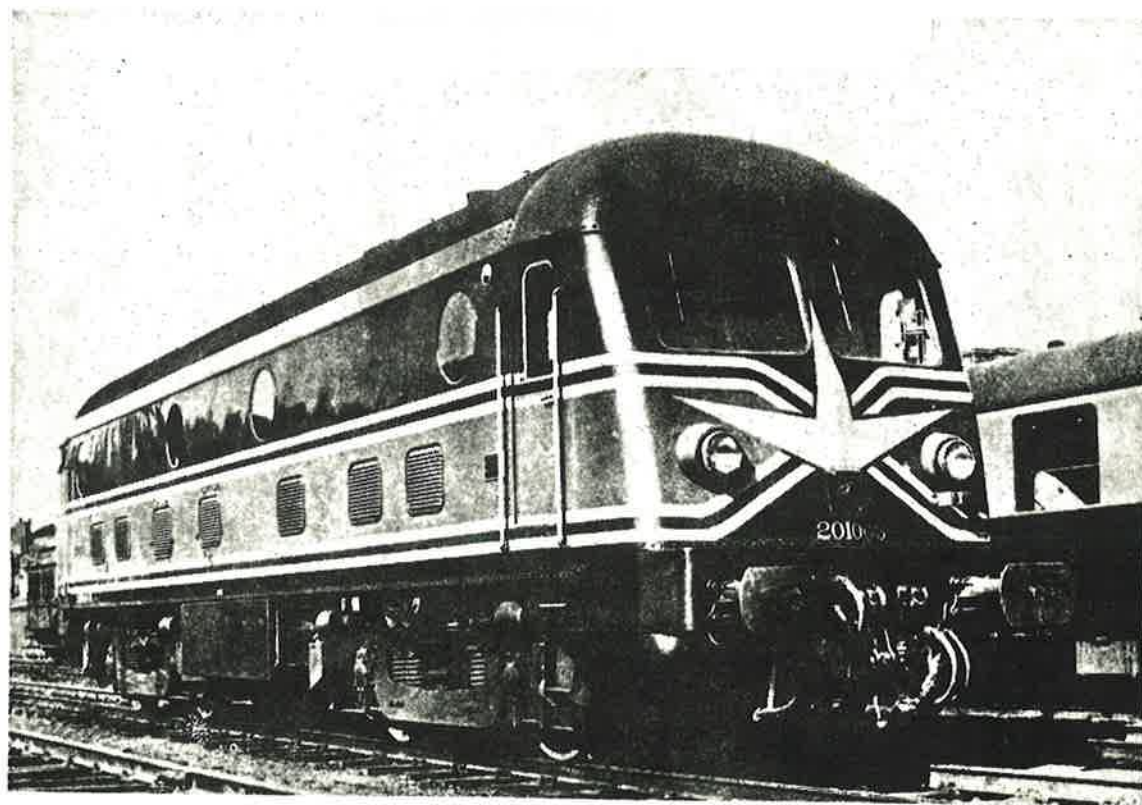


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE
VERVIERS



ENTRE-VOIES



25 frs

août 1980

n° 34

EDITEUR RESPONSABLE: J. Danthinne 20 rue Jardon-4800 Verviers tél. 087.33.96.93

ENTRE ~ VOIES

REVUE MENSUELLE DU CFEB

Editeur responsable

J Danthinne
rue Jardon 20
4800 Verviers
tél 087 339693

Abonnement (1an = 11 numéros): 250 frs
virement au CCP 000-0067855-52 de
CFEB 4800 Verviers

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement
à tous les membres du CFEB

une étiquette rouge signifie que vous n'
êtes plus en règle pour recevoir le
prochain numéro

le comité du CFEB n'est pas responsable
des textes signés

sauf mention, les textes publiés sont la
propriété du CFEB ; ils peuvent être
reproduits si c'est dans un but non lucra-
tif et à condition de citer la source et l'
auteur et d'envoyer un exemplaire de l'
édition

CFEB asbl

courrier: rue Jardon 20 4800 Verviers
local: rue de la Chapelle 62
4800 Verviers

réunions bimensuelles

cotisation annuelle: 600 frs

SOMMAIRE

EDITORIAL

BILAN DE VACANCES

Qui nous a dit que le club de Verviers était en veilleuse pendant les mois d'été ? ... Qui a colporté la nouvelle d'une léthargie due à la chaleur ou à la douce farniente ?

Ces avis, ces ragots ne sont que les résultats d'élucubrations de non avertis. Le réseau du club a progressé au delà de tout espoir. Certains membres s'y sont attelés d'une manière que personne ne pouvait prévoir. Si une telle lancée persiste, la grande maquette animée du club sera réalisation concrète d'ici environ deux années.

Mais ... diront les esprits chagrins, ce n'est là l'oeuvre que de quelques-uns, et les autres membres que firent-ils ? Eh bien détrompez-vous ... il faudrait voir et lire les articles qui ont afflués chez notre secrétaire pour la rédaction des futures revues mensuelles.

Tout cela ne prouve-t'il pas que même en vacance, des membres ne faisant pas partie du comité songent à leur hobby, à l'association à laquelle ils apportent leur concours.

La vie d'un club, n'est-elle pas affaire de chacun de ses membres ?

Toute bonne volonté, toute contribution même modeste est un apport de sang neuf, loin d'être négligeable.

Vive donc la période estivale de 1980. Elle est fructueuse et permet de présager des mois futurs emballants.

JEAN MARIE SIMONIS

ACTIVITES DU CFEB

REUNIONS

JEUDI 14 AOUT 19.30

- Réunion libre
- Construction du réseau G.M.S.
- Déménagement de la bibliothèque

Il a en effet été décidé d'aménager le petit local qui sert actuellement de vestiaire, de manière à créer un coin bibliothèque indépendant de la grande salle de réunion.

VENDREDI 29 AOUT 19.30

Jacques César et Georges Lange vous présenteront une étude suivie d'une projection de diapositives sur :

LE CHEMIN DE FER DE MONTAGNE DE ST GEORGES DE COMMIER A LA MURE

Au cours de la soirée : TOMBOLA

TOUS LES JEUDIS A 20.00 ET TOUS LES SAMEDIS DE 14.00 A 18.30
LE LOCAL EST OUVERT POUR LA CONSTRUCTION DU RESEAU G.M.S.

PROCHAINE EXPOSITION DU C.F.E.B.

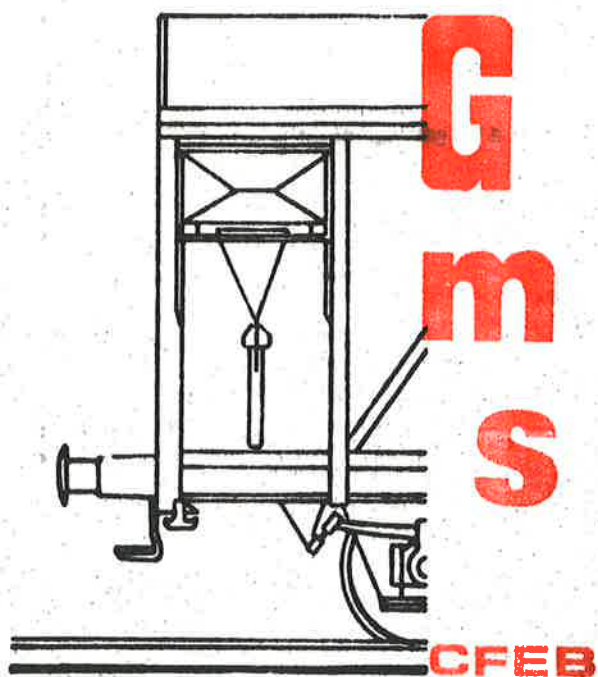
Lors de la réunion de comité du lundi 4 aout il a été décidé que la prochaine exposition aura lieu en 1984 à l'occasion du trentième anniversaire.

La principale attraction de cette exposition sera évidemment le réseau G.M.S.

ANIMATION D'UNE REUNION

Si lors de vos vacances vous avez visité un site ferroviaire et que vous y avez réalisé des diapositives ou des films, pensez à ceux qui sont restés et prenez contact avec le secrétaire pour fixer une date de réunion.

Nous n'attendons pas que vous fassiez des conférences d'universitaires ni que vos films soient dignes du festival de Cannes. Présentez vos sujets d'une manière simple et compréhensible, et si, malheureusement, une dia est mal cadrée, personne ne vous en tiendra rigueur.



INFORMATIONS

A l'issue des vacances, on peut dire que le réseau a bien avancé. En effet, quelques mordus ont continué à venir travailler régulièrement chaque semaine.

La ligne 37 progresse à grands pas, notre ami Kurt se débattant déjà avec le gril d'entrée du dépôt de Herbesthal et du faisceau de Tivoli.

Notre plus jeune modélite (en herbe), lui, en termine tout doucement et non sans peine avec sa bifurcation (et le saut de mouton) de Boshhausen sur la ligne 24, mais ça vaudra le coup de voir ce travail terminé dont la longueur totale sera de l'ordre de 7,50 m.

Et puis, il y a tous le reste, beaucoup de travaux non spectaculaires, mais qui demandent tellement de temps, ... Mais déjà, ça roule sur le G.M.S., car les électriciens n'ont pas chômé non plus.

Mais voyons un peu deux problèmes importants auxquels nous avons apporté une solution satisfaisante.

L'INSONORISATION DE LA VOIE

Au chapitre " La pose de la voie " (voir EV n° 28), je vous avait touché un mot de ce problème et je préconisait le recouvrement de l'assiette de voie par une feuille de polystyrène expansé ou un matériau similaire sans la coller avant de poser la voie. Ce conseil est loin d'être superflu comme nous avons pu le vérifier sur le G.M.S. En effet, soucieux de réaliser un travail de qualité comme il est d'usage depuis le début sur le G.M.S., nous avons procédé à de multiples essais d'insonorisation :

- Semelle en polystyrène expansé de 5mm, semelle de polystyrène extrudé ép. 3 mm en simple et double épaisseur, semelle en carton plume (mousse entrecollée de carton)
- voie collée et non collée sur la semelle (le collage équivaut à un ballastage)
- voie collée et clouée
- voie collée et non clouée (clous enlevés après collage)
- assiette de voie en aggloméré, en contreplaqué et même en planche de sapin et ce, avec des largeurs variables.

Il ressort de nos tests que la diminution du niveau sonore de roulement est surtout fonction de l'épaisseur du matériau insonorisant et de la nature et de la surface de l'assiette de voie. Le fait que la voie soit clouée ou non influe très peu.

Bien entendu, il faut se rendre compte que c'est le fait de ballaster la voie (ou simplement de la coller) qui est la cause primordiale du bruit.

Si, sur votre réseau vous décidez de doter votre voie d'un ballast encollé (qu'il soit en liège ou en vrai caillou ne fait pas beaucoup de différence), tenez compte de :

- la nature et la largeur de l'assiette de voie. L'aggloméré est très bruyant du fait de sa densité et il y a intérêt à diminuer la largeur au maximum. Néanmoins, c'est le moins cher des matériaux et, convenablement raidi, est indéformable. Le sapin est nettement plus silencieux, mais vu sa tendance à la déformation, il est à proscrire. Si vous pouvez, utilisez du contreplaqué (très couteux).

- la nature et l'épaisseur de l'isolant. Le mousse est plus résistant que le polystyrène expansé, mais est aussi trop mou que pour garantir une pose de voie parfaite. Sur le G.M.S., nous avons même choisi du polystyrène extrudé ép. 3 mm à la place de l'expansé ép. 5 mm, car il est plus dur et permet de mieux assoir la voie. Nous avons cependant l'utiliser en double épaisseur, la feuille inférieure sur toute l'assiette de la voie et la feuille supérieure découpée au format du lit de cailloux.

Une fois la voie ballastée, il est inutile d'enlever les clous. Le niveau sonore ne diminue pratiquement pas, contrairement à ce que beaucoup croient. De plus, on court le risque de voir se décoller la voie, ce qui impliquerait une dépose et une repose complète (y compris le ballast) de la section décollée.

Encore un mot. La science de l'acoustique nous apprend que pour isoler une onde sonore et l'empêcher de parvenir à nos oreilles, il faut recouvrir les deux faces de l'objet. En l'occurrence, vous pouvez toujours recouvrir les deux faces de l'assiette de voie d'isolant. Sur le G.M.S., nous avons jugé inutile de le faire, car la double épaisseur de frigolite isole suffisamment la voie de l'assiette et nous procure un niveau sonore de roulement acceptable. ON peut même dire qu'il est relativement réaliste.

Cas particulier : le dételage

Dans ce chapitre très vaste seront traités de multiples sujets. Mais déjà, au GMS, alors que nous n'en sommes qu'au début de la pose des voies, l'on s'efforce de penser à la future exploitation afin de prévoir autant que possible ce que la voie doit comporter comme montages divers (ILS, isolement des voies, coupures pour cantons, ...). Entre autres, je pensais déjà personnellement aux dételeurs à placer un peu partout sur le réseau. Compte tenu que ce seront les membres qui apporteront la majeure partie du matériel roulant, il est évident que les attelages seront constitués en général par des attelages dits universels, système Märklin. Nous prévoyons donc des dételeurs adéquats répondant cependant aux conditions suivantes:

-moteur (ou plutôt électro-aimant ou relais) sous la table (pour une question évidente de réalisme).

-palette discrète peu visible (toujours pour le réalisme)

-coût minimum(il en faudra des centaines)

-mat de repérage prohibé (ça n'existe pas du tout en réalité, donc...)

-placement possible postérieurement à la pose définitive de la voie.

Ceci nous amènera très certainement à les fabriquer nous-mêmes. On y pense déjà, mais ceci est une autre histoire. Une autre condition évidente qui me turlupinait, était le fonctionnement. Question mécanique ou électrique, ça ne pose pas de problème majeur, que l'on achète le dételeur tout fait ou qu'on le fabrique. Pratiquement, je crois que tout le monde se rend bien compte que le vrai problème se situe dans le fait qu'il faut que les 2 attelages se trouvent exactement au-dessus de la palette de dételage quand on actionne celle-ci. Malheureusement, les dételeurs sont toujours à une bonne distance du tableau de commande, on les voit en oblique (quand on les voit) et en général, avec une rame stationnée sur la voie précédente, on ne voit plus rien du tout... et il faut impérativement que les wagons à dételer s'arrêtent à la bonne place,...Bref, problème insoluble, me direz-vous. Jusqu'il y a peu, je vous aurais répondu un oui fataliste, mais c'était sans compter sur notre génie électronique, Joseph Danthinne, pour ne pas le nommer. Car figurez-vous que, m'ayant entendu me lamenter sur ce sujet, il s'est mis en tête de trouver une solution. Et il l'a trouvée. Dès lors, j'ai bien le plaisir de vous annoncer que le GMS se verra doté de dételeurs à détection photo-sensible des attelages. Plus besoin d'essayer de repérer en vain le dételeur pour voir si les attelages sont bien au-dessus, il vous suffira de surveiller votre TCO et la petite lumière qui ne manquera pas de s'allumer à chaque fois que 2 attelages accouplés passeront au-dessus du dételeur. Ça marche d'une manière précise et même avec des voitures voyageurs à accouplement rapproché. Je ne vous donnerai pas d'autres détails techniques, cette petite réalisation sensationnelle devant être le 2me apanage propre au GMS (avec le réconciliateur).

Voilà, encore un grand coup de chapeau à donner à notre ami Lecouptif qui ne cesse pas de nous étonner. Et il n'a pas fini. Il suffit de l'entendre parler de circulation automatique avec mémoire de vitesse personnalisée à chaque loco et se répétant de canton en canton,...mais n'anticipons pas et attendons patiemment la prochaine surprise.

Encore un mot sur le dételage. Outre les dételeurs classiques à palette mobile, que vous connaissez tous, nous installerons également des dételeurs à action magnétique. En effet, nous sommes plusieurs membres à avoir adopté ce système de dételage mais qui nécessite une petite transformation des attelages et une normalisation de ceux-ci. Un grand avantage, ça ne coûte pas cher, environ 10 frs le dételeur. A ce prix là, on en met partout. Ça se place rapidement et c'est pratiquement invisible. En outre, toute locomotive peut, moyennant une autre petite transformation de ses attelages, être apte à dételer au refoulement (sans devoir arrêter) et abandonner la rame n'importe où sur la voie de garage. Cela équivaut en somme au pré-dételage Märklin. A propos, rien ne nous empêchera d'utiliser ce système également si les locos Märklin en sont pourvues.

Voilà du pain sur la planche quand il s'agira d'équiper la gare de Montzen avec ses 28 voies parallèles dont 22 au moins pour le triage et le remisage des rames dont la longueur pourra aller jusqu'à 4,50 m, ses 100 aiguillages et ses 9 m de longueur.

QUI VEUT AIDER UN MODELISTE HANDICAPE ?

Monsieur Michel Rahier, d'Angleur, souhaite obtenir l'aide d'un modéliste pour construire à son domicile un petit réseau. Vous pouvez prendre contact avec M. Rahier en téléphonant au 041 67.10.57

QUI PEUT VEHICULER UN MEMBRE ?

Une personne de Vottem voudrait assister aux réunions mais ne possède pas de véhicule. Il cherche donc un membre de sa région qui accepterait de le prendre dans sa voiture lors des réunions. S'adresser au secrétaire.

AGENDA

23 et 24 aout

Journées des amis du chemin de fer du musée allemands de la locomotive à vapeur à Neuemarkt.

Du 5 au 7 septembre

Exposition modelisme à la gare de Mons à l'occasion de l'électrification de la mise en service de la traction électrique entre Mons et Manage.

13 septembre

L'ARBAC visite l'ATD de St Guislain.

Les 15 - 17 - 19 - 20 et 24 septembre

Porte ouverte à AC Malines De 9.00 à 16.00

20 septembre

Rail Hobby/NetTRAK Modelspoorshow
Waldheim Mavo Vondellan 2 Baarn (NL)
Entrée gratuite de 14.00 à 22.00

20 et 21 septembre

Porte ouverte aux installations BN de Manage et de Nivelles

27 septembre

Train vapeur 29013 organisé par la SNCB

Aller. Ostende - Gand - Gerardsbergen - Braine le Comte - Manage
Marchienne - Mariembourg

Retour Mariembourg - Charleroi - Ottignies - Bruxelles QL
Scharbeek

28 septembre

Festival de la vapeur au Chemin de fer à Vapeur des 3 Vallées.

27 et 28 septembre

Porte ouverte aux installations BN de Bruges.

11 octobre

L'ARBAC visite l'ATD de Courtrai

Rappel: Pour participer à une visite de l'ARBAC, il faut en faire la demande à ARBAC gare centrale 1000 Bruxelles en précisant son nom, adresse et n° de membre CFEB. joindre enveloppe timbrée pour la réponse.

11 au 18 octobre

Journées du modélisme ferroviaire au Musée Suisse des Transports à Lucerne.

25 octobre au 9 novembre

100 ans de petits trains à Bales.

PUBLICATIONS

Le GTF a mis en vente une édition spéciale de son périodique Trans-Fer consacré aux lignes ferrées de la banlieue de Mons.

Cette édition est envoyée contre paiement de la somme de 30 frs (TVA et envoi compris) au compte 240- 0380489-59 de GTF asbl Editions 4000 LIEGE .

hm

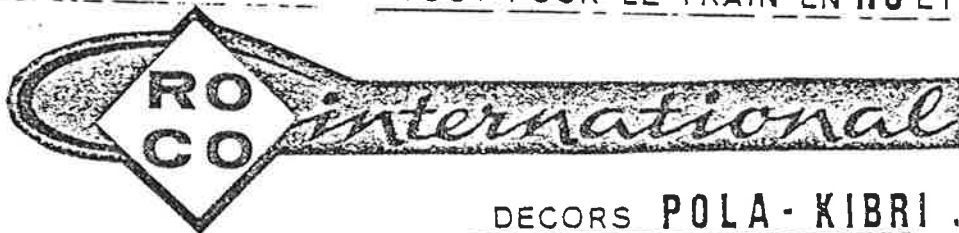
hobby model

MODELES REDUITS
RADIOCOMMANDE
JEUX CREATIFS ET SCIENTIFIQUES
LES ARTS DU FEU

rue Jardon 21 Verviers

EN STOCK PERMANENT

TOUT POUR LE TRAIN EN HO ET N



DECORS POLA-KIBRI ...

ET EN EXCLUSIVITE A VERVIERS

Liliput

ARNOLDINI

EN PROMOTION PIKO BR 01⁵ (5/6320) 1800 FR^S

CARTE DE FIDELITE 15%

LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DE LA VESDRE

QUELQUES MOTS D'INTRODUCTION.

Rien n'est nouveau sous le soleil !

En recopiant le rapport présenté aux chambres législatives par le Ministre des Travaux publics le 2 juin 1842 sur l'état d'avancement des travaux de la construction du chemin de fer de la Vesdre, rapport qu'"Entre-Voies" a le plaisir de vous présenter, je n'ai pu m'empêcher de faire un parallèle entre la construction de cette ligne ferroviaire et celle de nos autoroutes actuelles. En ce temps-là comme maintenant, on établissait des projets, on les approuvait, et on construisait selon d'autres !

Les travaux étaient-ils bien avancés que l'on remettait tout en question et que certains "experts" préconisaient un autre tracé.

Nous y verrons aussi un ingénieur responsable des études de la ligne refuser d'obtempérer à un ordre du Ministre, et celui-ci obligé de détacher un autre, constructeur des lignes du Hainaut, pour venir superviser l'établissement de la ligne de la Vesdre !

Mais ce qui est, je crois, le plus remarquable, c'est la rapidité d'exécution de ces travaux gigantesques. N'oublions pas en effet que la seule force motrice de l'époque était les bras d'homme et les chevaux.

Avec leurs engins modernes de terrassement, les constructeurs actuels seraient-ils capables de construire une telle oeuvre en trois ans ???

Voici donc le texte intégral de ce rapport.

J. Heroufosse

Histoire

LE CHEMIN DE FER DE LA VESDRE.

COMPTE-RENDU DES OPERATIONS EFFECTUEES
JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1841.

RAPPORT PRESENTE AUX CHAMBRES LEGISLATIVES
LE 2 JUIN 1842 PAR LE MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS.

- - - - -

Le tracé de la partie du chemin de fer d'Anvers à Cologne comprise entre Liège et la frontière prussienne, n'a été définitivement arrêté qu'en 1839 pour la section de Liège à Pepinster, et en 1840 pour celle de Pepinster à la frontière.

Cette partie de rail-way est la plus importante de toutes celles qui constituent l'ensemble des chemins de fer belges, non seulement à raison des difficultés d'exécution et du chiffre considérable des dépenses, mais surtout parce que c'est le complément du système qui, mettant en communication les chemins de fer belge et prussien, doit relier l'Escaut au Rhin et remplir ainsi le but primitif de la loi du 1er mai 1834.

Aucune des parties du rail-way belge n'offre des difficultés plus sérieuses ni des travaux plus gigantesques ; dans un espace de moins de huit lieues, tous les obstacles, tous les incidents qui nuancent si diversement l'art de la construction, la ligne de Liège à la frontière de Prusse les a présentés.

Les deux chaînes de montagnes qui étirent la vallée sillonnée par la rivière "La Vesdre", l'existence de la chaussée qui suit le cours sinueux de la rivière, la présence d'un grand nombre d'usines dont on a dû éviter les réclamations et respecter les droits acquis, et d'autres motifs non moins importants, expliquent la hardiesse du projet devant lequel tous les obstacles ont dû s'abaisser.

L'extrême complication des éléments du projet, l'examen et la discussion des nombreux projets présentés pour le tracé aux abords de Liège, la traversée de Verviers qui a donné lieu à de longs débats, la fixation du point de

jonction des rail-ways belge et prussien à la frontière, enfin les questions d'art qui devaient nécessairement surgir en masse devant les obstacles jusqu'alors inconnus que l'on rencontrait à chaque pas sur le terrain que le tracé avait à parcourir, toutes ces circonstances ont été autant de causes de retard pour l'adoption du projet définitif.

MM les ingénieurs Simons et De Ridder avaient déjà élaboré et présenté en 1833 un projet d'Anvers à Verviers ; ce projet, qui a servi de base à la loi du 1er mai 1834 dut nécessairement être modifié, alors que l'exploitation des premières sections livrées à la circulation eut fait connaître que le rail-way ne servirait pas presque exclusivement, comme on l'avait pensé lors de la présentation et du vote de la loi du 1er mai 1834, au transport en transit des marchandises, mais qu'il devait acquérir une importance bien plus grande pour le transport à grande vitesse des voyageurs. Le tracé sinueux de 1833 avec des courbes à petits rayons ne pouvait plus convenir pour un rail-way à grande vitesse ; aussi l'on ordonna en 1835 de nouvelles études en pressant, autant que possible, le projet de Liège à Verviers.

On ne pouvait encore, à cette époque, s'occuper des études de la partie comprise entre Verviers et la frontière prussienne, le point de jonction des rail-ways belge et prussien n'ayant pas encore été déterminé.

Dans une conférence tenue en octobre 1834 entre le comité de Cologne et les ingénieurs des deux pays, il avait cependant été reconnu que, quel que fût le tracé à adopter pour le rail-way prussien, sa jonction avec le chemin de fer belge devrait toujours se faire par le plateau d'Eupen, pour se diriger de là sur Cornely-Munster en laissant Aix-la-Chapelle à gauche.

A la demande de la régence d'Aix-la-Chapelle, MM Simons et De Ridder furent autorisés, en avril 1836, à entrer en relation avec l'ingénieur prussien chargé des études du chemin de fer entre Aix-la-Chapelle et la frontière belge ; ces conférences n'eurent point lieu immédiatement parce qu'elles ne pouvaient être réellement utiles qu'après que les études de terrain sur les deux sections extrêmes des deux lignes auraient été entièrement terminées. Or il s'en fallait de beaucoup

sous la réserve qu'il serait construit un embranchement de rail-way destiné à relier le centre de Liège à la station des Guillemins projetée au pied des plans inclinés.

Enfin, le 20 août de la même année, après qu'il eût entendu les partisans de l'un et de l'autre projet, après qu'il eût reçu ses apaisements sur tous les points sur lesquels les opinions contraires avaient répandu des doutes, Mr le Ministre de l'Intérieur prit un arrêté qui approuva le tracé de Liège à Chaudfontaine par le Val-Benoit et la plaine d'Angleur.

Cet arrêté chargea en même temps les ingénieurs de présenter le projet d'un embranchement de chemin de fer, s'étendant depuis le pont des Arches à Liège jusqu'à la station des Guillemins et longeant les quais de la Meuse.

Le tracé étant ainsi approuvé depuis Liège jusqu'à Nessonvaux, on put dès lors commencer à s'occuper du projet des travaux ; on fut cependant encore arrêté dans la rédaction définitive de ce travail par l'indécision du tracé à adopter pour les plans inclinés, pour l'emplacement de la station des Guillemins et pour la détermination de l'emplacement du pont sur la Meuse ; il eût été d'ailleurs importun de commencer les travaux de la section de Liège à Nessonvaux aussi longtemps que ceux d'Ans à la Meuse n'étaient pas en exécution.

Ce ne fut que le 22 mars 1838, après les nombreuses discussions soulevées par les divers projets et réclamations présentés par la ville de Liège, par Mr Chevron et autres, qu'il fut possible aux ingénieurs de dresser un cahier des charges sur bordereau de prix pour l'exécution des travaux de cette section.

Mr le Ministre des Travaux publics, en soumettant ce projet à l'examen d'une commission d'ingénieurs réunis sous la présidence de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, crut devoir poser la question de savoir s'il ne serait pas préférable d'adopter pour l'exécution de ces travaux de Liège à Nessonvaux un marché à forfait au lieu d'un marché sur bordereau de prix.

Cette commission, par son rapport du 6 juin suivant, proposa, à la majorité de 3 voix contre 2, de faire de cette entreprise l'objet d'un marché sur bordereau de prix.

qu'elles fussent aussi avancées en Prusse qu'en Belgique ; ce ne fut d'ailleurs qu'en août 1837 que la "Société pour la Construction du Chemin de Fer Rhénan" fut autorisée par ordonnance de Sa Majesté le Roi de Prusse. De cette époque seulement, les études du chemin de fer prussien entre Aix et la frontière furent poussées avec quelque activité, et ce ne fut que dans les premiers mois de 1838 que les conférences purent s'ouvrir et que l'on put arrêter définitivement le point de jonction qui fut reporté à Welkenraedt, la ligne se dirigeant de ce point sur Aix-la-Chapelle.

Si les études de la partie entre Verviers et la frontière n'ont pu, pour ces motifs, avancer que fort lentement dans l'intervalle de 1835 à 1838, on s'occupa par contre activement du projet définitif de la partie entre Liège et Verviers. Dès le 5 avril 1836, les ingénieurs présentèrent le plan terrier pour la partie de Liège à Nessonvaux ; ce plan terrier comprenait deux tracés, l'un par le Val-Benoit et Chaudfontaine, l'autre par Grivegnée et Chaudfontaine. Ce plan fut approuvé le 11 du même mois en ce qui concernait la partie comprise entre Chaudfontaine et Nessonvaux, et les ingénieurs reçurent en même temps l'autorisation de procéder immédiatement à l'acquisition des terrains entre ces deux points.

Aucune décision ne put être prise à l'égard de la partie du tracé comprise entre Liège et Chaudfontaine, tant à cause des discussions qui s'établirent pour ou contre les deux tracés par le Val-Benoit et par Grivegnée qu'à cause de l'indécision où l'on se trouvait encore à l'égard du tracé de la section d'Ans à la Meuse, pour lequel différents projets étaient présentés en concurrence avec celui des ingénieurs de l'Etat. Les deux projets de Liège à Chaudfontaine (par le Val-Benoit et par Grivegnée) furent adressés le 11 avril 1836, pour avis, à la régence et à la chambre de commerce de Liège, et le 10 mai suivant il fut nommé une commission composée de MM Noël, De Moor et Masui, pour l'examen du tracé du chemin de fer aux abords de cette ville.

Cette commission, après avoir entendu les avis de la régence, de la chambre de commerce et les principaux industriels de la ville de Liège, fit à Mr le Ministre de l'Intérieur, le 25 du même mois, un rapport dans lequel elle exposa les nombreux inconvénients attachés au tracé par Grivegnée, et conclut par donner la préférence au tracé par le Val-Benoit

La minorité opina pour un marché à forfait. Pendant que l'on s'occupait de la rédaction du nouveau cahier des charges, Mr l'Inspecteur Vifquain présenta son rapport sur le projet de l'embranchement du chemin de fer de Namur, dans lequel il développa les inconvénients des plans inclinés.

Ce travail devait nécessairement remettre en question l'examen de la nécessité des plans inclinés pour la descente d'Ans à Liège, sur lesquels on pouvait encore alors revenir.

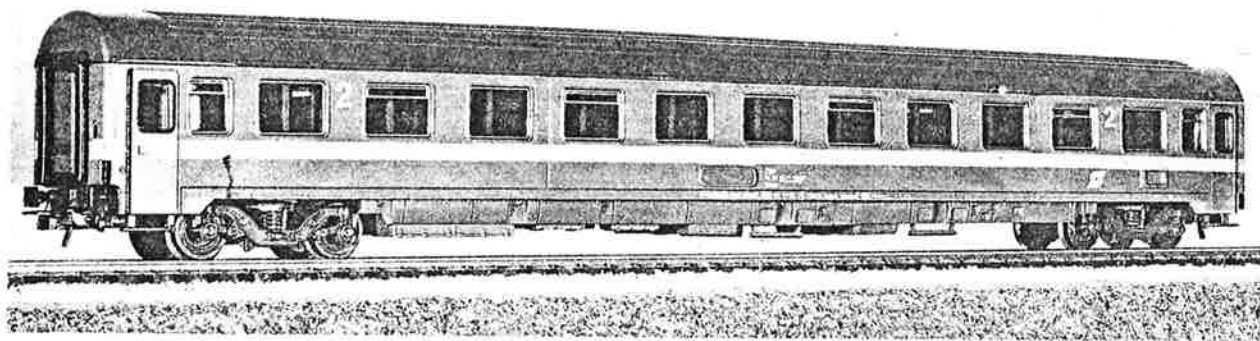
Désireux d'être complètement éclairé sur une question aussi importante, avant de prendre une décision que l'on aurait peut-être à regretter plus tard, Mr Nothomb, alors ministre des Travaux publics, chargea en juillet 1838 une commission d'ingénieurs de se rendre sur les lieux, afin de reconnaître s'il serait possible d'atteindre la vallée de la Meuse en suivant une direction assez développée pour qu'au moyen de pentes de 5 millimètres environ, on pût racheter la différence de hauteur entre le point culminant d'Ans et le fond de la vallée, et ainsi parvenir à supprimer les plans inclinés de Liège.

Cette commission fit le 20 octobre suivant un rapport duquel il résulta que, dans les différentes directions proposées ou conçues pour éviter les plans inclinés, il serait nécessaire d'entreprendre des travaux extraordinaires, non seulement d'un prix exorbitant et d'une exécution presque impossible, mais offrant de véritables dangers.

Ensuite de ce rapport, le projet des plans inclinés et le nouveau cahier des charges pour une adjudication à forfait, furent approuvés définitivement par arrêté ministériel du 29 octobre 1838.

Cette digression sur les plans inclinés, quoiqu'étrangère à l'historique du chemin de fer de la Vesdre, était cependant nécessaire pour faire comprendre comment il s'est fait que le tracé de Liège à Nessonvaux, étant approuvé depuis le 20 août 1836, on ait attendu jusqu'en 1839 avant de produire le projet des travaux de cette section.

VOITURES ROCO AU 1.87



Ce n'est pas sans une certaine émotion que nous avons constaté que la firme ROCO voulait commercialiser des voitures EUROFIMA reproduites à l'échelle exacte I/87.

C'est pourquoi je me permets de lancer un appel à toutes les personnes intéressées, et même aux autres, pour qu'elles écrivent et sollicitent la firme autrichienne à poursuivre des fabrications exactes.

Il est maintenant certain que les voitures EUROFIMA seront livrées au I/87 mais uniquement en version DB et OBB et ce ne sera que plus tard, et seulement si les demandes et les encouragements sont suffisants que les modèles sortiront pour toutes les sociétés européennes (entre autres SNCB).

Les livrées CORAIL ne seront certainement pas laissées à l'abandon; pourquoi la voiture CORAIL 2è + bag. du dépliant des nouveautés 80 ressemble-t'elle bizarrement aux modèles MOUGEL (crochets d'attelage, bogies) ? ROCO présenterait-il ici aussi un modèle correct ?

Nous connaissons tous la qualité des voitures voyageurs ROCO, raison essentielle pour laquelle nous ne pouvons laisser passer l'occasion de voir circuler sur nos réseaux des rames parfaites.

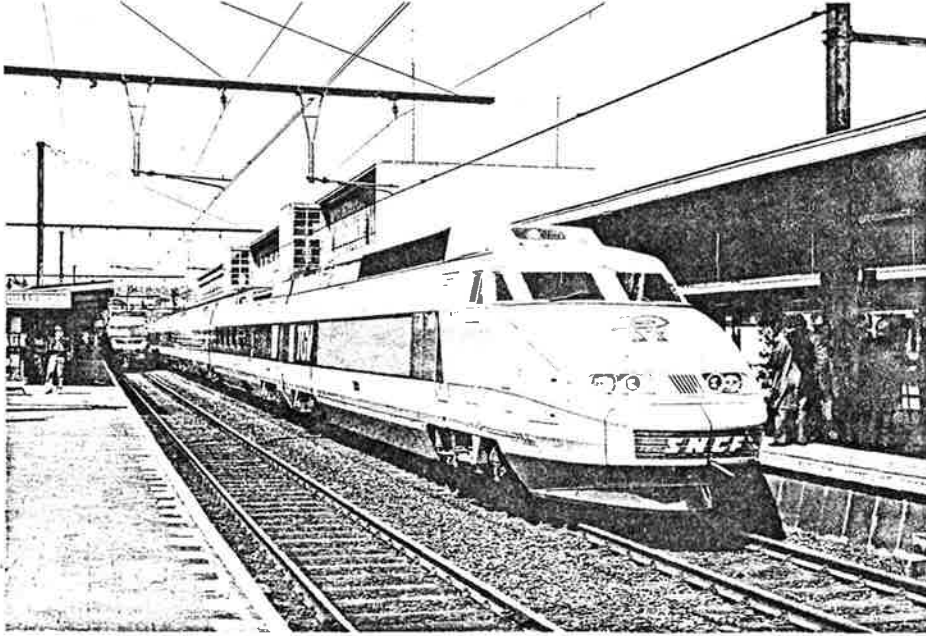
Alors, tous à nos plumes pour encourager cette formidable initiative.

NOUVELLES DIVERSES

JC MICHEL

VISITE DU T.G.V. DE LA S.N.C.F. A LIEGE

Le TGV fut exposé à Liège-Guillemins (voie 6) les 8 et 9 mai. La rame était constituée des motrices 23.007 et 23.008. Tous les journaux ont longuement décrit ces véhicules qui sont destinés à desservir la ligne Paris - Lyon à une vitesse de 260 Km/h. Une partie de cette relation par T.G.V. serait déjà inaugurée en 1981.



LE T.G.V. A LIEGE : LE 9.5.1980

LI TRIMBLEU

Les deux motrices de la S.T.I.V. qui se trouvent dans la cour du charbonnage de Blégny Trembleur, dans un état on ne peut plus lamentable, auraient été vendues récemment à un amateur Bruxellois qui devrait les restaurer.

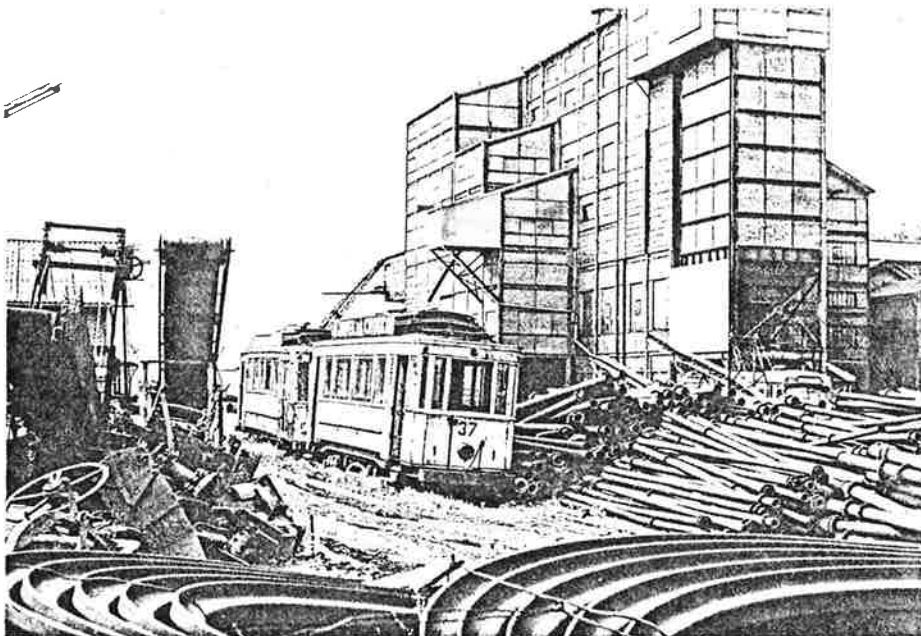
Il s'agit des motrices 37 et 87
Pour rappel, la 37 a été construite en 1929 et faisait partie de la série 33 à 38 ; la 87 a été construite en 1907 et faisait partie de la série 86 à 93 .

S.T.I.V.

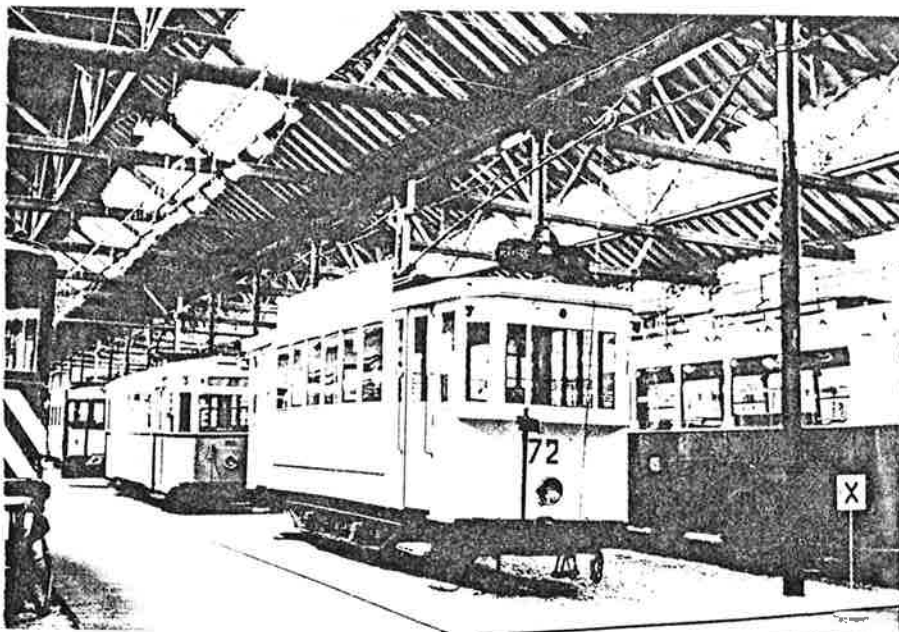
Actuellement se tient à Woluwé, dans le dépôt de la S.T.I.B. , une exposition relative aux transports en commun. Outre une série de véhicules de la S.T.I.B. et de la S.N.C.V. , on peut y voir la motrice n° 72 de la S.T.I.V. restaurée. Pour rappel, de véhicule a été construit en 1900 et faisait partie de la série 60 à 85. On trouve également à cette exposition des véhicules liégeois, gantois, anversois, carolorégiens ainsi que des documents d'

époque .

Pour les amateurs de tramways uniquement, cette exposition vaut le déplacement. Elle est ouverte les mercredis, samedis et dimanches. Pour y accéder, emprunter à la Gare Centrale le métro direction Tomberg jusque Montgomery, puis le tram 39 ou 44 .



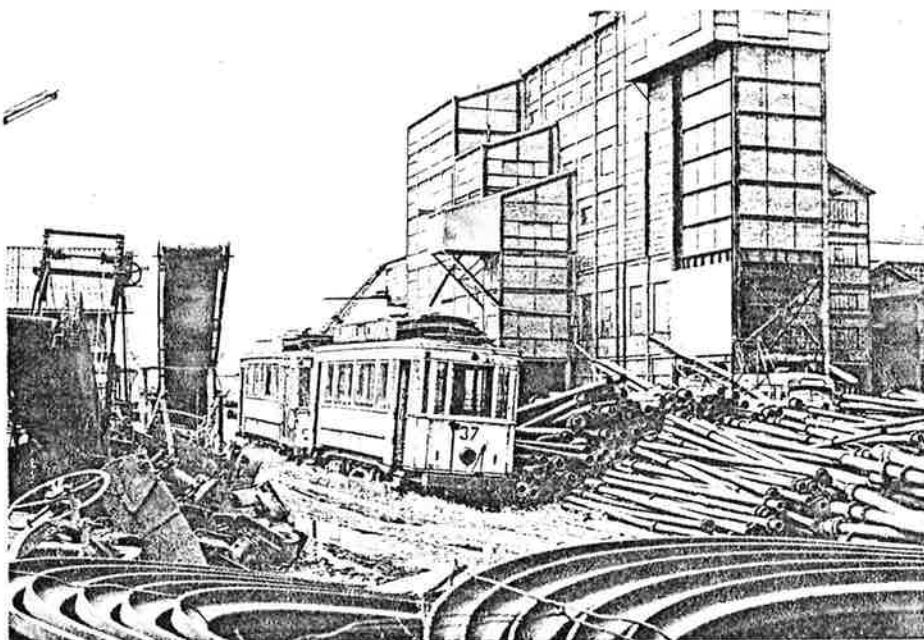
S.T.I.V. MOTRICES 37 ET 87 A BLEGNY , LE 5.5.1980



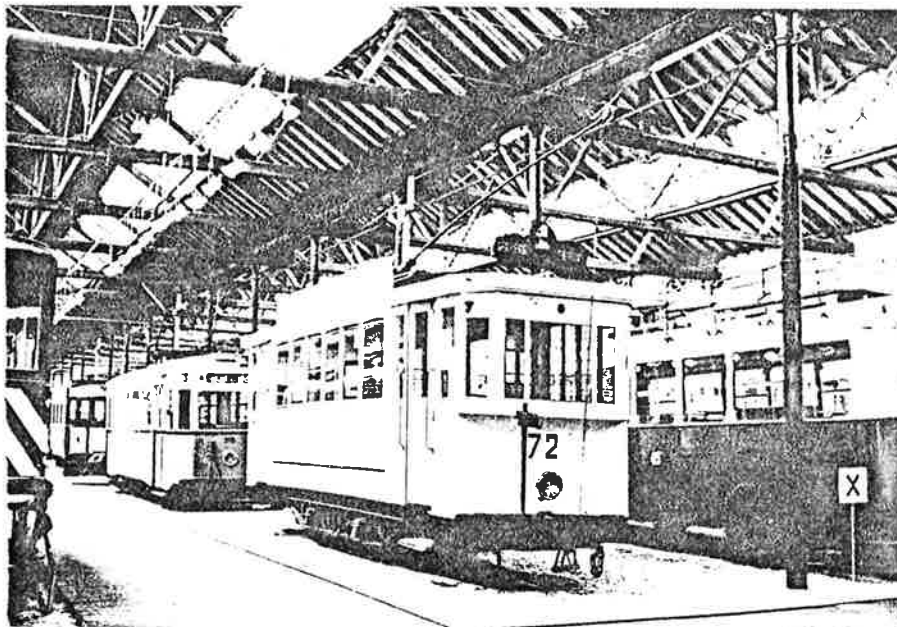
S.T.I.V. MOTRICE N° 72 A WOLUWE (STIB) LE 26.7.80

époque .

Pour les amateurs de tramways uniquement, cette exposition vaut le déplacement. Elle est ouverte les mercredis, samedis et dimanches. Pour y accéder, emprunter à la Gare Centrale le métro direction Tomberg jusque Montgomerly, puis le tram 39 ou 44 .



S.T.I.V. MOTRICES 37 ET 87 A BLEGNY , LE 5.5.1980



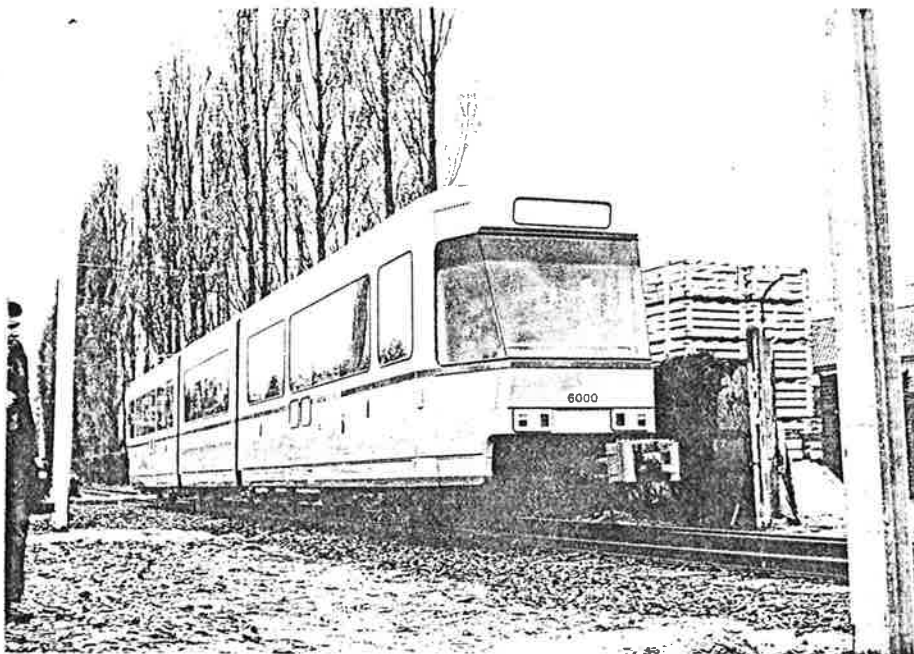
S.T.I.V. MOTRICE N° 72 A WOLUWE (STIB) LE 26.7.80

S.N.C.V. Groupe d'Ostende

Depuis le fin du mois de juin, une nouvelle motrice articulée est à l'essai entre Ostende et Westende. Il s'agit d'une motrice de couleur orange, livrée par la B.N. (Brugeoise et Nivelles). Ce véhicule unidirectionnel est immatriculé 6000. Ce véhicule est livré avec 2 caisses, alors que la B.N. l'avait initialement prévu avec 3 caisses.



Ostende, le 29.6.80
Motrice SNCV prototype N° 6000
Premiers essais en ligne.



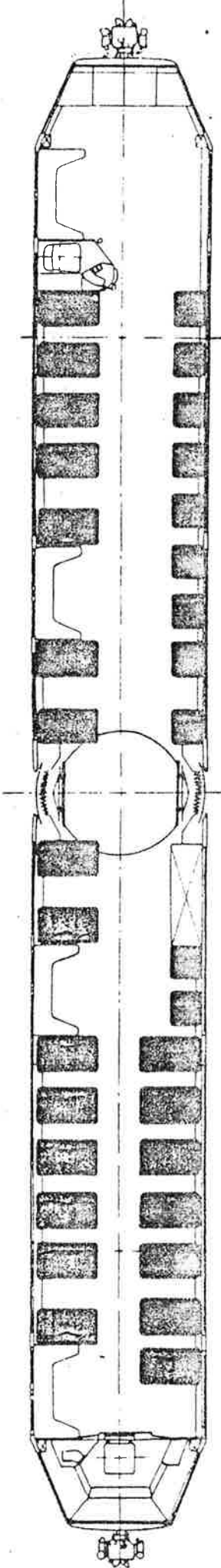
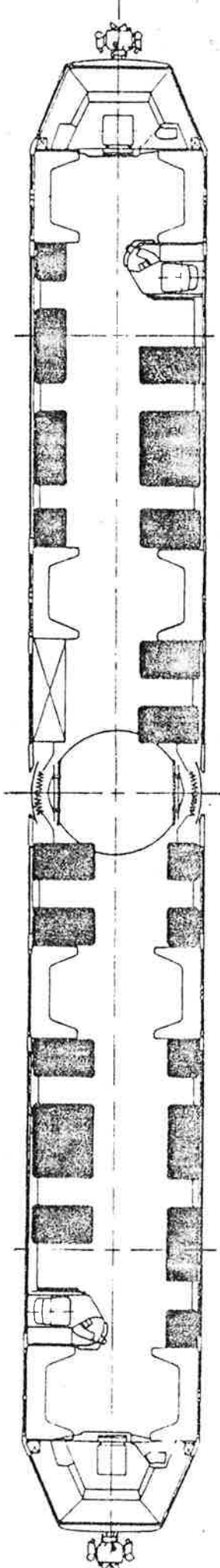
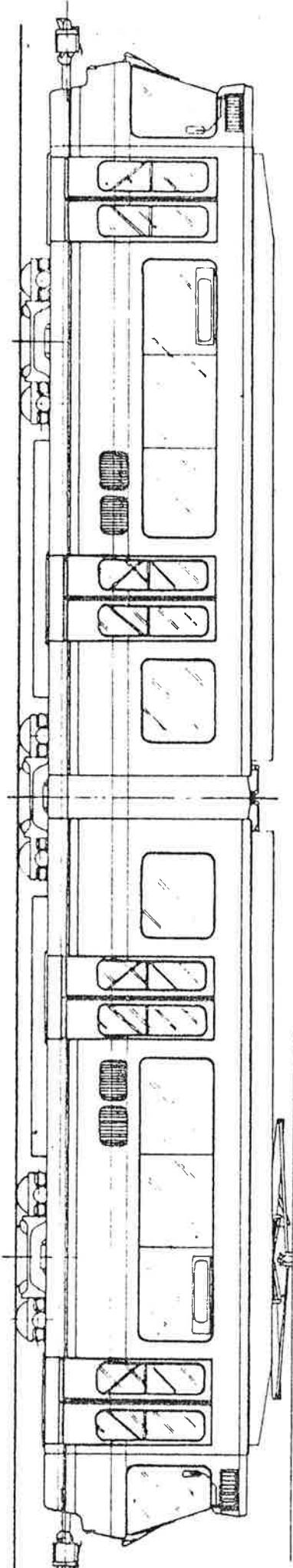
S.N.C.V. Motrice 6000 telle qu'elle a été conçue par
la B.N. Bruges, le 26.4.80

Principales caractéristiques

	Côté	arleri
Longueur	22880 mm	22880 mm
Longueur de la caisse	21780 mm	21780 mm
Largeur totale	2500 mm	2500 mm
Hauteur du toit au-dessus du rail	3260 mm	3260 mm
Ht intérieure	2195 mm	2195 mm
Ht du plancher au-dessus du rail	0860 mm	0860 mm
Longueur d'un bogie	1800 mm	1800 mm

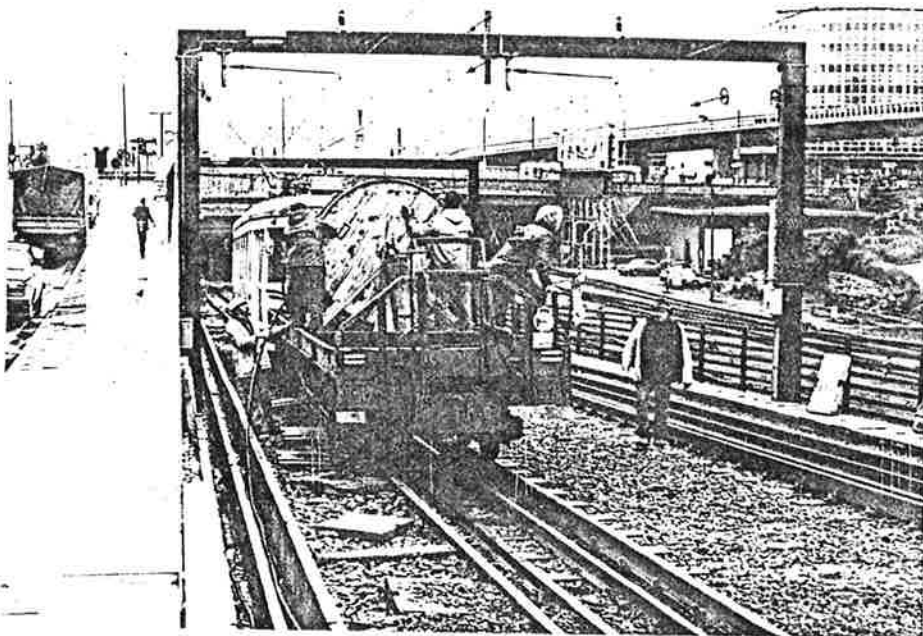
Distance entre les bogies	6750 mm
Nombre de places assises	59
Nombre de places debout	132
Nombre total de voyageurs	191
Tare	31.5 t
Consommation/h	456 Kw

	6750 mm	6750 mm
	38	38
	145	145
	184	184
	31.5 t	31.5 t
	456 Kw	456 Kw



S.N.C.V. GROUPE DU HAINAUT

Depuis le 30 juin dernier, une section supplémentaire est exploitée en préméto : il s'agit des stations OUEST et PIGES. Ces stations sont desservies par les lignes 62, 57 et 63 vers Gosselies, Courcelles et Fontaine l'Evêque ainsi que par les lignes 65/66 et 85/86 (Grande et Petite Boucles de Jumet) .



Charleroi : un train de travaux entre Charleroi Ouest et Charleroi Piges, le 26.6.1980, soit quelques jours avant la mise en service de cette section.

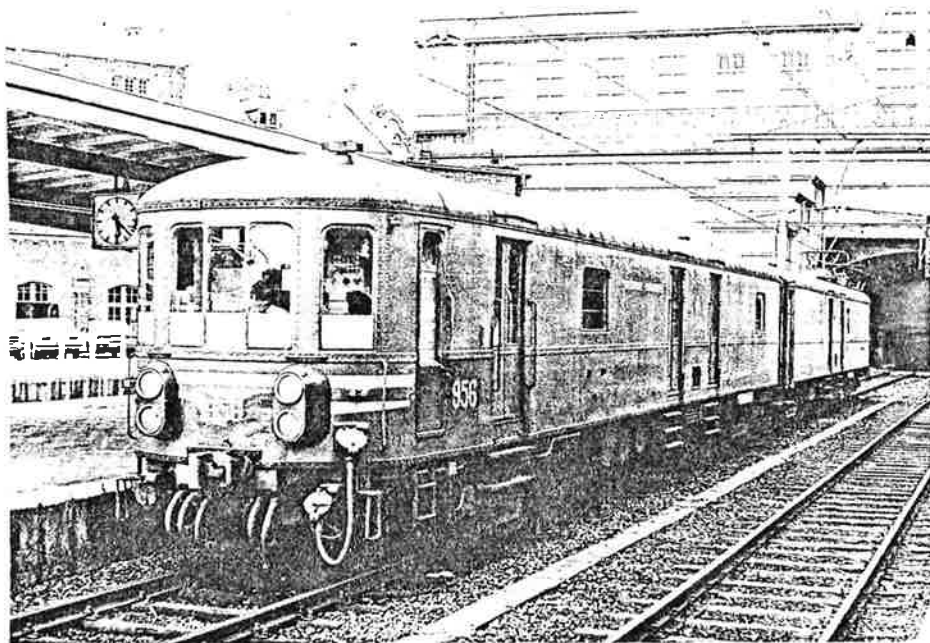
S.N.C.B. ACCIDENT A HERSTAL

Le mardi 1 juillet, une rame de M2 tractée par la HLD 5529 (nouvelle livrée bleue) a heurté une remorque de camion chargée d'une pelle mécanique qui s'était immobilisée accidentellement sur le passage à niveau de la rue Oscar Beck à Herstal. Les dégats sont importants mais aucune personne n'a été blessée dans cet accident spectaculaire.

S.N.C.B. AUTOMOTRICE POSTALE

Depuis le nouvel horaire, il est possible de voir circuler chaque jour ouvrable (du lundi au vendredi) une automotrice postale (série 951 à 958, ex 801 à 808). Celle-ci assure la liaison Bruxelles-Midi - Verviers-Central et retour et respecte, en principe, l'horaire suivant :

Bruxelles Midi	14.48	20.13
Liège Guillemins	15.55	18.16
	16.30	17.57
Verviers Central	16.55	17.30

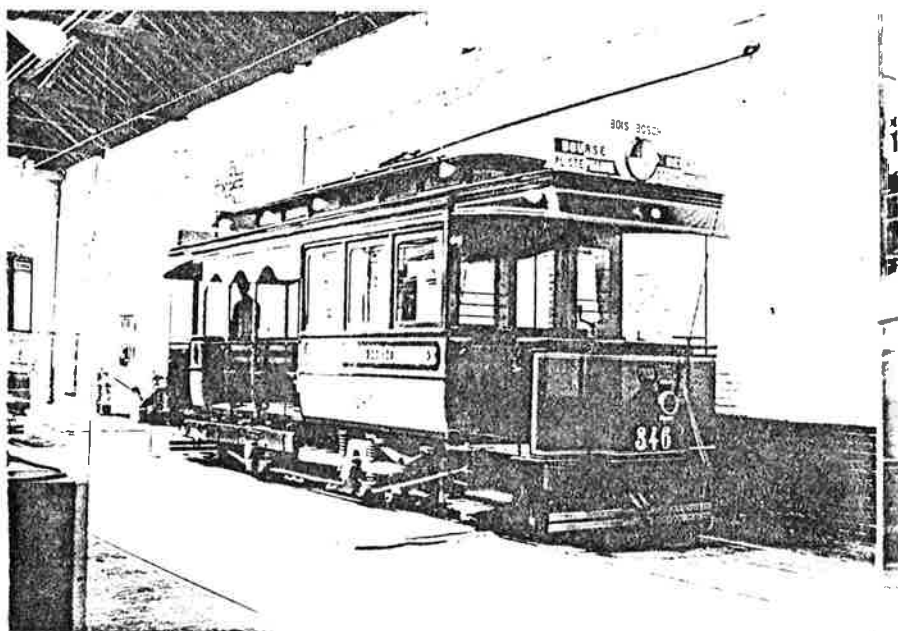


S.N.C.B. VERVIERS-CENTRAL AUTOMOTRICE POSTALE 956 LE 25.6.1980

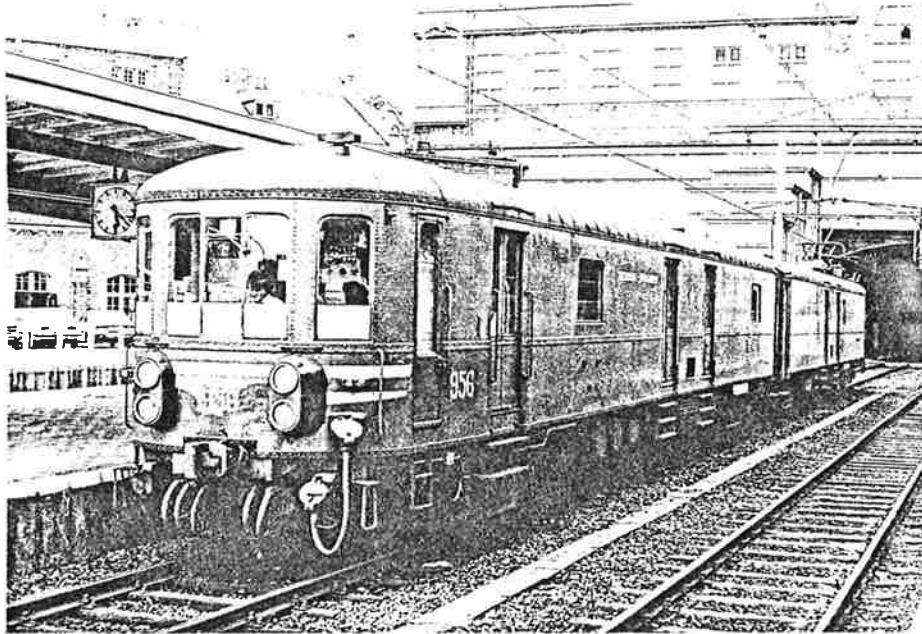
CHEMINS DE FER PRIVÉS ET TRAMWAYS BELGES ET ETRANGERS

A partir du mois prochain, je me propose de rédiger une rubrique relative à divers réseaux de tramways et chemins de fer privés belges et étrangers. Cette chronique n'aura pas pour but de retracer une historique complète des divers réseaux mais bien de faire découvrir au moyen de quelques documents photographiques la diversité du matériel roulant utilisé par diverses compagnies.

Jean Claude Michel



Une belle reconstitution de la S.T.I.B. exposée à Woluwé :
MOTRICE 346

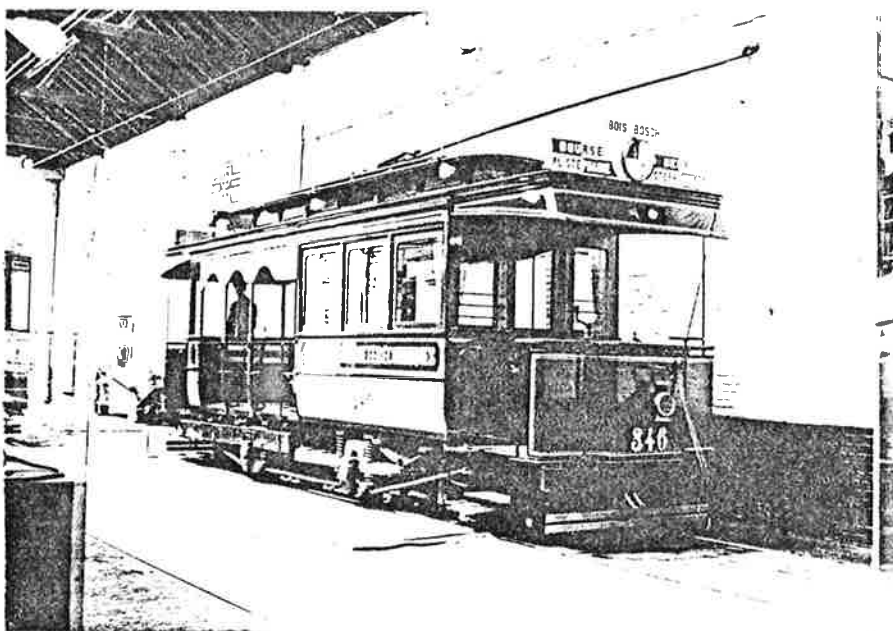


S.N.C.B. VERVIERS-CENTRAL AUTOMOTRICE POSTALE 956 LE 25.6.1980

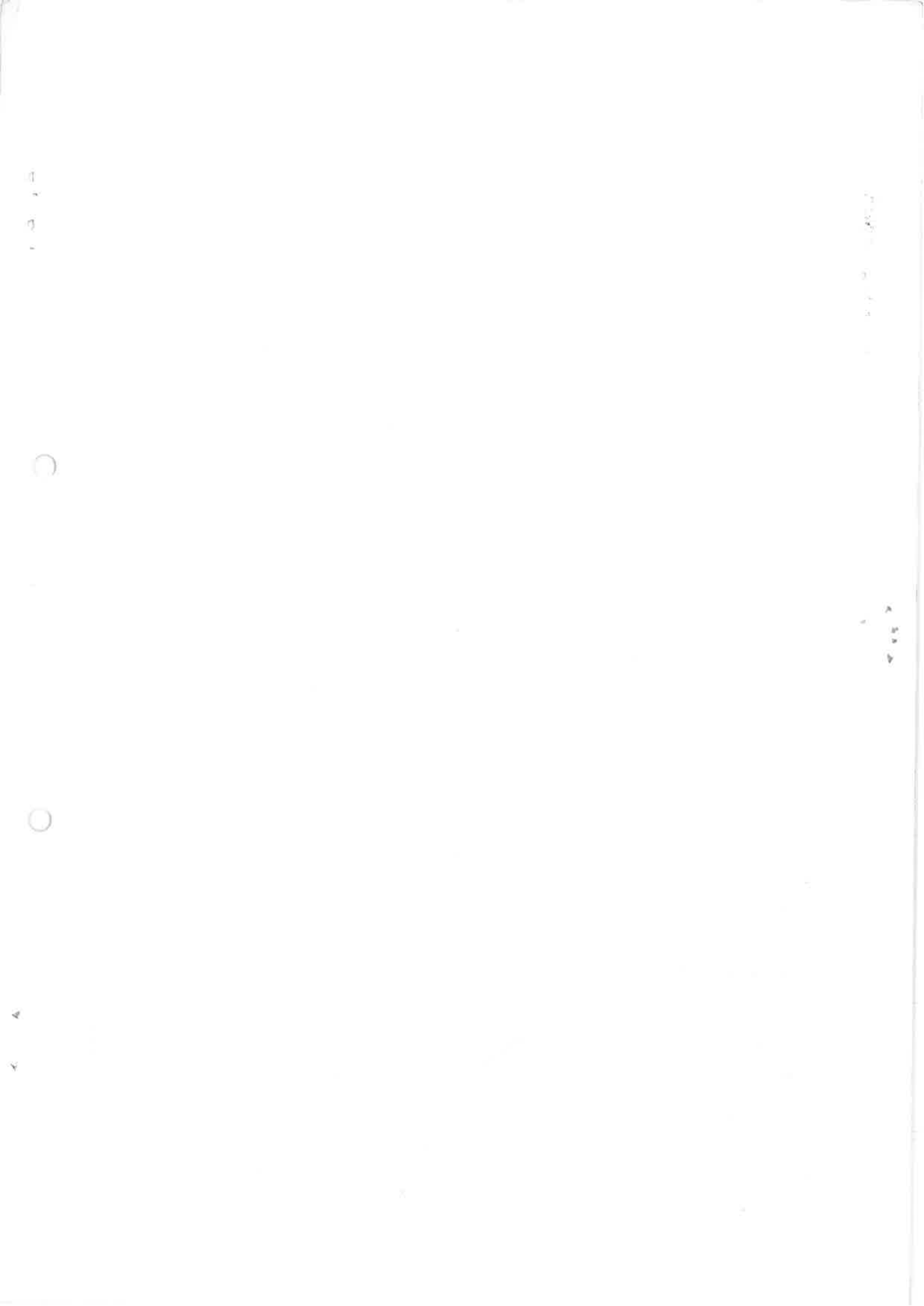
CHEMINS DE FER PRIVÉS ET TRAMWAYS BELGES ET ETRANGERS

A partir du mois prochain, je me propose de rédiger une rubrique relative à divers réseaux de tramways et chemins de fer privés belges et étrangers. Cette chronique n'aura pas pour but de retracer une historique complète des divers réseaux mais bien de faire découvrir au moyen de quelques documents photographiques la diversité du matériel roulant utilisé par diverses compagnies.

Jean Claude Michel



Une belle reconstitution de la S.T.I.B. exposée à Woluwé :
MOTRICE 346



SNCB TYPE 26

