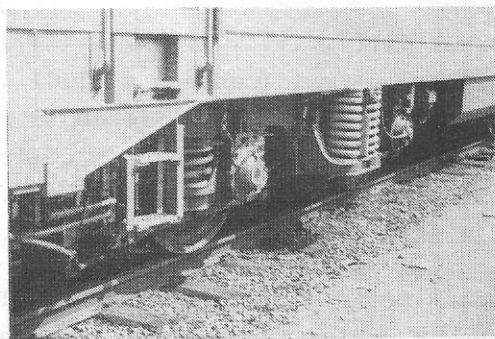
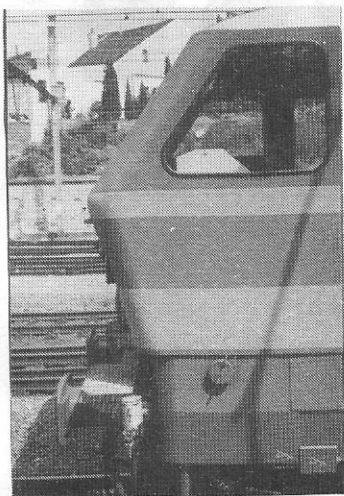
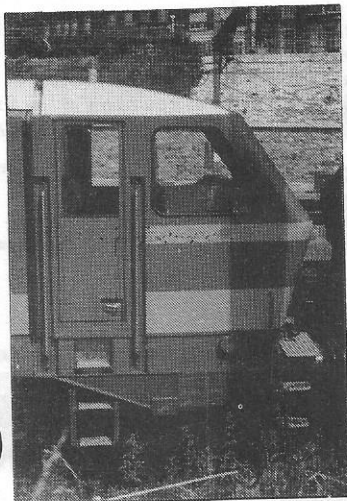
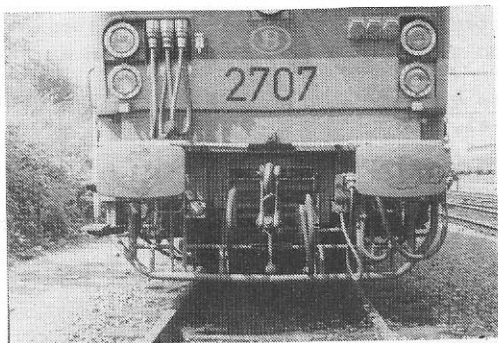


# Correspondance

## BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. Septembre - Octobre 1982 Numéro 5



**ASSOCIATION LIEGEOISE DES  
AMATEURS DE CHEMINS DE FER**

## CORRESPONDANCE - REVUE BIMESTRIELLE

Comité de rédaction : Philippe Hensen - Ghislain Dylst

Animation : Philippe Hensen

Editeur responsable : Philippe Hensen - 3, rue Foidart 4.020 Liège (Bressoux)

Le numéro : 40 francs - Abonnement (un an, six numéros) : 200 francs

Règlement au compte numéro : 240-0883802-39 de A.L.A.F. - A.S.B.L.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de Chemin de Fer, association sans but lucratif.

☆ Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat - 49 rue Doumie 4.300 - ANS. Téléphone : 041/63.33.26

☆ Tout courrier concernant la revue doit être adressé à l'éditeur responsable.

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

☆ 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'A.L.A.F. asbl

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

DACTYLOGRAPHIE : Marie Anne Menchior - Annette Hembert-Pirnay.

MAQUETTE : Philippe Hensen.

PHOTOS (sauf stipulations contraires) : Ghislain Dylst

# SOMMAIRE

DU BELGE' !!!! .....	4
Mon réseau et moi (Cablage et TCO).....	6
S.N.C.B - "La Type 27" (tiré de la revue "LE RAIL") .....	8
"Le Free Lance" cet inconnu (première partie).....	13
Visite à un club .....	16
IC 429 SAPHIR ex TEE20 .....	18
Locomotive de manoeuvre de la série 80 SNCB .....	24
(comment mettre l'attelage MARKLIN TELEX)	
Le chemin de fer touristique d'Abreschwiller .....	30
A lire et à relire .....	35
Rails News (T.E.E. et Inter City) .....	37
Calendrier .....	39

# EDITORIAL

Chers amis et amies, cordial bonjour.

Tout d'abord, un grand merci à la revue "LE RAIL", qui nous a permis de reproduire dans ce numéro son article sur la type 27 de la S.N.C.B.

J'espère que cette collaboration entre cette très intéressante revue et la nôtre ne s'arrêtera pas là .... Mais cela est une autre histoire.

Pas de merci par contre à vous amis lecteurs !!!!!  
En effet, votre collaboration n'est pas des meilleures puisque seulement 5 (cinq) réponses au sondage me sont parvenues

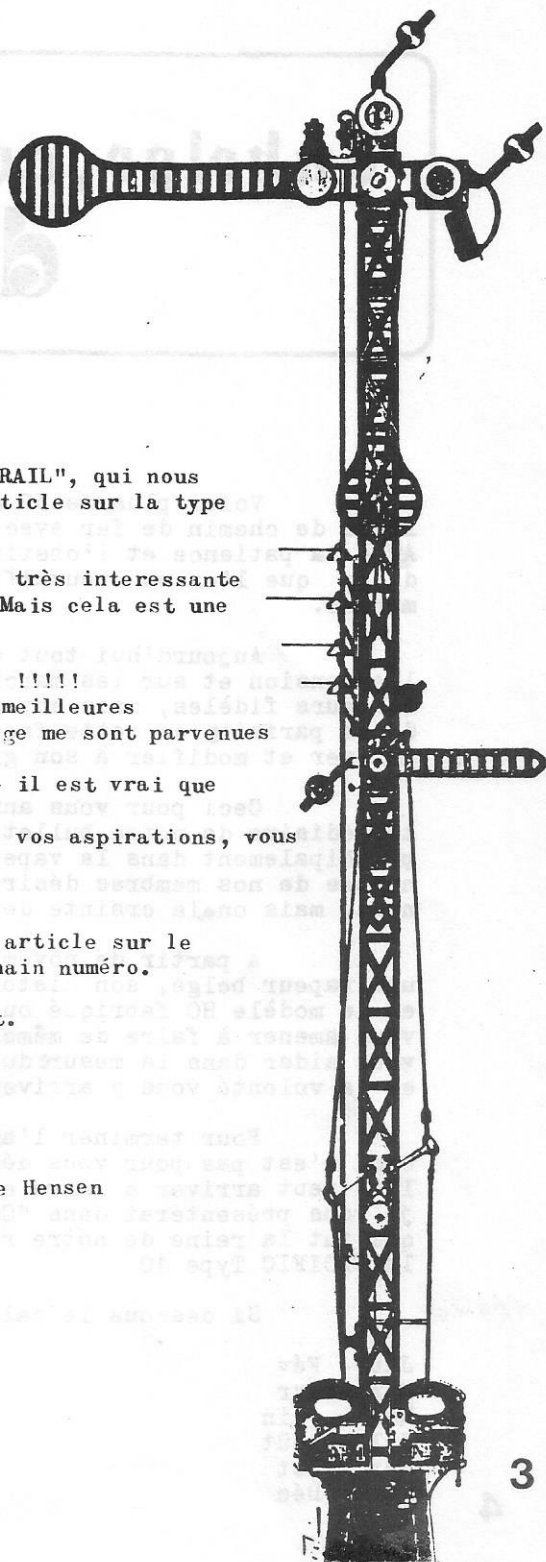
Mais cela, j'en suis sûr n'est qu'un oubli - il est vrai que c'était<sup>en</sup> les vacances ...!!!!

Alors si vous voulez une revue qui rencontre vos aspirations, vous savez ce qu'il vous reste à faire.

Que Didier Deville ne se désespère pas, son article sur le type 20 de la S.N.C.B. ce sera pour le prochain numéro.

Les photos de couverture sont de Guy Degeert.

Philippe Hensen



# du belge, ach ?!

# du Belge

Voici plus de 32 ans que je me suis lancé dans le modélisme de chemin de fer avec la volonté de faire du "BELGE". Avec la patience et l'obstination, je suis arrivé malgré le handicap que l'on ne trouvait pas de modèles de chez-nous sur le marché.

Aujourd'hui tout est changé, le modélisme a pris de l'extension et sur les marchés on voit des modèles S.N.C.B, pas toujours fidèles, mais soyons magnanimes, il n'existe pas de modèles parfaits, de cette façon chacun peut à tout honneur personnaliser et modifier à son gré.

Ceci pour vous annoncer que je vais essayer par l'intermédiaire de notre bulletin "CORRESPONDANCE" de vous initier principalement dans la vapeur belge. Je sais qu'un certain nombre de nos membres désireraient posséder des locomotives chez-nous, mais on a crainte de se lancer dans l'aventure.

A partir de novembre vous trouverez une rubrique sur une vapeur belge, son histoire, caractéristiques principales et le modèle HO fabriqué ou modifié, cela pourra je l'espère vous amener à faire de même, je pourrais vous conseiller et aussi vous aider dans la mesure du possible et si vous avez la patience et la volonté vous y arriverez.

Pour terminer l'année, vous aurez un morceau de choix, ceci n'est pas pour vous décourager mais pour vous prouver que l'on peut arriver à faire avec patience et longueur de temps, je vous présenterai dans "CORRESPONDANCE" la locomotive à vapeur qui fut la reine de notre réseau et BELGE de surcroît, c'est la PACIFIC Type 10

Si dessous le calendrier que je vous propose pour 1983.

	Loco vapeur Type	6 S.N.C.B
Jan - Fév	" "	29
Mar - Avr	" "	87
Mai - Juin	" "	25
Jul - Août	" "	81
Sep - Oct	" "	1
Nov - Déc	" "	"



Un calendrier a été établi pour 1984 et 1985.

3 + 2

Jacques MARECHAL

Dessin : Loco type 10018 du dépôt de Stockem qui effectua le dernier train vapeur n° 461 d'Arlon à Bruxelles le 29 sep. 1956 à 16 H 53.



# mon reseau... et



# moi

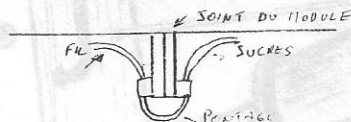
## Quatrième partie: le cablage.

C'est grâce à lui que tout le bazar peut fonctionner. Comme je l'ai déjà dit dans un précédent article, "mauvais cablage = emmerdements". J'ai utilisé du câble de 0,75mm de section, et cela pour avoir une meilleure rigidité mécanique. En effet, les câbles que vous pouvez acheter dans le commerce, sont très fragiles. Pour un rien, ils s'arrachent. Il suffit de les accrocher avec votre montre.

Avant de commencer à cabler, j'ai choisi un code de couleurs, que j'ai bien entendu scrupuleusement respecté. Ce code, le voici:

<u>Rouge</u>	rails + (le rail - n'est pas coupé)
<u>Noir</u>	accessoires divers (moulins; plaque tournante; etc..)
<u>Blanc</u>	aiguillages de la gare de triage.
<u>Gris</u>	" de la pleine voie.
<u>Jaune</u>	decrocheurs
<u>Orange</u>	signaux
<u>Violet</u>	raccordement du bloc électronique à la voie
<u>Vert</u>	masse commune (alternatif) à tous les aiguillages et access.
<u>Transparent</u>	l'autre pôle de l'alternatif
<u>Bleu</u>	haute tension 220V
<u>Brun</u>	éclairage urbain (lampadaires)

Mon réseau étant prévu pour être démontable éventuellement, à chaque joint de module, le cablage doit pouvoir se "démonter" facilement. J'ai utilisé des barettes de sucres que j'ai installés de part et d'autre des modules. ces barettes sont reliées entre elles par un fil de la couleur correspondante. En cas de démontage, il suffit de détacher le fil à une des deux extrémités des sucres.



L'expérience m'a appris que ce système est bien adapté face au système employé sur le réseau du club. En effet il faut deux secondes pour débrancher un connecteur de 35 fils. Sur mon réseau l'opération équivalente met entre 10 et 15 minutes. C'est tout dire. Sur mon réseau, pour passer un câble du module 13 au module 1, sur lequel est fixé le TCO, il y a 10 pontages entre modules. Soit 12 opérations par pontage (Couper, dénuder, fixer les fils aux sucres) cela représente 120 opérations pour amener un seul fil au TCO. Sur le réseau du club, pour passer d'un module extrême à l'autre, les fils sont réunis en gaine avec un connecteur à chaque extrémité une numérotation claire et précise, et le tour est joué. Les branchements que j'ai effectués dans ma gare de triage sont finalement d'une étonnante simplicité. En effet, pour les sectionnements un seul rail est coupé (le+) Pour les stationnements de locos, les voies sont alimentées par l'intermédiaire d'un bouton poussoir. Le courant ne passe que lorsqu'on le maintient enfoncé. Une seule voie peut avoir plusieurs sectionnements, pour pouvoir y garer

plusieurs locos. Les voies de passage fréquent, tel que le faisceau sont pourvues d'un interrupteur afin d'y immobiliser un convoi. Certaines voies par contre sont alimentées par l'intermédiaire d'aiguillages "intelligents" (Fleischmann). 6 transfos sont nécessaires pour alimenter le réseau en courant traction. Quatre pour la pleine voie, un pour la gare de triage, un pour le chemin de fer à crémaillère.

#### Le block électronique.

J'ai acheté ce block dans le commerce. Il n'utilise aucun relais. Son grand inconvénient consiste au fait que l'on ne peut faire reculer les convois. Il est aussi difficile à régler. Cependant, je n'ai jamais eu de pannes avec. J'ai deux voies principales électriquement isolées l'une de l'autre. Sur chacune, six cantons, soit la possibilité de faire circuler 5 trains par voie. Chaque canton est divisé en deux sections. Une section de ralentissement, et une d'arrêt. Les convois s'arrêtent et démarrent progressivement aux signaux. Si un wagon se retrouve perdu sur la voie, le train qui suit s'arrête automatiquement, et en douceur. J'ai résolu le problème du recul en commutant au moyen de relais, les transfos directement à la voie. Ce block fonctionne très bien, mais il ne souffre pas la comparaison avec celui qui équipe le réseau du club, qui est d'une technicité beaucoup plus évoluée.

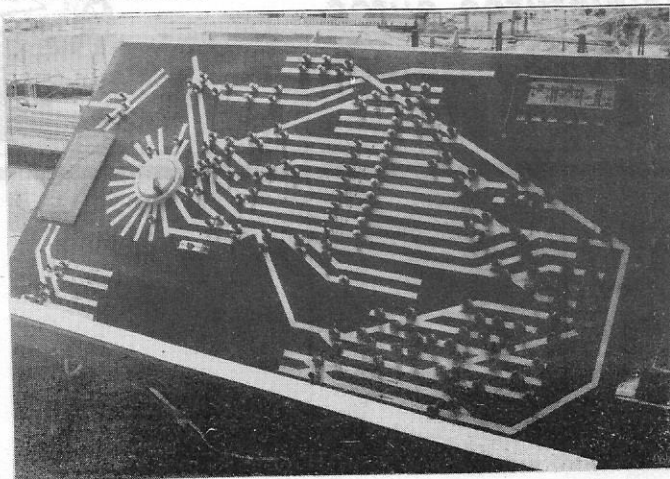
#### Le TCO

KEKSEKSA TCO ? Tableau de Commande Optique.

Au début de la reconstruction de mon réseau, l'idée de faire un TCO ne m'était même pas venue. Lorsque j'ai fait ma première gare de triage, les aiguilles et les voies étaient commandées au moyen de pupitres de commande Marklin, mais cette gare avait une telle complexité que je ne m'y retrouvais pas moi-même. Il fallait que je compte les voies, et je faisais souvent des erreurs. Cette première gare de triage ne me donnait pas satisfaction, peu pratique, peu fonctionnelle, je m'en suis très vite lassé. J'ai tout démonté, et j'ai décidé de tout recommencer.

C'est alors que j'ai construit un TCO.

En apparence, cela à l'air très compliqué, mais au contraire, cela facilite grandement l'exploitation du réseau. Avec cinq minutes d'explications, se servir du TCO est à la portée de n'importe qui. Je vous expliquerai la façon dont je l'ai construit et son fonctionnement.



# hobby

2000

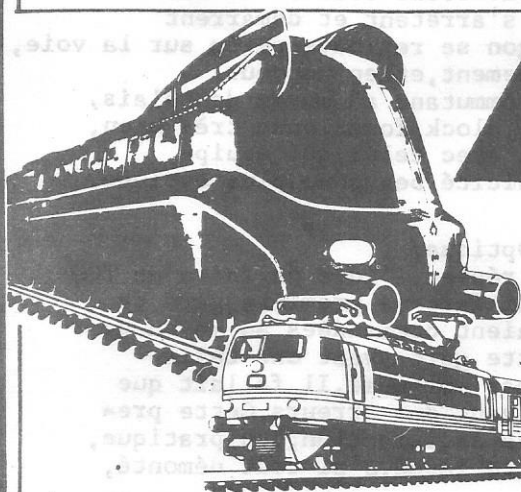
**MODELISME**  
**IMPORT - EXPORT**

12 Av Fr Cornesse  
(route de Comblain) 4070 AYWAILLE  
(041) 84 48 16

9 Quai de Gaulle  
4020 LIEGE  
(041) 41 29 87

*Plus de 400 m2 de  
surface de vente en nos 2 magasins*

**TRAINS ELECTRIQUES - METROPOLITAN**  
MARKLIN - FLEISCHMANN - Z - ARNOLD  
PICOLO - MINITRIX - JOUEF - HAG  
FRANCE TRAINS - ROCO - TRIX - HAMO  
LIMA - PIKO - AIRFIX - LILIPUT - LGB  
IBERTREN - M & F - GOGTRAM - ADE  
BRAWA - ADE - HERKAT - etc ...



*Miniatures autos  
Figurines - Bateaux  
Avions etc ...*





# la nouvelle locomotive électrique de la SNCB :

La locomotive que l'on désigne sous le nom de « type 27 », est la première d'une commande de deux séries de trente unités chacune. Soixante locomotives, donc, dont la livraison, à raison d'une tous les 7 à 8 jours ouvrables, s'échelonne jusqu'au mois de novembre 1983; elles vont enrichir le parc de la SNCB et permettre ainsi de faire face aux besoins nouveaux engendrés par l'extension des lignes électrifiées.

Ces nouveaux engins, d'une puissance nettement supérieure à la majorité des locomotives actuellement en service sur le réseau belge, seront dans un premier temps affectés essentiellement à la traction des express lourds sur l'axe Ostende - Bruxelles - Liège - Aix-La-Chapelle. Actuellement, ces trains sont tractés par des locomotives des types 22 ou 23, d'une puissance de 1 880 kW (2 560 CV), utilisées à la limite extrême de leurs possibilités, et dont la vitesse ne peut excéder 130 km/h, alors que la vitesse autorisée sur la plus grande partie de cette ligne est de 140 km/h et sera portée, dans les prochaines années, à 160 km/h.

Avec sa puissance de 4 150 kW (5 650 CV) et une vitesse possible de 160 km/h, la nouvelle « type 27 » trouvera donc là une judicieuse affectation puisqu'elle pourra tractier sans problème des trains de voyageurs de 600 tonnes (soit l'équivalent de treize voitures internationales) à la limite des vitesses permises.

« type 27 »



## Locomotives « mixtes »

Pour optimiser leur utilisation et pour mieux répondre aux exigences du trafic intérieur belge, ces locomotives sont dites « mixtes », c'est-à-dire qu'elles peuvent aussi bien être affectées à la traction des express que des trains de marchandises. Dans ce dernier cas, elles pourront tirer des trains comportant jusqu'à 2 000 tonnes (sauf sur la ligne de Luxembourg où la sévérité du profil réduira la limite à 800 tonnes).

Grâce à la mise en ligne de ces nouvelles locomotives, celles des types 22 et 23 pourront être utilisées sur les lignes nouvellement électrifiées où les conditions de trafic sont moins exigeantes.

## Présentation

Après avoir précisé les missions et les performances de cette nouvelle-née, voyons-la d'un peu plus près. Ses mensurations tout d'abord : longueur hors tampons : 18 m 650; hauteur à la toiture : 3 m 600 (4 m 220, avec les pantographes abaissés); diamètre des roues : 1 m 250.

Elle pèse 84 tonnes, réparties sur deux bogies à deux essieux (ce qui la classe dans le type Bo-Bo). Sa tension de service est de 3 000 volts (mais elle pourra sur de courts tronçons du réseau néerlandais s'accommoder de 1 500 volts, avec évidemment des performances réduites) et sa puissance de 4 150 kW lui permet un effort maximum au démarrage, développé à la jante, de 234 kN, soit 24 tonnes.

Ajoutons encore qu'elle pourra s'inscrire dans des courbes d'un rayon minimum de cent mètres, et que sa livrée est de couleur bleue, soulignée de bandes jaunes. Elle est équipée pour circuler en unités multiples à partir d'un seul poste de conduite et, c'est nouveau, avec des rames réversibles composées de voitures M 4 spécialement adaptées, ce qui



*le poste...*

permettra, dans les gares terminales, un retour plus rapide des trains grâce à la suppression des manœuvres exigées par la remise en tête du convoi d'une locomotive.

### **Caisse et bogies**

La caisse et les bogies ont été réalisés par la Société «Constructions ferroviaires et métalliques» (anciennement «La Brugeoise et Nivelles»). L'aérodynamisme de la caisse a été conçu pour réduire l'onde de choc lors du croisement de deux trains à grande vitesse, pour garantir une captation du courant correcte à toutes les vitesses et assurer une bonne ventilation de la salle des machines.

La structure de l'ensemble a été étudiée pour résister aux sollicitations résultant de l'application future de l'attelage automatique.

Les bogies, d'une conception particulièrement simple, sont à deux essieux commandés individuellement par quatre moteurs de traction d'environ 1 050 kW entièrement suspendus dans le châssis des bogies et munis chacun d'une transmission élastique. Ils sont équipés de graisseurs agissant sur le boudin de chaque roue afin de réduire leur usure et faciliter l'inscription dans les courbes.

### **Sa majesté le thyristor !**

La partie électrique a été, quant à elle, réalisée par les Ateliers de Construction Electrique de Charleroi (ACEC), selon des spécifications définies par les ingénieurs de la SNCB. Les techniques les plus évoluées ont été rassemblées dans cette locomotive et il convient d'insister sur le recours au hacheur à thyristors.

Sans entrer dans des considérations techniques trop approfondies à propos des thyristors, nous dirons qu'il s'agit de convertisseurs de courant continu au silicium, qui sont apparus sur le marché il y a une quinzaine d'années. Leur utilisation sur des engins de traction alimentés en courant continu était au départ plus complexe que dans le cas de redresseurs contrôlés à thyristors, mais aujourd'hui, cette technique est parfaitement maîtrisée.

Actuellement, on peut dire que le hacheur à thyristors a définitivement détrôné le rhéostat de démarrage. Utilisé pour la première fois à la SNCB en janvier 1969 sur un prototype en service commercial, il s'est imposé par ses qualités. Et depuis 1972, la SNCB n'acquiert plus que des véhicules à hacheur. Cent dix-huit automotrices doubles et quarante-quatre automotrices

quadruples en sont équipées, sans parler des nouvelles automotrices qui seront prochainement mises en service.

Une nouvelle étape allait être franchie en 1975, lorsque le hacheur à thyristors fut adopté pour la première fois sur un engin de très grande puissance, la locomotive «type 20», de 5 280 kW (plus de 7 000 CV).

La nouvelle locomotive «type 27» en est, techniquement, l'héritière directe. Profitant largement de cette expérience, elle échappera donc aux mises au point, inévitables lors de l'application de techniques d'avant-garde.

Elle profitera donc au maximum des avantages du hacheur à thyristors, qui sont considérables. Parmi d'autres, il permet de construire facilement des locomotives mixtes pouvant atteindre des vitesses élevées ou tracter de très lourds convois, objectifs irréalisables avec le rhéostat. Il confère une plus grande souplesse de conduite en éliminant les à-coups engendrés par le rhéostat, ce qui offre plus de confort aux voyageurs, et augmente sensiblement l'adhérence roue-rail lors des démarrages.

Les barres de traction basse, calées, et le «thyristor Vernier» utilisé pour la première fois sur cette locomotive, leur confèrent par

ailleurs une très grande douceur au démarrage (1).

Enfin, en dosant strictement l'énergie nécessaire aux moteurs de traction et en éliminant la dissipation du courant dans les résistances du rhéostat de démarrage, il réalise une appréciable économie d'énergie. Pour en terminer avec la partie électrique et électronique, disons que tout l'appareillage de la «type 27» a été étudié dans le sens d'une grande simplification, afin de permettre au conducteur d'intervenir facilement en cas de panne, notamment par une élimination aisée d'avaries provoquées par un appareil défectueux.

La fiabilité du matériel roulant doit, en effet, être un impératif majeur pour une entreprise de transport, dont on attend régularité et présence à tous les instants. Il importait donc de limiter autant que possible des immobilisations afin de maximaliser la disponibilité des engins de traction.

### Le freinage

Le freinage, élément essentiel de la sécurité, est assuré sur la «type 27» par plusieurs dispositifs :

- un frein direct agissant sur les roues de la locomotive et, éventuellement, de celle qui lui est

accouplée;

- un frein automatique agissant à la fois sur la locomotive et la rame qu'elle tracte;
  - un frein électrique rhéostatique ou «frein moteur»;
  - un robinet de secours monté sur la conduite automatique.
- Des circuits électroniques combinent le frein pneumatique et le frein rhéostatique de manière à réaliser un effort de freinage constant.

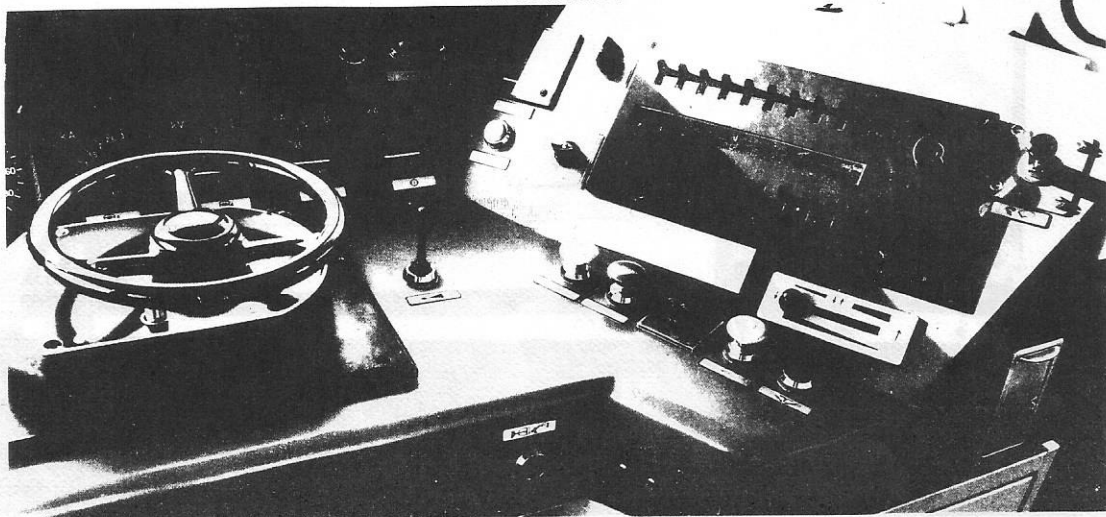
A noter aussi la présence d'un frein antipatinage.

### Présence humaine

On le voit, cette nouvelle locomotive de la SNCB se présente comme l'aboutissement d'études minutieuses et d'expériences fructueuses. Mais elle ne serait qu'une merveille inerte si un homme ne prenait place à son bord pour l'animer. Cet homme — le conducteur — en raison de l'accroissement des vitesses et de l'allongement des parcours qui en découle, de l'exigence d'une surveillance constante, d'une signalisation défilant de plus en plus vite, de l'impérieux souci de

(1) Le «thyristor Vernier» permet une découpe beaucoup plus fine dans les premières phases de démarrage.

... de conduite



respecter à la lettre toutes les consignes de sécurité, est soumis à d'évidentes contraintes.

Il importait dès lors d'étudier pour lui un cadre de travail aussi satisfaisant que possible. Le poste de conduite a donc fait l'objet des plus grandes attentions. S'inspirant de celui de sa « grande sœur », la type 20, il a été dessiné sur des bases ergonomiques. Siège réglable et confortable, vue tous azimuts bien dégagée, insonorisation poussée assurent des conditions de travail particulièrement favorables. Et le chauffage, élément essentiel du confort, a été particulièrement soigné et est assuré par air pulsé, selon les mêmes exigences que

celles qui sont appliquées aux voitures à voyageurs les plus modernes.

Pare-brise sandwich en verre trempé avec chauffage incorporé, frigo, chauffe-plats parachèvent l'équipement du poste de conduite. Une robuste ceinture paratélescopique intégrée à la structure de la locomotive assure la sécurité du conducteur en cas de choc frontal, protection complétée par un nouveau dispositif en nid d'abeilles destiné à absorber l'énergie cinétique en cas de tamponnement grave.

#### **4 500 000 heures de travail!**

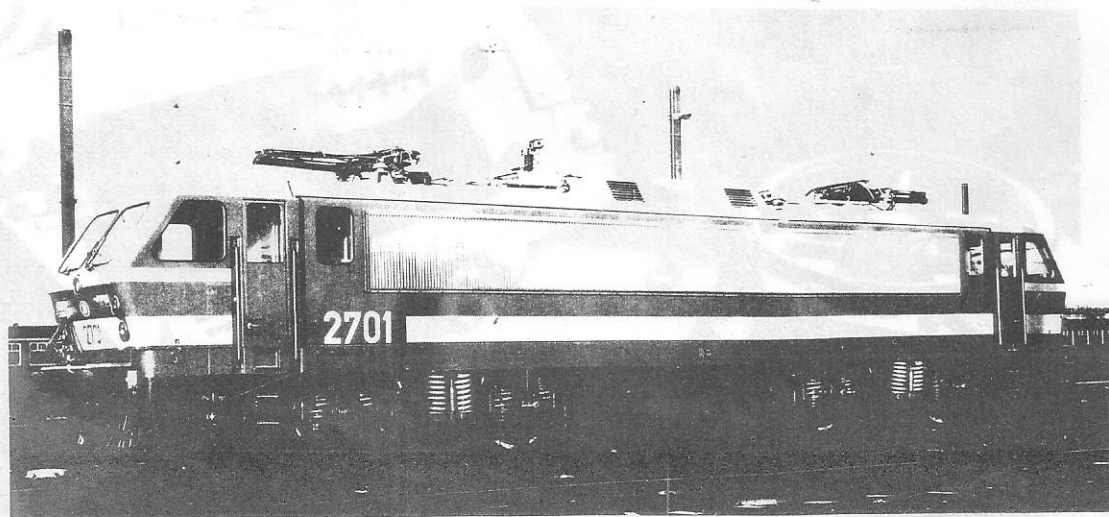
Ces locomotives, outre qu'elles contribueront à améliorer les

services de la SNCB, auront offert un débouché précieux à l'industrie belge.

Enfin, la commande de ces locomotives aura assuré 4 500 000 heures de travail, apport bénéfique, sinon vital, pour plusieurs secteurs de l'industrie nationale. A noter aussi, rappelons-le également, la construction en cours des nouvelles voitures M 4, des automotrices dites « Nouvelle Génération » et de plusieurs centaines de wagons de marchandises.

D'autre part, la SNCB vient de commander trente locomotives « type 21 » assez semblables aux « types 27 » mais d'une puissance moindre.

*4 500 000 heures de travail*





# CONNAISSEZ - VOUS ...?

## LE FREE-LANCE.....cet inconnu.

En effet, quoique pratique très courante aux USA, le free-lance a peu d'adeptes dans nos pays. Et pourtant, il constitue assez souvent une solution intéressante à plus d'un titre.

Peut-être devrais-je commencer par expliquer de quoi il s'agit. Essentiellement, cela consiste à créer des modèles (motrices, wagons, maisons) qui n'existent pas, et cela avec une certaine liberté (free). Si l'on y réfléchit, 99,99% des modélistes en font un jour ou l'autre ne serai-ce que dans le décor.

Il y a beaucoup de manières de faire du modélisme

- Acheter du matériel existant, pas toujours très conforme, et surtout rare. (c'est le cas pour la Belgique).
- Réaliser soi-même du matériel rigoureusement conforme, c'est très très difficile.
- Mettre n'importe quoi, avec n'importe quoi, dans n'importe quel décor.

Vous voyez, aucune solutions ne sont pleinement satisfaisantes, et les américains, qui je le répète sont nettement plus évolués que nous, (je parle du modélisme) l'ont compris depuis longtemps.

Voyons les choses méthodiquement:

- Beaucoup d'entre nous font du belge, bravo!

cependant, nombreux sont ceux qui apprécient le matériel étranger.

lorsqu'il s'agit de pays frontaliers, "ça passe" assez bien. Ne voit-on pas des diesels Allemandes à Montzen? Même le TGV est venu à Liège, et le Reingold a traversé notre beau pays.

Le problème se corse lorsque nous nous laissons séduire par les formes d'une Suédoise racée, d'une fougueuse Espagnole, d'une mystérieuse Russe, ou d'une Américaine flamboyante. (Je parle de locomotives... ou aviez-vous la tête?) La cohabitation avec le belge devient plus que délicate. Se priver, cela fait du tort à l'estomac. Acheter et stocker dans des armoires ou sur des étagères, c'est regrettable. De plus on a peut-être envie de faire du modélisme, des modifications, mais on n'a pas le temps de faire des copies conformes, ou peut-être pas assez de documentations.

Alors que faire?

Beaucoup d'entre vous savent que j'aime les rives de la Meuse, du côté de Seraing-Flémalle. Il y a là: Cockerill, Tubemeuse, Prayon, Dumont-Mautier, etc... Dans ces installations, circule du matériel souvent très typique. Petits diesels, petits wagons de toutes formes, et tout cela dans un nombre de livrées incroyables. Cela va du jaune canari, à l'orange, ou rouge pour parfois aboutir à un affreux vert. Ou alors à des copies approximatives de livrées SNCB. Et si l'on regarde bien, chaque loco est différente des autres.

A la suite de ces observations, je me suis mis en tête d'en reproduire un maximum, mais cela est vite devenu fastidieux, et de toute façon la place que je réserve sur mon réseau à la reproduction des installations de Dumont-Mautier est limitée.

D'autre part, mon réseau comprend une autre petite gare de triage raccordée à la reproduction de la gare de Hamoir. Puisque ce raccordement est imaginaire, pourquoi ne pas aller plus loin et créer une firme privée, avec son matériel propre, ainsi qu'une livrée particulière.

Plutôt que de copier une firme privée comme Cockerill, pourquoi ne pas copier "l'esprit" avec lequel le matériel a été acheté, récupéré, peint, repeint, rerepeint. Cela ouvre des horizons insoupçonnés. Je vais essayer dans la suite de vous les faire découvrir. L'avantage majeur du free lance, est de pouvoir créer, donner libre cours à son imagination. Une firme privée peut construire son propre matériel, qui ne circule que dans ses installations. Alors les vieux bogies qui crouissent dans le deuxième tiroir gauche de votre bureau, et quelques bouts de plastique, balza, laiton, vous donneront un magnifique wagon que vous serez le seul à posséder.

La vieille loco Jouef, celle qui ne ressemble à rien, vous la coupez en deux, vous allongez les capots avec ce que vous voulez, vous la placez sur des bogies Fleischmann, (ceux qui viennent de la loco de votre neveu, vous savez, celle dont il avait pris la caisse pour cible à la carabine à plombs), et vous voilà avec une splendide locomotive bien à vous.

Les locos américaines, que vous aimez tant, et qui sont si bon marché, vous refaites les garde-fous en fil de laiton, des nouvelles traverses avec tampons, vous changez les phares pour faire plus européen, vous rétaillez les cabines à votre manière, vous créez une, deux, trois livrées qui vous plaisent, une numérotation propre, etc....

Une électrique peut devenir diesel. Une fenêtre fera place à une grille, ou sera simplement bouchée. Un tender charbon fera place à un tender fuel. Un bogie moteur Tenshodo avec une carrosserie de vieux camion deviendra une draisine, une vieille voiture de 24cm, un wagon atelier, un vieux wagon surélevé, un poste d'aiguillage de fortune, etc...

Tout est permis ou presque. Cependant, je pense que plusieurs remarques doivent être faites.

Le free-lance permet d'apprendre le modélisme par la pratique et cela vous aidera à découvrir les problèmes, et vous apprendra comment les prévoir, lorsque plus tard, vous aborderez les copies conformes. Mais attention! le free-lance n'est pas synonyme de travail bâclé, de facilité. Ne confondez surtout pas. Il y a des règles. Même s'il ne représente aucun matériel existant, un wagon ne peut être fabriqué à l'aide d'essieux plastiques, grossiers, roulant mal, fixés dans un châssis en tôle pliée surmonté d'un tiroir de boîte d'allumettes. Je vous prévient, là, on va rire de vous. Imposez-vous certaines règles comme par exemple des traverses de tamponnement à hauteur standard, des phares en nombre limité et à l'échelle, des garde fous qui servent à quelque chose, des attelages soignés, standardisés, des marques homogènes.

J'ai gardé pour la fin la livrée. C'est elle qui va donner le cachet final, ou tout détruire. Vous pouvez concevoir que dans une même firme il y ait plusieurs livrées différentes, c'est très fréquent. Il y a la toute vieille, l'ancienne et l'actuelle, et puis des essais. Même à la SNCB, une 55 peut se rencontrer en 6 ou 7 livrées différen-

tes( il se peut même que j'en oublie)Mais avouez que les livrées Belges ont un air de famille,tout comme les Allemandes ou les Françaises.Pensez-y!

Si vous hachurez blanc et noir la face avant d'une loco,gardez la largeur des bandes constante ainsi que l'inclinaison.  
Si le free lance est pour vous l'occasion de bacler le travail,vous êtes franchement à côté de la plaque,et vous donnerez une image ridicule de cette technique.

Je terminerai par les règles de la peinture,car parfois j'ai réellement mal au coeur en voyant des modèles splendides détériorés par une peinture cochonnée.

Léon Grégoire

 **A SUIVRE !**

# ET SI ON VOYAGEAIT

## COMPTE RENDU

### Visite à un club : "Les Amis du Chemin de Fer",

En possession de la situation géographique de leur local, je me rendis à Saint-Brieuc, et plus précisément au Légué, lieu-dit de la ville, devant son nom au cours d'eau y passant; cette rivière bretonne y est devenue suffisamment importante que pour assurer une communication avec la mer, ce qui a créé le port du Légué, petit port à vocation uniquement commerciale, et relié au réseau SNCF.

En arrivant devant le local, un hasard bienheureux nous servit, car un premier membre - qui se révéla être le trésorier- arriva en même temps que nous, ceci afin de nous accueillir? Première impression de grande gentillesse, car pendant que nous sortions l'enregistreur et l'appareil photo, il vint voir après nous, pour nous inviter à pénétrer dans leur local. Certains d'entre nous se plaignent de la petitesse de notre local; que diraient-ils donc le leur ??? En longueur, c'est à peu près la même chose que la pièce de notre réseau, une petite dizaine de mètres; mais en largeur ? Quatre ou cinq mètres, mais guère plus, le tout étant prolongé par une petite pièce, servant à la fois de pièce de rangement, de bibliothèque, de mini-bar, et abritant même une boucle de retournement de leur réseau HO . Car, malgré la petitesse de leur local, ils construisent quand même un réseau; j'en parlerai plus loin.

D'abord, quelques renseignements sur le club. Créer début 1977, il reste un club très modeste, ne comptant au maximum qu'une quinzaine de membres. Tout comme nous, ils sont logés gracieusement dans une dépendance de la gare du Légué, gare qui reçoit encore un mouvement marchandise par jour. Dès 1978 , ils ont commencé leur réseau.

Pour leur réseau, qui n'est pas modulaire ni démontable, ils utilisent une technique qui nous est devenue familière : cadres en bois, sur lesquelles sont fixés des chandelles, qui serviront à supporter l'assiette de voies, elle-même découpée dans du contre plaqué. Ayant vu l'état d'avancement de leur réseau après quatre ans, je ne puis que les féliciter de leur situation, car la voie est pratiquement posée partout, et des convoies peuvent déjà rouler.

Pour la construction de leur réseau, ils ne sont bien souvent qu'une petite poignée de main ; pourtant, ils arrivent à représenter la gare voyageur de Saint-Brieuc, avec ses cinq voies à quai et les sorties en fausse double voie, vers Paris et Brest. Une originalité très intéressante, et très bien faite réside dans leurs deux boucles de retournement, créant ainsi la fausse double voie, mais surtout faisant qu'un train parti vers Brest reviendra de Brest, et de même pour Paris;



ne créant pas comme bien souvent- et cela va finalement arriver chez nous- un train qui part vers Paris, et qui, en passant par on ne sait où, revient de Brest, alors que Paris et Brest sont toute deux gare terminus de la même ligne; donc, avec leur système, le réalisme des départs et arrivées sera respecté.

La voie utilisée est de la Pecco, imitation traverse béton, posée sur un ballast de mousse, qui sera recouvert de sable, puis peint dans une couleur proche de la réalité. Les aiguillages sont également des Pecco, et posent quelques problèmes électriques à leurs utilisateurs. Tout comme nous, ils réutilisent au maximum, tels que des relais téléphoniques, par exemple, ou une alimentation à courant pulsé, construit par un ami de leur association.

Dans le décor, rien encore de concret, mais il est encore beaucoup trop tôt que pour y penser?

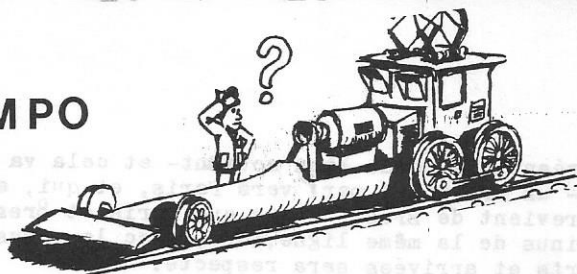
Lors de cette visite, un échange d'explications sur nos clubs fut réalisé, et nos camarades bretons furent bien surpris de voir la réussite de notre club, tant par ses activités (réseaux, expo, visite, journal,...), que par le nombre d'affiliés que nous avons.

C'est bien tard dans la soirée, après un échange d'adresses, tant celles de nos clubs que les nôtres, que nous quittâmes leur local, bien décidés à leur refaire une visite lors d'un prochain passage dans leur belle région, et en leur donnant une vive invitation à venir nous rendre visite chez-nous, à Voroux.

J.Cl. Menchior.

En Bretagne, Juillet 1982.

# RAIL COMPO



Dans le dernier numéro, nous parlions "surprise" et bien voici l'IC 429 SAPHIR ex TEE 20.

D'un train purement latin, nous passons à un autre plus germanique, cela, je le sais très bien, fera plaisir à nombreux d'entre vous qui aiment ce genre de matériel.

Nous avons encore une fois tenu compte des dimensions et surtout des longueurs des quais des gares, des réseaux HO modestes.

Quoique l'on commence à allonger un peu, mais ce n'est encore rien, un jour, nous arriverons au 17 "bacs", alors ... ce sera la saturation pour beaucoup, mais ne soyez pas égoïstes, parce que à ce stade là, il y aura encore le N et surtout le Z qui pourront faire valoir leurs qualités premières ... les dimensions.

Il n'y aura pas que des "inter" mais aussi des directs, semi-directs, omnibus et peut-être des marchandises.

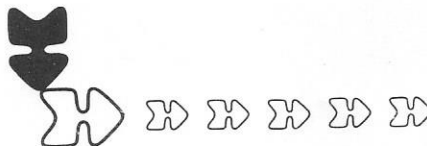
Bref, le "SAPHIR" à sa création était un "noble", un "pur", enfin un TEE.

A ses débuts, il a été exploité par du matériel DB, à savoir les VT 08 puis les VT 11. Les compositions reportées en 1, 2 et 3 sont plus près de nous, c.à d. en 1974, 1979.

Aucune difficulté à reproduire ce TEE, le marche abonde de matériel de ce type à l'échelle et non ... (no comment)

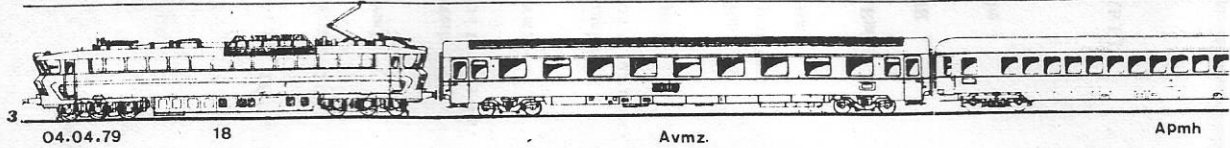
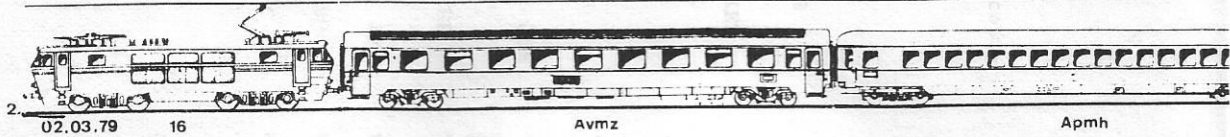
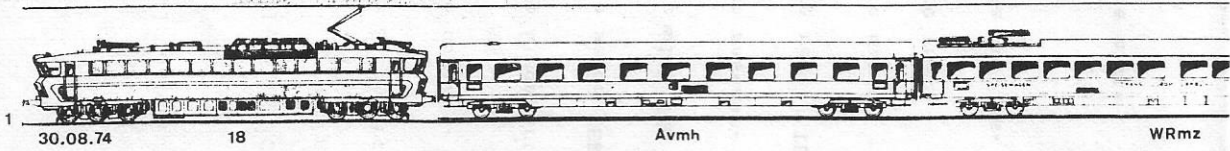
Tout en étant réaliste, voici encore un train, un TEE SVP, très intéressant par son matériel et ses métamorphoses.

Dans un souci de synthèse et de clarté pour ce qui concerne le matériel roulant voir tableau ci-dessous



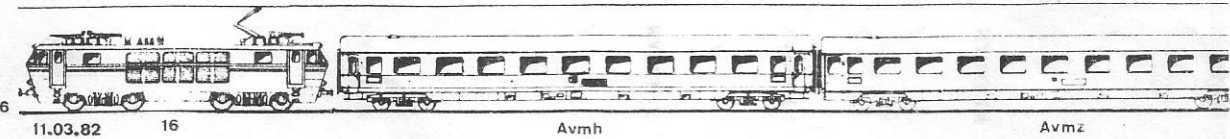
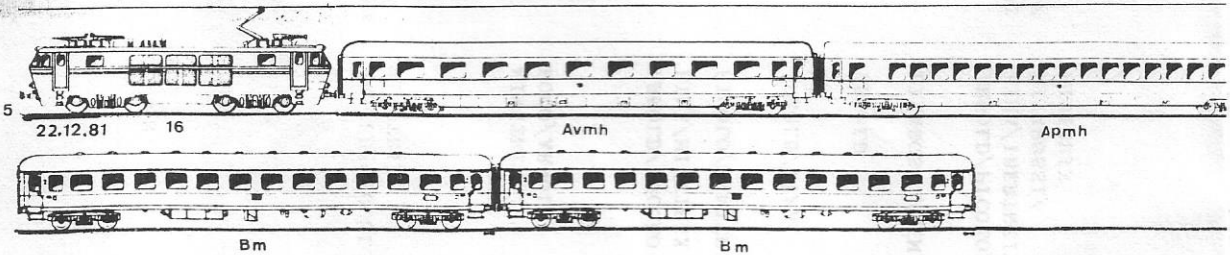
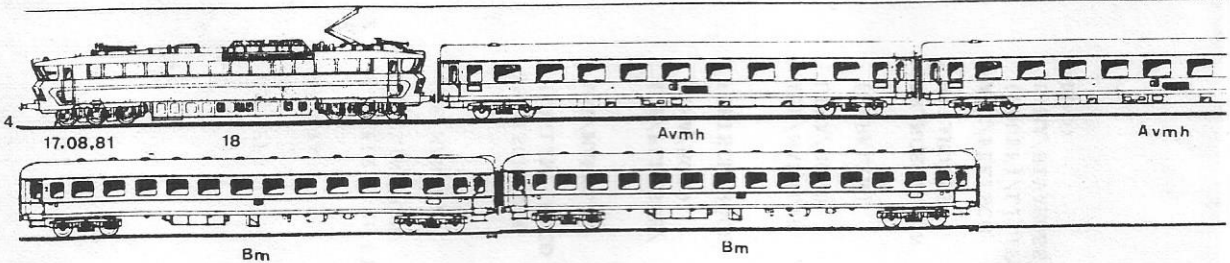
Matériel roulant	type	administration	HO	N	Z
Locomotive élec C'C'	série 18	SNCB	(JOUF) LIMA	/	/
" " BoBo	série 16	SNCB	MARKLIN	/	/
Voiture à compart. TEE	Avmh	DB	ADE/FLEISCH/LIMA MARKLIN/ROCO	ARNOLD/PICCOLO MINITRIX	MARKLIN
Voiture compart. TEE	Avmh toit arron.	DB	ADE/MARKLIN	/	/
Voiture à compart. TEE	Avmz	DB	FLEISCHMANN MARKLIN/ROCO	MINITRIX ROCO/ARNOLD	/
Voiture salon TEE	Apmh toit arron.	DB	ADE/MARKLIN	/	/
Voiture salon TEE	Apmh	DB	ADE/FLEISCH/ LIMA/ROCO	ARNOLD/PICCOLO LIMA/MINITRIX	MARKLIN
Voiture restaur. TEE	WRmz (panto)	DB	FLEISCH/ROCO	PICCOLO/MINITRIX	/
Voiture rest. TEE	WRmh	DB	ADE/MARKLIN LIMA/ROCO	ARNOLD/LIMA	MARKLIN
Voiture mixte	Armh	DB	(MARKLIN)	ARNOLD	/
Voiture rest.	WR	CIWL	FRANCE-TRAIN RIVAROSSI	RIVAROSSI/LIMA	/
Voiture 2è clas. comp.	Bm	DB	ADE/FLEISCH (JOUF)/LILIPUT LIMA/RIVAROSSI/ ROCO	ARNOLD/PICCOLO/ LIMA/IBERTREIN RIVAROSSI/ MINITRIX	MARKLIN
Voiture mixte	ARI3	SNCB	/	/	/

# Bruxelles - Liège



## IC 429

# Köln - Liège - Bruxelles





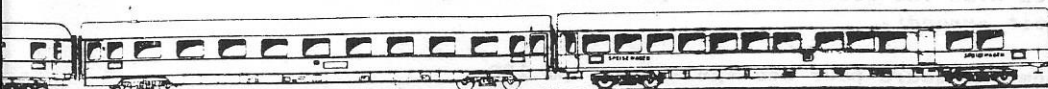
"SAPHIR"

e-Köln-Dortmund



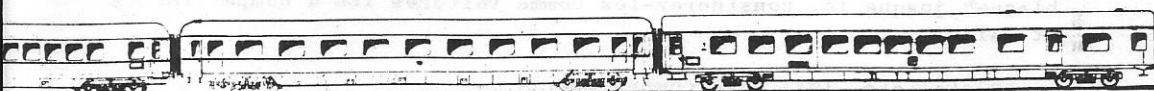
Apmh

Avmh



Avmh

WRmh



Avmh

ARmh

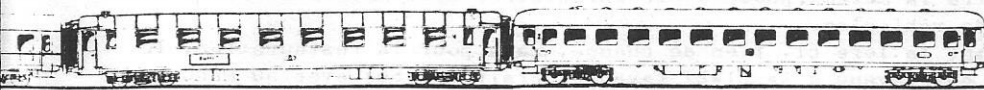
"SAPHIR"

elles-Oostende



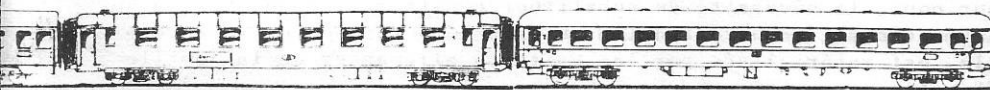
WR

Bm



AR

Bm



AR

Bm

En analysant le "SAPHIR" quand il était encore un TEE, côté traction ou pouvait avoir soit une 18 ou une 16 voir aussi des 22 ou 23, selon la disponibilité, chose qui va faciliter la vie aux modélistes et aussi donner plusieurs variantes.

Côté voitures, si l'on regarde les compositions n° 1, 2 et 3, on peut constater que le matériel tout en offrant les mêmes caractéristiques, changeait souvent selon le mois et les années. Un exemple : on avait soit des Avmh 112 reconnaissable par son toit coupé droit, soit des Avmh 111 toit arrondi.

Même discours pour les Apm 121 et Apm 122.

A ce point, laissez tomber, cher Monsieur, si vous ne poussez pas "la blague" jusque là, considérez-les comme voitures TEE à compartiments et salon.

Le spécialiste, lui, aura compris.

Concernant la restauration, trois familles de voitures restaurants se sont succédées en 5 ans, ce qui vous laisse le libre choix entre une d'elles et vous fournira la plausibilité dans le cas où vous substitueriez une ARmh peu ou pas reproduite (1ère cl. restaurant) par une WRmh beaucoup plus courante sur le marché.

Concernant les AKMZ se sont les fameuses EUROFLMA dont la LB en possède 100, toutes de 1ère cl. et aux couleurs TEE (pas de 2ème cl. !!!)

"ACHTUNG aux petits malins qui foudraient fous faire croire autre chose achhhh, zo !

En 19.. le "SAPHIR" comme d'autres confrères perdit son caractère de TEE pour être transformé en train INTEL-CITE (IC) à supplément avec les deux classes. Si vous voulez, il n'est plus "roi" mais "prince" ; par rapport aux EXPRESS, il reste tout de même noble et cela vous le savez via votre portefeuille quand il faut acquitter le supplément. Côté traction, le statu quo !

Par contre la métamorphose a été enregistrée côté matériel tracté et nombre de véhicules.

Concernant la 1ère cl. rien de changé, mais pour la restauration, le service est revenu à la CIWLT (avant c'était la LSG) avec au début du matériel EX CIWLT puis avec des AK I3 SNCB.

22 S'il n'y a pas de problème pour trouver en miniature un Wk CIWLT (quoique si l'on voulait approfondir tous les Wk CIWLT ne sont pas les mêmes, mais faisons comme au début de ces lignes avec les AKMH) pour la voiture belge mixte, 1er / buffet, elle est inexistante sur le marché. D'où pour nous, la nécessité de substituer constamment l'AK avec la Wk. La deuxième classe, démocratisation du transport rapide des voyageurs sur rails, est matérialisée par les voitures allemandes de la famille Bm VICX, voir composition 4, 5 et 6.

C'est une famille avec une riche descendance mais les voitures affectées à ce train, appartiennent aux dernières générations comme les Bm 233 et Bm 234. Extérieurement reconnaissables par les portes à double corps, marche-pieds rabattable et l'espèce (si l'on peut l'appeler ainsi) d'éperon aux quatre extrémités de la caisse.

Pour le choix de teintes, le "panaché est de rigueur" comme dit bien quelqu'un (qui se reconnaîtra certainement) c.à d. le turquoise et beige. Toutefois, il n'est pas exclu d'en voir certaines encore dans l'ancienne livrée verte.

C'est un train qui plaît à beaucoup pour ses couleurs "arlequin" (j'en connais un qui s'appelle aussi "arlequin l'ETR 250 FS mais il n'a que deux tons le vert magnolia et le gris perle, oh que c'est joli ! cela me donne l'envie de faire un jour un article sur les couleurs. Bref, vous avez du bleu (16) du rouge/ crème (TEE 1re cl. LB) du vert foncé ou orange (1 (Ah I3 SNCB) du turquoise/beige (Bm DB) et aussi parfois du vert.

Six tons, ce n'est déjà pas mal, il y en a d'autres qui améliorent ce score.

Avant de conclure encore quelques mots.

Sur nos réseaux, nous ne pouvons pas avoir tout, c'est impossible, mais si l'on n'a pas de ... voitures, au moins on a des IDEES ! suivez le guide.

Vous avez vu la dernière fois l'E 330 avec le matériel respectif, vous voyez aujourd'hui celui du "SAPHIR".

Si nous faisons un joli mélange, le produit de ce cocktail sera ... notre prochain train (cette fois-ci, je vais vous l'annoncer) l'IC431 "MOLIERE".

Pour ces trois trains, nous avons besoin d'un parc comprenant 3 locos électriques, et 10 voitures en moyenne.

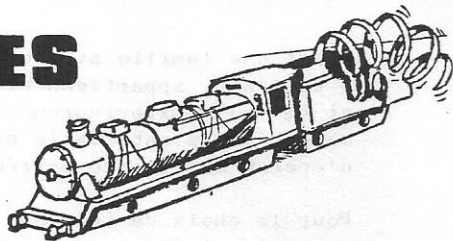
Non seulement cela n'est pas beaucoup, mais avec ce même matériel, il y a d'autres combinaisons.

Vous verrez au fil des numéros que votre matériel employé d'une façon réaliste et intelligente, vous fera découvrir, peut être, un nouveau monde, celui du mouvement et de l'exploitation.

Enfin, la grisaille et la monotonie du même matériel employé en rame bloc tournant à l'infini !

P. CASINI

# TRUCS ET FICELLES



## LOCOMOTIVE DE MANOEUVRES DE LA SERIE 80

### DES CHEMINS DE FER BELGES N° 3149

#### Comment mettre l'attelage MARKLIN TELEX

##### Première solution

Pour le confort et la facilité, acheter la locomotive de manoeuvres avec attelage MARKLIN Telex n° 3065 de la série 260 de la D.B., acheter aussi la locomotive série 80 des Chemins de Fer Belges n° 3149.

Inverser les 2 caisses des 2 locomotives et le tour est joué. Le travail est propre, soigné, mais aucun plaisir.

Le prix total n'est-il pas trop important ? Bof...

Mais, si le ministère des finances accepte tant mieux pour vous.

##### Deuxième solution

Faites une annonce dans correspondance.

" Cherche un camarade pour faire une petite transformation dans une petite locomotive

Nom + adresse "

Mais attention, cela prend du temps. N'oubliez pas de lui demander le prix à l'heure et qui paiera les dégâts éventuels en cas de déraillement du fer à souder.

##### Troisième solution

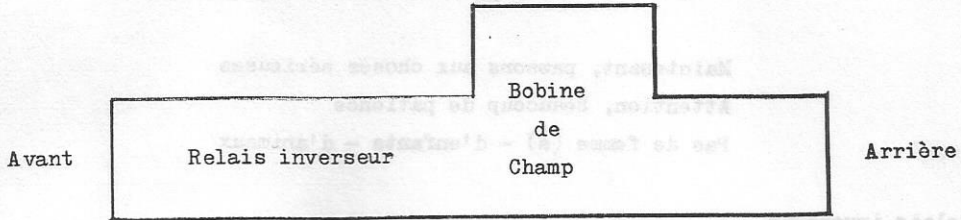
C'est la bonne, faites-le vous même. Vous y trouverez énormément de plaisir. Pour plus de facilité si vous avez une 3065 la compréhension vous sera plus aisée.

<u>Achat</u>	<u>Référence</u>	<u>Prix Belge</u>
1 relais inverseur	22.970	
1 crochet avant	21.376	
	21.377	
1 crochet arrière	21.376	
	21.377	
2 électro-aimants	21.405	
		Total environ 700 F.B.

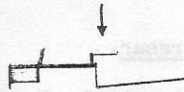


- Enlever la vis de la carcasse
- Enlever la carcasse
- On commence par le plus facile

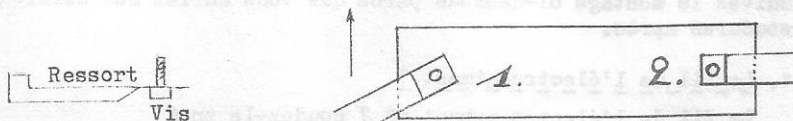
# SCHEMA PREHISTORIQUE DE LA LOCOMOTIVE



- Enlever le crochet avant  
Ne vous étonnez pas, il y a une rondelle en plus, qui ne sert plus à rien
- Placer l'électro-aimant dans son encoche en ayant soin de passer les 2 fils de l'électro-aimant dans les 2 trous prévus à cet effet.  
Sur l'électro-aimant vous avez 2 pattes qu'il faut plier dans le sens extérieur de la locomotive.  
Pour réussir, appuyer fortement sur l'électro-aimant, et à l'aide d'un tournevis plier les 2 pattes.  
Pour la finition prendre une pince à bec long plus un morceau de bois, mettre celui-ci entre la pince et la locomotive pour ne pas abimer la peinture.  
Serrer fortement entre le bloc et la patte.
- Mettre le nouvel attelage  
Attention l'attelage foncé doit-être mis dans une encoche à l'avant de la locomotive



- Remettre la vis de serrage en ayant soin de tenir la locomotive dans la main gauche avec l'attelage complètement vers vous.



1. En serrant, le ressort va effectuer une rotation dans le sens des aiguilles d'une montre.
  2. Le ressort doit-être parallèle à la locomotive
- Pour finir essayer l'électro-aimant avant toute soudure
  - Procéder de la même façon pour le crochet arrière.
- Sur la vis, vous avez une petite rondelle isolante blanche qu'il ne faut pas oublier de remettre.  
Elle sert à empêcher le frotteur d'être court-circuité

O U F ! c'est plus facile à faire qu'à dire

Maintenant, passons aux choses sérieuses

Attention, beaucoup de patience

Pas de femme (s) - d'enfants - d'animaux

### Relais inverseur

- Au-dessus de ce relais vous avez 2 fils à désouder qui servent pour le branchement de la bobine de l'inducteur.  
Les deux fils se trouvent dans le même plan que le ressort de rappel  
Les fils 1-2 à désouder
- Bobine du relais inverseur.  
Vous avez un fil qui sort du milieu de la bobine (toile noire) et qui va sur un point de soudure principal où vous avez plusieurs fils (A).  
Couper le à la soudure (4) de même que les 2 fils d'alimentation de la douille de l'ampoule avant et arrière (3 et 5)
- Maintenant vous pouvez dévisser le relais inverseur.  
Le démontage est fini

( Je vous ai fait couper les fils, parce qu'il est plus facile et rentable de ne faire qu'une seule opération de soudure. C'est pourquoi quand vous aurez des fils à souder à cet emplacement, enlever les morceaux des autres, si vous avez envie, pour ne pas surchauffer le tout plusieurs fois.)

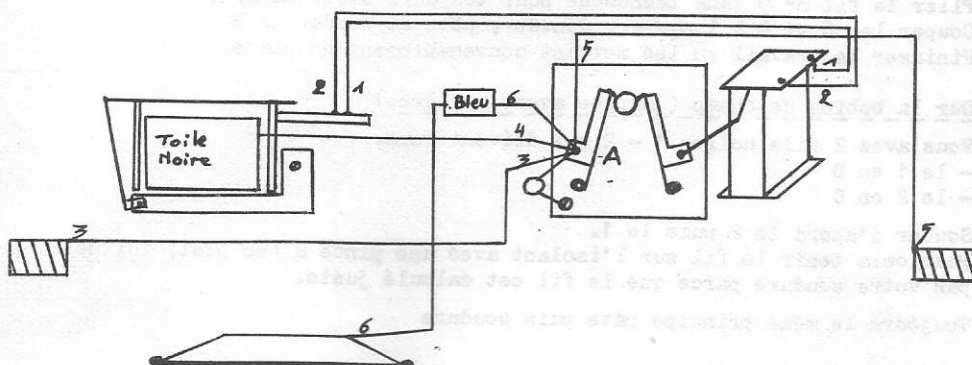
### Montage du nouveau relais inverseur.

- Vous avez retiré l'écrou de la vis de fixation du relais.  
Fixer le nouveau relais sur le châssis de la locomotive avec la nouvelle vis (l'écrou que vous venez de dévisser est inutile, mais vous pouvez le remettre sur la vis de l'ancien relais pour éviter de perdre celle-ci).
- Avant toute soudure, regarder le schéma pour voir si vous n'avez pas 2 fils à souder au même endroit.
- Suivez le montage ci-dessous parce que vous auriez des difficultés à faire les soudures après.

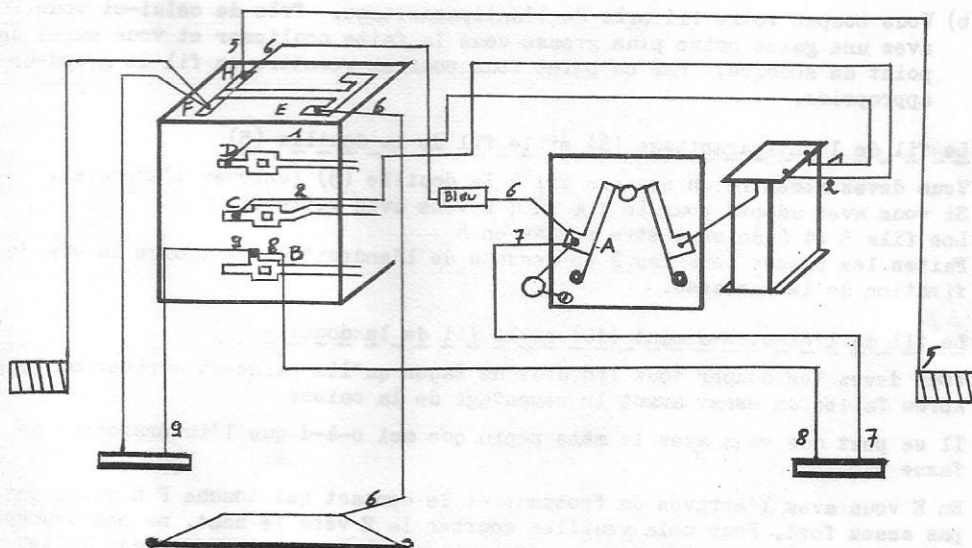
#### 1. Le fil de l'électro-aimant 7

Le fil de l'électro-aimant n° 7 soudez-le en A

Vous aurez trop de fil (mais vous pouvez le plier sur la bobine de champ (marche avant/arrière)



Donc fils 1-2 à désolder  
3-4-5 à couper près de A



## 2. Les fils des électro-aimants 8 - 9

Vous devez les souder en B tous les deux  
Enlever l'ampoule côté de l'inverseur  
Plier le fil n° 9 dans l'encoche pour toujours avoir du mou.  
Couper les 8 et 9 à longueur, dénuder, pâte et souder en B  
Finir le travail en les mettant convenablement en place.

## 3. Sur la bobine de champ (marche avant/arrière)

Vous avez 2 fils noirs 1 - 2 qui doivent venir :  
- le 1 en D  
- le 2 en C

Souder d'abord le 2 puis le 1.  
Pour cela tenir le fil sur l'isolant avec une pince à bec plat, ici ne rater pas votre soudure parce que le fil est calculé juste.  
Toujours le même principe pâte puis souder

## 4. Le fil du frotteur

Celui-ci il faut le couper avant l'antiparasitage de couleur bleu, pas trop long de façon qu'il puisse arriver en E.

N'oubliez pas que le reste du fil 6 qui part de A doit aller en H, mais comme celui-ci sera quand même trop petit vous avez 2 solutions :

- a) Vous démontez le frotteur  
Vous désoudez le fil de départ du frotteur et vous resoudez un autre pour pouvoir arriver en E. comme cela votre fil 6 avec l'antiparasitage est assez long pour aller en E.
- b) Vous coupez votre fil près de l'antiparasitage. Près de celui-ci vous avez une gaine noire plus grosse vous la faite coulisser et vous aurez un point de soudure. Par ce point vous pourrez remettre un fil de grandeur appropriée.

## 5. Le fil de l'antiparasitage (6) et le fil de la douille (5)

Vous devez remettre un nouveau fil à la douille (5) (enlever l'ampoule).  
Si vous avez adopté pour le 4 A ou 4 B vous avez votre fil 6  
Les fils 5 et 6 doivent être soudés en H  
Faites les passer tous les 2 en dessous de l'endroit où se trouve la vis de fixation de la carcasse.

## 6. Le fil de l'électro-aimant (10) et le fil de la douille (3)

Vous devez les couper tous les deux de façon qu'ils puissent arriver en F.  
Après faites un essai avant le remontage de la caisse

Il se peut que vous ayez le même pépin que moi c-à-d que l'inversion ne se fasse pas.

En E vous avez l'arrivée du frotteur et le contact qui touche F H qui n'est pas assez fort. Pour cela veuillez courber le E vers le haut, ne pas toucher au contact. La pression étant suffisante votre locomotive aura des ailes.  
Remettre les ampoules et la carcasse

F I N





# Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 D5100 Aachen

Tel. 0241/33921

M. Hünnerbein oHG



NEU NOUVEAU NIEUW!

## Märklin:

Nr.	2855	Evazug	DM	242,00
"	4161	Voiture Corail	"	30,85
"	4671	Kranwagen	"	27,--
"	4422	"Wicküler Pilsener"	"	11,50
"	4691	"Juracement"	"	25,40

## Primex:

Nr.	3195	BR 151 grün, Neue Betriebsnummer	DM	125,00
-----	------	----------------------------------	----	--------

## Rivarossi:

Nr.	1335	BR 96 ocker	2L= / continu	DM	349,00
"	1007	BR 96 ocker	pour Märklin	"	129,--

## Liliput:

Nr.	9103	BR 91 DB-Ausführung	DM	179,--
-----	------	---------------------	----	--------

## ROCO:

Nr.	4396D	Waggon SNCF	DM	13,--
"	4368B	Waggon NS Vam	"	13,--
"	44313A	Flachwagen	"	13,30

Nr.	4126A	BR 043 Ü1 ab Anfang August/debut Aout	"	136,--
"	14126A	BR 043 Ü1 ca. September pour Märklin	"	229,50

## Lima:

Nr.		Transalpin ÖBB	DM	129,--
"		TGV SNCF	"	139,--

## S P U R N :

## Roco:

Nr.	2365B	Erzwagen	DM	17,25
"	2371A	Gepäckwagen	"	19,50

## Arnold:

Nr.	2545	BR 36 ab Anfang August/debut Aout	DM	165,--
"	2276	BR 96 grün, bayrisch	"	239,--

## Trix:

Nr.	2974	BR 175 (E 75)	DM	169,50
-----	------	---------------	----	--------

ET MAINTENANT DISPONIBLE -----NU IN VOORRAAD

Kit DJH TYPE 41 SNCF / NMBS

DM 195,--

un dernier minute :

Liliput BR 91 version DR, Liliput "Langenshwalbacher" DB Epoche III  
Roco BR 93 en version CFL

# CONNAISSEZ - VOUS ...?

## Le chemin de fer touristique d'Abreschwiller

### Historique

C'est en 1884, et par substitution délibérée à un projet de route forestière, que date le chemin de fer forestier d'Abreschwiller. Il n'intéressait qu'une des parties constitutives de la SARRE, et avait à ses débuts  $\pm$  5 km de développement.

La traction était animale : montée à vide par des chevaux,  
descente des wagons en charge par gravité.

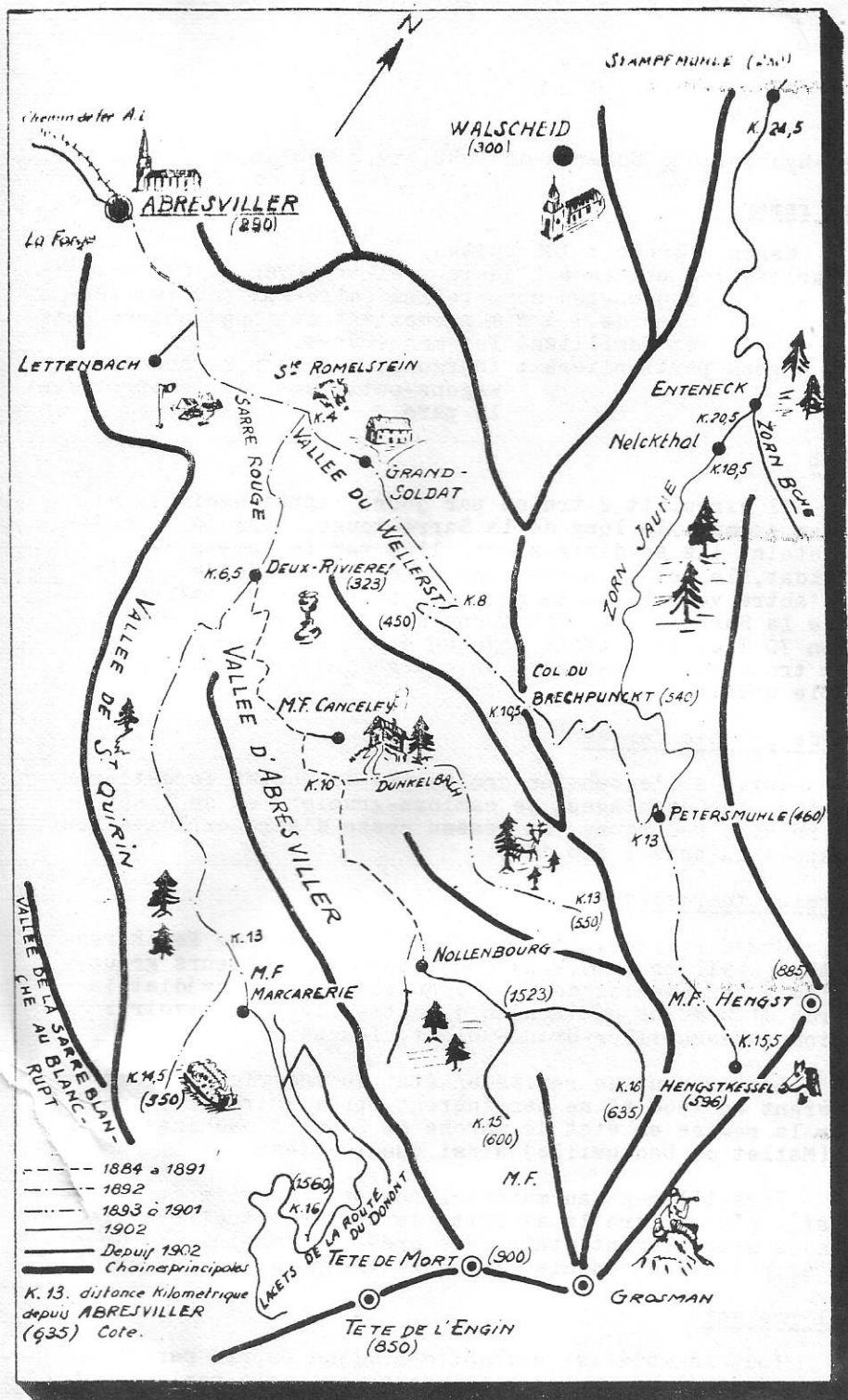
A la suite d'une tempête, le 30 mars 1892, jetant bas quelque 200 000 M<sup>3</sup> de bois, l'administration, devant une telle masse de résineux à évacuer, se décida et fit exécuter en moins de 4 mois, la construction de 35 km de nouvelles voies, acheta du matériel roulant et installa un atelier de réparation.

Nouvelle tempête en 1902 d'où nouvelle prolongation urgente de la voie. Le réseau comprenait 50 km de voie en 1918, s'accrut depuis cette date, jusqu'à atteindre le chiffre respectable de 75 km y compris les voies de garage, de rebroussement et d'épis.

Compris entre 250 et 635 m d'altitude, il était raccordé au réseau S.N.C.F à Abreschwiller et sur son parcours, à de nombreuses scieries particulières. Voie unique et à écartement de 0,70 m, les courbes étaient au rayon de 30 m minimum et exceptionnellement de 25 m. Les pentes avaient une moyenne de 5 à 12 %. Le poids du rail était de 12 kg au mètre sur la section Abreschwiller-Romelstein et au delà de 7 kg au mètre.

### Matériel moteur

- 1 Mallet Heilbronn 020 + 020 T de 15 T (100 CV)
- 1 Heilbronn 030 à tender séparé de 10 T (80 CV)
- 1 Decauville 030 T de 7 T (60 CV)
- 1 Draisine Renault de 6 CV : particularités : ex-véhicule routier transformé pour circuler sur voie ferrée, et comportant en son centre, un pied-pivot, constituant sa propre plaque tournante et lui permettant ainsi d'avoir toujours la marche avant.



Le Réseau du Chemin de Fer Forestier d'Abreschviller.

1 Diesel-hydraulique Coferma de 1952, type O30 de 11 T (100 CV).

### Matériel remorqué

Wagon à grume : 100 unités

Particularités : 2 bogies à 2 essieux et traverse pivotante, les bogies sont reliés entre-eux par des perches de 7 à 8 m permettant de longs chargements et facilitant les manoeuvres.

Quelques wagons particuliers : fourgons, wagons à personnel, wagons-outillage etc, complétaient le parc.

### Mouvement

Il circulait 2 trains par jour. Après avoir suivi le tronçon commun, le long de la Sarre rouge, jusqu'à la scierie du Momelstein, ils se dirigeaient, l'un par le hameau de Grand-Soldat, le col du Breschpunkt dans la vallée de la Zorn jaune, l'autre vers la pente nord du Donon, par la vallée supérieure de la Sarre rouge. Le tonnage utile par train était d'environ 70 T et la vitesse moyenne était de 13 km/h. Sur certains tronçons le transport en charge pouvait s'effectuer par simple gravité.

### Abandon de la voie ferrée

Suite à l'extension croissante de routes forestières et l'emploi plus avantageux de camions-grumiers et de tracteurs forestiers avec remorques, le réseau cesse d'être exploité pour le transport du bois : fin 1966.

### Reconversion touristique

Créée en 1966, l'Association du Chemin de Fer Forestier d'Abreschwiller (A.C.F.A) constituée de plusieurs groupements d'amis des chemins de fer, a eu pour objet immédiat la sauvegarde d'au moins un tronçon de cette ligne, à savoir : la section Abreschwiller-Grand-Soldat, longue de 6 km.

Les travaux de remise en état du matériel roulant commencèrent en 1968 et se terminèrent (provisoirement) début 1970 par la remise en état de marche de 2 des 3 machines à vapeur (Mallet de Decauville) ainsi que le Diesel.

Parallèlement au matériel roulant, la voie était renforcée afin d'accroître la sécurité du trafic actuel (voyageurs). Une voie de dédoublement était même créée au terminus de Grand-Soldat, afin que les convois circulent toujours machine en tête.

### Matériel roulant

Tout le matériel roulant d'origine repris par l'association, figure au complet à l'inventaire, soit remis en état, soit en attente. Toutefois, le nombre de wagons à grumes a été fortement réduit (+ 10 unités conservées) et ne sert pratiquement qu'à la reconstitution de train historique.





# Chemin de fer forestier d'Abreschviller

## LES VOIES

ECH.  $\approx$  1 : 3.333

100 m.

GARE SNCF

GARE ACFA

ABRESCHVILLER  
KM 0,0

ABRESCHVILLER  
KM 0,0

CAMPING

MUSEE-DEPOT  
(ANC. SCIENIE  
DE LA FORGE)

ÉTANG

LEITENBACH  
KM 1,5

ABRESCHVILLER

M.F. BASSE FRENTZ

PISCINE

SANATORIUM

## LA LIGNE

ECH. 1 : 25 000

500 m.

LEITENBACH

ROMMELSTEIN

M.F. ERMITAGE

GRAND-SOLDAT

GRAND-SOLDAT  
KM 5,2

ROMMELSTEIN  
KM 3,5

Devant l'accroissement du trafic, quelques voitures supplémentaires, soit construites dans les ateliers du réseau, soit achetées à d'autres réseaux sont venues s'ajouter au matériel d'origine.

### Liste du matériel actuel

#### Engins de traction :

Locomotive à vapeur	020+020T	Mallet Heilbronn	1906	N°1
" " "	030T	Decauville	1926	N°2
Loco-tracteur Diesel	030	Coferma	1953	N°3
Locomotive à vapeur	030	Jung		N°4
Draisine		Renault 4 Pl. construction maison		N°11
"		Hotchkiss 8 Pl. Construction maison		N°12

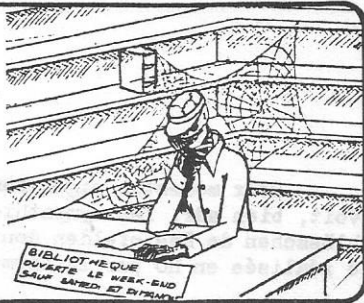
#### Voitures voyageurs à bogies :

Voiture	40 Pl. "Schirmeck"	N°21
"	40 Pl. "	N°22
"	40 Pl. "	N°23
"	40 Pl. "	N°24
"	36 Pl. "Diebold" 1970	N°25
"	36 Pl. " " "	N°26
"	36 Pl. "Orléans" ex Florallies d'Orléans	N°27
"	36 Pl. " " " "	N°28
"	36 Pl. "Wengen" ex Wengeralpbahn (Suisse)	N°41
"	36 Pl. " " " "	N°42

#### Wagons divers du train forestier :

Voiture à glace 6 Pl.	N°51
" guichet ex-fourgon	N°52
Fourgon	N°53
Citerne de désherbage	N°54
Wagonnet 8 Pl.	N°55
" 8 Pl.	N°56
" 8 Pl.	N°58
Wagonnet à outils	N°61
" " "	N°62
" " benne	N°63
Trucks à bois	N°64
	69

# A LIRE ... ET RELIRE



M. BRAUN - SCHWEIZER BAHNEN IN FARBE - DES TRAINS ET DES COULEURS. 1950-1980

Menton, Les éditions du Cabri, 1981, 136 pages, 194 francs français.

Voici un bel album qui n'a pas la prétention d'être un ouvrage scientifique, ni une étude historique complète. Comme l'auteur l'a écrit en son avant-propos, son intention a été essentiellement de présenter, à l'aide de documents en couleurs, l'évolution des chemins de fer suisses, fédéraux et privés, au cours des trente dernières années. Et l'on doit reconnaître qu'il a atteint son but de façon très heureuse.

Les très nombreuses photographies sont d'une qualité à laquelle les Suisses nous ont habitués, à la fois documentaires et artistiques.

La Suisse, malgré la petite superficie de son territoire et son caractère en grande partie montagneux, étonne par la densité des lignes de chemins de fer qui sillonnent tout le pays. La carte qui figure en page 4 du livre en fournit le témoignage.

La chose surprend moins lorsque (page 32) on découvre le tableau des sociétés qui, outre les Chemins de Fer Fédéraux (C.F.F.), exploitent des voies ferrées. On n'en compte pas moins de 76, allant des importants Chemins de fer Rhétiques exploitant un réseau de 113 kilomètres à la petite ligne Montreux-Glion ne couvrant que 2,7 kilomètres.

L'ouvrage débute par les dernières années de la vapeur aux C.F.F. et la présentation des survivantes d'un parc qui, en 1915, comptait 1229 locomotives. Si la disparition officielle de la traction à vapeur a eu lieu le 30 novembre 1968, il faut dire qu'un certain nombre de locomotives ont été conservées par des groupements particuliers ou des communes, soit en état de marche pour des trains spéciaux, soit pour être exposées comme monuments, soit pour le Musée de Lucerne.

Les anciennes locomotives électriques et diesel des C.F.F. font l'objet du chapitre suivant qui réveillera les souvenirs de ceux qui ont eu la chance de connaître ces engins dont, en leur temps, certains furent remarquables, telle, en 1940, la fameuse Ae 8/14 de 11.100 CV qui fut alors la plus puissante d'Europe.

Au passage, on salue les populaires "Flèches rouges" mises en service en 1935. Puis, après un aperçu des C.F.F. d'aujourd'hui, on prend le départ pour le "Tour de Suisse", c'est à dire un parcours à travers tout le pays en utilisant un maximum de réseaux particuliers. Et ceci nous vaut sur 100 pages un défilé très coloré d'un matériel varié qui réjouit l'oeil de l'amateur de trains et de tramways et qui constitue une véritable invitation au voyage. J'imagine ce que serait la joie de nos photographes si l'ALAF pouvait un jour organiser un petit tour de Suisse... Il n'est pas interdit de rêver !

Deux modestes pages sont consacrées aux chemins de fer industriels. L'on y voit, bien sûr, les sympathiques petites locomotives de la Brasserie de Feldschlösschen de Rheinfelden dont l'une est bien connue des modélistes pour avoir été réalisée en HO par la firme Liliput (n° 3351).

Enfin quelques indications relatives aux tramways urbains clotent un livre que l'on referme après avoir connu un grand moment de plaisir.

Précisons que tous les textes sont bilingues : allemand et français.

R. van der MADE

**DU NOUVEAU SUR LA VAPEUR .....** (Lu dans la revue "LE RAIL" du 09/82)

Va paraître aux Editions Veys en septembre 1982, un album intitulé : "Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la S.N.C.B. (1835-1966)" d'A. Dagant !

Cette étude reprendra les diverses catégories de machines utilisées sur notre réseau depuis la "Stéphenson" de 1835 jusqu'aux "Canadiennes" de 1946, en passant par les "Belpaires", "Walschaerts", "Flamme", le matériel provenant de l'étranger et les "méconnues" ....

L'album, de format 16 X 24 cm, comportera 450 pages, plus de 300 illustrations et sera broché (avec couverture en quadrichromie).

Il devrait être vendu au prix de 900 francs.

Editions Veys, B.8880 - Tielt  
Tél : (051)40 18 75

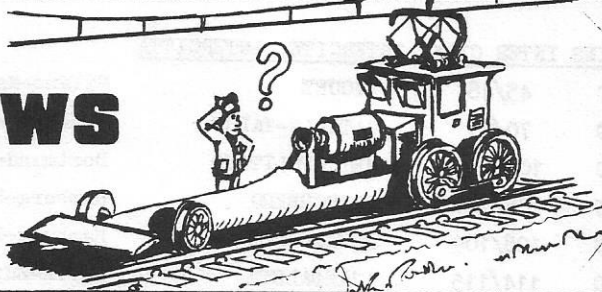
**VIENT DE PARAÎTRE .....**

Aux Editions MARABOUT ..... Le guide Marabout des trains miniatures, par Marie Clément.

Péache.



# RAIL NEWS



EUROPE : Avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 1982, on a assisté à la régression des trains T.E.E. et à la progression des trains INTER-CITY ou INTERCITE ou encore INTERCITTA (les trois traductions admises par l'UIC). Voici un récapitulatif de la nouvelle situation :

## 1) TRAINS TRANS-EUROP-EXPRESS

- TEE	1/2	AQUITAINE	Paris-Bordeaux	SNCF
- TEE	3/4	L'ETENDARD	" "	SNCF
- TEE	6/7	RHEINGOLD	Basel SBB-Amsterdam	CFF-DB-NS
- TEE	8/9	ALBERT SCHWEITZER	Strasbourg-Dortmund	SNCF-DB
- TEE	10/11	REMBRANDT	Stuttgart-Amsterdam	DB-NS
- TEE	18/19	GAMBRINUS	Stuttgart-Dortmund	DB
- TEE	22/23	LE CISALPIN	Milano-Paris	FS-CFF-SNCF
- TEE	24/25	GOETHE	Frankfurt-Dortmund	DB
- TEE	28/29	HEINRICH HEINE	" "	DB
- TEE	30/31	JULES VERNE	Paris-Nantes	SNCF
- TEE	34/35	FAIDHERBE	Paris-Tourcoing	SNCF
- TEE	36/37	GAYANT	" "	SNCF
- TEE	38/39	WATTEAU	" "	SNCF
- TEE	58/59	GOTTARDO	Milano-Zurich	FS-CFF
- TEE	60/61	KLEBER	Paris-Strasbourg	SNCF
- TEE	62/63	STANISLAS	" "	SNCF
- TEE	68/69	SETTEBELLO	Roma-Milano	FS
- TEE	74/77	LE CAPITOLE	Toulouse-Paris	SNCF
- TEE	78/79	AMBROSIANO	Roma-Milano	FS
- TEE	78/79	RUBENS	Bruxelles-Paris	SNCF-SNCF
- TEE	81/82	ILE DE FRANCE	Amsterdam-Paris	NS-SNCF-SNCF
- TEE	80/89	OISEAU BLEU	Bruxelles-Paris	SNCF-SNCF
- TEE	83/84	BRABANT	" "	SNCF-SNCF
- TEE	85/86	MEDIOLANUM	Milano-München	FS-ÖBB-DB
- TEE	85/88	ETOILE DU NORD	Amsterdam-Paris	NS-SNCF-SNCF
- TEE	92/93	ADRIATICO	Bari-Milano	FS
- TEE	94/95	VESUVIO	Napoli-Milano	FS

## 2) TRAINS INTER CITY, INTERCITE, INTERCITTA

- IC	45/48	LIGURE	Milano-Marseille	FS-SNCF
- IC	70/73	CATALAN-TALGO	Genève-Barcelona	CFF-SNCF-RENFE
- IC	104/105	METROPOLITANO	Dortmund-Milano	DB-CFF-FS
- IC	106/107	LOTSCHBERG	Hamburg-Brig	DB-CFF-BLS
- IC	108/109	RHEIMPFEL	Hamburg-Zurich	DB-CFF
- IC	114/115	L'ARBALETE	Paris-Zurich	SNCF-CFF
- IC	116/117	NYPHEMBURG	Dortmund-Innsbruck	DB-ÖBB
- IC	120/121	LAUER ENZIAN	Dortmund-Klagenfurt	DB-ÖBB
- IC	122/123	VAN BEETHOVEN	Amsterdam-Frankfurt	NS-DB
- IC	124-125	ERASMUS	Amsterdam-Innsbruck	NS-DB-ÖBB
- IC	128/129	JOHAN STRAUSS	Frankfurt-Wien	DB-ÖBB
- IC	132/133	MERKUR	København-Karlsruhe	DSB-DB
- IC	148/149	SAPHIR	Oostende-Köln	SNCB-DB
- IC	152/153	/	Paris-Frankfurt	SNCF-DB
- IC	170/171	RATIA	Hamburg-Chur	DB-CFF
- IC	172/173	TIZIANO	Hamburg-Milano	DB-CFF-FS
- IC	176/177	MONT-BLANC	Hamburg-Genève	DB-CFF
- IC	178/179	HELVETIA	Hamburg-Zurich	DB-CFF
- IC	180/181	KARWENDEL	Bremen-Innsbruck	DB-ÖBB
- IC	182/183	PRINZ-EUGEN	Hamburg-Wien	DB-ÖBB
- IC	214/215	MONT-GENIS	Milano-Lyon	FS-SNCF
- IC	394/395	IRIS	Bruxelles-Zurich	SNCB-CFL-SNCF-CFF
- IC	422/423	LEMANO	Milano-Genève	FS-CFF
- IC	430-431	MOLIERE	Paris-Dortmund	SNCF-SNCB-DB
- IC	432/433	/	Paris-Köln	SNCF-SNCB-DB
- IC	484/487	/	Paris-Bruxelles	SNCF-SNCB

Cette dernière liste ne comprend pas les IC du service intérieur allemand.

Paolo CASINI

# AGENDA

- LMS de Giet                      Exposition de trains miniatures  
                                    Endroit : "Vleeshui" - Grote markt à Lier  
                                    Date : 2 et 3 octobre.
- ASMOCO                            Grande bourse d'échange de modèles miniatures  
                                    à Aywaille. Date : 3 octobre.
- Den Belg                          Visite à l'atelier "traction diesel" de Latour  
                                    le samedi 23 octobre. Renseignements à Hoofdredactie  
                                    Den Belg - Groenstraat 60 - 2800 Mechelen.
- Arbac                              Salon international des transports - Bruxelles-central  
                                    du 30 octobre au 14 novembre de 10 à 18h30
- MSCM De Pijl                    Exposition "De trein in 't klein" à Muizen  
                                    (Mechelen) le 6-7-II-14 novembre.

AS.MO.CO. asbl annonce .....

EXCURSION A MULHOUSE LE DIMANCHE 24 OCTOBRE 1982

MUSEE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE

MUSEE DU CHEMIN DE FER

Prix du voyage: enfants de moins de 10 ans 600 francs

membres ASMOCO et plus de 10 ans 900 francs

non membres de plus de 10 ans 1200 francs

Pour renseignements complémentaires s'adresser à

AS.MO.CO. ASBL - Rue de l'Yser 6 - 4070 AYWAILLE.

A bientôt pour d'autres dates alléchantes

Le traducteur de service.

