

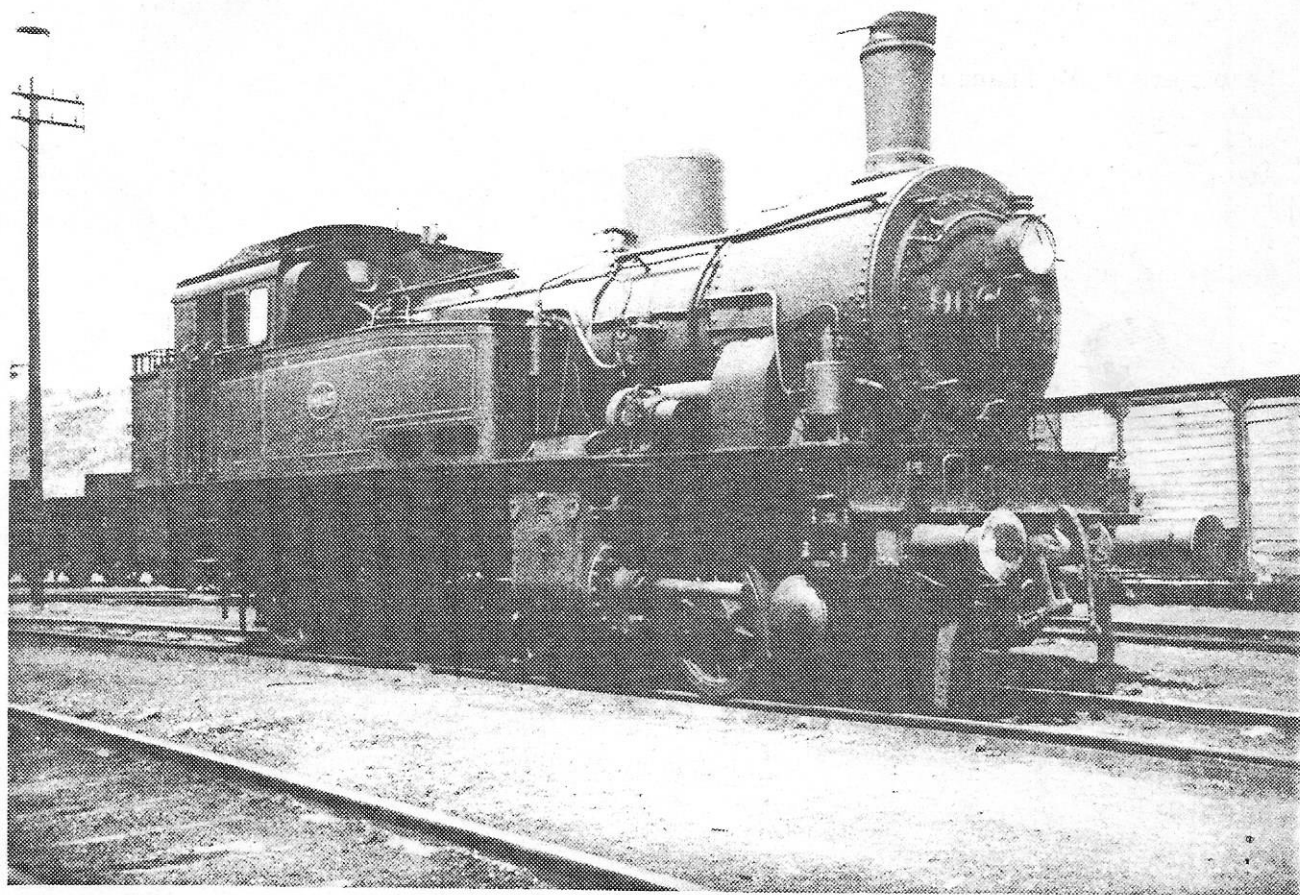
Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

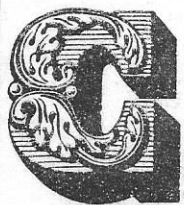
50 F.B.

JANVIER - FEVRIER 1990

Numéro 1.



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER



Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en Chef : Richard ORBAN

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

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

Le numéro : 50 Francs

Abonnement (un an, six numéros) : 250 Francs

Règlement au compte numéro : 240-0174811-21 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :

49, rue Doumier, 4300 ANS

Téléphone : 041 / 63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN

49, rue Doumier, 4300 ANS

Téléphone : 041 / 63.33.26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F.

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

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétariat de l'A.L.A.F. a.s.b.l.

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

DACTYLOGRAPHIE : Annette HEMBERT PRILLET

MAQUETTE : Richard ORBAN

SOMMAIRE

SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC 'CHEF	04
SOUVENIRS FERROVIAIRES	06-07
La catastrophe du Val-Benoit.	
SAVIEZ-VOUS QUE ?	08-09-10
L'Ancienne Gare de Quevaucamps - Bernard Duhant - 2ème partie	11
RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS	12
LES GLOBE TROTTERS DU RAIL	14-15-16-
Voyage de Messieurs GENET et MENCHIOR en Alsace - Pacific Alle-	17
mande 01.1066.,	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER	18-19-20
Locos prises de guerre 1944-1945 - Quatrième partie	
LITTÉRATURE FERROVIAIRE	21-22
HUMORISTIQUE	11
BOURSE	17
PUBS	05-13-23
VIE DU CLUB	24

PHOTO DE COUVERTURE :

Locomotive type 96.025
Photo S.N.C.B.
Collection : Léon JOB.



Ceux qui parmi vous viennent aux réunions auront constaté, que la partie " Gare du réseau est en voie d'achèvement ". Nous allons bientôt décorer les quais et les dépendances de la gare avec des détails.

Pour éviter que l'on ne fasse des dégâts accidentellement, nous allons installer le long du bord du réseau, une bande de plexiglas transparent, qui, nous l'espérons empêchera tout dégâts accidentels.

De plus, il serait souhaitable que les membres qui font rouler leur matériel l'installent sur le réseau du côté couloir, plutôt que du côté TCO, afin d'éliminer les risques d'accrocher le bâtiment de gare, ainsi que les futures maisons de la rue de la gare.

Pour les travailleurs du vendredi, nous allons installer des planches amovibles, qui permettront de ne plus déposer les outils sur les voies, et ainsi d'éviter de détériorer celles-ci.

Louis, qui a réalisé ce merveilleux bâtiment de gare, et les dépendances directes a mis plus de 300 heures de travail.

Ce serait dommage de l'abîmer par un geste malencontreux.

Richard ORBAN

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

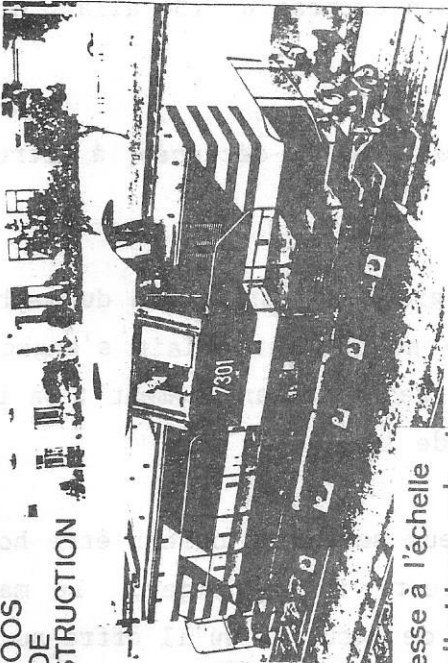
Jocadis

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 1390 EDINGEN
N. 1. (02) 395 22 96

SPL / FVA

**BOUWDOOS
BOITE DE
CONSTRUCTION**

KIT
HO

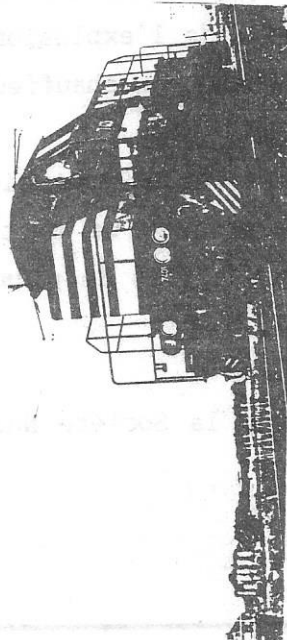


73/74/82

SERIE
REEKS

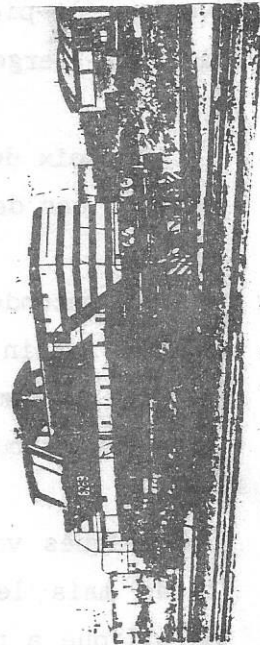
- vitesse à l'échelle
- snelheid op schaal
- embiellage
- à visser
- schuifbeweging
- aan te vijzen

5.995,-



motor - moteur

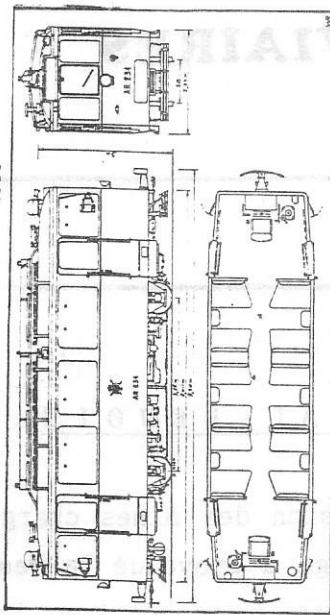
MASHIMA



Jocadis

SNCV

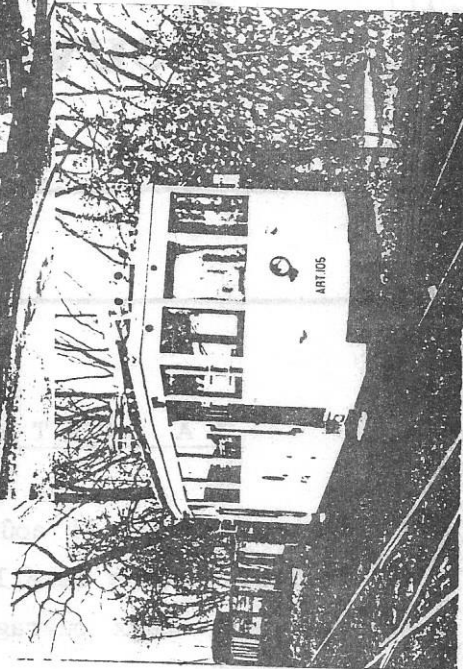
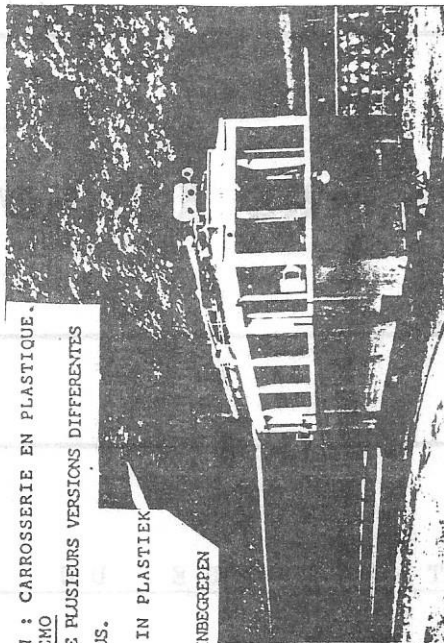
NMVB



BOITE DE CONSTRUCTION : CARROSSERIE EN PLASTIQUE.
CHASSIS MOTEUR HOM BEMO
POSSIBILITE DE CONSTRUIRE PLUSIEURS VERSIONS DIFFERENTES
TRANSFERTS S.N.C.V. INCLUS.

BOUWDOOS : KOETSWERK IN PLASTIEK
ONDERSTEL HOM BEMO.
VERSCHILLENDE VERSIES
N.M.V.B. AFVRIJFLEITERS INBEGREPEN

3.650,-



In stock.
En stock.

SOUVENIRS FERROVIAIRES

LA CATASTROPHE DU VAL-BENOÎT.

C'est le jeudi 31 août 1939 à 18 H 50 l'explosion des mines chargées dans les nouveaux ponts métalliques du Val-Benoît à Liège a provoqué la destruction de ces deux beaux ouvrages dont la mise en service avait eu lieu le 15 mai 1939.

Parmi les victimes de cette catastrophe, la Société Nationale déplore la mort de MM. CRESPIN, François, machiniste, et DEBRAZ, Joseph, chauffeur, qui furent tués sur le coup. Le premier de ces agents se trouvait sur une locomotive haut-le-pied et le second sur celle du train express n° 184 allant de Liège à Trois-Vierges.

La Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II a été décernée, à titre posthume, à ces deux braves serviteurs.

Une seconde catastrophe a pu être évitée grâce au sang-froid du machiniste JONET, Adelin, de Liège, conduisant le train n° 184 qui allait s'engager sur le pont au moment même de l'explosion. JONET freina instantanément ; sa locomotive fut culbutée, tuant son chauffeur à côté de lui.

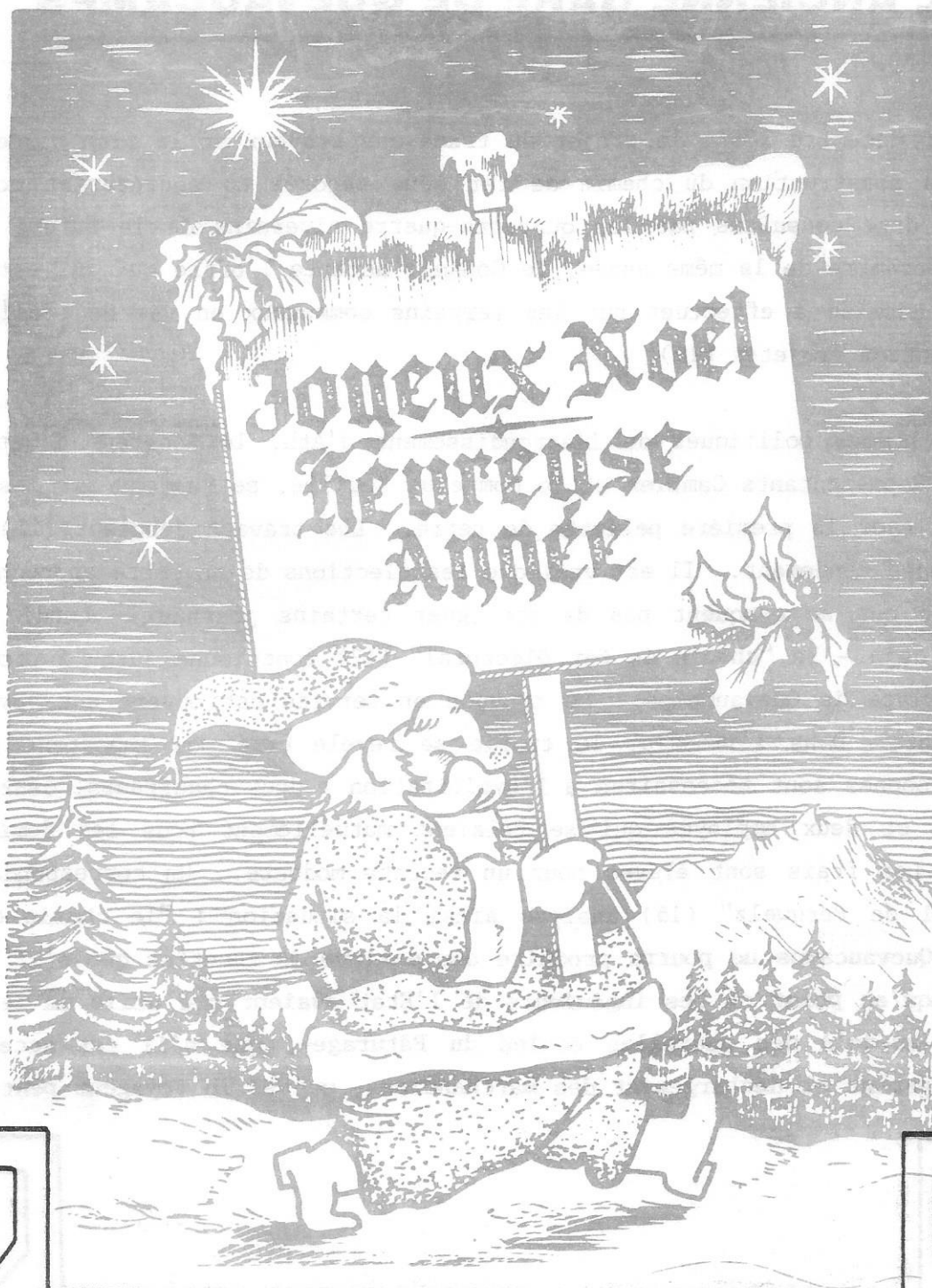
Quelques voyageurs furent contusionnés : deux seulement durent être hospitalisés mais leurs blessures ne mettent pas leur vie en danger. Le matériel métallique a prouvé une fois de plus le degré de sécurité qu'il offre aux voyageurs.

Dès le 2 septembre la Société Nationale a entrepris l'équipement de la nou-

.../...

velle ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher-Kinkempois qui enjambe la Meuse sur le pont-rail de Renory. Trois équipes de 500 hommes oeuvrent jour et nuit à la construction de 25 Km de voie nouvelle. Le 15 septembre, les relations directes entre la rive droite et la rive gauche de la Meuse seront ainsi partiellement rétablies. Ce tour de force aura donc été réalisé en 12 jours.

Avec l'aimable autorisation de la Revue " LE RAIL " - 15 septembre 1939.





AVIEZ VOUS QUE

L'ANCIENNE GARE DE QUEVAUCAMPS

Le 5 décembre 1894, le projet du tracé des travaux et le plan parcellaire pour la construction du chemin de fer sont déposés au secrétariat communal pour y être consultés par les quarante-quatre riverains de la future ligne. Le 17 décembre de la même année, le Conseil accepte l'offre qui lui est faite pour l'emprise à effectuer sur les terrains communaux en vue de réaliser la construction projetée (10).

Les hommes politiques de l'arrondissement d'Ath, le Sénateur d'Outremont et les Représentants Cambier et le comte de Rouillé, se rendent sur les lieux pour enlever la première pelletée de terre. Les travaux débutent (11). Ils sont menés rondement. Il est vrai que les élections de novembre approchent... Echéance que ne manquent pas de souligner certains journaux. Lundi 20 mai 1895 - déjà - le **"chemin de fer électoral"** (12) fonctionne jusqu'à proximité de la place de Quevaucamps. Le tronçon en service est ouvert aux voyageurs seulement. Dans l'immédiat le trafic se révèle être peu important (13). Six personnes sont nécessaires à l'exploitation : deux chauffeurs, deux mécaniciens et deux employés qui se relaient mutuellement tous les demi-jours (14). Les frais sont élevés pour un recette modeste. Un correspondant du "Journal de Péruwelz" (15) analyse ainsi la situation : **"le chemin de fer Blaton-Quevaucamps ne pourra produire son maximum de recettes que s'il continue jusqu'au point où les ingénieurs de l'Etat avaient cru utile de le faire arrêter-au-delà des nouvelles écoles du Pâturage-, que s'il est accessible au chargement et déchargement des marchandises, que si le voyageur peut pren-**

.../...

dre à Quevaucamps même son coupon pour toutes les gares du pays".

Mais voilà, avant de prolonger la voie il faut fixer l'endroit où celle-ci va s'arrêter et se mettre d'accord quant à l'emplacement de la gare. C'est là précisément que le bât blesse ! Une fois de plus la rivalité, pour ne pas dire l'animosité qui oppose les "Bourgeois" de la Place aux "Sauvages" du Pâturage va tout compromettre (16). Les premiers souhaitent la gare près de la place, les seconds voudraient l'avoir au Pâturage. La politique s'empare du différent. Les Représentants de l'arrondissement d'Ath et les délégués du Conseil Communal sont reçus par M. Vandenpeereboom, ministre des Chemins de fer. Finalement on transige. La gare sera construite à mi-chemin entre les lieux souhaités, c'est-à-dire près "du Noquet", derrière la maison de la veuve Goossens. Une solution qui, somme toute, ne fâche ni ne contente personne si ce n'est l'échevin Télesphore Trivier dont l'usine est toute proche.

Néanmoins ce choix va entraîner des conséquences heureuses. L'implantation de la gare modèlera considérablement l'urbanisme du village. Une rue sera créée (17), un chemin détourné (18), un nouveau quartier sortira de terre. En quelques années, on y verra la concentration de sept bonneteries (19), la construction d'une école (20) et l'implantation inévitable du commerce gravitant autour des lieux de passage : celui des débits de boissons (21).

La voie ferrée ne sera pas prolongée au-delà "du Noquet", c'est ce que les autorités compétentes ont décidé. Cependant les édiles communaux ne désarment pas et persistent à réclamer un second point d'arrêt, situé au Pâturage, près des nouvelles écoles. Les habitants d'Ellignies-Sainte-Anne, argumentent-ils, pourraient ainsi profiter du chemin de fer. "Ce sera autant de fait s'il s'agit plus tard de rejoindre Ligne ou une autre station.", conclut un chroniqueur du "Journal de Péruwelz" (22). Certains formaient des vœux que d'autres prenaient pour des réalités. Rien n'était impossible aux yeux d'aucuns dans l'euphorie de la période électorale (23)...

(10) 10.000 F. 1'hectare pour une emprise de 6 ares 28 centiares.

.../...

../..

- (11) B.C.P. "Journal de Péruwelz", n° 13, 33e année.
- (12) B.C.P. "Journal de Péruwelz", n° 21, 33e année, dimanche 26 et lundi 27 mai 1895.
- (13) Ibidem "Cinq billets pour trois trains aller et retour", mardi 21 mai 1895, second jour de l'exploitation. La plus forte recette journalière est de six francs.
- (14) B.C.P. "Journal de Péruwelz", n° 23, 33e année, dimanche 9 et lundi 10 juin 1895.
- (15) B.C.P. "Journal de Péruwelz", n° 26, 33e année, dimanche 30 juin et lundi 1er juillet 1895.
- (16) Voir B. Duhant, "Les gens de Quevaucamps, leurs sobriquets depuis 1791", Duhant éd. 1977.
- (17) La rue de la gare, appelée par la suite rue Paul Pastur remplaça ce qui n'était alors qu'un chemin de terre fréquenté seulement par quelques fermiers et leurs attelages.
- (18) Le chemin n° 22 de l'Atlas fut supprimé aux environs de la gare et détourné (voir plan).
- (19) Il s'agit des firmes : Oscar Trivier (1902), Léonce Dath (1926). Gosselin-Delaunoy, Ernest Degouys-à l'emplacement de l'actuel magasin Centra-, Jean Hanssens-Gosselin, Lucien Gosselin-Trivier et Tourneur Robert (1930).
- (20) L'Ecole Provinciale de Bonneterie créée en 1912 fonctionnait depuis 1913 à l'école gardienne communale du hameau du Pâturage. En 1923 on construisit l'école sur un terrain laissé libre jusqu'alors pour permettre l'extension éventuelle de la ligne Blaton-Quevaucamps vers Ath ou Leuze,

.../...

via Ellignie-Sainte-Anne.

(21) Sept cafés : "Au Débarcadère" (Julien Gosselin), "La Maison Fricot" (J. Dubruille), "Le Café du Boulevard" (Catherine "à l'Seû."), "Au Chien Vert" (Célestin Homerin).

"Chez Albert Moncol", " Chez Louis Gosselin".

(22) n° 39, 33e année, dimanche 28 et lundi 29 juillet 1895.

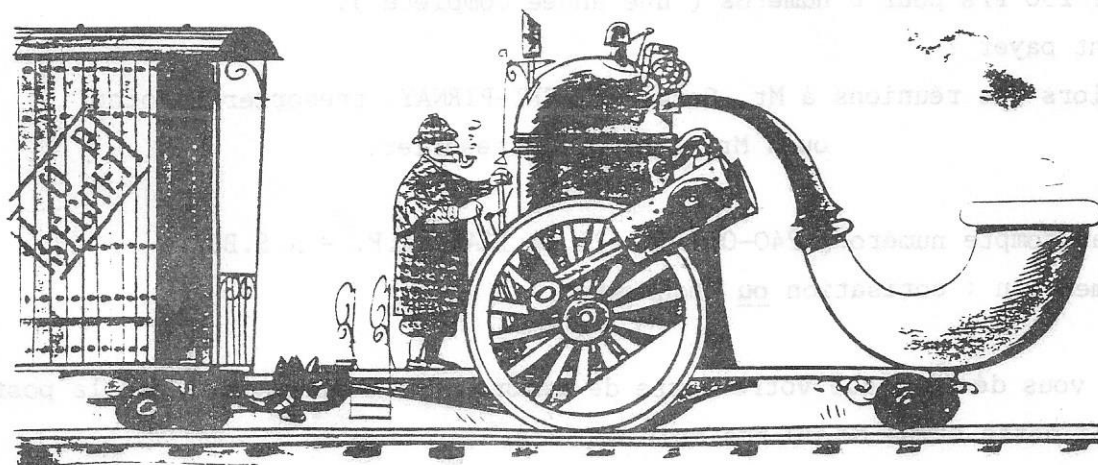
(23) le 17 novembre 1895.

Bernard DUHANT.

- D - 1984/3476/1

Avec l'aimable autorisation de l'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE DE BELOEIL. A.S.P.B.

A SUIVRE...



VIE du CLUB

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.

Le moment est venu, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, de renouveler leur cotisation au club, ou leur abonnement à " CORRESPONDANCE " et ce, avant le 15 FEVRIER 1990 au plus tard.

Passé cette date, il vous sera demandé 50 Frs supplémentaires pour frais de dossier.

Je vous rappelle les conditions :

- Cotisation pour l'année calendrier (du 1er janvier au 31 décembre).
- Membre de + de 12 ans : 600 Frs par an.
- Membre de - de 12 ans : 350 Frs par an.

Cette cotisation comprend l'abonnement à " CORRESPONDANCE ".

Si vous désirez seulement vous abonner à " CORRESPONDANCE ", il faudra verser 250 Frs pour 6 numéros (une année complète).

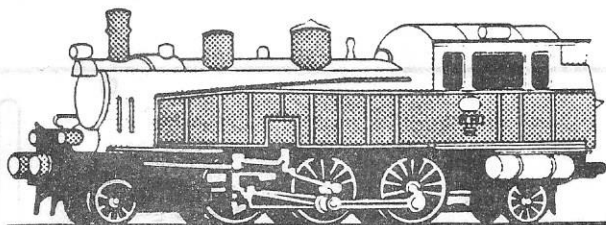
Comment payer ?

Soit lors des réunions à Mr. Serge HEMBERT-PIRNAY, trésorier adjoint
ou à Mr. Léon JOB, trésorier.

Soit au compte numéro : 240-0174811-21 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.
avec mention : cotisation ou abonnement.

Si vous désirez que votre carte de membre vous soit envoyée par la poste, majorez cette somme de 20 Frs soit 620 Frs.

A T T E N T I O N : Ce numéro de "CORRESPONDANCE" sera
le dernier que vous recevrez si votre
cotisation n'est pas payée à temps.



S.A. COPIN

COPIN spécialiste du train miniature toutes marques :
MARKLIN, FLEISCHMANN, TRIX, ARNOLD, HAG, LIMA... HO N Z

DECOR tout le catalogue en stock en :
FALLER, VOLLMER, POLA et KIBRI HO N Z

et en complément, nombreuses sélections en :

Preiser, Heki, Herpa, Brawa ...

DEPARTEMENT OCCASIONS

SERVICE entretien, réparations, restauration.

Heures d'ouverture :
 9h30 - 12h30 13h30 - 18h00
 Fermé dimanche et lundi

ETS. COPIN S.A.
 rue Grétry, 156
 4020 Liège
 tél. 041/43 66 03

PRIMA

NOUVELLE PRODUCTION DE VEHICULES BELGES

BP 445 - 4020 LIEGE 2 ECHELLE 1/87

GENDARMERIE

- Renault 4 No 1010
- Combi VW No 1011
- Golf GTI No 1012
- Range Rover No 1013
- Ford Transit No 1014

POSTE

- Renault 4 No 1016
- Combi VW No 1017

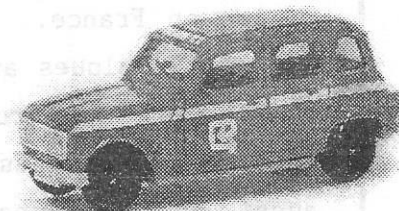
R.T.T.

- Renault 4 No 1015

Plaques Belges d'immatriculation
 + nouvelles signalisations camions

- No 1001

NOUVEAUTES 89



LOCOMOTIVE DIESEL BELGE

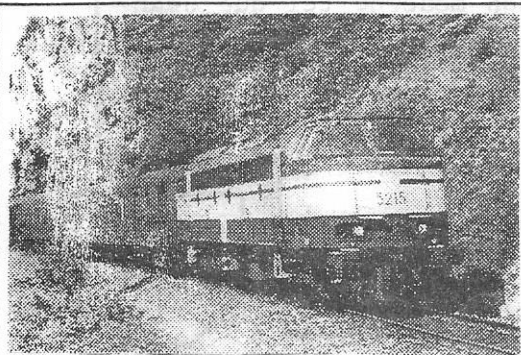
série 52 cabine flottante

- carrosserie en métal
- chassis en métal
- vitres rapportées
- 3 essieux entraînés
- 4 bandages adhérents
- inversion des feux selon le sens de la marche :
2 rouges- 2 blancs
- inversion électronique du sens de marche

N°2000 : 3 rails
 alternatif électronique

N°2300 : 3 rails
 alternatif digital

N°2600 : 2 rails continu



véhicules BRIMA

- 1018 RENAULT 4 S.T.I.L.
- 1019 BMW 325i
- Gendarmerie



Les Globe-Trotters du Rail

En regardant la projection du film vidéo, présenté par Richard le premier mercredi de septembre dernier, sur la locomotive à vapeur type 41 de la DB, le souvenir d'un voyage en Alsace, assez particulier au vu des conditions dans lesquelles il s'est déroulé, m'est revenu en mémoire. Souffrez que je vous le conte.

Un vendredi soir d'octobre 84, lors d'une réunion en notre local, l'ami Lucien vint nous trouver Jean-Claude et moi en exhibant une feuille assez étrange. "Lorsqu'il y a quinze jours je suis allé entre Paris et Orléans suivre la 230G353 et la 141C100 SNCF, nous dit-il, un participant de ce train spécial m'a remis ce prospectus annonçant la circulation de la Pacific allemande 01.1066 à 3 cylindres chauffée au fuel des ULMEREISENBAHN FREUNDE depuis la frontière de Lauterbourg jusqu'à Mulhouse via Strasbourg, avec passage obligé, en vitesse, à Colmar". Les circulations vapeur étant encore totalement interdites en Allemagne à l'époque, c'était pour cela qu'ils allaient rouler en France. Inutile de dire que le choix de l'Alsace présentait pour ces gens quelques avantages certains : à proximité de chez eux, la ligne est aussi plate que Bruxelles-Ostende et comporte de beaux tronçons rectilignes propices à la vitesse de 140 Km/H prévue au programme, dans lequel figurait aussi, on s'en doute, une visite au musée de Mulhouse.

Lucien, que sa passion de la vapeur, lorsqu'il en parle avec sa foi habituelle, vous convertirait presque un amateur de traction moderne tel que Jean-Claude, nous lança alors tout de go : "J'aimerais bien y aller, mais comme je ne peux absolument pas, pour raisons personnelles, rester ne fût-ce que

../..

deux ou trois jours à Colmar chez nos amis, je suis obligé de prévoir le départ et le retour le même jour. C'est pour cela que j'aimerais avoir quelqu'un pour m'accompagner afin de pouvoir se relayer pour la conduite de la voiture". Et c'était pour le lendemain !! Jean-Claude et moi nous regardâmes et notre décision fut prise immédiatement : ce voyage, on allait le faire.

Partis de Liège le samedi matin vers 05 heures, nous arrivâmes à Colmar chez nos amis "alafiens" Claire et Jean-Claude Jouan sur le coup de 10 H 30. Une fois passée leur surprise provoquée par notre visite inattendue, les hommes allèrent à la gare pour connaître l'heure exacte du passage du train spécial puis revinrent pour le dîner. Après celui-ci, nous repartîmes tous les cinq pour aller enfin admirer l'objet de notre passion. Là, nous nous séparâmes en deux groupes :

- sur le quai, les deux Jean-Claude, Menchior à la super 8, Jouan à la photo, et moi-même à l'enregistrement stéréo.
- en ligne, quelques centaines de mètres après la sortie de gare, là où la locomotive devait, en principe, commencer à "retirer" pour reprendre de la vitesse, Claire à la photo et Lucien à la super 8 également.

Nous n'eûmes pas à attendre longtemps : enfin, après avoir annoncé son approche à grands coups de sifflet à la tonalité grave et rauque, typique des locomotives allemandes, le "monstre" fit son apparition dans la grande courbe serrée au dévers très prononcé limitant la vitesse à 100 Km/H et passa en trombe en traînant ses 15 voitures, des SCHURZENWAGEN, elles aussi préservées. Tous les spectateurs de cette scène étaient pour le moins épatés, mais certainement pas autant que moi. Bien sûr, j'avais déjà vu des locomotives à vapeur auparavant, que ce soit à Alsdorf ou à Mariembourg (les 150 ans des chemins de fer belges, ce serait pour l'année suivante), mais une aussi grosse machine roulant aussi vite, alors là !!! J'en restai d'autant plus "baba" que je me trouvais juste à hauteur des roues et de l'embellage car j'étais à moitié couchée par terre pour pouvoir tenir les micros le plus bas possible, pratique nécessaire pour diminuer au maximum les interférences de la caténaire 25.000 Volts. Dès que le convoi eut disparu, nous replîames armes et bagages en commentant tous ensemble sur le quai le spectacle qui venait de nous être

../..

offert. Nous partîmes ensuite pour Mulhouse-Dornach en récupérant en chemin Claire et Lucien qui nous attendaient. Là-bas, pendant que les amateurs allemands et suisses visitaient le musée, comme prévu, et que la locomotive était allée se ravitailler au dépôt, nous eûmes tout le loisir de nous installer le mieux possible aux meilleurs endroits.

Peu de temps après que tous les voyageurs furent revenus en gare, nous vîmes réapparaître la grande dame qui s'avavançait lentement pour venir s'arrêter majestueusement pratiquement devant nous. Pendant que les nombreux passagers remontaient en voiture, la belle ne se lassait pas de se laisser photographier et filmer. Ah, qu'elle était fière ! Une véritable reine d'un jour. Ce qui lui fit probablement se dire alors : "Pour les remercier, je vais leur faire un de ces démarrages dont ils se souviendront". Effectivement, pour nous en souvenir, nous nous en souvenons, croyez-moi. Après un magnifique coup de sifflet, comme pour suggérer de bien l'admirer, ce que nous faisons déjà évidemment, elle accrocha son train dans un gros nuage de vapeur sortant de ses purgeurs. Soudain, le rythme très lent des coups d'échappement s'accéléra à une cadence effrénée pendant 2 à 3 secondes avec un dégagement important de fumée noire. Elle venait, comme le dit à ce moment un voisin surement connaisseur, de "s'essuyer les pieds". Cela est caractéristique, paraît-il, des locomotives à 3 ou 4 cylindres simple expansion et aux locomotives à grandes roues motrices qui ont un poids adhérent un peu faible au démarrage. Quoiqu'il en soit, moi, profane en la matière, ça m'avait assez impressionnée.

Une fois son train bien enlevé, en donnant tout d'abord l'impression de marcher sur des oeufs, la Pacific put enfin de nouveau "donner toute la gomme" pour se lancer dans une autre course folle comme en ses plus beaux jours. Nous la regardâmes s'éloigner en écoutant son échappement sourd et le chuintement de ses purgeurs nous envoyant leur merveilleuse chanson à 3 temps au rythme allant crescendo (depuis, on sait que ce ne fut pas sa dernière valse). C'est alors qu'une autre musique se fit entendre : nous vîmes passer devant nous un régional Mulhouse-Strasbourg tracté par une classique BB16700 électrique à thyristors, en livrée d'essai ARZENS, non retenue par la SNCF

../..

depuis. Nous n'en crûmes pas nos yeux : cette rame suivait le spécial en marche à vue pour la protection des signaux !!!

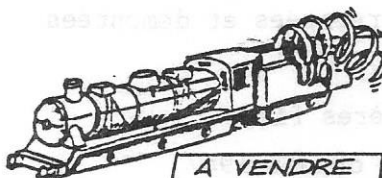
Après cela, il ne nous restait plus qu'à retourner chez nos amis à Colmar. La soirée passa très vite : souper, commentaires à chaud (ou HO), quelques petits tours sur le circuit en N de Jean-Claude l'alsacien et il était temps de revenir.

Nous repartîmes de là-bas sur le coup de 20 heures pour arriver à la maison vers 2 heures le dimanche, horriblement fatigués mais heureux de la "journée" qui nous avait permis d'assister à un spectacle mémorable en compagnie, ce qui ne gâte rien, de nos amis lointains.

FIN.

Marie-Anne MENCHIOR.

BOURSE



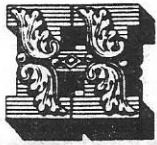
A VENDRE.

- Moteurs de tous types pour matériel moteur HO.
- ROCO - LILLIPUT - RIVAROSSO - FLEISCHMANN - METROP. FULGUREX - TRIX
- Pièces détachées pour moteurs - FLEISCHMANN - MARKLIN - HAG

PRIX TRES INTERESSANTS.

S'adresser : Richard ORBAN

Lors des réunions ou au 041/63.33.26 après 18 H.



histoire du chemin de fer

"LOCOS" PRISES DE GUERRE 1944 - 1945 "

Quatrième partie.

La répartition des 44 locomotives encore en écritures à la veille de leur restitution à la Deutsche Bundesbahn était la suivante :

a) en atelier central :

- | | |
|--|----------------------|
| - Salzinnes : en attente de réparation | : 25.014, 25.019 |
| non réparées et démontées | : 25.020, 27.001 (*) |
| - Malines : chaudières fixes | : 83.001, 83.002 (*) |
| éteinte depuis 1947 | : 90.014 |

(*) ces locomotives ont été restituées chargées sur wagons.

b) dans les remises :

- | | |
|-------------|---|
| - Latour | : 25.016, 25.017 allumée, 25.018 allumée, 25.021, |
| | : 25.022 |
| -Schaerbeek | : éteintes depuis 1946 : 25.015, 27.002, 27.003, |
| | 59.001, 82.001 |
| | allumée : 82.002 |
| - Berchem | : éteinte : 64.168 |
| - Liège | : éteinte depuis 1947 : 67.001 |

../..

- Ans : éteintes depuis avant septembre 1948 : 81.040, 81.579
- St-Martin : éteintes depuis 1947 : 81.043, 81.577
- Muizen : éteinte après juillet 1947 : 81.150
- Antwerpen-Dam : 90.012, 90.013, 90.019, 90.020, 90.021, 90.023, 90.024, 90.029, 90.030
- Walcourt : 81.492, 81.578
- Saint-Ghislain : 81.470 (toujours allumée ?)
- Haine-St-Pierre : 81.582
- Luttre : 81.581 (voir note ci-après)
- Renory : 81.480
- Herbesthal : 81.438, 81.580
- Gouvry : 97.057 (n'a jamais été réparée)
- Visé : 81.576

Toutes les locomotives "prises de guerre" vont être restituées en juin 1950 via la gare de Montzen à destination de Aachen Rothe Erde. A ce même moment, la DB va restituer à la Belgique un total de 98 locomotives belges dont les types 62, 64, 81, 90, 93, 96, 97 et 98. Mis à part quelques types 81 non réparées, les autres locomotives récupérées furent remises en service par la SNCB.

Trois locomotives méritent une digression particulière :

- 81.581 (ex 8689). Cette locomotive saisie en septembre 1944 à Winterslag portait le numéro 55 5693. En septembre 1944 pas plus qu'en 1950, la SNCB ne prit conscience que cette locomotive faisait partie du lot de type 81 cédé à la Deutsche Reichsbahn en 1940-1941 au titre de la convention Eupen-Malmédy (lignes des cantons rédimés). C'était en réalité la 8565 du dépôt de Kinkempois au 10 mai 1940. En septembre 1950, la Deutsche Bundesbahn nous restituera notre propre locomotive qui, après deux ans de garage à Montzen, fut réparée et roula à Kinkempois, son dépôt d'avant guerre sous un numéro 81.465.

- 81.583 (ex 8676). La Deutsche Bundesbahn nous restitue cette locomotive

../..

en juin 1950 sous le numéro 8676 qui avait été apposé sur celle-ci après sa rentrée en Belgique venant d'Allemagne en août 1944. Aucune indication d'origine ne permettait à l'époque de retrouver sa nationalité et son numéro primitif. Les Allemands n'en voulant pas, elle est finalement identifiée comme étant la 1 040 D 254 région Est SNCF et envoyée en France en août 1950.

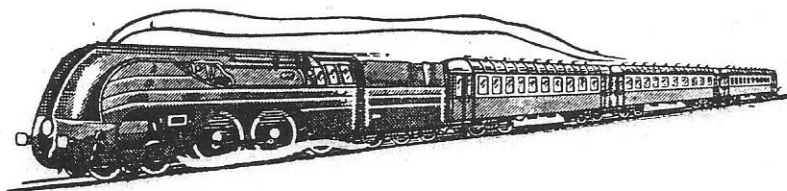
- 25.021 (ex 2520). Cette locomotive est semble-t-il prise en charge par l'US Forces à Salzinnes où elle est abandonnée fin août 1944, alors qu'elle est en cours de livraison à la Deutsche Reichsbahn. En effet, cette BR 44 constitue la dernière locomotive livrée par les Ateliers CAIL à Denain (Nord) avant la libération sous le numéro 44 1804. Cette série 44 est tellement peu connue par la SNCB qu'elle est assimilée à une série 50 et reçoit également l'appellation type 25. Son usage comme locomotive de l'Armée Américaine a été décrit plus haut.

La SNCB va l'utiliser (vue passant en gare de Houyet en double traction avec train de minerais) en ignorant totalement le numéro primitif et la restituera à la Deutsche Bundesbahn dans le plus total anonymat. Cette dernière va donc la réincorporer sous un numéro nouveau : 44 1471², la première 44 1471 ayant été détruite par faits de guerre. Mais on va retourner toutes les pièces grosses ou petites de la locomotive et finalement découvrir son origine française. Elle sera restituée à la SNCF (sa propriétaire légitime) le 28 janvier 1952 qui ne la réparera pas et la démolira.

A SUIVRE ...

M. HENNEQUIN.

Avec l'aimable autorisation de la revue " FERRO FLASH NAMUR ".



Littérature Ferroviaire

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

B.P. 191 - B - 4000 LIEGE 1.

DEUX NOUVELLES EDITIONS
DU GTF asbl

LE CHEMIN DE FER
DE L'OURTHE ET DE L'AMBLEVE

Depuis plus d'un siècle, les lignes de chemin de fer de la vallée de l'Ourthe et de l'Amblève rythment la vie de toute une région. De Liège à Jemelle et de Rivage à Gouvy, les trains de la SNCB desservent la partie orientale des Ardennes belges et luxembourgeoises. La ligne de Gouvy assure de surcroît un trafic international non négligeable vers le Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie.

La physionomie de ces deux artères ferroviaires va pourtant subir de profondes mutations. L'avenir de la ligne de l'Ourthe semble assuré : son électrification est aujourd'hui en cours. Le sort de la ligne de l'Amblève est, lui, beaucoup plus incertain depuis que la SNCB a décidé de renoncer à son électrification et de ne pas la retenir parmi les axes ferroviaires de transport international des marchandises.

Le GTF asbl vient de publier un numéro hors série de sa revue périodique

.../...

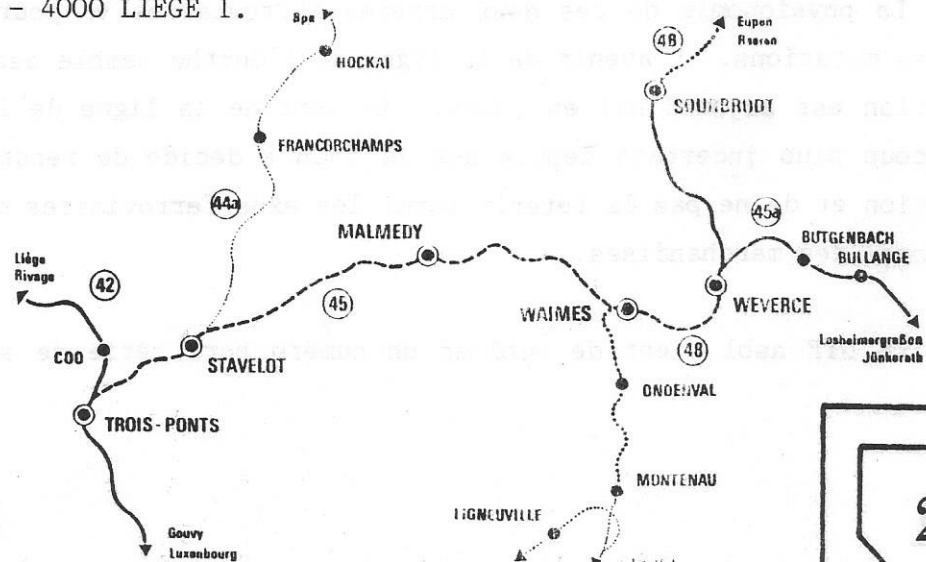
" TRANS FER ", entièrement consacré au chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève. Toute l'histoire de la construction et de l'exploitation de ces deux lignes y est passée au peigne fin, de même que leur situation actuelle et leurs perspectives d'avenir.

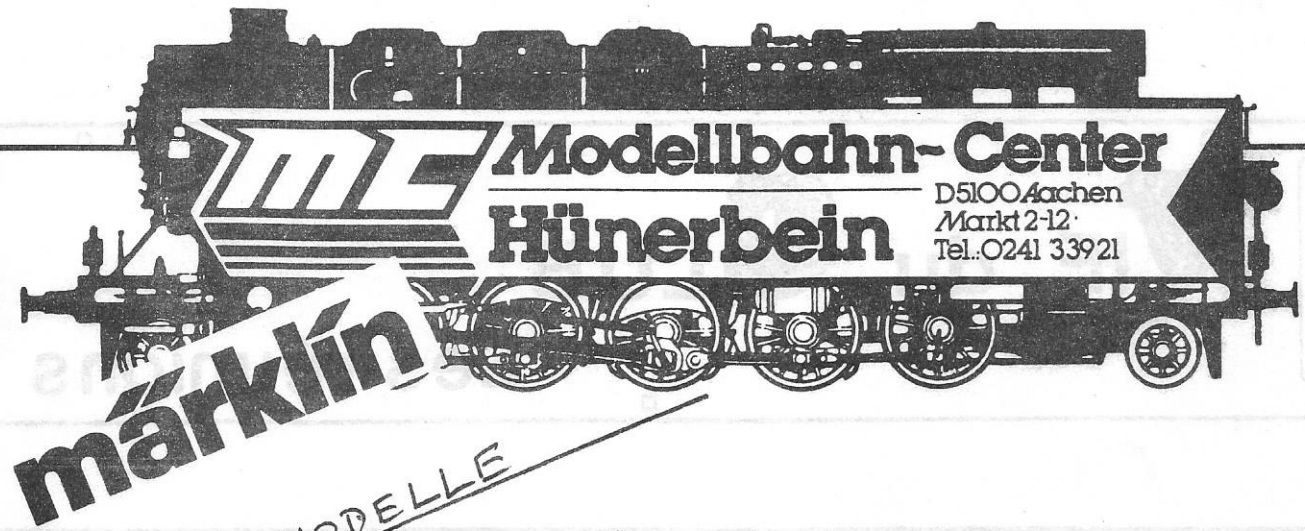
Une élégante plaquette de 64 pages format A5, tirée sur papier glacé et contenant en outre une soixantaine d'illustrations de toute époque.

LE FAGNARD ; histoire d'une ligne internationale Trois-Ponts - Jünkerath

A l'occasion de la remise en service de la ligne Trois-Ponts - Malmédy - Wévercé, nous avons également publié un numéro hors série de TRANS FER consacré à l'histoire de l'ancienne relation internationale Trois-Ponts - Wévercé - Losheimergraben - Jünkerath ; histoire très riche dans une région au passé récent mouvementé, puisqu'elle a changé plusieurs fois de nationalité. Un numéro de 32 pages format A5, broché, avec 25 illustrations.

Ces deux numéros de TRANS FER (" le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève " et " Le Fagnard ") peuvent être obtenus par versement préalable d'une somme de 350 BEF pour les deux brochures ensemble et envoi compris au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Pour les envois vers l'étranger, il convient de verser 370 BEF au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B - 4000 LIEGE 1.





märklin

Modellbahn-Center
Hünenbein
 D5100 Aachen
 Markt 2-12
 Tel.: 0241 33921

AUSLAUFMODELLE

1989 - 90

Z

Lokomotiven

- 8821 Diesellokomotive V 221 DB blau
- 8840 Elektrolokomotive E 140 DB grün
- 8850 Elektrolokomotive Ae 6/6 SBB grün
- 8862 Diesellokomotive F 7 Amtrak

Wagen

- 8606 Bananen-Wagen
- 8618 Containerwagen Hewlett-Packard
- 8642 Gondola SOO Line
- 8643 Kesselwagen GATX
- 8676 Kesselwagen Union Carbide
- 8677 Box Car Rio Grande
- 8678 Gondola Pennsylvania
- 8679 Caboose Southern
- 8723 Speisewagen DB
- 8760 Streamliner
- 8761 Streamliner
- 8762 Streamliner
- 8763 Streamliner
- 8764 Streamliner
- 8765 Streamliner

Zubehör

- 8918 LKW-Satz
- 8930 Toporama Geländematte
- 8960 Bausatz Bahnhof Göppingen
- 8963 Bausatz Hochhaus
- 8964 Bausatz Wohnhaus
- 8965 Bausatz Stellwerk
- 8968 Bausatz Bungalow
- 8990 Bausatz Tankstelle

1

Wagen

- 5887 Rungenwagen SBB
- 5898 Kesselwagen Texaco

H0

Lokomotiven

- 3021 Diesellok V 220 DB rot
- 3028 Akku-Triebwagen ETA 515 DB
- 3043 E-Lok Rc 1 SJ
- 3067 Diesellok MY DSB
- 3071 TEE-Triebwagen-Zug SBB/NS
- 3089 Stromlinien-Dampflok 03¹⁰ DRG
- 3325 Elektrolokomotive BB 7200 SNCF
- 3332 Elektrolokomotive Ae 6/6 SBB
- 3625 E-Lok BB 7200 SNCF Digital
- 3646 Diesellokomotive BR 236 DB Digital
- 3671 ICE-Triebwagen-Zug Digital

Personenwagen

- 4028 Beiwagen zum Akku-Triebwagen 3028
- 4045 Schnellzugwagen Dänemark
- 4068 Speisewagen RIC SBB
- 4071 Zwischenwagen zum TEE 3071
- 4072 Schnellzugwagen Schweden
- 4073 Speisewagen Schweden
- 4134 Eilzugwagen DB
- 4139 Eilzugwagen DB
- 4140 Gepäckwagen DB
- 4145 Eilzugwagen DB
- 4149 EUROFIMA-Wagen A Österreich
- 4150 TEN-Schlafwagen DB rot
- 4157 Postwagen DB
- 4161 Corail-Wagen A Frankreich
- 4166 EUROFIMA-Wagen B Belgien
- 4168 Liegewagen Schweiz
- 4182 TEN-Schlafwagen Schweiz

Güterwagen

- 4455 Containerwagen Boehringer
- 4481 Containerwagen
- 4643 Kesselwagen ARAL
- 4650 Kesselwagen ESSO
- 4651 Kesselwagen SHELL
- 4691 Großraumwagen Juracement Schweiz
- 4999 Panorama-Wagen Digital

Zubehör

- 7199 Ölflasche

Verschiedenes

- 0270 Videofilm "150 Jahre Deutsche Eisenbahnen"
- 0271 Videofilm "Tour de Sol"
- 0272 Märklin Video-Magazin '86

NOCH VORRÄTIG !
DIE LETZTEN PACKUNGEN !

ENCORE DISPONIBLE !
LES DERNIERS EXEMPLAIRES !

MÄRKLIN	NR. 2660	ZUGPACKUNG EP5 DR DIGITAL	DM 698.-
MÄRKLIN	NR. 2860	" " "	DM 698.-
MÄRKLIN	NR. 3171	HOLZLOK SCHWEDEN VERSCHWEIT	DM 359.-

VIE du CLUB

Les réunions

BONJOUR A TOUS,

Mes meilleurs vœux pour l'an neuf, et que cette année nouvelle vous apporte plein de petits trains.

Pour ma part, je vous propose le mercredi 3 janvier 1990, une projection de diapos sur les 150 ans des Chemins de Fer Néerlandais et le mercredi 7 février 1990 un périple en Suisse sur la ligne du Gothard, par notre ami Jean Pierre DUFAYS.

Comme de juste, sur le réseau rouleront les engins des pays concernés.

RENDEZ-VOUS A TOUS.

POUPOUSSE

