

Correspondance

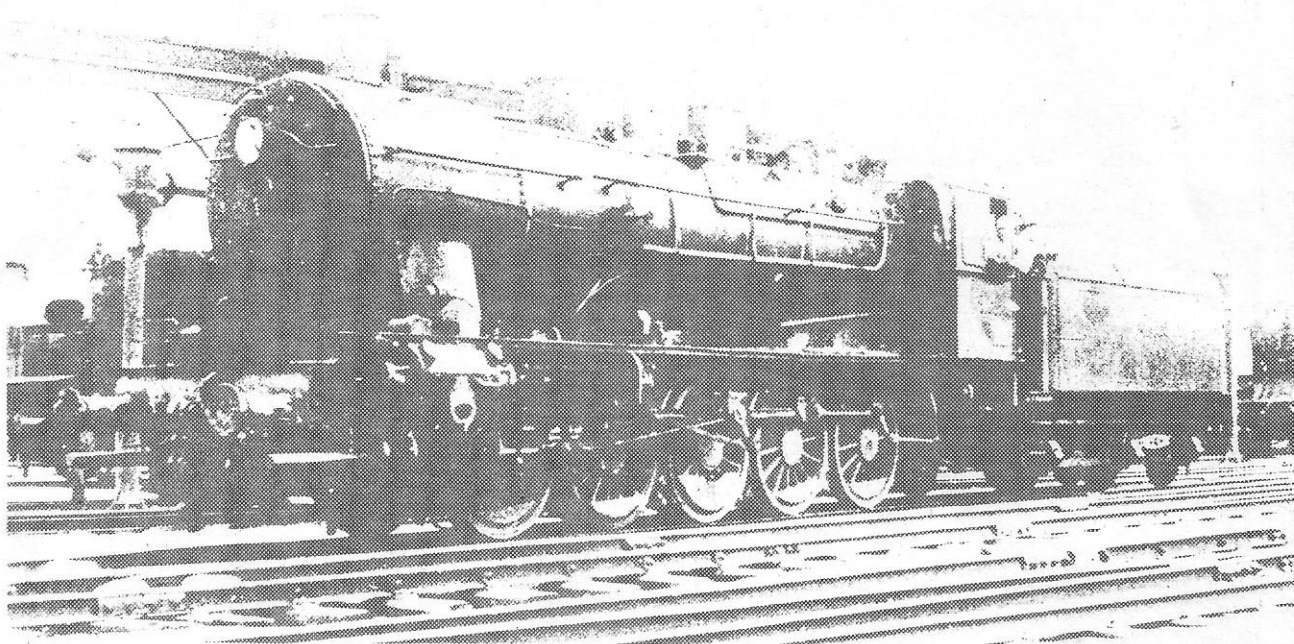
BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B.

JUILLET - AOUT

1992

Numéro 4



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
120 Ans de transport en commun - 4ème partie.	
Marcel LAMBOU.	
LE COIN DU SPECIALISTE	09-10-11-12
Entretien et réparation des wagons aux ateliers de	
Voroux-Goreux.	
Félix BOULANGER.	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER	14-15-16
Le réseau du Nord-Belge ou le Manteau d'Arlequin -	
3ème partie.	
BON A SAVOIR	18-19
Train d'essais du 30 juin 1939.	
Félix BOULANGER.	
BOURSE	11
EXPOS ET MANIFESTATIONS	13
TOURISTIQUES	13
PUB	08-17
VIE DU CLUB	20.
Les Réunions.	
BON A SAVOIR	
Règlement pour le service des plans inclinés de Liège.	
Suite dans le numéro 5 - 1992.	

PHOTO DE COUVERTURE :

Loco type 90 SNCB

Photo SNCB

Collection Léon JOB.



Pour la plupart d'entre vous, c'est les vacances ou cela va être les vacances...

Quoi qu'il en soit, ceux d'entre vous qui désirent immobiliser sur pellicule notre chemin de fer national auraient intérêt à se dépêcher...

En effet, dans un souci de rentabilité ; la SNCB fait démolir tout ce qui ne sert plus : installations, lignes, bâtiments, etc...

Prenez par exemple, la halle à marchandises de Hamoir... exit la halle...

De plus, le réseau ferroviaire va prochainement subir de profondes modifications, TGV oblige...

Alors, profitez en, tant que l'on peut encore voir passer les trains.

Enfin si vous préférez le farniente, vous serez en train de bronzer ou en train de visiter quelque chose ou en train de faire votre jardin, et moi, je suis en train de déconner.

Richard ORBAN.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**



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

Quatrième partie

3. LA TRACTION ELECTRIQUE SUR PNEUMATIQUES

Dès 1901, la firme SIEMENS de Berlin procéda à des essais d'omnibus électriques, avec double prises de courant via 2 fils et 2 chariots suspendus à poulies. Ces véhicules sur roues cerclées de fer, circulant sur des chaussées à gros pavés et dépendant de lignes aériennes dont la technique ne permettait pas de variantes par le biais d'aiguillages, eurent peu de succès. Il est assez curieux qu'un projet, avorté, ait été introduit en 1905 pour la conversion de la ligne de Cointe.

Il fallut repenser le problème et attendre la première moitié des années 20 pour assister, en Angleterre, à la mise en service d'un véritable trolleybus sur pneus, par la firme RANSOME d'IPSWICH, bien que des essais divers eussent eu lieu depuis 1909 et que des autorisations eussent été délivrées dès 1920.

Les arguments soulevés par le service commercial de cette firme ne manquaient pas de poids : pour un même rendement et un même environnement propre et silencieux, on parvenait, non seulement à se passer des rails et autres charges d'infrastructures au sol, mais à desservir des artères étroites et des quartiers escarpés, inaccessibles à des lignes ferrées, fussent-elles électriques. Et d'ajouter que le fonctionnement du trolleybus dépendait uniquement d'approvisionnements indigènes ou en provenance des colonies (caoutchouc), remarque assez prémonitoire pour l'époque !

Or, comme nous l'avons vu, les séquelles néfastes de la guerre 14-18 et les fusions consécutives à l'accord de 1925 incitent les nouveaux dirigeants (en fait les anciens des TC, TL & E-0)

.../...

../..

à, sinon réorganiser rationnellement les réseaux (les itinéraires resteront figés et nous parviendront tels quels), rééquiper et revoir certains tracés tortueux et aussi, par la force des choses, à desservir les nouveaux quartiers créés en majorité sur les deux versants de la vallée.

Il s'agissait notamment, d'une part d'améliorer la ligne de Cointe dont les voies n'avaient plus été renouvelées depuis 1895, et de Hors-Château d'autre part, de créer des extensions vers Burenville, le Haut Laveu, Naniot, Ougrée, Péville, Thier-à-Liège et Vaudrée (Angleur) dont le projet de desserte par autobus avait avorté peu avant.

Développements ambitieux qui vont pourtant être réalisés entre 1930 & 1939, augmentant de 32 % la longueur du réseau TULE et qui vont porter l'agglomération liégeoise au premier rang des villes d'Europe continentale, URSS excepté, équipées d'un réseau de trolleys efficace, ce qui lui vaudra souvent de recevoir la visite intéressée d'entreprises étrangères.

En 1929, nos dirigeants furent placés devant un dilemme : prolonger, voir créer de nouvelles lignes de trams, ou adopter un nouveau mode de transport aussi performant.

Fort heureusement, l'autobus en était à ses balbutiements, assez peu fiable et convenait tout au plus, à désenclaver les campagnes.

En 1930, à l'occasion de l'exposition, les TULE avait mis en service une navette " provisoire " d'autobus entre Coronmeuse et le nouveau quartier résidentiel du Thier-à-Liège, partie intégrante de cette exposition. Ces logements sociaux furent ensuite mis à la disposition des habitants expulsés des taudis d'Outremeuse et la ligne fut maintenue jusqu'à l'arrivée du trolley en 1934.

En outre, en Belgique, les constructeurs d'autobus étaient pour ainsi dire inexistants alors que notre propre industrie avait exporté ses tramways dans le monde entier et qu'elle était à même de fabriquer des carrosseries (Nivelles, la Brugeoise, Familleureux, etc...), des moteurs électriques (ACEC & CEH Herstal), des pneumatiques (Englebert), des fils de cuivre (C & Zinc) et de l'acier (Cockerill, Espérance et Ougrée-Marihaye). Seules les licences pour trolleybus étaient britanniques.

Au court d'un voyage d'information à Ipswich, la délégation TULE fut convaincue par les démonstrations et commanda aussitôt à la firme d'Ipswich 5 véhicules, puis un 6ème, destiné à la ligne

../..

de Cointe qui fut ouverte le 30 juillet 1930. C'est à cette occasion que furent également mis en service les composteurs mécaniques à manivelle, d'inspiration française qui distinguèrent les TULE de toutes les autres compagnies belges, lesquelles en sont restées au crayon bleu et rouge et au ticket à jarretière(*) jusqu'à ce que les "percepteurs" (**) furent supprimés et remplacés par des appareils automatiques adoptés aussi par la STIL près d'un demi-siècle plus tard

Première modification positive : on profite de l'annexion de la ligne de Cointe au réseau urbain pour prolonger de Ste Véronique à la place Cathédrale où, détail suprême à l'égard des voyageurs, un distributeur de numéros d'appel, identique à ceux qui existent aujourd'hui dans certains magasins, évitait toute ruée dans les véhicules au départ ! CEH (plus tard ACËC) et FN purent alors commencer leur production en série, 106 véhicules furent ainsi construits entre 1932 & 1941 (plus 32 en 1953/54) en vue de l'équipement des futures lignes d'Ougrée (1933), Laveu, Burenville et Thier-à-Liège (1934), Vaudrée (1936) et Naniot (1938).

Au vu d'un système aussi performant, l'on ne s'arrête pas en si bon chemin. Le conseil communal est saisi d'un projet de remplacement progressif et généralisé des tramways en plusieurs stades : d'abord les lignes aboutissant au Théâtre, puis celles aboutissant place Saint Lambert pour terminer par les lignes 1 & 4. Le bruit des bottes, la déclaration de guerre, mais aussi la répugnance des conseillers communaux à voir la place St Lambert transformée en une gigantesque toile d'araignée, compliquée par la présence de pantographe à large empattement que le SNCV avait substitué entre-temps au trolley à roulette, vont mettre un terme provisoire aux transformations déjà concrétisées dans les dossiers des TULE.

Toutefois, la première phase concernant les lignes du sud-est arrivant au Théâtre est déjà entamée en 1937 et sera achevée lors de la mobilisation de 1939 ! Personne, à ce moment, n'imagine que le pays va connaître une occupation de 54 mois avec ses privations, concrétisées sur le plan des transports en commun par trolleybus par une pénurie aigüe de pneumatiques, seule matière importée et monopolisée par l'occupant.

(*) Ticket en papier de forme rectangulaire allongée et broché en blocs maintenus sur une planchette.

(**) Agent chargé de percevoir le montant du trajet, dénommé "receveur" dans les autres ville du pays.

A SUIVRE...

Marcel LAMBOU (CCCQ) IX-1991

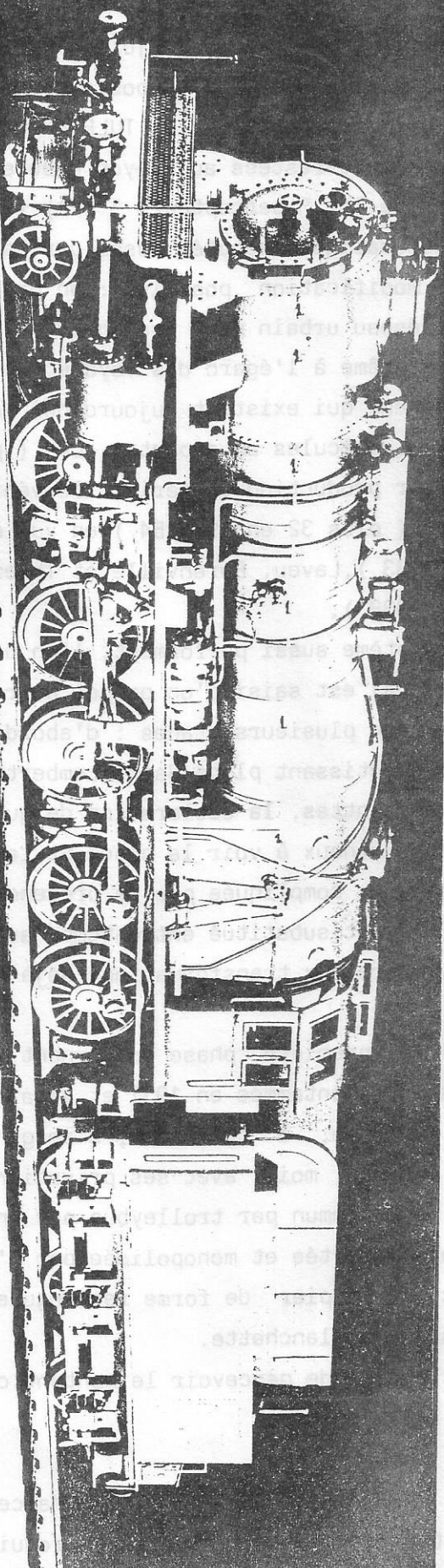
Cet article ne peut être reproduit sans l'autorisation de l'auteur.

Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53
Brusselsestraat 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, VENTTIEL,.....)
POSSIBILITE DE REALISER LA VERSION 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:

BIJ ONMIDDELLIJKE BETALING

PRIJS: 15.950.-

POUR PAYEMENT IMMEDIAT

: 14.850.- PORT: 120.-

Credit gen. 192-1017112-12

le coin du Spécialiste

ENTRETIEN ET REPARATION DES WAGONS AUX ATELIERS

DE VOROUX-GOREUX.

L'atelier de réparation des wagons de Voroux-Goreux fut inauguré en 1948 en remplacement des installations vétustes situées jusque là dans les dépendances de la gare d'Ans.

Ce nouvel atelier présente l'avantage d'être à double issue, ce qui est assez rare à cette époque sur le réseau de la S.N.C.B. Sa superficie, un rectangle de 100 mètres de long sur 50 mètres de large, est traversée par 4 voies. Une 5ème voie extérieure longeant l'atelier est destinée au service intérieur et à l'approvisionnement.

Les installations comportent également des bâtiments annexes, des engins de manutention ainsi qu'un faisceau de 8 voies, également à double issue, destinées à recevoir des véhicules en attente de réparation et permettant la reformation de la rame des véhicules réparés.

L'effectif du personnel était prévu de 125 unités. Suite à la suppression de la remise à locomotives de Landen en 1965 il passa à 150 unités pour se stabiliser à 100 unités vers 1975.

Tous les corps de métier y sont représentés. Le commandement est assuré par 2 ou 3 contremaîtres dont le plus ancien est le dirigeant et responsable de la gestion de l'atelier.

Les contremaîtres sont secondés par 2 visiteurs d'atelier chargés de constater les anomalies aux véhicules amenés en réparation et de vérifier leur état après le travail accompli.

../..

Un brigadier s'occupe de l'approvisionnement de l'atelier en outillage et en matériaux, 4 autres dirigent chacun une brigade d'une vingtaine d'hommes.

Les voies qui traversent l'intérieur de l'atelier sont dénommées "chaînes". Chaque chaîne a un rôle bien déterminé selon la nature et l'importance des travaux à y effectuer.

C'est ainsi que la première chaîne, par exemple, est alimentée par des wagons accidentés qui ne nécessitent pas un travail de longue durée. La 2ème chaîne traite les wagons en révision et dont le travail s'effectue en quatre phases ;

Première phase :

travaux sur les organes de choc, de traction, de freins et de châssis et remplacement des bogies.

Deuxième phase :

redressage et soudure sur la caisse du wagon.

Contrôle du fonctionnement et verrouillage des portes latérales.

Troisième phase :

Travaux de peinture et essais de freins, ceux-ci sont enregistrés sur diagramme.

Quatrième phase :

La quatrième et dernière phase comporte le marquage du wagon et la réception des travaux.

La troisième chaîne effectue aux wagons qui ont déraillé et aux bogies en révision, les opérations suivantes :

- contrôles dimensionnels et ultra-sons des trains de roues.
- reprofilage complet ou partiel des roues.
- nettoyage et contrôle des roulements sur fusées ainsi que des boîtes d'essieux.
- contrôle et réparation de tous les organes du châssis (suspension, amortisseur, frein).

../..

La quatrième voie ou quatrième chaîne.

Cette chaîne est réservée principalement aux travaux importants sur les équipements de frein. Elle possède un stand équipé d'un pont roulant de 5 tonnes et y sont effectuées les grosses réparations qui nécessitent parfois plusieurs centaines d'heures de travail (châssis gravement endommagés, renouvellement de la caisse ou de l'équipement spécial, etc...).

Dans les bâtiments annexes (sur plan n° 33 et 34) sont aménagés des locaux pour entretien et révision des organes de frein. Ce sont :

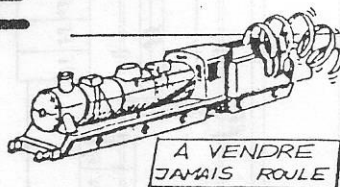
- table d'essais et d'enregistrement du fonctionnement du frein.
- distributeur.
- règleur de timonerie.
- valve de pesée à vide et en charge.
- organe de pesée en fonction de la charge.
- organe de frein à commande manuelle.

A cette époque où la compagnie des chemins de fer tente de rationaliser l'exploitation de son entreprise, il m'a paru opportun d'évoquer l'histoire d'un atelier de ligne ou plus exactement d'un centre d'entretien de wagons (C.Hw.) sans aucune prétention d'avoir réalisé un travail exhaustif.

Plan de l'atelier des wagons de Voroux-Goreux sur la page suivante.

Félix BOULANGER.

BOURSE



BOURSE INTERNATIONALE DE MODELISME DE HOESELT.

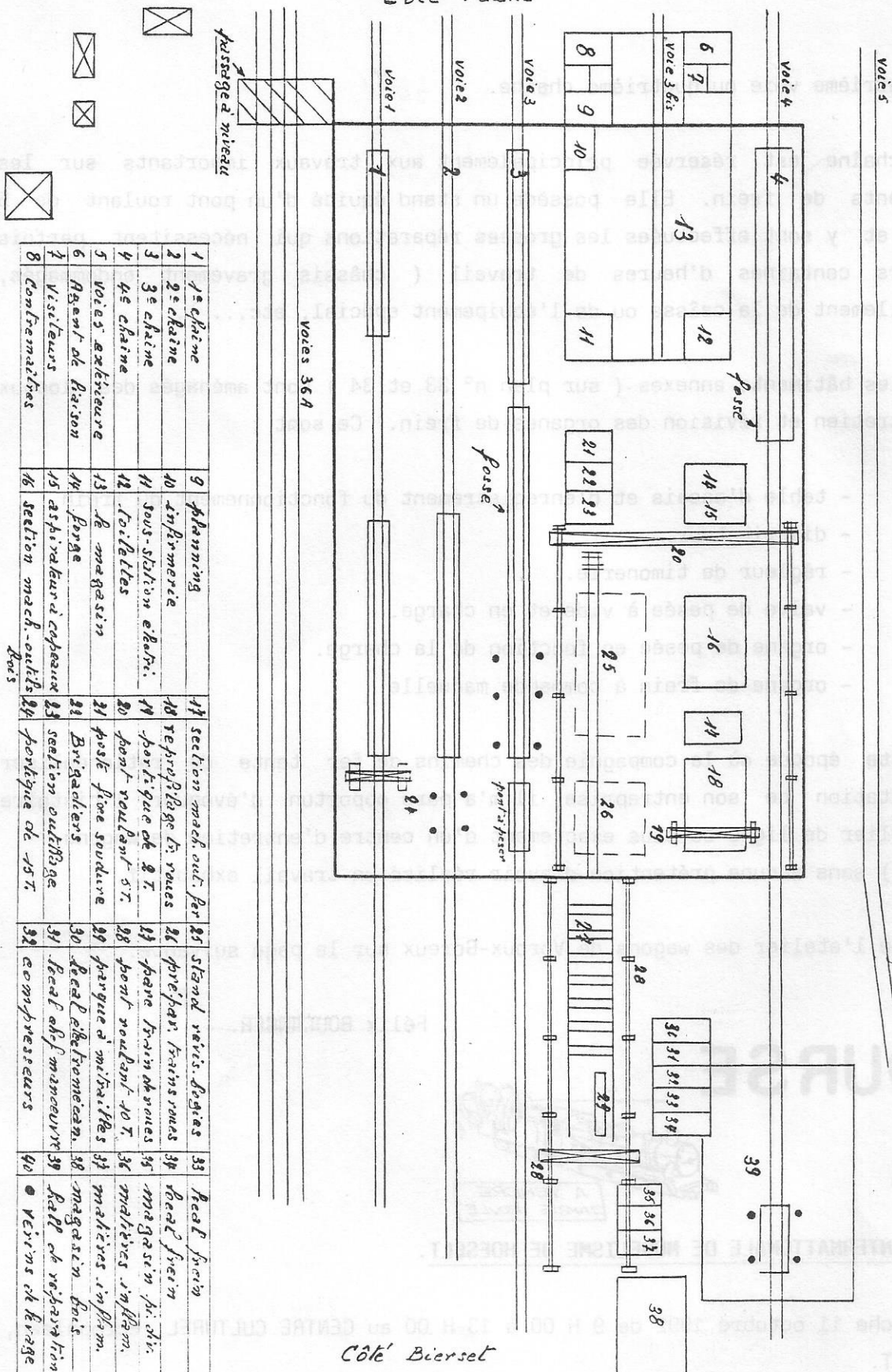
Le dimanche 11 octobre 1992 de 9 H 00 à 13 H 00 au CENTRE CULTUREL, Europalaan, à HOESELT.

Info : SMETS Danny, Lindekapelstraat, 7, 3730 HOESELT
Tél. 011/41.53.72.

Atelier des wagons de Boroux-Boreux

Côté Fexhe

Côté Bierset



Expos et manifestations

COMMUNICATION DE LA SNCB, SERVICE DES RELATIONS EXTERNES

Rue de France, 85, 1070 BRUXELLES Tél. 02/525.20.36

MANIFESTATION " 150ème ANNIVERSAIRE DES CHEMINS DE FER A ATH " :

du 26 au 29 septembre 1992.

" PORTES OUVERTES A NAMUR " : du 5 au 8 septembre 1992, à l'occasion des "Fêtes de Wallonie".

ANTWERP TRAM - EN AUTOBUSMUSEUM - Fort V - Edegem (Anvers)

Le musée est ouvert au public tous les samedis, dimanches et jours fériés de Pâques jusqu'à fin octobre de 14 H à 18 H.

Exposition spéciale en 1992 : " 70 années d'exploitants privés d'autobus en Belgique ".

Les ouristiques

ASVI : Info " Promenades 1992 " Jean LATERRE Tél. 071/51.66.03

Promenades en vicinal (anciens) au départ de CHARLEROI-SUD à 10 H 10 - Retour vers 18 H 00.

11 JUILLET vers Canal du Centre + ascenseur & bateau.

19 SEPTEMBRE vers le Centre + surprise

Adultes : 550 F Enfants : 400 F

TRAM UNIQUEMENT : 400 F.



Histoire du chemin de fer

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

3ème partie.

L'INVESTISSEMENT INDUSTRIEL DES ROTHSCHILD EN BELGIQUE.

Dans un délai de dix ans, Rothschild avait consolidé sa grande opération financière qui était la création de la Compagnie au Nord. Il avait triomphé des oppositions d'intérêts concurrents et de l'hostilité de parlementaires. Sa plus grande victoire était d'avoir fait de sa banque le commanditaire de la Monarchie de Juillet, sinon du Roi.

Citons ici ce qu'un spécialiste de l'histoire financière a écrit à ce propos (6) : " La situation de James, depuis 1830, se présente (...) comme incomparable (...) La Monarchie de Juillet emprunta plus que la Restauration (...) James participa comme élément dirigeant à toutes les émissions : cinq entre 1831 et 1847, représentant 111,7 millions de rentes annuelles représentant 3.029 milliards en capital (7). On a dit, par ailleurs, que la Monarchie de 1830 " devait " beaucoup à Rothschild et c'était vrai... au double sens du terme ! La ville de Paris, pour son compte lui adjugea en 1832 un emprunt de 40 millions à intérêt de 4,57 % - obligations de 1.000 F à lots. L'année suivante, un accord était signé par onze maisons de banque par ailleurs attentives aux affaires belges pour contraindre les Rothschild à certains partages. Entre autres signataires : Mallet, de Warm, Laffitte, et Fould que nous retrouverons dans les entreprises ferroviaires avec les banques genevoises (8).

Ce qui précède donne à penser qu'il eût été difficile au gouvernement de Louis-Philippe de refuser le chemin de

.../...

../..

fer du Nord à un partenaire si... généreux.

PREMICES POUR LA CONSTITUTION D'UN SYSTEME COHERENT.

Sans doute la maison Rothschild, qui venait d'acclimater en France les méthodes de " la Banque d'affaires ", pensa-t-elle qu'elles réussiraient au-delà de la frontière. A vrai dire, leur application débuta simultanément en Belgique et même avec un peu d'avance : " Sur ce point, citons encore Jean Bouvier (8) : " Les Rothschild, et surtout James, procédèrent fort prudemment dans les adaptations du " système de crédit " aux besoins économiques (investissements industriels rares à l'époque et dont les mécanismes étaient inconnus) en 1825. James participa à l'éphémère projet établi par Laffitte d'une vaste opération financière (...) au capital énorme pour l'époque de 100 millions de francs, destinée à la construction d'un réseau ferré. James faisait partie du Conseil d'Administration en compagnie de C. Périer, d'Eichtal, Mallet, Guvin, Boignes (Fourchambault), Desormes (Lyon), Oberkampf, Schlumberger (Mulhouse), Talleyrand. Tous, industriels, propriétaires fonciers ou... banquiers. " Mais le ministère Villele (...) qui donnait vie ou non aux sociétés anonymes, selon le Code du Commerce, multiplia les restrictions et le projet tourna court " (9).

Devant ce fait, James prit la décision de faire un essai d'investissement industriel à l'étranger. En 1828, il s'intéressait, en participation avec d'autres banquiers, à une entreprise sidérurgique en Belgique - Les Hanchiers près de Charleroi - mais il s'en tint là " malgré les suggestions des hommes d'affaires belges qui le poussaient à édifier dans le Nord de la France une sorte de complexe industriel (...) ".

Mais à partir de 1833, il s'engagea directement en direction de la Belgique, participant au canal de la Sambre à l'Oise " qui ouvrait le marché parisien au charbon belge " puis il prenait des intérêts dans la Société charbonnière et de navigation franco-belge (1837) ". Manoeuvres préliminaires de contrôle et de maîtrise avant tout, de construction d'une ligne Paris-Frontière (9).

" Les pourparlers engagés par notre gouvernement avec la société générale de Belgique n'aboutirent pas à cause de

.../...

l'existence formulée par les Belges, pour les garanties financières et surtout pour l'entrée en franchise des fers et rails à laquelle les maîtres de forge français s'opposèrent ". C'est alors que la Société générale de Belgique, par son président de Meeus, fit savoir à James qu'elle n'était pas disposée à mettre son nom dans des entreprises de chemin de fer qui n'auraient pas le soutien de l'Etat (subventions) mais " qu'elle pourrait y prendre sous main un certain nombre d'actions si l'affaire était patronnée par (votre) Maison " (Jean Bouvier, cf p.133). Mais la crise de 1838, les embarras financiers de la maison Cockerill, l'alourdissement du climat politique en 1839, en raison des revendications impératives de Bruxelles envers la Hollande, au sujet du Limbourg et du Luxembourg, revendiqués par la Belgique, éloignèrent quelque peu la " grande maison " des affaires belges.

La bourrasque de 1840, à l'aube de la question d'Orient, qui faillit être la cause d'un conflit européen, n'incita guère les financiers, tout autant que les épargnants, à investir dans des entreprises. Seul, le vote de la loi organique de 1842 rendit la confiance aux souscripteurs d'actions de compagnies de chemin de fer (10). A la fin de 1845, la jonction de la ligne du Nord avec le rail belge revient à l'ordre du jour. James achetait des concessions houillères en Belgique et prenait des participations avec l'usine sidérurgique belge de Sclessin, opérations destinées à la création d'éléments d'un trafic ultérieur dirigé au bénéfice du chemin de fer plutôt que spéculation sur titres ou recherche d'un profit personnel par rémunération de capital.

(6) Jean Bouvier. Les Rothschild en collection : l'histoire sans frontières (Fayard 1967)

(7) La Restauration s'était tenue à 60,8 millions de rentes annuelles pour 1.908 milliard.

(8) J. Bouvier. L'adaptation à l'ère industrielle - Les Rothschild, cf. p. 121

(9) Jean Bouvier. Les Rothschild cf. p. 132

(10) Au début de 1843, 318.600 actions de chemin de fer étaient placées en France : dès avril 1846, leur nombre atteignait deux millions (J. Bouvier cf. p. 137)

A SUIVRE...



Spur H0:

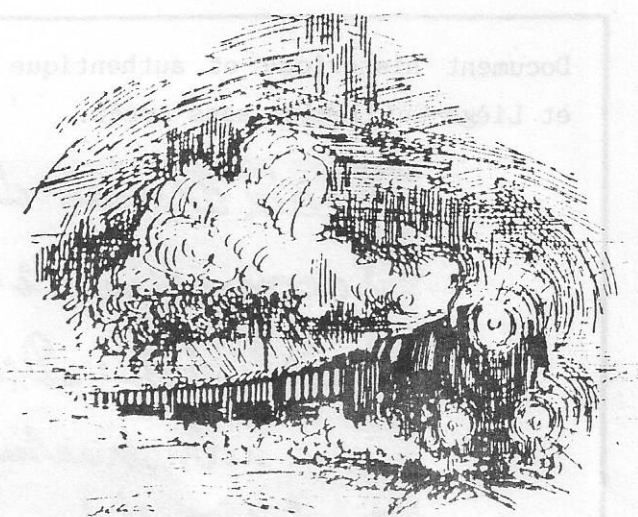
Stand: Februar 1992

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 Sonderreihe 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 Sonderreihen 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 Sonderreihen		
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
Dampf1.C5/6 olvers	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 Sonderreihe.....		
zum Spezialpreis.....		
SNCF Type 8001...Sose	43626	119.90 DM
Die belgische Sonderreihe.....		
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



Bon à savoir

Document historique et authentique de 1939 d'un train d'essai entre Ostende et Liège-Guillemins sans arrêt.

Train d'essai du 30 juin 1939.
 Locomotive 1201. Atlantic
 Machiniste: Decœurneur. (Schaeubert)
 " " Instructeur. Vorez. (dtm)
 Ingénieurs: Motteux et Cuyper (dtm)
 Ingénieurs: Vandigien et Lampereur (Cockerill)
 Wagon dynamomètre français.
 Charge: 420 tonnes.
 Ostende - Liège. 220 Km.

Heure	
Ostende	8,00
Bruges	8,12
Gand	8,29
Schaubert	8,56
Louvain	9,13
Birlmont	9,22
Waremme	9,34
Liège. Gm	9,50

Consommation: (Viquette: 2730 kgs) (eau: 19740 litres)

Personnel de conduite : instructeur accompagné des ingénieurs NOTESSE et CUYPERS.

Voyez sur l'horaire très rapide pour l'époque (pas d'arrêt) les consommations en charbon et en eau pour le parcours.

LA LOCOMOTIVE LA PLUS RAPIDE

Le Belge qui l'avait conçue vient de mourir

Le 8 juillet 1944 décédait à Londres Raoul Notesse.

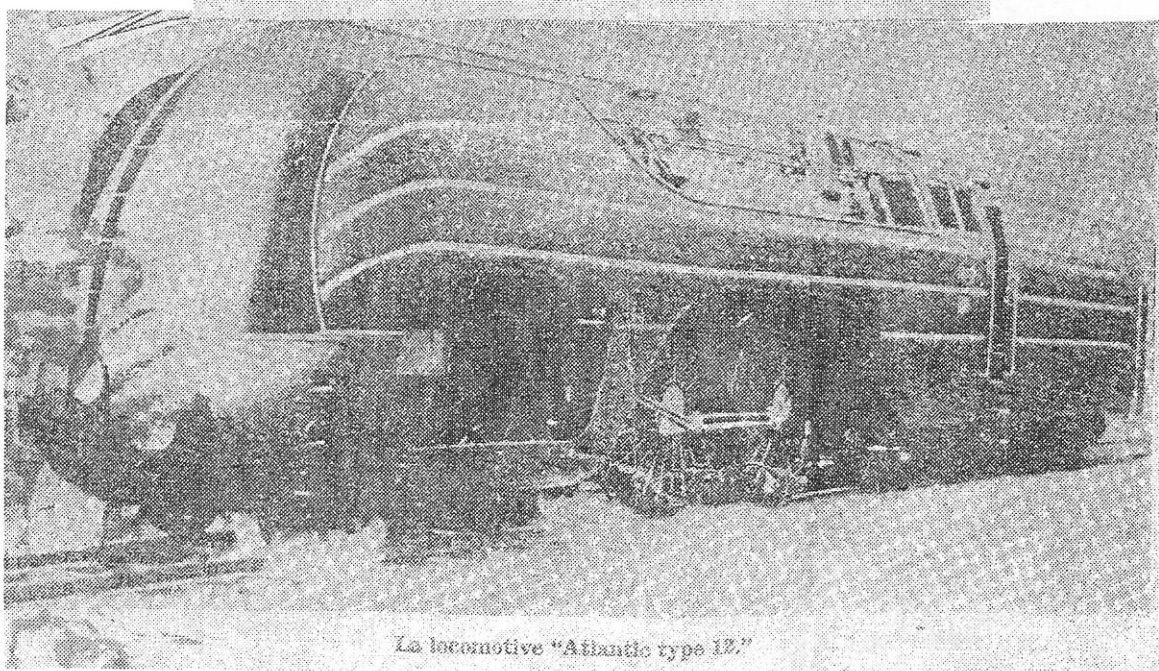
Notesse était un ingénieur de valeur de notre S.N.C.B., créateur de la locomotive "Atlantic type 12" qui, depuis le début de 1939, remorquait le fameux train Bruxelles-Ostende, train à vapeur le plus rapide du monde. Le trajet de 122 km. était effectué en une heure exactement, y compris un arrêt obligatoire de deux minutes à Bruges.

Raoul Notesse nous quitte à l'âge de quarante-six ans, avant d'avoir pu récolter le bénéfice de sa science et de ses remarquables travaux.

Il laisse à Londres une épouse et une fille dont la douleur a certainement trouvé un réconfort dans les marques unanimes de sympathie et de regret qui leur ont fourni la mesure de l'estime dont ce brillant technicien était entouré.



Raoul Notesse.



La locomotive "Atlantic type 12."

Document très intéressant mais de qualité précaire.

F. BOULANGER.

VIE du CLUB

Les réunions

Comme chaque année, les réunions des premiers mercredis de juillet et août seront des réunions libres, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de projection prévue, ni de tombola.

Mais les autres activités seront assurées : Bar, réseau, bibliothèque.

ATTENTION :

Durant le mois de juillet, il n'y aura pas de réunion les vendredis soit les 3,10,17,24,31 juillet 1992.

Reprise le 7 août.

BONNES VACANCES.

Richard ORBAN.