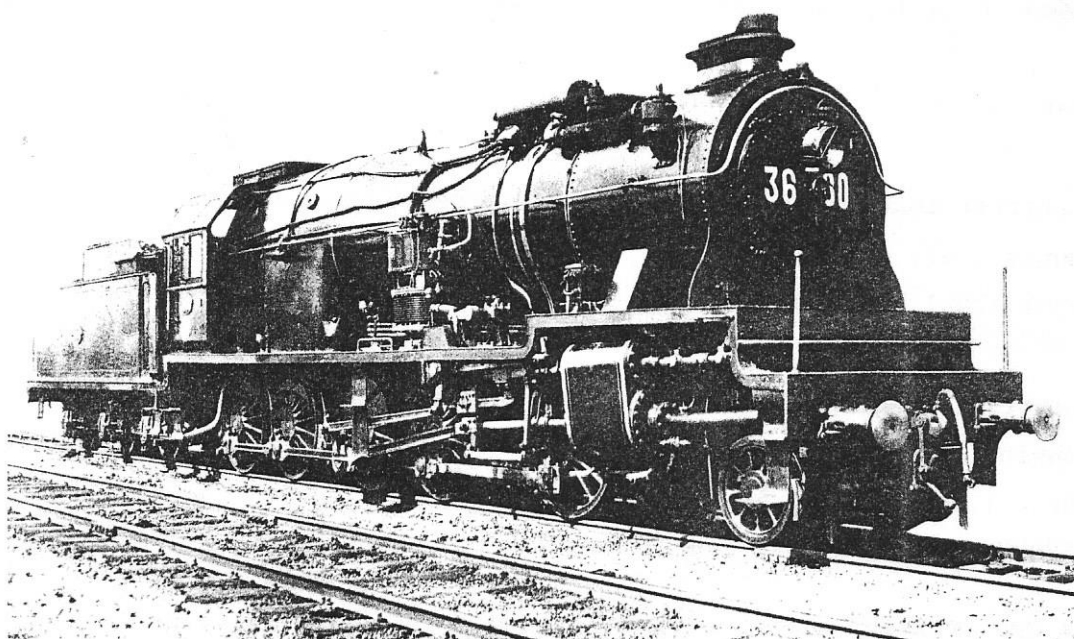


Correspondance

BULLETIN TRIMESTRIEL

70 F.B. JUILLET - AOUT - SEPTEMBRE 1995 NUMERO 3



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Correspondance

R E V U E T R I M E S T R I E L L E

Rédacteur en chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, rue des Cytises, 8, 4000 LIEGE.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise
des Amateurs de Chemin de Fer A.S.B.L.

Le numéro : 70 Francs

Abonnement (un an, 4 numéros) : 250 Francs

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

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :
rue Doumier, 47, 4430 ANS
Téléphone : 041 / 46.48.51

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN
rue Doumier, 47, 4430 ANS
Téléphone : 041 / 46.48.51
CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au 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 : Patrizia VOOS

MAQUETTE : Philippe VOOS

Sommaire

SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04
VIE DU CLUB	05
BON A SAVOIR	06-07
PUBLICITE	08-19
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER .	09-10-11-12-13-14 15-16-17-18
VIE DU CLUB	20

PHOTO DE COUVERTURE
Locomotive type 36
Collection privée
P. Lambot



Au moment où je vous écrit ces lignes les travaux d'aménagement de notre nouveau local sont bien entamés. L'entrepreneur est en train de construire l'étage et de notre côté, nous avons creusé les fondations des escaliers, des murs des toilettes, fait des coffrages à béton, etc...

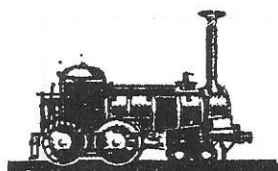
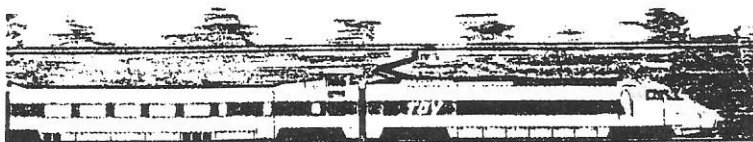
Tout cela ne se fait pas sans mal. Je veux dire par là que ces travaux nécessitent énormément de travail. Certes nous avons eu un coup de main de certains d'entre vous et je les en remercie. Certes actuellement, les travaux ne nécessitent pas un grand nombre de travailleurs, mais bientôt, nous aurons besoin de toutes les bonnes volontés pour mener à bien la lourde tâche qui nous attends encore.

Si vous désirez nous apporter votre aide, contactez un des membres du comité, qui pourra vous orienter concernant le travail à effectuer, et à quel moment.

Nous espérons pouvoir compter sur vous tous, et je vous en remercie d'avance.

R. ORBAN

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**



L.A.A.F.

ORGANISE SA PREMIERE BOURSE D'ECHANGE

LE 22 OCTOBRE 1995

A PARTIR DE 9H JUSQUE 14H

**EN LA SALLE DU CENTRE RENE DELBROUCK
RUE DELBROUCK A DUGREE**

**UNIQUEMENT SUR LE THEME FERROVIAIRE
TOUTES ECHELLES CONFONDUES**

BOISSONS ET SANDWICHES SUR PLACE

TOMBOLA

PRIX D'ENTREE SOFB.

POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER A M. RICHARD ORBAN

47 RUE DOUMIER 4430 ANS

TEL. 041/ 46 48 51

Bon à savoir

DELICES MADRILENES.

Au Museo Nacional del Ferrocarril

En 1879, des ingénieurs liégeois ont construit la gare de Madrid Atocha pour la compagnie ferroviaire Madrid-Càceres-Portugal. Cette "Estación de las Delicias" est aujourd'hui considérée comme l'un des meilleurs exemples de l'architecture métallique du XIX^e siècle. Ce site somptueux fut choisi, voici dix ans, pour abriter le "Museo Nacional del Ferrocarril". Les aficionados ne pouvaient rêver mieux.

Remontez le Paseo de las Delicias. La façade en verre, briques et métal du numéro 61 abrite le musée. Passés les quelques panonceaux historiques de l'entrée, vous tombez sur une locomotive "écorchée", aux organes peints en de vives couleurs. Des textes (en espagnol, bien sûr) expliquent comment cette puissante "MIKADO" se mouvait par l'action de l'eau et du feu. Des locos diesel, des locos électriques, toutes admirablement restaurées, se succèdent de quai en quai.

D'autres monstres de ferraille attendent leur tour à ciel ouvert. Une voiture authentique de la Compagnie des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, complète dans ses moindres détails, fait ici office de cafétéria. Plus loin, vous trouvez la voiture ZZ 307 du président de l'ancienne Compañia Nacional del Oeste. Au cours des années trente, il utilisait ce salon roulant ouaté pour aller effectuer des contrôles sur tout le territoire de sa compagnie. Dans la salle suivantes vous découvrez les maquettes et les réseaux, animés par les ferrovipathes locaux.

L'ère de la vapeur s'éteignit en Espagne en 1975, mais depuis une petite dizaine d'année le "Tren de la Fresa" offre, de la mi-mai à la mi-octobre, des excursions d'un jour vers le passé. De Madrid, l'antique convoi vous emporte vers la belle Aranjuez, où les rois d'Espagne avaient au XVI^e siècle établi leur résidence d'été.

La saison des voyages commence, si vous passez par Madrid, n'oubliez pas de passer par la petite "Estación de las Delicias".

Poupousse.



A VENDRE

LE MONDE FASCINANTS DES TRAINS	132 p.	1.200 Fr
A CENTURY OF MODEL TRAINS	208 p.	1.200 Fr
CES SACRES PETITS TRAINS	205 p.	1.000 Fr
THE MOST FAMOUS TRAINS IN THE WORLD MODELISTE	164 p.	1.000 Fr
CHEMINS DE FER D'HIER ET AUJOURD'HUI	215 p.	1.200 Fr
HISTOIRE DES CHEMINS DE FER BELGES	176 p.	1.200 Fr
L'ESPACE DU VOYAGES LES GARES	96 p.	500 Fr
DILIGENCES ET CHEMINS DE FER	32 p.	1.000 Fr
BRITISH RAIL WAYS	48 p.	500 Fr

S'adresser au 041 - 67.63.23 collection unique.

RESCHIKBAAR

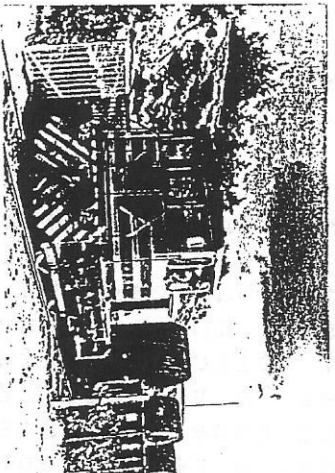
JOC CADIS

DISPONIBLE

BOUWDOOS RANGEROLOC REEKS 91
KIT LOCO DE MANOEUVRE SERIE 91
JOC 11001

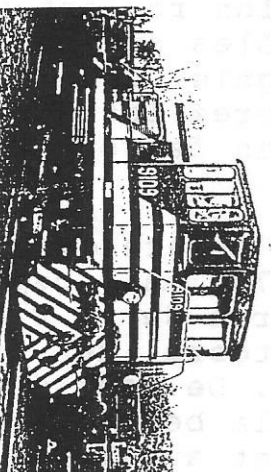
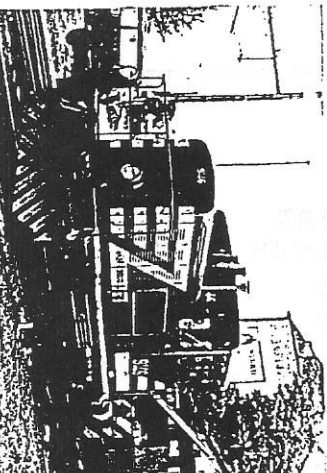
VOOR ONMIDDELLIJKE
BETALING
4.995,-
FOUR PAYEMENT
IMMEDIAT
+ PORTO : 120,-

DAARNA
5.795,-
AIGRES

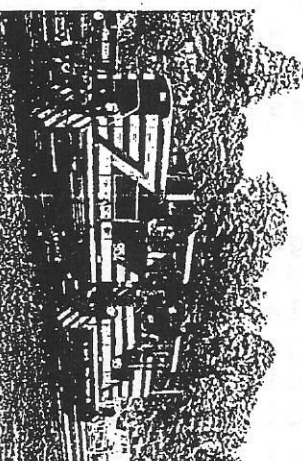


- * NIEUWE KOETSWERK IN WITMETAAL.
- * NIEUWE MOTOR
- * NEM SCHACHTDOOS
- * VERSCHILLENDE UITVOERINGEN MOGELIJK.

- 9101 TOT 9110.
- INDUSTRIEEL.
- KORT.
- LANG.



- * NOUVELLE CAISSE EN METAL BLANC.
- * NOUVEAU MOTEUR.
- * BOUTIER NEM.
- * TOUTES VERSIONS POSSIBLES:
- 9101 A 9110.
- INDUSTRIELLES.
- COURTES.
- LONGUES.







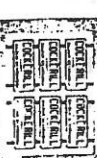










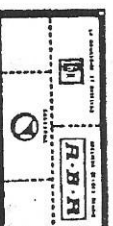
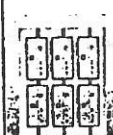

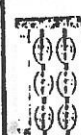


JOC CADIS

S.P.R.L. - P.V.B.A.
Rue de Bruxelles - 53 - Brusselstraat
B - ENGHEN - 7850 - EDINGEN
TEL: 02/395.71.05
FAX: 02/395.61.41
N° COTE: 192-017112-12

NEW

PLAQUES FABRIQUES EN LAITON HO
MESSING FABRIEKPLATEN HO

JOC 65386		DIVERSES LOCOMOTIVES A VAPEUR VERSCHILLENDE STOOMLOCOMOTIEVEN		190,-
JOC 65390	*BROSSE*	AR 550 - 551 - 552 AR 49 - ex 553 AR 554		190,-
JOC 65393		TYPE 29		190,-
JOC 65388		HL D 59 ex 201		190,-
JOC 65392		HL D 59 ex 201		190,-
JOC 65389		HL D 83 ex 253		190,-
JOC 65391		HL D 6001 → 6006 ex 210001 → 210006		190,-
JOC 65396		HL D 60/61 ex 210		190,-
JOC 65395		HL D 73 ex 273		190,-
JOC 65394		HL D 73 ex 273		190,-
JOC 65387		HL D 8501 → 8525 ex 252001 → 252025		190,-

TOUJOURS
DISPONIBLES
NOG LEVERBAAR

JOC 65380
PLAQUES ABR (2x) HL D 80
PLATEN ABR (2x) HL D 80
130,-

JOC 65381
PLAQUES BN (4x) HL D 212 - 62 - 63
PLATEN BN (4x) HL D 212 - 62 - 63
130,-

JOC 65382
PLAQUES AFB (2x) HL D 202/3/4 - 52 - 53 - 54
PLATEN AFB (2x) HL D 202/3/4 - 52 - 53 - 54
130,-

Histoire du chemin de fer

Vous trouverez ci après un article paru dans la revue "Le Rail" de 1968 relatant le dur travail des cheminots de l'époque. On peut dire que cela a bien évolué. A vous de choisir dans quel sens...

LES HOMMES DU RAIL.

A l'origine, le chemin de fer a eu une influence locale. Son action s'est étendue progressivement sur le plan national avant de prendre, il y a quelque 85 ans, la mesure du continent. A tous les stades de son évolution, il a rempli d'utiles missions, mais le premier et peut-être le plus important de ses mérites est d'avoir groupé, pour son service, celui des usagers et de tous les hommes, des travailleurs, manuels et intellectuels, qui, venus de partout et devenus solidaires à cause de lui, ont formé et continuent à former, renouvelée de génération en génération, l'immense famille des "cheminots" dont le plus beau symbole est - on le sait - la roue avec ses rayons assemblé qui supportent tous, également, l'effort commun. Si un des maillons défaille et cède, le rôle de tous est compromis.

Sur les rails lisses, écrivait Daniel-Rops, le train roule à 140 km/h. L'impression est profonde, de stabilité, de rigueur, de plénitude. Je pense aux hommes grâce à qui tout cela est : à ceux qui, dans la motrice électrique vert pâle, nous pilotent, du "régulateur" au "dispatcher" qui de loin, surveille notre marche, aux ingénieurs, aux ouvriers qui ont établi les voies, à tout cet ensemble humain extraordinaire que constitue "le chemin de fer", à ceux qu'on appelle "cheminots".

Les cheminots, poursuivait l'écrivain français, ce ne sont pas des hommes comme les autres, des travailleurs comme les autres. Ceux d'entre eux qui se trouvent directement engagés dans les tâches proprement techniques sont cependant tout à fait différents des ouvriers d'usine, si hautement qualifiés qu'on les choisisse; ceux d'entre eux qui travaillent dans des bureaux, par la plume et le papier, sont également différents des fonctionnaires, dont ils ont cependant les apparences. Tous portent une marque spéciale, dont ils mesurent eux-mêmes l'originalité, on pourrait dire même qu'ils cultivent, et ce n'est point par hasard si du directeur général au dernier agents (agent mot signifiant, agere, l'homme qui fait), lorsqu'on leur demande d'indiquer leur profession, ils répondent cheminots...

Cette spécificité des hommes du rail ne serait-elle qu'un mythe créé et cultivé par les intéressés? Non, le cheminot ne l'a pas acquise de manière concertée ou plus ou moins consciente et volontaire. Ce sont les conditions mêmes de son métier qui la lui ont conférée, tout naturellement. Toute entreprise ferroviaire repose, humainement, sur quelques données essentielles, fondamentales, qui ne peuvent être dissociées les unes des autres et dont la plus importante est sans doute celle de la responsabilité au niveau de l'individu, à tous les échelons de la hiérarchie. L'interdépendance de toutes les responsabilités personnelles est l'une des autres caractéristiques de ce monde où chacun sait que tous comptent sur lui comme lui-même peut compter sur les autres.

Le voyageur qui pénètre dans une gare se doute-t-il de la grandeur et des servitudes du métier de cheminots? Il subit une sorte d'envoûtement produit, peut-être, par cette curieuse symphonie de musique concrète que compose les glissements et piétinement d'une foule toujours quelque peu fiévreuse, le brouhaha des conversations, les tintements et

mille et un bruits divers dont celui des trains réduit, parfois à une sorte d'imperceptible friselis. Pour le voyageur, la salle d'attente se situe, en quelque sorte, au seuil d'une représentation théâtrale. Il va assister, avec une complète indifférence, à un spectacle dépourvu de faste mais dont la parfaite mise au point devrait l'inciter à tout le moins à quelques réflexions et le faire penser au mystérieux travail des coulisses, des metteurs en scène, des machinistes, des accessoiristes. Qui, rendant visite à des amis ou connaissances, s'inquiète auprès du maître de maison s'il possède des plombs de rechange en cas de panne d'électricité, s'il a pris la précaution de s'approvisionner en combustible, en victuailles ou en boissons, ou si son coffre à outils contient tout ce qu'il faut pour remédier - si nécessaire - à l'un ou l'autre de ces menus incidents pouvant toujours se produire? Le voyageur du rail est sans appréhension. Il sait que le train partira à l'heure, au coup de sifflet, et que tout ira bien, que l'horaire sera respecté et qu'il débarquera, dans sa gare de destination, à tel moment précis.

Aux yeux du voyageur, tout semble très simple, et c'est tant mieux car son indifférence est le signe même qu'une solution conforme a été donnée à tous les problèmes posés, que le travail représentant le fonctionnement d'un service régulier a été parfaitement conduit, que tout a été mis en oeuvre pour prévenir la moindre anicroche.

A tous les degrés de la hiérarchie ferroviaire, le cheminot est placé en face de responsabilités bien définies. Pénétrons dans un atelier. Nous sommes dans le genre de Lucullus, nous dit notre interlocuteur, un chef tourneur. Oui, nous estimons que l'on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même. Hommes du rail, nous travaillons pour le rail, qui est notre famille. La famille, ici, ce n'est pas une simple façon de parler; c'est un fait!

Il continue : La plupart des ouvriers et techniciens qui travaillent ici n'ont jamais travaillé qu'aux chemins de fer. Ils ont été formés chez nous. Beaucoup ont plus de vingt ans de présence. Il règne, entre nous tous, un véritable esprit de famille. Ce n'est pas par sentimentalité que je vous dis cela mais tout bonnement parce que ça compte, la sentimentalité, dans une entreprise. Cet esprit de famille est plus qu'une force, c'est un atout indispensable dans un travail comme le nôtre, qui diffère tellement du travail d'usine, qui n'est souvent qu'une affaire d'outillage et de technique. Nous devons travailler vite et être sûrs de notre travail car de sa qualité dépendent beaucoup de choses, la régularité des services, la sécurité des voyageurs... Après une pause, notre interlocuteur poursuit : Nous procédons exactement comme on fait une maison dont on est le propriétaire. Notre but est de tout entretenir en bonne condition, pour que tout tourne rond, qu'il n'y ait aucun "pépin" et que tout le monde soit satisfait, et, aussi, aux meilleures conditions...

Il faut que le matériel roulant soit toujours en excellent état, comme s'il était en permanence "sous garantie". Une locomotive est bel et bien un être vivant qui possède sa personnalité, qui n'est jamais tout à fait identique à celle d'une autre locomotive. Quand elle entre à l'atelier, on l'ausculte, on en éprouve la pulsation, on en examine tous les organes, on voit s'il ne convient pas de remplacer telle pièce du mécanisme dont l'usure est fonction directe du nombre de kilomètres parcourus. Outre les réparations courantes, il y a les avaries majeures, la grosse besogne. Du temps des "vapeur", il fallait "piquer" les tubes des chaudières pour faire tomber le tartre qui les encrassait. Il fallait... mais les moteurs et les turbines exigent également bien des soins, des tâches complexes, des outillages variés.

Ne nous attardons pas outre mesure. Rien n'est laissé au hasard. Des départements spécialisés sont là, ayant chacun des attributions bien définies : chaudronnerie, serrurerie, menuiserie et charpentage, électricité, ajustage et tournage, plomberie, peinture... et, alimentant les uns et les autres, magasins semblable à une quincaillerie géante où sont entreposés, fichés et classés, des milliers d'articles divers allant de la vis la plus banale aux roulements à billes. Le chemin de fer est un mode de transport en commun. Il faut s'attendre à tout. Beaucoup d'éléments, qui ont l'air de n'être que des détails sans importance, sont loin d'être à négliger.

Il y a le personnel des ateliers, qu'on connaît mal ou pas du tout. Il y a celui des dépôts, le sédentaire et le mobile, et il y a celui de la voie, celui qui s'occupe de la pose et de l'entretien, qui vérifie, prévient les accidents et remet en état, qui travaille de jour et de nuit, par tous les temps, sous le soleil brûlant de l'été, dans la pluie, dans le vent, dans la neige, dans le froid et, souvent, au coeur même du danger. Il y a les acrobates qui veillent, quant à eux, à l'équipement aérien et se déplacent, là-haut, sans souci du vertige, pour que les trains roulent sans encombre. Il y a le personnel des sous-stations. Il y a le dispatcher qui fait de la géométrie dans l'espace et dans le temps, s'appuyant sur "son" postulat d'Euclide : A un instant précis, en un point donné de la voie, il ne peut y avoir qu'un train et un seul. Cela ressemble, bien sûr, à une vérité de La Palice mais, dans la pratique, cela nécessite des calculs complexes et précis, une signalisation perfectionnée et, entre tant et tant d'autres choses, une synchronisation absolue des pendules sur toutes l'étendue du réseau. Le voyageur ne se rend pas compte que sa satisfaction est située au point de convergence de mille et mille efforts, de mille et mille attentions s'additionnant les unes aux autres, et s'associant étroitement ou se superposant avec une minutieuse exactitude.

Il apprécie l'urbanité du garde mais répétons-le, il ne se soucie pas ou se soucie fort peu de ce qui se passe dans les coulisses. Habitué à cette régularité d'horaire qui, malgré toutes les vicissitudes, fait l'orgueil des chemins de fer, il ne pense pas à ce qu'il doit au poseur de voie qui souffle du gravier sous les traverses, au signaleur qui ne peut se permettre une seconde de distraction, aux "salopettes bleues" qui travaillent à l'établi, aux commis qui s'occupent des commandes ou ordonnent la marche des trains sur les graphiques, au dispatcher sans cesse harcelé par les indications qu'il reçoit, et à tous les autres métiers du rail. Le voyageur n'accorde bien souvent son attention qu'à "ceux de la machine", parce qu'il arrive de les apercevoir au passage, parce qu'il croit qu'ils tiennent seuls, entre leurs mains, sa destinée et celle de centaines d'usagers semblables à lui. Oui, effectivement, "ceux de la machine" tiennent, entre leurs mains, le sort des passagers. Mais cette responsabilité, bien que plénière, bien que décisive, se situe, en quelques sorte, à la pointe extrême d'un faisceau, au carrefour de multiples routes, au centre d'une roue dont tous les rayons doivent être correctement assemblés. Si l'un de ces rayons fait défaut, s'il n'est pas suffisamment solide, le rôle de tous est compromis dangereusement, irréparablement peut-être. Pense-t-on à tout cela quand on voit un train foncer, masse colossale, comme un ouragan à travers la campagne? Il s'en va, avec une incroyable rapidité, à du cent vingt à l'heure, tiré par ses trois ou quatre mille chevaux. Un homme le conduit. Combien d'autres se tiennent, invisibles, à ses côtés, mystérieusement unis à lui, collaborant avec lui, solidaires avec lui, responsables avec lui? Le train roule, roule. Les roues grincent à peine en inscrivant leur bourrelet dans la courbe, gémissent et tressautent légèrement sur les aiguilles, reprennent leur course bourdonnante... Un métier qui, à tous les niveaux, faisait encore remarquer Daniel-Rops, place ainsi l'homme, l'homme seul, en face de ses devoirs d'Etat, ne constitue-t-il pas un souverain antidote contre

un certain esprit de négligence et d'irresponsabilité dont nous ne connaissons que trop d'exemples? Notons donc qu'un cheminot est un homme qui ne peut en aucun cas se décharger sur autrui des responsabilités de son métier d'homme. Mais, en même temps, cette responsabilité personnelle va de pair avec une totale interdépendance de tous. Une des tares du machinisme industriel que nous connaissons, et spécialement du système de production à la chaîne, est de n'associer les hommes les uns aux autres que par des fonctions automatiques, où la volonté n'a guère de part, d'où cette substitution de la masse à la communauté vivante, si caractéristique des formes les plus marquantes de notre société technicisée. Dans le chemin de fer, il en va tout autrement. Tout homme du rail, à son poste, est étroitement solidaire de quantité d'autres, et il doit leur faire confiance, et il leur fait effectivement confiance...

Les hommes du rail, donc sont personnellement et solidairement responsables comme ils sont individuellement différents et collectivement semblables. Tous, du bas au haut de l'échelle, et partout, dans toutes les langues, ils tiennent un même langage où s'insèrent les mêmes mots qui, dans leurs syllabes ramassées, contiennent tout un programme de travail, toute une règle de vie. Ils sont unis à leurs collègues, quelle que soit leur qualification propre et quelle que soit la qualification de ces autres, qu'ils soient en activité, à la retraite ou même décédés depuis peu ou depuis longtemps, qu'ils appartiennent ou non au même secteur, à la même province, au même rôle linguistique, au même réseau, au même pays. Car la solidarité des cheminots et leur commune responsabilité n'a pas de frontière, ni dans le temps ni dans l'espace. Le rail d'aujourd'hui n'existerait pas ou, à tout le moins, ne serait pas ce qu'il est sans l'apport de la tradition, du passé proche et lointain. Il doit beaucoup aux milliers d'hommes qui l'ont servi autrefois et naguère, qui l'ont créé, qui ont peiné dans l'anonymat, qui ont posé les premières et les

suivantes, qui ont entrepris, et mené à bien des entreprises cyclopéennes avec des moyens cependant limités, voire rudimentaires.

Ces hommes-là ont creusé des tranchées, élevé des remblais, percé des tunnels, jeté des ponts et des viaducs, construit et amélioré le matériel roulant, réduit les temps de parcours, réglé cent détails divers dont chacun avait son importance, suggéré des perfectionnements, mis au point une organisation que les années ont assouplie sans cesse. Cette solidarité cheminote, à la fois rétrospective et actuelle, est basée sur la permanence. Elle engage l'avenir. Ne convient-ils pas, dès lors, comme le notait René Pollier aux pages de son essai sur les chemins de fer d'hier, d'aujourd'hui et de demain, de la considérer comme ayant une valeur exemplaire d'autant plus que par filiation naturelle elle transmet de génération en génération ses caractères permanents... L'auteur, après avoir fait remarquer les hommes du rail poussent souvent l'amour de leur métier jusqu'à tendre à nouer des alliances familiales avec les membres de la même corporation, ajoutait : Nourrie dans le sérail, se perpétuant, évoluant en maintenant sa rigueur, en opposant son unité aux failles qui, un jour ou l'autre, affectent tout ensemble humain, la Société cheminote offre un exemple dont la valeur morale nous apparaît comme immense. C'est, en tout cas, la première fois qu'une activité professionnelle et une société sont aussi profondément unies. Ceci n'acquiert-il pas une grande signification à une époque d'abandon où chacun ne veut plus assurer le relais entre ascendance et descendances? Cette société cheminote continue, elle, d'assurer le relais...

Associé à tous ses prédécesseurs, le cheminot est également solidaire de ses collègues étrangers. Le rail d'ici est redevable d'une part de lui-même au rail étranger et ce dernier, réciproquement, a une dette envers le nôtre. Une vaste collaboration s'est établie,

il y a longtemps déjà, entre tous les réseaux d'Europe et n'a cessé de se développer, allant même jusqu'à déborder de son aire normale pour s'étendre - afin de répondre aux impératifs de l'évolution - au domaine des transports par route, par eau et par air. Cette collaboration entre les différents réseaux européens - qui, rappelons-le, n'est pas nouvelle - a suscité la fondation de plusieurs organismes dont l'"Union internationale des chemins de fer", organe de travail auquel a été confié un rôle de coordination et d'animation en même temps qu'une mission générale de représentation des intérêts du chemins de fer.

Des locomotives et des rames appartenant à des réseaux étrangers circulent sur nos voies ferrées et nos trains, de leur côté, s'en vont bien au-delà de nos frontières. L'Europe est décloisonnée. Les cheminots des autres pays sont responsables de l'état de leurs voies nationales, de la signalisation, du mouvement, comme les nôtres ont la charge de notre réseau. Nous sommes responsables du matériel de traction qui quitte notre pays et de sa conduite. Et la réciproque est vraie. L'Europe du rail est devenue une réalité perceptible. Personne, aujourd'hui, ne pourrait concevoir qu'on doive changer de train à chaque frontière. Le chemin de fer s'est internationalisé. Il a pris une dimension continentale, voire, universelle. Car les trains traversent parfois les mers, sinon les océans. Les pays séparés par ceux-ci, s'il n'ont guère l'occasion de collaborer sur le plan de l'exploitation, coopèrent cependant par des échanges d'équipements, de suggestions, de projets, d'idées ou d'expériences. Les réalisations audacieuses se multiplient. La technique fait des progrès immenses.

Le rail continue à s'étendre dans de nombreux pays. Dans d'autres, il multiplie ses services tandis que, par souci d'efficience et d'économie, il rationalise son exploitation en procédant, notamment, à des opérations d'élagage

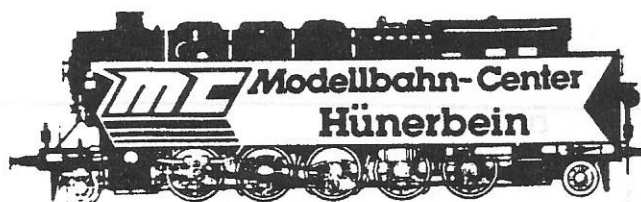
souvent mal accueillies par le public (qui prouve, par son mécontentement même, combien il lui est attaché), mais rendues nécessaires par la suite des mutations de sociétés, des déplacements des concentrations industrielles, du développement des transports en commun utilisant la route, et de l'accroissement considérables du nombre de voitures privées. S'adaptant aux exigences de l'heure, le chemin de fer procède à une cure de rajeunissement systématique. Il se renouvelle. Des innovations sont sans cesse proposées ou adoptées. Le confort s'accroît et devient de plus en plus ouaté. La rapidité s'améliorant sans cesse, les distances se rétrécissent. Les trains roulent de plus en plus vite, ce qui ne veut pas dire qu'ils circulent dangereusement car la voie et le matériel subissent, au fur et à mesure que le besoin s'en fait sentir, les aménagements indispensables. L'automatisation commence à conquérir les domaines du démarrage et du freinage, du réglage de l'allure des convois, du choix d'un itinéraire, des opérations de triage...

L'étonnante vitalité du rail procède indubitablement de la persistance de l'esprit "cheminot", du sens des responsabilités dont continue à témoigner la corporation ferroviaire, de la faculté d'adaptation des hommes qui la composent et du sentiment de communauté particulièrement développé, chez eux, du fait - sans doute - de leur interdépendance. Ce sentiment de communauté sanctionne, tout en le renforçant, le caractère de service public du chemin de fer. Professionnellement solidaire de tous ses collègues, le cheminot se trahirait lui-même s'il ne respectait pas également l'accord, tacite mais profond, qui l'unit à tous les autres hommes.

Joseph Delmelle.

Info 15/94

Märklin Auslaufmodelle



Markt 2 - 12 • D 52062 Aachen
Telefon 0241/33921 - Fax 0241/28013

Auslaufmodelle bei Märklin zum Teil ausverkauft bei uns noch vorrätig!

Stand: 22.09.94

Fahrzeuge H0:			Fahrzeug Spur Z:		
2668	DB Zugpackung "Lufthansa Airport Express"	534,90 DM	8119	BadStE Zug-Set mit "Langenschwalbacher"	485,90 DM
2868	DB Zugpackung "Lufthansa Airport Express"	498,90 DM	8128	DB Zug-Set "Lufthansa Airport Express"	357,90 DM
3128	DB/BVG S-Bahn Triebzug Berlin	238,90 DM	8603	SBB Huckepackwagen "Maeder"	45,50 DM
3153	DB E-Lok BR120	248,90 DM	8604	ÖBB Huckepackwagen "Walter"	45,50 DM
3305	KPEV Dampflokomotive T 18, dunkel-grün	298,90 DM	8620	DB Tiefladewagen "mit Trafo"	41,50 DM
3307	KWStE Dampflokomotive T 18, hell-grün	298,90 DM	8636	USA Güterzug-Begleitwagen Caboose	47,90 DM
3329	DB E-Lok BR 191, grün	398,90 DM	8637	USA Gedeckter Güterwagen Box Car	35,90 DM
3334	SNCF E-Lok BB 26000 "Sybic"	379,90 DM	8649	KWStE Ged. Güterwagen m. Bremserhaus	32,90 DM
3342	DB E-Lok BR 111, blau-beige	237,90 DM	8651	SBB Off. Güterwagen Eaos, grau	36,00 DM
3344	DB E-Lok BR 110, blau	227,90 DM	8652	SBB Off. Güterwagen Eaos, rosa	36,00 DM
3345	DB E-Lok BR 140, blau-beige	227,90 DM	8653	SBB Teleskop-Haubenwagen, blau	37,50 DM
3347	DB Diesellokomotive BR 212, neu-rot	198,90 DM	8664	DB Zirkuswagen-Set "Barum"	206,90 DM
3358	DB E-Lok BR 103, neu-rot	269,90 DM	8668	DB Roldachwagen Ams 886	47,50 DM
3361	DB E-Lok BR 151, blau-beig	257,90 DM	8742	SBB Liegewagen, blau	41,50 DM
3363	SNCF E-Lok Type 16, blau, Steifen gelb	298,90 DM	8758	DB Inter-City-Großraumwagen 1.Kl., rot-be	39,50 DM
3366	DB E-Lok BR 152, grün	298,90 DM	8759	DB Inter-City-Großraumwagen 2.Kl., blau-b	39,90 DM
3370	DB ICE-Triebwagenzug	719,90 DM	8804	DB Diesellokomotive BR260	128,90 DM
3373	DB Diesellokomotive BR 216, neu-rot	228,90 DM	8807	USA Dampflokomotive Mikado "Southern", grün	233,90 DM
3376	DB Dieseltriebwagen VT628	398,90 DM	8824	DB E-Lok BR 194, neu-blau-beige	276,90 DM
3396	DB Dampflokomotive BR 86, DELTA	275,90 DM	8843	DB E-Lok BR 111, neu-rot	211,90 DM
3430	SBB E-Lok Re 4/4, rot	298,90 DM	8853	DB E-Lok BR 120	198,90 DM
3514	KWStE Dampflokomotive Reihe C, 5 Sterne-Antrieb	598,90 DM	8866	DB Diesellokomotive V 160 "Lollo"	222,90 DM
3546	DB Diesellokomotive V 36, 5 Sterne-Antrieb	219,90 DM	8870	KbayStE Schnellzuglokomotive "König Ludwig"	251,90 DM
3615	DB Dampflokomotive BR 050, DIGITAL	359,90 DM			
3629	DB E-Lok BR 161, grün, DIGITAL	469,90 DM	Fahrzeuge Spur 1:		
3642	DB E-Lok BR 111, blau-beige, DIGITAL	269,90 DM	5577	SBB Rangiertraktor "s'Mandarinli"	1.392,90 DM
3647	DB Diesellokomotive BR 212, neu-rot, DIGITAL	247,90 DM	5578	SBB/SOB Rangiertraktor (Köf)	1.490,00 DM
3652	SBB E-Lok Ce 6/8, "Krokodil", DIGITAL	469,90 DM	5806	DB Kesselwagen "Shell"	375,90 DM
3653	DB E-Lok BR 120, rot-beige, DIGITAL	288,90 DM	5875	DB Wagen-Set "Max-Hütte"	539,90 DM
3658	DB E-Lok BR 103, neu-rot, DIGITAL	329,90 DM	5885	SBB Off. Güterwagen EAOS, grau	402,90 DM
3676	DB Dieseltriebwagen VT628, DIGITAL	469,90 DM			
3687	DB BR 98.3 "Glaskasten", DIGITAL	343,90 DM			
3704	DB Dampflokomotive BR 80, DIGITAL	369,90 DM			
3736	SBB E-Lok Ae 6/6, rot, DIGITAL	498,90 DM			
3770	DB ICE-Triebwagenzug, DIGITAL	799,90 DM			
4062	USA B-Unit F 7, "New Haven"	109,90 DM			
4247	DB Eurofima-Wagen 1.Kl., rot-beige	55,90 DM			
4248	DB Eurofima-Wagen 1.Kl., neu-rot-grau	58,90 DM			
4253	SNCF Eurofima-Wagen 1.Kl.	58,90 DM			
4268	SBB Eurofima-Wagen 2.Kl., blau	58,90 DM			
4274	SNCF Eurofima-Wagen 2.Kl., blau	58,90 DM			
4294	DB TEE-Speisewagen m. Dachstromabnehm	75,90 DM			
4370	DB ICE-Großraumwagen 1.Kl.	117,90 DM			
4371	DB ICE-Großraumwagen 2.Kl.	117,90 DM			
4372	DB ICE-Servicewagen 2.Kl.	113,90 DM			
4373	DB ICE-Speisewagen "Bord-Restaurant"	119,90 DM			
4389	DB S-Bahn-Wagenset "Eierzug"	271,90 DM			
4664	DB Containerwagen "TFG"	36,00 DM			
4697	DRG Drehschemelwagen	35,00 DM			
4701	DR Ged. Güterwagen	32,90 DM			
4732	DB Ged. Güterwagen	32,90 DM			
4761	DB Silowagen "Dyckerhoff"	33,90 DM			
4789	Länderbahn Güterwagen-Set	274,90 DM			
4892	Bad.St.E Bierwagen "Fürstenberg"	44,90 DM			

Zwischenverkauf, Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderungen vorbehalten.

Vie du club

Comme chaque année les premiers mercredi de juillet et août seront des réunions "libres". Il n'y aura donc pas de projection, ni de tombola.

Je vous rappelle également que le local sera fermé **TOUS LES VENDREDIS DE JUILLET.**

☞ Mercredi 6 septembre 1995.

Notre ami Joseph Margraff nous présentera un film sur le chemin de fer autrichien à voie étroite, l'Erzbergbahn. Un sujet qui ne manquera pas de paysages superbes parcourus par des trains non moins superbes.

☞ Mercredi 4 octobre 1995.

Nous vous présenterons la cassette qui a été réalisée sur la Vennbahn. Cette partie de notre réseau de chemin de fer national est un des plus beaux qui soit. Pour ceux et celles qui ne le connaît pas encore ce sera le moment de le découvrir, pour les autres ce sera une bonne occasion de se replonger dans ce chemin de fer des Fagnes.

N'OUBLIEZ PAS NOTRE BOURSE DU 22 OCTOBRE.