

# CORRESPONDANCE

A.L.A.F.  
BIBLIOTHEQUE  
N°

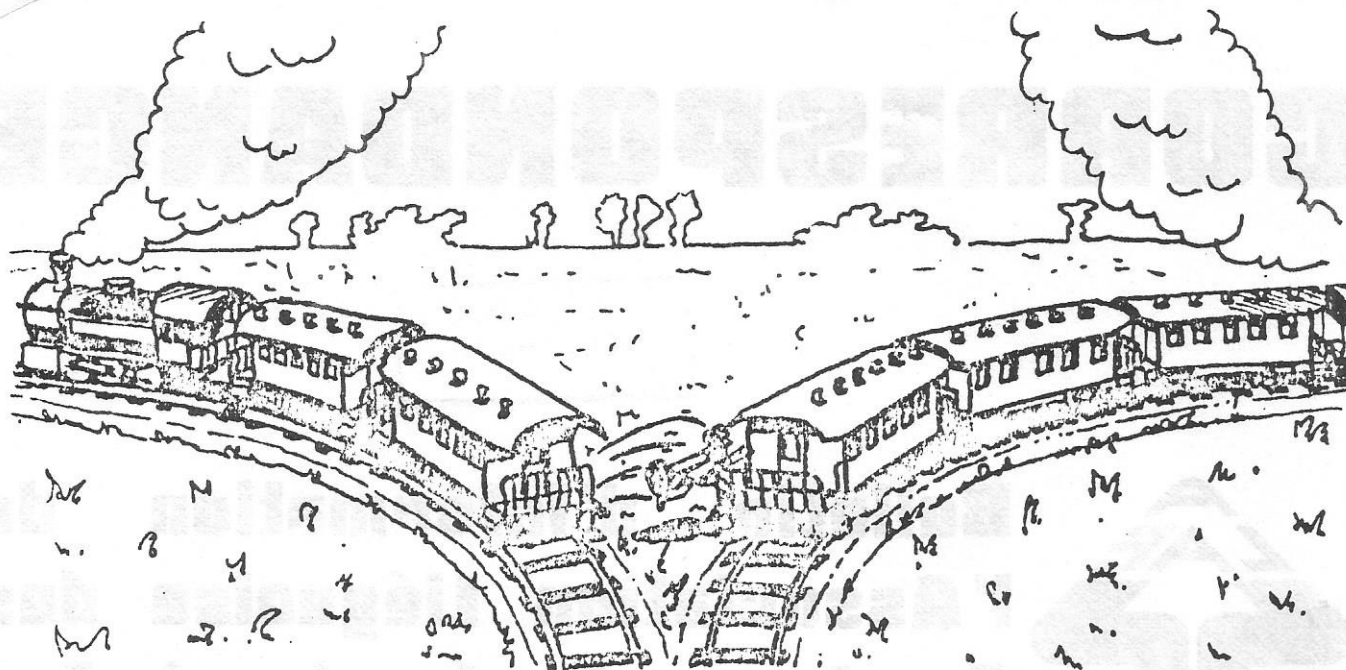


**Bulletin d'information de  
l'Association Liégeoise des  
Amateurs de chemins de Fer**



**novembre**

**1980 n° 6**



## CORRESPONDANCE

Revue bimensuelle

Comité de rédaction :

P. CASINI J.R. LEJEUNE D. PIRON

Animation : J.R. LEJEUNE

Editeur responsable :

J.M. PARISIS, rue Fabry, 34  
4000 LIEGE

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

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

Tout courrier concernant l'ALAF doit être adressé  
au SECRETARIAT : rue Doumier, 49  
4300 ANS  
téléphone : 041 / 63 33 26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres  
d'ALAF asbl.

Les textes des articles signés n'engagent que  
la responsabilité de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits  
librement avec la mention de la source et l'envoi d'un  
exemplaire de la publication au secrétariat de l'ALAF asbl.  
Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à  
d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

Dactylographie : D. LOMBARDO

Dessins : L. GREGOIRE

Maquette : J.R. LEJEUNE

N°6

NOVEMBRE

1980

## sommaire

Les 1000 et 1 p'tits trains	111
Rail News	112
Trucs et ficelles	112
Quoi de neuf	113
Un cinquantenaire oublié	114
Sélection	116
Et si on voyageait	118
Bourse	119
Renouvellement des cotisations	119
Compte rendu	120
Presse ferroviaire	124
Agenda	124

## couverture

Tilzug E 805

Leipzig-Sonneberg à Géra HBF

mai 1980

Photo : G.DYLST

# Les 1000 et 1 p'tits trains

C'est une chance inouïe qui nous est offerte de réaliser une grande exposition de modélisme ferroviaire à Coronmeuse.

Ce sera l'occasion de faire la démonstration de nos qualités devant le public liégeois. Ce sera aussi l'occasion rêvée d'accueillir nos amis au milieu de notre univers favori. Ce sera surtout une formidable occasion de faire tourner des trains, pendant 16 jours, du 21 mars au 5 avril, de 14 à 20 heures, devant les visiteurs émerveillés du Salon des Arts ménagers et du Bricolage de la Foire internationale de Liège.

Une équipe s'est formée pour mettre l'exposition sur pieds. Elle est animée par Jean René LEJEUNE et réunit Paolo CASINI, Ghislain DYLST, Denis LOMBARD, Jacques MARECHAL, Yvan NIHOUL, Richard ORBAN et Daniel PIRON.

Nous attendons vos suggestions et vos propositions avec impatience pour établir le programme définitif. Pour vous aider, nous avons fait le formulaire de la page 126 que vous voudrez bien nous envoyer ou nous remettre lors de la prochaine réunion (si ce n'est déjà fait).

Nous avons besoin de toutes les bonnes volontés pour réaliser cette exposition. Dès à présent, nous sommes assurés d'obtenir des aides extérieures sans lesquelles notre exposition serait incomplète. Plusieurs compagnies de chemin de fer ont répondu à notre invitation, nous aurons des maquettes provenant de l'Ecole de Mécanique, du Musée de la Vie wallonne, de la SNCB et j'en passe. Plusieurs d'entre vous nous ont déjà proposé des modèles HO, pour la plupart élaborés ou de construction artisanale; des modules ou des objets divers à caractère ferroviaire.

C'est un bon départ. Mais ce n'est pas suffisant. Il serait bon de montrer aussi au moins un réseau à l'échelle N et un à l'échelle Z. Un réseau voie étroite est aussi toujours fort apprécié dans une exposition. Peu de modèles à l'échelle O nous ont été proposés. Nous souhaiterions aussi montrer de superbes modèles tels que "Metropolitan" ou autres...

Qu'on se le dise.

Nous cherchons également un responsable pour la diffusion des affiches ainsi qu'un responsable pour la décoration de l'exposition.

D'autre part, vu que nos moyens sont relativement limités, ceux qui peuvent disposer d'un véhicule utilitaire seront les bienvenus lors de la collecte du matériel (vitrines, maquettes, réseaux, etc.); celui qui pourrait nous procurer, à bon compte (ou à l'oeil), certains matériaux tels que panneaux, morceaux de panneaux, plexiglas, etc., serait lui aussi le bienvenu. On ne refuse que les coups de bâtons!

Tout cela se situe au niveau de la préparation de l'exposition. Mais, une fois montée, certaines tâches resteront à assumer: l'accueil des visiteurs (on nous suggère de grouper quelques unes de nos épouses pour former une équipe d'hôtes); la surveillance des objets exposés (elle sera nécessaire même si un maximum de choses sont placées dans des vitrines); et surtout l'animation des réseaux et autres démonstrations.

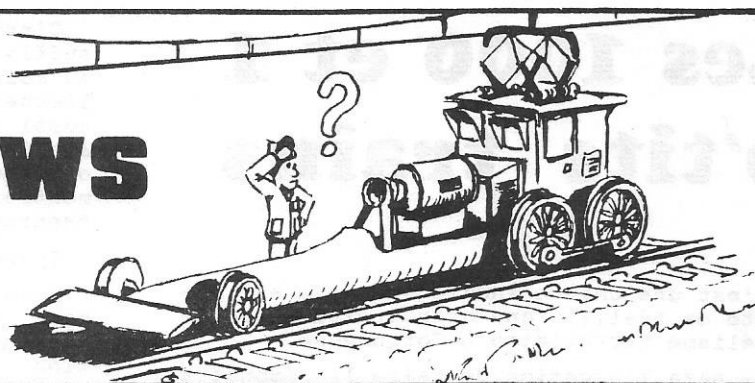
Voici donc quelques éléments d'information pour vous permettre de participer activement à la vie de votre association et vous aider à collaborer avec nous pour que "Les 1000 et 1 p'tits trains" restent, longtemps après l'exposition, dans toutes les mémoires.

L'avenir de l'ALAF dépend aussi du plein succès de l'exposition.

Pour le comité organisateur,

Jean René LEJEUNE

# RAIL NEWS



Suite de la liste des trains de luxe créés par la C.I.W.L. :

1904	BERLIN-WEST-EXPRESS	Berlin-Karlsbad-Wien	WL-WR-WS-F
1907	DANEMARK-EXPRESS	Berlin-København	WL-F
1907	EGYPTE-EXPRESS	Berlin-Napoli	WL-WR-F
1908	LLOYD-EXPRESS	Hamburg-Genova	WL-WR-F
1908	ROMA-CANNES-EXPRESS	Roma-Firenze-Cannes	WL-WR-F
1909	ROMA-WIEN-EXPRESS	Wien-Roma-Taormina	WL-WR-F
1909	ANDALUCIA-EXPRESS	Madrid-Sevilla	WL-WR-F
1909	COTE-BASQUE-EXPRESS	Paris-Irun	WL-WR-F
1909	GOTTHARD-EXPRESS	Berlin-Genova	WL-WR-F
1913	TYROL-RIVIERA-EXPRESS	Wien-Bolzano-Cannes	WL-WR-F
1919	SIMPLON-ORIENT-EXPRESS	Calais-Istanbul-Athine	WL-WR-WS-F
1920	BOULOGNE-WARSZAWA-EXPRESS	Boulogne-Wien-Warszawa	WL-WR-F
1923	DEAUVILLE-EXPRESS	Paris-Deauville	WL-WR-F
1923	TRANSMANCHOIRIEN-EXPRESS	Mandrouvia-Wladiwostok	WL-WR-F
1924	SUISSE-ARLBERG-WIEN-EX.	Calais-Wien	WL-WR-F
1925	MILANO-CANNES-PULLMAN EX.	Milano-Cannes	WSP-F
1926	TRAIN DE NUIT	Roma-Milano (via Sarcuva)	WL
1926	TRAIN DE NUIT	Roma-Milano (via Firenze)	WL
1926	TRAIN DE NUIT	Roma-Torino	WL
1926	TRAIN DE NUIT	Roma-Trieste	WL
1926	TRAIN DE NUIT	Roma-Siracusa	WL-WR
1926	MILANO-VENEZIA-PULLMAN-EX.	Milano-Venezia	WSP-F
1926	FLECHE D'OR	Paris-Calais	WSP-F
1926	DEAUVILLE-PULLMAN-EXPRESS	Paris-Deauville	WSP-F
1927	GOTTHARD-PULLMAN-EXPRESS	Basel/Zürich-Milano	WSP-F
1927	ETOILE DU NORD	Paris-Amsterdam	WSP-F

## TRUCS ET FIGELLES

La coquetterie de nos compagnes est utile aussi dans notre hobby. En effet, quand votre épouse met de l'ordre dans ses produits de beauté, essayez de récupérer les boîtes contenant les différentes teintes pour les yeux, y compris le pinceau. Dans la gamme des couleurs (les assortiments sont très variés) vous pouvez trouver des teintes bien adaptées pour le salissage des véhicules ferroviaires (rouille, rouge brique, rose pâle, beige, etc...). Les pinceaux sont indispensables pour appliquer cette poudre très fine. Voici un forme économique pour "maquiller" vos wagons !

\*

Si vous travaillez dans un bureau disposant de calculatrices, sachez que le centre des rouleaux sont eux aussi très utiles pour le modéliste. Ces tubes de plastique ou de carton, une fois dépouvrus du papier où sont imprimés les calculs, imitent très bien lorsqu'ils sont peints, les tubes en acier ou mieux en béton. Ils feront, sans frais, à l'échelle H0, de quoi créer un chantier de pose de conduites pour centrales électriques; ils pourront aussi garnir les abords d'une usine (qui les fabrique) ou encore être chargés sur des wagons plats type R ou K

P. CASINI

# QUOI DE NEUF ?

Les établissements Inter-Hobby de Anvers lancent la marque DIM : des modèles à l'échelle HO de trains et de tramways belges. Ce sont des kits en métal blanc ou des versions montées. Premier modèle disponible : une motrice SNCV à bogies. La caisse et la gravure sont très fines. Et le châssis sur lequel est monté le tramway est un DUWAL de ROCO. Prix du modèle monté : 3750 FB. Prochains modèles de DIM : Autorail ART de la SNCV, Locomotive type 20 de la SNCB, Pacific type 10 de la SNCB. Il ne nous reste qu'à prendre patience !

Pour les amateurs de chemin de fer US, une nouvelle étoile est née sous le nom de PEMCO : elle s'est attribué de suite un programme ambitieux.

Disponible (par correspondance) :

- Locomotive électrique GG 1 du Pennsylvania RR.
  - Locomotive vapeur 2-6-0 MOGUL avec tender.
  - Locomotive vapeur 4-8-2 MOUNTAIN avec tender VANDERBUILT.
  - Locomotive diesel F40 PH.
  - Locomotive diesel SD 35 GM.
  - 14 wagons marchandises.
- Tous ces modèles existent en version des différentes compagnies US.

Chez LILIPUT : quelques nouveaux modèles disponibles dès ce mois :

- référence 810.50 : wagons SBB-CFF pour la lutte contre les incendies; la rame se compose d'un wagon citerne et d'un wagon couvert de couleur brune avec inscriptions jaunes.
- référence 244-30 : wagon EAOS à bogies des FS avec portes ouvrantes.
- références 269-55, 275-55 et 278-55 : wagons de service des SBB.

Chez WIKING, toutes les nouveautés présentées cette année à Nuremberg seront pour la majorité disponible en fin de ce mois d'octobre.

Chez ROCO, sont disponibles depuis le début d'octobre, l'automotrice ET 85 de la DB en couleur rouge ; comme d'habitude du super modèle ! Sont prévus pour le courant de ce mois : BR23 de la DB, B 1670 des ÖBB en version verte d'abord et le tramway de Köln (en trois éléments).

L'importateur belge de ROCO ne reste pas inactif : en plus des versions eurofima 1ère et 2e classe de la SNCB actuellement disponible, il prépare une locomotive type 34 de la SNCB à partir de la BR 58 de la DB. Les voitures eurofima à l'échelle exacte de 1/87ème sont sur bonne voie (prévues en 1981).

Attention : disparition du catalogue 81 réf. 4135 A+B : BR 110 de la DB (verte et bicolore).

réf. 4131 B : BR 144 de la DB (bicolore).

réf. 4132 A : BR 151 de la DB (bicolore).

réf. 4137 A+B : BR 110<sup>3</sup> de la DB (bleu et bicolore).

réf. 4141 A : BR 118 de la DB (bicolore).

réf. 4193 : BB 15 000 de la SNCF.

réf. 4199 : BB 7200 de la SNCF.

réf. 4242 à 4244 : voitures omnibus de la DB.

réf. 4249 : wagon poste de la DB (version verte)

réf. 4151, 4153 et 4155 : voitures omnibus de la DB avec bogies SCHWANENHALS.

réf. 4273 et 4274 : voitures express de la DB.

réf. 4282 à 4286 : voitures TOUROPA, FS et CFL.

réf. 4328 à 4333 : wagons "LEIPZIG" sauf 4333 B

La rame "S-BAHN" qui n'est plus disponible actuellement (sauf vieux stocks) ne sera à nouveau commercialisée qu'en 1984 !

La locomotive type 1670 des ÖBB sera dans un premier temps uniquement livrable en Autriche. Le nouveau catalogue ROCO sera disponible fin octobre. Indiscrétion du programme 81 : BR 57 de la DB, BR 93 (en T14) et E-71.

FLAISCHMANN : Première nouveauté pour 1981, rame automotrice "SPRINTER" des NS (livrable uniquement aux Pays-Bas les premiers mois).

HUNERBEIN : Notre spécialiste allemand de la vapeur belge nous annonce pour mars 81 la "type 7" SNCB.

Disparition au catalogue JOUEF :

- la 141 P.
- la 231 K Nord.
- la 140 C Ouest.
- la CC 7100.
- une des deux locomotives 2D2.
- semi inox banlieue.

## UN CINQUANTENAIRE OUBLIE

En cette année 1980, nous avons été appelés à commémorer des événements de grande importance historique tels le millénaire de la principauté de Liège et le 150<sup>e</sup> anniversaire de l'indépendance belge. Aussi apparaîtra-t-il peut-être de peu d'intérêt de consacrer une page à un moment de notre histoire ferroviaire qui fit grand bruit à l'époque mais qui, aujourd'hui est sorti de bien des mémoires.

1930. C'était le centenaire de la naissance de la Belgique. Des festivités avaient été organisées partout pour célébrer cet événement de notre vie nationale. Des expositions internationales, à Anvers et à Liège, faisaient de nos deux grandes villes des centres d'intérêt touristiques et commerciaux qui devaient drainer une foule de visiteurs étrangers. C'est à cette occasion que fut décidée la mise en circulation d'un train rapide entre Paris et Liège qui allait être baptisé "Valeureux Liégeois".

Un jour de l'an 1929, alors que l'on préparait l'exposition de Liège, Mr. Javary, directeur de la Compagnie du Nord et en même temps président de la Section des Transports de la Future exposition, eut l'idée d'améliorer la liaison ferroviaire Paris-Liège. Il chargea ses ingénieurs de mettre au point un train rapide qui franchirait les 367 km. du parcours en 4 heures et tous les services se mirent au travail avec ardeur.

Le service de la voie commença aussitôt à étudier attentivement le parcours, examinant les points faibles du réseau et y apportant le remède approprié.

Le service de l'exploitation se pencha sur les horaires et réussit à force de calculs à insérer le nouveau convoi dans la grille serrée des trains existants tout en respectant le temps de quatre heures exigé par le "chef".

Le service de la traction n'eut pas la tâche la plus facile car il fallait confier le rapide à un matériel capable de répondre aux exigences de la direction. Les ingénieurs, cherchant une locomotive qui pouvait remplir la mission, pensèrent d'abord aux "Atlantic" qui avaient fait leurs preuves comme bonnes coureuses. Un parcours d'essai fut effectué avec une 2600 du dépôt de La Chapelle tirant un train de 325 tonnes en 3h.56mn malgré de nombreux ralentissements sur le réseau belge, soit à la moyenne horaire de 93,3 kilomètres (1).

Relevons que Mr. Marcel Tappie, rendant compte de l'essai dans le journal La Meuse du 12 janvier 1930, le situe le 9 janvier alors que Mr. M. Vilain le date erronément du 10 janvier.

L'essai fut jugé concluant mais les ingénieurs estimèrent toutefois qu'il fallait choisir de préférence une locomotive qui avait une réserve de puissance supplémentaire. Et il fut décidé que le sort du "Valeureux Liégeois" serait confié à une "Super Pacific" du type le plus récent.

En 1923-1924, La Compagnie du Nord avait mis en service des locomotives 231 numérotées 3.1201 à 3.1240 appelées "Super Pacific". Ces machines compound à surchauffe, malgré une surface de grille (3,5 mètres carrés) inférieure à la plupart des autres "Pacific"

françaises, pouvaient remorquer des rapides de 600 à 650 tonnes à 120 km/h en palier développer une puissance de plus de 2.700 ch, ce qui les classait au premier rang des "Pacific" (2).

En 1930, la série s'augmenta de huit unités numérotées de 3.1241 à 3.1248, construites par Blanc Misseron, qui ne présentaient que peu de différences avec leurs devancières. Elles se distinguaient notamment par une chaudière à deux dômes, sous enveloppe unique, reliés par un tuyau intérieur, l'un contenant le régulateur haute pression et l'autre le régulateur basse pression. Elles étaient aussi munies d'origine d'un réchauffeur ACFI. Ces locomotives étaient accouplées à un tender à bogies d'une capacité de 37m<sup>3</sup> d'eau et de 9 tonnes de charbon.

Lors de la SNCF en 1938, les 3.1241 à 3.1248 furent renumérotées 231 C 41 à 48(3).

La "Super Pacific" étant choisie pour se trouver en tête du "Valeureux Liégeois", il fut relevé que le parcours français Paris-Jeumont, soit 238 km était couvert en 2h.22mn, soit une vitesse moyenne de 100,5 km/h, ce qui constituait à l'époque un record de vitesse sur une telle distance(4).

La locomotive qui eut l'honneur d'inaugurer la liaison Paris-Liège en 4 heures précises fut la 3.1243 du dépôt de La Chapelle(5), tandis que sa sœur la 3.1246 figurait à l'exposition de Liège au Palais des transports (6).

Quant aux voitures, il avait été décidé d'utiliser un matériel nouveau composé de voitures avec châssis et carrosserie d'une pièce en tôle soudée. A la vérité, je ne possède pas de renseignements me permettant d'identifier davantage la composition de la rame du "Valeureux Liégeois", mais à en juger par les photographies de l'époque il devait s'agir des voitures du Nord semblables à celles qui ont circulé pendant de longues années sur le réseau du Nord Belge (7).

Notre collègue Mr. Albert Collin me communique aimablement que la charge autorisée était de 450 tonnes et que la rame qui se composait normalement de 5 ou 6 voitures pouvait, à l'occasion, être augmentée jusqu'à huit voitures. Il n'y avait que des 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> classes que complétait une voiture-restaurant.

Le voyage inaugural eut lieu le 15 mai 1930 en grande pompe. A 7h.45mn, le "Valeureux Liégeois" quittait Paris-Nord et à 11h.45mn très exactement, le convoi s'arrêtait sans heurt en gare de Liège-Guillemins (8). Le compte-rendu détaillé, rédigé par Mr. Marcel Tappie, se trouvait dans le Journal "La Meuse" du même jour avec photographie de la locomotive pavoisée aux couleurs belges et françaises, des personnalités sur le quai de la gare des Guillemins et du bourgmestre de Liège, Mr. Xavier Neujean, félicitant le machiniste qui avait d'ailleurs déjà procédé aux essais(9).

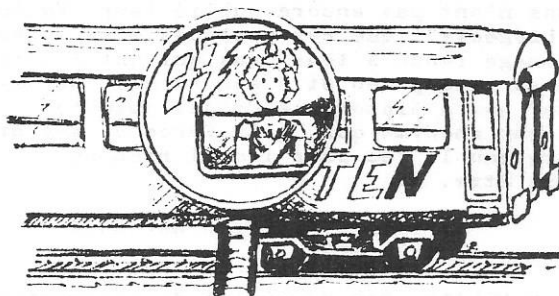
Je vous ferai grâce de l'énumération des personnages du monde politique, ferroviaire, commerçant, touristique et journalistique qui participaient à cette sympathique manifestation. Ce serait long, fastidieux et inutile.

Mais, ce fut un beau jour à Liège et les anciens n'ont pas encore oublié leur "Valeureux Liégeois". Que ces quelques mots soient un hommage rendu à tous ceux qui ont contribué à sa conception et à son succès, du directeur qui a élaboré le projet jusqu'au chauffeur anonyme qui, à la force de ses bras, a entretenu le feu sans lequel rien ne pouvait être.

R. van der MADE

- (1) L.M.VILAIN, Dix décennies de locomotives sur le réseau du Nord, Paris, 1977, p79.
- (2) L.M.VILAIN, Les locomotives à vapeur françaises du type Pacific, Paris, 1959, p67.
- (3) J.M.C., Portrait 231 C, dans Rail Magazine, septembre 1977, n°5, p 20.
- (4) Chemins de fer du Nord. Locomotives, Lille, Daniel, 1930, p 5.
- (5) On peut en voir une photographie en son état d'origine de 1930 dans l'ouvrage cité à la note précédente, pages 6-7, et dans son état postérieur avec adjonction d'écrans pare-fumée, dans l'ouvrage cité à la note 1, p 107.
- (6) M.DOERR, Notices historiques sur le matériel rassemblé en vue de la création d'un musée des chemins de fer, dans Chemins de fer, n°250, 1965, p 18.
- (7) J.DEFRANCE, Les voitures du Nord dites Torpilles, dans Rail Magazine, mai 1979, n°25, p 22.
- (8) Le train Paris-Liège portait le n°197. Le train de retour, qui portait le n°196, quittait Liège-Guillemins à 19h.45mn pour arriver à Paris-Nord à 23h.45mn (Renseignement communiqué par Mr.Albert Collin).
- (9) L'article du journal "La Meuse", parlant du mécanicien du train inaugural, l'appelle tantôt Terby et tantôt Tilby.

# SELECTION



## LOCOMOTIVE A VAPEUR SERIE O1 "PACIFIC" DE LA DE

### INTRODUCTION

La Br O1 est l'exemple classique de la locomotive à vapeur allemande. Elle appartient à la génération des machines dites "unifiées" dont 231 unités ont été construites entre 1926 et 1938. Après le second conflit mondial, la DB hérita de 171 exemplaires. Les dernières machines furent retirées du service en 1974. Durant leur carrière, elles ont côtoyé pas mal de types de locos et véhicules différents, caractéristique très appréciée pour la transposition sur un réseau miniature. Cette série de "Pacifics" a subi, au fil des années de nombreuses modifications qui la subdivise en cinq sous-série. En miniature il est possible de reproduire l'évolution de la Br O1 grâce aux productions de FLEISCHMANN, MÄRKLIN, PIKO, RIVAROSSO, ROCO et TRIx (toujours gâtés les collègues allemands !). Les caractéristiques principales sont : la surchauffe type Schmidt, l'alimentation avec pré-chauffe Knorr, la distribution Walschaerts (appelé Heusinger outre-Rhin), le moteur à deux cylindres jumelés extérieurs, le rodage 2'C'1 (2-3-1) avec bogie porteur à l'avant et essieu Adams à l'arrière, les déflecteurs Wagner ou Witte. La puissance effective à la jante était de 2100 ch (1550 Kw) ce qui lui permettait de pratiquer des vitesses de l'ordre de 130 km/h. Bref, un pedigree à la hauteur des services voyageurs express et rapides pour lesquels elle a été conçue. Nous examinerons ici les deux dernières productions de RIVAROSSO et ROCO qui reproduisent une O1 de la 4ème sous-série.

### LES MODELES

**RIVAROSSO :** Son modèle est sorti en Allemagne en septembre 79 et, chose curieuse, il n'est pas vendu en Italie ! A Como, pour réaliser la O1 on s'est servi du châssis de la Br 10 (semi-carénée) auquel on a apporté quelques modifications. Ce détail n'échappe pas au puriste, au spécialiste, surtout en ce qui concerne les cylindres. Ce qui choque, pour un modèle de ce niveau c'est le moteur qui est logé dans la cabine de conduite. C'est assez gênant si on veut motoriser la machine. Mais il y a moyen de loger le moteur un peu plus en profondeur entre le foyer et la chaudière. Dommage que les techniciens de RIVAROSSO ont choisi la solution de facilité. L'essieu Adams a un diamètre trop petit. L'embellissage est trop brillant et contraste avec la livrée semi-mat très réaliste de l'ensemble. Abstraction faite de cela, le modèle reste néanmoins une bonne réalisation.

**ROCO :** Le hasard a voulu que la O1 de la maison de Salzburg sorte quasi simultanément que celle de RIVAROSSO. Désormais, nous sommes habitués à la qualité des productions ROCO. La Br O1 n'a pas failli à la tradition. Dès le premier coup d'oeil, on est séduit par la classe du modèle. On peut le regarder à la loupe, tout y est. Même le plus petit détail est reproduit jusqu'au bidon à huile à l'intérieur d'une cabine déjà extrêmement complète. Tout ça vaut plus que toutes les publicités de certaines marques qui feraient mieux de consacrer cet argent pour "fignoler" leurs productions. Malheureusement, il y en a encore qui s'y laissent prendre. Pour réaliser son modèle, ROCO n'a pas suivi le chemin facile (et plus court) de la reprise des pièces déjà reproduites sur d'autres modèles. Quand cela est possible, je suis d'accord; il ne faut pas gaspiller, je suis le premier à le dire. Mais de là à le faire systématiquement... Encore un bravo à ROCO ! Quand je pense qu'il n'y a pas plus de huit ans que cette maison a commencé à faire des modèles réduits ferroviaires, quand d'autres, même avec toutes les années d'expérience qu'ils comptent n'ont pas encore atteint ce niveau ! A mon avis, ce qui compte, ce n'est pas de "pouvoir" mais de "vouloir". Les deux seuls défauts de cette belle "Pacific" de ROCO sont : le rouge des essieux et bogies du tender qui, étant teinté dans la masse, est trop peu réaliste (trop brillant). Le deuxième est la fragilité du modèle. C'est un peu la rançon du superdétaillage.

Par cela, je veux dire qu'il ne s'agit pas d'un modèle à mettre dans les mains de tous ou à remettre dans sa boîte après chaque fonctionnement et encore moins de manipuler inutilement. Ce n'est ni une boule de pétanque, ni une loco de compétition. C'est une loco qui demande à être bichonnée, soignée comme le faisait son équipe de conduite. Son plus grand désir, c'est de tracter des trains express à une vitesse adaptée (pas une vitesse à faire rêver le TOKAIDO). Conduire une loco miniature (val'a-limentation bien entendu) ce n'est pas aussi facile qu'on pourrait le croire. Un démarrage est une opération délicate même en miniature. Soyez doux. Vous aimez vos modèles ? Oui ! Alors respectez-les. Car sachez qu'il ne faut pas "massacrer" sa loco en effectuant des exercices de virtuosité avec le réostat tandis que le train parcourt une super composition de super-rampes. Laissez cela pour le cirque !!!

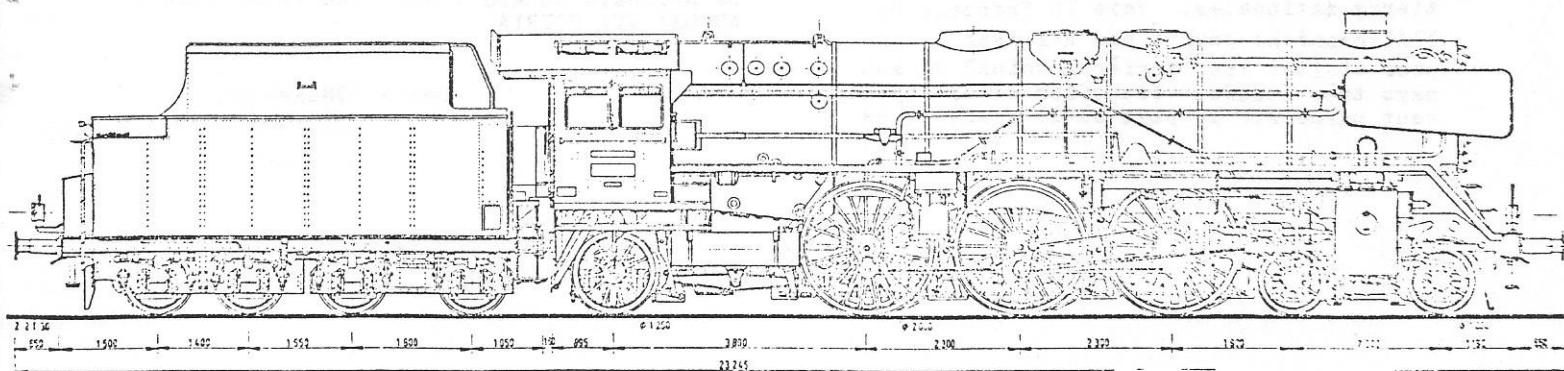
# CONCLUSION

Faut-il encore ajouter quelque chose? Ce serait superflu. Si la 01 de RIVAROSSA est "jolie", celle de ROCO est "très belle".

P. CASINI

TABLEAU COMPARATIF

CARACTERISTIQUES	RIV.	ROCO	NOTES
1. INFRASTRUCTURE			
- châssis	2+	3	+ châssis Br 10
- embiellage	2+	3	+ embiellage + cylindres Br 10
- essieux	2+	3	+ essieu Adams trop petit, boudins hauts
- détails	2+	3	+ timonerie des freins absente
- décoration	3	2°	° un peu brillante
2. SUPERSTRUCTURE			
- habillage	3	3	
- moulage	3	3	
- accessoires/détails	2	3	
- décoration	3	3	
- extrémités	3	3	
- cabines de conduite	0+	3	+ défigurée par le moteur
3. TENDER			
- dimensions	3	3	
- bogies	3	3	
- accessoires/détail	2	3	
- décoration	3	2°	° le rouge des bogies trop brillant
4. ENSEMBLE LOCO			
- dimensions et proportions	3	3	
- poids/adhérence	2	3	
- roulement	2+	3	+ pas très souple au ralenti
- puissance	2	3	
- robustesse	3	2°	° cause : les superdétaillages
- niveau acoustique	3	1°	° bryante
- éclairage	3	3	
- distance machine/tender	2	2	
- compatibilité avec d'autres marques	3+	3	+ livrée avec attelage système FLEISCHMAN, livrée aussi en C. A. 3 rails
TOTAL	59	66	
- % d'approche à la fidélité	82	92	
- essieux entraînés	6+	4°	+ 1 seul bandage d'adhérence ° 4 bandages d'adhérence
- année de sortie des modèles	1979	1979	
- réf. catalogue	1349		
- prix en Fb	3200	2800	
- versions	+	°	+ 1 version avec écran WAGNER ° 2 versions avec écrans WAGNER et WITTE



# ET SI ON VOYAGEAIT

## "...EN INTERAIL"

### CHAPITRE I : MODALITES ET PREPARATION

Afin de respirer une autre atmosphère que celle de la Cité Ardente, je voulais quitter le pays pour quelques temps. Mais de graves questions restaient en suspens : où, quand, comment ? En ce qui concerne le lieu, on ne pouvait être plus précis dans l'imprécision : le sud. Pour ce qui était de la durée, en raison de facteurs extérieurs, je ne possédais que des quinze premiers jours du mois de juillet. "Comment" était la question la plus facilement résolue : quel est donc le moyen de locomotion qui ne subit pas les embouteillages, qui amène les voyageurs partout et dans un maximum de sécurité et dont le prix est à la portée de toutes les bourses ? Une seule réponse : le train et pourquoi choisir autre chose que le train pour voyager quand on est ferroviathe ?

Ce n'est qu'après ces questions nécessaires avant tout voyage que ma mémoire se rappela d'une publicité qui ornait les voitures et les gares de la SNCB : la carte INTERAIL. Ne sachant pas de quoi il en retournait, je réunis toutes les informations et c'est ainsi que j'appris que la carte INTERAIL a pour but de développer l'esprit touristique des jeunes. C'est pourquoi elle n'est accessible qu'aux jeunes de moins de 26 ans. D'autre part elle est valable durant une période de 30 jours se suivant, pouvant enjamber deux mois, (par exemple, du 23 décembre au 22 janvier). Cette carte permet le libre parcours sur tous les réseaux des états européens ainsi que le Maroc et les états à régime socialiste à l'exception de deux pays : l'Union Soviétique... et la Belgique. En ce qui concerne ce dernier, il faut rappeler que l'INTERAIL essaie de favoriser le tourisme au-delà du pays de l'acquéreur (dans mon cas, la Belgique évidemment). Ajoutons que cette promotion peut s'acquiescer dans tous les états précités, mais s'avère être moins avantageuse pour les grands pays. En effet le Belge ou le Luxembourgeois possesseur de l'INTERAIL ne tient pas spécialement à utiliser cette dernière pour visiter son (petit) pays, au contraire il tentera de sortir des frontières nationales. Mais le Français ou l'Allemand ne pourra pas utiliser la carte pour visiter les "arrières coins" de son pays très étendu. Toutefois si un voyageur veut parcourir le pays où il a acquis sa

carte, il jouira d'une réduction de 50 % en tenant compte que les réductions ne s'ajoutent pas (50 % INTERAIL + 50 % familles nombreuses ≠ voyage gratuit, mais à demi-tarif).

Nous serons tout à fait informés des modalités lorsque l'on saura que la carte coûte 5900 FB. et qu'elle se présente sous forme de carnet que le possesseur doit remplir avant de monter dans le trains.

Voici un exemple :

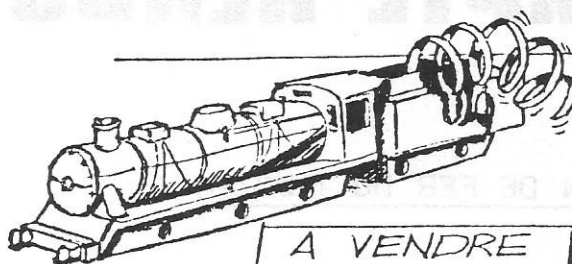
CONTROLE	DATE	DE	A
	1977	Ancona	Garis
		VIA Kallo (Suisse)	

En possession de tous ses renseignements, il me restait à acheter ce "billet" très avantageux, car je jugeai que le rapport prix/temps (5900 FB/30 jours) était très appréciable. Commencèrent alors les préparatifs. Etant mineur, il me fallait une autorisation parentale pour sortir du royaume (obligatoire par la loi). Un passeport aurait suffi, mais je n'en possédais pas. D'autre part des données cartographiques sont indispensables pour un tel périple, d'où la nécessité de transporter des cartes de l'Europe afin de guider au mieux son voyage. Dans mon cas, la chose se corsait parce que je partais à l'aventure avec seulement deux restrictions : descendre vers le sud, et interdiction d'entrer dans le bloc socialiste pour raisons administratives. Vu que mon entreprise paraissait périlleuse et assez particulière, personne ne voulut m'accompagner. Il est vrai que j'avais un peu oublié certains aspects essentiels à savoir les lieux pour dormir, pour manger, etc... Quoiqu'il en soit j'entassai dans un sac à dos quelques vêtements, des cartes routières, un cahier (nécessaire pour le calcul des échanges monétaires), un sac de couchage et armé d'un peu d'argent et de l'impatience de connaître l'imprévu, je me rendis aux Guillemins, lieu de mon départ, le lundi 30 Juin. J'allais être ballotté, bientôt, entre l'aventure et différents réseaux européens dignes d'être parcouru...

Le prochain numéro : CHAPITRE II DE KÖLN A ANCONA VIA ÖSTRIA.

Denis LOMBARD

# BOURSE



A VENDRE  
JAMAIS ROULE

M. A. A. LHERMEROUT, avenue A. Deponthière,  
21, 4431 Ans, VEND les bâtiments suivants :  
HELJAN : (t. 63. 40. 56, ap. 19 h)  
Un poste de signalisation 100 F.  
Une maison en "L" 90 F.

FALLER :  
Un moulin à vent en bois n° 233 150 F.  
Un moulin à eau en bois n° 231 150 F.  
Une gare "Holzhausen" n° 96 140 F.  
Une gare "Steinbach" n° 106 300 F.  
Un poste de signalisation n° 124 200 F.  
Un moulin à eau avec rocher n° 225 250 F.  
Une chapelle suisse n° 243 70 F.  
Une maison n° 204 100 F.

JOUEF :  
Une maison de garde barrière n° 1980 80 F.  
Une gare "Villeneuve" n° 1985 150 F.  
Une gare marchandise (2 pièces) n° 2720 150 F.  
Quatre quais voyageurs n° 2710 150 F.

NEUFFEN :  
Maisons diverses en bois n° 304 150 F.  
n° 338 50 F.  
n° 342 100 F.  
n° 347 100 F.  
n° 544 150 F.

VOLLMER :  
Un quai voyageur n° 3532 300 F.  
Un quai voyageur n° 3537 200 F.  
+ Une église sans marque 100 F.

\*

Si vous cherchez des pièces LIMA,  
adressez-vous à Jules GIET aux réunions.

M. J.-M. BELVAUX, tél : 67 03 70 (le samedi)  
VEND un important assortiment de rails et  
wagons ARNOLD-RAPIDO.

\*

M. A. MANDUSIC VEND ou ECHANGE aux réunions  
le matériel suivant :  
voiture restaurant CSD (tchèque) bleue  
voiture lit MITROTA rouge  
voiture 1/2 classe MAV (hongroise) bleue  
voiture 2 ème classe MAV (hongroise) bleue  
300 F./pièce

\*

M. F. PEDERZOLLI, bd de la Sauvenière, 123,  
4000 Liège (tél : 23 41 88) VEND :  
1 loco-tender Br 70 Réf. 4016 FLEISCHMAN  
(déjà roulé) = 2000 F.  
2 voitures 2ème classe DSB UIC, réf. ROCO  
4276 (jamais roulé) = 500 F. les deux.

\*

M. P. CASINI, rue Petite Voie, 241, Herstal,  
tél : 64 22 52, VEND une série importante de  
voitures DB (modèles RÜWA). Ces voitures  
TEE, POP, SILBER FICHE, DB 1 ère époque (ver-  
tes) n'ont jamais roulé ou très peu.

\*

M. J.-R. LEJEUNE, rue de l'Arbre-Ste-Barbe,  
Rocourt, tél : 63 36 19 (soir) VEND une lo-  
comotive MÄRKLIN bavaroise (réf. 3092) ja-  
mais roulé = 2600 F.

\*

## RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS

Voici la procédure à suivre pour renouveler  
votre cotisation. Veuillez avoir la gentil-  
lesse de vous y conformer le plus tôt possi-  
ble et avant le 31 janvier 1981, vous allé-  
gerez ainsi la tâche ingrate de notre Secrét-  
taire.

La cotisation ne suit pas le prix du pétrole  
elle est toujours fixée à 500 fr. Elle est  
valable du 1er janvier au 31 décembre 1981.

1. Vous pouvez vous adresser au Trésorier  
(Edmond LO'ENS) ou au Secrétaire (Richard  
ORBAN) lors de nos réunions de novembre, dé-  
cembre ou janvier. Ils vous remettront votre  
nouvelle carte de membre contre le paiement  
de votre cotisation.

2. Vous pouvez utiliser la formule de paie-  
ment ci-jointe. N'oubliez pas de mentionner  
"Renouvellement de l'inscription ALAF 1981".  
Si vous désirez recevoir votre carte de mem-  
bre par la poste, ajoutez 9 F au montant de  
votre cotisation. Seuls ceux qui auront ver-  
sé 509 F recevront leur carte de membre par  
la poste, les autres la réclameront au Secrét-  
taire dès la réunion qui suivra l'enregis-  
trément du paiement.

### Abonnement à CORRESPONDANCE

A l'aide de la formule ci-jointe, veuillez  
nous verser la somme de 200 F dès que pos-  
sible et au plus tard, le 31 janvier 1981.  
Vous allégerez ainsi la tâche vraiment in-  
grate de notre Secrétaire.

# COMPTE RENDU

## LE CHEMIN DE FER DU TALYLLYN

### HISTORIQUE

Tout comme d'autres petites lignes secondaires du pays de Galles, le "TR" avait été établi pour le trafic dans les carrières d'ardoises (dans ce cas-ci, les carrières de BRYN-EGLYS) et l'acheminement de ces matériaux à un point de destination (chemin de fer, port, canal, etc.). A écartement de 2ft 3in (+ 75 cm) il avait été construit en 1865 et ouvert au trafic marchandises et voyageur en 1866. Après la prospérité des premiers temps, l'accroissement de la concurrence routière et la diminution du trafic ardoisier, imposèrent la fermeture de la ligne en 1950.

### PRESERVATION

Le "TR" a été la première ligne de chemin de fer industriel à être préservée par l'activité d'amateurs et volontaires bénévoles. En 1951, lorsque la société de préservation prit en main cette ligne historique, celle-ci, ainsi que le matériel roulant, étaient dans un état pitoyable. Depuis, la voie a été entièrement reconditionnée, le matériel roulant, tant locomotives que wagons, a été remis en état (le plus souvent reconstruit), de nouvelles unités sont venues s'ajouter au parc existant. Un service voyageur régulier a été instauré. Les travaux récents, effectués par les membres, furent la construction intégrale, selon l'architecture locale, de la station d'ABERGYNOLWYN, qui fut ouverte au public en 1969.

### TRACE

De TOWYN-WHARF, station principale, à ABERGYNOLWYN, terminus en 1972, la ligne est longue de 6 1/2 miles (+ 10 Km) et traverse les hameaux de PENDRE (1/2 miles),

RHYDYRONEN (2 1/2 miles), BRYNGLAS (3 1/2 miles), DOLGOCH (5 miles) et cinq petites haltes intermédiaires en grimpant entre deux rangées de hautes collines, à travers bois et fougères, le long d'éboulis et de torrents tumultueux.

En tourisme pur, deux points de visite jalonnent la ligne, à savoir les chutes d'eau à DOLGOCH et la vue splendide sur le lac TALYLLYN, d'où le réseau tira son nom, invitent de nombreux touristes à circuler sur le "TR".

### LOCOMOTIVES

Aux locomotives d'origine, à savoir : les n° 2 "DOLGOCH" et n° 1 "TALYLLYN", sont venues s'ajouter les n° 3 "SIR HAYDN", n° 4 "EDWARD THOMAS" du CORRIS RR (petit réseau de carrière également, actuellement défermé) et la n° 6 "DOUGLAS" ex-RAF. Inévitablement deux petits diésels sont venus rejoindre le parc, ceux-ci étant principalement affectés aux travaux de voie.

### PROJET D'AVENIR

En 1970, des travaux d'extension du réseau vers MANTGWERNOL, ont été entrepris. Il s'agit en fait d'une remise en état d'une portion existante, mais où ne circulait que du trafic marchandise, principalement ardoisier. Ces travaux importants sont donc entrepris afin de donner toute sécurité au trafic voyageur actuel. Une nouvelle station sera construite à NANTGWERNOL. Les promoteurs espèrent la fin des travaux et la mise en exploitation de cette section en 1975.

### LISTE DU MATERIEL ROULANT EN USAGE SUR LE TALYLLYN RAILWAY (1971)

#### LOCOMOTIVES

N°	NOMS	CONSTRUCTEURS	DATES	TYPES
1	Talylllyn	Fletcher Jennings	1864	021
2	Dolgoch	Fletcher Jennings	1866	020
3	Sir Hadyn	Hughes Loco & Tramway Engine Works	1878	021
4	Edward Thomas	Kerr Stuart	1921	021
5	Midlander	Ruston & Hornsby	/	020
6	Douglas	Andrew Barclay	1918	020

#### VOITURES VOYAGEURS

N°	ESSIEUX	TYPES	PERS.	CONSTRUCTEURS
1	2	3 comp. fermés	18	Brown Marshall
2	2	3 comp. fermés	18	Brown Marshall
3	2	3 comp. fermés	18	Brown Marshall
4	2	3 comp. fermés	18	Lancaster Wagon
5	2	wagon/garde-convoi	/	Brown Marshall
6	2	wagon/garde-convoi (ex-corriss)	/	Falcon Engine Work
7	2	wagon-bar	/	TR
8	2	3 comp. ouverts	24	TR
9	4	5 comp. fermés	40	TR
10	4	3 comp. + comp. garde-convoi	24	TR
11	2	3 comp. ouverts	24	TR
12	2	3 comp. ouverts	24	TR

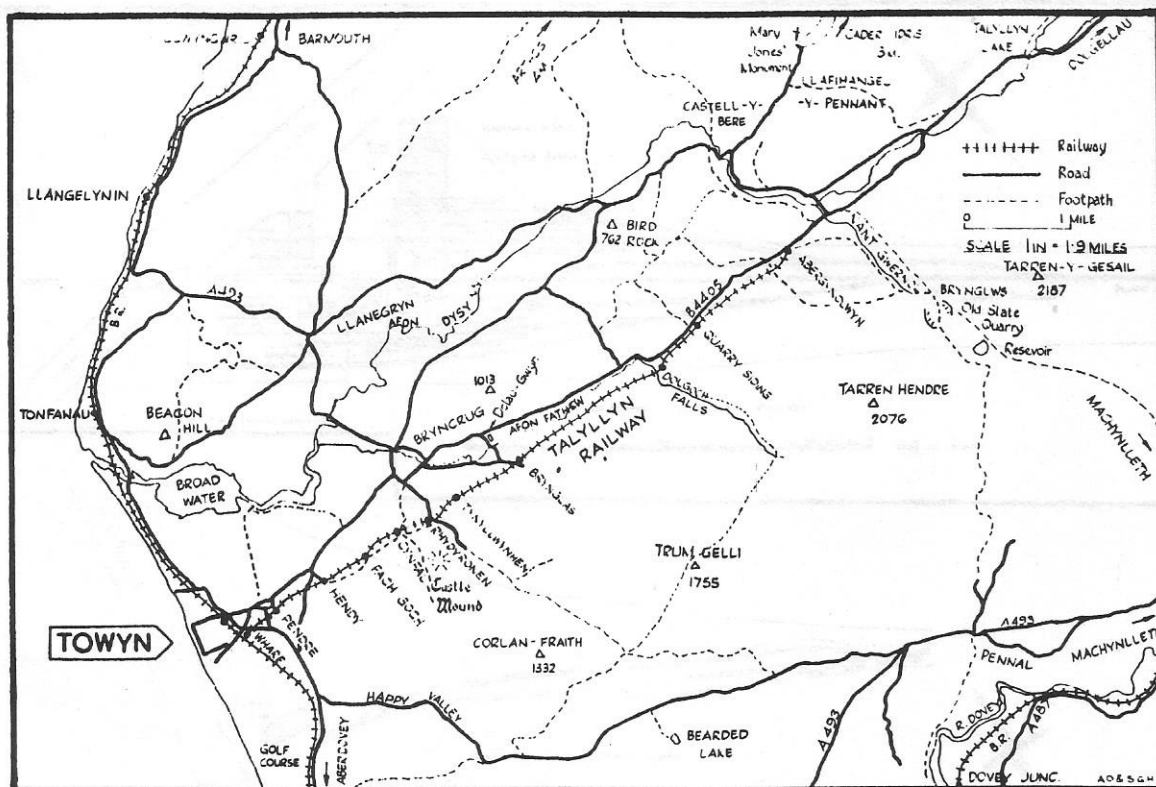
# VOITURES VOYAGEURS (SUITE)

N°	ESSIEUX	TYPES	PERS.	CONSTRUCTEURS
13	2	3 comp. ouverts	24	TR
14	2	2 comp. fermés, 1ère classe (ex GVT)	12	Midland C & W
15	2	2 comp. fermés, 1ère classe (ex GVT)	12	Midland C & W
16	4	4 comp. semi-ouverts + gar. convoi	32	TR
17	4	2 salons (ex-corris)	22	Metropolitain C. W.
18	4	6 comp. fermés	48	TR
19	4	6 comp. fermés 1/2 classe	44	TR
20	4	6 comp. fermés	48	TR

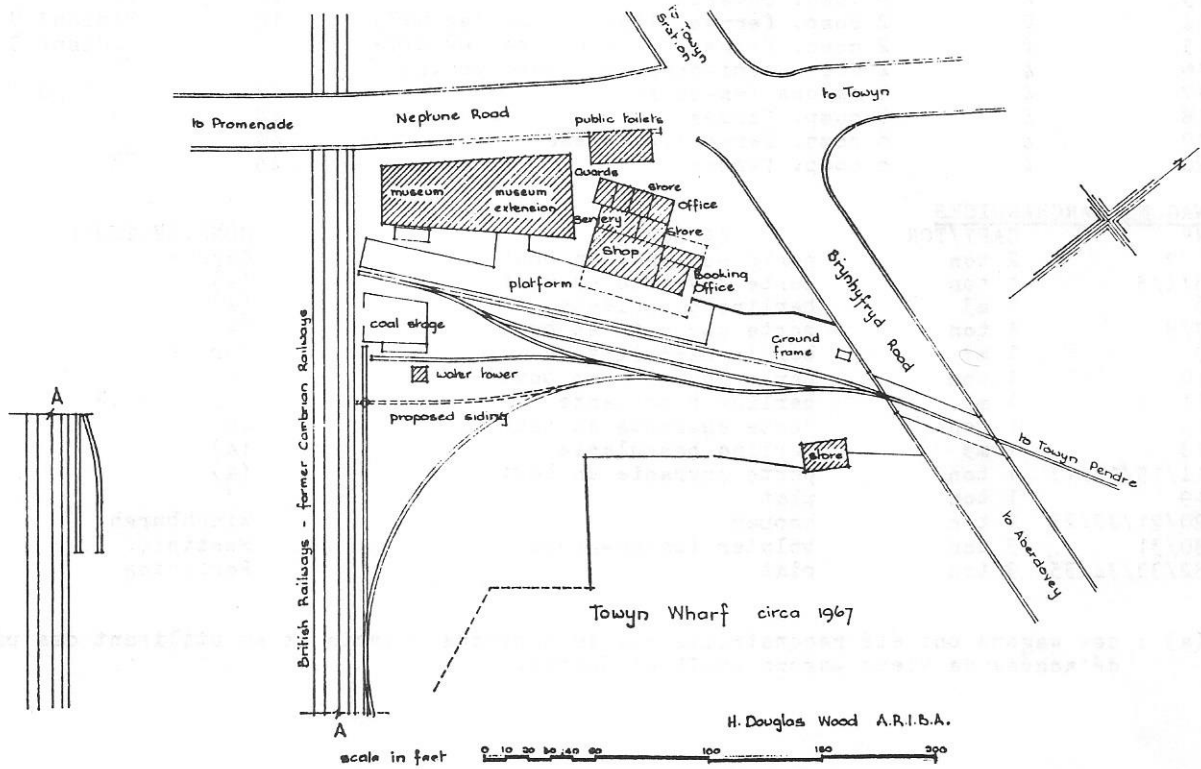
## WAGONS MARCHANDISES

N°	CAPV/TON	CAISSE	CONSTRUCTEURS
1/2	2 ton	porte ouvrante en bout	Corris
3/4/5	1 ton	porte ouvrante en bout	(a)
6	1 m3	berline basculante	(a)
7/8	1 ton	porte ouvrante en bout	(a)
9	1 m3	berline basculante	Corris
10	1 ton	porte ouvrante en bout	(a)
11	1 m3	berline basculante	Corris & TR
12	1 ton	porte ouvrante en bout	(a)
13	1 m3	berline basculante	(a)
14/15/16/17	1 ton	porte ouvrante en bout	(a)
19	1 ton	plat	/
20/21/22/23	2 ton	hopper	Winchburgh
30/31	3 ton	bolster (wagon-grume)	Festiniog
32/33/34/35	3 ton	plat	Festiniog

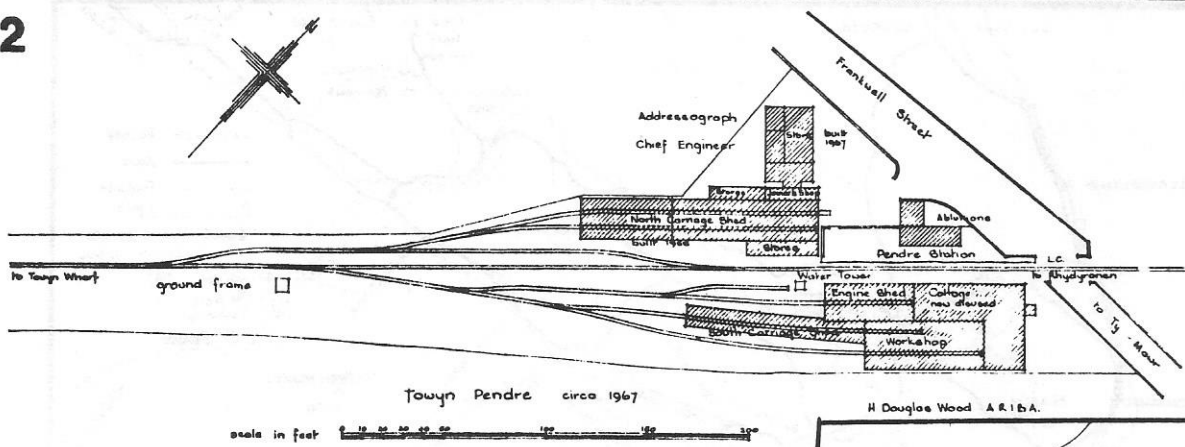
(a) : ces wagons ont été reconstruits sur de nouveaux chassis et en utilisant des pièces détachées de vieux wagons ex-TR et Corris.



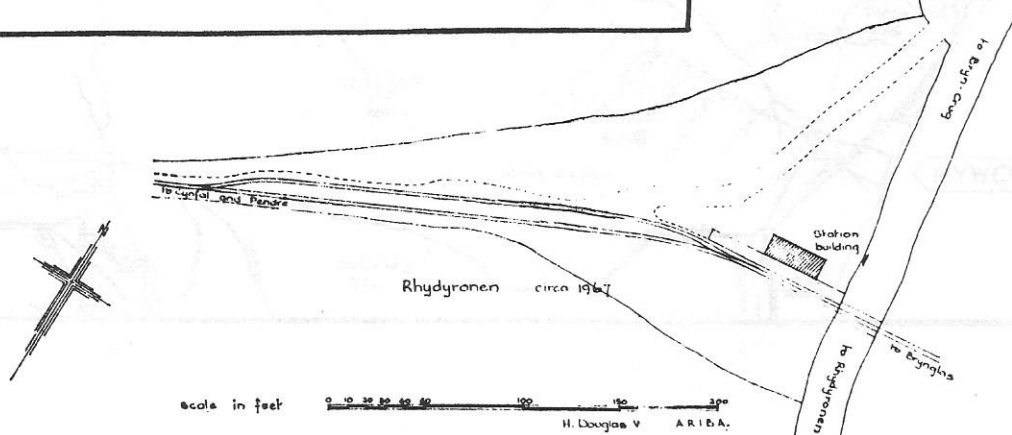
1

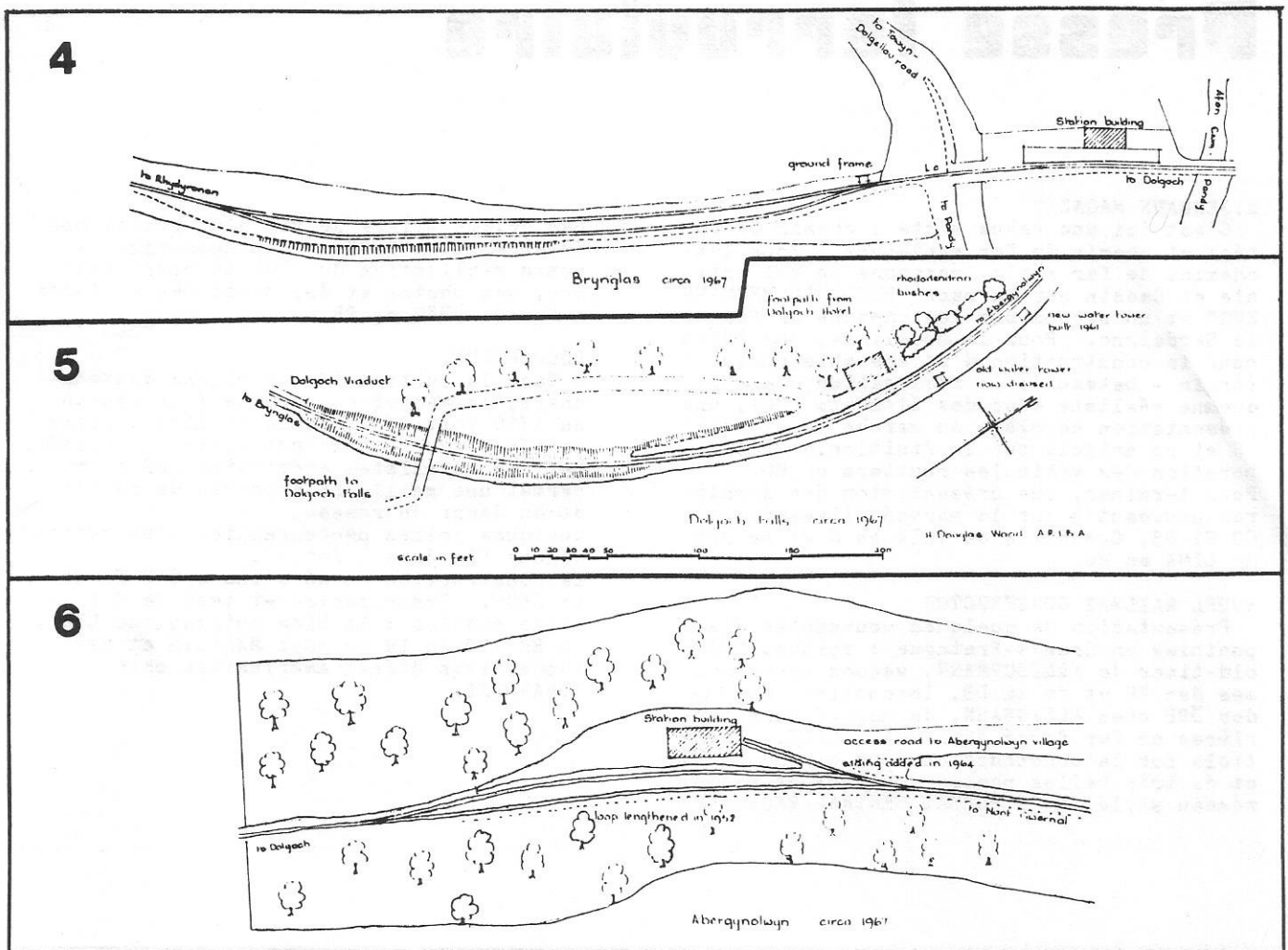


2



3





Dans le prochain numéro:

COMPTE RENDU sur le ballastage du réseau. Vous y trouverez, expliquées en détail, les méthodes expérimentées par P.CASINI, D.PIRON et A.SAENEN.

# Presse ferroviaire

## EISENBAHN MAGAZIN

C'est ici une revue mixte : chemin de fer réel et chemin de fer miniature. Pour les chemins de fer réels, retenons un bel article et dessin sur la rame "HENSCHEL WEGMANN ZUG" et un second sur les chemins de fer de la Sardaigne. Pour le modélisme, des idées pour la construction d'un ensemble portuaire (train - bateaux); la réalisation d'une briqueterie réaliste avec des éléments POLA, une présentation complète du marché de la voie HO et un article sur la finition et l'élaboration des véhicules routiers en HO. Pour terminer, une présentation des dernières nouveautés sur le marché allemand : RO-CO ET 85, Crocodile de TRIX en N et Ae 3/6 de LIMA en HO.

## MODEL RAILWAY CONSTRUCTOR

Présentation de quelques nouveautés disponibles en Grande-Bretagne : voiture SNCF old-timer de FLEISCHMANN, wagons marchandises des BR et de la DB, locomotive type 144 des ÖBB chez KLEINBAHN, de magnifiques barrières en fer forgé chez SCALE LINK. Un article sur la construction d'un cirque en HO et de très belles photos couleurs et NB du réseau style BR du "GREAT CENTRAL RECREATED".

Des jolies prises de vue d'un réseau modulaire style SNCF un peu comparable à notre réalisation du club et pour terminer, des photos et des plans des voitures 4-CIG & 4-BIG ds BR.

## LOCO REVUE

Dans la rubrique du modélisme d'atmosphère, la maquette complète d'un réseau au 1/10 soit 1/870 de la réalité : cette pratique surprenante est souvent utilisée par les modélistes américains qui leur permet une meilleure approche du relief et du décor du réseau.

Quelques jolies photographies d'un réseau dénomé "Le Jura à Paris".

La construction en HO d'une 4-032 TA de la SNCF. Présentation et test de différents modèles : le bloc automatique LYBE, la BR 120 de la DB chez MARKLIN et des locomotives diésel américaines chez RIVAROSSI.

# AGENDA

## Jeudi 6 novembre

La standardisation des essieux et des atelages, la solution adoptée par P.CASINI.

## Jeudi 18 décembre

Projection de films réalisés par A.COLLIN et E.LOVENS.

Réunions pour la construction du réseau:

Mercredi 12 novembre et Jeudi 11 décembre.

Toutes ces réunions débutent à 19H.30  
à la Maison des Jeunes d'Angleur,  
rue Decroly, 59, 4900 LIEGE (Angleur).