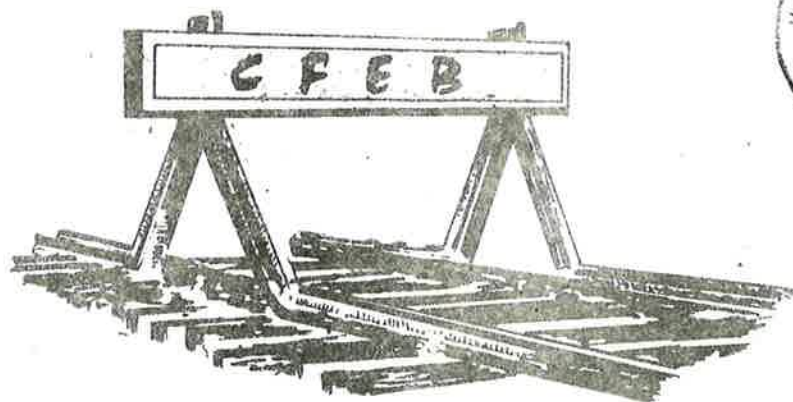


**CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE**

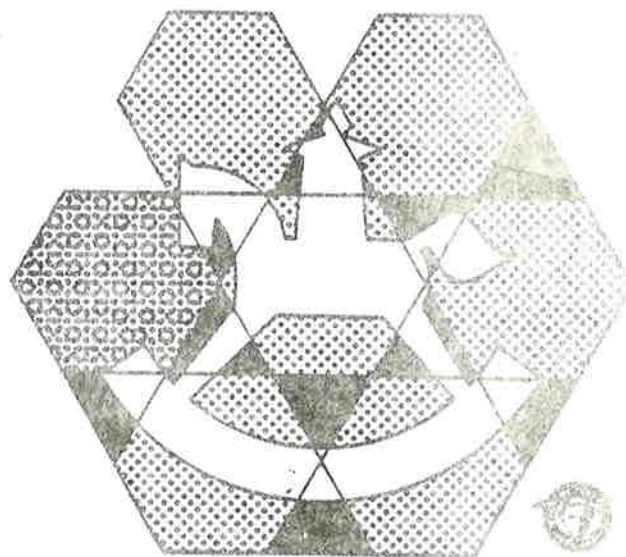
**VERVIERS**



# **ENTRE~VOIES**

# **NUKEMBERG**

Internationale  
Spielwarenmesse  
Nürnberg  
Februar 1981.



**25 frs**

**février 1981**

**n° 40**

**EDITEUR RESPONSABLE: J. Danthinne 20 rue Jardon 4800 Verviers tél. 087.33.96.93**

# ENTRE ~ VOIES

## REVUE MENSUELLE DU CFEB

### Editeur responsable

J Danthinne  
rue Jardon 20  
4800 Verviers  
tél 087 339693

Abonnement (1an = 11 numéros) : 250 frs  
virement au CCP 000-0067855-52 de  
CFEB 4800 Verviers

**ENTRE-VOIES** est envoyé gratuitement  
à tous les membres du CFEB

une étiquette rouge signifie que vous n'  
êtes plus en règle pour recevoir le  
prochain numéro

le comité du CFEB n'est pas responsable  
des textes signés

sauf mention, les textes publiés sont la  
propriété du CFEB ; ils peuvent être  
reproduits si c'est dans un but non lucra-  
tif et à condition de citer la source et l'  
auteur et d'envoyer un exemplaire de l'  
édition

### CFEB asbl

courrier: rue Jardon 20 4800 Verviers

local: rue de la Chapelle 62  
4800 Verviers

réunions bimensuelles

cotisation annuelle: 600 frs

## SOMMAIRE

N° 40	FEVRIER	1981
EDITORIAL		3
ACTIVITES DU C.F.E.B.		4
G.M.S. INFORMATIONS		6
DEMYSTIFICATIONS LA LOCO- MOTIVE ELECTRIQUE		8
NOUVELLES DIVERSES		11
NUREMBERG 1981		17

# éditorial

Il y a un an, nous avons le plaisir de présenter le projet définitif de l'implantation du réseau basé sur des conceptions entièrement nouvelles pour notre club et qui devait reproduire le plus fidèlement possible les lignes de la région frontalière.

Un an déjà qu'un groupe de membres s'y attèlent avec ardeur et y passent de longues, très longues soirées pour que cette réalisation présente la perfection souhaitée.

D'ici quelques jours, nous convierons les amateurs de modèles réduits et spécialement ceux qui, comme nous, ont un petit train quelque part dans le ventre, à venir contempler le résultat de tant d'heures de travail.

Espérons qu'ils seront nombreux à répondre à cet appel.

Au cours de ces journées, ce sera l'occasion pour les membres de notre groupement de montrer et d'expliquer aux nombreux amateurs le fonctionnement et le maniement de modèles réduits. Une tâche à ne pas négliger sera celle de convertir les amateurs, pour les faire devenir de véritables modélistes afin qu'ils viennent rejoindre les rangs des travailleurs GMS.

Nous sommes heureux de voir que le comité du CFEB à accorder toute sa confiance au groupe GMS car c'est cette compréhension et cette amitié qui a permis d'entreprendre la réalisation d'un réseau hors du commun.

Nous sommes persuadés que c'est seulement dans cet esprit que nous pourrions continuer, améliorer et augmenter nos entreprises futures.

Le groupe GMS

# ACTIVITES DU CFEB

JOURNEES PORTES OUVERTES LES	SAMEDI	28 FEVRIER
	DIMANCHE	1 MARS
	SAMEDI	7 MARS
	DIMANCHE	8 MARS
	de 10.00 à 18.00	

## AMENAGEMENT DES LOCAUX

Le comité remercie les nombreux membres qui ont accepté de collaborer à la présentation de matériel, dioramas ou autre...

Tout ce qui est à exposé devra être au local au plus tard le vendredi 27 février. Les grosses pièces n'entrant pas dans les vitrines seront autant que possible au local le jeudi 26.

Il n'y a pas de réunion prévue le vendredi 27 février, veille du premier week-end Portes ouvertes. Les travailleurs seront les bienvenus lors des soirées du jeudi 26 et du vendredi 27 Février.

## VENTE DE MATERIEL

Marcel Grignard est chargé de gérer la vente de tous le matériel dont vous désirez vous débarrasser aux conditions suivantes :

1. Toute pièce à vendre devra IMPERATIVEMENT être munie d'une étiquette fixée d'une manière sûre et indiquant le prix demandé et le nom du propriétaire.
2. Un bénéfice de 5% sur la vente réalisée ira à la trésorerie du C.F.E.B.

## PENDANT LES JOURNEES PORTES OUVERTES

Le comité espère obtenir l'aide la plus large possible de la part des membres notamment sur le point de l'accueil du public et de la surveillance.

## RECHERCHE

Monsieur Jacob demande si parmi les membres du C.F.E.B. il se trouve quelqu'un qui utilise le système de la sirène Märklin avec ses accessoires n° 7213, 7215, 7216, 7217, et désire se mettre en contact pour obtenir des renseignements.



PUBLICATIONS C.F.E.B.

A LA DECOUVERTE DES AMBULANTS POSTAUX - RENE JACOB

Dans cet ouvrage très fouillé, René Jacob vous fera découvrir le monde parfois inconnu des ambulants postaux, tant au point de vue ferroviaire que philatélique.

De nombreux documents ( photos, plans de wagons anciens et moderne, marques de philatélie ) augmentera l'intérêt du lecteur.

Ce livre sera disponible au prix de 150 frs à partir du 28 février.

A partir de cette même date, il pourra être commandé par correspondance au prix de 175 frs ( frais d'envoi en Belgique compris ) en virant le montant correspondant au CCP 000-0067855-52 de C.F.E.B. 4800 Verviers.

A VENDRE

MINITRIX

E 111 réf 2062 1500 frs  
D 212 réf 2048 1100 frs  
AUTORAIL type VT98/9 VS 98  
+ TRANSFO EMS 3000 frs  
VOITURE réf 3117 350 frs

FLEISCHMANN PICCOLO

VOITURES réf 8190/1/2  
+ 2 disparues cat.  
1 livrée orange  
1 livrée bordeaux 280 chacune  
Déchargement 9482 motor. 350 frs  
Boite de départ 1200 frs

KIBRI N

Gare 7090 300 frs  
Maison 7084 180 frs  
Groupe maison 7404 300 frs

Pour le tout VALEUR 9680 LAISSE 9200 frs

Je possède un plan original d'implantation de la ligne tramways VERVIERS-DOLHAIN. Vente à toute offre acceptable.

Francy SCHUTZ  
rue de la Liberté 34  
4840 WELKENRAEDT 087/881511

POUR LES AMATEURS DU 3 RAILS

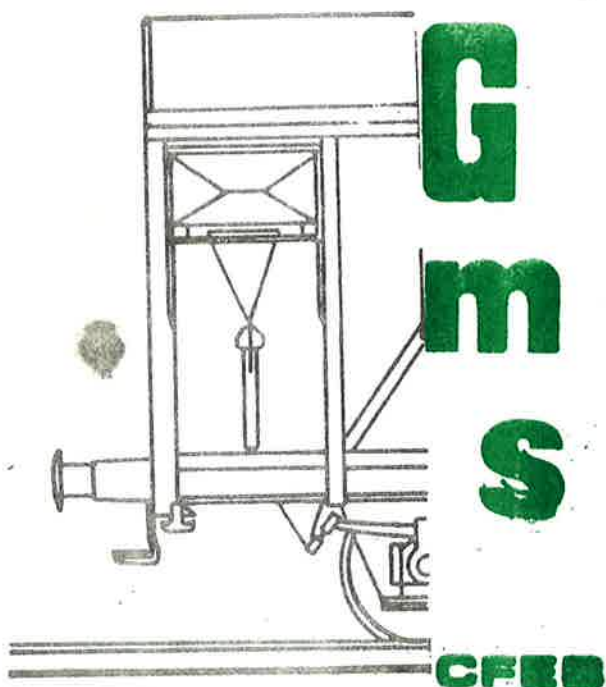
Le matériel Märklin va être l'objet d'une nette hausse de prix. La firme NYSSSEN, 38 rue de la Station à Chénée ( face au GB ) vendra aux membres du C.F.E.B. le matériel Märklin actuellement en stock au prix actuel et jusqu'à épuisement de ces stocks, après l'augmentation annoncée.

AGENDA

1<sup>er</sup> ALAF expose à Liège du 21 mars au 5 avril :

LES 1000 ET 1 P'TITS TRAINS

Tous les jours de 14.00 à 20.00. Le dimanche de 10.00 à 20.00  
Hall des foires de Liège Coromeuse.



## INFORMATIONS

### L'ÉQUIPE DU G.M.S. EN VISITE AU M.S.C.M. " DE PIJL "

Le dimanche 1 février, une partie de l'équipe du G.M.S. s'en est allé rendre visite au club " De Pijl " de Malines. L'accueil y fut des plus cordial et nous avons pu à notre guise visiter le vaste réseau de ce club que certains ont pu voir lors des expositions organisées par nos amis malinois. Nous avons eu l'occasion de voir circuler de très belles rames et notamment une rame marchandise d'une centaine de wagons tirée en triple traction par des locos BR 44 de la D.B. ( Märklin Hamo ).

Les échanges d'idées ont été très fructueux de part et d'autre, et on a pu se rendre compte que les problèmes de construction de réseau..., de normes pour la fiabilité de l'exploitation ( aiguillages calibrés, crochets d'attelage, etc... ) sont à peu de chose près les mêmes partout. Il est aussi curieux de constater que sans jamais s'être concertés avant cette visite, des solutions pratiquement identiques ont été trouvées pour des problèmes similaires.

Nous comptons bien rendre prochainement la politesse à nos amis malinois qui d'après les explications et les plans que nous leurs avons montrés, se réjouissent de venir voir notre réseau G.M.S.

## G.M.S. SERVICE

Suite aux augmentations conjuguées du cours de la livre anglaise ( environ 25% depuis la première commande ) et du tarif PECO ( 5% ), il n'est plus fort intéressant de se pourvoir en aiguillages en Angleterre.

Ce service G.M.S. est donc supprimé. Les montants versés pour la dernière commande ( annulée ) sont ou seront remboursés.

Il n'en reste pas moins vrai que l'achat des aiguillages Peco en Allemagne reste intéressant compte tenu de la ristourne qui nous est faite et la la qualité de ces appareils.

---

## COTISATIONS 1981 DERNIER RAPPEL : ETIQUETTE ROUGE

Si l'étiquette adresse de votre Entre-Voies est rouge, cela signifie que le secrétariat n'a pas eu connaissance de votre renouvellement de cotisation au moment de l'expédition. Cela signifie aussi que c'est le dernier Entre-Voies qui vous est envoyé, sauf si vous vous mettez en règle avant le 28 février.

Le montant de votre cotisation, 600 frs, doit être versé en espèces au trésorier, Jean Marie Simonis, lors des réunions; ou bien virer au CCP 000-0067855-52 de C.F.E.B. à 4800 Verviers. Celui qui désire recevoir sa carte de membre par la poste, doit augmenter son virement de 9 frs; à défaut de ce supplément, la carte de membre sera renue à disposition au local.

N.B. Seul les personnes ayant versé une cotisation de 600 frs peuvent prétendre être membre adhérent au C.F.E.B. et bénéficier de l'entièreté des activités du club.

Les abonnés à Entre-Voies ne payant que 250 frs l'année, ne bénéficie que de l'envoi de la revue du C.F.E.B.



## SUITE N° 2

### APPARITION DU COURANT ALTERNATIF MONOPHASE A FREQUENCE SPECIALE

On sait que pour transporter l'énergie électrique avec un minimum de pertes, il faut adopter des tensions très élevées, mais qui sont dangereuses ou difficiles à utiliser dans les moteurs. La solution idéale est donc de choisir le moteur convenant le mieux à la traction, en alimentant les locomotives à une tension élevée, réduite à bord au moyen d'un transformateur. C'est alors que Hans von BEHN - ESCHENBURG, ingénieur aux Ateliers d'Oerlikon, près de Zurich, met au point le type de moteur qui porte son nom, et fait entreprendre en 1904, sur la ligne de Seebach à Wettingen ( entre Zurich et Lucerne ) des essais dont le retentissement fut considérable, et dont les conséquences se manifestent encore aujourd'hui.

Le raisonnement tenu à l'époque était le suivant : une haute tension minimise les pertes en ligne; alimentons les locomotives sous 15.000 V. Cette tension étant inutilisable dans les moteurs, réduisons-la à une valeur plus faible, par exemple 300 V. Pour ce faire, il faut installer sur les locomotives un transformateur, et comme les transformateurs ne fonctionnent qu'en courant alternatif, alimentons la ligne aérienne avec ce courant alternatif monophasé.

Mais comme le moteur à courant continu restait bien meilleur au point de vue de ses aptitudes à l'effort, que son confrère triphasé, Hans von Behn-Eschenburg l'utilisa directement en courant alternatif, en aménageant le circuit magnétique en ajoutant un petit bobinage supplémentaire pour réduire les étincelles au collecteur, et comme c'est finalement une hérésie d'utiliser un moteur à courant continu sur du courant alternatif, on rapprocha le courant alternatif du courant continu en divisant par 3 la fréquence, qui passa ainsi de 50 Hz à  $16 \frac{2}{3}$  Hz. Cette fréquence, c'est la " fréquence spéciale



chemin de fer " par opposition à 50 Hz, dénommée " fréquence industrielle " .

Voilà pourquoi, depuis cette année 1904, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, la Suède, la Norvège, la Danemark utilisent ce type de courant qui au prix d'une certaine complication des moteurs, permet d'avoir des engins qui ont des caractéristiques comparables à ceux qui utilisent le courant continu, avec l'avantage d'avoir de très faibles pertes dans les caténaires puisqu'alimentées sous tension élevée. Au lieu d'avoir 3 ou 4 sous-stations pour 100 Km en courant continu, il n'y en a plus qu'une seule en courant alternatif. Mais le revers de la médaille est que cette fréquence spéciale de  $16 \frac{2}{3}$  Hz nécessite des centrales électriques spéciales. La D.B., les C.F.F., les O.B.B. ont donc leur propre production d'énergie, indépendante du réseau public général.

#### DIVERSITE DES SYSTEMES

On le voit, toutes les administrations de chemin de fer ont cherché de leur côté un système qui leur semblait le meilleur à leur point de vue.

Les Français utilisèrent le courant continu 600 V, le 750 V, puis le 1500 V continu, imités ensuite par les Hollandais.

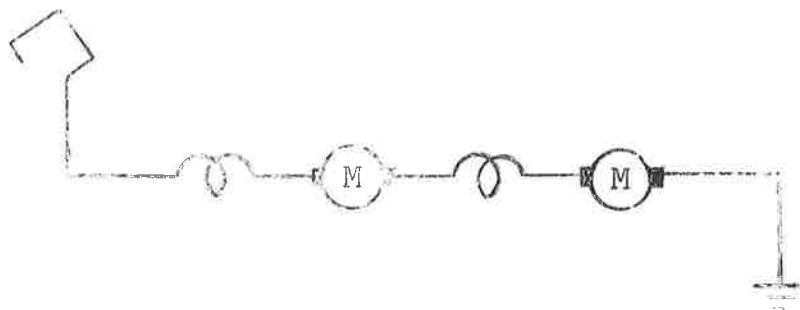
Les Allemands, les Suisses, les Autrichiens, les Scandinaves utilisèrent le 15.000 V  $16 \frac{2}{3}$  Hz comme dit précédemment.

Les Italiens, le triphasé 3400 V à  $16 \frac{2}{3}$  Hz, mais pour une autre raison : les moteurs ne devaient pas tourner au delà d'une certaine vitesse, compte tenu du diamètre des roues.

En effet, à cette époque la transmission se faisait par bielles donc sans engrenages réducteurs, et la vitesse des convois relativement modeste ( la vitesse d'un moteur triphasé dépend entre autres choses de la fréquence ). Les Italiens finirent donc par tomber dans le même travers que les Allemands et les Suisses: il leur fallu aussi des usines électriques spéciales.

Suite à des essais réalisés aux U.S.A. sur le réseau Milwaukee and Saint Paul, se produit en Italie, en 1928, une petite révolution qui aura des retombées en Belgique. On décide la-bàs d'électrifier la ligne Benevento - Foggia, dans le sud de la péninsule, en 3000 V continu. Comme on ne peut **construire** des moteurs séries pour des tensions supérieures

à 1500 V, les Italiens décidèrent tout simplement de grouper en permanence par deux en série, deux moteurs séries.



Les effets de cette révolution se feront sentir en Belgique en 1935, en Pologne et en U.R.S.S. Nous avons donc imités les Italiens, et la Belgique fait rouler ses locomotives avec du courant continu 3000 V.

Toutes les tensions dont nous avons parlé subsistent encore actuellement, à l'exception du triphasé italien, complètement disparu.

A suivre

Jacques César

---

#### VOYAGE G.T.F.

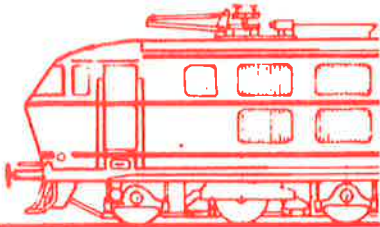
Le G.T.F. organise le samedi 04.04.1981 un voyage rétrospectif des moyens de transport sur rails dans la Thudinie ( Belgique ) .

Partant vers 8.15 de Charleroi Sud, un autorail spécial SNCB conduira les participants à Fontaine l'Evêque par une ligne qui sera entièrement déplacée dans quelques mois. A cet endroit, attendra un tramways électrique vicinal qui prendra le relais pour Thuin Ouest. De cette gare l'autorail spécial parcourra un tronçon de la ligne de Chimay ( jusque Strée ) en passant par Thuillies où pourront être admirés les anciens véhicules SNCV précieusement conservés par l'ASVI.

L'autorail repartira pour Mariembourg avec parcours de la ligne Mariembourg Couvin ( dont on envisage la réouverture au service voyageurs ). Un aller et retour en traction vapeur sera effectué sur le chemin de fer à vapeur des 3 vallées ( CFV3V ) avec visite du dépôt. Le retour est prévu à Charleroi Sud vers 19.45.

Renseignements: G.T.F. asbl, BP 191 4000 Liège 1.

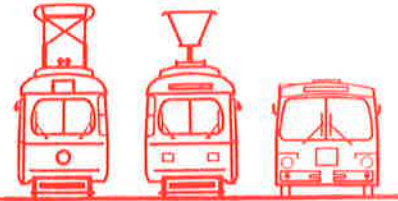
Joindre une enveloppe timbrée avec nom et adresse pour la réponse.



## NOUVELLES

## DIVERSES

M L et J C MICHEL

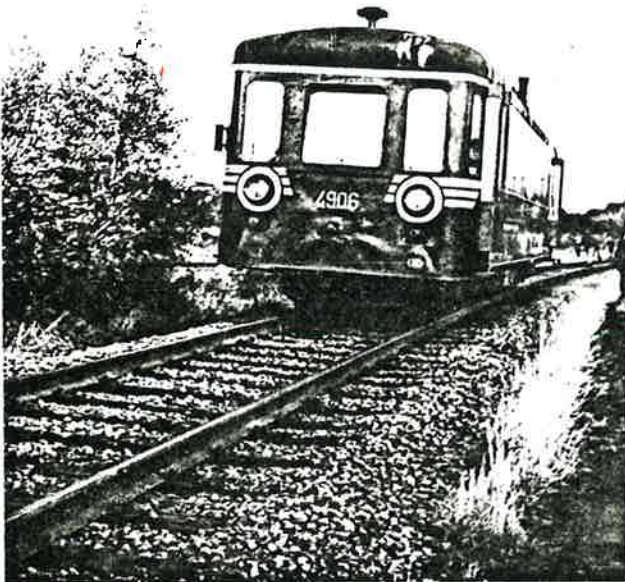


A LA S.N.C.B.

Depuis peu, l'autorail 4901 a été prêté par l'ATD de Montzen à l'ATD d'Antwerpen Dam.

De ce fait, la répartition de ces autorails est la suivante :

Antwerpen Dam	: 4901 et 4903
Montzen	: 4906 et 4911
Jemelle	: 4905 ( transformé en ES )
Namur	: 4907 ( transformé en ES )



L'autorail 4906, photographié lors d'un voyage organisé

### Locomotives série 66 ( ex type 222 )

Depuis plusieurs années, seule la 6602 affectée au dépôt de Hasselt, assure encore quelques services " marchandises " ; les 6601 et 6603 étaient entreposées à Salzennes.

Depuis peu, la 6603 a été modifiée en loco de manoeuvre et a été renumérotée 7103. Elle est actuellement affectée à Antwerpen Dam.

Rappelons que l'ancienne série 7101 à 7105 ( ex type 271 ) affectée à Merelbeke, est déclassée depuis peu. Un véhicule de cette série est préservé pour le musée : il s'agit de la ( vraie ) 7103

La 1605 sortirait prochainement de peinture dans une nouvelle livrée bleue.

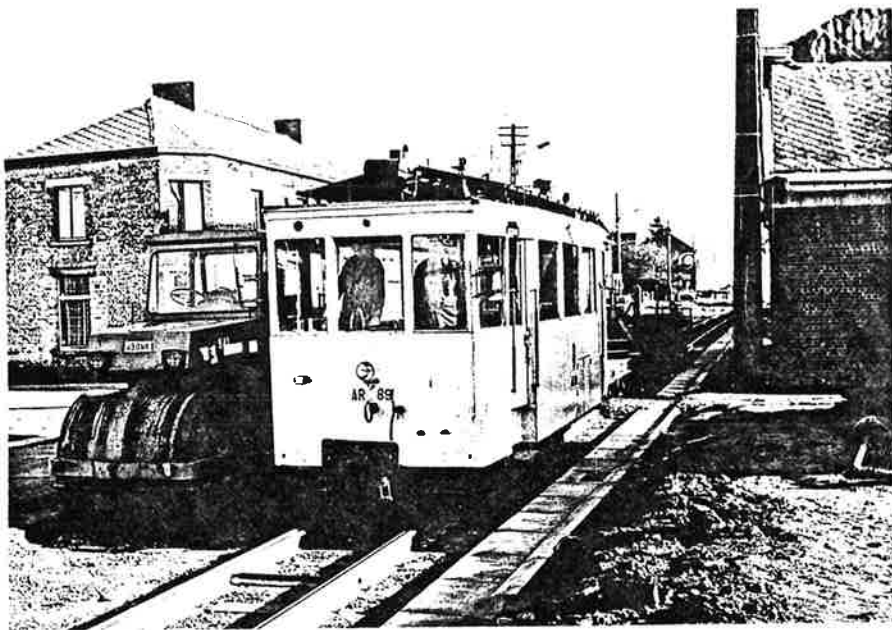
A LA S.N.C.V.

Groupe du Hainaut

Le 30 janvier dernier, la septième motrice type SJ a été mise en service au dépôt de Charleroi; elle porte le n° 9176 et provient de la transformation de la remorque 9313. Une petite différence à signaler par rapport aux six précédentes : les bogies sont peints en gris clair.

Les travaux de voies de voie avancent " bon train " entre Trazegnies et Courcelles Trieux ( L 80 ) et entre Fontaine l'Evêque et Anderlues.

Le service VT d'Anderlues a encore reçu un nouveau véhicule sur rail, acquis en Autriche.



Trazegnies : vue des travaux, le 20.11.1980



Fontaine l'Evêque : vue des travaux, le 20.11.1980



La motrice articulée 6100 a quitté le Hainaut à destination d'Ostende pour y subir divers tests pendant une période indéterminée.

#### Groupe d'Ostende

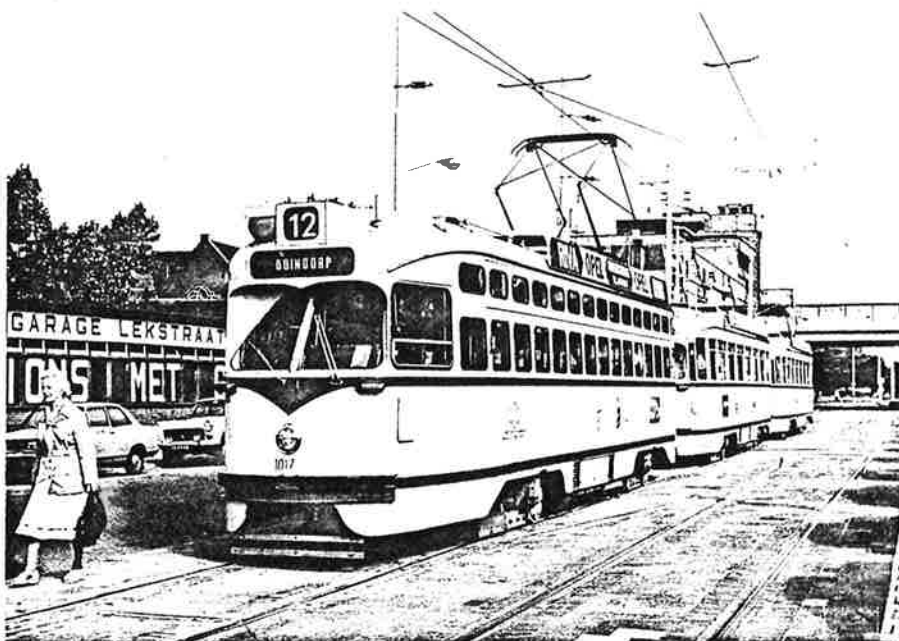
Ce groupe a entamé la démolition d'une série de véhicules, avant même d'avoir reçu le nouveau matériel articulé. Les voitures en démolition ou démolies seraient les suivantes: 9015 - 9003 - 9523 - 9095 - 9112 - 9024 - 9105 - 9016 et 9116

#### A LA S.T.I.V.

Depuis le début du mois de février, les nouveaux autobus MAN ont été mis en service. Ils sont numérotés 01 à 30.

#### HOLLANDE : LA HAYE ( HTM )

Notre confrère Mupdofer News a publié dans son numéro 3/80 un long article relatif à la création d'une future nouvelle ligne de tramways. Cette ligne portera le n° 2 et reliera le centre de la localité à Kraayenstein. Pour l'exploitation de cette ligne, les HTM ont commandé à la BN à Bruges une série de motrices articulées à 3 caisses et 4 bogies.



Motrice PCC type "américaine" 1017  
La Haye, le 24.7.1979

A l'heure actuelle, le parc des HTM est composé des véhicules suivants :

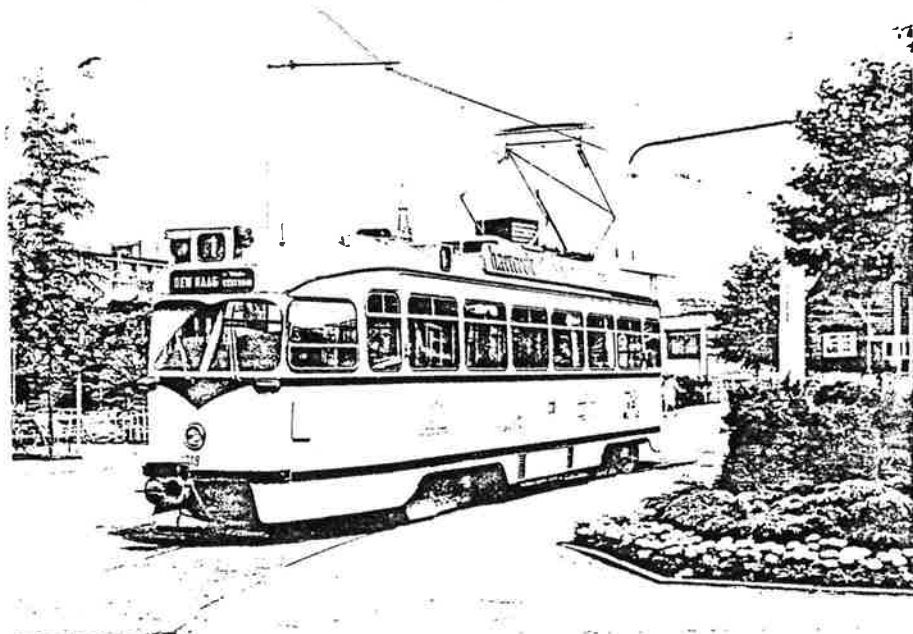
### Matériel voyageurs

Le parc " voyageurs est composé essentiellement de motrices et de remorques motorisées ( en fait il s'agit de motrices sans poste de pilotage ) type PCC construites par la BN. Il en existe 6 modèles:

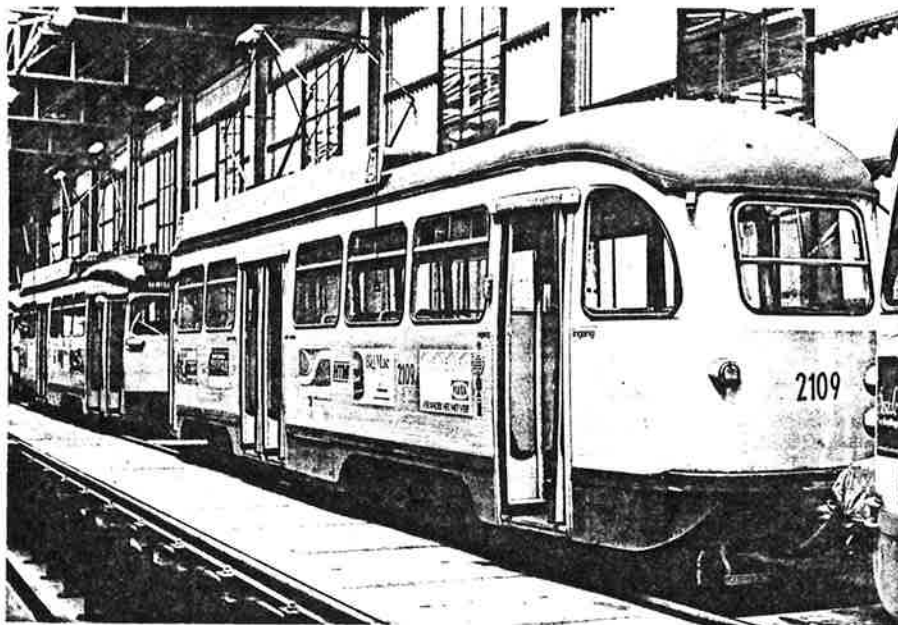
- 1001 à 1002 : PCC type "américaines" transformées par les HTM en véhicules semblables aux 1100 construction 1949
- 1003 à 1024 : PCC type " américaine " construites en 1952
- 1101 à 1200 : PCC construites de 1957 à 1959
- 1201 à 1240 : PCC construites en 1963
- 1301 à 1340 : PCC
- 2101 à 2130 : remorques PCC motorisées accouplées en général aux 1300.



Motrice PCC 1167 dans sa nouvelle livrée jaune à Scheveningen dépôt le 7.4.1979



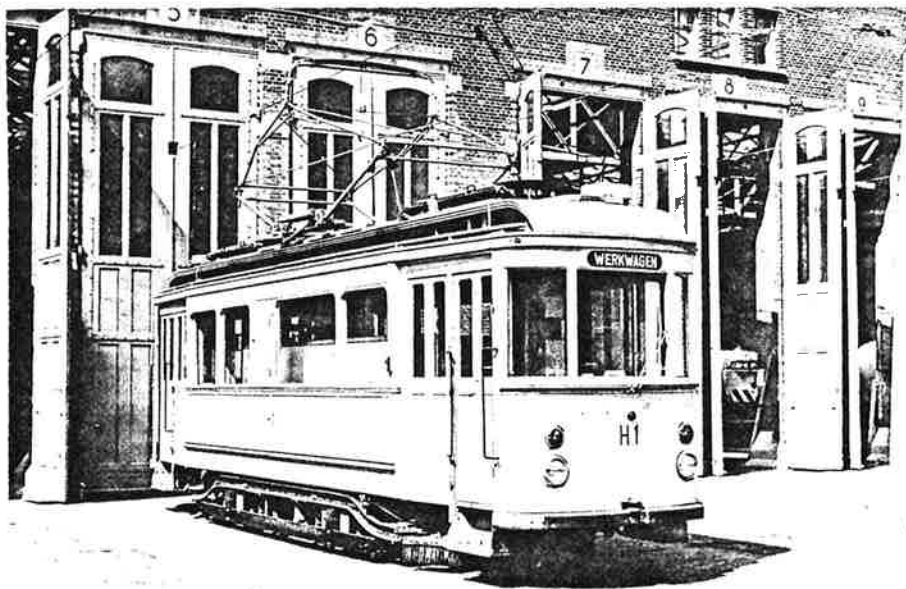
Motrice PCC 1218 à Delft, le 24.7.1979



Remorque motorisée PCC 2109 à Scheveningen  
le 7.4.1979

#### Matériel VT

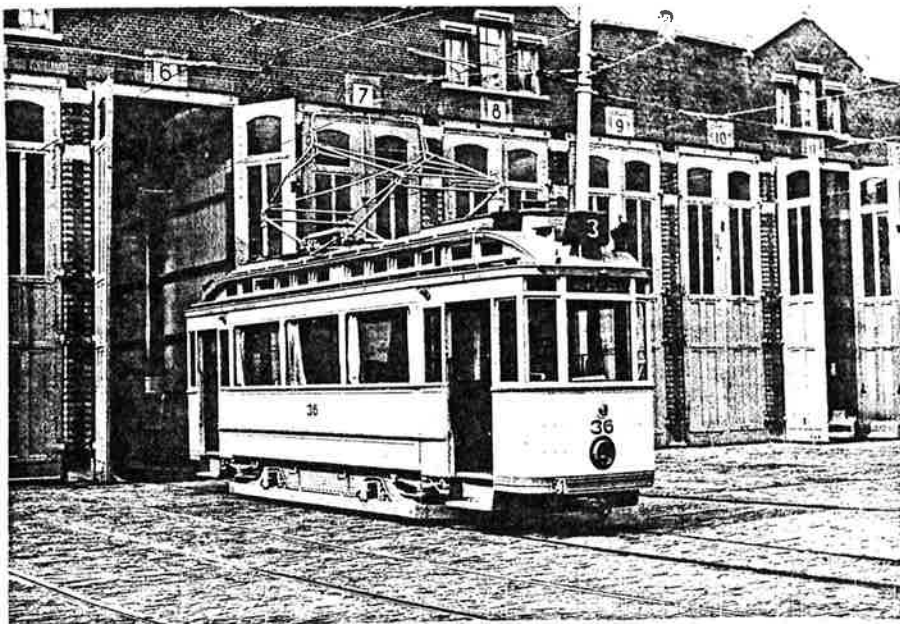
Ce matériel est très varié et provient souvent de la transformation d'anciennes voitures.



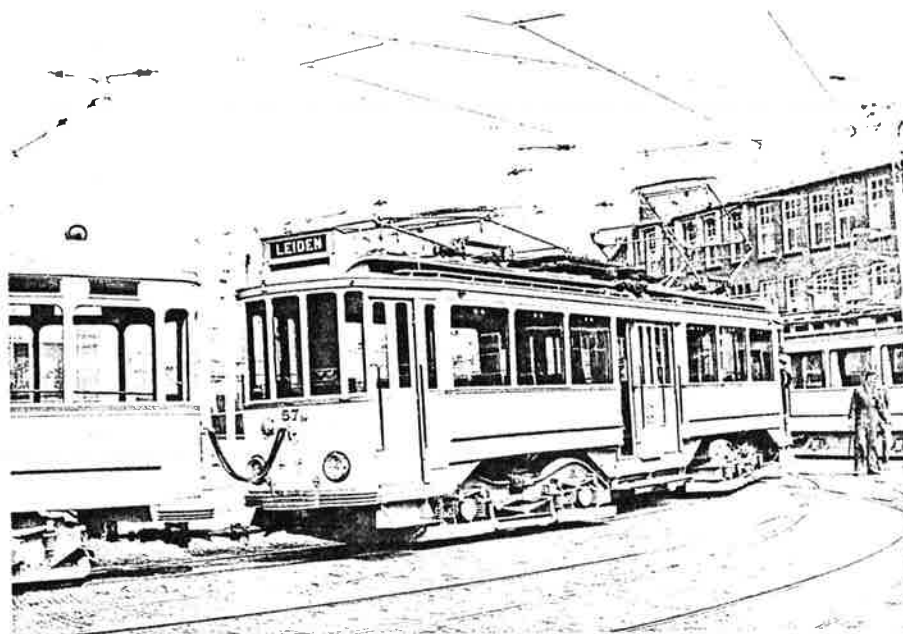
Motrice VT H1 aux ateliers centraux  
le 24.7.1979

Matériel " Musée "

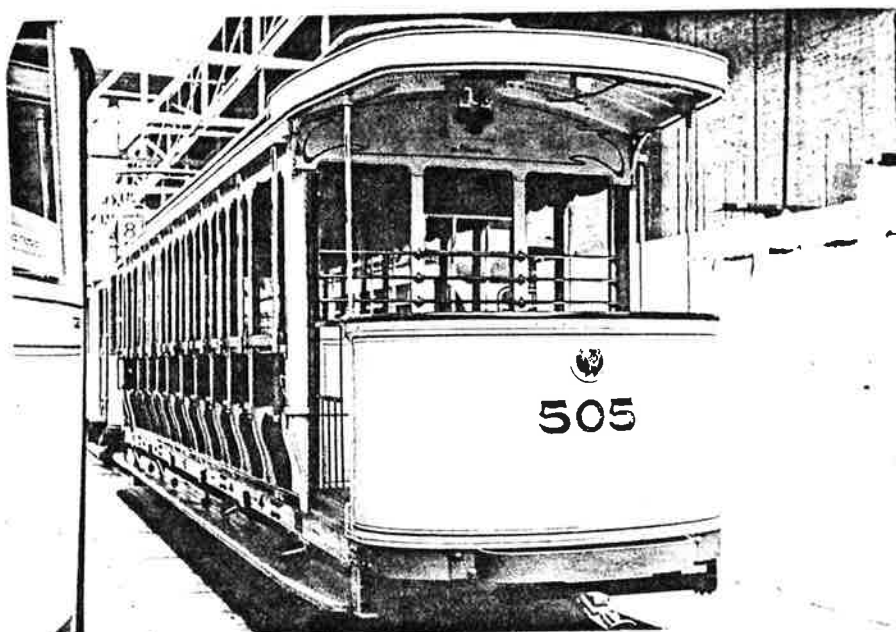
La société a conservé de très nombreuses voitures " musée "  
Ces véhicules sont dans un état impeccable.



Motrice " musée " n°36  
aux ateliers centraux  
le 7.4.1979



Motrice " musée " n°57  
aux ateliers centraux  
le 7.4.1979

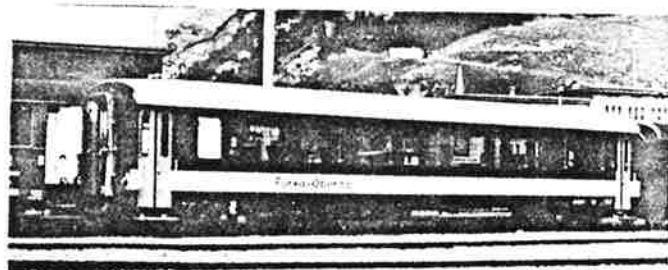
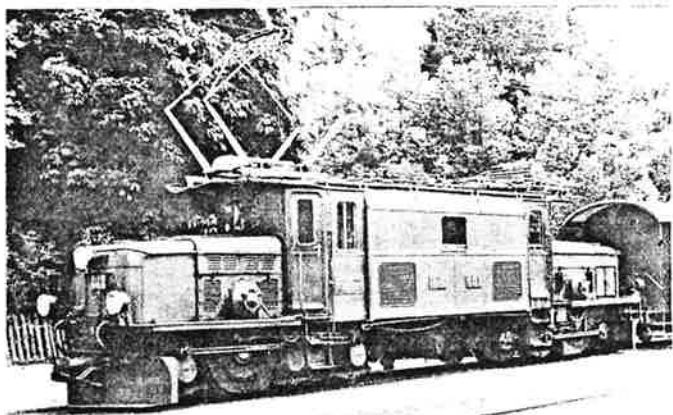
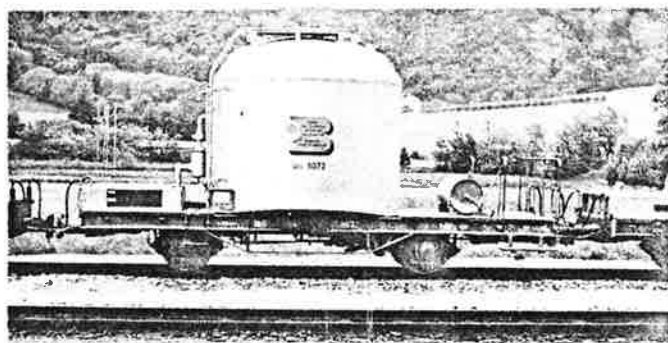
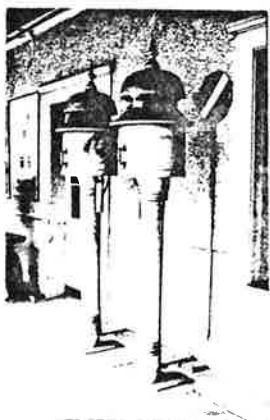
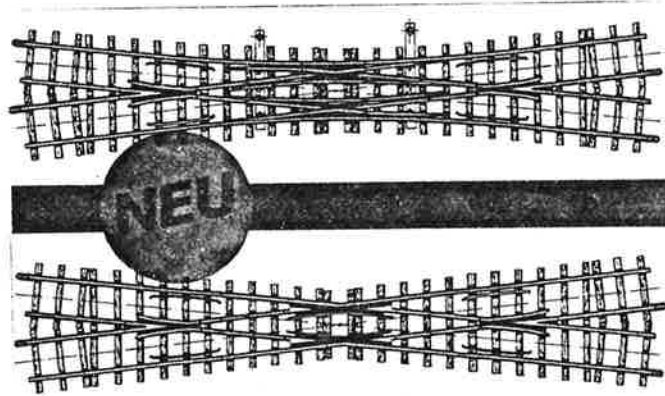
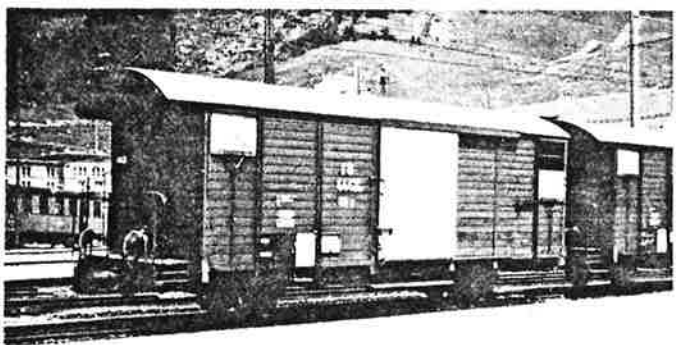
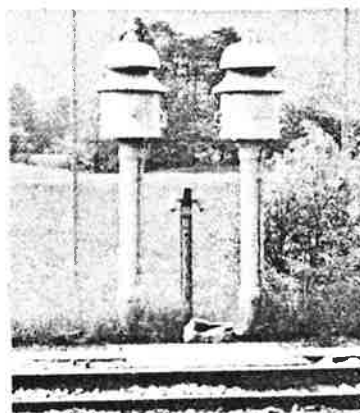
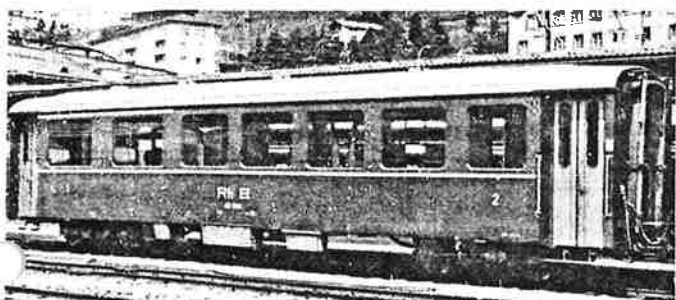


Motrice " musée " n°505  
aux ateliers centraux  
le 7.4.1979



Plusieurs nouveautés intéressantes cette année chez Bemo;  
dont la locomotive électrique Ge 4/4 des FO ( machine livrée en HOe et  
en H0m ).

N'ayant pas eu l'occasion de d'examiner les autres nouveautés à la foire,  
je vais me contenter de les énoncer sans commentaires.



Cette année encore, Elmo Bahn nous annonce la venue prochaine de plusieurs modèles de bonnes qualités ( de quoi satisfaire les plus exigeants ).

Principalement, Elmo Bahn présentait :

- ET 403 automotrice intercity moderne de la Deutsche Bundesbahn

( modèle livrable avec ou sans moteur courant alternatif ou courant continu pour les éléments extrêmes et pour la voiture intermédiaire ( restaurant + bureau ) ).

Notons que les voitures salon sont aussi livrables ( sans moteur ).

- ET 91" Gläserner Zug " automotrice de la Deutsche Bundesbahn

( modèles livrables avec moteur courant alternatif et continu soit équipés de pantographes DB et SBB ( peintures de la caisse bleu et argent ), soit équipés de pantographes DB ( peintures de la caisse rouge et crème ).

Elmo Bahn prévoit aussi la mise en vente d'une automotrice double des chemins de fer suisses ( SBB Roter Pfeil ), une automotrice ET 25 de la DR et les automotrices ET 30 et VT 08 de la DB.

Elmo se spécialise, cette année encore dans la fabrication de gadgets de sonorisation des réseaux et du matériel roulant.

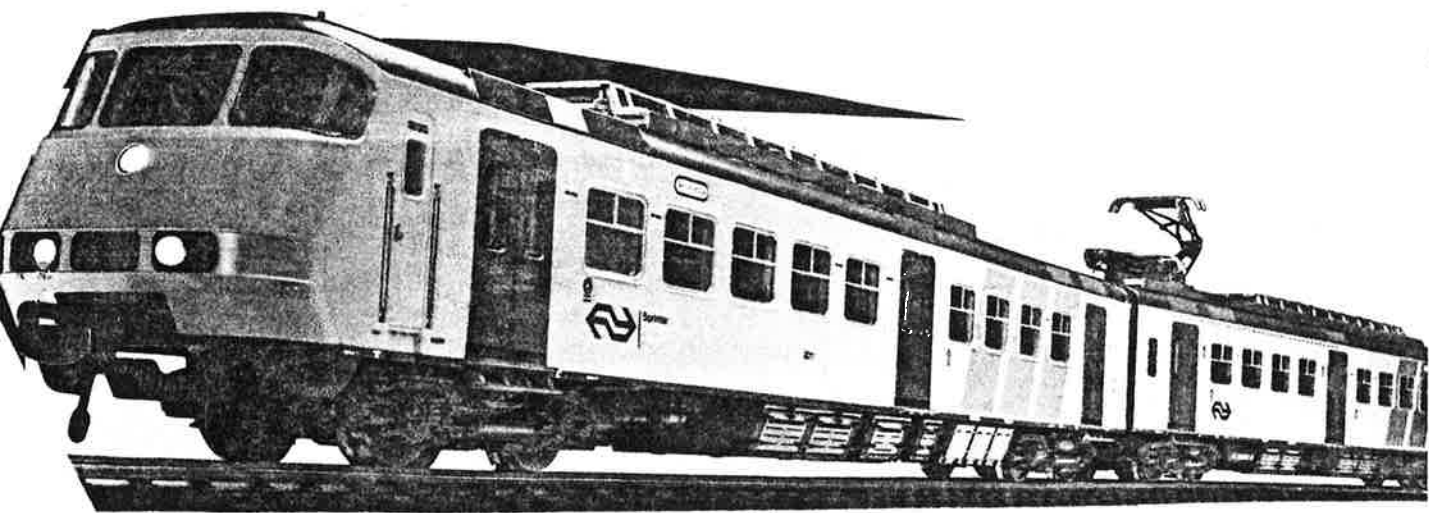
## FLEISCHMANNHO

Une nouveauté assez inattendue cette année chez Fleischmann, l'automotrice rapide à 2 éléments des chemins de fer néerlandais ( appelé Sprinter ).

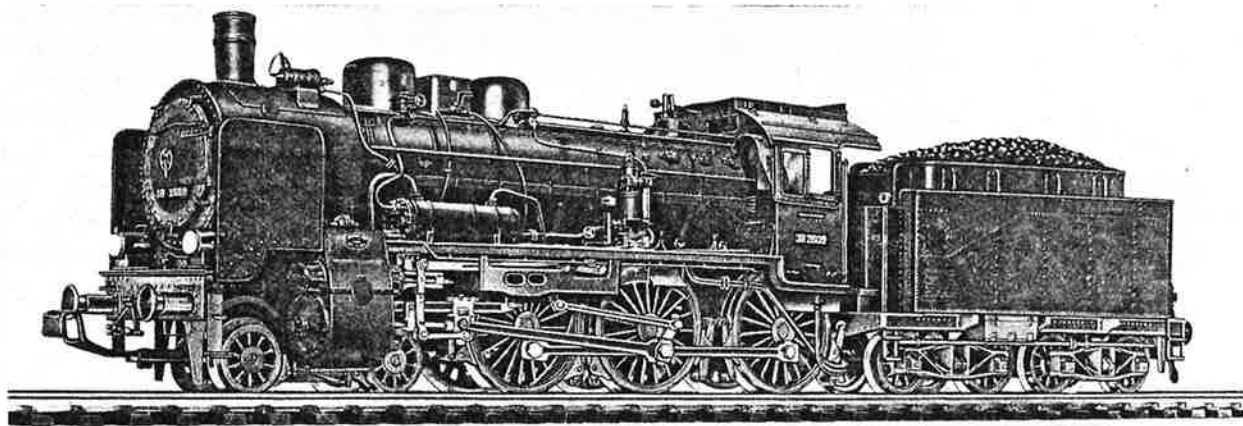
Il faut cette fois encourager Fleischmann qui, probablement par hasard, a réussi à proposer un modèle à l'échelle 1/87è ( ce qui n'était pas le cas pour une certaine automotrice de la DB série 614... )

Fleischmann annonce en outre un beau modèle de la locomotive 2'C h2 à usage mixte de l'ancienne DR, type 38 10-40 ( ancienne P8 prussienne ) ainsi qu'une BR 03 10 de l'ancienne DR carrosserie aérodynamique.

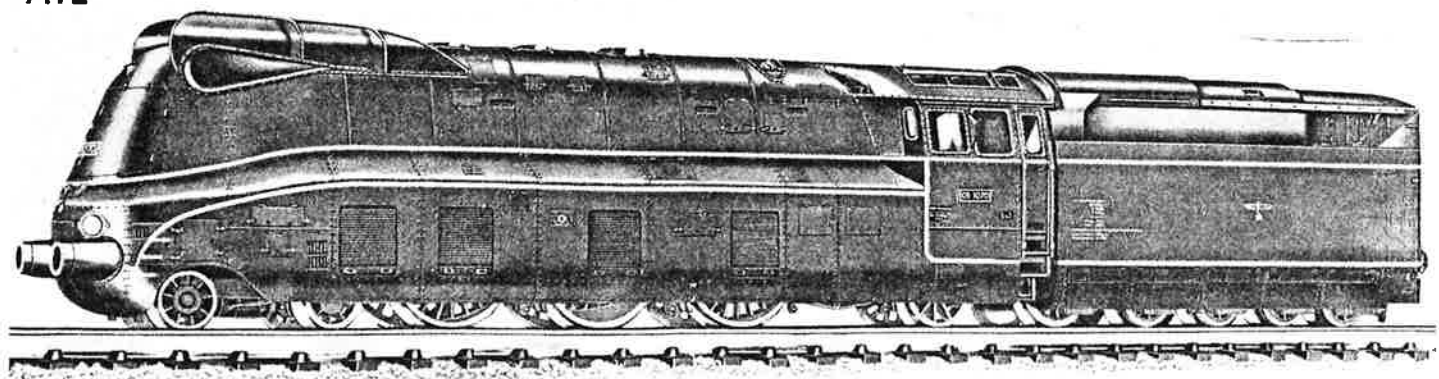
( il faut cependant déplorer l'absence de carénage devant le premier essieu porteur pour permettre la prise aisée de rayon de courbure faible tant pis pour le collectionneur... )



4160



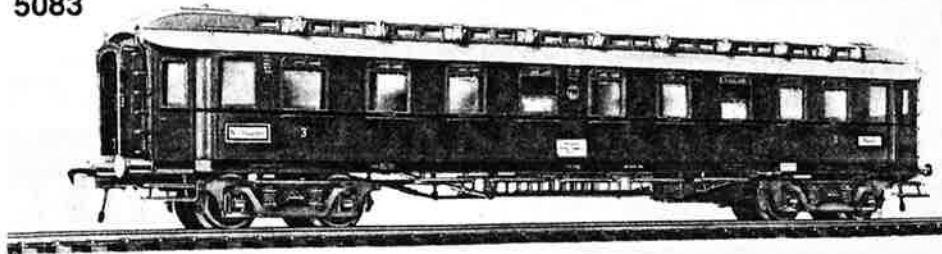
7172



19

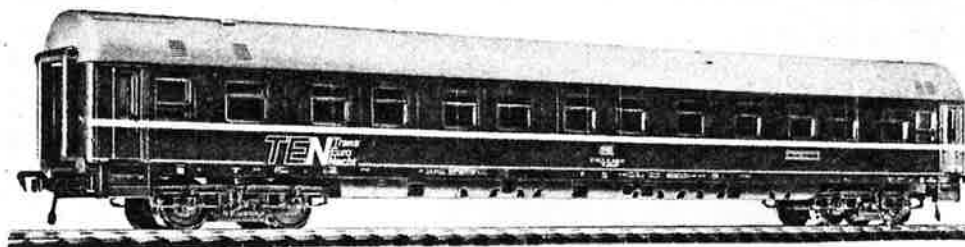
En matériel remorqué, Fleischmann continue la fabrication des voitures express de l'ancienne DR ( fourgon, I-2-3<sup>e</sup> classe et 3<sup>e</sup> classe ).

5083



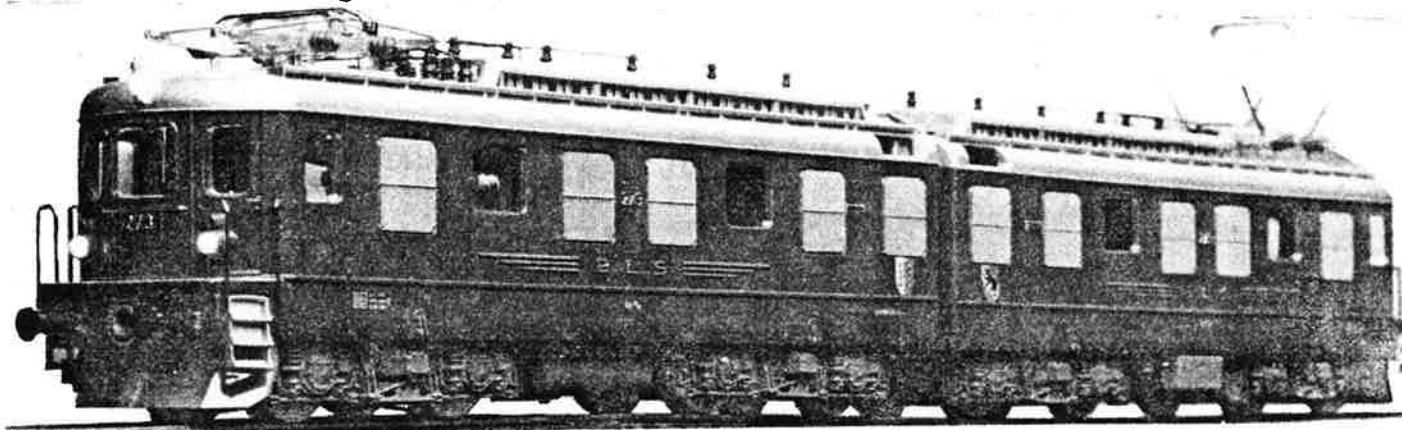
Fleischmann propose aussi, pour les voitures voyageurs, la fabrication d'un modèle ( trop court évidemment ) TEN schlafwagen I/2<sup>e</sup> classe, WLABmh33 de la DB.

5107



HAG

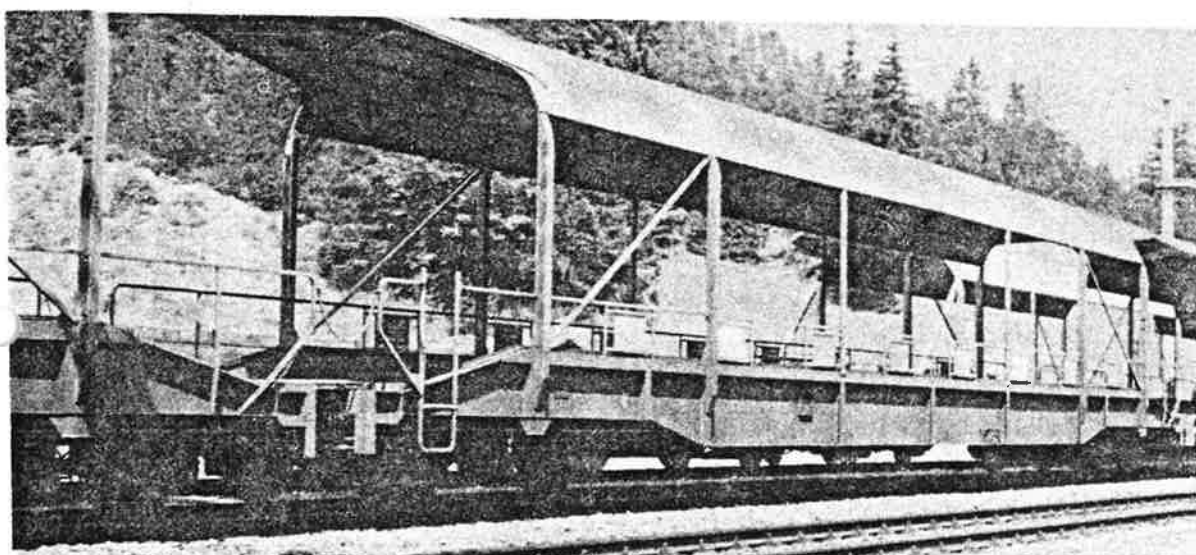
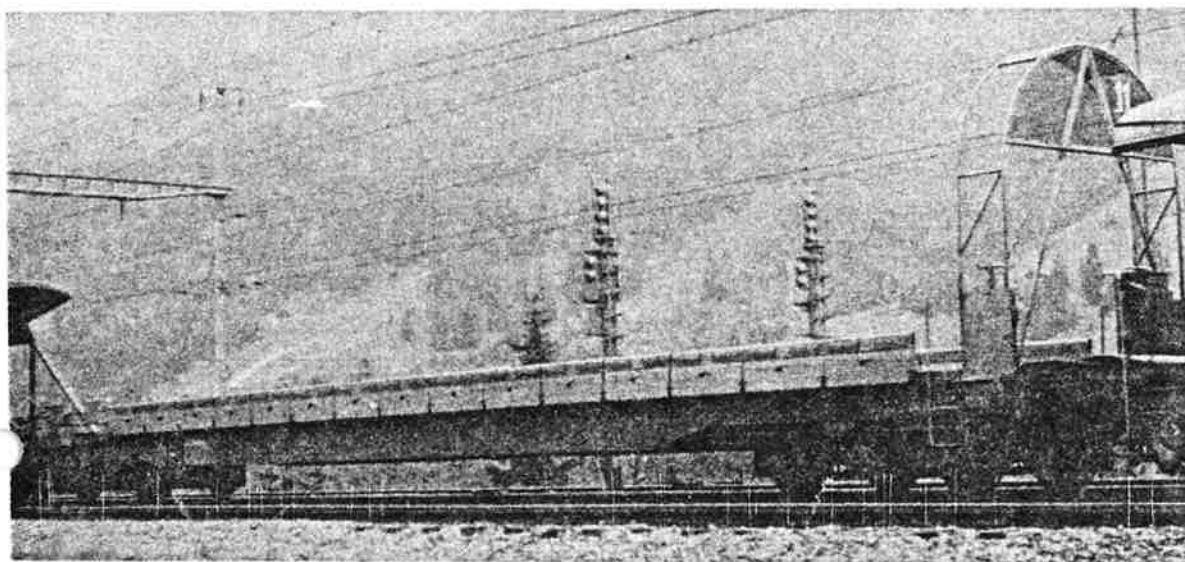
Le bulletin d'information HAG de l'année 1981 commence par un avis d'excuse à l'attention de la clientèle; en effet, cette firme artisanale n'a pu livrer en 1980 la locomotive BLS Ae 8/8. Par contre, cette locomotive sera mise en travail dès février 1981 et le montage final suivra immédiatement.



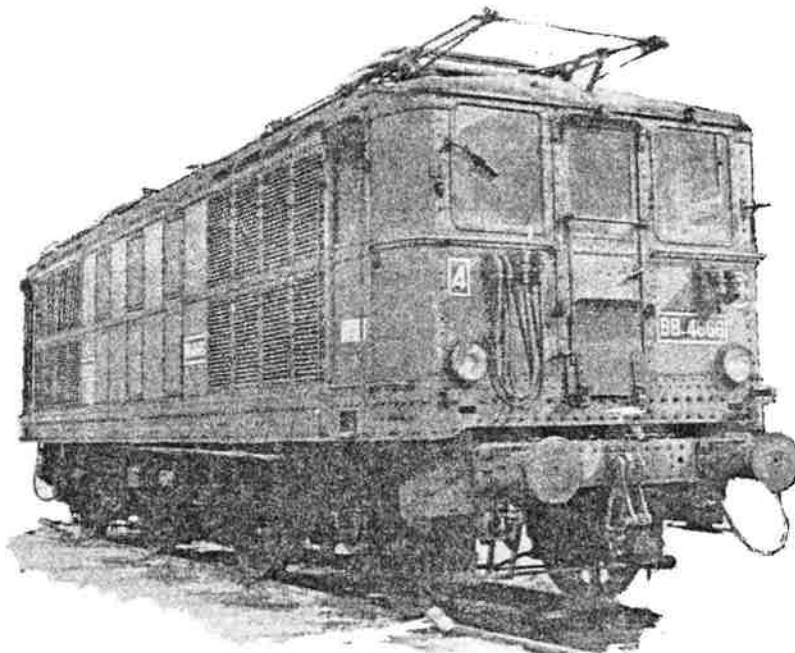
Hag signale aussi que l'automotrice " Flèche rouge " sera certainement livrable au cours du deuxième semestre 1981 ( il est cependant impossible pour la firme suisse de prendre de nouvelles commandes en considération car la série a déjà été vendue entièrement depuis longtemps ).



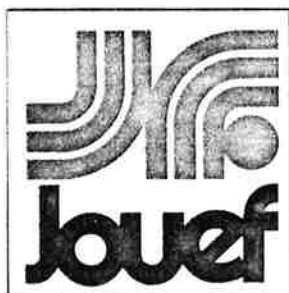
HAG annonce aussi que des wagons pour le transport des automobiles  
et wagon d'accès BLS sont en préparation



En projet, HAG propose une locomotive polyvalente des chemins de fer  
français ( modèle qui sera réalisé entièrement en métal )



HELJAN nous annonce cette année quelques batiments dont la pièce maitresse est vraisemblablement un bac de déchargement automatique pour la manipulation de matériaux en vrac.



Programme assez chargé pour Jouef à cette foire, surtout pour le matériel marchandise ;

Jouef annonce toute une kyrielle de wagons à bogies, tous immatriculés à la SNCF ( avec un bon lest, un bon attelage, ces wagons peuvent apporter des résultats vraiment inattendus )

Jouef propose en matériel de traction 3 nouveaux modèles :

- motrice XBD 4923, remorque intermédiaire XR AB 89I2 et motrice d'extrémité sans moteur XBD 4924 ( cette rame est prévue en livrée bleu et crème )
- reproduction de la 30 - I35 Etat type BOER ( I892 )
- reproduction de la CC 6505 de la SNCF ( pas d'amélioration par rapport au machine de série Jouef... Jouef restera toujours Jouef... )

Jouef a pensé aussi cette année aux amateurs de matériel voyageur moderne en présentant la voiture couchettes SNCF type Y B9c9X.

La nouveauté majeure est la reproduction en HO d'une très belle gare, la gare de Bonn hbf; la série de camions s'agrandit avec l'ajoute, cette année de 6 nouvelles variantes, à savoir : camion spéciale ( grue à flèche ), camion silo DAF, camion frigo DAF, camion citerne BP ( DAF ), camions Mercedes.

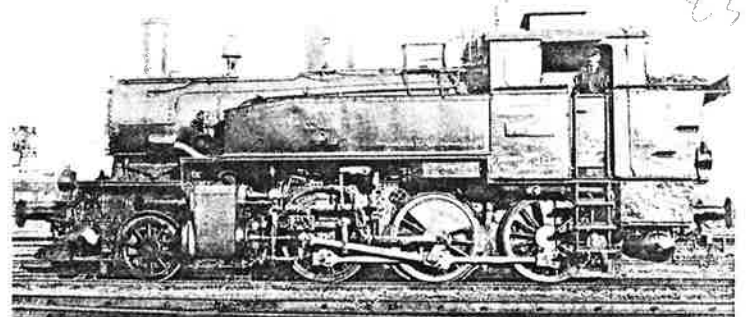
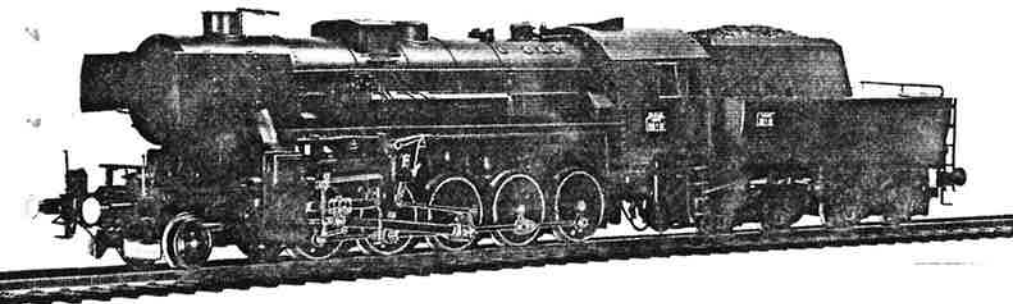
**B-9520** Bahnhof »Bonn« 99x25,5x17,5 cm



# LILIPUT

La grosse surprise de cette année est la BR 91 3-I8 ( pr T9 3 ) I' Cn 2 ( origine : KPEV ), ce modèle sera livrable en 3 versions : DRG, KPEV et DB. Surprise aussi la locomotive électrique Ae 4/7 des chemins de fer Suisses ( livrée verte )

Liliput nous propose aussi cette année un grand choix de livrées de BR 52 ( notamment une version SNCB )



# LIMA

Comme annuellement, au stand Lima, il est pratiquement impossible de découvrir quelles sont ou quelles ne sont pas nouveautés 1981.

Cependant, j'ai cru apercevoir dans le catalogue édition française que Lima proposait ces nouveautés suivantes :

- Locomotive diesel avec élément sans moteur VT 628 ( apparemment DB )
- Locomotive diesel suédoise T43
- Locomotive diesel MDT " Santa Fé "
- Locomotive diesel allemande 216
- Locomotive électrique BR 169
- Locomotive diesel DB BR 221
- Locomotive diesel type MDT de la SNCF
- RAME AUTOMOTRICE SNCB SERIE 800
- Vapeur SNCF 2C avec tender 230 D
- Vapeur DB série BR 10
- BR 151 DB
- RE 4/4 SBB couleurs TEE
- Locomotive diesel ALCO C 420 Southern Pacific
- Locomotive diesel Amtrack FP 45
- Locomotive suisse Ae 3/6
- Voiture mixte anglaise rouge crème
- Voiture anglaise Mark I
- Wagon du train de voyageur Amtrack
- Voiture voyageur bar B5rtux Corail de la SNCF
- Voiture audio-visuelle
- Voiture de conférence
- Voiture SBB eurofima 1<sup>è</sup> classe
- Voiture mixte bagages et 2<sup>è</sup> classe SNCF B6 Dd2 Eurofima
- idem précédente mais livrée Corail
- Wagon à bagages Dd2 de la SNCF livré vert et beige
- Wagon à bagages Dd2 de la SNCF livrée Corail
- Wagon 2 essieux porte containers " Italian Line "
- Wagon 4 essieux à parois coulissantes " Kronembourg "
- Wagon à 4 essieux G5 de la SNCF
- Wagon frigorifique de la pacific fruit express
- Wagon citerne de 40 " TONYON "
- Wagon Caboose " SOUTHERN PACIFIC "
- Grue mobile route pour le déchargement de containers
- Wagon Erz IIIId et transport de charbon de Pechiney St Gobain
- Signal avertisseur de la BB



Dans le catalogue édition allemande, nous pouvons voir :

- L'automotrice de la DB ET 403
- Locomotive italienne E643 2 des FS
- Vapeur de la DB BR 60
- Locomotive de la SNCF CC21000
- Locomotive des NSB série EL I4 Co' Co'
- Locomotive électrique de la DB BR E10 I2
- Locomotive électrique de la DB BR E10 3
- Locomotive des DSB Litt Mz
- Locomotive E10 de la DB
- Locomotive E10 des DB ( livrée bleu )
- Train automoteur de la DR VT I37
- Rame silberlinge avec cabine de conduite ( nouvelle livrée )
- voiture 2 étages 2/3 à classe série Lübeck livrée jaune et grise
- voiture 2 étages 2/3 à classe série Lübeck livrée bleu
- voiture 2 étages I/2 à classe série Lübeck DB livrée verte
- voiture danoise B2
- train de réparation de caténaires de la DB

... j'ai recopier in extenso la série de nouveautés annoncées dans les catalogues Lima; il est évident que je ne veut pas commenter ici chaque modèle. Notons cependant que certains modèles peuvent être dits " passables " et que d'autres ne ressemblent à RIEN ( selon la bonne tradition Lima ... - imagination remarquable - )

En ce qui nous concerne directement, je puis dire que la rame automotrice SNCB série 800 n'était toujours pas visible cette année ( il en est de même pour l'automotrice DB ET 403 ).

The image shows the Märklin logo, which consists of the word "Märklin" in a bold, black, sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving it a three-dimensional appearance as if it's a sticker or a raised print on a light-colored surface.

#### Matériel de traction

Märklin présente une belle brochette de matériel de traction; la plus inattendue des nouveautés est certainement la motrice de la série I200 des NS. Type CC.

Notons que la structure générale de la caisse ressemble bizarrement à une certaine 305I déjà livrée en 1965. Pour les collectionneurs, je tiens

à signaler aussi que cette machine est équipée de pantographes du type 8, que la caisse est de couleur bleu, contenant un insigne NS gravé au dessus du n° de série (I202).

Marklin propose aussi une locomotive électrique autrichienne ( I020.02 ) type CC, une motrice de manoeuvre BR I60 et une locomotive vapeur de la DB type 232 série 78.

En matériel tracté voyageurs, la maison de Göppingen nous annonce une rame de voitures 2 essieux appelées " Donnerbüchsen " ( BCI 29, Ci 29, Pwl 30. ).

Märklin complète aussi son parc de voitures voyageurs modernes:

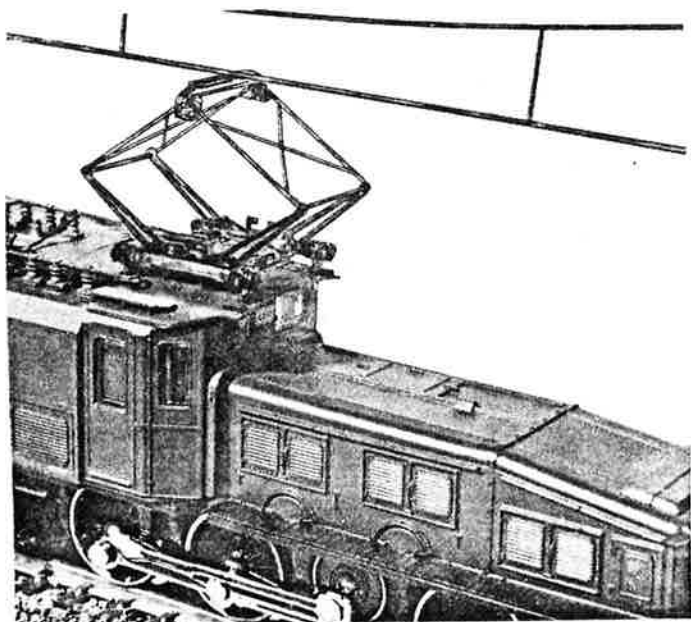
- Eurofima Iè classe OBB
- Trans euro nuit FS ( T2S EUROFIMA )
- Deutsche Bundespost mrz

Et enfin, la nouveauté la plus révolutionnaire de chez Märklin en 1981 est l'aiguillage de I4, 24° ( rayon de la voie déviée 902,4mm ).

Cette aiguillage K va enfin permettre aux amateurs de réalisme d'exécuter sur leur réseau des courbes convenables, le moteur de cet aiguillage est même amovible et installable sous la table ( quel progrès... )

Notons que la longueur totale de l'élément droit est 225 mm et que la pointe de coeur de l'aiguillage est mobile avec les lames d'aiguilles.

## 

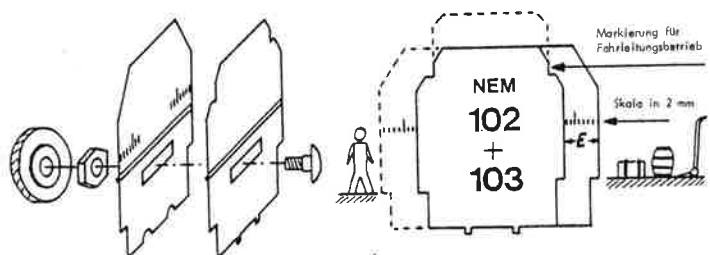


**Nr. 939**

**HO**

STROMABNEHMER SBB

für schweizer Altbau - Elloks um 1935, mit Tandem-Schleifstück,  
für Elloks Ae 3/5, Ae 3/6, Ae 4/7, Be 4/6, Be 6/8, Ce 6/8  
Ee 3/3, Ee 3/4, Ee 6/6 und Triebwagen Be 4/6, Ce 4/4, De 4/4



**Nr. 100**

**PROFILLEHRE HO  
GABARIT DE CONTRÔLE HO**

des Lichttraumes nach MOROP NEM 102



NEUHEITEN

1981

Roco

Pas de grande surprise cette année chez Roco puisque la plupart des nouveautés présentées à la foire 1981 étaient déjà annoncées dans le catalogue 1980/81. Il est bizarre que la motrice des NS 1600 immatriculée 1601 soit subitement passée de 1980 à 1981 du catalogue Fleischmann au catalogue Roco. Enfin la BR103 de la DB était visible à la foire : très belle machine sur tout les points de vues.

En plus des nouveautés 1980, Roco présente :

- Voiture voyageurs 3 essieux décoration bleu blanc et inscriptions Deutsche Weinstrasse
- Voiture voyageurs des SBB 4 essieux 2<sup>e</sup> classe ou 3<sup>e</sup> classe.
- Voiture voyageurs des FS ( D-Zugwagen ) 4 essieux 2<sup>e</sup> classe ou 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> classe
- Voiture voyageurs des chemins de fer du Montafon ( D-Zugwagen )
- Voiture voyageurs 4 essieux des BLS 1<sup>e</sup> ou 2<sup>e</sup> classe. ( livrée verte )
- Voiture pour train rapide ( D-Zug ) 2<sup>e</sup> classe - SUDOSTBAHN
- Voiture de la rame Donnerbüchsen de la DR ( set de 5 voitures )
- DB-Messwagen construit à partir d'une voiture 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> classe.
- Teleskop-Haubenwagen 6 essieux de la DB
- Teleskop-Haubenwagen 4 essieux de différentes compagnies européennes ( dont SNCB )

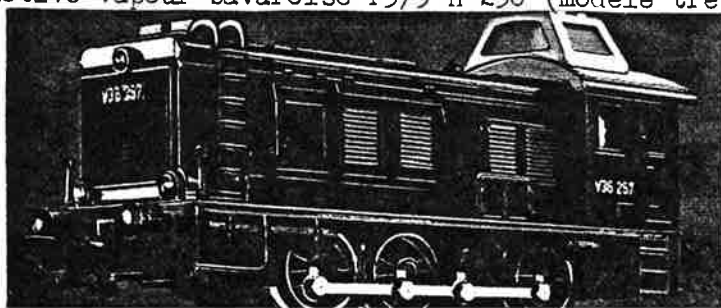
Notons que Roco commercialise aussi un nouveau système de ballast mousse.

**TRIX HO**

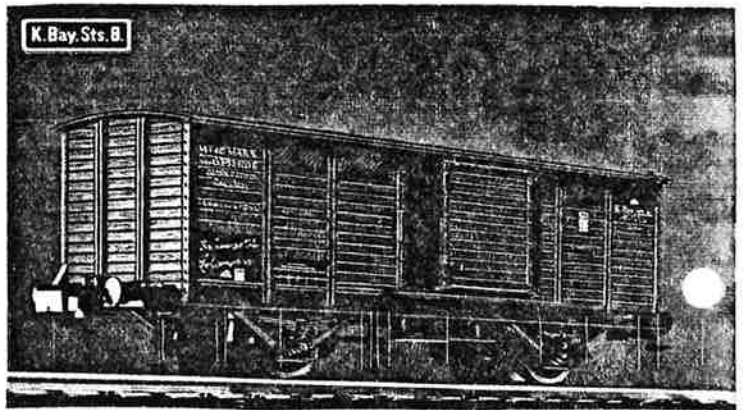
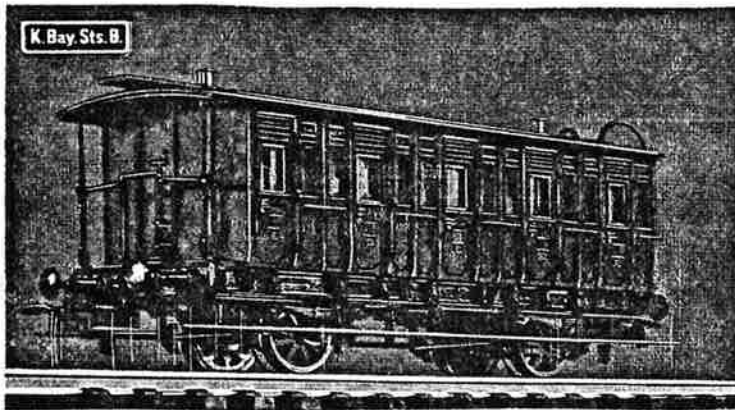
Rien de bien extraordinaire chez Trix en matériel de traction:

une locomotive V36 en livrée noire ( Trix International )

une locomotive vapeur bavaroise P3/5 H 230 (modèle très finement réalisé)



le matériel tracté se résume à un wagon de marchandise ( Gm ) de la ehem. Bayerischen Staatsbahnen et à une voiture voyageur old-timer abteilwagen C ( modèle typique des chemins de fer secondaires bavarois ).



#### CONCLUSION

La tendance primordiale de la Spielwaren Messe I98I a été vers le calme ( en effet, il faut constater que les modèles I980 étaient plus attrayant et plus intéressant que ceux de I98I ).

Pour certain fabricant, on pourrait se demander s'il est encore nécessaire d'organiser une foire de démonstration des nouveautés ( je veux parler ici de Roco qui annonce avec certitude ses nouveaux modèles quelques mois avant la foire ).

Pourrait venir à l'esprit aussi la question suivante : Pourquoi Märklin et Roco s'acharnent-ils tout deux sur la construction des wagons de voyageurs DR " Donnerbüchsen "

Lima, l'esprit imaginaire, annonce une fois de plus plusieurs modèles ridicules et fantaisistes et toujours pas de trace réelles de l'AM SNCB série 800... ( reporté aux calendes grecques )

Fleischmann a, pour sa part, constaté que le marché néerlandais n'était pas négligable et a sorti sans hésitation le train électrique " Sprinter ".

I98I gardera donc une mention d'année calme dans les annales du modélisme; espérons donc un meilleur choix pour l'année I982.