent d'une trop grande légèreté et d'un raccourcissement à l'encontre du réalisme:

pour exemple: voiture intérieure SBB type allégé:

Kleinbahn: 222 mm

Fleischmann: 245 mm

Marklin: 240 mm

Lima: 265 mm

Roco: 285 mm

échelle 1/87: 272 mm pour 23,70 m en réalité.

## C. LES WAGONS.

Concernant les wagons de marchandises, nous avons un bon choix, comme pour les locos et voitures, la gravure est à la hauteur des grandes marques avec décorations et inscriptions conformes.

## D. LES ACCESSOIRES.

Côté accessoires, nous avons un bon et valable assortiment de voies et d'aiguillages; signaux type OBB; caténaire type OBB et DB d'un système approchant assez fort celui de marklin; éclairage, remises et bâtiments divers.

Ce qui est le plus intéressant est la plaque tournante pour 24 voies et le transfo électronique, lequel (d'après le constructeur) permet une marche extraordinairement lente... 1 cm à la minute!

Avant de conclure, il faut parler d'une chose qui a une énorme importance: LE PRIX.

En voici quelques uns à titre indicatif

- loco vapeur D 52 ex BR 52      530 OS = 1219 FB
- loco électrique E 1044 OBB      470 OS = 1081 FB
- rame TRANSALPIN ET 4010 (5 élém.) 750 OS = 1725 FB
- voiture SBB      66 OS = 152 FB
- wagon moderne deux essieux      37 OS = 85 FB
- Plaque tournante avec commande 880 OS = 2024 FB
- transfo électronique 30 VA      495 OS = 1138 FB

Le catalogue est gratuit, et pour le recevoir il suffit d'écrire à

KLEINBAHN  
GATTEREDERSTRASSE 4-6  
A-1230 WIEN.

J'espère que ceci pourra vous aider à mieux connaître cette firme où vous trouverez sans doute le modèle que vous cherchiez; ne manquez pas de leur faire une petite visite lors de votre passage en Autriche.

P. Casini