

CHEMINS DE FER

TABLE DES MATIÈRES

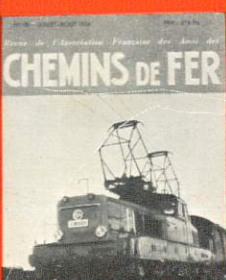
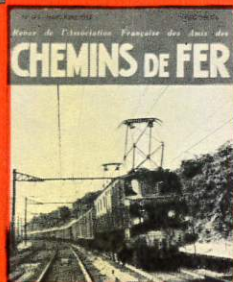


TABLE DES MATIERES 1937-1956

NUMÉROS

102 à 201

PRIX : 200 Frs

CHEMINS DE FER

Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer



INTRODUCTION

C'est une importante contribution à l'histoire du Chemin de Fer que cette table détaillée des diverses notes et études publiées par la Revue "Chemins de Fer" depuis son numéro 102 jusqu'à son numéro 201. Il faut en remercier Maurice Mertens qui avec une patience inlassable a analysé, ordonné, le contenu des cent numéros de notre Revue. Comme le disait notre ami Bernard Porcher dans son article publié dans le numéro 201 - Vingt ans de Chemin de Fer à travers vingt années de "Chemins de Fer". Rien de ce qui a compté dans l'évolution du Rail au cours d'une des périodes les plus cruciales de son histoire n'a été omis. C'est donc le condensé d'une véritable Encyclopédie du Chemin de Fer que nous offrons aux lecteurs désireux de mieux utiliser la mine de renseignements que comporte les cent numéros parus. Elle en a d'ailleurs les dimensions, car cela fait plus de 2.200 pages à remuer et le seul énoncé de ce chiffre suffit à faire saisir l'absolue nécessité d'utiliser la table des matières que nous présentons si l'on veut aboutir rapidement dans une recherche quelconque portant sur le Matériel Moteur, le Matériel Roulant, la Voie, etc.

Nous avons du renoncer à donner en outre une table des photos et dessins reproduits dans la Revue "Chemins de Fer". Son iconographie est en effet tellement riche - près de 4.500 pièces - qu'il aurait fallu tripler le volume de cette table. Il sera d'ailleurs souvent facile au lecteur de retrouver ce qu'il désire en se référant aux titres des articles cités, bien que, évidemment y échappent des photos isolées qui ont servi à l'illustration de notes d'actualité trop faiblement étoffées ou trop diversifiées pour entrer dans le répertoire.

1^{er} Janvier 1937 - 1^{er} Janvier 1957 ? Avec qu'elle rapidité le Chemin de Fer a modifié sa structure et changé de visage. Quel plus beau témoin de la vitalité du mode de transport le plus efficace qui soit au monde, que ces cent numéros riches précisément de cette même sève qui a produit ces bouleversements. Car "Chemins de Fer" a été et reste une Revue d'"enthousiastes". Elle a été écrite avec foi, religieusement dirions nous, mais aussi avec le plus grand souci de vivre intensément une telle époque de progrès. Elle marque dans sa substance même l'évolution des esprits. Elle était dirigée par un Vaporiste et continue de l'être par un Électricien. Et c'est pourtant la même personne ! Alors, faut-il crier à la trahison ?

Outre le vieux problème qui dit qu'il n'y a que les imbéciles qui ne changent jamais d'avis, nous répondrons que la trace écrite de ces changements est précisément la preuve de la sincérité avec laquelle les témoins de tant de bouleversements techniques en ont apprécié les aspects les plus divers et pesé les conséquences même les plus lointaines. La raison en est simple ; notre revue est écrite dans la joie, la joie de vivre, la joie de sentir, la joie d'aimer ce que l'on y décrit.

C'est d'ailleurs notre orgueil de proclamer que dans "Chemins de Fer" on a vu juste, clamé en temps utile des vérités fondamentales, sans marquer jamais d'animosité ou de mépris envers quelque solution qui ce soit offerte à nos méditations. Tout en évoluant, nous n'avons jamais cessé de marquer le plus grand intérêt aux techniques qui n'occuperaient plus la première place, en considérant que le déclin de certains principes n'interdit pas la recherche des enseignements qu'ils peuvent fournir. C'est ainsi que "Chemins de Fer" reste la seule Revue de langue française qui allie l'étude poussée des solutions d'avant-garde de la traction électrique à celle quotidienne de l'actuel rendement de la Traction à Vapeur. Ce faisant nous prétendons ne pas être en contradiction avec nous-même car c'est pour mieux préparer l'avenir qu'il faut savoir non seulement étudier le présent, mais aussi savoir se pencher vers le passé. Pour citer un exemple, nous estimons qu'aucun autre organe ferroviaire ne peut donner en raccourci une idée aussi précise de l'évolution du Chemin de Fer aux États-Unis aux cours de ces vingt années qui a vu la Vapeur maîtresse incontestée du Rail américain céder puis quasi disparaître devant son jeune concurrent la Diesel-Électrique.

Ces vingt années de "Chemins de Fer" sont l'image fidèle de la vie même du Chemin de Fer Mondial au cours de cette période. Certes, il eu fallu souvent plus de développements ; mais l'essentiel des principes y est et c'est cela qui compte. En se servant de la table des matières qui lui est maintenant offerte, le lecteur de notre Revue doit mieux apprécier la richesse et les possibilités de l'outil de travail qu'elle constitue.

DANIEL CAIRE
Directeur de "Chemins de Fer"

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

| | | | | | | | |
|--------------------------|---|----------------------------------|---|------------|---|-------------------------------|---------------------------------|
| I EXPLOITATION | } | A) Générale | } | a) Régions | } | b) Centres | |
| | | B) Technique | | | | Mouvements et trafics | |
| | | C) Commerciale | | | | a) Horaires — b) Coordination | |
| II INSTALLATIONS FIXES | } | Infrastructures & Superstructure | | } | } | c) Exposition — d) Propagande | |
| | | | | | | e) Modelisme | |
| | | | | | | a) Générale — b) Bâtiments | |
| III MATÉRIEL ET TRACTION | } | A) Matériel de traction | } | } | } | c) Voies — d) Signalisation | |
| | | B) Matériel remorqué | | | | | e) Caténaires et Energétique |
| | | | | | | | a) Constructions, appareillages |
| IV RÉSEAUX SECONDAIRES | } | A) Chemins de Fer secondaires | } | } | } | b) Utilisations, performances | |
| | | B) Métropolitain - Sceaux | | | | | a) Constructions, appareillages |
| | | C) Tramways | | | | | b) Utilisations, performances |

CHEMINS DE FER ÉTRANGERS

EUROPE : Allemagne - Angleterre - Autriche - Belgique - Espagne - Hollande - Italie - Norvège - Portugal - Roumanie - Suède - Suisse - U.R.S.S. - Yougoslavie.
AFRIQUE : Afrique du Nord - Algérie - AOF et AEF - Côte d'Ivoire - Madagascar - Maroc - Tunisie.
AMÉRIQUE : Canada et U. S. A. - Argentine.
ASIE & OCÉANIE : Indochine - Japon - Syrie - Turquie - Australie.

Sur la manière d'utiliser cette documentation, le lecteur se reportera au "Nota Bene" donné page III de couverture (NDLR).

Notre couverture : composition de T. MERTENS

I

EXPLOITATION

A EXPLOITATION GÉNÉRALE

a) Régions

A.L. - EST

| | | |
|--|-----|-------|
| Les Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine. (Le début de l'étude historique sur les Chemins de Fer de l'Alsace-Lorraine a paru en 1936 dans la « Revue Pittoresque des Chemins de Fer », n° 91, 92, 94, 98 et 99) .. | 102 | 37-02 |
| Lignes principales et trafic des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine | 105 | 37-65 |
| Chemins de Fer de Strasbourg à Bâle (Centenaire).... | 132 | 45-05 |
| Les rapides 1, 2, 3, 4 de Paris-Strasbourg | 184 | 54-09 |

NORD

| | | |
|---|-----|--------|
| Les Ferry-boats Dunkerque-Douvres | 109 | 37-145 |
| Centenaire du Chemin de fer du Nord | 141 | 46-105 |

OUEST - ÉTAT

| | | |
|--|-----|--------|
| Quadruplement de Montparnasse à Versailles-Chantiers | 108 | 37-121 |
| Origine de la traction électrique sur l'Ouest | 115 | 38-21 |
| L'électrification de Paris-Le Mans | 118 | 38-85 |
| Quinze ans d'électrification sur Paris-Le Mans | 168 | 51-49 |
| Exploitation voyageurs Paris-Le Havre et Cherbourg. | 179 | 53-36 |

P.O. - MIDI - SUD-OUEST

| | | |
|---|-----|--------|
| Origine traction électrique sur le Midi | 116 | 38-42 |
| Origines et buts du service du trafic P.O.-Midi | 120 | 38-125 |
| La ligne d'Aurillac à Arvant | 123 | 38-215 |
| L'effort de reconstruction sur le Sud-Ouest | 134 | 45-49 |
| La section Brive-Cahors de la ligne Paris-Toulouse... | 144 | 47-59 |
| La ligne de la vallée du Lot : Monsempron-Capdenac. | 151 | 48-73 |
| La ligne d'Eygurande-Merlines à Aurillac | 152 | 48-116 |
| La ligne de Brive-la-Gaillarde à Ussel | 154 | 49-20 |
| La ligne Cahors-Montauban | 157 | 49-87 |
| Le projet de ligne Cahors-Moissac | 157 | 49-90 |
| La ligne de Neussargues à Béziers | 160 | 50-14 |
| De Perpignan à Toulouse par la Tour de Carol | 161 | 50-25 |
| Les lignes de Brive-Capdenac, Sarlat-Aurillac, et Gourdon | 166 | 51-13 |

P.L.M. - SUD-EST

| | | |
|---|-----|--------|
| P.L.M., réseau des Primeurs (consommation, desserte, triages, wagons, trafic) | 112 | 37-205 |
| L'équipement frigorifique du réseau P.L.M. | 113 | 37-225 |
| Origine traction électrique sur le P.L.M. | 114 | 38-03 |
| La ligne des Cévennes, Langeac-Alès, sur Paris-Nîmes.. | 132 | 45-01 |
| La ligne du Puy à Lalevade d'Ardèche | 142 | 47-01 |
| La ligne de Morez du Jura à Saint-Claude | 162 | 50-66 |
| Traction électrique sur la ligne Culoz-Modane | 165 | 50-131 |
| La double voie banalisée Dijon-Blaisy (Rec. 166, C3). | 165 | 50-140 |
| Ligne de montagne Saint-Germain-des-Fossés-Le Puy .. | 171 | 51-146 |
| L'artère Paris-Lyon, exploitation avant et après électrification | 175 | 52-85 |
| En marge d'une électrification : Lyon-Genève | 182 | 53-101 |
| L'électrification de l'étoile d'Ambérieu | 182 | 53-109 |
| Mise en service électrification Mâcon-Bourg-Ambérieu. | 191 | 55-45 |
| Électrification La Roche-sur-Foron-Saint-Gervais | 197 | 56-56 |

MÉDITERRANÉE

| | | |
|--|-----|--------|
| Incorporation de Béziers à la région Méditerranée .. | 146 | 47-120 |
|--|-----|--------|

TOUTES RÉGIONS

| | | |
|--|-----|--------|
| Les grands travaux des Chemins de Fer en 1937 ... | 102 | 37-20 |
| Résultats d'exploitation des réseaux français en 1935. | 105 | 37-73 |
| L'Orient et l'Arlberg Orient-Express | 108 | 37-125 |
| Les origines de la traction électrique en France | 111 | 37-182 |
| — — — — (suite) | 114 | 38-03 |
| — — — — (suite) | 115 | 38-21 |
| — — — — (suite) | 116 | 38-42 |

| | | |
|--|-----|--------|
| Dans quelle mesure l'expérience américaine nous intéresse | 115 | 38-30 |
| Histoire Chemins de Fer Paris-Sceaux et Orsay (système Arnoux) | 121 | 38-171 |
| Les transports dans les grandes cités du monde | 126 | 39-05 |
| — — — — (suite) | 128 | 39-45 |
| L'effort de la S.N.C.F. au bout d'un an d'existence | 129 | 39-61 |
| La part du Sud-Est dans les percées alpines | 131 | 39-125 |
| L'effort de guerre des U.S.A. et les Chemins de Fer sur le front Ouest | 135 | 45-73 |
| Le Chemin de Fer atmosphérique de Saint-Germain... | 145 | 47-C4 |
| Le Chemin de Fer industriel de la Plaine-Saint-Denis à Aubervilliers | 154 | 49-11 |
| Évolution et productivité de la S.N.C.F. à l'orée de 1951 | 167 | 51-C2 |
| Le Club Train, Nord-Express, Malle des Indes | 141 | 46-121 |
| 75 ^e anniversaire de la Cie Internationale Wagons-Lits. | 172 | 52-11 |
| — — — — (suite) | 173 | 52-38 |
| Les frontières de l'électrification et Dieselisation.... | 179 | 53-25 |
| La vitrine des Chemins de Fer Français en 1953 ... | 180 | 53-49 |
| Nouveau plan d'équipement de 4 ans de la S.N.C.F. ... | 181 | 53-87 |
| Où va le Chemin de Fer Français? | 189 | 54-137 |
| Journées d'information de Lille : bilan du monophasé.. | 192 | 55-53 |
| La traction Diesel en France | 193 | 55-82 |
| Horaires de juin 1956, nouveau régime classes (Rec. 201, 196) | 197 | 56-39 |
| Où va la Dieselisation en France? | 198 | 56-75 |
| Le nouveau régime des classes de voitures S.N.C.F. | 198 | 56-81 |
| Vingt ans de Chemin de Fer à travers 20 années « Chemins de Fer » | 201 | 56-168 |

b) Centres

NORD

| | | |
|---|-----|--------|
| Projets de reconstruction des gares de Creil, Longueau, Boulogne, Lille | 146 | 47-97 |
| Amélioration des installations de Creil | 188 | 54-134 |

OUEST - ÉTAT

| | | |
|--|-----|-------|
| Les départs centralisés à la gare Saint-Lazare | 105 | 37-74 |
| Service entretien des dépôts Paris-Le Havre et Cherbourg | 179 | 53-43 |

P.O. - MIDI - SUD-OUEST

| | | |
|---|-----|-------|
| Projets de reconstruction des gares d'Orléans et Tours. | 146 | 47-97 |
| La gare d'Hendaye | 161 | 50-44 |
| Service d'été 1951 au dépôt de Paris-Ivry | 173 | 52-29 |
| Reportage sur la Transfesa à Hendaye | 196 | 56-02 |

P.L.M. - SUD-EST

| | | |
|---|-----|--------|
| Projet de reconstruction de la gare de Dijon | 146 | 47-97 |
| Effectifs du dépôt de Dijon | 169 | 51-C2 |
| La reconversion du dépôt de Paris-Charolais | 169 | 51-85 |
| Les triages de Paris-Lyon : Badan, Saint-Germain au Mont-d'Or, Gevrey, Ambérieu, Villeneuve | 175 | 52-94 |
| Le dépôt d'Ambérieu | 182 | 53-107 |

TOUTES RÉGIONS

| | | |
|--|-----|--------|
| La vie d'un grand dépôt | 103 | 37-25 |
| — — — — (suite) | 104 | 37-45 |
| Projets de reconstruction pour la région parisienne. | 146 | 47-106 |
| Évolution, établissement et exploitation des grandes gares | 146 | 47-97 |

B EXPLOITATION TECHNIQUE

Mouvements et Trafics

| | | | | |
|---|-----|--------|---|------------|
| EST | | | | |
| Le trafic des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine | 105 | 37-65 | Trafic des percées alpines du Sud-Est | 131 39-125 |
| L'Orient et l'Arlberg Orient-Express | 108 | 37-125 | Trafic sur la ligne Saint-Germain-des-Fossés-Le Puy . | 171 51-149 |
| Les rapides 1, 2, 3, 4 de Paris-Strasbourg | 184 | 54-09 | Le trafic de Paris-Lyon | 175 52-90 |
| NORD | | | Trafic de l'étoile d'Ambérieu, conséquences de l'élec- trification | 182 53-112 |
| Trafic des charbons sur le Nord | 116 | 38-45 | Trafic après l'électrification sur Mâcon-Bourg-Ambérieu | 191 55-45 |
| OUEST - ÉTAT | | | La nouvelle grille du service électrique banlieue du S.-E.. | 192 55-66 |
| Effort de guerre des U.S.A. et les Chemins de Fer sur le front Ouest | 135 | 45-73 | L'utilisation des 040 DE | 193 55-86 |
| Quinze ans d'électrification sur Paris-Le Mans | 168 | 51-49 | Le Mistral roulera-t-il à 160 km/h? | 199 56-119 |
| Trafic voyageurs sur Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg | 179 | 53-44 | | |
| L'effort de l'Ouest au service hiver 1954 | 189 | 54-160 | | |
| P.O. - MIDI - SUD-OUEST | | | TOUTES RÉGIONS | |
| Charges et vitesses admises sur Brive-Limoges et Brive-Montauban | 104 | 37-50 | Développement de l'électrification en France : choix du courant | 139 46-49 |
| L'effort de reconstruction sur la région S.O. | 134 | 45-49 | Évolution de l'exploitation des grandes gares | 146 47-97 |
| Mouvements sur la ligne Monsempron-Cahors-Cap- denac | 151 | 48-73 | Performances des machines-vapeur mises en service 1924-38 | 155 49-25 |
| Mouvements sur la ligne Cahors-Montauban | 157 | 49-89 | Souvenirs d'un tractionnaire : l'U.I.C. | 162 50-70 |
| Le service assuré par le dépôt de Paris-Ivry | 173 | 52-29 | Les rentrées du jour de l'an 1954 sur la S.N.C.F. .. | 184 54-26 |
| Utilisation matériel voyageur pendant l'été 51 au S.O. | 174 | 52-C2 | Les conditions du trafic du Chemin de Fer Français. | 186 54-60 |
| Sur le Sud-Express, Wagon-Restaurant 1 ^{er} service .. | 181 | 53-95 | Où va le Chemin de Fer Français? | 189 54-137 |
| Reportage sur la Transfesa | 196 | 56-02 | Évolution horaires voyageurs mai 1955. (Rec. 192, 75). | 191 55-31 |
| Essais de traction sur Toulouse-Pau | 195 | 55-156 | Remarques sur le service voyageurs hiver 1955 | 194 55-121 |
| Essais de traction sur Pau-Lourdes | 201 | 56-C2 | Les pointes de Noël et Nouvel An 1956 | 196 56-28 |
| P.-L.-M. - SUD-EST | | | Les horaires voyageurs S.N.C.F. en juin 1956 (Rec. 201, 196) | 197 56-39 |
| Trafic des primeurs | 112 | 37-205 | Le matériel ferroviaire et trafic des P.T.T. | 200 56-125 |
| | | | Vingt ans de Chemin de Fer à travers vingt années « Chemins de Fer » | 201 56-168 |

C EXPLOITATION COMMERCIALE

a) Horaires

| | | |
|---|-----|--------|
| L'Orient et l'Arlberg-Orient-Express | 108 | 37-125 |
| Exploitation de l'origine à 1939 sur le Nord | 141 | 46-107 |
| Petite histoire du train 309 Paris-Lille | 167 | 51-37 |
| Réflexions sur les horaires été 1953 de la région Nord. | 181 | 53-84 |
| Les horaires entre Paris et Londres | 185 | 54-44 |
| L'effort de l'Ouest au service hiver 1954 | 189 | 54-160 |
| Le service des trains rapides et express du S.O. | 158 | 49-116 |
| L'effort du P.-L.-M. à la gare de Lyon le 23 déc. 1936. | 103 | 37-40 |
| L'évolution du service voyageurs sur Paris-Lyon | 175 | 52-97 |
| L'effort des grands réseaux au service été 1937 | 106 | 37-85 |
| Aménagement horaires pour circulation à grande vitesse | 106 | 37-95 |
| Les horaires au service été 1938 | 117 | 38-65 |
| Service hiver 1938 sur la S.N.C.F. | 122 | 38-192 |
| Principales modifications au service été 1939 | 128 | 39-57 |
| L'effort de la S.N.C.F. au bout d'un an d'existence | 129 | 39-61 |
| Nouvelles relations intérieures et internationales. Été 1948 | 150 | 48-68 |
| Note sur le service hiver 1949 | 159 | 49-140 |
| Note sur les horaires été 1951 | 167 | 51-34 |
| Comparaison entre 1938 et 1951 parcours \geq 95 km/h (Rec. 169, 100) | 168 | 51-68 |
| Les horaires réalisés en 1953 (Rec. 181, C2) | 180 | 53-49 |
| Horaires voyageurs S.N.C.F. en mai 1955 (Rec. 192,75). | 191 | 55-31 |
| Remarques sur le service voyageurs hiver 1955 | 194 | 55-121 |
| Horaires voyageurs S.N.C.F. en juin 1956 (Rec. 201, 196) | 197 | 56-39 |
| Vingt ans de Chemin de Fer à travers vingt années « Chemins de Fer » | 201 | 56-168 |

b) Coordination

| | | |
|---|-----|--------|
| Les ferry-boats Dunkerque-Douvres | 109 | 37-145 |
| La location des voitures sans chauffeur par la S.N.C.F. | 197 | 56-58 |
| Wagons surbaissés de la C.N.C. pour véhicules routiers. | 198 | 56-65 |

c) Expositions

| | | |
|---|-----|--------|
| Une exposition technique de prévention contre avaries. | 105 | 37-77 |
| Baltic 3-1102 Nord, coupée, pour exposition Invalides. | 106 | 37-99 |
| Exposition à la gare Saint-Lazare en 1945 | 134 | 45-68 |
| Exposition de locomotives à Saint-Lazare en 1948 | 149 | 48-47 |
| L'exposition de Besançon | 153 | 48-141 |
| Grande parade des trains modèles aux Magasins du Printemps | 168 | 51-C2 |

d) Propagande

| | | |
|---|-----|--------|
| Émile André Schefer, peintre du rail | 132 | 45-08 |
| Physiologie des Chemins de Fer de E. Siebecker(extraits) | 133 | 45-43 |
| « Voyages », efforts et propagande du Chemin de Fer.. | 137 | 46-C2 |
| La vitesse rendue par l'objectif photographique | 139 | 46-65 |
| Rail et Cinéma : film documentaire, réalisation de la Bataille du Rail, technique du film ferroviaire | 147 | 47-121 |
| La carte postale ferroviaire | 153 | 48-137 |
| La reconstitution de la S.N.C.F. devant l'opinion .. | 162 | 50-59 |
| Le Chemin de Fer Français est-il à un tournant de son histoire ? | 164 | 50-C3 |
| Plus que jamais défendons le Chemin de Fer | 182 | 53-C2 |
| Plus que jamais défendons le Chemin de Fer | 183 | 53-C2 |
| En marge de « défendons le Chemin de Fer », M. Z... à bien travaillé | 184 | 54-21 |
| En marge du record à 243 km/h, article du Daily-Mail. | 185 | 54-43 |
| Une Frégate a battu le Mistral! | 192 | 55-67 |
| Les leçons de l'automne, retour et circulation | 195 | 55-160 |
| Rire, de peur d'être obligé d'en pleurer (de la sup- pression des gares dans Paris) | 196 | 56-01 |
| A propos de la situation financière de la S.N.C.F. .. | 198 | 56-83 |

e) Modélisme

| | | |
|--|-----|-------|
| Introduction à la construction des modèles | 132 | 45-19 |
| Plaques gravées à l'échelle pour modèles | 132 | 45-22 |

| | | | | | |
|---|-----|--------|---|-----|-------|
| L'avenir du H.O. | 132 | 45-23 | Réalisation d'un Chemin de Fer en écartement O en extérieur | 138 | 46-43 |
| L'avenir du H.O. | 134 | 45-71 | La maquette de signalisation de Lyon | 139 | 46-69 |
| Les signaux automatiques à l'échelle des modèles .. | 133 | 45-45 | Wagon suisse spécial pour transport d'éléphants ... | 144 | 47-70 |
| Plan des voitures de banlieue P.L.M. C8t pour O et H.O. | 133 | 45-48 | Modèle au 1/10 de la 141 P | 151 | 48-95 |
| Le modèle et l'histoire (la gare de Bâle de 1845) .. | 134 | 45-C3 | Modèle du Métro de Paris de 1900 | 153 | 48-C4 |
| Les modèles de Chemin de Fer aux Etats-Unis | 135 | 45-94 | Modèle de wagon couvert avec vigie de l'Est | 154 | 49-C4 |
| Construction d'une voie démontable en H.O. | 136 | 45-128 | Maquette en HO d'automotrices de la ligne de Sceaux. | 156 | 49-C4 |
| Modèle locomotive Pacific type 1 SNCB | 136 | 45-C3 | Trains modèles aux Magasins du Printemps | 168 | 51-C2 |
| Modèle suisse de Chemins de Fer à crémaillère | 137 | 46-21 | Modèles du musée du Chemin de Fer à New-Romney. | 172 | 52-26 |
| Mountain au 1/14 ^e | 137 | 46-C4 | Du nouveau pour la normalisation des modèles | 195 | 55-C2 |

II

INSTALLATIONS FIXES

INFRASTRUCTURE et SUPERSTRUCTURE

a) Générale

| | | |
|--|-----|--------|
| EST | | |
| Nouveau viaduc de Nogent-sur-Marne | 142 | 47-C3 |
| La ligne Paris-Strasbourg et Metz-Lérouville | 184 | 54-09 |
| NORD | | |
| Améliorations des installations de Creil | 188 | 54-134 |
| OUEST | | |
| Quadruplement de Montparnasse-Versailles-Chantiers. | 108 | 37-121 |
| L'électrification de Paris-Le Mans (Rec. 169, 100) | 168 | 51-49 |
| Les lignes Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg | 179 | 53-36 |
| Il est toujours temps de parler du viaduc d'Auteuil | 190 | 55-21 |
| SUD-OUEST | | |
| La section Brive-Cahors | 144 | 47-59 |
| Monsempron-Cahors-Capdenac | 151 | 48-73 |
| Brive-Capdenac, Sarlat-Aurillac, Sarlat-Gourdon | 166 | 51-13 |
| Eygurande-Merlines à Aurillac | 152 | 48-116 |
| La ligne de Brive-la-Gaillarde à Ussel | 154 | 49-20 |
| Sur les lignes électrifiées du S.O. | 156 | 49-49 |
| La ligne Cahors-Montauban | 157 | 49-88 |
| La ligne de Neussargues à Béziers | 160 | 50-14 |
| Perpignan-Villefranche-La Tour de Carol | 161 | 50-25 |
| La Tour de Carol-Toulouse | 161 | 50-31 |
| Le viaduc du Viaur à 50 ans | 178 | 53-23 |
| SUD-EST | | |
| La part du Sud-Est dans les percées alpines | 131 | 39-125 |
| La ligne des Cévennes, section Langeac-Alès | 132 | 45-01 |
| Les travaux de la ligne du Puy à Lalevade d'Arèche .. | 142 | 47-01 |
| La ligne de Morez du Jura à Saint-Claude | 162 | 50-67 |
| Le tunnel du Mont-Cenis | 165 | 50-131 |
| La ligne de Culoz-Modane et son électrification | 165 | 50-132 |
| La ligne de montagne Saint-Germain-des-Fossés-Le Puy. | 171 | 51-146 |
| En marge d'une électrification : Lyon-Genève | 182 | 53-101 |
| L'électrification de l'étoile d'Ambérieu | 182 | 53-109 |
| Le tunnel à ne pas percer! sous le Mont-Blanc | 188 | 54-135 |
| L'électrification de Mâcon-Bourg-Ambérieu | 191 | 55-45 |
| Électrification La Roche-sur-Foron-St-Gervais | 197 | 56-56 |
| TOUTES RÉGIONS | | |
| La reconstruction des ouvrages d'art de la S.N.C.F. | 143 | 47-25 |

b) Bâtiments

| | | |
|--|-----|-------|
| Évolution de l'établissement des grandes gares de la S.N.C.F. | 146 | 47-97 |
|--|-----|-------|

| | | |
|---|-----|--------|
| La gare de Rosny-Jamboree créée pour le 6 ^e jamboree mondial | 146 | 47-120 |
| Les départs centralisés à la gare Saint-Lazare | 105 | 37-74 |

c) Voies

| | | |
|--|-----|--------|
| Quadruplement de Montparnasse-Versailles-Chantiers. | 108 | 37-121 |
| Résistance des voies à grande vitesse et lourdes charges | 113 | 37-237 |
| Stabilité des véhicules sur voies ferrées | 114 | 38-05 |
| — — — (suite) | 115 | 38-25 |
| L'électrification de Paris-Le Mans | 118 | 38-95 |
| Faut-il faire éclater le gabarit? | 165 | 50-126 |
| La double voie banalisée Dijon-Blaisy (Rec. 166, C3) ... | 165 | 50-140 |
| Chariot satellite de plaque tournante | 165 | 50-156 |
| Progrès accomplis en France dans la technique des voies. | 172 | 52-01 |
| L'origine des voies ferrées | 198 | 56-C2 |

d) Signalisation

| | | |
|---|-----|--------|
| Postes d'enclenchements « à pouvoir » du réseau de l'Est | 110 | 37-165 |
| Le block automatique sur Paris-Le Mans | 118 | 38-91 |
| Installations de banalisation entre Dijon-Blaisy (Rec. 166, C3) | 165 | 50-140 |
| La signalisation sur Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg. | 179 | 53-37 |
| La signalisation de l'étoile d'Ambérieu | 182 | 53-111 |
| Nouvelle signalisation à Creil | 188 | 54-134 |

e) Caténaires et Energétique

| | | |
|--|-----|--------|
| Le barrage et l'usine hydro-électrique de Marèges .. | 113 | 37-223 |
| L'électrification de Paris-Le Mans | 118 | 38-87 |
| État d'avancement de l'électrification Paris-Lyon | 158 | 49-120 |
| La question de l'alimentation en énergie des lignes .. | 164 | 50-97 |
| L'électrification de Paris-Le Mans (Rec. 169, 100) ... | 168 | 51-50 |
| L'électrification de l'étoile d'Ambérieu | 182 | 53-109 |
| Équipement énergétique Toulouse-Bayonne | 185 | 54-56 |
| Carte des voies électrifiées S.N.C.F. et projets | 189 | 54-142 |
| Record d'essais de captation. Morcenx décembre 1954. | 190 | 55-05 |
| Les problèmes d'alimentation et de captation lors du record du monde de vitesse à 331 km/h | 191 | 55-25 |
| L'électrification de Mâcon-Bourg-Ambérieu | 191 | 55-45 |
| Journées d'information de Lille : caténaires | 192 | 55-56 |
| Électrification La Roche-sur-Foron-Saint-Gervais | 197 | 56-56 |

MATÉRIEL ET TRACTION

A MATÉRIEL de TRACTION

a) Constructions, appareillages

VAPEUR - A.L. - EST

| | | |
|---|-----|--------|
| Locomotives Est louées aux Chemins de Fer A.L. (Rec. 143,48) | 102 | 37-02 |
| Locomotives A.L. : séries A ¹ à A ⁵ , B ¹ | 102 | 37-02 |
| Locomotives A.L. : série A ⁶ à A ⁸ , B ² , B ⁴ , P ¹ à P ³ .. | 104 | 37-42 |
| Locomotives A.L. : série A ¹¹ à A ¹⁶ , P ³ à P ⁵ , S ¹ à S ³ .. | 106 | 37-82 |
| Locomotives A.L. : série A ¹⁷ , A ¹⁸ , S ³ à S ⁵ , S ⁹ , P ⁴ , P ⁷ .. | 107 | 37-102 |
| Locomotives A.L. : série S ⁶ , S ⁸ , S ¹⁰ , S ¹² | 109 | 37-141 |
| Locomotives A.L. : séries A ¹⁷ , S ¹⁴ , S ¹⁶ , P ⁸ (Rec. 143, 48) | 110 | 37-161 |
| Locomotives A.L. : séries C ¹ à C ⁷ , G ¹ , G ² (Rec. 143,48) | 117 | 38-62 |
| Locomotives A.L. : série C ⁸ à C ²⁰ (Rec. 143, 48) | 118 | 38-81 |
| Locomotives A.L. : séries C ²¹ à C ³⁰ , G ¹ à G ⁴ (Rec. 143, 48) | 120 | 38-121 |
| Locomotives A.L. : séries C ²⁹ à C ³² , G ¹ , G ⁵ (Rec. 143, 48) | 121 | 38-161 |
| Locomotives A.L. : série G ⁷ , G ⁷ , G ⁸ , G ⁸ , G ¹⁰ à G ¹² , G ¹⁶ (Rec. 143, 48) | 122 | 38-181 |
| Locomotives A.L. : tableaux de numérotation des machines série G (Rec. 143, 48) | 123 | 38-202 |
| Locomotives A.L. : séries D ¹ à D ²⁵ , T ¹ à T ⁴ | 131 | 39-121 |
| Locomotives A.L. : séries D ²⁴ à D ³⁰ , T ³ à T ²¹ | 142 | 47-41 |
| Locomotives 151 série G ¹⁶ de l'A.L. | 157 | 49-81 |
| Essais de la G ¹⁶ de l'A.L. | 115 | 38-35 |
| Locomotive d'hier : la « Sézanne » | 144 | 47-63 |
| Pacific de l'A.L., Mountain de l'Est | 155 | 49-26 |
| Locomotives tender série 32.001, 32.050, 141.700 | 157 | 49-82 |
| Parc des locomotives de vitesse de l'Est | 157 | 49-95 |
| Application d'un générateur Belleville sur une Sté- phenson | 161 | 50-38 |
| La marche des 230 K au rapide 1 sur pneus | 170 | 51-123 |
| La traction des rapides Paris-Strasbourg, 230 K, 231K .. | 184 | 54-18 |

VAPEUR - NORD

| | | |
|---|-----|--------|
| Nouvelles locomotives O.C.E.M. type 232 A et B (Rec. 105, 77) | 104 | 37-57 |
| Centenaire du Nord. La traction depuis l'origine (Rec. 143, 48) | 141 | 46-116 |
| Locomotives Pacific du Nord | 155 | 49-25 |
| Locomotives Decapod série 5.1200 | 157 | 49-80 |
| Locomotives tender Mikado série 4.1200 | 157 | 49-85 |
| Les locomotives 232 R, S et U du Nord | 163 | 50-73 |
| Mise au point sur la 232 U 1 | 164 | 50-C2 |
| L'entretien des 231 E du Nord | 165 | 50-152 |
| Les parcours totaux des machines 232 U, R, S, 241 P .. | 177 | 52-158 |
| Distribution à cames oscillantes sur les 232 S1 et S3 .. | 180 | 53-C3 |

VAPEUR - ÉTAT - OUEST

| | | |
|--|-----|--------|
| Transformation de la 230-618 DD Etat | 113 | 37-236 |
| 220, type « Boursay » n° 2751-2764 de l'Etat | 127 | 39-22 |
| Transformations apportées à quelques 230 Ouest et 231-500 | 127 | 39-36 |
| La première 242 de la S.N.C.F. | 138 | 46-C2 |
| Locomotives transformées de l'Etat | 155 | 49-33 |
| Locomotive compound à surchauffe, série 230 N .. | 155 | 49-48 |
| Évolution des locomotives grande vitesse de l'Ouest (1843-1909) | 156 | 49-55 |
| Les locomotives à grande vitesse de l'ancien Etat | 161 | 50-34 |
| Évolution des engins de traction sur Paris-Cherbourg et Paris-Le Havre | 179 | 53-37 |

VAPEUR - P.O. - MIDI - SUD-OUEST

| | | |
|---|-----|--------|
| Le travail courant des 240-700 de Brive | 104 | 37-50 |
| Les anciennes Forquenot du P.O., (1864-1894) et leurs dérivées P.L.M. et Etat | 105 | 37-61 |
| Présentation de la 231-726 carénée | 106 | 37-99 |
| Les anciennes locomotives dites « Cantal » P.O. n° 2201-03 (1867-69) | 123 | 38-215 |

| | | |
|--|-----|-------|
| Évolution des locomotives grande vitesse du Midi (1855-1921) | 127 | 39-24 |
| Anciennes 040 de la Compagnie d'Orléans (1863-1935) .. | 128 | 39-41 |
| Anciennes locomotives mixtes n°1516, 1566, 1801 du P.O. | 133 | 45-28 |
| Évolution des locomotives mixtes à la Compagnie Midi .. | 134 | 45-57 |
| Locomotives mixtes P.O. système Polonceau (1854-1858) | 138 | 46-37 |
| Le matériel traction sur Brive-Cahors (1891-1943) | 144 | 47-60 |
| Projet locomotives grande vitesse type Atlantic en 1897 sur le P.O. | 144 | 47-64 |
| Anciennes locomotives Midi en service dans les Landes : 120 A | 144 | 47-67 |
| Évolution locomotives marchandises du Midi | 151 | 48-88 |
| Locomotives transformées sur le P.O. | 155 | 49-29 |
| Modifications des 230 G 201-370 pour chauffe fuel-oil .. | 156 | 49-69 |
| Matériel traction avant électrifié. Neussargues-Béziers .. | 160 | 50-18 |
| Matériel traction des lignes du département du Lot .. | 166 | 51-13 |
| Effectif du dépôt de Montluçon | 166 | 51-23 |
| 231 F et H garées et remplacées par des 231 G Sud-Est .. | 188 | 54-C2 |
| Les Pacific compound à distribution par soupapes | 190 | 55-14 |

VAPEUR - P.L.M. - SUD-EST - R. M.

| | | |
|--|-----|--------|
| Les locomotives P.L.M. de 1895-1937, 241 A, 231 G, H, 151 A, 221 B | 119 | 38-101 |
| Ten - Wheel 230 E à chaudière Velox | 125 | 38-254 |
| Matériel de traction de la ligne Langeac-Alès | 132 | 45-04 |
| La 241 P1 | 152 | 48-115 |
| Les locomotives Pacific et Atlantic du P.L.M. transformées | 155 | 49-33 |
| Locomotives 151 A du P.L.M. | 157 | 49-79 |
| Locomotives-tender 242 du P.L.M. | 157 | 49-83 |
| Livraison de 35 Mountain 241 P | 158 | 49-120 |
| La traction sur la ligne Morez du Jura à Saint-Claude .. | 162 | 50-68 |
| Effectif du dépôt de Dijon | 169 | 51-C2 |
| Parc du dépôt du Charolais | 169 | 51-86 |
| La traction sur la ligne Saint-Germain-des-Fossés-Le Puy | 171 | 51-148 |
| Le rendement des 141 R | 201 | 56-195 |

VAPEUR - TOUTES RÉGIONS

| | | |
|---|-----|--------|
| Les commandes de matériel en 1937 | 102 | 37-18 |
| Entretien, préparation, utilisation des locomotives à vapeur | 103 | 37-25 |
| Entretien, préparation, utilisation des locomotives à vapeur (suite) | 104 | 37-45 |
| Locomotives du Chemin de Fer Sceaux-Orsay, système Arnoux | 121 | 38-171 |
| Problème de la locomotive mixte, la 141 P S.N.C.F. | 132 | 45-09 |
| La nouvelle locomotive 150 X de la S.N.C.F. | 133 | 45-25 |
| Projets d'avenir en traction-vapeur de la S.N.C.F. 150 P, 141 P, 151 TQ, 050 TQ, 150 X, Y, Z, 140 U américaine, 140 U anglaise, transformation anciennes séries, projet 232, 242, 152 | 136 | 45-97 |
| Locomotives 140 Transportation Corps | 137 | 46-24 |
| Les locomotives à turbine à vapeur dans le monde | 148 | 48-01 |
| Dialogue sur une locomotive de vitesse conçue comme la 141 R | 149 | 48-35 |
| Essai de la locomotive 160 A 1 | 151 | 48-83 |
| Performances des locomotives mises en service de 1924 à 1938 | 155 | 49-25 |
| L'origine de l'échappement à trèfle | 154 | 49-09 |
| Principaux résultats aux premiers essais de la 242 A 1 .. | 140 | 46-C2 |
| Résultat des essais de la 242 A 1 entre Paris-Caen .. | 145 | 47-73 |
| Essais de la 242 A 1 au Sud-Est | 156 | 49-61 |
| Essais de traction sur le Nord de la 242 A 1 | 160 | 50-C3 |
| Deuxième essai sur le Nord de la 242 A 1 | 161 | 50-C3 |

| | | | | | |
|--|-----|--------|--|-----|--------|
| Locomotive tender 151 de la Ceinture | 157 | 49-86 | Ruban bleu du rail aux CC 7107 et BB 9004 avec 331 km/h | 191 | 55-25 |
| Performance des Pacific à double distribution Dabeg.. | 179 | 53-40 | La grande révision générale des 2D2 5501 et 5502 .. | 197 | 56-C2 |
| Lieux de garage des matériels destinés au futur musée. | 162 | 50-C3 | | | |
| Compte rendu de la « Locomotive à vapeur » de A. Chapelon (2 ^e édition) | 172 | 52-24 | ÉLECTRIQUE - P.L.M. - SUD-EST | | |
| Études sur les 141 R | 174 | 52-57 | Les locomotives électriques de Chambéry-Modane ... | 112 | 37-202 |
| Le rendement des 141 R | 201 | 56-195 | Origines traction électrique en France, P.L.M. : E 1 et Alioth | 114 | 38-03 |
| L'œuvre de M. de Caso, Ingénieur de la D.E.L. | 174 | 52-84 | Les locomotives électriques sur Culoz-Modane | 165 | 50-134 |
| La lutte contre les émissions de fumée dans les gares.. | 194 | 55-126 | Les 2CC2 3401-3404 | 186 | 54-72 |
| Les progrès de la locomotive à vapeur dans les Chemins de Fer | 196 | 56-23 | Les locomotives 2D2 9101-9135 en construction pour Paris-Lyon | 149 | 48-39 |
| Remarque sur l'effectif utile des locomotives vapeur S.N.C.F. | 199 | 56-C2 | Étude de la 2D2 9100 | 162 | 50-49 |
| | | | L'emploi de Miofiltres sur la 2D2 9101 | 186 | 54-77 |
| | | | Les éléments électriques prévus pour banlieue Sud-Est. | 149 | 48-34 |
| | | | Les rames électriques de banlieue Z 5100 | 184 | 54-23 |
| | | | Livraisons des BB 8100 | 162 | 50-71 |
| | | | Comparaison entre les BB 8100 S.N.C.F. et les BB 1100 N.S. | 166 | 51-11 |
| ÉLECTRIQUE - NORD EST | | | CC 6051 Oerlikon monophasé 20.000 V 50 Hz | 156 | 49-72 |
| Origine traction électrique en France : locomotive n° 1 Nord | 116 | 38-44 | La CC 6051 monophasé | 164 | 50-103 |
| Électrification de l'artère Valenciennes-Thionville.... | 179 | 53-28 | Livraisons des locomotives électriques au Sud-Est ... | 164 | 50-119 |
| Le matériel monophasé 25.000 V du Nord-Est : CC 14101-203, BB 12001-14, BB 13001-24 | 187 | 54-85 | CC 6052 et BB 8051 monophasées | 170 | 51-113 |
| Les principes de l'évolution actuelle de la traction électrique | 188 | 54-109 | Les locomotives monophasées de la ligne d'essai de Savoie | 179 | 53-27 |
| Journées d'information de Lille : matériel monophasé.. | 192 | 55-57 | Effectifs sur Paris-Dijon | 166 | 51-24 |
| Essais de pantographes à grande vitesse au Nord-Est.. | 197 | 56-54 | Effectifs électriques au début juin 1951 | 168 | 51-75 |
| Monophasé 50 Hz et adhérence | 198 | 56-70 | Effectifs et parcours du dépôt du Charolais | 169 | 51-89 |
| | | | Le problème des locomotives BB à grande vitesse (BB 9001-9002) | 167 | 51-25 |
| ÉLECTRIQUE - ÉTAT - OUEST | | | Les BB 9003 et 9004 | 169 | 51-77 |
| Les 2D2 Etat | 107 | 37-119 | Premiers essais de la BB 9001 | 181 | 53-91 |
| Automotrices rapides grande banlieue de l'Etat | 108 | 37-123 | Les locomotives électriques à courant continu CC 7100. | 175 | 52-103 |
| Origines traction électrique en France, Ouest-Etat : Heilmann (Vap. électr.), automotrice Sprague et Thomson, fourgon 5001-10, automotrice 1 ^{re} et 2 ^e série | 115 | 38-21 | Effectifs et parcours des locomotives électriques au Sud-Est | 177 | 52-157 |
| Les automotrices de ramassage Etat | 120 | 38-133 | Dernières livraisons au 1 ^{er} juin 1953 des locomotives électriques | 180 | 53-C2 |
| Micheline électrique de l'Ouest | 123 | 38-216 | Le matériel de traction sur l'étoile d'Ambérieu ... | 182 | 53-111 |
| Micheline type 136 Z 23271 de l'Ouest | 133 | 45-41 | Le record de vitesse à 243 km/h de la CC 7121 ... | 185 | 54-29 |
| Parc actuel des automotrices 2 ^e série 750 V | 149 | 48-44 | Ruban Bleu du rail à la BB 9004 du S.E. à 331 km/h... .. | 191 | 55-25 |
| Vitesse augmentée sur les automotrices Z 3700 et Z 3800 | 166 | 51-23 | Quelques précisions sur les CC 7144-7158 | 192 | 55-64 |
| Le matériel roulant de Paris-Le Mans (Rec. 169, 100)... | 168 | 51-54 | La BBB bi-courant pour l'Etoile de Savoie | 194 | 55-124 |
| Les parcours en août 1952 des 2D2 5400 | 177 | 52-158 | Les parcours des machines électriques au service été 55. | 195 | 55-158 |
| Réparations et modifications des automotrices « Budd ». | 191 | 55-48 | Les futures BB à grande vitesse 9201-9224 | 197 | 56-33 |
| | | | Essais du Mistral à 160 km/h | 199 | 56-119 |
| | | | ÉLECTRIQUE - TOUTES RÉGIONS | | |
| ÉLECTRIQUE - P.O. - MIDI - SUD-OUEST | | | Le développement de l'électrification en France : choix du courant | 139 | 46-49 |
| Etat du matériel P.O. au 1 ^{er} novembre 1936 | 102 | 37-17 | Les récents progrès du frein électro-magnétique sur rail | 142 | 47-07 |
| Etat du matériel P.O.-Midi en cours de construction. | 105 | 37-80 | La traction par courant monophasé 50 périodes ... | 149 | 48-25 |
| Origines traction électrique en France, P.O. : E 1-8, 9-11, 21-25, automotrices AE 5-10 | 111 | 37-182 | La locomotive CC 7001, 1.500 V, étudiée par l'Alsthom | 149 | 48-27 |
| Origines traction électrique en France, Midi : E 3001, 3101, 3201, 3301, 3401, 3501 | 116 | 38-42 | Effectifs et caractéristiques du parc électrique S.N.C.F. . | 150 | 48-65 |
| Reliquat des commandes en 1938 pour le Sud-Ouest ... | 120 | 38-138 | La CC 7001 de la S.N.C.F. | 157 | 49-73 |
| Locomotives C.C. de butte du Sud-Ouest | 123 | 38-217 | La renumérotation des locomotives électriques S.N.C.F. | 162 | 50-72 |
| Réalisations récentes S.N.C.F. : 2D2 538-45, 5546-50, 705-20, 5302-06, BB 241-64 (Voir aussi tableaux n° 133, page 42) | 132 | 45-16 | La renumérotation des automotrices électriques S.N.C.F. | 164 | 50-120 |
| Réalisations récentes S.N.C.F. : Z 23181-87 | 133 | 45-41 | Question sur l'alimentation en énergie des lignes électrifiées | 164 | 50-97 |
| Matériel en construction : BB 325-55, 401, CC 6001 BBB 6002, Z 23071-72, 23081-82 | 136 | 45-119 | L'utilisation de symboles pour la désignation des types locomotives | 167 | 51-45 |
| Locomotives électriques mises en service : BB 325-355, CC 6001 | 142 | 47-24 | Le calcul de la puissance des locomotives électriques... .. | 179 | 53-48 |
| La BB 0401 | 143 | 47-39 | Livraisons de locomotives électriques | 182 | 53-130 |
| Évolution des BB 1500 V sur la S.N.C.F. | 145 | 47-74 | Les principes de l'évolution actuelle de la traction électrique | 188 | 54-109 |
| Automotrice Z 23071 (Alsthom-Somua) | 148 | 48-23 | Indicateurs et enregistreurs vitesse à commande électrique | 196 | 56-08 |
| Le parc actuel de matériel électrique | 149 | 48-42 | Essais de pantographes à grande vitesse sous caténares. | 197 | 56-54 |
| La locomotive BBB 6002 | 155 | 49-35 | | | |
| La conduite des machines sur les lignes électriques Sud- Ouest | 156 | 49-49 | THERMIQUE - TOUTES RÉGIONS | | |
| La CC 7001, 1.500 V, étudiée par l'Alsthom | 149 | 48-25 | Les commandes de matériel en 1937 | 102 | 37-18 |
| Livraison de la CC 7001 | 157 | 49-73 | État du matériel autorail P.O.-Midi en cours de construction | 105 | 37-80 |
| Le matériel monophasé de Perpignan-Villefranche | 161 | 50-25 | Autorails en construction pour l'Est | 107 | 37-120 |
| Le matériel voie étroite Villefranche-La Tour de Carol. | 161 | 50-29 | État du matériel Est en construction fin 1937 | 114 | 38-20 |
| Le matériel de Toulouse-Puigcerda | 161 | 50-32 | Reliquat des commandes en 1938 pour le Sud-Ouest ... | 120 | 38-138 |
| Évolution des locomotives électriques de vitesse : E 3100, 601, 401, 5501 | 162 | 50-49 | Diesel électriques de manœuvres 4 DMD 1-3 | 131 | 39-138 |
| Entretien des 2D2 500 | 162 | 50-59 | Utilisation du frein électro-magnétique sur les autorails | 142 | 47-07 |
| Modifications aux 2D2 5100 | 166 | 51-23 | | | |
| La renumérotation de la BB 4550 | 168 | 51-76 | | | |
| Évolution et service du parc affecté au dépôt d'Ivry ... | 173 | 52-29 | | | |
| Les parcours en août 52 des machines de vitesse d'Ivry. | 177 | 52-158 | | | |
| Utilisations des CC au Sud-Ouest | 188 | 54-C2 | | | |
| Record à Morcenx décembre 54, CC 7107 et 7113 .. | 190 | 55-05 | | | |

| | | | | |
|---|-----|--------|---|------------|
| La traction Diesel S.N.C.F., autorails, locotracteurs, Diesel..... | 146 | 47-111 | Récents marches de trains présidentiels sur l'Ouest... 188 | 54-132 |
| Mise en service d'A.B.J. 4..... | 158 | 49-C3 | En accompagnant les 141 sur l'Ouest..... 189 | 54-161 |
| Mutation des 262 DA et DB du Sud-Est..... | 164 | 50-119 | Marches sur Le Mans-Nantes, Caen-Paris, Paris-Dieppe. 200 | 56-156 |
| Autorails 300 ch unifiés type S.N.C.F..... | 165 | 50-156 | VAPEUR - P.O. - MIDI - SUD-OUEST | |
| Traction sur Saint-Germain-des-Fossés. Le Puy (XM4000, 6000)..... | 171 | 51-148 | Marches caractéristiques avec les 240-700 de Brive... 104 | 37-53 |
| XR 8801 remorque autorail (ex Michelin type 23).... | 173 | 52-50 | Marche spéciale Bordeaux-Saint-Pierre par la 231-725..... | 105 37-78 |
| Les autorails S.N.C.F. : Renault, Michelin, De Diétrich Nord et Standard, Bugatti, Berliet, T.A.R., Decauville, Corpet Louvet, Lorraine, Somua, Charentaises, S.N.C.F. unifiés..... | 176 | 52-117 | Service d'été des machines du dépôt de Tours..... | 112 37-215 |
| L'évolution actuelle de la locomotive Diesel-électrique | 179 | 53-31 | Performances des 240-700 de Brive..... | 113 37-234 |
| Locomotive à turbine à gaz et générateur Pescara..... | 181 | 53-77 | Marche du train 12 par la 231-617..... | 114 38-19 |
| Essai de Diesel électrique américaine sur l'Ouest.... | 184 | 54-20 | Performances des machines non modifiées du S.O..... | 115 38-35 |
| Autorails livrés à la S.N.C.F. depuis 1945..... | 190 | 55-24 | La traction vapeur sur la ligne Brive-Ussel..... | 154 49-20 |
| La traction Diesel en France. Les 040 DE..... | 193 | 55-82 | VAPEUR - P.L.M. - SUD-EST - R.M. | |
| Les 060 DA..... | 194 | 55-126 | Marches des trains 11 et 12..... | 125 38-259 |
| Où va la Dieselisation? Caractéristiques des futures Diesel..... | 198 | 56-75 | Essais de la 242 A1 au train 51/52 du Sud-Est..... | 156 49-61 |
| La Diesel électrique 060 DB..... | 198 | 56-78 | La marche des trains 1 et 2 entre Marseille et Lyon... 165 | 50-154 |
| GÉNÉRAL - TOUTES RÉGIONS | | | Marche des trains 1109 et 1072 du Sud-Est..... | 170 51-124 |
| Recherches sur contact rail-roues. Essais du Pennsylvania | 102 | 37-17 | Marche du 52 entre Marseille et Dijon..... | 172 52-27 |
| Stabilité des véhicules sur voies ferrées..... | 114 | 38-05 | Marches des 51 et 52 du Sud-Est..... | 173 52-54 |
| — — — (suite).... | 115 | 38-25 | En accompagnant des 141 sur la Méditerranée..... | 189 54-162 |
| Programme de construction de matériel S.N.C.F..... | 118 | 38-99 | VAPEUR - TOUTES RÉGIONS | |
| La D.E.M. succède à la D.E.L..... | 190 | 55-22 | Les vitesses les plus élevées atteintes par locomotives vapeur..... | 138 46-25 |
| Frottement et boîtes d'essieux à coussinets..... | 153 | 48-125 | Résultats des essais de la 160 A 1..... | 151 48-84 |
| Les progrès récents réalisés dans le freinage..... | 195 | 55-137 | Performances des locomotives vapeur mises en service de 1924 à 1938..... | 155 49-25 |
| Vingt ans de Chemin de Fer à travers vingt années de « Chemins de Fer »..... | 201 | 56-168 | Essais et marches des locomotives marchandises et locomotives tender de 1924 à 1938..... | 157 49-79 |
| | | | Les débuts d'un tractionnaire..... | 158 49-111 |
| | | | Souvenirs d'un tractionnaire..... | 159 49-142 |
| | | | Souvenirs d'un tractionnaire..... | 160 50-23 |
| | | | L'utilisation des 141 R..... | 174 52-57 |
| | | | Performances et perspectives de la traction vapeur... 186 | 54-67 |
| | | | Opinions anglaises après accompagnements sur Est, Nord, Ouest..... | 190 55-22 |
| | | | Tableau des parcours vapeur à plus de 105 km/h. Hiver 1955..... | 197 56-58 |
| | | | ÉLECTRIQUE - NORD-EST | |
| | | | Exemple de roulement serré de machines électriques au N.-E..... | 194 55-136 |
| | | | ÉLECTRIQUE - ÉTAT - OUEST | |
| | | | Performances des éléments Budd de l'Ouest..... | 115 38-36 |
| | | | Performance d'une 2D2 Ouest..... | 157 49-94 |
| | | | Marche des 719 et 708 de l'Ouest..... | 174 52-83 |
| | | | ÉLECTRIQUE - P.O. - MIDI - SUD-OUEST | |
| | | | Performances des 2D2 500..... | 120 38-138 |
| | | | Train à grand parcours le plus rapide de France. 7 et 8. Performances des 2D2 du Sud-Ouest..... | 134 45-66 |
| | | | Marche du 1021 en juillet 1947..... | 149 48-44 |
| | | | Sur les lignes électrifiées du Sud-Ouest..... | 150 48-62 |
| | | | Essais de la CC 7001..... | 156 49-49 |
| | | | Voyage présidentiel à Tours du 7 mai 1949..... | 157 49-76 |
| | | | Services des Rapides et Express du Sud-Ouest..... | 157 49-96 |
| | | | Les CC 7001 et 7002 sur les lignes du Sud-Ouest... 158 | 49-116 |
| | | | Parcours moyens des 5500..... | 159 49-C3 |
| | | | Affectation des 5000 et 5100..... | 161 50-C3 |
| | | | Marches des 2D2 5500..... | 161 50-C3 |
| | | | Marches sur le Sud-Ouest..... | 163 50-96 |
| | | | Essais d'utilisation et parcours kilométriques des locomotives..... | 164 50-120 |
| | | | Marches au Sud-Ouest..... | 167 51-46 |
| | | | Train spécial Paris-Bordeaux du 20 juillet 1951..... | 168 51-76 |
| | | | Un train 2 du S.O. avec 1.090 t..... | 169 51-98 |
| | | | Le service assuré par le dépôt de Paris-Ivry..... | 170 51-124 |
| | | | Marche du train 2..... | 173 52-29 |
| | | | Marche remarquable du train 7..... | 173 52-56 |
| | | | Marche d'un train 1002..... | 174 52-83 |
| | | | 50.000 km en un mois. Deux records mondiaux au Sud-Ouest..... | 179 53-48 |
| | | | Les parcours moyens des 5500..... | 182 53-127 |
| | | | M. Z... a bien travaillé... une marche du train 2 .. 184 | 53-130 |
| | | | Au Sud-Ouest les trains 1006 et 11024..... | 184 54-21 |
| | | | Marches des CC au Sud-Ouest..... | 184 54-26 |
| | | | Marches des trains 7, 1006 et 32..... | 188 54-C2 |
| | | | | 190 55-23 |
| VAPEUR - A.L. - EST | | | | |
| La marche des trains rapides sur pneus de l'Est ... | 170 | 51-123 | | |
| Marche remarquable du train 2 Est..... | 173 | 52-54 | | |
| En accompagnant les rapides de l'Est..... | 194 | 55-122 | | |
| Belle marche entre Chaumont et Troyes..... | 199 | 56-C2 | | |
| VAPEUR - NORD | | | | |
| Service courant de quelques machines du Nord.... | 120 | 38-133 | | |
| Centenaire du Nord. Études de trafics..... | 141 | 46-105 | | |
| Essai de traction sur le Nord de la 242 A 1..... | 160 | 50-C3 | | |
| Performances des 232 du Nord..... | 163 | 50-84 | | |
| Le service des 231 E..... | 165 | 50-150 | | |
| Service des trains rapides du Nord en 1950..... | 166 | 51-12 | | |
| Petite histoire du train 309, Paris-Lille..... | 167 | 51-37 | | |
| Marche du train 166 « Nord-Express » (Rec. 169, 100).. | 168 | 51-75 | | |
| Temps de marche sur le Nord..... | 169 | 51-99 | | |
| Marches sur le Nord..... | 170 | 51-C2 | | |
| Des 241 P sur le Nord..... | 171 | 51-152 | | |
| Traction vapeur sur le Nord..... | 172 | 52-27 | | |
| Circulations en avance pour les chantiers de travaux | 174 | 52-82 | | |
| L'utilisation des locomotives Nord aux trains rapides lourds..... | 176 | 52-135 | | |
| Performances intéressantes sur le Nord..... | 180 | 53-76 | | |
| Réflexions sur les horaires d'été 1953 région Nord... | 181 | 53-84 | | |
| Les effets de la tempête... marches sur le Nord.... | 182 | 53-131 | | |
| Performances de marches vapeur remplaçant le TAR. | 184 | 54-28 | | |
| Belles marches au Nord..... | 190 | 55-24 | | |
| Performances de machines Nord sur Paris-Dunkerque | 194 | 55-136 | | |
| Quelques belles marches..... | 196 | 56-31 | | |
| Marches de la 232 U1 au 336 et 126, et de la série 231 E. | 200 | 56-C2 | | |
| VAPEUR - ÉTAT - OUEST | | | | |
| Essai de la 231-516 DD de l'Etat..... | 111 | 37-197 | | |
| Performances après transformation de la 230-618 DD.. | 113 | 37-236 | | |
| Résultats des premiers essais de la 242 A1..... | 140 | 46-C2 | | |
| Résultats des essais entre Paris-Caen de la 242 A1.... | 145 | 47-73 | | |
| Performance d'une 141 R sur l'Ouest..... | 150 | 48-62 | | |
| Le service des 141 P sur Paris-Granville..... | 167 | 51-40 | | |
| Marche sur l'Ouest..... | 171 | 51-151 | | |
| Essais de la 242 A1 sur Paris-Le Mans..... | 178 | 53-24 | | |
| Utilisations des locomotives sur Paris-Le Havre et Cherbourg..... | 179 | 53-42 | | |

b) Utilisations, performances, essais

| | | | | | |
|--|-----|--------|--|-----|--------|
| Un record comme un autre. Morcenx, décembre 1954.. | 190 | 55-05 | Encore un record, 61.294 km en mai par la CC 7147 du Sud-Est..... | 192 | 55-62 |
| Ruban Bleu du rail, CC 7107 et BB 9004 à 331 km/h... | 191 | 55-25 | Marches des trains 51, 52 et 2 du Sud-Est | 192 | 55-80 |
| Marches remarquables des trains 1031, 1022, 6 et 17.. | 192 | 55-80 | La CC 7147 continue : 63.426 km en juillet, 62.092 en août | 193 | 55-100 |
| Belles marches au Sud-Ouest, trains 1006 et 1002 .. | 194 | 55-136 | Le record d'endurance de la CC 7141 du Sud-Est... | 195 | 55-155 |
| Essais de traction sur Toulouse-Pau | 195 | 55-156 | De belles marches sur le Sud-Est, trains 610, 1, 2..... | 195 | 55-159 |
| De belles marches, trains 1004 et 6 | 195 | 55-160 | Quelques belles marches sur le Sud-Est | 196 | 56-31 |
| Marche des trains 1023, 6 et GB au Sud-Ouest | 198 | 56-87 | Marches des trains 54 et 2 | 198 | 56-86 |
| Essais de traction sur Pau-Lourdes | 201 | 56-C2 | Essai d'un Mistral à 160 km/h | 199 | 56-119 |
| Belles marches Sud-Ouest aux trains 1022, 2 et 6 .. | 201 | 56-194 | Quelques performances du Mistral | 201 | 56-194 |
| ÉLECTRIQUE - P.L.M. - SUD-EST | | | | | |
| Les premiers résultats de la 2D2 9101 | 162 | 50-57 | THERMIQUE - TOUTES RÉGIONS | | |
| Premières marches sur Laroche-Dijon | 162 | 50-71 | Marche de reconnaissance d'une rame TAR sur Paris-Bâle | 162 | 50-71 |
| Essais des 2D2 9100 du Sud-Est | 163 | 50-95 | Affectation des automotrices sur l'Est | 164 | 50-120 |
| Marches électriques sur le Sud-Est à 120 km/h moyenne. | 164 | 50-118 | Rame TAR au train 112 du Nord | 112 | 37-219 |
| Marche du train 609 (Rec. 169, 100) | 168 | 51-75 | Essais au Nord traction Diesel avec des CC de la SNCB. | 200 | 56-150 |
| Nouvelles du 50 Hz en Haute-Savoie..... | 172 | 52-28 | Belles marches de TAR au train 128 du Nord | 199 | 56-124 |
| Marches des 15 et 16 | 173 | 52-55 | En autorail de Bordeaux à Toulouse | 162 | 50-72 |
| La traction électrique du Sud-Est au fil des jours .. | 175 | 52-102 | L'utilisation des 040 DE | 193 | 55-86 |
| Analyse de la marche des trains de 1000 t par les CC.. | 175 | 52-114 | GÉNÉRAL - TOUTES RÉGIONS | | |
| Réflexions suggérées à bord des 2D2 9100 du train 54.. | 178 | 53-08 | De l'inconvénient des réglementations trop rigides .. | 155 | 49-45 |
| Marche d'un 710 au Sud-Est | 178 | 53-24 | Belles marches du train 52 Sud-Est, vapeur, électrique | 167 | 51-47 |
| Marches du Mistral et du 52 | 179 | 53-48 | Comparaison entre 1938 et 1951 des parcours supérieurs à 95 km/h (Rec. 169, 100) | 168 | 51-68 |
| Essais de la BB 9001 | 180 | 53-C2 | Quelques belles marches au Sud-Est et Sud-Ouest... | 181 | 53-89 |
| Marches des rapides Paris-Lyon de sens impair | 184 | 54-25 | Belles marches vapeur et électrique au Sud-Ouest... | 196 | 56-30 |
| Le record de vitesse à 243 km/h sur Dijon-Beaune.. | 185 | 54-29 | Aménagement des horaires pour circulation grande vitesse | 106 | 37-95 |
| La 2CC2 3401 de Chambéry à Paris et retour | 186 | 54-72 | | | |
| 51.657 km en mars 1954 par la 2D2 9101 | 186 | 54-77 | | | |
| « Grand roulement » de la BB 9004 au Sud-Est | 188 | 54-136 | | | |
| Voyage de S.M. l'Empereur d'Ethiopie sur le Mistral.. | 189 | 54-144 | | | |

B MATÉRIEL REMORQUÉ

a) Constructions, appareillages

| | | | | | |
|---|-----|--------|---|-----|--------|
| EST | | | | | |
| Voitures en construction pour le réseau de l'Est ... | 107 | 37-120 | Les lampes fluorescentes pour l'éclairage des trains .. | 134 | 45-63 |
| Les voitures métalliques de l'Est au 1 ^{er} mai 1937 .. | 111 | 37-184 | « Plan vert » de reconstruction de la S.N.C.F..... | 146 | 47-120 |
| État du matériel Est en construction fin 1937..... | 114 | 38-20 | La voiture de l'Armistice. WR 2419 | 153 | 48-131 |
| Le train sur pneus | 153 | 48-121 | Frottement et boîtes d'essieux à coussinets | 153 | 48-125 |
| Le matériel remorqué des rapides 1, 2, 3, 4 | 184 | 54-17 | Mise en service des nouvelles voitures allégées S.N.C.F. | 155 | 49-46 |
| NORD | | | | | |
| État du matériel métallique du Réseau du Nord.... | 103 | 37-39 | Nouvelles voitures-lits de 1 ^{re} , 2 ^e , 3 ^e classe | 158 | 49-114 |
| Voitures et wagons pour le ferry-boat Dunkerque-Douvres | 109 | 37-145 | Etat livraisons voitures métal, (commandes 47 et 48). | 161 | 50-46 |
| Voitures métalliques C ^{10yfi} Nord | 125 | 38-252 | Lieux de garage des matériels destinés au futur musée. | 162 | 50-C3 |
| OUEST - ÉTAT | | | | | |
| Les voitures métalliques de l'État | 104 | 37-59 | Conception de la voiture moderne, construction soudée. | 164 | 50-107 |
| Nouvelles voitures tubulaires de l'État | 105 | 37-75 | En suivant un essai Mauzin d'une A ² 1/2 B ⁶ | 164 | 50-111 |
| La métallisation des voitures à la région Ouest | 178 | 53-01 | Peut-on augmenter la largeur des voitures? | 165 | 50-128 |
| P.O. - MIDI - SUD-OUEST | | | | | |
| État du matériel P.O.-Midi en cours de construction.. | 105 | 37-80 | Les nouveaux Wagons-Restaurants de Simmering n° 4255-64..... | 165 | 50-152 |
| La métallisation des voitures à bogies semi-métal. P.O.. | 161 | 50-47 | L'évolution des bogies et la tranquillité de marche (Rec. 172, C3) | 171 | 51-125 |
| Transformation des C ^{6t} du Sud-Ouest | 161 | 50-48 | Essai de couchettes 3 ^e classe type « Charentaises »... | 171 | 51-144 |
| Essai de 2 voitures-fauteuils A ^{13/2} et B ^{16/2} | 167 | 51-46 | 75 ^e anniversaire de la C.I.W.L. | 172 | 52-11 |
| P.L.M. - SUD-EST | | | | | |
| Voitures métalliques du réseau P.L.M. au 1 ^{er} janv. 1937 | 112 | 37-204 | — (suite) | 173 | 52-38 |
| Wagons à primeurs du P.L.M. | 112 | 37-205 | La métallisation des fourgons G.V. | 178 | 53-16 |
| XR 8801, remorque autorail. Ex Michelin type 23 .. | 173 | 52-50 | Les commandes voitures métal. S.N.C.F. depuis 1945 (Rec. 181, C2) | 180 | 53-62 |
| TOUTES RÉGIONS | | | | | |
| Les commandes de matériel en 1937 | 102 | 37-18 | Collaboration technique Franco-Suisse, essai voiture A ¹ C.F.F. | 181 | 53-90 |
| Les wagons Frigorifiques, Isothermes, Réfrigérants, et Calorifiques | 113 | 37-229 | Wagon-restaurant, 1 ^{er} service | 181 | 53-95 |
| Le train articulé d'Arnoux (Sceaux-Orsay)..... | 121 | 38-173 | Les bogies Y 20 de la S.N.C.F. | 181 | 53-100 |
| L'Orient et l'Arlberg Orient-Express | 108 | 37-125 | Les nouvelles voitures D.B. comparées aux récentes S.N.C.F. | 183 | 53-142 |
| Voitures spéciales S.N.C.F. : de Service, Salon, Présidentielle | 133 | 45-33 | Les remorques d'autorails livrées depuis 1945 | 190 | 55-24 |
| Perfectionnements dans la construction des voitures et des organes de roulement | 139 | 46-58 | Première sortie de la nouvelle voiture Présidentielle... | 192 | 55-80 |
| | | | La voiture Présidentielle PR2 | 193 | 55-95 |
| | | | Construction de voitures-fauteuils | 193 | 55-88 |
| | | | Les progrès récents réalisés dans le freinage des trains. | 195 | 55-137 |
| | | | Les distributeurs modernes de freins | 195 | 55-142 |
| | | | La modernisation et la métallisation des C ^{10ty} | 196 | 56-10, |
| | | | Les voitures à sièges inclinables de classe inférieure... | 196 | 56-19 |

| | | |
|---|-----|--------|
| Innovation de la Compagnie Nouvelle des Cadres : wagons surbaissés..... | 198 | 56-65 |
| Le matériel ferroviaire des P.T.T. (Rec. 203, 60)..... | 200 | 56-125 |
| Commande de voitures allongées de 25,094 m (B ^{10c10}) .. | 200 | 56-149 |
| Nouvelles formules pour trains rapides : Talgo, Train X, Aerotrain, Rame D.B. | 199 | 56-103 |
| Nouvelles formules pour trains rapides : technique Budd | 201 | 56-180 |
| Conditionnement d'air aux voitures du Mistral | 199 | 56-122 |

b) Utilisations, performances, essais

| | | |
|---|-----|--------|
| La voiture de l'Armistice | 153 | 48-131 |
| Essais à grande vitesse de voitures Suisses sur la S.N.C.F | 163 | 50-87 |
| Collaboration technique Franco-Suisse, essai voiture A ¹ C.F.F..... | 181 | 53-90 |
| La Compagnie Internationale des Wagons-Lits..... | 172 | 52-11 |
| La Compagnie Internationale des Wagons-Lits (suite). | 173 | 52-38 |
| Nouvelle composition des trains 3 et 4 de l'Est..... | 176 | 52-C2 |
| Le matériel remorqué des rapides 1, 2, 3, 4 | 184 | 54-17 |

IV

RÉSEAUX SECONDAIRES

A CHEMINS DE FER SECONDAIRES

| | | | | | |
|--|-----|--------|---|-----|--------|
| Les autorails sur Uzerche-Argentat et Seilhac-Treignac. | 125 | 38-252 | Réseaux Bretons, Côtes-du-Nord et tramways I. et V. | 162 | 50-61 |
| Autorails modernes à voie métrique : Provence, C.F. Economiques, Côtes-du-Nord, C.F. Départe- mentaux, Tramways d'Ille-et-Vilaine..... | 129 | 39-65 | Autorail pour les réseaux du Blanc Argent et de Corrèze | 168 | 51-76 |
| Les lignes d'intérêt général de la Corrèze | 142 | 47-19 | Disparition de la ligne Laroche-Lisle Angely (C.F.D.).. | 172 | 52-10 |
| Anciennes locomotives des voies ferrées des Landes.. | 144 | 47-67 | La ligne Saint-Brieuc-Paimpol des Côtes-du-Nord.... | 182 | 53-115 |
| Chemin de Fer industriel de la Plaine Saint-Denis à Aubervilliers (Rec. 155, C4) | 154 | 49-11 | Electrification Chemin de Fer crémaillère Chamonix- Montenvers | 187 | 54-C2 |
| La ligne de Villefranche à la Tour de Carol..... | 161 | 50-28 | Chemin de Fer Chamonix-Montenvers électrifié mono- phasé 50 Hz..... | 190 | 55-10 |
| | | | Les autorails livrés depuis 1945 aux réseaux voie étroite | 190 | 55-24 |

B MÉTROPOLITAIN - LIGNE DE SCEAUX

| | | | | | |
|---|-----|--------|---|-----|--------|
| Le Chemin de Fer de Paris à Sceaux et à Orsay | 121 | 38-171 | Les encombrements de Paris et ses transports sou- terrains | 164 | 50-113 |
| Le nouveau terminus de Maillot | 102 | 37-19 | Le cinquantenaire du Métropolitain | 166 | 51-20 |
| La desserte de l'Exposition de 1937 par le Métro | 105 | 37-73 | Faut-il construire de nouvelles lignes du Métro | 168 | 51-73 |
| Les nouvelles motrices de la ligne de Sceaux | 110 | 37-180 | Nouvelles réflexions sur les augmentations de tarif... | 170 | 51-118 |
| Le stand du Métro à l'exposition de 1937 | 111 | 37-199 | Variation sur les sens uniques et les encombrements... | 172 | 52-19 |
| Prise en charge par le Métro de la ligne de Sceaux | 115 | 38-34 | Les éléments articulés E 001-040 et le parc du Métro.. | 174 | 52-73 |
| L'électrification de la ligne de Sceaux | 119 | 38-120 | Ligne de Sceaux, artère moderne de banlieue électrifiée. | 180 | 53-64 |
| Incorporation de la ligne de Sceaux au réseau du Métro. | 126 | 39-05 | Indicateurs et enregistreurs vitesse à commande élect. | 196 | 56-08 |
| — — — (suite)..... | 128 | 39-45 | | | |

C

TRAMWAYS

| | | | | | |
|--|-----|--------|--|-----|--------|
| Les progrès du frein électro-magnétique sur rail (Rec. 143, 48) | 142 | 47-07 | Les tramways de Toulouse | 190 | 55-19 |
| Les tramways électriques du Libournais | 150 | 48-63 | Nouveau matériel tramway pour Saint-Étienne | 199 | 56-124 |
| Motrices articulées des tramways de Marseille..... | 157 | 49-92 | Centenaire tramways Paris : traction mécanique (Rec. 186, 84) | 185 | 54-48 |
| L'électrique Lille-Roubaix-Tourcoing (Rec. 167, C3)... | 159 | 49-121 | — — — : traction électrique .. | 186 | 54-80 |
| Essais de la rame 500 de l'E.L.R.T..... | 161 | 50-39 | — — — : Réseaux 1887-1910 (Rec. 193, 108) | 192 | 55-76 |
| La substitution de l'autobus au tramway..... | 161 | 50-42 | — — — : Réseaux 1900-1910 (Rec. 195, 166) | 193 | 55-102 |
| Voyage sur les T.E.L.B. et E.L.R.T. de Lille..... | 163 | 50-89 | — — — : Réseaux 1910-1920 (Rec. 195, 166) | 194 | 55-129 |
| La ligne à voie étroite de Bretenoux-Biars à Saint-Céré. | 166 | 51-18 | — — — : La S.T.C.R.P. 1921-1938 | 195 | 55-163 |
| Beau travail de nos édiles... (sur la suppression des tram) | 170 | 51-118 | — — — : Matériel roulant (Rec. 200, 154) | 197 | 56-60 |
| Les PCC et les récents développements du tramway .. | 170 | 51-121 | — — — : Matériel roulant | 200 | 56-151 |
| Vérités en-deçà et au-delà de la Manche sur les sup- pressions | 176 | 52-136 | | | |
| Sur la suppression des tramways de Versailles | 179 | 53-47 | | | |
| Réflexions sur les encombrements de Paris | 181 | 53-94 | | | |

(Suite et fin de cet article aux n^{os} 202 et 204).

DEUXIÈME PARTIE

LES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS

E U R O P E

Allemagne

| | | |
|---|-----|--------|
| « Santa-Fe » à marchandises de la Reichbahn | 112 | 37-219 |
| Vues allemandes sur les locomotives vapeur pour grande vitesse | 112 | 37-220 |
| Les trains automoteurs en Allemagne | 113 | 37-238 |
| Opinions allemandes sur la vapeur, l'électricité et Diesel. Essais de locomotives à 20 atm., séries 05, 61, 71, 84, 41, 45 | 116 | 38-60 |
| Solutions de transport adoptées à Berlin | 124 | 38-235 |
| Physionomie des Chemins de Fer en Allemagne occupée. Les locomotives à turbine à vapeur dans le monde... La traction par courant alternatif monophasé 50 Hz (Höllental) | 126 | 39-16 |
| L'alimentation en énergie des lignes électrifiées | 137 | 46-13 |
| Nouvelle BB sur la ligne du Höllental | 148 | 48-01 |
| Cinquantenaire du Chemin de Fer suspendu du Wuppertal | 149 | 48-25 |
| Transports urbains de Wuppertal | 164 | 50-97 |
| La vitesse des trains allemands | 167 | 51-47 |
| Essai d'automotrices diesel D.B. sur Cologne-Paris... Les nouvelles voitures voyageurs de la D.B. | 169 | 51-92 |
| L'exposition des transports de Munich 1953 | 171 | 51-96 |
| Matériels tramways grande banlieue à Cologne et Bonn. Performance de l'automotrice « Paris-Ruhr » | 182 | 51-152 |
| Nouvelle formule pour trains rapides : rames articulées. | 183 | 53-130 |
| | 183 | 53-142 |
| | 187 | 53-156 |
| | 189 | 54-107 |
| | 199 | 54-C2 |
| | | 56-117 |

Angleterre

| | | |
|--|-----|--------|
| Relations rapides entre Londres et l'Ecosse | 102 | 37-18 |
| Nouveaux trains rapides « Coronation Scot » LMS, « Coronation » LNER | 109 | 37-154 |
| L'attitude anglaise en matière de voitures métalliques Locomotives Pacific du LMS | 115 | 38-40 |
| 202 km/h sur le LNER avec une Pacific | 123 | 38-216 |
| Les solutions de transport adoptées à Londres | 125 | 38-258 |
| Vitesses les plus élevées par locomotives à vapeur. La réouverture du Romney Hythe and Dymchurch Rwy Les Chemins de Fer Britanniques de l'après-guerre... Un banc d'essais mobile sur le LMS | 126 | 39-15 |
| Les locomotives à turbine à vapeur dans le monde... Pacific équipée de boîtes à rouleaux « Sir William Stanier » | 138 | 46-25 |
| BB 6000 LNER prêtée à la Hollande | 138 | 46-C3 |
| Locomotive à turbine à gaz | 144 | 47-49 |
| Nouvelles locomotives Diesel hydrauliques | 146 | 47-110 |
| Essais de locomotives vapeur sur les Chemins de Fer Britanniques (Rec. 161, C2) | 148 | 48-01 |
| Pacific type unifié sur les British Railways | 150 | 48-69 |
| Pacific Britannia et turbine à gaz B.B.C. | 150 | 48-69 |
| Le musée du Chemin de Fer à New Romney (modèles). Locomotive à turbine à gaz 18.100 de la Metropolitan. Vickers | 151 | 48-86 |
| Achèvement de l'électrification Manchester-Sheffield | 158 | 49-C4 |
| | 160 | 50-01 |
| | 167 | 51-48 |
| | 169 | 51-99 |
| | 172 | 52-26 |
| | 178 | 53-09 |
| | 182 | 53-131 |

| | | |
|--|-----|--------|
| Le grand poste tout relais à itinéraires d'York | 185 | 54-55 |
| Quelques performances récentes des locomotives Britanniques | 189 | 54-156 |
| Le plan de modernisation des British Rwy électrifié. En accompagnant des « Royal Scot » de Leeds à Carlisle Performances des récentes locomotives Britanniques | 198 | 56-73 |
| | 198 | 56-84 |
| | 200 | 56-139 |

Autriche

| | | |
|---|-----|--------|
| Cent ans de traction sur les Chemins de Fer Autrichiens | 194 | 55-109 |
|---|-----|--------|

Belgique

| | | |
|--|-----|--------|
| Chemins de Fer Vicinaux S.N.C.V. modernisation et électrification 1884-1914 | 107 | 37-105 |
| S.N.C.V., coordination avec la S.N.C.B. et la route... Activité des Chemins de Fer Vicinaux Belges en 1937... Activité des Chemins de Fer Vicinaux pendant la guerre 1940-1945 | 108 | 34-134 |
| Essais d'automotrices légère S.N.C.V., n° 10333 | 125 | 38-255 |
| Essais d'aménagements nouveaux sur les tramways Bruxellois | 136 | 45-114 |
| La S.N.C.V. : historique, modernisation et électrification. P.C.C. Car américain acheté par la S.N.C.V. | 136 | 45-116 |
| Comparaison des dépenses exploitation des tramways et trolleybus | 149 | 48-32 |
| L'évolution des Chemins de Fer Vicinaux Belges | 150 | 48-57 |
| La S.N.C.V. : évolution et modernisation | 154 | 49-10 |
| Les tramways de Bruxelles | 156 | 49-65 |
| Nouvelles des tramways belges : S.N.C.V. et S.T.I.B. Chemins de Fer Belges : Caractéristiques, Jonction, électrification et matériel | 181 | 53-92 |
| Impressions sur les problèmes S.N.C.B. : électrification et Jonction | 187 | 54-100 |
| Le matériel roulant électrique S.N.C.B. : automotrices (Rec. 188, 120) | 187 | 54-94 |
| Le matériel roulant électrique S.N.C.B. : automotrices, locomotives BB 101, 120, 121, 122 | 187 | 54-105 |
| Essai traction Diesel Paris-Bruxelles par CC 202.000 .. | 188 | 54-116 |
| | 200 | 56-150 |

Espagne

| | | |
|---|-----|--------|
| L'effort de rénovation des Chemins de Fer Espagnols aperçu géographique, la R.E.N.F.E. après la guerre civile, le service des trains, locomotives à vapeur, engins thermiques | 177 | 52-137 |
| L'électrification des Chemins de Fer Espagnols | 177 | 52-149 |
| Trains automoteurs Fiat sur la R.E.N.F.E. | 181 | 53-100 |
| Les progrès sur la R.E.N.F.E. : vapeur, électrique et thermique | 192 | 55-68 |
| Reportage sur la TRANSFESA | 196 | 56-02 |
| La mise en service des 242 F 200 | 198 | 56-87 |
| Le Talgo, nouvelle formule pour trains rapides | 199 | 56-104 |

Hollande

| | | |
|---|-----|--------|
| Nouvelles de Hollande | 157 | 49-C3 |
| Livraison à la Hollande de 50 BB Alsthom | 163 | 50-96 |
| L'électrification des Chemins de Fer Néerlandais | 165 | 50-121 |
| L'électrification des Chemins de Fer Néerlandais (suite) (Rec. 167, C3) | 166 | 51-01 |
| Comparaison entre BB 1100 des NS et BB 8100 S.N.C.F. | 166 | 51-11 |
| Les nouvelles CC de conception américaine, 1201-1225. | 174 | 52-65 |
| Nouveau matériel Diesel pour lignes secondaires ... | 176 | 52-130 |
| 100 locomotives Diesel électriques BB construites en France | 184 | 54-28 |

Italie

| | | |
|--|-----|--------|
| Les locomotives électriques italiennes à Modane.... | 112 | 37-202 |
| Tramway à grande capacité de Gênes | 142 | 47-14 |
| Les locomotives à turbine à vapeur dans le monde... | 148 | 48-01 |
| Les Chemins de Fer italiens : infrastr. électrification. | 158 | 49-97 |
| Les Chemins de Fer italiens : traction et matériel, mouvement et trafic | 159 | 49-128 |
| Les Chemins de Fer italiens : aspects financiers, économiques et sociaux | 160 | 50-06 |
| Les Chemins de Fer privés italiens | 160 | 50-08 |
| Vitesses des trains italiens | 171 | 51-152 |
| Nouveaux trains automoteurs de luxe, E.T.R. 300.... | 180 | 53-75 |
| Court aperçu sur les Chemins de Fer italiens, service été 1954 | 189 | 54-164 |

Norvège

| | | |
|--|-----|--------|
| Les Chemins de Fer de la Norvège | 122 | 38-185 |
|--|-----|--------|

Portugal

| | | |
|--------------------------------------|-----|--------|
| Les Chemins de Fer du Portugal | 183 | 53-133 |
|--------------------------------------|-----|--------|

Roumanie

| | | |
|---|-----|--------|
| Locomotive Diesel électrique Sulzer des Chemins de Fer Roumains | 125 | 38-259 |
|---|-----|--------|

Suède

| | | |
|---|-----|-------|
| Les locomotives à turbine à vapeur dans le monde... | 148 | 48-01 |
| Sur les lignes des minerais du Nord de la Suède ... | 167 | 51-31 |

Suisse

| | | |
|--|-----|--------|
| Les tramways municipaux de Zurich | 137 | 46-01 |
| Les Chemins de Fer Suisses : CFF, BLS, MOB, Rhétiques (Rec. 143, 48) | 140 | 46-75 |
| Les locomotives à turbine à vapeur dans le monde ... | 148 | 48-01 |
| Les nouvelles locomotives BB pour les Rhétiques ... | 148 | 48-23 |
| La traction par monophasé 50 Hz, essais de Seebach-Wettingen | 149 | 48-25 |
| Nouvelles de Suisse : CFF, BLS, tramway Zurich et Bâle. | 150 | 48-70 |
| Un siècle de traction à vapeur en Suisse (1847-1947) | 152 | 48-97 |
| Les locomotives Ae 4/4 du BLS | 155 | 49-37 |
| Nouveau type de chasse-neige sur le Saint-Gothard... | 155 | 49-C3 |
| Nouveau matériel CFF, BLS, Sud-Ost, Appenzeller, Zurich | 157 | 49-96 |
| Essais à grande vitesse de voitures légères Suisses .. | 163 | 50-87 |
| Livraisons des Re 4/4 427-450 | 163 | 50-96 |
| L'alimentation en énergie des lignes électrifiées ... | 164 | 50-97 |
| Matériel voie étroite des Chemins de Fer de Montagne Neuchâteloise | 165 | 50-155 |
| Caractéristiques comparées des Ae 4/4 BLS et BB 9001-9002 | 167 | 51-25 |
| Voitures sur pneus des CFF | 167 | 51-47 |
| Parcours annuels de locomotives électriques Suisses .. | 171 | 51-152 |
| Les nouvelles Ae 6/6 des CFF, 11401-11402 | 172 | 52-21 |
| Le Chemin de Fer de Waldenburg | 173 | 52-C2 |
| Essais au Mistral d'une voiture CFF A4 | 181 | 53-90 |
| Les Chemins de Fer Suisses et Français comparés ... | 186 | 54-57 |
| Le cinquantenaire du tunnel du Simplon | 198 | 56-67 |
| Le Chemin de Fer du Montreux-Oberland-Bernois, M.O.B. | 199 | 56-89 |

U. R. S. S.

| | | |
|--|-----|-------|
| Les locomotives des Chemins de Fer de l'U.R.S.S. | 145 | 47-77 |
| Une épisode de la construction du Transsibérien | 151 | 48-93 |
| La vitesse des trains rapides Russes en 1913 et 1954.... | 190 | 55-24 |

Yougoslavie

| | | |
|--|-----|-------|
| BB à courant continu 3.000 V livrée par la France .. | 197 | 56-55 |
|--|-----|-------|

A F R I Q U E

Afrique du Nord

| | | |
|--|-----|-------|
| La vitesse des trains en Afrique du Nord | 126 | 39-19 |
|--|-----|-------|

Algérie

| | | |
|--|-----|--------|
| Les locomotives Garratt 231-132 des Chemins de Fer Algériens | 103 | 37-22 |
| Les locomotives Garratt en service en Algérie | 107 | 37-118 |
| Le fourgon automoteur De Diétrich de 1470 ch | 164 | 50-114 |
| Les progrès du rail en Algérie | 167 | 51-47 |
| Marche du rapide Alger-Casablanca | 178 | 53-24 |
| Locomotives Diesel électriques CC à voie métrique ... | 179 | 53-32 |
| La mise en voie normale de Bône à la Calle | 184 | 54-24 |
| Fourgons automoteurs Diesel De Diétrich | 184 | 54-24 |

A. E. F. et A. O. F.

| | | |
|---|-----|-------|
| Le Chemin de Fer Congo-Océan | 155 | 49-39 |
| Les Chemins de Fer de l'A.O.F., voie de 1 ^m | 127 | 39-32 |

Côte d'Ivoire

| | | |
|---|-----|-------|
| Autorails modernes à voie métrique | 129 | 39-69 |
| Locomotives Diesel électrique BB à voie métriques.. | 179 | 53-32 |

Madagascar

| | | |
|--|-----|-------|
| Autorails modernes à voie métrique | 129 | 39-75 |
|--|-----|-------|

Maroc

| | | |
|---|-----|--------|
| Le développement des Chemins de Fer à voie normale au Maroc | 123 | 38-218 |
|---|-----|--------|

Tunisie

| | | |
|---|-----|-------|
| Traction Diesel des trains de phosphate | 174 | 52-84 |
| Locomotives Diesel électriques BB à voie métrique.. | 179 | 53-32 |

A M É R I Q U E

Canada et U.S.A.

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>Progrès techniques ferroviaires aux U.S.A. : gares, triages, signaux, matériel 102</p> <p>Note sur la locomotive américaine Hudson du N.Y.C. . . . 102</p> <p>Recherches sur contact rail-roues, essais du Pennsylvania Rd. 102</p> <p>Performances des 232 du Chicago Burlington et Quincy Rd. 103</p> <p>Nouvelles d'Amérique : 232 Baldwin, 242 American Loco Co (Rec.105, 77) 104</p> <p>Nouvelles d'Amérique : 2332 ALCO, 261, 232, 242 Baldwin 105</p> <p>Nouvelles d'Amérique : Hudson de Baldwin et ALCO, et 242 de Lima Works 106</p> <p>Hudson carénées et 242 Baldwin 109</p> <p>Performances des locomotives vapeur américaines. Le Hiawatha 111</p> <p>Nouvelles d'Amérique : Hudson 232 du N.Y.C. 112</p> <p>Actualité photographique : 2222 Baltimore and Ohio, 232 carénée, Hudson J1b et J1e 114</p> <p>Dans quelle mesure l'expérience américaine nous intéresse locomotives et trains marchandises, locomotives grande vitesse 115</p> <p>La nouvelle Hudson du Santa-Fe 117</p> <p>La nouvelle Hudson du New York Central 118</p> <p>Les 50 Hudson du N.Y.C., 232 du C.N.W., 242 de l'U.P. 119</p> <p>La lutte contre la neige aux Etats-Unis 120</p> <p>Confort d'un grand rapide : « Twentieth Century »... 123</p> <p>Le nouveau matériel du « Hiawatha » du C.M. St P.P. 124</p> <p>Les Chemins de Fer Métropolitains de New York 125</p> <p>Solutions de transport adoptées à New York et Chicago 126</p> <p>Les récentes locomotives construites par Baldwin ... 125</p> <p>Performances des 232 et 242 du Delaware Lackawanna & Western 127</p> <p>Résultats obtenus avec les 242 de l'Union Pacific. 129</p> <p>Les leçons de l'expérience américaine ferroviaire : Ateliers Baldwin, locomotives électriques Pennsylvania 2222 du Baltimore Ohio, Franklin Co, 1441 du N. et W. R., 3223 Pennsylvania, banc d'essais d'Altoona, aciéries de Saint-Louis, Hiawatha, Illinois Central, Union Pacific, New-York Central, Ateliers de Timken, dépôt N.Y.C., Ateliers G.E., Ateliers ALCO, Ateliers N.Y.C., le Twentieth Century 130</p> | <p>37-05</p> <p>37-14</p> <p>37-17</p> <p>37-37</p> <p>37-54</p> <p>37-75</p> <p>37-99</p> <p>37-158</p> <p>37-185</p> <p>37-218</p> <p>38-15</p> <p>38-31</p> <p>38-79</p> <p>38-59</p> <p>38-113</p> <p>38-139</p> <p>38-207</p> <p>38-225</p> <p>38-242</p> <p>39-14</p> <p>38-245</p> <p>39-30</p> <p>39-80</p> <p>39-81</p> | <p>Quelques caractéristiques de la locomotive récente américaine 132</p> <p>Performances des récentes locomotives, 1941-1945 : 2222, 2232, 343, 242, 241, 152, 2442, 1333, 1442, 2441, 232 (Rec. 136, 112)..... 135</p> <p>L'enlèvement de la « General » en 1862 135</p> <p>Les vitesses les plus élevées par locomotives vapeur... 138</p> <p>Locomotive 242 du Reading, série T 1 143</p> <p>Le P.C.C. Car..... 145</p> <p>Le P.C.C. de la Philadelphia Suburban Transp. 161</p> <p>Le P.C.C. et les récents développements du tramway en Europe 170</p> <p>Hasards de guerre : 140 Baldwin au P.L.M. et en Hollande 145</p> <p>Les locomotives à turbine à vapeur dans le monde... 148</p> <p>Mise à l'étude du « Train X » 150</p> <p>Les parcours à grande vitesse aux Etats-Unis et Canada 158</p> <p>Les voies ferrées secondaires normales et métriques.. 160</p> <p>L'utilisation en service des 242 J du Norfolk & Western. 162</p> <p>L'automotrice RDC-1 de la Budd Co. 167</p> <p>Le Chemin de Fer américain en 1951 (Rec. 172, C3).... 170</p> <p>Parcours à grande vitesse aux U.S.A. et Canada en 1950 170</p> <p>Les nouvelles du rail aux Etats-Unis 172</p> <p>Les locomotives à vapeur du New York Central..... 173</p> <p>Locomotives BBB doubles, à ignitrons, du Pennsylvania. 173</p> <p>Les parcours à grande vitesse aux Etats-Unis 176</p> <p>Du démantèlement des lignes électrifiées américaines.. 182</p> <p>Performances d'unité Diesel sur le Santa-Fe 188</p> <p>La vitesse des trains américains 189</p> <p>Les 10 locomotives bi-courant de 4.000 ch de la G.E. . 193</p> <p>Les 45 locomotives à turbine à gaz, type double CC, de GeCo pour l'Union Pacific 197</p> <p>La technique Budd, autorails et voitures voyageurs... 201</p> <p>Nouvelles formules pour trains rapides : Talgo, Train X, Aerotrain 199</p> | <p>45-14</p> <p>45-77</p> <p>45-91</p> <p>46-25</p> <p>47-40</p> <p>47-89</p> <p>50-45</p> <p>51-121</p> <p>47-C4</p> <p>48-01</p> <p>48-69</p> <p>49-107</p> <p>50-21</p> <p>50-69</p> <p>51-41</p> <p>51-101</p> <p>51-110</p> <p>52-28</p> <p>52-46</p> <p>52-56</p> <p>52-134</p> <p>53-132</p> <p>54-C3</p> <p>54-145</p> <p>55-97</p> <p>56-51</p> <p>56-180</p> <p>56-103</p> |
|---|--|--|--|

Argentine

| | |
|--|---------------------------|
| <p>Les locomotives à turbine à vapeur dans le monde... 148</p> <p>Exploitation minière à voie étroite par Diesel 174</p> | <p>48-01</p> <p>52-84</p> |
|--|---------------------------|

A S I E - O C É A N I E

Indochine

| | |
|---|----------------------------|
| <p>Locomotives à vapeur pour les réseaux non concédés de l'Indochine 113</p> <p>Les Chemins de Fer de l'Indochine 127</p> | <p>37-235</p> <p>39-34</p> |
|---|----------------------------|

Japon

| | |
|--|-----------------------------|
| <p>Les Chemins de Fer Japonais et l'état actuel de reconstruction 177</p> <p>L'électrification des Chemins de Fer Japonais 201</p> | <p>52-154</p> <p>56-161</p> |
|--|-----------------------------|

Syrie

| | |
|---|---------------|
| <p>Le Chemin de Fer de Beyrouth à Damas et ses locomotives (Rec. 166, C3) 164</p> | <p>50-116</p> |
|---|---------------|

Turquie

| | |
|--|----------------------------|
| <p>Automotrices de banlieue monophasé construites en France 190</p> <p>Locomotives BB monophasé construites en France... 194</p> | <p>55-01</p> <p>55-124</p> |
|--|----------------------------|

Australie

| | |
|--|--------------|
| <p>Les Chemins de Fer Australiens (Rec. 155, C4) 154</p> | <p>49-01</p> |
|--|--------------|

Témoignages des diverses ACTIVITÉS DE L'A. F. A. C.

| | | | | |
|---|-----|--------|---|------------|
| Avant-propos du 1 ^o numéro « Chemins de Fer » | 102 | | | |
| Voyage AFAC à Raismes, juillet 1936..... | 103 | 37-01 | Voyage de l'AFAC à Lyon et à Montpezat | 183 53-159 |
| Visite AFAC au quadruplement Montparnasse Versailles | 108 | 37-22 | Les 25 ans de l'AFAC..... | 184 54-01 |
| Visites AFAC aux dépôts de Laroche et de Modane . | 112 | 37-121 | Voyage de l'AFAC au Havre, mai 1954..... | 186 54-C2 |
| Voyage AFAC à Marèges et à Brive..... | 113 | 37-201 | Voyage de l'AFAC à Bruxelles, Pentecôte 1954 | 187 54-94 |
| Activités AFAC en 1937-38, les problèmes de la Revue. | 124 | 37-222 | Hommage à notre Président E. Mulotte..... | 191 55-C2 |
| Exposition modèles réduits de l'AFAC, janvier 1939 . | 126 | 38-223 | Voyage de l'AFAC sur le Nord-Est, Pentecôte 1955 . | 192 55-71 |
| Visite à l'AFAC de M. Lemaire, Directeur Général | 142 | 39-02 | Voyage de l'AFAC en Bretagne sur le C.D.N. | 192 55-73 |
| de la S.N.C.F. | 142 | 47-23 | Réception par l'AFAC du Président et des Directeurs | 193 55-C2 |
| Délégation française aux fêtes centenaire Suisse | 146 | 47-C4 | Généraux de la S.N.C.F. | 193 55-C2 |
| L'AFAC au dernier voyage du C.G.B. (Etampes-Milly). | 158 | 49-C2 | Pour la normalisation des modèles ferroviaires | 194 55-C2 |
| L'AFAC sur Pithiviers-Toury | 160 | 50-C2 | Du nouveau pour la normalisation des modèles ferro- | 195 55-C2 |
| L'exposition de la section AFAC de Strasbourg | 160 | 50-C4 | viaires | 195 55-C2 |
| Voyage à Lille sur les T.E.L.B. et E.L.R.T., à Valen- | 163 | 50-89 | L'Association Française de Normalisation (AFNOR) . | B I 56-F |
| ciennes et à Charleroi | 163 | 51-C2 | Voyage AFAC à Bort et Limoges, Pentecôte 1956... | B I 56-G |
| Voyage de l'AFAC à Dijon..... | 169 | 51-149 | Préfaces au 100 ^e numéro de la Revue " Chemins | 201 56-158 |
| Le voyage des Membres Toulousains en 1951..... | 171 | 52-C2 | de Fer " par Messieurs Armand et Boyaux..... | 201 56-158 |
| Voyages de l'AFAC en Savoie et à Belfort (Alsthom) . | 177 | | Vingt ans de Chemin de fer à travers vingt années | 201 56-168 |
| | | | de « Chemins de Fer » | 201 56-168 |

Liste des numéros " Chemins de Fer " épuisés (décembre 1957) :

N^{os} 102 à 133, 135, 136, 143, 146, 147, 149, 150,
153, 155, 157, 159, 160, 164 à 166, 175, 195.

Nous signalons d'autre part qu'il ne reste plus que quelques exemplaires des numéros suivants :

134, 139, 140, 141, 142, 145, 148, 154, 158, 194, 198.

La revue publiera au fur et à mesure les numéros qui se trouveront épuisés.

IMPORTANT - Pour toutes demandes d'achat des numéros anciens, veuillez rappeler votre n^o de carte ou d'abonnement, et joindre un timbre pour notre réponse.

Témoignages des diverses

ACTIVITÉS DE L'A. F. A. C.

| | | | |
|------------------------------------|--------|---|--------|
| « Chemins de Fer » 102 | 37-01 | Voyage de l'AFAC à Lyon et à Montpezat 183 | 53-159 |
| 1936 103 | 37-22 | Les 25 ans de l'AFAC 184 | 54-01 |
| Montparnasse Versailles 108 | 37-121 | Voyage de l'AFAC au Havre, mai 1954 186 | 54-C2 |
| Arche et de Modane 112 | 37-201 | Voyage de l'AFAC à Bruxelles, Pentecôte 1954 187 | 54-94 |
| Brive 113 | 37-222 | Hommage à notre Président E. Mulotte 191 | 55-C2 |
| Problèmes de la Revue 124 | 38-223 | Voyage de l'AFAC sur le Nord-Est, Pentecôte 1955 192 | 55-71 |
| L'AFAC, janvier 1939 126 | 39-02 | Voyage de l'AFAC en Bretagne sur le C.D.N. 192 | 55-73 |
| Le Directeur Général 142 | 47-23 | Réception par l'AFAC du Président et des Directeurs Généraux de la S.N.C.F. 193 | 55-C2 |
| Le journal suisse 146 | 47-C4 | Pour la normalisation des modèles ferroviaires 194 | 55-C2 |
| C.G.S. (Stamps-Milly) 158 | 49-C2 | Du nouveau pour la normalisation des modèles ferroviaires 195 | 55-C2 |
| Le Journal de Strasbourg 160 | 50-C2 | L'Association Française de Normalisation (AFNOR) B I | 56-F |
| Le S.L.A.T. à Valen 160 | 50-C4 | Voyage AFAC à Bort et Limoges, Pentecôte 1956... B I | 56-G |
| 163 | 50-89 | Préfaces au 100 ^e numéro de la Revue « Chemins de Fer » par Messieurs Armand et Boyaux 201 | 56-158 |
| 169 | 51-C2 | Vingt ans de Chemin de fer à travers vingt années de « Chemins de Fer » 201 | 56-168 |
| 171 | 51-149 | | |
| 177 | 52-C2 | | |

« Chemins de Fer » (décembre 1957) :

102, 103, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (janvier 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (février 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (mars 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (avril 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (mai 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (juin 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (juillet 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (août 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (septembre 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (octobre 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (novembre 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (décembre 1958) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

« Chemins de Fer » (janvier 1959) :

102, 108, 112, 113, 124, 146, 147, 149, 150, 160, 164 à 166, 175, 195.

NOTA BENE

La présente table des matières comprend toutes les publications de la revue « Chemins de Fer » depuis 1937 jusqu'à 1956 inclus. Malgré l'épuisement et la rareté des numéros d'avant-guerre, il était indispensable d'offrir un ensemble complet pour permettre de juger à sa juste valeur notre revue. Les numéros épuisés à ce jour, dont nous donnons la liste ci-avant page 12, peuvent être toujours consultés à notre siège.

Il existe de nombreuses méthodes de classement ; chacun peut adopter d'après ses goûts personnels celles qui lui conviennent le mieux. Notre objectif était d'élaborer un répertoire général pour retrouver rapidement le ou les articles d'un sujet traité dans la revue. Nous avons écarté les détails particuliers qui n'auraient pas manqué de noyer cette table des matières ; il est certain que le lecteur de « Chemins de Fer » n'a pas besoin qu'on lui ouvre des subdivisions telles que : embiellage, ignitron, frein, conditionnement, etc.

Le plan de cette table repose, pour les Chemins de Fer Français, sur 4 chapitres : Exploitation, Installations Fixes, Matériel et Traction, Réseaux Secondaires. Chacun de ces chapitres comporte la répartition signalée au tableau de la page 11 ; par contre nous n'avons pas hésité à séparer par Régions des Chemins de Fer Français chaque subdivision du répertoire, pour permettre de limiter les recherches.

On remarquera que nous avons classé dans le chapitre Installations Fixes tout ce qui se rapporte à l'infrastructure et la superstructure ; les autres divisions serviront de référence pour des sujets particuliers. De même les descriptions d'appareillage du Matériel roulant ou remorqué sont inclus dans la division des constructions, afin d'éviter

des répétitions. Les engins de traction ainsi que les marches et performances sont répartis :

1^o - par genre de traction (vapeur, électrique ou thermique).

2^o - par région d'affectation.

Les locomotives n'ont pas été classées par type mais chronologiquement et dans leurs régions d'affectation à l'origine ; ainsi la CC 7001 figure au Sud-Ouest, par contre la série CC 7101 au Sud-Est seulement.

Chaque sujet est répertorié par 3 séries de chiffres indiquant :

— dans la première colonne : N^o de la revue (ou encore B. I. : bulletin intérieur).

— dans la seconde colonne : Année - Page (les pages de couverture sont numérotées : C2, C3, C4, celles du bulletin intérieur par une lettre).

Toutes les rectifications apportées ultérieurement sont signalées à la suite du sujet par : (Rec.), suivi de deux séries de chiffres indiquant le N^o et la page de la revue à consulter.

Nous espérons que cette publication permettra en définitif une recherche plus simple et rapide d'une matière donnée, car nous admettons du lecteur « Chemins de Fer » un minimum de connaissance des choses ferroviaires.

Tous les 6 ans nous continuerons de publier une table des matières similaire, dont l'ensemble devra refléter notre vitalité et notre attachement aux Chemins de Fer.

MAURICE MERTENS