

# Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. MAI - JUIN 1992 Numéro 3



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
SAVIEZ VOUS QUE ? .....	05-06-07-08
120 ans de transport en commun - 3ème partie. Marcel LAMBOU.	
VOUS AVEZ DIT TECHNIQUE .....	10-11-12
Equilibrage d'un train de roues. Félix BOULANGER.	
PRESSE FERROVIAIRE .....	13
Mémoires d'un agent des trains de la région liégeoise	
LE COIN DU MODELISTE .....	14-15
Modèle belge de l'année 1991 - POUPOUSSE.	
EXPOS ET MANIFESTATIONS .....	15-16
LES TOURISTIQUES .....	16
BON A SAVOIR .....	18-19
Règlement pour les service des Plans Inclinés de Liège.	
VIE DU CLUB .....	20
Les réunions.	
PUB .....	09-17
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER .....	
Le réseau du Nord-Belge ou le manteau d'Arlequin. Suite dans le n° 4 - 1992.	

## PHOTO DE COUVERTURE :

Wagon Interfrigo n° 1043489

Photo S.N.C.B.

Collection : Léon JOB.



Je ne peux résister au plaisir de reproduire ci-après un éditorial paru dans TOURAIL CFTY.

A M E D I T E R ...

## LE BENEVOLE

Le bénévole ( activus benevolus ) est un mammifère bipède qu'on rencontre surtout dans les associations où il peut se réunir avec ses congénères ; ils se rassemblent à un signal mystérieux appelé " convocation ".

On le rencontre souvent en petits groupes dans divers endroits ; quelquefois tard le soir, l'oeil hagard, le teint blafard, discutant ferme sur la meilleure façon d'animer une manifestation ou de faire des recettes supplémentaires pour boucler son budget !

L'ennemi héréditaire du bénévole est le " yaqua " dont les origines n'ont pu être déterminées le yaqua est aussi un mammifère bipède, mais il se caractérise surtout par un cerveau très petit qui ne lui permet de connaître que deux mots : " y' a qu'à " ce qui explique son nom.

Le yaqua attend ! Il attend le moment où le bénévole fera une erreur, un oubli pour se muter en une forme plus méchante, le " yavaiqua ". Ainsi transformé, le yavaiqua bondit et lance son venin qui atteindra son adversaire provoquant chez lui une maladie très grave : le " découragement " !

Ces lignes, anonymes, sont extraites du n° 111 d'Entre-Voies du Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique ( Verviers ). Je vous les livre à votre sagacité... Elles traduisent une situation délicate que bon nombre d'associations vivent. Fort heureusement, l'ALAF est loin d'être contaminé et tous s'identifieront, nous en sommes convaincus, au bénévole ! Le club se porte bien grâce à vous, amis lecteurs, membres actifs ou sympathisants... qu'il nous soit ici permis, une fois de plus, de vous en remercier...

Richard ORBAN.

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





# SAVIEZ 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

### Troisième partie

#### 2. LA TRACTION ELECTRIQUE SUR RAILS

Zénobe Gramme, sa dynamo, la traction électrique, les tramways à trolleys aux USA et en Grande Bretagne et surtout la décision bruxelloise d'électrifier ses tramways ne laisse pas les Autorités liégeoises indifférentes. Liège doit être la première ville belge à posséder une ligne urbaine électrique. D'ailleurs, l'électrification des lignes hippomobiles plane dans l'air, la concession des TL ( tramways liégeois ) venant à expiration en 1900, et la ville est assez mécontente de la compagnie quant à sa façon d'exploiter. Elle décide en 1894 l'électrification de ses lignes chevalines et en confie l'exploitation aux TL jusqu'à échéance de la concession en 1900. Toutes les lignes circulant intégralement sur le territoire communal seront alors groupées en une compagnie, une de plus : les TC (tramways communaux). Entre-temps, les TL ont obtenu du Ministère de l'Agriculture (!) qui gère alors les tramways, l'autorisation d'électrifier leur tronçon extra-muros de Coronmeuse à Herstal, avec prolongation vers Vivegnis (1899) et Wandre (1903). Egalement dénommés " Tramways gouvernementaux " du fait qu'il relèvent de l'Etat, les tramways électriques apparaissent pour la première fois le 9 août 1893 sur la place Coronmeuse, parcourant quelques mètres sur le territoire de Liège, ce qui permet alors d'affirmer, en jouant sur les mots, qu'il s'agit bien de la toute première ligne " urbaine " de Belgique. Les TL obtiennent ensuite l'autorisation de pénétrer en ville par les quais de la rive gauche.

../..

Ils atteignent la Goffe en 1903 et le Théâtre ( r. Hamal ) par la pl. Cockerill et la Régence en 1905, un mois avant que les RELSE électrifient à leur tour leur ligne de Jemeppe afin d'aboutir pl. du Théâtre. La fréquence des passages est telle rue de la Régence (un tram dans chaque sens toutes les 3 à 5 minutes) que la circulation s'y fait à double voie !

En 1895, une autre compagnie apparaît : la Société du Tram de Cointe qui obtient la concession de la ligne Ste Véronique-Cointe ( Batty ) par l'avenue de l'observatoire. En 1905, les TL ambitionnent la reprise de cette ligne dans le but de prolonger vers Sclessin, ce qui fait pousser des cris d'orfraie par les RELSE, concurrents directs. Ce n'est qu'un cas parmi tant d'autres de cette politique de protection des intérêts privés qui se préoccupe peu d'accorder aux usagers d'autres facilités de déplacement, et il faudra attendre les années 80 pour voir les autobus de cette ligne descendre jusqu'à Sclessin....!

Un exemple de plus pour expliquer certaines distorsions d'itinéraires dans l'agglomération.

L'année suivante, en 1896, les lignes hippomobiles des Guillemins sont à leur tour électrifiées et par la même occasion, la Ville décide la création de l'itinéraire le plus tortueux qui ait jamais existé à Liège, entre les Guillemins et la gare de Vivegnis par les rues St Gilles, Tournant St Paul, Cathédrale, St Jean Baptiste et Hors-Chateau.

Les tarifs sont ajustés à la baisse : 10 centimes, sauf place Coronmeuse 16 centimes.

Le nombre total de compagnies atteint son apogée : 7, auxquelles il faudra bientôt ajouter les exploitants privés d'autobus dès 1906.

L'Est-Ouest électrifie son tronçon Haut Pré- Robermont- Bois de Breux en 1899, puis Fléron et Ans (pl. Nicolay) en 1902. Elle crée une nouvelle ligne en direction de Chênée (1899) puis Trooz (1914) par Grivegnée et Chaudfontaine.

La SNCV pénètre à Liège en 1901 par le biais de deux itinéraires électrifiés : l'un de Rocourt par Hocheporte et l'autre de Grâce et Tilleur par St Laurent.

.../...

Dès 1903, la place St Lambert commence à devenir un " nid " de tramways, chaque compagnie y possédent " ses " voies. Il faudra attendre 1928 pour que le fameux " tramodrome " y mette un peu d'ordre. Transformé progressivement en " bussodrome ", ce haut-lieu du transport en commun disparaîtra définitivement début 1991.

L'exposition de 1905 dans le quartier des Vennes, Fétinne et Fragnée va donner un tel essor au développement des réseaux que les itinéraires créés à cette occasion existent encore tels quels ou presque aujourd'hui et qu'ils constituent l'essentiel du réseau STIL, ce qui n'est pas forcément une référence, car bien des courants de trafic et de pôles d'attraction économiques, sociaux et culturels ont changé en 85 années ! Le dynamisme et l'initiative n'ont pas toujours suivi, hélas !

A cette occasion, et en raison de la multiplication des itinéraires, les TC numérotent leurs lignes de 1 à 4, les TL de 5 à 9 et la SNCV de 40 à 46. La célèbre boucle de la ligne 4 est ébauchée dès 1904 entre Maghin et Fétinne dès 1904, jusqu'aux Guillemins en 1905 pour se refermer en 1909. Les Vennes sont desservies dès 1905, Angleur et Renory en 1906. Une nouvelle ligne 9 relie les Guillemins à Longdoz par le nouveau pont de Commerce ( actuel Pont Albert ) et l'entrée monumentale du jardin d'acclimatation en 1905.

Les années " dorées " se poursuivent alors jusqu'à la déclaration de guerre en août 1914. Suit alors une période sombre, émaillée de réquisitions de métaux non-ferreux, sans moyens d'entretien, et à l'issue de laquelle les réseaux se trouvent dans un état déplorable, leur exploitation étant en outre obérée par le renchérissement du prix de la vie, l'augmentation consécutive des salaires et bientôt la Loi des 3 x 8 qui exige un surplus de personnel alors que le gouvernement a bloqué les tarifs.

L'époque où le watmann sortait du dépôt à 6 H 30 pour l'y ramener en fin de journée est définitivement et heureusement révolue.

Pour la plupart des compagnies privées, le temps des vaches grasses se termine. Le déficit, puis la faillite les guettent et il devient urgent de regrouper les lignes de façon à ce que celles qui surnagent supportent les plus faibles

mais dont l'existence est indispensable pour la vie sociale et économique du pays et de la région.

../..

Seuls les plus forts peuvent subsister et c'est ce qui va se passer :

- La SNCV se maintient, son statut national lui garantissent des subsides de l'Etat.

- Les RELSE sont en bonne santé. Comment pourrait-il en être autrement lorsque l'on sait que leur réseau traverse dans le bassin industriel " sérésien " 13 kilomètres de ligne dont chaque arrêt ou presque dessert une usine, des bureaux ou des PME. La clientèle est assurée, à une époque où la voiture particulière est une utopie, du lundi matin au dimanche matin par la main d'oeuvre et le dimanche après-midi par les matches de foot-ball au Standard et à Tilleur. Il faut savoir que le terrain de ce dernier club était situé à quelques centaines de mètres seulement de celui du Standard, et ce jusqu'en 1960 , date à laquelle le Tilleur F.C. émigra à Buraufosse pour faire place à l'actuelle usine de Ferblatil. Mieux, la société se permet même de mettre des trams de nuit en ligne pour les noctambules ! Les RELSE reprennent également l'exploitation de la ligne de Cointe de 1905 à 1930.

Dès 1922, les TC & les TL, jadis concurrents, sentent qu'il est nécessaire de serrer les rangs et commencent à se rapprocher. Le premier geste est la normalisation de la teinte des véhicules qui, de rouge et jaune (TC) et rouge, jaune et noir (TL) passe au jaune crème que chacun d'entre nous a bien connue. D'autre part, la concession de l'Est-Ouest est venue à échéance en 1921, mais les autorités laissent faire, occupées par des projets de fusions dont la lente gestation ressemble étrangement à la lenteur de fusion complète de la SNCV et de la STIL, prévue dès 1989 et qui n'a pu entièrement se concrétiser pour la date fatidique du 1er septembre, fixée par l'Exécutif wallon, avec cette différence que lors des années '20, les tractations n'ont pas lieu entre sociétés publiques, mais entre compagnies privées soucieuses de préserver leurs intérêts et ceux de leurs actionnaires.

Une convention de fusion EO-TC & TL voit le jour en 1925 et donne naissance le 12 décembre 1927 aux TULE (Tramways Unifiés de Liège & Extensions) dont l'existence durera 47 ans, bien qu'ils aient cessé leur exploitation en 1961. Il reste alors en activité 3 sociétés majeures : les TULE, la SNCV & les RELSE à l'aube des années '30 qui se termineront tragiquement, non sans avoir favorisé l'expansion d'un nouveau mode de transport : le TROLLEYBUS.

A SUIVRE...

Marcel LAMBOU (CCCQ) IX-1991

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



Fax: 0241-28013



# Modellbahn-Center Hünenbein

D5100Aachen  
Markt 2-12  
Tel. 0241 33921

## HÜNERBEIN - Info 016 Sonderangebote I/1992

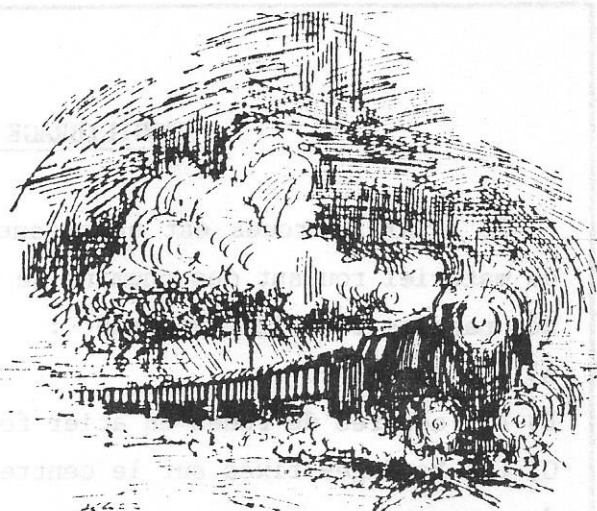
Spur HO:
Stand: Februar 1992

### ROCO MODELLSPIELWAREN

Type 80 für Märklin	43961	198.90 DM
Nur noch wenige		
.....belgische Type 80....		
.....zum SONDERPREIS		
BW Fernmeldes.Sose 91	44043	79.90 DM
Bundeswehr Fernmeldeset.....		
nur noch begrenzte Stückzahl.....		

### MÄRKLIN

Micheline.SNCF.89EXP	3124	249.90 DM
Dampflok Glaskast.DB	3387	209.90 DM
Der Glaskasten!.....		
.....begrenzte Stückzahl.....		
.....zum SONDERPREIS!.....		
Mich.belg.Dige EXP91	3603	309.90 DM
Der belgische Michelin.....		
.....in DIGITAL!.....		
Nur begrenzte Stückzahl!.....		
Württ.C' schwarz digi	3614	478.90 DM
Michelin digital	3624	298.90 DM
Der französische Michelin.....		
.....in DIGITAL!.....		
Nur begrenzte Stückzahl!.....		
Glaskasten digital	3687	259.90 DM
Der Glaskasten in DIGITAL!.....		
Dampflok 011 Digi	3690	339.90 DM
Nur begrenzte Stückzahl!.....		



### FLEISCHMANN

Set Ruhr-S Mä. Sose 90	1887	379.90 DM
Rur-Schnellverkehr für Märklin..		
BR 38 Sonders.Sose91	4160/91	249.50 DM
Einmalige Sonderserie in Ep.III.		
TEE-Ellok BR Re 4/4	4341	159.90 DM
Set Ruhr-S....Sose90	4887	339.90 DM
Gepäckwag.belgSose91	5070B	44.90 DM
2.Kl.belg....Sose91	5071B	44.90 DM
3.Kl.belg....Sose91	5072B	42.90 DM
2/3.Kl.belg...Sose91	5073B	44.90 DM
Belgische Sonderserien zum .....		
.....SUPERPREIS..		
Gepäckw.SNCF..Sose91	5070F	49.90 DM
Wag.3.Kl.SNCF.Sose91	5072F	42.90 DM
2./3.Kl.SNCF..Sose91	5073F	42.90 DM
Französische Sonderserien .....		
zum SONDERPREIS - nur noch.....		

### TRIX-Mangold

Mitropa-Speisewagen	23798	89.90 DM
---------------------	-------	----------

### ROCO MODELLSPIELWAREN

Jub.-Set 150J Eisenb	43027	198.90 DM
E71+4Donnerb 40J-DB	43031	249.90 DM
Triebz.Chiemgau SOSE	43040	159.90 DM
DampfL.C5/6 ölvers	43201	189.90 DM
BR 01 DR	43239	169.90 DM
Dampflok BR 01 DR	43242	189.90 DM
BR 74 DR	43275	159.90 DM
E-Lok SNCF	43482	109.90 DM
SNCF 9313 Sose	43561	179.90 DM
Type 8062 Sonderser	43625	119.90 DM
Die belgische Sonderserie.....		
zum Spezialpreis.....		
SNCB Type 8001...Sose	43626	119.90 DM
Die belgische Sonderserie.....		
zum Spezialpreis, nur noch.....		
wenige vorätig.....		
Gep-Triew.De4/4 Muse	43631	179.90 DM
E-32/4 Wag.MA Sose91	43923	339.90 DM



# vous avez dit technique ?

## EQUILIBRAGE D'UN TRAIN DE ROUES.

Le train de roues est un organe de roulement qui entre dans la composition du matériel roulant des chemins de fer.

Ses parties constitutives sont :

- A) L'essieu ;
- B) Les centres de roues en acier forgé ou coulé calés sur l'essieu ;
- C) Les bandages fixés sur le centre des roues ou venus de coulée avec le centre des roues ;
- D) Le cercle d'attache. ( voir feuille annexe ).

Le train de roues n'étant pas l'objet de l'exposé, je ne m'attarderai donc pas sur les généralités de ces différentes parties mais sur l'équilibrage des roues. Celui-ci revêt une grande importance et particulièrement pour les roues des voitures. En effet, certaines perturbations dans le roulement des voitures sont influencées non seulement par l'excentricité du cercle de roulement ou de la fusée (E) par rapport à l'axe de l'essieu mais également par un balourd dû à la non concordance du centre de gravité du train de roues avec son centre figure (O).

A ce propos, il faut savoir qu'il est le centre pratiqué à chacune des extrémités de l'essieu par où passe l'axe horizontal de celui-ci. Ces centres serviront ensuite à placer le train de roues entre les pointes du tour traditionnel à reprofiler les bandages. (voir figure).

Nous venons de voir que l'excentricité de la roue provoquait à chaque tour de roue des trépidations. Celles-ci se transmettent à la caisse par l'intermédiaire des organes de suspension.

../..

../..

En ce qui concerne le balourd, il est la conséquence de ce que le centre de gravité de la roue ne coïncide pas avec le centre figure (O) parce que le centre de roue est une pièce forgée ou coulée.

L'effet néfaste d'un balourd peut être démontré par la résolution d'un petit problème de mécanique :

rechercher par le calcul, la force qu'exerce un balourd de 1 kg situé à 400 mm du centre de l'essieu sur une roue d'un mètre de diamètre dans un train roulant à 125 km/h.

Il s'agit donc d'un mouvement de rotation uniforme. La mécanique nous permet d'écrire la relation

$$F = \frac{P}{g} \cdot \omega^2 \cdot R$$

ou

$$F = \frac{P}{g} \cdot \left( \frac{\pi \cdot N}{30} \right)^2 \cdot R$$

dans laquelle :

F est la force centrifuge ou balourd, à rechercher ;

P est le défaut, le poids du balourd et estimé à 1 kg ;

g est l'accélération de la pesanteur, elle vaut 9,81 m/sec<sup>2</sup>

$\omega^2$  est la vitesse angulaire élevée au carré et elle est représentée par :

$\pi$  valeur connue 3,14.....

N le nombre de tours de la roue par minute

$$N = \frac{\frac{125000 \text{ m}}{3,14 \times 1 \text{ m}}}{60 \text{ min.}} = 663 \text{ tours par min.}$$

R est la valeur du rayon décrit par le balourd et correspond à 0,4 m.

Recherchons l'effort (F) du balourd exprimé en kg.

$$F = \frac{1 \text{ kg}}{9,81 \text{ m/sec}^2} \times \left( \frac{3,14 \times 663}{30} \right)^2 \text{ rad/sec}^2 \times 0,4 \text{ m}$$

../..

$$F = \frac{1 \text{ kg}}{9,81 \text{ m/sec}^2} \times 4816 \text{ rad/sec}^2 \times 0,4 \text{ m}$$

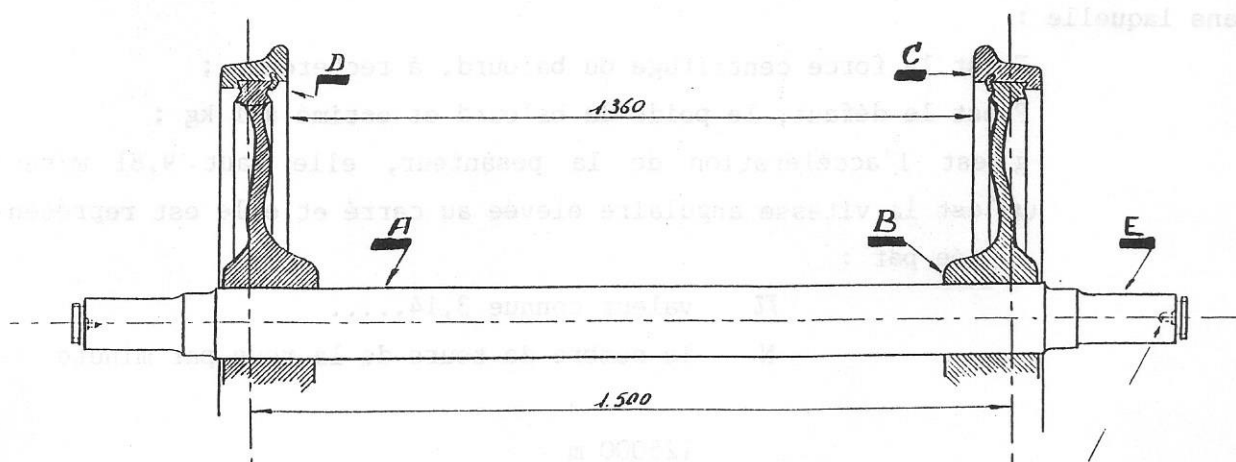
$$F = \frac{1 \times 4816 \times 0,4}{9,81} \text{ Kg}$$

F = 196 kg ce qu'il fallait rechercher

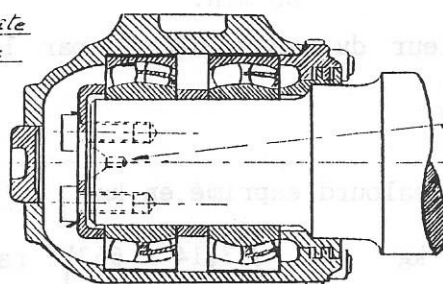
Cette force qui est appliquée à la roue et dirigée tantôt vers le haut tantôt vers le bas se répète 663 fois par minute et elle donne lieu à une usure locale du bandage par martelage continu du rail.

Pour y remédier, il faut équilibrer le train de roues par les opérations suivantes :

- usinage complet de l'essieu ;
- usinage des bandages sur toutes leurs faces ( profil, faces intérieure et extérieure ) ;
- bandages et fusées seront concentriques ;
- les corps de roues seront montés avec concordance des centres de gravité et figure (0).



un type de boîte  
à rouleaux



centre figure 0



# Presse ferroviaire

J.C. LEONARD

Chef garde contrôleur en retraite  
de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges



## MEMOIRES D'UN AGENT DES TRAINS DE LA REGION LIEGEOISE



Décembre 1991

Le texte intégral des mémoires de Mr. LEONARD ne paraîtra pas dans le commerce. Monsieur LEONARD est toutefois d'accord de le fournir sur demande à ceux que la chose intéresse, par notre intermédiaire pour nos membres contre paiement aux réunions à JOB Léon de 250 Frs pour frais d'impression. ( Livre comprenant 152 pages recto-verso avec protection plastique.)

Pour les non membres et ceux qui le souhaitent versez la somme de 300 Frs frais de port et d'emballage compris au compte 001-2421017-70 de ALAF A.S.B.L. 8, rue des Cytises, 4000 LIEGE qui vous le fera parvenir.

L'ouvrage divisé en treize chapitres : retrace non seulement la carrière de Mr. LEONARD au service du rail mais est complété de nombreuses anecdotes inédites et intéressantes, traite de la signalisation, de la vie du personnel roulant, de particularités et réflexions sur les gares de Liège-Guillemins, Kinkempois et le Nord-Belge.

Léon JOB.

# le coin du modeliste

## MODELE BELGE DE L'ANNEE 1991.

Au mois de février se tint à Malines une réunion pour déterminer le modèle belge de l'année 1991. 3 catégories furent envisagées : le matériel de traction, le matériel tracté et les éléments de décors.

Entraient en ligne de compte pour l'attribution des points :

- a) La fidélité de reproduction : échelle, détaillage, couleur, inscriptions.
- b) Le respect des normes NEM.
- c) Les qualités de roulement : vitesse maximum, ralenti, régularité de la marche.

Les résultats furent très serrés et voici le classement :

### a) Matériel de traction

1. Série 212 (ROCO) = modèle de l'année 1991	81,7 %
2. Type 96 (ROCO)	78,0 %
3. Type 50 (Hunerbein)	76,7 %
4. Série 43 (Jocadis)	70,4 %
5. Série 210 (Kleinmodellbahn)	66,2 %
6. Série 8001 (Roco)	65,2 %
7. Type 25 (Fleischmann)	58,4 %
8. Série 231 (Lima)	55,9 %
9. Série 51 (Jocadis)	52,1 %

Prix de l'originalité : Micheline type 11 (Märklin)

.../..

../..

b) Matériel remorqué

1. Wagon à toit roulant TS ( Kleinmodellbahn ) = Modèle de l'année 1991.	91,11 %
2. Wagon Elo sans bâche ( Kleinmodellbahn )	85,33 %
3. I6Bc (Roco)	85,11 %
4. Wagon Elo avec bâche ( Kleinmodellbahn )	81,55 %
5. Voitures du set 96 (Roco)	78,22 %
6. Voiture L (Jocadis)	74,55 %
7. I6Bc (Märklin)	48,00 %

c) Éléments de décor

1. Gare et hall à marchandises Vonèche (Jocadis) Modèle de l'année 1991.
2. Abri de quai (Jocadis)

Vous remarquerez en matériel de traction le doublé ROCO, suivi en troisième position par le petit bijou produit par le magasin Hunerbein en série limitée. Le matériel trakté nous démontre, si besoin en est, la très bonne production de la firme Kleinmodellbahn importée chez nous par un amoureux du rail M. DUPUIS. En élément de décor, c'est un autre amateur qui remporte le prix, Mr. WITMEUR de la firme JOCADIS.

Espérons que l'année 1992 nous réservera une cuvée d'aussi bonne qualité.

POUPOUSSE.

## 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.

# Expos et manifestations

## - 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 )

### 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

### 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.

.../...



# 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'ATTELAGES COURTS NEM SYMOBA  
AMENAGEMENT INTERIEUR  
VITRES ENCASTREES

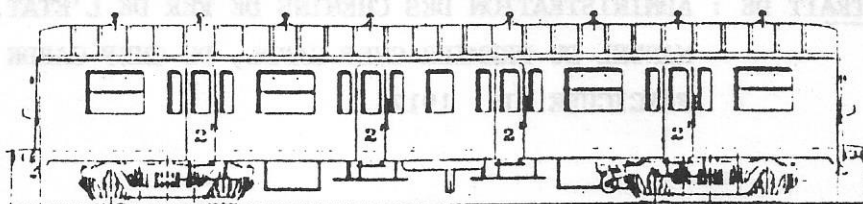
### 980.-

in  
stock

(B)

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT

41007



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG  
B8 ex A2 B6

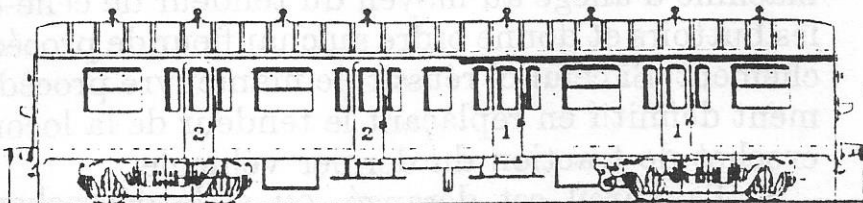
N.M.B.S.

en  
stock

(B)

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT

41008



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG  
A4 B4 ex A2 B6

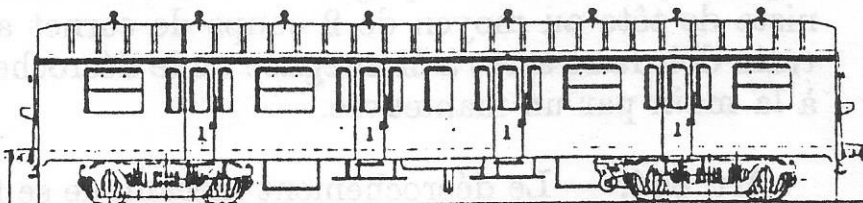
N.M.B.S.

en  
stock

(B)

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT

41009



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG  
A8 ex B8

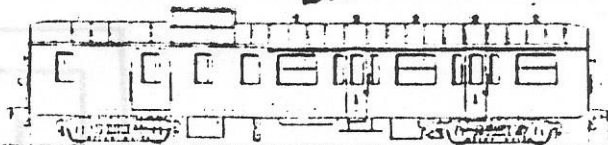
N.M.B.S.

! 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

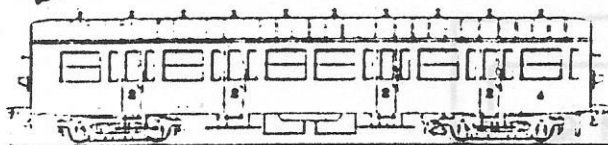
binnenkort



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.

# 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. 863.** — L'appareil mécanique doit être essayé *avant le départ de la station de Liège (Guillemins)*; le manœuvre ayant opéré l'accrochement entre le dernier véhicule du train et la machine d'allège au moyen du tendeur de celle-ci, sort d'entre les buttoirs et donne ordre au chauffeur de procéder à un décrochement. Si celui-ci réussit, le manœuvre procède à l'accrochement définitif en remplaçant le tendeur de la locomotive dans le crochet de traction du dernier véhicule.

Si l'appareil est dérangé, ou si le décrochement ne peut, pour une cause quelconque, être opéré au moyen de l'appareil mécanique, le manœuvre prévient le brigadier guide qui a la conduite du train de marchandises ou le surveillant préposé au départ des trains de voyageurs. Ceux-ci avertissent le machiniste de tête au moyen de 2 coups de cornet allongés que le train doit faire arrêt à Montegnée où le décrochement sera fait à la main par un manœuvre.

**Art. 864.** — Le décrochement mécanique se fait, sans arrêt, à environ 100 mètres du sommet du plan et alors que la machine de tête a dépassé le signal à distance de Montegnée.

Il est opéré par le chauffeur sur l'ordre du machiniste.

L'opération terminée, celui-ci donne un coup de sifflet allongé pour prévenir le machiniste de tête de ce que l'allège est séparée du train.

Si le décrochement ne pouvait être opéré, le machiniste de l'allège sifflerait un coup bref suivi d'un coup allongé, bien distincts, pour prévenir le machiniste de tête de ce qu'il doit faire arrêt à Montegnée où le décrochement devra être fait à la main par un ouvrier manœuvre.

**Art. 865.** — Le décrochement en marche, à l'aide des tiges à crochet, incombe au guide que le brigadier-guide a préposé au wagon-traîneau où se fait la séparation.

**Art. 866.** — L'ordre du départ est donné à Montegnée, conformément aux dispositions de l'article 965, par le surveillant qui dessert le point d'arrêt, après que le brigadier-guide a, le cas échéant, marqué par un coup allongé du cornet que les opérations de décrochement sont terminées.

**Art. 867.** — Les décrochements pendant le stationnement dans les haltes et stations sont opérés par le personnel des manœuvres des gares, lorsqu'il n'y a pas de wagon-traîneau. S'il y a des wagons-traîneaux, le décrochement se fait par le guide à l'aide des tiges à crochet.

**Art. 868.** — Une locomotive sous pression avec tender indépendant, ne peut monter les plans que tender en arrière.

## B. — Composition.

### a) TRAINS DE VOYAGEURS.

**Art. 869.** — La charge totale des trains de voyageurs correspond à la puissance des locomotives de remorque et d'allège, d'après les chiffres suivants :

A = 24 u.	E = 9 u.	I = 15 u.	N = 24 u.
B = 18 u.	F = 24 u.	K = 16 u.	O = 24 u.
C = 15 u.	G = 12 u.	L = 21 u.	P = 27 u.
D = 12 u.	H = 12 u.	M = 24 u.	R = 27 u.

**Art. 870.** — Le chef de la station de *Verviers (Ouest)* ou de *Welkenraedt* pour les trains n'entrant pas à *Verviers (Ouest)*, doit prévenir son collègue de *Liège (Guillemins)*, de la charge en unités des trains de voyageurs :

1<sup>o</sup>) lorsque l'emploi d'une seconde machine d'allège sera nécessaire sur les plans ;

2<sup>o</sup>) lorsque le train de voyageurs tombe sous l'application de l'article 854 et doit être freiné comme train de marchandises.





# VIE du CLUB



## Les réunions

Rendez-vous empanaché en Alsace. En septembre 91, lors des festivités du 150ème anniversaire de la ligne Strasbourg-Bâle, Lucien, notre vaporiste de service, a immortalisé à Colmar les " belles américaines " françaises, à savoir les 141R568 au charbon et 1244 au fuel, ainsi que la petite 030TB134 alsacienne de nos amis du CFTR ( chemin de fer touristique du Rhin ).

Une soirée vidéo à ne pas manquer ce mercredi 6 mai à 20 H 00. Venez nombreux !

Vous connaissez certainement tous, les problèmes liés aux attelages de vos rames. Accrochages difficiles et décrochages intempestifs sont fréquents sur un réseau en exploitation.

Mais comme dans la plupart des cas, la solution vient d'Amérique, ( qui ont 20 ans d'avance sur nous ).

Cette solution, c'est l'attelage KADEE.

C'est ce que je propose de vous expliquer, (peut être de vous convaincre) lors de la séance du mercredi 3 juin 1992 à 20 H 00.

Richard ORBAN.