

P 204113

Belgique - België
P.P. - P..B
4000 LIEGE Perron
BC 4109

Correspondance

JANVIER-FEVRIER-MARS 2012



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be

E-mail : contact@alaf.be

Dépôt Liège Perron
Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl :
Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

**Correspondance
Bulletin trimestriel**

Rédacteurs: Sainte E, Genet L,
Collin A, Laurent Maghe L,
Magnée J-F.

Rédacteur en chef : A. Boulet

Photo couverture : Genet Lucien

Editeur responsable : Albert
Collin, rue de la Gare, 77,
4102 Ougrée. Arrondissement
Judiciaire de Liège.

N° d'entreprise : 420.059.488

CORRESPONDANCE est le bulletin
d'information de l'Association
Liégeoise des Amateurs de
chemins de fer asbl.

**12 € (EURO). Abonnement (1
an, 4 numéros)**

Règlement au compte IBAN :

BE 74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB de l'ALAF asbl.

(Abonnement 2011)

Tout courrier, concernant la
revue, doit être adressé : Rue
A. Renard, 6, 4100 Seraing
E-mail : jfmagnée@belgacom.net

Site Internet : www.alaf.be

E-mail : contact@alaf.be

CORRESPONDANCE est envoyée
gratuitement aux membres de
l'ALAF.

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 (à
l'exception des articles extraits
de la revue « Le Rail ») et
l'envoi d'un exemplaire de la
duplication au secrétariat de
l'ALAF asbl. Cependant, la
publication d'un article que nous
empruntons à d'autres publications
reste soumise à l'accord de
celles-ci.

Sommaire

Petit mot de la rédaction	Page 3
Invitation à l'Assemblée Générale et Rappel de la Cotisation	Page 4
Photo de la 1ère page	Page 5
London By Rail	Page 6 à 8
Clapham Junction	Page 9 à 13
Il était une fois : 2° partie	Page 14 à 19
In Memoriam	Page 19
Calendrier des projections	Page 20

Bourse d'échange

Le dimanche 1 avril 2012

De 9 à 13 h

**Ancienne Ecole du Château de
Sclessin Rue de Berloz**

(Toujours à la même adresse)

Réservation obligatoire

auprès de

Xavier Leemans

Françoisxavier.leemans@skynet.be

A vendre :

Chemise ALAF Manches longues

Taille 43-44 Prix 25€

Prendre contact avec
François-Xavier Leemans
pendant les réunions.

Notre exposition annuelle, une fois de plus, s'est bien déroulée. A présent, place à la période de St Nicolas. Je me rappelle, étant enfant, des animations lumineuses féeriques dans les différents magasins dans le centre de la ville avec des réseaux de trains superbes. Que ce temps-là était magnifique !

Il me faut rappeler le renouvellement de la cotisation qui doit être versée pour le 31 janvier 2012.

Le 14 mars aura lieu notre assemblée générale, la convocation se trouve page 4 de cette revue.

Celle-ci nous propose en premier un voyage à Londres proposé par notre ami Ricky et, en deuxième, comme promis, des photos de notre ami Lucien concernant ses articles de la revue précédente.

Je souhaite à tous une très bonne lecture mais surtout, au nom du comité et de la rédaction, un très Joyeux Noël et une Bonne et Heureuse Année 2012.

Le
P'tit
Mot
Du
Rédac
'
Chef

ASSEMBLEE GENERALE

Le Conseil d'Administration vous prie de bien vouloir assister à l'Assemblée Générale annuelle ordinaire qui aura lieu le **mercredi 14 mars 2012 à 20 h** dans notre local d'Ougrée.

Ordre du jour :

- 1) Rapport moral du Président;
- 2) Rapport financier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 2011 ;
- 3) Désignation de deux commissaires aux comptes ;
- 4) Election des candidats au titre de membres effectifs, les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit le 31 janvier 2012 au secrétariat ; (*)
- 5) Modification au Règlement d'Ordre Intérieur ;
- 6) Divers

Seuls les membres en ordre de cotisation au 31 janvier 2011 pourront assister à cette Assemblée Générale.

Le Conseil d'Administration

(*) Les candidats membres effectifs doivent être membres actifs depuis un an minimum.

Renouvellement de la cotisation

L'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les autres années, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2012 au plus tard. **Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en sus.**

Le montant de la cotisation est de 50 € (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 4,16 € par mois.

Le paiement de celle-ci peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Magnée JF** ou par virement sur le n° de compte suivant :

Dexia banque IBAN : BE74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB

(En communication : Nom + cotisation 2012.

J'insiste sur la communication, elle est très importante, surtout lorsque vous payez avec un compte qui n'est pas à votre nom. Merci de faciliter la tâche du trésorier.

Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de février (**demandez-la à un membre du comité**). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de 1€.

Photo de la première page :

Un matin, par un temps couvert, notre ami Lucien se promène le long de la ligne à grande vitesse LGV2. Notre ami s'est muni, à son habitude, de son appareil photo. A proximité de Fooz, juste après Bierset, là où la LGV s'écarte de la L36 vers l'autoroute E40, il trouve un endroit pour photographier ce qu'il aime le plus : les trains.

Après le passage d'un Thalys, son attente fut enfin récompensée : l'arrivée d'une nouvelle motrice de type Eurosprinter : la 1808. Elle effectue ses premiers services avec une rame de voitures I11 sur la liaison Eupen-Oostende.

Après la commande de chez Siemens, en 2006, par le Portugal de 25 motrices LE4700 en 25 kVolt et à voie large, la SNCB a commandé l'année suivante 60 locomotives (avec option de 60 autres). Du point de vue technique, ces locomotives sont identiques à la série des OBB autrichiennes 1216 dites Taurus. La grosse différence concerne les faces avant et les cabines de pilotage. La série Belge peut circuler dans différents pays dont la Belgique, la Hollande, la France et le Grand-duché de Luxembourg. Elles sont tri tension : 1,5-3kVolt pour le continu, 25kVolt pour le réseau alternatif, par l'intermédiaire de deux 2 pantographes. En 2008 la 2^e option a été levée et, pour 2012, la Belgique possèdera 120 motrices ultra puissantes pour alléger le travail des séries 13 et, malheureusement, provoquer la radiation définitive des séries 23 et 26. Les 24 dernières locomotives seront équipées d'un attelage automatique de type GF et porteront le numéro de série 19.

Cette loco (dont la mise au point a été laborieuse) a subi une batterie de tests d'homologation en Belgique par Belgorail. La disposition des essieux est de type Bo'Bo' avec un effort au démarrage de 300kN. Les quatre moteurs de traction offrent une puissance de 6000 kWatt (sauf 3000 sous caténaire 1500 Volt). Avec une longueur de 19.580 mm et une masse de 90 tonnes, la vitesse maximum est de 200 km/Heure. Outre un système de frein à récupération, elles sont équipées du système de signalisation ETCS.



Motrice 1807 avec les 2315 et 2013 : 3 époques de techniques de tractions différentes.

*Photo Lucien Genet, Texte AB, Données techniques : Journal de Chemin de Fer
Toute reproduction interdite.*

London by Rail

Ou un périple ferroviaire à travers le Grand Londres

Londres, c'est bien connu, est réputée pour ses rames de métro bondées aux heures de pointe, ses bus à deux étages rouges et ses taxis noirs si typiques. Mais le transport à Londres ne se résume pas à ces trois seuls moyens, loin de là. Depuis l'instauration de l'Oyster Card et des « Travel Cards » par l'office du « Transport for London », chapeautés par le Maire de Londres, le navetteur comme le touriste aura accès à d'autres moyens de déplacement. En effet, le titulaire d'une travelcard dite « Anytime » (soit sans restrictions de plages horaires – principalement heures de pointes) se voit offrir l'accès, outre au métro et aux bus, à trois autres moyens de transport rapides et efficaces desservant le « Grand Londres ».



Un ancien bus à impériale Londonien, aujourd'hui utilisé pour les mariages et autres occasions...

Le premier, et peut-être le plus méconnu, est le DLR (prononcer Di-El-Ahr), pour Docks Light Rail system (ou système ferré léger des Docks). Il s'agit d'une sorte d'hybride entre un tramway et un métro aérien qui dessert principalement la proche banlieue est de Londres et la zone dite des « Docks », au départ de Bank ou de Tower Bridge ainsi que de Stratford, et desservant les points d'arrêts importants de Canari Wharf, Greenwich, et Lewisham au sud-ouest des Docks, et ceux de Canning Town, London City Airport, Beckton et Woolwich Arsenal à l'est des Docks. A Greenwich,



Le DLR à destination de Canari Wharf entre en gare de Island Gardens après avoir traversé la Tamise en souterrain.

Lewisham et Woolwich Arsenal se trouvent également des gares du National Rail System.

Le second moyen de transport accessible, également méconnu de la majorité des touristes, est le London Overground. Il se compose de quatre lignes principales.

La première relie Euston Station à Watford Junction par South Hampstead, Willesden Jct, Wembley Central et Bushey.



Willesden Junction. L'Overground pour Stratford croise la ligne de l'Overground entre Euston et Watford Junction.



Overground à destination de Gospel Oak entre en gare de WanstedParck

La seconde, croisant la première à Willesden Jct, relie Stratford à l'Est à Richmond et à Clapham Junction (nous parlerons plus en détail de cette seconde gare dans la seconde partie de cet article). Sur cette ligne se greffent deux autres branches :

La première, desservie par des DMU's (autorails diesels), relie Gospel Oak à Barking, gare desservie également par le National Rail (vers Southend par Dagenham Rock et vers Shoburyness par Upminster) et la District Line de l'Underground à destination d'Upminster.

La seconde branche, au départ de Dalston Junction, permet de rejoindre au choix New Cross (en direct) ou encore Crystal Palace et West Croydon par New Cross Gate et Forrest Hill. Les trois gares terminus étant également desservie par le National Rail (South Eastern railway et Southern Railways) à destination de London Bridge pour l'une, de Victoria Station via Clapham Junction et Battersea Park pour l'autre, ou à destination de l'aéroport de Gatwick.

Le dernier moyen de transport accessible avec la Travelcard est justement le réseau intra-Londonien du National Rail System. Par exemple, vous pouvez vous rendre en Overground d'Euston Station à Croydon via Willesden Junction et Dalston Junction, puis rentrer vers Londres par le Southern Railway par Clapham Junction et Victoria Station, ou changer à Clapham pour arriver à Waterloo Station. Egalement (un autre itinéraire que j'ai pratiqué) est de rejoindre Lewisham par le DLR et de là rejoindre la gare de Charing Cross par le South Eastern Train.

Cela permet également de se rendre vers des zones tant accessibles qu'inaccessibles par les autres moyens de transport beaucoup plus rapidement qu'en métro ou en overground (les trains circulent plus rapidement, et surtout ne font pas la multitude d'arrêts que le métro doit faire... Cela fait un gain de temps non négligeable sur une longue distance comme Croydon - London Victoria ou Upminster - London Tower.

Cette « Travelcard » est disponible pour un jour, une semaine (sept jours) ou pour un mois. Elle existe en plusieurs variantes, mais les deux plus usuelles sont la « Off Peak » (hors heures de pointe), plus



Lewisham National Rail Station : South West Train pour Charing Cross via London Bridge et London Waterloo.

économique mais qui vous oblige à éviter de voyager en heure de pointe, ou la « Anytime », qui vous permet de circuler à votre guise à tout moment de la journée. Elles sont disponibles pour zones 1-2, et ensuite zones 1-4 à 1-9.

La « Off Peak » n'est disponible qu'en « Travelcard » d'un jour. Pour les durées plus longues, vous avez directement une « Travelcard Anytime ». Un conseil d'ami toutefois : étudiez bien au préalable vos déplacements avant d'acheter votre Travelcard. Inutile en effet de prendre une carte « zone 1-6 » si vous ne devez dépasser la zone 4 qu'une ou deux fois sur la durée de votre séjour. Prenez plutôt une « zone 1-4 », et pour les quelques déplacements plus lointains, ajoutez du cash sur votre Oyster et prenez le supplément avec la Oyster « Pay as you go ». Cela vous coûtera moins cher. Pour vous donner une idée de prix, une Travelcard Anytime zones 1-6 pour sept jours vous coûtera 50,40 £ tandis qu'une zone 1-4 vous coûtera 39,40 £ et le supplément zones 4-6 en « pay as you go » est de 2,20 £ en heure de pointe et de 1.40 £ en heures creuses.

Une visite sur le site « Transport for London » (www.tfl.gov.uk) vous permettra de vous préparer au mieux à ce niveau, car vous y trouverez toutes les informations depuis les cartes (Underground, Overground, Rail System London, DLR et Bus) aux tarifications, en passant par les informations sur le fonctionnement de l'Oyster Card et d'autres informations utiles (comme par exemple les listes des stations de métro et des sections de lignes fermées pour transformation ou entretien).



Un panel d'Oyster Cards

Une fois votre Oyster Card créée et chargée avec votre « libre parcours », vous voilà prêt à voyager. Un simple passage de la carte sur la pastille jaune des portes d'accès et vous voilà parti. Une dernière petite note toutefois : la confection d'une Oyster Card est payante. Conservez

donc votre carte pour vos prochains passages à Londres. Il vous suffira de la faire recharger (Travelcard ou cash pour le « pay as you go ») et vous serez reparti pour un tour !



Clapham Junction : Un train du South West Railway quitte la gare en direction de Reading.

Ricky



Clapham Junction :

Visite à la gare au trafic le plus intense de Londres.



14 août 2011, neuf heures du matin. Bien réveillé après un bon « English Breakfast » arrosé de thé noir bien chaud, je me mets en route vers la gare d'Euston ou m'attends le départ d'un périple ferroviaire intense. Sur la



voie neuf, la rame jaune, orange et blanche « flashy » du London Overground attend patiemment l'heure du départ. Destination : Willesden Junction, par la ligne de Watford Junction. A Willesden, je changerai alors de train pour rejoindre ma destination finale : Clapham Junction.

Toutefois, mon embarquement ne se fit pas sans une bonne crise de fou-rire rapidement étouffé. En effet, la vue d'une des publicités pour l'Overground, et intitulée « Culture by London Overground », m'a littéralement rendu mort de rire. Y a pas à dire, ces Brits ont un sacré sens de l'humour, c'est certain !

Après un court trajet d'une bonne vingtaine de minutes, me voici arrivé à Willesden Junction. Cette gare à deux niveau permet le croisement de deux lignes de l'Overground, celle reliant Euston Station à Watford Junction au niveau inférieur, et celle reliant Stratford à Richmond et Clapham Junction au niveau supérieur. En outre, au niveau inférieur, les trains de l'Overground sont rejoints



Willesden Jct : Train pour Clapham Junction.



Willesden Junction - Remise commune de l'Overground & du National Rail.

aubette vendant boissons et sandwiches aux voyageurs) tout en prenant quelques photographies des installations du dépôt de Willesden ainsi que de trains de travaux à l'oeuvre sur les lignes du National Rail. J'avais en effet bien repéré le site les jours précédents alors que j'y changeais de trains pour me rendre à Richmond pour mon travail de recherches aux National Archives, et je savais pertinemment que j'y trouverais quelque trafic voyageur et surtout des trains de travaux après en avoir observé la veille. Après une petite demie-heure d'attente et le passage du train pour Richmond, les haut-parleurs grésillent à nouveau et une voix au fort accent londonien annonce l'entrée en gare de mon train pour Clapham Junction.

Une petite demie-heure plus tard, je me retrouvais voie deux en gare de Clapham, abasourdi par les

par les rames de métro de la Bakerloo line reliant Harrow & Wheadstone à Elephant & Castle. En plus de ces lignes, Willesden Junction est également un site du National Rail, et voit passer nombre de trains rapides à destination de Watford Junction et des Midlands.

Tandis que j'attends mon train pour Clapham, j'en profite pour siroter une bonne tasse de thé (achetée à une



Clapham Junction - Sortie de la gare vers Londres.



Clapham Jct - Trains au départ pour West Croydon et Gatwick.

dimensions gigantesques de cette gare. Elle est dotée de dix-sept voies à quai. Non, je ne blague pas, il y a bien dix-sept voies à quais, et bien occupées je dois dire, car cette gare est située à la jonction de plusieurs lignes importantes desservant le sud et le sud-est de l'Angleterre au départ de London Victoria (Southern, Gatwick Express) et de London Waterloo (South West Trains) principalement, sans oublier l'Overground venant de Willesden et de Stratford. Le trafic y est toujours intense, avec une moyenne hors heures de pointe de plus de cent vingt

trains horaires avec comme destinations, entre autres, London Victoria via Battersea, London Waterloo, Basingstoke, Brighton, Epsom, Exeter, Guilford, Portsmouth, Reading, Croydon South et Croydon West, Woking et Shepperton... Alors vous imaginez ce que cela peut donner en heure de pointe, pas vrai ? Cela en fait une des gares les plus « spottées » de Londres en même temps que l'une de celles au trafic le plus intense de tout le Royaume Uni. Pour changer de quai, il y a deux possibilités : le passage sous voies ou la passerelle. Cette dernière est d'ailleurs équipée à chaque quai d'un ascenseur pour les personnes en chaise roulantes, comme le deviennent de plus en plus de gares tant du National Rail et de l'Overground que de l'Underground à Londres.

Après avoir 'spotté' un brin depuis le quai des voies une et deux, je rejoignis alors la passerelle d'où l'on se voit offrir une vue imprenable sur les installations ferroviaires. Le grill en direction de Londres est particulièrement impressionnant. A l'horizon, et bien reconnaissables, on distingue les cheminées de l'ancienne centrale électrique de Battersea, le dôme de la cathédrale Saint Paul, et les gratte-ciels de la City qui offrent une jolie toile de fond à l'inextricable plat de spaghettis façon British National Rail Services ! Je vous avouerai d'ailleurs que ma première pensée à la vue de ce



Clapham Junction : Une Class 66 EWS en tête d'un train de ballast.

« grill » a été sans conteste que j'étais bien heureux de ne pas être signaleur à Clapham Junction !

Située au sud-ouest de Battersea dans le « London Borough of Wandsworth », Clapham Junction est située près de St John Hill et bien que située sur l'entité de Battersea, elle est plus communément nommée Clapham Jct. Avant l'arrivée du chemin de fer, Clapham était une zone rurale spécialisée dans la culture de la lavande. Lavender Hill est d'ailleurs située à l'extrémité est de la gare. En 1838, le London and South Western Railroad (anciennement London and Southampton) ouvre sa ligne de Nine Elms à Woking, passant par Clapham Jct. Ce fut la première ligne à traverser la région. Elle fut suivie par une seconde ligne, reliant initialement Richmond à Nine Elms, en 1846. Nine Elms est alors rebaptisée Waterloo Bridge Station, et est plus communément connue aujourd'hui sous le nom de London Waterloo Station. La ligne vers la gare de Victoria sera ouverte elle en 1860 et, le 2 mars 1863, la gare de Clapham Junction est ouverte conjointement par le London, Brighton and South Coast Railway (LB&SCR), le London and South Western Railway (L&SWR) et le West London Extension Railway (WLER).



Un train du «South West Trains» quitte Clapham Jct vers London Waterloo. Au centre, les cheminées de la centrale de Battersea et le London Eye.

Quand la gare fut construite, Battersea était vue comme un district pauvre tandis que Clapham, un mile à l'est, était plus « fashionable ». Les compagnies ferroviaires, pour attirer une clientèle de classe moyenne ou aisée, adoptèrent le plus grand des deux noms, conduisant à la croyance erronée que la gare est située sur l'entité de Clapham. De nouveaux bâtiments seront ajoutés à la gare en 1874 et 1876. La gare apportera en outre la prospérité à la région qui verra sa population croître de 6000 âmes en 1840 à 168.000 âmes en 1910.



Les 67026 et 66058 EWS entrent voie 03 en provenance de Reading

De nos jours, au moins deux mille trains, dont la majorité s'y arrête, passent en gare de Clapham Junction. Cela en fait la gare au trafic le plus élevé d'Europe. À l'heure de pointe, s'est pas moins de cent quatre vingt trains horaires qui passent Clapham Jct, dont cent dix sept s'arrêtent en gare. Ce n'est certes pas la gare au plus grand nombre de passagers (environ 430.000 en semaine, donc 135.000 aux heures de pointe). Les correspondances fournissent près de quarante pourcent de l'activité de la gare, qui sur cette base est également l'une des plus fréquentées du Royaume-Uni. Elle est en outre dotée de facilités pour les personnes à mobilité réduite accessibles depuis tous les quais par la passerelle qui est équipée d'ascenseurs.

Clapham Junction est aussi tristement célèbre en raison du tragique accident ferroviaire qui s'y déroula le lundi 12 décembre 1988. Ce jour, trois trains de banlieue se percutèrent à 800 mètres au sud-ouest de la gare de Clapham Junction. Trente-cinq personnes y perdirent la vie et cinq cent autres y furent blessées. La collision entre le train de Basingstoke à London Waterloo et celui venant de Poole eut lieu à 7 heures 18, suivie par celle d'un troisième train quittant Clapham Junction à vide venant percuter les deux premiers, fut violente. Heureusement, un quatrième train qui aurait pu percuter ces trois premiers trains fut stoppé avant d'atteindre le lieu du crash en raison d'une coupure de courant occasionnée par ledit crash. Ce furent les étudiants de l'Ecole Emanuel, située non loin du lieu de l'accident, qui arrivèrent les premiers sur le site. Ils furent d'ailleurs félicités par le premier ministre Margaret Thatcher pour les services qu'ils rendirent aux victimes de l'accident.



Rame du South West Trains à destination de London Waterloo.

Je tentai de m'imaginer ce que cela devait représenter en observant depuis la passerelle le grill de sortie de la gare en direction de Croydon et Norwood ou quatre trains se croisaient devant mes yeux en à peine une

paire de minutes. Et après avoir parcouru à nouveau la totalité de la longueur de la passerelle pour rejoindre le quai deux et avoir pris une belle série de photos tant depuis celle-ci que depuis les quais, j'embarquai dans l'Overground à destination de Willesden Junction et Stratford, continuant mon périple ferroviaire en direction d'autres cieux Londoniens, ravi d'avoir pu observer et photographier les trains dans une gare voyageurs au trafic d'une telle intensité.



Train du Southern pour West Croydon via Crystal Palace and Norwood Junction.

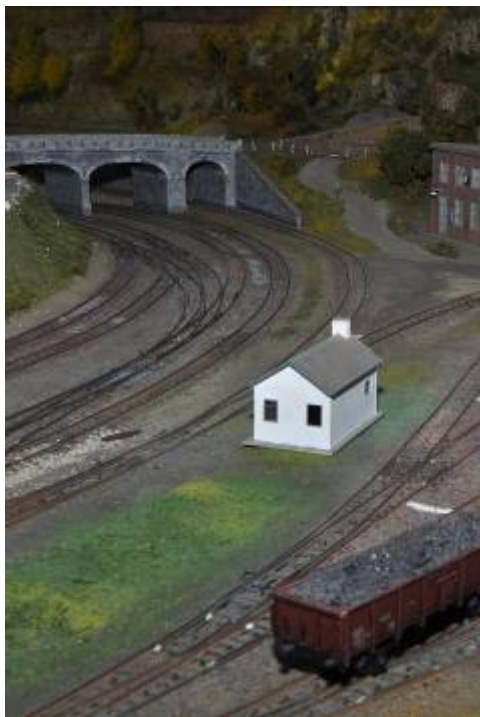
Ricky



Il était une fois... (de plus !)

2°partie

Comme promis, voici les photos illustrant l'article de Lucien de la revue précédente.



Mini rail central ondulé sur la double voie de droite et sur les voies du dépôt fabrication maison, bi système de notre regretté ami Léon Job.



Le Tgv SE sur le réseau de J-C Menchior et une photo dans la réalité, rame inaugurée le 22 septembre 1981.



Sur la rame Lima, on peut remarquer les attelages entre motrice et voiture (photo de droite) et découpes dans les jupes de voitures et motrices.



Un des derniers trolleybus à Liège de la ligne 12 Ans Loncin. Le dernier a roulé le 9 novembre 1971 sur le 10, mettant un terme à un transport propre et écologique.

Prêts pour le dernier départ, Jean Evrard à droite sur la photo.



Le 23 décembre 1961, 23h55, dans l'indifférence générale, le dernier vicinal quitte la place St Lambert pour Tongeren. Article du Journal retraçant cette triste soirée. (Documents aimablement fournis par notre ami Jean Evrard).



Le Trimbleu avec le terril du charbonnage de Blegny. Sur les différentes photos suivantes, on peut voir l'état d'un chemin de fer touristique, avant et après le drame du 5 octobre 1991.







La sortie du tunnel de Dalhem au fil des ans, 1993 et 2011 (photo haut et page précédente).

Vapeur vicinale dans le musée Mortroux (photo de gauche).



A Liège, face à l'hôtel de ville, en 2001, une I11 flambant neuve et une vénérable GCI !



Automotrice banlieue Est de Paris pour ferrailage à Sète en juin 2003.



A gauche, voiture 3 essieux bavaroise sans « lanterneau sur le toit » avec plateformes transformées pour trains tramways.



A droite, voiture 2 essieux prussienne avec « lanterneau sur le toit ».

Les 2 photos : Bressoux 1980.

Photos et commentaires : Lucien Genet. Toute reproduction interdite.

+++++

In Memoriam

Nous avons appris le décès de la maman de notre cher membre Jean-Pierre Dufays. Nous lui présentons, ainsi qu'à sa famille, nos sincères condoléances.

Le comité et les membres de l'ALAF.

+++++

HOBBY 2000 **MODELISME**

SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²

TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES

TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET www.hobby2000.be

QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03

**Project Management
Consulting**

Karin Wouters
Senior Project Manager

**wtab
consult**
within small budget

Mobile : +32 496 86 66 18
Fax : +32 10 500 216
karin.wouters@wtab.be

Rue Nisba 8
B-1341 Geraux (Ottignies-Louvain-la-Neuve)
Belgium

Calendrier des projections

Le Mercredi 7 décembre 2011 : J.C. Menchior nous offre un voyage au Canada dans la province de la Nouvelle Ecosse. Cette région entourée de l'océan Atlantique est une péninsule avec comme capitale la ville portuaire d'Halifax. Ce film nous présente des trains pas comme chez nous.

Le Mercredi 4 Janvier 2012 : Comme nous sommes en période hivernale, notre ami Christian Van De Voorde nous présente les Chemins de Fer du Saint Gothard sous la neige...

Le Mercredi 1 Février 2012 : Une vallée suisse de Reichenau à Illanz, riche de ses légendes et de ses cépages : les gorges du Rhin nous sont présentées par Christian Van De Voorde. La société de transport Rhb et son matériel roulant seront mis à l'honneur.

Le Mercredi 7 Mars 2012 : Jean-Pierre Dufays nous présente un film relatif aux CFL. Impressions et archives ranimeront nos souvenirs de cette contrée luxembourgeoise.

Le mercredi 14 mars 2012 : l'Assemblée Générale Ordinaire aura lieu en nos locaux à 20 h 00 précises.

Voir la convocation page 4

Le Mercredi 4 Avril 2012 : Les ateliers du chemin de fer suisse à Bellinzona nous sont présentés par notre ami Pierre Ruiz dans un film remarquable.

Le programme qui vous est présenté est toujours susceptible d'être modifié. Merci de votre compréhension en cas de changement.



Le Point du JOUR

Librairie-Papeterie-Lotto
Service photocopie:
-noir/blanc/couleur numérique
-plastification
-reliure spirale

Rue de la Station, 68

4430 ANS Site: <http://www.lepointdujour.be>

Tel.04/246.13.97 e-mail:

lib lepointdujour@skynet.be