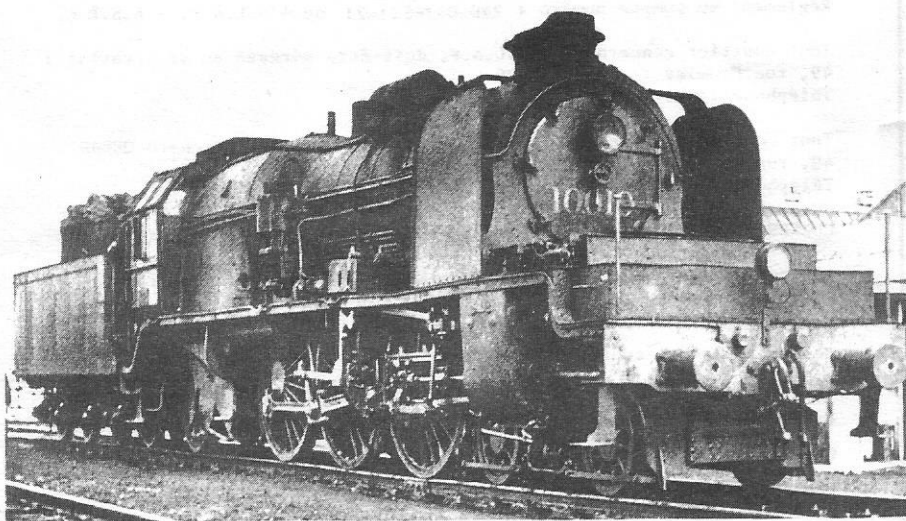


# Correspondance

**BULLETIN BIMESTRIEL**

**40 F.B. MARS - AVRIL 1986 Numéro 2**



**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.

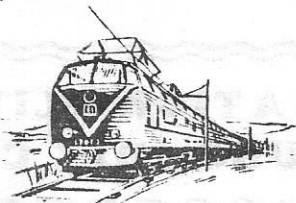
Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

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

EDITORIAL .....	04
NORMES NEM .....	06-07-08
Normes 631 et 104	
TRIBUNE LIBRE .....	09-10-11
Craintes et espoirs de Mr. Lucien GENET.	
A LIRE ET A RELIRE .....	13-14
Lok Magazin, Sonderheft zur 150-Jahr-Feier der Deutschen Eisenbahnen de Mr. R. van der MADE.	
SAVIEZ-VOUS QUE ? .....	15
Deux anniversaires bien de chez nous de Mr. Lucien GENET - 1ère partie.	
SOUVENIRS FERROVIAIRES .....	17-18-19
La gare de Longlier-Neufchâteau de Mr. A. MELON - 1ère partie.	
Carnet rose	
Résultats des jeux	
TROUVILLE AND HOUTSIPLOU RAILROAD .....	20
Le décor - 3ème partie de Mr. Richard ORBAN.	
EXPOS ET MANIFESTATIONS .....	21
BOURSE .....	11-14-21
CONVOCATION ASSEMBLEE GENERALE .....	22
AGENDA .....	24

PUBS .....05-12-16-23

PHOTO DE COUVERTURE : Locomotive belge type 10.010  
(Collection L. JOB)

En lisant des revues, audio, vidéo, informatique, trains et autres, on se rend compte que nous entrons dans une ère où si l'on ne s'adapte pas immédiatement, au risque d'être " largué " en moins de temps qu'il en faut pour le dire.

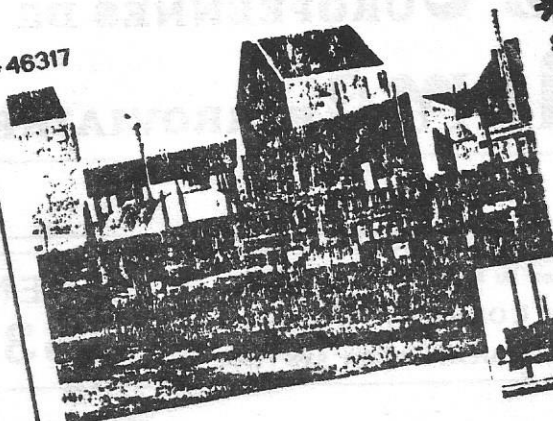
Mais parlons de ce qui nous concerne plus directement " Le Train ". Après l'ère des transfos pulsés, les fabricants nous ventent les mérites de l'électronique et du digital dans le train miniature. Certaines marques sont venues timidement à l'électronique avec des alimentations transistorées et des commandes d'aiguillages par TCO ou itinéraires pré programmés. D'autres, ont sortis le digital, c-à-d la télécommande des trains et accessoires. Le digital de MARKLIN est une merveille " ( et c'est un " continu " qui le dit ) " mais malheureusement le prix élevé de ces appareillages en interdit l'accès à beaucoup de bourses.

De toutes façons laissez l'effet se faire, les prix ne feront que de baisser pour du matériel de plus en plus performant et sophistiqué. Soyez certains que l'époque où vous brancherez votre mini ordinateur à votre réseau n'est plus très éloignée.

Richard ORBAN.

é  
d  
i  
t  
o  
r  
i  
a  
l

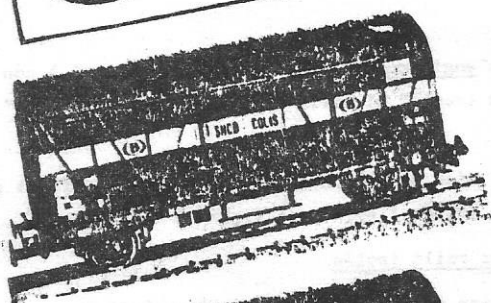
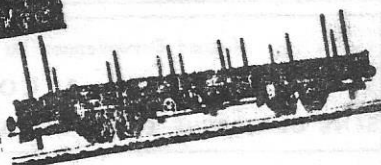
\*46317



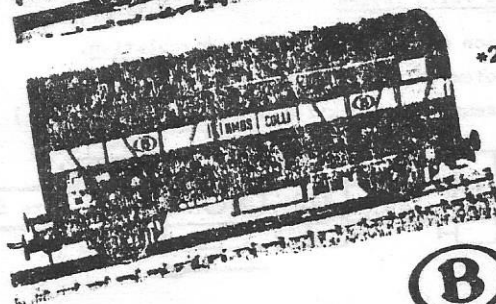
SERIES HO

**ROCO**

450 ➔ \* 315



541 ➔ \*435 : pièce



\*23484

Wagon à marchandises  
S.N.C.B. - Type 2211 A3  
avec roues à rayons  
Nouvelles inscriptions:  
SNCB Colis / NMBS Colli



NEW

02/395.22.96

**JOCADIS**

RUE DE BRUXELLES 53 1390 ENGHEN  
BRUSSELSTRAAT 53 1390 EDINGEN

5

5

# NORMES EUROPEENNES DE MODELISME FERROVIAIRE

Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire

TRACTION A COURANT CONTINU

SENS DE MARCHE ET DE CIRCULATION EN SYSTEME "2 RAILS"

NEM  
631

Norme impérative

Edition 1981

## 1 Généralités

- 1.1 Le " sens de marche " d'un engin-moteur se définit par rapport à son aspect extérieur ; p.ex. " marche avant " signifie : cheminée, cabine " AV " ou " 1 " à l'avant.
- 1.2 Le " sens de circulation " d'un train ou d'une manoeuvre se définit par rapport à son parcours ; p.ex. de A vers B. ( fig. 1 )

## 2. Fonctionnement sur les deux rails isolés

La polarité de l'alimentation détermine le sens de circulation.

L'orientation de l'engin-moteur sur la voie ne joue aucun rôle.

Le rail de droite dans le sens de circulation est positif. ( fig. 1 )

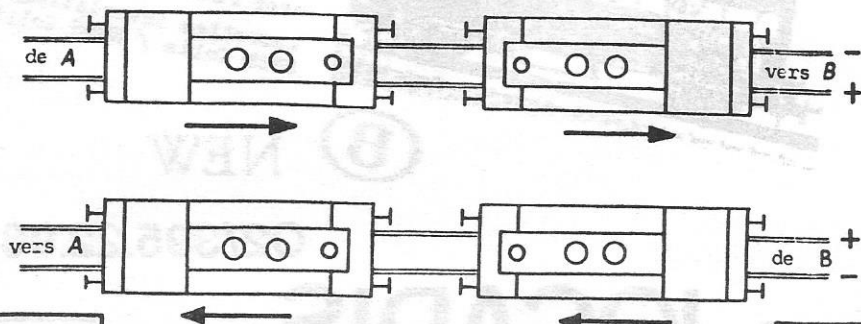


fig. 1



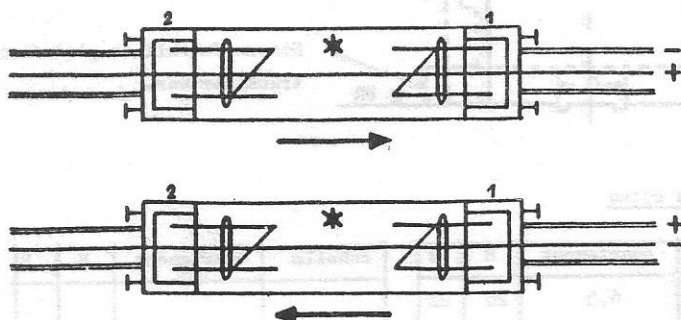
../..

### 3 Fonctionnement sous caténaire

La polarité de l'alimentation détermine le sens de marche de l'engin-moteur. L'orientation de l'engin-moteur sur la voie est précisée par la NEM 621.

Le " côté commun " de l'engin-moteur, repéré par le symbole \*, se trouve sur le rail gauche dans le sens de la circulation, quand le positif est à la caténaire. ( fig. 2 )

La polarité de l'autre rail ne joue aucun rôle dans ce mode de captation.



/ fig. 2

## Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire GABARITS DE LIBRE PASSAGE pour voies étroites

**NEM  
104**

Recommandation

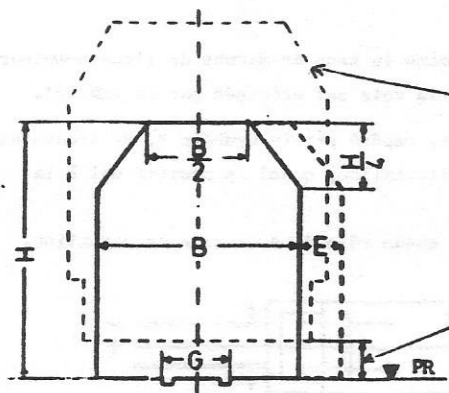
Cotes en mm

Edition 1980

La présente norme définit pour le cas de la représentation de voies étroites, d'écartement compris entre 650 et 1250 mm.<sup>1)</sup>, le contour à l'intérieur duquel ne doit s'engager aucun obstacle fixe pour que soit assurée sans heurts la circulation des véhicules.

Sur les voies électrifiées par caténaire le contour de libre passage est à agrandir autant que de besoin.

../..



Libre-passage selon NEM 102 pour le transport de véhicules à voie normale sur trucks ( rollbock )

Niveau du rail en plateforme du truck porteur.

Tableau des cotes

échelle	écartement	H	B
Nm	6,5	26	22
TTm	9,0	34	28
HOm	12,0	48	38
Sm	16,5	64	52
Om	22,5	90	74
Im	32,0	126	104
IIIIm	45,0	178	146

échelle	écartement	H	B
TTe	6,5	32	26
HOe	9,0	46	36
Se	12,0	60	50
Oe	16,5	86	70
Ie	22,5	120	98
IIIe	32,0	170	138

Les cotes de largeur ne valent telles-queelles que pour le libre passage en alignement.

En courbe il faut appliquer vers l'extérieur et vers l'intérieur un demi-élargissement E, qui dépend du rayon de la courbe et du matériel en circulation. Cette valeur " E " peut, soit être déterminée par des essais, soit être calculée à l'aide de la formule suivante :

$$E = R - \sqrt{R^2 - \left(\frac{A}{2}\right)^2}$$

dans laquelle :

- E = demi-élargissement
- R = rayon de la courbe
- A = empattement rigide ou distance des pivots de bogies des véhicules les plus longs.



# TRIBUNE LIBRE

## CRAINTES ET ESPOIR.

En lisant " Voies Ferrées " n° 29, l'article relatant l'expropriation du club de modélisme de Lyon-Brotteaux a suscité en moi quelques craintes.

En effet, ce club fort dynamique se retrouvait à la rue, pour cause d'expropriation, avec comme conséquence l'obligation de détruire son réseau.

Cette situation prouve bien l'indifférence qui caractérise les personnes extérieures aux problèmes des clubs ou de la chose ferroviaire en général.

Plus près de nous, le chemin de fer du Rabodeau qui circulait entre Etrival et Senones dans les Vosges a été mis dans l'obligation de cesser ses activités touristiques et ce par les " autorités locales " malgré l'opposition d'un comité de défense.

Tout cela prouve bien qu'il ne faut compter que sur soi-même pour éviter pareille aventure.

Le matériel du chemin de fer du Rabodeau a pu être déménagé dans la région de Thionville il revit déjà.

Quant au club de modélisme de Lyon-Brotteaux il tire une leçon de sa mésaventure et reconstruira suivant un système modulaire.

Mon espoir est fondé sur le fait qu'au départ notre club a intelligemment opté pour un système modulaire ce qui nous place à l'abri de toute surprise. Il est certain que notre réseau avance bien mais que d'aucuns souhaiteraient que le travail soit plus rapide.

../..

../..

L'option fondamentale d'un système modulaire implique une multitude de contraintes qui font que l'oeuvre se développe moins vite qu'un système fixe et rigide mais qui dans le futur permettra de gagner un temps appréciable dans l'hypothèse d'un transport.

Notre future grande exposition voudra de toute manière que le réseau soit déménagé, donc l'idée modulaire est la bonne et devrait être retenue par tout qui n'a pas la certitude d'un emplacement définitif.

Nos craintes finalement ne sont pas fondées car rien n'indique que nous devions un jour quitter notre local, bien au contraire et en cela je fais entièrement confiance à notre comité.

J'en profite pour exprimer mon espoir devant l'ensemble de tous ceux qui le vendredi, notamment, mettent au service du réseau leurs connaissances et leur savoir-faire, devant les différentes organisations passées et à venir et je pense à la visite de Louvain, de Mariembourg et à nos participations aux diverses expositions.

J'ai de l'espoir aussi en voyant ceux qui travaillent dans l'ombre en s'occupant de ce qu'on qualifie de "paperasses", des cotisations, de la revue et autres travaux y compris le nettoyage des locaux et charges diverses.

Notre espoir s'est avivé ces derniers temps par la grande fête du cent cinquantième anniversaire des chemins de fer belges et allemands ainsi que du centenaire des vicinaux.

C'est avec grand plaisir qu'on a pu revoir la 29.013 aux quatre coins du pays. Malgré une absence de deux ans elle fut fidèle au rendez-vous, accompagnée à la grande surprise générale de la 12.004 et de l'automotrice de 1935.

Tout ce matériel a roulé comme aux plus beaux jours pour le plus grand plaisir des yeux et de l'odorat et c'est à sa juste valeur que nous apprécions l'effort consenti par la SNUB pour nous permettre de vivre ces agréables moments.

Du matériel statique tel que la type 1, 7, 10, 16 et 64 a été exposé en maints endroits.

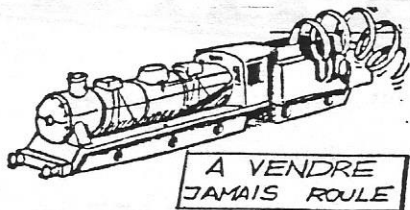
../..

N'oublions pas non plus les journées portes-ouvertes qui ont été un grand succès et qui ont donné accès aux amateurs en des endroits qui ne leur sont pas accessibles en temps normal.

Il a été permis également d'admirer de beaux vieux trams, tant à la côte qu'au pays de Charleroi, sans oublier le musée vivant d'Erezée et celui beaucoup plus proche de nous qui est le musée des transports en commun de Liège.

La D.B. elle aussi avait bien fait les choses, la vapeur fleurait bon dans toute l'Allemagne, grâce à de multiples trains spéciaux et avec comme apothéose la cavalcade de Nüremberg.

Toutes ces manifestations se sont déroulées grâce à ceux qui veulent la pérennité du rail, ce dont nous sommes, joignez-vous à nous, ceux qui n'en sont pas encore convaincus et tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes ... ferroviaire



Lucien GENET.

## BOURSE

### AVIS AUX AMATEURS D'ARCHIVES.

- Collection de " La Vie du Rail " du N° 977 (janvier 1965) à début 1985.
- Collection complète de la revue SNCB " Le Rail " du n° 1 (janvier 1956) à début 1985.
- Collection revues " NOS VICINAUX " de février 1946 à janvier 1978.
- Revues " Rail et Traction " de 1964 à 1972.
- Loco Revue de septembre 1982 à avril 1984.
- " Rail Miniature Flasch " de janvier 1977 à septembre 1982.
- Quelques beaux calendrier allemands ( vapeur ) et CFF.

Pour le prix : faire OFFRE ( S )

Tous ces documents sont visibles chez :

Jean-Pierre DUFAYS

Boulevard Sainte Beuve, 11,

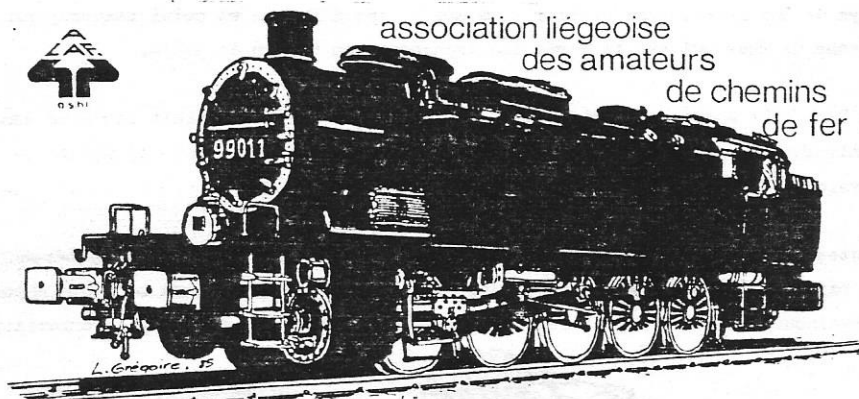
4000 LIEGE.

Tél.: 53.43.45 après 20 H et 52.98.10 (entre 9 et 16 H ).

NOUVEAU...

Le dernier autocollant de notre association est paru.  
Disponible lors de nos réunions auprès de M. VOLDERS.

Prix : 30 frs



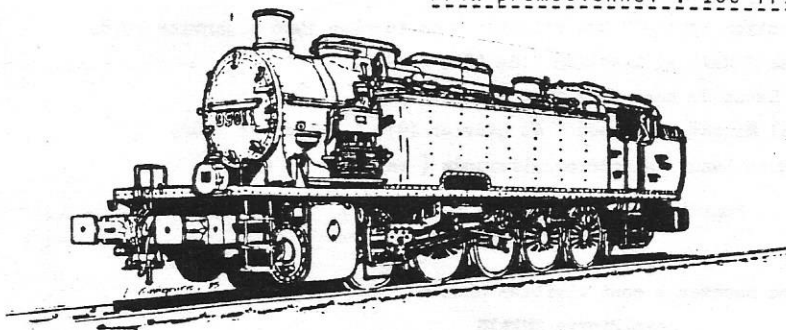
association liégeoise  
des amateurs  
de chemins  
de fer

Faites en profiter également vos amis et connaissances.

#### UNE GRANDE PREMIERE

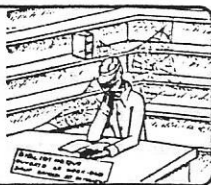
La reproduction en sérigraphie de la locomotive 99011 sur papier parchemin couleur chamois, au format de 20 x 30 cm. Cette reproduction exceptionnelle si elle est encadrée, sera du plus bel effet dans votre intérieur.

Prix promotionnel : 100 frs



Pour les associations soeurs, par commandes groupées, nous faisons des conditions spéciales  
Contacter notre secrétariat. Merci.

## A LIRE ... ET RELIRE



LOK MAGAZIN, Sonderheft zur 150-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen.

Franckh'sche Verlagshandlung W. Keller und Co, Postfach 640, 7000 STUTTGART 1.

Il n'est plus nécessaire de présenter la revue allemande LOK MAGAZIN dont le premier numéro est sorti en janvier 1963 et qui est actuellement à son numéro 132. Cette revue est une exceptionnelle source de renseignements pour celui qui s'intéresse aux chemins de fer d'Outre-Rhin. Il faut toutefois ajouter que ne sont pas rares les articles consacrés à des chemins de fer d'autre pays tels que l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, les Etats-Unis, etc...

A l'occasion du 150ème anniversaire des chemins de fer allemands, LOK MAGAZIN a édité un fascicule hors série, au prix de 305 francs belges, qui contient 131 photographies de locomotives à vapeur qui pouvaient encore se rencontrer sur les lignes ou dans les gares d'Allemagne lorsque la vapeur fut définitivement évincée dans les années 1960.

Il ne s'agit donc pas d'une rétrospective remontant aux origines du chemin de fer et à l'historique " ADLER " qui tira le premier convoi de Nuremberg à Fürth en 1835, il y a 150 ans.

Il ne s'agit pas d'avantage, comme certains albums bien connus, de nous montrer uniquement les quelques grosses machines qui illustrèrent les dernières années de la vapeur.

Ici, la place est donnée à 37 séries de locomotives avec les variétés résultant du fait qu'il a existé des sous-séries confiées à des constructeurs différents ou du fait que, en cours d'existence, des modifications ont été apportées au type d'origine.

../..

des dispositions différentes des domes et sablières, avec des systèmes de distribution de conceptions diverses, avec soute à eau rivetée ou soudée, etc..., de telle sorte qu'aucune photo n'est dépourvue d'intérêt et que la consultation de l'ouvrage n'engendre aucune lassitude.

Il est important de souligner que toutes les illustrations sont d'excellente qualité, ainsi d'ailleurs que LOK MAGAZIN nous y a habitués.

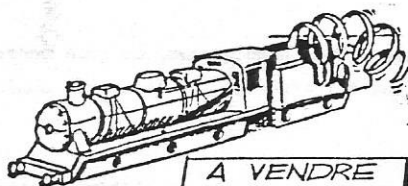
Que ceux pour lesquels la langue allemande n'est pas familière ( c'est mon cas!) ne s'inquiètent pas. Le texte, à part une brève introduction, ne comporte qu'une seule page d'explication en tête de chacun des cinq chapitres qui divisent l'ouvrage à savoir : locomotives de trains rapides, voyageurs ordinaires, marchandises, locomotives-tender et voies étroites. En outre, une courte légende, relativement facile à comprendre, s'inscrit sous chaque photo.

Est-il besoin de dire que nous trouvons, sous leur présentation germanique d'origine les diverses locomotives allemandes qui furent attribuées à la Belgique, à titre de réparation , après la guerre de 1914-1918.

Même celui qui n'est pas spécialiste des chemins de fer allemands, mais qui a tout simplement la nostalgie de la vapeur, trouvera plaisir à posséder cet exemplaire qui, en souvenir de tant de locomotives détruites, est publié sous le titre " Der Mohr hat seine Schuldigkeit getaan ", proverbe germanique que l'on peut librement traduire par ces mots : " Le monde paie d'ingratitude ! ".

R. van der MADE.

## BOURSE



A VENDRE  
JAMAIS ROULE

A VENDRE : Flash annulaire à puissance réglable ( G x 8 R )

Etat neuf

Prix : 3.000 Frs

S'adresser à Mr. Christian ORI

Tél. 26 63 76



# saviez vous que...?

Par ces quelques lignes, j'attire votre attention sur deux anniversaires bien de chez nous, un de vingt ans et un de trente ans.

Ayons une pensée émue pour cette dernière circulation d'un tram à vapeur vicinal en Belgique ce 30 avril 1965 sur la ligne Poulseur - Sprimont. Heureusement, la RTBF dans une de ses trois émissions programmées dans le cadre de cette année ferroviaire exceptionnelle que fut 1985, nous a fait revivre ce moment émouvant et d'autant plus poignant que la séquence suivante montrait ces bonnes vieilles locos mourir sous le chalumeau !! Ne les oublions jamais. Sans elles, les chemins de fer " grands et petits " n'auraient jamais été ce qu'ils sont encore.

Le deuxième en date fut assurément quelque chose que l'on attendait alors et qui fit un certain bruit dans notre cité pourtant déjà bien ardente : l'arrivée de la traction électrique à Liège-Guillemins de la ligne de Bruxelles. On allait relier Liège à Ostende de bout en bout sans fumée !

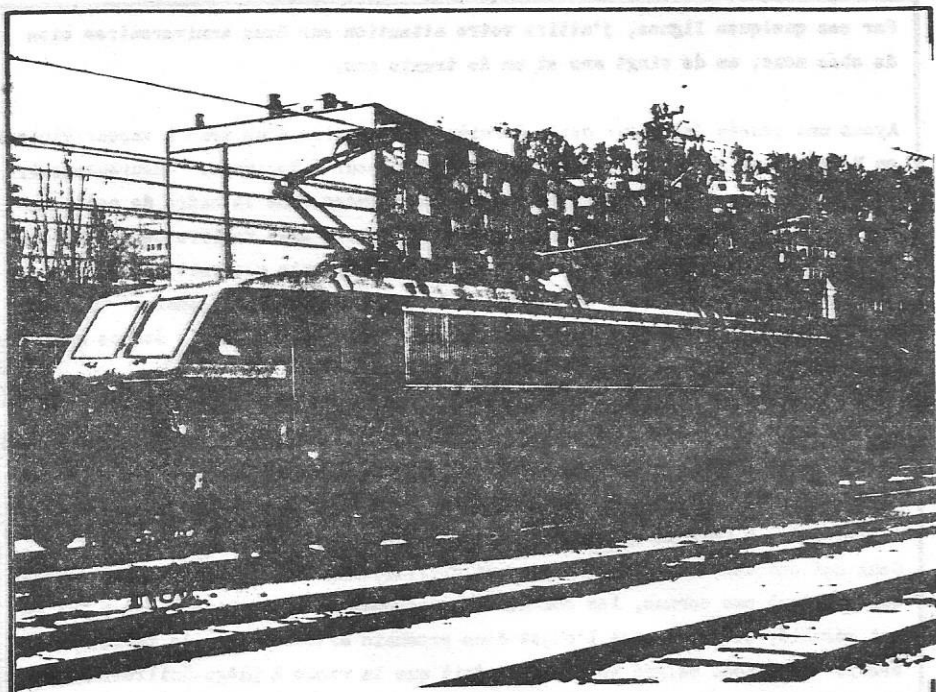
Ceux qui ont vécu cette époque peuvent difficilement expliquer aux plus jeunes, qui ne l'ont pas connue, les changements profonds et leur suite logique qui en ont résulté, et qui feront l'objet d'un prochain article tant ils furent nombreux. Méditons malgré tout sur le fait que la venue à Liège-Guillemins les 19 et 20 octobre derniers, c'est-à-dire juste 30 ans plus tard, de l'AM 35, la première expression de la traction électrique à la SNOB, n'ait fait l'objet d'une commémoration un peu plus chaleureuse de cet événement particulièrement important de l'histoire ferroviaire liégeoise pourtant déjà si riche !

Peut-on augurer un meilleur sort pour le 20ème anniversaire de l'électrification de Liège-Aachen en mai prochain, et de la fin de la traction vapeur sur notre réseau national en décembre ?

A SUIVRE...

Lucien GENET.

# LIMA TRAINS HO



NOUVEAUTE 1984

LOCO SERIE 27 ELECTRIQUE AVEC PANTOGRAPHE FONCTIONNEL

EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPECIALISES

Importateur-Distributeur:

S.A. SAFARI  
Rue des Atrébates, 136

1040 BRUXELLES

# SOUVENIRS FERROVIAIRES

## SOUVENIRS FERROVIAIRES.

La petite gare de mon village ne m'a laissé, des années 30, que quelques souvenirs. Des faits m'ont particulièrement marqué tels un déraillement ayant entraîné la mort d'un serre-frein ou le décès accidentel d'un ami de ma famille, le " piqueur ", tué en plein travail sur la voie. Mais je n'ai non plus oublié les frasques de mon copain, le fils du chef de gare, qui profitait du départ du train pour vendre à quelque voyageur, à un prix défiant toute concurrence, un paquet de cigarettes ou un bâton de chocolat... postiches. Inutile d'ajouter que son bonheur ne durait que le temps du trajet du convoi jusqu'à la gare suivante.

Ma petite gare dort au fond d'une forte dépression de terrain entre deux contre-forts de sommets d'Ardenne, sur la ligne du Luxembourg ; elle a pour nom Longlier-Neufchâteau.

Mais dormir est un mot charmant qui ne reflète pas toute la réalité. Car en cette période du temps de guerre-que je garde plus spécialement en mémoire,- les années 40-45, elle connaît une activité intense.

De nombreux trains de banlieue ou de marchandises y font halte chaque jour et, en dépit de sa situation difficile, en courbe par surcroît, les grands express Bruxelles-Arlon y reprennent leur souffle. Seuls les rapides internationaux la franchissent de toute la vitesse de leurs bielles et dans un bruit assourdissant qui fait trembler l'environnement. Matin et soir, des convois entiers y débarquent ou rembarquent leur chargement complet d'étudiants fréquentant les établissements scolaires du chef-lieu.

L'aire réservée aux marchandises comprend plusieurs voies de chargement. Deux d'entre elles bordent le quai aux bois où l'on débite de nombreux arrivages de sapins du pays

../..

../..

qui repartiront sur wagons sous forme de bois de mines. D'autres voies servent au déchargement des diverses marchandises telles charbon, ravitaillement, matériaux de construction etc... Régulièrement, d'immenses troupeaux de vaches livrées ou réquisitionnées dans les nombreuses fermes de l'hinterland, y arrivent pour leur sinistre embarquement vers les grandes villes... La Wehrmacht elle-même y a installé sous sa vigilante garde un vaste dépôt de charbon destiné à ses propres services de la région. Une voie desserte conduit à un dépôt d'essence Shell et l'une ou l'autre voie de garage sert au refoulement des convois pour permettre le passage des trains rapides.

C'est dire qu'à l'époque une grande activité règne dans cette station et que les amateurs de choses ferroviaires - dont j'étais inconsciemment - pouvaient y trouver de quoi se satisfaire. D'autant plus que la grand'rue du village, traversait la ligne principale à quelques mètres des bâtiments de la gare et était régulièrement fermée à la circulation par un passage à niveau dont la barrière s'obstinait à s'abaisser longtemps avant l'arrivée du convoi et non moins longtemps après la disparition des fumées dans le lointain. De ce fait, bon gré mal gré, pressé ou non, on se voyait contraint de patienter en surveillant au loin le sommet de la côte, en regardant déboucher et descendre le train, en écoutant ou le halètement de la locomotive qui prenait son élan pour attaquer la pente opposée ou le grincement crispant des freins qui devaient stopper le convoi en pleine descente.

Mais s'il s'agit d'un express, notre patience n'aura pas été vaine : les deux locomotives type 1 couplées, qui tractent en général ces convois, se feront un point d'honneur à venir s'arrêter juste à hauteur du passage à niveau, à 2 ou 3 mètres de nous. Et quoi de plus impressionnant que leur démarrage au pied de la rampe ? Spectacle dont on ne se lasse pas !

Dès l'arrêt, le chauffeur s'affaire au rechargement du foyer. A coups de pelle rapides et mesurés, il enfourne le combustible, se penchant, se tournant, se redressant. Les lueurs du foyer projettent des éclairs qui viennent mourir sur son visage en des ruissellements de sueur. Vite un coup de mouchoir pour s'éponger car il lui faut profiter de l'arrêt pour escalader le tender et rabattre du sommet du tas les lourdes briquettes qu'il va devoir concasser. Une fumée

âcre et noire monte des cheminées ; l'atmosphère baigne dans des odeurs d'huile chaude, de cendres brûlantes et de freins surchauffés. Les immenses roues sont là à portée de la main, domptées, avec leur mécanisme ..../..

../..

complexe de bielles, d'axes et de tringles. On entend battre à un rythme régulier le coeur puissant des monstres.

Calme et tranquille, le machiniste pose à sa fenêtre, un oeil sur ses cadrans, un oeil sur le quai et le signal. Avec son visage noirci, son foulard rouge et graisseux serré autour du cou et ses lunettes ajustées sur son bérêt crasseux, il a malgré tout quelque chose de rassurant. Parfois, il daigne faire un petit signe d'amitié ou un sourire aux modestes piétons que nous sommes.

Mais voici que la palette du signal se lève avec son bruit de poulies et de chaînes : le chef-garde assure la fermeture des portières et siffle le départ. Les deux machinistes, déjà prêts au démarrage, se tournent vers leurs leviers et leurs manettes. La vapeur fuse des pistons, des purgeurs, des injecteurs, de partout, et encapuchonne les machines, les cheminées crachent des jets de fumée, les cylindres gémissent, les bielles tressaillent et les énormes roues s'accrochent et se mettent à patiner jusqu'à l'essoufflement. Car il convient de prendre un élan maximum avant la pente toute proche. Petit à petit, les halètements s'éloignent tandis que les relents de fumée persistent dans l'air et que des cendres fumantes expirent entre les rails. Et moi, je reste fasciné et je regarde les voyageurs qui défilent en route vers l'inconnu.

A SUIVRE. A. MELON.

## QUOI DE NEUF ?

L'ALAF s'associe à la joie de Monsieur et Madame Jean-Claude Menchior à l'occasion de la naissance de leur petit Jean-Christophe.

### RESULTATS DES JEUX :

- |  |         |
|--|---------|
| 1. VOOS Philippe                       | 340/350 |
| 2. VOLDERS Alphonse et<br>VOLDERS Marc | 337/350 |
| 4. VOOS Louis                          | 185/350 |
| 5. MENCHIOR Jean-Claude                | 340/350 |

# **TROUVILLE AND HOUTSIPOU<sup>o</sup>**

## **RAILROAD**

### **LE GRAND RESEAU MODULAIRE DE L'ALAF**

#### **3 EME PARTIE - LE DECOR.**

On peut dire que notre réseau est un réseau belge. Il est belge par le matériel qui y roule, par sa signalisation tout à fait conforme, que par son paysage. Bien que de caractère " Free Lance ", ( c-à-d que nous ne représentons aucun site existant ) le caractère des reliefs, des ouvrages d'arts, des bâtiments ferroviaires ou autres est typiquement belge, puisque nous travaillons d'après photos et documents.

Le réseau a été conçu très vallonné, tout en restant cohérent malgré tout. Pas de montagnes du genre " pain de sucre " à chaque coin du réseau, mais un relief qui a été creusé par la rivière au fil des millénaires.....

La ville, avec la gare principale se trouve à l'avant plan, avec, à l'arrière, sur les hauteurs, la carrière ( CMRT ) et sur la gauche, la partie " accidentée " du réseau avec la rivière, la voie métrique en site propre, et plus haut encore, la gare voie normale/voie métrique de Houtsiplou.

Le réseau se veut très vert, c-à-d qu'une bonne partie du décor est couvert de végétation ( prêtres, arbres, buissons, bois, etc... ) les rochers d'un réalisme saisissant, sont plus vrais que nature. Pourtant, il n'y a pas un gramme de plâtre. En effet, ils sont sculptés dans de la pâte à papier et puis peints. Cette technique mise au point par un membre du club a fait largement ses preuves.

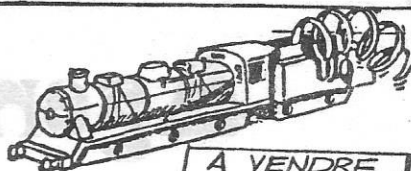
Le balastage de la voie est composé de graviers sélectionnés, triés, calibrés et teintés qui donne une voie du plus bel effet.

A SUIVRE ...

Richard ORBAN.



# BOURSE



A VENDRE  
JAMAIS ROULE

## A VENDRE :

Matériel ferroviaire JOUEF

Patrick ISTACE - 38 , avenue du Gros Chêne - 4120 FLEMALLE.

Tél. : 041/75.47.49 ( après 18 H ).

## CHERCHE :

Photos de locomotives ayant circulé en gare d'Ans dans les années 1950-1960, ainsi que des renseignements concernant ces locomotives.

THIJS Willy

93, rue du Tilleul - 4430 ALLEUR.

## EXPOS ET MANIFESTATIONS

La section archéologie industrielle de la Société royale d'Hastière et d'archéologie de Tournai organise du 28 mars au 20 avril 1986 de 10 à 18 H à Tournai Halle aux Draps ( Grand place ) une expo intitulée :

VICINAUX ET CHEMINS DE FER EN TOURNAISIS 1835 - 1985.

- Participation de la SNCB - SNCV
- D'écoles, musées, collectionneurs,
- Clubs, associations des amis de Tournai, de la maison de la culture, de  
No Télé

Entrée : 50 Frs

20 Frs pour groupes ( 20 personnes et étudiants ).

# Agenda

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 12 MARS 1986

## CONVOCA T I O N

Vous êtes priés d'assiter à notre assemblée générale ordinaire annuelle du 12 mars 1986 à 20 H en notre local de VOROUX-GOREUX.

### ORDRE DU JOUR :

- 1) Election des candidats aux titres de membres effectifs.
- 2) Rapport moral du président.
- 3) Rapport financier du trésorier.
- 4) Décharge par les commissaires de l'exercice 1985.
- 5) Désignation des deux commissaires aux comptes.
- 6) Divers.

N.B. Seuls les membres effectifs en règle de cotisation au 1er mars 1986 ont droit de vote à l'assemblée générale.

CONVOCA T I O N - CONVOCA T I O N - CONVOCA T I O N

=====

# Subscriptions-Angebote 1986

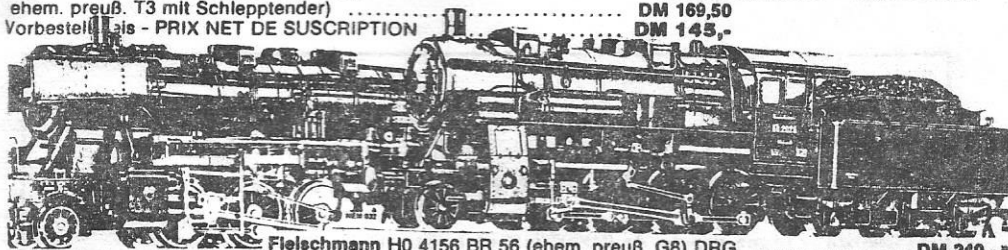
Diese Preise gelten bei Bestellung bis 30.4.1986  
prix suscription chez commande jusq'au 30.4.86



Fleischmann H0 4115 BR 89 62 der DRG  
ehem. preuß. T3 mit Schleppender)  
Vorbestellpreis - PRIX NET DE SUSCRIPTION

**FLEISCHMANN**  
Die Modellbahn der Profis

DM 169,50  
DM 145,-



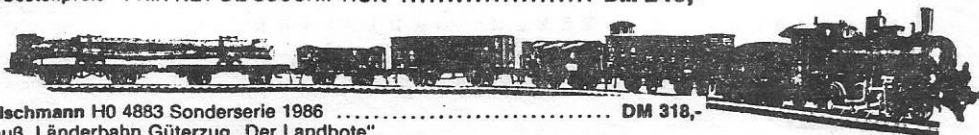
Fleischmann H0 4156 BR 56 (ehem. preuß. G8) DRG  
Vorbestellpreis - PRIX NET DE SUSCRIPTION

DM 240,-  
DM 198,-

Fleischmann für Märklin 1179 BR 50 der DB  
mit Wannentender für Wechselstrom-Fahrbetrieb  
Vorbestellpreis - PRIX NET DE SUSCRIPTION

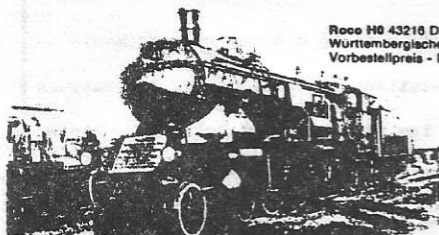


DM 295,-  
DM 249,-



Fleischmann H0 4883 Sonderserie 1986  
preuß. Länderbahn Güterzug „Der Landbote“  
Vorbestellpreis - PRIX NET DE SUSCRIPTION

DM 318,-  
DM 265,-



Roco H0 43216 Dampflokomotive Baureihe C der  
Württembergischen Staatsbahnen  
Vorbestellpreis - PRIX NET DE SUSCRIPTION

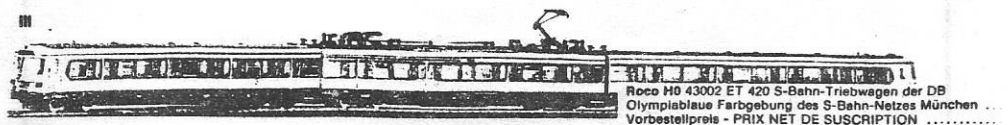


Roco H0 43539 Reihe Cc 6/8 II „Krokodil“ der SBB  
in brauner Ursprungsfarbe  
Vorbestellpreis - PRIX NET DE SUSCRIPTION

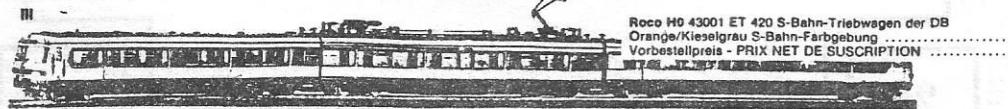


Roco H0 43273 Dampflokomotive Type 96 der SNCF  
Vorbestellpreis - PRIX NET DE SUSCRIPTION

DM 185,-  
DM 149,-



Roco H0 43002 ET 420 S-Bahn-Triebwagen der DB  
Olympiablaue Farbgebung des S-Bahn-Netzes München  
Vorbestellpreis - PRIX NET DE SUSCRIPTION



Roco H0 43001 ET 420 S-Bahn-Triebwagen der DB  
Orange/Kieselgrau S-Bahn-Farbgebung  
Vorbestellpreis - PRIX NET DE SUSCRIPTION

**ME** Modellbahn-  
Center am Markt  
Markt 2-12 D-5100 Aachen  
Tel. 0241/33921

# Agenda

## Mars 1986 :

Le 1er mercredi le 5 mars.

MM. HEIDREDER et ORBAN nous proposent de voir les 150 ans des Chemins de Fer Allemands - Ligne vapeur de CAMMERTINGEN à HECHINGEN.

Le 2ème mercredi le 12 mars :

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE.

## Avril 1986 :

Le 1er mercredi le 2 avril :

MM. GENET et MENCHIOR nous proposent : - un film de 15 minutes sur les manifestations en Belgique sur les vapeurs et les électriques à Solessin - Vielsalm - Gouvy.

- diapositives sur les automotrices sur les lignes Spa - Verviers

Verviers - Namur - Dinant

Serge HEMBERT-PIRNAY.