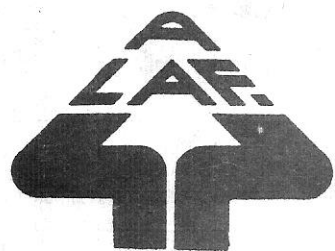
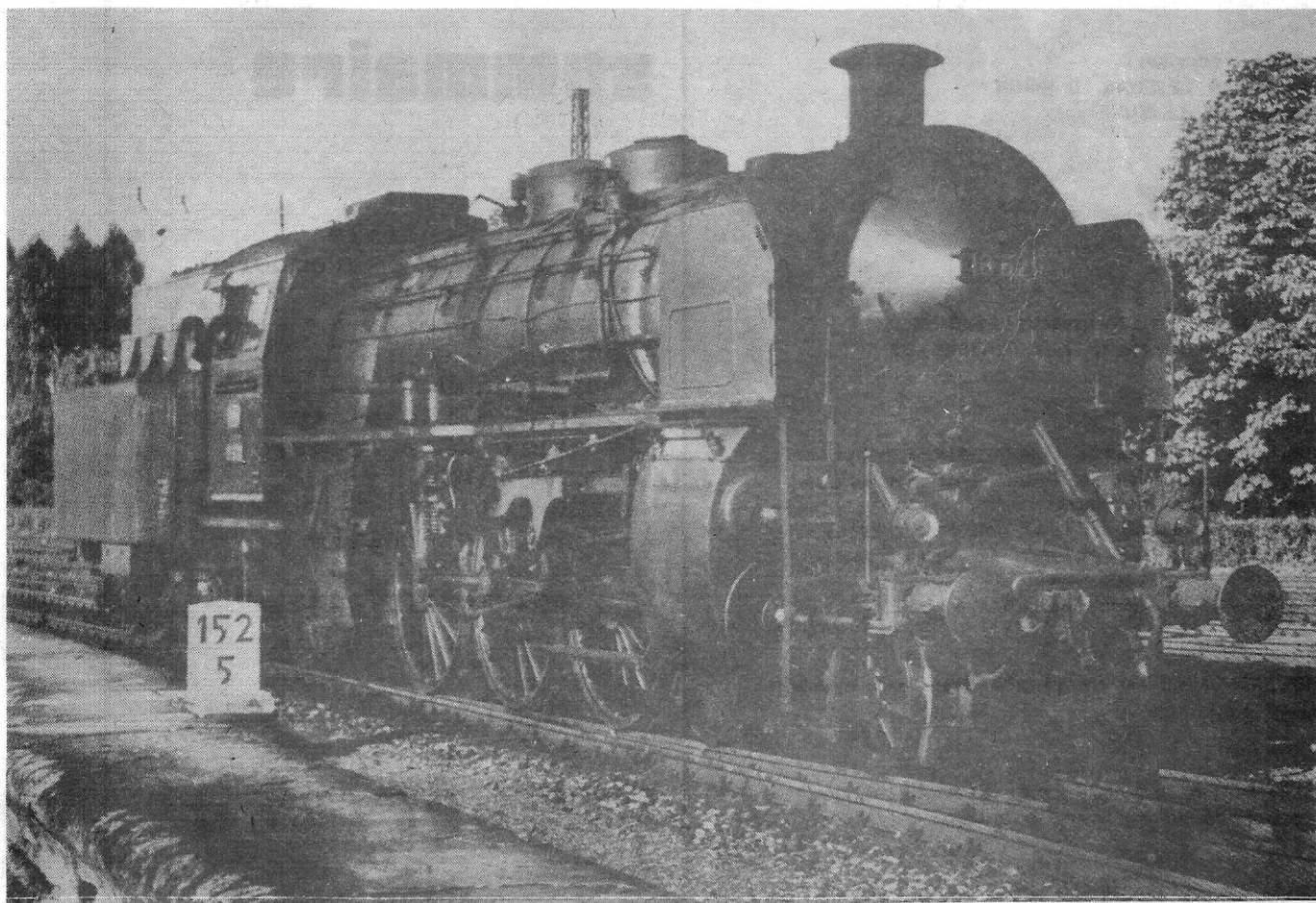


# CORRESPONDANCE

A.L.A.F.  
BIBLIOTHEQUE  
N°



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

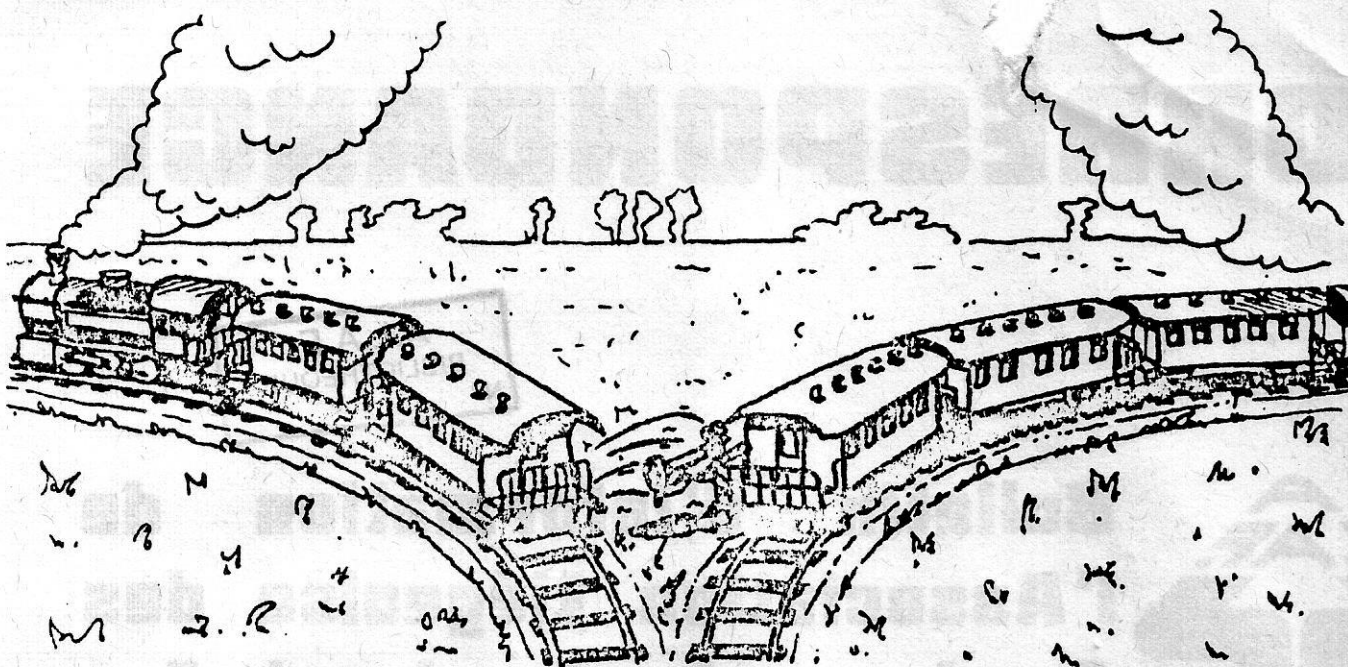


**40 fb**

**février**

**1980**

**n° 1**



# CORRESPONDANCE

Revue bimensuelle

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

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

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 Liégeoise 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 : D. LOMBARD  
Dessins : L. GREGOIRE  
Maquette : J.R. LEJEUNE

N° 1

FEVRIER

1980

## sommaire

Bourse	3
Rail News	4
Assemblée Générale	5
Quoi de neuf? (Nuremberg)	6
Bourse (suite)	9
Sélection	10
Agenda	13
Compte rendu	
Chinon - Richelieu	14
Voiture M2 2 classe	18
Tribune libre	20
Réinscription	25
A lire... et relire	26

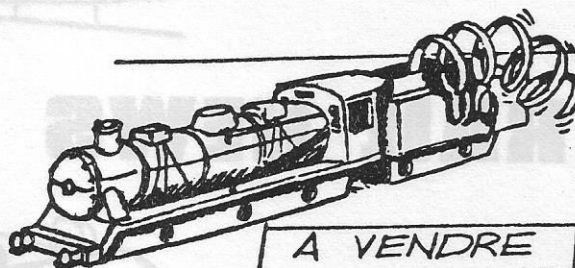
En supplément: Index 1979

## couverture

Une des dernières "Bavaroise"  
S 3/6 reconstruites  
( Lindau, le 5 août 1964 )  
PHOTO: Brian Stephenson.  
Cette photo est extraite  
du livre "Last Steam  
Locomotives of Western  
Germany" parut chez  
Ian Allan Ltd, London, 1978.



# BOURSE



A VENDRE  
JAMAIS ROULE

- \* Mr. PEDERZOLLI bd. de la Sauvenière, 123, 4000 LIEGE tél: 23.41.88  
ACHETE

## FLEISCHMANN

n° 1315 BR 89 DB  
n° 1368 GR 685 FS  
n° 1326 BR 65 DB  
n° 1331 BB 12040 SNCF  
n° 1333

## MARKLIN

n° 3025  
n° TT 800

- \* Mr. CASINI rue Petite Voie, 241, 4400 HERSTAL tél: 64.22.51/52  
VENDS

## JOUEF

1x CC 6500 SNCF  
5x A<sup>8</sup> tu "Grand confort" SNCF  
1x Vru " " SNCF  
1x A<sup>4</sup> DtuX " " SNCF

Matériel peu roulé, très bon état. Voitures avec attelage ROCO, aménagement intérieur et lest.

La rame complète (8 pièces) pour 2.500 Fb!

- \* Mr. Denis Lombard, rue de Campine, 188 (tél.: 26.26.35)  
RECHERCHE

des photos en couleur de la gare de BADEN (Allemagne) pour emprunt momentané.

- \* Mr. Lejeune, rue de l'Arbre Sainte Barbe, 366 (tél.: 63.36.19)  
ACHETE

## JOUEF HOE

voitures baladeuses DECAUVILLE (réf. V40).

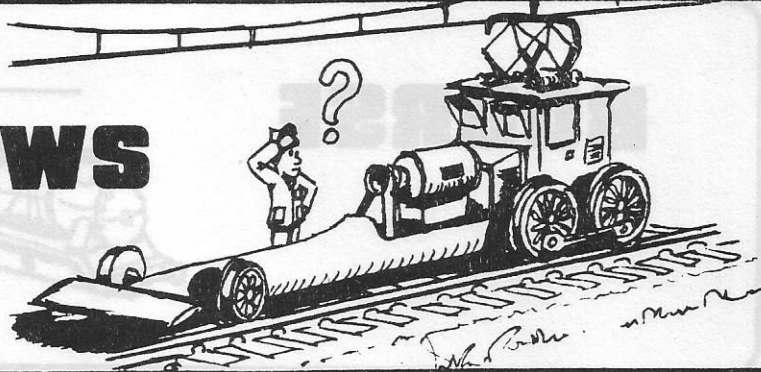
## QU'ON SE LE DISE.

Le Train exposition de la SNCB sera à Liège G. du 16 au 19 mars.

RETENEZ BIEN CETTE DATE !

Le vendredi 9 mai 1980, le TGV français sera en gare de Liège G.

# RAIL NEWS



Voici la composition du E 396/7 "EDELWEISS" observée à l'arrivée à Bruxelles-Midi le 20 décembre 79.

1:1				HO	N	
Bm	UIC	X	livrée Eurofima	SBB	LILIPUT	MINITRIX
Bm	UIC	X	" "	SBB	LILIPUT	MINITRIX
Bm	UIC	X	" "	SBB	LILIPUT	MINITRIX
WRm	UIC	X	" "	SBB	LILIPUT	/
Am	UIC	Z	Eurofima	SBB	ROCO	ARNOLD-ROCO
Am	UIC	Z	"	SBB	ROCO	ARNOLD-ROCO

Vitesse autorisée : 160 Km/h.

Poids : 275 T.

Traction :

	HO	N
Zürich HB - Basel SBB : Re 4/4 II SBB	FLE-HAG JOUEF	ARNOLD
Basel SNCF - Luxembourg : BB 15000 SNCF	JOUEF-LIMA-ROCO	FLEISCHMANN
Luxembourg - Bruxelles-Midi : Série 20	/	/

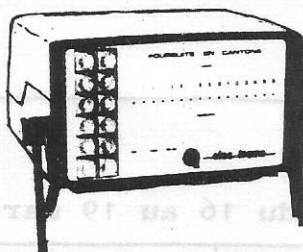
Parcours et arrêts intermédiaires :

Zürich HB - Basel SBB/SNCF - Mulhouse - Strasbourg - Metz - Thionville - Luxembourg (rèbroussement) - Arlon - Namur - Bruxelles Nord/Midi

L'"EDELWEISS" a été un T.E.E de 1958 à 1979, sa transformation en train express dit "qualifié" a été réalisée à partir de l'entrée en vigueur de l'horaire d'été.

Voici un exemple de train international qui peut être formé sur de nombreux réseaux par sa composition réduite et par les engins de traction. Quel dommage qu'il n'existe pas encore de série 20 SNCF en miniature, mais une 22 (élaborée) de LIMA pourrait faire l'affaire.

P. CASINI



Poursuite

**CALCULATEUR** pour conduite et protection des convois

- Indépendance des trains
- Commande manuelle permanente

MAISON

## BIEGS

Succ. Petitjean

QUAI DE LA BATTE

4000 LIEGE

Tél. (041) 32 34 61

PRESENTATION ET DEMONSTRATION DE L'APPAREIL  
LES 28 , 29 ET 30 MARS DANS LE MAGASIN.



## Les grands trains baptisés (suite des numéros 1, 2 et 3 de 1979)

Il y a aussi des trains qui portent des noms de montagnes et de cols importants :

"ALPINA-EXPRESS"	E 1198/9	Bruxelles-Sierre	SNCB-CFL-SNCF-SBB
"ALPEN -EXPRESS"	E 280/1	Roma T.-København	FS-UBB-DB-DSB
"ALPENLAND"	TS 140/1	Wien- Innsbrück	UBB
"ARLBERG-EXPRESS"	E 468/9	Paris-Basel-Wien	SNCF-SBB-UBB
"BALKAN -EXPRESS"	E 254/5	Wien-Zagreb	UBB-JŽ
"BERNINA"	E 175	Chur-Tirano	RhB
"BRENNER-EXPRESS"	E 288/9	München-Roma T.	DB-UBB-FS
"DOLOMITEN-EXPRESS"	E 1285	München-Ancona	DB-UBB-FS
"GOTTARDO"	TEE 58/59	Basel-Zürich-Genova	SBB-FS
"KARPATY-EXPRESS"	E 381/2	Warsawa-Bucaresti	N PKP-SZD-CFR
"PALATINO"	E 212/3	Roma T.-Paris	FS-SNCF
"PYRENEES-EXPRESS"	E 4818/9	Paris-Tarbes	SNCF
"SEMNERING"	TS 152	Wien-Graz	UBB
"SIMPLON-EXPRESS"	E 220/1	Paris-Beograd	SNCF-UBB-JŽ
"TAUERN-ORIENT-EXPRESS"	E 292/3	München-Beograd	DB-UBB-JŽ
"TAUERN-EXPRESS"	E 218/9	Ostende-Split	SNCF-DB-UBB-JŽ
"TAURUS-EXPRESS"	E 3/4	Haydarpasa-Bagdad	TCDD-IR
"VESUVIO"	TEE 95/6	Napoli-Milano	FS
"VORARLBERG-EXPRESS"	E 418	Dortmund-Innsbrück	DB-UBB

P. CASINI

### ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE

Le mardi 18 mars (et non le jeudi 20) se fera l'Assemblée Générale annuelle des membres. C'est ce numéro 1 de 1980 de CORRESPONDANCE qui fait office de convocation.

L'Assemblée Générale débutera à 20 H. précises et sera suivie, s'il reste suffisamment de temps, par une courte projection de diapositives d'origines diverses.

L'ordre du jour a été arrêté comme suit:

1. Rapport moral du Président.
2. Rapport financier .
3. Désignation de deux vérificateurs aux comptes.
4. Rapport du Secrétaire.
5. Rapport du Bibliothécaire.
6. Rapport de l'animateur du Comité de Rédaction de CORRESPONDANCE.
7. Discussion des différents rapports.
8. Approbation du rapport moral.

# QUOI DE NEUF ?

SPECIAL NUREMBERG

" Heureux qui, Märkliniste, ..."

Cette année encore, tous semblent ignorer qu'il existe en Belgique de très nombreux amateurs de chemins de fer. Seul Märklin nous accorde un peu d'attention: une type 16 et les voitures Eurofima. Chez les autres constructeurs, et ce malgré des modèles dit "européens", pas la moindre trace de monogramme "B". Soit. Voyons tout de même ce que nous apporte ce Nuremberg apparemment tout aussi touché par la crise que le sont les autres industries.

## MARKLIN matériel moteur:

- \* locomotive électrique BR 140 (réf. 3156)- même modèle que la BR 110 (réf. 3039) existant déjà, mais décorée ici aux nouvelles couleurs de la DB.
  - \* locomotive diesel série 212 (réf. 3147)- même modèle que la référence 3072 mais également aux nouvelles couleurs.
  - \* locomotive électrique BR 120 (réf. 3153)- nouvelle locomotive de la DB déjà traitée par Fleischmann aux couleurs TEE-IC. Il s'agit d'un modèle très finement détaillé avec un nouveau pentographe (réf. 7208), un petit chef d'oeuvre.
  - \* locomotive type 16 de la SNCB: la seule page du catalogue qui ne peut que nous réjouir. Modèle très finement détaillé et prévu sur le marché pour l'été 1980 au prix approximatif de 2500 FB.
  - \* locomotive tender (réf. 3104)- modèle pour enfant pas trop difficile.
- matériel tracté:
- \* voiture Eurofima 1ère classe en version DB (couleur TEE) et en version SNCB en couleur orange (réf. 4147 et 4148) longueur 26,4 cm.
  - \* fourgon SBB-CFF (F4ü) avec ancien marquage.
  - \* wagons marchandises:
    - frigo de la brasserie EICHOF BIER des SBB-UIC
    - frigo de la firme PEPSI de la DB-UIC
    - wagon plat à ranchers de la DB-UIC
    - wagon tombereau avec cabine serre-freins de la DR
    - wagon plat de la DR avec cabine serre-freins.

## ROCO matériel moteur:

- \* locomotive vapeur BR 23 de la DB, dernière locomotive vapeur construite pour la DB dans les années 50 (réf. 4120 A).
  - \* automotrice ET 85 de la DB (couleur rouge), (réf. 4148 A)
  - \* locomotive électrique BR 1670 des OBB en version rouge (4147 B) et en version verte (4147 A)- modèle d'une locomotive pour trains express datant d'avant guerre.
  - \* locomotive diesel BB 63792 de la RENFE, même modèle que la BB 63000 de la SNCF sortie ce mois (réf. 4158 B)
  - \* locomotive électrique BR 103 de la DB. Déjà annoncée en 1977 mais d'un accouchement apparemment très pénible (réf. 4146 A)
  - \* locomotive E 626 des FS. Une gravure très réussie pour un modèle bientôt sur le marché (réf. 4187 A)
  - \* locomotive identique à la précédente mais en version JZ (4187 B)
- matériel tracté:
- \* voiture Eurofima SNCB de deuxième classe (réf. 4237 D)
  - \* voiture du type Eurofima mais en version couloir central de la DB aux nouvelles couleurs (réf. 4235 A)
  - \* voiture BD corail de la SNCF (réf. 4223 A)
  - \* voitures et fourgon identiques aux versions des SBB existant déjà mais traités aux couleurs BLS



- \* voiture couchettes Eurofima des SBB-CFF, de couleur bleue (4234 A)
- \* voiture du type "BRUHAT" de la SNCF avec l'ancien marquage UIC (réf. 4222 B) et le nouveau marquage UIC (réf. 4222 A)
- \* voiture des NS existant déjà mais aux couleurs de la firme ROCO.  
Une fantaisie qui existe pourtant (réf. 4218 B)
- \* deux voitures old-timer dans des versions parfois douteuses.
- \* deux voitures (une Eurofima et une restaurant) en version TUI (Touristic Union International) dans des couleurs qui ne passent pas facilement inaperçues (réf. 4226 et 4227).
- \* divers wagons marchandises qui ne sont souvent que d'anciennes références traitées avec de nouveaux marquages, exception faite pour un wagon poste des NS de couleur rouge.  
ROCO aurait-il un faible pour nos voisins du nord?
- \* à signaler encore: un nouveau type de transformateur nommé ZERO 1.

#### FLEISCHMANN matériel moteur: très pauvre!

- \* locomotive tender BR 89 de la DRG (réf. 4020) dont le prix exagéré est annoncé à environ 2000 FB.

#### matériel tracté:

- \* rame de voitures à bogies de l'ancienne DR comprenant:
  - fourgon type PW4 PRO4 (réf. 5084)
  - voiture à compartiments 2<sup>ème</sup> classe type B4 PRO4 (5085)
  - voiture à compartiments 3<sup>ème</sup> classe type C4 PRO4 avec cabine serre-freins (réf. 5086)
  - voiture à compartiments 3<sup>ème</sup> classe type C4 PRO4 sans cabine serre-freins (réf. 5087)
- \* quelques wagons marchandises (tombereaux, surbaissés et porte-autos) qui cependant ne sont pas de très bonne facture.

#### TRIX matériel moteur:

- \* ancien autorail rouge VT 75.9 / VB 140 de la DB déjà annoncé l'année dernière.

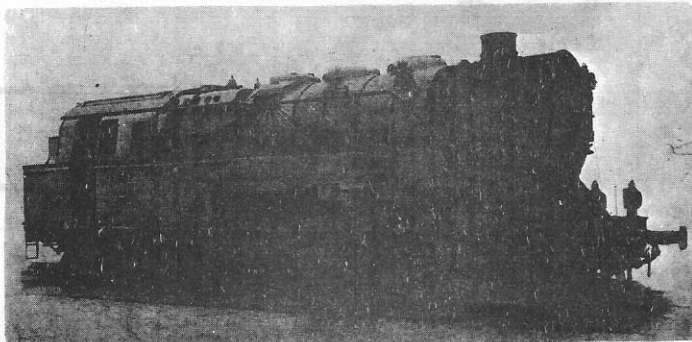
#### matériel tracté:

- \* rame de trois voitures à trois essieux des chemins de fer bavarois
  - voiture AB (réf. 53 3335 00)
  - voiture C (réf. 53 3336 00)
  - fourgon (réf. 53 3337 00)
- \* wagons marchandises:
  - un frigo et un porte-autos pour trains de marchandises, tous deux en version UIC.
  - un wagon bavarois avec cabine serre-freins.

Cette marque allemande semble concentrer tous ses efforts sur l'échelle N où les nouveautés ne manquent pas.

#### LILIPUT matériel moteur:

- \* locomotive tender du type BR 95 de la DR dans sa version d'origine et celle de la DB (réf. 95 01 à 95 03)
- #### matériel tracté:
- \* voitures du Rhein Gold présentées dans la version verte de la DR et en version UIC de la DB ainsi qu'une version première classe au marquage OBB.
  - \* deux wagons marchandises UIC
    - l'un de la firme THYSSEN AG
    - l'autre un tombereau couvert à bogie de la SNCF.



## NOUVEAUTES A L'ECHELLE N.

### ROCO matériel moteur:

- \* BR 80 de la DB, locomotive tender existant déjà en HO.
- \* BR 03<sup>10</sup> carénée de la DB.
- \* locomotive BR 191 de la DB, modèle articulé existant en HO.
- \* locomotive BR 1044 des OBB, également présente en HO.
- \* locomotive à vapeur BR 44 de la DB.

### matériel tracté:

- \* voiture Eurofima en version couloir central de la DB et en version couchettes 2 classe des SBB-CFF.
- \* une rame de voitures à tabliers de la DB (modèles traités en HO par LILIPUT).
- \* voitures "BRUHAT" de la SNCF.
- \* pour les wagons marchandises, notons au passage un "FERRYWAGEN" un wagon tombereau à bogies (versions DB, OBB, SNCF, SNCB, SBB et NS), le wagon de la firme PEINE-SALZGITTER et des redécors de modèles existant déjà.

### ARNOLD matériel moteur:

- \* locomotive BR 194 traitée cette année aux nouvelles couleurs de la DB.
- \* locomotive électrique de la SNCF BB 9291 aux couleurs Corail.
- \* locomotive tender BR 78 en version DB et SNCF.
- \* locomotive vapeur BR 55 en versions DB et "européennes".
- \* automotrice électrique old-timer ET 88.

### matériel tracté:

- \* deux voitures voyageurs du BLS.
- \* un wagon citerne UIC et un couvert avec cabine serre-freins.

### MINITRIX matériel moteur:

- \* locomotive vapeur G 3/4 H des chemins de fer bavares.
- \* locomotive "MALLARD" des BR.
- \* locomotive diesel V 218 dans une nouvelle carrosserie remaniée.
- \* locomotive électrique Ae 6/6 des SBB également remaniée.
- \* locomotive crocodile Ce 6/8 des SBB déjà annoncée l'an dernier.
- \* locomotive diesel BRUSH TYPE 2 des BR.

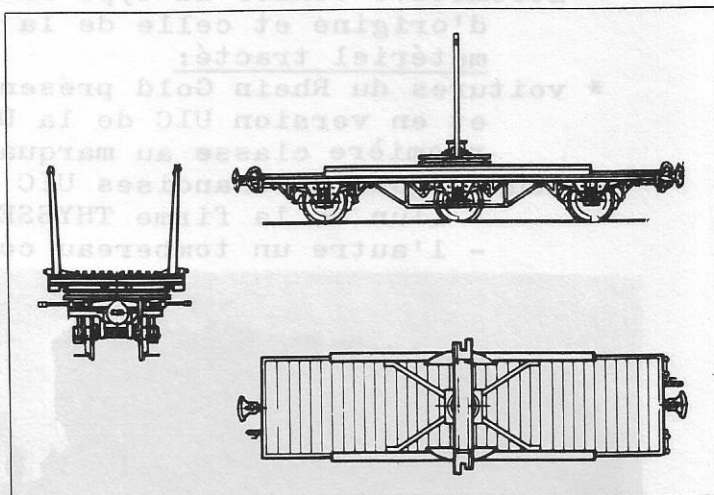
### matériel tracté:

- \* remarquons la rame complète des nouvelles voitures S-BAHN dans les couleurs beige et orange à assortir avec la E 111 de la même couleur.
- \* des wagons des chemins de fer bavares déjà réalisés en HO par TRIX.

## VOIE ETROITE HOe et HOM

### BEMO:

- \* wagon plat à trois essieux en version DB (dessin ci-contre)
- \* voiture voyageurs de 1ère et 2ème classe en version DR, DB et NKB, voitures à bogies type KB 4i.
- \* fourgon à 2 essieux de la DR.
- \* voitures KBi à deux essieux de la DR.





**PANIER:** un nouveau venu sur la scène ferroviaire.

Rien de concret mais de belles promesses.

- \* une locomotive MALLET BR 99.63
- \* un autorail vapeur DwSS
- \* un autorail diesel VT 303
- \* une locomotive MEYER BR 99.51
- \* locomotive électrique HGe 4/4 du FURKA-OBERALP BAHN
- \* automotrice électrique BDch 2/4 - ABDch 2/4 du FURKA-OB. BAHN
- \* voiture pilote ABt du FURKA-OBERALP BAHN
- \* locomotive vapeur G 2/3+2/2 MALLET des RHATISCHEN BAHN
- \* toute une série de voitures voyageurs assorties à ces locos.
- \* wagon plat à trois essieux (semblable au BEMO).

Beau programme, à suivre...

**JOUEF** (H0, évidemment): confirmation du programme annoncé avec quelques précisions sur les dates d'entrées sur le marché.

MARS 80	locomotive vapeur 232 U1 (type Hudson)
	fourgon à bagages Dd 4 S bicolore
	Wagon trémie "ANDROS" de 15,4 m.
AVRIL 80	rame TGV à cinq éléments
MAI 80	BB 9281 et BB 9281 Corail
	Grill express Corail
	fourgon Etat type de 1860 à essieux
	fourgon DD pour TAC de 26,4 m.
	abri de quai
	lampisterie
SEPTEMBRE 80	gare monumentale "Châteaulieu"

DANS LE PROCHAIN NUMERO: LES NOUVEAUTES EN DECORATION.

D. PIRON

## BOURSE (SUITE)

Mr. Michel EMMERS, rue Heusièrre, 2, 4571 St André Tél.: 87 52 86

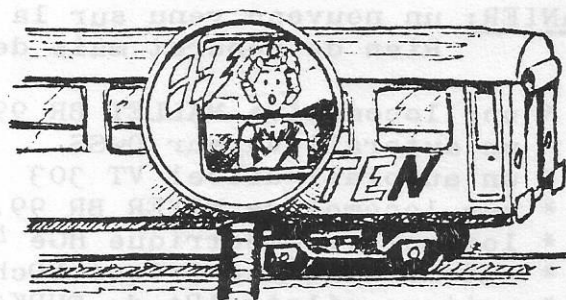
### VENDS

Voitures JOUEF de 30 cm.

voiture BD Corail type VU 75 SNCF	réf. 5363
voiture AB Corail type VU 75 SNCF	5362
voiture A type X UIC SBB-CFF	5781
voiture B type X UIC SBB-CFF	5782
voiture AB type X UIC SBB-CFF	5783
voiture lits "TEN" type T2S SBB-CFF	5784
voiture lits "TEN" type T2S DB	5793
voiture lits "TEN" type T2S DB	5793

Etat d'origine, jamais roulé, 300 FB. pièce.

# SELECTION



## Locomotive à vapeur Br 18 (ex S 3/6) de la DB

Connue sous l'appellation de "la belle bavaroise", la série S 3/6 fut projetée par Mr. Hammel et construite par les Ets. J.A. Maffei à partir de 1908.

Sa ligne dégagée, légère et élégante ajoutée à ses performances (120 Km/h) et à son économie d'exploitation lui firent une renommée mondiale.

Grâce à ses qualités, il s'en construisit 71 exemplaires, même après la création de la DR où elles ont formé la série 18. Elles circuleront jusqu'en 1961 sur le réseau DB (30 exemplaires améliorés, modifiés et reconstruits en partie).

Nous ne retracerons pas son histoire complète vu qu'il existe déjà une abondante littérature (surtout allemande) sur ce sujet. Toutefois, il est bon de signaler que deux exemplaires sont conservés; le premier, dans sa livrée d'origine (S 3/6) se trouve exposé au Deutsche Museum de Munich et l'autre, la 18505, est garée en état de marche sur le réseau allemand dans sa version DB (noire).

## Les modèles HO

Vu qu'il s'agit d'un modèle allemand, il n'est pas étonnant que 4 constructeurs aient voulu reproduire ce beau modèle. C'est TRIAX qui, le premier, a fabriqué le modèle en 1963. Mais sa production a cessé depuis bientôt 8 ans.

Les modèles examinés seront donc ceux de MARKLIN (1971), LIMA (1978) et LILIPUT (1979).

### 1. MARKLIN

Dans l'ensemble, la Br 18 de ce constructeur est bonne, surtout robuste, fiable et puissante. Les défauts majeurs sont : le diamètre trop petit des roues motrices, les boudins trop haut, des engrenages visibles, distance entre machine et tender trop grande, cabine de conduite sommaire, manque de nombreux détails rapportés (sabots, freins, tuyauteries, etc...).

Le prix est un peu surfait vu le niveau de la réalisation. Il va de soi que ces lignes s'adressent aux modélistes qui doivent faire un choix et non aux collectionneurs, "antiquaires" ou pire, aux



"spéculateurs" de bourse Märklin qui entassent plusieurs exemplaires de ma même machine pour les revendre parfois 10 ou 20 ans plus tard au plus offrant.

## 2. LIMA

Avec cette marque, nous passons de la MERCEDES à la 2 CV. Mais saluons au passage les progrès d'une marque qui a toujours fait du train-jouet et qui, lentement abandonne la "fantaisie" pour aller vers une ressemblance de plus en plus approchante dans la reproduction de ses modèles.

Les qualités sont : le bas prix qui pourrait inciter certains à entreprendre les améliorations, et la robustesse qui rend les modèles à l'épreuve d'un enfant.

Les défauts majeurs sont : le diamètre trop petit des roues motrices et l'entraxe de leurs essieux trop important, boudins, embiellages pas trop fins mais incomplets, manque d'accessoires, reproduction sommaire de certains d'entre eux et manque de puissance.

## 3. LILIPUT

Ici on remonte de la 2 CV à la CADILLAC mais pas encore à la ROLLS-ROYCE. Cette marque, qui ne produit plus que des modèles de qualité, a réalisé un très bon modèle.

L'éloge majeur va surtout à la partie inférieure, c. à d. châssis, essieux, embiellage et cylindres.

Ce qui est remarquable et qui marque un progrès certain (imaginez un instant ce que l'on fera dans 10 ans !), c'est la reproduction de l'embiellage interne (système compound) avec essieu coudé. Le tout est fonctionnel et on peut l'apercevoir quand la machine est en marche (c'est un spectacle, croyez-moi !).

Le tender aussi mérite un éloge.

Mais quand on lève les yeux, la chaudronnerie donne l'impression d'être le "parent-pauvre" de la partie mécanique.

En effet, si l'on regarde les tuyauteries, la plupart sont en "bas-relief" au lieu d'être rapportées (à la façon Br 05) et la reproduction de la cabine de conduite laisse fortement à désirer. C'est dommage et je comprends mal pourquoi LILIPUT a fait les choses à moitié. A cause de cela, si l'on jette un coup d'oeil sur le prix, on se rend compte qu'il n'est pas entièrement justifié. Malheureusement, le réalisme et la finesse de certains détails rendent le modèle fragile. C'est le revers de la médaille.

Le modèle de LILIPUT n'est pas à mettre dans toutes les mains. Il n'est pas fait pour faire des compétitions ni pour subir une utilisation trop fréquente.

N'oublions pas de signaler que la S 3/6 de cette marque possède une bonne puissance de traction

## Conclusion

Si le tableau ne tranchait, dans la froideur impersonnelle des chiffres, en faveur du modèle LILIPUT, le choix serait embarrassant. Car si l'on met à part le modèle LIMA, aucun des deux autres n'offre un rapport qualité/prix qui leur soit favorable.

On se rend compte qu'il manque, entre le modèle construit par MARKLIN et celui fait par LILIPUT, un modèle intermédiaire dont seul ROCO semble avoir actuellement le secret.

# TABLEAU COMPARATIF

Caractéristiques    MAR.    LIMA    LIL

Notes

## 1. Infrastructure

- châssis	1*	1*	3	* pas fouillé
- embiellage	2	1*	3	* pas fin
- essieux	1*	1*	3	* diamètre sous dimensionné boudins hauts
- détails	1*	1*	3	* absence de nombreux accessoires
- décoration	1*	1*	3	* couleur rouge trop brillante

## 2. Superstructure

- habillage	2	1	3	
- moulage	2	1	3	
- accessoires/ détails	1*	1*	2°	* moulés et non rapportés ° certains moulés et non rapportés
- décoration	3	2	3	
- extrémités	1*	1*	3	* simplifiées
- cabine de con- duite	1*	1*	1*	* aménagement non rapporté mais en bas-relief

## 3. Tender

- dimensions	1	1	3	
- bogies	1*	1°	3	* mal gravés ° deuxième bogie non conforme
- accessoires/ détails	1*	1*	3	* beaucoup sont absents et/ou simplifiés
- décoration	2	2	3	

## 4. Ensemble loco

- dimensions et proportions	1*	1*	2°	* trop grande distance entre ma- chine et tender ° tender un peu distant
- poids/adhérence	3	1	3	
- roulement	3	2*	3	* vibrations dues au mauvais centrage roues-axes
- puissance	3	1	3	
- robustesse	3	3	1*	* assez fragile dans l'ensemble
- niveau acoustique	1*	1*	3	* bruyant
- éclairage	1*	1*	2°	* trop fort ° faible
- fumigène	1*	0°	3+	* possible grâce à l'habillage métal ° impossible + monté
- compatibilité avec autres marques	3*	3	3	* versions C.A. et C.C.

NOTES: 0 = non conforme

1 = suffisant

2 = bon

3 = très bon

TOTAL

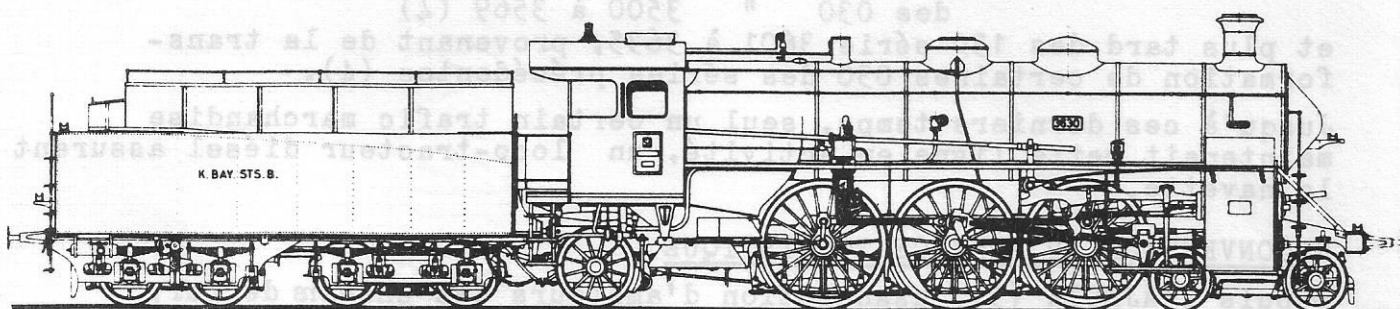
40

30

65



	MAR.	LIMA	LIL	NOTES
% d'approche à la fidélité	55	42	90	
- essieux entraînés	3*	3+	3°	* 2 bandages/moteur dans la loco + 1 bandage " " " ° 4 bandages/tender moteur
- année de sortie des modèles	1971	1978	1979	
- réf. catalogue	3093	3014	1800	
- prix en FB	2970	1295	6050	
- versions :				
K, Bay Sts B	X		X	livrée verte + filets cuivre et noir
DR			X	livrée noire et rouge + détails cuivrés
DB	X	X	X	livrée noire et rouge
SNCF	X			livrée verte SNCF (modifiée)



P. CASINI

## AGENDA

Jeudi 6 mars, réunion pour la construction du réseau.

### ATTENTION AU CHANGEMENT DE DATE !

La réunion annoncée le 20 mars a du être avancée au mardi 18 mars 1980 à 19 H.30 (Ce changement nous a été imposé par la Maison des Jeunes d'Angleur)

au programme: Assemblée Générale annuelle.  
Courte projection de diapositives d'origines diverses.

Jeudi 17 avril 1980 à 19 H.30

au programme: Impressions sur ma visite à l'IVA 1979 à HAMBOURG.  
Projection de diapositives commentées par J.R. LEJEUNE.

# COMPTRE RENDU

CHINON-RICHELIEU.  
- - - - -

## HISTORIQUE

Située dans le département d'INDRE et LOIRE et s'embranchant à LIGRE-RIVIERE, à quelques centaines de mètres au sud de CHINON, sur la ligne de PORT-BOULET à PORT de PILES; la ligne de CHINON à RICHELIEU, établie en voie normale, a été construite et terminée vers 1881 par les chemin de fer de l'ETAT.

L'on y vit circuler des 120 T RICOURT (1)  
des 030 série 3037 à 3060 (2)  
des 030 " 3061 à 3100 (3)  
des 030 " 3500 à 3569 (4)

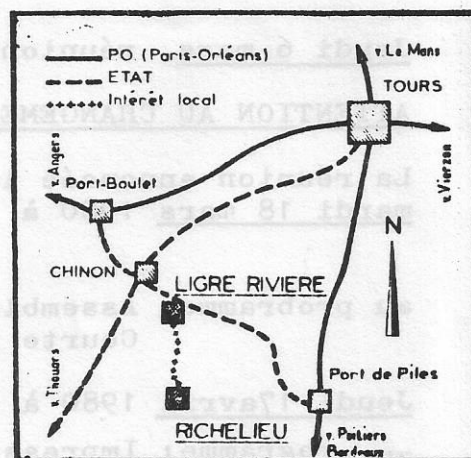
et plus tard des 130 série 3601 à 3635, provenant de la transformation de certaines 030 des séries précédentes (4).

Jusqu'à ces derniers temps, seul un certain trafic marchandise maintenait cette ligne en activité, un loco-tracteur diésel assurant la navette.

## RECONVERSION AU SERVICE TOURISTIQUE.

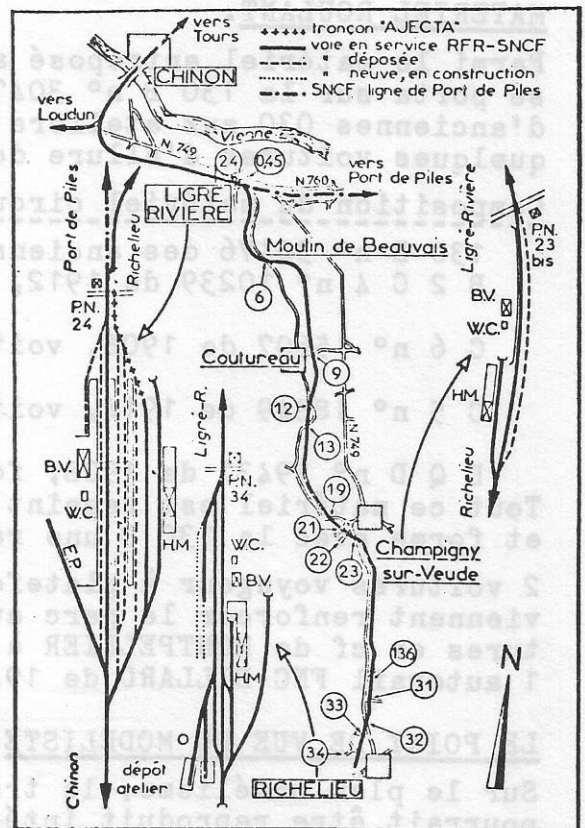
Depuis l'AJECTA (5), association d'amateurs des chemins de fer, se consacrant à la préservation de locomotives à vapeur en voie normale, désirait faire circuler son matériel, en état de marche, confiné au dépôt de LONGUEVILLE.

C'est en 1974 que le choix de l'association se porta sur la ligne de CHINON à RICHELIEU, parfaite pour un service touristique. Choix qui ne pouvait qu'être heureux; nous sommes, en effet, dans une de ces régions de TOURAINE, riche en châteaux admirablement entretenus, qui attirent chaque année bon nombre de touristes.



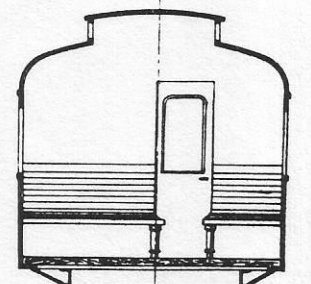
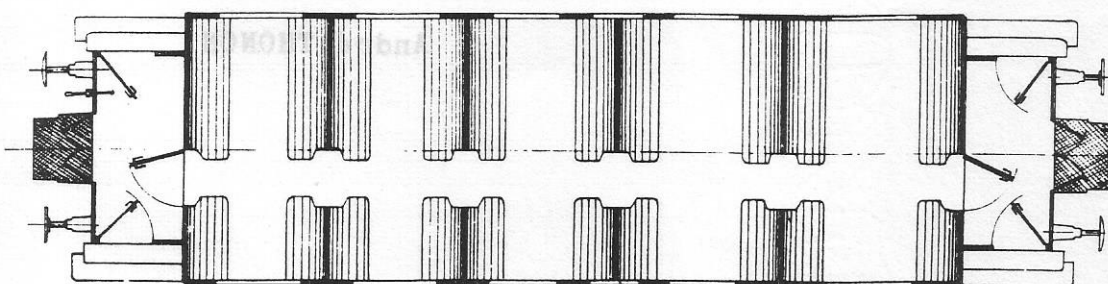
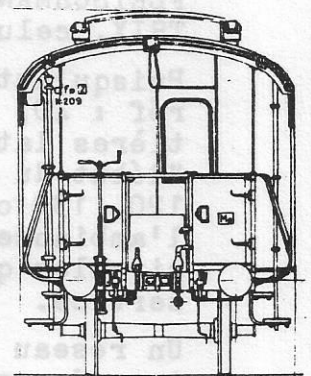
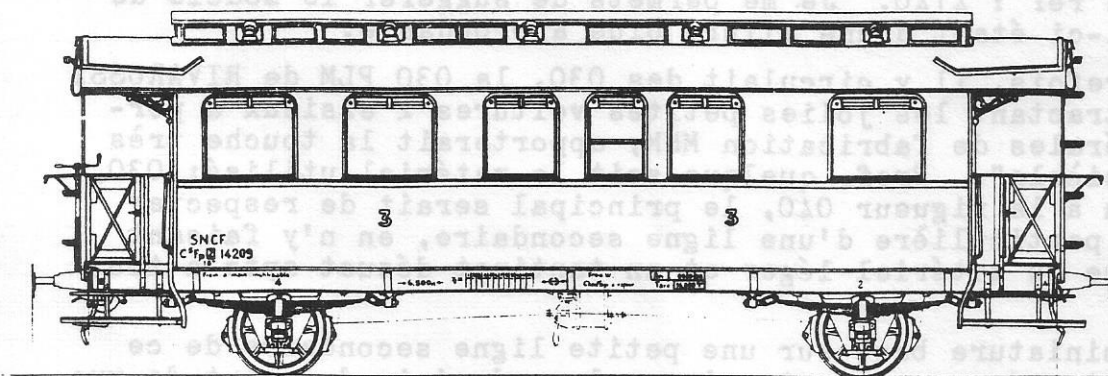
- (1) L'évolution du matériel moteur et roulant des chemins de fer de l'ETAT par Lucien Maurice VILAIN, page 221 fig. 118
- (2) idem, page 158 fig. 78 à 80
- (3) idem, page 161 fig. 81
- (4) idem, page 172 fig. 86
- (5) Association des Jeunes pour l'Exploitation des Chemins de fer Touristique et d'Attraction.





# TRAINS TRAMWAYS

## VOITURES C<sup>5</sup>f<sub>p</sub> (Armistice)



## MATERIEL ROULANT.

Parmi le matériel entreposé au dépôt de LONGUEVILLE, le choix se porta sur la 130 B n° 30476 provenant de la transformation d'anciennes O30 aux ateliers d'EPERNAY en 1922, ainsi que sur quelques voitures d'allure désuète.

### Composition du matériel circulant sur la ligne de CHINON-RICHELIEU

130 B n° 30476 des anciens chemin de fer de l'EST français

B 2 C 4 n° 10239 de 1912, voiture armistice, portières latérales, 3 essieux

C 6 n° 15607 de 1908, voiture armistice, portières latérales, 3 essieux

C 5 n° 18849 de 1914, voiture armistice, plateformes extrêmes, 2 essieux

D Q D n° 19431 de 1908, fourgon voyageur de l'EST, 2 essieux.

Tout ce matériel est repeint dans les teintes d'origine de l'EST, et forme avec la 130 B une rame parfaitement homogène.

2 voitures voyageur à plateformes extrêmes, ex DR, ex AL, ex SNCF viennent renforcer le parc aux heures de grande affluence. 2 voitures ex cf de MONTPELLIER à PALAVAS sont en attente de réparation, 1 autorail FNC BILLARD de 1947. 1 draisine 2 essieux.

## LE POINT DE VUE DU MODELISTE.

Sur le plan modélisme, le tracé simple de cette ligne (voir plan) pourrait être reproduit intégralement, du moins pour les stations, soit constituant un tout en lui-même, soit se greffant à une ligne principale. Les bâtiments ferroviaires, étant de type classique sur les chemins de fer français, les gares de NEUVY et de VILLE-NEUVE ainsi que la maison de garde-barrière de JOUEF pourraient être utilisées soit telles quelles, soit légèrement modifiées.

La 130 B n'existant pas commercialement, si l'on désire conserver cette disposition d'essieux, 2 modèles sont en vente actuellement; la BR 54 de TRIX réf : 52/2425/00 et plus récemment la BR 24 de FLEISCHMANN réf : 4140. Je me permets de suggérer le modèle de TRIX, celui-ci étant d'une allure plus approchante.

Puisqu'autrefois, il y circulait des O30, la O30 PLM de RIVAROSSO réf : 40, tractant les jolies petites voitures 2 essieux à portières latérales de fabrication MMM, apporterait la touche très "début du siècle". Bref, quelque soit le matériel utilisé; O30, 120, 130 ou à la rigueur O40, le principal serait de respecter l'ambiance particulière d'une ligne secondaire, en n'y faisant circuler que du matériel léger et un taminet désuet apte à tout service.

Un réseau miniature basé sur une petite ligne secondaire de ce type devrait procurer autant, si pas plus, de joie du point de vue exploitation et possibilité de manœuvre, que l'inévitable TEE qui tourne en rond.

André THONON



# VOITURE A 3 ESSIEUX

Type ex-allemand Armistice — C 6t numérotées 19131 à 19910

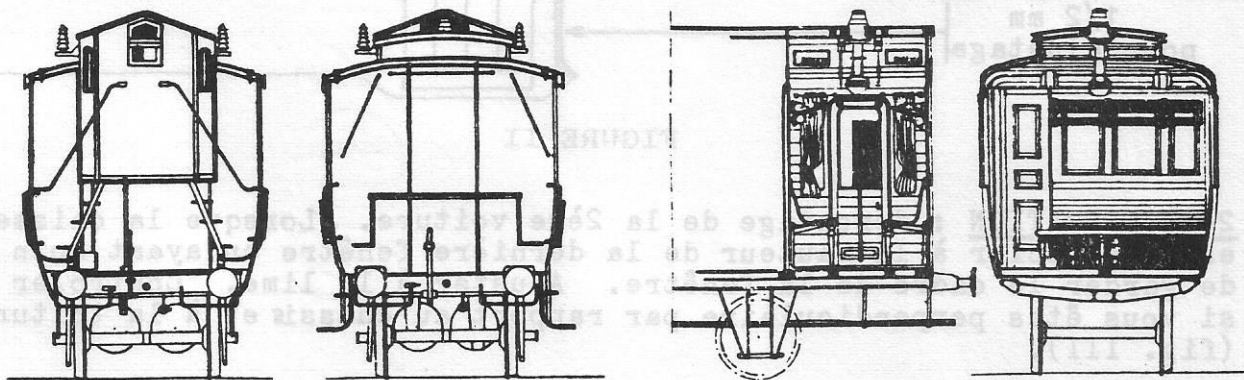
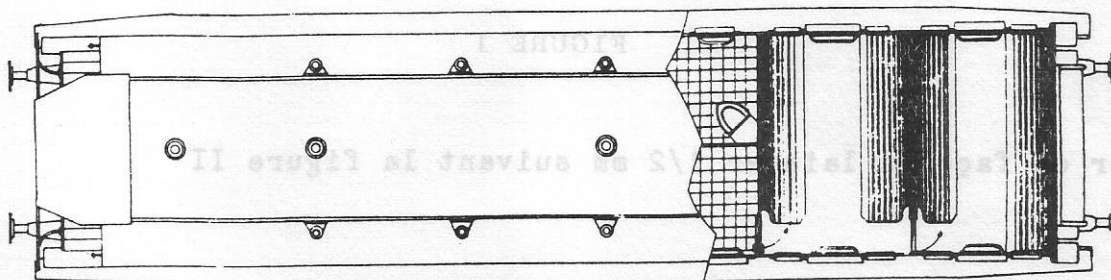
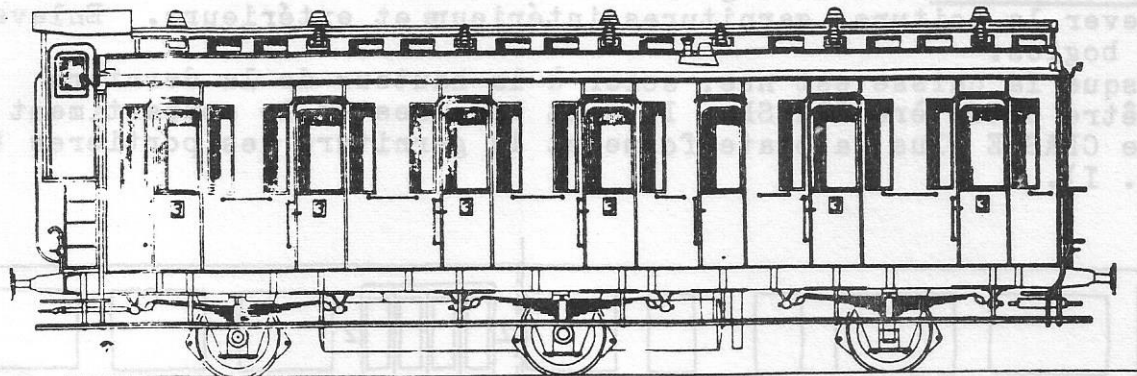


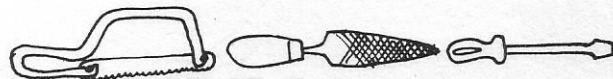
Diagramme au 1/86<sup>e</sup>.

Longueur hors-tout..... 12 m, 640  
Longueur de la caisse..... 11 m, 340  
Hauteur totale .....

Largeur de la caisse ..... 2 m, 720  
D'axe en axe des essieux ..... 3 m, 750

..... 4 m, 240

# VOITURE VOYAGEUR M2 2ème CLASSE



Matériel : voiture mixte 1ère et 2ème classe marque LIMA

\* voiture bagage/2ème classe marque LIMA

Outils : scie à métaux  
lime taille douce  
tourne vis

1ère OPERATION : démontage de la voiture mixte : deux vis dessous, enlever la toiture, garnitures intérieure et extérieure. Enlever les bogies.

Lorsque la caisse est nue, scier à la hauteur de la dernière fenêtre côté 1ère CLASSE. Il doit vous rester le compartiment 2ème CLASSE plus la plate-forme et la garniture des portières (voir fig. I).

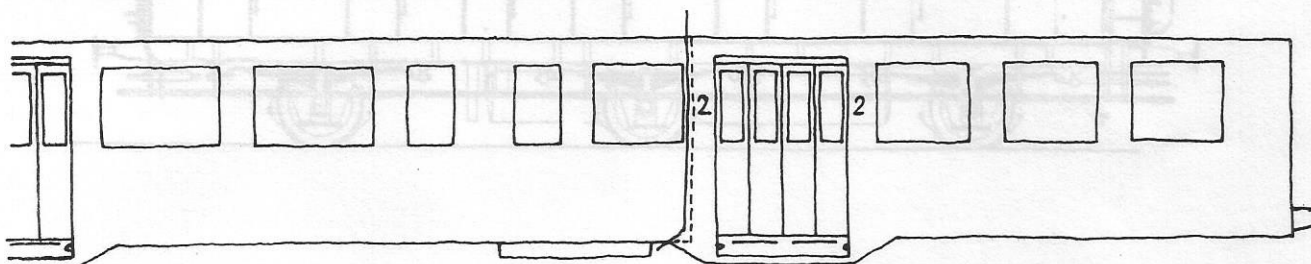


FIGURE I

Scier de façon à laisser 1/2 mm suivant la figure II

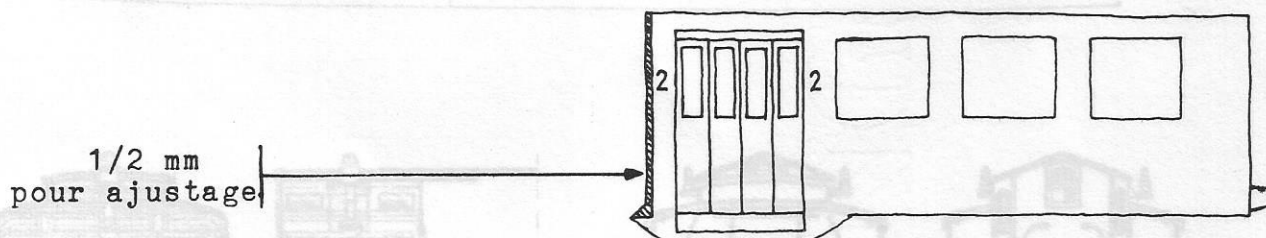


FIGURE II

2ème OPERATION : démontage de la 2ème voiture. Lorsque la caisse est nue, scier à la hauteur de la dernière fenêtre en ayant soin de garder le cadre de la fenêtre. Ajuster à la lime. Contrôler si vous êtes perpendiculaire par rapport au châssis et à la toiture (fig. III).

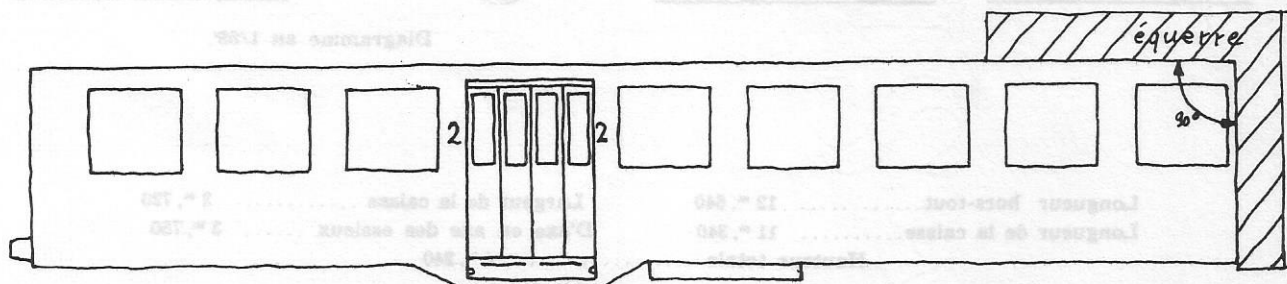


FIGURE III



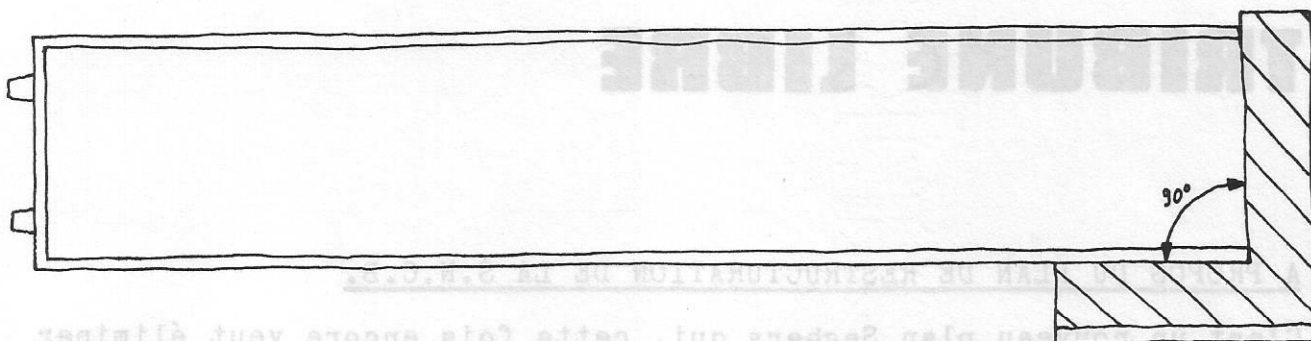


FIGURE III

3ème OPERATION : ajuster le petit compartiment (1ère pièce) à la grande pièce (terminée), en prenant comme référence le toit de la voiture mixte pour la longueur et la hauteur.  
Attention : Ne pas limer trop vite, bien perpendiculairement et bien droit pour ne pas avoir des déformations.

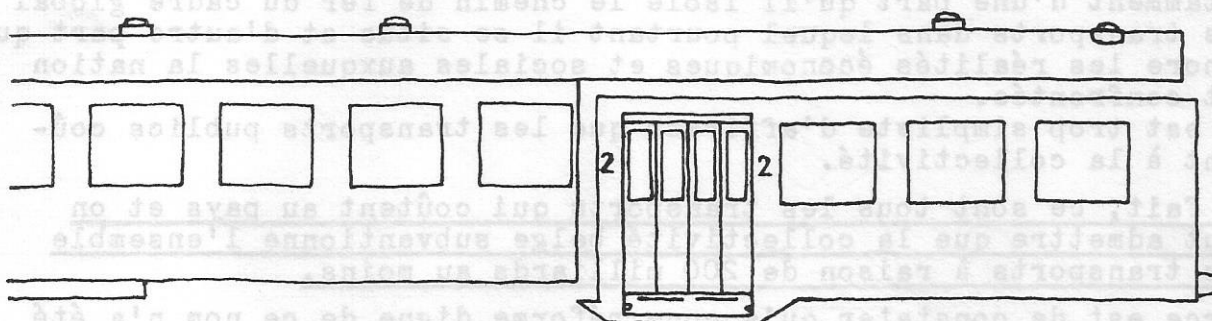


FIGURE IV

4ème OPERATION : Scier les garnitures intérieures respectives et les coller.

5ème OPERATION : Monter la voiture. Si vous avez bien ajusté vos deux caisses, la ligne d'intersection ne se verra presque pas.  
Ne pas oublier de changer sur les faces avant et arrière 1 - 2 en 2 et l'immatriculation de la caisse 42 au lieu de 43.001 - 002, etc.

3 + 2  
Jacques MARECHAL

#### Etude faite pour la midification de matériel

Les aiguillages Roco polarisés 9°30 peuvent être modifiés facilement pour le 3 rails alternatif ou continu.

3 + 2  
Jacques MARECHAL

# TRIBUNE LIBRE

## A PROPOS DU PLAN DE RESTRUCTURATION DE LA S.N.C.B.

C'est un nouveau plan Seghers qui, cette fois encore veut éliminer ou presque l'appareil ferroviaire dans certaines régions, de supprimer gares, lignes et emplois à savoir :

343 gares à voyageurs et points d'arrêts sur 820.

240 gares à marchandises sur 500.

6 gares de formation sur 13.

650 kms de lignes marchandises sur 4.000 kms.

333 points ouverts aux envois de détail sur 424.

6.132 emplois sur 55.570 ressortissant du compte d'exploitation.

L'hostilité à l'égard du projet de restructuration ferroviaire tient notamment d'une part qu'il isole le chemin de fer du cadre global des transports dans lequel pourtant il se situe et d'autre part qu'il ignore les réalités économiques et sociales auxquelles la nation est confrontée.

Il est trop simpliste d'affirmer que les transports publics coûtent à la collectivité.

En fait, ce sont tous les transports qui coûtent au pays et on peut admettre que la collectivité belge subventionne l'ensemble des transports à raison de 200 milliards au moins.

Force est de constater qu'aucune réforme digne de ce nom n'a été élaborée jusqu'ici. Là gît l'immobilisme.

Il est patent que les transports pourraient être mieux assurés dans l'intérêt des populations et certes, à meilleur compte pour la nation.

Qu'attend-on, dès lors, pour agir avec le souci dominant de l'intérêt des populations ?

Avez-vous pensé aux nuisances de la route ?

- temps perdu dans les embouteillages aux heures de pointe du trafic (voitures et camions).
- accidents (morts et blessés).
- pollution de l'air et de l'eau.
- bruit, vibrations, intrusion visuelle, etc..

Avez-vous pensé aussi :

- absence quasi totale de contrôle des transports routiers.
- législation sociale complexe, déficiente et largement contournée qui prévaut dans ces mêmes transports.
- frais d'infrastructure pure, de 1973 à 1977 : 13,5 milliards pour la S.N.C.B. pour 150 milliards à la route et 45 milliards aux voies d'eau et ports.
- utilisation intensive du pétrole par les transports routiers (le grave problème de notre approvisionnement en énergie paraît complètement ignoré).

2e prétention de ce plan : adapter le réseau à l'évolution du marché des transports.

Le chemin de fer reste incomparable pour le trafic de masse - chaque matin, 150 000 navetteurs sont amenés au coeur de Bruxelles



sans pour cela aggraver les encombrements des artères de la capitale (si ces mêmes voyageurs utilisaient une voiture, il faudrait 2 millions à 2,5 millions de m<sup>2</sup> de parkings en plus. Pour transporter 8.500 voyageurs aux heures de pointe, 10 trains suffisent là où il faudrait 140 autobus ou 5700 autos. Le chemin de fer est aussi incomparable pour le transport des marchandises pondéreuses. Des milliers de tonnes sont acheminées chaque jour et par fer sans abimer notre infrastructure routière. Le chemin de fer est donc irremplaçable pour le trafic de masse. L'intérêt national commande dès lors qu'on l'utilise au maximum de sa capacité.

Quid du plan ?

C'est un plan purement technocratique, avec tous les dangers que cela représente.

Il est anti-social, anti-économique. Les auteurs ne s'en cachent d'ailleurs pas car ils ne se sont pas souciés des retombées de leur plan sur la vie économique, sociale et même écologique de notre pays. Il est donc aussi anti-service public.

Pour en terminer, ce n'est pas un plan de restructuration mais un plan de démantèlement du réseau ferroviaire qui affecte tout particulièrement la Wallonie.

Certes, dans notre pays, les points faibles se trouvent le plus souvent en Wallonie, ce n'est pas une raison pour les appauvrir encore plus. Au contraire, on devrait leur donner un regain et ne pas rendre les riches plus riches et les pauvres plus pauvres.

#### 1. Service des voyageurs

Les trains Intercity remplaceront les trains directs et semi-directs. La Wallonie ne serait traversée par 4 Intercity la parcourant uniquement pour 9 à la Flandre. Encore faut-il remarquer que parmi ces 4 Intercity, celui de la dorsale wallonne aurait comme gare de départ : Courtrai. Les gares desservies en Wallonie seraient au nombre de 29 pour 49 à la Flandre.

Quant au nombre de kms de lignes qui ne seraient pas desservies par des trains Intercity en desserte locale, il est de 329 kms pour la Wallonie pour 85 kms seulement à la Flandre.

Enfin, Anvers et Gand comporteraient chacune 8 dessertes Intercity, Malines 6 et enfin Liège 5, Charleroi et Namur 3 pour 3 aussi à Hasselt et St-Nicolas et 4 à Courtrai, Mons et Tournai 2.

Sur le plan local, les trains Intercity ne feraient plus arrêt que dans 5 gares au lieu de 10 d'où perte de 50 %.

Quelles seraient les gares supprimées ? Ans, Angleur, Flémalle-Haute, Rivage et Statte. Ces arrêts doivent absolument être maintenus.

Compte tenu de l'extension de la zone urbaine de la Ville de Liège et de la nombreuse clientèle qui y séjourne, il est impensable que des gares comme Ans, Angleur et Flémalle-Haute, les deux premières disposant en plus d'un vaste parking (toujours complet pour Ans) ne seraient plus desservies par les Intercity.

Comment les promoteurs de ce plan de restructuration peuvent-ils avoir la prétention de récupérer une clientèle aléatoire alors que pour un gain de 3' sur un parcours, il abandonne une clientèle nombreuse et assurée.

Pour les mêmes raisons que ci-dessus, les Intercity devraient aussi faire arrêt à Bressoux et Liège-Vivegnis.

Si l'on abandonne les gares périphériques au profit de Liège-Guillemins, la clientèle actuelle de ces gares n'empruntera pas les omnibus et de ce fait, abandonnera le rail ou viendra engorger le centre de Liège pour atteindre la gare de Liège-Guillemins dont le parking voyageurs serait alors totalement insuffisant.





Quant à la gare de Statte, elle draine toute la clientèle de la Hesbaye. L'Intercity vers Marche et Luxembourg devrait faire arrêt à Comblain-au-Pont comme le font les semi-directs étant donné l'importance de sa clientèle de par sa position géographique et de par la correspondance avec des bus.

### Lignes Intercity

#### Service I.C. I Anvers-Central à Eupen

La région d'Eupen qui ne dispose que de ce service préfère très certainement une liaison directe avec la capitale et la côte.

Le Service I.C. F devrait alors être modifié et être le suivant : Knokke, Bruges, Gand, Bruxelles, Louvain, Tirlemont, Landen, Wareme, Ans, Liège-Guillemins, Angleur, Verviers, Welkenraedt, Eupen et non plus à partir de Liège-Guillemins, Visé, Maastricht.

Le Service I.C. I devrait avoir l'itinéraire suivant de manière à ce que Liège-Guillemins ait toujours une desserte vers Visé, Maastricht.

Anvers-Central, Berchem, Lierre, Aarschot, Diest, Hasselt, Tongres, Liège-Palais, Liège-Guillemins, Verviers, Eupen.

Service I.C. P : Liège-Palais, Liège-Guillemins, Angleur, Comblain-au-Pont, Marche, Jemelle, Libramont, Arlon, Luxembourg devrait à certaines heures atteindre Luxembourg par Rivage, Trois-Ponts, Vielsam, Gouvy.

Service I.C. J : (Dorsale wallonne) doit absolument partir de Lille et non de Courtrai.

Un service Intercity vers Charleroi et en direction de Paris (Aulnoye par ex.) devrait être prévu.

### Desserte locale (trains omnibus)

343 gares et points d'arrêt ne seront plus desservis ni par les Intercity, ni par les omnibus dont 250 en Wallonie et 93 en Flandre (45 pour le groupe de Liège).

Ces gares et points d'arrêt doivent être maintenus parce qu'ils sont situés soit aux portes d'usines importantes, soit dans la périphérie de la Ville de Liège, soit dans un site touristique (Aigremont, Aywaille, Comblain-la-Tour, Flémalle-Grande, Méry, Rue Général Leman, Liège-Vivegnis, Trooz, etc.).

La ligne Rivage-Gouvy doit rester ouverte à l'exploitation; il est inconcevable de rayer de la carte du réseau toute la région de l'Amblève qui de plus est une région touristique.

Il y aurait lieu de rétablir une desserte voyageurs sur la ligne vers Bois-de-Breux, Beyne, Fléron, Herve, Battice où une population très dense s'est fixée ainsi que Liège, Kinkempois, Ougrée, Seraing, Flémalle (desserte des usines).

Pour en terminer :

- il faut exploiter en desserte locale et à cadence accélérée, ce que l'on appelle le 8 (ce qui ferait un véritable métro), à savoir Liège-Guillemins - Liège-Palais - Herstal - Liège - Ans - Liège-Haut-Pré - Liège-Guillemins - Tilleur - Flémalle-Haute - Seraing - Ougrée - Liège-Guillemins (conditions de vitesse et de confort que les bus ne sauraient pas donner);

- il faut électrifier dans l'immédiat Angleur - Rivage - Marche - Jemelle;
- il faut créer une société publique unique des transports en commun.

Que constate-t-on dans le plan de restructuration de la S.N.C.B., si ce n'est une volonté d'abandonner à la S.N.C.V. toute une partie du trafic voyageurs S.N.C.B. ? Or, il n'est nulle part question de fusion de ces sociétés alors que celle-ci s'impose impérieusement tant dans l'intérêt des contribuables (diminution des charges budgétaires) que dans l'intérêt des utilisateurs (meilleure coordination).

## 2. Trafic marchandises par charges complètes.

652 km de ligne seraient supprimées ou mises en réserve dont 476 km en Wallonie pour seulement 176 en Flandre. Perte de 240 gares dont plus de 60 % en Wallonie.

Tout le plan de restructuration en ce qui concerne les charges complètes est basé sur le postulat : délai de livraison maximum jour A/jour B dans 95 % des cas contre 41 % actuellement. En d'autres termes, les wagons complets seraient collectés le jour A pour être distribués le jour B et ce, dans 95 % des cas. C'est une conception purement technocratique et qui est irréaliste techniquement dans le pourcentage cité (95 %) pour notamment des raisons diverses (exigences et désir de la clientèle - heures d'ouverture des usines pour dresser documents administratifs - circulation des trains de marchandises est quasi impossible entre 6 h 30 et 9 h, intervalle durant lequel le trafic voyageurs est le plus dense - etc..).

D'autre part, nous ne pouvons admettre la politique du rejet éventuel de 6.000 wagons isolés (par jour).

Si nous abondions dans ce sens, c'est transférer à la route une part non négligeable du trafic marchandises, sans oublier la disette énergétique.

## 3. Envois de détail

L'ensemble de ce service serait conçu essentiellement en fonction des besoins de la clientèle industrielle et commerciale. Le plan prévoit également un seul centre de tri, qui est en contradiction flagrante avec le principe de la décentralisation. Ce seul centre devrait être établi à Bruxelles (Problème communautaire).

On va se trouver en face d'un mastodonte qu'il sera bien difficile de diriger de main de maître. En outre, comment trouver le personnel voulu afin qu'il fonctionne convenablement, alors qu'actuellement on trouve d'énormes difficultés pour combler les présents cadres dans les services de la Capitale.

De plus, imaginons un colis déposé à Herstal pour Verviers, il devra être envoyé au centre de tri de Bruxelles pour y être traité ?



Quant aux nouvelles attributions de la S.A. DEPAIRE, les textes connus manquent de précision.

333 points ouverts aux envois de détail seront supprimés, dont 15 dépendant de Liège-Guillemins.

Autre crainte, c'est que la S.N.C.B. "Colis" devienne une nouvelle direction, bien indépendante.

### Conclusion générale

On ne peut épouser les réformes contenues dans ce plan, plan qui doit être considéré comme inacceptable et inamendable.

On doit déterminer nationalement un ensemble de moyens en vue d'une authentique promotion des transports publics, par ex. :

- expansion des transports par conteneurs et des transports combinés rail-route;
- amplification sur une période normale de la modernisation du réseau, notamment l'électrification susceptible de réduire la dépendance énergétique du pays;
- réalisation de progrès en ce qui concerne le confort, la régularité et la vitesse;
- fusion des sociétés de transport public (S.N.C.B. - S.N.C.V.) qui doit être réalisée en vue d'assurer le meilleur service au moindre coût;
- meilleure répartition des crédits d'investissement entre les différents modes de transport

En ce qui concerne la suppression de 6.132 emplois que ce plan entraînerait, qu'en pense le Gouvernement ? Ce dernier n'a-t-il pas proposé aux partenaires sociaux une mesure selon laquelle les entreprises bénéficieraient de primes importantes à l'engagement de travailleurs supplémentaires. Il est clair qu'en cette matière, le projet présenté en ce qui concerne la S.N.C.B. va à contre-courant.

F. PIETTE

### REINSCRIPTION

Suite à la parution de nos statuts d'asbl au Moniteur Belge, nous avons ouvert un compte bancaire.  
Notez bien son numéro, c'est le 240-0883802-39.

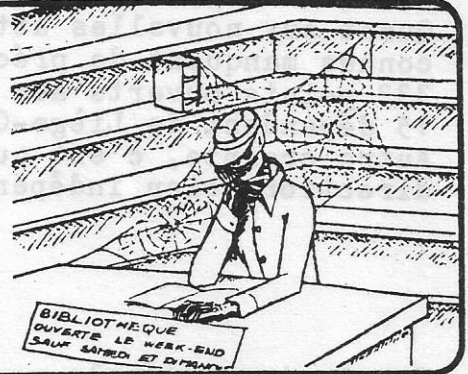
Deux possibilités sont offertes à ceux qui n'ont pas encore renouvelé leur cotisation. Le montant de 500 FB est inchangé.

1. Ils pourront utiliser la formule ci-jointe. Leur carte de membre leur sera envoyée par la poste.
2. Ils pourront payer leur cotisation 1980 le mardi 18 mars avant l'Assemblée générale.

Veuillez alléger la tâche du Secrétaire en réglant dès maintenant votre cotisation 1980.

Ce numéro de CORRESPONDANCE est le dernier que vous recevrez si vous n'êtes pas en règle de cotisation après l'Assemblée Générale.

# A LIRE ... ET RELIRE



## La belle époque de l'Orient-Express.

Texte de M. Wiesenthal. Iconographie de G. L'Olivier.  
S. A. Geocolor, Barcelone, 96 pages. 34 francs français.

Que ceux qui espèrent lire un ouvrage consacré à l'histoire du prestigieux Orient-Express soient immédiatement prévenus afin d'éviter une déception. Ce livre ne leur apprendra rien car il n'en a ni le désir ni la prétention.

Le texte, d'un genre difficile à définir, tente de donner quelques impressions qui auraient pu être celles d'un voyageur effectuant le parcours de Paris à Istamboul à une époque quelconque.

Des pages inutiles relatent des conversations futiles, voire abracadabrantes, avec des personnages réels ou fictifs mais, de toute façon, sans le moindre intérêt, tels un Docteur Alexandre Wolkenstein, philosophe à l'intelligence perturbée, ou un Hokaido Hydeyoshi, spécialiste japonais en matière de sexe. Mais, où donc se trouve l'Orient-Express dans ce fatras ?

J'ai lu tout cela sans plaisir et me promets de ne jamais le relire.

Le mérite du livre (car il en a un) réside dans son illustration qui fournit en plus de 130 clichés une documentation, qui n'est d'ailleurs pas toujours neuve, mais qui est agréable à regarder. L'on y trouve un grand nombre de reproductions de tableaux, dessins, affiches et photographies, le plus souvent en couleurs, dont certains contribuent heureusement à l'illustration générale de l'histoire des chemins de fer et d'autres, plus nombreux, à l'histoire spécifique de l'Orient-Express. Cependant il faut néanmoins souligner que divers clichés sont relatifs à des personnages ou des événements dont le rapport avec le sujet du livre n'est pas évident, tels le tableau de Manet consacré à Olympia, le Lapin agile d'Utrillo ou les modèles des couturiers parisiens en 1913. Sans doute s'agit-il simplement d'évoquer une époque révolue.

J'ajoute que le livre a été imprimé en Espagne, ce qui explique que le texte est émaillé de fautes grossières qui démontrent qu'il a été typographiquement composé par quelqu'un ignorant la langue française. L'auteur aurait quand même pu se donner la peine de corriger les épreuves.

R. v. d. M.



# Index 1979

Numéros parus en 1979 : 1. janvier - février  
2. mars - avril  
3. juin  
4. août  
hors série septembre  
5. octobre  
6. décembre

## A lire... et relire

	n°/page
Les locomotives à vapeur (R. van der Made)	4/18
Les locomotives articulées du système Mallet dans le monde (R. van der Made)	5/14
Les plus belles locomotives en modèles réduits (R. van der Made)	2/25
Les tramways au pays de Liège (M. Lambou)	6/4
The great steam trek (R. van der Made)	3/9

## Compte rendu

La modification des attelages (L. Grégoire)	5/5
La voie "PECO" (D. Piron)	2/11
Le travail à sec du sable de rivière (D. Piron)	1/9
Les installations ferroviaires de la C.B.R. (A. Thonon)	2/16
Modification à apporter à un réseau : 3 rails alternatif en 3 rails continu (J. Maréchal)	4/15
Modification à apporter aux locomotives 3 rails alternatif pour qu'elles roulent sur 3 rails continu (J. Maréchal)	5/24
Modification des locomotives 2 rails continu pour qu'elles roulent sur 3 rails continu (J. Maréchal)	6/17
Présentation du matériel Kleinbahn (P. Casini)	4/23
Une transformation simple, la rame BENELUX (P. Meurant)	4/14

## Connaissez-vous ?

Le G.T.F. (J.R. Lejeune)	3/17
Lu dans la presse (rubrique alimentée par R. van der Made)	
Locomotive de discorde.	3/13
Où sont passées ces locomotives à vapeur ?	1/14
Réhabilitation de la vapeur.	1/14
Un musée des chemins de fer dans les locaux des F.S. à Piotrarsa	3/13

## Quoi de neuf ? (rubrique alimentée par D. Piron)

Nouveautés 1979	1/12
Nouveautés chez TAB - Gérard & Cie et chez R.M.A	3/12
Nouveautés HO chez R.M.A et Mouget	4/7
Nouveautés HOm chez Gecomodel	4/7
Nouveautés N chez Arnold et Loco Diffusion	4/7
Nouveaux modèles belges en HO chez LILIPUT (B.V.S.info.)	4/10
Nouveautés HO chez Trans-Europ, Gérard & Cie, K'S Locomotive Kits et Europolitains	5/26
Nouveautés chez Roco, A.D.E., Fleischmann et Herpa	6/5
Avant-goût des nouveautés 80 chez Jouef et Märklin	6/5

<u>Rail News</u>	n°/page
Composition du train E 219 "TUERN EXPRESS" (P. Casini)	1/4
Composition du train E 225 "OOSTENDE-WIEN EXPRESS" (P. Casini)	2/4
Composition du train E 233 "NORD EXPRESS" (P. Casini)	3/5
Composition du train E 295 "ITALIA EXPRESS" (P. Casini)	4/4
Composition du train E 431 "MOLIERE" (P. Casini)	6/14
Composition du train E 434 "PARSIFAL" (P. Casini)	5/3
Horaire du stationnement à Liège G. des nouveaux trains INTERCITY (D. Piron)	3/11
Les grands trains baptisés du nom d'un homme célèbre (P. Casini)	1/4
Les grands trains baptisés du nom d'un pays d'Europe (P. Casini)	2/5
Les grands trains baptisés du nom d'une ville (P. Casini)	3/7
Programme de renouvellement de matériel à la S.N.C.B. (P. Casini)	2/5
Requiem news : TEE ou, Des trains prestigieux à l'avenir sombre (D. Piron)	4/20
Tableau réunissant quelques données pratiques concernant les réseaux européens (P. Casini)	3/8
<u>Sélection (rubrique alimentée par P. Casini)</u>	
Locomotive diesel-hydraulique série V 218 de la DB	3/14
Locomotive électrique type E 104 (ex E 04 DR) de la DB	2/5
Voiture 2ème classe type B 10 tu SNCF "CORAIL"	4/8
Voiture lit, type LX de la C.I.W.L	1/5
Voiture type UIC Zi : "Eurofima"	6/6
Wagon plat à bogies avec rakhers type "RS" des UBB	5/21
<u>Transports en commun</u>	
La Haye (J. Jaudric)	3/18
Réflexions sur les transports en commun (J.R. Lejeune)	hs/4
<u>Tribune libre</u>	
Le choix d'une échelle (J. Maréchal)	3/10
Réflexions d'un modéliste (J. Maréchal)	1/13
Restructuration du réseau ferroviaire belge (F. Piette)	6/9
3 rails ou 2 rails ??? (J. Maréchal)	2/23
<u>Divers</u>	
Abréviations ferroviaires (D. Piron)	5/16
Apparition des nouvelles voitures M4-A (1ère classe) à Liège G. (P. Casini)	5/25
Code de marquage ferroviaire (D. Piron)	3/20
Exposition 79 : Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique	2/ 3
Feuille transfert SNCB à l'usage du modéliste (P. Casini)	6/15
Quelques chemins de fer touristiques belges (J.R. Lejeune)	3/24
Tourisme ferroviaire : Spécial vapeur du G.T.F. à Beloeil et Manage (J.R. Lejeune)	2/28
Voyage à Mulhouse (J.R. Lejeune)	6/13