

Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B.

JANVIER - FEVRIER 1992

Numéro 1



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, rue des Cytises, 8, 4000 LIEGE.

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

Le numéro : 50 Francs

Abonnement (un an, six numéros) : 250 Francs

Règlement au compte numéro : 001-2421017-70 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :
rue Doumier, 47, 4430 ANS
Téléphone : 041 / 46.48.51

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN
rue Doumier, 47, 4430 ANS
Téléphone : 041 / 46.48.51

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 JOB

MAQUETTE : Léon JOB

SOMMAIRE

SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04
VIE DU CLUB	05
Renouvellement des cotisations.	
SAVIEZ VOUS QUE ?	06-07-08-
120 ans de transport en commun - lère partie.	09
Marcel LAMBOU.	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER	11-12-13
Le réseau du Nord-Belge ou le manteau d'Arlequin.	
MOTS EN VRAC	14
BON A SAVOIR	16-17-18-
Règlement pour le service des Plans Inclinés de	19
Liège.	
BOURSE	09
EN BREF	13
Le Petit Train Rébus.	
VIE DU CLUB	20
Agenda. •	
PUB	10-15



PHOTO DE COUVERTURE :

Fac-similé de la Gare de Liège-Guillemins.

Collection : Richard ORBAN.

Je me fais le porte-parole du comité pour vous présenter nos meilleurs voeux pour 1992.

Avant toutes choses puis-je vous inviter à consulter notre bulletin " CORRESPONDANCE " précédent, (n° 6/91), page 14, lignes 12-13-14-15-16 (je vous laisse 3 minutes pour chercher....)

Je ne vous ferai pas l'injure de vous dire ce qui y était inscrit, puisque vous venez d'aller voir....., et vous aurez constaté qu'à votre grand dam, vous êtes passés à côté de la plaque...

Nous avons reçu trois réponses.....

Ceci prouve que la majorité d'entre vous ne lise pas les textes que d'autres se sont donnés la peine d'écrire pour vous.

Nous sommes déçus.....

Suite à cela nous étions sur deux idées,

- soit de passer la revue de bimestriel en trimestriel,
- soit de diminuer le nombre de pages.

C'est ce que nous avons fait. Il est inutile de remplir la revue de textes que personne ne lit....

Donc, 3 personnes ont répondu :

MM. Jacques DELHAYE
Jean Claude MENCHIOR
Yvan NIHOUL.

Mr. NIHOUL ayant été tiré au sort, il recevra un très beau cadeau de valeur, pour le récompenser de son assiduité à lire la revue.

Richard ORBAN.

P.S. : Inutile de parcourir en vitesse le présent numéro, il n'y a rien de spécial, la chance est comme le train... Elle est déjà passée, et ne repassera pas de sitôt.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

VIE du CLUB

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.

Le moment est venu, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, de renouveler leur cotisation au club, ou leur abonnement à " CORRESPONDANCE " et ce, avant le 15 FEVRIER 1992 au plus tard.

Passé cette date, il vous sera demandé 50 Frs supplémentaires pour frais de dossier.

Je vous rappelle les conditions :

- Cotisation pour l'année calendrier (du 1er janvier au 31 décembre).
- Membre de + de 12 ans : 600 Frs par an.
- Membre de - de 12 ans : 350 Frs par an.

Cette cotisation comprend l'abonnement à " CORRESPONDANCE ".

Si vous désirez seulement vous abonner à " CORRESPONDANCE ", il faudra verser 250 Frs pour 6 numéros (une année complète).

Comment payer ?

Soit lors des réunions à Mr. Léon JOB, trésorier,

Soit au compte numéro : 001-2421017-70 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

avec mention : cotisation ou abonnement.

Si vous désirez que votre carte de membre vous soit envoyée par la poste, majorez cette somme de 20 Frs soit 620 Frs.

A T T E N T I O N : Ce numéro de "CORRESPONDANCE" sera
le dernier que vous recevrez si
votre cotisation n'est pas payée
à temps.



SAVIEZ VOUS QUE

Le 10 novembre 1991, il y a juste 20 ans que disparaissait le dernier trolleybus liégeois, au grand dam de ses usagers qui ne formulaient pour lui que des éloges. Souple, rapide, silencieux, non-polluant surtout, il ne laisse encore aujourd'hui, que des regrets. Comment et pourquoi ce mode de transport est-il arrivé chez nous ? C'est ce à quoi nous répond notre ami Marcel LAMBOU par cet article dont il nous fait la primeur. Qu'il en soit d'avance remercié.

1 2 0 A N S D E T R A N S P O R T E N C O M M U N .

INTRODUCTION.

Pendant 3/4 de siècle, de 1893 à 1971, LIEGE partageait avec ANVERS et BRUXELLES le privilège de posséder des réseaux urbains et interurbains basés sur la traction électrique et assortis de quelques lignes routières de complément, même si l'existence de plusieurs compagnies en avait hypothéqué un développement harmonieux. Ces 20 dernières années ont vu le règne absolu des autobus bruyants et polluants et même si certains progrès ont été réalisés sur le plan confort, ces 2 décennies ne sont certes pas les plus glorieuses. Le tableau synoptique et chronologique ci-après montre le développement progressif des réseaux et explique la complexité de certaines abérations et itinéraires dûs à l'existence simultanée en début de ce XXème siècle de... 7 compagnies !

4 périodes se distinguent par leur mode de transport :

- 1) la traction chevaline et subsidiairement, en banlieue la traction vapeur (1871-1904) et le Chemin de Fer (depuis 1835).

../..

- 2) la traction électrique sur rails (tramways de 1893 à 1968).
- 3) la traction électrique sur pneumatique (trolleybus) (1930-1971).
- 4) la traction par moteur à combustion (autobus) (1) (1930 à nos jours).

Le refus de l'Etat de desservir le centre-ville par la ligne de chemin de fer Bruxelles-Liège, ouverte en 1843 (2) et la création de la gare principale aux abords de Fragnée obligeait les voyageurs à une longue marche ou à l'utilisation de fiacres pour rejoindre celle-ci, aussi ne s'étonne-t-on pas de constater que la première demande de concession pour la construction d'une ligne de transport public est déposée en 1854 pour combler cette lacune.

La nouveauté du système, pourtant déjà en service aux USA effraie et la demande est rejetée, comme le seront d'autres en 1864, 1865 & 1866.

A cette époque, tout semble indiquer que nos Ediles ne puisaient pas leur inspiration à Paris. Pourtant, elles auraient dû savoir que la capitale française était déjà sillonnée par des "omnibus de pavé". Par contre, le fait que Bruxelles ait créé sa première ligne chevaline en 1869 titilla nos Autorités et dès 1870 le cahier des charges était adopté.

1.- LA TRACTION CHEVALINE ET SUBSIDIAIREMENT LA TRACTION VAPEUR.

Le dynamisme était alors l'une des qualités majeures de la Ville puisqu'en février 1871, l'adjudication avait lieu et le 20 novembre de la même année (1871) les voies étaient placées et les véhicules (d'origine britannique) livrés. Le "tram à cheval", dénommé "chemin de fer américain", circulait entre les Guillemins et la place Verte (pl. Foch) ! L'élan était donné et le 20 janvier 1872, on atteignait Coronmeuse par la rue Saint-Léonard, tandis qu'une antenne au départ du théâtre rejoignait la gare de Longdoz par le pont Neuf (actuel pont Kennedy) reliant ainsi les deux gares principales des deux rives de la Meuse.

Nous n'avons pas l'intention de vous assommer de chiffres, mais pour la petite histoire, sachez qu'en 1874, lorsque la ligne fut prolongée jusqu'à Herstal, le ticket de 2ème classe coûtait 24 centimes pour se rendre de la gare au centre et 48 centimes jusqu'au terminus de Herstal. Ce qui correspond aujourd'hui en valeur absolue et sans tenir compte de paramètres extérieurs à plus

ou moins 75 & 150 Frs ! (en 1991, ces trajets coûtent, avec les cartes à voyages multiples, respectivement 21 Frs et 31,50 Frs.

../..

../..

C'est dire si le tramway à cheval n'était pas, en 1872 à portée des masses laborieuses dont le salaire journalier frisait souvent les 3,50 Frs.

Dès 1880, les TL (Tramways liégeois), car c'est ainsi que se dénomme en 1875 cette première compagnie, se rendent compte du succès rencontré par le nouveau mode de déplacement et décident de revoir les tarifs à la baisse afin de les mettre à portée des couches moins favorisées. Les prix sont ramenés respectivement à 14 et 30 cts (soit + ou - 44 Frs & 90 Frs). Bien qu'il faille attendre la dernière décennie du XIXème siècle pour enregistrer une nouvelle baisse, réellement démocratique, mais la mode est lancée.

Nous l'avons vu, la Ville, maîtresse de ses artères, était autorisée à concéder des itinéraires sur son territoire et à la limite, une seule ligne pouvait constituer le champ d'exploitation d'une compagnie. C'est ce qui va se passer d'ailleurs dans plusieurs cas et perdurer jusqu'après la première guerre mondiale.

En 1876, un concessionnaire sollicite la construction -refusée- d'une ligne centrale empruntant notamment le Vinâve d'Ile, la place St Paul et la rue St Remy !

Un tout autre accueil, positif celui-là, est accordé en 1880 à deux industriels locaux, les frères Nyst, pour la construction d'un axe est-ouest croisant la ligne des TL place Saint Lambert, afin de relier la gare de Haut-Pré et le quartier Ste Marguerite à Cornillon où elle vient buter sur la ligne de chemin de fer Liège-Maastricht, par le quartier populaire d'Outremeuse, relation directe essentiellement urbaine néanmoins disparue aujourd'hui ! La ligne chevaline est progressivement exploitée entre 1881 & 1882. Deux chevaux sont nécessaires pour escalader la pente vers le Haut-Pré. En 1895, la compagnie obtient la prolongation de Cornillon au cimetière de Robermont, mais le placement des croisements avec le chemin de fer entraîne des palabres et ce n'est qu'en 1897 que le tronçon est exploité, toujours en traction chevaline. Il faut alors deux chevaux d'un terminus à l'autre. Entre 1895 & 1897, l'acheminement des voyageurs se fait par transbordement à bord d'un omnibus de pavé, la seule ligne régulière qui ait jamais circulé à Liège. (3) La compagnie qui s'intitule " Tramway Est-Ouest " constituera ultérieurement l'un des réseaux de base les plus performants de la ville et des banlieues Nord-Ouest, Est et Sud-Est.

../..

La ligne est divisée en sections valant chacune 5 centimes, avec maximum de 35 cts, les tarifs les plus usités étant 10 et 15 cts. Les prix se démocratisent encore et il est vraisemblable que les quartiers populeux de Ste Marguerite et d'Outremeuse y sont pour quelque chose. Tout semble indiquer que les trams s'arrêtaient sur simple demande en quelque endroit de la ligne puisqu'il était stipulé dans les tarifs que " tout voyageur s'embarquant à moins de 200 mètres avant un point de sectionnement payait seulement à compter de ce dernier " ! Facilité inimaginable aujourd'hui, au contraire, il est des arrêts que certaines lignes ne desservent pas !

(1) sans oublier les autorails SNCV sur les lignes extra-urbaines à partir des années 35.

(2) cf " Le Rail passe par Liège " p. 21 à 23 par l'auteur. Ed. GTF.

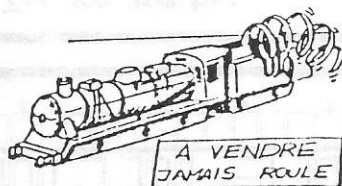
(3) le passage à niveau de Cornillon sera remplacé par un pont-rails en vue de l'exposition de 1930, mettant un terme aux attentes fréquentes pour la traversée des voies de cette ligne de chemin de fer très fréquentée.

A SUIVRE....

Marcel LAMBOU (CCCQ) IX-1991

Cet article ne peut être reproduit sans l'autorisation de l'auteur.

BOURSE



22EME GRANDE BOURSE INTERNATIONALE DE L'AS.MO.CO.

le dimanche 26 avril 1992 de 9 H 30 à 15 H - Salle Saint-Raphaël, AYWAILLE.

ECHANGE de modèles réduits, autos, trains, maquettes et jouets anciens.

SOLUTION DU REBUS : Il n'y a pas de plaisir sans peine.

Jocadis

SPRL PVBA

rue de Bruxelles, 53,

7850 ENGHEN.

Tél. 02/395.71.05

VOITURES L RIJTUIGEN

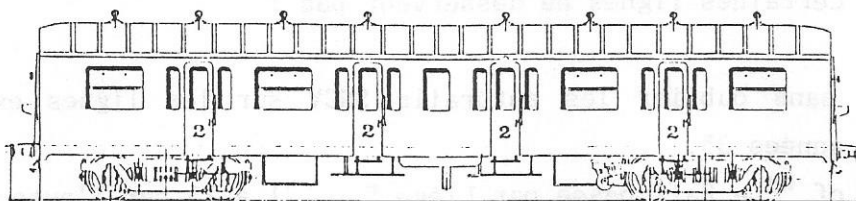
BOUWDOOS
DRAAISTELLEN MET DUBBEL ZWAANHALS
ROCO WIELEN
MESSING ASBUSSEN
BINNENINRICHTING
INGELIJFTE RAMEN

BOITES DE CONSTRUCTION-PLASTIQUE INJECTE A PLAT
BOGIES AVEC DOUBLES COLS DE CYGNES
ESSIEUX ROCO
POINTES DE ROULEMENT EN LAITON
BOITIERS D'ATELAGES COURTS NEM SYMOBA
AMENAGEMENT INTERIEUR
VITRES ENCASTREES

980.-

(B)

BOITE DE
CONSTRUCTION
BOUWDOOS
BAUSATZ
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

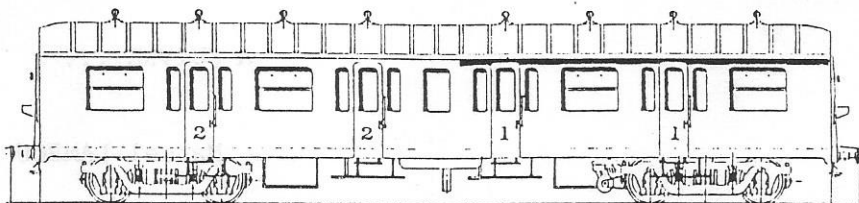
N.M.B.S.

B8 ex A2 B6

41007

(B)

BOITE DE
CONSTRUCTION
BOUWDOOS
BAUSATZ
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

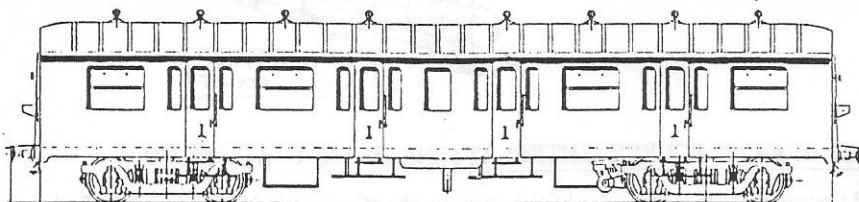
N.M.B.S.

A4 B4 ex A2 B6

41008

(B)

BOITE DE
CONSTRUCTION
BOUWDOOS
BAUSATZ
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

A8 ex B8

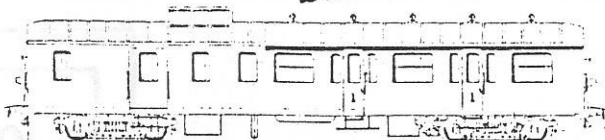
41009

PRECISER A LA COMMANDE : EPOQUE III ou IV
ESSIEUX 2 OU 3 RAILS

BIJ DE BESTELLING AANDUIDEN: TIJDPERK II OF IV
WIELEN VOOR 2 OF 3 RAILS

bientôt

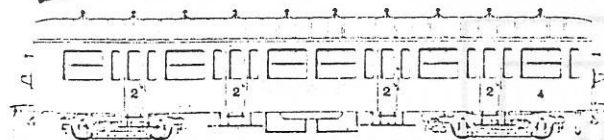
binnenkort



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG
A5 D ex B5 P

N.M.B.S.



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG
B10 ex C10

N.M.B.S.



Histoire du chemin de fer

LE RESEAU DU NORD-BELGE OU LE MANTEAU D'ARLEQUIN.

On sait que l'adjudication de la ligne de Paris à la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes fut accordée aux termes de la loi du 15 juillet 1845, sanctionnée par ordonnance royale du 10 septembre, en faveur de MM. Rothschild frères, Hottinguer, Laffitte, E. Biout et Cie, fondateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord. Une ordonnance royale du 29 septembre autorisait, au profit des mêmes, l'adjudication d'un embranchement de Creil à Saint-Quentin, sans subvention ni garantie d'intérêt, acte sanctionné par ordonnance royale du 24 avril 1846.

La durée de la concession était de trente-huit ans pour la ligne principale et de vingt-quatre ans pour l'embranchement, prenant effet à dater du 10 et du 29 décembre 1848, respectivement. Précisons que, bien qu'accordée au profit des mêmes concessionnaires, on était en présence de deux sociétés différentes. Par ordonnance royale du 1er avril 1847, les deux compagnies fusionnèrent par consentement moyennant l'échange des 60.000 actions de Creil à Saint-Quentin contre le même nombre d'actions du Nord, franc pour franc à égalité de versement.

Par ailleurs, fut décidée l'application du Cahier des charges du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin à l'ensemble ainsi concédé.

INTENTIONS, TRACTATIONS ET OBSTRUCTIONS.

L'annonce faite en Bourse, de l'identité des bénéficiaires provoqua un certain remous. Mais en coulisse, on était déjà au courant des tractations assez peu confidentielles amorcées entre le Gouvernement et les Rothschild mais qui laissaient déjà entrevoir le

../..

résultat, au moins pour la ligne principale octroyée sans concurrence. Pour l'embranchement de Saint-Quentin, le ministre outre l'offre des Rothschild, avait à examiner quatre autres propositions dont une émanant de la Compagnie Cordier et qui retenait l'attention du gouvernement, mais qui inquiétait Rothschild. On lisait dans la presse que : " Le Conseil d'administration de la Compagnie Cordier pour le chemin de fer de Creil à Saint-Quentin (a) déposé... la partie de son cautionnement relative aux souscriptions françaises, mais M. Strabau, banquier de la Compagnie de Londres n'a pas versé le montant des souscriptions anglaises qu'il a entre les mains (...) le Conseil s'est donc vu dans la nécessité de réclamer du ministre des Travaux publics, le renvoi de l'adjudication (1). La Compagnie Cordier ne put se présenter bien qu'elle y fut admise ; le ministre ayant dissocié l'administration et le dépôt du cautionnement ".

Or le cautionnement afférant aux souscripteurs anglais avait bien été envoyé à Paris ; 38.000 livres sterling déposées chez Rothschild et 12.000 livres sterling à la banque Laffitte et Biout, que le fondé de pouvoir du Comité anglais s'était refusé à retirer et à transférer à la Caisse des Dépôts et Consignations. La compagnie Cordier ne put donc soumissionner (2). A Paris, on s'expliquait mal l'étrange attitude de l'agent du Comité anglais qui d'ailleurs n'agissait pas de son propre chef. Bientôt, on sut que l'opposition venait des administrateurs anglais qui ne voulaient pas soumissionner en concurrence avec la Compagnie du Nord. Une déduction en amenant une autre, d'aucuns pensèrent que James, de Paris, avait fait agir en sous-mains Lionel, le représentant de la " dynastie " à Londres, pour dissuader les capitaux anglais de participer à une entreprise que la Compagnie du Nord entendait se réserver. On pensait également qu'une telle démarche était faite dans un but précis.

En effet, l'embranchement de Creil à Saint-Quentin n'était, aux yeux de Rothschild du Nord, que le premier tronçon d'une grande ligne internationale en direction de la frontière belge et prolongée par la vallée industrielle mosane jusqu'à Liège et Cologne, recueillant le trafic de l'Allemagne du Nord et surtout celui de la houille belge, acheminée présentement par la voie navigable Mons-Paris, le canal de Saint-Quentin et l'Oise.

../..

Pour ce faire, il fallait substituer à la voie fluviale, un chemin de fer, mais en lui assurant le monopole du transport de la houille et le contrôle des tarifs. D'où la nécessité d'obtenir la concession de l'embranchement de Saint-Quentin.

Le premier résultat, nous l'avons dit plus haut, ayant été obtenu en 1846 et complété en 1847 par la fusion, la Compagnie du Nord va porter ses regards plus loin. Nous entrons maintenant dans la deuxième phase de l'opération et, conjointement, au coeur de la question.

- (1) D'après l'article publié par le Journal des Débats (4 déc. 1845).
- (2) L'incident fut relaté en détail dans le National, journal d'opposition.

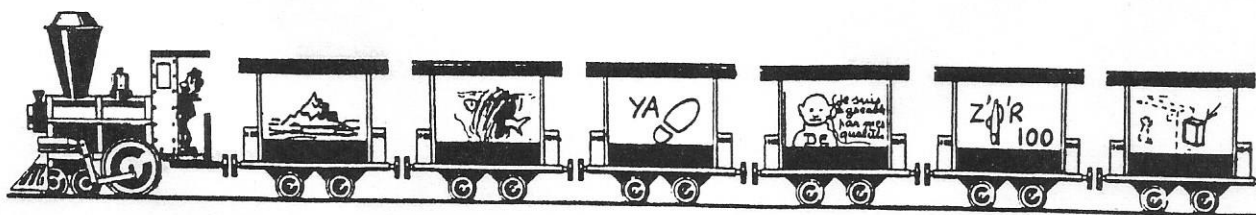
A SUIVRE...

Dans le prochain numéro : " A la rencontre du chemin de fer belge ".

Avec l'aimable autorisation de la revue " LA VIE DU RAIL 1804 (30/7/81).

En Bref

Le petit train rébus



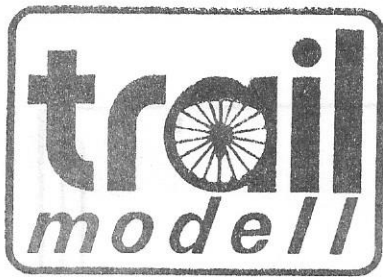
Solution page 9.

MOTS EN VRAIE

SOLUTION DES MOTS CROISES N° 13.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
A		P		P	A	T	I	N	E
B	D	R	A	I	S	I	N	E	S
C	R	I	M	E	E		V	E	T
D		M	O	D	A	N	E		
E	C	A	R	S		I	R	I	S
F	U	I	C		P	E	S	E	
G	B	R	E	A	K		E	N	D
H	E	E	S		P	O	S	A	

Lucien GENET.



TRAIL-MODELL ist ein Produkt der Fa. Modellbahn-Center Hünorbein
Markt 2-12, 5100 Aachen, Tel. 0241/33921, Telefax 0241/28013

NEDHEIT 1990.....NOUVEAUTE 1990.....NIEUW 1990

Type 50 SNCB-NMBS

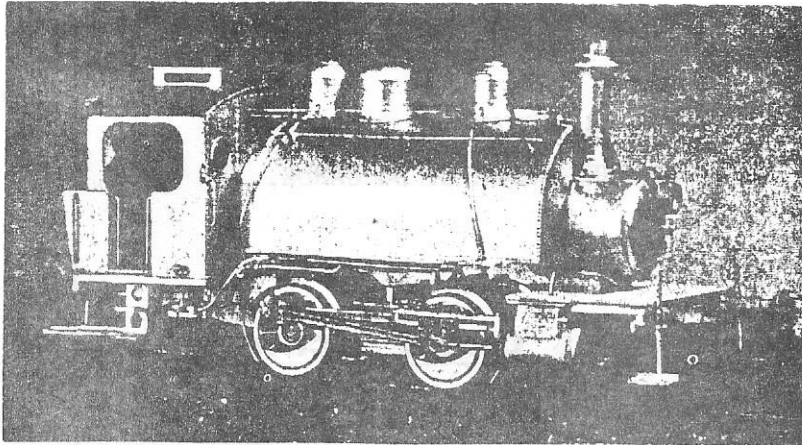
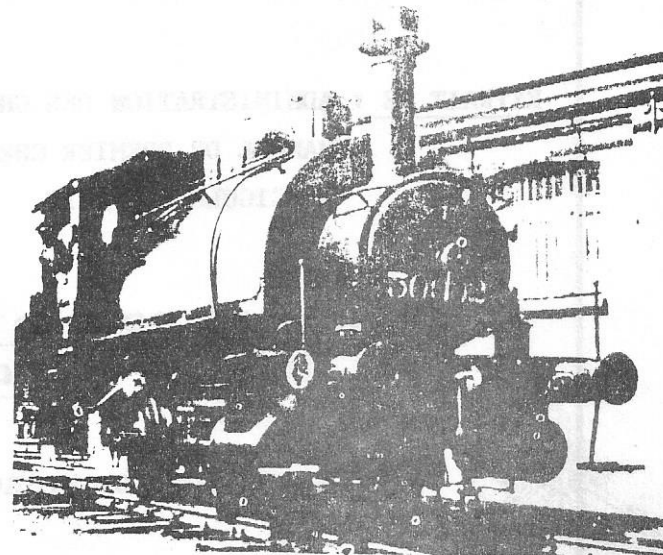
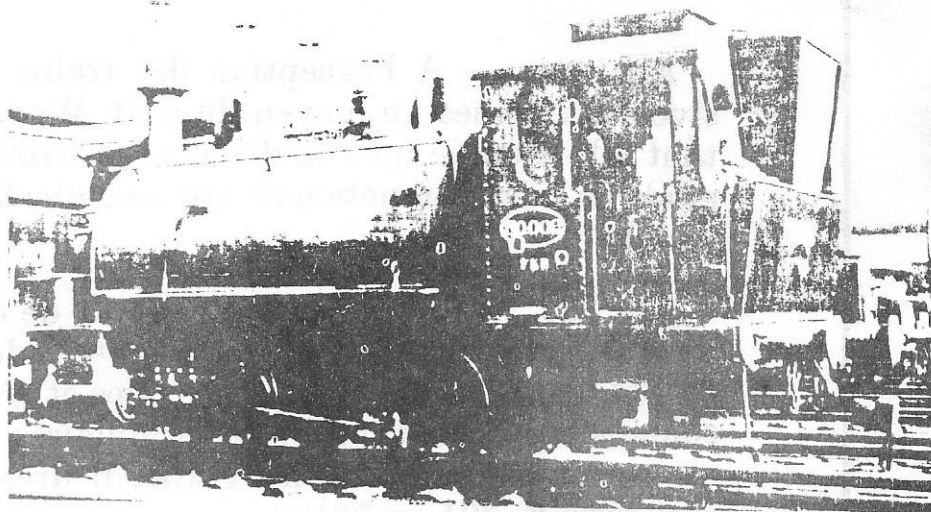


Abbildung zeigt ein Handmuster



Modell der Type 50 der SNCB/NMBS mit der Betriebsnummer 50.002, Führerhausdach mit Oberlicht und typischem Kranzschornstein.

Unser Modell besitzt Faulhaberantrieb mit Schwungmasse, Stromabnahme über alle vier Räder, unterstützt durch eine gefederte Pendelachse, vorn und hinten NEM-Auflahmeschacht für versch. Kupplungs-Systeme. Viele Details, wie Werkzeugkasten mit Schloß, die Führerhausinneneinrichtung und die Stehkeesschornsteine sind nachgebildet. Die optimale Zugkraft wird durch ein speziell angepaßtes Bleigewicht erreicht. Unser Komplettbausatz besteht aus einem teilweise vormontierten Fahrwerk mit Faulhaberantrieb und Schwungmasse, vorgebogenem Messingätzblechgehäuse, ca. 75 Messingfeingußteilen, Federpuffer und einem farbigen Beschriftungs- und Zierliniensatz. Die Montage des Modells erfolgt durch Lötten oder Kleben der Bauteile.

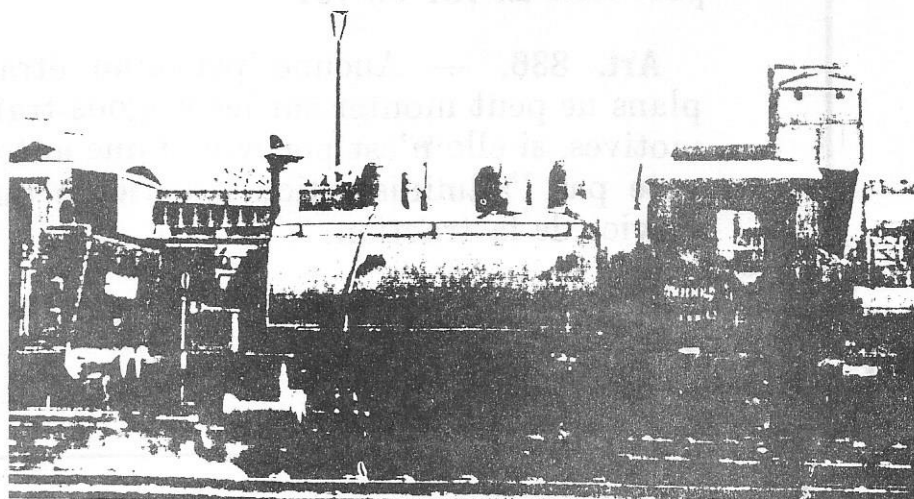


51502 Fertigmodell, 2L-System 946.00DM

52502 Fertigmodell, Märklin-System 996.00DM

53502 Komplettbausatz, 2L-System 596.00DM

54502 Komplettbausatz, Märklin-System 648.00DM



Bon à savoir

EXTRAIT DE : ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

MANUEL DU PREMIER CHEF-GARDE, DU CHEF-GARDE ET DU GARDE.
FASCICULE II 1912.

Règlement pour le service des plans inclinés de Liège.

Dispositions communes à la montée et à la descente.

A. — Prescriptions générales.

Art. 834. — A l'exception des trains de voyageurs exclusivement freinés au moyen du frein Westinghouse, tout train, tant à la montée qu'à la descente, est dirigé par un brigadier-guide ou faisant fonctions à qui incombe la responsabilité de la marche.

Art. 835. — Cet agent fait rapport de chaque voyage sur le formulaire (série E. 793 ou 793^{bis}), adopté pour les chefs-gardes et inscrit le nom des guides et f^{ons} de guides dans la colonne d'observations de ce formulaire; lorsque le train n'est pas accompagné d'un chef-garde, il dresse, en outre, le rapport série E. 791 ou 791^{bis}.

Art. 836. — Aucune personne étrangère au service des plans ne peut monter sur les wagons-traîneaux ni sur les locomotives, si elle n'est pourvue d'une autorisation spéciale délivrée par l'administration supérieure ou par le directeur de service de la traction.

Art. 837. — Les machinistes doivent prendre leurs dispositions pour conserver, tant sur les plans inclinés que sur les paliers, une hauteur d'eau de 12 centimètres au moins au-dessus du ciel du foyer. A cette fin, avant de monter avec foyer en avant ou de descendre avec foyer en arrière, ils doivent avoir au moins 21 centimètres d'eau au-dessus du ciel du foyer. De même, avant de monter avec foyer en arrière ou de descendre avec foyer en avant, ils auront 14 centimètres d'eau au-dessus du ciel du foyer.

B. — Signaux.

Art. 838. — Les trains circulant sur les plans sont munis la nuit d'un feu blanc à l'avant et d'au moins un feu rouge à l'arrière. Ce feu rouge peut, au besoin, être donné au moyen de la lanterne à trois couleurs du brigadier-guide. Le jour, la queue des trains locaux est marquée par un disque en tôle peint en rouge.

Art. 839. — Les machinistes sont responsables de l'observation des signaux émanant de la route. Cette observation incombe toutefois plus spécialement au machiniste de tête qui, de plus, est chargé de donner les signaux au moyen du sifflet soit en pleine route, soit dans les stations.

Les autres machinistes n'usent du sifflet que pour répéter les signaux qui leur sont faits, ou donner des avertissements nécessaires à la sécurité.

Art. 840. — Le brigadier-guide est pourvu d'un cornet. Par un coup bref du cornet, il confirme le signal de départ donné par le chef-garde. Ce signal supplémentaire, donné immédiatement après le coup de sifflet du chef-garde, indique que le train ne doit pas s'arrêter pour l'adjonction de wagons-traîneaux ou de machines d'allège.

Aux trains de voyageurs exclusivement freinés au moyen du frein Westinghouse, ce signal supplémentaire est donné, à Liège (Guillemins), par le surveillant préposé à l'expédition des trains vers Ans, que cette expédition soit faite sous la gare couverte ou au pied du plan.

Lorsqu'une telle adjonction doit être opérée, soit à Ans, soit à Liège (Guillemins), le signal supplémentaire n'est donné qu'après accrochement des wagons-traîneaux ou des machines d'allège, et sert de signal définitif du départ.

Lorsque le train est commandé seulement par le brigadier-guide, le signal de départ au moyen du cornet est le même. Il ne peut être donné qu'après l'adjonction éventuelle des machines d'allège ou des wagons-traîneaux.

Le brigadier-guide commande le ralentissement, soit par un coup bref suivi d'un coup allongé donnés au moyen du cornet, soit en présentant le drapeau blanc, le jour, le feu vert, la nuit. Il commande l'arrêt, soit par des coups précipités du cornet, soit en agitant le drapeau rouge, le jour, le feu rouge, la nuit.

Art. 841. — Pendant la durée de la descente ou de la montée, les chefs-gardes, les gardes, les serre-freins, les guides, etc., se tiennent aux freins prêts à obéir aux signaux que le brigadier-guide, le machiniste ou les gardes-routes pourraient faire.

C. — Composition et charge.

Art. 842. — Les trains de voyageurs ne peuvent comprendre plus de 60 essieux, non compris les essieux des locomotives et des tenders; — leur composition totale ne peut toutefois dépasser 25 véhicules, sauf ce qui est mentionné à l'alinéa suivant.

Les trains spéciaux destinés aux transports de militaires, peuvent comprendre 70 essieux, sans que leur composition puisse être supérieure à 30 véhicules.

Les trains militaires comprenant plus de 60 essieux ou 25 véhicules, sont soumis aux prescriptions réglementant la remorque la charge, le freinage et la vitesse des trains de marchandises. Lorsqu'ils dépassent cette composition, ils comprennent, autant que possible, des voitures à traction continue; les voitures à traction simple sont reportées à l'arrière du train.

La composition totale des trains de marchandises ne peut être supérieure à 60 véhicules, 120 essieux, non compris les essieux des locomotives et des tenders.

Art. 843. — L'évaluation de la charge des trains est établie suivant les dispositions des articles 488 et 601.

D. — Freinage.

Art. 844. — La proportionnelle des unités-freins est fixée à un quart ($1/4$) de la charge totale.

Toutefois, à partir du sémaphore « g » de Liège (Guillemins), endroit où se fait, à la descente, la séparation des wagons-

traîneaux et des machines supplémentaires des plans, cette proportionnelle est réduite à un huitième (1/8).

Art. 845. — Les moyens d'enraiment admis sur les plans inclinés sont constitués :

- 1^o) par les appareils à contre-vapeur des locomotives;
par les freins à vis ou à vapeur des locomotives et tenders;
par le frein Westinghouse.

Ces freins sont manœuvrés par les machinistes aidés de leurs chauffeurs.

Les machinistes sont responsables du service des freins mis à leur disposition.

- 2^o) par les freins des wagons, des voitures et des fourgons et par les wagons-traîneaux.

Ces freins sont desservis par des guides et le brigadier-guide (ou ffon^s) qui dirige le train.

Toutefois, les serre-freins appelés à desservir régulièrement des trains circulant sur les plans ainsi que les agents appelés à remplir les fonctions de guide, sont initiés au service des guides par les soins de leur chef immédiat. Ces agents peuvent, dès lors, remplir les fonctions de guide à l'exclusion de celles de brigadier.

Les chefs de station de Liège (Guillemins), de Liège (Haut-Pré) et d'Ans sont informés des dépôts dont les serre-freins peuvent être utilisés comme guides. Dans ces dépôts, aucun agent ne peut être chargé du service de serre-frein avant d'avoir été reconnu apte au service particulier des plans.

Les freins desservis doivent *obligatoirement* précéder à la descente et suivre à la montée, la partie du train que chacun d'eux doit retenir.

Art. 846. — *Trains armés du frein Westinghouse.* — Le freinage de ces trains est opéré au moyen du frein Westinghouse.

Toutefois, les chefs-gardes et gardes, ainsi que les agents voyageant haut-le-pied (chefs-gardes, gardes, serre-freins, guides), doivent se mettre dans les véhicules pourvus d'un frein à main, afin de pouvoir manœuvrer celui-ci, le cas échéant.

Art. 847. — L'évaluation du nombre des unités-freins des véhicules à frein se fait d'après les indications figurant aux articles 505 et 660.

Toutefois, les wagons de 20 tonnes chargés n'interviennent, sur les plans inclinés de Liège, que pour 4 unités-freins au lieu de 5.

VIE du CLUB

Les réunions

Imaginez un soleil de plomb inondant de sa chaleur torride un désert dans lequel des cactus cierge érigent leur silhouette typique.

A l'ombre de l'un d'entre eux, un péone somnole, vêtu de son poncho, et coiffé d'un large sombrero.

Non, non, ce n'est pas de l'Alaska dont il s'agit...

Pourquoi ce long préambule ?

1) Pour faire du texte...

2) Pour vous annoncer notre sujet du mercredi 8 janvier 1992, intitulé :

" Impressions mexicaines ", une projection diaposonorisée de notre ami Joseph MARGRAFF, qui nous fera profiter d'un de ses lointains voyages...

Des forêts de conifères qui ploient sous des monceaux de neige...

Des voies de chemin de fer qui déroulent sous un épais manteau blanc, leurs deux longs profils métalliques, qui ont l'air de se rejoindre à l'horizon, (quand la neige qui tombe permet de le voir...)

Serions nous aussi en Alaska ? Tout porte à la croire...

Pas du tout, du tout, nous sommes en Suisse, dans le canton des Grisons, où les chemins de fer rhétiques exploitent l'un des plus beaux, voire LE plus beau chemin de fer à voie métrique du monde.

Encore un préambule qui fait du texte, mais qui annonce également notre soirée du mercredi 5 février 1992 de Albert COLLIN.

Les RhB sous la neige. Des diapos de qualité dont il a le secret. Avis aux amateurs...