

Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. SEPTEMBRE - OCTOBRE 1991 Numéro 5



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
NOUVELLES DE CHEZ NOUS ET D'AILLEURS	05-06-07
Les trains à deux niveaux - Une histoire vieille comme le chemin de fer - 4ème partie.	
VIE DU CLUB	08-09
Notre souper.	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER	10-11-12-13
L'entretien et la réparation des locomotives à vapeur.	
LES TOURISTIQUES	15
La Vennbahn.	
MOTS EN VRAC	16-17
LITTERATURE FERROVIAIRE	18-19
Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières.	
EXPOS ET MANIFESTATIONS	19-23
BON A SAVOIR	20
Concours de modélisme RMM.	
LES TOURISTIQUES	22-23
Festival du chemin de fer à vapeur de Mariembourg.	
LITTERATURE FERROVIAIRE	09
HAN SUR LESSE - Le chemin de fer vicinal des grottes.	
PUBS	14-21
VIE DU CLUB	24
Nos réunions.	

PHOTO DE COUVERTURE :

Wagon 500791

Photo S.N.C.B.

Collection : Léon JOB.



A l'heure où vous lirez ces lignes, la plupart d'entre-vous auront repris le boulot.
Finies les vacances !

Mais, il faut être optimiste. Si vous êtes un mordu de chemin de fer miniature ou autre, comme moi, vous allez avoir l'occasion de vous soustraire à la routine habituelle, pour vous consacrer à votre hobby préféré.

Vous allez pouvoir consacrer quelques heures à votre réseau ou à classer vos films et diapos, ou peut-être partir en vadrouille, caméra au poing, ou appareil photo en bandouillère, à la recherche d'une composition de train rare et exceptionnelle...

Je compte sur vous pour venir nous rejoindre à l'expo de HOESELT les 21 et 22 septembre 1991, inscrivez vous sur la feuille de service au local. Votre aide sera la bienvenue.

De plus, nous manquons cruellement d'articles pour la revue. Nous en sommes réduit à recopier des articles dans d'autres publications.

Alors comme disait l'autre, tous pour un, un pour tous.

RICHARD ORBAN.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

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

LES TRAINS A DEUX NIVEAUX :

UNE HISTOIRE VIEILLE COMME LE CHEMIN DE FER.

4ème partie.

EN DEHORS DE L'EUROPE

Si l'on veut étudier l'évolution de la voiture à deux niveaux en dehors de l'Europe, il convient de faire un petit retour en arrière dans le temps et d'abord en Chine, où une rame à deux niveaux de 4 véhicules, encadrée par deux locomotives diesel hydrauliques, fit son apparition en 1958. Le nombre de places assises par voiture atteignait le chiffre record de 198 pour une caisse de 24,50 m seulement, la largeur de 3,1 m autorisant une configuration des sièges de 3-3 de front. La hauteur de la voiture à voie normale est de 4,65 m, la hauteur libre au niveau inférieur est de 1,95 m et de 2,12 m au niveau supérieur.

Depuis lors un plus grand nombre de voitures à deux niveaux sont apparues sur le réseau chinois qui toutes sont conçues pour le trafic à longue distance et comportent aussi des couchettes. En version places assises, elles sont un peu plus spacieuses que le prototype. En 1978, la première voiture moderne à deux niveaux d'une série provisoire de 36 unités quittait les ateliers de Integral Coach Factory en Inde. Les voitures furent mises en service entre Bombay et Poona dans les trains intercitys à moyenne distance. La caisse mesure 21,3 m de long, 4,26 m de haut et 3 m de large. Ces voitures ont une capacité de 148 places assises : 61 au niveau supérieur et 55 au niveau inférieur et il y a 16 places assises supplémentaires à chaque extrémité de la voiture.

../..

Au niveau supérieur, la disposition des sièges est de 2-2 de front, 3-1 en bas.

En 1978, la première voiture à deux niveaux quittait l'usine Hawker Siddeley au Canada. GO transit en commanda 80 unités pour les trains de banlieue de Toronto. Ces voitures à deux niveaux ont la particularité d'avoir un profil en forme de cigare ; elles sont très claires à l'intérieur et largement dimensionnées et offrent 162 places assises confortables avec une configuration de 2-2 de front. Les voitures mesurent 25,9 m de long et 4,85 de haut avec une hauteur libre de 2 m à chaque niveau. La caisse de la voiture mesure exactement 3 m de large et la distance entre les pivots de bogies est de 19,5 m. Ces voitures sont de construction modulaire, il s'ensuit que la structure de base des abouts peut être complétée par des modules pour la marche en réversibilité, pour le transport de bagages ou pour permettre au personnel d'y passer la nuit.

SUPERLINERS AMTRAK

La voiture à deux niveaux de luxe d'Amtrak qui est destinée au trafic à longue distance, a tout naturellement sa place dans cette revue d'ensemble. Ce parc de 284 Superliners est entré en service entre 1980 et 1982 dans l'Ouest des Etats-Unis, notamment sur la relation assurée par le " San Francisco Zephyr " de Chicago à San Francisco. Des voitures avec places assises, des voitures-restaurant et des voitures salon-café à deux niveaux entrent dans la composition de ce train et bien entendu aussi des voitures-lits puisque le trajet comprend deux nuits. Ce WL à deux niveaux a une capacité de 49 lits, répartis en divers types d'agencement. La voiture comporte 14 compartiments " économiques " avec un maximum de 2 lits superposés disposés longitudinalement. Il y a encore 5 compartiments " De luxe " pour 3 personnes - les seuls compartiments à posséder un lit de 2 personnes dans une voiture-lits ! , une cabine " Spécial " pour un handicapé et son accompagnateur et enfin une cabine " Famille " pour 4 personnes.

Amtrak en a commandé 3 prototypes afin d'agrandir la série. La série actuelle a été construite par Pullman Standard, mais est équipée de bogies de Westwaggon Union de Berlin. Les caisses ont 25,5 m de long, 4,86 m de haut et 3 m de large.

../..

Dès avant les Superliners, l'Amérique avait ses " Gallery-cars " ainsi appelées parce qu'il n'existe qu'un seul couloir central pour les deux niveaux. Cette configuration était l'unique possibilité offerte au garde de contrôler à partir du niveau inférieur les billets présentés au niveau supérieur ; son syndicat lui défendait en effet de monter et descendre des escaliers pendant ses prestations... Les " Gallery-cars " ne circulent que sur les lignes de banlieue de Chicago et de San Francisco. Le Chicago North Western utilise exclusivement des " Gallery-cars " construites par Pullman, qui en livra également à la Southern Pacific pour les lignes au sud de San Francisco, soit un total de 250 exemplaires pour les deux compagnies. Ce matériel est en service depuis 1950 et a été complété par des voitures du même type en acier inoxydable construites par Budd pour le Chicago, Burlington and Quincy et le Milwaukee Road, soit en tout 230 exemplaires jusqu'à présent. Le nombre de places assises s'élève en moyenne à 160, ce qui n'est pas si mal si l'on tient compte du fait qu'il n'y a qu'une rangée de sièges individuels de chaque côté du niveau supérieur.

Il convient également de mentionner dans cet article la rame d'essai de 8 voitures que le CP Rail mit en service sur la ligne de Montréal à Lakeshore en 1970. Elle fut exploitée en rame réversible et construite sous licence Budd par Canadian Vickers. Ici également, le garde reste au niveau inférieur mais exécute un tour d'adresse pour contrôler les voyageurs du niveau supérieur : les CP ont installé un profilé spécial sur lequel les voyageurs peuvent fixer leur titre de transport en vue de faciliter les opérations de contrôle. Via les " Highliners " de l'Illinois central (Chicago), nous en arrivons aux trains à deux niveaux qui n'ont pas besoin de locomotives parce qu'ils sont automoteurs ". En fait, ces trains sont composés d'automotrices indépendantes qui ont chacune un pantographe. St-Louis Car Division en a construit 130 avec lesquels on forme des trains de 4 à 6 voitures. Ils sont également du type " Gallery " mais ont toutefois une capacité de 156 places assises, malgré la configuration de 2-2 sièges de front au niveau inférieur et l'espace sacrifié pour l'appareillage électrique dans chaque voiture. Le matériel est entré en service en 1971.

A SUIVRE ...



IE du CLUB



notre souper

***** 8EME SOUPER DE FIN D'ANNEE *****

Comme annoncé dans notre revue mai-juin le souper de fin d'année fait peau neuve, suite aux suggestions de nos membres à l'assemblée générale.

Le comité sera heureux de vous accueillir à la " C.A.R.A.F ", 62, rue de Serbie, 4000 LIEGE (près de la gare de Liège Guillemins) le 19 octobre 1991 à 20 H 00.

MENU : ** APERITIF MAISON + PETITS SALES **

**** BUFFET FROID **** - Crudités : céleri, carottes, tomates, concombres, mixte, niçoise, oeufs farcis, chou-fleur, pommes de terre.

- Viandes : rosbeef, jambon (2 sortes), terrines (2 sortes), cochonnailles, volaille.

- Poissons : terrine, tomates farcies.

**** LE FROMAGE ****

**** LE DESSERT **** - Salade de fruits - mousse au chocolat.

**** CAFE ****

PRIX : Adultes : 500 Frs

Enfants - 15 ans : 250 Frs

Boissons variées disponibles sur place à prix démocratiques.

../..

Animation musicale par notre musicien chanteur de l'année passée (Succès garanti vu la qualité de cet artiste amateur).

Inscriptions auprès de Mr. ORBAN Richard, rue Doumier, 47,

4430 ANS

Tél. 041/46.48.51

De préférence lors des réunions et au plus tard pour le vendredi 4 octobre.

Premier mercredi d'octobre le 2 octobre 1991).

PAIEMENT A LA RESERVATION.

LE COMITE.

Littérature Ferroviaire

HAN SUR LESSE : Nouvelle brochure.

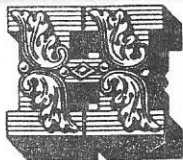
LE CHEMIN DE FER VICINAL DES GROTTES, par Marc HELIN.

Deuxième édition, augmentée et étoffée, avec une iconographie entièrement renouvelée : plus de 80 photos et plans, dont la moitié en couleurs.

Histoire de la ligne et de son matériel roulant et fixe, précédée d'une courte introduction sur la SNCV et le groupe de Wellin.

Le texte est bilingue (F/N) avec un résumé en allemand, anglais et italien.

Cette brochure est disponible dans tous les points de vente ferroviaires habituels (Prix : 290 Frs).



histoire du chemin de fer

L 'ENTRETIEN ET LA REPARATION DES LOCOMOTIVES A VAPEUR

A LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

Le maintien en bon état des locomotives à vapeur est l'une des conditions essentielles de la sécurité de marche des trains, question primordiale dans l'exploitation du Chemin de fer. Si la vigilance, le sang-froid, le sentiment du devoir, l'esprit de discipline du personnel de conduite de la locomotive constituent la garantie la plus efficace de la sécurité, encore faut-il que ces agents puissent compter sur le bon fonctionnement de l'engin qui leur est confié.

Une autre préoccupation essentielle consiste à assurer la régularité du service : les trains doivent partir à l'heure prévue, passer à l'heure prescrite aux différentes gares qui jalonnent leurs parcours, et arriver à destination à l'heure réglementaire. Cette régularité doit être poursuivie non seulement dans l'intérêt du public mais tout autant dans celui de l'exploitant; les incidents de route, les détresses des trains entraînent des retards importants ou des perturbations dans le service qui grèvent le chapitre des dépenses de frais supplémentaires considérables et, à ce point de vue, le bon état d'entretien de la locomotive joue un rôle essentiel.

Il ne faut cependant pas, dans ce but, engager sans nécessité des dépenses trop fortes, l'économie doit rester malgré tout une préoccupation dominante. On se rendra compte de l'intérêt de réduire ces dépenses en songeant que sur les 55.000 ouvriers utilisés à la S.N.C.B., près de 5.000 sont affectés à l'entretien et à la réparation des locomotives à vapeur.

.../...

../..

Nous allons examiner comment la Société Nationale, par le perfectionnement continu des méthodes et de l'organisation, s'est efforcée de réaliser ces divers desiderata et quels sont les résultats acquis dans ce domaine.

Dans les premières années de la reprise du service après guerre, les locomotives étaient réparties dans 66 dépôts d'importance très variable ; dans chacun d'eux on effectuait au jour le jour les travaux d'entretien courant, c'est-à-dire, la réparation des défauts ou des usures des organes au fur et à mesure que le personnel de conduite ou le visiteur les décelait, ou que des avaries s'étaient produites pendant le service. Après un certain parcours, variable avec le type de locomotive et la nature du service qu'elle avait assuré, le dépôt lui faisait subir une révision plus ou moins complète avec levage du châssis et retrait des roues ; elle avait pour but de remédier au jeu excessif et aux usures des organes du roulement, du mécanisme et du frein.

Cette révision avec levage, dénommée " moyenne réparation " s'effectuait dans un atelier attenant à la remise à locomotives ; aucun programme bien défini n'était suivi, chaque remise l'exécutait d'après sa pratique propre. Les remises surtout celles de moindre importance, n'avaient d'ailleurs à leur disposition que des moyens réduits, tant en personnel qu'en équipement, et dans ces conditions, l'immobilisation de la locomotive pour moyenne réparation était considérable et atteignait souvent 2 mois. Le parcours entre deux levages ne dépassait guère 30.000 à 45.000 km. d'après le type de locomotive.

Après un parcours correspondant à 2 ou 3 de ces moyennes réparations, il s'imposait de procéder à des réparations plus importantes à la chaudière, au châssis et aux cylindres, mais ces travaux dépassaient les moyens d'action de la remise.

Les locomotives étaient alors prises en grande réparation dans l'un des 6 ateliers centraux du réseau ; ces réparations comportaient le démontage complet de la locomotive, la réfection approfondie de la chaudière, la révision complète du châssis, des cylindres, des roues et de tous les organes en général. Ici encore l'immobilisation était considérable et atteignait, en moyenne, 70 jours ; la quantité de main-d'oeuvre consacrée par locomotives s'élevait à 9.000 heures en moyenne ;

../..

le parcours entre deux grandes réparations ne dépassait guère 100.000 kilomètres.

Le principe de l'organisation actuelle a consisté à rendre systématiques toutes les opérations dont nous venons de parler, et pour ce qui concerne les réparations, grandes et moyennes, à les concentrer dans un petit nombre d'ateliers outillés de façon à pouvoir leur appliquer des méthodes d'organisation du travail très perfectionnées.

L'organisation actuelle du service de l'entretien s'inspire essentiellement du principe que, pour la plupart des organes de la locomotive, il y a un moment où la visite avec remise en état anticipée est plus avantageuse que d'attendre que les pièces soient usées ou avariées ; autrement dit, l'entretien doit être périodique et préventif dans tous les cas où la prévision d'avarie est possible, pour tous les organes que l'expérience indique comme s'usant ou se détériorant ou fonctionnant mal au bout d'un certain parcours ou d'un certain temps de service de la locomotive.

Les travaux périodiques d'entretien sont organisés, d'après ce principe, de la façon suivante : au bout de 6 à 10 jours de service pour les locomotives à voyageurs à grande vitesse et suivant la nature des eaux d'alimentation, et de 15 à 30 jours pour les locomotives à marchandises et de manoeuvre : la chaudière de la locomotive doit être vidée et lavée pour la débarrasser des matières encrassantes et des boues qui s'y sont déposées. On profite de cette immobilisation forcée de la locomotive pour effectuer une visite soignée avec réfection éventuelle des robinetteries, tuyauteries, organes de graissage, timoneries de frein, etc...

La période entre deux moyennes réparations, correspondant par exemple pour les locomotives à voyageurs, comme nous allons le voir ci-après, à 90.000 km. de parcours, a été subdivisée en 8 périodes égales au bout desquelles la locomotive subit une révision d'importance variable suivant un programme bien défini.

La principale de ces révisions se situe au milieu de ce parcours, elle dure environ une semaine et comporte

../..

.../...

essentiellement la révision complète des pistons, des distributeurs et des accessoires de ces organes, ainsi que la reprise du jeu des organes du roulement et du mécanisme. Aux 1/4 et 3/4 du parcours, se placent des révisions moins importantes comportant des visites, nettoyages et réfections d'organes essentiels ou engageant la sécurité ; enfin, aux 1/8, 3/8, 5/8 et 7/8 du parcours, il est prévu des révisions encore plus limitées d'un petit nombre d'organes qu'il est important de vérifier assez souvent. Pour éviter des immobilisations supplémentaires des locomotives, on fait toujours coïncider ces révisions avec le lavage de la chaudière.

Le service central et les chefs des 56 remises à locomotives qui existent actuellement veillent à ce que tous ces travaux d'entretien périodique soient rigoureusement exécutés à la date et d'après le programme prévus, afin de retirer de cette méthode tous les avantages recherchés.

Il reste, bien entendu, toujours à effectuer des travaux d'entretien imprévus pour la réparation des avaries accidentelles mais ces opérations s'exécutent elles-mêmes d'après des méthodes et des programmes journaliers bien définis.

Après une certaine période de service, la locomotive présente une usure générale qui ne permet plus de la maintenir en service dans des conditions satisfaisantes de régularité et d'économie au moyen des travaux d'entretien envisagés ci-dessus ; il y a lieu de remédier d'une façon approfondie aux usures de la surface de roulement et du bourrelet des bandages des roues ; aux usures des coussinets, articulations, etc... des organes du roulement, du mécanisme et du frein, aux défauts que présente le foyer de la chaudière, etc... La locomotive subit alors une moyenne réparation, non plus à la remise même, mais dans un atelier spécialisé pour le type de locomotive considéré. Cette réparation est effectuée suivant un programme bien défini et uniforme pour tout le réseau, en adoptant les méthodes de travail et d'organisation qui sont à la base de la production moderne.

Avec l'aimable autorisation de la revue " LE RAIL " - LE RAIL du 15 août 1939.

A SUIVRE...

Jocadis

SPRL PVBA

rue de Bruxelles, 53,

7850 ENGHEN.

Tél. 02/395.71.05

VOITURES L RIJTUIGEN

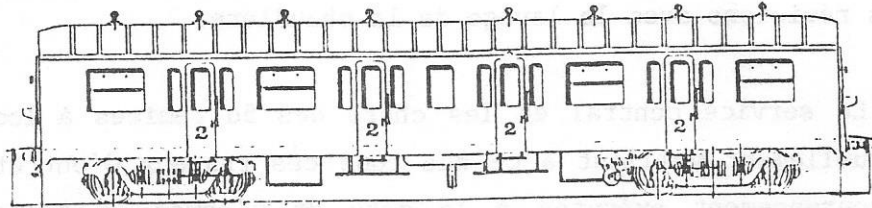
BOUWDOOS
DRAAISTELLEN MET DUBBEL ZWAANHALS
ROCO WIELEN
MESSING ASBUSSEN
BINNENINRICHTING
INGELIEME RAMEN

BOITES DE CONSTRUCTION-PLASTIQUE INJECTE A PLAT
BOGIES AVEC DOUBLES COLS DE CYGNES
ESSIEUX ROCO
POINTES DE ROULEMENT EN LAITON
BOITIERS D'ATTELAGES COURTS NEM SYMOBA
AMENAGEMENT INTERIEUR
VITRES ENCASTREES

980.

(B)

BOITE DE
CONSTRUCTION
BOUWDOOS
BAUSATZ
KIT



S.N.C.B.

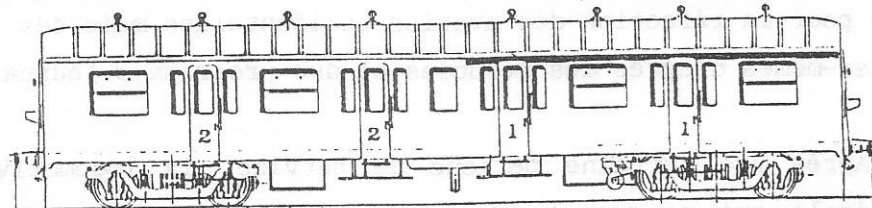
VOITURE L RIJTUIG
B8 ex A2 B6

N.M.B.S.

41007

(B)

BOITE DE
CONSTRUCTION
BOUWDOOS
BAUSATZ
KIT



S.N.C.B.

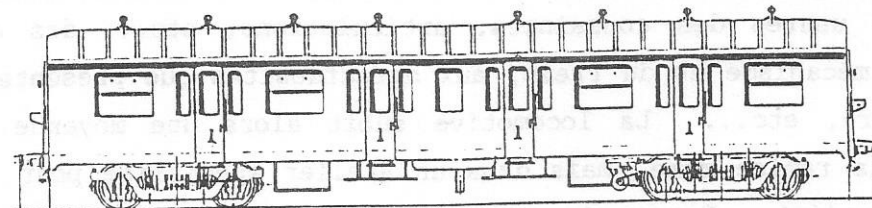
VOITURE L RIJTUIG
A4 B4 ex A2 B6

N.M.B.S.

41008

(B)

BOITE DE
CONSTRUCTION
BOUWDOOS
BAUSATZ
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG
A8 ex B8

N.M.B.S.

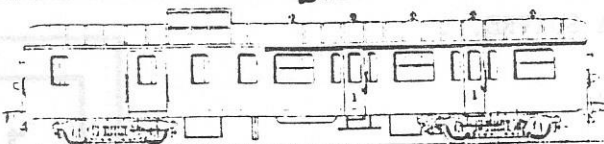
41009

! PRECISER A LA COMMANDE : EPOQUE III ou IV
ESSIEUX 2 OU 3 RAILS !

BIJ DE BESTELLING AANDUIDEN: TIJDPERK II OF IV
WIELEN VOOR 2 OF 3 RAILS

bientôt

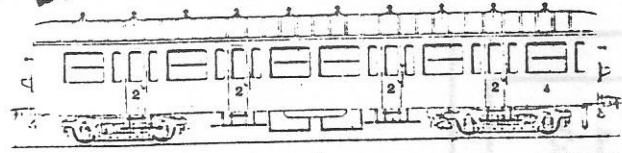
binnenkort



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG
A5 D ex B5 P

N.M.B.S.



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG
B10 ex C10

N.M.B.S.

Les ouristiques

V E N N B A H N

Bahnhofstrasse 70, B - 4730 RAEREN

Tél + Fax ; 087/85.24.87

- Accès : SNCB gare EUPEN.

Autoroute E40 Liège-Aachen - sortie EUPEN.

Le chemin de fer des Fagnes circule sur une voie historique construite entre 1884 et 1888. Il parcourt certains moments le sol allemand tout en restant sur territoire belge suite aux conventions du Traité de Versailles de 1919. Le trajet, long de 65 km, traverse le merveilleux paysage des Hautes-Fagnes entre Eupen et Bullange.

- Jours de circulation : tous les dimanches et jours fériés du 1er mai au premier week-end d'octobre (incl. le week-end T.T.B.).

- Horaire :

EUPEN :	10.00	19.15	
RAEREN	10.25	19.00	
MONSCHAU	11.25	17.51	La correspondance avec le réseau
SOURBRODT	11.55	17.20	IC de la SNCB est assurée en
WEYWERTZ	12.25	17.03	gare d'EUPEN.
BUTGENBACH	12.36	16.40	
BULLINGEN	12.44	16.30	

- Réduction SNCB : B - Excursion n° 255

- Réduction pour groupes à partir de 20 personnes + Carte Familiale.

Réservation conseillée (obligatoire pour groupes).

MOTS EN VRAIE

ENONCE DES MOTS CROISES N° 12.

HORIZONTALLEMENT

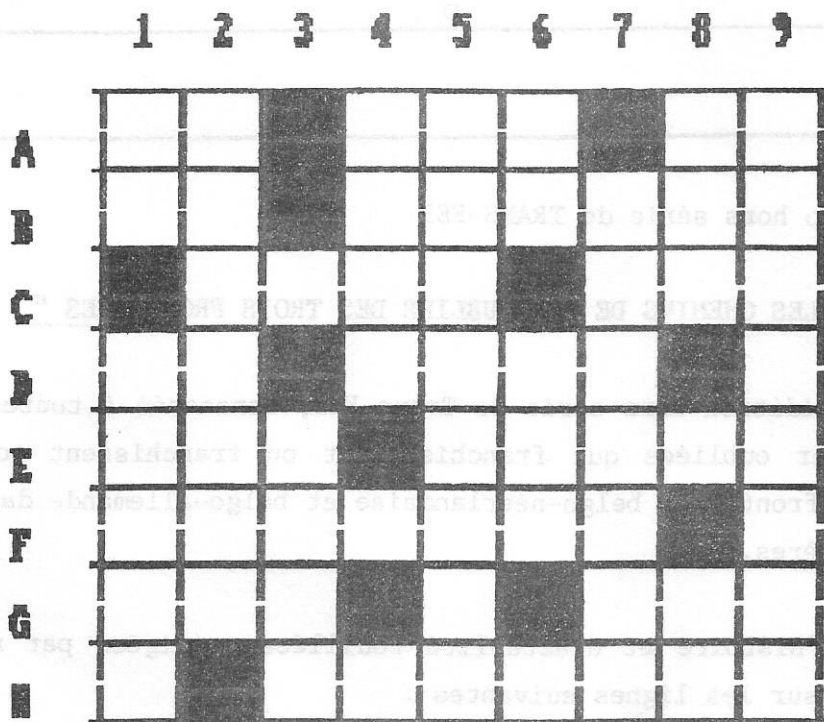
- A. Les chemins de fer de nos voisins à l'Est - Puis ceux du Sud-Est - Ancienne compagnie 2 fois allemande et 2 fois française.
- B. Devant 6/6 pour les actuelles reines du Saint-Gothard - Célèbre pont vénitien
- C. Traverse Cologne après Strasbourg - Un néerlandais.
- D. Service matériel et traction - Sans lui, impossible pour le signaleur d'ouvrir le signal.
- E. Canton suisse - Poussez la porte de notre local et vous entrez dans celle de l'ALAF.
- F. Excellent vin de Moselle.
- G. Le train suit évidemment celui de la voie - Tenté... dans le sens opposé.
- H. Célèbre marque de chapeaux américains style Far West.

VERTICALEMENT

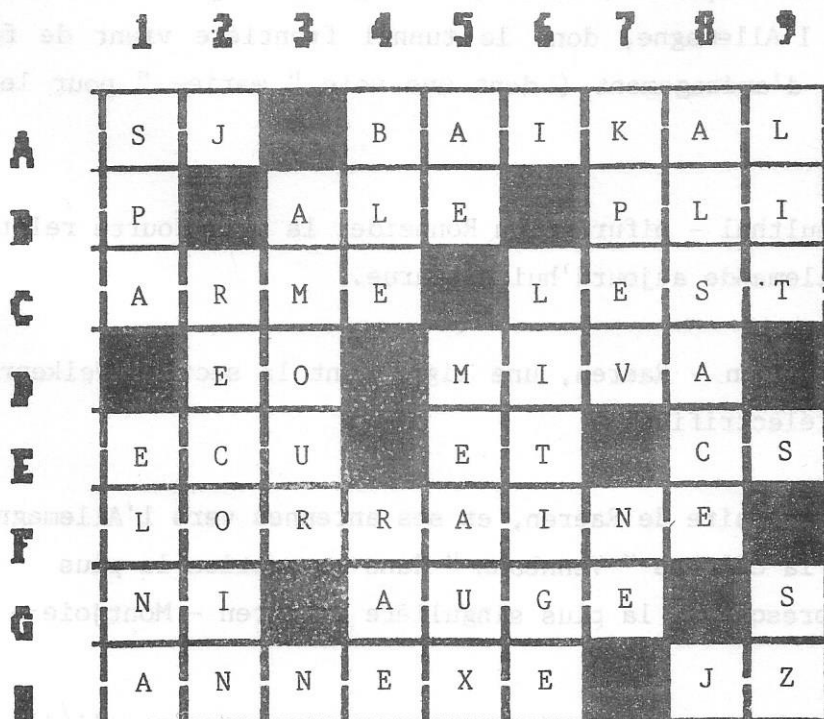
- 1. Les chemins de fer de l'ex-RDA - Dans les briques.
- 2. Gare de l'Athus-Meuse où bifurque la ligne 165 vers Libramont.
- 3. Petites fleurs jaunes.
- 4. Souvent avec les hurlements.
- 5. Pays où l'écartement des voies ferrées est le même qu'en URSS.
- 6. Note - Un anglais.
- 7. Celles des locomotives d'express du Nord belge ou français étaient couleur or.

.../...

- 8. Atelier de traction électrique - La région SNCF de l'ancien PO.
- 9. Une des pièces maîtresses du châssis ferroviaire.



SOLUTION DES MOTS CROISES N° 11



Lucien
GENET.

Littérature Ferroviaire

Un nouveau numéro hors série de TRANS-FER

" LES CHEMINS DE FER OUBLIES DES TROIS FRONTIERES "

Une nouvelle édition hors série de Trans-Fer, consacrée à toutes les lignes de chemin de fer oubliées qui franchissaient ou franchissent toujours aujourd'hui les frontières belgo-néerlandaise et belgo-allemande dans la région des Trois Frontières.

Des études d'histoire et d'actualité fouillées, rédigées par notre membre Roland Marganne sur les lignes suivantes :

* Hasselt - Lanaken - Maastricht, dont la section frontalière est fermée au trafic depuis mai 1990.

* Montzen - Aix-la-Chapelle (Ouest) : la grande ligne " marchandises " entre la Belgique et l'Allemagne, dont le tunnel frontière vient de faire l'objet de gros travaux d'aménagement (dont une voie " mariée " pour les transports exceptionnels).

* Bifurcation Geulthal - bifurcation Ronheide, la plus courte relation internationale belgo-allemande aujourd'hui disparue.

* Welkenraedt - Eupen - Raeren, une ligne dont la section Welkenraedt - Eupen est aujourd'hui électrifiée.

* * le noeud ferroviaire de Raeren, et ses antennes vers l'Allemagne, et notamment la célèbre " Vennbahn " dans sa section la plus pittoresque et la plus singulière : Raeren - Montjoie -

../..

Kalterherberg, ligne belge en territoire allemand..., dont toutes les particularités juridiques et d'exploitation sont étudiées.

Une plaquette de 80 pages format A5, illustrée de 60 photos en noir et blanc dont plusieurs pleine page, une dizaine de cartes et plans. Impression soignée sur papier glacé pour le meilleur rendu de l'iconographie. Reliure cousue fil de lin avec couverture en deux couleurs.

Cette plaquette est disponible dès maintenant. Pour l'obtenir, il suffit d'effectuer un versement de

370 BEF (+ 20 BEF de frais d'envoi) = 390 BEF

à commander à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 LIEGE 1.

Pour les versements en provenance de l'étranger, il convient de verser 420 Frs au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B - 4000 LIEGE 1.

Détenteurs d'une carte " VISA " ou " EUROCARD " : vous pouvez aussi écrire à notre adresse en indiquant l'objet de votre commande et la formule " Je paie par carte " VISA " ou " EUROCARD ", suivi du n° de la carte et de sa date d'expiration. Datedez et signez.

GRUPEMENT BELGE POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - B - 4000 LIEGE 1.

Expos et manifestations

EXPOSITION MODELISME FERROVIAIRE - HOESELT les 21 et 22 septembre 1991.

Cette exposition aura lieu dans le complexe culturel et sportif de HOESELT.

Le samedi de 10 H 00 à 18 H 30 - Le dimanche de 09 H 00 à 18 H 30.

**** PARTICIPATION DE L'ALAF ****

Un week-end à ne pas oublier !

19

19

Bon à savoir

CONCOURS DE MODELISME .

RMM - RAIL MINIATURE MOSAN - NAMUR.

Le samedi 12 octobre et le dimanche 13 octobre nous organiserons notre exposition bisannuelle.

A cette occasion, un concours de modélisme sera organisé. Plus qu'une compétition, ce concours se veut aussi une vitrine de ce que peuvent faire les modélistes que nous sommes.

Pensez-y dès maintenant, octobre arrive à grandes enjambées et pour décorer un modèle ou pour mettre en scène un diorama, il faut un minimum de temps (la peinture ça doit sécher).

Il n'est pas obligatoire d'être un grand maître pour exposer, le modèle que vous aimez, bichonnez-le, présentez-le du mieux que vous savez et faites-vous plaisir en l'exposant.

Le concours comportera deux catégories :

- Modèle ou maquette (surdétaillage, construction...)
- Module ou dioramas.

L'encombrement maximum admis est de 0,75 m².

Les inscriptions (le plus rapidement possible pour prévoir l'espace nécessaire) sont à déposer auprès du secrétaire

Mr. BRAIBANT Daniel, rue de la Gare, 98,
5544 HEER-AGIMONT Tél. (082) 64 54 33.

MC Modellbahn-Center

Hünerbein

D5100 Aachen
Markt 2-12
Tel.: 0241 33921

Hünerbein Info 002

Roco-Auslaufmodelle-1991

Stand: Mai 1991

Spur N:

23210 Dampflokomotive BR44, Wagnerwindleibleche, BB6,	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, SNCF,	19.90DM
25136 Haubenwagen, SBB,	24.90DM
25140 Haubenwagen, FS,	25.90DM

Spur HO:

43230 Dampflokomotive BR57, DRG, Ep. II,	209.90DM
43234 Dampflokomotive 473002, FS, Ep. III,	242.90DM
43260 Dampflokomotive BR43, DB, Ep. III/IV,	216.90DM
43418 Diesellokomotive BR215, Blau-beige, DB, Ep. IV,	115.90DM
43464 Elektrolokomotive Serie 1100, NS,	141.90DM
43468 Diesellokomotive BB63000, SNCF, Ep. IV,	143.90DM
43478 Diesellokomotive BR333, Blau-beige, DB, Ep. IV,	99.90DM
43481 Elektrolokomotive BB15000, SNCF, Ep. IV,	171.90DM
43489 Triebwagen X2800, SNCF, Ep. IV,	181.90DM
43548 Diesellokomotive Type 6215, blau/gelb, SNCF,	149.90DM
43554 Diesellokomotive Reihe 2045, grün, öBB, Ep. III,	141.90DM
43558 Elektrolokomotive 1055111-1, öBB, Ep. IV,	156.90DM
43584 Elektrolokomotive E50, DB, Ep. III,	188.90DM
43616 Elektrolokomotive Reihe 1000, grün, NS, Ep. III,	215.90DM
43644 Diesellokomotive V100, DB, Ep. III,	142.90DM
43936 Elektrolokomotive 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 Expresgutwagen, 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

Les ouristiques

FESTIVAL DU CHEMIN DE FER A VAPEUR A MARIEMBOURG

LES 21 ET 22 SEPTEMBRE 1991.

Le Chemin de fer à vapeur des 3 vallées (CFV3V) à Mariembourg sera une nouvelle fois le plus grand carrefour annuel de la traction à vapeur : circulation non stop de plusieurs locomotives à vapeur et autorails : grand chapiteau permettant la restauration à prix très doux ; stands de vente de revues ferroviaire, jouets et souvenirs. Mais c'est aussi l'occasion de flâner dans un train d'époque le long de la charmante vallée du Viroin avec ses villages de Nismes, Olloy, Vierves et Treignes ou vers la vallée de Chimay.

L'édition 1991 du festival sera en outre l'occasion de trois attractions de choix.

Tout d'abord, en différents endroits du réseau, la fédération des industries du bois présentera toute l'histoire et toute la technologie du traitement du bois depuis l'arbre jusqu'à sa transformation sous toutes ses formes : une initiative très didactique pour les plus jeunes et les autres...

Ensuite, un train à vapeur circulera entre Mariembourg et Couvin.

Enfin, un exemplaire de la plupart des séries d'autorails du réseau belge de la SNCB ainsi que plusieurs véhicules étrangers seront exposés.

Mais pourquoi ne pas éviter les encombrements routiers et rejoindre Mariembourg dès votre domicile en train automoteur des années cinquante ?

../..

C'est ce que le G.T.F. vous propose en organisant des parcours directs vers Mariembourg en provenance de nombreuses villes belges avec retour le soir tant le samedi que le dimanche.

Les prix sont très compétitifs : ils incluent le parcours en train direct, l'entrée sur le site du festival, un parcours aller-retour en train à vapeur du CFV3V (à moitié prix), le tout en toute sécurité, ainsi qu'une documentation.

A titre d'exemple pour un adulte : 600 BEF au départ de Liège, Courtrai, Tournai, Gand ou Anvers.

L'inscription préalable est indispensable.

Notice descriptive et bulletin d'inscription vous seront envoyés bien volontiers : écrivez à G.T.F. asbl, B.P. 191 - 4000 LIEGE 1., en joignant une enveloppe timbrée (ou coupon réponse international) portant nom et adresse et dans le coin supérieur gauche la mention : CFV3V.

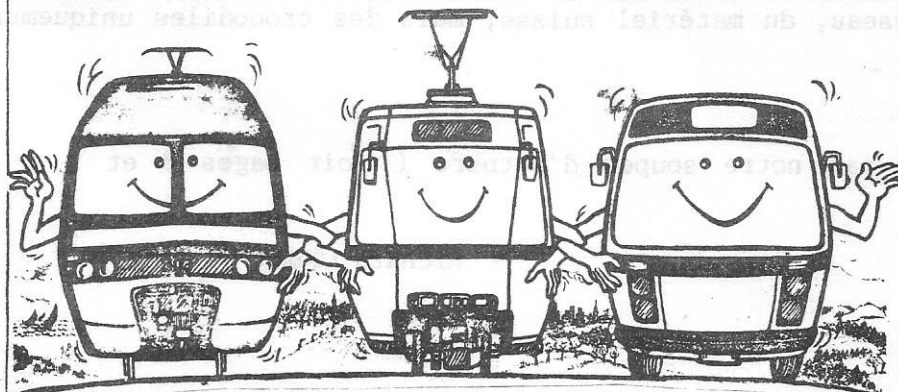
Le programme est à ce point chargé et les prix tellement attractifs que vous devrez peut-être vous rendre à Mariembourg les deux jours pour tout découvrir !

GRUPEMENT BELGE POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1.

Expos et manifestations

TREIN-TRAM-BUS-DAGEN : 5 - 6. OKTOBER 1991
JOURNEES TRAIN-TRAM-BUS : 5 - 6. OCTOBRE



23

23

VIE du CLUB

Les réunions

MERCREDI 4 SEPTEMBRE 1991

Pour la rentrée, Albert COLLIN nous emmènera dans l'autre pays du train, c-à-d l'Autriche.

Il nous présentera une projection diasp de son cru sur deux chemins de fer à crémaillère l'ACHERUSEEBAHN et le PUCHBERG-SCHNEEBERG.

Attention les yeux !

Sur le réseau, le matériel autrichien sera à l'honneur, amenez vos modèles.

MERCREDI 2 OCTOBRE 1991

De nouveau, Albert COLLIN nous présentera une projection diasp sur les chemins de fer rhétiques, mais dans les paysages automnaux.

Alors, chemins de fer rhétiques + paysages automnaux = super projection.
Venez nombreux.

Sur le réseau, du matériel suisse, mais des crocodiles uniquement en traction. - Avis -

N'oubliez pas notre souper d'octobre (voir pages 8 et 9 de ce numéro.)

Richard ORBAN.