

# Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

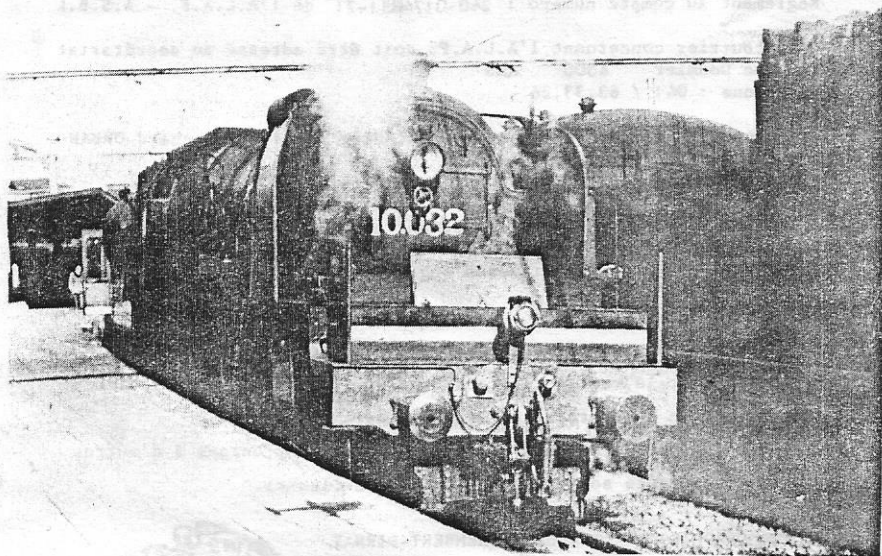
40

F.B.

JUILLET - AOUT

1987

Numéro 4



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 TRAM DES CHAMPS .....	06-07-08-09
Le Vicinal Engis, Verlaine, Hanmut (10 <sup>è</sup> partie) par René GENTES	
NORMES NEM .....	11-12
Normes 311	
SAVIEZ-VOUS QUE ? .....	13
Grande vitesse et modélisme par Richard ORBAN	
TROUVILLE & HOUTSIPOU RAILROAD .....	14-15
Le réseau de l'Alaf par Richard ORBAN	
A LIRE ET A RELIRE .....	16-17
Les grands trains des Alpes par Lucien GENET	
LE COIN DU MODELISTE .....	18-19
Et le décor par Léon GREGOIRE	
TRANSPORT EN COMMUN .....	22-23
Musée du Transport Urbain Bruxellois	
AGENDA .....	24
EXPOS ET MANIFESTATIONS .....	09
BOURSE .....	12-15
PUBS .....	05-10-20-21

PHOTO DE COUVERTURE : Type 10.032 SNCB

Collection Léon JOB.

Normaliser ou ne pas normaliser son réseau ?

Et puis d'abord Kekseksa normaliser ? Esce que c'est bien utile ?

Esce difficile ? Cela coûte-t-il cher ?

Ce sont effectivement de bonnes questions.

Normaliser les trains miniatures, c'est premièrement les rendrent compatibles entre eux. En fait, n'importe quels locos et wagons, devraient rouler sur n'importe quelle voie de n'importe quelle marque ( à condition bien sûr que se soit à la même échelle ).

J'ai dit devraient car on est loin du compte.

Certes il y a du progrès dans la continuité.

Par exemple, la boîte d'attelage NEM 362 qui a été adoptée en HO par la plupart des fabricants ( même MARKLIN ) en est la preuve.

Ce qui est curieux, il paraît que le fabricant ROCO ne participe pas aux réunions du MOROP ( ce sont eux qui déterminent ces normes ) et ROCO adopte ces normes. Tandis que MARKLIN participe à ces réunions et ne les adopte pas.

Il faut bien admettre que c'est le monde à l'envers.

Sachez également que la norme NEM est européenne et qu'il existe également la norme NMRA qui est américaine et nettement mieux que l'européenne.

Mais ne dit on pas que les américains ont 20 ans d'avance sur nous ?

Richard ORBAN

é  
d  
i  
t  
o  
r  
i  
a  
l

# JOCADIS

Rue de Bruxelles 53  
Brusselstraat 53  
ENGHIEN 1390 EDINGEN  
(Belgium)  
T. (02) 395 71 05

OUVERT/OPEN : 9<sup>h</sup> - 12<sup>h</sup> ◊ 14<sup>h</sup> - 19<sup>h</sup> // Dim/Zon : 10<sup>h</sup> - 12<sup>h</sup> 30 // Fermé le Lundi  
Maandag gesloten

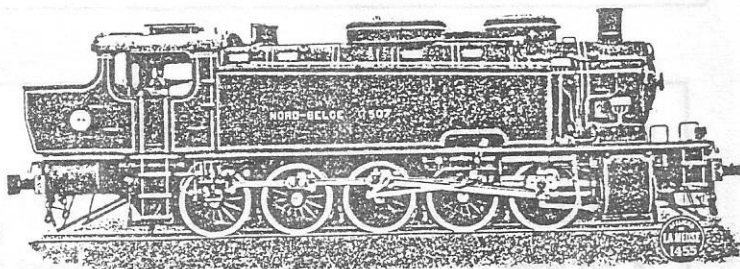
## TYPE

### 99

ex - Nord - Belge

050TD SNCF

## KIT

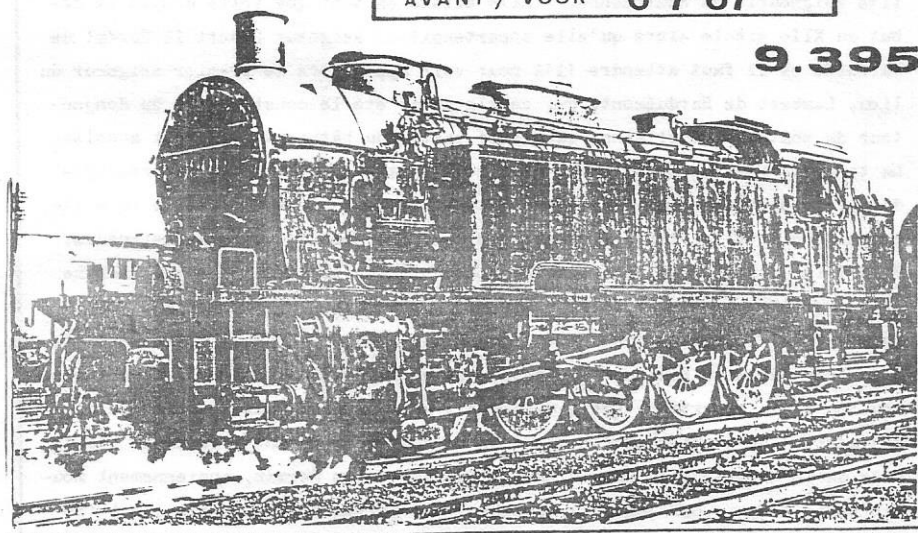


en métal blanc sur chassis FLEISCHMANN  
in wit metaal op FLEISCHMANN onderstel

7.945,-

AVANT / VOOR 6-7-87

9.395,-



UNE SEULE FABRICATION :  
SERIE LIMITEE A 300 EXEMPLAIRES  
POUR LA BELGIQUE ET LA FRANCE

EENMALIGE PRODUCTIE :  
300 STUKS VOOR BELGIE  
EN FRANKRIJK

LIVRABLE JUILLET

LEVERBAAR JULI

+ Port  
Porto 50,- frs



# le tram...

## ...des Champs

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT. - 10ème partie

### LA GLEIXHE -

Le joli hameau de la Gleixhe présente maintenant l'aspect d'un havre de paix où aiment se promener, été comme hiver, ( sans oublier l'automne qui colore si harmonieusement ses frondaisons ) les marcheurs qui ont la chance de bien connaître l'endroit.

Pourtant il n'en fut pas toujours ainsi dans les siècles passés de cette petite seigneurie de Hautepenne. Elle existe en tant que telle depuis le début du XIIe siècle alors qu'elle appartenait au seigneur Libert II Suréal de Warfuzée et il faut attendre 1314 pour voir apparaître le premier seigneur du lieu, Lambert de Harduémont, qui semble avoir été le constructeur du donjon-tour du château actuel ainsi que de la partie du bâtiment qui y est accolée. La terre de Hautepenne présente d'ailleurs cette particularité intéressante d'avoir été composée de deux seigneuries : Hautepenne et le fief de la Motte, de ce dernier il ne reste aucune trace sauf les noms de quelques seigneurs. Mais l'industrie, elle non plus, n'a pas toujours boudé la terre de Gleixhe et on y retrouve, depuis le XIVe siècle, des houillères ; le Lurtay, le Thiers-Pays et Lhoneux, des carrières et des moulins. C'est cette dernière industrie qui a le plus marqué le terrain et il reste encore à Gleixhe trois moulins à eau répartis à égale distance l'un de l'autre sur le ruisseau de Hozémont. Le premier moulin que l'on rencontre en venant d'Awirs se trouve près de la vieille gare du vicinal, c'est le moulin Herman, anciennement moulin banal d'Engis car jadis la Gleixhe était partagée " pour moitié à Awirs et moitié à Engis " ( curieux les phénomènes des seigneuries ). Ce moulin apparaît vers le début du XIVe siècle mais le bâtiment actuel date du XIXe, avec partie du XVIIIe, il est également cité dans les archives comme " moulin Laurent n° 2 ", du nom de son

propriétaire au XIXe. Le bief qui alimentait la roue et qui venait des étangs de Hauteperne est malheureusement comblé depuis une cinquantaine d'années. Le second moulin se trouve à hauteur de l'église et il était jadis le moulin banal de Jeneffe. Il apparaît vers le XVe siècle où il est nommé " moulin de l'englische ste-Marie ", il est mieux connu maintenant sous le vocable " moulin Nys ", mais au siècle dernier il était le " moulin Laurent n° 1 ". Le troisième de ces moulins, mais non des moindres, est celui du Bouhet, il est situé à la limite Gleixhe-Hozémont et il a conservé le nom du lieu-dit où il fut construit en 1713 par un nommé Adam Pironet, alors meunier de Rouvroy. Ce moulin présentait une particularité unique dans notre région il était muni de deux roues contigues et était à la fois " moulin à farine et pressoir à huile ". A une époque où l'éclairage public n'existait pas plus que le pétrole ou l'essence les gens faisaient une abondante consommation d'huile, tant pour le privé que pour le commerce et l'industrie, extraite d'une plante qui fait petit à petit sa réapparition dans nos cultures : le colza. Le Bouhet, ou " moulin Bodson ", se partageait entre ces deux techniques, mais en cas de manque d'eau laissait la priorité à la farine. Ici aussi, le bief d'alimentation a disparu de même que les deux roues dont une seule est restée jusqu'après la dernière guerre. Une autre particularité de la Gleixhe est qu'elle reste, depuis le XIXe siècle, le centre de pèlerinage de St Guy et c'est précisément près de ce moulin du Bouhet que se trouve la petite chapelle élevée à ce culte et construite en 1867 sous le patronat du Curé Beaufays. St Guy intervient particulièrement contre les maladies nerveuses et plus spécialement les convulsions dites " danse de St-Guy ", une procession s'y déroule chaque année le dimanche qui suit le 15 juin et elle reste une tradition assez vivace dans nos populations locales et même bien au-delà de ce petit village, de nombreux ex-votos ornent les murs de la chapelle St-Guy ainsi que son autel dans l'église et on en trouve quelques-uns libellés en flamand ( il ne faudrait pas croire qu'ils sont moins nerveux que les wallons ). Si le site de Gleixhe a su conserver une telle " intégrité " c'est principalement à cause d'un homme qui en 1926, a racheté " aux séquestres " la terre de Hauteperne et ses dépendances saisie par l'Etat Belge comme " prise de guerre " à son dernier propriétaire allemand ; les ducs d'Arenberg. Cet homme, Antoine France, ingénieur des mines de son état et génial inventeur de surcroît, vint habiter le domaine en 1929 et jusqu'à sa mort, le 6 avril 1945, ne

../..

cessa d'embellir le château et ses environs. Actuellement la propriété appartient à une de ses filles, Marguerite France épouse Galand, tandis que le reste ( ferme, moulins et autres propriétés ) appartiennent également à cette même famille. Antoine France et son épouse, Louise Foquet, reposent maintenant dans ce parc de Hauteperne qu'ils aimaient tant et dont tant d'autres partagent le même sentiment.

Dans l'article suivant nous ferons la connaissance d'un autre " personnage " local, mais pour n'être pas traité de misogynie celui-ci sera féminin.

#### Petite rectification à propos du culte de St-Guy à GLEIXHE.

Suite au précédent article concernant " La Gleixhe ", j'ai été contacté par M. l'abbé Delrez, actuel curé de cette paroisse depuis 1969 et qui m'a prié de bien vouloir apporter quelques corrections aux renseignements que j'ai donnés concernant St-Guy et la chapelle du Bouhet.

Cette chapelle, qui est en réalité la chapelle Notre-Dame, n'est pas le centre du culte de St-Guy et cette tradition populaire qui y conduit les pèlerins est venue petit-à-petit sans aucun fondement valable.

Le culte du saint se pratique exclusivement à l'église de Gleixhe où une niche abrite sa statue et les nombreux ex-votos qui se trouvent dans la chapelle du Bouhet y ont été portés il y a une dizaine d'années seulement lors de l'aménagement de cette chapelle où d'ailleurs se trouvait également une statue du martyr.

Concernant le dimanche de la procession, celui qui suit le 15 juin, celle-ci est remplacée depuis une dizaine d'années également par une grand-messe avec concert religieux chanté par une chorale renommée une demi-heure avant la messe, mais tous les premiers dimanche de chaque mois une grand-messe a lieu dans l'église de Gleixhe à l'intention des pèlerins avec bénédiction de

St-Guy et vénération de sa relique après cette messe.



../..

L'église de Gleixhe mérite une attention toute particulière du fait qu'elle est la seule église liégeoise possédant un intérieur du plus pur style " rococo ", ce genre d'ornementation très en vogue sous Louis XV, époque à laquelle appartient ce joli petit temple.

A suivre...

René GENTES

## EXPOS ET MANIFESTATIONS

### Calendrier des activités M.S.T.B. 1987

- 04.07.87 Voyage nocturne en TRAIN A VAPEUR avec REPAS GASTRONOMIQUE
- 12.07.87 M.S.T.B. Voyages touristiques en TRAIN A VAPEUR
- 01.08.87 Voyage nocturne en TRAIN A VAPEUR avec REPAS GASTRONOMIQUE
- 09.08.87 M.S.T.B. Voyages touristiques en TRAIN A VAPEUR
- 22.08.87 Voyage nocturne en TRAIN A VAPEUR avec REPAS GASTRONOMIQUE
- 30.08.87 M.S.T.B. Voyages touristiques en TRAIN A VAPEUR

Pour tous renseignements veuillez vous adresser au secrétariat de la M.S.T.B.  
Harensesteenweg, 494,  
1800 VILVOORDE  
Tél : 02/252.03.19 après 18 H 00

Kleinmarschierstraße 70-72



**Grand choix en trains miniatures**  
**PRIX SUPER**  
**Visitez-nous**

# NORMES EUROPEENNES DE MODELISME FERROVIAIRE

## Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire PROFIL DU BANDAGE

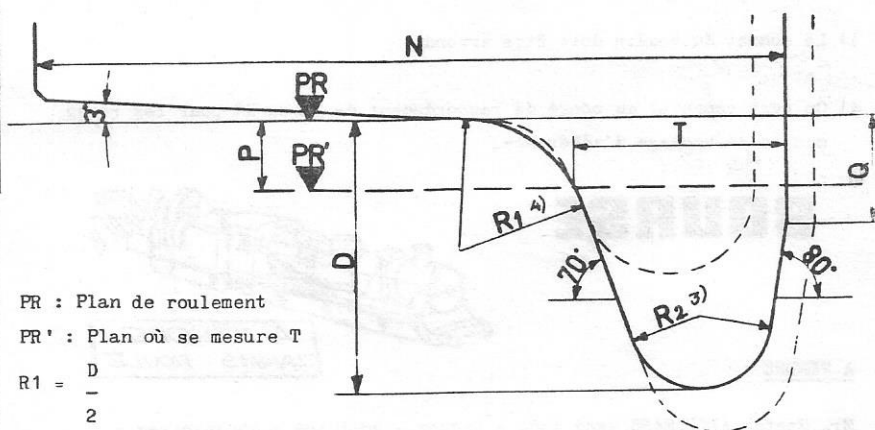
NEM  
311

Recommandation

Edition 1977

Cotes en mm

Si elles ont un bandage conforme à la présente norme, les roues montrent un haut degré de sécurité sur des voies posées elles-mêmes selon les normes NEM.



$Q \geq P$

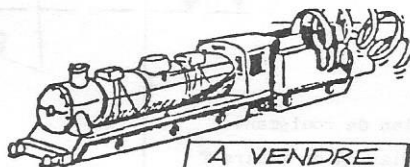
.../...

Ecartement	N 1)		D 2)		P
	min	min	max	max	
6,5	1,55	0,41	0,46	0,6	0,10
9	2,2	0,5	0,6	0,9	0,15
12	2,4	0,6	0,7	1,0	0,20
16,5	2,8	0,7	0,9	1,2	0,25
22,5	3,5	0,9	1,1	1,4	0,30
32	4,7	1,2	1,4	1,6	0,40
45	5,7	1,5	1,7	2,2	0,50

Observations :

- 1) La largeur du bandage peut être moindre que  $N_{min}$ , si les conditions précisées dans la NEM 310, observation 5, sont remplies.
- 2) La hauteur du boudin D peut être diminuée jusqu'à la réduction à l'échelle, sous réserve qu'il n'y ait pas à recourir au roulement sur boudins.
- 3) Le sommet du boudin doit être arrondi.
- 4) On peut renoncer au congé de raccordement de rayon R1 pour les roues munies de bandage d'adhérence.

## BOURSE



A VENDRE  
JAMAIS ROULE

A VENDRE :

Mr. Stefan APPELMANS vend loco - wagons - voitures - accessoires -

Echelle N toutes marques

Adresse : S. APPELMANS, rue des Semailles, 9,

4030 GRIVEGNEE

Tél : 041/43 10 01, en soirée

C. VINCENT

# Les "CONSOLIDATION" TYPE 29



## Données techniques :

- Format DIN A4.
- Papier 110 gr. brillant.
- Couverture quadrichromie.
- $\pm$  200 pages.
- Plus de 400 photos.
- 4 plans complets cotés.
- Date de parution : décembre 1987.

Ce livre occupera une place de choix dans votre bibliothèque. Abondamment illustré, il vous fera découvrir tout l'historique des "type 29".

Après la tourmente 40-45, le redressement économique de la Belgique s'amorce et le feu vert est donné pour la commande des 300 futures "Consolidation". A l'aide de documents inédits, d'un cahier des charges complet, d'une trentaine de photographies exceptionnelles et de 4 plans complets et cotés de la locomotive et de son tender, l'auteur vous emmène à la découverte de toutes les phases de la construction et vous donne de multiples détails sur cette splendide locomotive à vapeur. Ensuite, l'événement mémorable ! La réception aux Usines ALCO (U.S.A.) de la dernière "type 29" sortie de chaîne de fabrication et baptisée "Ambiorix". Le transport maritime commenté par un officier de marine et le débarquement à Anvers illustré par une vingtaine de photographies conclueront cette première partie.

L'apprentissage de la vie de nos " 29 " en Belgique commence par l'établissement pour chaque locomotive de son carnet historique, des tests d'épreuve de sa chaudière et du pesage (répartition du poids par essieu).

L'affectation des 300 machines dans les différents dépôts et les mutations successives de chacun de ces engins durant toute sa vie vous sont données avec précision.

Vous les verrez alors circuler au travers des paysages des 4 coins du pays grâce à une illustration abondante (près de 125 machines différentes vues en situation : remorque de trains voyageurs, de trains marchandises, en simple ou double traction, vues sur dépôts, sur parc à charbon,...

A 2 reprises, vous vous évaderez à bord d'une locomotive pour revivre avec l'équipe de conduite une belle journée ferroviaire, comme si vous y étiez. Un récit fantastique plein de suspense !

Vous ferez aussi connaissance en passant avec plusieurs équipes de conduite (photos prises au vol dans les différents dépôts).

Vous saurez enfin tout sur l'entretien de ces locos, le traitement des eaux en Belgique, les modifications et les changements de tenders que subirent ces machines ainsi que sur un tas de détails complémentaires.

Un dernier chapitre est consacré aux dernières utilisations des " HL 29 " et de leur tender comme générateurs de vapeur et wagons transporteurs de coals.

L'auteur termine son récit en vous entretenant de l'extinction de la vapeur en Belgique.



Prix : 1.950 FB après parution.

Conditions spéciales de souscription :

- Paiement avant le 10 septembre 1987 : 1.500 FB
- Paiement avant le 10 novembre 1987 : 1.700 FB

N.B. : ces prix comptent la T.V.A.  
mais non les frais d'envoi.

Prix d'envoi par exemplaire :

- ordinaire	Belgique & Luxembourg	65 FB
	Autres pays	195 FB
- recommandé	Belgique & Luxembourg	140 FB
	Autres pays	270 FB

---

## BULLETIN DE SOUSCRIPTION

A renvoyer à : S.A. PARTNERS & CO  
Rue des Charrons 8  
B 4430 ANS (Aleur)  
BELGIQUE

Veuillez m'envoyer .... exemplaires du livre

" Les Consolidation type 29" de Claude VINCENT.

Je verse anticipativement au compte bancaire 240-0176181-33  
de la S.A. PARTNERS & CO la somme de ..... FB + les frais  
d'envoi ..... FB, soit au total ..... FB.

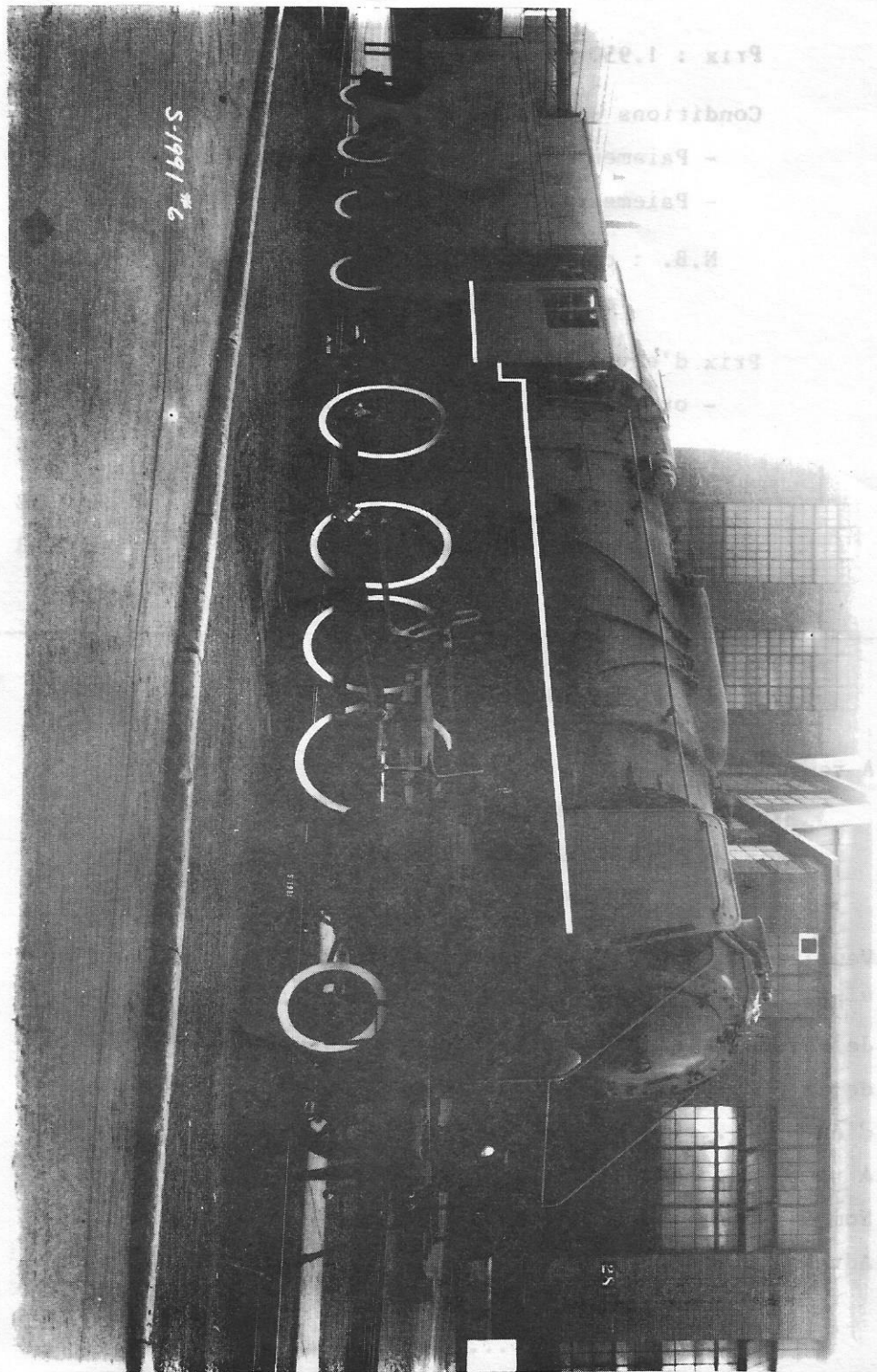
A remplir en caractères d'imprimerie, S.V.P.

Nom & prénom : .....

Adresse : rue ..... n° .....

Code postal ..... Commune .....

Pays : .....



S-1991 #2

Price : 1.92  
Conditions  
- Prime  
- Prime  
N.B. :

Price : 1.92  
- 0

1108

1108

# saviez vous que...?

## GRANDE VITESSE ET MODELISME

La plupart du temps lorsque je vais voir des réseaux dans des expos, dans des clubs ou bien même chez des particuliers, je suis heurté par la vitesse excessive des convois.

En effet, rares sont les trains qui roulent " à l'échelle ". Evidemment, les trains modernes roulent vite ( TGV, 103 DB, etc... )

Savez vous que pour reproduire une courbe de 1500 à 3000 m de rayon, il vous faudrait des courbes sur votre réseau (HO) de 17 à 34 mètres !!! même dans votre jardin ou en N. Cela me paraît impossible à réaliser.

De toute façon, voici un moyen de mesurer la vitesse de vos convois : il vous suffit de désigner une section " Etalon " sur votre réseau de 10 m de long en HO, à l'aide d'une ficelle tirée le long du rail par exemple... Lorsque cette section sera déterminée, effectuez une série de passages, montre en main. Cela donnera :

à 40 Km/h 10 m de voies HO sont parcourus en 1'18"

60	52"
80	39"
100	31"
120	26"
140	22"
160	19"
180	17"
200	15"
220	14"
240	13"
260	12" ( vit. max. du TGV )

Vous allez vous rendre compte que votre loco de manoeuvre roule aussi vite que l'I.C. de 17 H 40, et que votre type 27 est prête de battre tous les records de vitesse....

Richard ORBAN.

# TROUVILLE AND HOUTSIPOU<sup>2</sup> RAILROAD

## LE GRAND RESEAU MODULAIRE DE L'ALAF

Maintenant, on peut dire que le réseau a " fait un bond ". C'est-à-dire qu'une grande partie qui était jusque-là inerte est devenue opérationnelle.

En effet, la grande gare fonctionne parfaitement, l'alimentation des différents tronçons de voies, et les itinéraires intelligents sont parfaitement en état de marche. Et tout cela, en bisystème.

Seulement voilà, vous pouvez avoir la voiture la mieux profilée du monde, avec le meilleur moteur et le meilleur conducteur, si votre moteur est mal réglé, vos pneus à mauvaise pression et le conducteur bourré, vous ne retirerez jamais de performances avec cette voiture, et elle roulera comme une patate. J'ai employé cette métaphore pour essayer de vous faire comprendre que même si le réseau est parfait, cela n'empêche pas d'avoir certains problèmes.

Le premier mercredi, certains d'entre vous, amènent du matériel neuf qui n'a jamais roulé, ou qui n'a plus roulé depuis longtemps. Et bien cela nous pose beaucoup de problèmes.

Certains de ces modèles ne sont pas à normes ( roues trop écartées, ou trop rapprochées ) : ce qui bien entendu provoque des déraillements. Vous savez, même neufs, il arrive qu'il y ai des locos et wagons qui ne sont pas au bon écartement.

Il arrive aussi très souvent même, que les locos ne sont pas graissées, ou que les roues captatrices de courant soient encrassées ; ce qui bien entendu provoque des à-coups dans le bon fonctionnement des locos, voir leur arrêt complet. Alors, quand cela arrive dans les tunnels, ou à l'autre bout du réseau, il faut aller ramper pour faire avancer le bazar, ou remettre les wagons dérailés. Sans parler de l'opinion qu'ont certains sur le réseau en disant qu'il ne marche pas bien etc...

../..

Mettez vous à la place de ceux qui ont dépensé leur temps et leur énergie pour travailler au réseau et entendre dire des choses pareilles...

C'est pourquoi je vous demande de vérifier un temps soit peu votre matériel, nettoyer les roues, et éventuellement, huiler les machines et les essieux des wagons.

Si vous ne savez pas le faire chez vous, vous pouvez le faire au club. Mais de grâce, ne mettez plus n'importe quoi sur le réseau et ce sera à la grande satisfaction de tout le monde.

Avant de terminer, je vais vous conter une anecdote amusante ( enfin, amusante pour certains, moins amusante pour d'autres ).

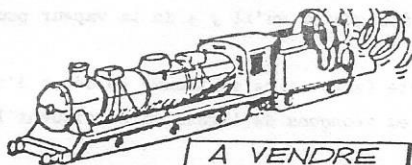
Lorsqu'en 1981 nous avons fait l'inauguration de notre local à Voroux, il y avait le réseau d'Angleur qui y avait été installé, on avait trimé toute une journée pour le mettre en état et le rendre opérationnel, et ce l'était. Puis une heure avant l'inauguration, la panne. La bête panne. Court-circuit. On a cherché pendant une heure. Savez-vous ce que c'était ?

Je vous le donne en mille. C'était simplement un membre qui avait mis une rame JOUEE toute neuve qui sortait des boîtes dont un wagon avait un essieu qui n'était pas isolé.

L'eusses tu crû '

Richard ORBAN

## BOURSE



A VENDRE :

A VENDRE  
JAMAIS ROULE

Matériel GILS

S'adresser à Mr Edmond BURTIN pendant les réunions.

## A LIRE ... ET RELIRE



LES GRANDS TRAINS DES ALPES ( Ed. du Cabri ) ( 10/1982 ) et ( Eisenbahn  
Kurier pour la RFA et Autriche ).

Voici un livre qui ne devrait laisser indifférents ni les amateurs de matériel des pays montagneux ni ceux de paysages splendides.

Le contenu se compose de toutes vues couleurs prises par des photographes ferroviaires renommés des CFF, SCHWEIZER EISENBAHN REVUE, RAIL MAGAZINE, EISENBAHN KURIER et LA VIE DU RAIL entre autres. Les photos relèvent du très grand art, certaines étant en pleine page, la présentation est luxueuse, les légendes en 3 langues ( français, allemand et italien ) sont précédées en tête de chaque chapitre de quelques explications brèves mais néanmoins complètes.

Cinq pays sont concernés : la France, l'Italie, la Yougoslavie ( ligne de Villach, Jesenice, Trieste, Rijeka ), la Suisse ( lignes CFF, BLS, RHB, FO avec la partie supérieure aujourd'hui abandonnée, Albula et Bernina ), et enfin l'Autriche.

Il est à signaler qu'il y a de la vapeur pour chaque pays !

Une carte ferroviaire se trouve en début d'ouvrage avec présentation des lignes ou tronçons de lignes où se situent les photos.

En ce qui concerne l'Autriche, il serait intéressant de consulter les pages y consacrées. En effet, les OBB ( Österreichische Bundesbahn ) fêtent

cette année leurs 150 ans d'existence. Les festivités sont d'ailleurs déjà commencées depuis fin 1986.



.../..

Pour exemple, voici la liste des différents matériels vus dans des paysages exceptionnels tels Arlberg, Selzthal, Semmering, Tyrol, Brenner, Tauern :

Electriques : Locomotives série : 1020 ( version autrichienne de la 194 DB ) en livrée rouge ou verte, 1044, 1110, 1045, 1145, 1245 en 2 livrées, 1041, 1670 ( dont ROCCO sort une livrée festivités ), 1080.01 que j'ai eu le plaisir de photographier en 1980 à Hieflau ( 1 E 1 roues intérieures au chassis et bielles extérieures ), 1189.09 ( crocodile préservée à Attnang ), 1042, 1010

Automotrices : 4010/5010/6010 qui a " fait " le Transalpin  
Vienne - Bâle

Diesel : Locomotives : 2045 à cabine centrale ( en 2 livrées ), 2043

Autorails : 5145/7145/6645, 5042 de 1935

Vapeur : Locomotives : double traction de 52 ( Kriegsloks ), 78 de 1931 dérivées des 78 ex. T 18  
double traction de 33 ( 240 de 1923 ), 35 ( 131 de 1913 ).

Beaucoup de ces séries pourront être admirées cette année, certaines étant déclassées depuis un certain temps pourtant.

On y relève aussi dans ce pays 2 locomotives allemandes, une 144 et une 111, illustrant le service d'interpénétration utilisé par l'Autriche et la RFA.

C'est donc un livre qu'on regarde, encore et encore, avec un plaisir qui ne faiblit jamais tant c'est un régal pour les yeux, et que tout amateur doit avoir dans sa bibliothèque, le prix n'étant nullement surfait en égard à la qualité de l'ouvrage.

Lucien GENET

# le coin du modeliste

## CHAPITRE 6. Et le décor

Vous allez vous dire : ca y est y nous dit d'aller molo, de réfléchir, y n'a pas encore posé le moindre rail, y passe au décor.

Eh bien oui, il faut grandement y penser avant de poser les rails, pourquoi.

Vous devez avoir une idée du réseau final avant d'implanter la voie.

Dans la réalité on ne place pas les rails, les entrées de tunnel, puis les montagnes au dessus.

Ca vous fait rire. Et pourtant qui ne l'a pas fait.

Plus il y aura de voies sur votre réseau, moins il ressemblera à la réalité alors 50 - 50 ( fifty fifty comme disent les américains ) c'est pas trop mal.

Ne mettez pas non plus côte à côte une ville de  $50 \text{ cm}^2$  et un pic<sup>1</sup> enneigé de  $1 \text{ m}^2$  avec skieurs sur  $20 \text{ cm}^2$  tout cela à 1 m de distance. Soyez raisonnable vous ne pouvez pas tout avoir imaginé ce que cela donnerait dans la réalité. La gare des Guillemins sur 200 m avec des skieurs à Cointe avec un parking pour 3 voitures.

Certains diront : Mais il y a des endroits où tout cela se côtoie ( la Suisse par exemple ) mais alors il faut s'y prendre autrement.

Voici 2 schémas et vous allez comprendre.

.../..

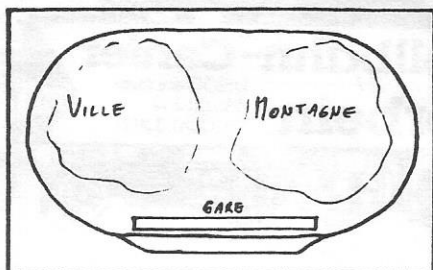


Fig a

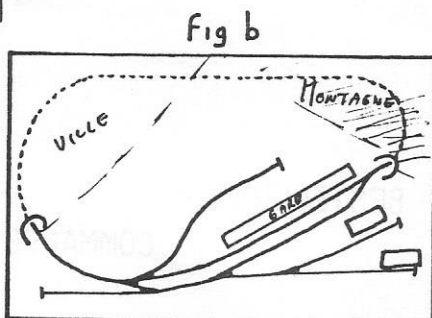


Fig b

Dans la fig. a la ville est riviculement réduite ainsi que la montagne et on voit le train tourner autour.

Dans la fig. b la ville et la montagne sont amorcées sur le réseau et un décor de fond bien choisi fera le reste.

Ne posez surtout jamais de voie sans raison, encore une fois retournez à la réalité, cherchez le coin typique qui vous plaft et tous les détails caniveaux, commandes d'aiguillages, positions particulières, bâtiments spéciaux etc... etc...

Pour voir tout ce que cela va donner pourquoi ne pas faire une mini maquette en carton, un croquis voir dans l'une ou l'autre revue un réseau similaire.

Ou encore positionner à peu près les rails sur une bête planche, faire des montagnes avec des vieilles loques posées sur des boîtes que sais-je encore, du papier collant, du fil de fer

Et puis surtout parlez-en, demandez des avis et n'ayez pas peur de tout remettre en question.

Quand vous y verrez un peu plus clair nous pourrons passer au chapitre VII



# INFO !!

BESTELLUNG -

COMMANDE -

BESTELLING -

ORDER

Stück:	Firma:	Art. Nr.	Bezeichnung	Sub. Preis
	IRIX	33393	C1M-Schlafwagen Irix-Express	78,-
	IRIX	23793	C1M-Schlafwagen Irix-International	78,-
	IRIX	43393	C1M-Schlafwagen für Märklin	85,-
	IRIX	33394	C1M-Speisewagen Irix-Express	78,-
	IRIX	23794	C1M-Speisewagen Irix-International	78,-
	IRIX	43394	C1M-Speisewagen für Märklin	85,-
	IRIX	32292	DB E187 Irix-Express	xxx
	IRIX	22492	DB E187 Irix-International	xxx
	MINITRIX	11007	Bayer. Lokalbahnzug	139,-
	MINITRIX	12017	Bayer. P12/2 Glaskasten	115,-
	MINITRIX	12016	DB BR98 Glaskasten	109,-
	MINITRIX	12917	DB BR193	169,-
	ARNOLD	2070	DB K6f-III	75,-
	ARNOLD	2420	SBB Ee3/3 "Bügelisen"	115,-
	ARNOLD	2025	DB V200 "Vorserie"	109,-
	ARNOLD	2923	DRG K111-Haupttriebwagen	99,-
	FLEISCHMANN	7420	DB BR628 Triebwagen	149,-
	FLEISCHMANN	7805	DRG BR01 Fotoanstrich	139,-
	FLEISCHMANN	7130	DB BR39	149,-
	FLEISCHMANN	7800	DB E191 "Gläserner Zug"	129,-
	FLEISCHMANN	7843	Preußenzug mit 12 Sonderserie 1987	229,-

Stück:	Firma:	Art.-Nr.	Bezeichnung:	Sub.Preis
	MARKLIN	3310	Wirtl. C	369,-
	MARKLIN	3610	Wirtl. C Digital	389,-
	MARKLIN	3169	KPEV T18	179,-
	MARKLIN	3315	DB BR50 mit Wannentender	209,-
	MARKLIN	3615	DB BR50 mit Wannentender Digital	229,-
	MARKLIN	3352	SBB Krokodil braun	279,-
	MARKLIN	3652	SBB Krokodil braun Digital	299,-
	MARKLIN	3332	SBB Ae6/6 rot	235,-
	MARKLIN	3330	SBB Re4/4 "Bahn 2000"	179,-
	MARKLIN	4210	Wirtl. Personenwagen 2./3.Kl.	49,90
	MARKLIN	4211	Wirtl. Personenwagen 3.Kl.	49,90
	MARKLIN	4212	Wirtl. Gepäckwagen	39,90
	MARKLIN	4207	KPEV Doppel-Abteilwagen 2.Kl.	54,90
	MARKLIN	4208	KPEV Doppel-Abteilwagen 3.Kl.	59,90
	MARKLIN	4209	KPEV Doppel-Abteilwagen 3.Kl. mit Traglasten	64,90
	MARKLIN	3100	lokomotivpackung Sonderserie 1987	xxx
	MARKLIN	3600	lokomotivpackung Digital Sonderserie 1987	xxx
	MARKLIN	5502	Personenzug der KPEV Sonderserie 1987	2490,-
	PRIMEX	3017	Berlin S-Bahn 2-teilig	159,-
	PRIMEX	4019	Berlin S-Bahn Zwischenwagen	33,50
	PRIMEX	3006	DB V60-Post	105,-
	ROCO	43026	Zugpackung "Stadtbahn Berlin"	xxx
	ROCO	43244	DB BR042 01	xxx
	ROCO	43018	DB V198.95 "Schienenbus"	xxx
	ROCO	43945	DB V198.95 "Schienenbus" für Märklin	xxx
	ROCO	43019	DB Belwagen V198	xxx
	ROCO	43946	DB Belwagen V198 für Märklin	xxx
	ROCO	43527	DB "Gläserner Zug" Epoche IV	169,-
	ROCO	43932	DB "Gläserner Zug" Epoche IV für Märklin	215,-
	ROCO	44008	DB Zirkusset I	125,-
	ROCO	44009	DB Zirkusset II	xxx
	ROCO	43027	00B "Jubiläumset"	xxx
	ROCO	43555	00B Reihe 2045	xxx
	ROCO	43549	00B Reihe 1644 "Designstudie"	xxx
	ROCO	43538	SBB Krokodil braun	279,-
	ROCO	43940	SBB Krokodil braun für Märklin	279,-
	ROCO	43460	SNCF BB160	115,-
	ROCO	43474	SNCF BB300	109,-
	ROCO	43544	SNCF/HMS Type 6246	xxx
	ROCO	43545	SNCF/HMS Type 6300	xxx
	ROCO	43543	SNCF/HMS Type 10.1004	xxx
	ROCO	43274	HS Reihe 5901	155,-
	FLEISCHMANN	4139	DRG BR39	219,-
	FLEISCHMANN	4169	DRG BR01	199,-
	FLEISCHMANN	1156	DRG BR56 für Märklin	219,-
	FLEISCHMANN	4174	DRG BR50	190,-
	FLEISCHMANN	4072	DRG BR03 Fotoansicht	105,-
	FLEISCHMANN	4004	Preußenzug mit G3 Sonderserie 1987	349,-
	TRIX	33395	C1W-Schlafwagen blau Trix-Express	78,-
	TRIX	23795	C1W-Schlafwagen blau Trix-International	78,-
	TRIX	43395	C1W-Schlafwagen blau für Märklin	85,-
	TRIX	33396	C1W-Speisewagen blau Trix-Express	78,-
	TRIX	23796	C1W-Speisewagen blau Trix-International	78,-
	TRIX	43396	C1W-Speisewagen blau für Märklin	85,-
	TRIX	33397	C1W-Packwagen blau Trix-Express	72,-
	TRIX	23797	C1W-Packwagen blau Trix-International	72,-
	TRIX	43397	C1W-Packwagen blau für Märklin	78,-
	TRIX	22436	DRG L-36 grau Trix-International	169,-

# TRANSPORTS EN COMMUN

## MUSEE DU TRANSPORT URBAIN BRUXELLOIS.

Depuis 1982 notre association sans but lucratif " Musée du Transport Urbain Bruxellois " ( M.T.U.B. ) gère le musée qui a été aménagé dans une partie du dépôt de la S.T.I.B. situé avenue de Tervuren à Woluwe-Saint-Pierre, ainsi que les circulations de tramways historiques sur le trajet Woluwe-Tervuren.

A l'occasion de l'Année des Transports en Commun, notre association a organisé le 21 juillet 1985 un grand cortège historique à Bruxelles.

Vu le succès que cette manifestation a remporté, nous avons décidé d'organiser le 21 juillet de cette année, une circulation de tramways et d'autobus historiques qui seront cette fois accessibles au public.

Cette activité se déroulera dans le cadre de la Fête du Parc de Bruxelles organisée à l'occasion de la Fête Nationale.

Nos véhicules historiques circuleront de 17 H 00 à 21 H 00 entre l'église Sainte-Marie et la place Louise par les rues Royale, de la Régence et des Quatre-Bras, soit en empruntant l'itinéraire des lignes 92 et 94.

Il s'agit des 7 tramways bidirectionnels suivants :

- motrice 346 de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques datant de 1903 ;
- motrice 410 de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques datant de 1904 ;



../..

- motrice 830 des Tramways Bruxellois datant de 1901 ;
  - motrice 984 des Tramways Bruxellois datant de 1906 ;
  - motrice 1291 des Tramways Bruxellois datant de 1910 ;
  - motrice 1348 des Tramways Bruxellois datant de 1914 ;
  - motrice 1753 des Tramways Bruxellois datant de 1914 ;
- et des deux autobus :

- Brossel AB6DS 515 des Autobus Bruxellois datant de 1939/1946 ;
- Brossel A99 DAR 8149 de la S.T.I.B. datant de 1958.

L'accès au public à bord des véhicules sera autorisé.

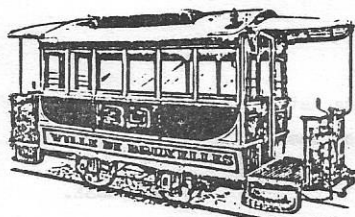
Le prix du voyage aller et retour sera de 100 B.E.F. pour les adultes, de 50 B.E.F. pour les enfants de 6 à 12 ans et sera gratuit pour les enfants de moins de 6 ans accompagnés d'un adulte.

A cause de cet événement exceptionnel, le musée sera fermé et les circulations entre Woluwé et Tervuren supprimées le mardi 21 juillet 1987.

Tout renseignement complémentaire peut être obtenu en écrivant au M.T.U.B.

c/o M. et Mme Marc GRIETEN,  
avenue des Meuniers, 64,  
B - 1160 BRUXELLES

ou en téléphonant à M. Michel LEPRINCE au 02/731.34.23 après 20 H.



# agenda

Les vacances étant là et la plupart de nos membres ailleurs ( au soleil ?! ) les réunions des mois de juillet et août sont traditionnellement des réunions libres ; pas de projection, de conférence et pas de thème quant au roulement sur le réseau.

Bien entendu, il arrive qu'un de nos membres fasse impromptu, une projection de son cru ; mais après tout, n'est-ce pas libre.

En septembre rentrée des classes et pour nous mettre en appétit une projection vidéo sur les chemins de fer Allemands.

Cet agenda peut vous paraître un peu court, alors voici pour dessert une fable-express du grand humoriste Alphonse ALLAIS.

Dans Aire-sur-la-Lys, il advint une fois,  
Qu'un voyageur manquât son train. C'est une affaire  
Qui n'a rien d'extraordinaire  
Il s'était attardé : tant pis pour lui ma foi '

## MORALITE.

Si tu ne vas pas à la gare d'Aire  
La gare d'Aire n'ira pas à toi

Vous avez aimé ? alors une autre plus courte encore et de Boris VIAN.

Un seul être vous manque et tout est dépeuplé

## MORALITE.

Concentrique

La fable-express est un jeu amusant essayez donc et  
envoyez-nous vos essais.