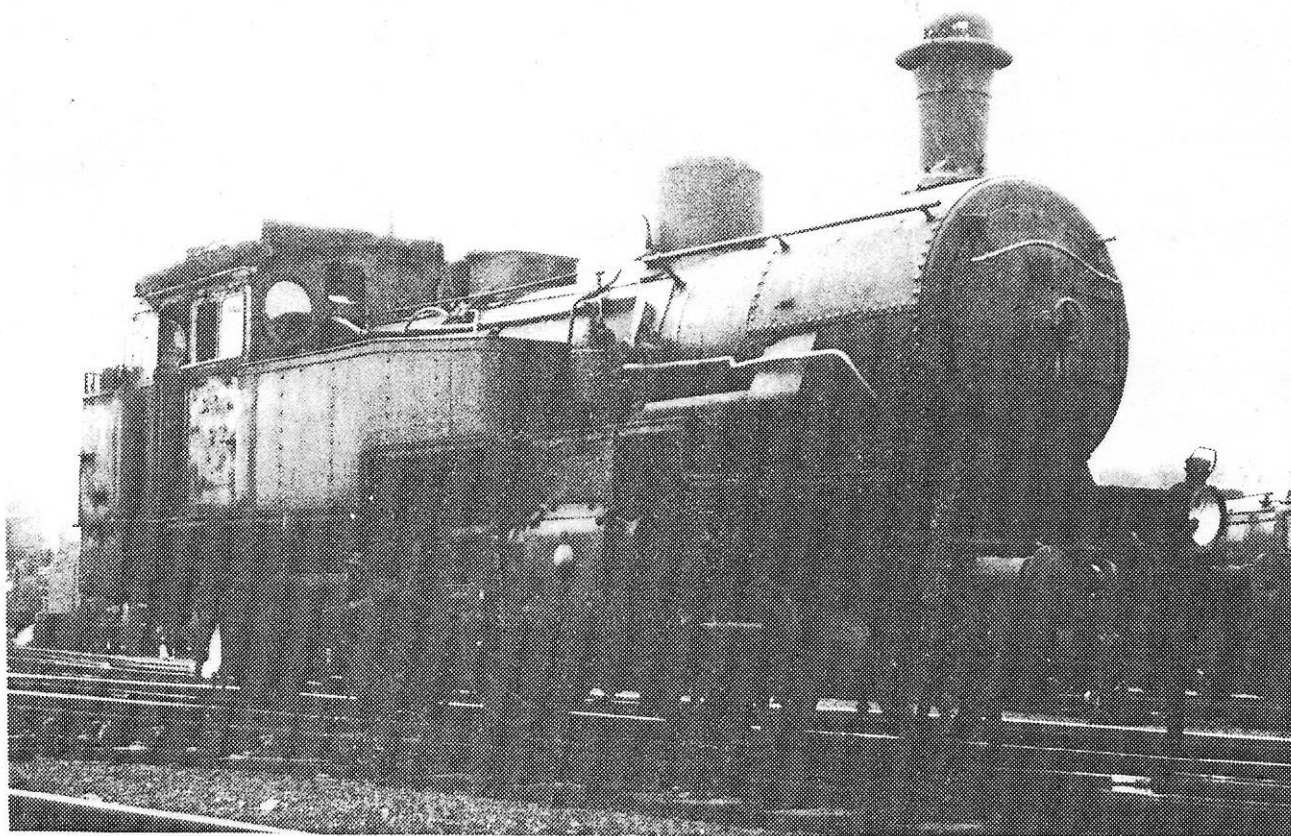


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. NOVEMBRE - DECEMBRE 1992 Numéro 6



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
Renouvellement des cotisations.	
SAVIEZ VOUS QUE	06-07-08-09
120 de transport en commun - 6ème partie - Marcel LAMBOU.	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER	11-12-13
Le réseau du Nord-Belge ou le Manteau d'Arlequin - 5ème partie.	
BON A SAVOIR	14-15-16-17
Règlement pour le service des plans inclinés de Liège.	
EXPOS ET MANIFESTATIONS	13-19
PUB	10-18
AVIS DE RECHERCHE	13
OUI DIRE	13
VIE DU CLUB	20
Nos réunions.	

PHOTO DE COUVERTURE :

Loco vapeur type 96.010

Photo S.N.C.B.

Collection Léon JOB.



Nous vivons quand même dans une drôle d'époque, le train miniature est devenu un jouet pour grandes personnes.

Certes, ce n'est pas nouveau, mais quand même. Mis à part les boîtes de base avec un ovale de rails et un transfo, la plupart des modèles disponibles sur le marché sont d'une qualité et d'une exactitude de plus en plus poussée. Evidemment le prix de vente est lui aussi de plus en plus poussé.

La plupart des fabricants inondent, le marché de modèles super détaillés, qui n'en doutons pas, aux mains des enfants feraient certainement long feu...

Toutefois, il ne faut pas se plaindre. Beaucoup de fabricants orientent leur fabrication pour des modèles du passé, ce qui permet aux modélistes que nous sommes de reproduire ces époques aujourd'hui révolue, où le chemin de fer était roi, et amenait la prospérité aux régions qu'il traversait.

Maintenant, les trains vont si vite que l'on a plus le temps de les voir passer.

Nous vivons quand même dans une drôle d'époque.

Richard ORBAN

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

VIE du CLUB

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.

Le moment est venu, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, de renouveler leur cotisation au club ou leur abonnement à " CORRESPONDANCE " et ce avant le **12 FEVRIER 1993** au plus tard.

Passé cette date, il vous sera demandé 50 Frs supplémentaires pour frais de dossier.

Je vous rappelle les conditions :

- Cotisation pour l'année calendrier (du 1er janvier au 31 décembre).
- Membre de + de 12 ans : 600 Frs par an.
- Membre de - de 12 ans : 350 Frs par an.

Cette cotisation comprend l'abonnement à " CORRESPONDANCE ".

Si vous désirez seulement vous abonner à " CORRESPONDANCE ", il faudra verser 250 Frs pour 6 numéros (une année complète).

Comment payer ?

Soit lors des réunions à Mr. Richard ORBAN, secrétaire,

Soit au compte numéro : 001-2421017-70 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

avec mention : cotisation ou abonnement.

Si vous désirez que votre carte de membre vous soit envoyée par la poste, majorez cette somme de 20 Frs soit 620 Frs.



S'AVIEZ VOUS QUE

120 ANS DE TRANSPORT EN COMMUN

Sixième partie

3BIS - LA TOURMENTE 1940-1945 :

Lorsque les compagnies décidèrent d'arrêter tout trafic le 11 mai 1940 vers midi, peu avant que tous les ponts sur la Meuse ne sautent, coupant les réseaux en deux, les responsables prirent l'initiative de répartir sur les deux rives les véhicules nécessaires à l'exploitation.

Aucun pont du centre pour tramways ne fut reconstruit avant le 8 décembre 1947 (Pont des Arches), aussi pour équilibrer le parc, fallut-il transborder quelques tramways sur trucks, avec la " bénédiction " des occupants, soucieux de voir la vie économique reprendre. Ils autorisèrent également le passage des trolleys sur le pont de Commerce provisoire afin d'accéder au centre.

Les RELSE purent à nouveau utiliser le pont de Seraing reconstruit en bois et ils créèrent même une courte ligne par le pont d'Ougrée, dès qu'il fut rétabli en 1941 afin d'exploiter un tronçon prévu par le nouveau pont construit en 1939 et qui avait sauté accidentellement en septembre de la même année, quelques jours avant son inauguration ! Citons enfin le pont Atlas, rétabli en 1943 pour la SNCV.

La disparition totale des moyens de transport privés, des autobus démunis de carburant (lorsqu'ils étaient parvenus à rentrer de leur folle équipée dans le midi de la France), voire des vélos dépourvus finalement de pneus et la rareté des circulations de trains de voyageurs firent que le trafic, rien que pour les TULE passa de 51 millions de voyageurs en 1939 à 66,5 millions en 1943 !

Il fallut renforcer les fréquences des tramways, circuler avec remorques et exhumer des fonds de dépôts les vieux

../..

../..

véhicules y garés en vue de leur démolition après l'exposition de 1939.

La F.N, qui tournait à plein rendement sous la coupe de l'occupant voyait affluer des milliers de travailleurs souvent forcés et contraints qu'il fallait acheminer par des dizaines de trains de 3 véhicules. L'on ressortit même des remorques baladeuses ouvertes ! Dans le sillon sérésien, les RELSE allèrent jusqu'à ajouter une remorque aux puissantes motrices à boggies de 1933.

Aux heures de pointe, l'affluence inévitable était telle que le poids des grappes humaines amassées sur les plates formes ouvertes des anciennes motrices et même en-dehors, eurent finalement raison de leur solidité : certaines d'entre elles se retrouvèrent à la Libération avec le châssis " rigide " transformé en arc de cercle ! A la guerre comme à la guerre?

Dès 1942, la pénurie de pneumatiques s'aggrava et une première mesure de conservation fut décidée : afin de soulager le poids à l'avant des trolleys (où se trouvaient les appareillages essentiels reposant sur les deux seules roues conductrices), une barrière à claies de bois fut installée, empêchant le public d'accéder dans le premier tiers avant du véhicule. Cela eut pour résultat d'allonger les temps d'arrêt (une seule porte pour la montée et la descente) et de réduire considérablement le nombre de places disponibles. Une grande pancarte blanche portait l'inscription " nur für Wehrmacht ", autorisant les soldats allemands à s'installer confortablement à l'avant. Comme dans un zoo, les uns les autres s'observaient au travers des barreaux !!!

La situation devient de plus en plus pénible et finalement, en 1943/44, les fréquences passèrent à 30, 40 voire 50 minutes d'intervalle, avec souvent un seul véhicule par ligne. On supprima ou raccourcit certains itinéraires, les limitant aux points de contact avec une ligne de tramway.

Par contre, les TULE profitèrent de ce que l'occupant se plaignait de l'obstruction du carrefour de la gare d'Ans par les manoeuvres des tramways pour prolonger la ligne jusqu'à Loncin.

La SNCV fut autant concernée par la recrudescence du trafic sur deux plans : son réseau urbain, mais également son réseau suburbain ou interurbain dut pourvoir à l'acheminement des milliers de citadins qui partaient à la recherche de ravitaillement en Hesbaye, dans le Condroz et vers Dalhem.

Elle parvint même à électrifier les tronçons Jupille-Barchon et Horion-Verlaine entre 1940 & 1944. (Dans ce cas également, où trouvèrent-ils le cuivre et les rails ?)

../..

A ces nombreux problèmes, vinrent encore s'ajouter les exigences de l'occupant qui réquisitionna des tramways et des trolleybus pour ses propres réseaux endommagés par les bombardements. Les motrices SNCV se retrouvèrent à Krefeld et nos trolleybus à Ludwigshafen. Certains ne furent pas récupérables après leur retour au pays en 1945/46. La plupart des trolleys furent garés au fond des dépôts, sur des blocs de bois où ils attendirent la libération. Les bombardements intensifs sur le sud de la ville de mai à août 1944 eurent peu d'effets sur les dépôts, mais ils provoquèrent de nombreuses destructions sur les itinéraires de kinkempois, Ougrée et Cointe. Une bonne dizaine de véhicules des RELSE, garés rue Solvay à Slcessin pendant une alerte furent endommagés par des bombes destinées à la gare de Kinkempois. Finalement, le 25 mai 1944, l'armée allemande interdit le passage du pont de Commerce et il ne resta plus en service que quelques rares véhicules sur pneus sur les lignes 24, 29, 30, 31, 32, 33 & 37.

L'arrivée des Alliés, d'abord sur la rive gauche puis sur la rive droite le 5 septembre interrompit tout trafic pendant quelques jours. A Outremeuse, par exemple, la ligne de Fléron fut stoppée le 9 vers 10 heures par l'installation sur le pont d'Amercoeur de mitrailleuses prenant en enfilade la rue Entre-Deux-Ponts. Les tanks US traversaient déjà la rue L. Jamme vers 14 heures !

Le pilonnage aveugle par V1 et V2 allait encore provoquer jusqu'en février 1945 bien des dégâts avec interruption de trafic sur toutes les lignes et l'on alla jusqu'à devoir utiliser des rails en guise de poteaux de fixation des fils lorsque des pans entiers de façade avaient disparu.

Le trafic reprit peu à peu, mais la ville resta coupée en deux jusqu'à la réouverture du pont de Commerce provisoire en septembre 45 et du pont des Arches reconstruit et inauguré le 18 décembre 1947. Bien des itinéraires furent scindés ou détournés par suite de la destruction des ponts sur l'Ourthe et la Vesdre en amont de la ville et la ligne de Trooz dut être suspendue de la mi-décembre 1944 à février 1945 pour ne pas entraver les convois américains en route vers les Ardennes pour arrêter la tristement célèbre " offensive VAN RUNSTEDT ".

Il fallut attendre décembre 1948 pour repasser sur le pont de Fragnée et même octobre 1952 pour emprunter le pont Maghin. Enfin le pont de Commerce fut ré-

tabli sans voies et livré aux trolleys en avril 1948. Le pont Neuf provisoire, qui fut utilisé tout de même de fin

../..

décembre 1946 à février 1961 (pour être remplacé par l'élégant pont Kennedy) avait, souci des Travaux publics, été équipé de billes de bois permettant l'installation des voies pour les TULE et la SNCV. Mais l'éternelle rivalité qui opposait les deux sociétés empêcha tout accommodement et les TULE renoncèrent à y détourner leurs propres lignes, plutôt que d'admettre en même temps sur " leur " concession les véhicules concurrents, Lîdjwès, tiess' di bwès... Liégeois, tête de bois (têtù).

Dès le début des années 50, le leitmotiv des Ministres des Communications qui se succédèrent sera la chasse, pour ne pas dire la traque, aux lignes ferrées, qu'elles soient de l'Etat, de la SNCV ou des villes, en vue de leur substituer des services routiers.

Les " anciens " se rappellent encore la furia qui s'empara de nos honorables représentants, convaincus sans aucun doute par les raisonnements orchestrés des lobbies pétroliers et des clubs automobiles en plein essor et qui n'eurent de cesse de débarrasser irrémédiablement le sol de nos cités et de nos campagnes des rails qui avaient rendu tant de services.

Si la compagnie anversoises, bruxelloises et gantoises résistèrent, de telle façon qu'aujourd'hui ces villes disposent d'un réseau de tramways en pleine rénovation, et si deux bastions SNCV (la Côte et son tourisme ainsi que Charleroi " grâce " à l'ébauche d'un pré-métro subsistèrent, les Ediles liégeoises, par contre, tombèrent dans le piège. La déroute commença dès 1954 pour la SNCV (bussifiée entièrement en 1961) et dès 1952 pour les TULE, avec, toutefois, un sursis électrique accordé à l'axe est-ouest.

Mais le démantèlement, pour ne pas dire le dépeçage scandaleux des lignes de trolleys rénovées et des tramways prit son ampleur en 1961 pour s'achever le 27 mars 1967 lorsque le dernier tram vert quitta le Théâtre, le 30 avril 1968 lorsque la dernière motrice rentra au dépôt de Jemeppe et enfin le 10 novembre 1971 lorsque le dernier trolley de Fléron rentra à Cornillon.

A SUIVRE ...

Marcel LAMBOU (CCCQ) IX-1991

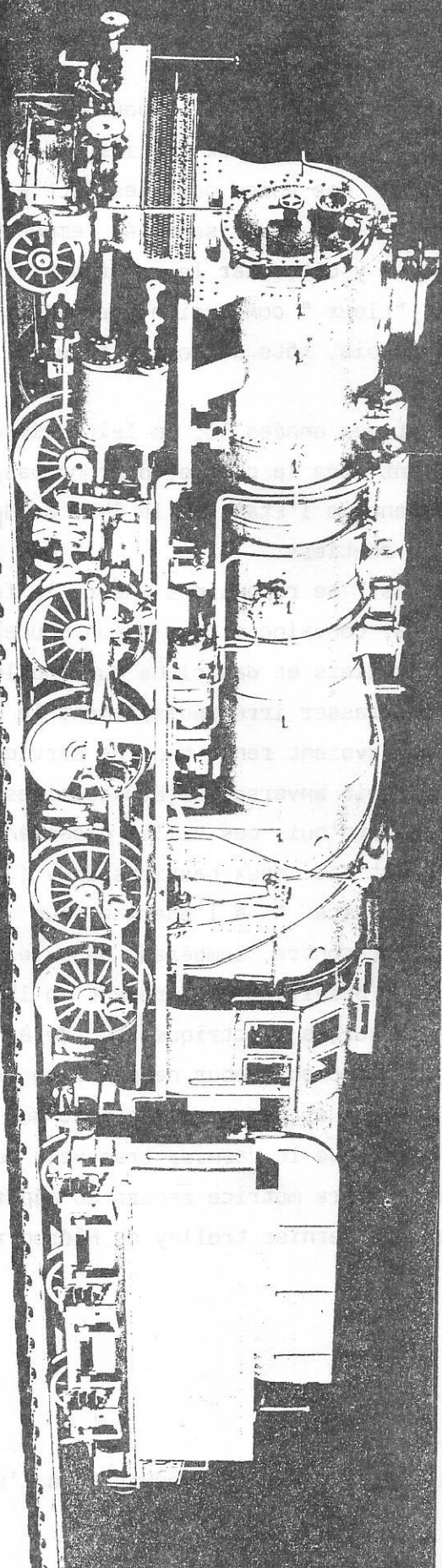
Cet article ne peut être reproduit sans l'autorisation de l'auteur.

Jocadis

SPRL / PVBA

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

NEW! B TYPE 36



KIT
HO

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

RAYON MINIMUM : 42 cm!
MINIMUM STRAAL:

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

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

Credit gen. 192-1017112-12



Histoire du chemin de fer

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

5ème partie.

LA CONCESSION DU SIEUR DESSIGNY.

Une ombre au tableau, le tracé laissait la capitale belge et la ville de Mons - au coeur du bassin houiller - en dehors de la concession et l'on sait l'importance que James attachait au transport de la houille du " couchant de Mons " vers Paris. On peut affirmer que l'existence de ce trafic a été la raison dominante de la création de la ligne de Creil à Saint-Quentin, et à la frontière donnant une relation plus directe avec Bruxelles, mais touchant Mons pour l'essentiel du trafic. Or, il existait déjà, dans cette partie du Hainaut, un embryon de voie ferrée, objet d'une concession approuvée par arrêté royal, en date du 9 juillet 1836, pour " un chemin à ornière en fer " à construire, par voie de concession de péages, entre les rivages de Saint-Ghislain et une partie des houillères du " Couchant de Mons ", au bénéfice d'un sieur Victorien Dessigny.

Cette voie, à caractère purement industriel, comportait une branche principale partant du pont-levis (sic) de Saint-Ghislain, se dirigeant vers le village de Boussu, passait à la fosse Saint-Charles, devant Warguignies, entre les fosses du Petit-tas, à 350 m du village. Trois antennes secondaires, deux à droite et une à gauche, y étaient greffées pour joindre les fosses de Boussu, de l'Escouffiaux et du Buisson. En fonction de son caractère, le profil pouvait admettre des déclivités de 20 % ; un plan incliné était prévu sur la branche secondaire, vers Elonges, dont la pente pourrait atteindre 40 et 50 % .

L'ensemble serait construit à voie unique avec de nombreux évitements (croisières), rails en fer malléable, posés

../..

../..

sur dés de pierre. Ces modalités correspondant à la technique ferroviaire du moment, nous n'avons pas trouvé de traces positives à sa construction, et à ses installations, qui étaient terminées en 1839.

Cependant, il est fait mention dans un manuel de l'époque à l'usage du voyageur de : " quelques chemins de fer qui servent de moyens de transport aux usines et aux houillères des environs de Gosselies, chemins qui passent sous la voie principale (13) ". On peut donc admettre que le dit chemin de fer, concédé au sieur Dessigny, était englobé dans l'ensemble. A.J. Dupuys mentionne qu'un peu au-delà de Bossu " un chemin de fer d'exploitation croise le railway (de Bruxelles à Charleroi) pour aller rejoindre à peu de distance le canal de Mons à Condé " (13).

Cette précision géographique est bien conforme au texte de l'article 1er des devis et cahier des charges afférant à la concession du sieur Dessigny : " Le chemin d'ornières en fer a pour objet de rattacher les rivages du canal de Mons à Condé, à Saint-Ghislain, à une partie des houillères du couchant de Mons ".

Cette partie du Hainaut était prometteuse d'un trafic important et régulier pour le chemin de fer en raison de nombreuses et diverses activités industrielles régionales : au Boussu, des ateliers de construction de machines à vapeur, de chaudières, de grosse serrurerie ; Saint-Ghislain, dont la station entre la rivière de Haine et le canal en faisait l'entrepôt d'une grande partie des houilles du Borinage ; Hornu, dont la majeure partie de sa population était occupée à l'extraction et au transport de la houille ; l'importante usine dite " Le Grand-Hornu " pour l'exploitation minière et la construction des machines (14) ; enfin, Mons et ses environs, où 30 000 personnes vivaient de la mine. La majeure partie de son charbon était exportée en France (15) par bateaux, vers Manage, petite localité mais qui se trouvait valorisée à partir de 1849 par son emplacement au croisement de quatre lignes de chemin de fer.

(13) Guide indispensable au voyageur sur les chemins de fer de la Belgique " de Duplessy et Landoy - Edition Royale - 1846 - Gosselies, station sur la ligne de Bruxelles à Charleroi - Ces lignes sont également indiquées dans l'" Itinéraire de la Belgique " A.J. Dupay - Hachette - 1863

(14) En 1845, il y avait 2 000 ouvriers ; force motrice

../..

fournie par huit machines à vapeur fixes et 156 chevaux.

(15) En 1855, 367110 tonneaux par chemin de fer, mais 1131500 tonneaux (6020 bateaux) par le canal de Mons à Condé (annuaire de l'industrie - 1858).

A SUIVRE...

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

avis de recherche

Cherche toute documentation et photos (même en prêt) concernant la gare de RACCOURT qu'il habite et restaure dans son état d'origine.

Contact : Mr. NYTTERHOELEN Jo.

RACCOURT HALTE n° 1 à 3400 LANDEN

Tél. 019/65.57.32.

Ouï-Dire

L'A.F.C.C. vient de mettre en vente un pin's représentant la première locomotive électrique de la S.N.C.B. Cet article est disponible au prix de 100 F.B. + 15 Frs de ports, some à virer à notre compte 001-1849649-32 de AFCC B.P. 1596 - 6000 CHARLEROI 1.

Expos et manifestations

CLUB FERROVIAIRE MALMEDIEN.

c/o Mr. H. VANDERLICK - Secrétaire du Club Ferroviaire Malmedien
1, rue du Faye THIRIMONT 4950 WAIMES.

Grande bourse d'échange en la salle de la Fraternité à
MALMEDY le dimanche 15 novembre 1992 de 8 H 00 à 14 H 00.

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.

Lorsque, dans une station entre Verviers (Ouest) et Liège (Guillemins), une modification apportée dans la composition d'un train de voyageurs a pour conséquence de le faire rentrer dans l'une ou l'autre des deux conditions ci-dessus, le chef de cette station a pour obligation d'en prévenir son collègue de Liège (Guillemins).

Les formules à employer dans les différents cas sont :

1^o) 40 unités — 595 — hl type 18.

2^o) 55 unités — 595 — hl type 18 freinage HKM.

b) TRAINS DE MARCHANDISES.

Art. 871. — La charge totale des trains de marchandises correspond à la puissance des locomotives de remorque et d'allège, d'après les chiffres suivants :

A (1) = 33 u.	E = 12 u.	I = 18 u.	N (1) = 30 u.
B = 21 u.	F (1) = 30 u.	K = 19 u.	O = 30 u.
C = 18 u.	G = 15 u.	L = 24 u.	P = 30 u.
D = 15 u.	H = 15 u.	M = 27 u.	R = 36 u.

Art. 872. — Chaque locomotive *de queue* retient, en sus d'elle-même, le nombre d'unités indiqué à l'article 893.

Art. 873. — Le brigadier-guide prend place au frein de queue, ou, s'il y a des wagons-traîneaux, sur l'un de ceux-ci.

Art. 874. — Les chargements effectués sur des wagons réunis seulement par des allonges ou des barres d'attelage

(1) Les machines types 32 et 32^s peuvent enlever 33 unités comme les machines A.

dont la longueur ne dépasse pas un mètre, doivent être mis le plus près possible de la machine de tête et, en tout cas, dans la partie du train tirée par cette locomotive.

Les véhicules en provenance de l'étranger, réunis par une prolonge centrale ou par des allonges ou des barres d'attelage de plus d'un mètre ou dont le chargement forme lui-même allonge, ainsi que les wagons à prolonges ou à allonges dont le chargement, à raison de son poids ou de sa nature, est susceptible de se déranger en cours de route, doivent être placés avant le fourgon de queue ou, le cas échéant, avant le ou les wagons-traîneaux des montées en simple traction. Toutefois, en cas d'impossibilité absolue d'en agir autrement, ils peuvent être transportés par des trains allégés en queue, à la condition qu'on les place derrière la machine d'allège et qu'on les fasse suivre d'un véhicule à frein desservi. Le wagon ou le groupe de wagons doit, au surplus, être encadré de deux véhicules, vides ou chargés, sur lesquels nul ne peut prendre place. Le véhicule à frein desservi, dont il est question ci-dessus, ne suit donc pas immédiatement le chargement de pièces longues. Il est fait choix, de préférence, des trains circulant pendant les heures de jour.

Le conditionnement du transport fait l'objet d'une vérification spéciale avant le départ et d'une surveillance incessante en cours de route.

Dispositions particulières à la descente.

A. — Prescriptions spéciales.

Art. 875. — Les trains auxquels des wagons-traîneaux sont adjoints doivent toujours être précédés d'au moins une machine des plans.

Art. 876. — A partir de Montegnée, la conduite des trains autres que ceux exclusivement freinés au moyen du frein Westinghouse est confiée au brigadier-guide qui les accompagne.

Art. 877. — De plus, le brigadier-guide qui dispose à cette fin de tous les freins du train, est responsable de l'exécution de la prescription suivante :

Art. 878. — Les trains doivent aborder au pas le sommet de chaque plan et descendre les plans à une vitesse uniforme ne dépassant pas la vitesse-limite.

Art. 879. — Chaque machiniste doit régler l'allure de sa locomotive en conséquence et se tenir prêt à obéir aux signaux que pourrait faire le brigadier commandant la marche du train.

Art. 880. — La vitesse-limite des trains de voyageurs est fixée à 45 kilomètres à l'heure, ce qui correspond à 2 minutes 40 secondes pour chaque plan. Celle des trains de marchandises est fixée à 25 kilomètres à l'heure (5 minutes pour chaque plan).

Celle des machines à vide munies du frein Westinghouse est fixée à 40 kilomètres à l'heure (3 minutes pour chaque plan); pour les autres machines circulant à vide, elle est fixée à 25 kilomètres à l'heure, comme pour les trains de marchandises.

Art. 881. — Avant d'entrer en gare de Liège (Guillemins), les trains précédés de machines supplémentaires des plans ou de wagons-traîneaux avec machines supplémentaires des plans, font obligatoirement arrêt au sémaphore *g* (de l'instruction spéciale réglant la signalisation de la station de Liège (Guillemins)).

Art. 882. — Le décrochement est opéré pendant l'arrêt :

1^o) aux trains précédés de wagons-traîneaux, à l'aide de la tige à crochet, par le guide préposé au wagon-traîneau où se fait la séparation;

2^o) aux trains sans wagon-traîneau et dont la locomotive de remorque, pourvue du frein Westinghouse, est accouplée à la conduite du dit frein de la ou des machines d'allège, par le chauffeur de la locomotive d'allège où se fait la séparation. — Cet agent procède au décrochement des locomotives et au désaccouplement des boyaux du frein Westinghouse;

3^o) aux autres trains sans wagon-traîneau, au moyen de l'appareil mécanique dont est pourvue la locomotive d'allège où se fait la séparation.

Art. 883. — Les machines supplémentaires des plans et les wagons-traîneaux avec machines supplémentaires ne se détachent du train, pour se garer sur les voies à marchandises, que sur l'ordre donné par le brigadier-guide, au moyen d'un coup allongé du cornet. Cet ordre n'est donné que lorsque la palette inférieure du sémaphore *g* (de l'instruction spéciale prérapelée) est abaissée. De plus, le brigadier-guide ne pourra le

donner qu'après arrêt complet du train et entente avec le machiniste restant au train. La palette inférieure du mât *g* est remise à l'arrêt immédiatement après le passage des allèges et wagons-traîneaux, même lorsque le train dont les wagons-traîneaux viennent d'être détachés, doit être reçu sur les voies de groupe X.

Art. 884. — Le coup allongé du cornet sert de signal de départ de l'allège et ne doit être répété par aucune machine.

Art. 885. — Pendant cette manœuvre, tous les freins du train étant obligatoirement serrés à fond, le train reste à l'arrêt au sémaphore *g*; il ne se remet en marche, sur l'ordre du machiniste, donné par un coup bref du sifflet à vapeur, qu'après que la palette du sémaphore *g*, indiquant la direction à suivre par le train, a été abaissée.

Art. 886. — Les trains descendent lentement jusque dans la gare de Liège (Guillemins).

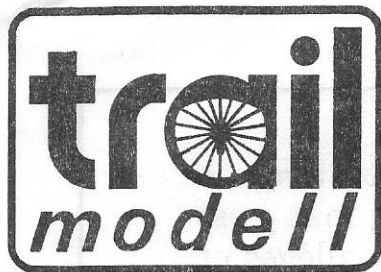
Art. 887. — Les trains de marchandises ayant la station de Liège (Guillemins) pour point terminus, ne font pas la séparation des wagons-traîneaux ou des allèges, mais sont reçus directement sur les voies *ad hoc*.

Il en est de même des trains de marchandises dont le freinage serait insuffisant après la séparation des allèges et des traîneaux.

Art. 888. — Les trains de voyageurs non précédés de wagons-traîneaux, sont reçus directement sous la gare couverte (1).

Art. 889. — Quand les trains militaires, en raison de leur charge, sont considérés comme trains de marchandises ou quand ils ne sont pas munis du frein Westinghouse, on ne peut faire la séparation des wagons-traîneaux que pendant l'arrêt dans la gare de Liège (Guillemins).

(1) Il en est de même des « trains royaux » qui sont exceptionnellement précédés de wagons-traîneaux avec machine supplémentaire.



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

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

Type 50 SNCB-NMBS

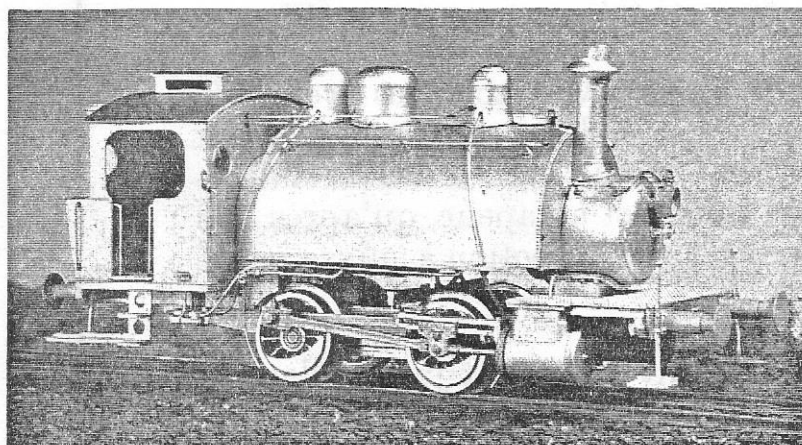
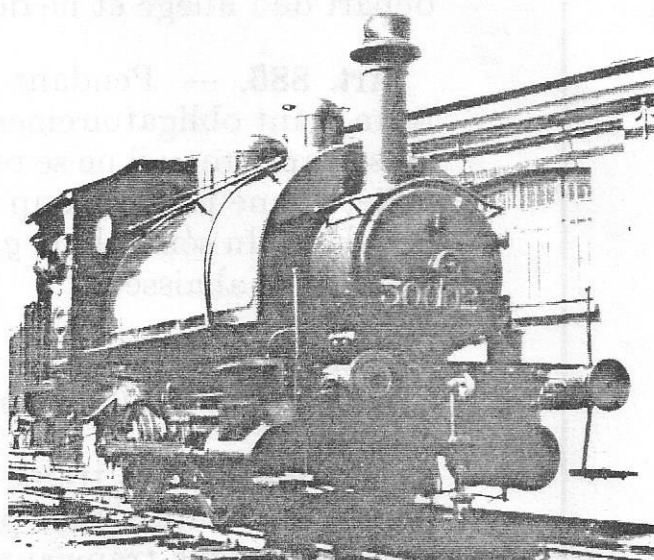
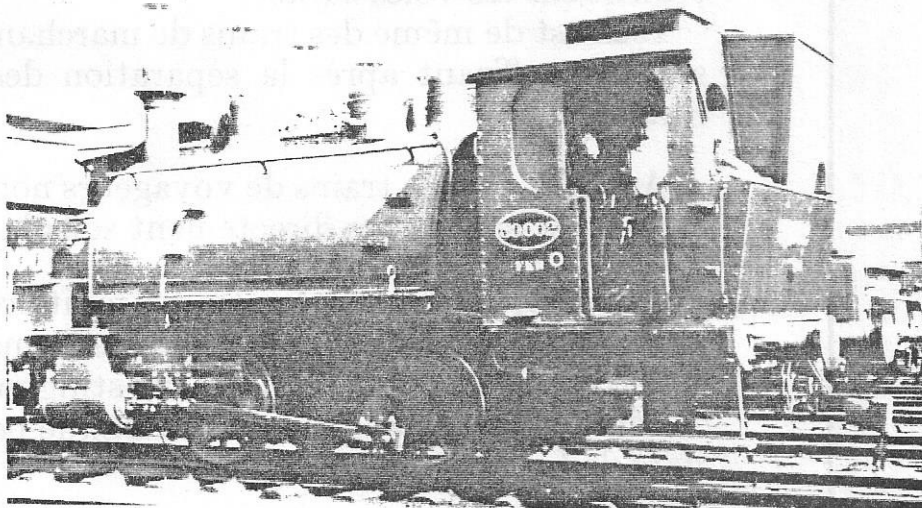


Abbildung zeigt ein Handmuster



Modell der Type 50 der SNCB/NMBS mit der Betriebsnummer 50.002, Führerhausdach mit Oberlicht und typischem Kranzschornstein.

Unser Modell besitzt Faulhaberantrieb mit Schwungmasse, Stromabnahme über alle vier Räder, unterstützt durch eine gefederte Pendelachse, vorn und hinten NEM-Aufnahmeschacht für versch. Kupplungs-Systeme. Viele Details, wie Werkzeugkasten mit Schloß, die Führerhausinneneinrichtung und die Stehkesselarmaturen sind nachgebildet. Die optimale Zugkraft wird durch ein speziell angepaßtes Bleigewicht erreicht. Unser Komplettbausatz besteht aus einem teilweise vormontierten Fahrwerk mit Faulhabermotor und Schwungmasse, vorgebogenem Messingätzblechgehäuse, ca. 75 Messingfeingußteilen, Federpuffer und einem farbigen Beschriftungs- und Zierliniensatz. Die Montage des Modells erfolgt durch Lötten oder Kleben der Bauteile.

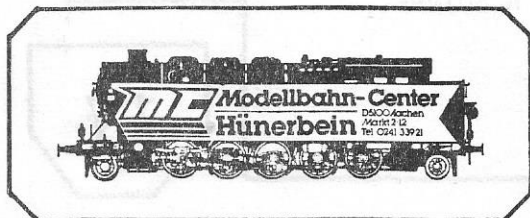
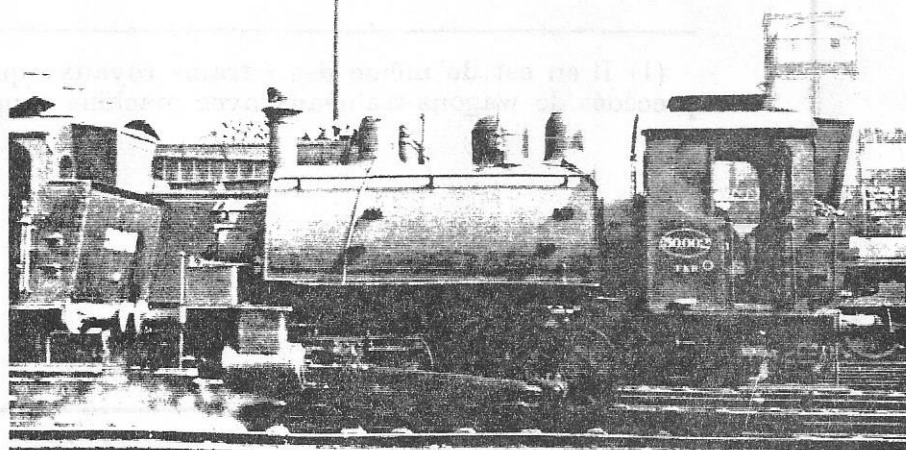


51502 Fertigmodell, 2L--System 948.00DM

52502 Fertigmodell, Märklin-System 998.00DM

53502 Komplettbausatz, 2L--System 598.00DM

54502 Komplettbausatz, Märklin-System 648.00DM



Expos et manifestations

EXPOS TRAINS MODELISME - 31 OCTOBRE 1992 - 1 - 2 NOVEMBRE 1992.

Centre sportif (de 10 H 19 H).

Entre Namur et Charleroi (E 42) Sortie SAMBREVILLE N° 14.

*** P A R T I C I P A T I O N D E L ' A . L . A . F .

EXPO TRAINS

- Pour la première fois en Belgique **réseaux " super géants "**

Français, Anglais, Allemands, Néerlandais et Belges.

- Vente de matériel.

Réduction sur matériel neuf.

- Présentation de grandes firmes.

EXPO MODELISME

- Participation de clubs étrangers vus au salon de Paris.

- De nombreux nouveaux clubs et particuliers proposent leurs réalisations : figurines, avions, bateaux, dioramas, camions, voitures...

- Club de cerfs-volants en démonstration.

- Démonstrations et compétitions de bateaux.

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS FERROVIAIRES EN BELGIQUE.

31/10 - 1,2,7 et 8.11/1992 **DE PIJL** - Exposition

MUIZEN.

31/10/1992

BRUGGE - Bourse + Portes ouvertes

BRUGES.

7,8,11,14 et 15/11/1992

AMRA - Exposition

WOMMELGEM.

11/11/1992

GTF - Excursion

DUSSELDORF.

22/11/1992

VAN REETH - Bourse d'échange

BORGERHOUT.

29/11/1992

T.H.T. - Bourse d'échange

VILVORDE.

FEREXPO II

Le TROLLEYBUS à Liège et dans le monde. Les 13,14,15,16 novembre 1992 - NANIOT, rue des Genêts, 2, 4000 LIEGE.

VIE du CLUB

Les réunions

LE MERCREDI 4 NOVEMBRE 1992.

Notre ami Jean Pierre DUFAYS nous emmènera faire un petit tour du côté du massif du GOTTARD en Suisse, et il nous montrera cette belle région et les trains qui la parcourent.

Gageons que le document vidéo plaira aux amateurs que nous sommes.

LE MERCREDI 2 DECEMBRE 1992.

Grande soirée de fin d'année au club.

Au programme, une cassette vidéo sur un des plus grand réseau miniature américain (réseau de club) présenté par notre ami André JAMIN.

Tirage de la tombola spéciale de fin d'année, avec comme gros lot une loco type 62 de ROCO.

VENEZ NOMBREUX.

Richard ORBAN.