

Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40

F.B.

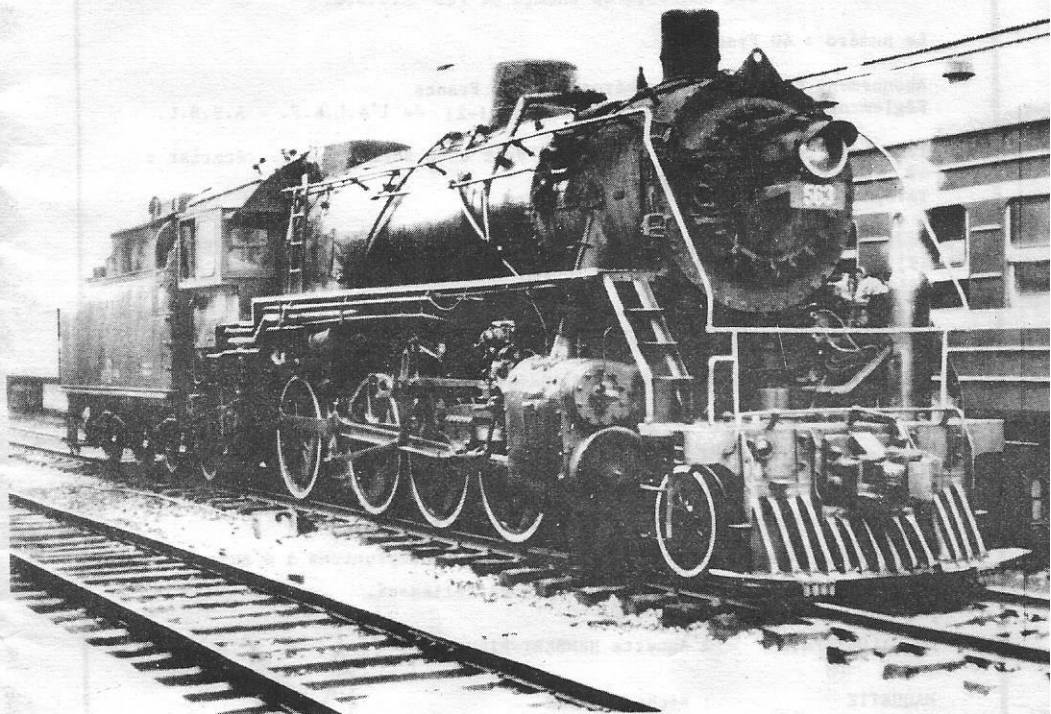
JANVIER

-

FÉVRIER

1987

Numéro 1



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en Chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, 8, rue des Cytisses 4000 LIEGE

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de Chemin de Fer A.S.B.L.

Le numéro : 40 Francs

Abonnement (un an, six numéros) : 200 Francs

Règlement au compte numéro : 240-0174811-21 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :
49, rue Doumier 4300 ANS
Téléphone : 041 / 63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN
49, rue Doumier 4300 ANS
Téléphone : 041 / 63.33.26

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

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

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétariat de l'A.L.A.F. a.s.b.l.

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

DACTYLOGRAPHIE : Annette HEMBERT-PIRNAY

MAQUETTE : Richard ORBAN



Sommaire

SOMMAIRE	03
EDITORIAL	04
PHOTO DE COUVERTURE	05
LE TRAM DES CHAMPS	07-08-09
Le Vicinal Engis-Verlaine-Hannut 8ème partie	
TROUVILLE AND HOUTSIPLOU RAILROAD	10-11
Possibilités d'exploitation - 5ème partie par Richard ORBAN	
LE COIN DU SPECIALISTE	13-14-15-16-17
Alimentation en eau des locos par Jules VINCENT	
LE COIN DU MODELISTE	18-19-20
Gare à la gare - Chapitre 3 par Léon GREGOIRE.	
PRESSE FERROVIAIRE	21
COTISATIONS	09
EXPOS ET MANIFESTATIONS	11
ASSEMBLEE GENERALE	24
AGENDA	23-24
LES FUES	06-12-22

PHOTO DE COUVERTURE : Voir page 5.



Lors d'une récente réunion du Comité, une polémique a été soulevée au sujet des exposés techniques lors des réunions du club.

En effet, la question s'est posée : faut-il ou ne faut-il pas faire des exposés techniques ? Il est évident que cela donne matière à discussions.

Prenons exemple :

Imaginons que tel mercredi ou vendredi on décide de faire une exposé sur le ballastage ou la fabrication d'arbres ou que sais-je ? Et bien il est possible que la plupart des membres présents à cette réunion jugent qu'ils connaissent le sujet, et que c'est du déjà vu, du réchauffé.

Conclusions : cela veut dire deux choses : que le gars qui a préparé l'exposé l'a fait seulement pour quelques personnes, et que les autres ne se seront pas bien amusés. De plus, certaines étapes du décor, comme couler la rivière en résine ou faire des rochers ne sauraient pas se faire en une seule séance, mais en plusieurs d'où l'impossibilité d'en faire un exposé.

La meilleure façon c'est de participer à la construction du réseau. Là au moins vous verrez comment on procède, et même vous pourrez peut-être essayer vous-même la technique. Bien entendu c'est vous, les membres, qui décidez : faites-nous part de vos remarques et suggestions; elles seront étudiées et éventuellement prises en compte.

Vous savez, comme le disait si bien l'enfoiré, "Il ne suffit pas d'avoir des bagages, il faut savoir où les poser".

Richard ORBAN

Photo de COUVERTURE

La locomotive chinoise n° 563 de la classe KD fait partie d'une série, de 150 unités, construite en 1946 aux Etats-Unis.

Elle porte la plaque de son constructeur, Baldwin et son numéro de fabrication qui est le n° 73316.

Les plus observateurs auront remarqué une analogie incontestable avec une loco bien connue des amateurs belges. Pour cause : c'est la version chinoise de notre Type 29, les deux séries de locomotives ayant été construites sur les mêmes plans.

Naturellement, les machines livrées en Chine n'étaient pas identiques aux nôtres. Elles se distinguaient par : l'attelage automatique qui est généralisé sur le réseau chinois ; le chasse-pierres inspiré des locomotives de construction japonaise ; la pompe Westinghouse placée à gauche ; etc...

Les CR (Chinese Railways) apportèrent plus tard quelques modifications. Le surélévement de la cheminée et l'agrandissement du dôme datent de la période de collaboration sino-soviétique, tout comme l'adoption d'une cabine standardisée dans les années 50. L'énorme lanterne date probablement de cette même époque.

La capacité du tender de certaines locomotives a été accrue. La série a été équipée de déflecteurs de fumée mais celles que j'ai vues n'en étaient plus pourvues.

On notera aussi que la porte de la boîte à fumée est d'un type courant sur les locomotives chinoises. Enfin, on remarquera les trompettes placées sur le toit de la cabine.

Toutes les locos de la classe KD que j'ai pu observer étaient affectées aux manoeuvres dans les gares.

Jean René LEJEUNE.

Jocadis

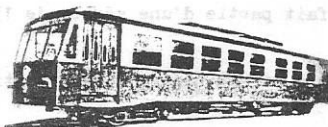
SPRL PVBA

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 1390 EDINGEN
Belgium
T (02) 395 22 96



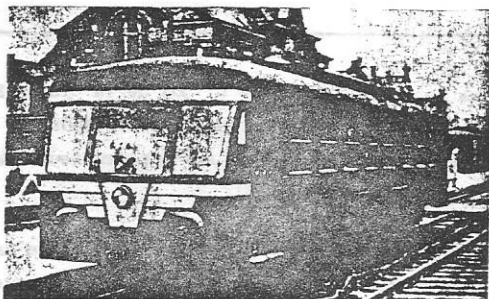
Autorail série 46 (ex-554) de la SNCB
NMBS Railauto reeks 46 (ex-554)

KIT HO



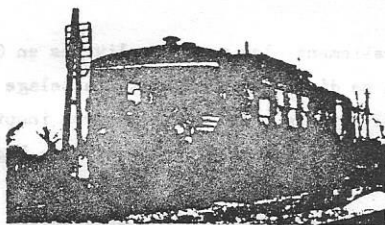
1

- Caisse livrée cintrée et soudée en laiton et métal blanc.
- Moteur 5 pôles.
Transmission par cardan.
Bogies Rocco
- Possibilité de réaliser 4 versions différentes.
- Kast geplooid en gesoldeerd in witmetaal en messing geleverd.
- Vijfpolige motor.
Cardan aandrijving.
Roco draaistellen.
- Mogelijkheid om 4 verschillende uitvoeringen te hebben.



2

Photo - De Doncker - ARBA

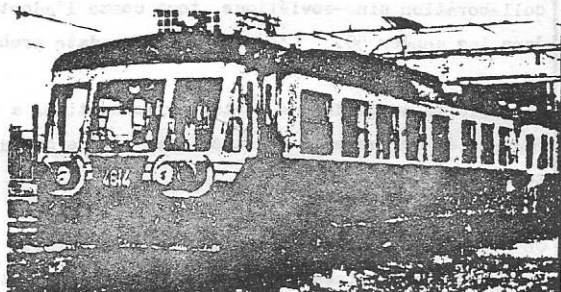


3

4.995,- FB

192-1017112-12

- + port éventuel de 50,-fb
- + eventuele portokosten 50,-fb



4

JOCADIS

RUE DE BRUXELLES 53 1390 ENGIEN
BRUSSELSTRAAT 53 1390 EDINGEN

6

6

le tram...

...des Champs

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT

8ème partie.

Avant de quitter les deux massifs calcaires qui bordent le chemin de la vallée d'Awirs, observons un instant leur sommet pour remarquer, sur celui de droite, le château d'Aigremont, construit au XVIII^e siècle par un chanoine enrichi pour être sa maison de campagne et sur celui de gauche, une profonde déchirure qui fut la première habitation des tribus nomades que les hommes actuels ont nommés " les hommes primitifs ".

C'est dans cette grotte, le " trô cwaheûr ", que furent trouvés les restes d'hommes, de femmes et d'enfants ainsi que de nombreux animaux qui vivaient chez nous il y a 50.000 ans (sur 15 jours près), à une époque tellement lointaine que de nombreuses légendes se sont formées entourant ces grottes où vécurent également des " nutons ", sorte de petits hommes qui ne sortaient que la nuit (d'où leur nom) et qui, d'après certains auteurs, seraient retournés en Italie par cette grotte même du " trô cwaheûr "... après cette performance les marcheurs de l'ADEFS peuvent aller se rhabiller.

Tournant le dos aux carrières et à leurs mystères, notre vicinal longe maintenant le petit ruisseau et la route d'Awirs et dès qu'il atteint les premières maisons du village (à hauteur de l'actuel dancing " le tube "), il quitte cette chaussée pour emprunter un chemin construit pour lui qui, passant derrière les premières écoles communales, va l'amener à une gare importante située sur la place publique d'Awirs.

C'est une de ces gares caractéristiques du vicinal où étaient entreposés des wagons en attente de chargement. Ces hauts wagons complètement fermés constituaient un terrain de jeux idéal à une époque où les " plaines " n'existaient pas.

../..

Combien de " tarzans " ou de " zorros " en herbe ne se sont-ils pas crus dans les grands territoires de l'Arizona au creux de ces wagons qui leurs cachaient le monde réaliste de l'école et des parents... qui n'ont jamais rien compris.

Combien n'ont pas essayé de séduire leur " mon-coeur " en déployant devant elle toute la fougue de leurs 10 ans, toute l'impétuosité des chevaliers du moyen-âge renaissait entre ces vieilles planches fleurant bon... la betterave, les diligences succédaient aux justiciers de tous poils jusqu'à l'arrivée de l'ennemi suprême, le garde-champêtre.

Frappant de sa canne les parois de leur univers le vieux garde arrêta net les rêves les plus fous et les garnements fuyaient à toutes jambes sous le regard amusé du brave homme qui se revoyait ainsi quelques années auparavant alors qu'il faisait de même.

Mais le vicinal n'était pas là pour servir de plaines de jeux aux gosses des villages et il lui fallait continuer sa course vers une destination prochaine. Traversant la vieille route du Sart d'Avette il s'engageait alors dans ce qui est devenu la rue Pré Mottard où il longeait les installations d'un vieux charbonnage local portant le même nom que le lieu-dit : " li houillière dè sâ navette " ou encore " li beûr âs d'jvâs ". On exploitait déjà le charbon en cet endroit depuis 1686 dans de petites exploitations nommées " en corti fisaie " mais il faudra attendre 1818 pour voir démarrer sérieusement une vraie houillère.

La "société du sart d'avette" entreprend dès 1821 la procédure de construction d'un chemin de fer industriel pour rejoindre sa paire construite au bord de Meuse, mais l'administration est déjà tellement fulgurante à l'époque qu'il faudra attendre 1853 pour voir construire ce chemin de fer qui va être tracé quasi parallèlement à ce que sera le vicinal quelques années plus tard, ce qui n'a pas manqué de créer une certaine confusion dans l'esprit des gens qui ont connu les deux voies.

La houillère a employé pendant de nombreuses années un mode de traction nommé chez nous " le hernaz " et qui était constitué d'un " carrousel " animé par quatre ou six chevaux afin de remonter les houilles de la mine, c'est à cause de cette ancienne méthode de travail que ce " bure " fut appelé " li beûr âs d'jvâs ".

../..

../..

En 1887, l'exploitation fermait définitivement ses portes, 23 ans avant l'arrivée de ce vicinal qui l'aurait si bien desservie.

A quelques dizaines de mètres de là, le vicinal passait près d'un des plus anciens emplacements de moulin d'Awirs, le moulin Londot ou moulin banal de Fexhe.

Au chapitre suivant nous causerons un peu de ce moulin avant de rejoindre la route principale qui va nous amener au pied du brouffon, à la limite de Gleixhe-Sur les Bois.

A SUIVRE....

René GENTES



COMMUNIQUE

R A P P E L

RENOUVELLEMENT DE VOTRE COTISATION 1987 AU CLUB

(avec abonnement Correspondance compris)

- soit en versant 500 Frs (513 Frs pour domiciliation de la carte de membre) au compte 240-0174811-21 de l'ALAF A.S.B.L.
- soit en vous adressant au Trésorier-adjoint (Serge HEMBERT) pendant les réunions.

Dans les deux cas, avant le 1er mars 1987.

Passé ce délai un supplément de 50 Frs sera demandé pour frais de dossier.

Abonnement à CORRESPONDANCE

200 Frs à verser au n° de compte ci-dessus avant le 1 mars 1987.

Sans renouvellement de votre cotisation ou de votre abonnement avant le 1 mars 1987, cette revue sera la dernière que vous recevrez



Le Comité

vous présente ses bons souhaits

TROUVILLE AND HOUTSIPOU RAILROAD

LE GRAND RESEAU MODULAIRE DE L'ALAF

5ème partie - LES POSSIBILITES D'EXPLOITATION

Au départ, ce réseau a 2 objectifs :

Primo, c'est de s'amuser avec, l'exploiter au mieux de ses possibilités et le plus conformément possible.

Ensuite l'exploitation en exposition avec circulation automatique des convois dans une sécurité maximum.

Mais comment cela est-il possible ?

Tout d'abord grâce au block électronique " maison " tout à fait révolutionnaire. Jugez plutôt :

- Signalisation conforme à celle de la SNCB avec ralentissement aux signaux 2 jaunes
- Possibilité de faire circuler des trains 3 rails alternatif et 2 rails continu sur la même voie
- Protection des convois en cas de perte de wagons
- Arrêt de tous les trains au pied du signal quelque soit la vitesse de ceux-ci.
- Possibilité de faire rouler des rames poussées avec arrêt du wagon de tête au pied du signal
- Possibilité d'ajouter une locomotive d'allège et éventuellement une loco intermédiaire

En cas d'exploitation manuelle, le block système est inopérant, mais les signaux fonctionnent conformément à la position des rames.

Ce qui est surtout révolutionnaire, c'est que ce block système est bisystème : c-à-d que les rames 2 rails continu et 3 rails alternatif peuvent se suivre sur

une même voie automatiquement, sans aucune manipulation de l'opérateur et sans modification du matériel existant dans le commerce.

../..

Cependant, certaines conditions sont à respecter ; un train tracté par une loco 2 rails doit avoir tous les wagons avec les roues isolées et de préférence graphitées pour être détectés par le block.

Un train tracté par une loco MARKLIN (3 rails) peut avoir des wagons isolés, mais le dernier wagon doit être un fin de convoi.

On peut faire arrêter un train en gare automatiquement indépendamment de la signalisation. On pourra faire sortir un train du block automatique avec des sécurités adéquates. Signalisation avec chiffres lumineux de ralentissement à 40 à l'heure et remise automatique de l'itinéraire pour la voie principale.

La voie unique aura une exploitation particulière, mais cela fera l'objet d'un autre article.

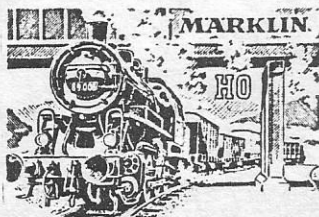
A SUIVRE....

Richard ORBAN

EXPOS ET MANIFESTATIONS

LE BRUSSELS MODEL STEAM CLUB organisera les 7 et 8 mars 1987 une exposition " VAPEUR EN MINIATURE " dans son " clubhouse " au 327, chaussée de Neerstalle à 1190 BRUXELLES (Forest)

Entrée : 20 Frs.



LES AMIS DU MUSEE HERSTALIEN organisent du 24 avril au 31 mai 1987, au Musée Communal de Herstal, 25 place de la Licourt à Herstal, une exposition de modélisme ferroviaire sur le thème ;

" LA LOCOMOTIVE ALLEMANDE "

Une bourse d'échange aura lieu le dimanche 26 avril de 10 H 00 à 13 H 00. Les personnes désireuses de réserver un comptoir de vente pourront s'inscrire en écrivant au musée :

Musée Communal de Herstal
Place de la Licourt, 25,
4400 HERSTAL.

spiel + hobby



J. Wagner Kleinmarschierstr. 70-72 5100 Aachen.

Fernruf 0241 31065

le coin du Spécialiste

ALIMENTATION EN EAU DES LOCOMOTIVES.

Une machine en service normal, sur les grandes lignes, consomme au moins 50 litres d'eau par heure et par mètre carré de surface de chauffe. En comptant 120 m², cela représente une consommation de 6 m³ à l'heure.

A noter qu'une locomotive-tender du type 16 avait une surface de chauffe totale de 80 m² et des soutes à eau de 6,50 m³, qu'une locomotive du type 10 avait une surface de chauffe de 240 m² et que son tender accueillait 31 m³ d'eau, qu'une locomotive du type 40 avait une surface de chauffe de 146 m² et son tender une capacité en eau de 21 m³. Ceci pour vous dire que partout où les locomotives font un arrêt, il y a lieu de profiter de celui-ci pour faire un réapprovisionnement en eau. Un réservoir au chateau d'eau et les grues hydrauliques en nombre plus ou moins grand, aux endroits les plus favorables de la gare. L'eau qui sera pompée pour alimenter le réservoir proviendra si possible d'une source, car sa pureté est primordiale.

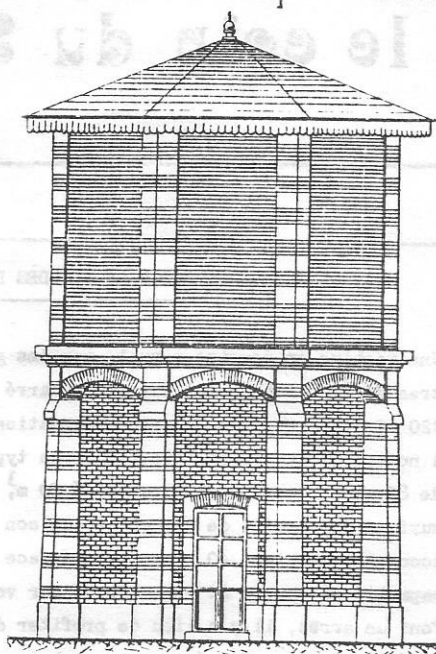
1. RESERVOIRS D'EAU = - Pour une économie d'installation, les réservoirs doivent se trouver aussi près que possible des grues de distribution.

Leur capacité dépend du nombre de machines à alimenter et de la quantité d'eau nécessaire pour le lavage et les différents services d'une station.

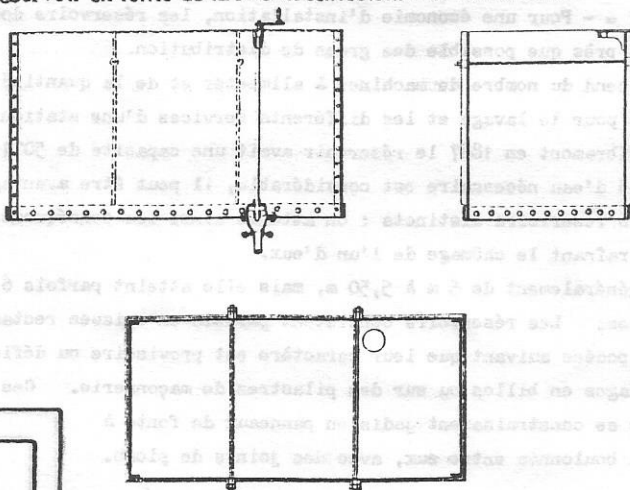
(A la gare de Libramont en 1887 le réservoir avait une capacité de 5074 m³). Quand la quantité d'eau nécessaire est considérable, il peut être avantageux d'avoir plusieurs réservoirs distincts : on atténue ainsi les conséquences d'une avarie entraînant le chômage de l'un d'eux.

La hauteur est généralement de 5 m à 5,50 m, mais elle atteint parfois 6, 7, 8 et même 9 mètres. Les réservoirs consistent parfois en caisses rectangulaires de tôle, posées suivant que leur caractère est provisoire ou définitif, sur des échafaudages en billes ou sur des pilastres de maçonnerie. Ces réservoirs se construisaient jadis en panneaux de fonte à nervures boulonnés entre eux, avec des joints de plomb.

Réservoir simple - Orléans.



Réservoir en fonte de la Niederschlesisch Markische Bahn



../..

Le poids élevé de ces pièces a fait remplacer presque partout la fonte par la tôle de fer. Les réservoirs cylindriques en tôle de capacité habituelle (100 ou 200 m³), pèsent à peine la moitié d'un ensemble de réservoirs rectangulaires de même contenance totale. Rarement les réservoirs cylindriques ont été formés de panneaux de fonte. Aux Etats-Unis, on trouvait des réservoirs construits comme de gigantesques tonneaux en douves de sapin cerclées de fer. Mais en Europe, on rencontre, sur toutes les lignes, exécutés en tôle de fer peinte ou galvanisée, des réservoirs cylindriques à fond sphérique. La hauteur est à peu près égale au diamètre (5 à 6 m). Le réservoir repose sur une couronne en fonte, appuyée elle-même sur le couronnement en pierre d'une tour en maçonnerie, assez élevée pour que le fond de la cuve se trouve de 5 m à 5,50 m, au-dessus du niveau des rails. Un flotteur permet, à l'aide d'un renvoi de poulie, de lire à l'extérieur la hauteur de l'eau dans la cuve. Une enveloppe en bois entourant le réservoir et une toiture conique en zinc sur voliges complètent cette installation et la mettent à l'abri des gelées. Dans les pays septentrionaux, on est obligé de faire passer dans le réservoir la cheminée d'un foyer.

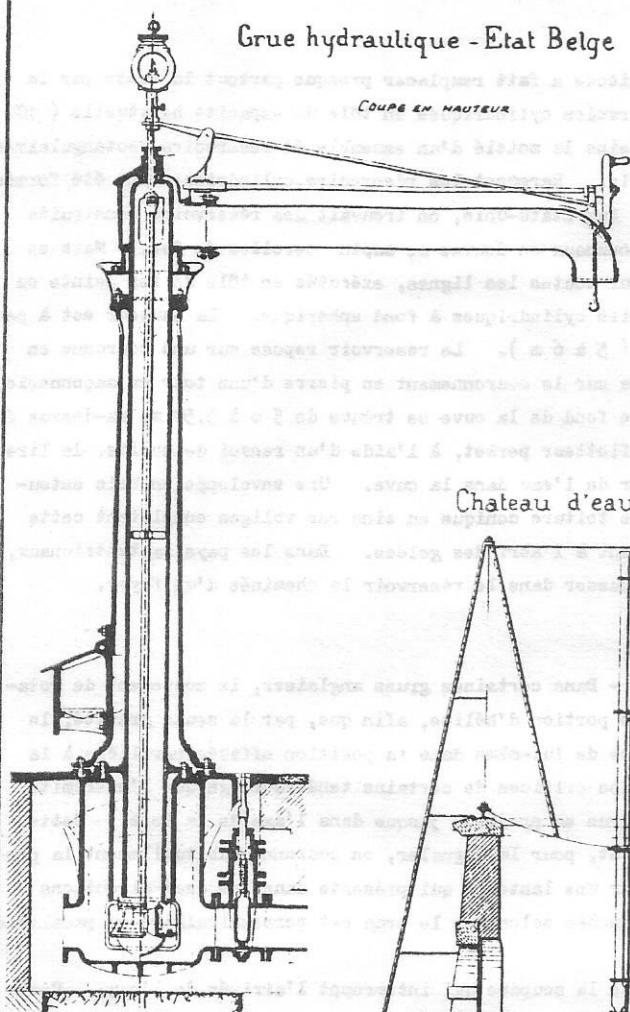
2. GRUES HYDRAULIQUES = - Dans certaines grues anglaises, le mouvement de rotation se fait suivant une portion d'hélice, afin que, par la seule gravité, le bec de la grue se replace de lui-même dans la position effacée parallèle à la voie. La disposition des orifices de certains tenders exige que l'extrémité recourbée du bec de la grue se projette jusque dans l'axe de la voie. Cette position est dangereuse et, pour la signaler, on couronne habituellement la partie mobile de la grue par une lanterne qui présente dans les deux directions des vitres rouges ou blanches selon que le bras est perpendiculaire ou parallèle aux voies.

La colonne montante porte la soupape qui interrompt l'arrivée de l'eau. Cette soupape doit pouvoir se manoeuvrer du tender même, sans exiger, comme cela se faisait avant, que le chauffeur en descende. Dans la grue de l'Etat belge, on remarquera que l'appareil est mis à l'abri des coups, par un réservoir d'air venu du fond avec la caisse qui sert de fondation à la grue. Signalons encore la présence, généralement indispensable, d'une enveloppe en fonte qui entoure la partie fixe et sert de cheminée à un petit foyer évitant les gelées. Une vanne, placée sur la conduite principale au pied de la grue, sur le branchement qui

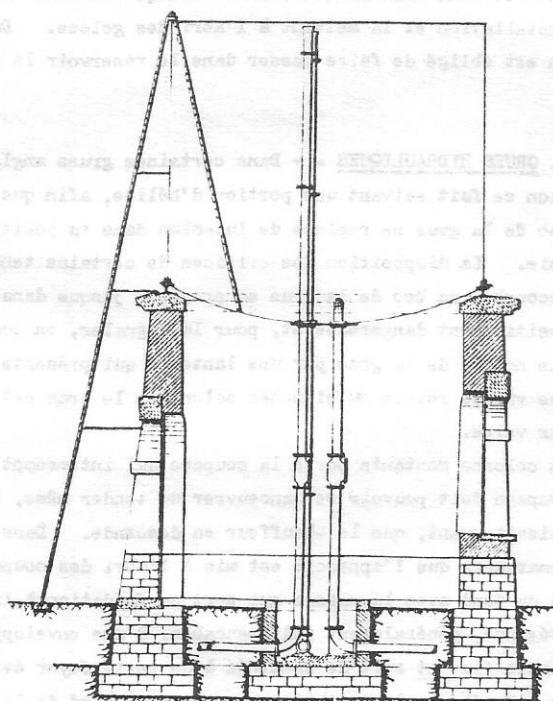
la dessert, laisse la latitude d'isoler celle-ci et de la mettre en réparation sans entraver le service des autres prises d'eau de la gare.

Grue hydraulique - Etat Belge

COUPE EN HAUTEUR



Chateau d'eau - Etat Belge



../..

Enfin, une grille recouvrant un orifice raccordé aux égouts de la gare reçoit les eaux en excès et celles qui se déversent accidentellement.

S'il s'agit d'une simple station de passage, où certains trains doivent s'alimenter d'eau, on placera deux grues hydrauliques à l'extérieur des voies, vers les extrémités de la gare, desservant les deux sens de marche.

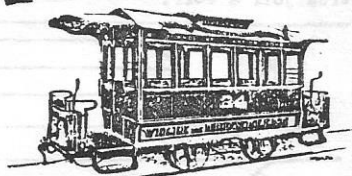
Dans les stations à dépôts de machines, les grues seront placées le plus avantageusement contre la voie de sortie de la remise, ou contre l'une des voies conduisant aux parcs à combustible ou à la plaque tournante. De la sorte, les machines ne devront pas perdre de temps en allées et venues avant d'aller prendre la tête du train qu'elles doivent remorquer.

Jules VINCENT.

d'après des sources datant de 1889.

CONNAISSEZ - VOUS ...?

TRAM 2000



Avec plus de 700 abonnés, TRAM 2000 est aujourd'hui le premier périodique belge d'informations dans sa branche. Toute l'actualité des tramways et autobus de notre pays et d'ailleurs est traitée par des amateurs pour des amateurs.

En outre, TRAM 2000 est le bulletin de liaison officiel du musée des transports urbains de Bruxelles (MTUB).

Le prix de l'abonnement 1987 reste le même qu'en 1986 : 330 Frs (11 numéros). Un numéro d'essai ainsi que les conditions d'abonnement vous seront envoyés sur simple demande.

TRAM 2000 est à votre disposition à l'ALAF.

Adresse de contact : Mr. Thierry HAMAL

avenue des Héros, 39,

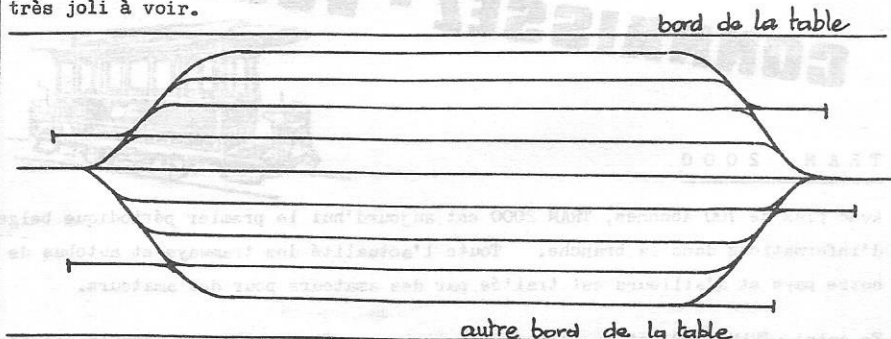
1160 BRUXELLES

le coin du modeliste

CHAPITRE 3. GARE à la GARE.

Qui n'a pas rêvé un jour de pouvoir reproduire la gare des Guillemains en modèle réduit ou alors Kinkempois avec d'énormes faisceaux de formation, des butes, des voies à perte de vue.

Mais bien entendu personne ne dispose de suffisamment de place pour pouvoir le faire. Alors quelle est la réaction habituelle ? C'est essayer de quand même reproduire une grande gare, on met le nombre de voies qu'il faut mais on diminue à outrance leur longueur et pour avoir le maximum de place, pour les wagons on utilise des aiguillages courts. Le résultat (fig 1), n'est pas toujours très joli à voir.



Plusieurs points sont critiquables :

- La gare est en ligne droite
- Les voies sont parallèles au bord de la table
- Il y a trop de voies par rapport à la largeur du réseau et donc pas assez de décors.

- Quand il y aura des wagons vous n'en verrez plus que les toits.

../..

- Par suite de la faible longueur des aiguillages et de la forte courbure, il y aura des problèmes de déraillements ou simplement des affreux déboitements des voitures lors du passage sur les appareils de voies.
- Les possibilités de " jeu " sont faibles de par la disposition " banale " des voies, car il s'agit d'une copie de gare de formation.

Si vous avez beaucoup de place, vous pouvez mettre cette gare en légère courbe, avec de grands aiguillages, avec toutes les dépendances, remises à locos, plaques tournantes, rotondes à plus de 20 stalles etc, ..., alors allez y.

Notre secrétaire, Richard ORBAN, petit veinard, dispose d'un grenier immense, et il a adopté ce type de gare en veillant à éliminer tous les défauts cités plus haut. Le résultat est remarquable.

Maintenant pour tous les autres, les mal lotis, les à l'étroit, les comme moi que faire ?

Tout d'abord, un bon principe est d'essayer de trouver dans la réalité une petite gare qui vous plaît. Il n'est même pas nécessaire de trouver une gare mais simplement ce que l'on appelle un " raccordé " c'est à dire une entreprise connectée au réseau SNCB. Dans notre région la plus connue est sûrement Cockeril : mais il y en a une multitude. Alors à pied, en vélo, en voiture ou en trottinette, déplacez vous et allez fureter le long des voies, vous serez surpris de voir à quel point certains raccordements sont " bizarres " souvent à cause du manque de place (Tiens !), on trouve souvent des dispositions de voies farfelues en apparence et pourtant tout cela est justifié par des contraintes imposées par des bâtiments existants par exemple, par des niveaux différents, etc...

En plus circule sur ces voies, du matériel souvent assez spécifique en couleurs (voir Cockerill et son jaune canari) ou en forme (locos, wagons spéciaux) de quoi inspirer les amateurs de free lance les plus amortis (merci !) et puis surtout prenez une journée de congé, un thermos de café et un gros pull et allez vous installer à proximité et observez les manoeuvres.

Au début on se demande à quoi il joue le Monsieur sur la loco. Il prend 15 wagons, il en met 6 là, 3 là puis encore 6 autre part, il va en chercher 4 autres qu'il remet avec les 6 premiers sur

../..

../..

une autre voie puis encore 4 autres qu'il attelle avec 2 des 3 de tantôt. Il reprend le tout, il les remélangé encore un peu puis après voir fait en apparence le plus grand bordel que vous ayez jamais vu, en 2, 3 manoeuvres tout se retrouve classé, rangé, il y a 3 Fad sous les trémies, 4 plats prêts à rentrer dans un hall d'usine, 10 G à quai et 3 citernes près des tanks à mazout et prêts à partir d'autres wagons dûment chargés.

Il y a souvent de quoi rester baba. Ne vous laissez pas impressionner, le Monsieur, il n'a pas trouvé ça tout seul. Toutes ces manoeuvres sont le résultat de mouvements pensés de longue date, testés, modifiés jusqu'à obtenir en un minimum de temps les résultats voulus, c'est-à-dire les wagons arrivants vides à leur différentes destinations et les wagons " chargés " prêts à partir.

Prenons une quelconque entreprise ; elle a besoin d'un tas de choses :

Fuel → citerne

Charbon → tombereau, Fad, Tad, ...

Matière première → tombereau, Fad, Tad, ...

ou plat

ou transport de coil

etc...

de pouvoir expédier → G, plats, tombereaux, ...
ses produits finis ...

elle a des déchets → wagons " poubelles "

elle entretient son matériel → wagons " atelier "

elle transporte certains ouvriers → " vieilles " voitures

etc, etc, etc,...

Pour chaque besoin, il existe un ou plusieurs types de wagons, avec des destinations bien précises, des " habitudes " des contraintes de place, de temps.

C'est tout cela qui fait la vie d'une gare et non la formation d'un convoi sans destination.

Presse ferroviaire

S P O O R W E G J O U R N A A L - Une nouvelle revue Belge ?

En effet, on peut le dire Spoorweg Journaal est une revue Belge. Elle traite principalement de sujets sur les chemins de fer Belges et Hollandais, ainsi que sur d'autres chemins de fer Européens. Spoorweg Journaal développe également des articles sur le modélisme ferroviaire. Les photos présentées dans Spoorweg Journaal sont d'une qualité incomparable et toutes en couleur (sauf bien entendu les documents originaux en noir et blanc).

Spoorweg Journaal a été créé par notre ami et membre Kurt HEIDREDER qui, convenons le n'est pas un débutant dans le domaine ferroviaire de plus, il a su s'entourer d'une équipe de collaborateurs compétents.

Spoorweg est édité en langue néerlandaise. Pourquoi me direz-vous ? La raison est simple. Savez-vous que pour la Hollande et la Belgique 21.000.000 de personnes parlent le néerlandais, tandis que 3.500.000 ont le français comme langue maternelle. Le calcul est facile à faire ...

Mais rassurez vous, une traduction française de tout le numéro est disponible en option. C'est peut-être une bonne occasion de perfectionner votre néerlandais.

De toute façon si la demande francophone atteint 3000 la revue sortira en français.

C'est quand même une revue susceptible de rivaliser, voire de dépasser des revues comme : Loco Revue, RMF, Rail Magazine, Eisenbahn Magazin, etc...

L'abonnement coûte 2.190 Frs ou 2.490 Frs avec la traduction française.

Si vous vous décidez à vous abonner par l'intermédiaire du club, la traduction française vous sera fournie gratuitement. Si cela vous intéresse, adressez

vous au Secrétaire Richard ORBAN. lors des réunions (payement à la commande).

Souhaitons bonne chance à notre ami Kurt HEIDREDER et longue vie à SPOORWEG JOURNAAL.



INFO !!

J E T Z T V O R R Ä T I G

A C T U E L L E M E N T E N S T O C K

N U I N V O O R A A D

MÄRKLIN :

NR 3325 ELLOK SNCF CORAIL DM 229,-

FLEISCHMANN :

NR 4345 AC 3/6 ELLOK SBB, SONDERSERIE DM 219,-

LILIPUT :

VT 06 ROT DB 2 L = / CONTINU DM 198,-

VT 06 ROT DB FÜR MÄRKLIN DM 279,-

STV 137 DRG 2 L / CONTINU DM 229,-

LILIPUT - SONDERSERIE :

SNCB TYPE 93 SONDERLACKIERUNG DM 279,-

NR 24495 EA05 SNCB MIT BREMSEBÜHNE DM 26,50

KOLL'S KATALOG 1987 DM 42,80

SONDERANGEBOT

O F F R E S S P E C I A L E S

LILIPUT 28593 / 28594 MIT BELGISCHER BESCHRIFTUNG

~~DM 29,50~~ DM 15,90

BADGER SPRITZPISTOLE NR 150

~~DM 289,-~~ DM 149,-

genda

Revoici janvier et une nouvelle année voit le jour. A tous les amis du club, une bonne et heureuse année...ferroviaire, tramvière ou bussière (salut Raymond)

Pour nos réunions générales du premier mercredi nous aurons du changement dans la continuité ! Continuité, car les projections, dias ou vidéo, continueront comme dans le passé.

C H A N G E M E N T, parce que, non seulement, les projections mais aussi les circulations sur notre grand réseau seront programmées.

Je vous rappelle en passant que le réseau roule dorénavant en BISYSTEME.

Voici sans plus attendre le programme des deux premiers mois.

Le 7 janvier

Projection de dias de Jean-Claude MENCHIOR.

Il nous présente : A) Le matériel roulant de la Doler

B) Le C.F.T.R. en ligne

C) Les " Mandarines " d'Alsthom

D) Un " travail inutile "

Une grande projection française d'une centaine de dias qui s'accompagnera d'une circulation de matériel FRANCAIS sur le réseau. Apportez donc vos Picasso, 232 U, boîte à sel, fer à repasser, juke-boxes et autres.

Le 4 février.

Tel Annibal nous passerons les Alpes, non pas vers l'Italie, mais vers la Suisse pour assister à une très intéressante projection vidéo sur l'évolution du matériel de traction et particulièrement une histoire de la vaillante AE 4/7.

../..

Bien entendu j'aimerais que pour l'occasion notre réseau voit passer et repasser non seulement cette belle machine, mais aussi ses soeurs les AE, BE ou CE qu'elles soient 4/4, 4/6 ou 6/6.

Venez nombreux apportez vos petits trésors et surtout ne me laissez pas seul à voir tourner les trains. D'avance merci à tous de votre collaboration.

Yvan NIHOUL



ASSEMBLEE GENERALE

...du mois de MARS 1987

Cette année 1987 verra le 8ème anniversaire de la création du club. C'est également cette année que les mandats d'administrateurs des membres du Comité expirent et 1987 verra l'élection du nouveau Comité pour 4 ans.

Il est bon de rappeler que les candidats au poste d'administrateur doivent être membres effectifs.

Les candidatures doivent être faites par écrit auprès du secrétariat pour le 15 février 1987 au plus tard.

Les conditions sont :

- être âgé de 18 ans,
- être membre de l'ALAF depuis au moins 1 an,
- avoir participé à ou aux activités du club.

N'oubliez pas que l'avenir de votre club ne dépend que de vous tous.