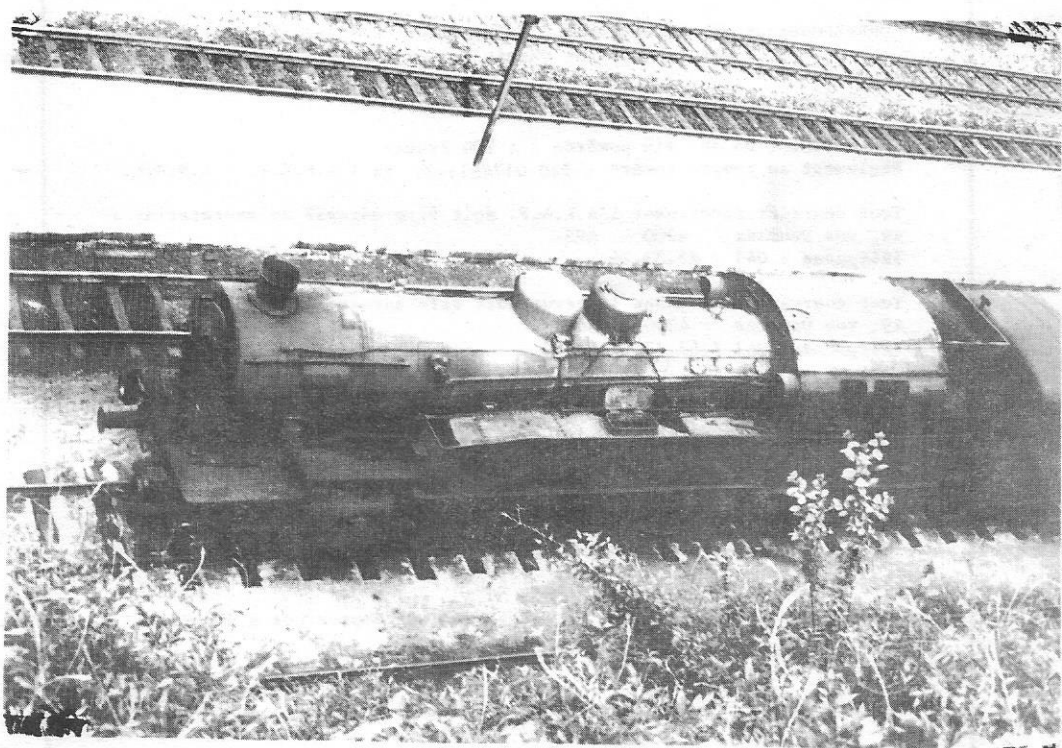


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. JUILLET - AOÛT 1986 Numéro 4



**ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER**

Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en Chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, 8, rue des Cytisses 4000 LIEGE

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

Le numéro : 40 Francs

Abonnement (un an, six numéros) : 200 Francs

Règlement au compte numéro : 240-0174811-21 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :
49, rue Doumier 4300 ANS

Téléphone : 041 / 63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN
49, rue Doumier 4300 ANS

Téléphone : 041 / 63.33.26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F.

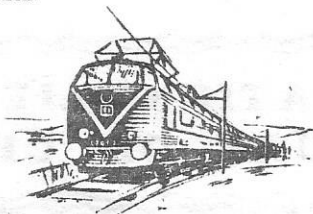
Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétariat de l'A.L.A.F. a.s.b.l.

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

DACTYLOGRAPHIE : Annette HEMBERT-PIRNAY

MAQUETTE : Richard ORBAN



Sommaire

EDITORIAL	04
COIN DU MODELISTE	06-07-08
Connaissiez-vous mon grand-père ? de Mr. L. GREGOIRE	
LE TRAM DES CHAMPS	09-10
Le Vicinal Engis - Verlaine - Hanrutt. 5ème partie	
CONNAISSEZ-VOUS ?	12-13-14-
Les Bureaux de Poste Ambulants de Mr. J. FONCK	15-16-17
PRESSE FERROVIAIRE	17
NORMES NEM	19-20
Normes 201	
EXPOS ET MANIFESTATIONS	20
SAVIEZ-VOUS QUE ?	22-23
La S.N.C.B. en chiffres de Mr. A. COLLIN.	
AGENDA	24
PUBS	05-11-18- 21
PHOTO DE COUVERTURE : Locomotive type 97 - Photo Jocardis Collection de Mr. Léon JOB.	

Vous ne pourrez plus dire que l'ALAF ne fait rien pour ses membres.

En effet, nous venons de faire l'acquisition d'un télé projecteur.

Keksekse ? allez-vous dire !

Il s'agit d'un appareil qui permet de projeter une image télévisée sur un grand écran.

Dorénavant, il sera aussi facile de faire des projections vidéo que des projections dias, il suffira d'apporter un magnétoscope.

Peu de clubs peuvent se vanter de disposer d'un tel appareil ...

Mais ce n'est pas tout.

Le club vient d'acheter un projecteur dias de 250 W, multichargeur et autofocus, un appareil très performant, qui nous permettra de faire des projections de qualité avec un minimum de dias qui " sautent ".

Ainsi à partir de maintenant vous ne devez plus apporter votre projecteur dias.

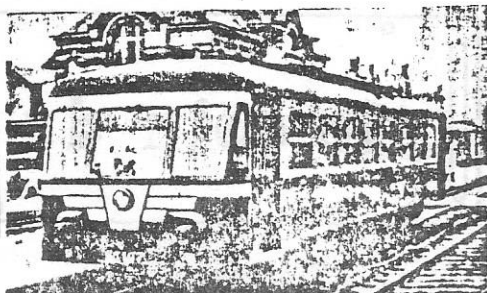
S Y M P A ... non ?

Richard ORBAN.

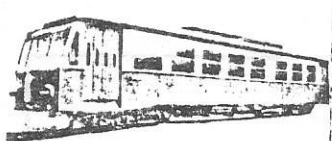
KIT HO



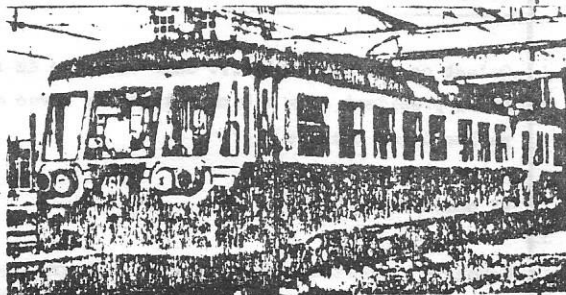
Autorail série 46 (ex-554) de la SNCB
NMBS Railauto reeks 46 (ex-554)



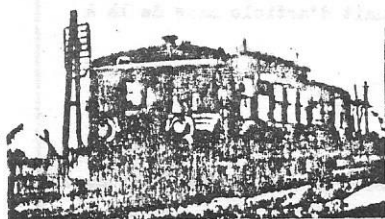
2



1



4



3

- Caisse livrée cintrée et soudée en laiton et métal blanc.
- Moteur 5 pôles.
Transmission par cardan.
Bogies Roco
- Possibilité de réaliser 4 versions différentes.

- Kast geplooid en gesoldeerd in witmetaal en messing geleverd.
- Vijfpolige motor.
Cardan aandrijving.
Roco draaistellen.
- Mogelijkheid om 4 verschillende uitvoeringen te hebben.

~~4.995,-~~

4.650,-

jusqu'au
tot **30-6-86**

Réservez d'urgence par votre paiement : Reserveer en betaal nu :

192-1017112-12

+ port éventuel de 50,-fb

+ eventuele portokosten 50,-fb

02/395.22.96

JOCADIS

RUE DE BRUXELLES 53 1390 ENGHEN
BRUSSELSTRAAT 53 1390 EDINGEN

5

5

le coin du modeliste

CONNAISSEZ VOUS MON GRAND PERE ?

Qu'est ce que ça vient f... dans la revue de l'Alaf ?

Notre président nous a bien dit que la revue manquait d'article mais de là à parler de sa famille ...!

Et pourtant ...

Comme la plupart des enfants j'ai eu 2 grands-pères. Je n'ai aujourd'hui aucune trace de mon grand-père paternel. Par contre le papa de ma maman m'a légué un trésor.

Oh, il est tout petit et si j'essayais de le vendre, je n'en tirerais pas plus de deux ou trois cent francs. C'est une boîte de 10 cm de hauteur. Elle est hexagonale mais l'hexagone est imparfait. Il faut d'ailleurs souvent s'y reprendre à plusieurs fois pour replacer le couvercle. A l'intérieur, elle est garnie avec du papier peint désuet, tout décoloré, qui à son époque, devait valoir 1 F du rouleau. Il s'est un peu décollé avec le temps.

Mais à l'extérieur, quelle merveille. Cette boîte est entièrement réalisée en marquetterie de bois. C'est un assemblage de centaines de petits morceaux côte à côte, en chevron, en éventail.

Des essences rares, me direz-vous. Je crois plutôt que ce sont des bouts d'alumettes, des morceaux de boîtes de cirage et que sais-je encore.

Cette boîte n'a pas grande valeur et pourtant je lui réserve la plus belle place dans mon living. Elle me raconte qui était mon grand-père. Un petit ouvrier mineur, puis tourneur, aimant son travail, avec une envie de réaliser des choses simples mais belles, toutes en finesse, une patience à toute épreuve.

Il fabriquait tout lui-même à partir de rien. Cette boîte n'est encore qu'un faible reflet de ce qu'il a réalisé. Ses outils il les avait façonné de ses mains, il a cons-
..../..

../..

truit des boîtes, des coffrets, certains même avec des secrets, des pièces de marqueterie à déplacer. Il y en a d'ailleurs un qu'on n'a jamais su ouvrir. Il y a quelque chose à l'intérieur mais personne n'oserait détériorer une telle oeuvre d'art ; alors ce coffret garde son secret. Ses deux pièces maitresses furent deux accordéons dont un chromatique entièrement construits de ses mains y compris les soufflets car en plus il aimait la musique. Quand je revois ces objets, quand je les touche, il est encore un peu là avec sa douceur, sa patience, sa persévérance, son envie de réussir, même les choses les plus impensables.

Certains savent que je réalise mes aiguillages de toutes pièces par exemple et bien sur j'en suis fier mais rendez-vous compte que parfois à mes yeux cela paraît ridicule et désuet à côté de l'entreprise que représente, la construction d'un accordéon. Etude, essai, plan, expérience, patience, finesse. Dans ces objets sont concentrés toutes les étapes par lesquelles un modéliste doit passer. Mon grand-père était un maître modéliste et je suis encore loin de lui arriver à la cheville. Je m'en rapelle à peine mais les conseils qu'il me donnait quand j'étais tout petit sont gravés dans mon subconscient, et je sais que mon goût pour le modélisme n'est pas du hasard.

Avez-vous aimé cette histoire ? Vous me le direz peut-être. Je n'ai pas pu résister à la tentation de vous la raconter.

Quand y'en a plus, y'en a encore !

Quoi donc ? Des articles pardi. Et si on reprenait tout par le début. L'autre jour, en dehors du club, j'ai rencontré un membre du club. Il m'a dit à peu près ceci.

Ce qui est malheureux au club, c'est qu'il y a deux types de membres. Les chevronnés qui discutent entre eux et les novices qui font de même.

Pourquoi ?

Est ce un problème racial, serions nous devenus un club d'Afrique du Sud. Y aurait-il une classe dominante.

Allez savoir. Peut être les " novices " ont-ils peur de s'adresser aux chevronnés. Peut-être ont-ils peur de s'entendre répondre : " Oh, pour faire cela c'est simple, tu découpes des multicouches d'epoxy anodisé, tu les ../..

../..

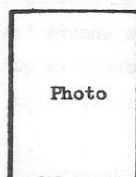
irradies au strontium, tu les oxycoupes, tu les photografe, tu les sales, un peu de poivre, 3 thyristors à décharge compensée, tu les courbes paraboliquement, $\frac{1}{4}$ heure au four, et n'oublie pas, ceci ne marche bien qu

Glup !

Et oui reconnaissons le ça arrive. Alors les chevronnés n'apprenent plus rien et les autres encore moins.

Alors ? Il y a pour moi plusieurs solutions.

- 1) Ressortir cette fameuse liste de compétences du style



Nom :

Prénom :

Je peux répondre à vos questions dans les domaines suivants : -

-

-

Afficher la liste ? la faire paraître ? à vous de choisir.

- 2) Répéter aux novices que les chevronnés sont là pour les aider.

- 3) Démystifier un tas de choses en reprenant pas à pas la construction de cette chose qui hante les rêves du modéliste : le réseau.

Alors au travail.

Léon GREGOIRE

A SUIVRE....

le tram...

...des Champs

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT.

5ème partie. LES CARRIÈRES.

Reprenons le vicinal que nous avons laissé sous le pont de la Basse-Awirs avec la charrette à bras de " Fiquet ".

Sitôt passé ce pont, il arrivait à l'arrêt " Awirs-Abattoirs ". Les abattoirs d'Awirs furent construits en 1895 pour répondre aux nécessités d'une intercommunale Awirs-Engis-Chockier.

Lorsque le vicinal arrivait devant cet établissement avec des voyageurs, certains plaisantins se mettaient à crier à l'adresse de ceux qui voulaient l'entendre " vola l'abatwèr... c'est châl qui les pourçès thindès " (voilà l'abattoir, c'est ici que les cochons descendent).

D'aucuns se souviennent encore d'un " monsieur ", qui venait " des hauteurs " et qui aimait se prendre pour " quelqu'un ", ne parlant à personne il voyageait à l'écart toujours étranglé dans un col amidonné qui lui donnait un air de dindon étriqué. Lorsqu'il entendait la phrase outrageante, lui qui devait descendre là pour " prendre le train à Aigremont, il restait obstinément assis et continuait le voyage jusqu'à l'arrêt suivant, à Engis ". Il était alors obligé de courir comme un forcené pour revenir à l'arrêt du chemin de fer... où l'attendaient les passagers du vicinal qui pouffaient alors de rire devant son visage écarlate et prêt à exploser à la suite de la course qu'il venait d'effectuer. Ce manège a duré bien longtemps et le zigoto vaniteux n'a jamais réalisé combien il amusait les ouvriers du vicinal qu'il feignait souverainement d'ignorer.

Mais le vicinal continuait sa course pour arriver bientôt devant la margarinerie d'Aigremont que l'on nommait alors " Olma ".

Fondée en 1934 par Olivier et Marie Thiry (ce sont les initiales de leurs prénoms qui signifiaient Olma), cette entreprise familiale vient de fêter dignement ses 50 années d'existence et une santé toujours au beau fixe. .../...

../..

C'est également en face de cette société que se trouvait la maison de Julien le ferrailleur (voir article précédent) où demeure encore son épouse âgée maintenant de 96 ans.

Le vicinal arrive maintenant dans le lieu-dit " les carrières ", c'est en quelque sorte la zone de transition entre les Basses et les Hautes-Awirs, c'est également le haut-lieu de l'histoire awirienne car c'est ici que se trouvent d'une part les industries qui ont fait la fortune du village aux temps jadis ainsi que les premières habitations de l'homme sur notre territoire: la grotte du " trô cwahedr " et le château d'Aigremont. Le vicinal monte dans les carrières en se tenant sur le côté droit de la route rencontrant ainsi un des plus anciens vestiges d'une industrie qui dura plus de 845 ans dans notre village, la meunerie.

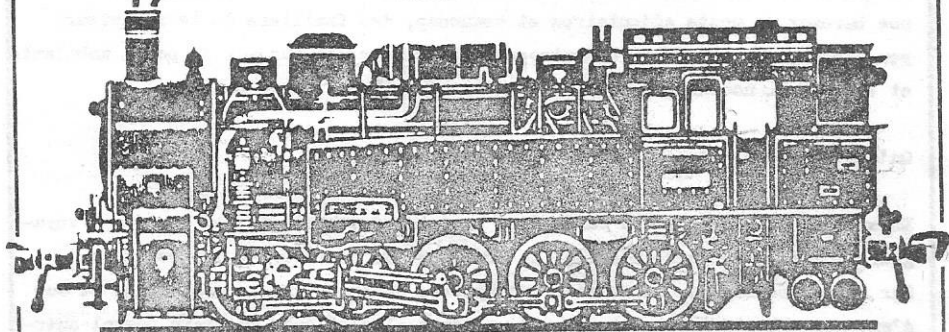
Le premier moulin qu'il rencontre est le moulin Valentin, situé dans le lieu-dit " Amartê ", au marteau. Ce nom curieux vient du fait qu'au XVI^e siècle (dès 1526) on érigea à cet endroit un " maka ", sorte de marteau-pilon actionné par une roue à aubes et avec lequel était traité le fer.

Mais dès le début du XII^e siècle, en l'an 1102, le seigneur Hugues d'Awirs avait compris l'avantage qu'il pouvait tirer de la présence d'un ruisseau comme celui qui baigne la vallée et y avait fait construire trois moulins. Précurseur du génie, Hugues s'enrichit rapidement grâce à ses moulins et bientôt il ne fut plus connu que sur le surnom de " Hugues le riche meunier ".

Son initiative fit école et au cours des siècles qui suivirent plus de treize moulins tournèrent sur le ruisseau depuis la Basse-Awirs jusqu'à la Gleixhe bien que le nom de " rèwe des 7 moulins " fut conservé par l'histoire à notre ruisseau local.

Le moulin Valentin reste le seul sur le rieu d'Awirs à avoir conservé sa roue ainsi que tout son mécanisme interne grâce à l'esprit de conservation de la dernière meunière qui y vit toujours, Julia Bairin, épouse de Eugène Valentin, lequel est décédé le 30 mars 1978, à l'âge de 72 ans. Le décès d'Eugène Valentin constituait la disparition du dernier meunier d'Awirs, signifiant du même coup la fin d'un métier séculaire sur le sol de notre région.

Avez-vous des questions?
Tel: 00-49-241/ 31065



spiel + hobby

Grand choix en trains miniatures

PRIX SUPER

Visitez-nous

Jürgen Wagner 5100 AACHEN

Kleinmarschierstraße 70-72

CONNAISSEZ - VOUS ...?

LES BUREAUX DE POSTE AMBULANTS.

Si bon nombre de nos concitoyens sont des usagers habituels ou occasionnels de nos bureaux de poste sédentaires et beaucoup, des familiers de leur facteur, peu d'entre-eux cependant connaissent l'existence des bureaux de poste ambulants et le travail nocturne appréciable qu'il effectuent chaque nuit.

Qu'est-ce alors qu'un bureau de poste ambulant ?

En un mot, il s'agit d'une ou de deux voitures de chemin de fer du type " voyageurs " aménagées pour le tri et le transport du courrier et des journaux. Sur certaines lignes, elles sont incorporées dans des trains ordinaires et sur d'autres, elles constituent, depuis un temps plus récent, un train postal autonome.

Au sein de la Régie des Postes, chaque bureau ambulant forme une brigade qui équivaut dans la catégorie des bureaux de poste à une perception B.

Après ce petit préambule esquissant le bureau de poste ambulant, voyons comment furent créés ces bureaux, quelle est leur mission, quel est leur équipement, quelle fut leur évolution au cours d'un siècle d'existence et quelle est de nos jours la perspective pour l'avenir.

HISTORIQUE.

La création des bureaux de poste ambulants a suivi de près l'introduction de la traction sur rail par des machines à vapeur. Sur le continent européen, en 1835, notre pays avait eu l'honneur d'inaugurer, sur le parcours Bruxelles-Malines, la première liaison ferroviaire de ce genre.

chemins de fer en vue du transport des dépêches postales par convoi. Le 15 septembre 1840, la ligne Bruxelles- Anvers voyait circuler le premier bureau de poste ambulant d'Europe. Il s'agissait d'un premier essai, suivi bientôt par d'autres.

C'est ainsi que se succédèrent Bruxelles-Tubize en 1841, Bruxelles-Mons en 1842, Mons-Quévrain en 1843 ; vinrent ensuite Gand-Mouscron et Liège-Verviers.

Au fur et à mesure de l'extension du réseau ferroviaire, de nouveaux bureaux de poste ambulants étaient créés et, en 1850 le pays comptait des offices de l'espèce sur de nombreuses lignes de chemin de fer.

Le 30 janvier 1850, un arrêté royal instaurait définitivement le service des ambulants et en prévoyait l'extension à toutes les lignes ferroviaires importantes du pays.

Jusqu'en 1981, douze brigades de bureaux ambulants fonctionnèrent de la sorte avec un effectif global d'environ 300 Agents, employés et agents des postes.

MISSION DES BUREAUX AMBULANTS.

La mission des ambulants est donc essentiellement le tri et le transport du courrier urgent avec comme objectif de garantir la distribution le lendemain matin des correspondances reçues. Les ambulants acheminent en effet du courrier des centres de tri de province vers Bruxelles très tard dans la soirée et ce courrier est remis trié à Bruxelles X et aux autres ambulants en gare de Bruxelles-Midi. Ces ambulants de soirée rentrent à Bruxelles entre 22 heures et minuit.

Ils repartent ensuite de Bruxelles-Midi entre minuit trente et deux heures, en emportant le courrier qui n'a pu être expédié par les derniers trains de soirée.

Au cours du trajet, ils achèvent le tri des correspondances qu'ils ont reçues avant le départ de Bruxelles et aux différents arrêts du parcours.

Chaque ambulant de nuit forme un ou plusieurs sacs de courrier pour chacun des bureaux distributeurs dépendant des centres postaux de tri qu'il dessert sur son itinéraire.

Les sacs formés sont ensuite remis aux circuits-auto ou aux trains qui partent des gares de déchargement de l'ambulant (généralement entre 3 H 30 et 5 H 30) pour alimenter la première distribution des bureaux du secteur de tri.

../..

Pareille organisation du service permet notamment un acheminement rapide des journaux quotidiens dont le dépôt à la poste se situe souvent à la toute dernière limite des possibilités d'expédition.

EQUIPEMENT.

Avant la réalisation des trains postaux autonomes, le parc se composait de 33 voitures-poste, dont 22 étaient en circulation, les 11 autres constituant le matériel de réserve destiné à permettre le roulement indispensable du matériel (révision, alternat, réparation etc...).

Il est à remarquer que ces voitures parcouraient environ 1.100.000 km par an. Actuellement, sont en service 17 voitures-poste traitées et 8 rames autonomes formées de deux voitures.

EVOLUTION.

Une évolution dans l'organisation du service des ambulants fut amorcée en 1958 lorsqu'il s'avéra nécessaire de remplacer un certain nombre de voitures qui devenaient vétustes. En outre, l'Administration des Postes estimait devoir profiter de l'électrification des lignes de chemin de fer.

C'est alors que dans le cadre du plan décennal d'investissements pour la mécanisation et l'équipement des bureaux, on a songé à prévoir l'acquisition de voitures-poste autonomes. Car jusqu'alors les voitures formant les bureaux ambulants étaient toutes incorporées dans des trains ordinaires et par conséquent tractées.

On envisagea, en l'occurrence, des doubles rames, du type 1935, à transformer et à aménager pour les besoins postaux. Composées de deux voitures attelées avec intercirculation et pourvues d'un poste de conduite à chaque extrémité, une voiture devait servir de bureau de tri et l'autre d'emplacement pour entreposer les sacs de courrier. Ces voitures-poste, ne devant pas être incorporées dans les trains réguliers, offriraient l'avantage de pouvoir circuler sur des parcours et selon des horaires vraiment adaptés aux besoins postaux.

En outre, leur équipement pouvait être étudié de façon que le travail soit assuré dans ces voitures dans les meilleures conditions et avec la plus grande sécurité.

../..

Le 20 novembre 1959, marqua le début des pourparlers, entre la Poste et la Société Nationale des Chemins de fer belges, en vue de l'achat et de la transformation de 8 rames du type nécessaire.

Des études techniques approfondies ont été immédiatement entreprises par les deux administrations intéressées. Le 3 octobre 1962, il est procédé à un essai sur la ligne Bruxelles - Charleroi. Cet essai s'avéra concluant et l'on put envisager le plan de fourniture des voitures-poste dont le modèle fut accepté. Pour des raisons d'ordre budgétaire, l'acquisition de huit rames autonomes fut répartie sur plusieurs années.

Enfin, le 5 mars 1968, ce fut l'inauguration du premier bureau de poste ambulante autonome mis en service sur la ligne reliant Bruxelles à Luxembourg.

Il était tout naturel d'avoir pensé à équiper tout d'abord cette province de Luxembourg qui, par son éloignement de la capitale, pouvait parfois se croire un peu déshéritée.

Effectivement c'est cette province qui compte le plus de localités vers lesquelles l'acheminement du courrier est le moins rapide. D'autre part, la voiture-poste poursuivant son trajet jusqu'à Luxembourg, il était possible d'améliorer davantage nos relations postales avec ce pays ami dont l'économie est si étroitement liée à la nôtre.

On n'en resta évidemment pas là : bientôt d'autres bureaux ambulants autonomes furent mis en ligne pour les secteurs de Namur, Gand, Bruges et Ostende.

SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVE POUR L'AVENIR.

Mais les années de l'âge d'or de l'après-guerre s'éteignirent avec la nouvelle décennie qui commence en 1970, époque où des difficultés d'ordre économique survinrent et s'amplifièrent progressivement jusqu'au déclenchement de la crise économique qui débuta en 1974.

D'autre part, au cours des années cinquante et soixante, d'importants investissements ont été consentis en vue d'améliorer l'infrastructure de nos bureaux de tri sédentaires, tel le nouveau centre de tri de Bruxelles X qui fut inauguré en 1958 et ensuite ceux de Liège, Gand, Anvers et Hasselt.

Parallèlement à la rationalisation de nos centres de tri, la SNCB opéra l'électrification progressive d'une grande partie de son réseau, ce qui permit des expéditions de

../..

courrier plus rapides et à des heures plus tardives par les trains ordinaires ; ces nouvelles possibilités ont modifié alors profondément le transport du courrier et diminué progressivement l'importance des offices ambulants. Par ailleurs, l'accentuation de la crise économique entraîna d'importantes restrictions budgétaires qui anéantirent les projets établis en vue d'une part de renouveler les anciennes voitures-poste des ambulants par la réalisation de nouvelles rames autonomes. Les études se succédant et les années s'écoulant, des mesures exigées par la vétusté du matériel roulant durent finalement être prises et le choix devait s'établir alors entre le renouvellement des voitures-poste ou la suppression progressive de bureaux ambulants. L'insuffisance des crédits ces dernières années ne permit d'ailleurs guère ce choix et ce fut un programme de suppression qui fut programmé à partir de 1981. Cette décision s'est concrétisée actuellement par la disparition au cours de 1981 des ambulants des secteurs de Charleroi, Mons, Tournai, Courtrai, et Anvers. Leur remplacement pour l'acheminement des journaux et du reliquat de courrier pour ces régions s'est effectué au moyen de camions qui quittent Bruxelles X vers 1 heure. Moyennant des adaptations adéquates dans les centres de tri de province, ce nouveau système permet aussi rapidement que les ambulants le transport, le tri et la distribution des journaux et du courrier en province. Il subsiste donc actuellement des bureaux ambulants vers Luxembourg, Namur, Liège, Hasselt, Gand et Ostende c'est-à-dire sur les plus longs trajets de notre petit pays, mais il est à craindre que par la suite, ces ambulants ne subsistent plus que comme moyens rapides et convoyés de transport de courrier. Semblable évolution s'est aussi manifestée dans les pays limitrophes et y a provoqué des réformes similaires du service ambulant. Les aspects sociaux en matière de réaffectation du personnel de ces bureaux ont été pris en considération et résolus d'une façon satisfaisante pour ces agents.

HOMMAGE AU PERSONNEL DES AMBULANTS.

Enfin, il importe de souligner que le service dans les bureaux ambulants n'est pas à l'abri de tout danger.

En effet, en 1927, une terrible catastrophe de chemin de fer a été provoquée à Hal par suite d'une erreur de manœuvre ; le rapide de Paris, le " train bleu " a tamponné de biais un train de marchandises auquel était incorporé la voiture-poste venant de Mons. Le choc fut terrible et les victimes ../..

../..

nombreuses.

Dans le wagon postal, neuf postiers belges furent tués. Je tiens à rendre ici hommage à leur mémoire.

De même, la Régie des Postes remercie chaleureusement tous ceux qui ont oeuvré dans les bureaux ambulants au bon renom de la Poste en ayant conscience de la grande valeur du service qu'ils rendaient aux usagers en assurant généralement ce service d'une façon parfaite dans un magnifique esprit d'équipe qui permettait bien souvent de faire face aux situations les plus difficiles.

FONCK J.

Avec l'aimable autorisation de la " Revue des Postes Belges " - 5/6 - 10/82



Presse ferroviaire

Amateurs des Chemins de Fer et Tramways, voici une offre exceptionnelle :
" LE RAIL EN TOURNAISIS 1835 - 1985 "

La première étude du genre sur la région écrite par F. LEMAIRE et J. SIMONET
Une magnifique édition format 23 x 30 de 208 pages agrémentée de 200 documents illustrés.

- Edition brochée - 900 Frs vendu

- Edition de luxe - 1.900 Frs vendu

à verser au compte 068-2017830-63 de Archéologie Industrielle

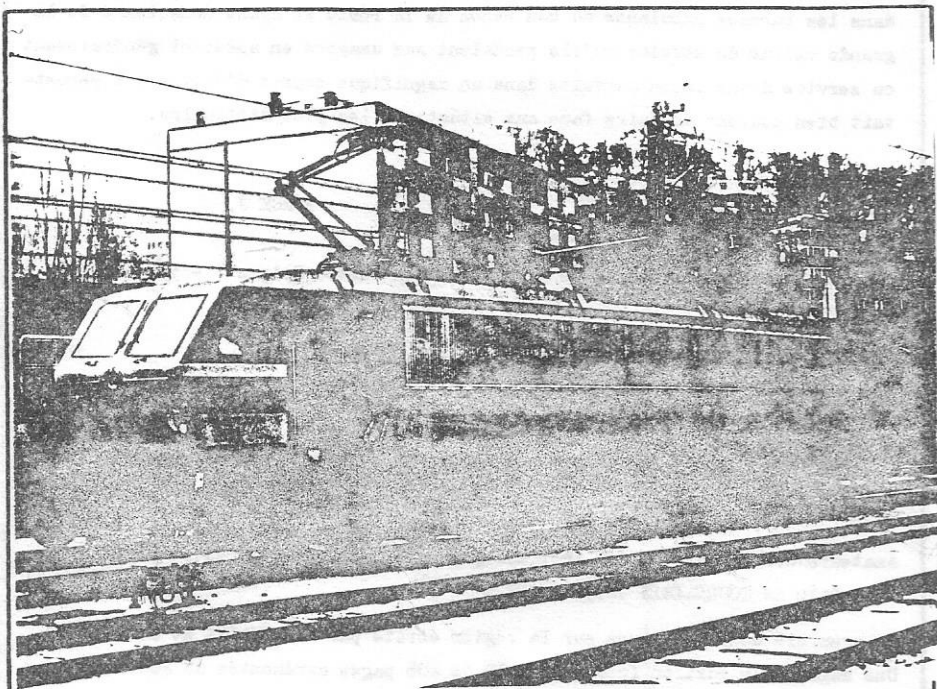
rue Perdue, 13/10

7500 TOURNAI

R A P P E L : JUILLET et AOUT - Le 1er mercredi du mois

Réunion libre

LIMA TRAINS HO



NOUVEAUTE 1984

LOCO SERIE 27 ELECTRIQUE AVEC PANTOGRAPHE FONCTIONNEL

EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPECIALISES

Importateur-Distributeur:

S.A. SAFARI
Rue des Atrébates, 136
1040 BRUXELLES

NORMES EUROPEENNES DE modelisme FERROVIAIRE

Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire MAINTIEN DE LA CATENAIRE

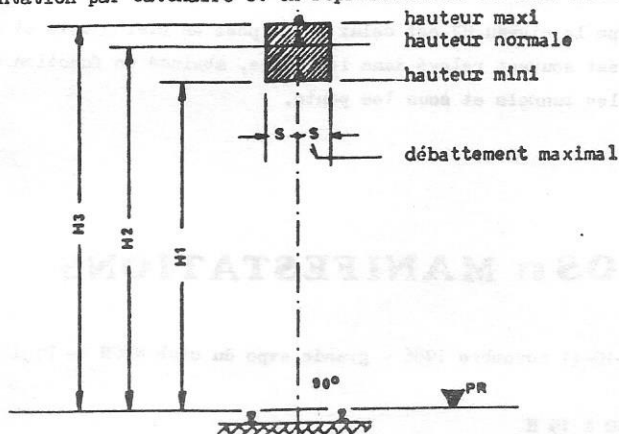
**NEM
201**

Norme impérative

Cotes en mm.

Edition 1979

Cette norme définit l'espace où doit être maintenu le fil de contact dans le cas d'alimentation par caténaire et en représentation de voie normale ou large



Echelle	s ^{1) 2)}	H1 ¹⁾	H2 ³⁾	H3 ¹⁾
Z	3	26	28	30
N	3,5	35	38	40
TT	4,5	45,5	50	52,5
HO	6	62	69	73
S	8	82,5	93	98,5
O	11	114	130	139
I	15	157	181	194

../..

Observations :

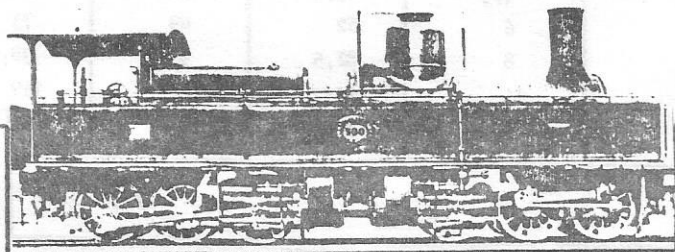
- 1) Les cotes S, H1 et H3 sont des limites de contrôle en service. La caténaire doit être posée et entretenue de façon que, même sous les effets conjugués de la pression exercée par le pantographe, de la suspension en zig-zag, des variations de température, etc..., la position du fil de contact ne sorte pas du rectangle délimité par ces cotes.
- 2) En alignement le fil de contact, tout en respectant la cote S, doit être posé en zig-zag, ce qui permet de répartir l'usure des archets. Quelques Administrations (p. ex. les CFF) ont des pantographes à archets extrêmement courts ; pour l'utilisation de tels pantographes réduits à l'échelle le débattement maximum S est à déterminer par des essais.
- 3) En principe le niveau H2 est celui de la pose en pleine voie et à l'air libre ; il est souvent relevé dans les gares, abaissé en fonction des nécessités dans les tunnels et sous les ponts.

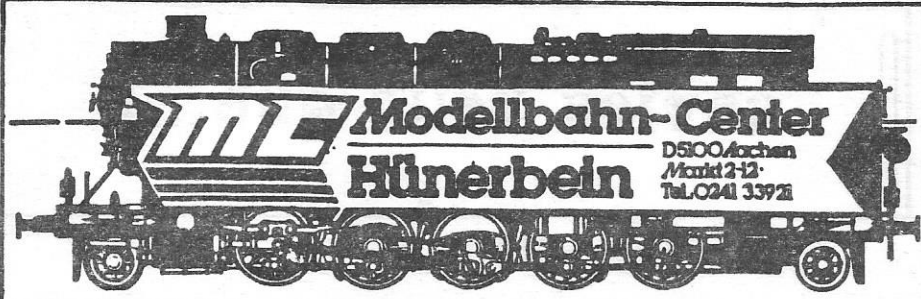
EXPOS ET MANIFESTATIONS

Les 1-2-8-9-10-11 novembre 1986 - grande expo du club MSCM de Pijl - MUIZEN
(Malines)

Ouverte de 10 à 19 H

- Présentation du réseau du club avec nouveau décor - grandes échelles
- Vente de matériel d'occasion
- Bar - buffet - tombola
- Projections films et vidéo





MÄRKLIN SONDERSERIEN-INFORMATION 1/86

Interessante Märklin-Modelle aus den verschiedenen Linderprogrammen der vergangenen Jahre werden nun als Sonderserien, voraussichtlich im Spätherbst, lieferbar sein. Diese Modelle werden nicht im Katalog erscheinen.

Österreich:

3105 Tenderlokomotive BR 674	115,00 DM
3139 Diesellokomotive BR 2065	135,00 DM
3140 Schienenbus VT 21 mit Beiwagen VS 32	155,00 DM
3166 Elektrische Lokomotive BR 1141	189,00 DM
4034 D-Zug-Wagen Bpz (Schlieren)	34,00 DM
4109 Personenwagen BI (Donnerbüchse)	27,50 DM
4110 Gepäckwagen DIH (Donnerbüchse)	29,50 DM
4167 Eurofima-Wagen B11	38,00 DM
4407 Gedeckter Güterwagen Gs	12,50 DM
4434 Niederbordwagen Klimmo mit Geländewagen	14,00 DM
4444 Kesselwagen ELAN	16,00 DM
4445 Wasserwagen	16,00 DM
4655 Heizöl-Kesselwagen „Schwechat 2000“	36,50 DM
4670 Containerwagen „Intercontinentale“	26,00 DM

Schweden:

4178 Schnellzugwagen ASF	40,00 DM
4179 Schnellzugwagen B8	40,00 DM
4406 Gedeckter Güterwagen Gs	12,50 DM
4409 Gedeckter Güterwagen Gs- u. „ASG“	12,50 DM
4672 Klima-Containerwagen „Chiquita“	26,50 DM
4673 Klima-Containerwagen „CO-OP“	26,50 DM
4688 Haubenwagen „Svenskt-Stal“	39,50 DM

Niederlande:

4117 D-Zug-Wagen 1. Klasse	34,50 DM
4433 Niederbordwagen E	9,50 DM
4641 Selbstentladewagen FCS	33,00 DM
4770 Containerwagen „Scan Dutch“	26,50 DM

Belgien:

3135 Schienenbus 551 mit Beiwagen 731	145,00 DM
4069 Liegewagen	34,50 DM
4113 Personenwagen BC (Donnerbüchse)	28,00 DM
4114 Personenwagen B (Donnerbüchse)	28,00 DM
4115 Gepäckwagen (Donnerbüchse)	31,00 DM
4118 Liegewagen „Relitour“	42,50 DM
4447 Kesselwagen „Solvay“	16,00 DM
4656 Selbstentladewagen Fols	31,00 DM

Luxemburg:

3136 Diesellokomotive Serie 450	145,00 DM
4405 Gedeckter Güterwagen Gs	12,50 DM

Primex-Sonderserien:

4584 Zirkuswelt „Sarasani“	28,50 DM
----------------------------	----------

saviez vous que...?

LA SNCB EN CHIFFRES.

Longueur des lignes	non électrifiées	électrifiées
Lignes à simple voie	1011 km	117 km
" à double voie	822 km	1742 km
" à voie triple ou multiples	1 km	48 km
Total	1834 km	1907 km
Total général :	3741 km	

Vitesse de référence.

140 km/h et plus	605 km
130 km/h	241 km
120 km/h	1006 km
100 km/h	42 km
90 km/h	907 km
80 km/h	143 km
moins de 80 km/h	797 km
Total	3741 km

Nombre d'appareils de voies.

branchement à 2 voies	15942
" " 3 voies	48
traversée ordinaire	578
" aiguilles	26
" jonctions simples	383
traversée à jonctions doubles	1824

../..

Locomotives électriques.

	Nombre
- monocourant : séries : 22 - 23 - 25 - 28 - 29	150
20	25
21	8
26	35
27	60
- bicourant : série 25,5	8
- tricourant : série 15	5
- quadricourant : séries 16 et 18	14
Total	305

Locomotives diesels.

- de ligne : séries 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 59	215
60 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65	196
- de manoeuvre : séries 70 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75	124
80 - 82 - 83 - 84 - 85	263
- locotracteurs : série 91	60
Total	858

Automotrices électriques.

- doubles	593
- break (03)	111
- bicourant (BENELUX)	4
- quadruples	44
Total	752

Autorails .

- simples	66
- triples	néant
Total	66

Consommation des engins moteurs.

1. Locomotives électriques : 14,51 kw/h au km.
2. Automotrices : 5,67 kw/h au km.
3. Locomotives diesels : 2,63 kg de gasoil au km.
4. Autorails : 0,74 kg de gasoil au km.

agenda

Ces voyages vous sont proposés, certains sont accessibles au public, d'autres vous sont proposés pour les passionnés de la photo ou des dias.

Le 9.8.1986 - Voyage organisé pour Molenfeesten Wildert

Parcours :

Leuven - Wildert - Composition : 12.004 + LB

Bruss. N. - Wildert - Composition : 29.013 + LB

Essen - Wildert

Antw. C. - Wildert

Ces voyages sont accessibles au public.

Le 22.8.1986 - Voyage organisé pour Fregata Travel Ltd. (World Steam)

Parcours - Oostende - Gent - Composition non encore définie.

Le 23.8.1986 - Voyage organisé pour Fregata Travel Ltd.

Parcours :

Gent - Leuven

Leuven - Luik

Luik - Welkenraedt

Welkenraedt - Montzen

Montzen - Visé

Visé - Namen

Namen - Luik

Composition non encore définie.

Le 24.8.1986 - Voyage organisé pour Fregata Travel Ltd.

Luik - Libramont

Libramont - Virton

Virton - Bertrix

Bertrix - Dinant

Composition non encore définie.