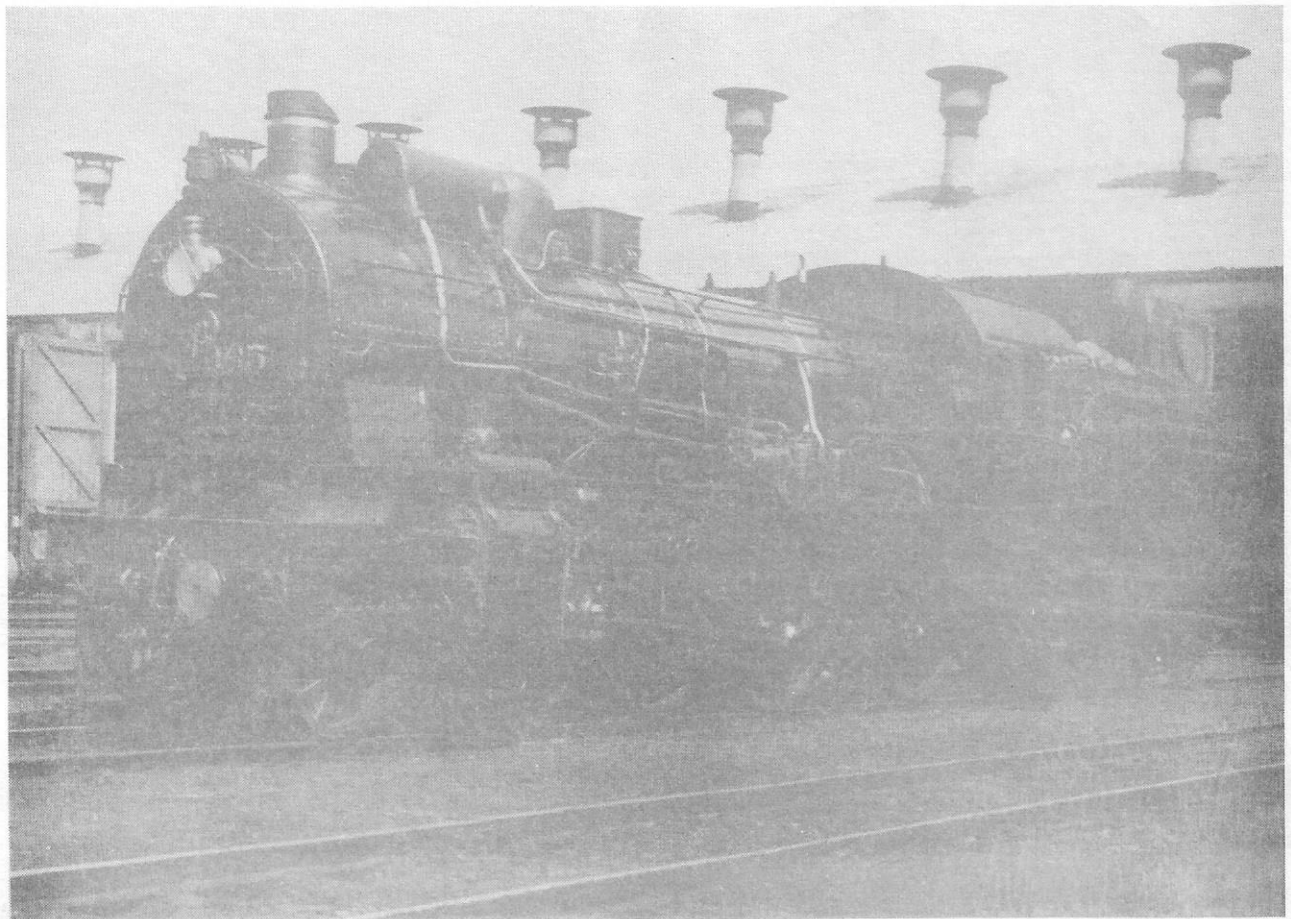


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. JUILLET - AOUT 1991 Numéro 4



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

SOMMAIRE

SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04
NOUVELLES DE CHEZ NOUS ET D'AILLEURS	05-06-07
Les Trains à deux niveaux. Une histoire vieille comme le chemin de fer - 3ème partie.	
MOTS EN VRAC	08-09
BON A SAVOIR	11-12-13-14-
Du fuel-oil au gas-oil.	15
EXPOS ET MANIFESTATIONS	16-17-18-19
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER	21-22
Ces locomotives sont pour vous.	
VIE DU CLUB	22
Nos excursions.	
EXPOS ET MANIFESTATIONS	07-23
PUBS	10-20
VIE DU CLUB - Agenda	24



PHOTO DE COUVERTURE :

LOCO type 64.065

Photo S.N.C.B. - Collection : Léon JOB.

Peut-être notre local va-t-il figurer en bonne place au " GUINNESS BOOK " ?

A quel propos, allez vous me dire ?

Et bien, comme " le plus grand cendrier du monde ! "

En effet, notre local est peut-être digne de cette appellation vu que certaines personnes jettent leurs cendres de cigarette à terre et y écrasent des mégots de cigare sur le sol. On trouve même parfois des cendres de cigarette dans les voies...

Les personnes concernées se reconnaîtront...

Pour rappel, sachez qu'il y a des bénévoles, qui viennent au club en dehors des heures de réunions, et après leur boulot, pour venir nettoyer le local, et remplir les frigos, afin que lorsqu'il y a réunion, le local soit impeccable, et les frigos bien remplis pour que vous puissiez avoir des boissons fraîches.

C'est vrai, j'ai l'air sarcastique, mais enfin, mettez vous à notre place et pensez que si vous deviez venir faire les " corvées " à notre place, quelle serait votre réaction.

Au nom de tous, je vous en remercie d'avance.

Richard ORBAN.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

nouvelles de chez nouset d'ailleurs

LES TRAINS A DEUX NIVEAUX :

UNE HISTOIRE VIEILLE COMME LE CHEMIN DE FER.

3ème partie.

ESSAI A LA BUNDESBAHN

Les chemins de fer fédéraux allemands n'ont pas poursuivi les essais avec les voitures à deux niveaux. Quelques voitures à bogies de faible longueur (22,4 m) furent mises en exploitation en 1950. Construites par Wegmann, elles avaient une capacité de 100 places assises. En 1951, ces voitures furent suivies par une série de 4 voitures de 26,4 m de long qui peuvent être considérées comme les précurseurs des voitures voyageurs standard ultérieures. Ces voitures avaient une capacité de 140 places assises. Elles ne servirent plus que quelques années. En 1946, les Anglais firent également un essai en vue d'augmenter le nombre de places assises par surface de plancher. En raison de l'étroitesse du gabarit britannique, tout comme jadis en Amérique sur les lignes de banlieue, on assista à la naissance d'une voiture à compartiments emboîtés, et qui n'entre donc pas vraiment dans le cadre de cet exposé. Ce véhicule fut conçu de façon remarquable, mais avec une seule portière par section de 22 places assises au niveau supérieur et au niveau inférieur, elle ne permit pas d'apporter une solution au problème de capacité auquel était confronté la Southern Région en raison de la densité du trafic. Il y a quelques années, le train d'essai fut retiré de la circulation mais fut conservé par des amateurs.

../...

PERCEE EN FRANCE

La grande percée de la voiture à deux niveaux en Europe occidentale se produisit avec l'achat par les chemins de fer français de 500 voitures à deux niveaux destinées aux lignes de la banlieue parisienne. A l'aide de ces voitures, on forma des rames de 7 ou 8 voitures équipées de locomotives électriques pour la marche en réversibilité. Cette grande série fut livrée à partir de 1974 et en octobre 1980, une unité fut mise à l'essai aux Pays-Bas en vue de vérifier si ce type de voiture pouvait également être acquis par les NS sans devoir subir trop de modifications. La série française comprend 4 types de voitures : une voiture pilote et un compartiment technique, une voiture de queue avec compartiment bagages, des voitures intermédiaires de seconde classe et des voitures mixtes. Pour ces voitures, on a adopté en première classe, un pas uniforme entre les sièges mais avec 4 sièges de front au lieu de 5 en seconde classe. Les différences potentielles entre le projet français et celui des NS résident dans l'application du gabarit international UIC par la SNCF et ledit " Vereins-profiel " par les NS. Cela implique que les Français ont construit des voitures plus courtes mais plus larges qui permettent d'installer 5 places assises de front et que les NS ont cherché à compenser en longueur leurs 4 places assises de front. L'application du " Vereins-profiel " permit aux NS de porter la longueur de la caisse à 26,4 m (contre 24,3 à la SNCF).

L'analyse du projet révèle une série de points positifs qu'on ne trouve pas dans les autres voitures à deux niveaux conçues pour le trafic de banlieue. C'est ainsi que les essais réalisés à l'aide d'une maquette en bois pourvue de divers montages d'escaliers ont montré qu'un escalier conduisant au niveau supérieur et un escalier conduisant au niveau inférieur constituent la solution idéale qui permet d'éviter autant que possible les " collisions " entre les voyageurs qui montent et ceux qui descendent. Les portes d'accès de la voiture NS ont 1,90 m de largeur (contre 1,80 m à la SNCF), la hauteur libre à chaque niveau est de 2,01 m (contre 1,92 m à la SNCF) et la distance entre les pivots des bogies est de 20 m, alors qu'elle est normalement de 19 m. Dans la voiture française, elle est réduite à 17,8 m en raison de la plus faible largeur de caisse.

../..

Un aspect particulier de la voiture NS est le galbe des baies à double vitrage du niveau supérieur. Etant donné qu'elles sont non ouvrantes, elles ont été équipées d'un registre d'aération coulissant. Egalement très pratique, l'utilisation du vide laissé entre les sièges disposés dos à dos, (tout comme dans les voitures britanniques Mark-3) dans lequel des bagages de dimensions moyennes peuvent être rangés. Mais on peut être certain que le porte-bagages qui se trouve au niveau inférieur entre quelques fois en collision avec la tête des voyageurs !

Même s'il est vrai que le parement anti-chocs sera peint en rouge vif, il reste que le matériau utilisé est dur et qu'on oublie facilement l'existence du porte-bagages lorsqu'on se lève !

La série française pour le trafic de banlieue a été complétée quelques années plus tard par des voitures à deux niveaux pour les services omnibus de trains dont le temps de parcours atteint 2 ou 3 heures d'affilée. Cette série de 300 unités offre moins de places assises étant donné qu'il n'y a que 4 places de front en seconde classe. Les voitures de banlieue françaises ont été depuis introduites en Italie ; elles sont construites sous licence par Casaralta.

Des voitures du même type ont été mises en service dans l'agglomération lilloise pour le compte du département Nord-Pas-de-Calais. La Belgique a également procédé à l'essai et passé commande de voitures à deux niveaux de conception française. La première voiture a été livrée en décembre 1986.

A SUIVRE ...

Expos et manifestations

MOBOV - MODELBOUW OPENBAAR VERVOER

Chers amis francophones : notez dès à présent dans votre agenda les dates du 9, 10 et 11 novembre. Ces jours-là le MOBOV organise sa grande exposition de modélisme ferroviaire à Wilrijk (Faubourg d'Anvers). Il y aura une première pour notre pays à l'échelle N : la jonction entre les réseaux modulaires du MOBOV et du RMM (Namur) !

N'hésitez pas à nous contacter (en français) pour de plus amples renseignements.

MOBOV : De Oude Landen, 94, 2180 EKEREN (Antwerpen)

Tél. 03/647.13.82.

7

7

MOTS EN VRAIE

ENONCE DES MOTS CROISES N° 11.

HORIZONTALLEMENT

- A. Les chemins de fer suédois - Grand lac d'URSS.
- B. Boisson d'outre-Manche - Missive.
- C. Tel le béton des nouvelles traverses - Augmente l'adhérence.
- D. De Liège Haut-Pré à Cornillon - Les transports en commun anversois.
- E. On ne peut plus européen - Conjonction - Derrière la gare d'Amsterdam.
- F. Thionville - Metz - Nancy.
- G. Négation - Récipient de bois à l'usage des maçons.
- H. Ce qu'a fait le pays conquérant des territoires occupés - Les chemins de fer yougoslaves.

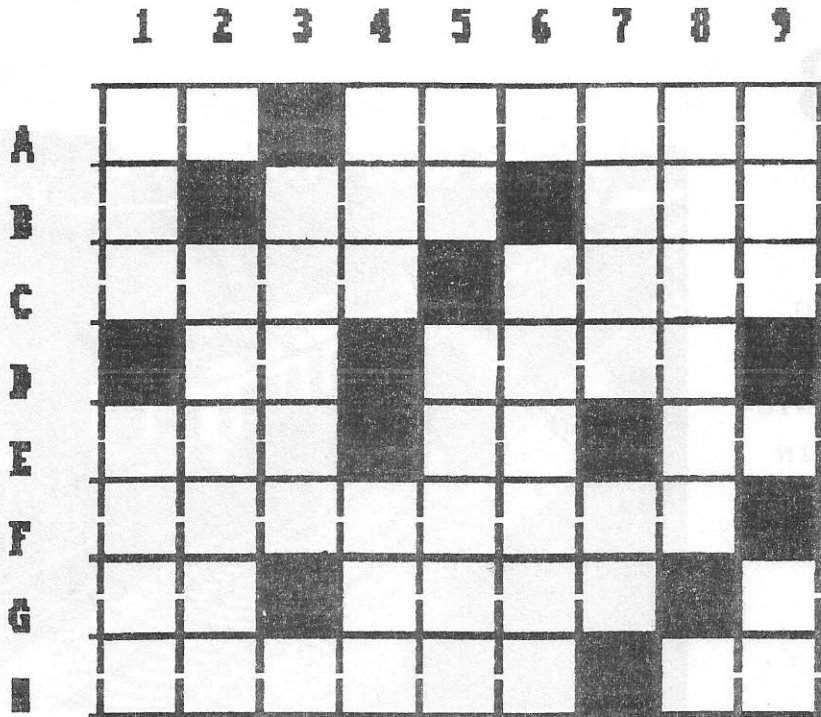
VERTICALEMENT

- 1. Station thermale bien de chez nous - Elle roule désormais sur Dinant-Heer Agimont grâce au CFV3V.
- 2. Dans le fond du coin.
- 3. Grand fleuve d'URSS relié ferroviairement au A2 horizontal par la ligne "Magistrale".
- 4. Céréale - 2/4 pour la flèche rouge des CFF.
- 5. La 8/14 est un engin vraiment impressionnant - Ville de la banlieue Est parisienne, terminus d'une ligne où roulaient des rames-vapeur réversibles.
- 6. Impossible avec une seule personne.
- 7. Les chemins de fer prussiens - Venu au monde.

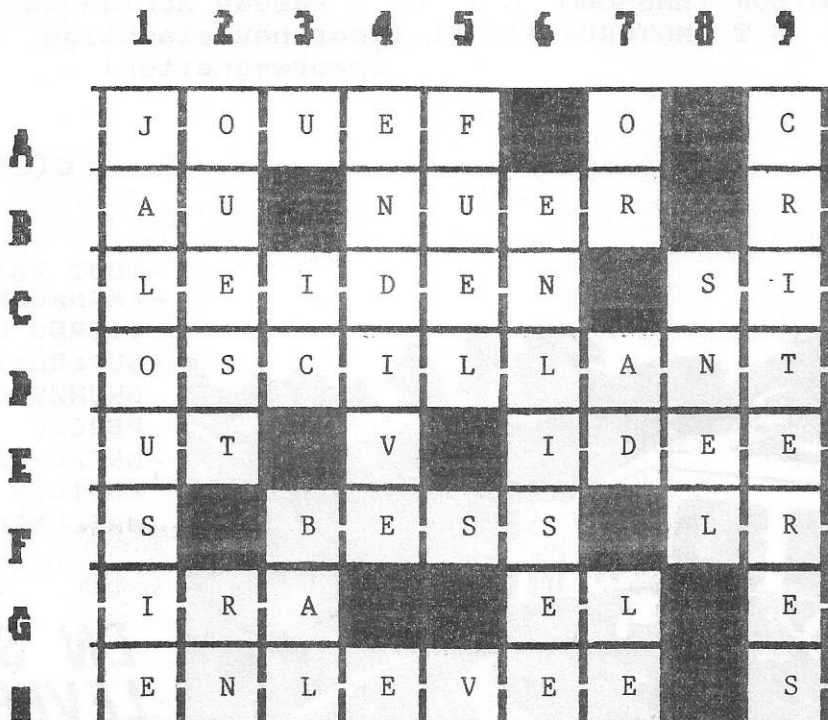
../..

8. Fut 2 fois sous administration allemande avec le F horizontal.

9. Suit l'ordre des mots - Les chemins de fer russes.



SOLUTION DES MOTS CROISES N° 10



Lucien
GENET.

9

9

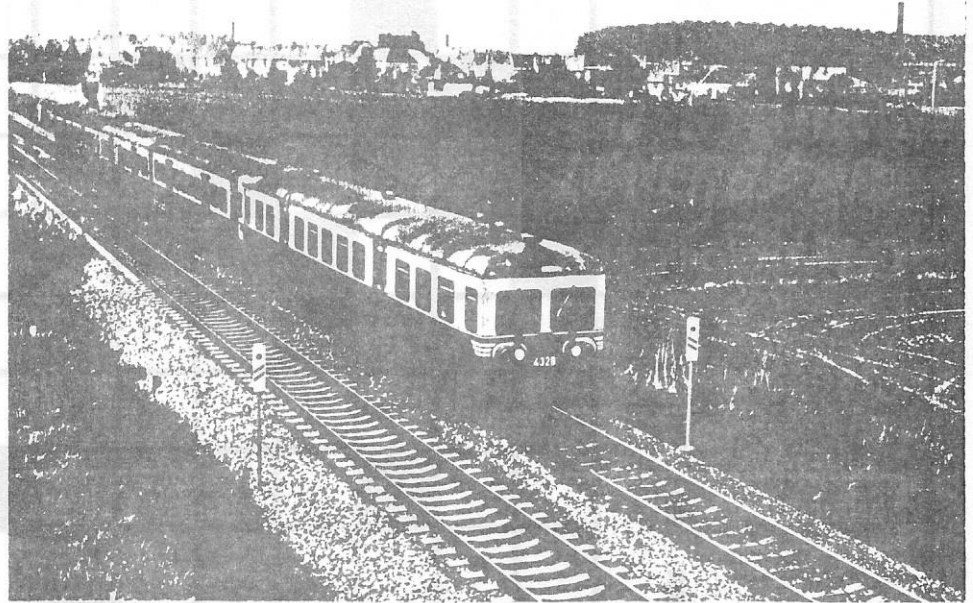


JOCADIS

RUE DE BRUXELLES, 53, BRUSSELSESTRAAT - 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)



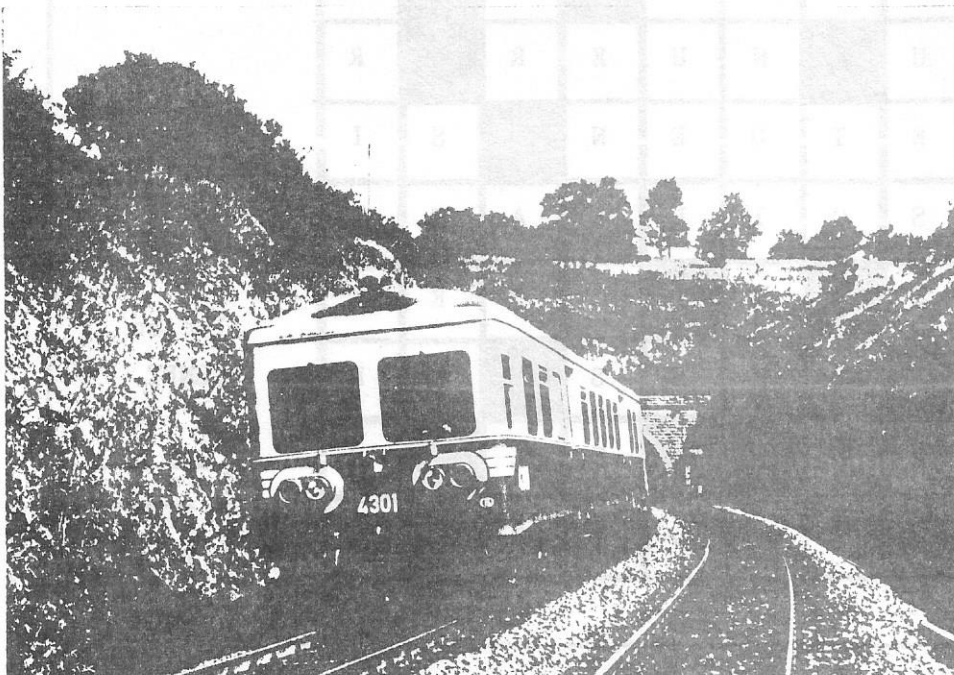
BOITE DE CONSTRUCTION AVEC BOGIE-MOTEUR TENSHODO ST.
BOUWDOOS MET TENSHODO MOTORDRAAISTEL.

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.-**

Bon à savoir

DU FUEL-OIL AU GAS-OIL.

LE CHAUFFAGE AU FUEL-OIL DES LOCOMOTIVES A VAPEUR DES GRANDS CHEMINS DE FER.

Nous entrons dans une période de charbon rare et cher, même s'il est un jour possible de supprimer le rationnement. Nous devons donc nous organiser pour utiliser le plus rationnellement possible les quantités dont nous pourrions disposer.

L'économiste belge, M. F. BAUDHUIN, dans un de ses articles insistait sur la nécessité de transformer rapidement une partie des locomotives de la S.N.C.B. de façon qu'elles puissent être alimentées au mazout.

L'Angleterre a entrepris d'adapter 1.217 des siennes.

Le Ministre des Transports anglais espère épargner ainsi 20.000 T. de charbon par semaine ou 1 million de tonnes par an.

L'expérience a prouvé qu'une grosse locomotive de marchandise en charge normale consomme 27 litres de mazout par mile comparé à 34 kg. de charbon.

Il est de toute évidence qu'un transport au mazout coûte plus cher, mais on recherche avant tout l'économie de charbon.

Chacun sait que nos autorails sont presque tous équipés de moteurs Diesel rapides fonctionnant au gas-oil et que le gas-oil est un dérivé du pétrole; mais cette notion est bien imprécise : le gaz butane, l'essence d'automobile, les huiles de graissage, la paraffine, d'aspects si différents ne sont-ils

pas eux aussi des dérivés de ce précieux liquide... et les pétroles eux-mêmes que sont-ils donc ?

.../..

Pour répondre à ces questions et pour vous faire comprendre la différence existante entre un fuel lourd, un fuel léger et le gas-oil, nous avons cru bien faire en reproduisant un article paru dans la revue " Notre métier " organe de la S.N.C.F. sous la signature de M. CRIMAIL, Inspecteur au Laboratoire de Levallois à la S.N.C.F.

LES PETROLES NATURELS

" Personne n'ignore qu'il existe, en certains points du globe, dans les profondeurs de l'écorce terrestre, des liquides combustibles qui furent connus depuis la plus haute antiquité et que l'on appelle pétroles bruts ou "crudes".

" Ces pétroles bruts sont des mélanges très complexes de corps infiniment nombreux que les chimistes appellent hydrocarbures, pour indiquer qu'ils sont formés d'hydrogène et de carbone.

" Les savants ne sont pas d'accord sur la façon dont les pétroles se sont formés au sein de la terre ; pour les uns, ils proviendraient de la décomposition lente de plantes et d'animaux marins ; pour d'autres, ils seraient le résultat de réactions chimiques entre minéraux, réactions qui se seraient produites autrefois au sein de la terre.

" C'est vers le milieu du XIX^{me} siècle que fut reconnu l'intérêt des produits que l'on peut extraire des pétroles bruts. On peut admettre que l'industrie mondiale des pétroles prit naissance en Amérique en 1859 : le 28 août, le premier puits de pétrole fut foré à Titusville (U.S.A.), par une Compagnie américaine. Peu après, l'industrie des pétroles prenait également naissance dans de nombreux autres pays que la nature avait dotés de gisements et on se plaît à reconnaître aujourd'hui que cette industrie s'est développée de façon foudroyante, en bouleversant la face du monde.

TRAITEMENT DES PETROLES BRUTS

" Actuellement, les " bruts " sont amenés dans nos raffineries dans des

../..

navires-citernes de 15.000 à 20.000 tonnes et nous en tirons le fuel de deux façons différentes : par distillation et par cracking. Dans l'ensemble, le fuel ainsi obtenu représente environ 20 % du pétrole brut.

" Les pétroles, tels qu'ils sortent de la terre, sont des liquides foncés, allant du vert sombre au noir, plus ou moins visqueux, contenant de l'eau et du sable, et dont la densité varie suivant l'origine de 0,7 à 1. Ils forment souvent des émulsions avec de l'eau salée qui les accompagne dans les poches souterraines. Ce n'est que tout à fait exceptionnellement que l'on utilise aujourd'hui du pétrole brut pour le chauffage industriel ; il est de préférence traité dans les raffineries par distillation ou cracking.

" La distillation pratiquée dans les raffineries a pour but de séparer en produits commerciaux, sans les transformer chimiquement, les familles d'hydrocarbures constituant les pétroles bruts.

" Le pétrole brut est chauffé dans un faisceau tubulaire disposé dans un four, de façon à le porter à 300°, sous une pression de quelques kilos. Il se détend ensuite dans de grandes tours verticales garnies de plateaux distants d'environ 50 cm. Les vapeurs d'hydrocarbures qui traversent ces plateaux s'y condensent en partie, suivant la température variable de ceux-ci et on peut recueillir ainsi : au sommet de la tour, des essences ; au-dessous, du whitespirit ; un peu plus bas, du pétrole ordinaire, puis du gas-oil ; enfin, du fond de la tour, on extrait par pompage le " fuel " qui se trouve environ à 200° et qui, lui, ne distille pas. Ce fuel de première distillation simple est donc un résidu : c'est un pétrole brut " concentré " (il en a d'ailleurs conservé la couleur noirâtre).

" La capacité des unités de distillations sont très variables : 150 tonnes par jour pour les petites unités, 4.000 à 5.000 tonnes pour les grosses.

" Le fuel de première distillation simple est rarement utilisé comme combustible, car il contient encore des hydrocarbures pouvant donner, par cracking, des quantités très importantes d'essence. C'est l'importance commerciale

../..

de cette essence qui a poussé l'industrie du pétrole vers la technique du " cracking " dont nous allons maintenant dire quelques mots.

" L'opération que les Américains appellent " cracking " (on dit aussi " craquage ", en français), consiste à transformer en produits légers, les produits lourds du pétrole, en les décomposant chimiquement par chauffage. Cette technique, qui exige un appareillage compliqué, repose sur le fait qu'un hydrocarbure lourd chauffé à haute température (450° à 520°), et sous pression élevée (40 à 50 kilos), se transforme en hydrocarbures plus légers par rupture (cracking) de sa molécule en plusieurs autres. On peut alors obtenir ainsi, suivant la façon dont le cracking est mené et la nature des bruts, des gaz (propane, butane, etc...) et des liquides (mélanges d'essences dont on extrait l'essence commerciale par distillation, fuels plus ou moins chargés en carbone et en asphaltes). Ces opérations de cracking sont à la base de la fabrication moderne des fuels "

CARACTERISTIQUES DES FUELS

On classe les fuels (les Anglais prononcent fioul) en fuels lourds et fuels légers.

Ce sont les fuels lourds qui sont utilisés pour le chauffage des locomotives, ils doivent être réchauffés avant d'être amenés au brûleur. Ces fuels à la température ordinaire n'ont en effet d'huile que le nom et leur manipulation relève plutôt de la pelle que du robinet.

Les autres qualités plus fluides de fuels : fuel domestique et fuel léger sont utilisées pour le chauffage des locaux et des fours d'atelier ; on les obtient soit par distillation soit par mélange des fuels lourds, donc visqueux, avec du gas-oil fluide.

LE GAS-OIL

Comme on l'a vu, le fractionnement des produits commerciaux du pétrole brut fournit le gas-oil après le pétrole et avant le fuel.

../..

Couramment le terme "mazout" est employé alors qu'il ne s'agit exclusivement que du gas-oil.

Par rapport à l'essence et au fuel, le gas-oil présente des caractéristiques bien différentes. En effet, il est destiné à assurer une combustion (que l'on veut parfaite) dans des " Diesels " qui imposent des exigences tout autres que celles des moteurs à essence et de foyers de locomotives. D'autre part, l'alimentation en combustible du Diesel n'a rien de commun avec celles du moteur à essence et des brûleurs de foyers.

Dans le cylindre du moteur à essence, le mélange air-essence est soumis à une pression de 7 kg. au cm².

On demande à ce mélange de ne pas exploser avant l'étincelle ; plus l'essence contiendra " d'octanes " plus il y aura de résistance à la détonation.

Dans les Diesels rapides, les conditions d'allumage ou d'ignition puis de combustion brusque sont totalement différentes de celles des moteurs à essence. Le gas-oil doit se prêter par sa fluidité, à une distribution précise et réglable par pompe à haute pression avec débit infime et à une pulvérisation extrêmement fine par injecteurs.

Dans le Diesel, le jet du combustible s'enflamme par suite de la haute température de l'air comprimé à 13 ou 17 kg. par cm².

Il n'a pas à s'évaporer dans un carburateur et à se mélanger à l'air avant son entrée dans le cylindre, ce que doit réaliser l'essence.

Enfin il ne dispose pas du temps ni de l'espace dont dispose le fuel dans un foyer dans lequel il n'y a qu'à amener une aération suffisante pour atteindre 360°, point de liquéfaction du mazout.

Cependant nous ne pourrions clairement exposer les propriétés caractéristiques du gas-oil, qu'après avoir étudié ensemble le Diesel, ce que nous espérons pouvoir faire prochainement.

F I N.

Expos et manifestations

ATAM - ANTWERPS TRAM EN AUTOMUSEUM (info. E. KEUTGENS, Fruithoflaan, 74, bus 6, 2600 BERCHEM - Tél. 03/329.07.78, après 19 H 00)

- Ouverture du musée (Edegem/Fort5) : samedis, dimanches et jours fériés, du 31 mars au 27 octobre de 14 H 00 à 18 H 00.

- Manifestation : exposition permanente sur " Le projet de tramway rapide MORTSEL - Rive Gauche.

ASVI - ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU VICINAL (info. Avenue de Tervueren, 138B, 1150 BRUXELLES - Tél. 02/673.48.63)

- Jours de circulation (Lobbes-Thuin) : dimanches et jours fériés, du 1er juin au 30 septembre, et les samedis en juillet et août.

- Manifestation : festival les 15, 17 et 18 août, avec e.a. circulations spéciales sur la ligne SNCB Thuin-Thuillies.

MUSEE DES CHEMINS DE FER (info. Gare de Bruxelles-Nord, rue du Progrès, 76, 1210 BRUXELLES - tél. 02/218.60.50, ext. 6279)

- Ouverture du musée (gare de Brux.-Nord) tous les jours, du lundi au vendredi et chaque premier samedi du mois, sauf jours fériés, de 9 H 00 à 16 H 30.

CFS - CHEMIN DE FER DE SPRIMONT (info. rue Bawepuce, 7, 4140 SPRIMONT - tél. 041/82.22.27)

- Jours de circulation (Sprimont-Damré) : chaque premier et troisième dimanche du mois, de mai à septembre, de 14 H 00 à 19 H 00.

- N.B. : pendant les jours de circulation : relation par autobus ancêtre (ex-RATP, 1933) avec le " Musée de la Pierre ".

CFV3V - CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES (info. Chaussée de Givet,

49/51, 5660 MARIEMBOURG - tél. 081/22.11.99,

060/31.24.40)

.../...

../..

- Jours de circulation (Mariembourg-Treignes, Mariembourg-Chimay-Momignies, Dinant-Heer Agimont-Givet (F) : samedis, dimanches et jours fériés, du 30 mars au 6 octobre et certains jours ouvrables en juillet et août (mardis, mercredis et vendredis : Dinant-Heer Agimont) ; les dates précises et les horaires des trois lignes figurent dans nos dépliants-horaires et dans l'indicateur SNCB.

- Manifestations : festival vapeur : les 21 et 22 septembre ; journées TTB les 5 et 6 octobre.

COMPLEXE TOURISTIQUE DU TRAIN BLEU (info. Rue Lambert Marlet, 23, 4670 BLEGNY tél. 041/87.43.33)

- Jours de circulation (Blégny-Trembleur) : tous les jours, du 30 mars au 20 octobre.

- Horaires : en juillet et août et les dimanches et jours fériés : départs à 10 H 30, 12 H 30, 14 H 30, 16 H 30 ; les autres périodes : départs à 10 H 30, 13 H 30, 15 H 30.

MTUB - MUSEE DU TRANSPORT URBAIN BRUXELLOIS (info. Avenue de Tervueren, 364B, 1150 BRUXELLES - tél. 02/515.31.08)

- ouverture du musée (Woluwe) : samedis, dimanches et jours fériés, du 1er avril au 6 octobre de 13 H 00 à 19 H 00.

- jours de circulation (Woluwe-Tervueren) : idem.

- Horaires : départs toutes les 40 minutes entre 14 H 00 et 17 H 30.

- manifestation : exposition permanente " Le renouveau du transport urbain Bruxellois " du 4 mai au 6 octobre.

MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE (info. Rue Richard Heintz, 9, 4020 LIEGE - tél. 041/67.00.64)

- ouverture du musée (Liège-Natalis) : samedis, dimanches et jours fériés, du 6 avril au 13 octobre de 14 H 00 à 18 H 00.

LSV - LIMBURSE STOOMVERENIGING (info. J. Casier, Henisstraat, 71, 3700 TONGEREN tél. 012/23.22.24)

- jours de circulation (Waterschei-As-Eisden) ; les 6, 7, 14, 21 et 28 juillet, 4, 11, 15, 18 et 25 août, 1er, 8 et 15 septembre.

../..

- manifestations : les 6 et 7 juillet : festival de la vapeur, les 17 et 24 novembre et 1er décembre : voyages St-Nicolas.
- N.B. : à partir de 1991, les trains circuleront sur toute la longueur de la ligne Waterschei-As-Eisden ; à As, un musée sera établi.

RRR - RAIL REBECQ ROGNON (info. G. TYTECA, rue des Prés, 6, 7090 STEENKERQUE
tél. 067/63.72.13, 067/63.69.95)

- jours de circulation (Rebecq-Rognon) : dimanches et jours fériés, du 1er mai au 30 septembre.
- horaires : départs à Rebecq à 14 H 15, 15 H 30, 16 H 30, 17 H 45

SCM - STOOMCENTRUM MALDEGEM (info. Postbus 29, 9990 Maldegem -
- tél. 050/71.68.52)

- ouverture du musée (Maldegem) tous les jours, de 10 H 00 à 18 H 00, sauf au mois de décembre.
- jours de circulation (Eeklo-Maldegem et Maldegem-Donk) : dimanches et jours fériés, du 1er mai au 6 octobre.
- horaires (Eeklo-Maldegem) : départs à Eeklo à 11 H 00, 13 H 45, 15 H 00, 17 H 20, 17 H 50 ; départs à Maldegem à 10 H 15, 12 H 30, 14 H 00, 16 H 10, 17 H 00.
- manifestations : journées du modélisme : les 21 et 22 septembre.
- billet combiné d'événement SNCB/SCM très avantageux.

SDP - STOOMPORLIJN DENDERMONDE - PUURS (info. L. Blommaerts, Ten Berg, 101,
9300 Aalst - tél. 053/70.38.37)

- jours de circulation (Dendermonde-Baasrode-Puurs) : les 6, 7, 14, 21 et 28 juillet, 4, 11, 15, 18 et 25 août et 14 septembre.
- horaires : départs à Dendermonde à 11 H 15 et 15 H 15 ; départs à Puurs à 13 H 40 et 17 H 10 ; l'horaire complet figure dans l'indicateur SNCB.
- manifestations : week-end du train : les 6 et 7 juillet, avec bourse d'échange le 7 juillet : Pukema ; le 14 septembre.
- billet combiné d'événement SNCB/SDP très avantageux.
- N.B. : à partir de 1991, le SDP dessert également la gare SNCB de Termonde!

../..

../..

TTA - TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE (info. R. Parmentier, avenue F. Cornesse, 8, 4920 AYWAILLE - tél. 041/84.42.97)

- jours de circulation (Erezée-Dochamps) ; samedis, dimanches et jours fériés, du 31 mars jusqu'à la mi-octobre et tous les jours du 1er juillet au 30 août.
- Les dates précises et les horaires figurent dans notre dépliant-horaires.

BUURTSPOORWEGMUSEUM A SCHEPDAAL (info. Ninoofsesteenweg, 184, 1703 Schepdaal tél. 02/569.16.14)

- Dépôt historique de 1887, où sont exposés une trentaine de véhicules des tramways vicinaux, qui peuvent circuler sur quelques centaines de m de voies, lieu ; Ninoofsesteenweg 184 à Schepdaal.
- ouverture du musée : dimanches et jours fériés, du 31 mars au 31 octobre, de 14 H 00 à 18 H 00.

DE MIJPAAL (info. NMBS, Leuvensesteenweg, 30, 2800 Mechelen - tél. 015/41.59.11, ext. 2168.

- musée de l'association malinoise d'histoire ferroviaire " De Mijlpaal ", lieu : Atelier Central SNCB à Malines.
- jours d'ouverture : chaque premier et troisième jeudi du mois, d'avril à novembre, de 14 H 00 à 17 H 00.

VENNBAHN (info; Bahnhof Raeren, Bahnhofstrasse, 70, 4730 Raeren - tél. 087/85.24.87)

- Ligne touristique Eupen-Raeren-Sourbrodt-Weywertz-Büllingen aux Cantons de l'Est (Belgique) (traction diesel).
- jours de circulation : les dimanches et tous les jours fériés belges et allemands, du 1er mai au 6 octobre.
- horaires : un trajet aller/retour par jour ; départ à Eupen à 10 H 00, arrivée à Bullingen à 12 H 44 ; départ à Büllingen à 16 H 30, arrivée à Eupen à 19 H 15 ; arrêts à Raeren, Roetgen, Lammersdorf, Konzen, Monschau, Kalterherberg, Sourbrodt, Weywertz et Bütgenbach.

FIN.



Modellbahn-Center

Hünenbein

D5100 Aachen
Markt 2-12
Tel.: 0241 33921

Hünenbein Info 002

Roco-Auslaufmodelle-1991

Stand: Mai 1991

Spur N:

23210 Dampflokom BR44, Wagnerwindleibleche, BBö,.....	175.90DM
24277 Personenwagen EW IV, 1. Kl., BLS (SBB),.....	33.90DM
24278 Personenwagen EW IV, 2. Kl., BLS (SBB),.....	33.90DM
25078 Gedeckter Güterwagen, SNCB,.....	19.90DM
25136 Haubenwagen, SBB,.....	24.90DM
25140 Haubenwagen, FS,.....	25.90DM

Spur HO:

43230 Dampflokom BR57, DRG, Ep. II,.....	209.90DM
43234 Dampflokom 473002, FS, Ep. III,.....	242.90DM
43260 Dampflokom BR43, DB, Ep. III/IV,.....	216.90DM
43418 Diesellokom BR215, Blau-beige, DB, Ep. IV,.....	115.90DM
43464 Elektrolokom Serie 1100, NS,.....	141.90DM
43468 Diesellokom BB63000, SNCF, Ep. IV,.....	143.90DM
43478 Diesellokom BR333, Blau-beige, DB, Ep. IV,.....	99.90DM
43481 Elektrolokom BB15000, SNCF, Ep. IV,.....	171.90DM
43489 Triebwagen X2800, SNCF, Ep. IV,.....	181.90DM
43548 Diesellokom Type 6215, blau/gelb, SNCB,.....	149.90DM
43554 Diesellokom Reihe 2045, grün, ÖBB, Ep. III,.....	141.90DM
43558 Elektrolokom 1055111-1, ÖBB, Ep. IV,.....	156.90DM
43584 Elektrolokom E50, DB, Ep. III,.....	188.90DM
43616 Elektrolokom Reihe 1000, grün, NS, Ep. III,.....	215.90DM
43644 Diesellokom V100, DB, Ep. III,.....	142.90DM
43936 Elektrolokom Ee3/3, SBB, für Märklin-System,....	223.90DM
43946 Beiwagen zu VT98 (43945),.....	55.90DM
44262 Reisezugwagen 2. Kl., NSB, Ep. III,.....	42.90DM
44275 Reisezugwagen 2. Kl./Gepäckabt., SNCF, Ep. IV,...	42.90DM
44288 D-Zug-Wagen "Plan D", 3. Kl., NS,.....	44.90DM
44290 Speisewagen "Plan D", NS,.....	48.90DM
44305 Eurofima 1. Kl., SBB,.....	33.90DM
44400 Silberling Steuerwagen, DB, Ep. IV,.....	64.90DM
44402 Silberling 2. Kl., DB, Ep. IV,.....	38.90DM
44403 Silberling 1./2. Kl., DB, Ep. IV,.....	38.90DM
44423 Personenwagen 1./2. Kl., CFL,.....	37.90DM
44424 Personenwagen 2. Kl., CFL,.....	37.90DM
44474 Schnellzugwagen 1. Kl., BLS, Ep. IV,.....	42.90DM
44475 Schnellzugwagen 2. Kl., BLS, Ep. IV,.....	42.90DM
44476 Gepäckwagen, BLS, Ep. IV,.....	39.90DM
44629 Beiwagen zu X2800, SNCF, Ep. IV,.....	64.90DM
44820 Bay. Personenwagen 3. Kl., DB, Ep. IIIa,.....	34.90DM
44824 Bay. Personenwagen 3. Kl., DB, Ep. IIIa,.....	34.90DM
44828 Bay. Packwagen, DB,.....	37.90DM
44832 Bay. Postwagen, DB,.....	34.90DM
46000 Gedeckter Güterwagen, FS, Ep. III,.....	16.90DM
46047 Kühlwagen, DB, Ep. III,.....	17.90DM
46053 Klappdeckel-Kalkwagen, DB, Ep. III,.....	17.90DM
46104 Gedeckter Güterwagen, ÖBB, Ep. III,.....	25.90DM
46138 Kesselwagen "Esso", DB, Ep. IV,.....	25.90DM
46144 Kesselwagen "Shell", DB, Ep. IV,.....	24.90DM
46194 Kesselwagen "Esso", DB, Ep. IV,.....	32.90DM
46282 Fahrradtransportwagen, ÖBB, Ep. IV,.....	27.90DM
46287 Haubenwagen, ÖBB, Ep. IV,.....	26.90DM
46305 Rungenwagen beladen, SNCF, Ep. III,.....	21.90DM
46311 Rungenwagen mit Plane, NS, Ep. IV,.....	32.90DM
46316 Schwenkrungenwagen, FS, Ep. IV,.....	29.90DM
46356 Taschenwagen "Schenker", DB, Ep. IV/V,.....	45.90DM
46364 Taschenwagen "Antoine", SNCF, Ep. IV/V,.....	51.90DM
46365 Taschenwagen "Bertschi", SBB, Ep. IV/V,.....	51.90DM
46366 Taschenwagen "Malenstein", FS, Ep. IV/V,.....	48.90DM
46387 Flachwagen, SNCF, Ep. IV,.....	26.90DM
46417 Expressgutwagen, ÖBB, Ep. IV/V,.....	26.90DM
46419 Schüttgut-Seitenentladewagen, NS, Ep. IV,.....	33.90DM
46422 Schüttgut-Seitenentladewagen, ÖBB, Ep. IV,.....	31.90DM
46460 Autotransportwagen DDM915, DB, Ep. IV,.....	49.90DM
46461 Autotransportwagen DDM915, ÖBB, Ep. IV,.....	49.90DM

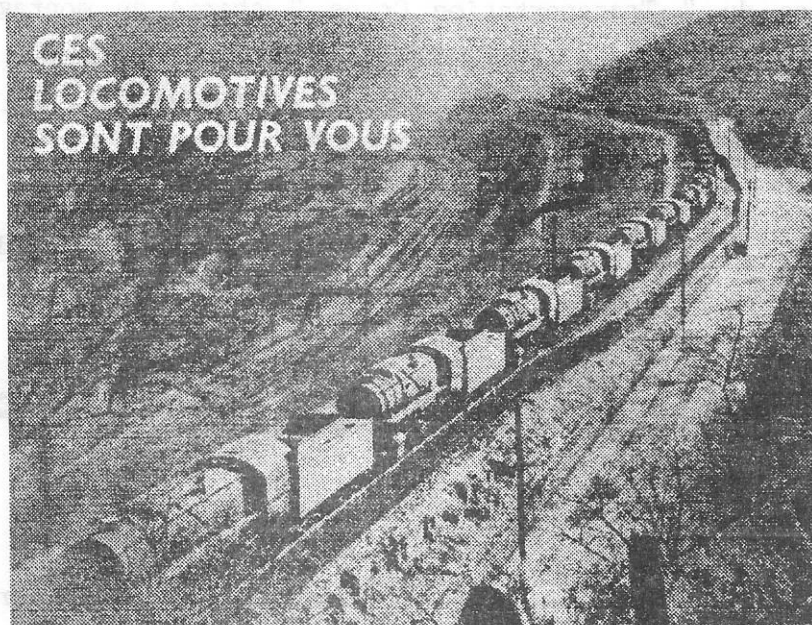
Zwischenverkauf vorbehalten



Histoire du chemin de fer

EXTRAIT DE L'ARC EN CIEL DU 24 MARS 1944.

Document largué par l'aviation des Nations-Unies au peuple belge en guerre.



Quelque part en Angleterre le 21 mars.

Ce train de locomotives arrive d'Amérique. Elles sont arrivées toutes montées, et " quelque part en Angleterre " elles attendent sur cette voie le moment de partir pour l'Europe.

Non loin des soldats Américains, aidés par des Britanniques, sont occupés à monter des centaines de wagons destinés à rouler sur les voies ferrées du continent. Ces hommes sont disposés le long d'une chaîne de montage d'un genre spécial, puisqu'elle est constituée par la voie ferrée. Travaillant par roulement, par équipes de 155 hommes, ils permettent à la chaîne de fonctionner 24 H par jour en montant un wagon à l'heure.

Dans un immense hall, il y a comme cela six voies ferrées parallèles qui

../..

peuvent constituer six chaînes d'assemblage et permettent de monter tous les wagons qui arrivent d'Amérique en pièces détachées ou plutôt, comme on dit en sections " préfabriquées ".

Les plates-formes arrivent d'Amérique, empilées les unes sur les autres, avec les accessoires emballés à l'intérieur.

Des essieux avec une roue à chaque extrémité ont été également amenés en bateau et dans l'énorme dépôt, ce qui frappe d'abord la vue, ce sont des montagnes de plates-formes, à côté de montagnes d'essieux de wagons, et c'est une surprise de voir la rapidité avec laquelle l'opération s'effectue.

Le bataillon du " Transportation Corps " chargé du montage compte avoir assemblé, avant le jour du débarquement, plusieurs centaines de milliers de tonnes de matériel roulant, qui remplaceront en Europe, les milliers de wagons et de locomotives volés par les Allemands.

Document appartenant à Mr. BOULANGER Félix.

IE du LUB EXCURSIONS

VOYAGE AU MUSEE DE MULHOUSE

C'est avec grand regret et une certaine amertume au cœur que le comité doit vous faire part de l'annulation du voyage à Mulhouse, par manque de participant (seulement 20 inscriptions à la place de 50 souhaitées au départ). Le prix devant être perçu pour seulement 20 participants n'était plus du tout compétitif, il nous a paru beaucoup plus raisonnable de le supprimer comme annoncé dans la revue N° 3/1991.

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE - Programme modifié. -

Modification de l'annonce parue dans CORRESPONDANCE N° 1 - 1991

- 24 août 1991 : voyage photos avec locomotive diesel série 59 (livrée 1971) et voitures M1 sur la ligne Athus-Meuse entre Dinant et Virton.
- 14 septembre 1991 : voyage photos autour de Bruxelles (avant le début des travaux TGV) avec notre autorail 4333.

Info. TSP/PFT, avenue des Eglantines, 15, 1150 Bruxelles.

Expos et manifestations

3EME WEEK-END DU TRAIN - 6 ET 7 JUILLET 1991 à PUURS.

Dans les locaux du ST-JAN-BERCHMANSINSTITUT, SCHUTTERSBOFSTRAAT, à PUURS.
(à côté du quai-terminus du chemin de fer à vapeur, et à + ou - 150 m de la gare S.N.C.B.)

- * Exposition ferroviaire, ouvert de 10 à 18 H, sans interruption.
- * Démonstration " live steam ".
- * Exposition de matériel roulant de la SNCB, dans la gare de Puurs.
- * Un horaire adapté au chemin de fer à vapeur de Termonde - Puurs.
- * BOURSE D'ECHANGE (MODELISME FERROVIAIRE) - DIMANCHE 7 JUILLET.
- * St-Jan-Berchmansinstituut, Schuttershofstraat, à Puurs.
- * Ouvert de 8 H 30 à 13 H 30.
- * Pour renseignements, " BVS " asbl, Fabriekstraat, 118, 9200 Baasrode.
Tél. 053/70.38.37 - 091/48.12.84.

RMM.

Les 12 et 13 octobre 1991 à Namur au centre culturel de Géronsart, rue de Trèfle, à Jambes - exposition de modélisme ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan.

Au programme : exploitation des réseaux HO et N du club, installation de réseaux mobiles et dioramas, de matériel roulant, signalisation, bâtiments. Présence de détaillants spécialisés.

Un concours de modélisme à thème ferroviaire, ouvert à tous, est organisé à cette occasion. Baptisé prix " Philippe SOETENS " en mémoire d'un modéliste talentueux de notre club trop tôt disparu, le concours est divisé en deux catégories :

- 1°. Modèles ou maquettes isolées. (constructions ou modifications)
- 2°. Modules ou dioramas de maximum 0,75 m².

Inscriptions et renseignements après 18 H au 082/64.54.33 ou 083/65.54.86.

Clôture des inscriptions : 15 août 1991.



IE du CLUB



LUB

Les réunions

Comme chaque année, les premiers mercredis de juillet et août, seront libres. Donc pas de projection lors de ces réunions.

Au mois de juillet : le local sera fermé les vendredis.

Pour la rentrée de septembre, Mr. Albert COLLIN nous présentera une projection de diapositives sur les trains à crémaillère de l'Acherseebahn et du Puchberg-Schneeberg. Alors, " Attention les yeux ".

La circulation sur le réseau sera du thème suisse et plus particulièrement des " crocodiles ". J'invite donc les possesseurs de crocodiles " de tout poils " d'amener leurs locos.

Il est grand temps de constituer notre agenda pour les réunions de 1992. Si vous désirez faire une projection ou un exposé, vous pouvez vous mettre en rapport avec Mr. Joseph MARGRAFF dit " Le Grand Joseph ".

BONNES VACANCES .

Richard ORBAN.

