

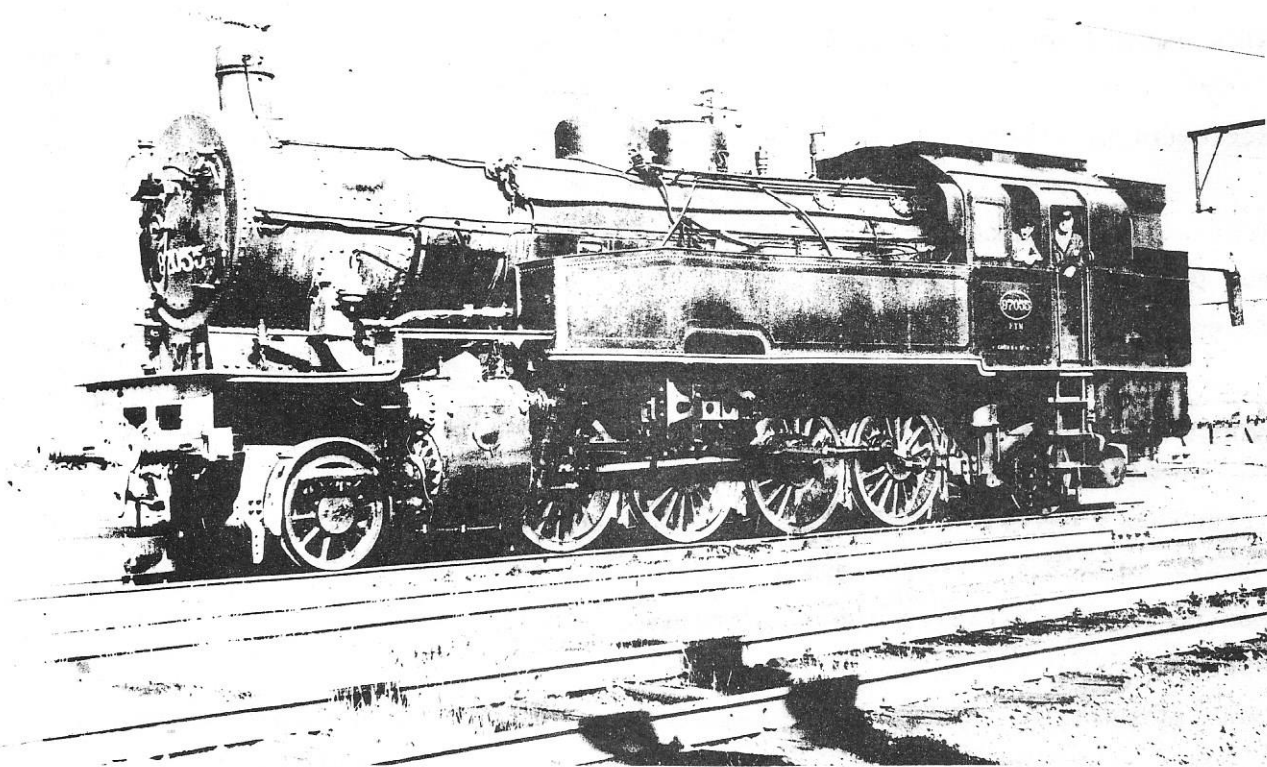
Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B.

JANVIER - FEVRIER 1993

Numéro 1



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

orrespondance

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 secré-
tariat de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publica-
tions 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	06-07-08-09-10
120 ans de transport en commun - 7ème partie. Marcel LAMBOU.	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER	12-13-14
Le réseau du Nord-Belge ou le Manteau d'Arlequin. 6ème partie.	
BON A SAVOIR	16-17-18-19
Règlement pour le service des plans inclinés de Liège.	
BON A SAVOIR	19
Règlement pour le service de la ligne Chênée à Verviers par Battice.	
EXPOS ET MANIFESTATIONS	10
PUB	11-15
VIE DU CLUB	20
Nos réunions.	

PHOTO DE COUVERTURE :
Locomotive type 97.055
Photo S.N.C.B.
Collection Léon JOB.



Il est un fait que le modéliste ferroviaire se double souvent d'un photographe.

Débutant ou averti, quels que soient les moyens mis en oeuvre, cette 2ème activité lui permet d'obtenir soit un souvenir d'ambiance, qu'il soit artistique ou non, soit de très intéressants documents techniques.

Le sujet de prédilection est presque toujours, et cela est bien normal, **LA LOCOMOTIVE**.

Vedette et reine tout à la fois, belle, superbe, et toujours photogénique. Dédaignant maquillage, et autre préparation du même cru, toujours disponible, elle ne demande que le choix de l'éclairage adéquat et parfois l'environnement favorable pour être parfaitement en valeur. Coquetterie oblige.

Il est dommage cependant, que le plus souvent, seul ce sujet soit retenu. N'oublions pas que le chemin de fer est une grande entreprise, et de ce fait, gère quantité d'autre matériel. A nos yeux de modéliste et de photographe, tout sujet ferroviaire et annexe, devrait avoir au moins une valeur égale.

Beaucoup en effet, hésitent à consacrer un bout de pellicule ; photgraphier par exemple un bâtiment de gare, un vieux poste d'aiguillage, d'anciens signaux mécaniques, ou encore un simple et devenu très rare PN à barrières roulantes. C'est une grave lacune.

Dans l'évolution actuelle, quantité de bâtiments et accessoires divers, au charme certain, disparaissent irrémédiablement, et ce, au nom de la sacro-sainte rentabilité (fadaïses dont nous, modélistes, n'avons pas à tenir compte). Alors, pensons-y. Dans notre petite Belgique, il y a encore quantité de sujets, de détails et d'exemples à préserver par l'image, et il est grand temps que l'on y pense, car demain ils sera sûrement trop tard.

Richard ORBAN.

**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 **12 FEVRIER 1993** 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 16 ans : 600 Frs par an.
- Membre de - de 16 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. Richard ORBAN, secrétaire,
 - 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

120 ANS DE TRANSPORT EN COMMUN

Septième partie

4. LA TRACTION PAR MOTEUR A COMBUSTION.

Les autobus - Les années 1965 à aujourd'hui.

Bien des modifications de structure intervinrent après la deuxième guerre mondiale : la concession des TULE venue à expiration fut reprise par une société mixte, la STIAL. La politique nationale des transports en commun évoluait dans le sens d'une mise en place de compagnies interurbaines à statut public par l'absorption des compagnies locales en vue de former les " STI ". Puis les RELSE fusionnèrent pour finalement former la STIL en 1964.

La SNCV, société nationale, conserva ses sacro-saintes concessions et par là-même la présence de ses lignes dans les villes allait poser bien des problèmes d'unification des tarifs.

La concurrence avec les sociétés locales était différente dans chaque agglomération, mais il est assez curieux de constater que, dans l'attente d'une unification complète des réseaux prévue en 1991, seules la STIL et la SNCV-Liège se distinguèrent par leur obstination à ne pas trouver de modus vivendi, les rivalités qui les avaient animées depuis 1900 ayant eu raison des efforts du ministre national puis de la tutelle régionale, au grand dam des usagers liégeois qui louchaient avec envie et dépit vers le sort meilleur réservé au reste du pays. Un coup d'oeil sur la carte schématique annexée reprenant la complexité des limites des concessions à Liège nous a convaincus.

Ce mur fictif, que tout liégeois traverse sans cesse à son insu, élevé vers

1900 a la vie plus coriace que celui de Berlin, toutes proportions gardées, puisque ce dernier disparut en une

../..

../..

nuit alors que le nôtre subsiste au-delà des délais fixés par l'Exécutif wallon (1^{er} sept. 1991). Lidjwès, tiess' du bwès (bis).

En 1984, l'Etat racheta toutes les parts privées des compagnies défunctes.

Tous les prétextes furent bons, fin des années 60 pour démanteler le réseau électifié. Les grands travaux entrepris à Liège imposèrent des détournements et le moindre déplacement de ligne aérienne sur quelques centaines de mètres suffisait pour entraîner la suppression totale d'une ligne, l'autobus étant bien plus " maniable ".

On oubliait de préciser qu'à Bruxelles, des déplacements de kilomètres de voies étaient entrepris pour la construction du métro, sans que cela ne justifie le remplacement des véhicules électriques par des autobus.

Il s'agissait donc bien à Liège d'une volonté déterminée de se débarrasser des trams et trolleys qui " encombraient " les rues et surtout de la remplacer par des autobus tellement flexibles qu'il fallut finalement les faire circuler sur les anciens sites propres des tramways et en créer d'autres afin de les retirer du trafic privé.

Mieux, on développa pour ces bus, à juste titre, ces couloirs réservés pourtant réputés impossibles à établir pour les tramways...

L'utilisation d'autobus indépendants de l'alimentation aérienne a certes permit le développement du réseau vers les banlieues éloignées où, peu à peu, suivant la mode de l'époque, les citadins allèrent s'établir. Mais ces extensions auraient pu tout aussi bien être réalisées à l'aide de trolleys bi-mode comme c'est le cas en Suisse et en France où ça fonctionne à merveille. (Allez voir à Nancy, ce n'est pas si loin d'ici). L'argument est donc assez faible.

Ce qui n'empêcha pas la STIL d'avoir une politique positive en la matière et, dans bien des cas, ses efforts furent contrés par la présence de lignes suburbaines squelettiques de la SNCV.

Le trafic voyageurs STIL passa de 45,9 millions en 1973 à 55,3 millions en 1980 et 57,4 millions en 1988, et si l'on s'était inspiré des errements étrangers, ces scores eussent encore été meilleurs. Car les extensions ont souvent atteint les nouveaux quartiers comme les carabiniers d'Offenbach c'est-à-dire avec un tel décalage dans le temps que la plupart des nouveaux résident avaient déjà acquis une auto, faute de transport public fréquent, sinon inexistant.

Enfin, contrairement à ce qui se passe à Bruxelles et en Flandre, les lignes

STIL et SNCV n'ont jamais pénétré à l'intérieur des complexes commerciaux. A-t-on jamais pris langue à ce sujet

../..

avec les intéressés ?

A l'heure actuelle, la création du TEC (Transport en Commun de la Région wallonne) en 1991 devra certainement favoriser encore ces extensions combinées avec les itinéraires de la SNCV, disparue de sa belle mort un an auparavant mais dont le spectre plane encore en cette fin d'année. Le tout est de savoir si les directives régionales trouveront écho sur le plan local...

Par contre, la flexibilité de l'autobus n'a pas été, en 25 ans, l'occasion d'une restructuration cohérente du réseau central. Les trois terminus centraux du Théâtre, de St Lambert et de la Cathédrale ont été maintenus, imposant aux usagers en correspondance des trajets pédestres et des changements de ligne alors que toutes les autres villes du pays possèdent des itinéraires transversaux et radiaux.

Seules, et par la force des choses, les mises inévitables à sens unique des artères centrales distinguent les itinéraires de 1991 de ceux de ... 1905 et pas forcément de façon positive.

Exemple : la ligne du Thier-à-Liège, dont les arrêts excentriques vers la banlieue sont pour ainsi dire inaccessibles sur les quais rapides. En Féronstrée, mise à sens unique, les voyageurs sont obligés de se rendre en Hors-Château alors qu'avant 1964, les deux artères étaient bien desservies : il est vrai qu'à cette époque, les rails avaient l'avantage d'empêcher tout stationnement encombrant.

L'obstination de vouloir maintenir les terminus centraux a également freiné les échanges locaux aisés entre des quartiers et des pôles d'attraction comme les Chiroux restent uniquement desservis par les lignes qui y passaient déjà à la Libération...

La vitesse commerciale a été améliorée - il ne manquerait plus que cela - par rapport à celle des tramways brinquebalants. Il faut dire, à la décharge des exploitants, que les services urbains de la circulation ont peu fait pour leur faciliter les choses. La multiplication des traversées de la piste réservée entre le Théâtre et Blonden au cours du temps en est un exemple indéniable.

Et ce ne sont pas les divers projets mégalomanes de Métro, semi-métro, TAU et autres gadgets coûteux et disproportionnés aux besoins de la ville qui ont

favorisé une politique concrète et constructive. Au contraire, comme le dit le dicton "dans l'expectative, abstiens-toi",

../..

../..

les tergiversations interminables ont empêché toute décision ferme et définitive qui eût pu pourtant profiter des centaines de millions engloutis dans les sous-sols de la ville et les cartons des bureaux d'études (à savoir les tunnels du quai de la Batte en face du musée CURTIUS et du Boulevard de la Sauvenière, sans oublier les interminables travaux de la place St Lambert qui, serait-on tenté de dire, font désormais partie du folklore liégeois depuis 1/4 de siècle) !

L'évolution des tarifs a aussi suivi la fluctuation du coût de la vie, chaque société appliquant des critères différents pour le calcul des prix du transport, encore très disparates dans les années 60. Toutefois les TULE simplifièrent progressivement leurs échelons tarifaires qui de 5 en 1940 n'étaient plus que 4 en 1963 et 3 en cette année 1991. Dans ceux-ci est incluse la taxe de correspondance, tarif injuste puisqu'il pénalise le voyageur qui n'a pas la chance de circuler sur une seule ligne pour atteindre sa destination, fusse-t-elle très longue (il en coûte plus cher pour se déplacer de Ste Marguerite au pont d'Amercoeur que du Théâtre au pont de Seraing, ce qui est assez paradoxal...). Pour le niveau des prix, et contrairement à ce que l'on pourrait croire, il faut être réaliste et reconnaître que les prix ont évolués de façon normale même si toute adaptation est mal acceptée par le public.

Les sociétés ont fait un gros effort pour favoriser l'utilisation de billets à tarifs réduits, achetés à l'avance sous forme de cartes, afin de fidéliser leur clientèle. En 1940, la réduction consentie était de + ou - 20 %, elle oscille aujourd'hui entre + ou - 39 % pour les trajets courts et + ou - 32 % pour les trajets les plus longs.

Le but recherché n'est pas seulement de favoriser la clientèle fidèle et d'attirer des voyageurs potentiels, mais surtout de réduire les échanges de monnaie avec le chauffeur-receveur, opération parfois longue qui obère la vitesse commerciale au détriment des fréquences et des usagers. Le prix relativement élevé du billet au détail, système généralisé partout, devrait dissuader le voyageur. Mais c'est sans compter avec l'imprévoyance ou la négligence des voyageurs liégeois qui sont ceux, à l'échelle nationale, qui

persistent bêtement à déboursier le prix fort. Il faut cependant reconnaître que le nombre et la répartition des

../...

points de vente de ces cartes, disponibles également auparavant sur les bus, n'a pas suivi de façon suffisante et aucune publicité visible et efficace n'invite à les acquérir. Il semble même que le nombre de revendeurs aient décro, compte tenu des conditions peu favorables qui leur sont accordées par rapport aux risques (avance de fonds notamment).

A SUIVRE ...

Marcel LAMBOU (CCCQ) IX-1991

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

Expos et manifestations

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS PREVUES POUR 1993.

JANVIER

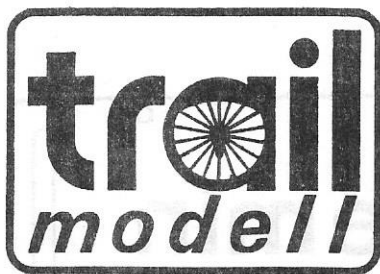
08/01	VEBOV	Le train en 1992 - Un aperçu	BRUXELLES
17/01	MTUB	Excursion motrices musée	BRUXELLES
22/01	VEBOV	1992 - Un aperçu	ANVERS
31/01	HOES. TR. CLUB	Bourse d'échange	HOESELT

FEVRIER

04 au 07/02	RONOCO-TRAVEL	Spielwarenmesse Nürnberg	NURNBERG
12/02	VEBOV	Le tram en 1992 - Un aperçu	BRUXELLES
14/02	MTUB	Présentation nouvelle saison	WOLUWE
26/02	VEBOV	Vente publique	ANVERS

DIVERS

20/03	MTUB	Voyage à l'étranger	FRANCE ?
10/04	STEPHENSON	Expo - Rail 93	OSTENDE
10 au 17/07	RONOCO-TRAVEL	Rhaetische Bahn	SUISSE
26 au 27/09	HOES. TR. CLUB	Expo - Euromodélisme 1993	GENK



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

NEUHEIT 1990.....NOUVEAUTE 1990.....NIEUW 1990

Type 50 SNCB-NMBS

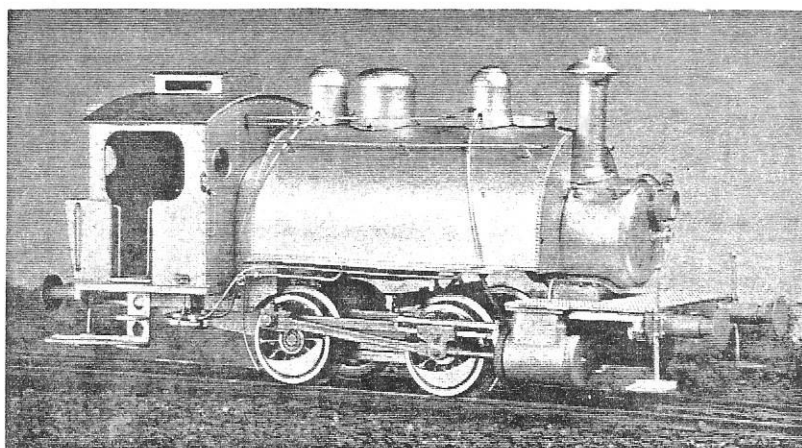
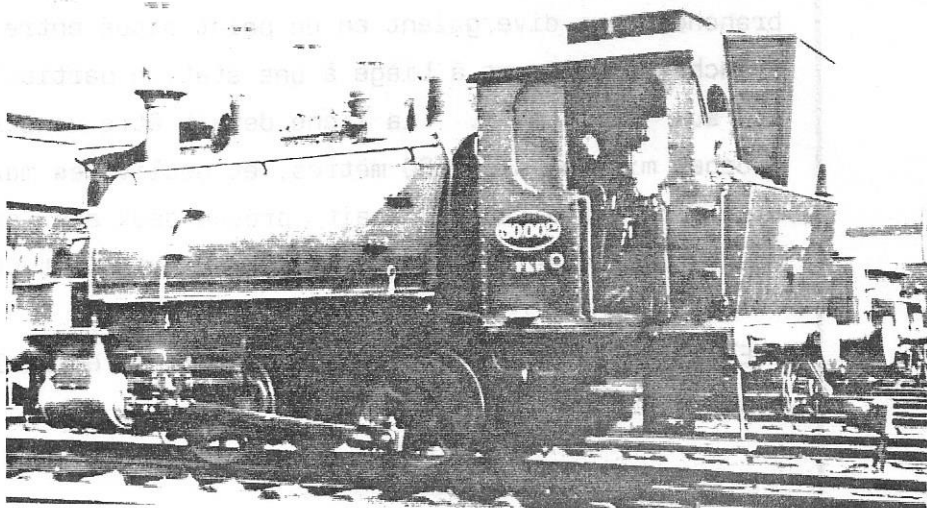
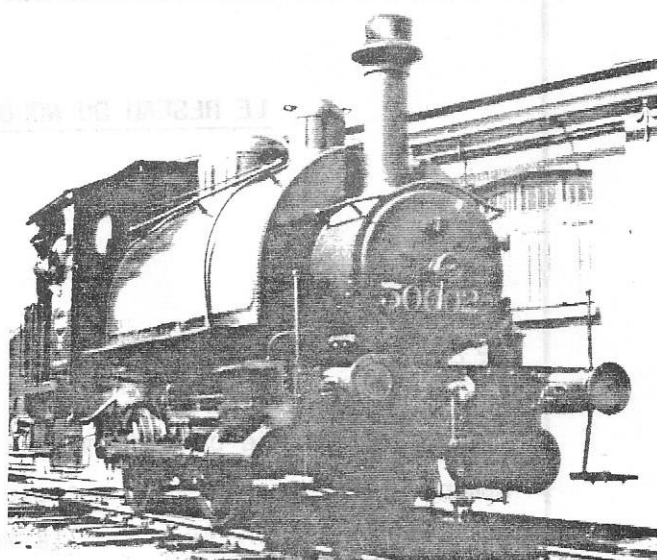


Abbildung zeigt ein Handmuster

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-Aufnahmeschacht für versch. Kupplungs-Systeme. Viele Details, wie Werkzeugkasten mit Schloß, die Führerhausinneneinrichtung und die Stehkesselarmaturen sind nachgebildet. Die optimale Zugkraft wird durch ein speziell angepaßtes Bleigewicht erreicht. Unser Komplettbausatz besteht aus einem teilweise vormontierten Fahrwerk mit Faulhabermotor 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.

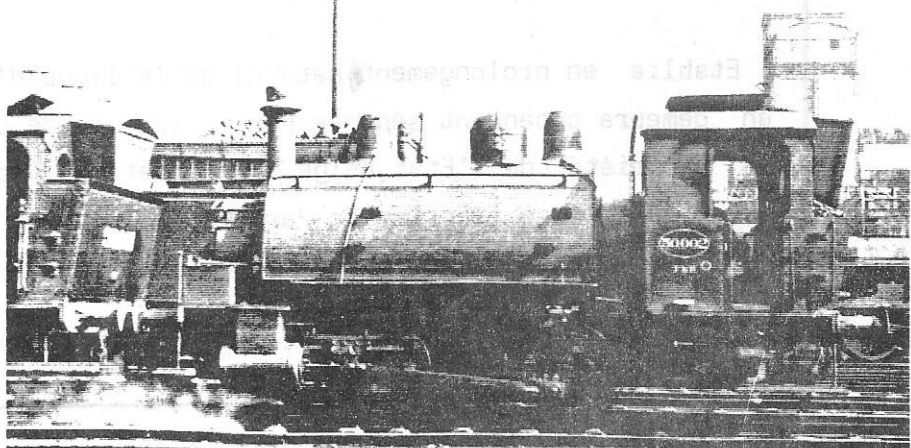
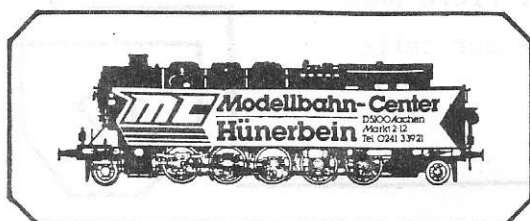


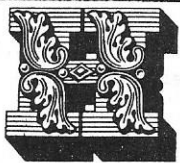
51502 Fertigmodell, 2L--System 948.00DM

52502 Fertigmodell, Märklin-System 998.00DM

53502 Komplettbausatz, 2L--System 598.00DM

54502 Komplettbausatz, Märklin-System 648.00DM





Histoire du chemin de fer

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

6ème partie.

LE NORD ARRIVE A SES FINS.

On a mentionné précédemment l'octroi de concessions en 1845 d'une ligne de Namur à Liège (liée à celle de Mons à Manage) dont le tracé épousait étroitement le cours de la Meuse, au long d'une vallée peuplée et riche d'établissements industriels. Le tracé comportait, peu avant Liège, deux branches qui divergaient en un point situé entre Ougrée et Flémalle ; chaque branche aboutissant à Liège à une station particulière, au faubourg de Longdoz et aux Guillemins. La ligne devait être construite à double voies, avec courbes minimales de 500 mètres, et déclivités maximales de 4 mm par mètre. Sa mise en exploitation était prévue deux ans après la promulgation de la concession, avec traction par locomotives sur toute son étendue.

Elle fut mise en service, par sections, entre le 18 novembre 1850 et le 25 août 1851.

UN CHEMIN DE FER " PRET A PORTER ".

Etablie en prolongement naturel de la ligne d'Erquelinnes à Charleroi, elle en demeura cependant séparée par la section de Charleroi à Namur, qui restera la propriété de l'Etat belge. En effet, le gouvernement, sous l'influence d'une fraction du Parlement, inspirée par Frère ORBAN, refusera obstinément d'aliéner ses droits sur cette

.../...

partie de la ligne pour des raisons de sauvegarde. La section de Namur à Liège a été établie à forfait par l'entreprise Bourget et Lamarche, avec voie équipée en rails de 31 kilos au mètre. Les stations de Namur et de Liège appartenaient à l'Etat, qui autorisait la compagnie Namur-Liège (NL) à en faire usage (convention du 8 août 1850).

Dès 1853, la Compagnie du Nord ouvrait, toujours dans le même esprit, des pourparlers avec la Compagnie de Namur à Liège pour une prise à bail. Après de très longues négociations, les deux compagnies signaient un traité au terme duquel la Compagnie du Nord prenait à bail pour 90 ans, à compter du 5 septembre 1851, et moyennant un loyer annuel d'un million de francs, l'exploitation de la ligne de Namur à Liège avec son embranchement. Le traité prenait effet le 1er janvier 1855. Le matériel roulant, le matériel, l'outillage des ateliers et les approvisionnements étaient rachetés après évaluation à dires d'experts. La Compagnie de la ligne de Mons à Manage, (acte du 22 décembre 1854).

Devant l'assemblée générale, après avoir souligné l'activité des établissements industriels de la vallée de la Meuse, puis évoqué " les beaux sites et les aspects admirables ", le rapporteur ajoutait : " outre le développement régulier du trafic local, la ligne de Namur à Liège est appelée à avoir, dans un avenir prochain, un trafic de transit qui lui a, jusqu'ici, échappé entièrement (...) la circulation des voyageurs et des marchandises allant directement de Cologne, d'Aix-la-Chapelle, de Verviers et de Liège vers Paris et vice-versa. Une nouvelle cause d'accroissement pour ces transports internationaux doit résulter de la prochaine construction (...) d'un pont de pierres sur le Rhin entre Cologne et Deutz, où vient aboutir le chemin de fer de Berlin ".

Ce chemin, en parfait état de marche, tombait comme un fruit mûr entre les mains de la Compagnie du Nord.

Avantage considérable : la plupart des établissements industriels voisins de la ligne étaient déjà raccordés avec le rail aux frais des propriétaires. La Compagnie était tenue seulement d'amener et de prendre, une fois par jour, dans

la gare des Hauts Fourneaux d'Ougrée, les wagons nécessaires. Sur un autre plan, il était prévu dans le cahier

.../...

../..

des charges (article 63) un prolongement éventuel du chemin de Namur à Liège, jusqu'à Dinant et aux frontières de France. Nous en parlerons plus loin.

RETROCESSION DU CHEMIN DE FER DE SAINT-GHISLAIN.

Un arrêté royal du 15 janvier 1854 (" Moniteur belge " du 18) en conformité avec la loi du 15 juin 1853, déclarait " la Société générale pour l'industrie, établie à Bruxelles, d'une part et MM. DE ROTHSCHILD Frères, banquiers à Paris, d'autre part, concessionnaires d'un chemin de fer de Mons à la frontière française, dans la direction d'Aulnoye et Hautmont " (16). Selon le cahier des charges, ce chemin serait en partie commun avec celui de l'Etat entre Mons et Quiévrain (article 1). Tous les frais de construction et d'établissement seront exclusivement à la charge des concessionnaires (article 5). Ce chemin de fer pourra n'être construit qu'à une seule voie (provisoirement) mais les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés comme pour deux voies (article 10).

La partie à construire devra être achevée et livrée à l'exploitation dans un délai de 2 ans (article 17). Pour la partie française entre la frontière et Hautmont, la Compagnie s'engageait à la construire à ses frais, risques et périls et à la livrer à l'exploitation dans ce même délai de deux ans (16). Le gouvernement se réservait la faculté d'exiger des concessionnaires la construction et l'exploitation d'un embranchement desservant Maubeuge (article 9) dans le cas où cette ville s'engagerait financièrement pour l'exécution des travaux (17).

(16) Convention du 16 août 1854. Décret impériale du 19 août 1854.

(17) La section Hautmont-Frontière ne sera ouverte que le 1er janvier 1858.

A SUIVRE...

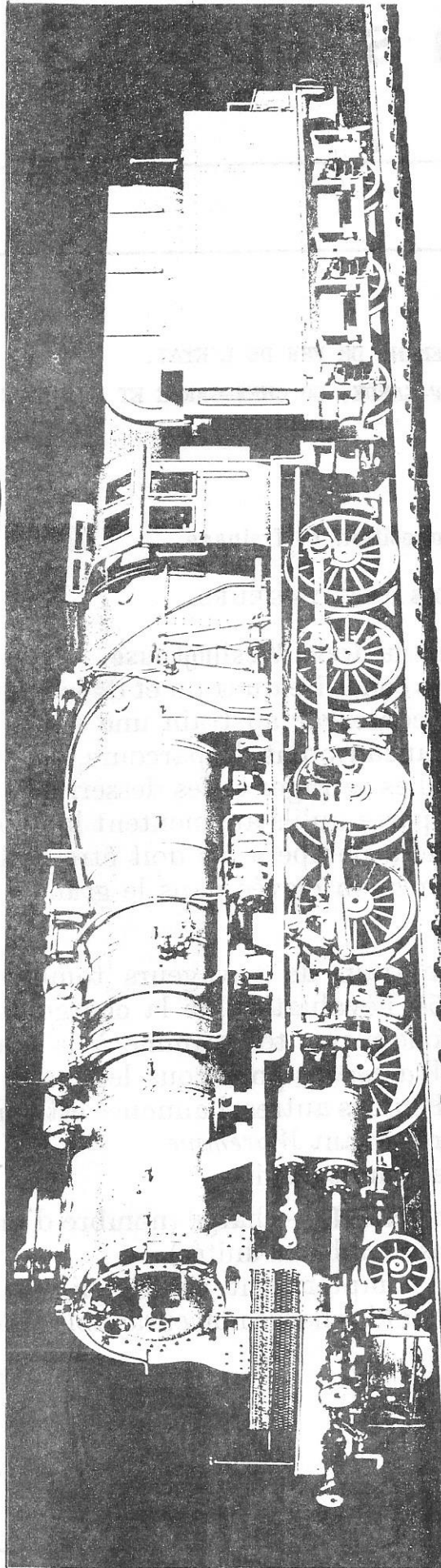
Avec l'aimable autorisation de la revue " La Vie du Rail " 1806 (27/8/1981).

Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 7850 EDINGEN
Tél. 02/395.71.05

NEW! **B**TYPE 36



KIT
HO

MOTEUR PORTESCAPE RG 4 M MOTOR
OORSPRONKELIJKE TYPE OOK MOGELIJK. (SCHOUW, VENTIEL,.....)
POSSIBILITE DE REALISER LA VERSTON D'ORIGINE.
(CHEMINEE, SOUPAPES, TUYAUX DE LIVRANCE.....)

RAYON MINIMUM : 42 cm!
MINIMUM STRAAL:

HET MODEL IS IN DE WINKEL TE BEZICHTIGEN. LIVRABLE : +/- 15 JULI/JUILLET
LE MODELE EST VISIBLE AU MAGASIN. LEVERBAAR:

PRIX: 15.950.- BIJ ONMIDDELLIJKE BETALING
PRIJS: 14.850.- PORT: 120.-
POUR PAYEMENT IMMEDIAT

Credit gén. 192-1017112-12

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.

B. — Composition et freinage.

a) TRAINS DE VOYAGEURS.

Art. 890. — Trains armés du frein Westinghouse. — Le machiniste de tête, chargé de la conduite du train et de la manœuvre du frein continu, doit conserver au train une allure uniforme et veiller à ce qu'en aucun point du parcours, la vitesse autorisée ne soit dépassée. Les serrages et les desserrages souvent répétés sont à éviter, parce qu'ils augmentent la dépense d'air; le fonctionnement de la pompe à air doit être réglé de manière à maintenir une pression élevée dans le grand réservoir.

Art. 891. — Lorsque le train de voyageurs tombe sous l'application de l'article 854, l'évaluation de la charge et des unités enrayables est annoncée par télégramme à la station d'Ans, par la station de Waremmé, pour tous les trains qui s'arrêtent dans cette gare. Pour les autres, l'annonce est donnée par la dernière station d'arrêt avant Waremmé.

Cette annonce est libellée comme il suit :

HKV (n°) à freiner comme **HKM** — charge (nombre d'unités de la charge) — unités-freins (nombre d'unités).

Les seules unités-freins à compter sont celles qui, dans la composition du train, précèdent la charge non enrayable qu'elles doivent retenir.

Art. 892. — Dans le cas où le frein Westinghouse viendrait à manquer entre Ans et Liège, de façon que le freinage ne pourrait plus s'opérer dans les conditions réglementaires, le train doit être considéré comme étant en détresse et une demande de secours renseignant le nombre de wagons-traîneaux et de guides à fournir est envoyée à Liège (Guillemins) par la voie la plus prompte.

b) TRAINS DE MARCHANDISES.

Art. 893. — Le freinage est constitué :

1^o) par les locomotives du type 23; chacune de ces locomotives retient 18 unités en sus d'elle-même;

2^o) par les locomotives des types 30, 32 et 32^s munies du frein Westinghouse; chacune de ces locomotives retient 18 unités en sus d'elle-même (1);

3^o) par les locomotives du type 20 (catégorie A) et les locomotives hors type assimilées munies de l'appareil à contre-vapeur. Ces locomotives retiennent chacune 15 unités en sus d'elles-mêmes;

4^o) par les locomotives du type 25 munies de l'appareil à contre-vapeur. Ces locomotives retiennent chacune 12 unités en sus d'elles-mêmes, lorsqu'elles sont précédées de locomotives d'allège;

5^o) par des locomotives catégorie B, C ou H munies de l'appareil à contre-vapeur, du frein à vapeur ou du frein Westinghouse. Ces locomotives retiennent chacune 9 unités en sus d'elles-mêmes, lorsqu'elles sont précédées de locomotives d'allège;

6^o) par les freins à vis des wagons, des fourgons et des wagons-traîneaux.

Art. 894. — A partir du sémaphore « g » de Liège (Guillemins), endroit où se fait la séparation des wagons-traîneaux et des machines supplémentaires des plans, les locomotives de remorque interviennent dans le freinage comme suit :

(1) Pour les trains de marchandises descendus sans wagon-traîneau et dont les locomotives de remorque sont pourvues du frein Westinghouse, l'accouplement de la ou des locomotives d'allège doit être effectué à la conduite du dit frein de la ou des locomotives de remorque du train. A cette fin, les locomotives sont disposées comme pour la double traction aux trains de voyageurs; elles sont, l'une et l'autre, reliées à la conduite générale.

Le machiniste de la première machine est seul chargé de l'essai et de la manœuvre normale du frein et procède comme s'il s'agissait d'un train en simple traction en actionnant le frein des autres machines.

1^o) type 23, pour 9 unités-freins en sus d'elles-mêmes, soit pour 72 unités;

2^o) types 20, 25, 30 et 32, pour 8 unités-freins en sus d'elles-mêmes, soit pour 64 unités;

3^o) types 28 et 29, pour 6 unités-freins en sus d'elles-mêmes, soit pour 48 unités.

Art. 895. — Le classement, dans le train, de ce matériel, se fait comme il suit :

1^o les locomotives d'allège, toujours en tête;

2^o les wagons-traîneaux à la suite des précédentes et devant la locomotive du train;

3^o les freins desservis précédant obligatoirement la fraction de charge qu'ils doivent retenir.

Art. 896. — Les wagons chargés imparfaitement et à plus forte raison les wagons vides, ne doivent être employés comme freins que pour autant que le nombre de wagons-freins à desservir ne soit pas augmenté de ce chef de plus de moitié; encore n'use-t-on de ces wagons pour servir de freins, que si des guides sont disponibles en nombre suffisant.

Art. 897. — Si l'on ne dispose pas de wagons à frein en quantité suffisante, on place au train, de la façon indiquée à l'article 895, un wagon-traîneau pour chaque lot ou fraction du lot de 14 unités excédant la charge retenue par les moyens ci-dessus.

Art. 898. — Les trains non accompagnés d'une locomotive munie du frein à contre-vapeur, du frein à vapeur ou du frein Westinghouse, sont toujours précédés d'une machine des plans au moins.

Art. 899. — Les locomotives munies d'un frein en parfait état et desservi, mais dépourvues de l'appareil à contre-vapeur, du frein à vapeur ou du frein Westinghouse, sont considérées comme se retenant elles-mêmes au moyen de leur propre frein. Elles ne peuvent intervenir autrement dans la constitution du freinage.

Art. 900. — Dans le cas où la locomotive est munie d'un frein à contre-vapeur, le machiniste doit, à la descente, utiliser ce frein qui devient le frein principal. Il doit aborder au pas

le sommet de la pente et prendre ses mesures pour user du frein à contre-vapeur, dès qu'il descend la pente et pour ne pas se laisser surprendre par une accélération de la vitesse du train.

Art. 901. — Les freins à sabot et à patin viennent en seconde ligne; ils doivent être serrés en partie dès que le train s'engage sur la pente, de telle façon que la vitesse soit réduite dans les limites requises; les freins à sabot sont successivement serrés et très légèrement desserrés d'une manière continue, afin d'empêcher la formation de plats aux bandages.

Art. 902. — Le chef de la station d'Ans détermine le nombre de freins nécessaires aux trains en passage, d'après l'annonce télégraphique qu'il reçoit de la composition du train et d'après la charge qu'il doit y ajouter; l'annonce télégraphique lui est transmise par la dernière station qui, d'après le Livret du service des trains, peut modifier la composition du train. Il s'assure auprès du chef-garde de l'exactitude des indications de cette annonce en visant le rapport du précité.

FIN.

Dans le même domaine ferroviaire, nous traiterons succinctement du règlement (frein) du la ligne Chênée - Verviers via Battice. (Suite et fin dans le numéro 2/1993.

Ligne de Chênée à Verviers par Battice. — Évaluation des
moyens de retenue de la machine dans l'effectif des unités-
freins des trains de marchandises.

Art. 903. — Les sections de Battice à Chênée et de Battice à Verviers de la ligne de Chênée à Verviers par Battice, peuvent être considérées comme étant en pente continue, les rampes y étant faibles comparativement aux pentes.

Pour ce motif, les moyens d'enrayage des locomotives peuvent exceptionnellement y être comptés dans l'effectif des freins nécessaires aux trains de marchandises *à la descente*.

Ce freinage supplémentaire est fourni par le frein à contre-vapeur des locomotives du type 20 et par le frein Westinghouse des locomotives du type 32 et est compté pour 4 unités-freins par machine, le frein à vapeur à blocs, le frein à main du tender ou le frein à patins de ces locomotives étant considéré comme frein de réserve et ne devant fonctionner qu'en cas d'absolue nécessité.

VIE du CLUB

Les réunions

LE MERCREDI 6 JANVIER 1993.

Permettez-moi de vous souhaiter une bonne année ferroviaire pour 1993.

Nous allons commencer l'année avec une vidéo pleine de panache, présentée par notre ami René DEWITTE, nous montrant la vapeur de la DB 23105 dans ses évolutions. Les amateurs ne manqueront pas de venir assister à ce festival.

LE MERCREDI 3 FEVRIER.

Grâce au talent de photographe de notre ami Albert COLLIN, nous replongerons de nouveau vers ce paradis ferroviaire que sont les chemins de fer Rhétiques.

Trains grandioses dans des paysages grandioses... Miam ! Avis aux amateurs !

CALENDRIER PREVUS JUSQU'AUX VACANCES (sous réserve de dernières minutes) :

MERCREDI 3 MARS 1993 : Casette vidéo sur le chemin de fer en Equateur -
J. MARGRAFF.

MERCREDI 10 MARS 1993 : ASSEMBLEE GENERALE.

MERCREDI 7 AVRIL 1993 : NORVEGE ET SUEDE - Dias de A. COLLIN.

MERCREDI 5 MAI 1993 : NORVEGE ET SUEDE - Dias de A. COLLIN.

MERCREDI 2 JUIN 1993 : Exposé technique sur les relais - R. ORBAN.

Richard ORBAN.