

CORRESPONDANCE

A.L.A.F.
BIBLIOTHEQUE
N°



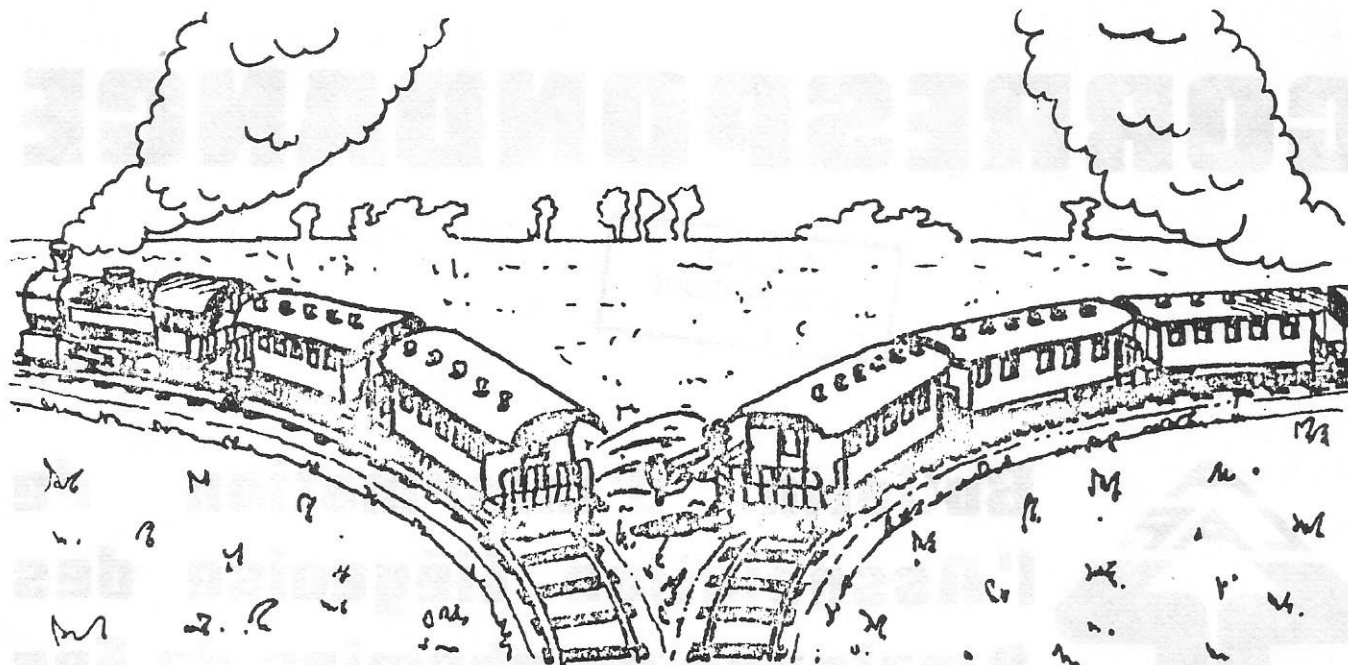
**Bulletin d'information de
l'Association Liégeoise des
Amateurs de chemins de Fer**



40 fb

juin

1980 n°3



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 : R. DE TIEGE
Dessins : L. GREGOIRE
Maquette : J.R. LEJEUNE

N°3

JUIN

1980

sommaire

Editorial	71
Rail News	72
Selection	75
A lire... et relire	80
Agenda	82
Bourse	83
Quoi de neuf?	84
Le GTF sur la Vennbahn	85
Trucs et ficelles	85
In memoriam	86
Tribune libre	87
Une exposition à Mons	87
Qq manifestations ferro- viaires en Hollande	88

couverture

En reprenant son souffle.

Photo: P. CASINI

EDITORIAL

C'est le bibliothécaire qui, aujourd'hui s'empare de la plume pour vous adresser, non pas encore une cordiale invitation à visiter sa bibliothèque, mais pour vous dire qu'il existe et s'attache à former ce qui sera votre bibliothèque et votre centre de documentation lorsque, dans un prochain avenir, l'ALAF disposera enfin d'un local où nous serons bien chez nous.

En attendant, il faut en partant de rien s'efforcer de réunir une collection de livres, de revues et de documents qui devraient constituer un fonds important, et peut-être même unique, pour la région. Qui entreprend quelque chose doit toujours le faire avec enthousiasme et ambition.

Bien sûr, nous procèderons à des achats, nous souscrivons déjà des abonnements, nous faisons des échanges de revues avec des associations-soeurs, mais est-il déraisonnable de penser que chacun pourrait contribuer à la réalisation d'un ensemble documentaire de qualité?

Et voilà la suggestion que je fais. Si vous avez des ouvrages ou des revues, même anciennes ou dépareillées, dont vous n'avez plus que faire, ne les détruisez surtout pas. Si vous avez dans votre grenier de vieilles cartes vues provenant de vos parents ou grands-parents, ne les laissez pas en pâture à vos souris préférées. Retirez-en précieusement celles qui ont un intérêt ferroviaire et pensez à l'ALAF qui voudrait constituer une collection de cartes anciennes (gares, trains, locomotives, etc.).

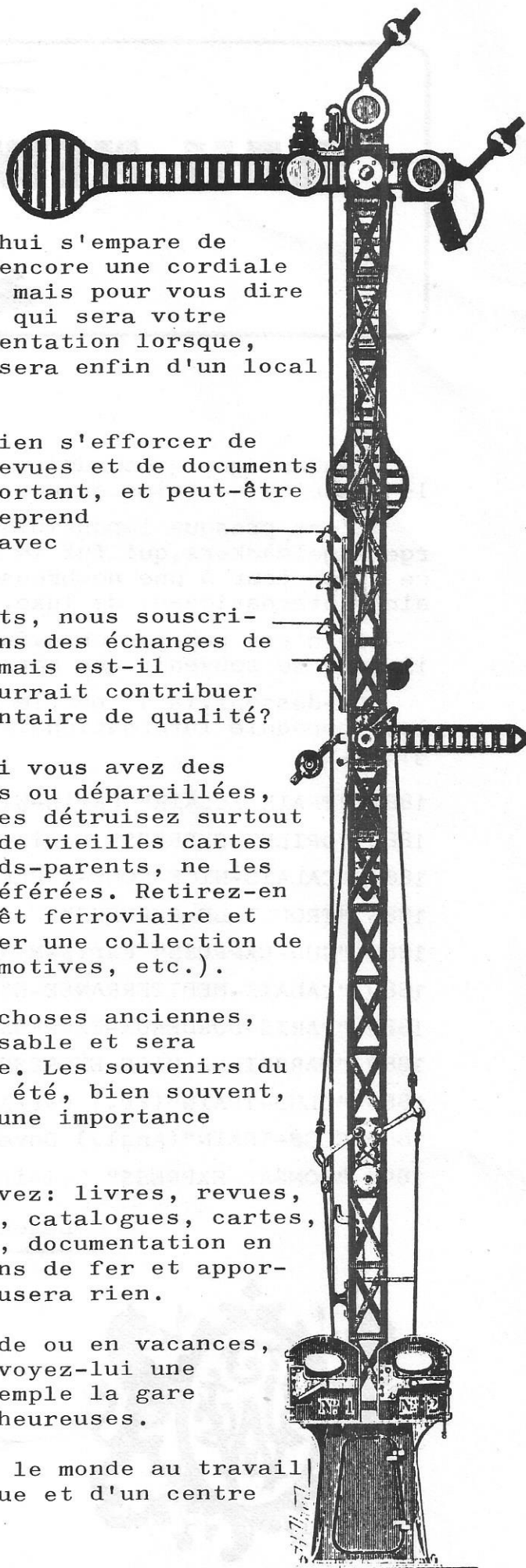
Et, au fond, pourquoi s'en tenir aux choses anciennes, car ce qui est actuel n'est pas méprisable et sera peut-être demain une pièce introuvable. Les souvenirs du passé, si ardemment recherchés, n'ont été, bien souvent, que des choses banales auxquelles aucune importance n'était accordée.

Alors, ramassez tout ce que vous trouvez: livres, revues, billets et titres de voyage, affiches, catalogues, cartes, indicateurs, brochures, photographies, documentation en tout genre, en relation avec les chemins de fer et apportez votre moisson à l'ALAF qui ne refusera rien.

Et puis, quand vous partez en promenade ou en vacances, pensez un peu à votre association; envoyez-lui une carte vue amicale représentant par exemple la gare du patelin où vous passez des heures heureuses.

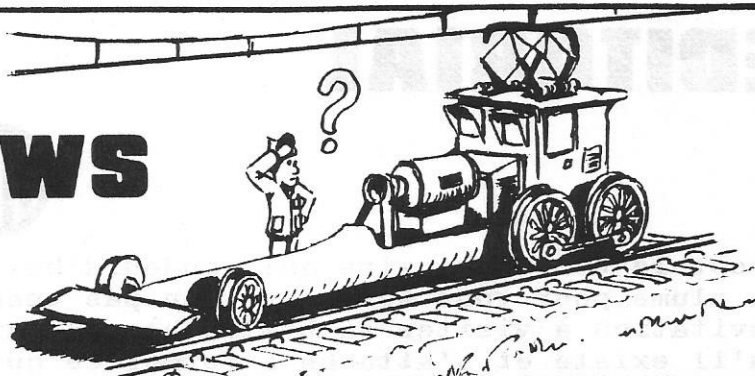
Ainsi donc, un seul mot d'ordre: tout le monde au travail pour la constitution d'une bibliothèque et d'un centre de documentation formidable.

Et un grand merci d'avance à tous.



Electro-sémaphore

RAIL NEWS



Pendant quelques numéros, notre rubrique va dépoussiérer un peu le passé de certains grands trains à travers leur composition.

C'est presque impossible de ne pas citer un homme illustre, George Nagelmackers, qui fut le père d'une Compagnie qui donna naissance à son tour à une nombreuse et très célèbre famille de grands trains internationaux de luxe, la C.I.W.L.

Ce n'est pas par chauvinisme, mais certainement avec fierté, qu'il faut se souvenir que notre "Cité Ardente" en fut le berceau.

Ci-dessous, la 1^{re} partie de la famille des "Grands Express" de la "Compagnie Internationale des Wagons-Lits", par ordre chronologique.

1882 "TRAIN ECLAIR" Paris-Wien	WL-WR-F
1883 "ORIENT EXPRESS" Paris-Giurgiu	WL-WR-F
1883 "CALAIS-NICE-ROME-EXPRESS" Calais-Rome	WL-WR-F
1886 "TROUVILLE-EXPRESS" Paris-Trouville	WR-F
1887 "SUD-EXPRESS" Paris-Madrid/Lisboa	WL-WR-WS-WSP-F
1889 "CALAIS-MEDITERRANEE-EXPRESS" Calais-San Remo	WL-WR-WSbar-F
1889 "PARIS-BORDEAUX-EXPRESS" Paris-Bordeaux	WS-F
1889 "MARSEILLE-NICE-EXPRESS" Marseille-Nice	WS-F
1889 "CLUB-TRAIN"(Fr.) Paris-Calais	WR-WS-F
1889 "CLUB-TRAIN"(Angl.) Dover-London	WR-WS-F
1890 "BOMBAY-EXPRESS" Calais-Marseille	WL-WR-F

Légende:

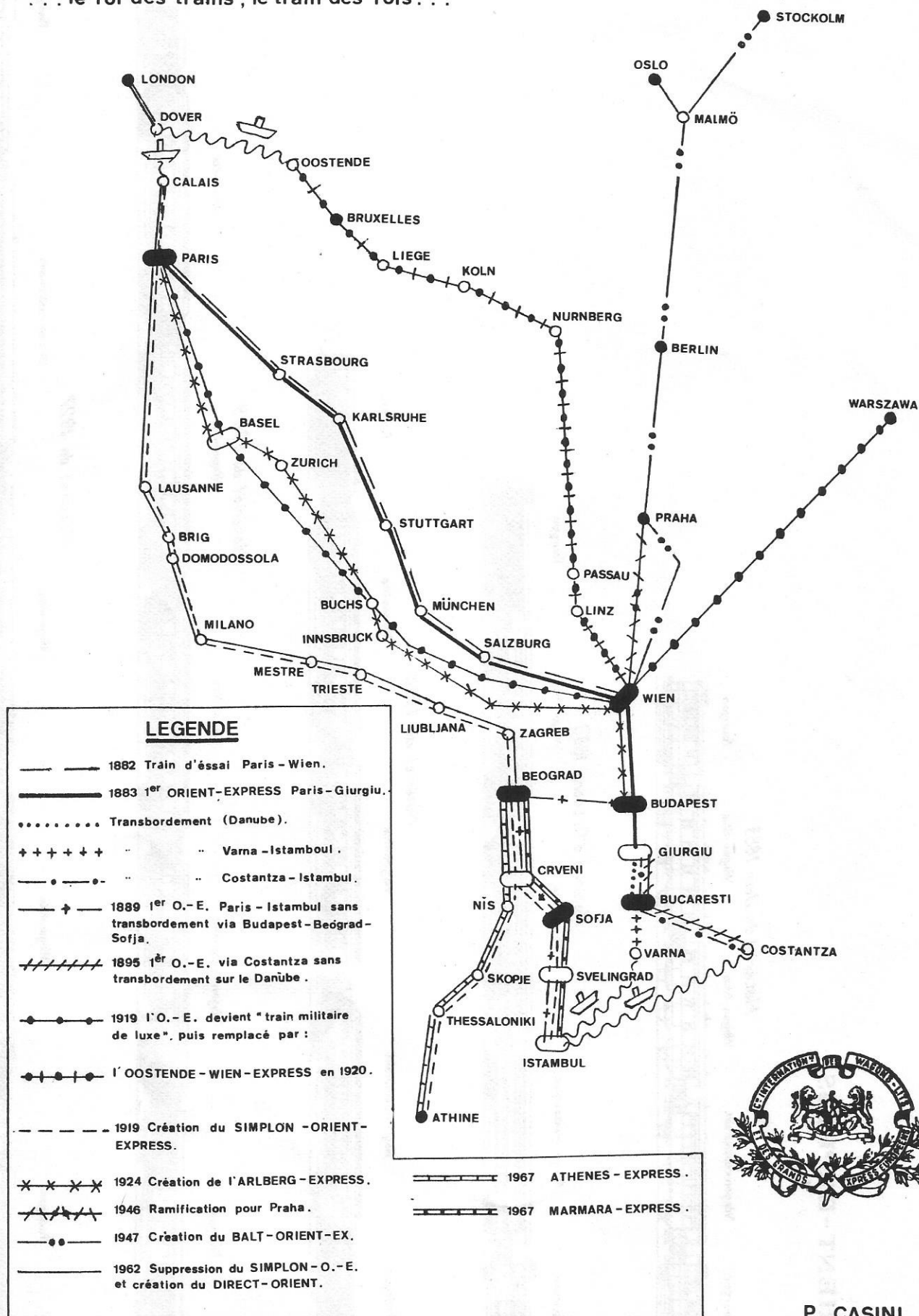
WL = Wagon-lits
 WR = Wagon-restaurant
 WS = Wagon-salon
 WSP = Wagon-salon Pullmann
 WS bar = Wagon-salon avec bar
 F = fourgon



I' "ORIENT-EXPRESS"

ET SES RAMIFICATIONS DE 1832 A' NOS JOURS.

"... le roi des trains, le train des rois..."



P. CASINI

ORIENT - EXPRESS

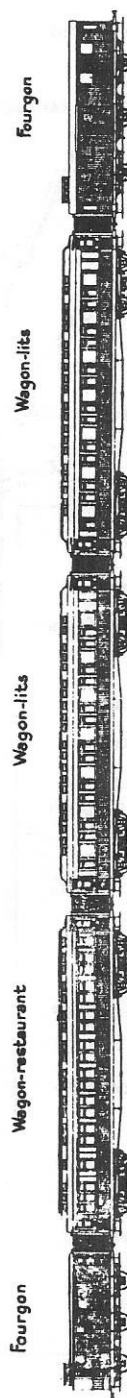
Matériel de Juin 1883



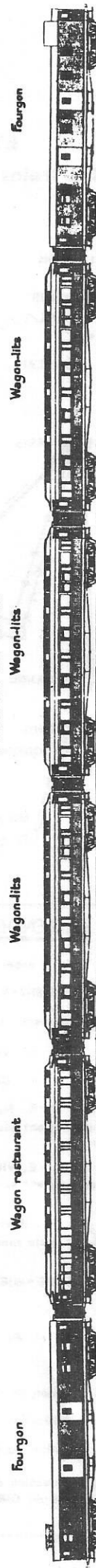
Matériel d'Octobre 1883



Matériel de 1898



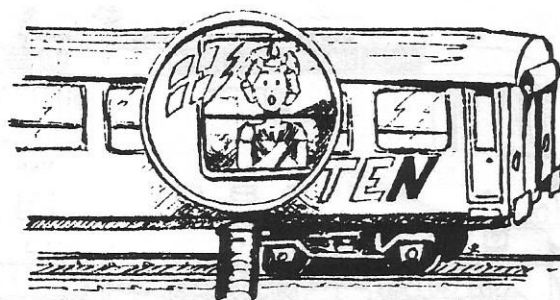
Matériel de 1909



Matériel de 1927



SELECTION



LOCOMOTIVE ELECTRIQUE SERIE Re 4/4 II/III DES C.F.F.

*INTRODUCTION

En 1946 les CFF reçurent les premières machines de la série Re 4/4 (I), qui compte tenu de la topographie de ce réseau furent considérées comme des machines "de vitesse". Très tôt, elles firent preuve de bonnes qualités dans tous les services et cette aptitude se confirma au fil des années avec les sous-séries successives II, III et IV (dont les 5 premiers prototypes sont en construction). Ce sont des machines très réussies et qui ont subi continuellement des améliorations et des modifications à l'intérieur-même des sous-séries, comme en témoigne la brève description qui suit.

-Re 4/4 I

a) de 10001 à 10026 ; 1946/48 ; 57 t. ; 2480 Ch. (1850 Kw) ; 125 Km/H ; munies de passerelles d'intercommunication avec le train.
Modèle HO = KLEINBAHN.

b) de 10027 à 10050 ; 1950/51 ; 57 t. ; 2520 Ch. (1880 Kw.) ; 125 Km/H ; cabines sans passerelles d'intercommunication.
Modèles HO : HAG - LIMA - METROPOLITAN
" N : LIMA

c) 10033, 34, 46 et 50 ont reçu en 1972 la livrée TEE pour l'affectation aux TEE RHEINGOLD et BAVARIA.
Modèles HO : HAG - LIMA - METROPOLITAN
" N : LIMA

-Re 4/4 II

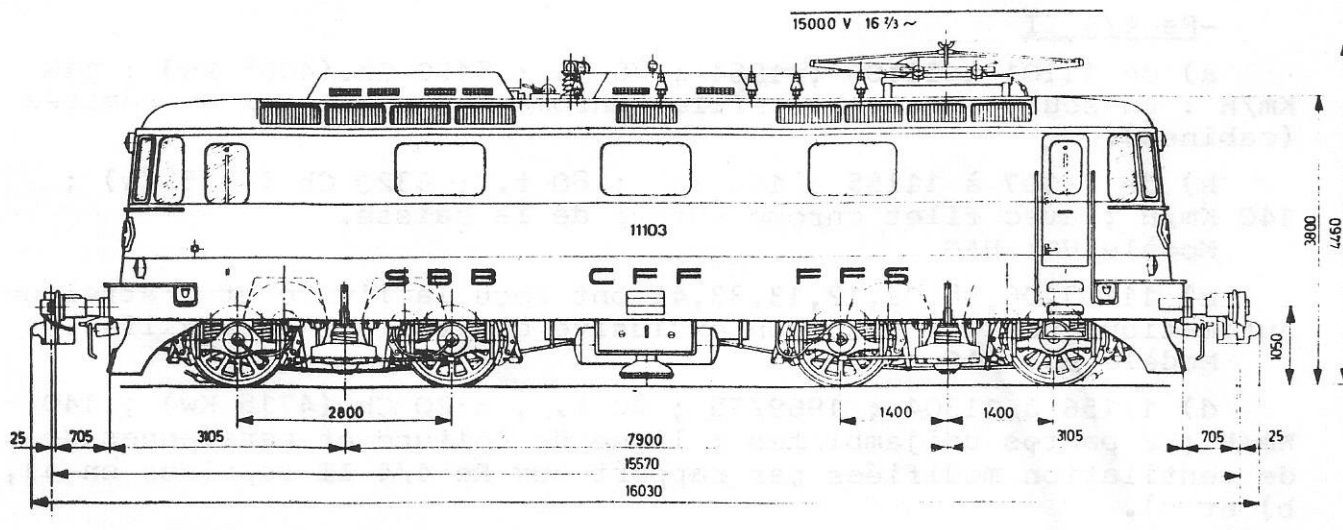
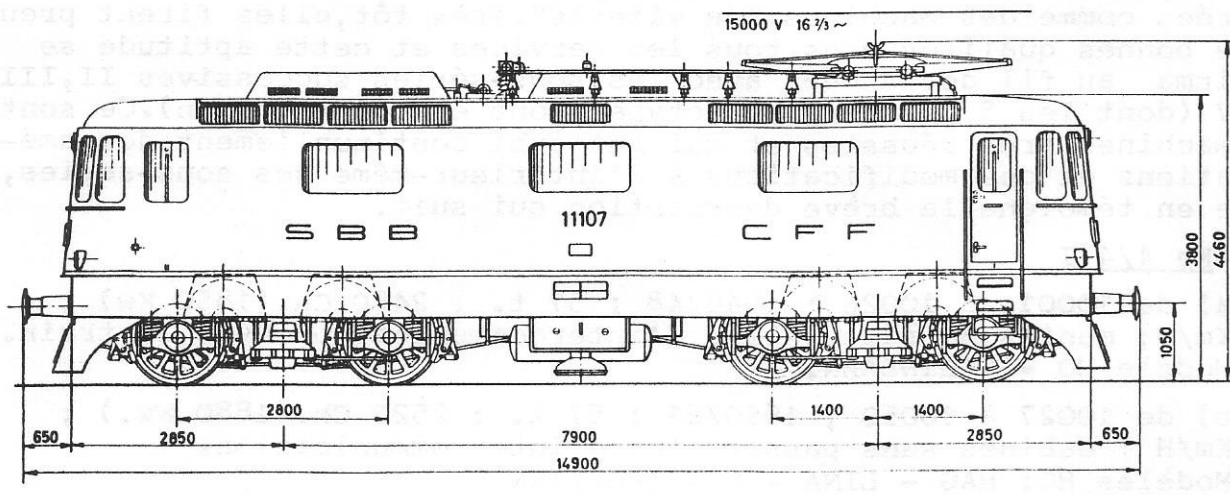
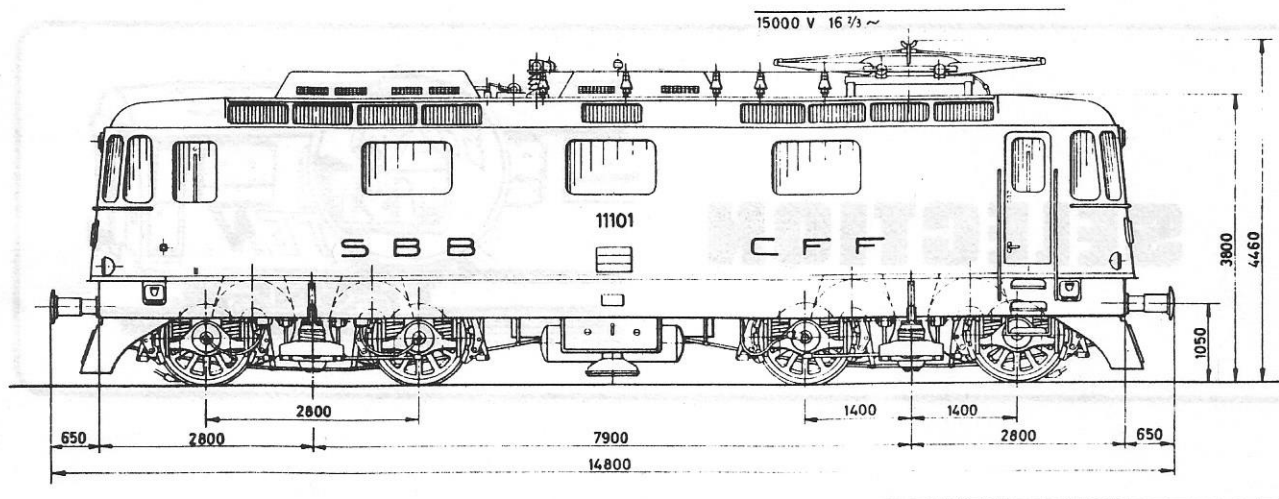
a) de 11101 à 11106 ; 1964 ; 80 t. ; 5450 Ch. (4065 Kw) ; 140 Km/H ; un seul patographe ; filet chromé seulement aux extrémités (cabines).

b) de 11107 à 11155 ; 1967/68 ; 80 t. ; 6320 Ch (4715 Kw) ; 140 Km/H ; avec filet chromé autour de la caisse.
Modèle HO : HAG

c) 11103, 06, 08, 09, 12, 13, 33, 41 ont reçu la livrée et l'attelage automatique pour la traction exclusive des trains "Interville".
Modèle HO : HAG

d) 11156 à 11304 ; 1969/75 ; 80 t. ; 6320 Ch (4715 Kw) ; 140 Km/H ; 2 pantos unijambistes ; ligne de toiture et persiennes de ventilation modifiées par rapport aux Re 4/4 II reprises en a), b) et c).

Modèles HO : FLEISCHMANN - JOUEF
" N : ARNOLD



e) de 11158 à 11161 et de 11249 à 11253 ont reçu la livrée aux couleurs TEE, noblesse oblige (ce qui n'empêche pas des photographes indiscrets de les avoir surprises en train de remonter une rame de tombereaux vides sur les rampes du St.Gothard!).

Modèles HO: FLEISCHMANN - JOUEF

" N : ARNOLD

-Re 4/4 III

11351 à 11370 ; 1971 ; 80 t. 6320 Ch (4715 Kw) ; 125 Km/H.

Il ne s'agit que d'une tranche identique aux Re 4/4 II, la seule différence se situe au niveau du rapport de transmission qui, moyennant une réduction de 15 Km/H, lui permet de remorquer des charges plus importantes sur les rampes. Leur champ d'action est, en principe, la ligne du St.Gothard.

Vu les qualités de cette série, il est normal que ces machines, comme les Ae 6/6, se rencontrent en grand nombre partout sur le réseau CFF.

-Re 4/4 IV

Les 5 premiers prototypes sont en construction.

LES MODELES HO

Il faut noter au passage que HAG reproduit une Re 4/4 II en deux versions (voir b) et c)), mais vu que notre examen est centré, pour le moment, sur les Re 4/4 II de la tranche 11156 - 11304 (voir d) et e)), les modèles HAG ne peuvent être pris en considération, même si à première vue leurs prototypes sont très semblables à ceux des modèles FLEISCHMANN et JOUEF, le souci de l'objectivité nous empêche de les comparer à ceux-ci vu les différences notables qu'ils présentent.

Toutefois, je voudrais dire (et comme d'habitude cela n'engage que l'auteur) que malgré une bonne gravure et une mécanique très robuste associée à une très grande force de traction, le prix que HAG propose (environ 5.000 Fr.B.) me semble surfait.

Il ne me semble pas très honnête, de la part du constructeur, de demander un tel prix pour un modèle dont il ne détaille pas le frontal ni l'intérieur et qui a des pantos peu conformes et des détails peu soignés.

Je connais "quelqu'un" qui ferait beaucoup mieux pour un prix moins de la moitié!

Passons maintenant au coeur du sujet.

FLEISCHMANN, en 1969, a sorti son Re 4/4 II immatriculé 11156, conformément à la première machine de cette tranche.

Par après, il sort aussi la version TEE avec la même immatriculation, pour des motifs de facilité. Evidemment ce numéro est faux (voir Re 4/4 II, e)).

C'était l'époque (heureuse) où cette firme commença à mouler le plastique et non plus le métal, sans pour autant nuire à l'adérance ni à la puissance. La gravure des bogies, châssis, caisse et vitrages en résulte une réussite.

Ses défauts, mais ils ne sont pas graves, sont la distance trop grande entre les tampons, pantos avec frotteur non conforme, et attelages défigurant les extrémités.

Un très beau modèle avec un certain "luxe de détails" (surtout à l'époque de sa sortie), comme le câblage aux extrémités, l'aménagement intérieur, les essuie-glace chromés et vitrages rapportés.

JOUEF voulant avoir aussi un morceau du gâteau du marché suisse, sortit à son tour et 6 ans après la Re 4/4 II en deux versions (la 11160 verte et la 11160 TEE, toutes deux conformes) mais avec une facture digne d'un modèle sorti au moins 10 ans auparavant.

Il est probable que ce constructeur ait de bonnes raisons (je l'espère) mais il me semble peu probable que ces deux modèles aient fait un succès auprès de nos collègues suisses, petit pays aux grandes ressources (financières surtout).

Peut-être qu'après on dira, chez JOUEF, que les Suisses ont boudé leur produit et on s'étonnera, faisant semblant d'ignorer les raisons.

Pourquoi suivre (d'une façon médiocre) une trace, déjà ouverte (très bien) par un autre, alors qu'une Re 6/6, reproduite sérieusement, aurait été un modèle original qui aurait comblé une lacune (qui persiste) chez beaucoup? Mystère ou manque d'imagination!

Les études et la réalisation d'une Re 6/6 n'auraient pas été plus chères que la Re 4/4. De plus, il n'y a pas beaucoup de différences entre l'investissement d'un moulage conforme et celui d'un moulage non conforme. Quelques heures de travail en plus pour les détails et la finition n'auraient-elles pas amené une vente de loin supérieure?

Conclusion: les modèles de JOUEF se résument en une phrase: "Beaux de loin, loin d'être beaux". A leur avantage, ils ont d'être strictement à l'échelle, une immatriculation différente et conforme, un prix raisonnable. Par contre, si l'on regarde de près, la décoration n'est pas fidèle, les pantos sont là parce qu'il le faut bien (sans commentaire), le vitrage est peu soigné, absence de détails, puissance moyenne. Il faut une double traction en JOUEF pour égaler le modèle FLEISCHMANN. Cela vous en dit beaucoup, surtout que, quand on pense à la Suisse, on pense aussitôt aux lignes avec de nombreuses sections en rampe.

CONCLUSION

Il n'y a pas d'hésitation possible, c'est la Re 4/4 II de FLEISCHMANN qui dépasse nettement sa concurrente de JOUEF. Il ne faut pas regarder la différence de prix: elle est justifiée. La qualité de la finition et les performances sont là pour le prouver.

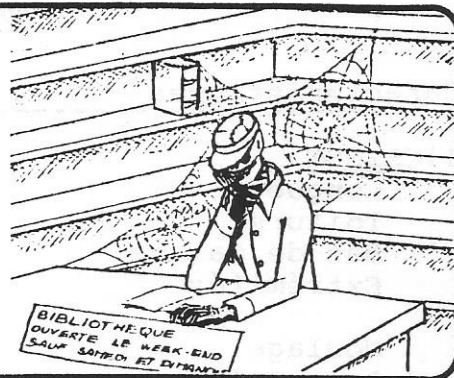
P. CASINI

TABLEAU COMPARATIF (Re 4/4 II)

Caractéristiques	FLE	JOU	NOTES
1) CAISSE			
Longueur	3	3	
Toiture	3	2	
Bas de caisse	3	2	
Extrémités	2*	1°	* tampons trop écartés ° finition sommaire
Moulage	3	3	
Accessoires	3	1*	* beaucoup d'absences
Vitrage	3	1*	* pas rapportés partout
Décoration	3	1*	* pas assez conforme
Inscriptions	3	2*	* pas complètes
Pantos	2	0*	* ni conformes ni fonctionnels
Ligne de toiture élec.	3	1*	* pas complète
Eclairage	3	2	
2) BOGIES			
Dimensions et proport.	3	3	
Détails	3	3	
Teinte	3	3	
Essieux	2°	2°	° boudins trop importants- bandages surdimensionnés
Attelage	1°	2	° disproportionné
Jeu et débattement	3	3	
Prises de courant	3	3	
3) ENSEMBLE LOCOMOTIVE			
Poids	3	2	
Adhérence	3	3	
Puissance	3	1	
Roulement	3	2	
Niveau bruit	3	1*	* bruyant
Démontage	3	3	
Comportem. sur app. voies	2*	2*	* à cause du boudin
Alimentation	3	1*	* pantos non fonctionnels
Compatib. av. autres marques	1°	3	° attelages incompatibles- obligation de les changer.
TOTAL	76	56	
% d'approche à la fidélité	90%	67%	
Essieux entraînés	4	4	
Bandages d'adhérence	4	4	
Année de sortie des modèles	1969	1975	
Prix en F.B.	2.540	1.195	

+++++

A LIRE ... ET RELIRE



RAIL MAGAZINE et la BELGIQUE (1977-1979) SUITE

Cette série de descriptions d'articles, parus dans RAIL MAGAZINE, fait suite à celle parue dans le numéro précédent de CORRESPONDANCE. Elle est d'autant plus utile que RAIL MAGAZINE ne publie pas d'index en fin d'année. Une lacune à combler! (N.D.L.R.)

Une notice anonyme intitulée "Souvenirs de la vapeur" (R.M., N° 18, octobre 1978, pp. 19-20) présente sept photographies de M.J. Renaud avec un bref commentaire. Il s'agit de: type 31 ex 37, N° 31169; type 41 ex 32, N° 41124; type 26, N° 26058; type 99 ex Nord Belge série 501-520, N° 99011; type 96 ex Prusse T 12, N° 96002; type 12, N° 12005; type 29, N° 29063.

* * * * *

Les "220 T dites Ravachol" ont fait l'objet d'une étude de M.J. Defrance (R.M., N° 26, juin 1979, pp. 23-26). Ces locomotives, construites à 69 exemplaires numérotées 2311 à 2380, sortirent d'usine de 1892 à 1896 et furent chargées du service des trains de banlieue légers sur le réseau du Nord français. L'article bien documenté donne de ces "Ravachol", gratifiées du nom d'un anarchiste qui s'était rendu célèbre à cette époque, une description technique intéressante. A part le fait que les locomotives N° 2341 à 2345 furent construites en 1893 par la Société Franco-Belge, je n'envisageais pas l'opportunité d'en parler en cette chronique lorsque, en lisant le N° 28 de R.M. (août 1979, p. 27) j'ai appris que certaines de ces locomotives avaient circulé en Belgique. M.H.G. Hesselinck, de Flessingue, communique, en effet, aux lecteurs de la revue que cinq "Ravachol" ont été louées, vers 1922, à la Compagnie du Nord Belge. Par la suite, le lot a été loué ou vendu à la Société du chemin de fer de Chimay qui a numéroté les locomotives Chimay N° 1 à 5. En 1938-1939, la machine N° 3 a été recédée au Nord Belge, puis rayée de l'effectif en 1941. La note de M. Hesselinck est illustrée de la photo de la Chimay N° 1 en gare de Chimay en juillet 1935.

* * * * *

M.J. Defrance a également rédigé une étude sur un type de locomotive qui n'a pas circulé en Belgique, mais qui nous intéresse néanmoins. Il s'agit des puissantes locomotives-tender articulées "031-130 du Bousquet" construites selon le système Meyer-Kitson dont nous n'avons pas à donner ici tous les détails techniques. Ce qu'il faut relever c'est que l'industrie belge a collaboré à

la fabrication de ces engins spectaculaires qui eurent leur heure de célébrité en France et ailleurs.

En 1912, c'est Cockerill qui a construit sept des 38 exemplaires de ce type, numérotés 6021 à 6027, pour le Syndicat des Ceintures de Paris. Un lot fut aussi réalisé par les Ateliers de Haine-Saint-Pierre pour le chemin de fer de Pékin-Han Kéou, et les Usines Métallurgiques du Hainaut en fabriquèrent une série pour les chemins de fer andalous (P.M., N°30, octobre 1979, pp.22-29). Nombreuses illustrations: il y a lieu de retenir, pour les locos d'origine belge, une vue partielle de la loco N°6023 et une photo de la loco N°603 des chemins de fer andalous.

* * * * *

M.P.Germain consacre un bref article à "L'âge d'or des secondaires" en France (R.M., N°5, septembre 1977, pp.11-13). Il rappelle que l'origine des réseaux secondaires remonte aux environs de 1860, leur mission étant de suppléer à l'insuffisance des grandes compagnies qui ne pénétraient pas assez dans les campagnes et dans certaines régions industrielles. En 1925, la France comptait encore 19.800 kilomètres de lignes secondaires avec un parc de près de 2.000 locomotives à vapeur et 250 automotrices. Bornons-nous à relever, illustrant cet article, la photographie d'une loco 031T des Chemins de fer départementaux de l'Yonne, portant le N°25, qui a été construite en 1887 par les ateliers liégeois de St.Léonard.

* * * * *

M.R.Belot, en une note intitulée "Mini-vapeur à la S.N.C.B." (R.M., N°22, février 1979, p.31), décrit une sympathique petite loco-vapeur 020T, rouge et verte, qu'il a vue sur le terre-plein de la gare d'Etterbeek. Il s'agit d'une loco fabriquée par Maffei à Munich en 1925, pour voie de 60 centimètres. Elle appartient à M.Serge Léons qui a plaisir à la faire circuler de temps en temps sur une ligne de 35 mètres qui lui a été cédée. La Société Belge des Bétons l'avait obtenue de l'Allemagne à titre de réparation des dommages de guerre. Après avoir été en service notamment sur le chantier du canal de Charleroi à Bruxelles, elle avait été garée aux Etablissements Focquet à Vilvorde. Une photo de la locomotive décrite illustre la notice.

* * * * *

La locomotive à chaudière verticale qui fut abondamment utilisée sur les lignes industrielles a fait l'objet de plusieurs articles. C'est d'abord celui de M.Keith Clingan intitulé "Les locomotives-tender à deux essieux et chaudière verticale en France" (R.M., N°27, juillet 1979, pp.22-27). Cette étude, quoique centrée sur la France, comme son titre l'indique, est néanmoins digne d'intérêt pour nous car, comme l'auteur ne manque pas de le rappeler, c'est la S.A.John Cockerill de Seraing qui, à partir de 1867, a associé son nom aux machines à chaudière verticale en vendant plus de 890 engins de ce type à divers pays européens. Une autre usine du bassin liégeois a également construit de semblables locomotives entre 1875 et 1885, à savoir Saint-Léonard et l'une d'entre elles, datée de 1877, serait actuellement la propriété d'un riche collectionneur américain.

Cet article est bien illustré et le lecteur serait particulièrement sensible à la photo de la loco construite par Cockerill en 1883 qui fut utilisée par la Compagnie des Mines de la Grande Combe.

Cette étude a stimulé les chercheurs et l'un d'eux a retrouvé les photos de deux chaudières verticales qui furent en service aux Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais, groupe Lens-Liévin, l'une construite par Cockerill en 1908 et l'autre en 1921 (R.M., N°29, septembre 1979, p.27). C'est ensuite M.R.Floquet qui a transmis une photographie d'une autre Cockerill qui, en 1958, était la propriété de l'entreprise Maillole à Perpignan (R.M., N°32, décembre 1979, p.33), tandis que M.P.Bouillin a présenté la dernière chaudière verticale utilisée en France par la Société F.Delquignies et fils à Mortagne du Nord, construite par Cail en 1913 et retirée du service en septembre 1979. Ce dernier rapporte que dans l'enceinte de cette usine, se trouve encore garée une autre loco de ce type qui fut construite par Cockerill en 1898, portant le numéro de constructeur 4116-2.

R.van der Made.

* * * * *

AGENDA

La prochaine réunion aura bien lieu le 24 juin. OUF !

Le mardi 24 juin à 19h.30

au programme: "Les modèles réduits de locomotives italiennes et leurs prototypes". Projection d'un montage de diapositives réalisé et présenté par MM. Casini, Collin et Pederzolli.

En juillet, la fermeture de la Maison des Jeunes d'Angleur ne nous permet pas de nous réunir. Cependant, une réunion pour la construction du réseau ALAF se fera le vendredi 4 juillet. Tous ceux qui le désirent pourront venir encourager les équipes de poseurs de voie et autres décorateurs.

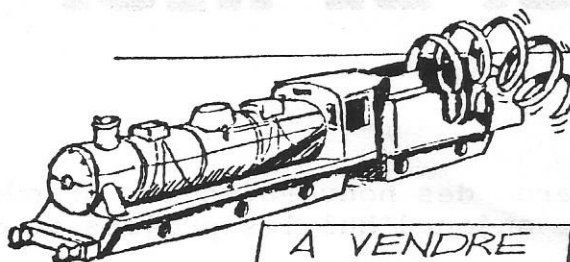
La réunion du mois d'août se fera le vendredi 22 août à 19h.30. Aucune activité particulière n'est programmée, les membres présents feront eux-même le programme.

Vendredi 29 août : réunion pour la construction du réseau ALAF.

E L E C T R O

La personne qui nous a remis un article sur un PN automatique est priée de contacter Jean René LEJEUNE dès que possible. Merci.

BOURSE



A VENDRE
JAMAIS ROULE

*Monsieur A.LEGRAIN - Rue de Visé, 56b - 4531 VISE-ARGENTEAU
Tél.: 041/79.51.82.

VEND:

Un important lot de matériel d'occasion des marques suivantes:
FLEISCHMANN-JOUF-HORNBY-TRIANG-RIVAROSS-POCHER-TENSHODO. Ce lot
comprend de nombreux modèles qui ne sont plus commercialisés. Il
comprend également des voies et des accessoires.

*Monsieur A.SAENEN - Rue des Charrons, 6 - 4430 ALLEUR.

VEND:

Un important lot de rails MÄRKLIN M.
Voie: 16 Fr. pièce
Aiguillages: 250 Fr. pièce
Traversée-jonction: 400 Fr. pièce

ETAT NEUF

*Monsieur NOEL - Tél.: 63.28.20

VEND:

Un train électrique en boîte d'origine datant des années 30.

La marque: MARLINES
DIESEL TYPE
Electrical train
Made in U.S.A. by Louis MARX and C°
NEW-YORK office - 200 Fifth Avenue.

Ecusson de la boîte:

The OHIO BOXBOARD and C° - Rittman-Ohio

La boîte contient: 1 machine + 3 voitures à voyageurs UNION-
PACIFIC N° M10005, 10 rails (4 droits) + 1 transfo 110 V.
L'écartement des voies est de \pm 38 mm. (3 rails)

+++++

QUOI DE NEUF ?

En marge des nouveautés des grandes firmes à Nuremberg, je vous présente aujourd'hui les projets de firmes de moindre importance:

*CARMINA HO

Pantographe à double étage pour les rames TGV.

*EUROPOLITRAINS

Sortie avec un peu de retard des voitures UIC du type Y en versions A9, B10, A4B5 et B9C9x en livrée verte. La fabrication des voitures "inox" est interrompue: il reste à épuiser les stocks.

*FRANCE-TRAINS

Locomotive CC 65500 SNCF. Cette grosse locomotive diesel sera proposée avec un châssis en laiton et une caisse en polystyrène comprenant des postes de conduite aménagés. Trois versions en kit ou montées: 060 DA (époque 55/61), CC 64000 (époque 1961/65), et CC 65000 (époque actuelle).

Reprise aussi d'anciennes références dans une version améliorée.

*GERARD TAB

Deux nouveaux modèles sont prévus pour cette année: une CC 21000 bientôt dans le commerce et une CC 72000 qui se fera certainement encore un peu attendre.

*J.V.

Spécialiste français du caténaire, cette firme nous présente cette année le modèle 1,5 KV et les poteaux type Sud-Est. En prévision également, les portiques et poteaux destinés à la caténaire du type 1,5 KV.

*MOUGEL

La presque totalité du parc "CORAIL" étant produite par cette marque, elle se tourne maintenant vers des modèles plus anciens: voitures omnibus à deux essieux, type modernisé du Sud-Ouest (E6t, A2B3t et B4Dt).

*R.M.A.

Voiture-lits type T2 déjà promise l'année passée et les voitures DEV type U en version B8C8x et type U46 en décoration Wastels. Quelques modèles plus anciens dont une rame de la Cie. de l'Est et une de la Cie. du Nord.

*R.M.C.F.

Sortie cette année d'une imposante 1CC1 3800 de la SNCF en laiton. La BB 71000 est déjà commercialisée.

*GUNTHER

- Kit de l'automotrice ET 89 de la DB (réf.B-489)
- Kit de transformation pour le tender 2'2'T 32 sur base de la BRO1 de ROCO (réf.B033)
- Kit pour tender à grande capacité sur base de la BR 58 de ROCO (réf. B 058)
- Décoration frontale avec pare-fumée WAGNER pour la BR 44 de JOUEF (B 045)
- Kit pour la voiture avec poste de conduite ES 85-40 sur base d'un modèle PIKO (réf.B 485).

+++++

Voici un communiqué susceptible de vous intéresser.

"Train de plaisir sur la VENNBAHN"

A l'occasion du Millénaire de la Principauté de Liège, le G.T.F., asbl, organise le samedi 23 août 1980 un train spécial dit: "Le FAGNARD" dans la région des FAGNES. Le train partira de Liège Guillemins vers 9h30 en direction Verviers - Welkenrardt - Eupen - Raeren - Montjoie - Sourbrodt - Waismes - Saint Vith.

Le retour se fera par Malmedy - Trois-Ponts et Rivage. (Arrivée à Liège:±20h.15).

Ce circuit très touristique emprunte de nombreuses lignes fermées au service voyageurs et fait une petite incursion en Allemagne. La S.N.C.B. accorde une réduction de 50% aux personnes qui rejoignent Liège Guillemins par train régulier au départ de toute gare belge.

Un dîner collectif est prévu à Saint Vith.

Les personnes intéressées par ce programme obtiendront les renseignements complémentaires en écrivant à G.T.F., asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 Belgique (en joignant un timbre à 9 FB ou un coupon réponse international).

Cette journée est placée sous le patronage de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège.

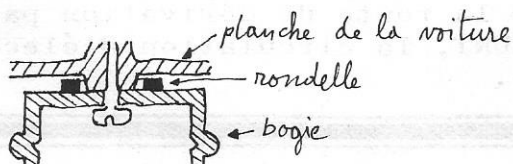
TRUCS et FICELLES

Monsieur Emmers nous communique le truc suivant.

Comment rendre les voitures JOUEF plus stables?

En collant une rondelle en PVC d'une épaisseur de ±1mm. sur le chassis du bogie. Son diamètre pourra varier entre 12 et 13mm. Ce truc pourrait peut-être s'appliquer à d'autres marques?

A vous d'essayer! Et merci Monsieur Emmers.



Nous reproduisons ici un avis découvert dans le bulletin de nos amis du CFC.

Nous présentons nos condoléances aux familles.

IN MEMORIAM

Les Familles,

Joule, Faraday, Newton, Boyle, Coulomb, Foucault, Mariotte ont la profonde douleur de vous faire part du décès de leur regretté collègue et ami

BONHOMME AMPERE

Décédé le 13 courant en tombant du pont de Wheatstone entre la pile Volta et la pile Leclanché, alors qu'il faisait du vélo sur un cycle d'hystérésis à cadre mobile et à rayon cathodique.

Le pauvre Ohm, malgré sa résistance, fut emporté par le courant qui le ramena à la berge. Hélas, trois fois hélas, ni les bouteilles de Leyde, ni les frictions à la Watt, ni l'effet Joule ne purent le ranimer.

L'enquête a établi qu'il avait été effrayé par le hennissement d'un cheval-vapeur qui broutait des racines carrées à l'ombre d'un arbre de transmission, dans un champ magnétique.

Rappelons qu'il s'était toujours conduit ampère-aimant envers sa f.é.m. et ses gauss.

La réunion mortuaire se fera au cimetière de Polarisation, grille Anode. Les assistants devront se munir d'une carte d'entrée positive. La charge du corps, suivie de la prise de terre, aura lieu le 15.

Le convoi funèbre empruntera la voie lactée pour éviter le spectre magnétique.

PRIONS POUR ENVOYER LE POT EN CIEL

P.S. Nous demandons intensément aux mauvais conducteurs, d'emprunter la route de dérivation passant par le lieu-dit SHUNT, la circulation d'électrons y étant moins danse.

TRIBUNE LIBRE

La voie étroite apparut tout de suite économique. Dès 1832, il y eut des chemins de fer à voie de 0,60 m. dans le pays de Galles. Une ligne célèbre, celle de FESTINIOG, existe toujours.

A partir de 1867, Paul DECAUVILLE, qui exploitait une distillerie de betteraves près de CREIL, utilisa un matériel à voie de 0,60 pour les transports qui se faisaient jusqu'alors par tombereau. Au lieu de tirer une tonne sur bonne route, un cheval pouvait tirer sept tonnes sur rail! DECAUVILLE ouvrit alors un atelier de construction de matériel à "voie étroite" qui devint célèbre après l'invention de la "voie DECAUVILLE" avec traverses en acier rivées aux rails. Cette voie, composée de traverses préfabriquées, portative et démontable, facile à installer, pouvait être déplacée suivant les circonstances.

A l'Exposition de Paris en 1889, un chemin de fer DECAUVILLE reliait le Palais des Machines à l'Esplanade des Invalides. En six mois, les trois kilomètres du réseau furent parcourus par 6.342.446 voyageurs! Les locomotives compound du type Mallet pesaient 12 T. et développaient 85 Ch.

Le matériel DECAUVILLE se répandit dans le monde entier et joua un rôle capital dans le développement des chemins de fer coloniaux. Au cours d'expéditions militaires en TUNISIE, au TONKIN et en AFGHANISTAN, on vit de minuscules locomotives transportées à dos d'éléphant.

La voie DECAUVILLE fut perfectionnée par le commandant PECHOT, qui conçut une traverse métallique plus solide. Il réalisa ensuite un modèle de locomotive du type "FAIRLIE" formé en fait de deux locomotives accouplées dos-à-dos, à deux cheminées et chaudière unique.

Pendant la première guerre mondiale, le matériel DECAUVILLE fut employé sur le front aux transports les plus divers: eau, vivres, hommes, munitions. Durant la bataille de VERDUN, en 1916, des convois formés de wagons à bogies étaient remorqués par des locomotives-tender américaines à trois essieux accouplés.

Les rails DECAUVILLE pèsent selon les besoins 6, 10, 15 ou 20 Kg. par mètre.

3 + 2

Jacques Maréchal.

Une EXPOSITION de modélisme ferroviaire à MONS.

Monsieur P. LEIRE nous prie de vous informer qu'il organise une exposition de modélisme ferroviaire à Mons du 5 au 8 septembre 1980. Elle aura pour cadre la gare de MONS et ses environs. Y participeront en temps qu'exposants: le Club Ferroviaire du Centre (CFC), le Club Ferroviaire de Mons et du Sud (CFMS) et le Club Ferroviaire de Tournai (CFTY).

May 25, 1980

Referring to the press-release of Février 2/, 1980 we now inform you of some details of:

SPECIAL TRIPS AND OPEN DAYS IN HOLLAND 1980

- 12 + 19 + 26 th July from 10 up to including 17 hour every hour a departure of the narrow gauge railway (700 mm) through the dunes south of Katwijk aan Zee.
- 15 up to incl 20th July "festivity week" of the line Apeldoorn - Dieren (Veluwsche Stoomtrein) which is 5 years in service now.
- 27 th July at 13.15 h departure of the Hoogoven-Excursietrein from NS-station Beverwijk (north of Haarlem) for a gratuitous roundtrip of about 2 hours over the yard of the iron works IJmuiden. Not allowed for children under six years old !
- 16 th August "Open day" of 2 working parties in depot Delfshaven in Rotterdam, the one occupying itself with historical rolling stock of the municipal tramway and the other nearly having completed the restauration of a 1913 built tramcar of the networks in Leiden and Haarlem (Blauwe Tram).
- 16 + 23 th August (see at 12 + 19 + 26 th July)
- 23 + 24 th August "Steam weekend" in Hellevoetsluis on occasion of the "Fortress-days".
- 29 th August (until further notice) "Open day" in depot Lijsterbesstraat in The Hague on occasion of the opening of the rebuilt work-shop of the municipal tramway.
- 31 th August (see at 27th July)
- 6 + 7 th September possible specials (steam locomotive of the Apeldoorn-Dieren line) over NS-tracks near the town of Zwolle on occasion of its 750th anniversary.
- 20 th September "festivities" on occasion of the first lustrum of the electrical museum line to the Woods of Amsterdam starting at the Haarlemmermeer-station in Amsterdam.
- 27 th September "Steam day" in depot Crooswijk of the Stoom-Stichting-Nederland in Rotterdam (mainly German steamlocomotives).
- 28 th September (see at 27th July)
- 18 th October "Open day" on the yard of the Firma Starlift in Voorburg near The Hague where one can admire the progress in the restoration of the Blauwe Tram B 412 built in 1924 in Budapest.

The surview of the working days and schedules of the eight Dutch museum lines is enclosed. This surview can be ordered by sending DGld 1,50 to the ABN-Bank in The Hague for the account 51 46 30 728 of H Vellekoop. You can also send two international reply coupons or use the Postal Cheque Account 3988705 of H Vellekoop Op oude Rails, P.O.Box 97620, 2509 GA The Hague, Holland.

surview
map

Herman Vellekoop



Pour ceux qui n'ont pas peur de sortir de chez eux, voici quelques manifestations ferroviaires en Hollande.