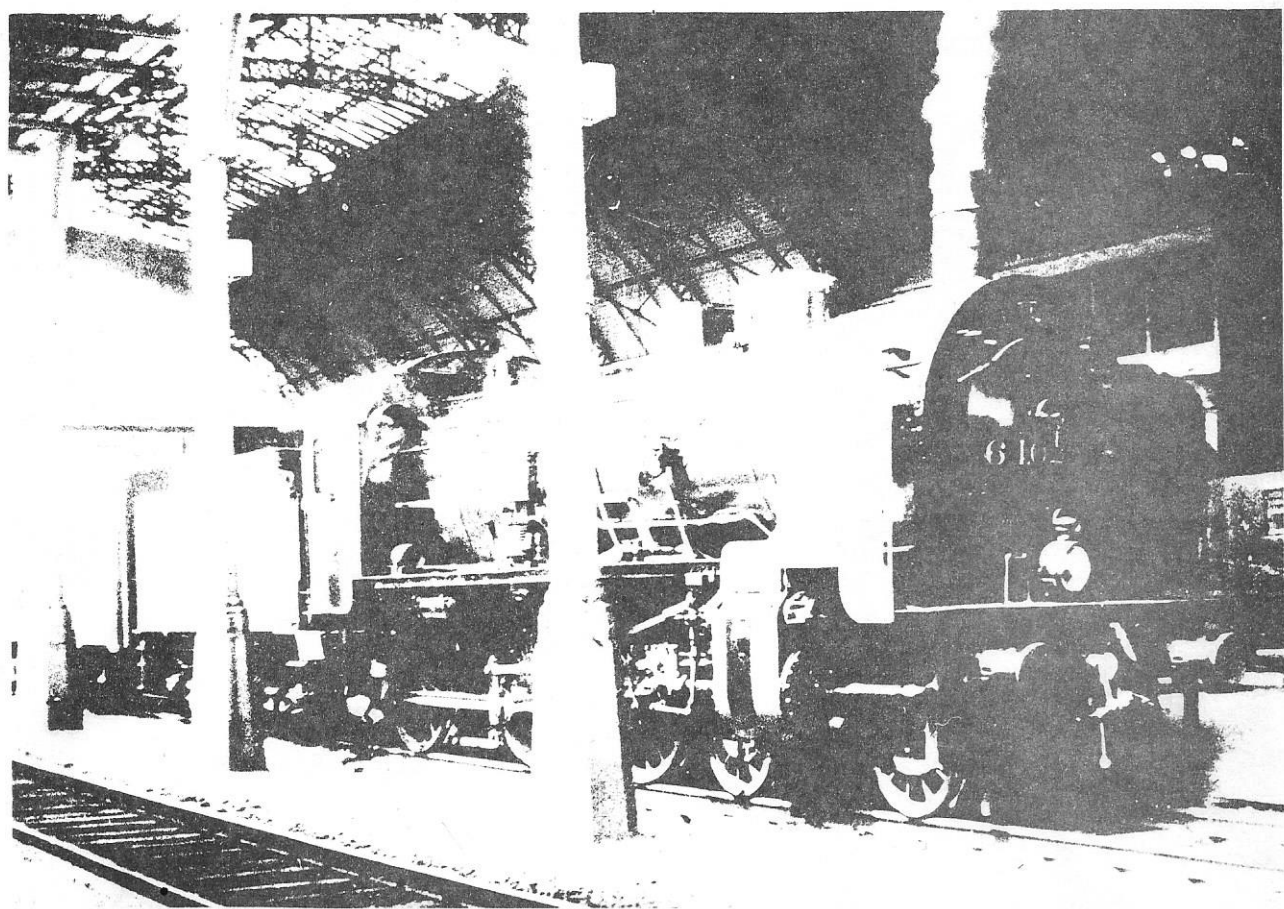


# Correspondance

**BULLETIN BIMESTRIEL**

50 F.B. MARS - AVRIL 1992 Numéro 2



**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 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
Convocation Assemblée Générale.	
SAVIEZ VOUS QUE ? .....	06-07-08
120 ans de transport en commun - 2ème partie.	
Marcel LAMBOU.	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER .....	10-11-12
Le réseau du Nord-Belge ou le manteau d'Arlequin.	
2ème partie.	
OUI DIRE .....	12
Les Pin's.	
EXPOS ET MANIFESTATIONS .....	13-14
BON A SAVOIR .....	17-18-19
Règlement pour le service des Plans Inclinés de Liège.	
LES TOURISTIQUES .....	14-15
VIE DU CLUB .....	20
Agenda.	
PUB .....	09-16



## PHOTO DE COUVERTURE :

Locomotive type 64.028

( type 64 avec pare-fumée ).

Photo : S.N.C.B.

Collection : Léon JOB.

AH Virus quand tu nous tiens.....

Mais non voyons, je ne parle pas du sida ou de la petite vérole, mais du train...

Moi, le virus, je l'ai, et depuis 22 ans encore, et je puis vous l'affirmer, il est plus actif que jamais.

Vous en voulez la confirmation ?

A mon grand âge très avancé, je recommence un réseau HO de grande envergure ( + ou - 400 m de voies et + ou - 120 aiguillages ).

Ce n'est pas une mince affaire, croyez le, mais je possède un atout très important ; la motivation.

Pourtant certains ont pensé que je me découragerai, et que je n'entreprendrai pas la construction d'un nouveau réseau. Eh bien, détrompez vous, la construction a commencé il y a 5 mois, et il est bien avancé ( enfin relativement ).

Vous vous demandez certainement où je veux en venir ?

Je veux simplement faire passer un message.

Quand on veut, on peut. Tout est une question de volonté.

Bien sûr, l'aspect financier et place sont des facteurs non négligeables, mais ce sont des difficultés qui peuvent s'aplanir.

Question de volonté... et de courage.

CQFD, la boucle est bouclée.

Richard ORBAN.

**Le p'tit  
mot  
du  
rédac'  
chef**



# VIE du CLUB

## \*\*\*\*\* CONVOCATION \*\*\*\*\*

Vous êtes priés d'assister à notre assemblée générale annuelle du mercredi  
11 mars 1992 à 20 H en notre local de VOROUX-GOREUX.

### ORDRE DU JOUR :

1. Rapport moral du président.
2. Election des candidats au titre de membres effectifs.
3. Rapport financier du trésorier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 1991.
4. Désignation de deux nouveaux commissaires aux comptes.
5. Divers.

LE COMITE.





# AVIEZ VOUS QUE

## 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 .

### Deuxième partie.

#### 1bis.- LA TRACTION VAPEUR.

Les autorités liégeoises répugnaient, à juste titre, de voir circuler des engins à vapeur dans les rues du coeur de la Cité et pour cette raison limitaient aux abords de la zone centrale les concessions les utilisant.

La première locomotive pénétra sur le territoire de la ville au bas de la rue des Guillemins en mai 1882, en provenance de Jemeppe par Fragnée et l'avenue Blonden.

La compagnie, créée en 1881, s'intitule RELSE ( Railways économiques Liège-Seraing et extensions ) et connaîtra sous la dénomination familière de " tram vert " une renommée qui a dépassé nos frontières. Elle restera pendant 3/4 de siècle un modèle de service interurbain efficace et rapide, à l'aide de matériel moderne particulièrement bien entretenu. Les RELSE s'efforcent toutefois de pénétrer plus près du centre et le terminus de Blonden est transféré en 1884 à l'Evêché et finalement en 1887 devant la poste, à l'entrée de la rue de la Régence dans laquelle il est exclu d'accéder, la compagnie se réservant ainsi la possibilité d'y pénétrer lorsque la ligne sera électrifiée.

Créée en 1895, la SNCV, dont la raison principale était la desserte des régions rurales délaissées par le " Grand Chemin de fer " s'installe au Val St Lambert ( vers le Condroz ) en 1890 à Ste Walburge ( vers Rocourt ) en 1899, louchant par la même occasion vers une concession en direction de la place St Lambert par la rue de Campine.

.../...

.../...

Une autre société, la SA du Chemin de fer vicinal Ans-Oreye, s'installe à Ans station en 1890. Elle sera absorbée par la SNCV en 1928 pour être électrifiée dans les années 30.

Un quatrième larron s'installe au boulevard Saucy ( vers les charbonnages du nord du plateau de Herve ) en 1898 et crée le port d'échange avec la batellerie au quai des Pêcheurs. Une gare avec salle d'attente est même construite au pied et en amont de la Passerelle.

Cette compagnie, intitulée SA pour l'Exploitation du Chemin de Fer vicinal Liège-Barchon, sera également absorbée ultérieurement par la SNCV.

Avant d'aller plus avant, faisons les comptes ; nous avons déjà dénombré 6 compagnies, et ce n'est pas terminé.

Bien que créée en 1835 pour développer les transports et déplacements à moyenne et grande distance, les Chemins de Fer ont joué un rôle indirect indéniable dans l'évolution des transports urbains. (\*)

En implantant dans la plupart des cas les gares en dehors du centre des villes tels qu'ils se présentaient entre 1835 et 1900, que ce soit à l'initiative ou au grand dam des autorités municipales, le Rail a entraîné la création des premières lignes de tramways le reliant au coeur des cités. Nous ne débordons pas du sujet en l'associant à l'évolution du transport en commun urbain. A Liège, nous l'avons vu, les deux premières lignes hippomobiles ont desservi les Guillemins et Longdoz et l'une des premières lignes électrifiées aboutissait à la gare de Vivegnis. Les compagnies ferroviaires eurent vite compris, comme la SNCV, que l'on pouvait tirer profit des infrastructures déjà en place et qu'il existait une nouvelle clientèle locale potentielle.

La compagnie Liège-Maestricht fut la première à créer des trains omnibus accélérés desservant par de nombreux arrêts les communes et hameaux de la Basse-Meuse.

A son tour, la Compagnie du Nord-Belge exploita des " trains-tramways " qui effectuaient pas moins de 13 arrêts sur les 13 kilomètres de la rive droite de la Meuse entre Longdoz et Flémalle, parsemés d'innombrables ateliers, usines et charbonnages. La concurrence était telle que le Nord-Belge parvint jusqu'en

1936 à empêcher les RELSE de passer le passage à niveau de la Troque avec leurs véhicules électriques et à

.../...

.../...

s'opposer à ce que le trolley Liège-Ougrée passe devant la gare des Guillemins !

Bien que moins nombreux, les arrêts et gares de la rive gauche étaient également desservis par ces trains-tramways qui poursuivaient jusqu'à Vivegnis, assurant avant la lettre et avec trois-quarts de siècle d'avance, la desserte des tunnels de Liège...

D'autres rames locales circulaient entre Chênée et Longdoz, complétant ainsi les réseaux des tramways.

La première guerre mondiale, les crises des années 30 et la guerre 40-45 mirent fin à ce type de transport urbain, qui sera quelque peu ranimé par l'électrification de la fin des années 70. A l'heure actuelle, il est raisonnable de prévoir que la SNCB relance ces dessertes dans le courant de cette dernière décennie, jouant le rôle de " métro régional " en complément du réseau urbain unifié sans qu'il soit besoin de consentir à des dépenses exagérées, les voies étant déjà en place, de facto, en site propre. L'adhésion de la SNCB à l'AUL ( Abonnement urbain liégeois ) dans les années 70 a déjà entamé cette collaboration.

(\*) cf. " Le Rail passe par Liège " ( éd. GTF 1988 ).

A SUIVRE...

Marcel LAMBOU (CCCQ) IX-1991

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

## Expos et manifestations

MUSEE DES CHEMINS DE FER BELGES, Gare de Bruxelles-Nord.

Rue du Progrès, 76, 1210 Bruxelles Tél. 02/224.62.79

Le musée est accessible au public pendant toute l'année, du lundi au vendredi, ainsi que le premier samedi de chaque mois, de 9 H 00 à 16 H 30 ;

Le musée est fermé les autres samedis, les dimanches et jours fériés.



# 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

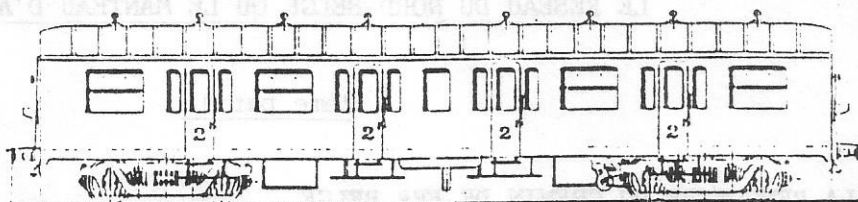
BOITES DE CONSTRUCTION-PLASTIQUE INJECTE A PLAT  
BOGIES AVEC DOUBLES COLS DE CYGNES  
ESSIEUX ROCO  
POINTES DE ROULEMENT EN LAITON  
BOITIERS D'ATELAGES COURTS NEM SYMOBA  
AMENAGEMENT INTERIEUR  
VITRES ENCASTREES

### 980.-

in  
stock

(B)

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

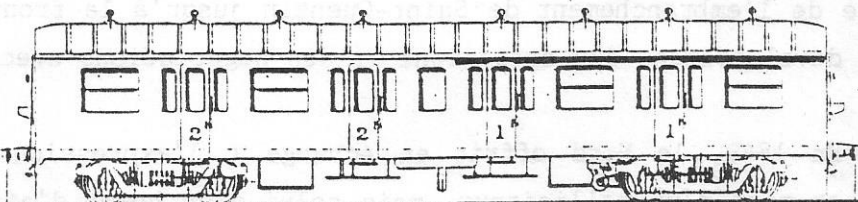
B8 ex A2 B6

41007

en  
stock

(B)

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

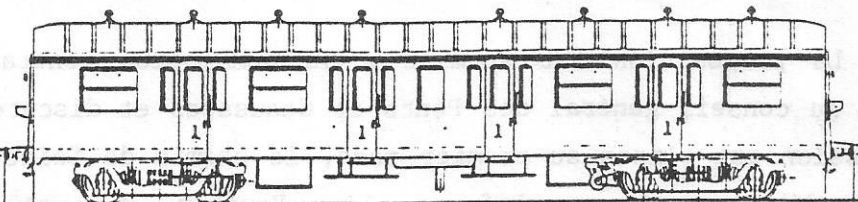
A4 B4 ex A2 B6

41008

en  
stock

(B)

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

A8 ex B8

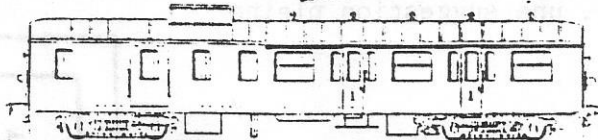
41009

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

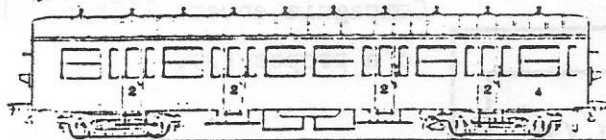
binnenkort



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.

### 2ème partie.

#### A LA RENCONTRE DU CHEMIN DE FER BELGE.

Avant d'aborder ce problème, Rotschild devait consolider sa position devant le gouvernement français ; au premier chef obtenir le prolongement indispensable de l'embranchement de Saint-Quentin jusqu'à la frontière qui conditionnait le développement des opérations et des négociations avec la Belgique.

En 1849, le Nord offrit en échange ( l'expression est à retenir, le ton n'est plus d'un solliciteur, mais celui d'un homme d'affaires ) de l'extension à 99 ans de la durée des concessions déjà obtenues, la construction, à ses frais, risques et périls, de la section Saint-Quentin-Maubeuge-Erquelines dans un délai de cinq ans.

La proposition fut soumise à la Commission centrale des chemins de fer et au conseil général des Ponts et Chaussées et discutée devant une sous-commission qui classa au premier rang, le chemin de Saint-Quentin à Erquelines. Les débats menés par Dufaure, Léon Faucher, Daru et le Chatelier, devaient aboutir à un ajournement. En particulier, Léon Faucher fit valoir " que quelle que fût l'utilité du chemin d'Erquelines, il était des travaux d'un ordre plus élevé (...) hâter l'achèvement de lignes commencées depuis six ou sept ans (...) de consacrer dans les premières années les sommes dont la construction nécessiterait l'emploi et au remboursement anticipé de la Dette de la Compagnie envers l'Etat " !... une suggestion pleine d'à propos (3).

.../...

.../...

La sous-commission fit aussi remarquer que le canal de Saint-Quentin, concédé en 1827 à une compagnie privée pour vingt-deux ans, devait faire retour à l'Etat en 1850, que de ce fait, les tarifs seraient abaissés. On citait en exemple le cas du canal de la Sambre à l'Oise dont les péages avaient diminué de 25 %. Enfin, on portait à la connaissance des sollicitateurs que le Conseil général du Nord et la Chambre de Commerce étaient hostiles à la construction d'une ligne, mais favorables au maintien de la voie d'eau pour susciter une concurrence au chemin de fer (4). Toutefois, au niveau des instances gouvernementales, les choses s'arrangèrent à l'occasion de la fusion de la Compagnie du Nord avec la Compagnie d'Amiens à Boulogne le 9 juillet 1851, et acceptée par le ministre, la concession étant portée à 99 ans. En échange, le Nord s'engageait à construire dans un délai de neuf ans, à ses frais, la ligne de Saint-Quentin à la frontière belge (5).

La compagnie du Nord ayant ainsi redressé la situation, voyait l'année 1851 se terminer favorablement. Au 31 décembre, elle devenait seule concessionnaire des lignes situées dans son champs d'exploitation ( à l'exception de 19 km concédés à la Compagnie des Mines d'Anzin ) avec concession uniforme de 99 ans. Un décret du 15 janvier 1852 vint régler la coexistence avec la navigation fluviale sur la direction Oise-Canal de Saint Quentin-Escaut. Le 19 février, un décret sanctionnait la concession définitive à la Compagnie du Nord de la ligne de Saint-Quentin à Erquelinnes, avec embranchement de Tergnier à Laon. Le 19 août 1854, un troisième décret concédera l'embranchement d'Hautmont à la frontière belge ( en direction de Mons ).

Sur le territoire français la Compagnie du Nord a réalisé désormais tous ses projets. Ce chemin de fer, qui avait atteint Saint-Quentin le 23 mai 1850, ne fut cependant ouvert à l'exploitation jusqu'à Hautmont que le 21 octobre 1855, alors que la courte section d'Hautmont à Erquelinnes était en service depuis le 11 août. A cette date, une nouvelle jonction ferroviaire avec la Belgique - sur l'axe naturel de la circulation internationale avec l'Europe du Nord - était effective ; il s'agissait maintenant de son implantation au-delà de la frontière.

(3) Rapport du CA du Nord à l'assemblée générale -  
28.4.1849, 3-3,2 et 28.1850.



.../...

(4) On remarquera que la réponse de la sous-commission s'opposait point par point aux intentions de la Compagnie du Nord. De là à penser que L. Faucher, ministre des TP à l'époque, en était averti !....

(5) Voir rapport du CA de la Compagnie du Nord - PV 8 et 19 juillet 1851.

A SUIVRE....

Dans le prochain numéro : " L'investissement industriel des Rothschild en Belgique. "

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

## Ouï-Dire

Que les collectionneurs de pin's en tout genre se rassurent : la STIB ne sera pas en reste... Six (!) modèles différents sont en effet prévus, à raison de 15.000 exemplaires chacun :

- \* trois modèles " actuels " : une rame de métro, une motrice du type 7000 en nouvelle livrée et, évidemment, un autobus à 3 portes ;
- \* 3 modèles " anciens " : la " California " n° 346, la 1763 ( évoquant quelque peu le type " standard " et, enfin, un autobus AB6DS.

Les modèles " actuels " seront dessinés sur un carré jaune orné d'un rectangle bleu tandis que les modèles " anciens " seront représentés sur un carré gris très clair.

Ces pin's dont la mise en vente est prévue pour le Carnaval ( nous en ignorons encore le prix unitaire ), seront présentés individuellement sur un carton de format A5 ( format " Tram 2000 " diront certains....) reprenant la silhouette des cinq autres modèles, histoire d'informer l'acheteur quant à l'existence de six modèles différents.



# Expos et manifestations

## SNCB - SERVICE DES RELATIONS EXTERNES

Rue de France, 85, 1070 Bruxelles, tél. 02/525.20.36

- JOURNEES PORTES OUVERTES A LOUVAIN ( REMISE DU MATERIEL HISTORIQUE DESTINE AU MUSEE ) du 30 mars au 5 avril 1992, de 9 H 00 à 16 H 00 les jours ouvrables et de 9 H.00 à 18 H 00 pendant le week-end.

## - MANIFESTATIONS " 150EME ANNIVERSAIRE DES CHEMINS DE FER "

A MONS : du 16 au 19 mai 1992 : portes ouvertes, exposition, train à vapeur ( sous réserve ).

A ATH : prévu pour fin septembre ( date pas encore confirmée )

- CONGRES " EURAILSPEED " A BRUXELLES, du 27 avril au 29 avril 1992, et EXPOSITION DE MATERIEL " GRANDE VITESSE " A SCHAEERBEEK du 28 avril au 3 mai 1992, plusieurs rames sont attendues : TGV Atlantique ( SNCF ), ICE ( DB ), IC3 ( DSB ), X2000 ( SJ ), ETR450 et ETR 500 ( FS ), loco 2000 + voitures. ( CFF ), maquettes Renfe et rame Transmanche ( liste communiquée sous réserve ).

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

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

Dimanche 26 avril 1992 de 9 H 30 à 15 H, salle Saint-Raphael, AYWAILLE.

## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE - section de Bruxelles.

Allée des Jonquilles, 18, 1457 WALHAIM ( Perbais )

Tél. 010/65.87.48

.../...

.../...

Pour commémorer ses 10 ans d'existence, la section de Bruxelles du Club Ferroviaire du Centre organise une exposition ferroviaire les 28, 29, 30 et 31 mai 1992 ( Week-end de l'Ascension ) dans les locaux du Centre Culturel de Wezembeek-Oppeem, Salle Communale, rue Marcellis. L'exposition est accessible au public de 14 H à 18 H le 28 mai et de 10 H à 18 H les autres jours.

Prix d'entrée : + 16 ans = Bef. 80.- - 16 ans = Bef. 40 ; - 6 ans = gratuit.

Vous pourrez y voir différents réseaux ( HO, HOm, IIm, Z ) en activité.

Stands d'occasion, bar, petite restauration.

Notez dès à présent ces dates dans votre agenda, nous vous y attendons nombreux

## Les ouristiques

### CFS - CHEMIN DE FER DE SPRIMONT

P. Dykmans, rue Bawepuce 7, 4060 Sprimont.

Tél. 041/82.20.29 ( soir ), 041/54.89.19 ( journée )

Le chemin de fer industriel ( 60 cm ) et l'autobus Parisien sont en service tous les 1ers et 3èmes dimanches du mois, entre le 1er mai et le 15 septembre, de 14 H 00 à 19 H 00. Lieu : Sprimont, Hameau de Damré ( autoroute E25 Liège-Arlon, sortie 45 ; bus 1 ou 4 du TEC, Place Xavier Neujean ).

### RRR - RAIL REBECQ ROGNON

Siège : Maison Communale, Grand Place, 1380 Rebecq

Tél. 067/63.72.13, 067/67.01.20.

Les trains, à voie étroite ( traction à vapeur ) circulent les dimanches et jours fériés du 1er mai au 30 septembre. Départ : 14 H 15, 16 H 00, 17 H 30.

### ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU VICINAL " TRAMWAY HISTORIQUE LOBBES-THUIN "

Concerne : SAISON 1992 VICINAL THUIN - LOBBES

L'ASVI organisera des " PROMENADES VICINALES " avec ses tramways sur le réseau TEC, les samedis suivants, à

.../...

14 H au départ d'Anderlues-Jonction : 16 mai, 13 juin, 18 juillet, 15 août ( FESTIVAL ) et 19 septembre.

INFO : 02/673 48 63 ( Raymond DUQUENNE ) avenue de Tervueren, 138 E, 1150 BRUXELLES.

#### MTUB - MUSEE DU TRANSPORT URBAIN BRUXELLOIS.

M. Grieten, avenue des Meuniers, 64, 1160 Bruxelles.

Tél; 02/660.65.32

Musée de Woluwe et circulation des tramways historiques Woluwe-Tervueren : saison 1992 : samedis, dimanches et jours fériés du 4 avril au 4 octobre.

Grande fête anniversaire : le lundi 8 juin 1992 ( lundi de Pentecote ) : animations anniversaires au musée, circulation de tous les tramways historiques de 11 H 00 à 18 H 00 entre Montgomery, Woluwe et Tervueren, circuits autobus historiques de 10 H 00 à 18 H 00 vers Woluwe Musée, au départ de De Brouckère, Gare Centrale, Quartier Léopold, Hermann Debroux et Roodebeek ; le tout accessible avec le PIN's MTUB pour 200 Frs.

#### SCM - STOOMCENTRUM MALDEGEM

Postbus 29, 9990 Maldegem.

Tél. 050/36.11.52, 059/80.14.43

Chemin de fer touristique Eeklo-Maldegem ( voie normale ) : 10 km.

Ligne à voie étroite vers Donk. Musée à Maldegem.

Excursion B n° 177

Jours de circulation dimanches et jours fériés du 1er mai au 4 octobre 1992.

Manifestation : week-end du modélisme 19 et 20 septembre 1992.

#### PFT - PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE

Avenue des Eglantines, 15, 1150 Bruxelles.

Tél. 02/770.51.87

Agenda provisoire des activités : excursions prévues les 21 mars, 25 avril, 27 juin, 8 août et 12 septembre.





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

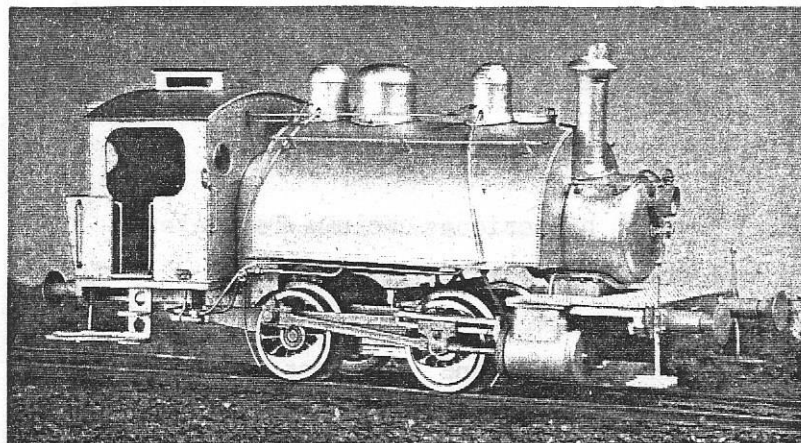
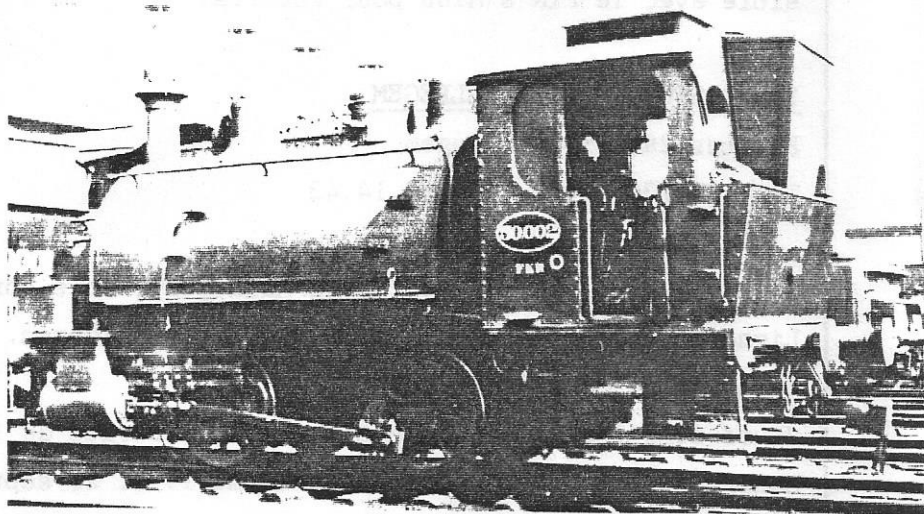
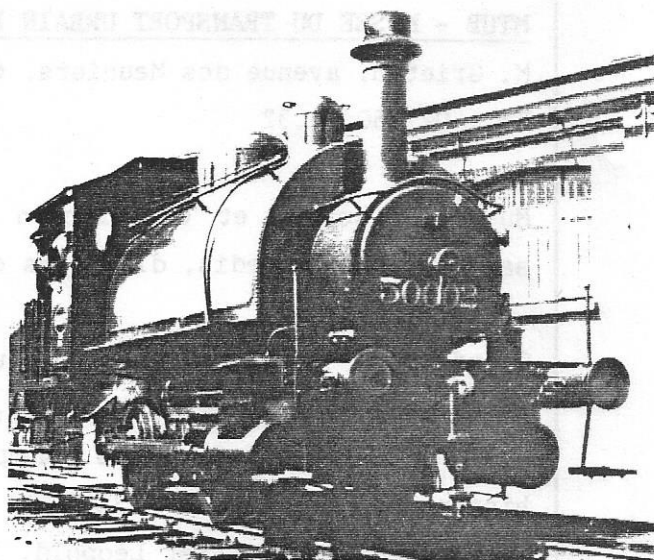


Abbildung zeigt ein Handmuster

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 Löten oder Kleben der Bauteile.

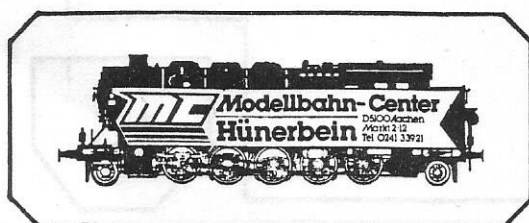
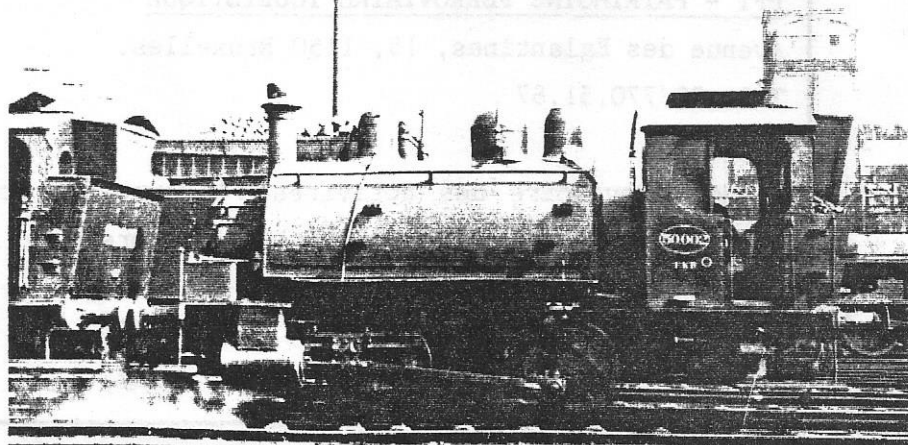


51502 Fertigmodell, 2L-System 948.00DM

52502 Fertigmodell, Märklin-System 998.00DM

53502 Komplettbausatz, 2L-System 598.00DM

54502 Komplettbausatz, Märklin-System 648.00DM





# 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.**

**Art. 848.** — Dans le calcul du nombre de freins nécessaires, il y a lieu de forcer les fractions de manière à mettre, le cas échéant, plus et jamais moins de freins que le nombre prévu.

**Art. 849.** — En cas d'insuffisance du nombre de wagons-freins convenablement classés dans le train, on fait usage de wagons-traîneaux pour compléter le nombre d'unités-freins prescrit.

**Art. 850.** — Le brigadier-guide s'assure, avant le départ, que le train est freiné conformément aux prescriptions du présent règlement, en s'informant, auprès du chef-garde, de la charge du train et du freinage.

**Art. 851.** — Le brigadier-guide veille à ce que les agents chargés de la manœuvre des freins, exécutent ponctuellement ses ordres et conservent au train une allure régulière et conforme aux prescriptions relatives à la vitesse.

**•Art. 852.** — D'accord avec le chef de station de départ ou son délégué, le brigadier-guide, accompagnant les trains non freinés au frein Westinghouse, désigne les freins à desservir, lesquels sont, le cas échéant, réglés par les guides avec l'aide des agents de la visite.

**Art. 853.** — Le signal de départ ne peut être donné à Liège, à la montée, à Ans, à la descente, que lorsque les guides, accom-

pagnant les trains non freinés par le Westinghouse, ont reconnu le bon fonctionnement des freins qu'ils ont à desservir par un serrage effectué pendant le stationnement.

Le signal de départ ne peut être donné à Ans, à la descente des trains de voyageurs exclusivement freinés au moyen du frein Westinghouse, que lorsque l'essai simple, défini à l'article 519 du présent fascicule, aura été opéré.

Cet essai s'effectue avec le concours de deux visiteurs, prévu par l'article 514. — Le visiteur de tête, qui doit s'assurer que le machiniste est satisfait du fonctionnement du frein, doit également vérifier la pression de la conduite générale, indiquée au manomètre et inscrire cette pression dans son carnet à viser par le chef-garde.

L'essai complet, défini aux articles 513 et 514, est toutefois obligatoire :

1° aux trains n'ayant pas subi d'essai complet avant leur arrivée à Ans;

2° à ceux dont la composition se modifie à cette gare pour une cause quelconque;

3° en cas de remplacement de boyau du frein Westinghouse, ainsi que chaque fois qu'un fait anormal aura été constaté dans le fonctionnement du frein.

Le chef de la station d'Ans ou son délégué vise au rapport du chef-garde la mention que l'un ou l'autre de ces essais a été fait.

**Art. 854.** — Sont considérés, au point de vue du freinage et des conditions de conduite, comme des trains de marchandises, les trains de voyageurs qui ne sont pas complètement armés du frein Westinghouse ou dont le frein Westinghouse n'est pas en parfait état de fonctionnement.

### Dispositions particulières à la montée.

#### A. — Conditions de remorque.

**Art. 855.** — Les trains sont montés, suivant leurs charges, par :

1° une locomotive placée en tête;

2° deux locomotives dont une en tête et une en queue;

3° trois locomotives dont :  
une en tête et deux en queue ou deux en tête et une en queue,  
aux trains de voyageurs, suivant les circonstances ;  
une en tête et deux en queue, aux trains de marchandises ;  
4° quatre locomotives dont deux en tête et deux en queue.

**Art. 856.** — Dans le cas où deux machines sont en tête, les machinistes n'augmentent que graduellement l'admission de vapeur, afin d'éviter les ruptures d'attelages.

**Art. 857.** — Les machinistes de queue graduent aussi l'admission de vapeur, afin de ne pas donner de choc au train lors de la mise en marche, de l'arrêt aux signaux et des parcours sur le palier de la station de Liège (Haut-Pré).

**Art. 858.** — La vitesse des trains est limitée à 40 kilomètres dans la traversée de la station de Liège (Haut-Pré).

**Art. 859.** — Les trains allégés sont décrochés de l'allège :  
1° pendant le stationnement à Montegnée, pour les trains qui y font arrêt ;

2° à l'approche de Montegnée, pour ceux qui n'y font pas arrêt (1).

**Art. 860.** — Il ne peut être procédé au décrochement en marche que si les signaux d'entrée à Montegnée sont libres.

**Art. 861.** — Le décrochement s'opère entre les machines d'allège et les wagons-traîneaux.

**Art. 862.** — Les décrochements en marche sont effectués soit au moyen de l'appareil mécanique dont les locomotives d'allège sont pourvues, soit à l'aide des tiges à crochet mises à la disposition des guides.

---

(1) En cas d'organisation du service à voie unique entre Liège (Haut-Pré) et Ans, les machines qui allègent les trains au départ de Liège (Guillemins) ne sont pas décrochées à Montegnée; elles continuent jusqu'à la station d'Ans qui les renvoie à Liège (Guillemins) par les trains descendants.

A SUIVRE...



# VIE du CLUB

## Les réunions

D'aucuns s'en souviennent, il fut une époque révolue, ( enfin pas autant révolue qu'on pourrait le croire ) où des trains étaient tractés par des engins bizarres, puants, fumants, bruyants, appelés locomotives à vapeur ).

Ces engins, quoiqu'on en pense, n'étaient pas mus par de la vapeur uniquement, mais aussi par des hommes, qui le moins que l'on puisse dire, c'est qu'ils n'avaient pas la vie facile.

C'est la journée de deux d'entre eux que nous vous proposons de découvrir lors de la présentation de la cassette vidéo de Léon JOB, " Au temps de la vapeur ". Le mercredi 3 mars 1992 à 20 H. Avis aux amateurs, et amenez vos locos vapeur belges sur le réseau.

Le mercredi 11 mars 1992 se tiendra notre assemblée générale annuelle.  
( Voyez la convocation page 5 du présent numéro ).

Il est de notoriété publique que les Anglais sont des excentriques. Tout le monde connaît le soin qu'ils apportent à leurs cottages et leurs pelouses. Eh bien pour les trains touristiques c'est pareil.

C'est ce que nous propose de nous démontrer notre ami Joseph MARGRAFF lors de la projection du mercredi 1er avril 1992 intitulée " Chemins de fer touristiques du Pays de Galles, ainsi qu'une visite au musée du train de York.  
( Je vous garantis que ce n'est pas un poisson... ).

Richard ORBAN.