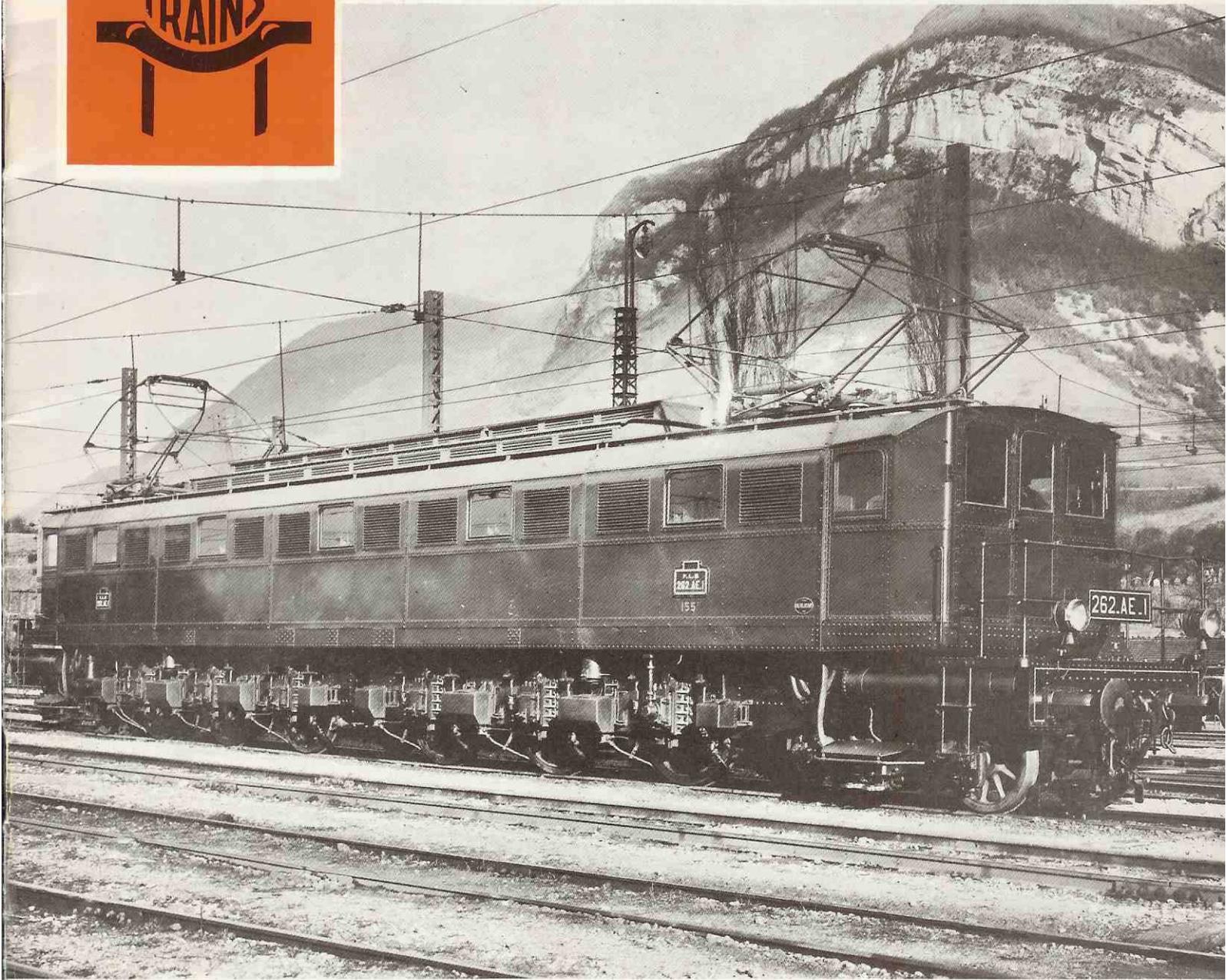


1972



CATALOGUE GENERAL

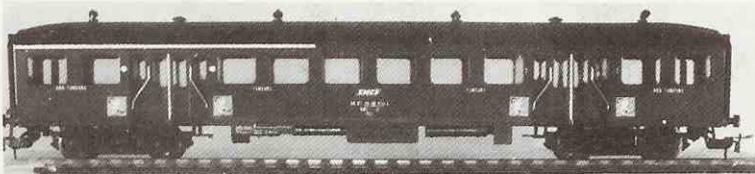
rma

R.C. SEINE 54 A 1342

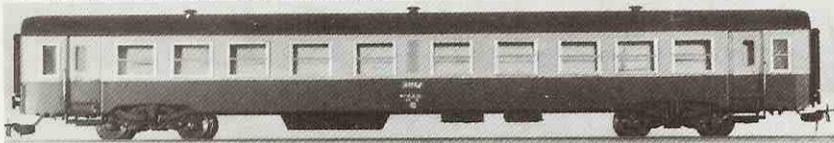
RMA CITE DU MIDI PARIS 18^e - CHEQUE BANQUE DU CCP RMA 11.964.93 - PARIS

extraits du catalogue

CONSTRUCTEUR



Voitures banlieue Nord - onze références

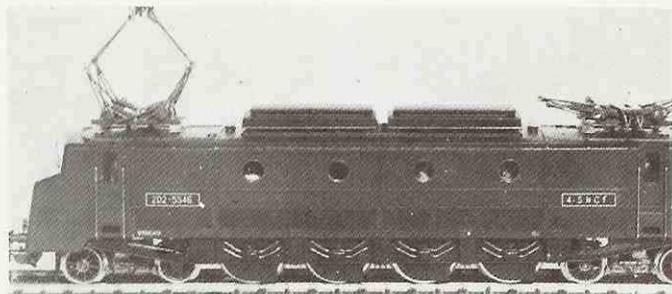


Les seules exactes en 7 références



Bogie coach exact.
Exigez-le. Il est
votre garantie.

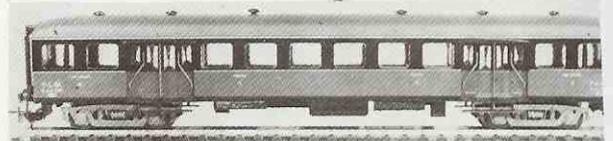
3 modèles de 2.D.2
Ici, la 2.D.2 5546 SNCF - PO



Prototype Rame PO - 8 références 1973.



Catalogue Général 1972, en 21 x 27
48 pages - 100 clichés.
Couverture quadrichromie.
Prix magasin : 9 F. Franco RCDDT : 12 F.



Rame banlieue P.L.M. d'époque 5 voitures

C.I.M.T.
60 m³



Voitures «coach» service intérieur
SUCCES DE L'ANNÉE



STVA
2
références

Historique de la Flèche d'Or
en 17 références.
Rame chocolat
Rame bleu-crème etc ...
Ici,
Voiture-Dancing

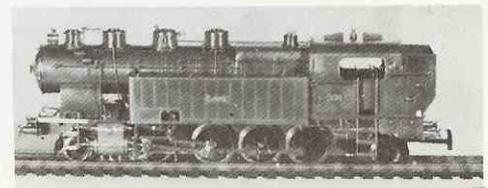


En cours de fabrication
- Crampton PLM 19
- 141 TC Nord
- 220 coupe vent PLM



241 P. PLM
Superdétail

141. TA
P.O.
Prototype
1973



LAVIGNES - 6 Cité du Midi - PARIS 18^e - CCP LAVIGNES 24-479-37 PARIS ou RMA 11964-93. PARIS. Magasin ouvert du
Mercredi au Vendredi 10 h. - 19h. 30, sans interruption.



M. A. MILLET
Directeur Commercial



Mme N. MILLET
Chef des Ventes

	page
LES WAGONS TRÉMIES « ARBEL »	2
VOITURES A BOGIES ty A PORTIERES LATÉRALES DE L'EST et S.N.C.F.	3
VOITURES GRANDES LIGNES OCEM A PAROIS LISSES DE 1938 à NOS JOURS	6
VOITURES DE L'ÉTAT dites «Transatlantiques»	9
VOITURES GRANDES LIGNES OCEM PAROIS LISSES DU P.L.M. et U.I.C.	18
FOURGON U.I.C. INTERNATIONAL	21
VOITURES SPÉCIALES ET SANITAIRES	23
LA C.I.W.L.	
Époque de 1945 à 1955	10
LE TRAIN BLEU	11
AU PROGRAMME 1973	
LE MISTRAL	16
LES OCEM parois lisses et rivetées du PO – MIDI	8
PROGRAMMES TRACTION DE 1972 à 1976	24
QUELQUES VUES INDISCRETES SUR LES ATELIERS FRANCE-TRAINS	

Le catalogue que nous vous présentons est le reflet de nos réalisations et de nos projets, ou plus exactement de nos espérances.

Mais notre profession comme tant d'autres, subit les vicissitudes de notre vie moderne ; nous choisissons les modèles ... réalisons les études ... et commençons la fabrication, mais ce qui est entrepris, n'est pas toujours de réalisation immédiate, car souvent des difficultés des impondérables surgissent qui interviennent dans l'ordre de sortie des modèles.

Notre expérience et l'amour de notre métier en contrepartie, vous garantissent la réalisation de notre programme et après tout n'est-ce pas ce qui compte ? ... Les retards sont vite oubliés par l'amateur satisfait .

FRANCE-TRAINS

L'édition de ce premier catalogue FRANCE-TRAINS a été réalisé par le RMA-détaillant dépositaire de la marque, à la demande de nombreux amateurs et grâce aux renseignements aimablement fournis par France-Trains.

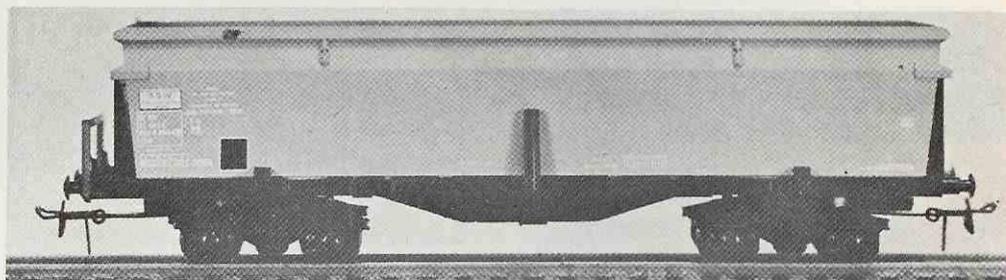
TREMIES...

PIECES DETACHEES SPECIALES AUX TREMIES

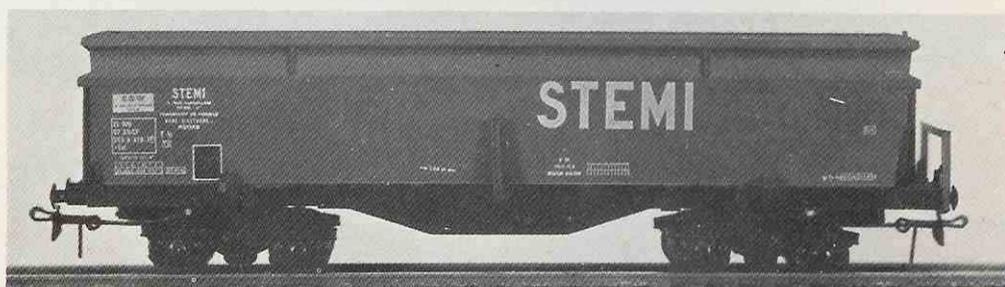
- 501 - Essieux isolés de 9 mm (sachet de 10)
- 502 - Essieux non isolés de 9 mm (sachet de 10)
- 510 - 10 tampons ronds
- 515 - 10 attelages universels
- 551 - Boite de 2 bogies Y25 avec attelages
- 560 - Boite transparente petit modèle



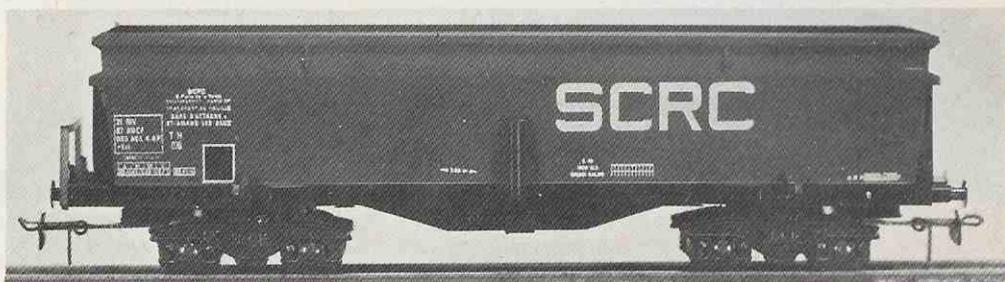
101
ARBEL
SGV gris



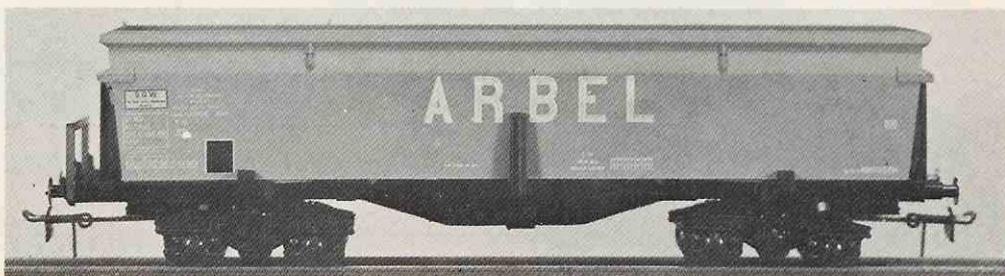
102
STEMI
gris bleu



103
S.C.R.C.
brun



104
ARBEL photo gris clair



PETIT HISTORIQUE DES VOITURES «ty»

I. — La série, variée, de voitures à bogies et à portières latérales multiples, dites «ty», que FRANCE-TRAINS est heureuse de mettre à la disposition de sa clientèle, représente sans conteste un type de véhicule qui nous a été des plus familiers, puisqu'il a été répandu, assez uniformément, sur les réseaux français, de 1907 à 1950 (environ 1 500 unités réparties entre l'EST, le NORD, l'ETAT, le P.-O. le Midi et le P.L.M., toutes utilisées plus tard par la S.N.C.F.).

Ces voitures sont à caisse bois et à revêtement tôlés ; avec toilettes à toutes classes ; à compartiments fermés en 1ère et 2ème classes, mais ouverts, en 3ème classe, sur le couloir latéral. Il n'y a pas d'intercirculation. Le châssis, métallique, est sous-tendu par des tirants ; roulement sur bogies Wagons-Lits.

Aptes à tous services : trains express, trains directs, omnibus de grands parcours, trains de troupes aussi — et donc tirées par des locomotives les plus différentes, en vapeur, de la 131 T à la 241, et en électrique jusqu'à la BB Valenciennes-Thionville — ces voitures ont connu une importante carrière. Leur métallisation sur le type Bruhat (porte centrale portefeuille) la prolonge dans le même sens, tandis que la métallisation avec deux portes doubles par face les a converties au service de banlieue. Dans l'état d'origine, leur polyvalence leur a valu, après la guerre de 1914, d'être considérées par le Ministère des Travaux publics comme série-type, du moins en ce qui concerne la 3ème classe. On en construisit donc jusqu'en 1922, pour l'EST et l'ETAT, et encore en 1928 pour le P.L.M., malgré l'apparition des voitures métalliques.

Ainsi, tous les réseaux français, comme les réseaux étrangers d'ailleurs, ont compté dans leur parc ce type de voitures variant surtout par le style. De l'ensemble des réalisations, le type EST émerge pour plusieurs raisons. C'est d'abord, la série la plus importante ; elle contient à elle seule la plus grande diversité de classes et de voitures-mixtes ; la plupart de ces voitures comportait une vigie (à deux variantes).

Enfin, elle a essaimé, puisque c'est le type EST que l'ETAT et le P.O. ont adopté tel quel pour leur 3ème classe, tandis que le PLM et le MIDI avaient étudié des caisses un peu différentes (celles du PLM étant l'adaptation de ses «3 pattes», et celles du MIDI évoquant le style britannique ; le NORD devait renoncer à ses caisses bois, proches de celles de l'EST mais d'esthétique plus dépouillée, pour une construction métallique tubulaire donnant 11 compartiments)

Au reste, le type EST, de proportions harmonieuses, présente la variété du détail et permet de reproduire, ce qui n'a pas encore été fait, les savoureuses couleurs de classes EST, différentes de celles du PLM, ce qui accroît l'attrait de ce matériel. Ces couleurs sont, en outre, rênhaussées par l'éclat des voitures mixtes, que rappellent, de nos jours, certaines remorques bicolores du métro. Il n'est donc pas exagéré de dire que ces voitures ont leur place sur tous les réseaux miniatures, auxquels, d'une façon générale, elles faisaient réellement défaut.

La liste des voitures «ty» type EST s'énumère ainsi :

1ère classe	sans vigie A ⁷ / ₂ ty	noir et grenat
Mixte 1e/2e cl.	avec vigie A ³ B ⁵ tyf	noir et grenat + vert
2e cl.	sans vigie B ⁹ ty	noir et vert
Mixte 2e/3e cl.	avec vigie B ⁴ C ⁵ tyf	noir et vert + marron
3e cl.	avec vigie C ¹⁰ tyf	noir et marron

NOTA. - La S.N.C.F. a, de bonne heure, déposé la vigie des voitures mixtes ; on a respecté cette suppression.

Ce n'est pas tout : une très intéressante et pittoresque curiosité, qu'on ne saurait omettre, vient s'ajouter à cette gamme. Vers 1935, les Grands Réseaux, pour alléger leurs charges d'exploitation, décidèrent d'affecter à la desserte des lignes peu rémunératrices, des voitures «à compartiments communs», selon la terminologie, qui n'étaient autres que des voitures, tantôt de 1ère, tantôt de 2ème, conservant leur couleur d'origine, mais marquées, à l'usage des porteurs de billets, des deux classes supérieures, de l'indice I/II ou 1-2 et du matricule AB sty. Cet usage a été reconduit par la S.N.C.F. jusqu'en 1950 (il existait aussi pour les autorails). FRANCE-TRAINS n'a pas manqué de réaliser cette version qui égayera les rames de nos petits réseaux. On remarquera aussi le soin particulier apporté dans la restitution des inscriptions, conformes aux normes graphiques, tant de l'EST que de la S.N.C.F.

II. — **Fourgon G.V.** : Le type EST, à deux essieux à grand empattement, et à grande vigie de côté, longitudinale, a été retenu, étant aussi valable, mais de silhouette plus originale, que le type à bogies. Il fut aussi celui des trains de la Bastille même avec le matériel allemand prélevé en 1945.

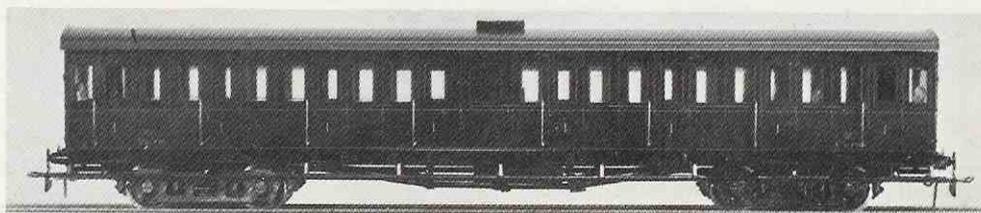
III. — **Locomotives** : Avec les modèles existants, on peut composer d'excellentes rames ; particulièrement, et à titre d'exemples : avec la 131 TB, un direct Paris-Bastille - Verneuil l'Etang ; avec la 140 C, un omnibus de grand parcours ; avec la 230 P⁸, un express ; avec une BB monophasée 12 000, encore un direct.

IV. — **Voitures de service** : FRANCE-TRAINS va réaliser spécialement une caisse de type NORD, pour respecter l'exactitude, puisque les voitures EST ont toutes été transformées pour le service commercial. Bien entendu, la caisse NORD dont il s'agit présentera les caractères de la modification subie avant sa dernière affectation (suppression d'une porte sur deux, et des palettes d'embranchement). Nombre de voitures «ty» NORD ont été mutées aux parcs service MT VB, EX des régions de la S.N.C.F.

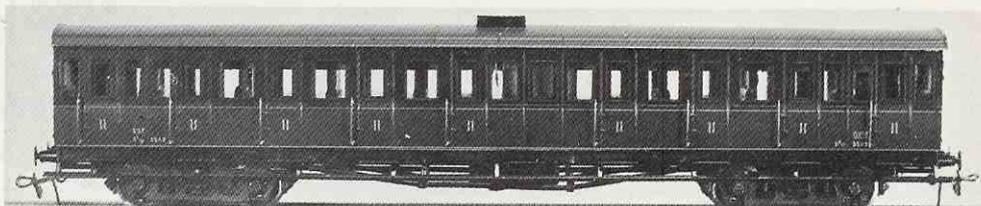
VOITURES A PORTIERES LATERALES D'EPOQUE 1907 à 1950 - RESEAU EST

ROUES A RAYONS - TAMPONS A RESSORTS

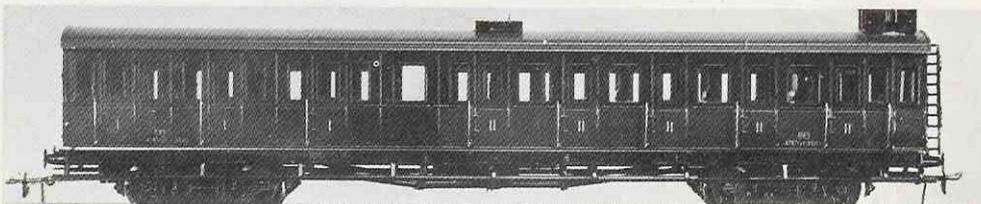
211
1e classe
BORDEAUX ET NOIR



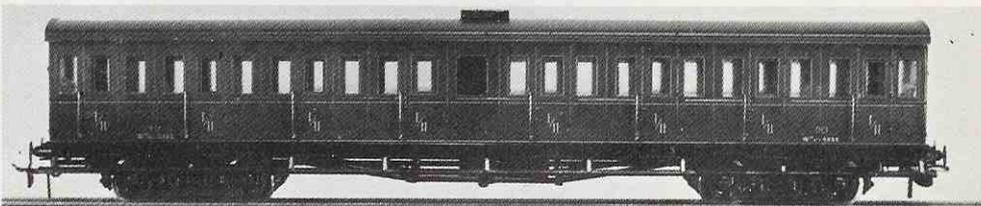
212
2e classe
VERT ET NOIR



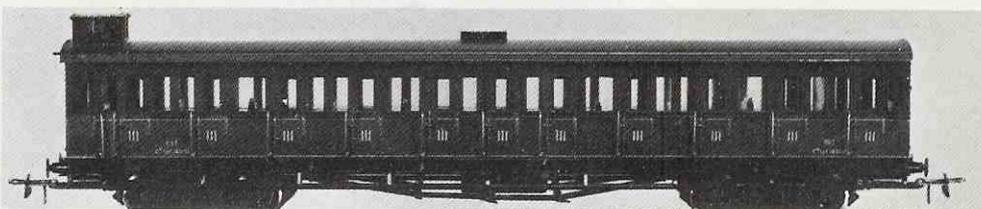
213
Mixte 1e/2e classe
BORDEAUX VERT ET NOIR



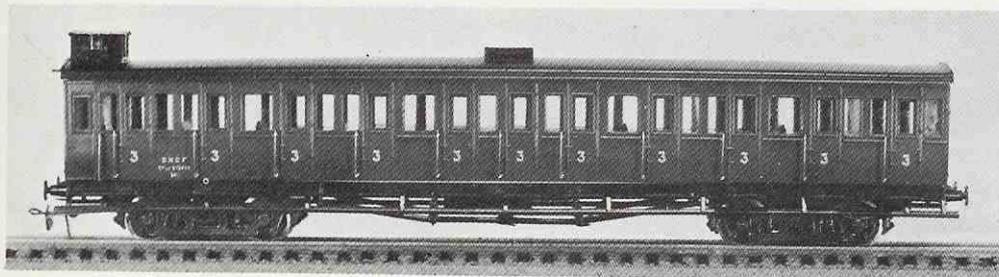
214
Déclassée 1e/2e classe
VERT



215
3e classe à guérite
CHAMOIS ET NOIR
Voir pièces détachées
page 7

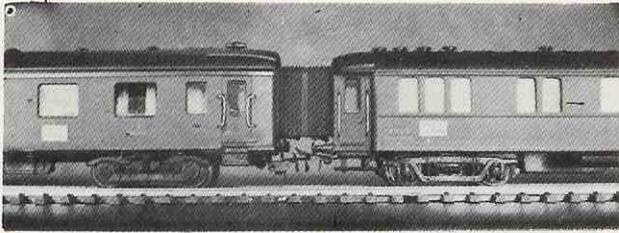


LA MEME SERIE IMMATRICULEE SNCF



- 201 - Voiture 1ère classe
- 202 - Voiture 2ème classe
- 203 - Voiture mixte 1^e/2^e cl.
- 204 - Voiture déclassée 1^e/2^e cl.
- 205 - Voiture 3^e cl. avec guérite.
(en photo)

TEINTE
vert SNCF



Les soufflets caoutchouc du RMA réf. 525, permettent une parfaite continuité entre les grandes lignes CPMR dites «FORESTIER» et les voitures OCEM de FRANCE TRAIN.

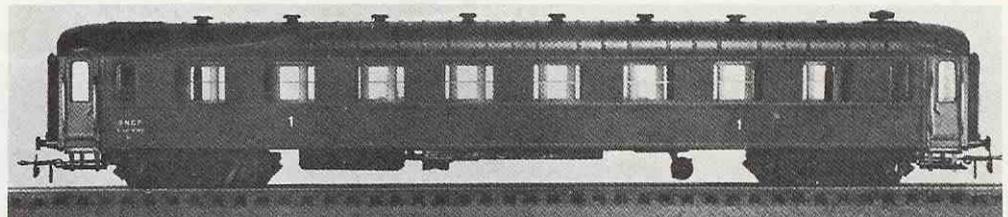
VOITURES GRANDES LIGNES OCEM

A PAROIS LISSES

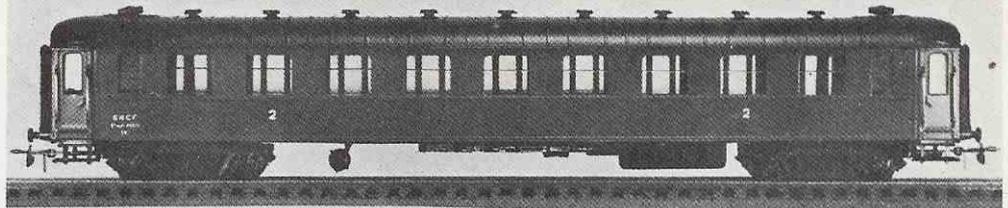
VERT SNCF

EPOQUE 1938 à 1956

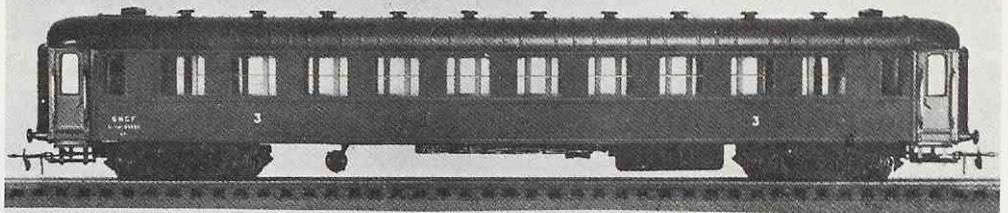
221
1^e classe A8
(sans bande jaune)



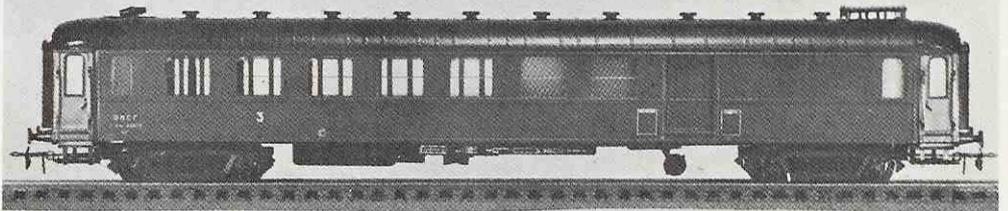
222
2^e classe B9



223
3^e classe C10



224
C5D
Mixte Fourgon/3^e classe



225
Voiture bar B4 R SNCF



PIECES DETACHEES SPECIALES AUX PORTIERES LATERALES

505 - Essieux roues à rayons - Bandage acier chromé

552 - Paire de bogies TY avec roues à rayons

561 - Boite transparente modèle moyen TY

PIECES DETACHEES OCEM ET DIVERSES

503 - 10 essieux isolés de 11 mm

504 - 10 essieux non isolés de 11 mm

511 - 10 tampons rectangulaires

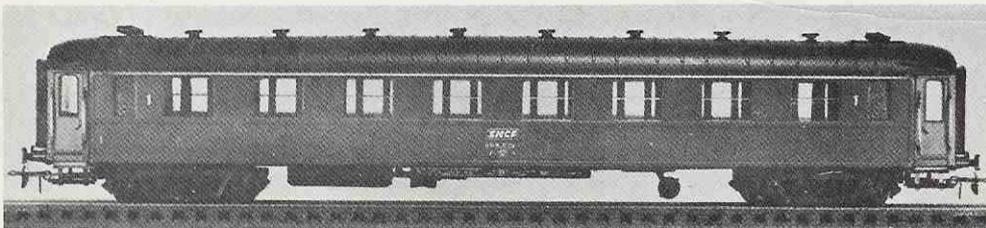
522 - Sachets de 10 soufflets (type OCEM)

523 - Sachets aérateurs (tous types de voitures)

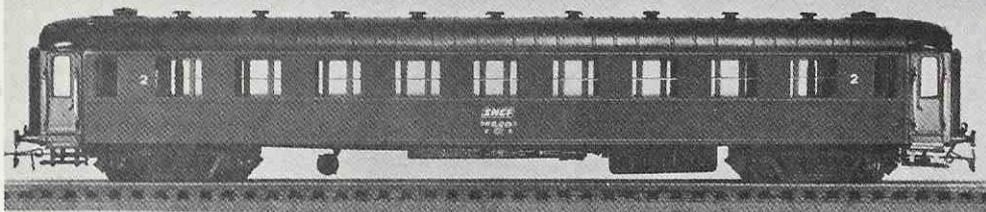
553 - Paire de bogies OCEM avec attelages

562 - Botte transparente grand modèle

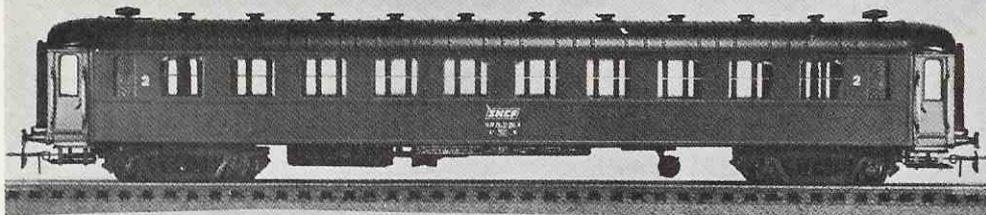
EPOQUE ACTUELLE U.I.C.



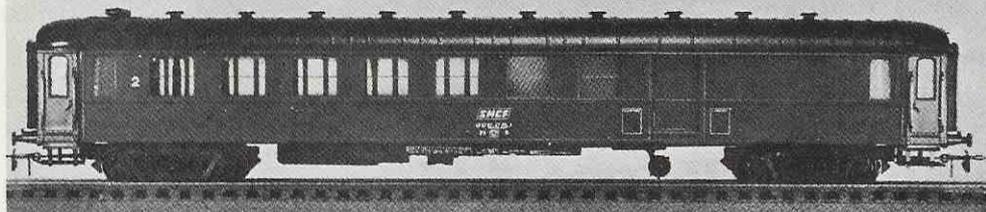
241
1ère classe A8
UIC bande jaune



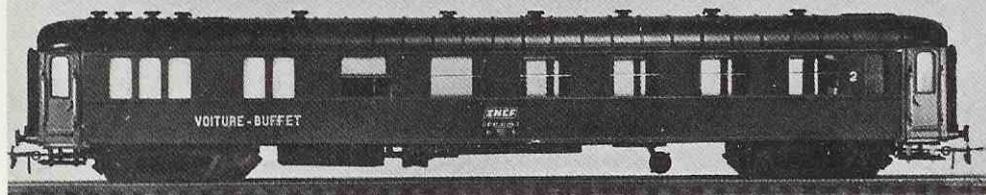
242
2ème B9



243
2ème B10



244
Mixte Fourgon/2^e B5 D

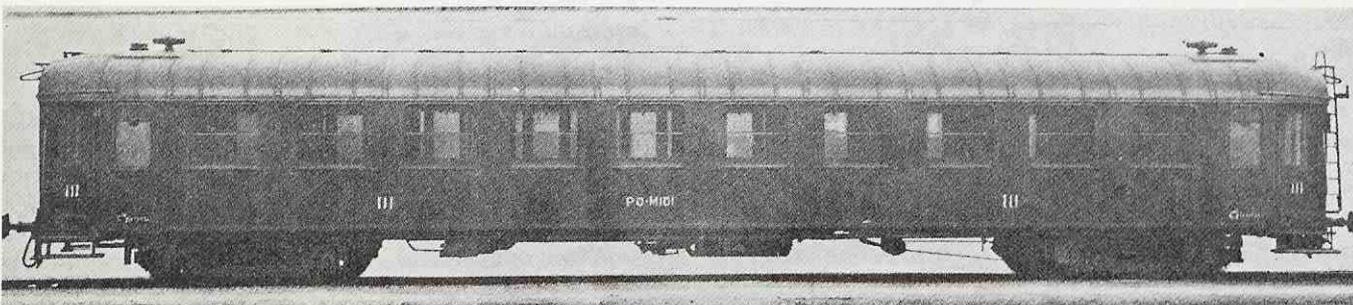
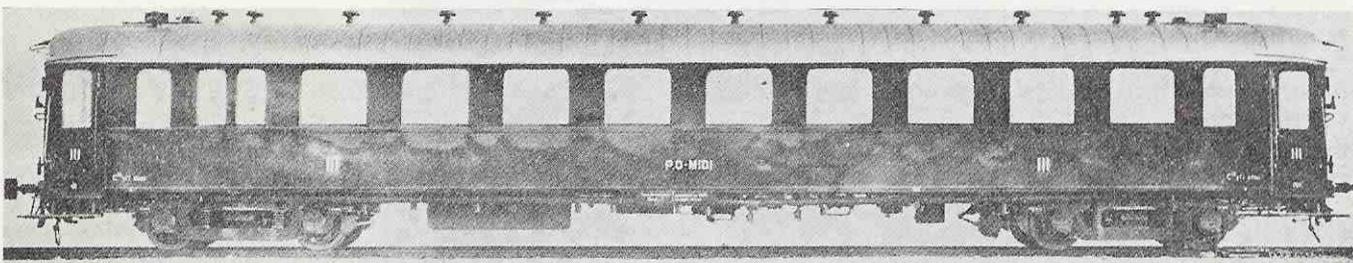
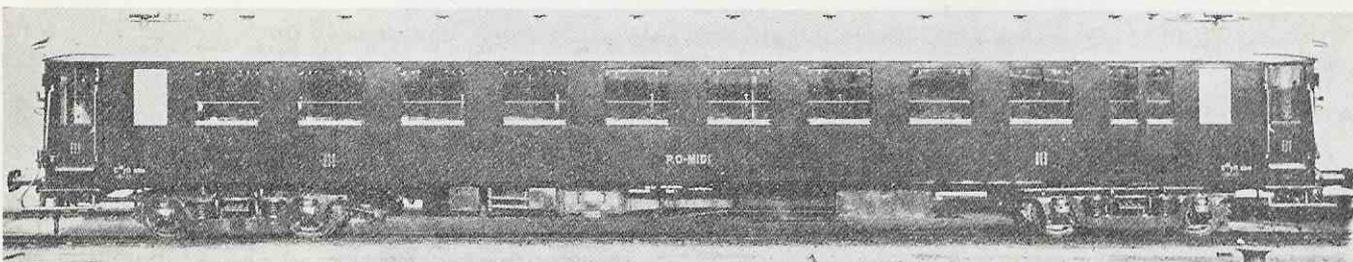
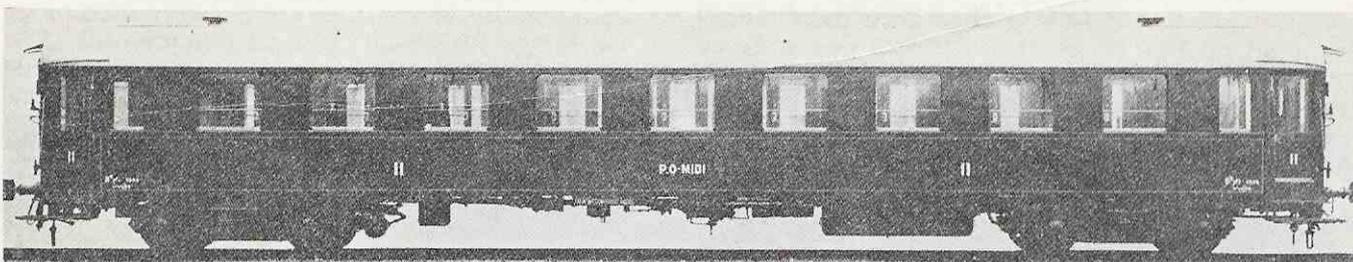
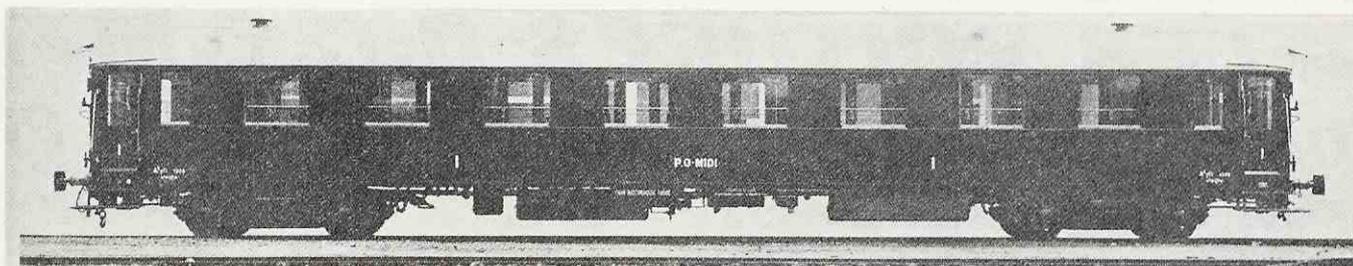


245
Voiture Buffet

PROGRAMME 1973

GRANDES LIGNES PAROIS LISSES ET RIVETS

PO - MIDI





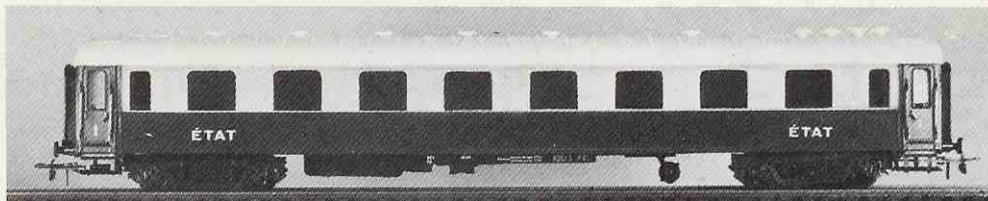
VOITURES «ÉTAT» TRANSATLANTIQUES

*PARIS
LONDON*

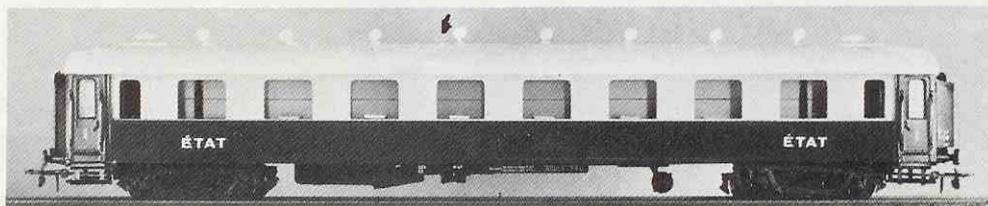
Teintes vert foncé
turquoise
toit et baies blancs

Ces voitures sont
équipées de bogies
du type O.C.E.M.

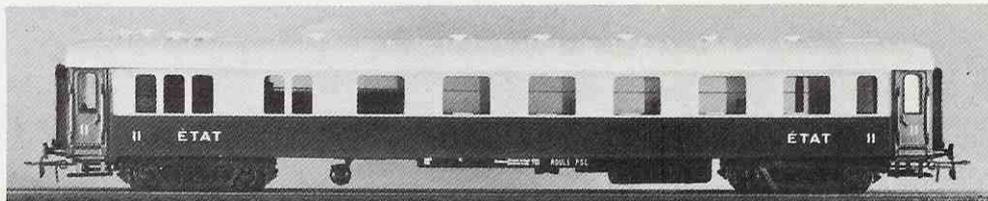
231
A 2 W
restaurant



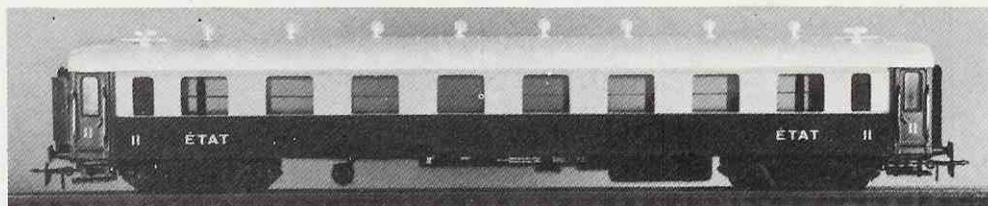
232
A 4
salon

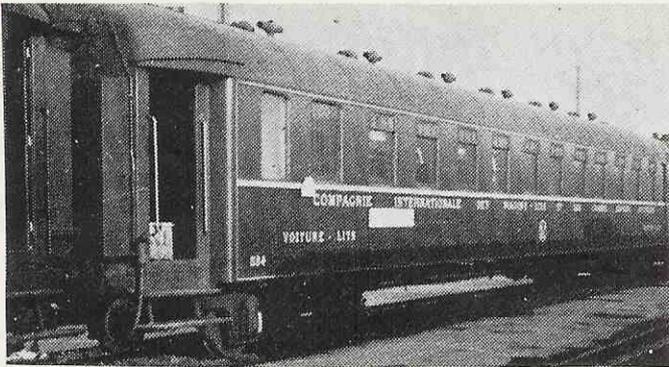


233
B2 W
restaurant



234
B4
salon



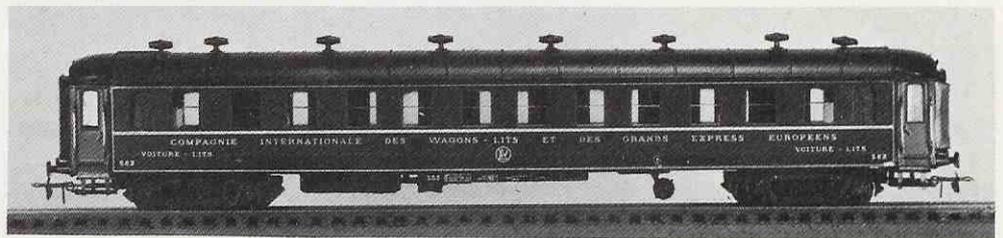


ANCIENNE P.L.M. OCEM
DE 1926

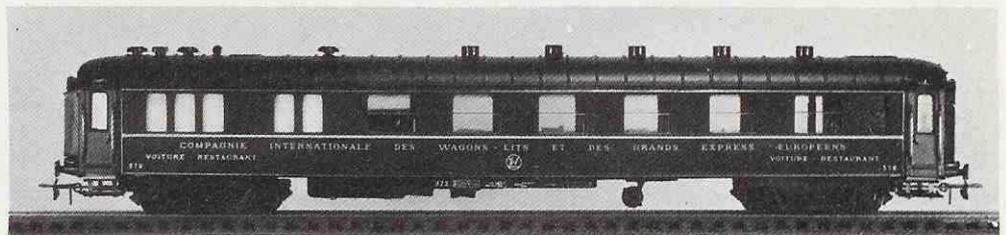
DISPONIBLE

Réf. 563
PAIRE DE BOGIES W.L.

236
voiture lit
1945 à 1953



237
voiture restaurant
1948 à 1955



LE MATERIEL METALLIQUE DE LA C.I.W.L.

par M^r COUDERT

Après la guerre de 1914-1918, du fait des progrès réalisés en matériel de construction, le Service des Etudes et Constructions de la CIWL, dès 1920 projeta pour remplacer, d'une part le matériel en teck ancien arrivant à limite d'usage, d'autre part le matériel détruit ou disparu pendant les hostilités. Après les résultats satisfaisants des voitures lits en teck de grande longueur soit 23,452 au lieu de 20,320, longueur usuelle, il fût aisé, en adoptant les expériences déjà acquises de prévoir des séries très importantes de nouvelles voitures autant Lit que Restaurant.

L'innovation fût surtout dans l'emploi d'éléments préfabriqués en acier moulé; les extrémités de chassis et les carcasses de bogies. En tenant compte à l'instar du matériel construit aux Etats-Unis de la résistance soit à la compression, soit à la flexion, la partie centrale des chassis fût constituée de deux longerons assemblés de forme trapézoïdale allongée plus communément appelée « ventre de baleine » pratique utilisée jusqu'en 1930.

La première Voiture-Lits métallique, portant le n° 2641 sortie des Usines de Leeds Forge en Grande Bretagne le 1^{er} août 1922 du type S2 puis ce fût la Voiture Restaurant n° 2852 sortie des Usines The Birmingham Railway Carriage le 19 mai 1925 de 56 places. Ensuite vinrent les Voitures Salon Pullman construites par la Sté Lorraine des Anciens Etablissements de Dietrich à Lunéville en 1926 du type « Sud Express » dont l'aspect extérieur est directement dérivé des voitures-lits pour les compartiments Salon et des voitures-restaurant pour la partie cuisine et office. Il faut attendre 1926 pour la mise en Service des Voitures typiquement Pullman, dans l'ordre, les types « Flèche d'Or, Etoile du Nord, Côte d'Azur » etc.

Pour les Fourgons Métalliques il se produit les mêmes conséquences que pour les voitures citées ci-dessus. Sans compter les 3 trucks à bagages de la « Flèche d'Or » il exista 3 séries, de 2 longueurs différentes, celle dite « Nord-Express » en 1926 de 23,452 m, celle de « l'Orient-Express » en 2 sous séries l'une avec douche et l'autre sans douche, en 1928-1929 de 20,800 m, et enfin celle pour le « Taurus-Express » construite juste au début de la dernière guerre sur des chassis de 23,452 provenant d'anciennes voitures-Lits en teck.

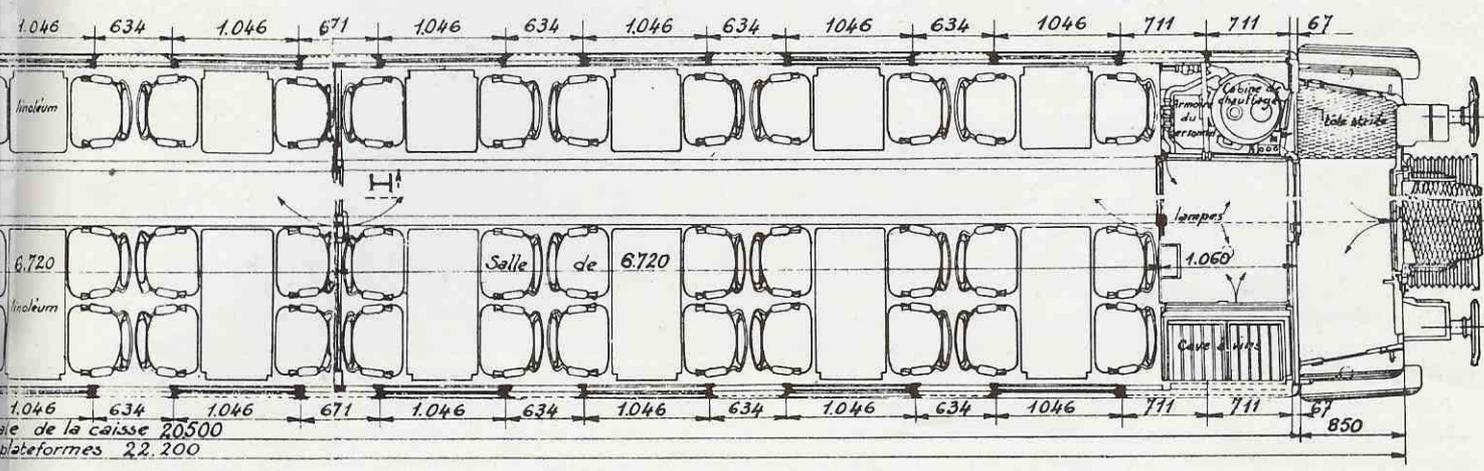
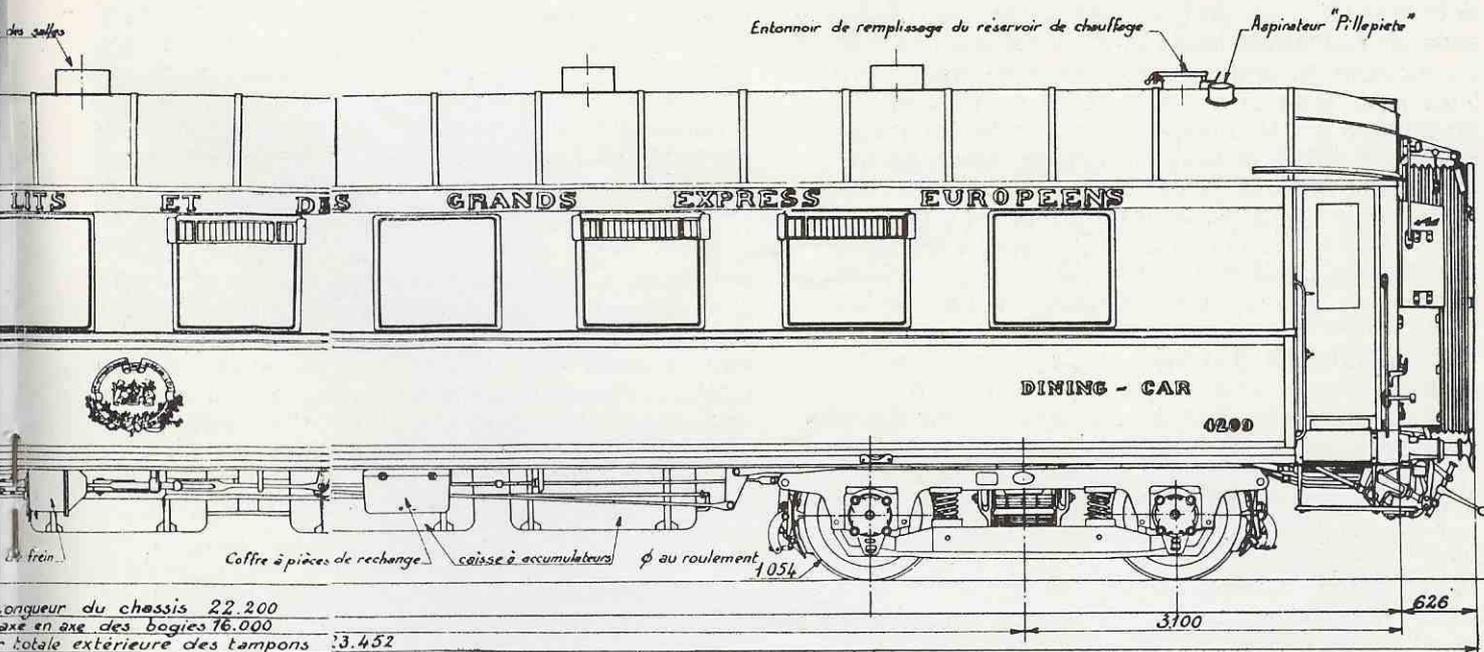
FRANCE TRAINS, après l'originalité des voitures « ty EXT » et la variété offerte aux amateurs par les voitures métalliques du type OCEM, fut très tenté de procurer à sa clientèle un échantillonnage du matériel de la CIWL qui naturellement doit figurer en très bonne place tant sur un réseau que dans les vitrines des « ferroviathes ».

Après avoir étudié de fond en comble les différents types construits entre 1922-1970 par la CIWL et ce qui exista ou existe encore parmi les modèles HO construits ces dernières années, une composition du Train Bleu fût choisie car a elle seule elle permet d'avoir d'ores et déjà 4 modèles différents soit :

1°) **VOITURES LITS** : c'est le type Lx qui est adopté, voiture de prestige, fleuron de la CIWL par le luxe des aménagements, des splendides marquetteries dans les 10 compartiments spacieux. Les Lx font partie de 2 séries : n° 3466 à 3495 construites par la Métropolitain — Cammel Carriage de Birmingham, sorties entre les 22 mars 1929 et 4 octobre 1929; n° 3496 à 3555 construites par les Entreprises Industrielles Charentaises d'Aytré, sorties entre les 26 octobre 1928 et 5 septembre 1929. Dès leur sortie certaines étaient affectées au Calais Méditerranée » et « Paris Méditerranée Express » dit « Train Bleu ». Elles ont été transformées en modifiant partiellement ou totalement les compartiments singles en double d'ou le nombre de places porté à 16 ou 20 suivant le cas.

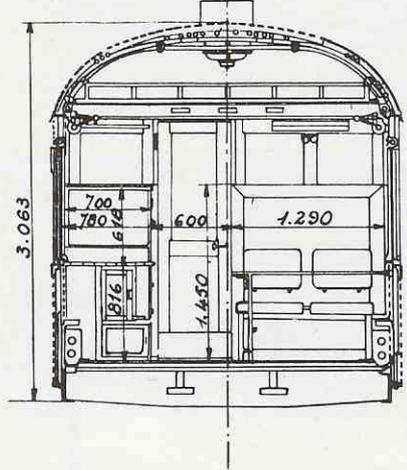
Pendant la guerre, certaines servirent soit à poste fixe en gare, comme hôtel, soit incorporées à des trains d'Etat-Major allemands puis alliés. D'autres se retrouvèrent au parc de la MITROPA repeintes de couleur rouge et enfin 10 de ces voitures furent détruites ou portées disparues. Pendant quelques temps la 3538 servait pour les déplacements sur le continent du Duc de Windsor dont un compartiment était transformé en salle de bains. En 1968, l'une d'entre elles fut très gravement avariée par un déraillement en Italie; certaines ont subi une cure de rajeunissement, les boiseries d'origine étant remplacées par des revêtements en stratifié et 29 autres se retrouvèrent en Espagne par changement des bogies et appropriations diverses.

2°) **VOITURES RESTAURANT** : Pour ces voitures nous trouvons un matériel plus récent. En effet, avant 1939, la restauration était assurée par un type de voitures tout à fait spécial, il s'agissait d'anciens Restaurants-Salon de 3 voitures dites « Série Complémentaires » du Sud Express n° 2839 à 2841 construits par la Société de Dyle et Baccalam de Bordeaux en 1926 transformés en Restaurants de 42 places dès 1930, FRANCE TRAINS envisage d'ailleurs ultérieurement de sortir ce modèle sous sa livrée « Sud Express ». Donc c'est le type qui assure depuis la reprise du « Train Bleu » en 1949 et ce sans interruption jusqu'à l'heure actuelle, qui est retenu. Ces voitures portent les n° 4201 à 4218 construites par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles en Belgique, sorties entre les

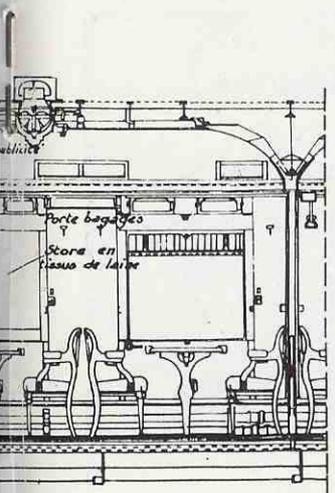
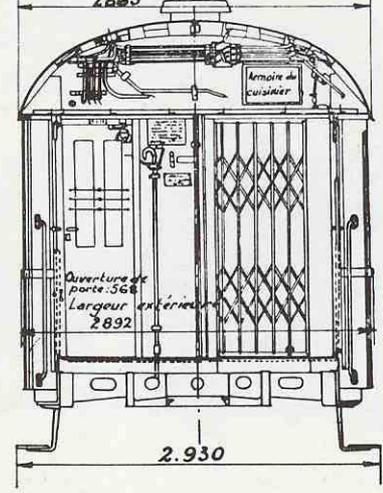


PE EN PLAN

COUPE TRANSVERSALE PAR I.J.



COUPE TRANSVERSALE PAR K.L.



23 janvier et 15 mai 1940. Il est à remarquer que les dernières voitures ont quitté les Usines de Nivelles sous les bombardements de l'offensive allemande. Au moment de leur construction elles étaient prévues pour remplacer les voitures en teck encore en service en Roumanie, mais n'y furent jamais envoyées. Elles se retrouvèrent en raison de leur aménagement à 42 places avec fauteuils affectées aussi à des trains d'Etat-Major, déjà avec des Voitures-Lits Lx... et même au train spécial du Maréchal Pétain. La 4206 a disparu du parc de la CIWL pendant la guerre et se retrouve au parc actuel de la MITROPA où elle circule encore.

3°) **VOITURES SALON** : Il s'agit de 3 anciens Pullman type « Côte d'Azur » portant les n° 4160, 4162 et 4164 de la série sans cuisine n° 4148 à 4164 construite par les Entreprises Industrielles et Charentaises sortie entre les 30 avril et 30 octobre 1929. Ces 3 voitures furent transformées en 1951 par les Ateliers de St-Denis de la CIWL comprenant par moitié un bar avec salon et une salle de restaurant complétant la voiture restaurant adjacente. Il va sortir dans ce type en version Pullman le couplage avec Pullman cuisine n° 4131 à 4147 du même constructeur aux mêmes dates, voitures qui se retrouvaient incorporées aux trains « Flèche d'Or - Sud Express - Mistral » avant la sortie du matériel TEE et ainsi que sur le Milan-Naple. Lors du voyage en France du Roi George VI en juillet 1938 la 4144 entrait dans la composition du train spécial, plus tard se retrouva transformée en restaurant, et enfin depuis l'automne 1966 finit paisiblement ses vieux jours sur un tronçon de voie dans la clairière d'un château de Seine-et-Marne, servant avec 2 autres voitures également de la CIWL de home pour les jeunes d'un club.

4°) **FOURGONS** : C'est le type Orient-Express qui est retenu, pour les mêmes raisons que la voiture restaurant. En effet, avant 1939 le Calais Méditerranée Express avait dans sa composition des fourgons en teck, de type disparate. C'est en 1949, que ces fourgons furent incorporés au Train-Bleu et jusqu'à l'automne 1966. Il s'agit de la série

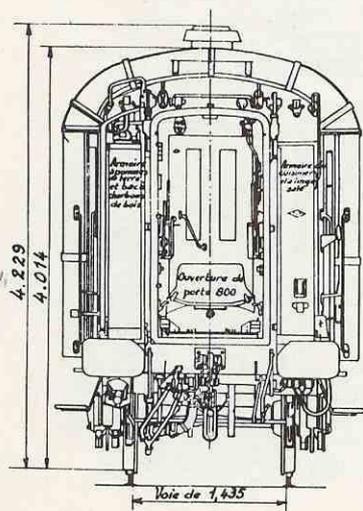
n° 1263 à 1296, construite par la Métropolitain-Cammell Carriage sortie entre les 24 décembre 1928 et 27 septembre 1929, les 14 premiers étaient sans douche les suivants avec douche. La charge de ces fourgons étaient de 6 tonnes avec vigie et 1 compartiment comprenant 2 couchettes pour le personnel. A l'origine les 1263 à 1267 étaient peints de couleur Pullman qui sont prévus pour sortir très prochainement.

Entre 1939 et 1945, ces fourgons furent employés à toutes sortes d'affectation identique aux voitures citées plus haut. Leur carrière fut presque totalement stoppée avec la suppression des services des messageries et postes par la CIWL. A l'heure actuelle en service actif il en subsiste encore 5 au parc Hispano-Portugais sur les 6, un ayant été détruit par déraillement en 1965, parmi les restants réformés mais encore en circulation, servent de navette aux Ateliers de la CIWL de St-Denis, Rome, Milan, Vienne et d'Haydarpasa soit 7 fourgons. Sur le Train Bleu il y en avait 6 dont un de détruit à la suite d'un déraillement en 1953; depuis leur retrait du service, un sert de navette à St-Denis et les 4 autres après avoir été vendus puis transformés sont devenus des PAZ de la Presse Parisienne, sortis de St-Denis en juin 1969.

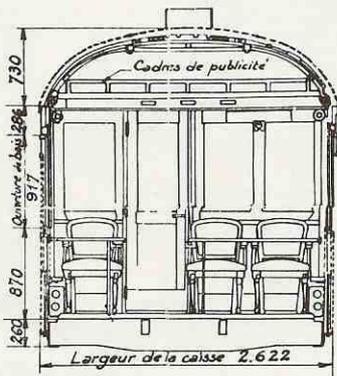
Il est à noter que les voitures Lx pourront être incorporées à des trains auto-couchettes avec la voiture-lits du type OCEM déjà sortie ainsi qu'à d'autres trains express composés des voitures A8, B9, C10, C5D, B4s-Bar, et naturellement par la 2D2 P.O. en voie d'achèvement.

Pour la mise en œuvre de cette nouvelle série de voitures FRANCE TRAINS a recherché à améliorer encore sa production pour la satisfaction de sa fidèle clientèle surtout pour la décoration qui a nécessité de très longues recherches et une très grande précision pour les inscriptions extérieures.

La Direction et ses amis ont eu à cœur de se baser sur des documents authentiques pour aboutir à un résultat qui, espérons-le, sera digne de FRANCE-TRAINS.



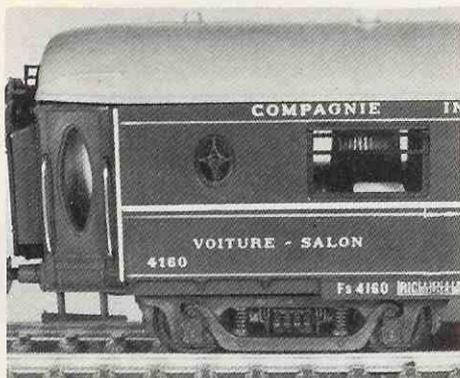
VUE PAR BOUT



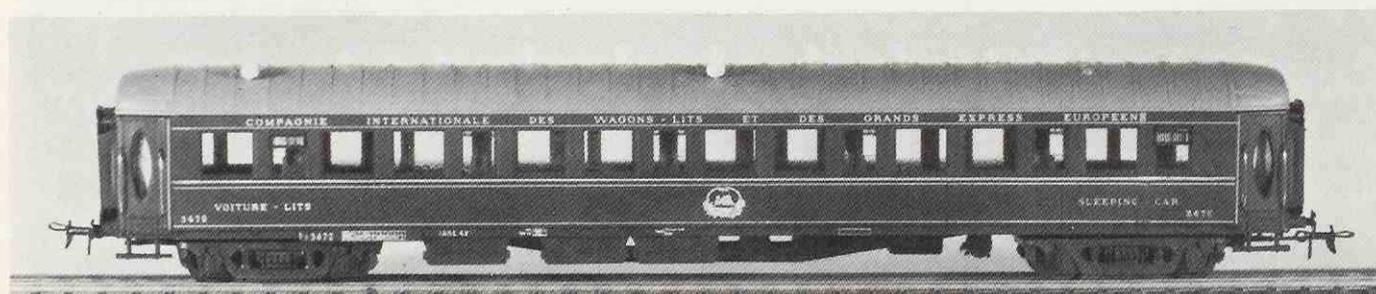
COUPE TRANSVERSALE PAR A.B.

**TOUS LES MOIS
L'INDEPENDANT
DU RAIL
VOUS PRESENTE
LES NOUVEAUTES
FRANCE-TRAINS
ABONNEZ-VOUS
A
L'INDEPENDANT DU RAIL
6, CITE DU MIDI
PARIS - 18^e**

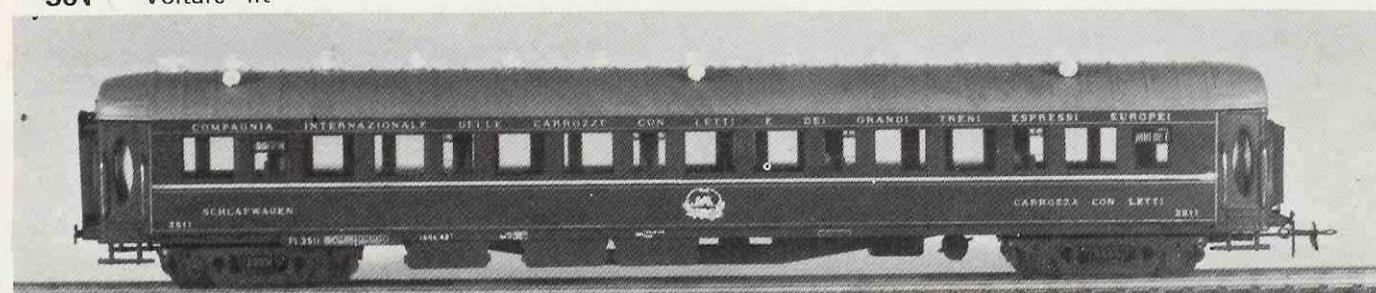
LE TRAIN BLEU



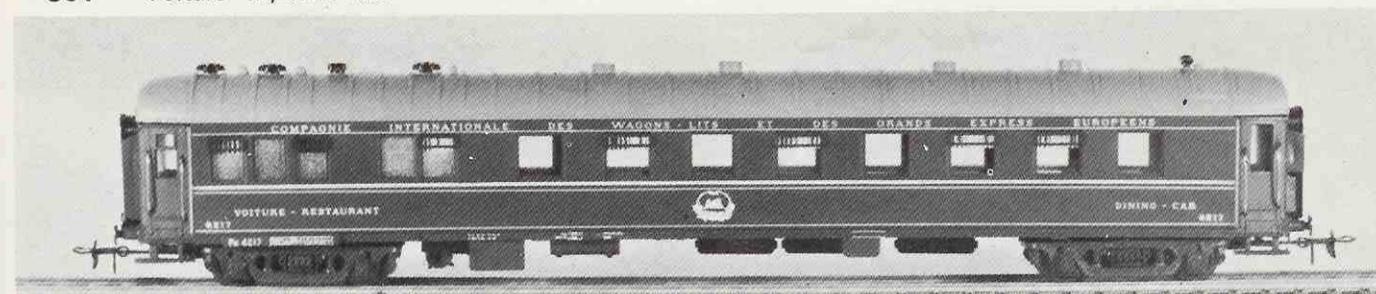
D'AUTRES RÉFÉRENCES SONT PRÉVUES EN
VOITURE LITS-PULLMAN, etc ...
 ainsi qu'un fourgon du train bleu réf. 311.



301 Voiture - lit



301 Voiture - lit, autre face



302 Voiture - restaurant



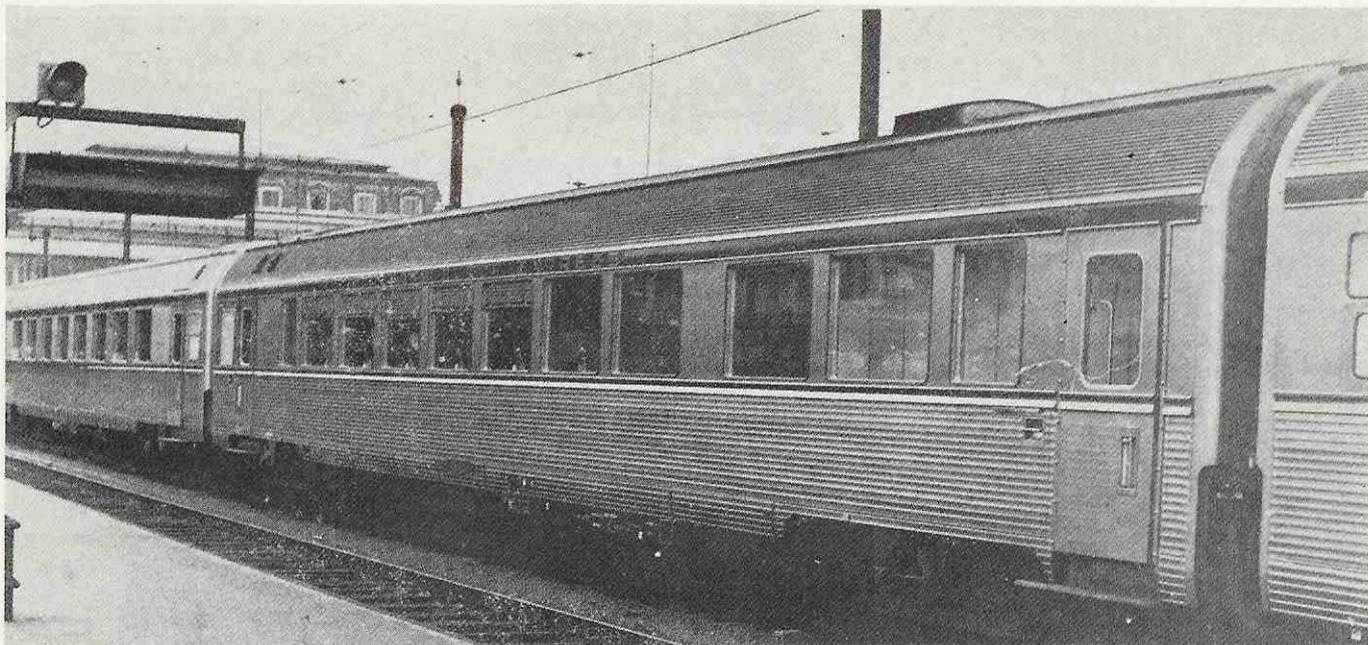
303 Voiture - salon

ET APRES LE TRAIN BLEU !!!

LE MISTRAL

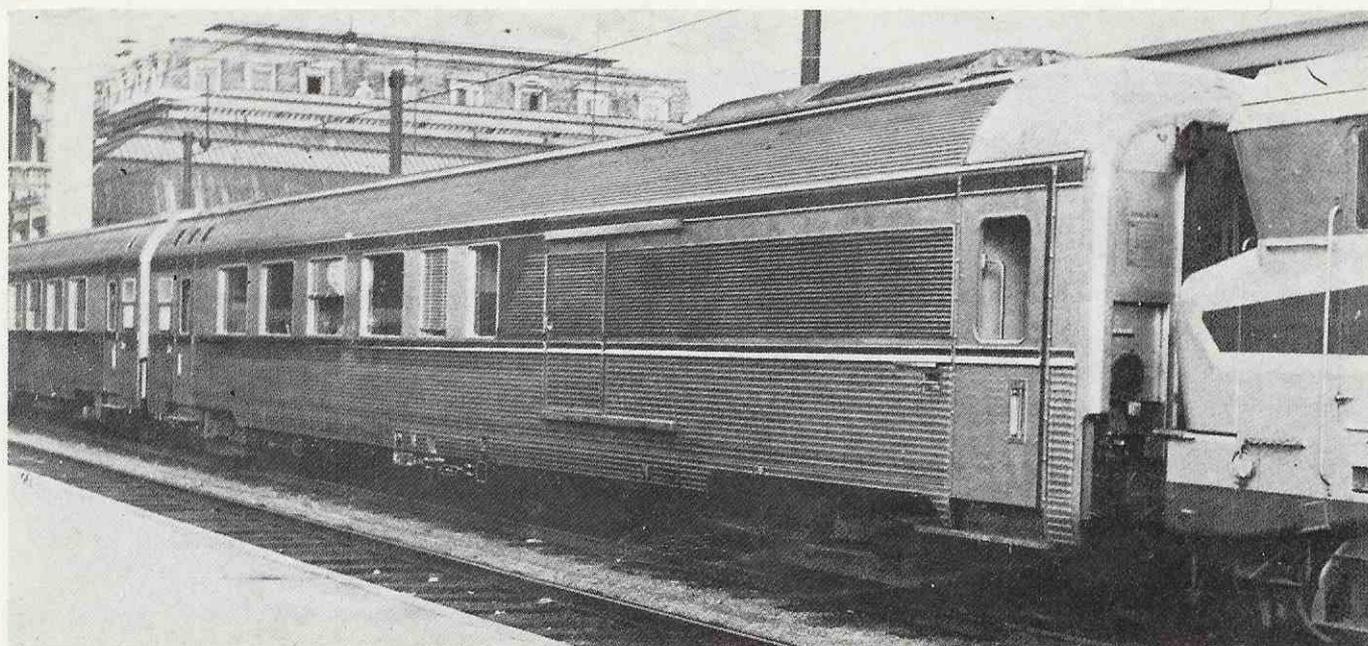
voitures coach A8tu
voitures-restaurant Vtu
voitures A8u à 8 compartiments
voiture bar Arux super-luxe
voitures A4 Dtux fourgon générateur

PROGRAMME 1974



Voiture ARUX DU MISTRAL

A4 Dtux



VOITURES A PORTIERES LATERALES D'EPOQUE - RESEAU NORD ET SERIE

IMMATRICULEE S.N.C.F. - Ici une ex A3B4 ty devenue voiture de service.



CES DEUX OUVRAGES SONT UNE BASE
INDISPENSABLE

2 ABC DU DEBUTANT

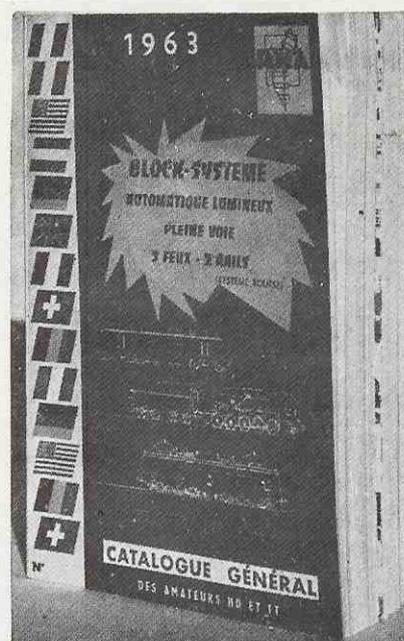
SIGNAUX BLOCKS ET MOYENS DE TRACTION

SCHEMAS CLAIRS ET PRECIS AVEC INDICATIONS DES
CABLAGES, 200 pages, 300 illustrations, 60 schémas.

2 ou 3 RAILS

FORMAT 15 x 24

12^F + PORT RECOMMANDE 5 F



LE VERTIBLE BLOCK SYSTEME BOURSE

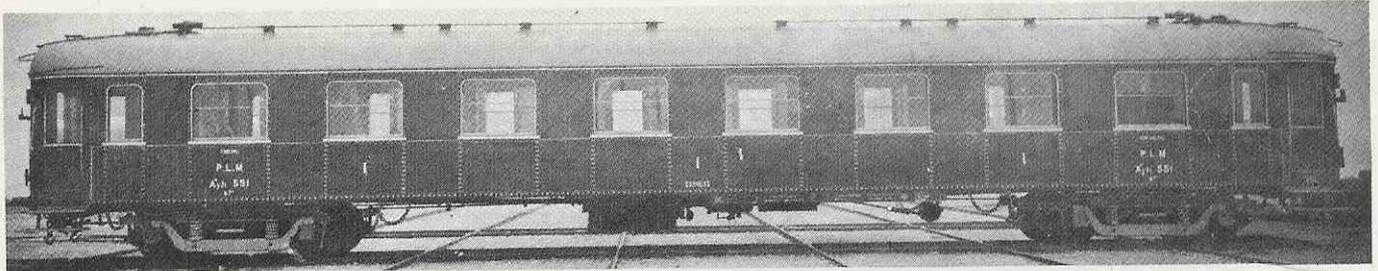
3 FEUX - 2 RAILS PAR
CANTON D'OCCUPATION
ses principes et le moyen de
le réaliser avec plans

9^F + 5 F port recommandé

Les deux franco contre **25 F**

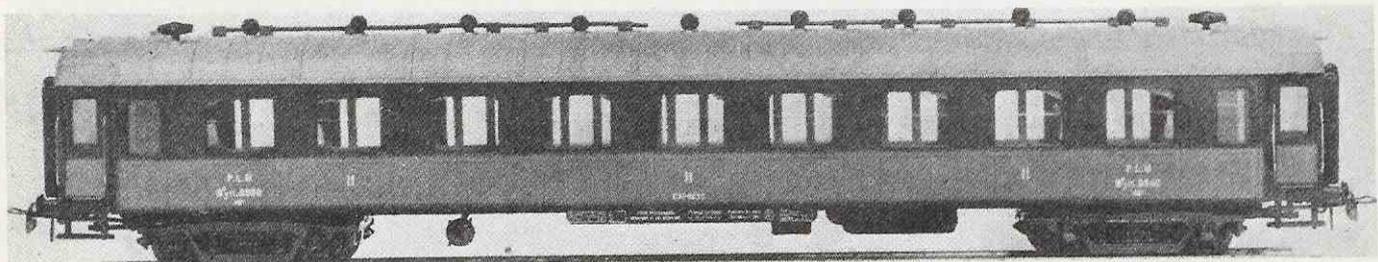
C.C.P. LAVIGNES
24-479-37 PARIS
6, CITE DU MIDI - PARIS-18^e

VOITURES PLM A PAROIS RIVETÉES — MODELES CONSTRUITS



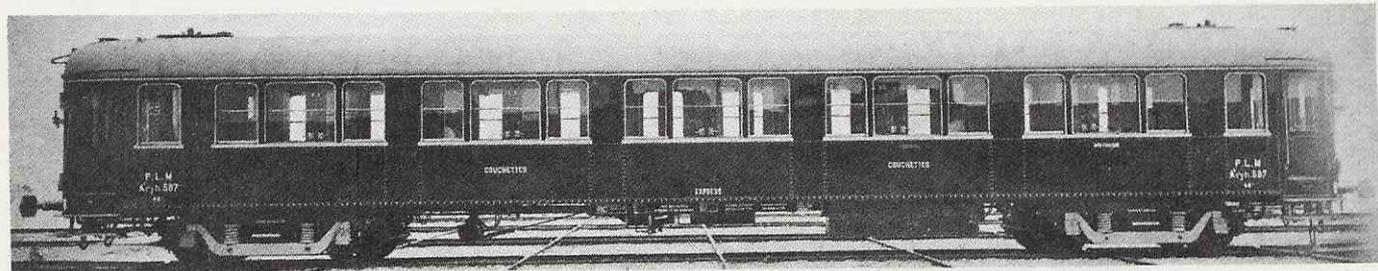
251 - Modèle PLM de la 1ère classe reproduite par FRANCE TRAIN

ROUGE VAN DYCK



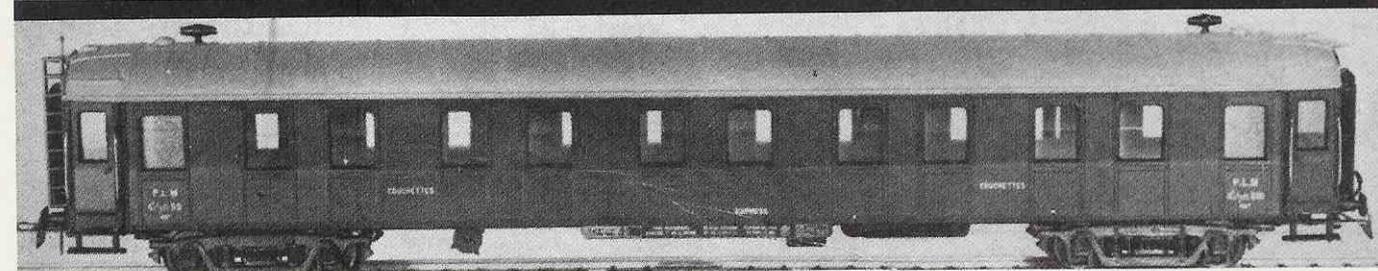
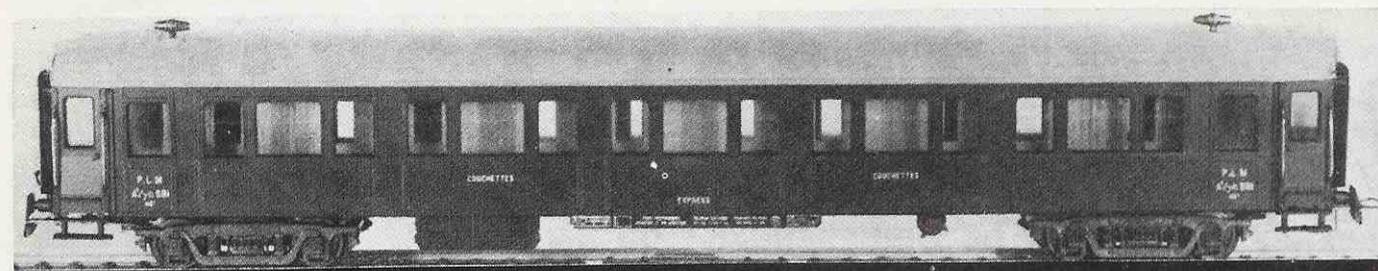
252 - Voiture 2ème classe B9

CHAMOIS



Modèle de la voiture PLM réelle

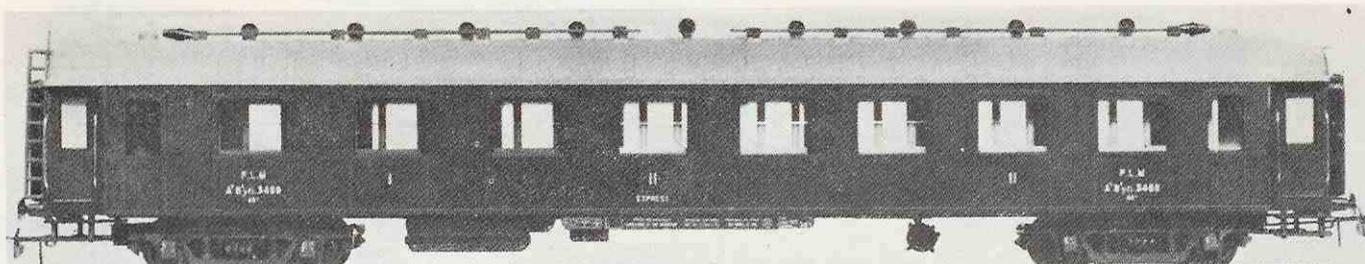
ROUGE VAN DYCK



253 - Voiture couchettes FRANCE-TRAINS

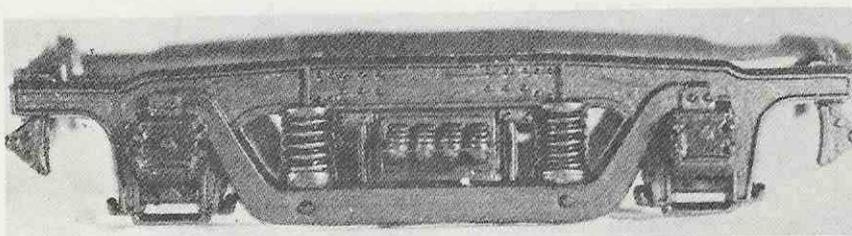
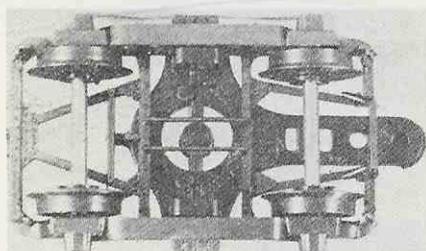
VUE DES DEUX FACES

VOITURES PLM A PAROIS RIVETEES



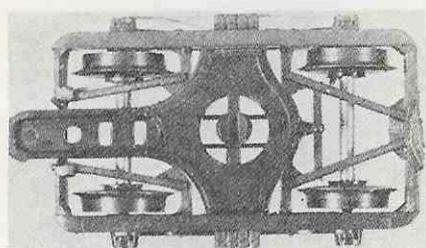
La mixte A3 B5 PLM

Référence 254. 255 - La même en bicolore



Réf. 555

BOGIE TYPE Y2 P.L.M.



SÉRIE RIVETS - SNCF - UIC époque actuelle

- | | | |
|---|---|-----------|
| 271 - 1ère classe A8 |) | |
| 272 - 2ème classe B9 |) | |
| 273 - Voiture salon |) | vert SNCF |
| 274 - mixte 1 ^e /2 ^e classe A3 B5 |) | |

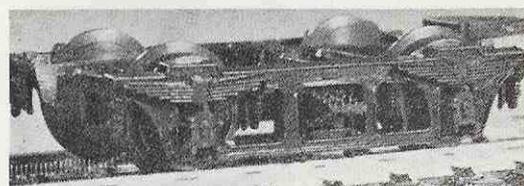
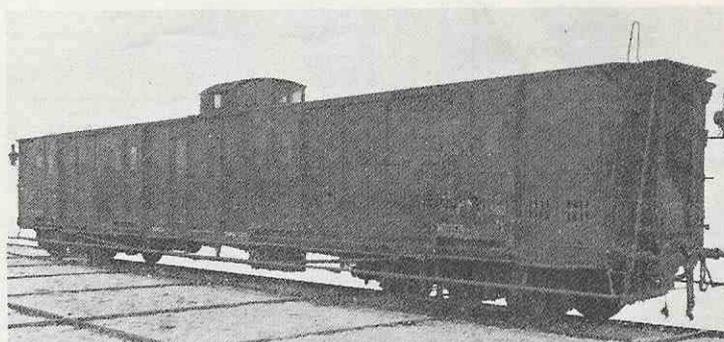
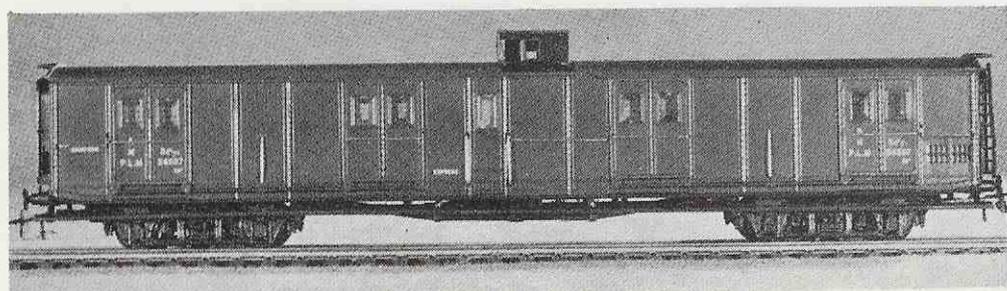


PHOTO DU BOGIE PLM
réalisé par FRANCE TRAINS



FOURGON PLM Dd2yi
Photo du modèle réel PLM



FOURGON PLM
FRANCE TRAINS
Réf. 259

DETAIL



PECO

Liliput

lima



CASADIO?

MCM

WIKING

HAMO

TRIX

JOUEF

MARQUE DÉPOSÉE

Electrotren

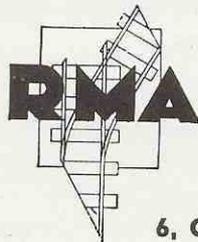
Rivarossi Dullman
PREISER

FALLER

MINITRIX

HORNBY
EHEIM

VOLLMER



DETAIL

à votre service

6, CITE DU MIDI (48, Boulevard de Clichy) - PARIS (XVIII^e)

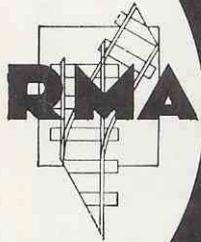
DU MERGREDI AU SAMEDI

10 H à 19 H SANS INTERRUPTION

toujours du NOUVEAU !

lima

SAMEDI DE 9 h à 16 h

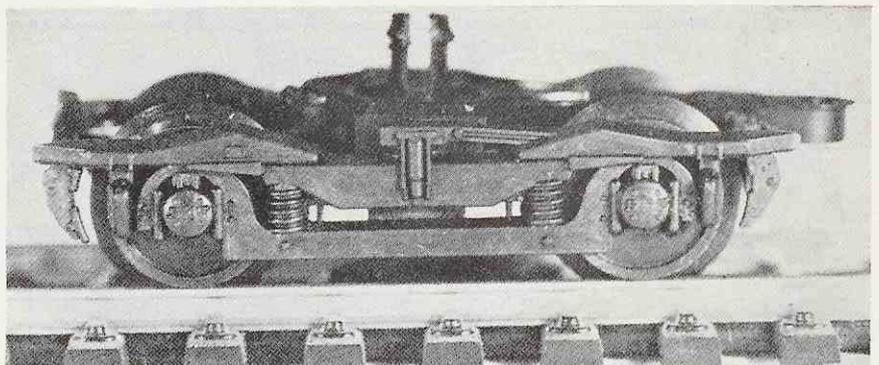
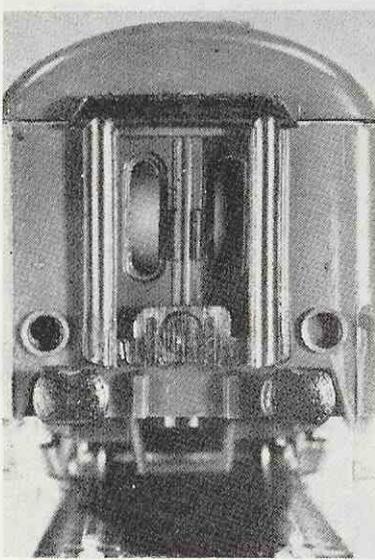
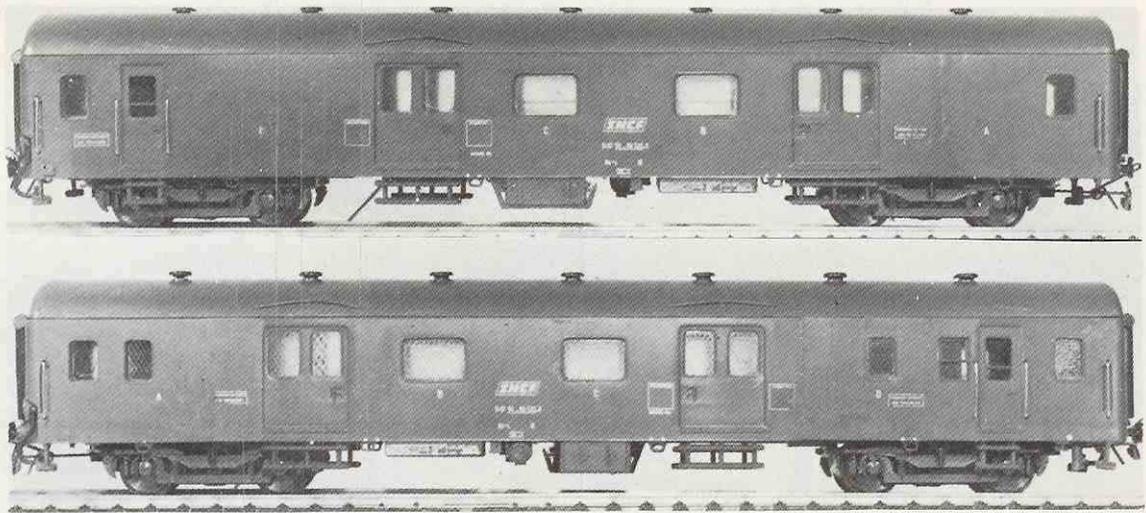


O'HORN

UN CHOIX
IMPORTANT

REF. 281 FOURGON U.I.C. INTERNATIONAL Dd4s

A COMPARTIMENTS DE DOUANE



Réf. 554 BOGIE Y 24 B FRANCE-TRAINS

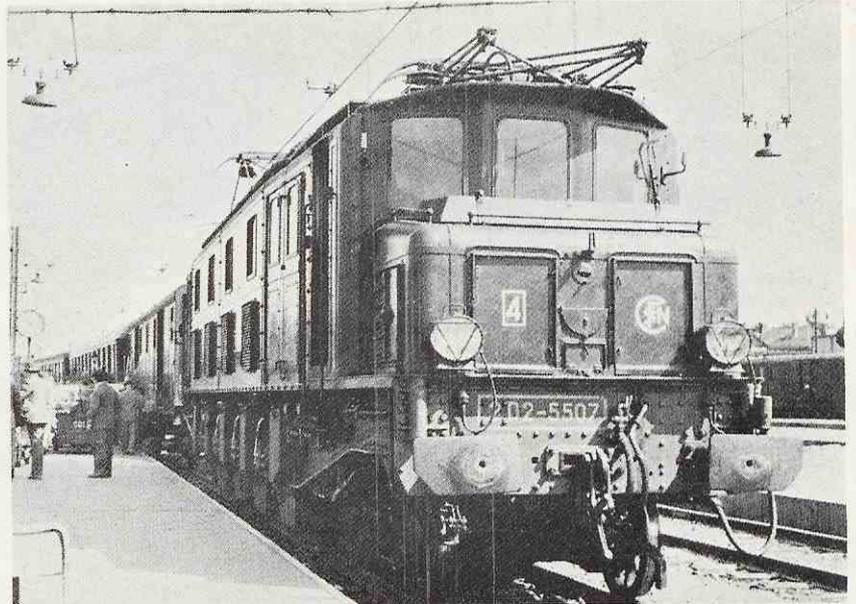


SNCF
Fourgon Dd4s à bogies et
à 4 compartiments douanables pour service international.
N° 58901 à 58961 et
29681 à 29699
Dd4s
normes UIC
(cliché S.N.C.F.)

Fourgon métallique à bogies comportant quatre compartiments douanables donc apte au service international. Ce nouveau type de fourgon (U 62/3) présente certaines analogies avec les fourgons ouest métallisés de 1912-1960, avec toutefois une tare plus légère une meilleure suspension, un frein à deux étages de puissance, et la marche à 150 au lieu de 140 km/h.

PLAN QUINQUENNAL FRANCE TRAINS DE CONSTRUCTION DE LOCOMOTIVES

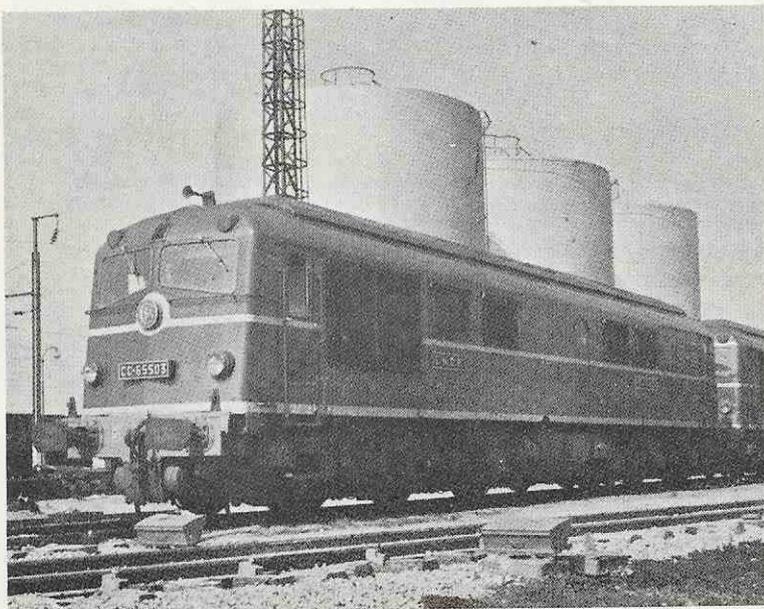
**LES 2D2
SNCF
5303 à 5537
ET
E 503 à 537
PO**



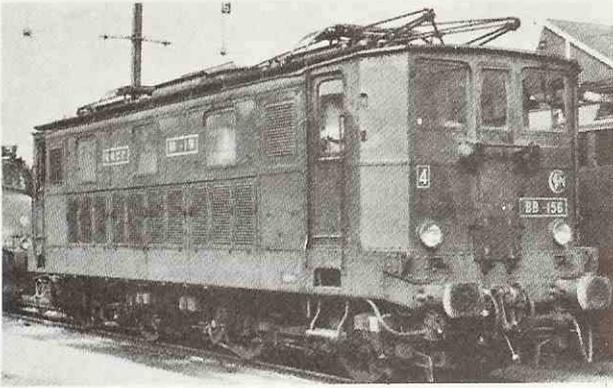
Le réseau PQ, qui avait déjà acquis une certaine expérience de l'électrification, notamment avec l'exploitation de Paris-Vierzon et les essais prolongés des prototypes E 401 et 402 (Ganz), E 501 et 502 (SLM/Brow-Boven) et E 601 (Gearless), avait déjà pu longuement apprécier les qualités de la série 500. Aussi, lorsque l'électrification fut prolongée d'Orléans à Tours et de Vierzon à Brive, c'est le type 2D2 des E 501 et 502 qui fut retenu.

POUR 1972

La caisse est terminée depuis 1969, mais diverses améliorations et l'étude simultanée d'une production de voie aérienne ont retardé la sortie (ces modèles sont sur chassis RMA).



**060 DA
DEVENUE
CC 65.500
POUR
1973**



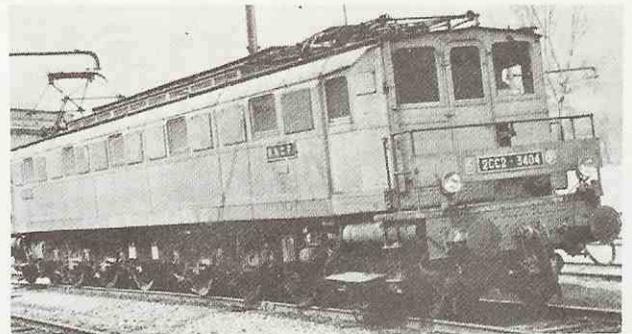
BB 101 à 180

1974

2CC2 3400

1975

Ce modèle est aussi en couverture dans sa version P.L.M.

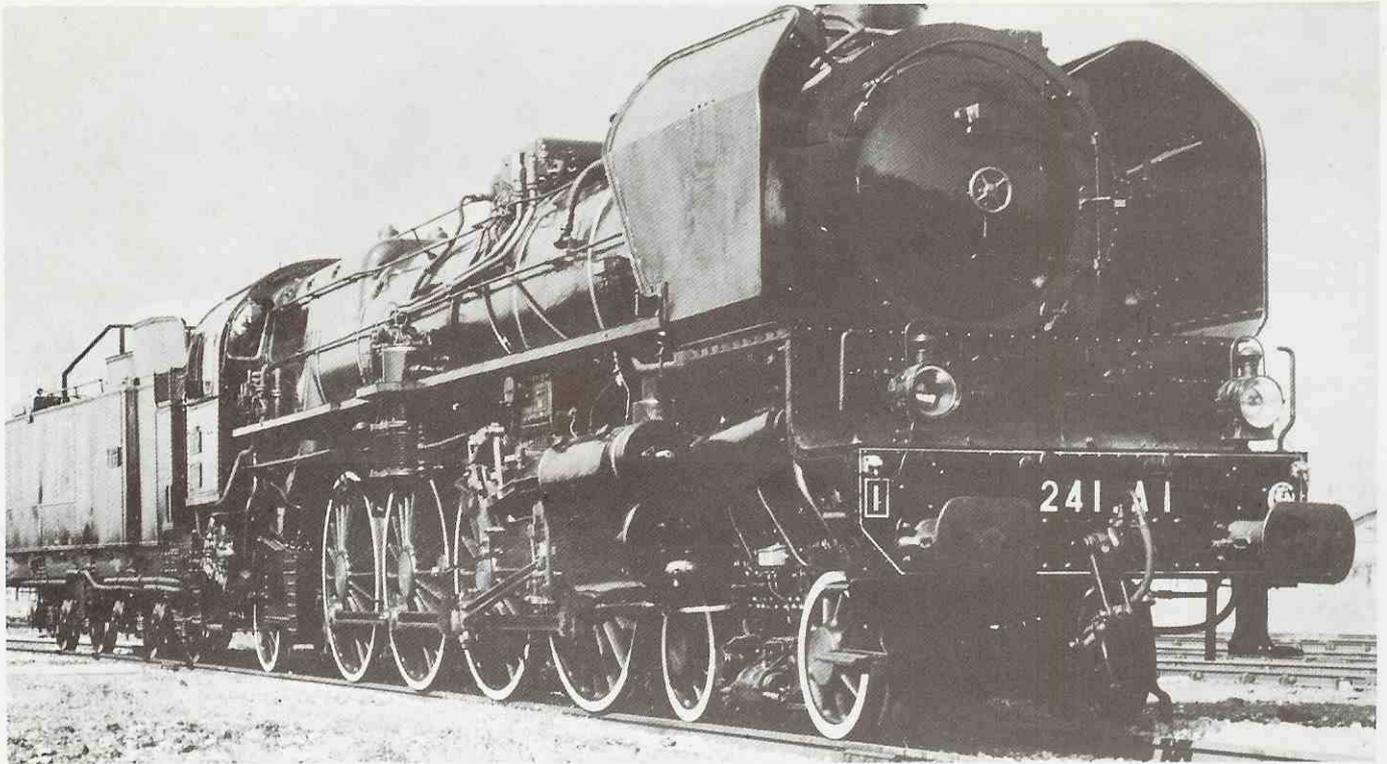


241 A EST

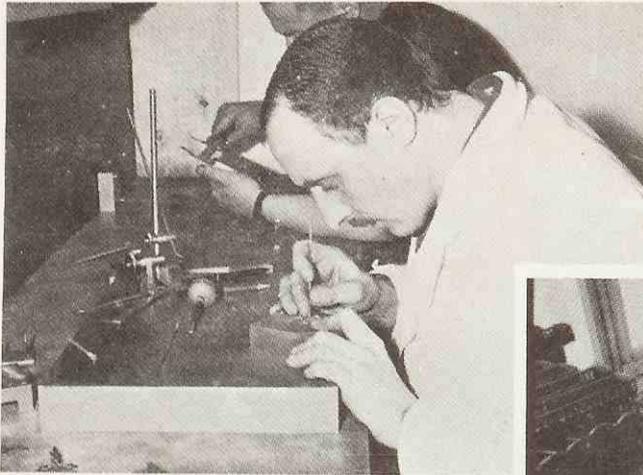


1976

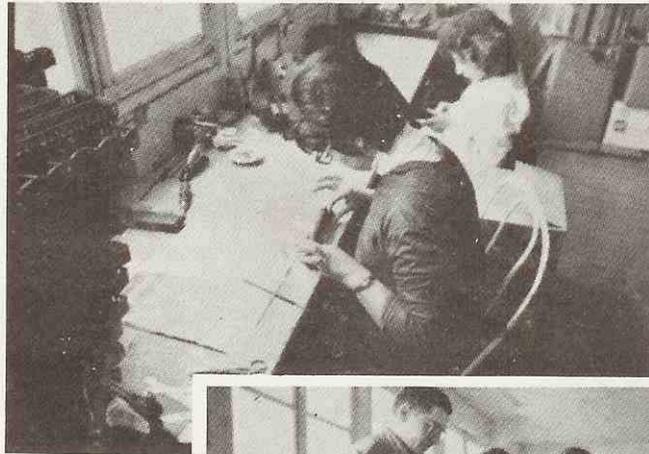
LA 241 A1 EST.



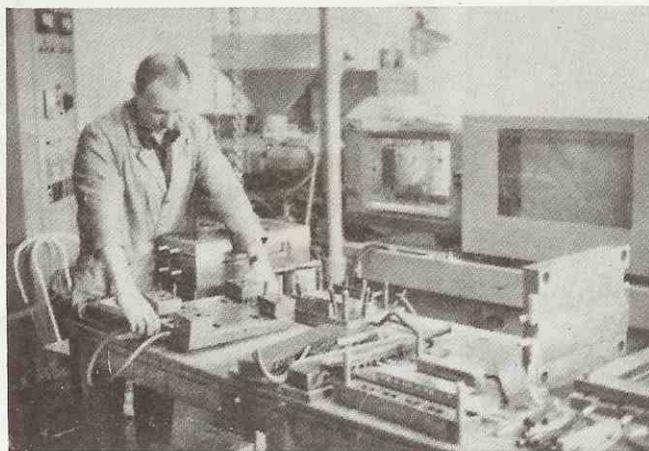
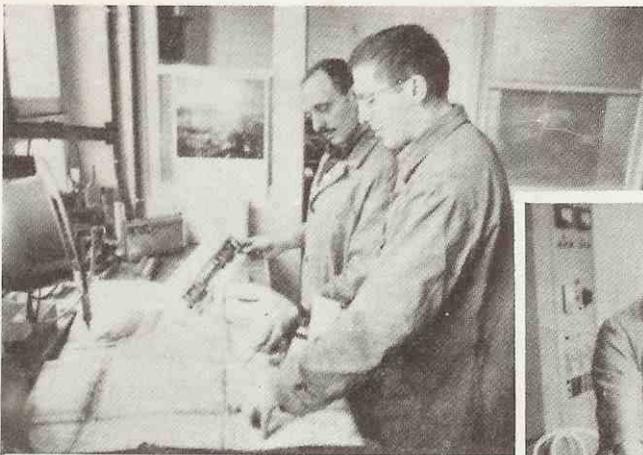
ATELIERS



M. René COLLARD
Directeur Technique



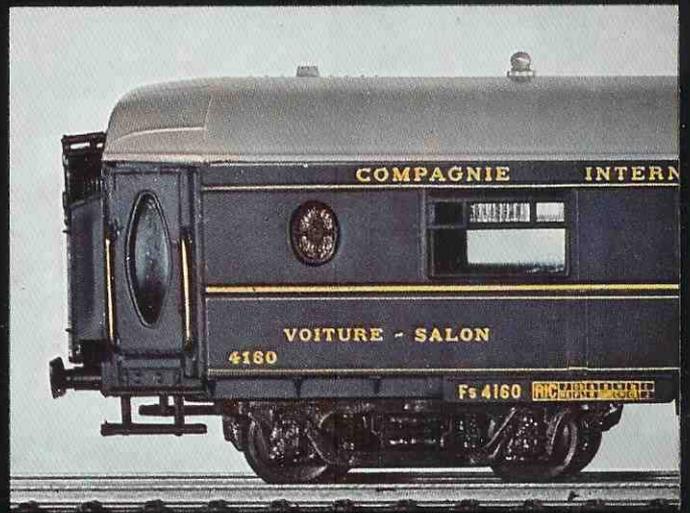
FRANCE TRAINS



FRANCE TRAINS
S.A.R.L. au capital de 50 000 frs.
22, rue J.-B. POTIN
92 - ISSY-LES-MOULINEAUX
R.C. Seine 67 B 4335. Tél : 644-40-31



france trains



france trains

Il y a maintenant huit ans que FRANCE-TRAINS a été créé.

Durant ces huit années nous nous sommes efforcés de créer des modèles ayant un maximum de qualité, de fidélité, et d'exactitude.

Qualité : dans la recherche de tous les détails que nous nous sommes efforcés de reproduire strictement à l'échelle et avec le plus de précision possible.

Fidélité : dans la reproduction des teintes que nous avons reconstituées, soit d'après des documents d'époque, soit d'après du matériel ancien ou récent.

Exactitude : dans les inscriptions, qui nous ont obligé à de longues et patientes recherches allant jusqu'à respecter exactement la forme même des lettres et des chiffres.

Examinez tous les détails de nos modèles à la loupe, vous serez surpris de voir à quel point nos techniciens ont poussé leur conscience professionnelle, sous la direction de M. Collard, notre directeur technique. Ce dernier continuera à satisfaire les modélistes les plus exigeants.

Ce catalogue est la première édition de nos productions. Nous n'avons pas jugé utile d'y mettre des photos de matériels réels avec de vagues promesses sur leur reproduction à venir. Les photos que nous vous présentons sont **toutes** des photos de nos modèles qui existent et qui sont disponibles.

Au début, lorsque nous avons fondé FRANCE-TRAINS, nous avions pris comme vocation de faire des modèles français. Or, il s'est avéré par la suite que, de plus en plus, nous avions des demandes de l'étranger, à tel point que nous exportons actuellement plus de la moitié de notre production. Cela montre que le beau matériel ferroviaire français a des amateurs dans le monde entier, même au Japon !

Nous avons donc fait les textes en trois langues.

Nous espérons que vous réserverez un bon accueil à ce catalogue, qui constitue d'ailleurs une documentation utile à garder par tous les modélistes ferroviaires de France et de l'étranger.

FRANCE-TRAINS

A. MILLET, *directeur*

FRANCE-TRAINS wurde vor 8 Jahren gegründet.

Seit dieser Zeit haben wir uns bemüht, Modelle von bester Qualität getreuer Nachahmung und grösster Genauigkeit herzustellen.

Qualität : Wir haben uns bemüht, alle Einzelheiten streng nach Massstab und so genau wie möglich nachzubilden.

Treugemässe Nachahmung : der Farben nach Dokumenten der entsprechenden Zeit oder nach altem oder neuem Eisenbahnmaterial.

Genauigkeit : der Beschriftung, derentwillen wir gezwungen waren, lange und mühsame Forschungen anzustellen, die uns dazu führten, sogar die Form der Buchstaben und Ziffern genau zu berücksichtigen.

Bei eingehender Betrachtung unserer Modelle werden Sie erstaunt sein, festzustellen, wie weit unsere Techniker ihre berufliche Gewissenhaftigkeit unter der Leitung unseres technischen Direktors, Mr. Collard, getrieben haben.

Dieser Katalog ist die erste Ausgabe unserer Fabrikate. Die Bilder, die Sie darin finden, sind alle Photographien von Modellen, die wirklich existieren und erhältlich sind.

Am Anfang, als wir FRANCE-TRAINS gründeten, war es unser Vorsatz, französische Modelle herzustellen. Es stellte sich jedoch bald heraus, dass wir immer mehr Anfragen aus dem Ausland erhielten und zwar dermassen, dass wir zur Zeit mehr als die Hälfte unserer Fabrikate exportieren. Das beweist, dass gutes französisches Eisenbahnmaterial in der ganzen Welt Liebhaber hat, sogar in Japan !

Wir hoffen, dass Sie an unserem Katalog Interesse finden, und Freude an unseren Modellen haben werden. Für Modelleliebhaber könnte er ausserdem als Nachschlagewerk von Nutzen sein.

FRANCE-TRAINS was founded eight years ago. During this period we have endeavoured to create models of highest quality, with a maximum of faithfulness and exactness with respect to the originals.

Quality, in researching all details, which we have striven to reproduce strictly to scale with the greatest possible accuracy.

Faithfulness, in reproducing colours which we have recreated in accordance with either documents of the period or with old or recent rolling stock.

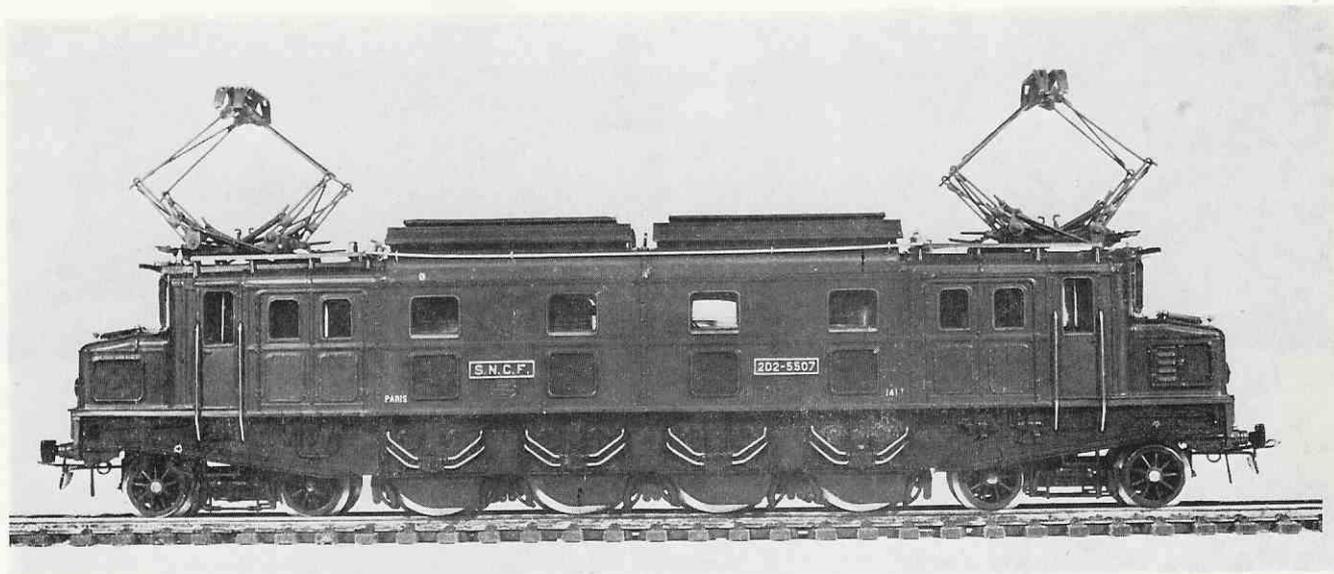
Exactness, in markings, which have necessitated long and patient research and have even led us, in certain cases, to strict conformity with the very shape of original letters and figures.

Check details of all our models under the magnifying glass. You will be astonished to see to what extent they reflect the professional conscientiousness of our technicians and of our technical manager, Mr. Collard, who will continue to satisfy the most exacting modellers.

This is the first catalogue of our products to be published. We felt that it was rather futile to show photos of real stock accompanied by vague promises concerning future reproductions; we prefer to present photos of all our existing models, which are readily available.

In the beginning, when we founded FRANCE-TRAINS, our goal was to make French models. Soon, however, we began to receive more and more orders from foreign countries, to such an extent that we now export more than half our production. This proves that good French railway stock is highly appreciated throughout the entire world, even in Japan.

We hope that you will be pleased with this catalogue, which represents a document to be kept by all railway modellers in France and abroad.



Nr. 62 - 2D2 SNCF

- Locomotive Electrique 2D2 5507 SNCF
- Elektrische Lokomotive 2Do2 5507 SNCF
- Electric Locomotive 2Do2 5507 SNCF

Nr. 61 - Loco 2D2 SNCF avec pantos France-Trains

Nr. 62 - Loco 2D2 SNCF avec pantos Carmina

Le réseau PO avait acquis une très grande expérience de la traction électrique 1500 V, notamment avec l'exploitation de Paris-Vierzon et les essais des prototypes E 401 et E 402 (Ganz), E 501 et E 502 (Brown-Boveri) et E 601 (Gearless). La série 500 était donc toute désignée lorsque l'électrification fut prolongée d'Orléans à Tours et de Vierzon à Brive.

Ce type de machine a une existence exceptionnellement longue puisqu'il circule encore actuellement sur la région Sud-Ouest de la SNCF.

Certaines d'entre elles ont dépassé les 6.000.000 de Km.

Das PO-Netz hatte eine grosse Erfahrung im elektrischen Antrieb 1500 V gesammelt und zwar auf Grund der Ausnutzung der Eisenbahnstrecke Paris Vierzon und der Versuche mit den Prototypen E 401 und E 402 (Ganz) E 501 und E 502 (Brown-Bowery) und E 601 (Gearless).

Die Serie 500 war daher ganz wie beschaffen, als die Elektrifizierung von Orléans bis Tours und Vierzon bis Brive verlängert wurde.

Diese Art von Maschine hat eine ausserordentlich lange Existenz, denn sie ist noch immer in Betrieb im süd-westlichen Eisenbahngebiet der SNCF.

Einige von ihnen haben 6.000.000 km überschritten.

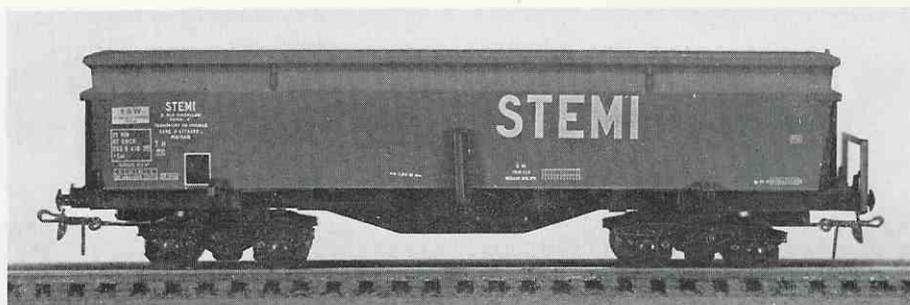
The PO railway had vast experience in electric locomotives especially with Paris-Vierzon and the experimentation of the prototypes E401 and E402 (Ganz), E501 and E502 (Brown-Boveri) and E601 (Gearless).

Therefore, the E500's were a quite natural solution when live electrification was extend from Orléans to Tours and from Vierzon to Brive.

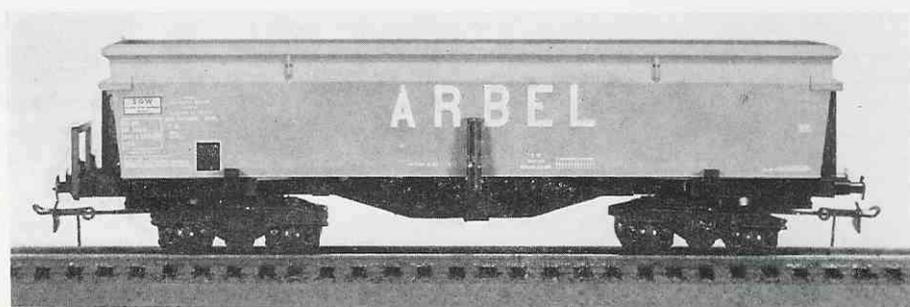
This kind of machine has had an exceptionaly long life, because it is still running on the lines of the Southwest region of the S.N.C.F.

Certain of them have run 6,000,000 km.

Vous trouverez les descriptions, ainsi que les prix de nos modèles dans la liste tarif jointe à ce catalogue.



Nr. 102 - Wagon STEMI gris bleu.



Nr. 104 - Wagon ARBEL gris clair.

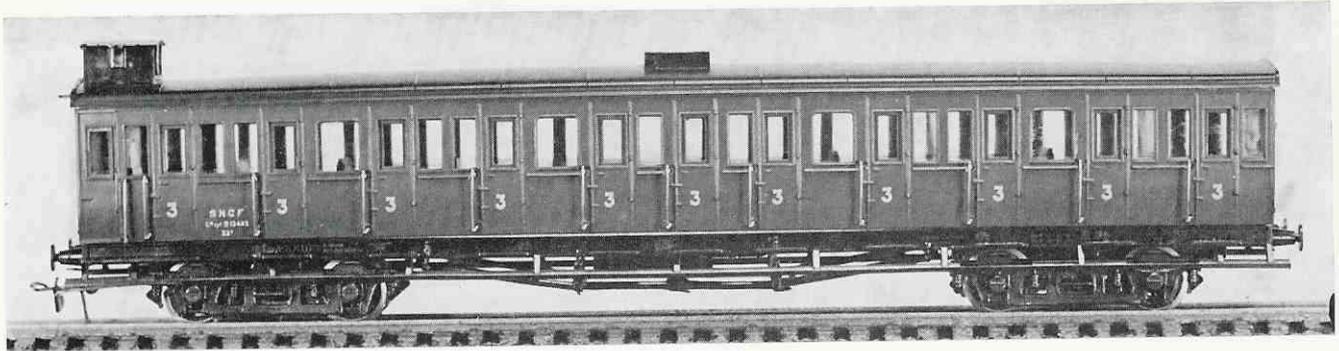
- Wagons à boggies Y25
- 4 Achsige Steinkohle-Transportwagen der SNCF
- Open goods wagons fitted with Y25 Boggies

Nr. 101 → 105

Ces wagons ont été les premiers que FRANCE-TRAINS a sortis. Il s'agit de wagon-tombereaux exécutés par les Usines ARBEL à Douai, pour différentes Sociétés de transports de marchandises en vrac, notamment des minerais.

Diese Waggons waren die ersten die FRANCE-TRAINS herausgebracht hat. Es handelt sich um Kippwagen, die in den ARBEL-Werken in Douai hergestellt wurden und zwar für den Transport von unverpackten Gütern, besonders Erz.

These wagons are the first that FRANCE-TRAINS has produced. They are open goods wagons made by the ARBEL works in Douai, for different bulk transport companies especially ore.



Nr. 205 - Voiture à portières latérales 3^e cl. SNCF avec guérite - Vert et noir.

- Voitures à boggies à portières latérales ex EST - vert SNCF
- 4 Achsige Abteil-Wagen der SNCF, ab 1938 - Grün-SNCF
- Old Timer Passenger Cars in SNCF Green

Nr. 201 → 205

Voitures très répandues en France de 1907 à 1960 et à l'étranger où elles circulent encore en Allemagne de l'Est et en Italie.

Il a existé plus de 1500 unités de ces voitures, qui ont servi aussi bien dans les trains express, trains directs et dans les trains de troupes.

A la formation de la SNCF en 1938 les voitures à portières latérales du réseau Est ont été uniformément peintes en vert SNCF. De plus, la SNCF a déposé la vigie des voitures mixtes. Nous avons respecté ces transformations et ces nouvelles teintes, et toute cette série n° 201 à 205 est peinte uniformément en vert SNCF.

Nous avons également apporté beaucoup de soins pour la reproduction exacte des inscriptions, conformes aux normes graphiques de la SNCF.

Diese Wagen waren sehr verbreitet in Frankreich zwischen 1907 und 1960 sowie im Ausland, wo sie noch in Ostdeutschland und in Italien in Betrieb sind.

Es bestanden mehr als 1500 Einheiten von diesen Wagen, die ebensogut für Schnellzüge, D-Züge wie auch Truppenwagen verwendet wurden.

Bei der Gründung der SNCF in 1938, hatte man die Wagen mit seitlichen Türen des östlichen Eisenbahnnetzes einheitlich mit der grünen Farbe der SNCF angestrichen. Ausserdem hat die SNCF das Bremserhäuschen der gemischten Wagen abgesetzt. Wir haben diese Umänderungen und neuen Farben berücksichtigt und die ganze Serie No 201-205 ist einheitlich mit der grünen Farbe der SNCF angestrichen.

Wir haben auch sehr viel Sorgfalt auf die genaue Wiedergabe der Inschriften gelegt, und dabei die graphischen Normen der SNCF berücksichtigt.

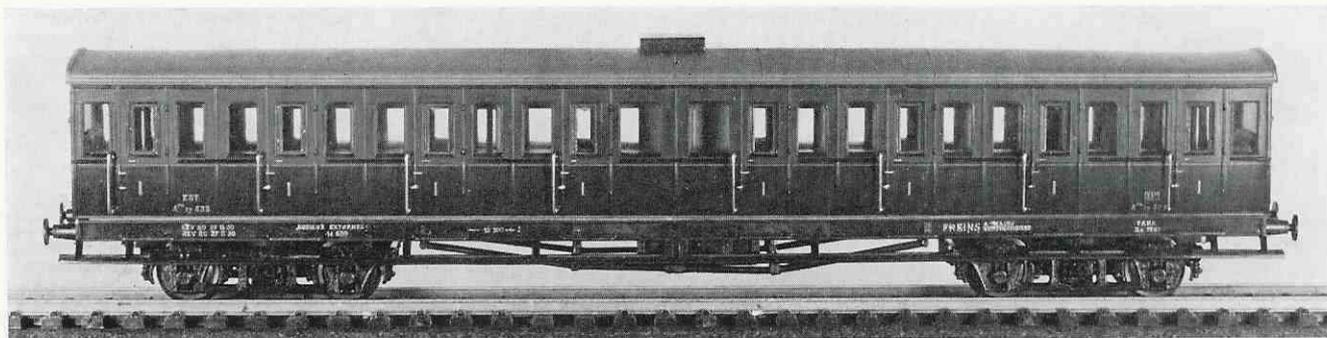
These cars were very numerous in France from 1907 to 1960 as well as abroad. They still run in Eastern Germany and in Italy.

More than 1500 of them existed and were used on direct trains, express trains and troop trains.

With the creation of the S.N.C.F. in 1938, the side door cars, of the Eastern railway were painted in S.N.C.F. green. Moreover, the S.N.C.F. eliminated the guard's shelter of mixed cars.

We have therefore respected these alterations and these new colours and the numbers from 201 to 205 are painted in S.N.C.F. green.

We have also taken great care with the exact reproduction of all inscriptions, according to the S.N.C.F. emblem.



Nr. 211 - Voiture de 1re classe - Bordeaux et noir.

- Voitures à boggies à portières latérales type EST
- 4 Achsig Abteil-Wagen der Ehemaligen « EST » bis 1938
- Old Timer passenger cars of the Eastern Region

N. 211 → 215

Cette série de portières latérales a roulé en France sur le réseau EST de 1907 à 1938, c'est-à-dire jusqu'à la formation de la S.N.C.F.

Sur ce réseau elles comportaient trois classes de teintes différentes et nous avons scrupuleusement respecté ces belles couleurs harmonieuses, ainsi que les inscriptions d'origine.

Nous faisons pour les amateurs de beaux modèles une série super-détaillée avec les encadrements de fenêtres peintes, ainsi que les poignées et les lettres du châssis. Nous faisons également cette série super-détaillée en vert S.N.C.F. (201 à 205).

Interrogez-nous à ce sujet...

Diese Serie der seitlichen Türen war in Frankreich im östlichen Eisenbahnnetz von 1907 bis 1938 in Betrieb, d.h. bis zur Gründung der S.N.C.F.

In diesem Eisenbahnnetz unterschieden sich die drei Klassen durch drei verschiedene Farbtöne und wir haben diese schönen harmonischen Farben sowie auch die Originalinschriften peinlich genau berücksichtigt.

Für Liebhaber von schönen Modellen stellen wir eine superdetaillierte Serie her mit angestrichenen Fensterrahmen, Türgriffen und Buchstaben des Fahrgestells. Wir stellen diese super-detaillierte Serie ausserdem in der grünen Farbe der SNCF her (201 bis 205).

Befragen Sie uns in dieser Hinsicht...

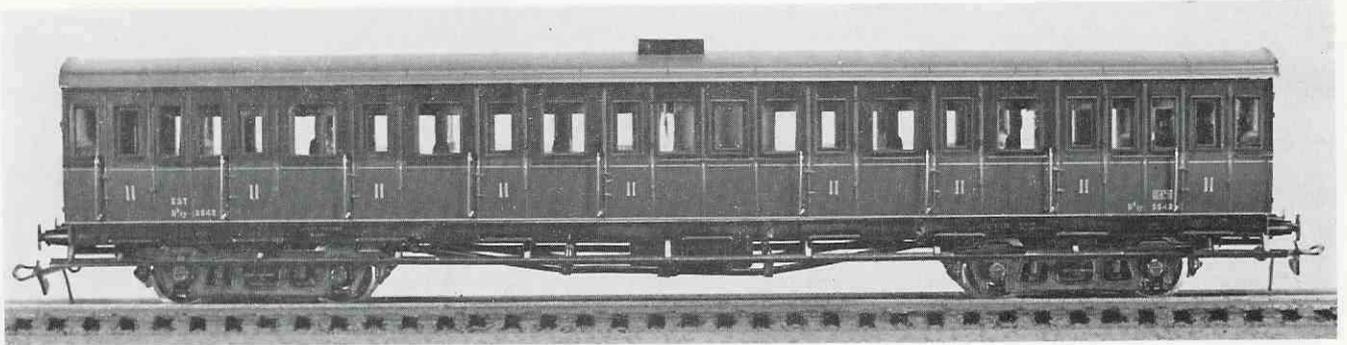
This series of side door cars has run on the Eastern Railway from 1907 until 1938, date of the creation of the S.N.C.F.

On this railway with 3 classes all of different colours we have respected those beautiful colours as well as the original inscriptions.

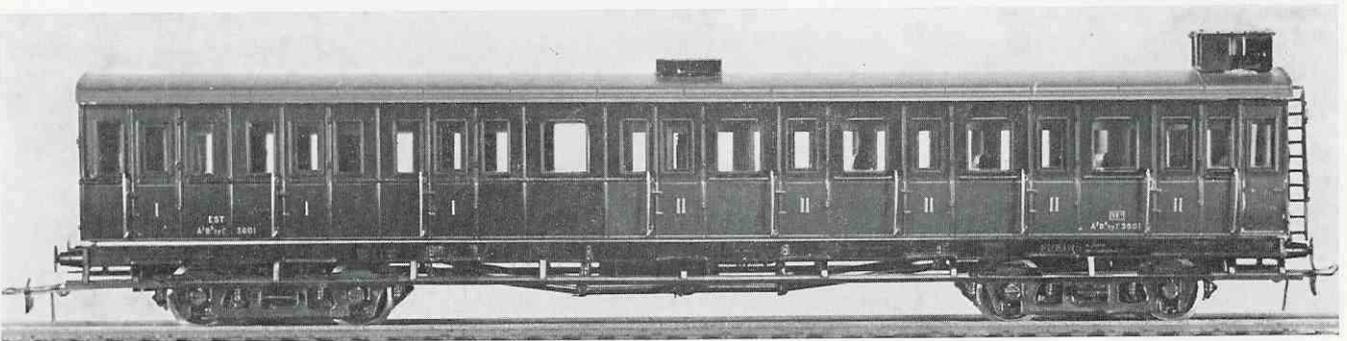
For admirers of beautiful models, we make super-decorated-cars with decorated window-frames as well as door-knobs and even with letters on the chassis.

We also realize these super-decorated cars for the S.C.N.F. models.

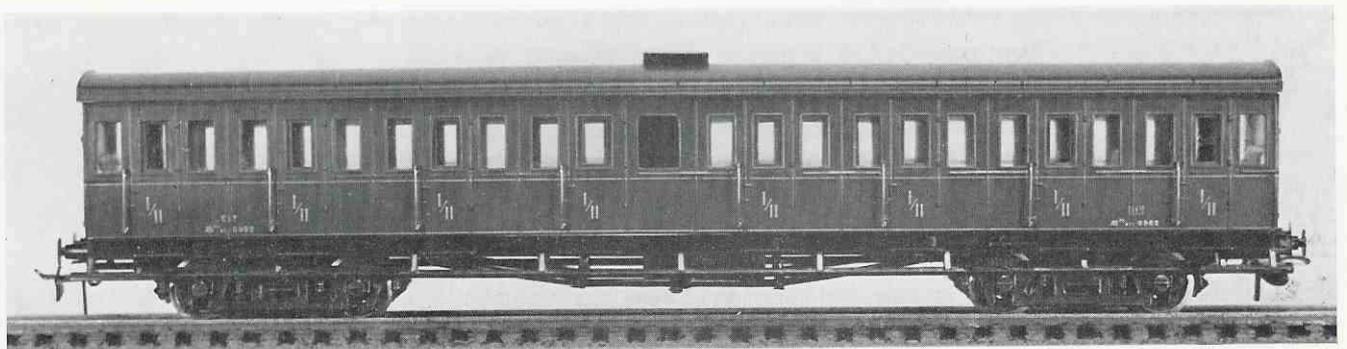
Please contact us on this subject.



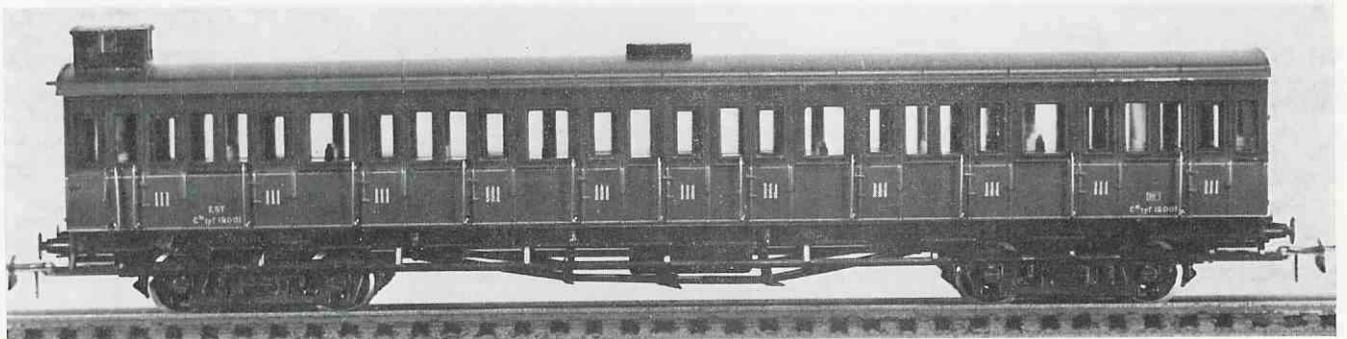
Nr. 212 - Voitures à portières latérales 2° cl. EST, vert et noir.



Nr. 213 - d° - mixte 1^{re} et 2^e cl., bordeaux, vert et noir.

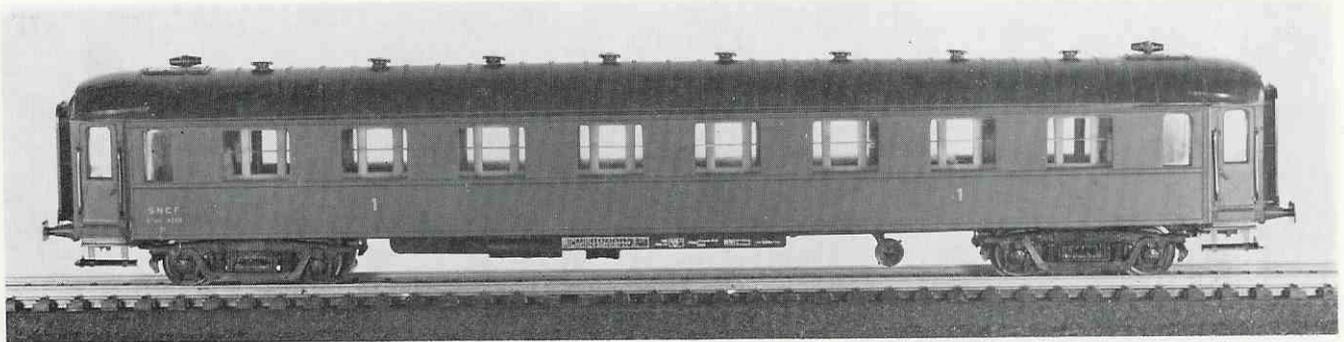


Nr. 214 - d° - déclassée 1^{re}/2^e cl., vert et noir.



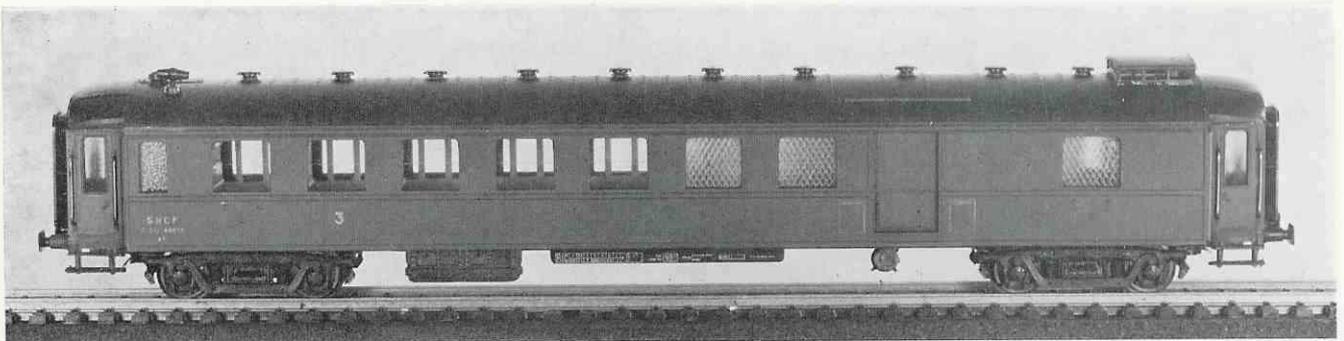
Nr. 215 - d° - 3^e cl., chamois et noir.

Eine Beschreibung sowie die Preise unserer Modelle finden Sie auf der beiliegenden Preisliste.



Nr. 221 - Voiture OCEM 1^{er} cl. A 8 (sans bande jaune).

Ⓢ



Nr. 224 - d^e - mixte fourgon 3^e cl. C 5 D.

- Voitures OCEM à parois lisses époque 1938/56
- D-Zugwagen OCEM der SNCF 1938/56
- OCEM Passengers cars with smooth pannels 1938/56

Nr. 221 → 227

Les voitures OCEM des différents réseaux restèrent incorporées aux nouvelles régions, à la création de la S.N.C.F. en 1938. Le numéro de série fut précédé dans un encart du chiffre indice correspondant et, ce, jusqu'à la nouvelle renumérotation appliquée à partir de 1950.

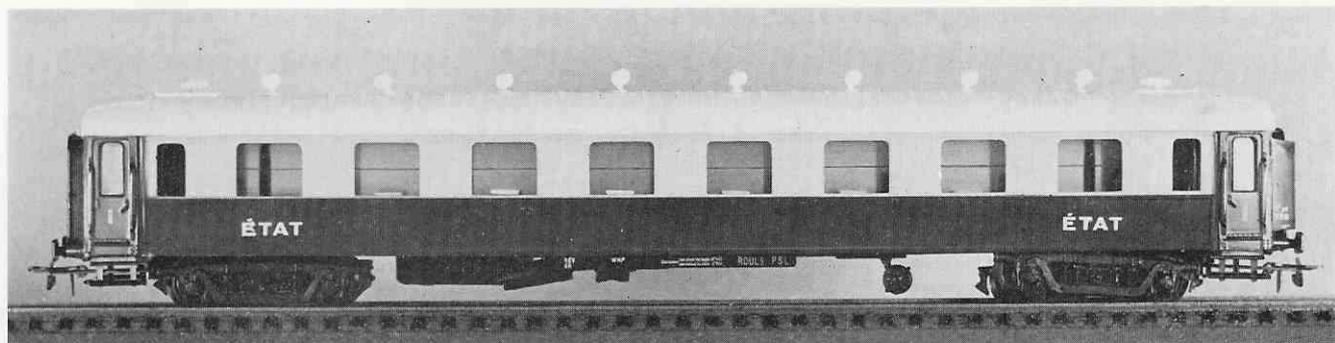
Dans cette série de voitures construites entre 1931 et 1940, les C 10 de la référence 226 ont la particularité d'avoir les flancs de caisse complètement unis et de posséder sur chacun d'eux une porte à deux vantaux permettant le passage des brancards en cas de transformation en voiture sanitaire.

Die OCEM-Wagen der verschiedenen Eisenbahnnetze blieben den neuen Gebieten bei der Gründung der SNCF im Jahre 1938 eingegliedert. Die Seriennummer wurde vor die entsprechende Kennziffer gesetzt und zwar bis zum Jahre 1950, als die Numerierung geändert wurde.

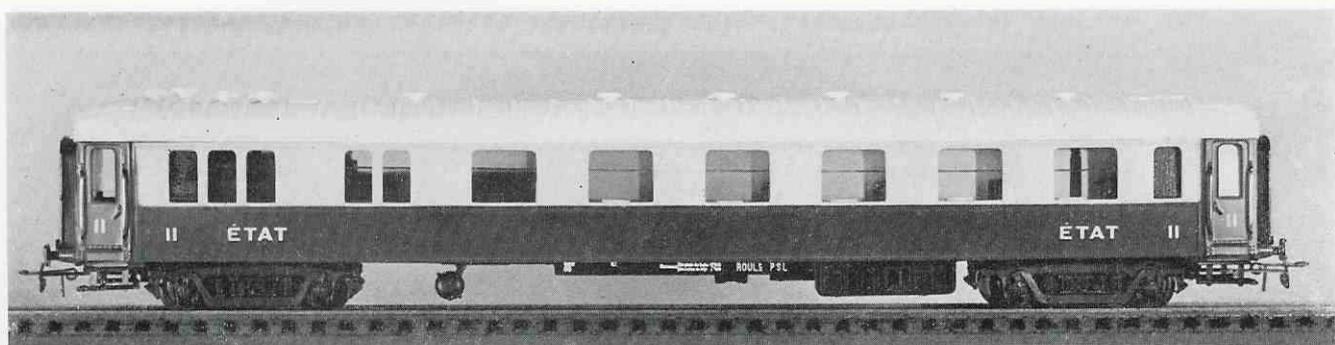
In dieser Serie zeichnen sich die Wagen, die zwischen 1931 und 1940 gebaut wurden (die C 10 der Referenz 226) dadurch aus, dass die Seiten des Wagenkastens ganz und gar eben und gleichförmig sind und jeder von ihnen eine Flügeltür besitzt, die den Durchgang einer Tragbahre zulässt, im Falle einer Umwandlung des Wagens in einen Sanitätswagen.

The O.C.E.M. cars of the various railways were incorporated in the S.N.C.F. when it was created in 1938. The number was preceded on the chassis by the correspondent figure until new numbers were introduced in 1950.

In that series of car built between 1931 and 1940, the C10's réf 226 have both smooth roofs and panels. They also have a double door which allowed to pass the stretcher in case of use as a sanitary car.



Nr. 231 - Voiture ETAT Transatlantique vert foncé, turquoise, toit bleu.



Nr. 233 - d° - 2° classe.

- Voitures ETAT Transatlantique
- Salonwagen der Ehemaligen ETAT (Paris-Le Havre)
- ETAT Passenger cars of the Transatlantique Trains

Nr. 231 → 234

Ces voitures constituaient le rapide et élégant Pullman Transatlantique. Elles faisaient le parcours de Paris au Havre et vice-versa. Elles étaient peintes en deux tons de vert, turquoise et émeraude et constituaient une rame aussi agréable à regarder qu'à utiliser.

Diese Wagen bildeten den schnellen und eleganten Pullman Transatlantique. Sie legten die Strecke Paris/Le Havre und umgekehrt zurück. Ihr Anstrich bestand aus zwei grünen Farbtönen, türkis und samaragdgrün.

Cars of the « Etat » Railway (Railway of the government).

These cars belonged to the fast and famous Pullman transatlantique train. They ran between Paris and Le Havre. They were painted two green colours, turquoise and emerald, and made a train as pleasant to look at as to take.

Vous trouverez les descriptions, ainsi que les prix de nos modèles dans la liste tarif jointe à ce catalogue.



Nr. 236 - Voiture O.C.E.M. de la C.I.W.L. - Voiture-lits.



Nr. 237 - d° - voiture-restaurant.

- Voitures-lits et voitures-restaurant bleues O.C.E.M. louées à la C.I.W.L.
- Schlaf und Speisewagen der C.I.W.L. blau
- Sleeping cars and dining cars blue rented to the C.I.W.L.

Nr. 235 → 237

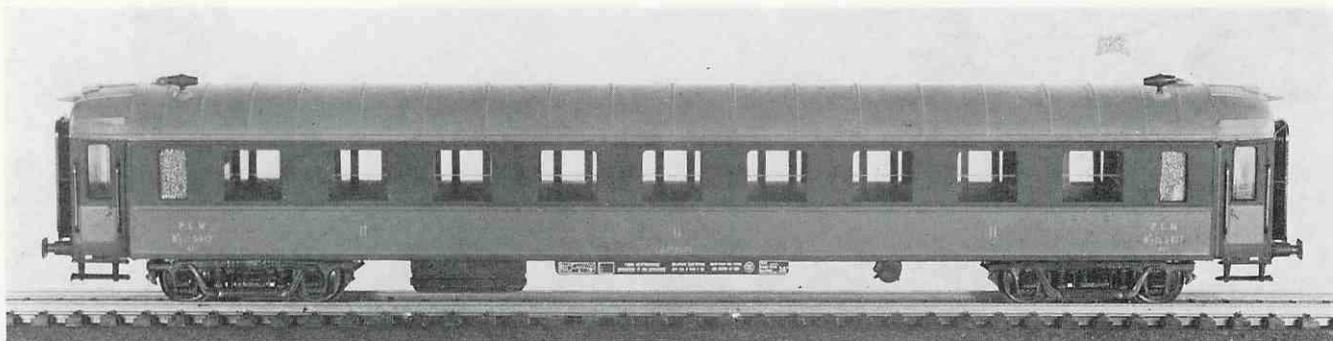
Ces voitures furent louées à la C.I.W.L. par la S.N.C.F. de 1946 à 1961 pour renforcer le parc diminué par les événements de la guerre de 1939-1945.

Elles circulèrent avec la robe bleue de la C.I.W.L. sur les régions Ouest et Est.

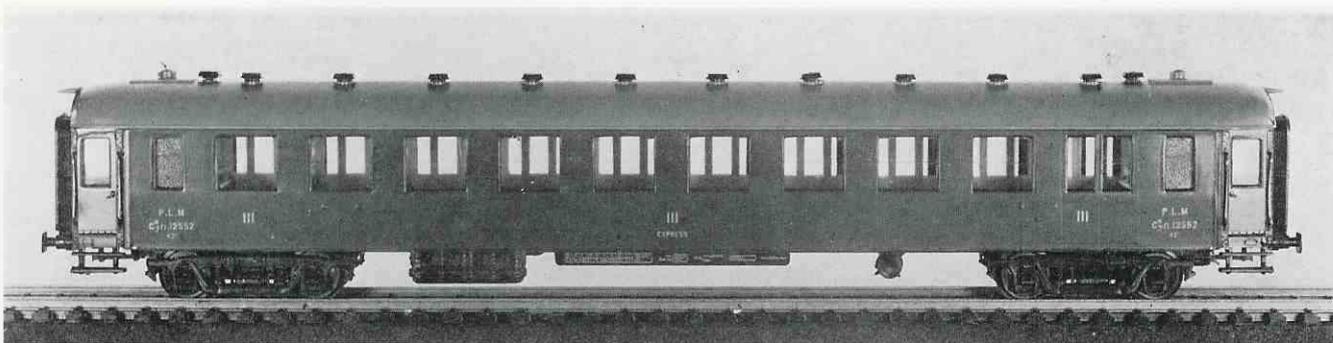
Diese Wagen wurden von 1946 bis 1961 von der SNCF an die CIWL vermietet, um den Eisenbahnwagenpark, der durch die Ereignisse des Krieges von 1939-1945, herabgesetzt worden war, zu vergrößern.

Sie sind mit dem blauen Kleid der CIWL auf den östlichen- und westlichen Eisenbahnstrecken in Betrieb.

These cars were rented to the C.I.W.L. by the S.N.C.F. from 1946 to 1961 to strengthen the rolling stock after the last world war. They were painted in C.I.W.L. colours and ran on the Western and Eastern regions of the S.N.C.F.



Nr. 239 - Voiture 2^e cl. B 9 normale, jaune havane et noir.



Nr. 240 - d^e - 3^e cl. C 10, vert à porte sanitaire.

- Voitures à parois lisses du P.L.M. et d'A.L.
- D. Zugwagen der Ehemaligen P.L.M. und A.L.
- Passenger cars with smooth pannels of the P.L.M. and A.L.

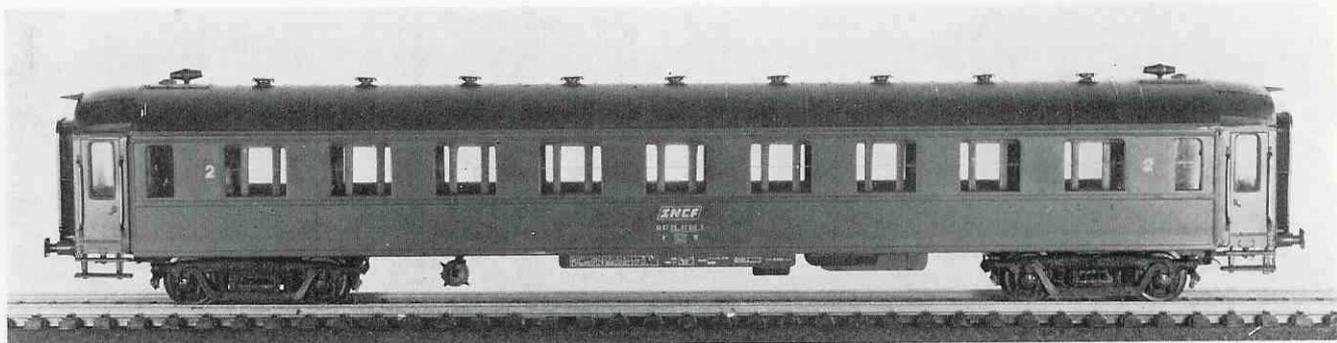
Nr. 238 → 240 AL

Nous retrouvons ici les références 221, 222 et 227 dans leur aspect d'origine avec leurs teintes différentes et caractéristiques pour les 1^{re} ou 2^e classe du P.L.M., conservées même au début de la S.N.C.F. en attendant les grandes révisions en atelier. Ces voitures ont circulé sur les principales lignes françaises, ainsi que chez nos voisins, italiens, suisses, allemands, luxembourgeois, belges et même au-delà.

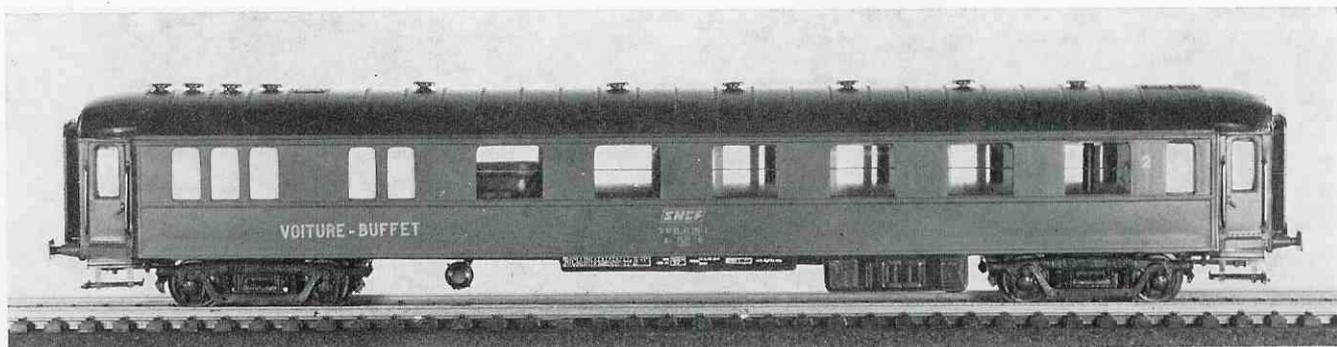
Wir finden hier die Referenzen 221, 222 und 227 in ihrer Originalerscheinung wieder, mit ihren verschiedenen Farben und Kennzeichen für die erste oder zweite Klasse des PLM, die am Anfang, bis zur gründlichen Ueberholung in der Werkstatt, sogar von der SNCF beibehalten wurden. Diese Wagen verkehrten auf den wichtigsten französischen Bahnlinien, sowie bei unserer Italienischen-, schweirischen-, deutschen-, luxenburgischen-, und belgischen Nachbarn und sogar darüber hinaus.

Here we find the references 221, 222, and 227 in their original colours with different shades for 1st and 2nd class of the P.L.M. These cars kept their original colours at the creation of the S.N.C.F. while awaiting general revisions in the works. These cars ran on main lines in Italy, Germany, Luxembourg, Belgium and even beyond those borders.

You will find the descriptions as well as the prices of our models in the price list attached to this catalogue.



Nr. 242 - Voiture OCEM U.I.C. 2^e cl. B 9.



Nr. 245 - d^o - voiture-buffet.

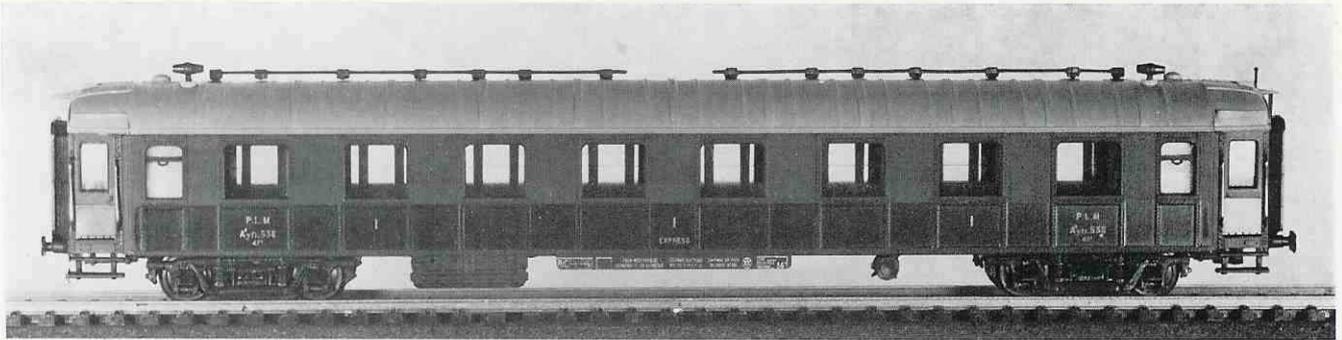
- Voitures OCEM à faces lisses époque actuelle U.I.C.
- D-Zugwagen OCEM der SNCF mit Derzeitiger Beschriftung Nach U.I.C.
- Internationale U.I.C. passenger cars of the S.N.C.F.

Nr. 241 → 246

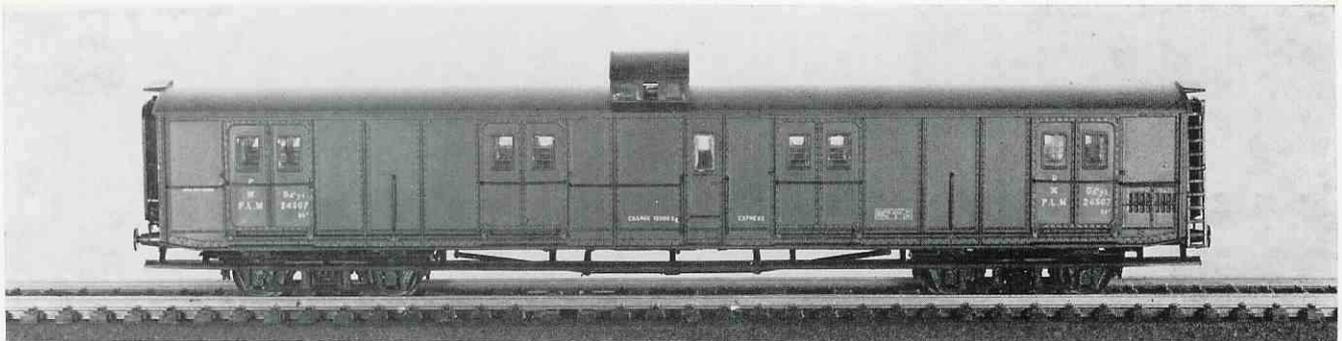
Version actuelle des voitures OCEM à parois lisses avec inscriptions U.I.C. Ces voitures circulent sur toutes les régions S.N.C.F. et entrent dans la composition des trains rapides et express nationaux et internationaux. Environ 900 voitures de ce type constituent encore à l'heure actuelle le parc de la S.N.C.F.

Heutige Darstellung der OCEM Wagen mit glatten Wänden und UIC Inschrift. Diese Wagen sind in allen Eisenbahnnetzen der SNCF in Betrieb. Man findet sie in der Zusammensetzung von Schnellzügen. Der Eisenbahnwagenpark umschließt noch heute ungefähr 900 Wagen dieser Art.

Present day version of the OCEM cars with smooth panels and U.I.C. inscriptions. These cars run in all the regions of the S.N.C.F. and compose express and fast trains on the French national railways. About 900 cars run on the French national railways.



Nr. 251 - Voiture P.L.M. de 1^{re} cl. A 8, rouge et noir.



Nr. 259 - Grand fourgon P.L.M. à rivets apparents, vert.

- Voitures à rivets apparents du P.L.M. et du Midi
- D-Zugwagen der Ehemaligen PLM (Paris-Nizza) und Midi in den Farben der Zeit bis 1938
- Jointed rivets passengers cars of the P.L.M. and Midi

Nr. 251 → 260

Voitures OCEM et BACALAN à rivets apparents aux couleurs d'origine P.L.M., 1^{re} cl. rouge et noire, 2^e cl. havane et noire, 3^e cl. verte.

Ces voitures ont circulé dans leur teinte d'origine jusqu'à la création de la S.N.C.F. en 1938. Un très beau fourgon à vigie complète cette rame.

OCEM und BACALAN Wagen mit sichtbaren Nieten, in den Originalfarben der PLM.

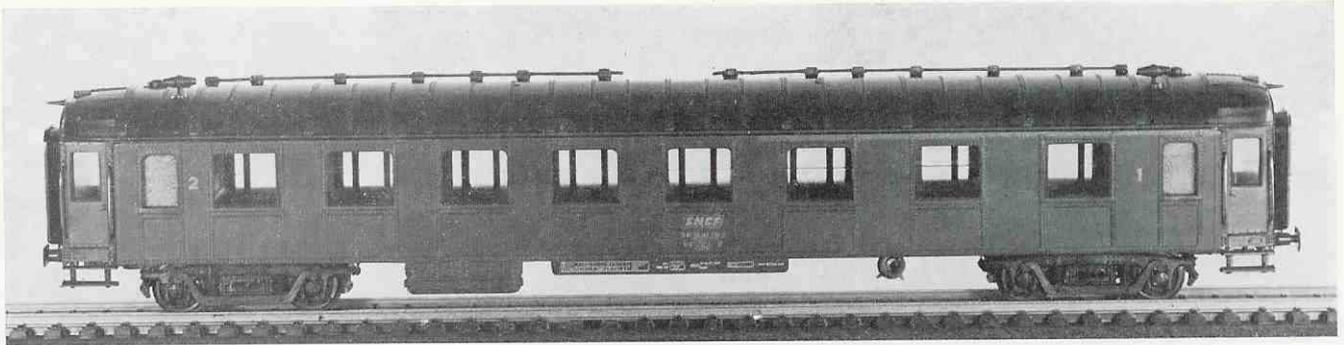
1. Klasse : rot und schwarz - 2. Klasse : tabakbraun und schwarz - 3. Klasse : grün.

Diese Wagen waren in ihren Originalfarben bis zur Gründung der SNCF in 1938 in Betrieb. Ein sehr schöner Gepäckwagen mit Bremserhäuschen vervollständigt diesen Zug.

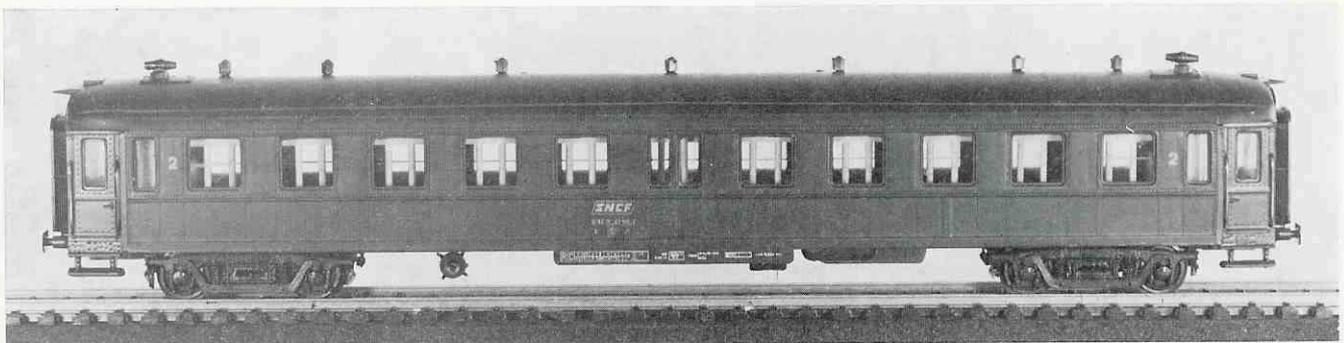
O.C.E.M. and BACALAN cars with bolted rivets in original colours of the P.L.M. company :

1st class: crimson and black - 2nd class: havana and black - 3rd class: dark green.

These cars ran in their original colours until the creation of the S.N.C.F. in 1938. A corresponding guard's and luggage van completes this train.



Nr. 274 - Voiture mixte 1^{re}/2^e classe.



Nr. 277 - Voiture 2^e classe B 11 « BACALAN ».

- Voiture à rivets apparents S.N.C.F., époque actuelle U.I.C.
- D-Zugwagen der Ehemaligen « PLM » in SNCF - Ausfuehrung UIC- Beschriftung
- International U.I.C. jointed rivet passenger cars of S.N.C.F.

Nr. 261 → 270 S.N.C.F. époque 1948/56, vert S.N.C.F.

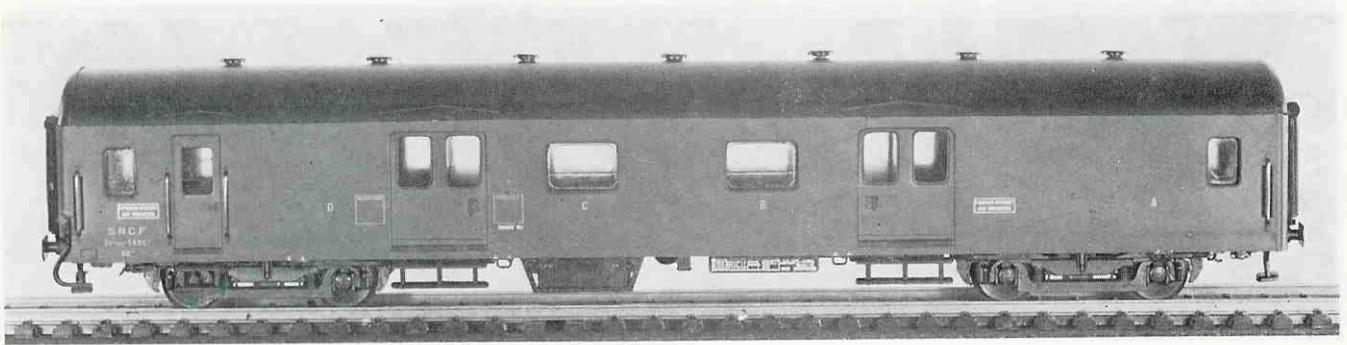
Nr. 271 → 280 S.N.C.F. U.I.C., époque actuelle, vert U.I.C.

Sous ces numéros sont reproduites les références précédentes cette fois en décoration actuelle avec sigle S.N.C.F. allongé et codification U.I.C. Ces voitures sont toujours utilisées et visibles sur un bon nombre de composition de trains.

Unter diesen Nummern sind die vorhergehenden Referenzen wiedergegeben und zwar diesmal in der heutigen Form mit dem verlängerten SNCF Zeichen und der Abkürzung UIC. Diese Wagen sind noch immer in grosser Anzahl im heutigen Eisenbahnnetz in Betriebe.

These numbers reproduce previous references under present U.I.C. inscriptions. These cars are still in service on a good number of trains.

You will find the descriptions as well as the prices of our models in the price list attached to this catalogue.



Nr. 282 - Fourgon international S.N.C.F. Dd4S à boggie Y24B, vert S.N.C.F.



Nr. 283 - d^e - S.N.C.F. U.I.C., grande vitesse, vert U.I.C. et argent.

- Fourgons à bagages à boggies Y24B, Dd4S à quatre compartiments de douane
- Packwagen mit Inneneinrichtung der SNCF Nachkriegstyp UIC- Beschriftung in allen Internationalen Zügen Europas.
- International brake van Dd4S of the U.I.C. with four reserved compartments for the « Customs »

Nr. 281 → 283

Il s'agit des derniers nés des fourgons grandes lignes, conçus par la DEV. 80 ont été construits entre 1964 et 1966, plus 100 autres en 1973-1974. Ceux de la première tranche sont sortis en vert uni, ensuite ont reçu le marquage U.I.C. et commencent à être repeints en version 160 kms/H avec décoration bicolore vert et argent. Ils comportent quatre compartiments et sont donc aptes au service international.

Es handelt sich um die neuesten. Güterwagen der Hauptbahnliesen. Sie wurden von der DEV entworfen. 80 von ihnen wurden zwischen 1964 und 1966 gebaut und 100 andere zwischen 1973 und 1974. Die Wagen der ersten Baugruppe wurden in einfachem grün herausgebracht und erhielten anschliessend die Markierung UIC. Man fängt an, sie neu zu bestreichen, mit zweifarbiger.

Most recent type of luggage van built by and for the S.N.C.F. 80 of them were built between 1964 and 1966 plus 100 more between 1973-1974. The first series was painted in S.N.C.F. green, afterwards they received the double colour of the 160 km/hour version.



Nr. 301 - Voiture Restaurant de la C.I.W.L.

- Le « TRAIN BLEU », train de luxe de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Voitures bleues, inscriptions jaune d'or
- Der « TRAIN BLEU » der C.I.W.L. Luxuszug blaue D-Zugwagen mit Goldener Beschriftung
- The « BLUE TRAIN », luxurious train of the C.I.W.L., blue cars gold yellow inscriptions

Nr. 301 → 305

Ces voitures de la C.I.W.L. entrent et entrent encore dans la composition de nombreux trains, notamment le Train Bleu, la Malle des Indes, le Treno del Levante, l'Orient-Express, ainsi que sur de nombreux services isolés, en France, en Grèce, en Italie, et surtout en Espagne.

Les voitures restaurant font partie d'une série construite en 1940 à Nivelles en Belgique et par la Firma Astra, en Italie. Leur confort les désigna tout naturellement pour les trains de luxe et elles circulent toujours actuellement.

Les voitures lits, type LX sont les plus luxueuses de la C.I.W.L., elles continuent à rouler sur les relations internationales.

Les voitures salon-bar, spécialement aménagées pour le Train Bleu en service depuis 1951, proviennent de la transformation des voitures Pullman décrites à la référence 314.

Le fourgon est du type Orient-Express, construit pour les services de messageries de la C.I.W.L.

Diese Wagen der CIWL waren und sind auch heute noch Bestandteil zahlreicher Züge, besonders des Train-Bleu, Malle des Indes, Treno-Del-Levante, Orient-Express, sowie Zügen auf zahlreichen abgesehenen Bahnlinien in Frankreich, Griechenland, Italien und besonders in Spanien.

Die Speisewagen gehören einer Serie an, die 1940 in Nivelles, in Belgien gebaut wurde und in Italien von der Firma Astra. Ihre Bequemlichkeit bestimmte sie von vornherein für Luxuszüge und sie sind auch heute noch immer in Betrieb. Die schlafwagen, Typ LX, sind die luxuriösesten der CIWL und erfüllen auch weiterhin im internationalen Fernverkehr ihren Zweck.

Die Salon-Bar-Wagen, die speziell für den Train Bleu, der seit 1951 in Betrieb ist, hergerichtet wurden, entstammen einer Umwandlung der Pullman-Wagen, die unter der Referenz 314 beschrieben sind.

Der Gepäckwagen entspricht dem Orient-Express, der von der Transportabteilung der CIWL gebaut wurde.

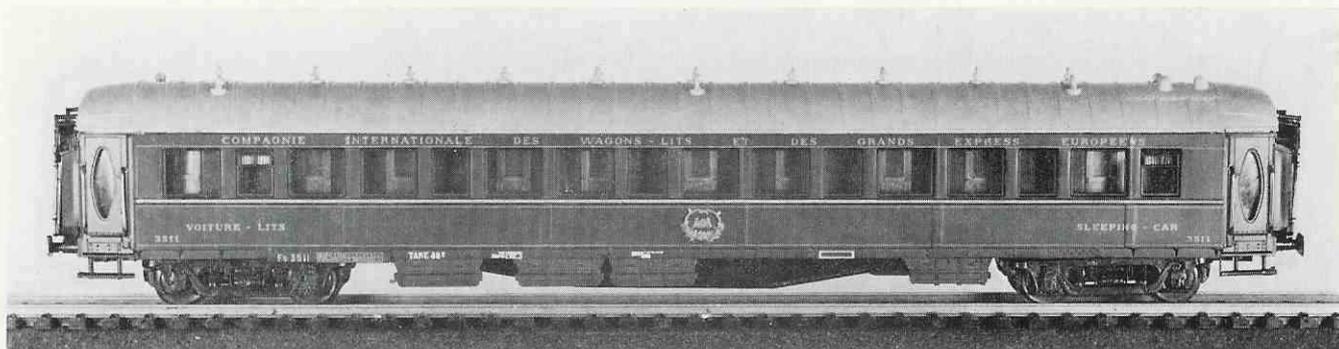
These cars of the C.I.W.L. composed numerous trains especially, the Blue Train, the Mail of India, the Treno del Levante, the Orient Express, as well as many services in France, in Greece, in Italy, but especially in Spain .

The dining cars belong to a series built in 1940 at Nivelles in Belgium and Astra in Italy. Their comfort was intended for luxury service. They are still running.

The Lx sleeping cars are the most luxurious of the C.I.W.L., they are still running on international services.

The saloon-bar car has been especially accommodated for the Blue Train. They have been in service since 1951 and they result from the transformation of Pullman cars described in reference 314.

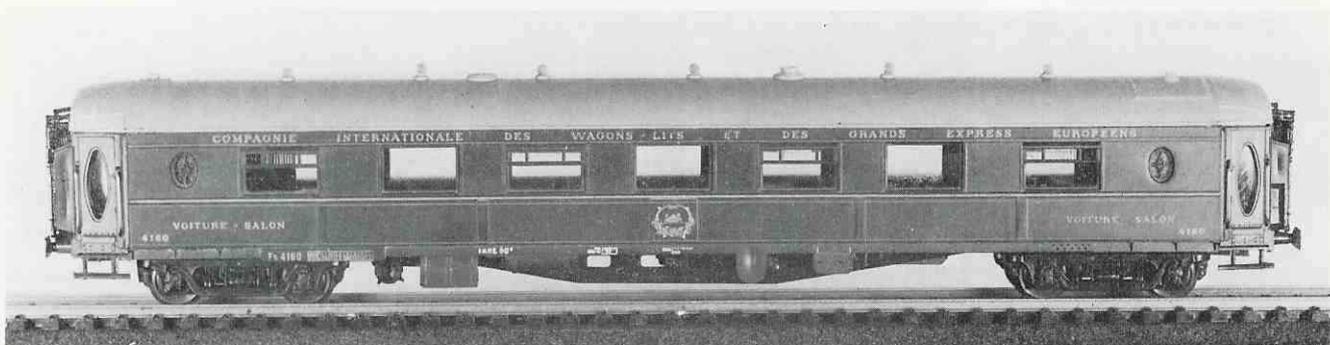
The luggage van is of the Orient Express type.



Nr. 302 - Voiture-lits, type luxe, côté inscriptions en français.



Nr. 302 - Voiture-lits, type luxe, côté inscriptions en allemand.



Nr. 304 - Voiture salon-bar de la C.I.W.L.

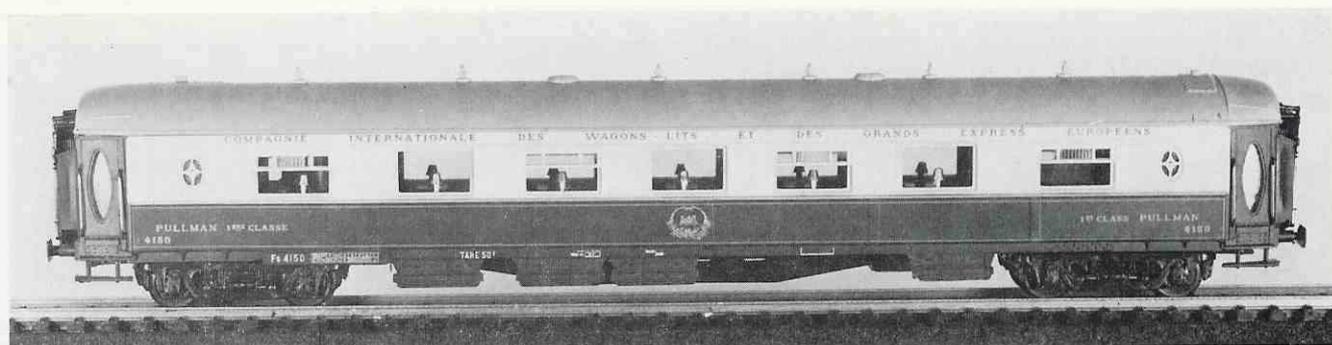


Nr. 305 - Fourgon 6 portes de la C.I.W.L.

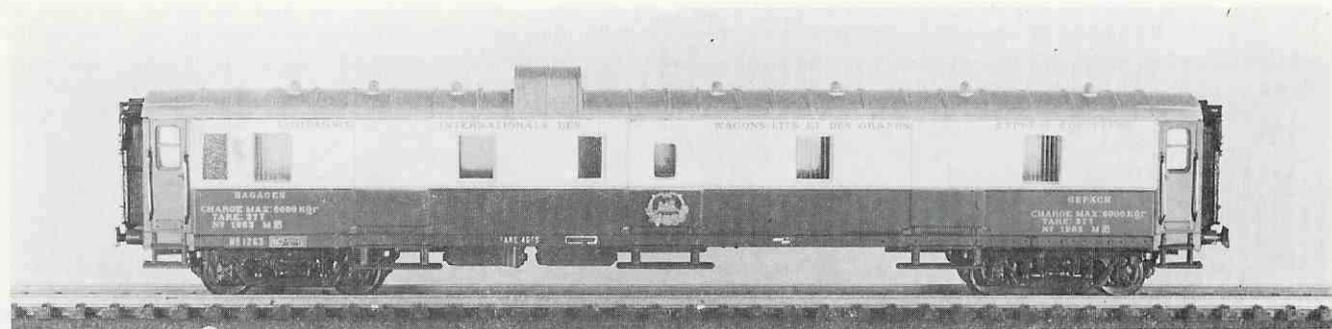
You will find the descriptions as well as the prices of our models in the price list attached to this catalogue.



Nr. 312 - Pullman salon avec cuisine. Photo de prototype (non définitif)



Nr. 314 - Pullman salon.



Nr. 315 - Fourgon Pullman.

- Trains de luxe « Pullman » de la C.I.W.L. - Voitures bleu et crème, inscriptions jaune d'or
- Luxuszug « Pullman » der C.I.W.L. blau und held gelb mit Goldener Beschriftung.
- Luxurious « Pullman » train of the C.I.W.L. blue and cream, gold yellow inscriptions.

Nr. 311 → 315

Ces voitures Pullman sont du type Côte d'Azur et représentent l'apogée du matériel de luxe de la C.I.W.L. Elles ont assuré les derniers trains avec Pullman sur le Sud-Express, la Flèche d'Or, le Mistral, le Lyonnais et le Tréno-Azur.

Le fourgon est du type Orient-Express avec peinture extérieure identique aux Pullman pour s'harmoniser avec la rame.

Deise Pullman-Wagen entsprechen dem Modell Côte d'Azur und sind eine Höchstleistung der C.I.W.L. Sie statteten die letzten Züge mit Pullman auf den Eisenbahnstrecken Sud-Express, Flèche d'Or, Mistral, Lyonnais und Tréno-Azur aus.

Der Gepäckwagen entspricht dem Orient-Express, seine äussere Farbe ist dem Pullmanwagen angepasst.

These Pullman cars are of the "Côte d'Azur" type and represent the period when luxury services of the C.I.W.L. were at their peak. They have run on the last Pullman trains such as the "Sud-Express", the "Golden Arrow", the "Mistral" and the "Treno-Azur".

The luggage van is of the Orient-Express type, with the same colouring to match to Pullman train.

Vous trouverez les descriptions, ainsi que les prix de nos modèles dans la liste tarif jointe à ce catalogue.

Vous aimez les chemins de fer ?

LOCO-REVUE

MENSUEL (11 NUMÉROS)

*la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer, vous passionnera !
Créée en 1937, elle est aujourd'hui la plus lue des publications françaises
du genre.*

Sa vocation : promouvoir le modélisme ferroviaire par

- des documents inédits sur les chemins de fer réels ;
- des articles techniques et constructifs pour la réalisation de modèles ou du réseau ;
- des solutions évoluées en électricité et en électronique, tests, reportages, actualité, etc.

LOCO-REVUE

*die Zeitschrift für den Modelleisenbahner und Eisenbahnfreund, wird auch
Sie begeistern !*

*Seit 1937 bemüht sie sich um das Hobby Modelleisenbahn und ist heute
auf diesem Gebiet die meistgelesene Fachzeitschrift in französischer Sprache.*

Sie bringt jeden Monat

- Unterlagen aus dem Grossbetrieb (Pläne, Photos),
- Technische und konstruktive Artikel für den Anlagenbau und den Selbstbau von Modellen,
- Fortschrittliche Elektrotechnik und modernste Elektronik für die Modelleisenbahn, Tests, Reportagen, Aktualität, u.s.w.

LOCO-REVUE

*the review of railway modellers and amateurs will impassion you !
Created in 1937, it is to-day the most popular french publication of it's style.*

It's vocation: Promote the railway modelling by

- unpublished documents on real railways,
- technical and constructive papers on the realization of models and layouts.
- evaluated solutions about electricity and electronics, tests, reports, actualities, etc.

En vente dans les maisons spécialisées en modélisme et les bibliothèques de gare.

Editions LOCO-REVUE - BP 9 56400 AURAY

Tél. (97) 24.01.65



france trains - 50, rue de Berri, 75008 Paris - ☎ 225-07-55

R. C. Seine 67 B 4325