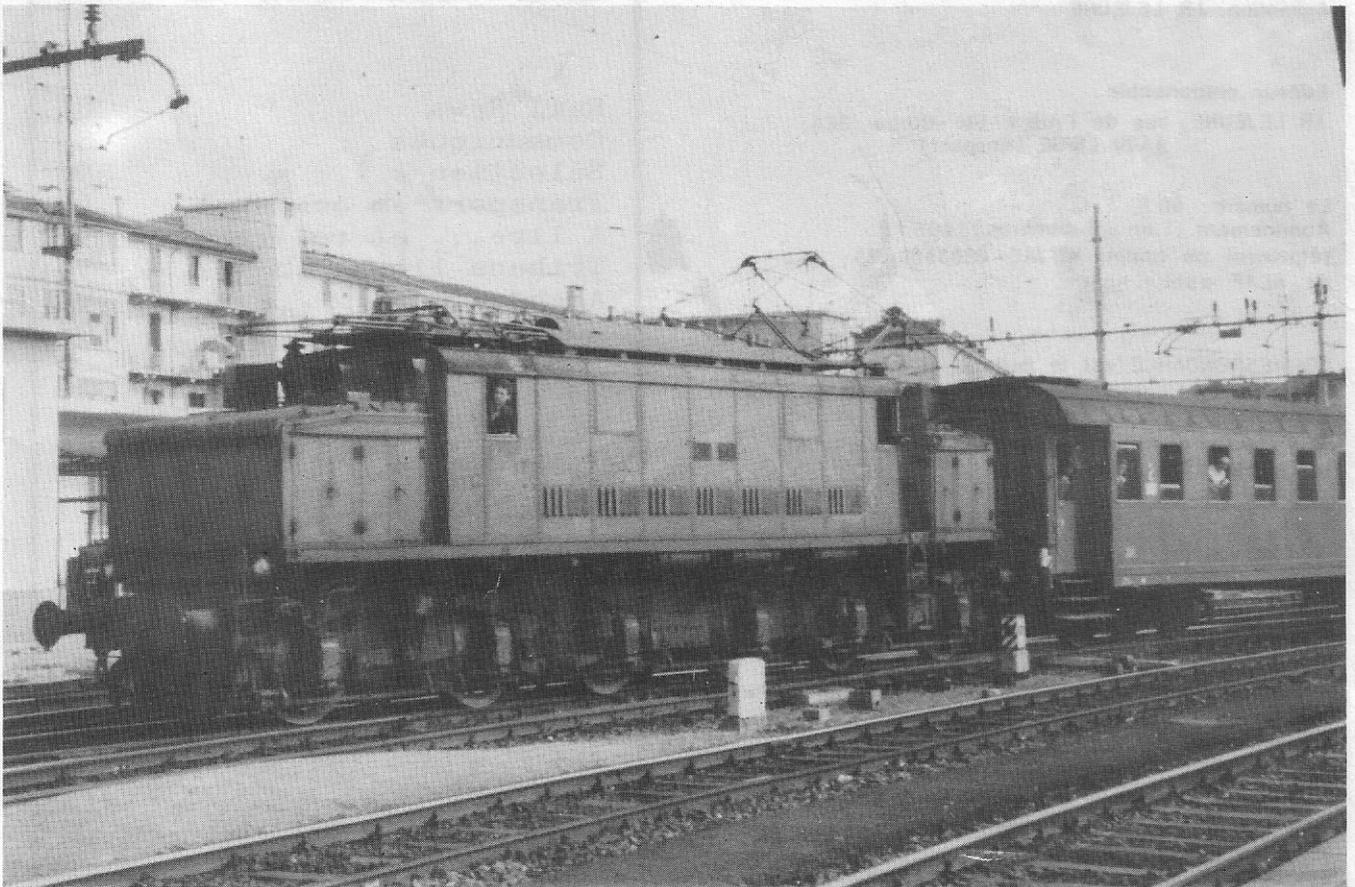


CORRESPONDANCE

Reçu 8.9

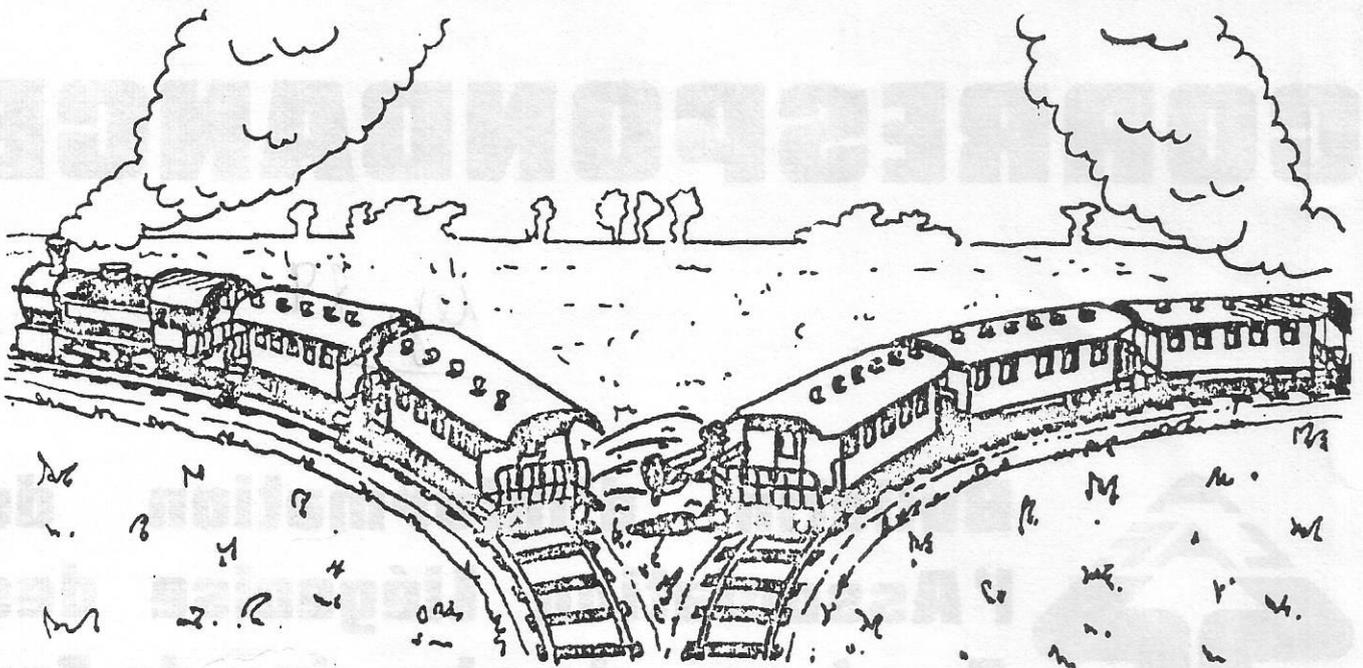


**Bulletin d'information de
l'Association Liégeoise des
Amateurs de chemins de Fer**



septembre

1981 n° 5



CORRESPONDANCE

Revue bimestrielle

Comité de rédaction :
J.R. LEJEUNE D. LOMBARD
Animation: J.R. LEJEUNE

Editeur responsable :
J.R. LEJEUNE, rue de l'Arbre-Ste-Barbe, 366,
4420 LIEGE (Rocourt)

Le numéro: 40 F.
Abonnement (1 an = 6 numéros): 200 FB.
règlement au compte n° 240-0883802-39
de ALAF asbl.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de
l'Association Liegeoise des Amateurs de chemins de Fer,
association sans but lucratif.
Tout courrier concernant l'ALAF doit être adressé
au SECRETARIAT: rue Doumier, 49
4300 ANS
téléphone: 041 / 63 33 26

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

Dactylographie: R. DE TIEGE D. LOMBARD J.R. LEJEUNE
Dessins: L. GREGOIRE
Maquette: J.R. LEJEUNE
Imprimerie: POLYPRINT rue Côte d'Or, 286, 4200 LIEGE

88

N° 5 SEPTEMBRE 1981

sommaire

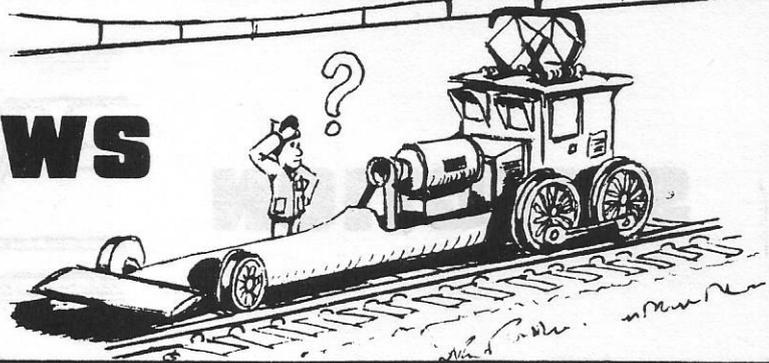
Rail News	89
Communiqués	89
Sélection	90
Transport en commun	92
A lire... et relire	93
Tribune libre	94
Agenda	98
Bourse	98

couverture

Locomotive italienne E.626.

Photo: François PEDERZOLLI.

RAIL NEWS



Suite et fin des trains "nobles" américains, avec l'espoir de voir un jour cette liste s'allonger:

MANHATTAN LIMITED	Philadelphia-New York(Rnn.Stn.)	C
MERCHANT LIMITED	Washington(Union) - Boston(South)	C-b
METROLINER	Washington(Union) - New York(Penn.Stn.)	C-b
MINUTE MAN	Washington(Union) - Boston(South)	C-b
MONTREALER	Washington(Union) - Montreal(Central Stn.)	WL-Sc-C-B
MOUNT RAINIER	Seattle - Eugene	C-b
MOUNT VERNON	New York(Penn.Stn.) - Washington(Union)	C-b
MURRAY HILL	Philadelphia(30th.Stn.) - New York	C
NIAGARA RAINBOW	New York(Grand Central) - Niagara Falls(Amtrak Stn.)	C-B
NIGHT OWL	Washington(Union) - Boston(South)	WL-Sc-C-B
NORTH STAR	Chicago(Union) - Duluth	WL-C-B-R
PACIFIC INTERNATIONAL	Vancouver - Seattle(King Stn.)	C-b
PALMETTO	New York(Penn.Stn.) - Savannah	C-B
PANAMA LIMITED	Chicago(Union) - New Orleans(Union)	WL-C-B-R
PATRIOT	Boston(South) - Washington(Union)	C-b
PENNSYLVANIAN	Philadelphia(30th.Stn.) - Pittsburg(Penn.stn.)	C-b
PHILADELPHIAN	Philadelphia(30th.Stn.) - New York(Penn.Stn.)	C
PIONEER	Seattle(Kings Stn.) - Salt Lake City	WL-C-B-A
PRAIRIE MARKSMAN	Chicago(Union) - East Peoria	C-b-A
RIO GRANDE ZEPHYR	Denver(Union Stn.) - Ogden(by limousine)	WR-C-D-R-A
SALT CITY EXPRESS	New York(Grand Central) - Syracuse	C-Cb-B-T
SAN DIEGAN	Los Angeles - San Diego	C-b-A
SAN FRANCISCO ZEPHYR	Chicago(Union) - Oakland	WL-WR-C-R-A
SENATOR	Washington - Boston	C-b
SHAWNEE	Chicago(Union) - Carbondale	C-b-A
SHENANDOAH	Washington(Union) - Cincinnati	WL-C-B-A
SHORELINER	Boston(South) - New York(Penn.Stn.)	C-b
SILVER METEOR	New York(Penn.Stn.) - Miami	WL-Sc-C-WR-R-A
SILVER STAR	Miami - New York(Penn.Stn.)	WL-C-WR-R-A
SOUTH WEST LIMITED	Chicago(Union) - Los Angeles	WL-WR-D-C-R-A
STATE HOUSE	Chicago(Union) - St.Louis	C-b-A
SUNSET LIMITED	New Orleans(Union) - Los Angeles	WL-WR-C-R-A

***** P. CASINI

COMMUNIQUES

OS-URGENT-SOS-URGENT-SOS-URGENT-SOS-URGENT

Nous cherchons un REFRIGERATEUR et un ASPIRATEUR de récupération pour notre local de Voroux-Goreux. Contacter le secrétariat.

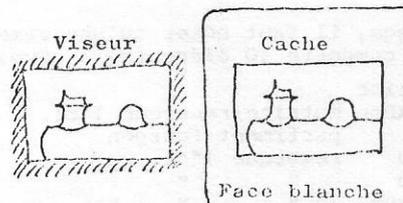
GENT-SOS-URGENT-SOS-URGENT-SOS-URGENT-SOS-

CORRESPONDANCE souhaite avoir de nouveaux collaborateurs, rédacteurs, dactylographes, etc. Contacter Jean René LEJEUNE.

D'avance, merci.

Lors de notre exposition de Coronmeuse, je suppose que plusieurs membres ont pris de nombreuses photos. Lors de la réunion du 2 septembre, je ferai appel à la bonne volonté de ces photographes afin d'élaborer un bon tirage sur notre exposition, et ce pour la réunion du 4 novembre.

Toutefois, il importe que ces diapositives soient placées dans leur cache selon un standard universel. Les caches se composent en général de deux pièces identiques mais de teintes différentes: une foncée et une blanche. Votre dia est correctement montée lorsque la face blanche de la cache est tournée vers vous quand la dia vous restitue l'image comme elle était dans le viseur de votre appareil.

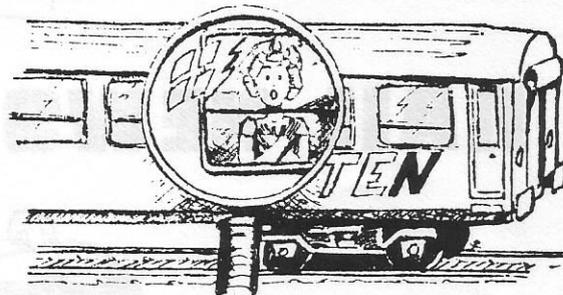


Cheminée à gauche

Cheminée également à gauche

P.S. Comme je n'ai pas les talents de Madame Soleil, inscrivez aussi votre nom sur vos caches.

SELECTION



Rame électrique TGV de la SNCF.

INTRODUCTION

Avec ces modestes lignes, nous voulons aussi commémorer l'événement de la mise en service de la nouvelle ligne "SUD EST", bien plus importante que le nouveau record du monde sur rail.

Nous assistons à la revanche du train sur les autres modes de transport, mais avec lequel il veut être complémentaire et non concurrent. Quel est l'autre transport de masse aussi rapide, économique, écologique et démocratique?

LE PROTOTYPE REEL

Pour cela, nous ne répéterons pas ce que d'autres, plus qualifiés que nous et plus près de la source, ont écrit.

En outre, lors de la visite d'une rame TGV à Liège-Guillemins, nous y avons consacré un numéro spécial, donc ajouter quoi que ce soit serait une répétition rébarbative.

LES MODELES HO

Pour une fois, beaucoup d'amateurs pourront mettre la manette du rhéostat à fond, sans complexes; le TGV, c'est de la vitesse pure!

Si la qualité de pose de la voie, un dévers approprié et un rayon de courbe généreux sont les caractéristiques de votre réseau, vous pourrez y aller et même battre un nouveau record du monde, en HO cette fois-ci.

Le TGV LIMA a été proposé en premier lieu par LIMA qui compte dans son catalogue plusieurs rames de ce genre et qui, restant cependant fidèle à sa politique, peut nous reproduire un modèle acceptable.

Mis à part quelques défauts, comme le carénage manquant au deuxième élément, les pantos, etc., la reproduction est digne d'être prise en considération, vu aussi son prix et aussi la particularité, non négligeable, que la maison de Vicenza fournit tous les éléments pour avoir une rame complète.

Au passage, il faut noter qu'une rame en service comporte 10 éléments, à savoir:

- 1) TGV motrice
- 2) TGV ZR ADru motrice/remorque 1°cl.+compartiment fourgon
- 3) TGV R Au remorque 1°cl.
- 4) TGV R Au " " "
- 5) TGV R Avux " " + bar
- 6) TGV R Eu " 2°cl.
- 7) TGV R Bu " " "
- 8) TGV R Bu " " "
- 9) TGV R Bu motrice/remorque 2°cl.
- 10) TGV motrice

Il est prévu aussi des rames de seule 1° classe, ce qui fait qu'à la place des remorques Bu, on a des Au.

Concernant le modèle JOUEF, hélas!, même après l'avoir sorti et modifié une fois, on n'a pas voulu donner une reproduction à la hauteur du prix.

Ce n'est pas qu'on ne puisse le faire (et la 232 u 1, alors?) mais plutôt qu'on ne veuille pas le faire convenablement.

Hélas, une rame pas complète qui présente même des défauts au niveau du moulage (creux et dépressions dans le plastique), un même bogie pour tous les éléments, une intercommunication pas réaliste, comment voulez-vous qu'elle trouve un succès auprès des amateurs?

C'est la politique "de la simplicité" que votre serviteur condamne toujours.

Le fait de ne pas être sérieux avec ses clients veut aussi dire qu'on ne l'est pas avec soi-même, avec les résultats catastrophiques que l'on connaît désormais de cette marque française.

Cela ne me réjouit guère, au contraire, je suis triste de voir disparaître un constructeur, mais aussi, devoir admettre que si on nous écoutait plus souvent, nous les amateurs, clubs, associations, certaines erreurs et fermetures d'usines pourraient peut-être être évitées.

En conclusion, le TGV LIMA est la rame sélectionnée et qui mérite une cure de réalisme avec un changement d'essieux et le remplacement des pantos par ceux de CARMINA, si les prix ne vous effraient pas.

P. CASINI

T A B L E A U R E C A P I T U L A T I F

<u>CARACTERISTIQUES</u>	<u>LIMA</u>	<u>JOUEF</u>	<u>N O T E S</u>
1) CAISSE			
longueur	3	3	
toiture	1*	1°	*absence de carénage sur le deuxième élément, côté motrice °absence d'isolateurs aux liaisons entre éléments
bas de caisse	3	2°	°mauvais positionnement grilles climatisation
extrémités	2*	3	*absence du 3° phare situé sur le carénage du toit
moulage	3	2°	°grillage des éléments extrêmes pas fin
accessoires	3	1°	*intercommunication entre éléments fantaisiste et absence ressort de la suspension secondaire
vitrage	2*	2°	**pas à ras de caisse
décoration	2*	2°	**parfois floue à la séparation de deux teintes
inscriptions	2*	2°	**assez simplifiées, absence du marquage TGV aux extrémités
pantos	0*	0°	**ni conformes, ni fonctionnels
éclairage	1*	2°	*pas d'inversion aux phares blancs, les rouges inexistantes °phares rouges non fonctionnels
2) BOGIES			
dimensions et proport.	2*	3	*2mm.trop courts
détails	3	0°	*même bogie partout, il y a une différence entre moteur et porteur
teinte	3	3	
essieux	1*	2°	*chromés, boudin haut °boudin haut
attelage	3*	1°	*distance entre caisses trop grande °règlable
jeu et débattement	3	3	
prise de courant	3	3	
3) ENSEMBLE			
composition	3	1°	*pas complète, absence de l'élément bar
poids	3	3	
adhérence	2	3	
puissance	3	2	
roulement	3	3	
démontage	3	3	
comportement sur appareils de voie	3	3	
compatibilité avec autres marques	3*	3°	**aucun problème avec les marques courant alternatif ou continu; de plus, il s'agit d'un élément interchangeable sans problème d'attelage avec d'autres véhicules.
	63	56	
% d'approche à la fidélité	81	72	
essieux entraînés	4	4	
bandages d'adhérence	2	4	
année de sortie modèle	1979	1950	
réf.catalogue	9711	8631	
prix en F.B.	1.530	2.815	P.Casini

TRANSPORTS EN COMMUN

LE METRO D'ATHENES

PREMIERE PARTIE : HISTOIRE ET MATERIEL

Le métro d'Athènes est l'un des plus anciens chemins de fer urbain du monde. Il est en même temps le plus vieux chemin de fer de la Grèce. Cette dernière est entrecoupée par des lignes à écartement normal, métrique et de 0,75 m, le métro de sa capitale roulant sur voie normale. Il a été ouvert à l'exploitation le 27 février 1869 sous l'appellation "Chemin de fer Athènes-Pirée" (SAP). Le Pirée constituait à l'époque une ville à part entière, actuellement il n'est plus que le port d'Athènes tant celle-ci s'est étendue. La longueur de la ligne était de 10 km, et se parcourait par traction vapeur. Le point de départ de la ligne était situé à Thission, station que domine l'Acropole. Au début de l'exploitation, le parc comptait quatre locomotives présentant les dispositions d'essieux suivantes : 021 (une machine), 030 (une), et 120 (deux). Elles furent construites par Neilson et Hudswell-Clarke (Grande-Bretagne). Tout le trafic ferroviaire était dirigé par des Britanniques.

En 1896, seize locomotives-tenders de types 120, 030, 220, 021 vinrent compléter le parc. Ce rajustement fut assuré par des entreprises britanniques : Neilson, Sharp-Sewart, Hudswell-Clarke et Manning-Wardle. En 1896 seulement la firme belge Saint-Léonard reçut l'autorisation de construire trois locomotives.

C'est le 16 septembre de la même année que fut mise la traction électrique à courant continu 550 V avec rail d'alimentation latéral. Quant aux locomotives à vapeur, elles furent affectées à la ligne des chemins de fer grecs (SEK) Athènes-Larina. A la nouvelle numérotation mise en place en 1925, quatre modèles survivaient encore.

Le matériel roulant électrique qui était initialement destiné au "District Railway" de Londres faisait preuve d'une conception tout à fait nouvelle pour l'époque. Ce nouveau parc était composé de motrices conçues par Thompson-Houston (aujourd'hui vingt et une sont encore en service sous les numéros 601 B - 621 B), de voitures pilotes fabriquées par Raume et Harpent (actuellement 1A-11A et 417-427) et de voitures intermédiaires livrées par une autre entreprise française Desouches David et Cie (actuellement 501, 502 et 401-416). Toutefois les bogies étaient fabriqués par Brill (USA). Les voitures mesuraient 13,79 m de long et pouvaient transporter 26 passagers assis et 120 debout. Après la seconde guerre, Sie-

mens installa, dans les ateliers de la gare du Pirée, de nouveaux organes électriques sur les motrices; quant aux remorques, ce sont toujours les mêmes qui assurent le service depuis ...septante-six ans !

Athènes possédait outre le métro, des tramways qui formaient une compagnie à part entière. Actuellement disparus, ils furent remplacés par une formule la plus rationnelle pour une ville de ce gabarit, les trolley-bus simples et articulés. La SAP (compagnie du métro) inaugura le 12 avril 1910 une ligne de tramway à voie normale dans la zone portuaire du Pirée. C'est pourquoi en plus des onze motrices à deux essieux livrées par la firme britannique Dich-Kerr (numéros d'exploitation 50-60), la firme allemande J. Gossens (Eschwaller-Aue) construisit en 1911 deux locomotives BB (numéros 31 et 32) ainsi qu'un fourgon à essieux à deux moteurs (n° 41). Subsistent encore deux autres fourgons automoteurs dont on ignore l'origine.

Enfin en 1936, fut réalisée une ligne de tramway, longue de 9,8 km le long de la côte en direction de Pérama. Trois fourgons automoteurs furent achetés à la firme allemande Siemens (61-63) et une douzaine à la société italienne CGE (71-82). Certains de ces véhicules ont été transformés en véhicules de métro.

En 1926, le nom de la compagnie se muta en "Chemins de fer électrique grecs" (HES) et le 22 juillet 1930 a été mise en service une nouvelle ligne de raccordement longue de 2,4 km reliant vers le nord les gares de Thission (Acropole) et d'Attiki en passant par Omonia (centre ville). Le 12 février 1957, l'exploitation s'étend jusqu'à Nikolaos, le 18 août Kifissia était rejoint. La HES se trouvait ainsi à la tête d'une ligne de 25,84 km (sans compter le tramway du Pirée et de Pérama), dont 22,08 km en surface, 3 km sous terre (Monastiraki-Attiki) et 0,76 km en parcours surélevé (à hauteur de Faliron). Il existait en tout vingt stations.

Les rames circulent à droite et la commande d'arrêt automatique des trains autorisant un espacement de 3,5 mn des trains est assuré par un block automatique lumineux. Le chiffre officiel de capacité est de dix-sept mille voyageurs à l'heure, c'est-à-dire nonante-deux millions de voyageurs annuels. L'exploitation commence à cinq heures et se termine à une heure du matin.

En 1952 du nouveau matériel fut livré par la firme allemande Kan en collaboration avec Siemens. Depuis les Grecs ne feront plus confiance qu'aux Allemands et Français. Toutes les voitures modernes ou anciennes sont équipées de l'attelage

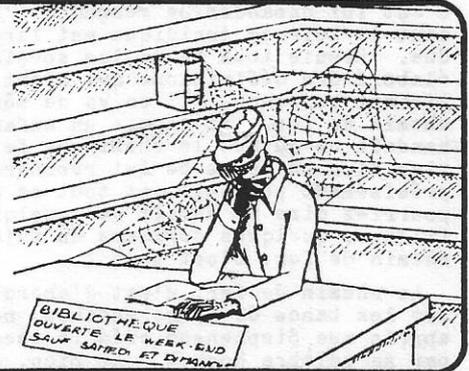
Scharfenberg, seulement aux extrémités avec cabines de conduite. Le freinage est à air comprimé et les motrices sont actionnées par quatre moteurs suspendus par le nez, développant chacun une puissance de 120 Kw.

Il est maintenant question de remplacer le matériel du début du siècle, arrivé à limite d'usure. La société du métro d'Athènes (SAP) va prochainement lancer des offres en vue d'acquérir soixante nouveaux

véhicules qui électroniquement, devraient s'inspirer du "Hochbahn" de Hambourg. La SOFRETU (filiale de la RATP) étudie la possibilité de nouvelles percées selon le schéma traditionnel de tranchées ouvertes, la nature du sol ne permettant le travail de perforatrices rotatives à bouillies. Les premières estimations envisagent l'ouverture d'un tronçon de Dapolina au centre Sèpolia en 1986. Vivement la fin des travaux, qu'on aille y jeter un coup d'oeil !

Denis Lombard

A LIRE ... ET RELIRE



LOCOMOTIVE DA BATTAGLIA, Storia del Gruppo E.626 (Locomotive de Battaille, Histoire du Groupe E.626). Par Erminio MASCHERPA, édition ETR - Salo, 1981.

Avec ce livre, nous saluons la naissance d'une maison d'édition, l'ETR (Editrice Trasporti su Rotaie) animée par l'auteur, Erminio MASCHERPA.

C'est aussi sous la direction de ce même Erminio MASCHERPA que paraît depuis 1980 une nouvelle revue italienne "i Treni oggi" que je recommande vivement à tous ceux qui s'intéressent à l'histoire et à l'actualité des chemins de fer et du modélisme ferroviaire italien, ce périodique prenant en quelques sortes, et avec brio, le relais des défunctes revues "Italmode" et "Treni e Plastici".

Le livre "LOCOMOTIVE DA BATTAGLIA" est divisé en deux parties.

La première partie retrace toute l'histoire de la locomotive, depuis le choix du système d'alimentation jusqu'aux ultimes modifications qui lui furent apportées.

La seconde partie examine successivement les sept versions de l'E.625 et E.626 sur le plan technique.

Les deux parties sont abondamment illustrées de plans et de photographies en noir et blanc de grandes qualités historiques et graphiques.

Erminio MASCHERPA nous plonge ainsi dans l'histoire passionnante de l'évolution d'une locomotive de conception tout à fait originale pour l'époque (1926) et qui fut

construite pendant une période charnière entre l'époque des premiers balbutiements de la locomotive électrique et l'ère des locomotives modernes. C'est dire si cette machine fait figure de précurseur et porte en elle tout un chapitre de l'évolution de la traction électrique.

Mises en service entre 1928 et 1939, beaucoup sont encore en service actuellement et on les rencontre notamment dans le nord du pays.

L'ouvrage se termine par un appendice consacré aux modèles réduits de l'E.626, ceux de Rivarossi de 1948 et 1954 et, bien entendu, celui de Roco sorti en 1980.

Il faut noter, à propos de ce modèle, que les n°4 et 5 de "i Treni oggi" consacrent un article au perfectionnement du modèle de Roco.

Le livre a un format de 24x22 cm, il compte 120 pages, 134 photographies, 20 plans et 5 tableaux.

A ma connaissance, il n'est pas vendu en Belgique. Pour l'obtenir, il faut le commander à :

ETR,
piazza Vittorio Emanuele II, 42c
casella postale 35
I-25087 Salo (Brescia) ITALIE

Et puisque vous voulez vraiment tout savoir, son prix est de 18.000 liras + 2.000 liras de frais d'envoi à verser au compte courant postal n°10801256.

Jean René LEJEUNE

TRIBUNE LIBRE

Papa, c'est quoi le chemin de fer ?

Demander à un juriste de définir le droit, c'est lui demander de résoudre l'impossible tant la science juridique est large et étendue. Depuis tous temps les spécialistes ont élaboré des définitions qui n'ont jamais satisfait personne. Il en va de même pour le chemin de fer. Si jamais un enfant vous demandait ce qu'est le chemin de fer, vous seriez bien en peine de lui répondre le plus précisément possible, et tout ce que vous pourriez dire ne serait que quelques échantillons, quelques domaines du sujet. Car le chemin de fer, c'est tout !

Le chemin de fer, c'est d'abord l'histoire. Sur les bancs de notre enfance, nous avons appris que Stephenson créa le chemin de fer par sa célèbre Rocket. Et bien, détrompons-nous, c'est tout à fait faux. Stephenson a seulement eu le génie d'associer le système à vapeur vieux de 50 ans, qui avait déjà fait ses armes dans le tissage notamment, et les rails déjà utilisés depuis longtemps dans les mines. En effet, un jour quelqu'un imagina que les wagonnets que les mineurs poussaient, offriraient moins de résistance sur un sol uniforme. Uniformiser le sol des artères d'une mine était impensable. Par contre, cela était très faisable sur une étroite partie du sol correspondant à la largeur des roues des wagonnets. L'idée fut parfaite lorsque l'on décida de surélever cette partie uniformisée de telle sorte que les petits wagons soient obligés d'y constamment circuler. Les rails étaient créés entraînant la naissance du chemin de fer. Ajoutons que les premiers rails étaient ... en bois, puis se métallisent. On oublie trop souvent que le premier chemin de fer est né sous terre bien avant la Révolution Française.

Le chemin de fer, c'est l'énergie et la technicité. Aussi bien en amont qu'en aval, le chemin de fer joua un très grand rôle dans l'évolution des techniques. On créa la machine à vapeur pour le métier à tisser. Le chemin de fer accentua sa perfection et son utilisation. Qui osera mettre en doute l'extraordinaire évolution des machines diésels qui furent appliquées aux locomotives, celle-ci agrandissant l'utilisation dans d'autres domaines comme la navigation ? Quant à l'électricité, est-il besoin de dire en quoi les techniciens ferroviaires ont poussé son emploi rationnel en augmentant les possibilités d'utilisation et d'exploitation ? Dernièrement, un avion a franchi la Manche totalement alimenté par énergie solaire. Soyons futurologues : ce principe pourrait être utilisé pour le chemin de fer. Deux solutions sont possibles : soit chaque convoi serait accompagné d'un wagon énergétique qui aurait une forme arrondie afin de capter le plus de rayons possibles, cela en raison de l'aspect mouvant des trains. Ce wagon serait couvert de cellules photovoltaïques captant l'énergie; soit les stations fournissant l'électricité seraient alimentés par

des panneaux solaires recouverts des mêmes cellules photovoltaïques. Toutefois la quantité d'électricité que doivent dispenser ces stations demanderait une trop grande surface de terrains pour l'implantation des panneaux. Le système du "wagon-solaire" paraît plus pratique. On maintiendrait le principe de la caténaire pour les manœuvres de triage et les longues attentes sous endroits ombragés (gares souterraines, dépôts, etc) lorsque les accumulateurs ne seraient plus à même de fournir l'énergie emmagasinée précédemment. Si ce système n'est pas encore mis à profit, c'est pour deux raisons dont la première est technique. Les cellules photovoltaïques captent l'énergie des rayons solaires et non, comme on pourrait le croire, la chaleur. Ainsi il peut faire jusqu'à -10°C , un petit rayon de soleil peut fournir une énergie calorifique de $+60^{\circ}\text{C}$ environ, en plein soleil ce chiffre atteint facilement $+200^{\circ}$ à $+700^{\circ}\text{C}$; compte tenu des pertes d'énergie, il en reste assez pour chauffer un building ou une piscine. Et c'est bien là que réside le problème technique. La captation solaire donne très facilement et pour un coût dérisoire une énergie calorifique (chaleur) mais pas d'énergie électrique. Il faut donc transformer la chaleur accumulée dans les pompes à chaleur en électricité. C'est pendant la phase de transformation que la rentabilité initiale perd tout avantage, la perte d'énergie pendant la mutation est trop conséquente pour que nos trains ou autres machines se nourrissent d'électricité solaire. La seconde raison qui empêche une utilisation plus rationnelle de l'énergie solaire n'est autre que les conceptions arriérées de nos politiciens plus enclin à remplir leurs portefeuilles qu'à rendre la vie des citoyens plus agréable. Et puis ce serait désopilant de voir Eyskens ou un autre farfelu taxer les rayons solaires pour remplir le gouffre budgétaire.

Le train, c'est le socialisme. Je ne fais point de politique. J'utilise socialisme en tant que substantif généralisant le mot sociabilité. D'abord c'est les rapports des voyageurs, on discute avec ses partenaires de voyages jusqu'à lors inconnus, on échange ses idées dans un cadre qui le permet aisément. Ensuite et surtout, les pouvoirs étatiques ont bien compris que le train était l'élément le plus parfait pour relier les régions du pays entre elles. Véritable colonne vertébrale d'un pays où s'articulent les entités les plus pittoresques, le chemin de fer sans discrimination se fait l'intermédiaire des villes, provinces, pays, voire même des continents. Et n'oublions pas que nos lettres du cœur ou nos demandes d'emploi sont bien

souvent entassées au fond d'un wagon-poste pour la facilité et la rapidité du service, et que des tonnes de marchandises depuis l'acier en fusion de Chertal jusqu'à nos godasses asiatiques sont acheminées par voie ferrée. Le train revêt ici tout son vrai caractère : l'utilité.

Redde Caesarī quae sunt Caesaris et à l'histoire ce qui appartient à l'Histoire. Je vais m'attarder sur l'aspect noir du chemin de fer. Aimer le train, c'est oser avouer que ce dernier est parfois la honte, la tristesse, le désespoir. D'abord ils furent 6 millions à périr après un long voyage dans des wagons à bestiaux où encore ils gardaient un espoir. Les trains conduisaient ces Juifs jusque dans l'enceinte même des camps de la mort, et ces convois repartaient toujours vide, pour aller refaire un autre triste embarquement. Russes et Américains eurent la décence de rapatrier les survivants dans des voitures-voyageurs, et pour ceux-ci, dire : "J'étais dans les trains" suffisait pour proclamer l'horreur qu'ils connurent là-bas. Les machinistes de ces trains de la mort pourront-ils jamais un jour oublier ?

La race ferroviaire connut aussi la tristesse de millions de Français quand Hitler imposa les conditions de l'armistice dans le wagon dans lequel Foch reçut la capitulation allemande quelques 22 années auparavant. Écoutons à ce sujet Eddy Bauer dans son encyclopédie "La dernière guerre" (Tome II, chap. XVI, page 84) : "Le lendemain à 15 h 30, le général von Tippelkirch, commandant du G.Q.G. du Führer, introduisait la délégation française dans le wagon-salon du maréchal Foch, que les Allemands avaient ramené de l'esplanade des Invalides à la clairière de Rethondes. Ils y trouvèrent debout et le bras tendu, Hitler, von Ribbentrop, Rudolf Hess, le maréchal Göring, le colonel-général Keitel et le grand-amiral Raeder. Quand tout le monde eut pris sa place, Hitler, d'un geste, passa la parole au chef de l'O.K.W. qui, d'une voix tonnante, donna lecture d'une déclaration où le mensonge se mêlait de quelques propos chevaleresques; puis, "d'un geste brusque et étrié", il tendit à chacun des délégués français un exemplaire des conditions d'armistice, et sortit du wagon sans avoir prononcé une parole".

Hitler en utilisant ce wagon voulait laver le déshonneur qu'avait subi le peuple germanique à la défaite de 1918. Pour la petite histoire, il faut savoir que le wagon que l'on peut actuellement visiter n'est pas l'authentique, ce dernier ayant été détruit sous les bombardements alliés en 1944. Le wagon est une copie très fidèle qui renferme des objets qui eux connurent le tragique épisode tels que porte-plume, sous-mains, etc... Ces objets ont échappé à la destruction parce qu'on les avait simplement retirés du wagon.

Le train, c'est aussi les accidents. Car, dans tout engin utilisant la force d'inertie subsiste une relative sécurité d'erreurs techniques qui se traduit par des accidents plus ou moins meurtriers. Mais soyons objectifs, le train est le mode de transport le moins dangereux et de très loin. D'abord, quoique spectaculaire, un accident ne tue pas toujours. Il y a eu en Belgique par exemple, des déraillements

causés par des défauts occasionnels des aiguilles qui, tout en présentant un caractère romanesque (rails tordus, voitures déstabilisées, etc...) n'en a pas moins fait aucune victime. Ensuite les statistiques sont là : proportionnellement au nombre de voyageurs dans chaque catégorie, la voiture est un véritable cercueil sur roue; vient ensuite le bateau (un spécialiste disait : "Paradoxalement, un bateau est construit pour flotter, or sa destinée finale est le naufrage, car on l'utilisera jusqu'à ce qu'il coule"); l'aviation est en troisième position en raison de son caractère intransigeant; en cas d'accidents, il y a peu de survivants. Ensuite de très, très loin vient le train où le taux d'accidents est dérisoire par rapport au nombre de voyageurs. Toutefois rappelons cet accident sanglant en Suisse : deux trains rapides aiguillés par erreur sur la même voie se sont encastrés l'un dans l'autre dans une collision frontale particulièrement violente. L'accident se passait dans un sombre tunnel !! Les sauveteurs mirent plusieurs jours pour découper au chalumeau les tôles des voitures qui par la transformation physique de la force d'inertie en énergie mécanique s'étaient littéralement broyées pour former un bouchon compact. Quoique étonnant, cet accident est un des seuls dans le genre. Et on ne le dira jamais assez : "Prenez le train, c'est plus sûr".

Les machines à vapeur au Brésil connurent un curieux paradoxe économique en 1929 et surtout dans les années qui allaient suivre. Il est inutile de rappeler que le "krach" de Wall Street en octobre 29 allait entraîner le monde dans une effroyable dépression économique. Les pays européens ruinés cessèrent leur commerce avec les autres pays. Le Brésil grand fournisseur de café, se trouvait devant cette alternative : comme on n'achetait plus le café en raison de la crise, soit le pays cessait sa production jusqu'à écoulement des stocks, ce qui l'entraînerait dans la vase du chômage et des conséquences qui s'ensuivent (surtout à cette époque !), soit il continuait à produire quitte à se résigner à détruire le surplus. C'est cette solution que le gouvernement brésilien adopta. Et la destruction de tonnes de café se firent dans les locomotives à vapeur. Pendant plusieurs années, les machines n'utilisaient plus le charbon mais le café (qui paraît-il est un bon combustible, mais légèrement coûteux à notre époque), ce qui ajouta aux voyages une odeur particulièrement agréable. Pendant que l'Europe cr... de faim, les locomotives brûlaient le trop précieux café. Paradoxe économique !!!

Dans un autre ordre d'idées, il faut savoir que les révolutionnaires chinois des années vingt, condamnés à mort, étaient brûlés vifs dans le foyer d'une locomotive (Sur cette partie de l'histoire de la Chine, voir "La condition humaine" d'André Malraux).

Les trains furent l'objet d'honteux scandales. En 1980, des journalistes

français dénoncèrent les sanglants transports de chevaux polonais. Pour diverses raisons, la France importe de Pologne de nombreux chevaux. A l'arrivée du voyage la moitié d'entre eux se retrouvent à l'état de cadavre. Les wagons renferment ces animaux dans l'obscurité totale, ceux-ci trop nombreux par wagons et mal attachés souffrent des chocs, des piétinements et même de malnutrition. Ce scandale entâcha le monde ferroviaire mais aussi le monde routier où le transport animal n'est pas moins meurtrier.

Enfin, il faut bien le dire, dans notre monde tourmenté, les installations ferroviaires sont souvent l'objectif de vandales. Depuis le jeune inconscient qui étale ses graffitis sur les murs des gares, les quais, ou les installations de voie, jusqu'aux brigades rouges (italiennes) qui tuent aveuglément une soixantaine de personnes en détruisant la gare de Bologne, en passant par des actes de terroristes isolés (suisse) et les manifestations sur les voies des ouvriers (belges) de Tubize, vraiment le chemin de fer en aura vu de toutes les couleurs... dont il se passerait aisément.

Le chemin de fer, c'est aussi la politique. Le raisonnement est facile pour s'en convaincre : étant un moyen de communication, il est (du moins dans notre pays) un parastatal géré par un conseil d'administration où les couleurs politiques dominent les compétences, le tout étant sous la tutelle du ministre des Communications (qui est actuellement Mr Féaud, du moins si ça n'a pas changé quand vous lirez cet article). Et qui osera dire qu'un ministre n'agit pas en fonction de sa couleur, et de la ligne de conduite du gouvernement. Alors je me permets de rire dans ma barbe quand je vois que certains mouvements prônant le modélisme et les avantages ferroviaires essaient d'inscrire dans leurs règlements l'interdiction formelle de parler politique à leurs réunions. N'oublions tout de même pas que ces ASBL reçoivent leurs subsides... du ministre de la Culture.

Le chemin de fer, c'est aussi la télévision et la radio. Dès qu'une chaîne de télévision ou un programme radiophonique veut sortir des sentiers battus et faire une émission spéciale, il est rare que le train ne soit pas de la partie. Durant l'opération 48.81.00, la RTBF (avec F comme Ferroviaire) avait mis sur pied une animation particulière : divers artistes (la plupart inconnus) chantaient dans des gares où un train qui sillonnait la Wallonie les avait acheminés, le tout retransmis en direct sur le petit écran. RTL (radio comme TV) ont utilisé maintes fois ce système publicitaire. Les fameux "forum-RTL" dans des trains tout spécialement aménagés sont connus de tous. Les chaînes françaises se mettent elles aussi à réaliser des émissions en direct de convois roulants. Mais elles ont la part facile. Depuis que le TGV roule, une émission à bord de cet engin suscite toujours l'attention des spectateurs français soit par amour de la belle technique et du train, soit... par chauvinisme. L'émission "Liège-matin" (2d programme RTBF) avait réalisé une opération sans précédent. Il s'agissait de réunir bénévolement tous objets susceptibles de profiter aux sinistrés du récent séisme en Italie. L'opération prit de telle proportion que la gare de Bressoux

d'où devait partir ce convoi bénévole ne pouvait plus fournir assez de wagons pour ce train. On dut alors en demander à d'autres gares. Et lorsque ce train partit, la locomotive tira le maximum de ses possibilités. Je rappelle que les wagons ont été remplis bénévolement par des personnes privées, d'objets donnés tout aussi bénévolement. Pour les Italiens, ce train avait un caractère humanitaire important, pour la RTBF, ce train était une belle aubaine publicitaire à l'étranger.

Mais le train, c'est aussi le cinéma. Rares sont les films qui ne font pas allusion au chemin de fer. Depuis les films de guerre jusqu'aux films burlesques, le train est de la partie. Dans "Les uns et les autres" (Lelouch), un sanglant épisode sur la déportation nous est décrit, alors que Gabin dans "Le drapeau noir flotte sur la marmite" joue le rôle d'un marin raté vantant ses exploits dans le monde des cheminots du dépôt de Ville-neuve. Le train dans les films permet aussi d'analyser les relations humaines. Le contexte y est particulièrement favorable vu qu'un groupe est obligé de vivre une même situation pendant un certain temps : ce sera le film français "Le train" avec Trintignant, ce sera aussi "Le pont de Cassandra" où toute l'action se passe dans un train complètement isolé pour une question d'épidémie. Je conseille la vision de ce film. Non seulement le caractère humain est poignant mais en plus l'aspect ferroviaire est intéressant (les spécialistes reconnaîtront l'utilisation de modèles réduits pour certaines prises de vues et le pont métallique JOUEF qui joue le rôle du pont de Cassandra à la fin du film). Le chemin de fer est même de la partie dans des films ridicules comme la série de la "7ème compagnie" ou "Fantomas", ou bien dans des réussites cinématographiques comme "L'héritier" ou Belmondo réunit son conseil d'administration dans un train... pour ne pas perdre de temps. Même dans "Les barbouzes", le film s'achève sur un épisode ferroviaire. Et puis les réalisateurs le savent bien : dans un film tendre, un départ romantique sur un quai de gare à Paris, à Nice, ou à Rome, ça fait tout son effet. Bref tout le monde l'a compris, le chemin de fer est un moyen cinématographique très prisé.

Le chemin de fer a même envahi la chanson. Bécaud n'a-t-il pas chanté "Le train de la vie où il compare la vie à un voyage en train "que certains font debout, d'autres assis". Lama dira dans "La fronde" : "Je prends sur le quai de la gloire un rapide qui ne part pas", phrase pleine d'allusions. Le farfelu Plastic Bertrand a même chanté "Le tortillard". Et le groupe de hard-rock français "Téléphone" accuse dans "Métro c'est trop" le train-train de la vie quotidienne, et dans "Un homme plus un homme" la lassitude des voyageurs (banlieusards) sur un quai de gare. Pierre Perret dans sa tirade des soins parle du "Saint-Lazard (ou sein Lazard) où tout le monde descend". Léo Ferré affirmera : "Je suis de la race ferroviaire qui regarde les vaches passer" ("Il n'y a plus rien"). Enfin Lenorman touche un grave problème en déclarant dans "Nostalgies" : "Tu vois, je suis le train

qui traversait les villages de montagne. Ils ont rouillé mes rails et moi je viellissais là tout seul dans un hangar".

Non vraiment, si vous ne voulez plus voir ni entendre parler de train, cassez votre stéréo, brûlez votre radio et revendez votre TV. Et même ce ne sera pas encore suffisant, à tout moment vous entendrez l'expression "je suis en TRAIN de faire quelque chose". Aucun rapport me direz-vous ? Il y a pourtant dans le train et l'expression "être en train de" le même rapport de mouvement et de continuité. Même le code de la route utilise l'autre terme "un TRAIN de convoi" pour désigner plusieurs véhicules attelés l'un à l'autre (comme les roulottes des forains). Vraiment vous n'y échapperez pas, le train est partout.

Les anecdotes sont également de la partie. A ce sujet je me permets de rapporter celle-ci : vous pensez peut-être que le premier qui réalisa un "Looping the loop" (qui boucla la boucle) fut un aviateur, cette figure étant très prisée dans l'acrobatie aérienne ?! Pas du tout ! Ce fut un obscur cheminot ! Peu après l'apparition des chemins de fer, le mécanicien Clavières a l'idée d'en construire un à boucle verticale, c'est-à-dire de disposer des rails de telle sorte qu'ils fassent une énorme boucle à la verticale. Et le 29 août 1846, au Havre, il fit le premier essai : trois wagons dévalèrent la pente sur les rails, entreprirent le looping pour continuer ensuite à rouler sur l'autre versant à la vitesse de 240 Km. En somme le TGV est en retard de plus d'un siècle. Dans un wagon, on avait déposé des oeufs, dans le second deux mannequins, dans le troisième des cruches de lait pleines et ouvertes. Devant l'émerveillement des badauds, rien ne tomba rien ne cassa. Un scientifique dira : "Cela grâce à la force centrifuge mes amis", à quoi on lui répondit : "Mais je voudrais bien voir quel humain oserait se risquer là-dedans !" Ce sera un ouvrier qui a participé à la construction de ce curieux train légèrement réduit qui accepta le pari, on hésite, on a peur et pourtant tout se passe bien, l'homme reste fixé sur le siège comme les oeufs et les mannequins. Cette anecdote suscita de la part des caricaturistes de fortes moqueries : ainsi Cham dessina une boucle à niveau d'une gare, et dans la boucle un train arrêté quand les voyageurs ont la tête en bas, ceux-ci étant dessinés en train de tomber. Et Cham de commenter : "De quelle façon le convoi arrivant à ralentir sa marche, les voyageurs arrivent à la station avant le train". Ce principe de la boucle découvert il ya plus d'un siècle, est largement utilisé dans les fêtes foraines mais je ne pense pas qu'on verra un jour le PARIS-KÖLN entreprendre un large looping !!

Le train, c'est aussi les jouets. C'est bien connu, les enfants ont une psychologie d'accaparnant. Ils veulent tout ou du moins ce qui peut leur être accessible. C'est pourquoi on a commencé à représenter divers objets en miniature pour le plaisir des petits. Aujourd'hui, on peut dire que tout y est passé. Depuis les figurines

de légionnaires romains jusqu'aux masques carnavalesques de Giscard d'Estaing et Tindemans, depuis l'épée en plastique jusqu'aux pistolets-lazer imaginaires, depuis la diligence jusqu'au Concorde, tout a été réduit, plastifié, vendu et la plupart du temps cassé par les gosses. Le train n'a pas échappé à cette vague de réduction pour gosse. Depuis la grosse locomotive en bois formée d'un cylindre et de quatre roues achetée pour le nouveau-né jusqu'au modèle Jouef ou Lima (le portefeuille ayant son mot à dire) pour le circuit du "grand", circuit totalisant un vulgaire oval où roulent deux locos ébréchées et trois wagons fêlés.

Mais voilà, c'est à cet âge que la maladie commence son désastre (c'est une image, bien sûr !) et le petit devient grand, adolescent puis adulte, et si sa passion pour le chemin de fer persiste, il ne se contentera plus de l'oval mais il commencera à vouloir représenter le plus fidèlement possible la réalité en miniature. Fini le jouet, maintenant on devient sérieux, on fait du modélisme et on l'aime. Mais d'autres ont déjà fait l'éloge du modélisme, mieux que je ne pourrais le faire, car si le train c'est encore beaucoup de choses, c'est aussi le modélisme.

Denis Lombard

AGENDA

CHEZ NOUS.

Mercredi 2 septembre à 20h.00

Le Welshpool & Llanfair Light Railway, projection de diapositives commentées par André THONON.

Vendredi 18 septembre à 19h.00

Réunion pour la construction du réseau.

Mercredi 7 octobre à 20h.00

Présentation prospective du réseau ALAF.

Vendredi 16 octobre à 19h.00

Réunion pour la construction du réseau.

CHEZ D'AUTRES.

Du dimanche 6 au dimanche 13 septembre

Le Rail Miniature Lorrain organise une grande exposition de modèles ferroviaires en la Maison des Jeunes et de la Culture, Place du Centre, 35 à ATHUS.

Samedi 26 septembre

Sur une distance de 12km, un défilé d'une douzaine de locomotives à vapeur aura lieu entre Amersfoort et Woudenberg (à 18km d'Utrecht en Hollande).

On pourra admirer diverses machines de la DB, notamment une BR 23 ainsi que des locos de chemins de fer secondaires des Pays-Bas.

Le dimanche 27, un service cadencé de trains à vapeur sera maintenu entre Amersfoort et Woudenberg à partir de 11 heures.

Il serait peut-être intéressant de se grouper pour assister à une de ces manifestations.

Du samedi 10 au dimanche 18 octobre

Ceux qui, comme moi, sont passé à Lucerne entre le 10 et le 18 août ont eu une surprise.

On ne peut pas vraiment dire qu'elle a été désagréable car revenir d'Italie par le Saint-Gothard et Lucerne est un régal pour le ferrovipathe. Je peux même dire que

la Maison Suisse des Transports de Lucerne vaut à elle seule le déplacement.

Hélas, l'information que l'on m'avait transmise était fautive. Les "9 jours de modélisme à Lucerne" ne s'y tenaient pas à ces dates.

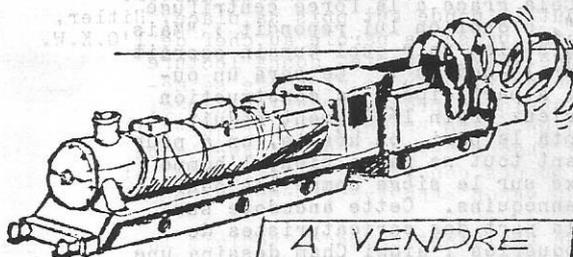
Pourtant, l'information provenait n°1770 (décembre 1980) du très sérieux hebdomadaire "La Vie du Rail". Comme quoi nul n'est à l'abri d'une erreur.

De source officielle cette fois, je peux vous annoncer que les "Journées du Modélisme ferroviaire" se tiendront du 10 au 18 octobre à Lucerne.

Pour tous renseignements complémentaire, voir le panneau d'affichage au local.

Jean René LEJEUNE

BOURSE



A VENDRE
JAMAIS ROULE

Mr. Alain LHERMEROUT, avenue A. Deponthière, 21, 4431, LONCIN (Ans), Tél.: 041/63 40 56 (après 19h.)

CHERCHE: matériel en écartement 027 (32 mm environ, 3 rails) de marque LIONEL.

Alors si vous avez dans votre grenier ou dans votre cave des rails, signaux, locomotives, wagons, voitures à voyageurs ou autres accessoires de cette firme, contactez-moi aux réunions (éventuellement téléphonez-moi après 19h.).

Même le matériel rouillé, cabossé ou ayant des pièces manquantes m'intéresse.

J'achète le matériel de voie au tiers du prix catalogue, pour le matériel roulant, il faut voir son état et son ancienneté.

Alors bonnes recherches et merci à tous.

Mr. Richard ORBAN, rue Dœunier, 49, 4300 ANS
Tél.: 041/63 33 26

VEND: des maquettes construites VOLLMER:

- 1 gazomètre réf. 5725
- 1 raffinerie réf. 5525
- 2 réservoir à essence réf. 5526
- 1 station service (pour locos) réf. 5527

chaque pièce 60% du prix catalogue.

Mr. Toussaint VITEUX, av. de la Closeraie, 38/022, 4420 LIEGE (Rocourt), téléphone: 43 20 56 (répondeur de l'atelier Parasani).

CHERCHE: 1 exemplaire du livre "Nos inoubliables vapeurs." de Phil DAMDLY, Edition Le RAIL.

VEND: 1 loco vapeur KLEINBAHN ex 52 OBB modifiée en type 26 SNCB - 2.000FB.

Mercredi 14 octobre 1981 à 19h.45

Assemblée Générale extraordinaire

- Ordre du jour: 1. Discussion et approbation des modifications à apporter aux Statuts.
2. Discussion et approbation des modifications à apporter aux articles 1 et 3 du règlement d'ordre intérieur.

Attention: Ce supplément à Correspondance fait office de convocation.

Le Président,
P. CASINI.

Supplément à CORRESPONDANCE, n°5-1981.

Le club de modélisme "Liège Marine Club" organise du 2 au 11 octobre 1981 une exposition sur le thème "Avions, bateaux, trains" dans les locaux de l'Association Liégeoise d'Electricité (ALE), 95, rue Louvrex à Liège (10^e étage).

L'ALAF a été invitée à participer à cette manifestation pour représenter le modélisme ferroviaire et disposera à cet effet de 4 vitrines à garnir.

Tous les membres de l'ALAF ainsi que leurs familles et amis sont cordialement invités à cette exposition dont l'entrée sera gratuite.

L'exposition sera accessible dès le vendredi 2 octobre 1981 à 17 heures jusqu'au dimanche 11 octobre 1981 à 14 heures. En semaine, ouverture de 14 à 21 heures, le samedi et le dimanche de 10 à 21 heures.

Supplément à CORRESPONDANCE, n°5-1981.