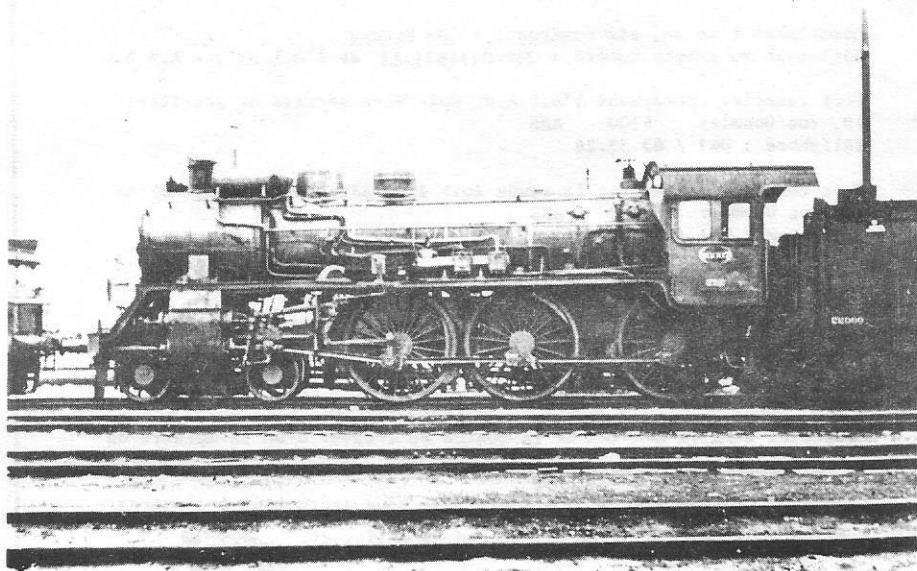


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. SEPTEMBRE - OCTOBRE 1986 Numéro 5



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
Normes 120	
TRIBUNE LIBRE	08-09
Réflexions sur le travail futur au sein du Comité Technique du MOROP de Mr. Ferenc Szegő.	
COIN DU SPECIALISTE	11-12-13
La calssification du matériel moteur de la D.B. - 1ère partie de Mr. Albert COLLIN.	
LE TRAM DES CHAMPS	15-16-17
Le Vicinal Engis - Verlaine - Hanmut - 6ème partie	
COIN DU MODELISTE	18-19-20
J'voudrais bien mais par quoi vais-je commencer ? de Mr. Léon GREGOIRE - 2ème partie.	
A LIRE ET A RELIRE	21-22
Locomotives Belges en Finlande de Mr. R. van der MADE.	
AGENDA	24
EXPOS ET MANIFESTATIONS	13-17-20-24
FUES	05-10-14-23
PHOTO DE COUVERTURE : Locomotive type 60.007	
Collection de Mr. Léon JOB	

Je viens de terminer la lecture du très bel ouvrage du GTF " Les Tramways au Pays de Liège " volume 2 sur les Vicinaux, un livre qui nous fait un peu méditer sur ce qu'était et ce et ce qu'est à l'heure actuelle le chemin de fer.

Certes l'avènement de l'automobile et du transport par route n'a pas contribué au développement du transport par rail, mais au contraire la diminué et cela continue....

Je ne citerai que par exemple les diverses restrictions budgétaires appliquées par le gouvernement, mais au niveau de nous, les amateurs du rail, le problème ne se trouve pas précisément là. Soyons réalistes.

Combien d'entre vous, qui liront ces quelques lignes auront empruntés un train spécial à vapeur ou autre pendant le 150ème anniversaire de la SNCB et de la SNCV. Combien profitent des journées trains, trams, bus.... et surtout combien utilisent le chemin de fer pour leurs déplacements.

Nous avons organisé une excursion en train à HUY pour l'inauguration des nouvelles voitures M5, c'était une occasion de voyager en train avec de substantielles réductions pour les groupes. Combien d'entre vous ont-ils participés à ce voyage ? et combien d'entre vous ont utilisés la voiture plutôt que le train pour se rendre à la gare de HUY ou de NAMUR ?

Et puis on s'étonnera que les chemins de fer périlclitent, que l'on ne fait plus de voyages vapeur, etc... Réfléchissez bien et dites-nous que le fait de regarder passer les trains que se soit des associations touristiques ou non, et de ne pas les emprunter serait contribuer irrémédiablement qu'à la suppression définitive pure et simple.

A méditer !

Richard ORBAN

éditorial

Jocadis

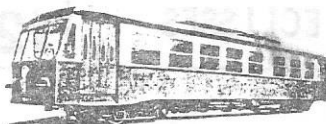
SPRL / PVBA

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



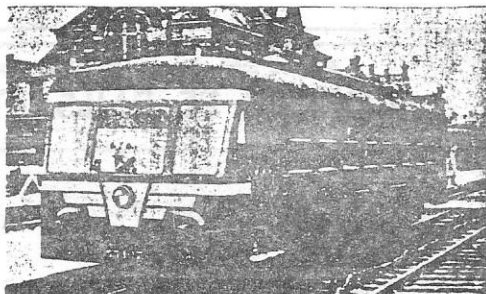
Autorail série 46 (ex-554) de la SNCB
NMBS Railauto reeks 46 (ex-554)

KIT HO



1

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



2

Photo : DeDonner - ARBA

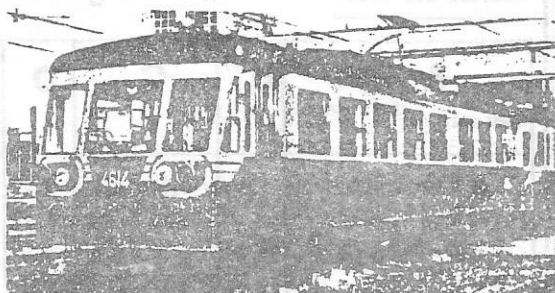


3

4.995,- FB

192-1017112-12

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



4

JOCADIS

RUE DE BRUXELLES 53 1390 ENGIEN
BRUSSELSTRAAT 53 1390 EDINGEN

5

5

NORMES EUROPEENNES DE modelisme FERROVIAIRE

Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire PROFILES DE RAILS ET ECLISSES

**NEM
120**

Norme impérative

Edition 1980

PROFILES DE RAILS

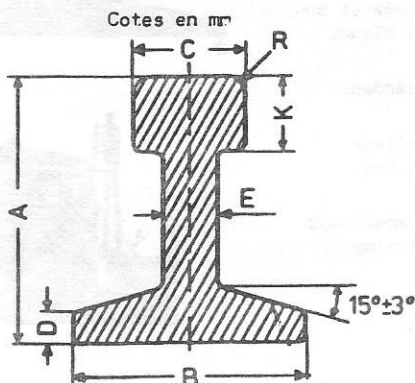


Tableau des cotes

A		B ¹⁾	C	D	E	K ¹⁾	R	à utiliser de préférence pour écartement
cote nominale	Tolérance				max		max	
1,5	+ 0,1	1,3	0,6 + 0,1	0,2	0,4	0,45	0,1	6,5 9
2	+ 0,1	1,9	0,8 + 0,1	0,25	0,5	0,6	0,2	9 12 16,5
2,5	+ 0,2	2,2	1,0 + 0,2	0,3	0,6	0,75	0,3	16,5 22,5
3,5	+ 0,2	3,0	1,5 + 0,2	0,5	0,9	1,1	0,4	32
5	+ 0,2	4,4	2,2 + 0,2	0,7	1,2	1,5	0,5	45

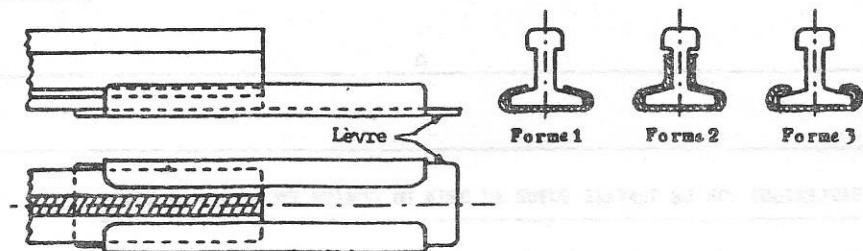
La fixation du rail par cramponnage doit respecter la cote
H' de la NEM 310.

1) Cette cote a caractère de recommandation

../..

../..

ECLISSES



Il existe des éclisses de diverses formes ; la plus courante est la forme 1. Les éclisses doivent assurer une liaison mécanique, et si nécessaire électrique, parfaite.

La longueur des éclisses doit être de l'ordre du quadruple de la hauteur du profilé.

A chaque extrémité d'un coupon de voie une éclisse doit être sertie au rail de gauche (vu du milieu du coupon).

EXPOS ET MANIFESTATIONS

MINIA TOURSPOORWEG CLUB MECHELEN " DE PIJL ".

GRANDE EXPOSITION BI-ANNUELLE

Point de rendez-vous pour les modélistes -

Dates : les 1,2,8,9,10 et 11 novembre 1986 de 10 H à 19 H.

Adresse : Leuvensesteenweg 443 à Muizen (Mechelen) (formation SNCB)

(à la gare de Malines : bus n° 5 vers Muizen - arrêt en face du club)

Réseau dans un nouveau décor - Marché d'occasion - Snackbar - Live steam - exposition " le train miniature hier et aujourd'hui " - conférences avec des fabricants et importateurs - Märklin Digital - etc...

BIENVENUE A TOUS ' Entrée 50 Frs - Clubs : faites vous connaître à l'entrée '

TRIBUNE LIBRE

REFLEXIONS SUR LE TRAVAIL FUTUR AU SEIN DU COMITE TECHNIQUE DU MOROP.

En tant que nouveau directeur, fraîchement élu, je me sens très honoré d'être le successeur d'hommes très en vue et pleins de mérites. Je voudrais dès lors, au commencement de mon mandat, remercier très sincèrement tous ceux qui m'ont fait confiance.

J'aimerais placer ma période sous le signe de la transition, transition vers une direction rajeunie du CT. Cela n'est non seulement valable pour la direction mais aussi pour la totalité des membres du CT. Pour que cela soit possible, les aiguillages doivent être bien orientés au sein des AA.

Les travaux pratiques futurs devront être orientés, à côté du devoir de parfaire l'œuvre de nos prédécesseurs, vers une meilleure écoute des expériences pratiques des modélistes actifs dans les clubs de nos AA et de chercher un meilleur soutien de la presse spécialisée.

Dans le catalogue des désirs des modélistes ferroviaires, du débutant à l'expert il ne se trouve pas seulement le vœu pour des modèles réalistes et fidèles mais aussi celui pour des produits présentant un fonctionnement parfait et sûr. Que leur provenance soit artisanale ou industrielle importe peu.

Ainsi nous devons mettre un des accents de notre travail sur la récolte et le traitement des expériences pratiques sus-mentionnées, dans les clubs, pour ensuite les publier sous une forme compréhensible par un large public.

A côté de cela il importe toujours de maintenir notre influence auprès de l'industrie. Dans ce contexte il faut d'une part lui soumettre des propositions techniques fondées et d'autre part ne pas oublier les conditions et les limites du marché. N'oublions pas dans tous ces efforts, ainsi que l'a écrit le prof Klaus Thomas dans "Spielmittel 4/81" que le marché de l'industrie modéliste

ferroviaire se compose à 70 % de gens qui désirent "jouer" au train, qui s'intéressent donc fort peu aux aspects techniques et que seul 30 % des clients sont des connaisseurs

../..

../..

tels que nous les connaissons dans nos rangs.

Le côté pratique du travail du CT consiste également dans la vérification des normes - remplissent-elles les attentes des utilisateurs - et dans la récolte des besoins non satisfaits. Dans ce cadre il existe sûrement des propositions pour améliorer le roulement des véhicules et pour assurer une prise de courant sûre du matériel de traction surtout celui des petites échelles. Ensuite créer des recommandations soigneusement élaborées pour la planification et la réalisation de maquettes exploitables et d'analyser si le profil du rail repris de la réalité est optimal pour l'exploitation en modèle réduit, car la voie ne doit pas seulement porter et guider mais aussi transmettre l'énergie et des ordres. Finalement à quoi sert une installation digitale si la transmission des ordres n'est pas garantie.

Dans le domaine de la mécanique il est certainement aussi important de prêter une attention particulière à la construction de l'entraînement et de la réduction ainsi qu'à la force de traction et à la puissance des engins moteurs;

Un des plus grands problèmes est certainement la perception à temps des nouveaux développements techniques pour pouvoir agir suffisamment tôt. Une fois que divers nouveaux systèmes existent sur le marché, il est extrêmement difficile d'imposer une norme européenne acceptable pour tout le monde. Ici il s'agit dès lors de bien fixer les buts et les bases pour donner le fondement nécessaire pour un travail en profondeur par une commission ad hoc. Les propositions ainsi élaborées seront régulièrement soumises en consultation auprès des AA. Des thèmes peuvent certainement être trouvés lors des Forums pour modélistes qui sont actuellement organisés dans de nombreux pays membres. Il serait d'ailleurs souhaitable qu'avec l'aide de la presse spécialisée, la base de discussion puisse être élargie.

Présentement nous vivons déjà dans l'air de l'électronique, qui gratifiera certainement notre hobby aussi de nouvelles possibilités de jeu. Nos " experts électroniciens " du CT devraient dès lors étudier les applications possibles et établir un catalogue des désirs et des exigences. Nous pourrions ainsi nous assurer une base de discussion avec les firmes intéressées dans le but de rechercher la compatibilité. Je suis conscient que ce programme esquissé à grands traits demandera non seulement une grande discipline mais aussi du temps.

Malgré tout je me permets ici de vous demander, chers amis, de collaborer activement.

spiel+hobby

J. Wagner Kleinmarschierstr. 70-72 5100 Aachen.

Tel 00-49-241-31065

ANGEBOTE: Fleischmann HO

4161	190,--	4280	174,20	4430	197,10
4162	195,30	4330	174,60	4434	197,10
4170	194,10	4341	165,50	4460	264,--
4175	203,70	4348	160,50	4470	216,--
4178	203,70	4349	160,50	5160	30,50
4179	215,70	4350	160,--	5161	31,30
4227	124,20	4369	200,--	5162	38,20
4230	113,80	4372	178,40	5163	30,50
4239	143,80	4376	173,40	5165	38,20
4270	171,70	4380	166,30	5169	41,30

Hag HO

100	599,--	168	347,--	191	342,--
X 163	347,--	180	349,--	211	404,--
X 166	347,--	181	349	201	468,--

Märklin HO

3021	108,20	3093	158,20	3610	260,40
3041	136,90	3099	137,--	3623	210,50
3042	140,40	3145	118,80	3642	185,80
3065	120,50	3149	95,10	3646	162,50
3072	113,70	3153	157,30	X 3650	213,60
3075	110,50	3310	228,--	3657	201,80
3074	113,70	3323	183,10	3665	162,50
3066	123,90	X 3328	183,10	3671	519,95
3081	109,90	3357	173,80	3672	159,50
3082	173,30	3366	204,70	3674	159,50
3084	185,80	3371	477,60	3696	210,20
3085	164,70	3049	150,--	3684	220,50

Märklin Hmo Gleichstrom

8307	268,--	8313	224,--	8328	194,30
8308	269,90	8323	195,--	8356	309,--
8310	274,--	8324	180,--	8366	235,--
8312	198,--	8327	180,--	8383	229,50

Roco HO

4115	154,--	43465	102,50	43494	126,30
43203	167,50	43468	96,30	43507	151,30
43263	176,30	43471	102,--	43517	130,--
43271	143,80	43479	112,50	43518	130,--
43409	113,80	43483	146,30	43522	111,30
43411	111,30	43484	148,80	43530	110,--
43441	117,50	43491	126,30	43917	156,30
43442	132,50	43492	126,30	X 43926	190,--
43464	102,50	43493	126,30	43220	170,--

Angebote gelten bis 30.09.86 oder solange Vorrat

le coin du Spécialiste

LA CLASSIFICATION DU MATERIEL MOTEUR DE LA DB.

LOCOMOTIVES A VAPEUR.

Appellation - désignation et classification

Schnellzuglokomotiven = locomotives pour trains rapides (express) = S = type
01 à 19

Personenzuglokomotiven = locomotives pour trains de voyageurs = P = type 20 à 39

Güterzuglokomotiven = locomotives pour trains de marchandises = G = type 40 à 59

Schnell und Personenzug

Tenderlokomotiven = locomotives-tenders pour trains rapides et de voyageurs =
St u. Pt = type 60 à 79

Güterzug-Tenderlokomotiven = locomotives-tenders pour trains de marchandises =
GT = type 80 à 96

Zahnradlokomotiven = locomotives à crémaillère = Z = type 97

Lokalbahnlokomotiven = locomotives pour lignes secondaires = L = type 98

Schmalspurlokomotiven = locomotives à voies étroites = K = type 99

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES.

Appellation, désignation et classification

Schnellzuglokomotiven = idem locomotives à vapeur = E 01 à E 21

Personenzuglokomotiven = idem locomotives à vapeur = E 30 à E 52

Güterzuglokomotiven = idem locomotives à vapeur = E 60 à E 95

../..

../..

LOCOMOTIVES DIESEL

Il n'y a pas de classification particulière en fonction du service voyageurs ou marchandises

MODIFICATION DE LA NUMEROTATION DB.

Au 1.1.1968 La DB soucieuse de respecter les directives de l'UIC, a appliqué un nouveau mode de numérotation, fondé sur la gestion du parc moteur par ordinateur.

C'est ainsi que les locomotives vapeur ont été numérotées comme suit :

<u>Ancien type</u>	<u>Nouveau type</u>	<u>AT</u>	<u>NT</u>
01	001	93 ⁵	093
01 ¹⁰	011	94 ⁵	094
01 ¹⁰ 01	012	98 ⁸	098
03	003	98 ¹¹	097
10 01	010	99	099
18 ³⁻⁵	018		
23	023		
38	038		
41	041	devant l'ancien type il a été adjoint un 0 pour former le nouveau numéro.	
41 01	042		
44	044		
44 01	045		
50	050		
50 ⁴⁰	054		
50 ⁴⁰ 01	059		
55 ²⁵	055		
64	064		
65	065		
66	066		

../..

../..

75 ¹⁰	075
78	078
82	082
86	086

Les locomotives électriques ont été numérotées en plaçant le chiffre 1 devant le numéro de l'ancien type, ce qui donne à titre d'exemple :

E 03 = E 103
E 10 = E 110
E 40 = E 140
E 44 = E 144

A SUIVRE

Albert COLLIN

EXPOS ET MANIFESTATIONS

Fête du train à vapeur

Le 12, 13 et 14 septembre l'asbl M.S.T.B. organise sa fête annuelle du train à vapeur. Ces jours là un tas d'activités seront organisés, par exemple :

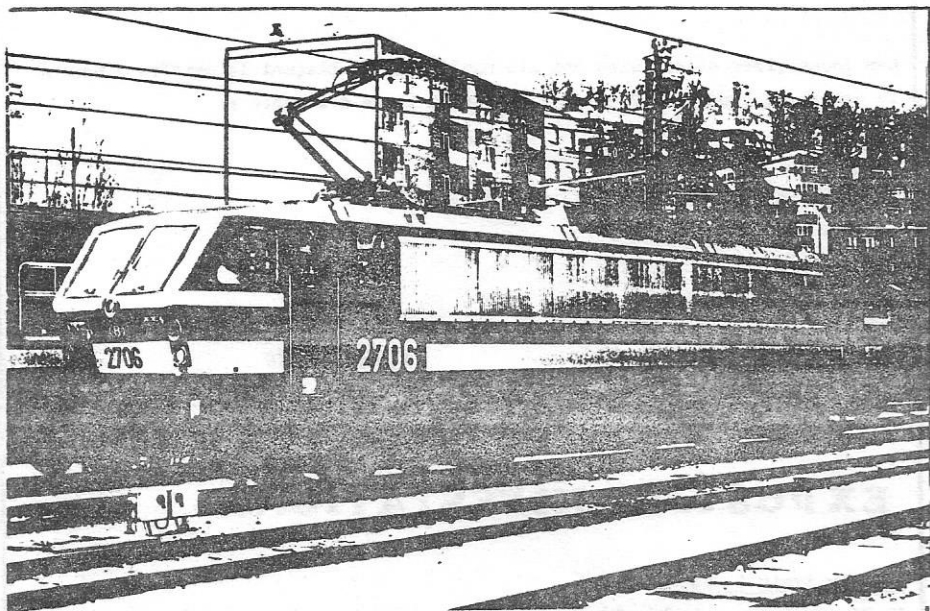
- 1) VENDREDI LE 12 SEPTEMBRE tout les intéressés peuvent venir jouer aux cartes à partir de 19 H.

Lieu : dans notre wagon buffet qui sera stationné à Vilvoorde J.F. Willemstraat (Intercom-Park), au quai.

- 2) SAMEDI 13 SEPTEMBRE à partir de 18 H jusqu'à 23 H les intéressés peuvent se délecter à un bon repas. Ce festin aura lieu dans notre buffet qui sera stationné à Vilvoorde - rue J.F. Willem (Parc - Intercom), au quai.
- 3) DIMANCHE 14 SEPTEMBRE à partir de 10 H jusqu'à 21 H un tas d'activités seront organisées par ex.

Jeux populaires - une grande bourse d'échange en plein air
une cafétaria accueillante - voyages en train à vapeur -
exposition de locomotives industrielles - entrée libre dans
notre atelier et explications de toutes nos activités.

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

le Tram...

...des Champs

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT.

6ème partie. LE MEUNIER.

Ce métier eut une telle influence sur les populations de notre région qu'il m'a semblé naturel d'en toucher un mot dans cette rubrique. La meunerie apparait chez nous vers le X^e siècle, jusqu'à cette époque chacun traitait, pour son propre compte, le grain dont il avait besoin.

En 1257, nous voyons apparaître une coutume qui ne disparaîtra qu'avec la Révolution française : la banalité.

La banalité est l'obligation pour une population déterminée par l'autorité du lieu (laïque ou religieuse) d'avoir recours aux services d'un " métier " dont cette autorité détient la possession. Il y eut ainsi des forges banales, des brasseries banales, des boulangeries banales et bien entendu des moulins banaux.

Awirs posséda jusqu'à sept localités pour lesquelles un moulin était banal, il y eut ainsi : Chokier - Engis - Warfuzée - Jeneffe - Fexhe et Awirs Haute et Basse. Cet état de fait s'explique par un procédé qui remonte à la fondation des seigneuries vers l'an 850-900.

A cette époque, il ne fut pas toujours possible d'inclure dans ces seigneuries un cours d'eau capable, plus tard, de faire tourner la roue d'une forge ou d'un moulin et les " manants " de ces seigneuries durent alors avoir recours aux services des seigneurs qui possédaient cet avantage et qui ne manquèrent pas d'en profiter. C'est grâce à cette banalité également que le métier de meunier prospéra rapidement puisqu'elle lui apportait une clientèle " obligée " bon gré mal gré d'avoir recours à ses services... bons ou mauvais.

C'est pour cette raison également que le métier ne fut jamais aimé des petites gens car le meunier devint, à leurs yeux, un fraudeur et un voleur assisté par l'autorité.

Au début de la meunerie chacun conduisait son grain au moulin et en ramenait la quantité de farine correspondante

../..

mais par la suite ce fut le meunier lui-même qui venait chercher le grain et ramenait la farine, avec les excès que cette époque engendrait.

Inclus très tôt dans les trente-deux " bons métiers " de la Cité de Liège, les meuniers eurent leur patron (ou patronne) : St-Germain puis Ste Catherine, tandis qu'à Tongres, il s'agissait de Ste Lucie et St-Albert, mais il vaut mieux quatre saints qu'un seul lorsque les routes sont peu sûres. Ils eurent également leur blason qui était " de gueule à l'anille d'argent ", c'est-à-dire " rouge " à l'anille blanche. Cette anille est la pièce métallique qui entraînait la pierre ou meule du moulin, c'est en quelque sorte la pièce maîtresse du moulin et il est curieux de constater sur les anciennes pierres tombales de nos cimetières d'Awirs, Chockier et Hozémont la présence de cette anille attestant la présence des meuniers morts il y a plusieurs siècles. La mauvaise réputation du métier de meunier est présente partout dans le monde et les nombreuses histoires et légendes qui courent sur le bonhomme ne sont pas là pour le blanchir (c'est quand même un comble de voir le meunier en noir.) Cependant, le métier était dur, levé à l'aube et couché plus tard que le soleil, l'homme devait toujours être au poste et " veiller au grain " car un moulin ne peut tourner seul, il faut constamment l'alimenter en eau et en grains, veiller au bon écartement des meules, à la qualité de la farine, à la bonne marche de la très compliquée mécanique qu'il exige, surveiller également le cours d'eau, le bief, le canal d'échappement, bref si l'on ajoute à cela la comptabilité inhérente à cette fonction ainsi que les nombreux problèmes juridiques qui survinrent de tous temps à cause de la présence sur le même cours d'eau d'autres moulins ou d'autres industries mues par cette énergie on comprendra aisément que le métier de meunier exigeait bien des qualités.

C'était le métier où il fallait, plus que tout autre, être polyvalent, à la fois menuisier, forgeron, tailleur de pierres, maçon, batelier car l'urgence des situations lorsque l'on est comme lui tributaire du temps et des éléments ne permet pas d'attendre pour effectuer les réparations nécessaires à la bonne marche d'une entreprise qui utilise autant d'éléments différents.

Il faudra attendre le XVIII^e siècle et la découverte de la vapeur pour voir se modifier la vie du meunier et le soulager quelque peu de toutes ces obligations

qu'entraîne un métier essentiellement manuel. Ce métier, ses souffrances, toutes les populations de notre région l'ont connu pendant plus de 800 ans car la meunerie ne s'est

../..

../..

éteinte chez nous qu'après la dernière guerre vers 1955.

D'Engis à Verlaine, en passant par Stockay et St-Georges, tous ces villages ont possédé un ou plusieurs moulins, qu'ils soient à eau, à vapeur ou électrique quand il n'étaient pas à vent et avec la disparition de la meunerie, c'est une tranche de vie régionale qui s'en est allée, une de plus.

La prochaine fois, je vous entretiendrais d'une autre industrie locale que le vicinal a cotoyé maintes fois... l'alun.

A SUIVRE ...

René GENTES

EXPOS ET MANIFESTATIONS

C.F.V.3.V. - CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES.

27/28 septembre " FESTIVAL DE LA VAPEUR (+ trains militaires).

- train VIROINVALEXPRESS entre Bruxelles et Mariembourg, le 28 sept.
- installation d'un camp militaire à Treignes - véhicules de collection ayant participé au débarquement de 1944
- train militaire formé d'une douzaine de wagons plats chargés de env. 30 véhicules, ce train sera précédé d'un wagon de protection anti-aérien et d'une voiture GCI d'accompagnement
- passage de draisines Jeep et Dodge
- le train militaire circulera les deux jours du festival ; les engins n'ayant pu y prendre place circulant le long de la ligne
- nous attendons une centaine de véhicules militaires !
- passage (en négociation) d'un Spitfire ou du groupe Fiat-Marchetti de Gossoncourt
- présentation de l'autorail type 49 restauré !
- présentation de la locomotive à vapeur CA 01, livrée d'usine gris/noir
- baptême (?) de l'autorail Picasso par Rail magazine
- exposition de détaillants et autres...
- autorails 4006 vers Chimay et 4001 vers Treignes (possibilité de faire des photos de ces deux engins côte à côte au départ).
- sémaphores (signaux) fonctionnels (à l'entrée et au départ de Mariembourg).

le coin du modeliste

CHAPITRE 1. J'voudrais bien mais par quoi vais-je commencer ?

La menuiserie ? Et que non !

Le plan ? Ah, c'est mieux mais ce n'est pas encore ça.

Mais quoi t'est ce qu'au sujet duquel alors ?

L'observation ! du réseau du club par exemple, celui d'un membre, les réseaux dans les expositions. Mais aussi du grand, du vrai, du qui fume, du qui fait beaucoup de bruit, du qui sent mauvais.

Circulez, regardez, écoutez, imprégnez vous des commentaires de l'un et de l'autre, des avis positifs ou négatifs et oubliez une fois pour toutes de posséder l'entièreté du matériel, Roco, Liliput, Fleischman, Marklin et autre.

Il faut absolument affiner votre goût : vapeurs ? diesels ? électriques ? voyageurs ? marchandises ? Belge ? Suisse ? Américain ? Serbo-croate ? Iauhachaud enzette ? pardon I, O, HO, N, Z ?

Il vaudrait mieux de décider tout cela avant de vous lancer dans l'achat inconsidéré de matériel.

Bien sûr on peut faire des erreurs, et les réparer parfois (bourses d'échange) mais quand le réseau est commencé, ballasté, collé, aie aie aie.

N'allez donc pas trop vite.

Pour ce qui est des échelles, elles correspondent bien sûr souvent à la place dont on dispose.

O : très grand réseau, HO : grand, N : petit, etc...

Mais ce n'est pas non plus forcé. On peut aussi choisir en fonction de son propre goût du détail.

../..

../..

O : extraordinaire, HO : très bien, N : très bien mais avec une loupe, Z : bien.

Ou encore du prix, de l'éventualité de modifier des modèles, de fabriquer des modèles, d'échanger avec un copain, etc, etc...

Sachez qu'il existe aussi des échelles comme :

Oe, Om, On3, HOe, HOM. Parfois difficiles à se procurer (Oe, Om, On3) mais qui ont le mérite d'utiliser des voies peu encombrantes (l'écart du Oe correspond au HO, celui du HOe au N) tout en profitant d'un détail comparable au matériel normal.

En plus les chemins de fer réels qui utilisent ces voies à écartement réduit, possèdent souvent de très petites gares qui conviennent admirablement pour un réseau.

Et pourquoi pas les deux ensemble ? HO et HOe par exemple (Bibi) Ho et HOM (le club).

Quand vous aurez décidé cela, reste à choisir la marque.

Le grand dilemme : en HO continu ou alternatif.

En gros, voici les avantages et les inconvénients.

Alternatif : Le plus connu : Marklin

mais Roco, Liliput,... fabriquent aussi du matériel pour l'alternatif.

Malgré tout un choix relativement réduit.

Cher.

Très fin, pour les modèles les plus récents.

Fonctionnement remarquable dff à la prise de courant irréprochable.

Continu : Tous les autres.

Choix immense.

Prix variable

Finesse comparable.

Fonctionnement plus délicat, nécessite d'avoir des rails impeccablement propres.

Remarque : le continu bon marché (style St Nicolas)

à proscrire surtout au niveau des voies à part quelques exceptions (Piko cette année).

A vous de choisir.

../..

../..

Bon vous avez choisi l'échelle ou les marques ? Vers quoi allez vous vous orienter.

Evitez de choisir sur des catalogues de grandes marques, leurs photos représentent souvent des réseaux énormes à ne pas copier.

Allez plutôt voir la réalité, chez nous, en France, en Italie,... ? là aussi prenez le temps de savoir ce qui vous plait. Renseignez vous, il reste des vapeurs par-ci par-là, les chemins de fer industriels. La Suisse est truffée de voies à écartement réduit, etc...

Vous avez toutes ces réponses.

OK, dans la prochaine revue nous pourrons passer au chapitre suivant.

Léon GREGOIRE

A SUIVRE

EXPOS ET MANIFESTATIONS

EXPOSITION FERROVIAIRE, VAPEUR-VIVE ET CHEMINS DE FER CHARBONNIERS DANS LE CENTRE. Heures d'ouvertures du réseaux à vapeur-vive : le 13 et 14/9 de 10 à 18 H.

Du vendredi 12 au lundi 15 septembre 1986, au Cercle Horticole, Chaussée Paul Houtart à Houdeng-Goegnies, le CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE présentera une grande exposition ferroviaire (réseaux miniatures en fonctionnement, modèles réduits, documents ferroviaires). Le " petit train à vapeur " roulera dans le parc de la crèche communale, chaussée Paul Houtart à Houdeng-Goegnies.

Ces mêmes jours, présentation en avant-première, du livre de MM. André DAGANT et Paul VANBELLINGEN " LES CANAUX ET CHEMINS DE FER CHARBONNIERS DANS LE CENTRE tome 2 LES CHEMINS DE FER ". Le 13 et 14 septembre, circulation de trams historiques entre LA LOUVIERE ET HOUDENG.

HEURES D'OUVERTURES EXPOS : vendredi 12 : de 10 à 12 et de 14 à 20 H.

samedi 13 : de 10 à 22 H - dimanche 14 : de 10 à 20 H
lundi 15 : de 14 à 20 H.

A LIRE ... ET RELIRE



LOCOMOTIVES BELGES EN FINLANDE.

En 1974, Mr. André DAGANT a publié une importante étude intitulée " Cent vingt-cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique " (1) que l'on consulte toujours avec profit.

Traitant de la production des Ateliers CARELS Frères, de Gand, l'auteur rappelle que cette société avait commencé son activité de constructeur de locomotives en 1866 par la fourniture à l'Etat Belge de onze machines de type 51 et qu'elle avait cessé sa production en 1911 après avoir construit 510 locomotives, non seulement pour la Belgique mais encore pour diverses compagnies étrangères. Et DAGANT cite la livraison de deux locomotives à la Finlande.

Il est toujours intéressant de rechercher la trace des locomotives construites chez nous et disséminées à travers le monde. Aussi croyons nous utile d'identifier les deux locomotives expédiées en Finlande dont nous avons trouvé une brève description dans un ouvrage peu connu consacré aux locomotives de ce pays nordique (2).

Ce livre nous présente, photo (de qualité moyenne) à l'appui, une petite locomotive 020 tender de manoeuvre, à deux cylindres extérieurs qui, en deux exemplaires, forma la série E1' des chemins de fer de l'Etat finlandais.

Ces deux locomotives furent immatriculées n° 77 et 78 de 1875, année de leur achat à la firme CARELS, jusqu'en 1879 ; ensuite jusqu'en 1887 elles portèrent les n° 223 et 224, pour finalement devenir les n° 76 et 77 de 1887 à 1913, année de leur radiation.

Les numéros de fabrication attribués par le constructeur CARELS étaient 73 et 74.

../..

En Finlande elles furent les seules à être construites avec un châssis extérieur et les premières à être pourvues d'une distribution Walschaert à tiroirs plans.

Le petit format de ces locomotives tender permettait de loger la soute à eau sous la chaudière et obligeait d'entasser le combustible dans la cabine de conduite.

D'origine elles étaient munies d'un simple frein à vis manuel qui fut remplacé plus tard par un frein à vapeur. La cheminée conique était largement évasée afin de recevoir un panier à escarbilles.

Ces machines très légères se révélèrent de construction fragile et sujettes à fréquentes réparations, à tel point que jusqu'en 1908 elles furent considérées comme impropres aux conditions finnoises. Néanmoins elles restèrent inscrites à l'effectif jusqu'en 1913.

Il faut avouer que ce premier achat finlandais de locomotives belges, peu encourageant, fut également le dernier.

Quoique ces petites machines ne constituent pas pour nous un titre de gloire, il ne nous a pas paru utile de les faire connaître.

R. van der MADE

(1) Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois, T.86, p. 23-243.

(2) Suomen Veturit. Die Lokomotiven Finnlands, T.I. Tapio Eonsuu, Pekka Honkanen, Tapani Kilpinen, Eljas Pöhlö ; 1975, p. 62. Ouvrage bilingue finnois-allemand.

IV/86

MÄRKLIN SONDERSERIEN-INFORMATION

VÄRLDSNYHET!



Med tråkåpa!

För första gången i historien har Märklin utvecklat ett lok med tråkåpa. Sj:s gamla vackra ellok D 109. Originalloket, som fortfarande är helt funktionsdugligt, finns bevarat på Järnvägmuseum i Kristianstad. Märklinmodellen kommer att finnas i Sverige december 1986 (ca-pris 1 085:-). Art.nr 3170.

Loket kommer dessutom att finnas i likströmsutförande. Art.nr 3170-1 (ca-pris 1 385:-) för leverans våren -87

märklin

W E L T N E U H E I TSchwedische Ellok D 109 mit H O L Z G E H Ä U S E

Sondermodell für Schweden für 1986

Lieferung voraussichtlich Ende 1986

N O U V E A U T É M O N D I A L E

Loco electrique suédoise D 109

avec caisse E N B O I S !!!

Livraison fin 1986

DM 439,--



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

Agenda

Bonjour à tous,

Pour notre rentrée scolaire en septembre - 1er mercredi le 3 - je vous propose un voyage vers l'Orient de rêve ; la route de la soie, sur les traces de Marco Polo.

De notre ami Jean-René " Ombres Chinoises " ou " Les Tribulations de J.R. en Chine ".

En octobre pour nous replonger dans les petits trains : soirée vidéo - le 2 - Un siècle de train miniature de Georges GROD - commentaire Clive LAMMING.

Yvan NIHOUL.

EXPOS ET MANIFESTATIONS

11 EME BOURSE D'ECHANGE AS.MO.CO, ASBL - DIMANCHE 5 OCTOBRE 1986

JOURNEE ANNUELLE TRAIN - TRAM - BUS - DIMANCHE 5 OCTOBRE 1986

37ème Salon International des Chemins de Fer :

L'ARBAC organise son salon annuel du 25 octobre au 9 novembre 1986. dans les locaux d'exposition de Bruxelles Central ; ouvert tous les jours de 10 H à 18 H 30 sans interruption : exceptionnellement l'exposition ne s'ouvrira le samedi 25 octobre qu'à partir de 14 H. Entrée gratuite.

FEBELRAIL organise pour la première fois en Belgique un forum pour tous les amis du rail belges, il aura lieu à l'invitation du Musée du Transport Urbain Bruxelles en ses locaux du Musée de Woluwe avenue de Tervueren, 364bis à 1150 Bruxelles, le samedi 20 septembre 1986, à partir de 10 H.