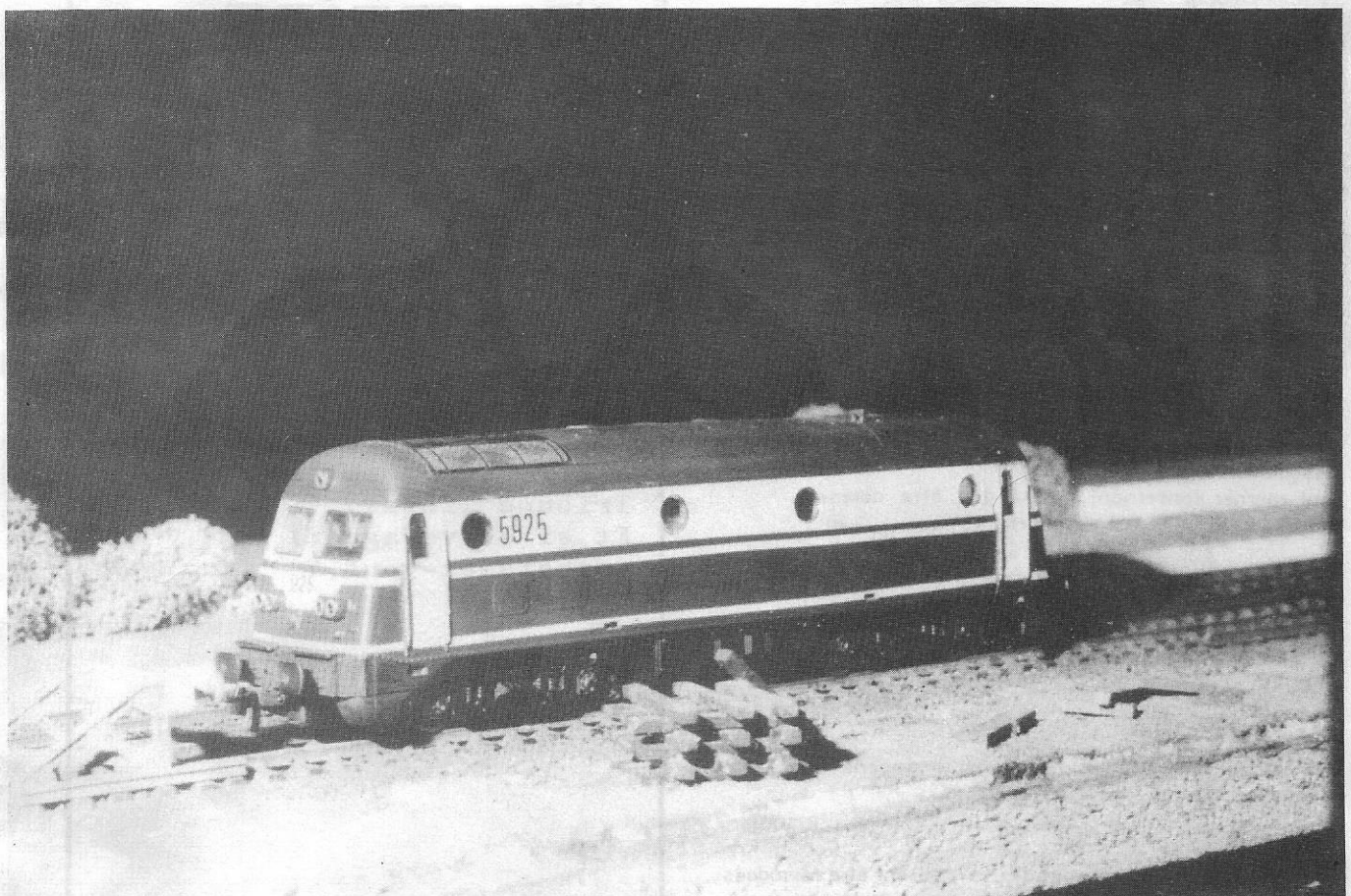


# CORRESPONDANCE



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

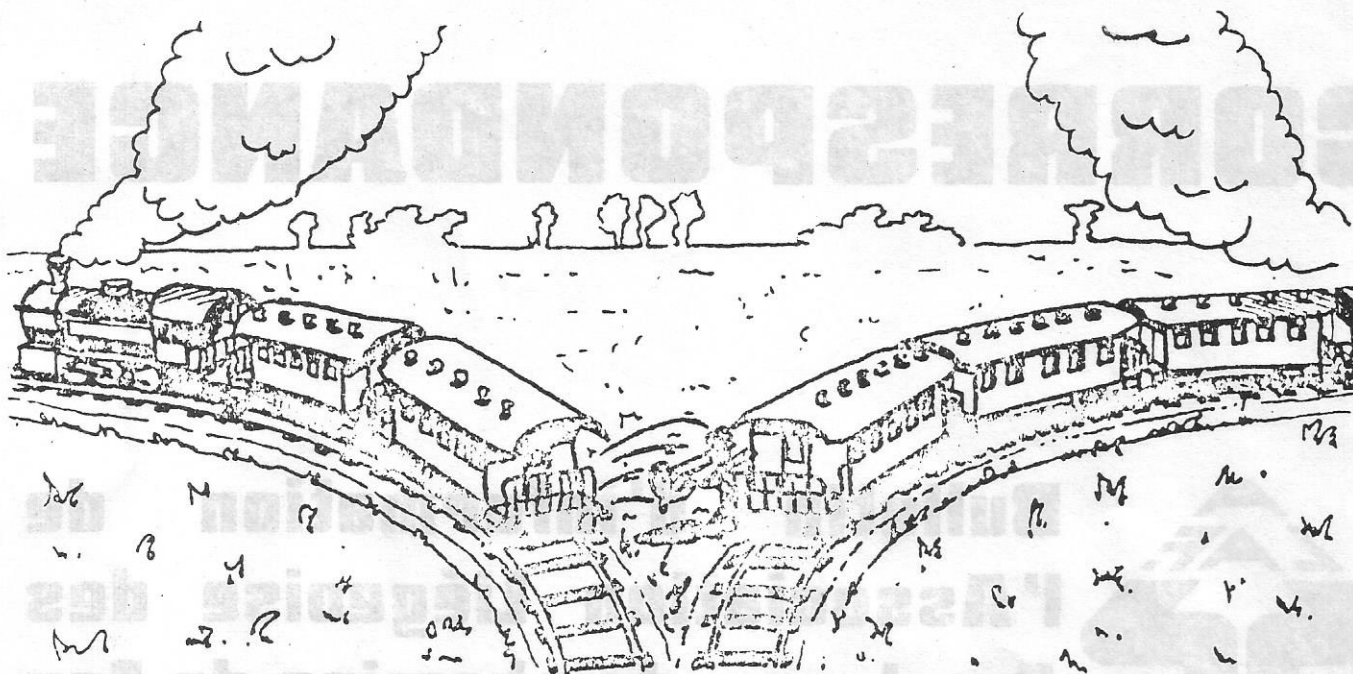


NUMERO SPECIAL CATALOGUE

**Les 1000 et 1  
p'tits trains**

**Mars**

**1981 n° 2**



# **CORRESPONDANCE**

Revue bimestrielle

Comité de rédaction :

P. CASINI J.R. LEJEUNE D. PIRON

Animation : J.R. LEJEUNE

Editeur responsable :

D. PIRON, rue de l'Eglise, 76, 4600 LIEGE

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 S. CHAPELLE

Dessins : L. GREGOIRE

Maquette : J.R. LEJEUNE

N°2

MARS

1981

## **sommaire**

ALAF	21
Agenda	21
Les 1000 et 1 p'tits trains - CATALOGUE	22
Bourse	33
Trucs et ficelles	33
Sélection	34
Rail News	36
Quoi de neuf ?	39
Transport en commun	42
A lire... et relire	44
Tribune libre	45
Et si on voyageait	48
Connaissez-vous ?	49

## **couverture**

Loco type 59 SNCB  
sur le réseau ALAF.

Photo: Jean René LEJEUNE





Voici un peu plus de deux ans que l'ALAF est née de la volonté de quelques "mordus" qui ont voulu s'unir afin de partager avec d'autres leur passion du chemin de fer et du modélisme.

Son but est l'agrément et l'épanouissement de tous ses membres par la découverte de tout ce qui a trait aux chemins de fer réels ainsi que par l'initiation et la pratique du modélisme ferroviaire sous toutes ses formes.

Ses activités sont diverses :

- exposés ou projections de diapositives sur des sujets ferroviaires ainsi que sur la construction de réseaux ou de modèles réduits;
- publication d'une revue envoyée gratuitement aux membres de l'ALAF;
- constitution d'une bibliothèque alimentée par plusieurs périodiques;

- construction d'un (ou plusieurs) réseau modulaire;
- bourses d'échange, etc...

Depuis le 17 janvier, l'ALAF occupe un local dans les installations de la SNCB à Voroux-Goreux. C'est là que, deux fois par mois, les membres de l'ALAF se réunissent.

Si donc vous portez quelque intérêt aux chemins de fer, anciens ou modernes, tramways ou touristiques; si vous êtes modéliste, débutant ou chevronné; si vous collectionnez les modèles réduits, les photos de trains ou la littérature ferroviaire; VENEZ NOUS REJOINDRE A VOROUX-GOREUX, vous connaîtrez les dates des réunions en téléphonant au secrétaire. tél. : 63.33.26

## AGENDA

### NOS REUNIONS

Le mercredi 4 mars, les membres présents à la réunion ont participé à un référendum destiné à choisir les jours qui conviennent le mieux pour les réunions.

C'est le mercredi qui a obtenu la majorité des suffrages (31 sur 48), suivi du vendredi (27 sur 48). Pour la fin de semaine, c'est le samedi après-midi qui a obtenu la préférence (16 sur 48).

En conséquence, et jusqu'à ce qu'une Assemblée Générale en décide autrement, à partir du mois d'avril, les réunions se feront les 1<sup>er</sup> mercredis et les 3<sup>es</sup> vendredis du mois.

Il est bien évident que la réunion du 1 avril n'aura pas lieu puisque la plupart des membres seront occupés à Coronmeuse.

La prochaine réunion aura donc lieu le vendredi 17 avril à 20h. (ouverture du local à 19h.), elle nous permettra de dresser le bilan de l'exposition.

### PROCHAIN VOYAGE DU G.T.F. asbl.

Le G.T.F. organise le samedi 04.04.81 un voyage rétrospectif des moyens de transport sur rails dans la Thudinie (Belgique). Partant vers 08 h 15 de Charleroi Sur, un autorail spécial SNCB conduira les participants à Fontaine l'Evêque par une ligne qui sera entièrement déplacée dans quelques mois. A cet endroit, attendra un tramway électrique vicinal qui prendra le relais pour Thuin Ouest. De cette gare l'autorail spécial parcourra un tronçon de la ligne de Chimay (jusque Strée) en passant par Thuillies ou pourront être admirés les anciens véhicules SNCV précieusement conservés par L'ASVi. L'autorail repartira pour Mariembourg avec parcours de la ligne Mariembourg Couvin (dont on envisage la réouverture au service voyageurs). Un aller retour en traction vapeur sera effectué sur le chemin de fer à vapeur des 3 vallées (CFV3V) avec visite du dépôt. Le retour est prévu à Charleroi Sud vers 19 h 45. Voilà un programme très chargé mais qui permet de découvrir en une journée quelques aspects spécifiques du monde ferroviaire belge. Renseignements : G.T.F., asbl, BP 191, B.4000 LIEGE I. Joindre une enveloppe timbrée avec nom et adresse pour la réponse (ou un coupon international).

# Les 1000 et 1 p'tits trains

Du 21 mars au 5 avril 1981.

Halles des Foires de Liège -  
Connonmeuse.

En collaboration avec le service  
des Affaires Culturelles de la  
Province de Liège.

En collaboration avec le service  
des Affaires Culturelles de la  
Ville de Liège.

## Coordination:

Jean René LEJEUNE

## Groupe de travail:

Paolo CASINI  
Albert COLLIN  
Ghislain DYLS  
Jean René LEJEUNE  
Denis LOMBARD  
Jacques MARECHAL  
Yvan NIHOUL  
Richard ORBAN  
Daniel PIRON  
Joseph SOIRON

## Membres de l'ALAF asbl qui ont collaboré à la réalisation de l'Exposition:

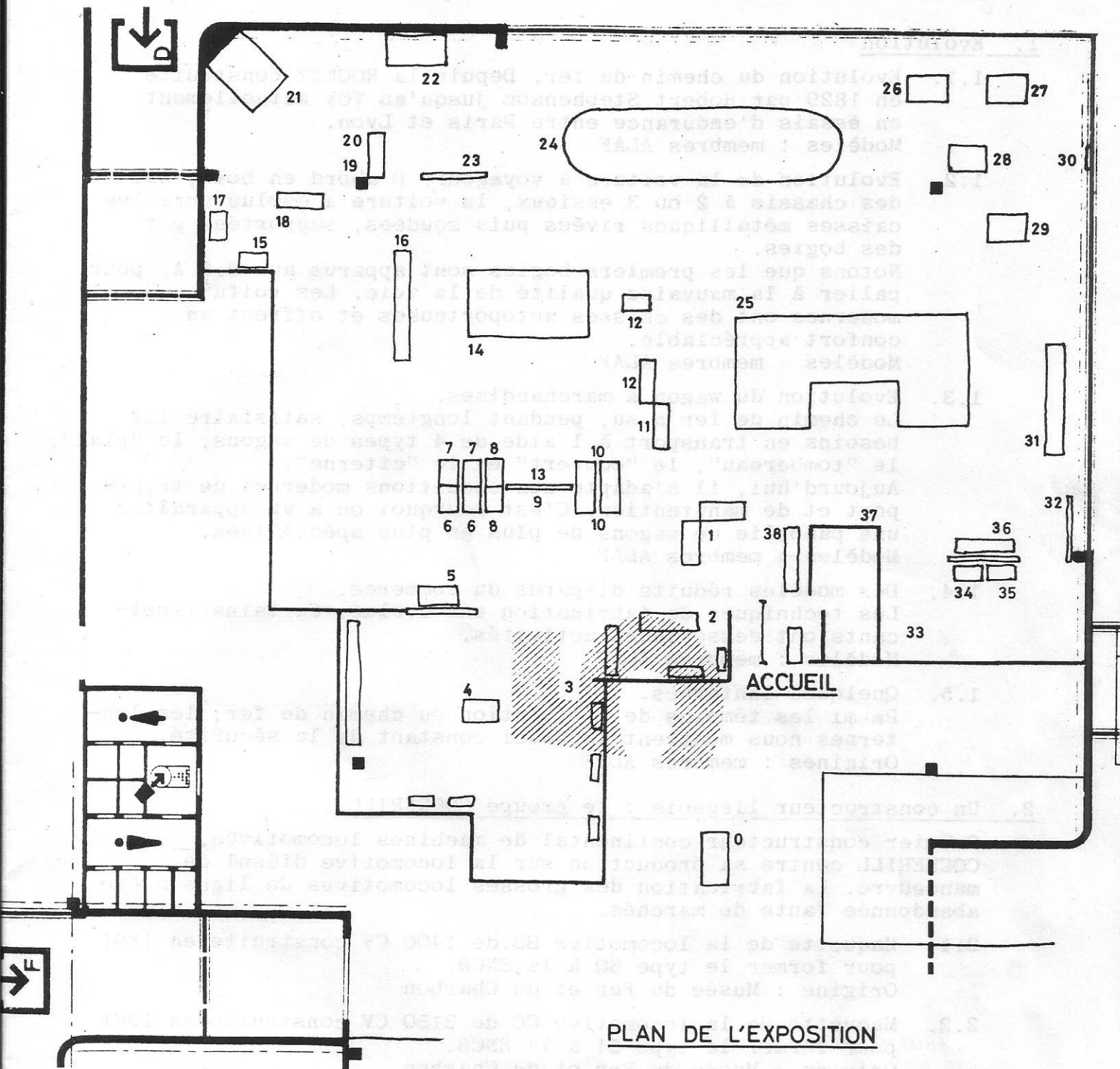
J.C. ADAM, M.BREUER, PH.BRUYER,  
E.BURTIN, P.CASINI, V. CLAESSEN,  
A.COLLIN, CH.CRESPEIGNE, DACKER,  
R.DE TIEGE, P.DUCHESNE, G.DYLS,  
M.EMMERS, L.GATHOYE, L.GENET,  
J.GIET, L.GREGOIRE, S.HEMBERT  
PIRNAY, D.HENROTIN, J.C.HOUBA,  
L.HUTOIS, E.JACQUES, A.JAMIN,  
L.JOB, R.LABALUE, J.P.LACROIX,  
P.LEDENT, A.LEHRMEROUT,  
J.R.LEJEUNE, W.LENFANT,  
J.LEONARD, D.LOMBARD, E.LOVENS,  
J.LUCAS, J.MAGNAGHI, A.MANDUSIC,  
F.MARECHAL, J.MARECHAL,  
J.C.MENCHIOR, P.MULLER, Y.NIHOUL,  
R.ORBAN, CH.ORI, F.PEDERZOLLI,  
A.PETIT, F.PIETTE, D.PIRON,  
G.PIRON, A.SAENEN, J.SOIRON,  
J.STOUTEN, Y.SUMA, A.THONON,  
J.VEYS, T.VITEUX, V.VITEUX,

22 A.VOLDERS, et les autres.

Nous tenons à remercier tout  
spécialement:

- la Députation permanente du  
Conseil provincial de Liège  
et Monsieur Hubert PIROTTE,  
Premier Echevin de la Ville  
de Liège qui ont accepté de  
patroner l'exposition,
  - la Direction de la Foire  
internationale de Liège, sc  
qui nous a si précieusement  
aidé tout au long de sa  
réalisation.
  - le graphiste MATHY pour les  
judicieux conseils qu'il nous  
a prodigués.
  - l'Association Royal Belge des  
Amis des Chemins de Fer,  
ARBAC asbl,
  - la British Railways,
  - les Chemins de Fer Fédéraux  
Suisse,
  - les Chemins de Fer Italiens  
de l'état,
  - les Chemins de Fer Neerlandais,
  - la Compagnie Internationale  
des Wagons-Lits,
  - la Deutsche Bundesbahn,
  - l'Ecole de Mécanique, Electricité  
et Electronique de la Ville  
de Liège,
  - le Groupe COCKERILL,
  - le Groupement Belge pour la  
Promotion et l'Exploitation  
du Tourisme Ferroviaire, GTF asbl,
  - la Maison GOMARK sprl,
  - la Maison REDUCTA,
  - le Musée de la Vie Wallonne,
  - la Société Nationale des Chemins  
de Fer Belge,
  - la Société Nationale des Chemins  
de Fer Français,
  - la Société Nationale des Chemins  
de Fer Vicinaux,
  - Messieurs W.BONGE  
D.BORSU  
J.GENICOT  
A.JEUNEHOMME  
E.KEUTGENS  
M.RAHIER
  - Mesdames GIET  
JOB  
LEJEUNE  
MANDUSIC  
MARECHAL  
NIHOUL
- qui ont si gentiment collaboré  
à la réussite de l'exposition.





## CATALOGUE

### O. Maquette d'une locomotive à vapeur

Origine : Institut Communal d'Enseignement Technique de Mécanique, d'Electricité et d'Electronique de la ville de Liège  
quai du Condroz, 15, 4020 LIEGE.

Cette maquette a été réalisée à des fins didactiques à l'échelle 1/6 par les élèves de l'école sous la direction de leurs professeurs, Messieurs Massart et Bawin. entre 1927 et 1932.

## 1. Evolution

- 1.1. Evolution du chemin de fer. Depuis la ROCKET construite en 1829 par Robert Stephenson jusqu'au TGV actuellement en essais d'endurance entre Paris et Lyon.  
Modèles : membres ALAF
- 1.2. Evolution de la voiture à voyageurs. D'abord en bois, sur des chassis à 2 ou 3 essieux, la voiture a évolué vers les caisses métalliques rivées puis soudées, supportées par des bogies.  
Notons que les premiers bogies sont apparus aux U.S.A. pour palier à la mauvaise qualité de la voie. Les voitures modernes ont des caisses autoporteuses et offrent un confort appréciable.  
Modèles : membres ALAF
- 1.3. Evolution du wagon à marchandises.  
Le chemin de fer a su, pendant longtemps, satisfaire les besoins en transport à l'aide de 4 types de wagons, le "plat", le "tombereau", le "couvert" et le "citerne".  
Aujourd'hui, il s'adapte aux conditions modernes de transport et de manutention. C'est pourquoi on a vu apparaître une panoplie de wagons de plus en plus spécialisés.  
Modèles : membres ALAF
- 1.4. Des modèles réduits disparus du commerce.  
Les techniques de fabrication ont évolué. Certains fabricants ont cessé leurs activités.  
Modèles : membres ALAF
- 1.5. Quelques lanternes.  
Parmi les témoins de l'évolution du chemin de fer, les lanternes nous montrent le souci constant de la sécurité.  
Origines : membres ALAF

## 2. Un constructeur liégeois : le groupe COCKERILL

Premier constructeur continental de machines locomotives, COCKERILL centre sa production sur la locomotive diésel de manoeuvre. La fabrication des grosses locomotives de ligne a été abandonnée faute de marchés.

- 2.1. Maquette de la locomotive BB de 1400 CV construite en 1961 pour former le type 60 à la SNCB.  
Origine : Musée du Fer et du Charbon
- 2.2. Maquette de la locomotive CC de 2150 CV construite en 1961 pour former le type 51 à la SNCB.  
Origine : Musée du Fer et du Charbon
- 2.3. Maquette de la locomotive BB de 2000 CV construite en 1955 pour former le type 59 à la SNCB. Echelle 1/10.  
Origine : Musée du Fer et du Charbon
- 2.4. Maquette de la locomotive B de 245 CV construite en 1961 pour former le type 90 à la SNCB. Echelle 1/10.  
Origine : Musée du Fer et du Charbon.
- 2.5. Maquette de locomotives de manoeuvre dont une fait partie d'une commande de 130 machines pour l'Argentine.

## 3. Des sociétés de chemins de fer à la mesure des tâches qui leurs sont confiées.

Les chemins de fer sont confrontés à une concurrence impitoyable de la route. Aussi, elles utilisent toutes les techniques modernes de promotion.

L'affiche est une de ces techniques, la présentation de modèles réduits en est une autre.



# B TourRail

partout en train à partir de 175 F par jour

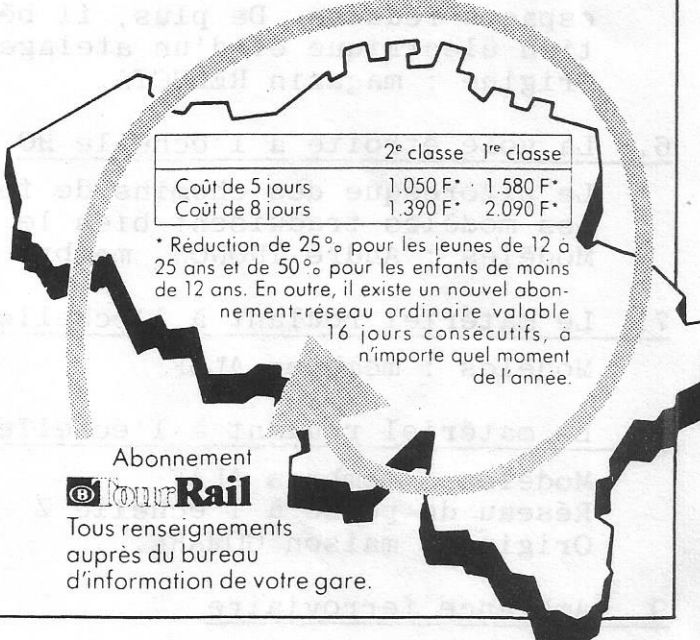
Bien sûr, cet abonnement B-Tourrail n'est valable que 16 jours. Mais cela fait 3 week-ends!

Bien sûr, durant ces 16 jours, vous ne pouvez voyager, selon la formule choisie, que 5 ou 8 jours entiers. Mais chaque fois, si cela vous chante, vous pouvez parcourir un kilométrage illimité.

Bien sûr, l'abonnement B-Tourrail n'est vendu que jusqu'au 30 septembre et du 15 au 31 décembre. Mais qui a envie réellement de faire du tourisme en dehors de ces périodes?

Bien sûr, pour réellement profiter des avantages de l'abonnement B-Tourrail, il faut avoir l'intention d'entreprendre quelques déplacements assez longs. Mais savez-vous qu'un billet AR de 2<sup>e</sup> classe Liège-Ostende coûte déjà 858 F et un billet Anvers-Poix-Saint-Hubert 720 F.

Alors, comparez ces prix avec celui d'un abonnement B-Tourrail et vous admettrez qu'il vous offre un prix au kilomètre parcouru qui pourrait bien vous redonner le goût du train.



	2 <sup>e</sup> classe	1 <sup>re</sup> classe
Coût de 5 jours	1.050 F*	1.580 F*
Coût de 8 jours	1.390 F*	2.090 F*

\* Réduction de 25 % pour les jeunes de 12 à 25 ans et de 50 % pour les enfants de moins de 12 ans. En outre, il existe un nouvel abonnement-réseau ordinaire valable 16 jours consécutifs, à n'importe quel moment de l'année.

Abonnement  
**B TourRail**  
Tous renseignements auprès du bureau d'information de votre gare.



LE

## MANUEL du modéliste ferroviaire

DACKER 1980 - 1981

VIENT DE PARAÎTRE

Cet ouvrage indispensable à chaque modéliste, traite e.a. du matériel roulant SNCB de la "collection Dacker", du matériel roulant SNCF, des pièces détachées Liliput, des accessoires, des listes de prix et donne un aperçu des locomotives - vapeur SNCB depuis 1946.

Ce manuel vous sera expédié dès réception de 250,- fr. BELGES à verser au compte bancaire n° 736-3020334-12 (frais d'expédition compris) de Dacker sprl, 32, Van den Nestlei, 2000 Antwerpen, Belgique. Banque: Cera Raiffeisenkas

DE

## "Handleiding voor de spoorwegmodelbouwer"

VAN DACKER 1980 - 1981 ZOJUIST VERSCHENEN

Dit onmisbaar werk voor de spoorwegmodelbouwer handelt o.a. over het rollend materieel van de SNCB "Dacker Kollektie", over het rollend materieel SNCF, over de Liliput-onderdelen, over toebehoor, over prijslijsten en geeft een overzicht van de Belgische stoomlokomotieven sinds 1946.

Dit werk wordt U toegestuurd bij ontvangst van Uw storting van 250,- Bfr. te storten op bankrekening nr 736-3020334-12 (verzendingskosten inbegrepen) van Dacker pvba, Van den Nestlei 32, 2000 Antwerpen, België. Bank: Cera Raiffeisenkas

dacker

Liliput

Van den Nestlei 32.

Handelsmaatschappij p b v a B. 2000 Antwerpen - Belgium Telefoon : (031)30.78.22 (2L.)

Distributeur exclusif officieel voor: Belgique-Luxembourg-France Officiële steunleverancier voor: België-Luxemburg-F

#### 4. Le plus petit chemin de fer du monde

Le chemin de fer à l'échelle Z (1/220) a été commercialisé par MARKLIN en 1972. Il permet de créer des réseaux intéressants sur des surfaces modestes.  
Origine : Monsieur JEUNEHOMME.

#### 5. Le chemin de fer au 1/160

Le chemin de fer à l'échelle N (1/160) nous vient également d'Allemagne. C'est la firme ARNOLD RAPIDO qui en a commencé la fabrication au début des années 60.  
Il permet, lui aussi, de construire de superbes réseaux sur des espaces réduits. De plus, il bénéficie d'un système d'alimentation électrique et d'un atelage standardisés.  
Origine : magasin REDUCTA.

#### 6. La voie étroite à l'échelle HO

Le pittoresque des chemins de fer secondaires n'est plus à décrire. Les modèles traduisent bien le charme de cette ambiance.  
Modèles : André THONON, membre ALAF.

#### 7. Le matériel roulant à l'échelle N

Modèles : membres ALAF

#### 8. Le matériel roulant à l'échelle Z

Modèles : membres ALAF  
Réseau de poche à l'échelle Z  
Origine : maison GOMARK.

#### 9. Ambiance ferroviaire

Graphique de la ligne 162 Namur-Luxembourg, Luxembourg-Namur.  
Origine : Jean-Claude MENCHIOR, membre ALAF.

#### 10. Les plus beaux modèles commercialisés

Les techniques modernes de moulage permettent la reproduction de plus en plus fidèle de prototypes.  
Au fil des années, les constructeurs améliorent leurs modèles pour la plus grande joie de tous.  
Modèles : membres ALAF

#### 11. Modèles de collection et modèles anciens

Hommes d'argent ou hommes de goût, les collectionneurs de modèles réduits ferroviaires rassemblent aussi bien les trains jouets qui faisaient la joie de nos pères et de nos grands-pères, que les modèles de qualité construits actuellement.  
Modèles : membres ALAF

#### 12. Modèles élaborés ou de construction artisanale

12.1. Elaborer un modèle consiste à ajouter, transformer ou refaire des détails que le constructeur a volontairement négligé pour abaisser le prix de vente de son modèle. Beaucoup de modèles SNCB sont des redécorations de modèles étrangers. Cela fait qu'ils ne sont pas conformes aux prototypes et le modéliste a parfois fort à faire pour les rendre acceptables.  
Modèles : membres ALAF





Depuis 1828,  
le plus grand spécialiste belge

MÄRKLIN

- HO - Voies M et K,
- Z - le plus petit train au monde,
- la 3086 toujours de stock.

ROCO - HO.

ARNOLD - N.

LIMA - HO, rame 800 SNCB  
chez nous dès juin-juillet,

FALLER

VOLLMER

POLA

144 Bd. de la Sauvenière  
(côté de la rue St Gilles)

LIEGE - Tél. 041-23.75.53

**christiaensen**

(Catalogue gratuit sur demande)

- POUR
- acheter une voiture, une moto, un appareil ménager,...
  - aménager votre home : chauffage central, salle de bain, cuisine équipée,...
  - faire face à des frais exceptionnels : mariage, communion,...

**Le Prêt G  
vous coûtera  
moins cher.**



Société Générale de Banque

12.2. Construire un modèle original est le rêve de tout modéliste accompli. Des matériaux tels que le cuivre, le laiton ou le plastique offrent aux modélistes la possibilité de réaliser leurs désirs les plus chers. Patience.

Modèles : membres ALAF

12.3. A l'échelle O, la finition des modèles se rapprochent de la perfection.

Modèles : membres ARBAC

12.4. Bienheureux, ce retraitsé qui a su construire dans son enfance, avec des moyens dérisoires, cette grande maquette de la locomotive SNCB du type 10.

Modèle : Monsieur D. BORSU

12.5. Eléments constitutifs de la locomotive SNCB du type 1 à l'échelle O

Modèle : membre ARBAC

### 13. Ambiance ferroviaire

Sur le site de RENORY.

Photo et agrandissement : Jean-Claude ADAM, membre ALAF

### 14. Petites échelles - grands modèles

Electriques ou à vapeur vive, les grands modèles font à nouveau surface aux échelles O, I et IV.

### 15. Quelques modèles italiens

Chaque compagnie a son style et il n'est pas nécessaire d'être savant pour reconnaître une locomotive italienne.

Modèles : membres ALAF

### 16. Ambiance italienne

Chaque modéliste poursuit un rêve. Pourquoi pas vivre en Belgique dans un décor à l'italienne ?

Il ne manque que le soleil.

Modules : Paolo CASINI, membre ALAF

### 17. Quelques modèles suisses

Rien ne ressemble plus à un modèle suisse qu'un autre modèle suisse. A bielles ou à bogies, ils portent tous leur identité sur la figure.

Modèles : membres ALAF

### 18. Quelques modèles inhabituels

18.1. Les modèles américains sont souvent spectaculaires. Que ce soit les petites 220 de style Western aux formes si caractéristiques, ou les monstrueuses locomotives malet des années 30 ou encore ces machines diésel toujours très colorées.

Modèles : membres ALAF

18.2. Inhabituels sont aussi ces modèles de compagnies méridionales.

Modèles : membres ALAF

### 19. Le confort sur rail

Depuis son apparition, le chemin de fer a tenté d'améliorer, entre autres choses, le confort de ses usagers. Dans ce domaine, les trains de luxe ont joué un rôle de pionniers du plus grand confort.



AU

# Petit Bazar

Spécialiste du jouet

75, rue de la STATION,

4300 ANS Tél: 041/78.49.13

TRAINS

ROCO - HO - N,

ARNOLD - N,

LIMA - HO - N,

ACCESSOIRES BUCH - FALLER - BRAWA - etc.

10% de remise à toute personne ayant

une carte de membre d'un club de modelisme ferroviaire.

## Au complexe touristique du «TRIMBLEU» à Blégny (Liège)

VOYAGE AU  
CENTRE  
DE LA TERRE!

RENSEIGNEMENTS ET  
DOCUMENTATION :

CHALET DU TRIMBLEU  
4570 BLEGNY

TEL. 041/87 50 01



## 20. Eléments de décors

Que ce soit à l'échelle Z ou à l'échelle HO, la décoration des réseaux offre des champs d'action illimités. Tous les matériaux sont permis. Il suffit de bien les choisir. Ici aussi, les fabrications de série peuvent être élaborées pour donner des résultats magnifiques.  
Modèles : membres ALAF

## 21. Projection de diapositives

La diapositive aide le modéliste à se souvenir des choses qu'il rencontre. Installations de gares, trains réguliers, paysages ferroviaires, chemins de fer touristiques; tout mérite d'être photographié.  
Montage : Jules GENICOT

## 22. Le système 3 rails, courant alternatif

Expérimenté par MARKLIN dès les années 20, il est parvenu jusqu'à nous. Comme tout système, il a des avantages et des inconvénients. Le plus gênant est sans doute d'être un perpétuel sujet de polémiques entre modélistes.  
Origine : maison GOMARK

## 23. Ambiance ferroviaire

- 23.1. Photos et agrandissement : Ghislain DYLIST, membre ALAF
- 23.2. Photos : Lucien GENET, membre ALAF
- 23.3. Photo et agrandissement : Jean-Claude ADAM, membre ALAF

## 24. Réseau HO, 2 rails, courant continu

Réalisé sur le principe du réseau modulaire, il aura fallu une année à son auteur pour le construire.  
Réseau construit par Daniel PIRON, membre ALAF

## 25. Réseau ALAF, HO, 2 rails, courant continu

- Ce réseau est aussi du type modulaire et a été construit en commun par une vingtaine de membres de l'ALAF.  
La méthode employée est originale et digne d'intérêt.
- A. On dessine le plan du réseau.
  - B. On le découpe en modules de 90 cm.
  - C. les membres intéressés se partagent les modules en fonction de leurs goûts (gare, pleine voie, dépôt, raccordement industriel, etc...)
  - D. L'ALAF fournit le support et la voie.
  - E. Les membres ALAF font la pose de la voie et la décoration des modules. Ils se réunissent tous les mois pour harmoniser la décoration et régler les problèmes de raccordement des voies et du relief.

## 26. Modèles SNCB de construction artisanale

Les métaux tendres, comme le cuivre et le laiton, se prêtent bien à la construction de locomotives à vapeur. Celles-ci, ajoutées aux modèles de série transformés ou élaborés, permettent de réaliser d'intéressantes séries de modèles SNCB.  
Modèles : Jacques MARECHAL, membre ALAF



# hobby

2000

+ de 250 M<sup>2</sup>  
de surface  
de vente

Avenue François Cornesse, 12  
4070 AYWAILLE (Belgique)  
Tél. 041/84.48.16

MINIATURES: AUTOS -  
FIGURINES - BATEAUX -  
BLINDES - etc,...

TRAINS ELECTRIQUES:

MARKLIN - HAMO - Z -  
FLEISCHMANN - PICOLO -  
ARNOLD - MINITRIX - JOUEF -  
HAG - FRANCE-TRAINS - ROCO -  
LIMA - PIKO - AIRFIX - LGB -  
LILIPUT - IBERTREN - GOGTRAM -  
ADE - BRAWA - HERKAT - DACKER -  
etc,...

LA PLUS GRANDE SURFACE DE VENTE EN MODELES REDUITS  
UNIQUE EN BELGIQUE  
POUR DES ENTHOUSIASTES - PAR DES ENTHOUSIASTES.

# polyprint



## Imprimerie minute spécialiste des courts tirages

**PARKING - LIVRAISON**

OUVERT DE 8H00 à 18H00  
et le samedi matin.

rue Côte d'Or, 286

(à 100 mètres des  
batiments du Val-Benoit)

4200 LIEGE Sclessin

Tél. : 041/ 53.23.33

52.39.50

27. Modèles SNCB de construction artisanale

Un matériau intéressant pour la fabrication de modèles, c'est la résine époxy. Elle nécessite la confection d'un moule mais permet la réalisation de petites séries. Cette technique se prête bien aux modèles de locomotives modernes, diésel ou électriques ainsi qu'aux wagons.

Modèles : Willy BONGE

28. Un module, le pont de La Raye.

On peut construire des réseaux avec des modules. On peut aussi construire des modules isolés que l'on garnit de deux ou trois modèles.

Cette pratique du modélisme a ses adeptes et ce ne sont pas les moins habiles.

Module : André Thonon, membre ALAF

29. Modèles SNCB

Vapeurs, diésels ou électriques, modèles de série ou de construction artisanale, il est possible de rassembler un grand nombre de modèles de matériel roulant SNCB.

Modèles : membres ALAF

30. Ambiance ferroviaire

"Faubourg", poster réalisé au départ d'une toile de Paul DELVAUX  
Origine : Jean-René LEJEUNE, membre ALAF

31. Table de démonstrations

32. Ambiances ferroviaires

Cartes ferroviaires

Origine : Jean-René LEJEUNE, membre ALAF

33. Le tourisme ferroviaire

Le tourisme est un aspect de l'amateurisme ferroviaire qui n'est pas des moins intéressant.

Le GTF asbl l'illustre au travers des témoins de ses multiples activités.

Un autre aspect de l'amateurisme ferroviaire est synthétisé par l'évocation du passé ferroviaire urbain liégeois.

34. Modèles de tramways

Une intéressante collection de tramways à l'échelle HO.

Modèles : Pierre MULLER, membre ALAF

35. Maquette de la motrice standard de la SNCV

Maquette : Eric KEUTGENS

36. Maquette moderne de la SNCV

Maquette de la nouvelle motrice articulée SNCV

Origine : SNCV

37. Ambiance ferroviaire

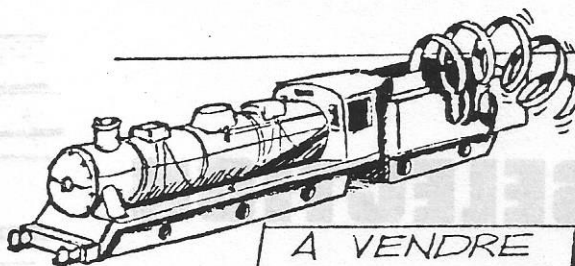
Le chemin de fer à vapeur des 3 vallées.

Photo et agrandissement : Jean-Claude ADAM, membre ALAF

38. Littérature ferroviaire



# BOURSE



A VENDRE  
JAMAIS ROULE

Mr Alex MANDUSIC, tél : 041/43.45.71  
VEND : 27 numéros de Rail Miniature Flash  
du n° 183 au n° 209 2500 F

Mr Paolo CASINI, rue Petite Voie, 243,  
4400 Herstal, tél : 041/64.22.52 VEND :

- Rame "Grand confort" JOUEF comprenant 1 CC 6500 + 1 A4 Dtux + 1 VR + 5 A8tu, le tout 2500 F
- Loco diésel F7 à 3 unités SANTA FE de RI-VAROSI : 2000 F.
- Voitures ROWA TEE et SILBERFISCHE (trains navettes) DB : 250/300 F pièce
- Essieux, roues attelages de marques diverses 3, 5, 10 F pièce

## TRUCS ET FICELLES

Voulez-vous reproduire des tuiles (anciennes), rien de plus simple et économique.

Gardez les pailles de boîtes de jus de fruits ou autres boissons.

Découpez de petits cylindres de  $\pm 5$  mm, et coupez-les encore dans le sens de la longueur. Vous en obtiendrez deux à la fois.

Placez-les, avec de la colle, sur le toit à faire ou à refaire (une photo serait très utile).

Peignez-les en couleur mate avec les nuances nécessaires (tuiles vieilles, nouvelles, traces de pluie, etc.).

La finesse et le réalisme sont garantis.

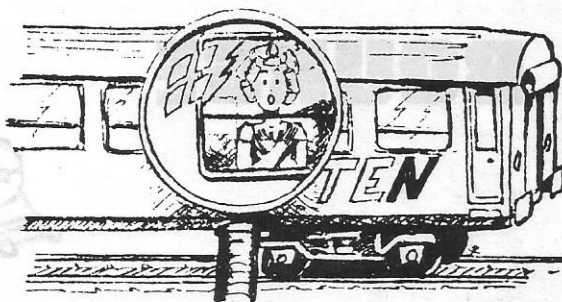
P.CASINI

A HERSTAL, LE JOUET, C'EST  
ET MAINTENANT,

LE MODELISME, LE TRAIN HO & N, C'EST AUSSI DEMARET  
111, rue LAIXHEAU, HERSTAL, Tél: 64.50.69 - CARTE DE FIDELITE.  
LIMA - ROCO - LILIPUT - PRIMEX - ARNOLD - etc...

## DEMARET

# SELECTION



Une fois n'est pas coutume, voici un tour d'horizon des modèles SNCB fabriqués en grande série.

## FLEISCHMANN

Ce constructeur nous propose deux locos vapeur d'origine allemande qui ont été incorporées à l'effectif de la SNCB. Il s'agit du type 81 (ex G81) et du type 25 (BR 51).

Ce sont deux excellents modèles. Toutefois, pour les rendre véritablement belges, il ne suffisait pas d'y ajouter une décalcomanie. Le modéliste peut les "rattraper" à l'aide d'une bonne documentation et de quelques qualités de bricoleur. En diésel, nous trouvons une locomotive de manœuvre du type 80 dérivée de la V260 allemande et une loco de ligne du type 52. Cette dernière accuse un vieillissement à cause de la traverse tampons qui est solidaire du bogie, ce qui nuit à l'aspect général du modèle.

Dans l'ensemble, le prix de ces modèles est élevé.

Côté voitures, nous trouvons une B4 RIC I3, mais il y a beaucoup à faire pour l'améliorer et pour corriger les erreurs du constructeur. Elle ne possède pas d'aménagement intérieur et son prix est exagéré.

En wagons marchandises, le seul représentant belge est un tombereau UIC type E à 2 essieux. Ce modèle serait valable si FLEISCHMANN ne s'obstinait pas à le livrer en vert (ce type de wagon n'a jamais connu cette livrée. Prix élevé.

## JOUEF

Nous trouvons chez JOUEF une loco vapeur du type 25 (ex BR44 allemande), une loco diésel de manœuvre du type 80 et une HLE du type 18 pour représenter la Belgique. Si ces modèles ont parfois besoin de certaines améliorations (c'est le cas du type 18 pour les pantos, la ligne de toiture, etc.), au moins leur prix est en rapport avec leur qualité. On ne citera que pour mémoire la loco électrique type 16 et les voitures RAIL TOUR et EUROFIMA du constructeur français, car elles ne sont pas dignes d'être appelées des modèles réduits.

Côté wagons à marchandises, on trouve un couvert à 2 essieux appelant les mêmes commentaires que les locos du type 25, 80 et 18.

## LILIPUT

Cette marque autrichienne nous propose une version SNCB de la P8 allemande. Le modèle est valable et présente un rapport prix/qualité raisonnable. Pour accompagner cette loco vapeur, LILIPUT fabrique une série de voitures P, B, et D (ex DRG) dont la gravure trahit l'âge de leur conception, mais qui restent de beaux modèles. Comme wagons à marchandises, nous trouvons un superbe tombereau UIC type Eaos avec portes ouvrantes. Nous trouvons aussi un wagon frigo et un wagon citerne. Tous trois possèdent un bon rapport prix/qualité.

De plus, LILIPUT nous annonce la reproduction de cette belle locomotive à vapeur du type 26 (ex BR52).

## LIMA

Deux locomotives électriques. Une du type 15 et une du type 25. Comme tous les modèles

), il faut beaucoup y travailler pour les rendre acceptables.

LIMA est le seul à reproduire partiellement une série de voitures M2. Partiellement car il manque la voiture 2° classe, celle dont il existe le plus grand nombre d'exemplaires ??? Ces voitures sont presque à l'échelle mais elles méritent une cure de "réalisme".

En wagons à marchandises, on trouve un tombereau à 2 essieux UIC type E (encore un) dans une livrée verte (ils l'ont fait exprès !).

## MÄRKLIN

On trouve chez ce constructeur une loco vapeur du type 64, peu conforme à celles qui ont roulé chez nous ; une loco diésel de ligne du type 54, d'excellente facture avec son ancienne numérotation ; une loco de manœuvre du type 80 (une de plus), et HLE du type 16 très bien réussie, sauf les pantos. Côté voitures, nous trouvons une EUROFIMA de 1° classe malheureusement pas à l'échelle.

Malgré la qualité des modèles, leur prix est trop élevé. C'est la rançon du monopole d'un système.

## FIKO

Comme par hasard, c'est une loco du type 81 que reproduit ce constructeur allemand. Sans être d'une grande finesse, ce modèle n'est pas à dédaigner, son prix est raisonnable.



Côté wagons à marchandises, on trouve trois wagons à deux essieux (1 tombereau et 2 couverts) dont la livrée est verte mais qui ont le mérite de l'avoir connue, plus un wagon citerne à 2 essieux. De belles reproductions pour illustrer l'époque de l'entre-deux guerres.

#### RIVAROSSA

Le seul modèle belge de la marque est un tombereau à 2 essieux UIC type E (décimétré) en livrée verte (incroyable mais vrai).

La reproduction est fine, le prix est à la hauteur du modèle.

#### ROCO

Enfin un constructeur qui fait preuve d'originalité en reproduisant la locomotive diesel du type 59. C'est un très beau modèle, finement gravé et dont le prix est très raisonnable.

D'ici peu, nous saluerons la sortie d'une loco vapeur du type 97, ex BR93 allemande, splendide modèle si on en juge par les photos des catalogues.

Côté voitures, contentons-nous des deux voitures EUROFIMA (1° et 2° classe) qui malheureusement ont les mêmes défauts que celle de MARKLIN: elles sont trop courtes. ROCO nous propose également un wagon trémie à 2 essieux du type Ed qui est très bien rendu.

Tous les modèles ROCO ont un très bon rapport prix/qualité.

#### ET LES AUTRES....

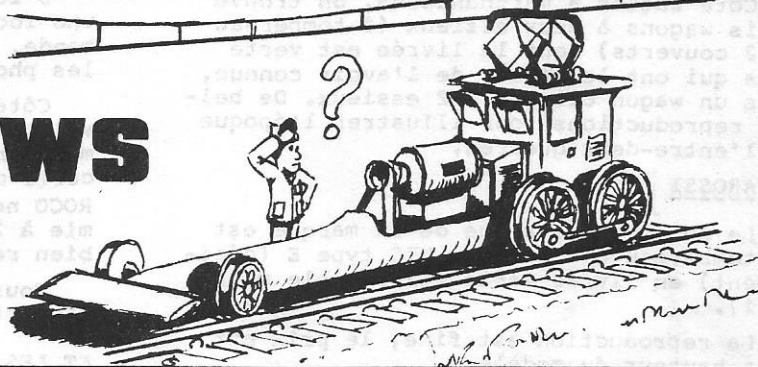
Il y a aussi des artisans qui construisent des modèles belges souvent à des prix fort élevés. Ils feront l'objet d'un autre article.

#### EN RESUME

Locos vapeur	type 25		FLEISCHMANN-JOUF
	type 26		LILIPUT
	type 64		LILIPUT-MARKLIN
	type 81		FLEISCHMANN-PIKO
	type 87		ROCO
Locos diesel	type 52		FLEISCHMANN
	type 54		MARKLIN
	type 59		ROCO
	type 80		FLEISCHMANN-JOUF-MARKLIN
Locos électriques	type 15		LIMA
	type 16		JOUF(?) - MARKLIN
	type 18		JOUF
	type 25		LIMA
Voitures	B4 RIC 12	B	FLEISCHMANN
	ex DRG	A, B & D	LILIPUT
	M2	AB & BD	LIMA
	UIC Z EUROFIMA	A	MARKLIN- ROCO
	UIC Z EUROFIMA	B	ROCO
Wagons tombereau	2 essieux ancien		PIKO
	2 essieux type UIC		FLEISCHMANN-LIMA-RIVAROSSA
	à bogies type Eaos UIC		LILIPUT
	couvert 2 essieux ancien		PIKO
	2 essieux moins ancien		PIKO
	2 essieux type canadien		JOUF
	2 essieux frigo moderne		LILIPUT
	citerne 2 essieux		PIKO
	à bogies		LILIPUT
	trémie 2 essieux type Ed UIC		ROCO

P. CASINI

# RAIL NEWS



Cette fois-ci, nous traversons la Manche pour découvrir des noms de trains, parfois d'un passé très évocateur, dans le berceau-même du chemin de fer:

(N.B.: P = Paddington - E = Euston - S.P. = St.Pancras - K.C. = King's Cross)

"CORNISH RIVIERA"	Panzance/Plymouth-London P.	1/2- WR
"GOLDEN HIND"	" " "	1/2- WR
"THE CLANSMAN"	London E.-Birmingham-Inverness	1/2- WR
"MANCHESTER PULLMANN"	London E.-Manchester	1 pullmann + supplém.
"THE IRISH MAIL"	London E.-Holyhead	1/2 - WL(1/2) - Bar
"THE ROYAL SCOTT"	London E.-Glasgow	1/2- WR
"THE ROYAL HIGHLANDER"	London E.-Inverness	1/2 - WL(1/2)
"THE NIGHT LIMITED"	London E.-Glasgow	WL - 1/2
"THE MASTER CUTTER"	London S.P.-Sheffield	1/2 - WR
"THE FLYING SCOTSMAN"	London K.C.-Edinburgh	1/2 + WR - Réserv.oblig.
"THE BRADFORD EXECUTIVE"	London K.C.-Bradford	1/2 - WR
"THE LEEDS EXECUTIVE"	London K.C.-Leeds	1/2 - Buffet
"THE ABERDONIAN"	London K.C.-Aberdeen	1/2 - WR - Buffet
"THE NIGHT SCOTSMAN"	London K.C.-Edinburgh	WL (1/2)
"THE NIGHT ABERDONIAN"	London K.C.-Aberdeen	WL - (1/2)
"THE HULL EXECUTIVE"	London K.C.-Hull	1/2 - WR
"THE NEWCASTLE EXECUTIVE"	London K.C.-Newcastle	1/2 - WR
"THE TALISMAN"	London K.C.-Edinburgh	1/2 - WR
"THE NIGHT CAPITALS"	London K.C.-Edinburgh	1/2 - WL(1)

P. CASINI

## Le gabarit

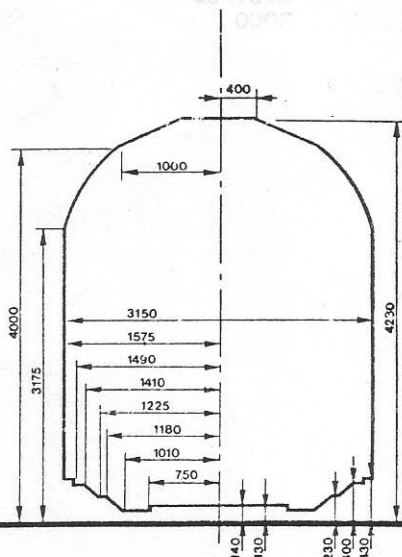
Le gabarit de chargement donne, avec la marge de sécurité absolument indispensable, les dimensions maximales des chargements qui permettent le transport le plus sûr.

L'expéditeur doit toujours respecter le gabarit le plus réduit existant sur l'itinéraire à suivre. Il doit tenir compte de trois gabarits de chargement :

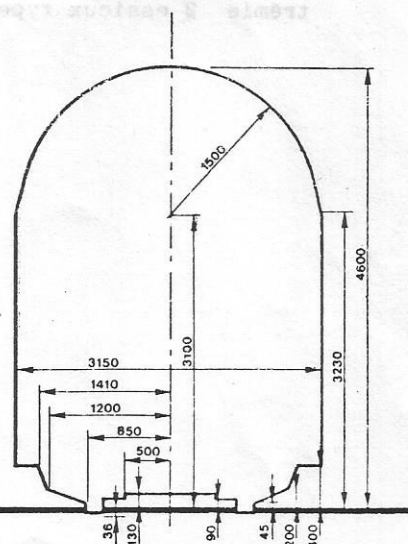
1. le gabarit belge, pour les expéditions en Belgique et vers certains réseaux étrangers parmi lesquels les réseaux allemand, néerlandais et luxembourgeois (le profil belge est le plus petit d'entre ceux-ci);
2. le gabarit international pour les envois vers les autres pays ainsi que ceux à destination de la France ou via celle-ci (la France a le gabarit de chargement le plus réduit);
3. le gabarit britannique pour les expéditions par ferry-boat à destination de la Grande-Bretagne.

Aucun problème ne se pose pour les wagons fermés. Pour les véhicules plats ou ouverts, si un doute surgit, prenez contact avec le service Manutention - Transport dont nous avons donné l'adresse par ailleurs.

## gabarit international



## gabarit belge





(AU DEPART DE PARIS A'ISTERLITZ)

Un seul regret: la livrée, le charme et l'élégance des PULLMANN du SUD-EXPRESS.



MATERIEL REMORQUE		TRACTION		NOTES
HO	N	HO	N	
(A) /	/	(I) /	/	(I) = Modèle jamais reproduit à l'éch.
(B) /	/	(II) /	/	
(C) /	/	III R.M.A.	/	(Y) et (Z) = SNCF/WASTEELS échangeant des bogies à l'RUN
(D) /	/	IV R.M.A.	/	
E LILIPUT - (POCHER)	/	V JOUEF - LIMA - (POCHER)	ARNOLD - ROCO	- Y 24 SNCF parcourant l'Alsace - Paris/Luxembourg parcourant Belgique et Portugal.
(F) /	/	VI JOUEF - LIMA - (POCHER)	ARNOLD - ROCO	
G FRANCE TRAINS - RIVAROSSA	RIVAROSSA	(VII) /	/	P.O. = Compagnie "PARIS-ORLEANS"
H FRANCE TRAINS	/			
I FRANCE TRAINS	/			
J FRANCE TRAINS - RIVAROSSA	RIVAROSSA			
K FRANCE TRAINS	DYNAM			
L FRANCE TRAINS	DYNAM			
(M) /	/			
N FRANCE TRAINS	/			
O EUROPOLITAINS - (HORNBY)	/			
P FRANCE TRAINS	/			
Q R.M.A.	/			
R JOUEF	LIMA			
S FRANCE TRAINS - (HORNBY)	/			
(T) /	/			
U EUROPOLITAINS	DYNAM			
V JOUEF	/			
W LIMA	LIMA			
(Y) /	/			
(Z) R.M.A.	/			

37

# Les chemins de fer en raccourci - document UIC.

## Données essentielles - Hauptdaten Voornaamste gegevens

1979

UIC Europe	1	2	3	4	5
BDZ <sup>a)</sup>	4.341	1.554	●	●	●
BLS	245	245	77	-	-
BR	17.818	3.717	2.786	4.244	-
CFF	2.921	2.905	1.086	109	-
CFL	270	137	25	59	-
CFR	●	●	●	●	●
CH	2.461	-	-	313	-
CIE <sup>a)</sup>	2.007	-	-	213	-
CP	3.588	430	179	367	31
CSD	13.142	2.989	●	●	●
DB	28.545	10.772	4.360	3.783	-
DR	14.189	1.554	●	●	●
DSB	2.015	135	●	361	-
FS	16.133	8.584	2.513	2.119	248
GYSEV/RÖEE	220	-	-	29	16
JŽ	9.381	2.968	514	1.080	259
MAV	7.738	1.385	●	●	●
NIR	●	●	●	●	●
NS	2.880	1.759	667	455	-
NSB	4.239	2.440	295	133	-
ÖBB	5.852	2.925	788	581	29
PKP	24.310	6.687	●	●	●
RENFE	13.531	5.469	868	938	-
SJ	11.382	7.021	919	628	-
SNCB	3.998	1.344	712	984	-
SNCF	34.076	9.748	3.103	3.148	-
VR	6.081	689	159	587	-
<b>Moyen-Orient:</b>					
CEL	●	●	●	●	●
CFS	1.331	-	-	86	-
ER	●	●	●	●	●
IR <sup>a)</sup>	516	-	-	55	-
IRR	●	●	●	●	●
RAI <sup>a)</sup>	4.701	-	-	427	-
SGRO	571	-	-	33	-
TCDD	8.132	188	53	486	537
<b>Maghreb:</b>					
ONCFM-TF	1.756	708	80	122	-
SNCFT	1.688	-	-	157	-
SNTF	3.907	298	30	264	-
<b>Afrique:</b>					
ATC <sup>a)</sup>	517	-	-	58	-
CFM	●	●	●	●	●
LAMCO	●	●	●	●	●
RAN	1.179	-	-	75	-
RCFS <sup>a)</sup>	1.034	-	-	41	-
RNCFC	1.139	-	-	61	-
RNCFM <sup>a)</sup>	884	-	-	48	-
SAR	23.328	6.779	3.089	1.267	1.770
SN CZ	●	●	●	●	●
<b>Amérique:</b>					
AR	847	-	-	-	63
FEPASA	5.119	1.157	204	369	-
RFFSA	23.897	1.055	473	1.516	44
<b>Asie:</b>					
BRB	3.105	●	-	184	222
CR	49.808	1.031	●	●	●
INDE <sup>a)</sup>	61.519	4.719	1.606	2.003	8.210
JNR	21.322	9.454	18.277	7.119	2
KNR	3.158	428	325	524	40
PR	8.815	287	29	496	484
TRA	1.004	455	●	●	●
<b>Australie:</b>					
HIR	588	-	-	48	-
VRA	●	●	●	●	●

## Essential Data - Dati essenziali 1979

	6	7	8	9	10	11
●	●	17.148	6.710	●	●	63.473
212	●	277*	307	6.656	1.914	●
17.184	162.100	19.893*	32.030*	445.519	243.674	●
3.911	31.782	7.095	8.306	95.055	38.113	●
102	3.726	713	298	4.492	4.165	●
●	●	●	●	●	●	●
660	11.068	841	2.032	16.615	12.472	●
362	5.438	631	966	254.724	18.081	●
1.134	5.963	927	5.643	34.065	25.756	●
●	●	65.972	18.152	254.854	177.607	●
18.924	322.975	71.401	44.319	602.499	336.923	●
●	●	54.410	22.284	281.753	237.711	●
●	8.621	1.784	2.389	45.599	21.200	●
13.468	119.763	18.398	39.677	282.693	220.435	●
82	492	321	173	1.230	1.818	●
3.165	45.245	25.925	10.313	125.022	136.410	●
●	●	24.331	11.422	108.755	139.243	●
●	●	●	●	●	●	●
1.931	11.905	3.456	8.514	107.885	26.283	●
923	9.146	3.109	2.543	35.328	18.138	●
3.966	38.192	11.006**	8.454	97.009	72.443	●
●	●	135.405	45.473	418.218	363.067	●
3.736	40.529	10.592	16.609	136.607	72.156	●
1.975	46.904	16.955	5.999**	99.593	37.185	●
3.486	43.438	8.723	6.955	95.833	61.921	●
16.220	239.900	72.548*	53.504*	505.273	258.904	●
1.108	21.434	7.547	3.020	43.131	28.761	●
●	●	●	●	●	●	●
118	1.848	449	405	3.269	4.376	●
●	●	●	●	●	●	●
114	2.132	651	223	2.483	2.019	●
●	●	●	●	●	●	●
570	13.427	4.083	2.981	-	33.284	●
19	1.513	397	86	1.107	1.771	●
1.266	22.371	5.769	6.799	37.679	56.362	●
6	7	8	9	10	11	●
303	9.743	3.853	803	8.182	10.316	●
177	5.309	1.480	737	8.675	10.431	●
458	11.446	2.509	1.914	13.928	12.998	●
●	●	●	●	●	●	●
84	1.716	496	298	3.644	●	●
●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	●	●
135	1.295	469	1.277	7.177	5.417	●
103	●	356	153	1.625	3.499	●
100	1.734	555	205	3.302	5.831	●
100	1.134	256	●	3.912	4.675	●
10.135	179.624	87.125	●	190.904	264.973	●
●	●	●	●	●	●	●
46	2.021	417	22	595	635	●
601	13.575	6.068	2.233	19.942	19.656	●
2.781	46.288	28.083	8.738	76.925	94.959	●
1.512	●	838	4.832	12.983	●	●
●	●	558.868	121.373	657.960	1.507.194	●
28.704	480.867	162.687	176.704	525.952	1.495.158	●
25.396	104.456	42.975	197.682	679.421	420.815	●
2.148	16.205	11.081	21.982	64.102	40.186	●
2.721	36.792	9.375	16.713	52.981	139.339	●
1.243	7.576	2.516	7.275	37.416	22.903	●
●	2.468	9.722	●	1.450	511	●
●	●	●	●	●	●	●

1 Lignes exploitées en km ‡ Betriebslänge in km · Length of line operated in km  
Linee esercitate in km · Lengte in km

2 Dont en traction électrique ‡ Davon elektrisch betrieben · With electric traction · Di cui trazione elettrica · Waarvan geëlectriceerd

3 Véhicules moteurs électriques ‡ Elektrische Triebfahrzeuge · Electric tractive units · Locomotori elettrici · Elektrische locomotieven

4 Véhicules moteurs diesel ‡ Dieseltriebfahrzeuge · Dieseltractive units · Locomotori diesel · Diesellocomotieven

5 Locomotives à vapeur ‡ Dampflokomotiven · Steam engines · Locomotive a vapore · Stoomlocomotieven

6 Voitures ‡ Personenwagen · Coaches · Carrozze · Personenrijtuigen

7 Wagons ‡ Güterwagen · Wagons · Carri merci · Goederenwagens

8 Trafic marchandises 1979 (millions de tonnes-km) · Güterverkehr 1979 (in Millionen Tonnenkilometer) · freight traffic 1979 (in millions of tonne-km) · Traffico merci 1979 (milioni di tonni-km) · Goederenvervoer 1979 (in miljoenen ton-km)

9 Trafic voyageurs 1979 (millions de voyageurs-km) · Personenverkehr 1979 (in Millionen Personenkilometer) · Passenger traffic 1979 (millions of passenger-km) · Traffico viaggiatori 1979 (milioni di viaggiatori-km) · Reizigersverkeer 1979 (in miljoenen reizigersverkeer-km)

10 Milliers de km-trains 1979 (voyageurs et marchandises) · Reise- und Güterzugkilometer in Tausend (1979) · Thousands of train-kilometres in 1979 (Passengers and freight) · Migliaia di treni-km 1979 (viaggiatori e merci) · Reizigers- en goederen-treinkilometers (in duizenden) 1979

11 Effectif du Personnel · Personalbestand · Number of staff · Effettivo del personale · Aantal werknemers

‡ longue moyenne exploitée · mittlere Betriebslänge · average length of lines worked · lunghezza media esercitata · gemiddelde geëxploiteerde lengte

+ nombre moyen · mittlerer Bestand · average number · numero-medio · gemiddeld aantal

<sup>a)</sup> Etat année 1978 · Stand: Jahr 1978 · Situation: year 1978 · Stato: anno 1978 · Stand: jaar 1978

- null · null · nil · nullo · nul

● non connu · unbekannt · not known · non conosciuto · gegevens ontbreken

\* non compris service de navigation · ohne Seeverkehr · not including sea-going services · non compreso servizio di navigazione · bootdiensten niet inbegrepen

\*\* non compris trafic routier · ohne Kraftverkehr · not including road traffic · non compreso traffico stradale · vervoer over de weg niet inbegrepen



# QUOI DE NEUF ?

## LES NOUVEAUTES DE NUREMBERG

### I - MATERIEL MOTEUR

#### FLEISCHMANN

- DR type 38 10-40 (P8) réf.4160(\*)  
déflecteur Wagner
- DR type 03 10 " 4172(\*)
- autorail électrique NS (appelé SPRINTER) " 4470

(\*) modèle non présent à Nüremberg (document photographique)

#### ROCO

- DR type 93<sup>0-4</sup> (T14) réf.4122 A
- DR type 17 (S10) " 4125 B  
(4115S superdétaillée et N° différent)
- ÖBB BR 1670 verte réf.4147 A  
rouge " 4147 B
- DB BR 103 " 4146 A
- DB HR 71 " 4196 A
- DB BR 23 " 4120A =  
" 14120A~
- DB BR 32 " 4145A =  
" 14145A~
- SNCB type 59 (non présenté à Nüremberg)  
prévision de fourniture:  
- livrée verte immatr.5919(début mai)  
- livrée jaune " 5916(début juil.)  
- livrée jaune non immatr.(fournit.  
numérotat.diverses fin d'année)

#### JOUEF

- Elément automoteur diesel triple  
motrice XBD 4923  
intermédiaire XR AB 8912  
extrémité XBD 4924  
livrée gris-bleu réf.8621
- CC 6505 " 8436
- O30T (décoration rouge et or)  
type BOER " 8296

#### MÄRKLIN

- BR 78 (N°78355) réf.3106
- BR 160(N°160001-4) " 3157
- ÖBB 1020.02 (livrée rouge) " 3159
- NS série 1200 (N°1202) " 3161
- BR 86 (N°86578) " 2854

#### HAG

- BLS Ae 8/8 réf.240/241  
(livrable 2° semestre 1981)  
En préparation:
- Wagon pour le transport des automobiles
- SNCF loco 4600

#### LIMA

- Présentation du prototype de l'automotrice quadruple SNCB, série 801  
(pas livrable avant 2° semestre 1981)

#### RIVAROSSA

- E 424143 livrable début 1981 réf.1467
- E 636381 " " " " ?
- E 645080 " " " " 1452
- vapeur 835105 (livrable)
- BR 96001 (différente de la BR 96022 déjà livrable) - livrable 2° sem.81  
réf.1353 =  
" 1005 ~

#### Différences sommaires:

- 96022 - 3 pompes
- 96001 - 1 pompe
- superstructure de la chaudière plus sobre sur la 96001.
- E 633002 prototype présenté à la foire de Nüremberg (peint à la main)
- diesel DB V320-001 aux couleurs de la "Hersfelder Kreisbahn" - livrée orange-gris.  
modèle livrable réf.1997 =  
" 1086 ~
- américaines:
- BIG BOY "Union Pacific" réf.1254/3  
(livrable)
- loco à vapeur 4-6-4 "super Hudson" J 3a de la "New York Central"  
(livrable) réf.1252  
" 1542  
" 1273  
" 1543

- couple de locos diesel EMDEO G.M.  
(livrable 1° mai 1981) réf.1930
- couple de locos diesel Krauss Maffei ML 4000 CC  
(livrable)  
Rio Grande réf.1834  
Southern Pacific " 1835

#### LILIPUT

- Ae 4/7 des SBB-CFF - livrée verte  
état actuel réf.4750  
état avant 1950 " 4753  
état actuel - cour.altern. " 4755
- locomotive de guerre série 52 DRG  
réf.5201
- locomotive série 52 des ÖBB:  
52.1227 " 5212  
52.7612 " 5210  
52.3316 (échappement Giesel) " 5214
- locomotive série 52 SNCF " 5270
- locomotive série 52 Norvège " 5280

LILIPUT(suite)

- locomotive série 52 (type 26) SNCB  
réf.5290  
(type 26.050 SNCB du dépôt de MBX  
(Bertrix) - Seule nouvelle production  
belge à la foire de Nüremberg.
- locomotive tender à vapeur:  
BR 95011 livrée rouge et noir réf.9500  
GT 57.18(DRG) livrée noire,  
verte et rouge " 9501  
BR 95015 livrée grise " 9502  
BR 95013 livrée rouge et noire " 9503  
T 20 livrée rouge et noire " 9504
- locomotive tender à vapeur:  
BR 91<sup>3</sup>-18 (T 9<sup>3</sup>) KPEV " 9101  
BR 91<sup>3</sup>-18 DRG " 9102  
BR 91<sup>3</sup>-18 DB " 9103

II- M A T E R I E L A M A R C H A N D I S E SFLEISCHMANN

- wagon à bière "PILSNER URQUELL"  
type G10 réf.5357

ROCO

- wagon à 2 bogies de 3 essieux  
livrable " 4394A  
4 capots télescopiques pour  
le transport de coils(DB)
- idem. 2 bogies de 2 essieux et  
3 capots télescopiques - type Shis  
DB réf.4393A  
ÖBB " 4395A  
SBB " 4395B  
SNCF " 4395C  
SNCB " 4395D  
NS " 4395E  
(toute la série livrable fin 1981)

- wagon citerne à 2 essieux  
"Texaco" réf.4336E
- wagon tombereau DB " 4390A
- wagon tombereau pour le  
transport de chaux " 4389A

JOUEF

- wagon fermé type G "Renault" " 6271
- id."Vache qui rit" " 6272
- wagon fermé type Habis  
"Gervais" " 6761
- idem."Kronenbourg" " 6731
- citerne à bogie "Cadbury" " 6506
- idem."Péchiney" " 6508
- idem."Millet" " 6514
- idem."L'Alsacienne" " 6544
- wagon plat à bogies type Res -  
2 conteneurs CNC " 6756

MARKLIN

- boîte complète  
1 BR 86578 (nouveau N°) + 6 wagons  
plats chargés de 3 tubes Manemann  
+ 1 fourgon (longueur 99,5 cm.)  
réf.2854
- wagon fermé "transport de bière"  
type G "Bitburger Pils" réf.4421
- wagon fermé DR type G 10 " 4695

RIVAROSSA

- wagons fermés type Gabs des FS  
3 modèles réf.2060  
" 2061  
" 2062  
(livrables 2° semestre 1981)
- wagon tombereau type Eaos série 596  
des FS réf.2070  
(livrable début 1981)
- américains:
- Stock car "MKT" réf.2217
- Box car "NYC" " 2213  
"BM" " 2212  
"Seaboard" " 2209
- refrigerator car "FGE" " 2200  
"ATSF" " 2215
- flat car "Reading" " 2201  
"Pennsylvania" " 2237
- gondola "NS" " 2244
- tank car "Dupont" " 2220
- hopper car "B/C" " 2221  
"BM" " 2222  
"M/L" " 2223
- wagon caboose "UP" " 2229  
"SP" " 2231

LILIPUT

- wagon à ballast du service de  
la voie des SBB-CFF, type Xas " 223.50
- wagon à capots télescopiques  
type Shis marqué "Thyssen" " 222.00
- wagon à toiture ouvrable des  
SBB-CFF type Ts " 241.50
- wagon couvert débâche-vite  
SNCF type Tas " 241.70
- wagon trémie marqué "Vetro-  
Recycling" type Fad " 246.52

III- M A T E R I E L V O Y A G E U R SFLEISCHMANN

- Fourgon DR Pw4üPr04 réf.5080
- voiture (1°, 2°, 3° cl.)  
ABC4üPr09 " 5082
- voiture 3° cl. C4üPr08 " 5083
- voiture-lits "TEN" 1°/2° cl.  
WLABmh33 (DB) " 5107

ROCO

- 2° classe BLS livrée verte " 4238B
- 1° classe " " " 4239B
- 2° classe "Südostbahn" " 4239C
- Messwagen livrée jaune " 4291B
- rame "boîte à tonnerre", 2°+3° cl.  
+ fourgon (DR) - 5 pièces " 4262S
- voiture SBB-FSS à bogies 2° cl. " 44200A  
" " " " 3° cl. " 44200B
- " "Montafonerbahn"  
à bogies 2° cl. " 44200C



ROCO(suite)

- voiture FS à bogies 2° cl. réf.44200D
- " " " 1° cl. " 44200E
- voiture à voyageurs "Deutsche Weinstrasse" " 4214B
- remorque pour ET85/ES85 " 4214A

JOUEF

- voiture-couchettes 2° cl.SNCF type YB9c9X réf.5927
- voiture 1°/2° cl. type Etat " 5647

MARKLIN

- Boîte à tonnerre BCi29 réf.4100
- " " " Ci24 " 4101
- " " " Pwi30 " 4102
- " " " " " 4103 (idem 4102 + feux fin de convoi)
- voiture postale mrz73076 réf.4187 (livrée beige/bleu turquoise)
- wagon-lits TEN "FS" " 4152
- Eurofima OBB 1° cl. " 4149
- voiture chemin de fer privé (beige/rouge) " 4108
- fourgon idem. " 4109

RIVAROSSII

- bagage Dz "FS" " 2540
- idem. Dz 94365 "FS" " 2500
- voiture ABz 58406 "FS" " 2581
- " Bz 364452 "FS" " 2582
- voiture TEN "DB" " 2942

LILIPUT

- wagon-bagages de la DB - numérotation UIC " 83900
- wagon-bagages Epoque II DRB Pw4ü-37 " 83902
- wagon-bagages Epoque III DB (jusqu'à 1960) " 83903
- voitures train-express constr.28/30 époque III:
  - A4üe 11454 1° cl. bleue réf.84203
  - " 11543 1° cl. verte " 84103
  - B4üe 16200 2° cl. verte " 84303
  - " 11576 2° cl. verte " 84403
  - AB4üe 14081 1° cl. verte " 84503

A.D.E.

(voitures à l'échelle super-détaillées)

- Bcüm, verte, DB réf.3011
- Bcüm, beige/bleu océan, DB " 3111
- BDnrzf 740, DB, avec poste de conduite pour rame réversible " 3032
- Post 4mg-a, DB, même que la précédente, verte " 3005
- Post 4mg-a, DB, même que la précédente beige/bleu océan " 3105
- WGMh 824, DB, Gesellschaftswagen, beige/bleu océan " 3121
- WGMh, TUI-treff " 3125
- WGMh, TUI-Ferien-Express " 3126
- Aümz 207, Eurofima 1° cl.:
  - DB " 3160
  - OBB " 3161
  - SBB " 3162
  - FSI " 3163
  - SNCF " 3164
  - SNCE " 3165
- Bctüm, bleue, DB, Touropa " 3012
- ARBüm, TEE, voiture-bar, rouge-crème, DB " 3156
- WRüm, TEE, voiture-restaurant sans panto, rouge-crème, DB " 3155
- la même, version rouge " 3007
- Apmz 122, TEE, voiture-salon 1° cl., rouge-crème " 3152
- Bpmz, IC voiture-salon 2° cl. DB, bleue-crème " 3158

A. COLLIN

# TRANSPORTS EN COMMUN

## Villes contemporaines et transports en commun.

Résoudre les problèmes d'aujourd'hui en s'attaquant à ceux d'hier, c'est assurément courir à l'échec. Les réalisations urbanistiques des 20 dernières années déjà périmées nous en apportent une preuve éclatante. La dernière en date va certainement faire couler beaucoup d'encre en Belgique. En effet, les spécialistes songent à démolir un long viaduc construit à Bruxelles à l'occasion de l'exposition internationale en 1958. La mission de celui-ci était d'assurer la fluidité ou l'écoulement d'une circulation automobile laquelle saturait le réseau viaire existant. 22 ans plus tard, cette réalisation non seulement coûteuse, mais aussi fort gênante pour les riverains va être détruite, à quel prix, pour être remplacée par autre chose, dont le coût sera encore bien supérieur. Peut-être, cette fois, tiendra-t-on un peu mieux compte des problèmes de nuisance : notion tellement subie entretemps qu'elle a réussi à s'imposer.

Déjà en 1959, une étude subventionnée par la fondation Ford avait démontré que, quelle que soit l'ampleur des travaux de génie civil réalisés pour améliorer la circulation, celle-ci se retrouverait dans les 5 ans qui suivent devant les mêmes blocages et congestions. Cette étude aurait dû et devrait encore obliger les hommes à considérer une fois globalement et sérieusement le problème de la ville.

Il s'agit évidemment d'un problème difficile. Tant d'études, tant de chercheurs ont déjà tellement écrit à son propos sans apporter de réelles solutions. Songeons à Ebenezer Howard et à Le Corbusier par exemple.

A défaut de solution, nous, ingénieurs architectes, urbanistes, ce que nous souhaitons c'est une réflexion collective sur la ville qui permettrait de dégager des paris sur son avenir et partant qui pourrait donner lieu à des projets réellement prospectifs.

J'ai personnellement tenté avec l'aide de quelques amis de réunir des chercheurs de nombreuses disciplines complémentaires comme des sociologues, des économistes, des géographes, des psychologues, etc... et nous avons ensemble essayé de définir les conditions auxquelles devrait répondre la ville de demain. A mon sens ce fut une étude supplémentaire à ajouter à toutes les autres. En effet, pas plus que d'autres, nous n'avons réussi à prévoir correctement l'avenir; l'avenir des hommes, l'avenir des biens, l'avenir des idées. Sans doute est-ce impossible. Alors demeure l'intuition géniale dont les hommes sont quelquefois capables et qui fait faire un progrès à l'humanité. En l'absence momentanée, je l'espère, de cette vision correcte du futur, j'ai toujours rappelé

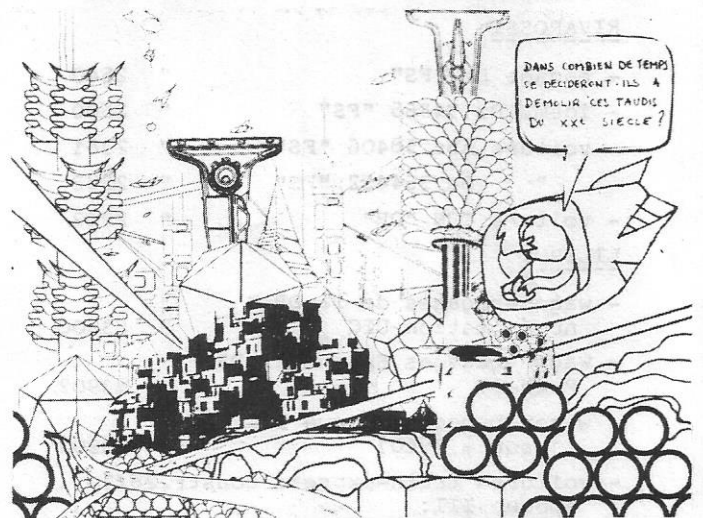
la phrase de R. Auzelle (1) :

"...dans le choix des hypothèses, la meilleure est toujours celle qui laisse la plus grande ouverture aux réalisations de nos successeurs..."

ou celle de Jean Paudrillard (2) :

"...maintenant au moment où la science des villes en est à ses premiers pas, il serait fortement avantageux de construire éphémère, afin de pouvoir se tromper sans engager un avenir très long..."

Effectivement, à défaut d'une certitude quant aux solutions à adopter, il est préférable, dans un souci de bonne gestion, d'investir le moins possible dans des constructions ou des machines qui pourraient se révéler rapidement obsolètes et d'être très attentif aux nuisances qu'elles pourraient engendrer avant, pendant ou après leur réalisation ou leur utilisation.



Je crois donc, en ce qui concerne les villes et les problèmes de circulation qu'elles connaissent, à la vertu de plans relativement sommaires mais globaux, c'est-à-dire des plans qui donnent des idées générales et qui peuvent être réalisés à peu de frais.

Il n'est en effet pas possible d'isoler le problème des transports des autres problèmes urbains que sont le logement, le travail, le loisir. Même si les principes de la charte d'Athènes sont aujourd'hui contestés parce qu'ils ont souvent été appliqués trop strictement, on ne peut toutefois les renier tout à fait. En fait, la ville est un système complexe qui fait d'ailleurs partie des autres systèmes naturels et leur unité implique qu'ils soient traités globalement. C'est parce qu'on a tenté de les résoudre isolément qu'aujourd'hui les différents systèmes fonctionnent mal : ils ne sont plus en symbiose les uns avec les autres, ils engendrent des réactions ou des interactions qui empêchent leur vie normale.



Comment donc résoudre le problème du transport urbain ? Avec imagination et avec réalisme : cela signifie pour moi en utilisant des moyens nouveaux très spécifiques à certaines situations ou à certains besoins comme les trottoirs roulants dans certaines stations de métro ou dans les galeries de liaison des aéroports par exemple, mais aussi et à l'opposé en réhabilitant le tramway comme dans certaines villes allemandes. Les solutions ne peuvent jamais être uniques. C'est ainsi que placé devant l'alternative ou un métro coûtant fort cher ou plusieurs systèmes de surface complémentaires coûtant le même prix, je n'hésiterais pas un seul instant et je choisirais la seconde formule. Des savants experts par leur choix mégalomane ou prestigieux contribuent à ruiner leur pays. Pourtant, l'exemple vivant de ce que j'avance existe et me donne raison : Tokyo, la ville la plus peuplée du monde est pour moi la ville de la liberté, la ville dans laquelle le problème du transport urbain se pose à peine parce qu'une multitude d'engins s'offrent à l'habitant : les autobus, les taxis, les trains, les métros, les trottoirs roulants, les métros suspendus animent une toile d'araignée si dense, que quiconque peut se rendre n'importe où dans un temps très court pour une somme très modique en utilisant un ou plusieurs de ces engins. La liberté c'est le ticket qui vous permet d'utiliser le bus aussi bien que le métro ou les 2 à la fois, sans qu'il soit besoin de se soucier de leur couleur ou de leur marque; ce sont les milliers de taxis qui pour 10 à 20 FB vous chargent n'importe où et vous transportent durant 3 km environ sans qu'il soit besoin d'aller à leur recherche; c'est la voiture de train ou de

métro dont le plancher est au niveau des quais, et qui s'arrêtant toujours entre deux quais, peut être utilisée comme passerelle pour atteindre une autre ligne, sans qu'il soit besoin d'utiliser des escaliers et des passages inférieurs ou supérieurs; c'est le téléphone public répandu par dizaine de milliers qui pour 1 FB vous permet de communiquer et même de vous faire appeler en rue, sans qu'il soit besoin d'attendre. Le transport urbain doit permettre la liberté du choix, du temps, de l'endroit. Il doit être multiple, communicant, confortable, gratuit. En effet, je suis d'avis que le transport est un service comme l'eau, le gaz, l'électricité, le téléphone ou la télévision et qu'il faut donc préconiser l'extension, à tous les transports publics urbains, du principe de la gratuité moyennant redevance annuelle. Cette idée, émise dès 1964, fait son chemin. Car l'échevin des travaux publics de la ville de Liège vient de s'y rallier (3).

Jean ENGLEBERT

I.C.A. - I.C.U.

Professeur à l'Université

N.B. : Cette article de Mr Englebert est le premier d'une série de trois articles sur le même thème. Vous pourrez donc lire la suite de cet article dans nos deux prochains numéros

- (1) "Où en est l'urbanisme ?" par Robert Auzelle, dans "Lumière et Vie" n° 90.
- (2) "Le système des objets" par Jean Baudrillard, Ed. Conthier, Paris 1972.
- (3) Dans 10 ans les transports en commun seront gratuits" par G. Goldine dans : Liège, province d'Europe, n° 16

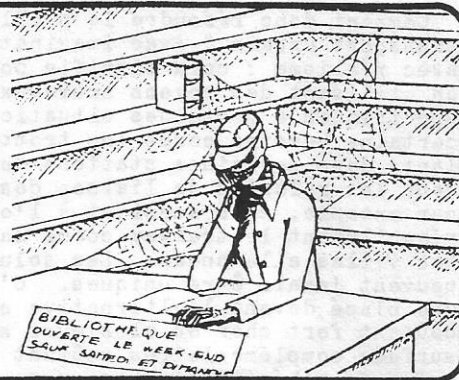
**..LE JOUR OÙ TOUS LES GENS QUI N'EN ONT PAS STRICTEMENT BESOIN, RENONCERONT A UTILISER LEUR VOITURE EN VILLE...**



Extrait de "Sans retour ni consigne". de Jean François BATELIER.



# A LIRE ... ET RELIRE



## TRAINS MINIATURES EN MODELES REDUITS

Enfin, voici un ouvrage qui ne parle pas du "petit train" mais du chemin de fer miniature ou modèles réduits. En effet, c'est de modélisme dont il est question, et il est analysé par un auteur qui n'est pas un débutant car il n'est autre que Clive Lamming, chroniqueur à "Loco Revue", modéliste expérimenté et averti.

Dans la présentation de l'ouvrage, Clive Lamming insiste sur le fait que le réseau miniature ne prend pas beaucoup de place. Il explique qu'un réseau ne doit pas nécessairement être de grandes dimensions et utiliser une petite échelle; ni être coûteux pour qu'il soit beau et réaliste.

Après un bref rappel historique sur le chemin de fer miniature, l'auteur, nous parle des différents systèmes et échelles, et donne quelques conseils au lecteur.

Puis le "problème" du réseau permanent est abordé, l'encroûtement, la conception, les erreurs à ne pas commettre, les conseils pour les éviter, enfin tout ce que vous devez savoir pour ne pas commettre des erreurs de "débutants". Ensuite le problème délicat des branchements électriques est développé dans ses grandes lignes. Rien de compliqué, il s'agit du minimum que tout modéliste ferroviaire doit savoir.

Dans la rubrique "Quelques réseaux caractéristiques et leurs techniques", Clive Lamming nous montre, à l'aide de magnifiques photos, ce qu'est le vrai modélisme et le super détaillage. Chaque photo est accompagnée d'une explication sur la technique utilisée. Pour terminer ce très bel ouvrage, une rubrique intitulée "Incidents et remèdes", nous explique pourquoi et comment un train déraile, les problèmes de roulement de mauvaise captation du courant, les atelages qui décrochent, les courts circuits les problèmes de gabarits, le salissage, etc...

### Conclusion :

J'ai pris beaucoup de plaisir à lire ce livre, car l'auteur ne s'adresse pas qu'aux débutants mais aussi aux modélistes avertis ainsi qu'à ceux qui "en veulent" mais qui ne savent pas comment faire. Les photographies sont de très bonne qualité. Beaucoup sont en couleurs et dévoilent toutes sortes de détails qui donnent au décor cette note de "Vrai" que peu de réseaux possèdent. A lire absolument ! Vous verrez vous ne le regretterez pas.

R. ORBAN

Dans notre prochain numéro, P. van der Made nous fera connaître le livre de Henri VINCENOT "L'âge du chemin de fer"

ERRATUM : Le titre du livre décrit dans le dernier numéro de CORRESPONDANCE n'était pas mentionné. Ce n'était pas un jeu concours mais un oubli au montage. Nous nous en excusons. Les plus subtils auront reconnu le livre de Clive LAMMING "Les locomotives", éditions de Vecchi, Paris 1980, 198 pages format 14,5 x 21

# TRIBUNE LIBRE

## UN BON DEPART... ET VOUS AVEZ FAIT LA MOITIE DU CHEMIN.

Si vous êtes atteint du virus de notre magnifique hobby, si vous attendez l'occasion pour démarrer dans le modélisme ferroviaire ou si vous désirez, pour la prochaine St. Nicolas, offrir un train électrique à votre enfant (et à vous-même), ces quelques lignes vous sont destinées tout spécialement.

La grande question qui se pose au "débutant": Que faire?

### 1. Où trouver l'information?

Une bonne méthode quand on n'a pas de connaissances ni d'idées précises, avant de faire un achat, consiste à: s'adresser à un club, à un collègue ou à un voisin qui est déjà initié.

Si vous ne connaissez personne, renseignez-vous auprès des commerçants spécialisés. Ici, une réserve s'impose malheureusement car les négociants ne vous conseilleront que les marques qu'ils vendent. C'est logique. Mais l'objectivité n'y trouve pas toujours son compte. Demandez-leur les catalogues et les listes de prix. Regardez-les et comparez-les tranquillement, à tête reposée.

### 2. Jeu ou passion

Avez-vous vraiment la passion ou voulez-vous jouer au train? Si vous voulez simplement jouer, et vous en avez le droit, n'achetez pas trop cher. Le jouet ira vite au grenier fournir un abri aux petits insectes domestiques. Un train LIMA vous donnera entière satisfaction.

Mais, par contre, si vous allez un peu au delà du jeu, il faut tenir compte d'autres facteurs.

### 3. A la cave ou au grenier?

C'est la place dont vous disposez qui doit conditionner vos ambitions. A toutes fins utiles, la gare des Guillemins aurait 20,7 m. à l'échelle HO. On peut toujours rêver, mais... N'ayez pas peur de commencer par un réseau rudimentaire. Même les plus chevronnés ont débuté comme ça!

### 4. Choisir l'échelle (voir tableau A)

Les échelles courantes sont: le HO (1:87°, écartement 16,5 mm.), le N (1:160°, écartement 9 mm.) et le Z (1:220°, écartement 6,5 mm.). L'échelle du Z connaît un certain succès à cause de ses dimensions minuscules, mais c'est difficile à bricoler au 220°! Seul MARKLIN fabrique le Z.

Le N prend de plus en plus d'importance. Grâce à ses dimensions réduites, mais aussi grâce à la standardisation de son attelage et de son système d'alimentation. L'échelle est généralement scrupuleusement respectée par les constructeurs.

L'échelle HO est pourtant la plus répandue car elle offre le meilleur compromis entre le O et le Z.

### A. TABLEAU DES ECARTEMENTS

Ecartement	Nom	Echelle
6,5	Z	1/220°
9	N	1/160°
10	C	1/144°
12	TT	1/120°
14	OOO	1/100°
16,5	OO(Europe)	1/91°
16,5 ou 16	HO	1/87°
19	OO(U.S.A.)	1/76°
22,5	S	1/64°
32	O	1/43,5°
45	I	1/32°
54	II	1/27°
64,5	III	1/23,5°
72	IV	1/20°

### 5. L'échelle HO

En HO, rien n'est simple puisque l'on n'y compte pas moins de 3 systèmes d'alimentation et 2 systèmes d'attelages. Et quand j'écris 2 attelages, je schématise puisqu'il existe presque autant d'attelages dits "international" qu'il y a de constructeurs qui le fabriquent. Si l'on compare le marché américain (où l'attelage est unifié, normalisé, où l'alimentation se fait uniquement en courant continu par les 2 rails) au marché européen, on se rend compte de l'anarchie qui y règne.

### 6. Les systèmes d'alimentation

Véritable porc-épic frottrant dans le jardin de l'adepte du HO, le système d'alimentation arrive même à faire l'objet de polémiques que nous n'arriverons pas à résoudre ici.

L'ennui de ces systèmes, c'est qu'ils sont incompatibles. Les constructeurs les ont voulus tels pour protéger leur marché. Ils emprisonnent les clients pour mieux servir leurs propres intérêts. Est-ce bien raisonnable?

### 7. Le système 3 rails - courant alternatif (3~)

Connu aussi sous le nom de système MARKLIN, il est le plus ancien puisqu'il est plus que cinquantenaire. C'est dire si MARKLIN a une grande expérience dans le 3~ et dans le train-jouet en général, car ses premiers modèles remontent à 1880. C'est un facteur dont il faut tenir compte. Par contre, si le matériel est robuste, il est cher et la gamme comporte encore trop de modèles reproduits d'une manière approximative. De plus, on est limité dans le choix des modèles, mais seulement pour les locomotives, car les voitures et wagons conçus pour le 2~ peuvent rouler sur un circuit 3~ (l'inverse n'étant pas possible).



## 8. Le système 3 rails - courant continu

Seul TRI-X-EXPRESS produit encore ce type de matériel ingénieux, mais disgracieux. Sa rareté chez nous fait qu'il ne mérite pas qu'on en parle plus longuement.

## 9. Le système 2 rails - courant continu

Si vous démarrez en 2=, vous devez vous attendre à un câblage un peu plus compliqué qu'en 3=. Vous serez aussi assez vite confronté à des problèmes de captage de courant. Rassurez-vous, ils seront facilement résolus.

En revanche, votre choix est multiplié par 7 ou 8, tant au niveau du matériel que de son prix. De plus, vous allez trouver des reproductions souvent plus fidèles en matériel roulant, comme dans le domaine des accessoires, voies, etc.

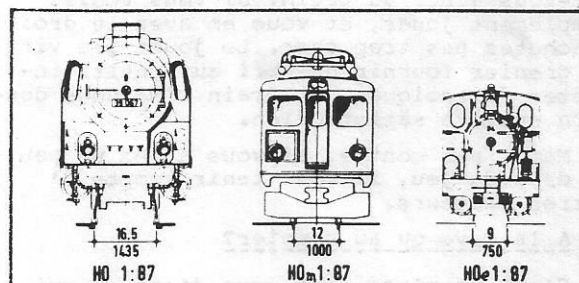
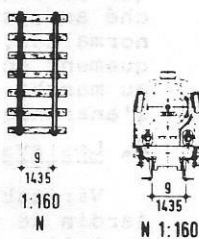
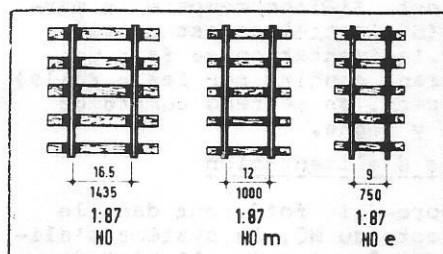
Le choix est évidemment beaucoup plus étendu et les seuls problèmes que vous pourriez rencontrer seront des problèmes d'accouplement. Là encore vous pourrez résoudre ces problèmes assez facilement pour autant que vous soyez un peu bricoleur.

Pour la voie et les appareils de voie, il est bon de choisir une seule marque. Le matériel ROCO offre un excellent rapport prix/qualité et un grand assortiment. FLEISCHMANN propose un matériel de qualité, mais trop cher. Quant à PECO, s'il est parmi les meilleurs, il ne se trouve pas facilement.

## 10. La voie étroite

Sous cette appellation, on regroupe tous les écartements inférieurs à 1,435 m. qui est celui du chemin de fer que nous connaissons tous. La voie étroite a été et est encore utilisée par certains chemins de fer secondaires comme des chemins de fer agricoles ou industriels. Elle était surtout appréciée pour son prix de revient modeste et la facilité de son implantation. Il existe une multitude d'écartements et les principaux sont: l'écartement de 1 mètre (écartement métrique), l'écartement de 0,75 m. et celui de 0,60 m., appelé aussi voie Decauville du nom de son promoteur. Ils sont reproduits au 1/87° et appelés HOm (écartement 12 mm., constructeur BEMO) et HOe (écartement 9 mm., constructeurs BEMO, GOGTRAM, LILIPUT, PECO et ROCO). L'écartement de 0,60 m., que l'on pourrait appeler HOd, pourrait utiliser la voie Z de MARKLIN, mais, jusqu'à présent, aucun constructeur ne s'est risqué à construire du matériel roulant à l'échelle HOd.

La voie étroite peut compléter agréablement un réseau à écartement normal. Elle permet des réalisations d'un charme incontestable. (voir tableau B)



B. TABLEAU DES CORRESPONDANCES

Echelle	Ecartement normal		Voie métrique		Voie de 0,75 m.		Voie de 0,60 m.	
1/220°	6,5	Z(1)	-	-	-	-	-	-
1/160°	9	N(1)	6,5	Nm(1)	-	-	-	-
1/120°	12	TT	9	TTm	6,5	TTe	-	-
1/87°	16,5	HO(1)	12	HOm(1)	9	HOe(1)	6,5	HOD
1/64°	22,5	S	16,5	Sm	12	Se	9	Sd
1/45°	32	O(1)	22,5	Om	16,5	Oe(1)	12	Od
1/32°	45	I(1)	32	Im	22,5	Ie	16,5	Id

(1) voir tableau C



C. TABLEAU DES MARQUES ET ECHELLES (sauf erreur ou omission)

Marques	I	O	Oe	HO	HOM	HOe	N	Nm	Z
ADE				X					
ARNOLD							X		
BEMO					X	X			
ELECTROTREN				X					
EUROPOLITAINS				X					
FLEISCHMANN				X			X		
FRANCE-TRAINS				X					
FULGUREX	X	X		X	X				
GOGTRAM				X	X				
HAG				X					
INTERMODEL		X	X	X	X	X	X	X	
JOUEF				X					
KLEINBAHN				X					
LILIPUT				X		X			
LIMA		X		X			X		
MÄRKLIN	X			X					X
METROPOLITAN				X					
MOUGEL				X					
PERL				X					
PIKO				X					
RIVAROSSA		X		X			X		
R.M.A.				X					
ROCO				X		X	X		
TRIX				X			X		

## CONCLUSIONS

Il y a deux catégories de modèles réduits sur le marché. Ceux qui sont fabriqués en grande série et qui peuvent présenter d'incontestables qualités de fiabilité et de réalisme tout en étant d'un prix abordable, même si certains constructeurs vous font payer leur marque. Hélas!, dans cette catégorie, on rencontre encore trop de modèles peu réalistes. Or, un modèle réaliste n'est pas beaucoup plus fragile qu'un autre, ni plus cher à construire. ROCO l'a prouvé. De plus, vous vous fatiguerez d'un modèle simpliste et quand il devra voisiner avec un modèle plus détaillé, vous devrez le remplacer. Il vaut mieux acheter de suite un modèle bien fait.

Une seconde catégorie de modèles sont ceux qui sont construits par petites séries. Leur finesse ne vous décevra pas. Leur fonctionnement est souvent impeccable, mais leur prix est souvent très élevé. Ce sont là des modèles qui peuvent être fragiles à manipuler et qui peuvent craindre les déraillements. C'est le cas de FULGUREX et de METROPOLITAN. Il est préférable de les laisser en vitrine.

P.CASINI

# ET SI ON VOYAGEAIT

## "...EN INTERAIL"

### CHAPITRE III : SUR LES RAILS DE FRANCE

La dix-neuvième heure avait à peine senti lorsque le train s'ébranla vers la capitale française. Encore une fois, par le pur hasard, j'avais à ma disposition un compartiment de huit places assises pour moi tout seul. D'Ancona à Bologna, le train longea toute la côte adriatique qui était mise doublement en valeur par le calme de la mer et un soleil se couchant à l'horizon tout en illuminant caténaires et rails. Ce spectacle inoubliable fut immortalisé sur des clichés photographiques.

Après la halte à Bologna, les voitures se dirigèrent vers la Suisse. Il faisait noir au dehors, et mon corps, fatigué, n'aspirait qu'au sommeil. Autant dire que celui-ci ne tarda pas à m'envahir. Et c'est à ce moment que je dus faire une triste constatation. Le compartiment dans lequel je m'étais installé était compris dans une voiture SNCF. Un certain confort apparent m'avait d'abord fait croire que les sièges seraient plus agréables pour un corps couché que les sièges de la DB. En fait les Français ont poussé le souci du confort tellement loin que les sièges sont légèrement inclinés afin de bien accueillir les muscles fessiers. Mais en position couchée (quoique l'utilisation prévue n'est pas la position couchée), il faut admettre que se sentir glisser puis écraser sous son propre poids entre le dossier et l'inclinaison du siège n'est pas un plaisir évident. Mais ce n'est point cela qui m'a empêché de dormir, vu que ce qui m'a "interdit" de me reposer est d'origine plus folklorique...

Ce fut d'abord le contrôleur italien qui contrôla mon billet avec un zèle exemplaire. Ensuite je fus une seconde fois réveillé par le douanier italien qui comme son compatriote contrôleur ne me causa guère de soucis. Puis ce fut le tour du douanier helvétique : là on commence à rentrer dans l'ordre. Le contrôleur suisse, lui, qui entre nous soit dit était la quatrième personne qui violait mon sommeil, était si ordonné qu'il trouva scandaleux que j'aie omis d'indiquer sur mon billet "via Vallorbe" une ville frontalière suisse. Puisque, pour aller d'Ancona à Paris, il faut passer par la Suisse, autant le noter, non ? Un peu de chauvinisme s'il-vous-plait !!! En France tout fut différent. Le premier Français à me réveiller prononça les premiers mots de cette langue qui m'avait fait défaut depuis mon départ. Il faut toutefois préciser que notre conversation fut de courte durée :

- Vous êtes Français ? Italien ?
  - Non Belge !
  - Ca va alors !
- Et de me quitter. Ainsi si j'avais été

de la nationalité demandée, j'aurais subi un contrôle sévère puisque mon interlocuteur était douanier. Mais que l'on se rassure, j'eus droit à un second douanier :

- Rien à déclarer ?

- Non rien.

Quant au septième réveil, ce fut :  
-Billet, s'il-vous-plait.

Il n'y eut pas de huitième réveil, j'avais décidé tout simplement de ne plus tenter désespérément de dormir.

Je fus accueilli par une France pluvieuse et triste. Arrivé à la gare de Lyon, je fus entraîné par la marée humaine des banlieusards descendant de tel train pour reprendre tel RER ou RATP... s'il n'y a pas de grève. La routine, quoi ! Je me mis en tête de tester le métro parisien pour aller au Champ de Mars. Je n'ai jamais vu le Champ de Mars ! Par contre les infernaux couloirs sans fin, les plans embrouillés, les gens affligés et les touristes perdus, sans oublier les vieilles rames de métro archi-bondées, tout cela fut une étonnante découverte. Mais ce qui est de la Tour Eiffel...

Mon arrivée à Paris s'était située vers les onze heures du matin or j'avais déjà décidé de redescendre vers le sud. Et comme je devais être le lendemain à vingt heures à Pesaro, petite ville située à cent kilomètres d'Ancona que j'avais quitté la veille, cela pour y retrouver des Belges, il valait mieux que je songeasse déjà à reprendre le train.

Ce fut une rame Corail qui m'amena à Nice. Il faut dire que le confort qu'offre ces voitures permet de passer un voyage plus agréable. Ce trajet me permit de faire la connaissance de jeunes français, devant un verre de bière au bar du train. L'arrivée à Nice eut cours à une heure du matin. Or si en Italie la circulation nocturne ferroviaire oblige la constante ouverture des gares, il n'en va pas de même en France (tout comme en Belgique, d'ailleurs). Je me suis donc retrouvé sur le parvis de la gare que l'on fermait, dans le froid méditerranéen sans savoir où dormir mais j'ai plus d'un tour dans mon sac, et bien vite j'ai déniché un petit lit douillet pour pas un franc.

La prochaine étape sera l'Italie, car si je quitte si vite l'héxagone, c'est à cause des "héxagoniens". Mais l'Italie c'est tout un programme.

Prochain numéro : CHAPITRE IV : LA FS : VOUS ETES SUR QUE C'EST DU CHEMIN DE FER.

Denis Lombard



# CONNAISSEZ - VOUS ...?

C'est à deux pas de chez vous, parmi les vergers du Pays de Herve, que circule un tram touristique: "Li Trimbleu" (du nom wallon de Trembleur).

## Li Trimbleu

Par monts et par vaux, il vous conduit de Blegny-Trembleur à Mortroux en passant par l'ancienne ville fortifiée de Dalhem.

Longue de 11 km, la ligne est une section de l'ancienne ligne vicinale, à voie métrique, Liège-Barchon-Blegny-Warsage-Fouron-le-Comte. A Dalhem, la ligne traverse le dernier tunnel vicinal encore ouvert à la circulation des tramways.

La ligne était encore utilisée, voici peu, par la S.A. Les Charbonnages d'Argenteau pour l'acheminement des wagons à grand écartement entre le charbonnage situé à Trembleur et la gare SNCB de Warsage en utilisant des trucks porteurs.

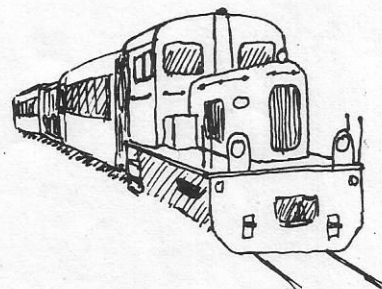
Le matériel roulant sur Li Trembleu est le suivant :

- 2 locotracteurs français DESBRUGERE, deux essieux, un moteur WILLEME de 150 cv poids 16 tonnes.
- 2 locotracteurs DEUTZ, 150 cv, 2 essieux, 16 tonnes.
- 1 locotracteur RUHRTALER, 3 essieux, moteur MAN de 230 cv, poids 23 tonnes.
- 4 remorques vicinales à caisse en bois de 48 places assises.
- 4 remorques vicinales à caisse métallique de 36 places assises.
- 2 remorques baladeuses issues de la transformation de 2 wagons à marchandises de la SNCB provenant du groupe du Limbourg.

A la gare terminus de Mortroux, en plus des attractions de plein air, vous ne manquerez pas de visiter le très intéressant Musée de la Roue. Il vous permettra d'admirer une vraie locomotive à vapeur vicinale bicabine qui portait le n°634.

A l'autre bout de la ligne, vous apprécierez la visite du charbonnage de Blegny-Trembleur qui retrace toutes les phases de l'extraction du charbon ainsi que son évolution au cours des années depuis la corbeille en osier et le pic manuel jusqu'aux moyens modernes d'extraction.

Pour tous renseignements complémentaires :  
Chalet du Trimbleu à 4570 Blegny,  
tel 041/87.50.01.



J.R. LEJEUNE

