

Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40

F.B.

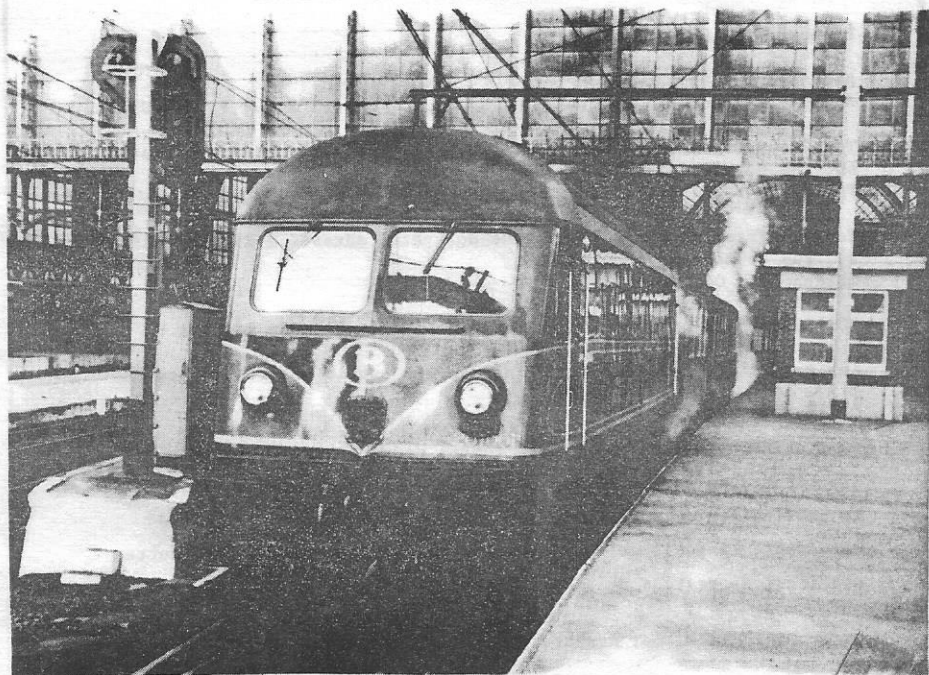
MARS

-

AVRIL

1987

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

SOMMAIRE.....	03
EDITORIAL.....	04
LE COIN DU SPECIALISTE.....	06-07-08
Echo des chemins de fer Suisses par Jean-Pierre DUFAYS.	
LE COIN DU MODELISTE.....	09-10
Y a pas qu'dans les grandes gares qu'on s'marre par Léon GREGOIRE.	
CONNAISSEZ VOUS?.....	12-13-14
Vue sur les chemins de fer Hongrois, par Laurent FRAIKIN	
NORMES NEM.....	15-16
Coeurs fixes des croisements rectilignes.	
COMPTE RENDU.....	17-18-19
L'expo de Mulhouse , par Lucien GENET.	
LE TRAM DES CHAMPS.....	21-22-23
Le vicinal Engis, Verlaine, Hannut (9 ^e partie) par René GENTES	
TROUVILLE & HOTSIPLOU RAILROAD	23-24
Le grand réseau modulaire de l'ALAF, par POUPOUSSE	
ASSEMBLEE GENERALE.....	14
Convocation et ordre du jour de l'assemblée generale ordinaire du mois de mars 1987	
AGENDA.....	08-24
LES PUBS.....	05-11-20

PHOTO DE COUVERTURE:

Type 201 001 SNCB (Collection JOCADIS)

Cette année notre association fêtera ses 8 années d'existence. Vous allez me dire qu'à coté de l'âge des pyramides, cela ne vaut même pas la peine d'en parler.

Pourtant, il faut savoir que pendant ces huit années, une petite poignée d'ardents bénévoles se sont succédés pour que nos réunions se passent dans les meilleures conditions.

En effet, depuis que nous nous réunissions au Château PERALTA à ANGLEUR jusqu'à notre local actuel, il s'est passé beaucoup de choses. Il a fallu trouver ce local et l'aménager, installer eau courante, chauffage etc...

Maintenant il faut l'entretenir, afin que les réunions se passent dans les meilleures conditions.

Et oui, il y a des gens qui courent à gauche et à droite pour approvisionner le bar et d'autres qui viennent laver le local à grande eau pour que vous le trouviez propre.

Il y a aussi ceux qui font le singe sur le réseau pour le nettoyer afin que vous puissiez faire rouler votre matériel.

Matériel que quelques rares membres amènent pour faire rouler.

Tout ceci pour vous rappeler que le club ne peut pas fonctionner tout seul que nous avons besoin de tous les membres pour faire rouler le bazar.

Pour conclure et au risque de me répéter, je dirai " Il faut mettre un frein à l'immobilisme "

Richard ORBAN.

spiel+hobby

MÄRKLIN SPUR 1. ANGEBOTE.

5600	Entkupplungsstück	DM 3,90
5602	Prellbock	DM 8,50
5603	Halteklammern	DM 2,00
5604	Innenbeleuchtung	DM 5,50
5605	" "	DM 17,50
5607	Prellbock mit Licht	DM 14,75
5611	Hauptsignal	DM 54,50
5615	Bahnhof Bausatz	DM 84,75
5616	Reiterstellwerk Bausatz	DM 78,10
5617	Lokschuppen Bausatz	DM 90,50
5618	Bekohlungsanlage Bausatz	DM 70,90
5621	Diesel-Tankstelle Bausatz	DM 94,50
5612	Vorsignal	DM 54,50
5742	Diesel-Lok Gleichstrom	DM 492,90
5800	Personenwagen	DM 50,25
5801	" "	DM 50,25
5809	" "	DM 189,95
5810	" "	DM 189,95
5811	" "	DM 214,10
5853	Rungenwagen	DM 37,50
5860	Güterwagen	DM 48,90
5859	Kippwagen	DM 37,50
5851	Güterwagen SNCB	DM 37,50
5863	Bierwagen Löwenbräu	DM 42,50
5869	Flachwagen mit Rungen	DM 249,50
5871	Drehschemelwagen mit Rohr	DM 76,50
5872	Güterwagen mit Schlusslicht	DM 62,95
5873	Seiten-Entlade-Wagen	DM 143,10
5875	Rungenwagen	DM 35,50
5878	Teleskophauben-Wagen	DM 259,90
5879	Kühlwagen Sinalco	DM 49,90
5880	Güterwagen offen	DM 139,90
5888	Güterwagen	DM 53,90
5900	Gleis gerade	DM 4,90
5908	" "	DM 3,90
5909	" "	DM 4,90
5911	" "	DM 3,90
5921	Gleis gebogen	DM 4,90
5932	" "	DM 7,50
5962	Weiche L	DM 35,90
5963	" R	DM 35,90
5965	" L	DM 22,50
5966	" R	DM 22,50
5972	" L	DM 45,50
5973	" R	DM 45,50
5990	Anschlussgleis	DM 14,90
5991	Entkupplungs-Gleis	DM 35,50

J. Wagner Kleinmarschierstr. 70-72

5100 Aachen.

le coin du Spécialiste

ÉCHOS

CHEMINS DE FER SUISSES



Depuis de nombreuses années, les chemins de fer suisses ont baptisé leurs locomotives Ae 6/6 et Re 6/6 du nom d'un canton, d'un chef-lieu de canton ou d'une localité.

Cette manière de pratiquer donne à chaque locomotive une personnalité qui fait la joie des amateurs.

Nous publions ci-après la liste des écussons portés par chacune des locomotives concernées :

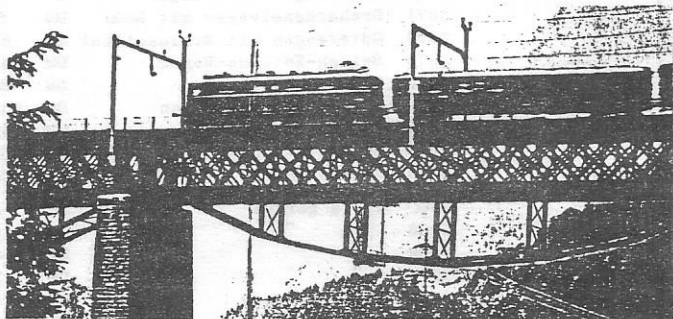
Ae 6/6 11401-11520

1952 - 1966

120 t

5830 PS/ch - 4300 kW

125 km/h



CANTONS

11401 Ticino

11402 Uri

11403 Schwyz

11404 Luzern

11405 Nidwalden

11406 Obwalden

11407 Aarau

11408 Solothurn

11409 Baseland

11410 Basel-Stadt

11411 Zug

11412 Zürich

11413 Schaffhausen

11414 Bern/Berne

11415 Thurgau

../..

11416	Glarus	11419	Appenzell I. RH	11422	Vaud
11417	Fribourg/Freiburg	11420	Appenzell A. RH	11423	Valais/Wallis
11418	St. Gallen	11421	Grischun/Graubünden	11424	Neuchâtel
				11425	Genève

CHEFS-LIEUX DE CANTONS

11426	Stadt Zürich ¹	11434	Stadt Zug ¹	11442	St Gallen
11427	Stadt Bern	11435	Fribourg	11443	Chur
11428	Stadt Luzern ¹	11436	Stadt Solothurn ¹	11444	Aarau
11429	Altdorf	11437	Stadt Basel ¹	11445	Frauenfeld
11430	Gemeinde Schwyz ¹	11438	Liestal	11446	Bellinzona
11431	Sarnen	11439	Schaffhausen	11447	Lausanne
11432	Stans	11440	Herisau	11448	Sion
11433	Glarus	11441	Appenzell	11449	Neuchâtel
				11450	Ville de Genève ¹

AUTRES LOCALITES.

11451	Winterthur	11464	Erstfeld	11477	Martigny
11452	Baden	11465	Oerlikon	11478	Sierre
11453	Arth-Goldau	11466	Sursee	11479	Visp
11454	Yverdon	11467	Zofingen	11480	Montreux
11455	Biel/Bienne	11468	Lenzburg	11481	La Chaux-de-
11456	Olten	11469	Thalwil		Fonds
11457	Romanshorn	11470	Brugg	11482	Delémont
11458	Rorschach	11471	Pratteln	11483	Porrentruy
11459	Chiasso	11472	Brig	11484	Romont
11460	Lugano	11473	St-Maurice	11485	Thun
11461	Locarno	11474	Vevey	11486	Burgdorf
11462	Biasca	11475	Vallorbe	11487	Langenthal
11463	Göschenen	11476	Les Verrières	11488	Mendrisio

../..

11489 Airolo	11500 Landquart ³	11511 Dietikon
11490 Rotkreuz ²	11501 Renens	11512 Horgen
11491 Wohlen AG	11502 Nyon	11513 Wallisellen
11492 Emmen	11503 Payerne	11514 Weinfelden
11493 Sissach	11504 Le Locle	11515 Kreuzlingen
11494 Schlieren	11505 Lyss	11516 Baar
11495 Bülach	11506 Grenchen	11517 Brunnen ⁵
11496 Stadt Wil	11507 Wildegg ⁴	11518 Flöelen
11497 St. Margrethen	11508 Wettingen	11519 Giubiasco
11498 Buchs SG	11509 Gossau SG	11520 Langnau i. E.
11499 Sargans	11510 Rheinfelden	

1 Mêmes armoiries que le canton

2 Armoiries de la commune de Risch

3 Armoiries de la commune d'Igis

4 Armoiries de la commune de Muriken

5 Armoiries de la commune d'Ingenbohl

A suivre

Jean Pierre DUFAYS.



agenda



A tous bonjour,

Les activités du mois de mars seront centrées sur les chemins de fer belges.

A ce propos, Richard nous distille une projection sur les 150 ans de la SNCB.

Bien entendu sur notre réseau roulera du B E L G E. Amenez donc vos derniers achats.

..... Suite de l'agenda page 24

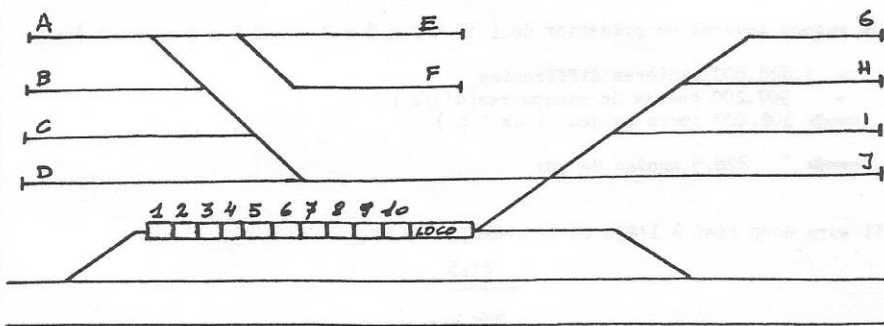
le coin du modeliste

CHAPITRE 4. Y'a pas qu'dans les grandes gares qu'on s'marre

Un p'tit peu de p'tit train

Une gare toute simple comme vous et moi est composée de 10 voies (A à J) + la voie d'arrivée.

Dans cette gare entre une rame de 10 wagons (1 à 10). Chaque wagon a une destination propre.



../..

1 → A / 2 → B / / 10 → J

Sachant que le propriétaire met en général $1/4$ d'heure pour effectuer cette manœuvre, qu'il joue au train maximum 3 heures par jour et qu'il a 21 ans et 6 mois.

A quel âge aura-t-il fini d'exploiter toutes les possibilités d'arrivée des wagons et donc de manœuvres.

Réponse. Réfléchons !

2 wagons peuvent se présenter de 2 manières différentes

1,2 / 2,1

3 wagons peuvent se présenter de $(3 \times 2) = 6$ manières différentes

1,2,3 / 1,3,2 / 2,1,3 / 2,3,1 / 3,1,2 / 3,2,1

-

-

10 wagons peuvent se présenter de $(10 \times 9 \times 8 \times 7 \times 6 \times 5 \times 4 \times 3 \times 2) =$

= 3.628.800 manières différentes

= 907.200 heures de manœuvres ($d'1/4$ h)

⇒ 302.400 jours de jeu (de 3 h)

⇒ 828,5 années de jeu

Il aura donc fini à l'âge de : 828,5

21,5

850 ans exactement

M O R A L I T E : Un train vaut mieux que deux turborails (comprenez qui peut) (voir Jean de la Fontaine)

A SUIVRE.....

Jocadis

SPRL / PVBA

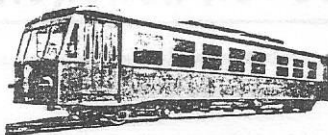
Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 1390 EDINGEN
(Belgium)

T. (02) 395 22 96



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

KIT HO



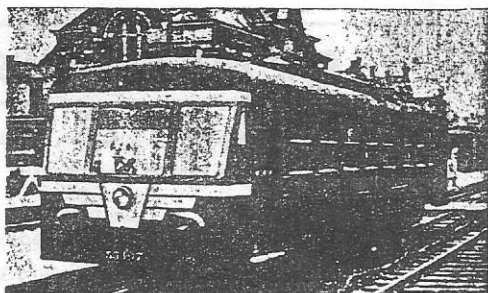
1

- 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.

4.995,- FB

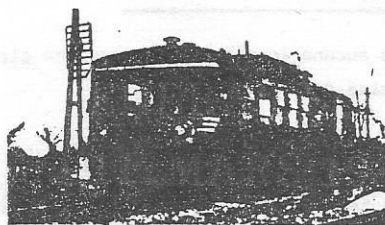
192-1017112-12

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

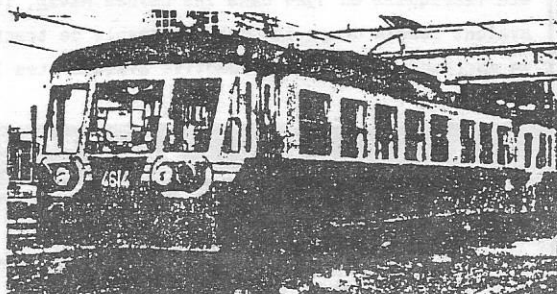


2

Photo: DeDonker - ARBAC



3



4

JOCADIS

RUE DE BRUXELLES 53 1390 ENGIEN
BRUSSELSTRAAT 53 1390 EDINGEN

11

11

CONNAISSEZ - VOUS ...?

VUE SUR LES CHEMINS DE FER HONGROIS

Lors de mon récent voyage en Hongrie, j'ai pu récolter quelques renseignements concernant les locos à vapeur des chemins de fer Hongrois (M A V).

Bien que la vapeur en Hongrie ne nous concerne pas directement, vous trouverez ci-après, une documentation relative aux locos. Cela intéressera certainement les amateurs de locos vapeur que vous êtes.

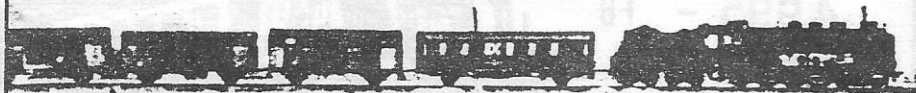
LOCOMOTIVES A VAPEUR

Plus aucune locomotive à vapeur ne circule normalement sur les lignes des chemins de fer hongrois.

Principales locomotives à vapeur

Type 424 2-4-0 Vitesse : 90 km/h.

Cette locomotive est la plus connue et la plus populaire en Hongrie, elles ont été fabriquées en 1924 dans les usines Mavag, les chemins de fer Hongrois avaient besoin d'une locomotive capable de tracter les trains de voyageurs et de marchandises, cette locomotive avait toutes les capacités pour le faire.



Dans la " Puszta " Hongroise un train de marchandises tracté par une locomotive 240 série 424 vers Oroshaza sur la ligne Bekescsab-Szeged (Frontière Yougoslave).

Type 324 1-3-1 Vitesse : 75 km/h.

Cette série de locomotives avait été construite à partir de 1909 pour le trafic marchandises, mais elles ont été affectées plus tard au trafic voyageurs.

../..

Le tender d'origine à 3 essieux a été remplacé par celui à 2 bogies des locomotives utilisées pour la pousse des trains.

Type 377 0-3-0 Vitesse : 45 km/h

C'est la locomotive de manoeuvre la plus répandue, elle existe en plusieurs centaines, elles ont été construites par différentes firmes (usines de la MAV, Krausslinz, SE EG - Vienne, Weitzer - Arad) pendant les 15 dernières années du 19ème siècle.

Type 411 1-4-0 Vitesse : 75 km/h

Les locomotives du type 411 ont rejoint en grand nombre les stocks de la MAV en 1947.

Elles ont été construites par des usines américaines (Alca, Baldwin) à partir d'un prototype de l'armée américaine, elles effectuaient les services marchandises, mais dans les années 60, elles ont été utilisées pour les trains de voyageurs.

Type 520 1-5-0 Vitesse : 80 km/h

Elles ont été construites en 1943-44 par plusieurs fabricants d'Europe pour l'empire germanique, c'est une des locomotives les plus répandues en Europe (BR52, DR - DB - ÖBB, 150Y SNCF, 26 SNCB, 63 DSB...)

Type 375 1-3-1 Vitesse : 60 km/h

Cette locomotive de manoeuvres construite par la MAVAG est la dernière qui a circulé sur les lignes hongroises. Les premières locomotives de ce type ont été construites en 1907. La locomotive Mo 375.1032 est la dernière machine à vapeur fabriquée par la Mavagen 1959.

Type 370 0-3-0 Vitesse : 50 km/h

Les premières unités ont été construites en 1898 dans les usines de la MAV.

../..

Les dernières survivantes de ce type roulent toujours à la Magymányoti Brikettgyáiban dolgozik (Fabrique nationale de Briques)

La couleur des locomotives à vapeur est peut être noir, n'ayant vu que 2 * locomotives :

- 1) une loco dans un état impeccable en pleine zone militaire, l'endroit était renseigné : Interdiction de photographier
- 2) une petite loco à voie étroite dans la gare de HUVÖSVÖLGY, noire aussi mais est ce bien la couleur des locos ?

* les routes sont très mal renseignées et on ne peut pas apercevoir où que ce soit des plaques renseignant des musées.

L. FRAIKIN.



ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

...du 11 MARS 1987

CONVOCATION

Vous êtes priés d'assister à notre assemblée générale ordinaire annuelle du 11 mars 1987 à 20 H en notre local de VOROUX-COREUX.

ORDRE DU JOUR :

- 1) Election des candidats aux titres de membres effectifs.
- 2) Rapport moral du Président
- 3) Rapport financier du trésorier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 1986
- 4) Désignation des deux nouveaux commissaires aux comptes.
- 5) Réélection des membres du C.A. ; tous les membres sortant sont rééligibles et présentation à l'élection des nouvelles candidatures éventuelles
- 6) Divers

LE COMITE.

NORMES EUROPEENNES DE MODELISME FERROVIAIRE

Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire COEURS FIXES DES CROISEMENTS RECTILIGNES

**NEM
127**

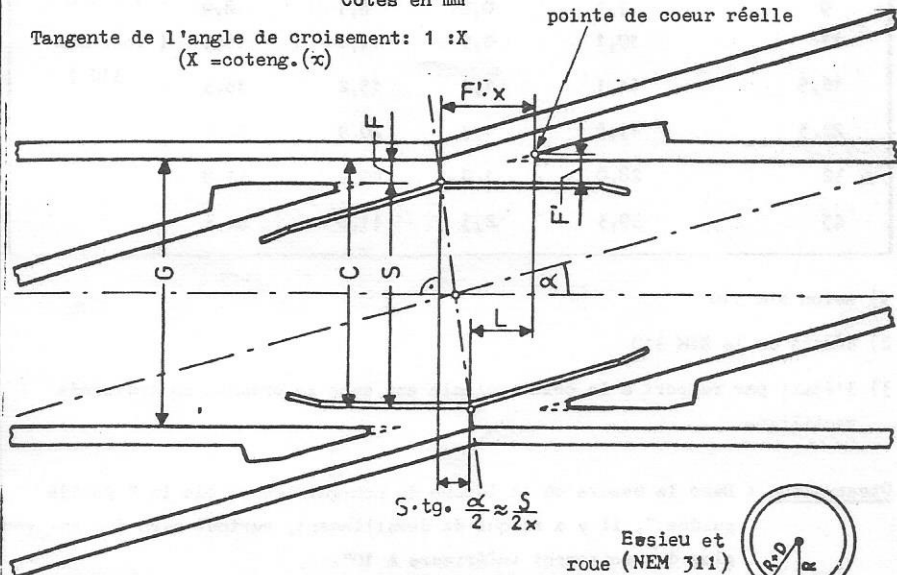
Norme impérative

Edition 1980

Cotes en mm

Tangente de l'angle de croisement: 1 : X
($X = \cotang.(\alpha)$)

pointe de coeur réelle



Lacune de non-guidage : $L = F' \cdot x - \frac{S}{2x}$

segment du boudin auquel
correspond " la portée
guidée "

Pour les cotes G, C, S et F voir NEM 310.

../..

Dans la construction des croisements et traversées-jonctions il convient de tendre à réduire la lacune de non-guidage en serrant du plus près les limites Smax et Fmin.

Cotes recommandées :

Ecartement G (cote nominale)	Smax 1)	Fmin 2)	Cmin 1)	G 3)	
6,5	5,2	0,7	5,9	6,6	S + F = C
9	7,3	0,8	8,1	8,9	F + C = G
12	10,1	0,9	11,0	11,9	(voir NEM 310)
16,5	14,1	1,1	15,2	16,3	
22,5	19,5	1,4	20,9	22,3	
32	28,0	1,9	29,9	31,8	
45	39,3	2,5	41,8	44,3	

1) selon NEM 310

2) déduit de la NEM 310

3) l'écart par rapport à la cote nominale est sans importance en traversée rectiligne.

Observation : Dans la mesure où la lacune de non-guidage excède la " portée guidée ", il y a risque de déraillement, surtout avec des angles de croisement inférieurs à 10°.

COMPTE RENDU

Les 26, 27 et 28 septembre derniers, le musée national des chemins de fer français à Mulhouse fêtait ses 15 ans d'existence. A cette occasion, tout comme il y a 5 ans pour son 10ème anniversaire, une grande exposition de modélisme a été organisée par les responsables du musée, l'A.M.E.E.F. (Association mulhousienne d'études et d'excursions ferroviaires et le R.A.M.C.A.S. (Rail miniature club Alsace Sud, en quelque sorte les collègues locaux qui ont leur réseau HO en construction dans l'entrée du musée.

Certains diront : " En quoi cela nous concerne-t-il ? " Et bien, tout simplement dans le fait que l'ALAF y a été représentée, tout d'abord par la présentation en son nom de 3 dioramas personnels de notre ami Jean-Claude Menchior, ensuite par la présence là-bas, quoi de plus normal, de Claire et Jean-Claude Jouan, les alsaciens de notre association, étant là il est vrai invités par le CFTR (Chemin de fer touristique du Rhin), et enfin par la présence également de votre serviteur, invité lui aussi par le CFTR puisqu'étant leur correspondant ici en Belgique.

Marie-Anne et Jean-Claude Menchior, qui n'ont pu, malheureusement pour eux, rester que le samedi 27, et moi-même les 27 et 28 seulement, nous sommes faits fort, aidés par les moues admiratives et les regards luisants se passant de commentaires des deux autres " alafiens " aussi à bord, de vanter, au travers des 3 dioramas précités, la grande finesse du décor, l'aspect hyperréaliste des bâtiments et ouvrages d'art de fabrication-maison, et la technique sophistiquée du mode bi-système d'alimentation de notre grand réseau modulaire.

Aussi, après avoir constaté l'espoir de quelques amateurs, exposant également, de pouvoir un jour admirer cela de visu (hélas ! Certains viennent de loin ou ne peuvent se libérer aisément, exactement comme nous lorsqu'on veut aller à l'étranger), quelle ne fut pas ma surprise, agréable assurément, lorsqu'un de ceux-ci, admiratif, me demanda

dans le même but bien précis les coordonnées de l'ALAF, avec, ici, une presque certitude de visite. Pourtant, il venait de gagner un 1er prix, une vraie gageure au milieu du nombre important de participants amateurs, grâce à son ensemble de 3 modules fonctionnels représentant une voie étroite s'imbriquant dans une voie normale, telles celle de Tournon en Ardèche sur la ligne du Vivarais ou celle de notre réseau !

En parlant de prix, il est à signaler que celui du public, le plus beau à mes yeux, a été attribué au CFTR pour la maquette représentant son dépôt et ses dépendances, le tout agrémenté d'un splendide décor de fond et d'une végétation " à l'ALAF ", fabriqués et peints par notre ami Jean-Claude Jouan. Ceux qui ont déjà vu cette maquette peuvent certifier que ce prix est absolument mérité et nullement usurpé. Il est certain que la qualité de notre réseau abondamment vantée devant l'objet de ce prix et la coupe qui l'honore ne peut que grandir notre réputation !

En ce qui concerne l'exposition en elle-même, ce fut assurément une grande réussite, tant au niveau participation qu'au niveau populaire. Comme le faisait remarquer le président du musée, au cours de la réception pendant laquelle eut lieu la remise des prix, le nombre et la qualité du matériel présenté par les amateurs étaient dans leur ensemble remarquables ; ces amateurs venant, comme l'a si bien ajouté le présentateur, de Belgique, de Suisse, d'Allemagne, du Luxembourg, de Hollande, et des " 4 coins de l'Hexagone ", sans oublier les parisiens qui se prennent pour le nombril du monde, tout cela dit dans la plus grande hilarité évidemment ! Les professionnels étaient bien sûr présents (les citer serait trop fastidieux) depuis les commerçants locaux et régionaux jusqu'aux grandes firmes en passant par les revues spécialisées bien entendu.

Le CFTR, quant à lui, a réussi la gageure d'agréments l'attraction dans la cour du musée. En effet, devant l'impossibilité de la venue initialement prévue et annoncée à grand renfort de publicité de la Pacific anglaise " Mallard ", détentrice du record du monde de vitesse en traction vapeur depuis juillet 1938 avec 202 km/h, les responsables du CFTR, à la demande des organisateurs, acceptèrent d'acheminer par leurs propres moyens, en plus de la O30TA du musée jusqu'au centre de

../..

Mulhouse ville, grâce à leurs tracteur et remorque spécialisée, leur locomotive 020 T Fives-Lille, pendant qu'une de leurs voitures suisses ex-Seetal venait par voie SNCF par les soins des organisateurs. C'est ainsi que furent assurées inlassablement les navettes sur plus ou moins 400 m depuis le quai de la cour du musée jusqu'à l'entrée du raccordement au réseau SNCF, remportant du même coup un énorme succès populaire. Belle revanche pour cette petite locomotive qui n'avait connu avant son arrivée au CFTR que le travail ingrat et sans gloire des manoeuvres d'usine.

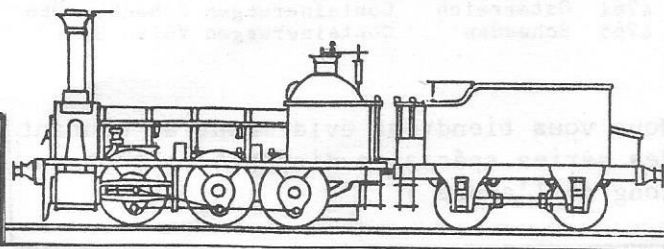
Il faut aussi citer, sous le préau de cette même cour, une très intéressante collection unique au monde, due à un ouvrier amoureux du bois, relatant à elle seule l'histoire des traverses, en bois évidemment, avec, preuve à l'appui, des fendues, des cassées, des coupées lors des déraillements, des pourries, ... etc, des différentes étapes de leur construction et de leur vie, en plus des outillages divers, différents tirefonds et explications relatant les méthodes d'entretien. A l'ère de la traverse de béton de plus en plus utilisée, cette collection se devait d'exister au même titre que les autres pièces de musée. Gloire lui soit rendue.

Quant aux exposants, surtout les amateurs, quelle formidable impression de pouvoir exhiber leurs réalisations au milieu de ces prestigieux matériels trônant là-bas !

Une chose certaine : quelles que soient l'importance et la qualité des manifestations et des oeuvres présentées, celles-ci représentent à chaque fois l'expression de l'amour, le mot n'est pas trop fort, déployé par leurs créateurs à les réaliser (certains membres de l'ALAF en ont déjà fait plusieurs fois l'expérience). N'est-ce pas cela le plus important en fin de compte ?

Lucien GENET

0-6-0 Stephenson à marchandises, construction française.





MÄRKLIN

INFORMATION 1/87

Les modèles suivants ont été livrés dans les différents pays pendant l'année 1986. En 1987, ces modèles seront également disponibles et livrables en Allemagne.

Nr.	3029	Dänemark	Tenderlok Serie Litra BRF DSB
"	3112	Österreich	Tenderlok BR 86 ÖBB
"	3134	Luxemburg	Diesellok 1600 CFL
"	3170	Schweden	Ellok D-109 SJ
"	3332	Schweiz	Ellok Ae 6/6 rot SBB
"	4007	Österreich	Personenwagen ÖBB
"	4025	Dänemark	Eilzugwagen Bn DSB
"	4116	Belgien	Liegewagen blau SNCB
"	4119	Belgien	Liegewagen Rail-Tour grün SNCB
"	4126	Luxemburg	Nahverkehrswagen AB CFL
"	4127	Luxemburg	Nahverkehrswagen B CFL
"	4128	Österreich	Schlieren AB ÖBB
"	4156	Frankreich	Eurofima A9 SNCF
"	4174	Österreich	Autotransporter ÖBB
"	4402	Niederlande	Gedeckter Güterwagen GS NS
"	4403	Dänemark	Gedeckter Güterwagen GS DSB
"	4404	Belgien	Güterwagen SNCB colis
"	4406	Frankreich	Gedeckter Güterwagen SNCF
"	4435	Frankreich	Niederbordwagen mit Citroen SNCF
"	4448	Österreich	Kesselwagen OEVA ÖBB
"	4449	Niederlande	Kesselwagen BON NS
"	4483	Schweden	Containerwagen ALCRO SJ
"	4532	Schweden	Kesselwagen NYNAS SJ
"	4723	Belgien	Selbstentladewagen Eds SNCB
"	4724	Österreich	Großraumwagen ÖBB
"	4725	Niederlande	Großraumwagen NS
"	4764	Österreich	Containerwagen Schenker ÖBB
"	4765	Schweden	Containerwagen Volvo SJ

Nous vous tiendrons évidemment au courant des séries spéciales disponibles tout au long de l'année !

le tram...

...des Champs

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT

9ème partie.

A travers campagnes et vallons.

Quittant le charbonnage de Sart d'Avette, le vicinal s'engage alors dans la petite ligne droite qui est devenue maintenant la rue Pré Mottard et qui va l'amener jusqu'au moulin Londot qu'il sera obligé de contourner pour rejoindre la chaussée principale, la route d'Awirs.

Le moulin Londot occupe un des plus anciens emplacements de moulin de notre région, il était connu " dans le temps " sous le vocable " molin de l'englische sanct estevenne " puis " moulin banal de Fexhe ".

Il fait partie des trois premiers moulins à eau installé sur le ruisseau d'Awirs en l'an 1102 par Hugues le riche meunier et il est resté de nombreux siècles banal pour les habitants des " hautes-awirs ".

C'est à partir de 1330 que le moulin devient " banal " pour le village de Fexhe, obligeant ainsi les habitants de ce bourg à venir moudre aux Awirs. Cette banalité va durer jusqu'à la révolution française.

Continuant sa route, le vicinal va bientôt rejoindre la route d'Awirs, anciennement route de Fexhe, plus anciennement encore route de Gleixhe et c'est vers ce hameau qu'il se dirige maintenant en longeant la vieille chaussée.

Il atteint rapidement le point de jonction entre Awirs et Gleixhe où se trouvait encore une gare-dépôt là où est construite la maison Joseph Cop-Vanbrabant. Nous sommes ici à la limite d'un des plus beaux hameaux de la région constitué par le bois de Gleixhe et le château de Hautepeenne.

../..

La Gleixhe signifie dans l'ancien vocable " l'église " (tout comme la Gleize, près de Stoumont) et ce nom lui vient à cause d'un événement très important qui eut lieu au début du XIIIe siècle. A cette époque, aux Awirs, venait d'être fondé par le seigneur du lieu un couvent de dames cisterciennes, cet ordre religieux très stricte exigeait de ses adeptes qu'ils vivent " éloignés des hommes et de leur commerce, près des rivières et des pierres pour leur permettre de construire à l'abri du feu ".

En 1203 plusieurs donations sont faites aux religieuses afin d'établir leur communauté, dont " une terre proche de l'église St-Etienne où elles pourront construire leur maison " ; la terre de Gleixhe qui faisait alors partie intégrante d'Awirs.

En 1206 survient un événement plus important encore, la venue sur notre sol de la religieuse qui allait devenir plus tard Ste-Lutgarde de Tongres.

Le couvent peut alors prendre son essor sous la conduite de cette cistercienne et les religieuses commencent à construire leur " maison " sur le nouveau terrain qui leur est offert : la Gleixhe.

La première étape de la construction d'un couvent est l'église et d'après la tradition c'est sur l'îlot qui se trouve au milieu des étangs de Hauteperne que fut construite une chapelle ou églisette.

Malheureusement, pour des raisons politiques, le couvent doit émigré en d'autres lieux et en 1209 il quitte Awirs pour le Brabant wallon où il conserve le nom " d'Aywières " en souvenir de son origine.

Les religieuses n'avaient eu le temps de construire que leur église et c'est elle qui donna son nom à la Gleixhe qui devint alors Awirs Notre-Dame (patronne des cisterciennes) en distinction d'Awirs St-Etienne... le village.

La Gleixhe va vivre alors un peu en retrait des grandes transformations des siècles mais elle abritera quand même trois moulins à eau qui tournèrent pendant de nombreux siècles à l'ombre du château du seigneur local, le fier castel de Hauteperne.

../..

../..

Toujours oubliées des historiens, la Gleixhe mérite bien que l'on s'y attarde un peu, c'est ce que nous ferons dans un prochain article avant de quitter la vallée avec notre vicinal pour affronter son premier vrai obstacle : la colline de Sur-les-Bois, commune de St-Georges, par la jolie vallée du Brougoux.

A SUIVRE.....

René GENTES.



TROUVILLE AND HOUTSIPOU RAILROAD

LE GRAND RESEAU MODULAIRE DE L'ALAF

Il était une fois (car ceci pourrait être un conte de fée)... Il était une fois trois personnes qui, chacune de leur côté, aimaient le train en général et le train miniature plus particulièrement.

Ces braves garçons auraient pu vivre leur vie sans jamais se connaître, mais le hasard et les nécessités de la profession firent bien les choses. Ils se rencontrèrent et de leur rencontre jaillit une idée, puis un projet et enfin une réalisation qui bientôt profitera à tous les amateurs de circuits ferroviaires et surtout à notre veinard de club.

Cette histoire méritera un article qui sera publié ultérieurement dans cette revue ; pour l'instant je ne vous décrirais que les retombées immédiates de cette rencontre. Mais avant laissez-moi vous présenter les trois compères Hermans Beauvuy, Ingénieur, chef de service Ingéniering chez IEM Intern, notre ami Léon Job et votre serviteur. He oui ! Vous avez deviné... Il s'agit encore et toujours d'électronique.

.../...

../..

IEM après les Personnels computers et les jeux de délassement existants déjà dans son software, a eu l'idée, via notre ami Herman, de se lancer dans la commande des trains miniatures par ordinateur.

Impressionné par le bloc bisystème Léon Herman calcula un programme : compilation des célèbres D. BAS E II (gestion) et Kings Quest (mais oui, un jeu "arcade ") qui peut tout faire ou presque avec votre train via interfaces et grâce à des senseurs spéciaux.

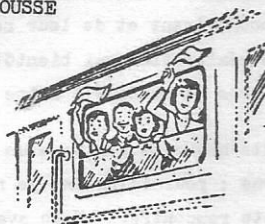
Cet ensemble baptisé provisoirement E.T.C. 1 (Electronical Train Control) sera (et c'est là, la grande chance) rodé sur le réseau du club pendant une période d'essai de plus ou moins six mois. Après ce test, concluant n'en doutons pas, cette petite merveille sera présentée à Nuremberg 1988.

Mais et voilà ou cela est intéressant, le prototype reviendra ensuite sur le réseau et cela définitivement. Vous dites ??? " Super " - oui, je le pense aussi !

D'un point de vue pratique ; notre assemblée générale de mars nous occupant beaucoup au comité, le matériel tant une partie est déjà sur place, (interdit de toucher ou d'ouvrir) sera installé pour la grande réunion du mois suivant (roulement de matériel Italien : voir AGENDA . Je vous promet un moment d'émotions fortes et surtout n'amenez pas votre petit gamin, car après 10 minutes, il vous expliquerait comment ça marche.

POUPOUSSE

agenda



En avril notre président vous propose un voyage au pays de Dante, du chianti et des siestes au soleil. Mais nous ne nous endormirons pas et j'espère bien voir de merveilleux modèles made in Italy sur notre réseau.

En espérant vous voir très nombreux.