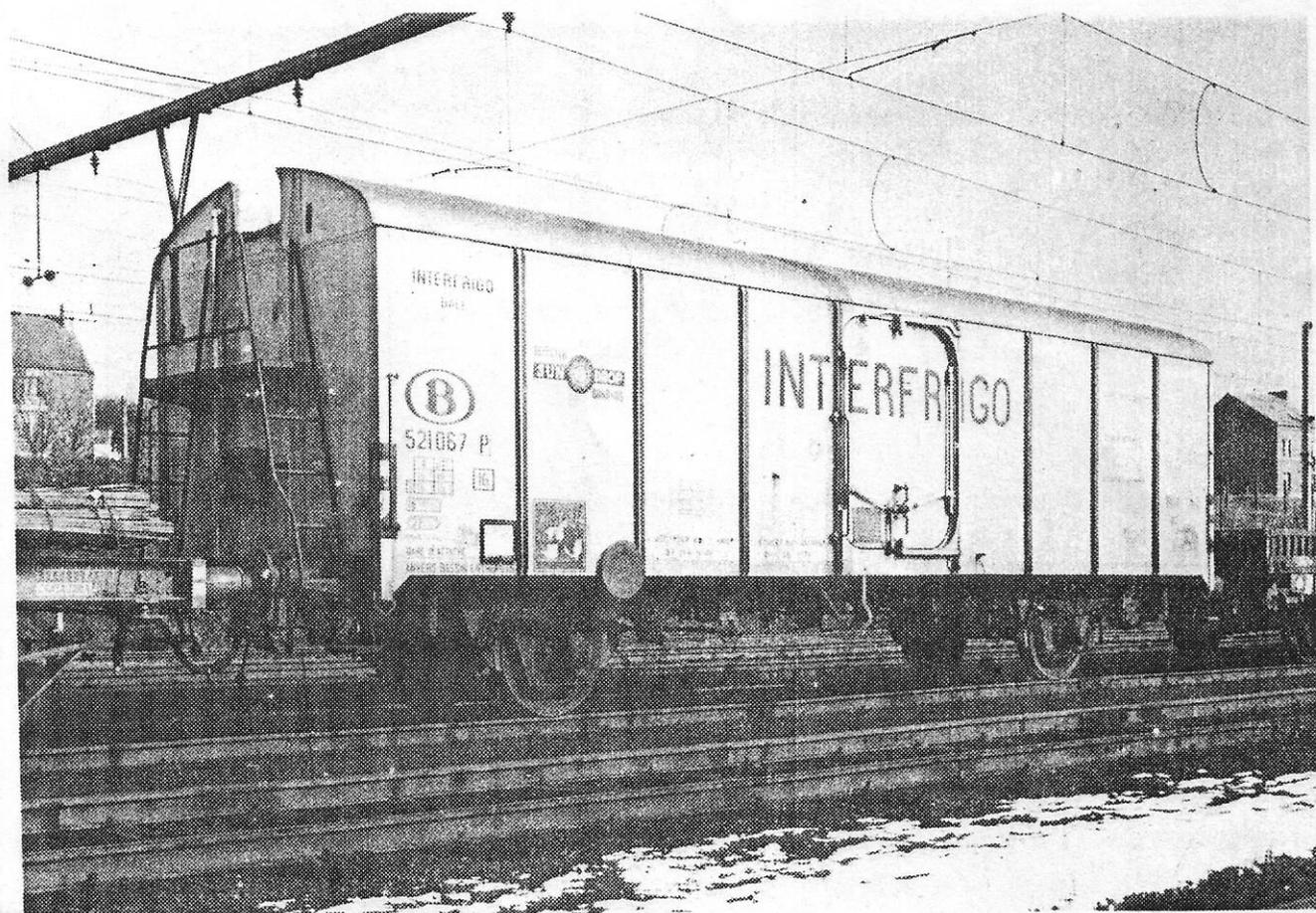


# Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. MARS - AVRIL 1991 Numéro 2



ASSOCIATION LIEGEOISE DES  
AMATEURS DE CHEMINS DE FER



# Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, rue des Cytisses, 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, 49, 4430 ANS  
Téléphone : 041 / 63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN  
rue Doumier, 49, 4430 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 PRAILLET

MAQUETTE : Léon JOB

# SOMMAIR

SOMMAIRE .....	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF .....	04
VIE DU CLUB .....	05
Assemblée Générale.	
SAVIEZ VOUS QUE .....	06-07
L'entretien de la voie - 2ème partie.	
LES GLOBE-TROTTERS DU RAIL .....	09-10-11
Souvenir, souvenir - Albert MELON - 2ème partie.	
PRESSE FERROVIAIRE .....	12-13
Furka-Vietnam et retour !	
MOTS EN VRAC .....	14-15
VIE DU CLUB .....	16
Les trésors de notre bibliothèque - Marc VOLDERS.	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER .....	17-18-19
D'où viennent les initiales HL qui désignent la machine à vapeur.	
EXPOS ET MANIFESTATIONS .....	21
NOUVELLES DE CHEZ NOUS ET D'AILLEURS .....	22-23
Les trains à deux niveaux. Une histoire vieille comme le chemin de fer.	
BOURSES .....	13
TOURISTIQUES .....	15
AVIS DE RECHERCHE .....	16
EXPOS ET MANIFESTATIONS .....	21-23
PUBS .....	08-20
AGENDA .....	24

PHOTO DE COUVERTURE :

Wagon 521067 - Photo S.N.C.B.

Collection : Léon JOB.



Il faut bien admettre que nous, les modélistes belges, nous sommes des grands gâtés. Ces dernières années, les grandes marques ont pensé à nous, et ont concocté quelques beaux modèles. Citons pour mémoire les 62 de ROCO, les 60 de KLEINMODELBAHN, les versions améliorées de LIMA etc...

D'un autre côté des artisans belges ont mis sur le marché des accessoires typiquement " Belges " pour nos réseaux tels que signaux, quais, gares, accessoires de quais, etc...

Sans compter sur les modèles " Haut de gamme " en kit ou tout monté, tels que la 51, ou 73 de JOCADIS, ou la 20 de MATH TRAINS. Des merveilles.

Certes, ces modèles ne sont pas à la portée de toutes les bourses, mais ils méritent de faire quelques sacrifices pour pouvoir les acquérir.

A l'heure où j'écris ces lignes, je ne sais pas encore ce que les constructeurs nous ont mijotés pour la foire de NUREMBERG et à l'heure où vous lirez ces lignes, vous le saurez probablement.

Gageons que nous ne serons pas oubliés.  
( Peut-être une 55 chez ROCO ? Le rêve !

Richard ORBAN.

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



# IE du CLUB



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

Vous êtes priés d'assister à notre assemblée générale annuelle du mercredi 13 mars 1991 à 20 H en notre local de VOROUX-GOREUX.

### ORDRE DU JOUR :

1. Rapport moral du président.
2. Election des candidats au titre de membres effectifs.
3. Rapport financier du trésorier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 1990.
4. Désignation de deux nouveaux commissaires aux comptes.
5. Démission du Conseil d'Administration dont les membres sortants sont rééligibles.  
Les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit au secrétariat pour le vendredi 1er mars 1991.
6. Election du conseil d'administration.
7. Divers.

LE COMITE.

# saviez vous que...?

## L'ENTRETIEN DE LA VOIE.

### 2ème partie.

Peu après la niveleuse automatique, apparut sur le marché une autre machine, la dresseuse qui réalise la mécanisation des opérations destinées à éliminer les défauts de tracé ; cette machine mesure le tracé de la voie et fournit au conducteur les données nécessaires pour réaliser un meilleur "dressage" de la voie ; cette opération se réalise en ripant la voie vers la gauche ou la droite au moyen d'un cric hydraulique. Il va de soi qu'on envisage de réunir ces deux machines en une seule. En 1966 une machine combinée vit le jour, la **dresseuse-niveleuse-automatique**. A ce jour, cette machine forme la base de l'entretien mécanisé de la voie.

D'autres machines vinrent encore soulager le travail fatiguant de "l'homme de la voie" tout en permettant une exécution plus rapide : les **régleuses** (qui répartissent le ballast et rendent un aspect soigné à la voie) et les **dresseuses pour appareils de voies**. Mais la maintenance de la voie exige aussi de temps à autre le criblage du ballast, comme nous l'avons déjà signalé. Depuis 1954, nous possédons deux machines pour effectuer ce travail ; nous avons acquis une **troisième cribleuse lourde moderne** pour mieux utiliser les intervalles de temps limités dont nous disposons pour l'exécution des travaux. Mais l'établissement de la voie connut aussi une modification importante, qui concerne directement le confort du voyageur : les joints entre rails, bien connus des voyageurs par le martèlement monotone qu'ils provoquent ont été supprimés par le placement de longs rails soudés. Ces rails sont reliés par soudure électrique au dépôt de la voie à Schaerbeek pour obtenir une longueur de 216 m ; après cette opération il sont transportés au chantier et déchargés sur place.

.../...

../..

Les autres opérations de soudure pour assembler ces longs rails et obtenir une file pouvant atteindre plusieurs kilomètres se réalisent dans la voie même par **soudure aluminothermique**. Dans d'autres cas, où les rails existants peuvent être conservés, ils sont soudés sur place par une **soudeuse électrique roulante**.

#### SANS OUBLIER L'HOMME

Nous avons déjà amélioré le travail de la voie non seulement sur le plan du rendement mais également sur le plan social. Dans ce dernier domaine signalons la mise en service de minibus pour le transport du personnel, qui éliminent les longues marches aller-retour du lieu de travail au bâtiment le plus proche l'utilisation de roulottes de chantier aménagées en vestiaires-réfectoires. Dans ce domaine d'autres améliorations verront encore le jour.

#### PLUS DE MILLE MACHINES

Dans la situation actuelle les "hommes de la voie" disposent d'un parc étendu d'outillage pour l'exécution de tous les travaux qui sont nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation des trains et le confort des voyageurs. En ordre principal, ce parc est composé des unités suivantes :

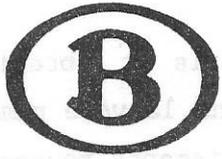
##### Outillage léger :

tirefonneuses	242
scieuses	185
foreuses de rails	176
foreuses de traverses	149
bourreuses	242
chargeurs de rails	51
chargeurs de traverses	32

##### Outillage lourd.

bourreuses-niveleuses	20
dresseuses	11
bourreuses-niveleuses-dresseuses	13
cribleuses	3
régaleuses	20
dresseuses pour appareils de voie	2
soudeuse	1
train de renouvellement pour traverses et rails	1
voiture de contrôle de la géométrie de la voie	1
train de chargement de longs rails soudés	1

Avec l'aimable autorisation de la S.N.C.B.

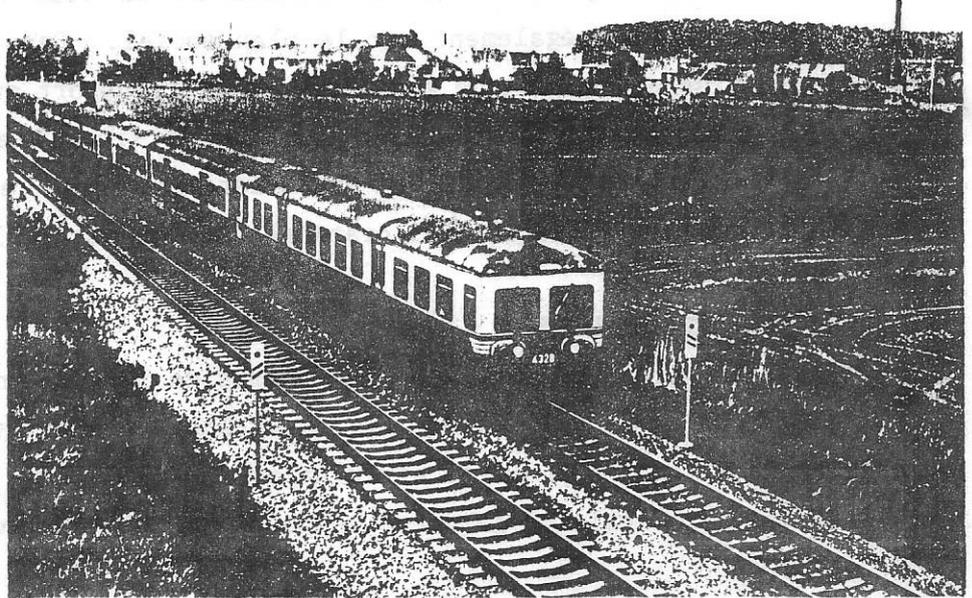


# JOCADIS

RUE DE BRUXELLES, 53, BRUSSELESTRAAT - ENGHEN 7850 EDINGEN  
T. 02 / 395 71 05

## AR 43 KIT

- VOL METAAL
- BINNEN INRICHTING
- INGESTOKEN RAMEN
- OMSTANDIGE GEDETAIL-  
-EERDE STUKKEN IN  
GEGOTEN BRONS
- OMLIJSTING VAN DE  
BEWEEGBARE  
VENSTERDELEN  
(NIEUWZILVER)



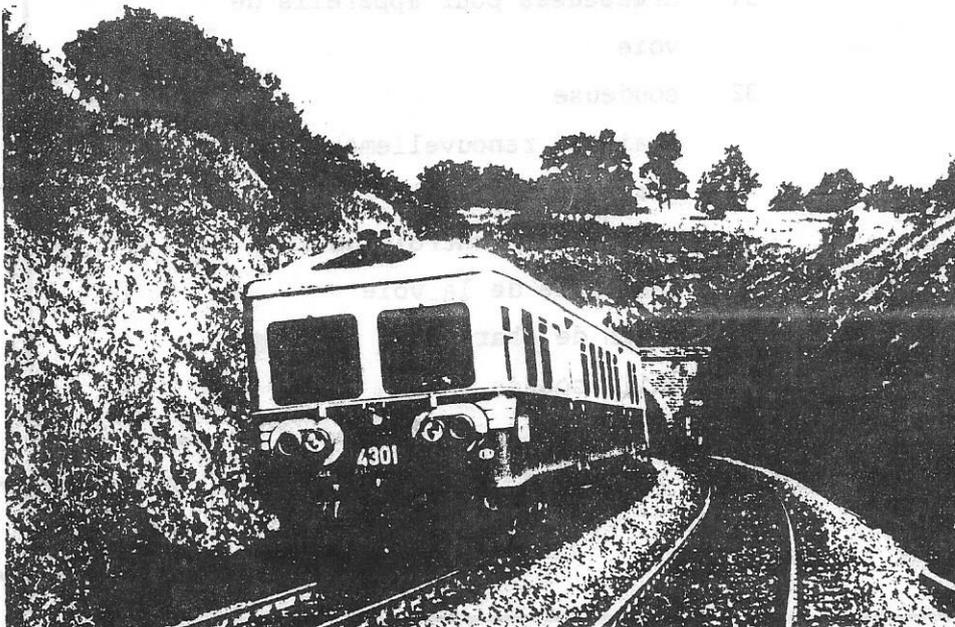
BOITE DE CONSTRUCTION AVEC BOGIE-MOTEUR TENSHODO ST.  
BOUWDOOS MET TENSHODO MOTORDRAAISTEL.

JOC 31002  
**7.985.-**

IDEM AVEC BOGIE-MOTEUR TENSHODO G T (pour réseau accidenté)  
IDEM MET TENSHODO G T MOTORDRAAISTEL (voor heuvelachtige  
spoorwegnetten)

JOC 31003  
**8.780.-**

C.G. 192-1017112-12



- TOUT METAL
- AMENAGEMENT INTERIEUR
- VITRES RAPPORTEES
- SUPERDETAILLAGE EN  
BRONZE COULE A LA CIRE  
PERDUE
- ENCADREMENTS DES PARTIES  
MOBILES DE FENETRES EN  
MAILLECHORT PHOTOGRAVE

**EN STOCK  
LEVERBAAR**

PORT/PORTO: **100.-**

# Les Globe-Trotters du Rail

## SOUVENIR, SOUVENIR...

### 2ème partie.

Le temps d'effectuer la traversée de la grand-route et d'atteindre le point d'arrêt et j'apercevais à l'horizon, arrivant de Charleroi, la silhouette du n° 7. Au fur et à mesure de son approche, on la voyait de face osciller dangereusement sur ses voies légères. Et puis, comme fatigué d'être secoué, il tanguait une dernière fois sur l'aiguillage d'évitement et s'immobilisait. Le conducteur, comme heureux de pouvoir se dégourdir un peu les jambes, bloquait ses freins, enlevait la manette amovible, récupérait sa musette et traversait sa motrice pour reprendre place au poste de conduite opposé.

Après quelques minutes de détente, il retirait sa montre de son gousset, vérifiait l'heure ainsi que la couleur du signal, donnait du pied quelques coups de sonnette et mettait le cap sur Charleroi. Dès la sortie de Fleurus, le 7 accélérât sur les quelques kilomètres de voie droite et plate qui se présentaient à lui, de plus en plus fortement secoué latéralement comme s'il aspirait à tester la prairie ou les pavés de la nationale. Je me sentais presque soulagé de le sentir ralentir à l'approche du grand pont en béton construit récemment au-dessus d'une voie ferrée à l'entrée du Vieux-Campinaire et qu'il devait, après une légère courbe, escalader en une quarantaine de mètres. Le sommet du pont donnait vue sur la cour intérieure d'un grand charbonnage mais le coup d'oeil était fugace. Le tramway plongeait sur l'autre versant, longeait les maisons noircies du lieu-dit et s'immobilisait à l'arrêt du carrefour, sur la voie d'évitement, le signal étant au rouge. On ne tardait pas à voir arriver un autre n° 7 qu'il convenait de croiser ici. A peine chacun était-il positionné sur sa propre voie que le signal passait au vert et que le timbre du départ retentissait.

../..

La ligne continuait à longer la grand-route pavée, avec des dénivellations beaucoup plus accentuées, en bordure continue d'immeubles noircis, dans un paysage de terrils, de coronas, de wagonnets suspendus, de charrettes chargées de charbon et d'air chargé d'odeurs. De temps à autre, un arrêt rythmait le voyage ; le tram atteignait l'entrée de Gilly où il croisait à niveau, en sur-sautant, une voie ferrée et ses barrières de protection. Il traversait le centre animé de Gilly, y retrouvait plusieurs lignes venant soit de Châtelet, soit de Ransart. Ce carrefour difficile franchi, le 7 repartait pour une dernière étape vers Charleroi. Il s'y faufilait péniblement à travers les rues étroites de la ville haute, saluait au passage l'hôtel de ville et n'avait plus qu'à se laisser glisser, en grinçant des freins, vers le bas de la ville. Un petit effort encore pour franchir le pont du canal et notre motrice dessinait une dernière courbe pour s'arrêter à son terminus aux abords de la gare du Sud.

Le voyage de retour, quelques jours plus tard, se ferait par un autre itinéraire que j'avais programmé entretemps.

C'est ainsi que je me suis retrouvé, de bonne heure, en gare de Charleroi-Sud, à m'embarquer sur un "semi-direct" du Nord belge en partance pour Liège. J'avais juste le temps d'apprécier et d'admirer la beauté des formes des voitures et de leurs vitrages, tout en arrondi, et de prendre place sur un confortable siège. Le lourd convoi s'ébranlait lentement et se faufilait à travers une région en pleine activité industrielle, en plein coeur de hauts-fourneaux sifflants et fumants, d'usines bruyantes, de feux rougeoyants, de dédales de voies industrielles, de wagons chargés de produits métallurgiques et déjà Tamines était atteint.

Et je me retrouvais une fois de plus sur le quai, regardant avec une pointe de regret le joli convoi qui s'éloignait et jetant un coup d'oeil perplexe sur les wagons de bois qui m'attendaient sur un autre quai. L'omnibus de la ligne 150 Tamines-Jemelle, emmené par une locomotive type 8 je crois, était sous pression ; des jets de vapeur fusaient de temps à autre de la locomotive et des volutes de fumée s'épanouissaient d'entre et de dessous les voitures...

comme pour les abriter des regards. Pour sûr le convoi n'avait pas fière allure mais il était d'époque.

../..

Sitôt installé, je m'empressais d'abaisser la vitre de la portière au moyen de la lanière et jetais un dernier regard sur l'imposante activité qui régnait dans les dépendances de la gare. Le chef-garde s'assurait de la fermeture de toutes les portes, rejoignait l'extrémité du convoi et, l'accompagnant d'un geste large, sifflait le départ. Assez lestement, la petite locomotive enlevait ses trois voitures, se glissait à travers les aiguillages, quittait le complexe de la gare, abandonnait à sa gauche la ligne 125, atteignait rapidement le pont enjambant la Sambre puis en haletant gravissait les contreforts de l'Entre Sambre et Meuse. Quelques petites gares telles Falisolle, St-Gérard ou Mettet lui permettait de retrouver quelque peu son souffle.

Le paysage n'était guère varié : des prairies, quelques bosquets, quelques vallons, des champs cultivés, l'un ou l'autre village dans le lointain. Ce n'est qu'à l'approche de la vallée de la Moline que la nature s'animait avec des rochers et le tunnel de Denée-Maredsous. Puis la rivière apparaissait, ses jolis méandres, ses ponts, des paysages plus sauvages, des gares plus avenantes.

Le train jouait longuement à cache-cache avec la roche et la rivière et atteignait bientôt Dinant, traversait la Meuse puis remontait lentement la vallée de la Lesse, tentant d'éviter les obstacles que la nature avait placés sur sa route et laissant derrière lui, confondus dans les panaches de fumée, de magnifiques paysages vallonnés. A Houyet, notre petit train repartait sans perdre de vue la rivière, abandonnait à sa droite la ligne 166 vers Beauraing, enjambait à nouveau la Lesse à plusieurs reprises, se faufilait en catimini aux pieds du château royal de Ciergnon puis reprenait un peu de souffle à Rochefort. Le départ à peine sifflé, le petit tortillard s'engouffrait dans le tunnel sous la ville et, parcourant encore quelques kilomètres d'une verte vallée, apercevait avec soulagement les panaches de fumée qui annonçaient Jemelle.

Le reste du voyage, dans un vrai train, ne serait plus qu'une partie de plaisir...

FIN.

Albert MELON.

# Presse ferroviaire

## FURKA - VIETNAM ET RETOUR !

Elles sont nées en Suisse, ont gravi les rampes  
de la Furka, sont parties en Indochine,  
pour finalement... revenir au pays !

Hors du commun, l'histoire de ces quatre locomotives à vapeur 130 T à crémaillères retrouvées au Vietnam et maintenant en route vers la Suisse !  
Construites en Suisse, précisément, elles ont fait leurs débuts sur la ligne sommitale de la Furka.

Rendues disponibles par l'électrification, en 1942, elles furent rachetées par la Régie (française) des chemins de fer du Vietnam et mises en service, en 1947 sur la ligne de 84 km entre Thap Cham et Dalat, au sud du pays, épaulant d'autres locomotives helvétiques déjà employées sur la crémaillère vers le plateau. Partant de la côte, cette ligne grimpait en effet jusqu'à 1500 m. Elle fut détruite pendant la guerre du Vietnam, entre 1968 et 1976, et abandonnée.

A la suite de longues recherches, consécutives à des informations signalant l'existence de certaines machines anciennes dans le pays, elles furent retrouvées. L'association du Chemin de fer touristique de la Furka, qui s'est fixé pour but de remettre en service, à des fins touristiques en faisant appel à la traction vapeur, la ligne sommitale abandonnée après l'ouverture du tunnel de base de la Furka en 1982, engagea alors des négociations avec les autorités vietnamiennes, en vue d'acquérir et de rapatrier quatre des survivantes.

.../...

.../...

Une issue positive ayant été trouvée, il fallut encore surmonter de sérieuses difficultés techniques pour assurer leur transport. Une remorque routière spéciale fut même envoyée sur place. Elle aura permis, avec le concours de pas moins de 13 personnes venues tout exprès de Suisse, de conduire les locomotives jusqu'au port de Saïgon, où elles ont été embarquées.

Elles sont attendues à Bâle vers la mi-novembre. Il restera encore à restaurer (elles en ont bien besoin !) avant de les voir à nouveau s'attaquer aux rampes de la Furka, pour le plaisir des touristes et de nombreux amateurs qui avaient vu cette ligne fermer avec un brin de nostalgie.

Guy LANDGRAF.

## BOURSE

### CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

c/o Pierre HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 125, 7100 HAINE-SAINT-PIERRE.

Dimanche 17 mars 1991 : 3ème grande bourse d'échange Modélisme et jouets.

Salle omnisport rue de Bouvy LA LOUVIERE

Plus de 280 mètres de tables. On y attend plus de 100 exposants.

Pour tout renseignement et réservation : 064/22.39.43.

### AS.MO.CO

20ème grande bourse internationale de l'AS.MO.CO - Echange de modèles réduits, autos, trains, maquettes et jouets anciens le **dimanche 28 avril 1991** de 10 à 15 H, Salle Saint-Raphaël, AYWAILLE.

### BOURSE INTERNATIONALE 1991

Trains et accessoires, les dimanches 3 mars, 2 juin, 8 septembre, 24 novembre.

Salle PAX, Sterlingerstraat, 80, 2140 BORGERHOUT-ANVERS.

Information : Mr. VAN REETH Walter tél. 03/658.10.02 après 18 H.

# MOTS EN VRAIE

## ENONCE DES MOTS CROISES N° 9.

### HORIZONTALLEMENT

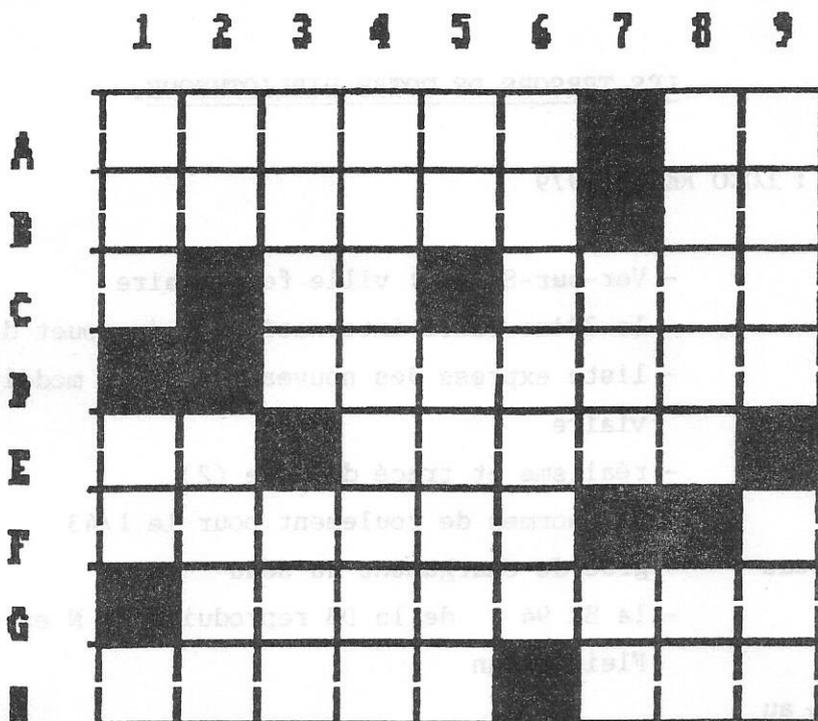
- A. Inspirateur de la 232U1 qui est maintenant au musée de Mulhouse - Courant continu.
- B. Que l'oeuvre de nos modélistes ne le soit jamais ! - 1/87ème.
- C. Les locomotives de cette compagnie furent toutes photographiées de cette façon - Terrible, ce russe !
- D. L'entièreté des réalisations de notre grand réseau portent ce label.
- E. 1ère et 2ème classes - Couleur proche de celle de la type 18 du train royal d'Albert I.
- F. On le deviendrait certainement si on était interdit de ferroviopathie.
- G. Presque nécessaires pour bien distinguer les détails du Z.
- H. Le matériel roulant doit parfois l'être - Ainsi commence le totalitarisme.

### VERTICALEMENT

- 1. C'est entre cette ville et Bordeaux que les CC7107 et BB9004 SNCF battirent le record du monde de vitesse en 1955 - Automotrice.
- 2. Avant la SNCB - Grande gare-frontière accueillant 3 administrations de chemins de fer.
- 3. Le seul type de mikados belges - Consultés du regard.
- 4. Postal aux chemins de fer.
- 5. La région SNCF de l'ancien PLM - Ce qu'est toute rame montant les plans inclinés de Liège par la 2383 entre autres.

../..

6. Fleur de révolution au Portugal.
7. Avant le rail au Canada - Echelle très prisée à feu Berlin-est.
8. Minou et Poupousse - Frédéric Nyst en était le patron.
9. Demi-cylindre ! - Ancienne compagnie française qui côtoyait la Belgique à Mont-Saint-Martin et Givet.



Lucien GENET.

## Les ouristiques

VEENBAHN V.o.e

Bahnhof Raeren, Bahnhofstrasse 70, 4730 RAEREN.

Tél. : 087/85.24.87.

La Veenbahn va circuler à nouveau à partir du 31 mars 1991. jusqu'au 6 octobre 1991.

Jours de circulation : Pâques (31 mars et 1er avril), et à partir du 1er mai tous les dimanches et jours fériés belges et allemands jusqu'au 6 octobre 1991.



# VIE du CLUB



## LES TRESORS DE NOTRE BIBLIOTHEQUE.

Dans ce numéro : LOCO REVUE 1979

### 3/79 N° 403

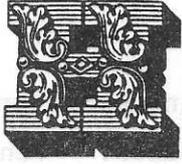
- |                         |   |
|-------------------------|---|
| Réseaux N               | - Ver-sur-Seine : ville ferroviaire   |
| Reportage               | - la 30ème foire internationale du jouet de Nuremberg<br>- liste express des nouveautés 79 en modélisme ferroviaire |
| Modélisme               | - réalisme et tracé de voie (2)<br>- les normes de roulement pour le 1/43   |
| Le décor du réseau      | - grue de chargement au seuil   |
| Test                    | - la BR 94 de la DB reproduite en N et en HO par Fleischmann  |
| Le plan du mois au 1/87 | - grue de chargement du combustible au seuil  |
| Model shopping          | - Dynam, Fleischmann, Marklin, Muséon di Rodo, Roco, Rivarossi, Schroder + Mertens                                  |
| Divers                  | - la presse étrangère à travers les clubs (communiqués et liste récapitulative annuelle), petites annonces          |

## avis de recherche

L'ALALF recherche un evier de bar et un sèche-cheveux.

Pour l'évier bar s'adresser à Mr. PETERS Luc.

Pour le sèche-cheveux s'adresser à Mr. ORBAN Richard.



# Histoire du chemin

## D'OU VIENNENT LES INITIALES HL

### QUI DESIGNENT LA MACHINE A VAPEUR ?

Le bureau administratif de la Direction Technique à l'Administration centrale possède quelques vieux registres aux pages écornées et jaunies et aux inscriptions manuscrites.

Depuis 1884 on y inscrit la liste, aujourd'hui close, du matériel roulant ferré mis en service par la Société Nationale.

C'est ainsi que dans le "livre des locomotives classées par tonnage" on retrouve le numéro de la locomotive, le nom du constructeur et la date de fourniture.

On n'y retrouve cependant aucune trace d'abréviation du mot locomotive et c'est uniquement dans la correspondance inter-service et surtout avec les groupes d'exploitation que l'on utilise depuis des années, disons même depuis les débuts de notre société, des abréviations comme HL pour locomotive, HF pour wagon fermé, etc... Dans "Nos Vicinaux" d'autre part, nous employons ces initiales depuis 1946 pour désigner ces différents véhicules sur rail.

L'an dernier, quelqu'un demanda à la rédaction de nos vicinaux l'origine et la signification de l'abréviation HL. Nous fûmes assez vexés de ne pouvoir répondre et surtout de ne pas nous être posé la question plus tôt.

Quelques mois passèrent et finalement nous renonçâmes à élucider ce mystère, car tous les anciens, susceptibles de nous renseigner, étaient morts ou pensionnés depuis trop longtemps.

../..

Or le 4 novembre 1962, les Amis du Musée du Tram organisaient un voyage en Hollande, sur la ligne d'autorail Rotterdam-Hellevoetsluis. Pendant le retour, notre collègue M. HAUSMAN, Inspecteur technique à Cureghem, posa la même question à quelques amis des chemins de fer et, tout-à-coup, un des participants, dont les activités professionnelles sont bancaires, se lança dans une éblouissante improvisation et nous démontra, exemples à l'appui, qu'il s'agissait d'abréviations utilisées par l'Administration des Télégraphes depuis la création des chemins de fer dans le but de faciliter l'appel des bureaux par relation "Morse" et également en vue d'écourter la longueur des textes des télégrammes de service.

Le ton de l'argumentation était tellement convaincant que, dès le lendemain, nous prîmes contact avec la Régie des Télégraphes et Téléphones et nous avons pu ainsi compléter les informations données par cet amateur, historien des chemins de fer à ses heures.

Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, il est nécessaire de faire un retour en arrière dans l'histoire des chemins de fer et des communications.

- 23 DECEMBRE 1845 -

Dix ans après l'inauguration du premier chemin de fer du continent, de Bruxelles à Malines, une firme anglaise sollicita l'autorisation d'établir à l'usage du public des télégraphes électriques sur quelques lignes de chemin de fer de l'Etat belge ; le 23 décembre 1845 un arrêté royal lui accorda une concession pour l'établissement d'une ligne télégraphique de 44 km le long du chemin de fer Bruxelles-Anvers. L'appareil utilisé était du type Wheatstone à 2 aiguilles et 2 manipulateurs à poignée, reliés chacun au galvanomètre du poste de réception par un fil distinct avec retour par la terre.

Les résultats financiers furent peu brillants et les concessionnaires furent heureux de rétrocéder leur ligne au Gouvernement.

Or, à cette époque, Télégraphes et Chemins de Fer faisaient partie de la même administration ; les bureaux télégraphiques se trouvaient dans les gares et, dès 1852, les employés des stations de chemins de fer devaient connaître le "Morse".

../..

.../...

C'est en effet à ce moment que l'appareil inventé en 1846, par l'américain Samuel Morse fut introduit en Belgique, avant tout autre pays du continent.

Ainsi donc il y a 110 ans, lorsqu'un train quittait Liège à destination de Bruxelles, le bureau de Liège-Guillemins avertissait directement Bruxelles-Nord du numéro du train, de l'heure de départ et surtout de la composition du train ; ensuite depuis Liège, toutes les gares intermédiaires étaient avisées l'une après l'autre ; les trains étaient suivis, arrêtés ou détournés grâce au télégraphe. Pour communiquer tous ces divers renseignements il fallait disposer d'une sorte de dictionnaire d'abréviations faciles à retenir.

Les premières abréviations d'appellation des bureaux télégraphiques qui s'identifiaient avec les gares du réseau de l'Etat, sont toutes précédées de la lettre F (F = Fer).

Nous avons pu prendre connaissance d'un livre des abréviations de l'Administration des Télégraphes datant d'août 1894. On y constate que les lettres F, L, M et N ont successivement été réservées aux noms de ces bureaux. Voici quelques exemples :

FL : Liège-Guillemins.

FLV : Louvain.

FM : Malines.

FN : Anvers (Central).

FR : Bruges.

FMS : Mons

FTY : Tournai (ancienne orthographe Tournay).

FT : Termonde.

Les gares dépendant de l'ancienne Grande Compagnie du Luxembourg avaient reçu la lettre L.

LX : Bruxelles (Q.L.).

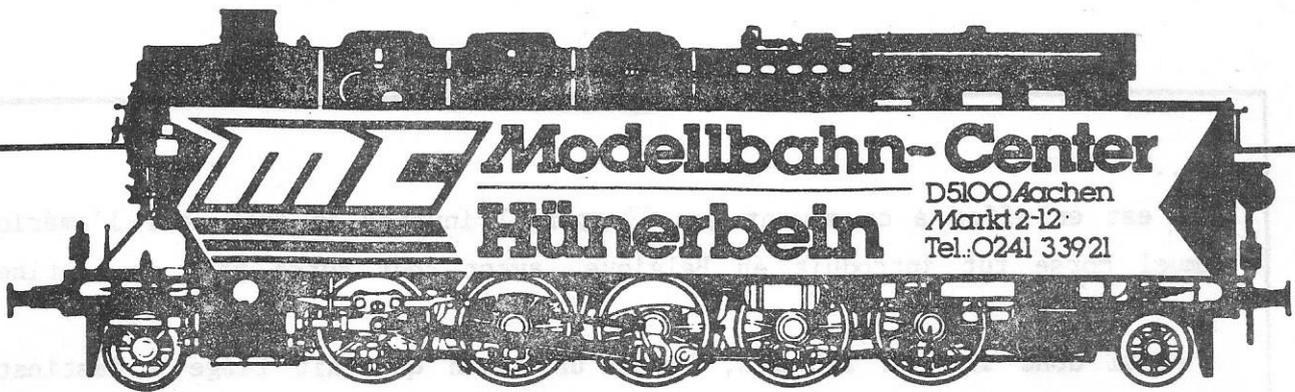
LT : Ottignies.

LC : Ciney.

Celles dépendant du Grand Central belge débutaient par G.

Citons encore MTB : Etterbeek - NDT : Dinant.

Les abréviations des bureaux télégraphiques des cantons d'Eupen-Malmedy avaient toutes R comme première lettre. Ces abréviations sont encore toujours utilisées aujourd'hui.



**Modellbahn-Center**  
**Hünenbein**

D5100 Aachen  
 Markt 2-12  
 Tel.: 0241 33921

INFO 11/90 INFO 11/90 INFO 11/90  
 Neuheiten.....Nouveautés.....Nieuws  
 Sonderangebote.....Offres Speciales.....Speziale Aanbieding

**Liliput HO:**

4020	Bad.Schnellzuglok IVh, blau, Supermodell.....	359.90DM
4024	Schnellzuglok Bad.IVh, BR18 DB, Supermodell.....	359.90DM
7510	Tenderlok, Bad.Vic, grün, (BR75).....	189.90DM
7520	Tenderlok, Bad.Vic, blau, (BR75).....	189.90DM
7522	Tenderlok, Bad.Vic, grau, (BR75).....	189.90DM
110231	E10432, blau m. schwarzer Schürze, EpocheIII.....	189.90DM
14450	Nahverkehrspendelzug der SBB, Hellgrün-Hellrot.....	159.90DM
14451	Nahverkehrspendelzug der SBB, grün-rot.....	159.90DM
20900	14achsiger Schwerlastwagen, DB, m.Großtrafo.....	49.90DM
25201	Schienenreinigungswagen "Shell".....	39.90DM
30909	Schneepflug der DB .....	28.90DM
88651	Restaurantwagen der SBB m.Pantograph, grau-rot.....	24.90DM

**Roco HO:**

**Roco-Line-Schnupper-Set:**

*****			
*	Inhalt: 12St.	42522 Bogen R2	4.10DM 49.20DM *
*	6St.	42510 Gerade G1	3.60DM 21.60DM *
*	1St.	42532 Weiche W115	26.90DM 26.90DM *
*	1St.	42512 Gerade G1/2	3.15DM 3.15DM *
*	1St.	42520 Anschlußgl.	7.10DM 7.10DM *
*	1St.	42608 Prellbock	4.25DM 4.25DM *
*			----- *
*			112.20DM *
*			===== *
*****			
*	Unser Roco-Line-Schnupper-Set-Preis		59.90DM *
*****			

43623+43625	Lokpaar Type8033 u. Type8062 der SNCB/NMBS	
	Sonderpreis für Paar.....	289.90DM
44536	Württembergischer-Personenwagen, DB, EpocheIII.....	29.90DM
44538	Württembergischer-Personenwagen, DB, EpocheIII.....	29.90DM
44539	Württembergischer-Personenwagen, DB, EpocheIII.....	29.90DM

**Märklin HO:**

84418	"Der süße Zug" mit lila Kuh, Sonderserie 1990.....	59.90DM
1174B	Typ25 der SNCB/NMBS, Fleischmann für Märklin.....	359.90DM

**Faller HO:**

390	Faller-Exklusivmodell 1990, BMW-Autohaus.....	139.90DM
-----	---	----------

**Hobbytrain N:**

15771	ETA177 KPEV, creme/braun u. creme/grau.....	167.90DM
15772	ETA177 DRG, grün.....	167.90DM
15773	ETA177 DRG, creme/rot.....	167.90DM
15774	ETA180015 DB, rot, EpocheIII.....	167.90DM

Zwischenverkauf vorbehalten

# Expos et manifestations

## COMMUNICATION DE LA S.N.C.B.

### - LOCOMOTIVE 1.002 :

La restauration de la locomotive est terminée : les contrôles officiels et les parcours d'essais doivent encore être effectués ; probablement, les premiers trains accessibles au public circuleront pendant le week-end des 4 et 5 mai 1991.

### - EXPOSITION DU TRAIN ROYAL - GARE DE BRUXELLES NORD - DU 2 AU 8 MARS 1991.

Jours ouvrables : de 9 H 30 à 15 H 00.

Week-end : de 9 H 30 à 18 H 00.

### - JOURNEES PORTES OUVERTES A HASSELT, LES 13 ET 14 AVRIL 1991.

exposition du matériel ferroviaire, diverses manifestations.

### - FESTIVITES A L'OCCASION DU 125<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE LA LIGNE 43 (de l'Ourthe) A COMBLAIN-AU-PONT, DU 9 AU 12 MAI 1991.

### - FESTIVITES A L'OCCASION DU 150<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DES CHEMINS DE FER A BRAINE-LE-COMPTÉ, DU 23 AU 28 MAI 1991.

### - JOURNEES PORTES OUVERTES A L'ATELIER CENTRAL DE MALINES, LES 27 ET 28 AVRIL 1991.

### EXCURSION 553 PFT (ex-49)

Une excursion en autorail ayant circulé sur les lignes suivantes : (dans les années cinquante)

- Eeklo-Oudenaarde : adieu à la signalisation mécanique.

- Oudenaarde - Ruien

- Kortrijk - Zwevegem : fermeture de la ligne fin mai.

vendredi 10 mai 1991 (jour du pont de l'Ascension - le billet de week-end est valable).

Départ de GAND ST.-P. vers 9 H et retour vers 18 H 30.

Prix : 700 F.B. Inscriptions par versement (à partir du 2 avril) au 000-1479847-15 de Ph. DEJONCKERE, Watertorenhoeck, 13, 8500 KORTRIJK.

# nouvelles de chez nous .... .... et d ailleurs

## LES TRAINS A DEUX NIVEAUX :

### UNE HISTOIRE VIEILLE COMME

#### LE CHEMIN DE FER.

#### ETAPES D'UNE REVOLUTION

Les voitures à deux niveaux furent et sont perçues en divers points du globe comme la solution aux problèmes posés par la densité du trafic voyageurs dans les grandes agglomérations. Dans bien des cas, la période de pointe est de courte durée et il n'est pas possible d'allonger les trains car la longueur des quais ne le permet pas. Il est aussi hors de question de faire circuler un plus grand nombre de trains en raison de la capacité insuffisante de la ligne et/ou de la longueur des quais.

" Si on ne peut pas aller plus loin en longueur ou en largeur, on doit bien chercher en hauteur ". C'est une démarche tout à fait logique que de vouloir exploiter autant que possible le gabarit de chargement du chemin de fer. Si cela va de soi en longueur et en largeur, pourquoi n'en irait-il pas de même en hauteur ? Les premières voitures à deux niveaux n'étaient ni plus ni moins que des imitations de diligences. Pourtant, peu de compagnies de chemin de fer choisirent spontanément d'utiliser à grande échelle des voitures à deux niveaux. Bien souvent, celles-ci furent mises en service que comme pis-aller. Que cette conversion à la voiture à deux niveaux n'ait eu lieu que sous la pression des circonstances, montre bien qu'il n'existe pas vraiment de politique à deux niveaux. Or celle-ci a un prix de revient par siège inférieur d'un quart à celui de la voiture à un seul niveau.

../..

Celui qui veut examiner la question dans une optique financière finira donc par opter pour la " solution en hauteur " de préférence à la poursuite de la construction des trains conventionnels. Cet article passera succinctement en revue ce qui se fait dans le monde dans le domaine de la voiture à deux niveaux.

L'époque moderne de la voiture à deux niveaux débuta presque simultanément en Allemagne et en France par l'introduction des voitures métalliques à bogies. La Cie privée du " Lübeck-Büchener Eisenbahn " mit en service en 1934 huit rames articulées doubles tractées ou poussées par une locomotive carénée. Elles étaient équipées à une extrémité d'un poste de conduite dans lequel prenait place le machiniste lorsque la locomotive se trouvait en pousse ; le chauffeur restait dans l'abri de la locomotive et recevait ses ordres par une espèce de système télégraphique. Quelques-unes de ces belles rames carénées furent construites par les usines de Görlitz qui allaient jouer après la guerre, un grand rôle dans la construction de voitures à deux niveaux. Les rames LBE à deux niveaux donnèrent pleine satisfaction et furent dès lors mises en service en dehors des heures de pointe, entre Hambourg et Lübeck pour les besoins des trains balnéaires du dimanche à destination de Travemünde. Elles furent transférées ensuite à la DB qui les fit encore circuler jusqu'à la fin des années septante entre Cologne et Euskirchen, ainsi qu'en renfort sur la ligne traditionnelle de Lübeck. Des amoureux du chemin de fer ont conservé une rame en état de marche.

A SUIVRE....

Avec l'aimable autorisation de la revue " LE RAIL " 03/86.

## Expos et manifestations

12EME SALON INTERNATIONAL DE LA MAQUETTE ET MODELES REDUITS du 30 mars 1991  
au 7 avril 1991.

PARIS - PORTE DE VERSAILLES - HALL N° 1

ouvert de 10 à 19 H, le vendredi 5 avril jusque 22 H.



# VIE du CLUB



BONJOUR A TOUS .

**Ce mercredi 6 mars**, notre ami Jean-Claude MENCHIOR nous fera remonter le RHIN, ( en train bien-sûr ) avec une projection de son crû. A cette occasion, nous ferons circuler sur notre réseau des locomotives électriques à " châssis rigide " c-à-d des locos du type AE 4/7 ou BR 118 ou 2D2 SNCF. Amenez donc vos modèles.

**Le mercredi 13 mars**, nous aurons notre assemblée générale annuelle ( voir convocation page 05 de ce numéro ).

**Le premier mercredi d'avril, le 3**, Georgy LEJEUNE, nous commentera une cassette vidéo sur la fin de la vapeur en RDA. Etant un spécialiste de la question, gageons, que son exposé ne manquera pas d'intérêt.

Sur notre réseau nous ferons circuler des locos vapeur à tender séparé pour marchandises. Nous comptons sur vos modèles.

La réunion du **1er mercredi du mois de mai** tombant le **1er**, celle-ci sera reportée au **mercredi 8 mai**.

Notez le dans vos agendas.

A BIENTOT.

Richard ORBAN.