

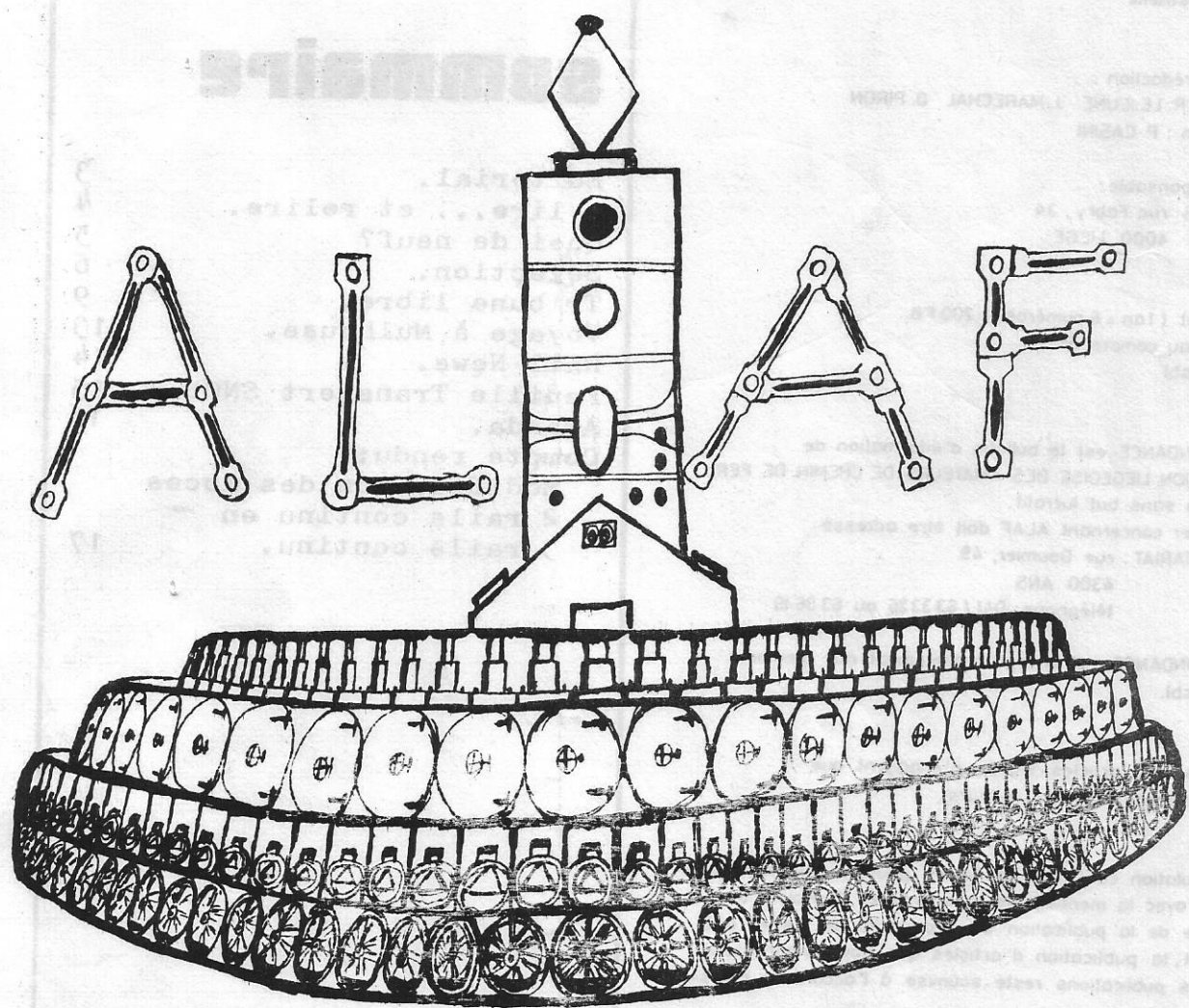
# CORRESPONDANCE

A.L.A.F.  
BIBLIOTHEQUE  
N° 154 R1

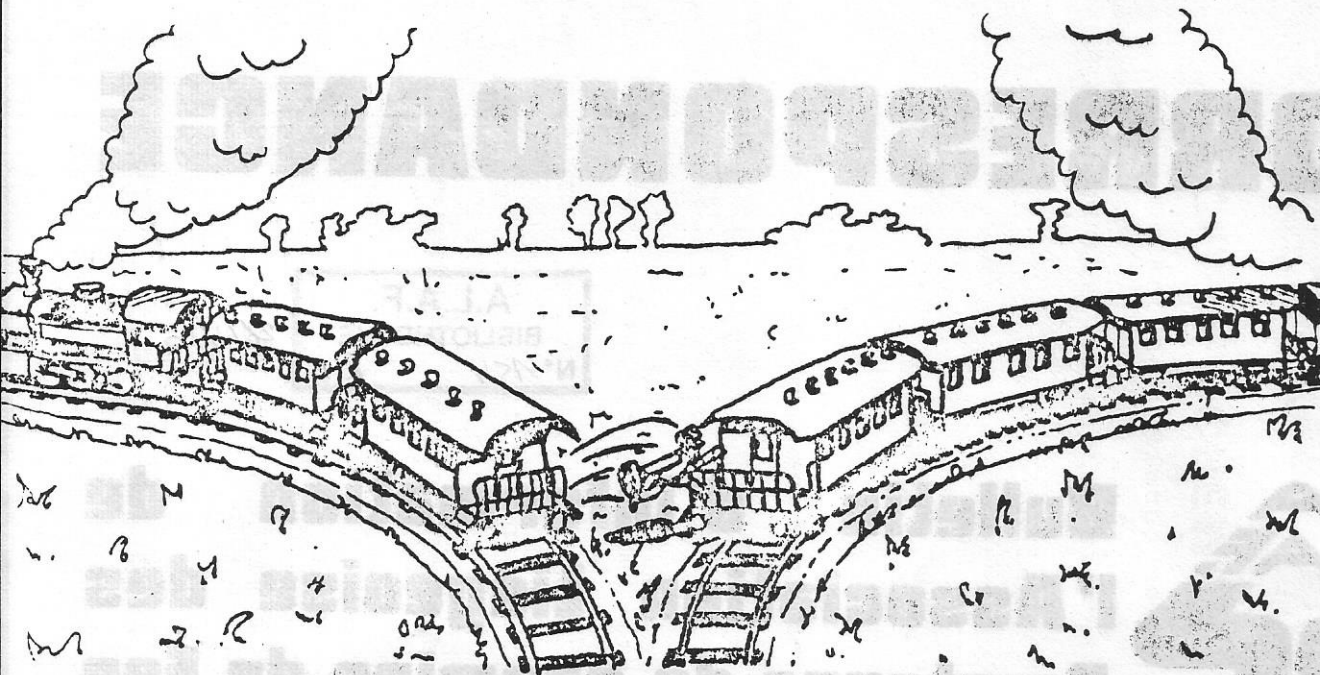
26/2/80



## Bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer



40 fb    decembre    1979    n° 6



# 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 633619

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°6

DECEMBRE

1979

## sommaire

Editorial.	3
A lire... et relire.	4
Quoi de neuf?	5
Sélection.	6
Tribune libre.	9
Voyage à Mulhouse.	13
Rail News.	14
Feuille Transfert SNCB.	15
Agenda.	16
Compte rendu:	
Modification des locos	
2 rails continu en	
3 rails continu.	17

## couverture

Le gâteau du 1<sup>er</sup> anniversaire  
vu et dessiné par P. CASINI.

# EDITORIAL

Dès sa mise en place, le Conseil d'administration de l'ALAF a marqué sa volonté de mettre à la disposition des membres de l'association un outil d'information qui puisse répondre à toutes leurs exigences présentes et à venir.

C'est ainsi qu'est né le périodique "CORRESPONDANCE"

Un des soucis constants de ceux qui élaborent ce bulletin d'information est que sa qualité soit digne de ceux qui le lisent. Un autre est que son prix de revient ne grève pas trop le budget de l'ALAF.

Mais la fabrication de chaque numéro est un gros travail et ceux qui s'y sont attelés sont déjà occupés à d'autres tâches nécessaires au bon fonctionnement de l'ALAF.

C'est pour ces raisons, et d'autres, inhérentes à l'amateurisme qui caractérise notre association, que la parution de Correspondance a été ponctuée par quelques retards et défauts de fabrication.

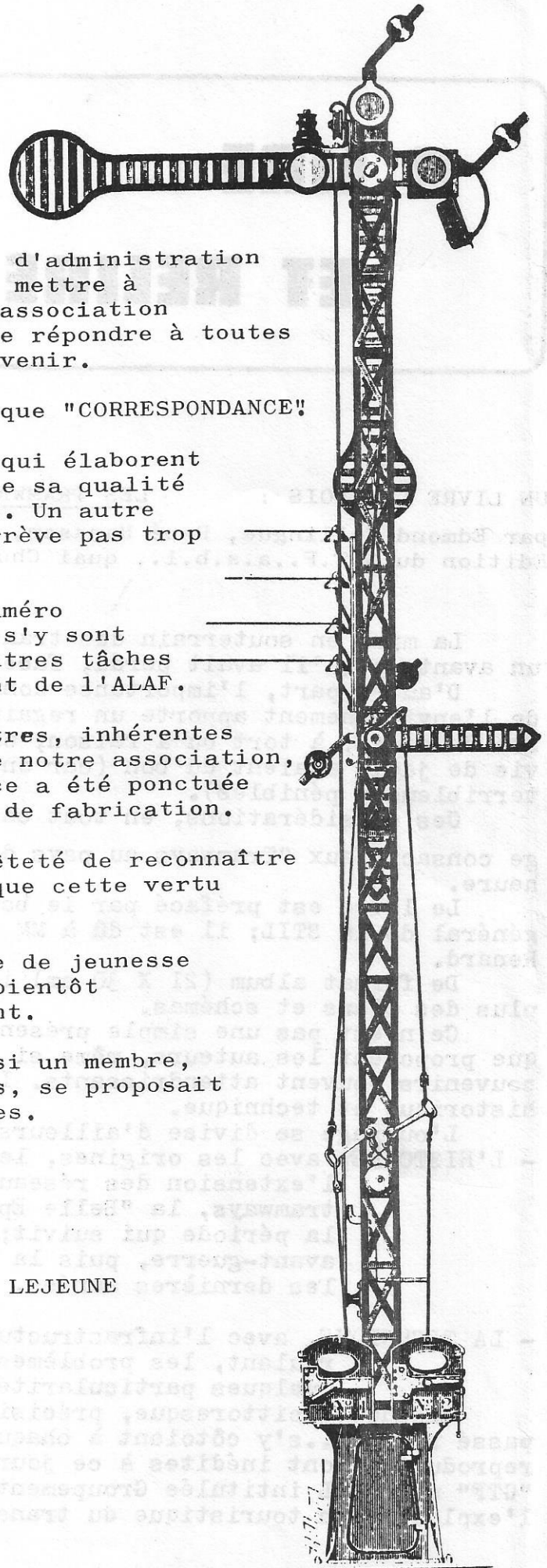
Il est difficile d'avoir l'honnêteté de reconnaître ses faiblesses et nous voulons que cette vertu soit nôtre.

"CORRESPONDANCE" fait sa maladie de jeunesse et nous sommes sûrs de trouver bientôt la thérapeutique qui lui convient.

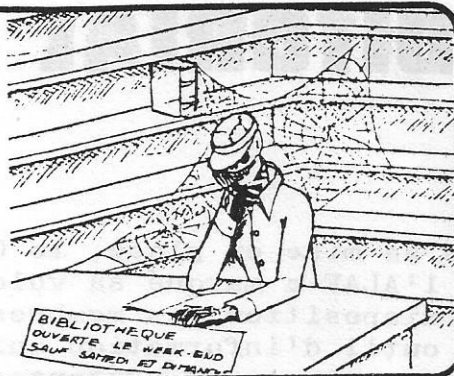
Un bon remède lui serait donné si un membre, qui dispose de loisirs inoccupés, se proposait pour dactylographier les articles.

Avis aux amateurs!

Jean René LEJEUNE



# A LIRE ... ET RELIRE



UN LIVRE LIEGEOIS : LES TRAMWAYS AU PAYS DE LIEGE.

par Edmond Fellingue, René Hanssen, Marcel Lambou et J.H. Renard.  
Edition du G.T.F., a.s.b.l., quai Churchill, 33/8, 4020 Liège.

La mise en souterrain des transports en commun rend au rail un avantage qu'il avait perdu, face à la concurrence des autobus.

D'autre part, l'importance donnée aujourd'hui à la défense de l'environnement apporte un regain d'intérêt pour toutes les choses du passé; à tort ou à raison, on imagine que les conditions de vie de jadis avaient du bon (car on en oublie souvent les conditions terriblement pénibles).

Ces considérations, en tout cas, font que la sortie d'un ouvrage consacré aux "Tramways au pays de Liège" vient parfaitement à son heure.

Le livre est préfacé par le bourgemestre et par le directeur général de la STIL; il est dû à MM Fellingue, Hanssen, Lambou et Renard.

De format album (21 X 30 cm) il contient plus de 400 photos, plus des plans et schémas.

Ce n'est pas une simple présentation folklorique ou sentimentale que proposent les auteurs, même si chaque document évoque des souvenirs souvent attendrissants. Ils ont voulu faire oeuvre historique et technique.

L'ouvrage se divise d'ailleurs en deux parties;

- L'HISTOIRE, avec les origines, le "chemin de fer américain", l'extension des réseaux urbains, la question des tramways, la "Belle Epoque", la première guerre et la période qui suivit; les tramways unifiés; l'immédiat avant-guerre, puis la tourmente de 1939-1945 et enfin les dernières années.

- LA TECHNIQUE, avec l'infrastructure, l'énergie, le matériel roulant, les problèmes d'exploitation et enfin quelques particularités du réseau liégeois.

Anecdote, pittoresque, précision technique, témoignage d'un passé révolu...s'y côtoient à chaque page; certaines photos reproduites sont inédites à ce jour. L'ouvrage est édité par le "GTF" une ASBL intitulée Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire.

UN MERVEILLEUX CADEAU POUR LES ETRENNES!

# QUOI DE NEUF ?

## PREMIERES NOUVEAUTES 80 CHEZ JOUEF:

- Locomotive 232.U.I SNCF; locomotive du type semi-carrénée qui est présentée au musée de Mulhouse.
- La rame complète du TGV (future rame automotrice qui reliera Paris à Lyon par la nouvelle ligne à grande vitesse).

+++++

## DISPONIBLE CHEZ ROCO:

- Locomotive électrique Suisse BE 4/6 en version verte et brune. (modèle particulièrement fin et réaliste)
- Série des voitures old-timer de chez Röwa (référence catalogue de 4205 à 4213.)

+++++

## CHEZ A.D.E.: 2 nouveautés

- Disponible actuellement: voiture restaurant QUICK-PICK Pour trains express, type WRbumz de la DB.
- Même modèle mais en version TEE-IC: ce dernier étant seulement disponible pour mi-80.

+++++

## DISPONIBLE CHEZ FLEISCHMANN.

- Modèle de la locomotive mixte DB série I20; encore un modèle très finement détaillé. (la concurrence de Roco se ferait-elle sentir ?)

+++++

## MARKLIN CUVÉE 1980 ??

De plus en plus question d'une type I6 SNCB (des plans ont paraît-il été demandés à Bruxelles).

+++++

## DECORS: véhicules HERPA

Plusieurs nouvelles références:

La série 2000 sont des couleurs satinées, la série 3000 étant des couleurs métallisées.

AUDI 100 AVANT: réf. 2011 et 3011

CITROEN 2 CV 6: réf. 2017 et 3017

BMW M I: réf. 2018 et 3018

RENAULT R 4: 2019 et 3019

OPEL SENATOR: réf. 2010 et 3010

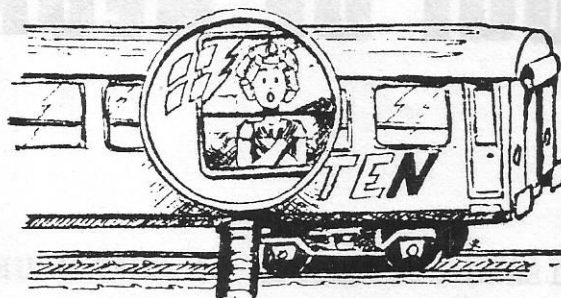
JAGUAR XJ 6/I2: réf; 2020 et 3020

OPEL REKORD CARAVAN: réf. 2021 et 3021

BMW ALPINA 328: réf. 3506

+++++

# SELECTION



## VOITURES TYPE UIC ZI "EUROFIMA".

Ces voitures sont nées de la collaboration entre six administrations ferroviaires ( SNCB. SNCF. DB. OBB. FS. SBB.) et cinq grands constructeurs (Brugeoise et Nivelles, Alsthom, Linke-Hoffman-Busch, Fiat et Simmering-Graz-Pauker.) avec le financement de la société européenne "Eurofima" (Société Européenne de Financement de matériel ferroviaire à Berne), d'où le nom de cette nouvelle catégorie de voitures. Ce fut aussi le premier pas concret vers une réelle coopération européenne dans le domaine ferroviaire.

Les caractéristiques principales sont:

- longueur 26,4 mètres
  - air conditionné en première et seconde classe
  - vitesse de 160 km/h et possibilité de 200 KM/H
  - fermeture et verrouillage automatique des portes coulissantes
  - protection thermique par double vitrage fumé
  - confort élevé
- ligne harmonieuse et livrée saillante.

La commande prévoyait 500 voitures réparties seulement sur les deux classes, mais au fil de la production, des variantes et nouveaux véhicules se sont ajoutés au lot.

Ci-dessous un tableau récapitulatif:

Type	A	AB	B	BC	WR	D	NOTES
SNCB	20	/	60	/	10 c	34	c= en construction
SNCF	100	I p	/	/	/	/	p= prototype
DB	100	2 p	/	/	/	/	t= livrée TEN
FS	30	I p	70	/	/	/	°= avec différences
SBB	20	/	/	20 t	/	/	bogies SGP et portes
OBB	30°	45°	125°	/	5	/	pliantes
TOTAL	300	49	255	20	15	34	

Les commandes supplémentaires (surtout de la part des OBB) montre le succès rencontrés auprès des usagers. Le parc pourrait s'accroître si les NS et les DSB venaient rejoindre les six autres administrations. Peut-être verrons nous un jour des voitures lits eurofimas ou encore des mixtes AD ou BD ?

Pour avoir un tableau complet, il faut signaler que certaines administrations, dans un souci d'harmonisation des rames, ont repeint d'autres véhicules en cette livrée; par exemple; des voitures buffet type I de la SNCB, une partie des fourgons de la FS (modèles récents à carrénage et bogies Fiat), des fourgons modernes des OBB, des voitures WR et Bm UIC X des CFF et enfin des voitures Corails de la SNCF.

Concernant leurs emplois, il faut noter qu'on les trouve par groupes ou isolées dans les trains TEE et IC; la SNCF les emploie de la même façon dans certain trains rapides; quant à la SNCB, les OBB, les FS et les SBB, ils essayent de les utiliser en des trains homogènes.

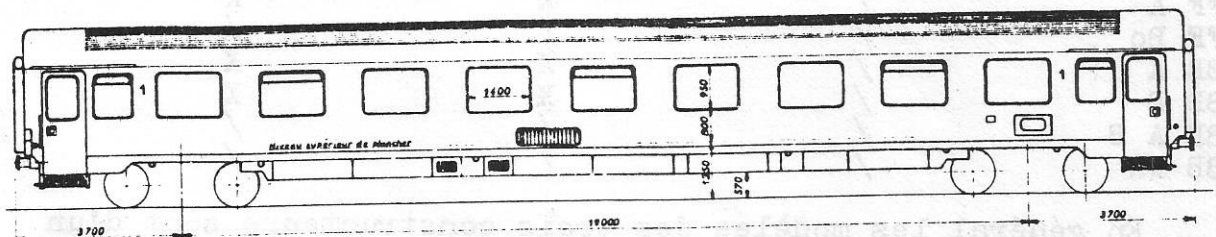
Voici quelques exemples;

- SNCB; E 312/313 KOLN / BRUXELLES ET OOSTENDE/ KOLN.
- E 319/320 BRUXELLES / KOLN ET KOLN / OOSTENDE
- E 321/322 KOLN / OOSTENDE ET RETOUR
- E 324/325 KOLN / OOSTENDE ET RETOUR
- E 326/327 KOLN / OOSTENDE ET RETOUR
- E 482 BRUXELLES / PARIS N

Plus quelques voitures circulant isolément aux trains E 224/225 de Oostende à Wien et retour, E 432/433 entre Koln et Paris N via Liège G.,...

- FS; E 230/231 "ROMULUS" de Rome à Wien.
- E 276/277 "METROPOLITANO" de Genova à Francfort.
- E 274/458 "TIZIANO" de Milano à HAMBURG A.
- SBB; E 396/397 "EDELWEISS" BRUXELLES / ZURICH ET RETOUR
- OBB; E 224/225 OOSTENDE / WIEN
- E 220/ 221 "DONAU KURIER"
- E 222/223 WIEN / AMSTERDAM
- E 462/463 "TRANSALPIN"
- E 228/229 "JOHANN STRAUSS"

+++++



## LE MODELE EN "N".

=====

Un an après la sortie du premier modèle EUROFIMA sur les réseaux européens, naissait la première reproduction miniature de ce modèle; MINITRIX à l'échelle 1/160 ème.

Ce ne fut donc pas étonnant si ROCO et ARNOLD suivirent l'exemple.

La miniaturisation des voitures Eurofima fut en effet une très bonne opération financière pour ces constructeurs; avec seulement deux caisses (A 1ère classe et B 2ème classe), ces derniers ont reproduit pas moins de 11 variantes susceptibles d'intéresser les "Nistes" de 6 pays différents.

ARNOLD RAPIDO; Il est assez renversant de constater qu'une telle marque, réputée pour le réalisme de ses modèles, a, dans sa "fougue Eurofima", reproduit des versions supplémentaires encore inexistantes jusqu'à ce jour; à savoir une 2ème classe DB aux couleurs TEE, une 2ème classe SBB CFF et une 2ème classe SNCF en livrée Corail.

Roco; La firme Autrichienne nous propose toutes les versions existantes et exactes, hormis la voiture Bc (couchettes) des SBB CFF.

MINITRIX; Cette marque s'est contentée de reproduire trois modèles de première classe; modèle A de la DB, ceux de la SNCF, l'un en livrée Corail, l'autre en livrée Eurofima.

Pour éviter toute confusion, voici un tableau récapitulatif des productions offertes à l'échelle N.

MARQUE	MINITRIX	ROCO	ARNOLD
TYPE			
SNCB A	/	X	X
SNCB B	/	X	X
SNCF A	X	X	/
SNCF A CORAIL	X	X	X
DB A TEE	X	X	X
FS A	/	X	X
FS B	/	X	X
CFF A	/	X	X
CFF Bc	/	/	/
OBB A	/	X	X
QBB B	/	X	X
OBB A B	/	/	/
OBB WR	/	/	/

En général les modèles des trois constructeurs sont d'un haut niveau de finition et bénéficient d'une réduction exacte ainsi que de l'uniformisation du système d'alimentation et d'attelage.

Néanmoins, c'est ARNOLD qui a su, hormis les versions fantaisistes, reproduire le plus fidèlement les modèles Eurofima.

=====



# TRIBUNE LIBRE

## Restructuration du réseau ferroviaire.-

Le plan de restructuration de la S.N.C.B. a, selon ses auteurs, deux prétentions, l'une de réduire les interventions de l'Etat en faveur de la S.N.C.B. et l'autre, d'adapter le réseau à l'évolution du marché du transport.

Les réactions enregistrées jusqu'à présent à la suite de la publication de ce plan ont été bien plus nombreuses que ce que l'on pouvait se l'imaginer, compte tenu de la période creuse des vacances.

Ces réactions sont importantes, encourageantes.

Elles expriment l'émotion populaire devant les projets élaborés.

lère prétention: Réduire les interventions de l'Etat en faveur de la S.N.C.B.-

Chaque année, lorsque le montant des interventions de l'Etat est publié, une certaine presse insiste lourdement sur son niveau élevé et souvent s'ingénie à laisser croire à l'opinion publique que ces sommes s'assimilent à un déficit d'exploitation.

C'est faux et les procédés utilisés sont malhonnêtes et indignes. Ne dit-on même pas que la S.N.C.B. est un gouffre à milliards.

L'opinion publique doit savoir l'exacte vérité et, à cette presse qui calomnie injustement la S.N.C.B., il convient de prouver que les versements effectués par l'Etat à la S.N.C.B. ne sont pas destinés à couvrir un déficit de mauvaise gestion mais bien à compenser, sur la base des règlements européens, les contraintes et situations d'exception imposées à la S.N.C.B.-

Qu'en est-il exactement ?

C'est un fait que les crédits de normalisation pour la S.N.C.B. à charge de l'Etat sont passés de 9,8 milliards en 1967 à 41,7 milliards en 1978.

Quelles en sont les causes réelles ?

1.- l'inflation de 1967 à 1978 se chiffre à 2,056, ce qui signifie que les 9,8 milliards de 1967 équivalent à 20,1 milliards en 1978.

2.- Les compensations octroyées par l'Etat ne constituent que le résultat d'un simple jeu d'écritures comptables ou la prise en compte de charges issues des mesures de caractère économique, social, patriotique et autres décrétées par le pouvoir politique.

Dans les 41,7 milliards d'intervention en 1978, on trouve:

a.- 11,8 milliards de pension du fait que la SNCB supporte le poids intégral des pensions payées, contrairement aux autres entreprises.

Il faut savoir que les entreprises ferroviaires dans la C.E.E. assument certaines charges (telles que le paiement des pensions, des soins de santé) que ne connaissent pas les autres transporteurs. Ces charges dénaturent les comptes des chemins de fer et aboutissent en tous cas, à des résultats différents de ceux qui eussent été obtenus si ces sociétés avaient pratiqué une gestion commerciale.

En conclusion, la S.N.C.B. supporte le poids intégral de ses pensions de retraite et de survie contrairement aux entreprises privées qui cotisent au régime général en fonction du nombre de travailleurs occupés.

Il est clair que la différence entre les charges effectivement supportées par la S.N.C.B. et celles qui résulteraient de l'application de la formule du régime général est évidemment très lourde.

Pour l'année 1978, la comparaison est la suivante:

Charges supportées par la S.N.C.B.: .....	13,768 milliards
Cotisation patronales payées par une société privée (avec même effectif et mêmes rémunérations qu'à la S.N.C.B.)	<u>1,946 milliards</u>
Différence:	11,822 milliards

ce qui représente la normalisation de la charge, charge calculée d'une façon rigoureuse et en conformité avec les règlements de la C.E.E.

Nul ne saurait récuser sa légitimité. L'intervention de l'Etat à ce titre constitue une mesure de stricte équité.

b.- 1,9 milliards de soins de santé, ce qui enlève au régime général une charge qui serait bien supérieure si les cheminots en activité et les pensionnés y étaient affiliés.

En vertu des dispositions légales, le personnel et les pensionnés de la S.N.C.B. sont en droit d'exiger des avantages au moins égaux à ceux du régime instauré pour les autres travailleurs.

De 1945 à 1965, la Caisse des soins de santé, à gestion paritaire, a pu fonctionner sans aucune aide extérieure.

Depuis 1965, l'intervention financière de l'Etat est devenue nécessaire en fonction de quatre faits nouveaux:

- 1.- Loi Custers (augmentation du prix des séjours en milieux hospitaliers.
- 2.- Loi Leburton (assurant entre autres gratuité pour les VIPO augmentation du coût de l'acte médical)
- 3.- Intégration des agents de l'Etat dans le régime soins de santé de l'I.N.A.M.I. (cotisations inférieures à celles payées depuis 1945 par les cheminots.
- 4.- Demande de la S.N.C.B. de ne pas contribuer plus que les autres employeurs (y compris l'Etat patron) à l'assurance soins de santé.

Si, par exemple, pour 1970, la Caisse des soins de santé S.N.C.B. avait bénéficié d'un régime analogue à une mutualité, le bilan de cette année aurait été clôturé avec un boni de 1 milliard. Toutefois, l'Etat s'est borné à combler l'excédent des dépenses sur les recettes.

Pour 1978, la situation est la suivante:

Intervention de l'Etat pour assurer l'équilibre: 1,970 milliards  
Interventions calculées conformément aux subsides accordés  
aux Unions nationales de Mutualités: 3,760 milliards

#### Conclusion:

La compensation que la caisse des soins de santé reçoit de l'Etat est donc nettement inférieure à ce qu'un organisme assureur du régime légal, octroyant les mêmes services à ses membres, reçoit de l'I.N.A.M.I.

c.- 17,3 milliards de réductions tarifaires: imposées par décision du pouvoir public.

Le règlement de la CEE (n° 1191/69 du 21.6.69 définit que les charges assumées par les entreprises des obligations de service public ainsi que les prix et conditions de transport imposés feront l'objet de compensations par les Etats Membres.

l'application à la SNCB de ce règlement a amené l'Etat Belge à octroyer des compensations résultant du maintien des obligations de service public soit 17,3 milliards pour 1978.

#### Conclusions:

En/clair, un voyageur sur 6 paye encore le prix plein.

Il n'est évidemment pas question de vouloir critiquer l'octroi par l'Etat de ces réductions tarifaires.

Toutes les mesures prises pour favoriser l'accès au travail, à l'enseignement, pour aider les économiquement faibles, pour soutenir l'expansion démographique, pour témoigner la reconnaissance nationale envers certaines catégories de citoyens etc.. découlent de raisons très acceptables sur les plans économiques et sociaux.

Toutefois, les charges financières correspondantes ne peuvent, de toute évidence, incomber au transporteur qu'est la S.N.C.B.

La compensation par l'Etat pour ces différentes réductions tarifaires est parfaitement justifiée et on ne peut l'assimiler, en aucune manière, au comblement d'un déficit.

d.- 6,6 milliards de frais d'infrastructure, les chemins de fer étant le seul mode de transport à payer sa propre infrastructure.

En effet, il supporte entièrement les charges de desserte, d'entretien et de renouvellement de son infrastructure. Par contre, c'est l'Etat qui prend à sa charge pratiquement la totalité des frais d'infrastructure de la voie d'eau.

Quant à la route, le système de taxation instauré par l'Etat donne un net avantage aux transports routiers par véhicules lourds qui sont loin de supporter les charges de l'infrastructure utilisée.

D'autre part, rappelez-vous que les dégâts aux routes sont proportionnels à la 4<sup>e</sup> puissance des poids des essieux.

En d'autres termes, un camion chargé de 13 tonnes par essieu occasionne par rapport à une voiture de 0,5 tonnes par essieu des dégâts  $(13/0,5)^4 = 26^4 = 456.976$  fois plus élevés.

Moralité, ce sont ceux qui détruisent les routes qui sont les moins taxés.

### Conclusion:

La disparité dans l'imputation de ces charges d'infrastructure fausse profondément le marché des transports et occasionne un préjudice certain à la SNCB.

Dès lors, la compensation octroyée par l'Etat à la SNCB doit être appréciée compte tenu des coûts d'infrastructure que les concurrents du chemin de fer ne supportent pas.

e.- 3,2 milliards de charges financières.-

La SNCB a souvent dû emprunter à défaut de recevoir une part équitable de crédits de l'Etat.

Ces charges, en ce qui concerne les travaux de 1<sup>er</sup> établissement, comprennent l'intérêt, les frais et primes d'émission et de remboursement ainsi que l'amortissement des emprunts qui a pour conséquence de contraindre la SNCB à réaliser, et à ses frais, l'autofinancement des dépenses d'extension du réseau.

Or, ce réseau ne lui appartient pas mais, à l'Etat à qui il devra être remis gratuitement à la fin de la concession.

### Conclusion:

Il est anormal d'imposer à la SNCB de supporter des charges de financement de biens dont en fait, elle n'est pas propriétaire.

Quant aux travaux de renouvellement, on est en présence d'une situation analogue à celle décrite ci-dessus.

### CONCLUSION GENERALE:

Certes, il n'a pas été justifié jusqu'au dernier franc les sommes versées à la SNCB au titre de compensation ou de normalisation des comptes.

On s'est limité volontairement aux principaux postes auxquels s'ajoutent le maintien en exploitation de certaines lignes, des accidents de travail etc. Ceux-ci représentent près de 97 % des interventions de l'Etat qui ne sont donc pas le résultat d'un déficit ou d'une mauvaise gestion.

La loi de 1926 créant la SNCB n'a pas prévu de dispositions relatives aux conséquences financières pour la SNCB des multiples obligations qui sont les siennes, c'était normal à l'époque, le chemin de fer détenant un véritable monopole.

Autre élément psychologique, la SNCB est la seule parmi les entreprises de transport à publier son compte exploitation en annexe au budget du Ministère des Communications.

On se garde bien d'élaborer le compte d'exploitation des voies navigables et du transport routier des marchandises

Trop souvent, l'opinion publique est abusée au sujet de situation réelle et de celle de ses concurrents.

Les arguments ci-avant le prouvent, les interventions de normalisation pour la SNCB ne sont que la rétribution de services assurés pour la collectivité et l'économie nationale.

Normaliser les comptes, c'est appeler les choses par leur nom.

F. PIETTE.-

Le Comité a décidé d'organiser un voyage à Mulhouse, ville qui abrite le célèbre Musée des Chemins de Fer Français.

Ce sera aussi l'occasion de visiter un chemin de fer touristique situé non loin de là.

Pour cette première sortie de l'ALAF, le Comité a porté son choix sur le long week-end de Pentecote, les 24, 25 et 26 mai.

Le voyage s'effectuera en car pour faciliter les déplacements sur place.

Le prix du voyage sera d'environ 3000 Fb par personne et 1500 Fb pour les enfants,

Ce prix comprend le déplacement en car, deux nuits dans un hôtel \*\* avec petit déjeuner et l'entrée au Musée. *+ 2 repas soir et 1 midi*

La réalisation du voyage est conditionnée par le nombre de participants.

Un acompte de 500 Fb par personne est exigé à l'inscription qui s'effectue à l'aide du talon ci-dessous qui est à découper et à remettre à M.Orban.

L'invitation est adressée aux membres de l'ALAF ainsi qu'à toute autre personne désireuse de participer au voyage. Cependant, le nombre de places est limité à 150. Aussi, les premiers inscrits auront la priorité.

Au cas où le voyage serait annulé, l'acompte serait remboursé.

Il ne sera pas tenu compte des inscriptions dont l'acompte nous parviendra après le 31 janvier.

-----  
Bulletin d'inscription au voyage à Mulhouse.

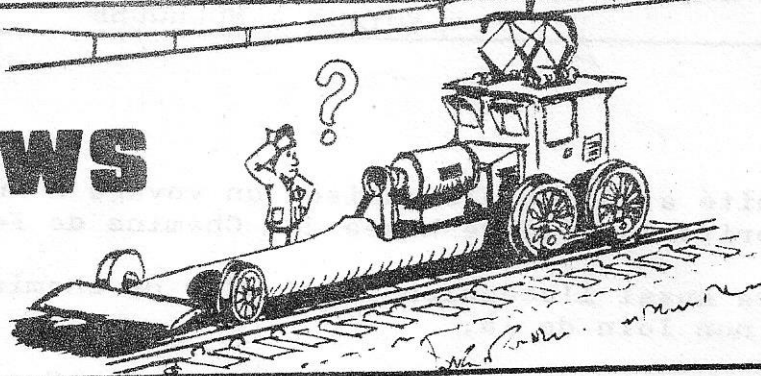
NOM ET PRENOM: \_\_\_\_\_ Membre ALAF n° \_\_\_\_\_

ADRESSE: \_\_\_\_\_

Nombre de participants adultes : \_\_\_\_\_  
d'enfants de moins de ans: \_\_\_\_\_ acompte versé: \_\_\_\_\_ Fb

Date \_\_\_\_\_ Signature \_\_\_\_\_

# RAIL NEWS



## Le MOLIERE

Voici la composition du train E 431 "MOLIERE" relevée à Lg. Guillemins le 22 octobre 1979. Le MOLIERE, ex TEE, est un Inter-City à supplément qui circule entre Paris et Köln.

Composition				HO	N
A <sup>9</sup>	UIC Z1	eurofima	SNCF	ROCO	ARNOLD-MINITRIX-ROCO
A <sup>9</sup>	UIC Z1	eurofima	SNCF	ROCO	ARNOLD-MINITRIX-ROCO
Vr	UIC Y	bicouleur	SNCF	JOUEF	/ / /
A <sup>4</sup> B <sup>5</sup> u	UIC	corail	SNCF	JOUEF-MOUGEL	/ / /
B <sup>10</sup> tu	UIC	corail livrée C1	SNCF	MOUGEL	/ / /
B <sup>10</sup> tu	UIC	corail livrée C1	SNCF	MOUGEL	/ / /
B <sup>6</sup> D <sup>2</sup> u	UIC	corail livrée C1	SNCF	MOUGEL	/ / /

Tonnage: 319t.

Vitesse autorisée: 160 km/h.

### Traction:

Paris N. → Liège G.	cc40100	SNCF	JOUEF-LIMA	/ / /
Liège G. → Aachen	série 26	SNCF	/ /	/ / /
Aachen → Köln Hbf	E 110	DB	FLEISCHMANN	MINITRIX / /
			ROCO-TRIX	

P. CASINI

FEUILLE TRANSFERT SNCB      FEUILLE TRANSFERT SNCB      FEUILLE TRANSFER  
FEUILLE TRANSFERT SNCB      FEUILLE TRANSFERT SNCB      FEUILLE TRANSFER  
FEUILLE TRANSFERT SNCB      FEUILLE TRANSFERT SNCB      FEUILLE TRANSFER  
FEUILLE TRANSFERT SNCB      FEUILLE TRANSFERT SNCB      FEUILLE TRANSFER

L'ALAF, dans le but d'aider ses membres ainsi que d'autres amateurs belges, a l'intention de faire reproduire une feuille transfert comportant des sigles, numéros, codes, inscriptions, etc. qui se rapportent principalement aux modèles belges (HO) qu'ils soient anciens ou modernes (locos, voitures, wagons).

Vu les dimensions de la feuille, elle aurait 127x190mm., et les innombrables combinaisons qui nous sont offertes par les prototypes réels, le Comité souhaite connaître les desiderata des personnes intéressées avant de lancer la fabrication.

Pour cela, il suffit de découper le talon ci-dessous et de le remettre dûment complété à M.CASINI. Le talon devra être accompagné d'un exemple des sujets désirés. Une photo ou un dessin serait d'un précieux secours.

Vu l'investissement qu'il comporte, le lancement de la fabrication dépendra du nombre de demandes reçues.

Le prix de la feuille sera d'environ 180Fb (150Fb pour les membres ALAF).

---

FEUILLE TRANSFERT SNCB

NOM ET PRENOM: \_\_\_\_\_ Membre ALAF n° \_\_\_\_\_

ADRESSE: \_\_\_\_\_

Nombre de feuilles désirées: \_\_\_\_\_

Sujets souhaités: cocher la ou les cases par une x.

- Locos vapeur    Locos diesel    Locos électriques  
Automotrices    Voitures    Wagons    Tramways    Divers

Pour les divers, inscrire les suggestions ci-dessous.

---

---

---

---

# AGENDA

Voici les dates et objets des trois premières réunions de 1980.

Comme nous ne possédons pas encore de local définitif, ces réunions se tiendront à la Maison des Jeunes d'Angleur. Ceux qui pourraient aider le Comité dans la recherche d'un local sont invités à se mettre en rapport avec notre président, Monsieur Daniel PIRON 76, rue de l'Eglise, 4600 LIEGE (Chénée), téléphone: 65.01.87.

Jeudi 17 janvier, objet: Modulation et fabrication des châssis-cadres pour la construction des réseaux.  
Conférence-débat par M.ORBAN.

Jeudi 21 février, objet: La décoration du réseau à l'aide de véhicules routiers miniaturisés.  
Conférence-débat par M.PIRON.

Jeudi 20 mars, objet: Assemblée générale des membres.

Toutes les réunions débutent à 19H30.

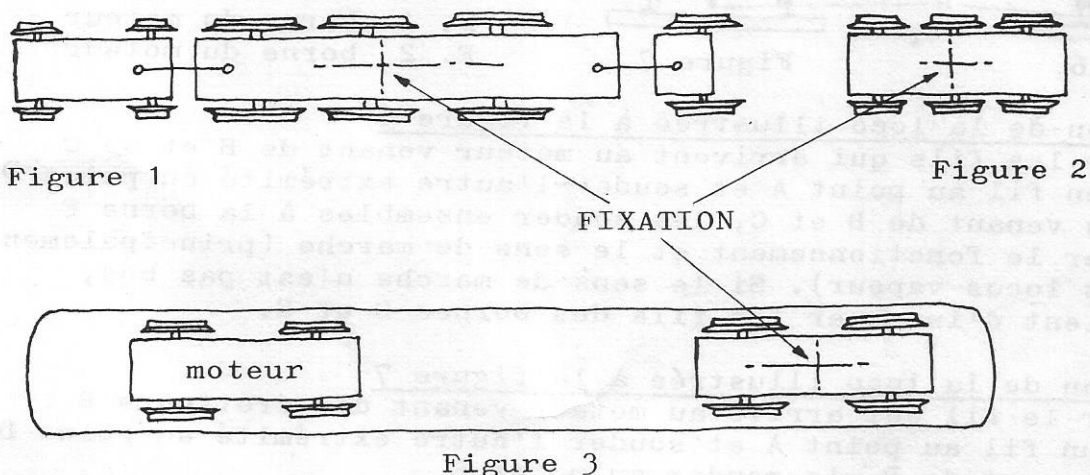


# COMPTE RENDU

## MODIFICATION DES LOCOMOTIVES ROULANT SUR 2 RAILS (COURANT CONTINU) POUR QU'ELLES ROULENT SUR 3 RAILS (COURANT CONTINU)

Cette modification n'est valable que si vous avez modifié votre réseau (voir Correspondance n°4, page 15).

La locomotive 2 rails, continu n'ayant pas de patin central, nous fixerons celui-ci soit au milieu du châssis (fig.1), au tender (fig.2) ou à l'un des bogies (fig.3).



Il sera fixé de préférence au centre du groupe de roues où il doit être attaché. La distance entre le fond du châssis (tender ou bogie) et la bande de roulement (C.A.D. le niveau du rail) doit avoir au moins 4mm. pour que la loco reste sur les rails lors du passage sur les aiguillages, traversées, etc.

### Fixation du patin

Le patin sera fixé à l'aide d'une vis ou d'un boulon. Le collage est à déconseiller car il faudrait arracher le patin pour le remplacer. Il faut que le patin soit bien ISOLE du châssis. Il sera isolé par une feuille de plastique ou de papier.

### Fonctionnement de la loco 2 rails, continu.

Un moteur continu se reconnaît au stator, celui-ci est remplacé par un aimant permanent. En 2 rails, le courant vient par un rail et retourne par l'autre.

Nous trouvons deux sortes d'alimentation pour les locos:

- toutes les roues de la loco sont isolées (fig.4)
- les roues ne sont isolées que d'un côté (fig.5)

Pour les locos illustrées par la figure 4, des frotteurs isolés du châssis prennent contact aux roues. D'un côté, les frotteurs sont connectés à une borne du moteur; de l'autre côté, les frotteurs sont connectés à l'autre borne du moteur.

Dans la figure 5, les frotteurs sont connectés à une borne du moteur, l'autre borne étant connectée au châssis.

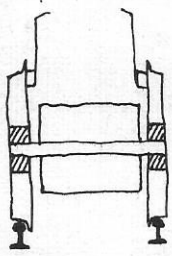


Figure 4

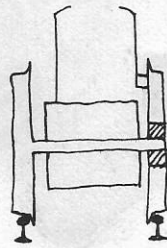


Figure 5

Les locomotives illustrées par la figure 5 ne pourront être modifiées que pour le système Märklin.

Modification pour système Märklin.

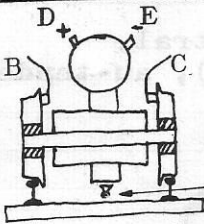


Figure 6

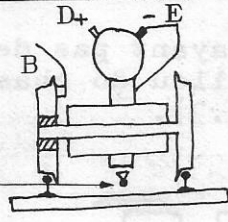


Figure 7

Pour modifier les locos illustrées à la figure 4, nous aurons 2 possibilités:

- a) modification pour le système Märklin (2 rails à la masse)
- b) modification pour le système Trix (2 rails isolés).

- A. patin isolé du chassis
- B. frotteurs des roues d'un côté
- C. frotteurs des roues de l'autre côté
- D. 1 borne du moteur
- E. 2 borne du moteur

Modification de la loco illustrée à la figure 6

- 1° désolder les fils qui arrivent au moteur venant de B et de C
- 2° souder un fil au point A et souder l'autre extrémité au point D
- 3° les fils venant de B et C, les souder ensemble à la borne E
- 4° contrôler le fonctionnement et le sens de marche (principalement pour les locos vapeur). Si le sens de marche n'est pas bon, il convient d'inverser les fils des bornes D et E.

Modification de la loco illustrée à la figure 7

- 1° désolder le fil qui arrive au moteur venant des frotteurs B
- 2° souder un fil au point A et souder l'autre extrémité au point D
- 3° le fil venant de B, le souder au point E
- 4° idem que pour la modification précédente.

Modification pour le système Trix.

Modification de la loco illustrée à la figure 6

Procéder comme pour le système Märklin en omettant de raccorder un des fils venant de B ou de C.

Modification de la loco illustrée à la figure 7

Procéder comme pour le système Märklin en omettant de raccorder le fil venant de B. Les frotteurs devront rester isolés.

Ces locos peuvent rouler sur le système Märklin.

Pour les modèles de locos électriques, vous pouvez procéder de la même façon. Le point A devient le pantographe.

Les membres qui ont un réseau Märklin non modifié peuvent, s'ils le désirent faire rouler des locomotives électriques alimentées en courant continu à condition d'alimenter la caténaire en continu (polarité+ pour la caténaire et - pour les rails).

Pour terminer, il est possible de faire rouler du matériel alimenté en continu et en alternatif sur le même réseau sans pour cela modifier les locomotives. La solution réside dans la méthode adoptée pour la construction du réseau. Cette méthode fera l'objet d'un prochain exposé.