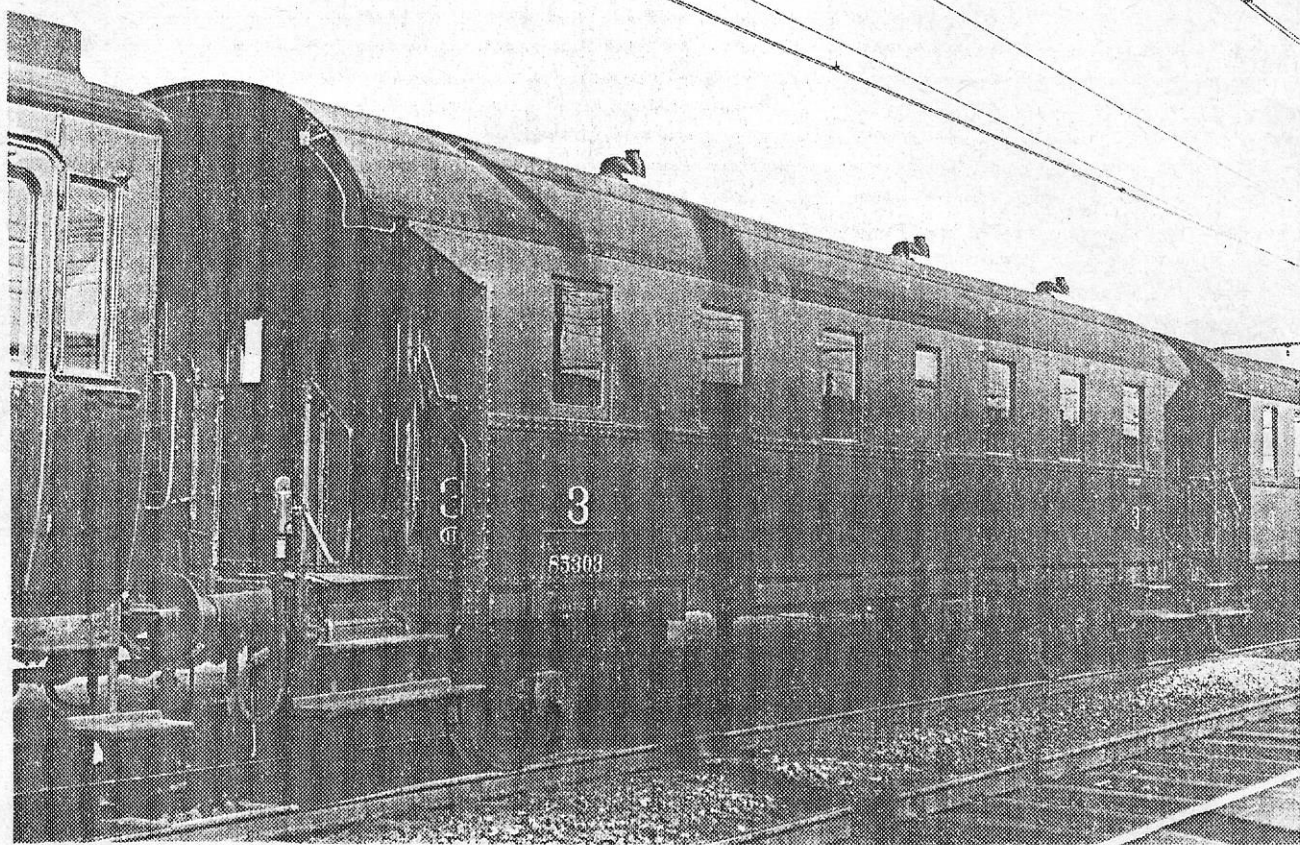


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. - MAI - JUIN 1989 Numéro 3



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 : 40 Francs

Abonnement (un an, six numéros) : 200 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-PIRNAY

MAQUETTE : Richard ORBAN

SOMMAIRE

SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04
LES TOURISTIQUES	06-07-08
Connaissiez-vous le Tramway Touristique de l'Aisne ?	
SAVIEZ-VOUS QUE ?	09-10-11
WAGONS-LITS. K. DESTOOP - 2ème partie	12
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER BELGE	14-15-16
Locos - Prises de guerre 1944 - 1945	
MOTS EN VRAC	17-18
BON A SAVOIR	19-20
EXPOS ET MANIFESTATIONS	22-23
AGENDA	24
VIE DU CLUB	12-20-24
PUBS	05-13-21



PHOTO DE COUVERTURE :

Voiture voyageurs n° 85.303 (dite boîte
à tonnerre)

Photo S.N.CB. Collection Léon JOB.

Je vous l'ai souvent dit dans cette rubrique, nous avons besoin de votre collaboration pour écrire des articles pour votre bulletin préféré.

Soyez rassurés, " CORRESPONDANCE " continuera à paraître régulièrement. Seulement au lieu de 24 pages comme d'habitude, il n'y aura plus que 4 ou 5 pages ; la couverture, les pubs et l'agenda. Faute d'essence, le moteur s'arrête. Pour la revue, c'est pareil.

Au comité, nous sommes inquiets, à tel point que nous envisagerions pour l'année prochaine de faire un bulletin trimestriel au lieu de bimestriel comme actuellement.

N'oubliez pas qu'un club comme le nôtre ne vit que grâce à la bonne volonté de ses membres, et pas seulement des revenus du bar ou des cotisations.

Donc, je compte sur vous tous pour nous inonder d'articles intéressants.

A vos plumes.

Richard ORBAN.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

Rue de Bruxelles, 53

B - 1390 - ENGHEN

Jocadis

SPRL / PVBA

Brusselstraat, 53

B - 1390 - EDINGEN

TEL : 02-395.71.05

FAX : 02-395.61.41

SERIE

84₁

REEKS

LOCO DE MANOEUVRE

RANGEERLOK

5.495,-

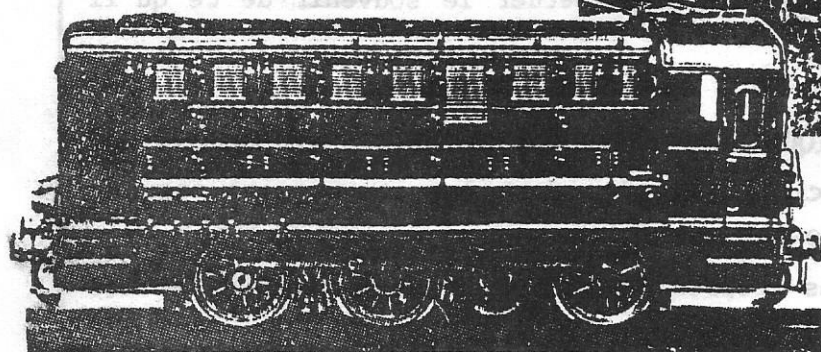
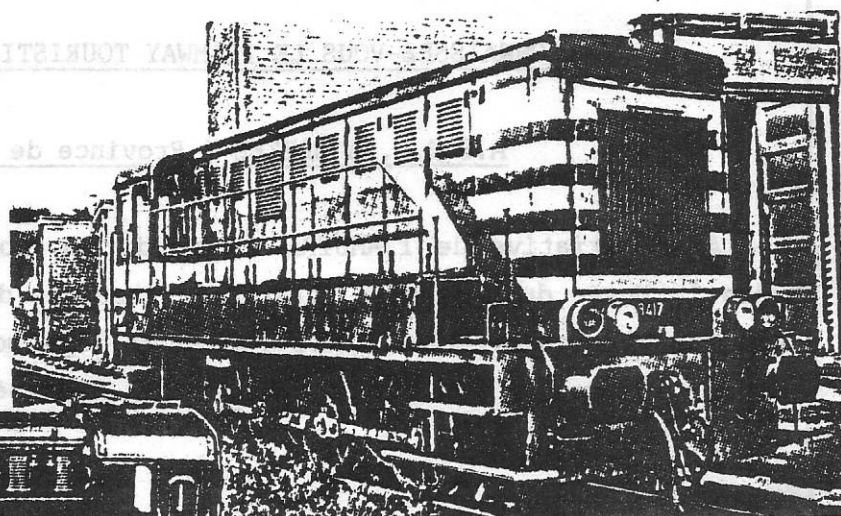


Photo / P.E.



BOITE DE CONSTRUCTION

- moteur 5 poles BUHLER
- embiellage à visser
- vitesse à l'échelle (70km/h)
- caisse en métal blanc

emplacement prévu pour frotteur
MARKLIN

BOUWDOOS

- vijfpolige BUHLER motor
- schuifbeweging aan te vijzen
- snelheid op schaal (70km/u)
- koetswerk in wit metaal

plaats voorzien voor MARKLIN
slepper

PORT : 80,- FB

CREDIT GENERAL : 192-1017112-12

Les ouristiques

CONNAISSEZ-VOUS LE TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE ?

A.S.B.L. à EREZEE (Province de Luxembourg)

A l'initiative de l'AMUTRA (association pour le Musée du Tramway) qui gère le Musée du Tramway à Schepdaal, chaussée de Ninove (10 km de Bruxelles), une nouvelle association a été fondée en 1964 pour l'exploitation d'un chemin de fer vicinal à voie métrique, destiné à perpétuer le souvenir de ce qu'il fut jadis.

Il s'agit du **TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE**, en abrégé **T.T.A.**, association sans but lucratif avec siège social à Erezée, dont les statuts ont paru au Moniteur belge du 19 novembre 1964 et qui a pour but essentiel d'exploiter pour son propre compte et par ses propres moyens une ligne de tramway à voie métrique.

Grâce au précieux concours de la S.N.C.V. (Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux) et au dynamisme de bourgmestres ardennais, le choix se porta sur la section : Pont d'Erezée - Dochamps - Lamorménil.

Une convention conclue entre la S.N.C.V. et le T.T.A. entrant en vigueur le 1er avril 1965, prévoyait la location annuelle de l'assiette de la voie et du matériel, l'entretien des installations étant à charge du T.T.A.

Le Tramway Touristique de l'Aisne, authentique ligne de chemin de fer vicinal, est une attraction **UNIQUE** en Belgique ! Sa mise en exploitation est due à l'initiative de quelques amateurs qui y consacrent **bénévolement**

.../...

../..

leur temps et leurs loisirs.

Ce tramway, digne de l'époque héroïque (un authentique tramway ardennais) vous fera découvrir la magnifique vallée de l'Aisne qui, de Dochamps vers Erezée traverse un des plus beaux sites d'Ardenne, site demeuré dans sa sauvagerie primitive, parmi les bois, les fanges et des défilés rocheux.

Grâce au Tramway Touristique de l'Aisne vous pourrez admirer en toute quiétude, loin des routes enfiévrées, loin des visions traditionnelles, nos splendides forêts ardennaises.

En vous embarquant au Pont d'Erezée, vous remonterez sur près de 9 Km la vallée de l'Aisne tout en découvrant les panoramas extraordinaires de la Famenne et de l'Ardenne, vous vous élevez progressivement, jusqu'au splendide point de vue Dochamps - Lamorménil, etc... avec un peu de chance, vous effectuerez ce voyage dans un authentique tram à vapeur de la vieille époque.

L'ambition des promoteurs du T.T.A. est de conserver en un musée vivant le souvenir des chemins de fer secondaires et archaïques qui, pendant la première moitié du siècle, sortirent le Luxembourg de sa torpeur et de son isolement économique, de montrer aux jeunes générations comment on voyageait, il y a 70 ans !.

MATERIEL ROULANT :

pour service " voyageur ".

Cinq autorails, une baladeuse, neuf voitures à 2 essieux, sept voitures à 4 essieux, trois fourgons à bagages et... un authentique tram à vapeur.

pour l'entretien.

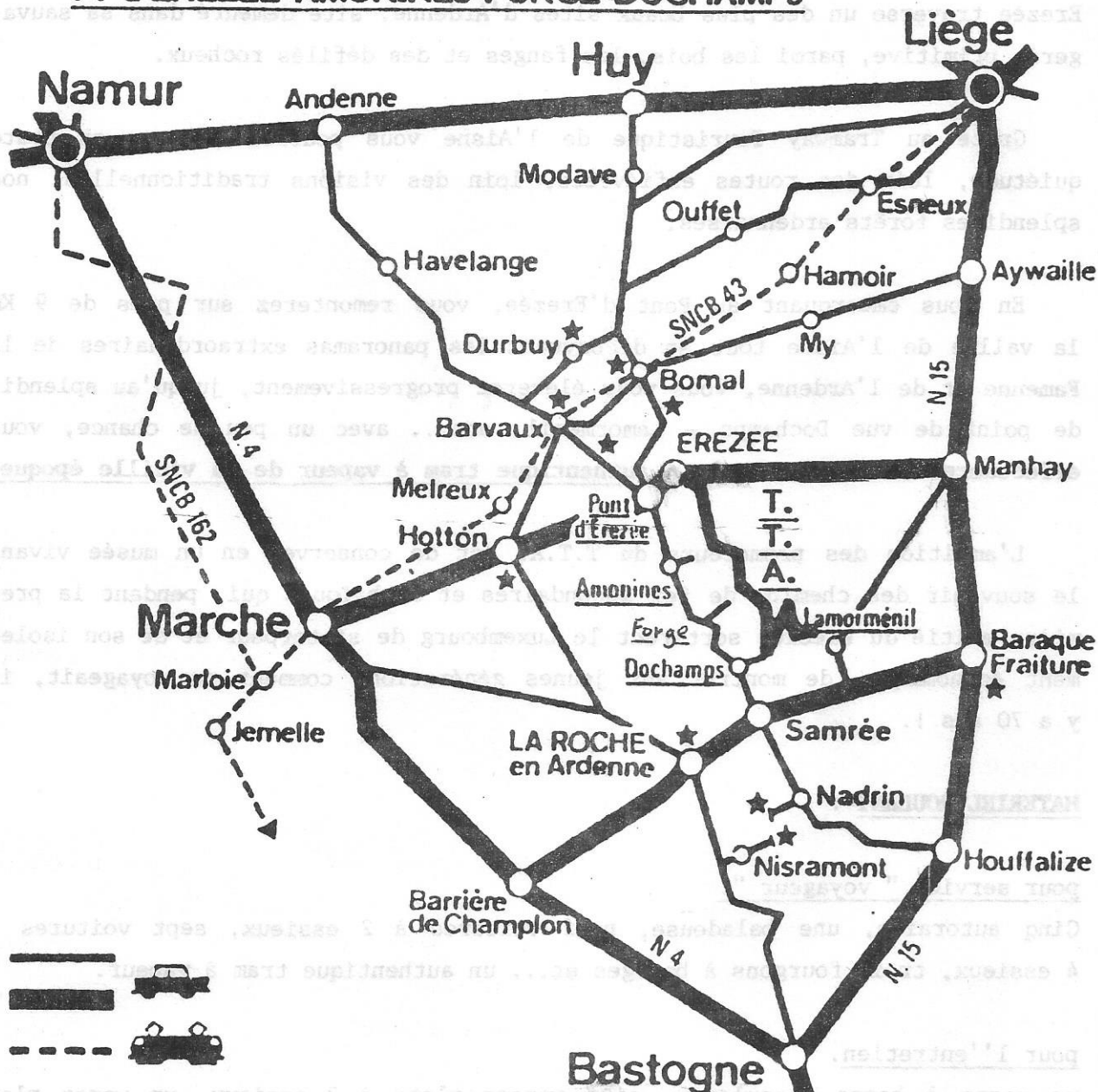
un wagon à benne basculante, cinq wagons plats à 2 essieux, un wagon plat à boggies, deux wagons atelier, trois wagons à haussettes, trois wagons-citerne, trois wagons fermés, plusieurs lorries de différents types.

../..

tramway touristique de l'aisne

T T A

Pt d'EREZEE-AMONINES-FORGE-DOCHAMPS





SAVIEZ VOUS QUE

WAGONS-LITS

La fondation et les voitures de la
Compagnie internationale des Wagons-lits

K DESTOOP

2ème partie.

Les premières voitures à plates-formes ouvertes aux extrémités apparurent entre 1878 et 1881. Ces nouvelles voitures offraient de la place à douze ou quatorze personnes et étaient divisées en compartiments de deux ou quatre personnes avec des lits en bas et en haut. Comme nouveauté, il y avait une petite table rabattable sous la fenêtre et une toilette équipée d'un lavabo entre les compartiments aux extrémités et les plates-formes-.

VOITURES MIXTES LITS ET PLACES ASSISES.

Aux alentours de 1880, diverses sociétés de chemin de fer insistèrent auprès de la Compagnie pour qu'elle prévoie dans les voitures-lits des places assises ordinaires de 1^{re} et 2^{ème} classe. C'est ainsi que fut conçu un nouveau type de voiture, équipée de trois essieux et de plates-formes ouvertes. A partir d'un couloir central, les voyageurs avaient accès à un compartiment-lits à quatre places, trois compartiments-lits à deux places et deux compartiments à trois et six places assises. Le confort était au moins égal à celui des voitures de 1^{re} classe des trains de voyageurs ordinaires. Petit à petit, la suspension des voitures s'améliora grâce à l'emploi de bagues et de ressorts spéciaux qui rendirent les trajets plus agréables.

../..

En 1880 furent construites les premières voitures destinées à la Russie. Elles étaient plus larges et plus grandes que les voitures à voie normale et permettaient d'embarquer quatorze personnes dans des compartiments de deux et trois places. En raison du climat très froid de la Russie, il fut décidé de fermer les plates-formes d'où il serait dorénavant possible d'accéder à la voiture suivante grâce à une petite passerelle. Pour mieux résister au froid intense, la caisse était faite de planches doubles entre lesquelles était mis du carton pressé ; toutes les fenêtres étaient pourvues de double vitrage.

UNE NOUVEAUTE REVOLUTIONNAIRE.

En 1880, la première voiture à bogies fut mise en service par la Compagnie internationale des Wagons-lits sur la ligne FRANCFORT-BERLIN. Dans un premier temps, divers réseaux ferroviaires s'opposèrent à cette nouveauté, mais la sécurité et la stabilité du système, même à vitesse élevée, finirent par convaincre ses adversaires les plus acharnés. En 1883, la société " Est français " adoptait ces nouvelles voitures en vue de les intégrer dans l'Orient-Express et, à partir de cette date, la Compagnie équipa toutes ses voitures de ces bogies. C'est sur ce type de voiture que furent introduits les premiers soufflets.

LES VOITURES-RESTAURANTS.

Parmi les premières voitures à bogies se trouvait aussi le wagon-restaaurant. Son précurseur direct était une voiture de troisième classe transformée du chemin de fer d'Anhalt. Les repas n'étaient pas encore confectionnés dans la voiture, mais étaient livrés dans des paniers par les buffets situés le long de l'itinéraire.

La voiture-restaurant n° 107 à trois bogies datait de 1882 et comportait deux salles à manger - une pour les fumeurs et une pour les non-fumeurs - séparées par la cuisine. Les plates-formes à l'extrémité des voitures permettaient d'accéder au restaurant.

../..

../..

Les parois et les chaises étaient rehaussées de cuir de Cordoue ; les rideaux étaient bleu clair, le plafond peint et décoré à l'italienne. Malheureusement, la stabilité de ces premières voitures-restaurants était loin d'être idéale et ne permettait pas de se restaurer à son aise. Cet inconvénient allait disparaître avec les nouvelles voitures, qui, en plus, offraient une capacité accrue. La division en deux salles fut conservée ; parfois la plus petite des deux était transformée en salon, éventuellement pour fumeurs, comme dans l'Orient-Express. La caisse de ces voitures était toujours en bois, principalement en teck, mais aussi en chêne et en sapin ; le châssis était partiellement en fer.

Au début des années 1890, toutes les voitures furent aménagées pour l'éclairage au gaz enrichi système plus coûteux mais qui offrait l'avantage d'une répartition égale de la lumière. En outre, le système était réglable et l'acétylène donnait trois fois plus de lumière que les installations antérieures.

VOITURES UNIQUES.

En 1897, la Compagnie mit en service une voiture unique qui reçut le nom de Voiture royale. Elle était utilisée pour les déplacements de chefs d'état et des personnalités officielles en visite. La plate-forme avait été transformée en terrasse vitrée faisant office de salon. Par ailleurs, la voiture comportait un grand salon, deux compartiments avec lit et WC, un compartiment à deux lits et WC et un compartiment à quatre lits pour le personnel. L'éclairage fonctionnait déjà à l'électricité.

Dans les derniers mois du 19^{ème} siècle, des voitures isolées firent leur apparition. Les plus connues étaient les voitures-lits destinées à l'Egypte. En raison de la chaleur torride, les voitures devaient offrir un maximum d'espace aux voyageurs. C'est ainsi que les lits du bas furent disposés dans le sens de la largeur et ceux du haut dans le sens de la longueur. Ce furent les premières voitures où l'éclairage électrique fonctionnait selon le système Stone : l'électricité était fournie par une dynamo et emmagasinée dans un accumulateur.

../..

../..

L'avantage était que chaque voiture pouvait être desservie séparément.

La Compagnie internationale des Wagons-lits équipa les voitures du luxueux Transsibérien-Express de manière à ce que les voyageurs jouissent d'un maximum de confort durant le trajet long de huit jours.

Les doubles parois, le double plancher en bois et le double vitrage assuraient l'isolation optimale de ces voitures. Les voyageurs disposaient, à côté des voitures-lits et de la voiture-restaurant, d'une voiture-salon style Louis XVI, d'un gymnase, d'un salon de coiffure, d'une salle de bain complètement équipée, d'une salle de massage et d'une pharmacie. Le fourgon à bagages contenait notamment une chambre à provisions avec réfrigérateur.

A SUIVRE....

Avec l'aimable autorisation de la revue " LE RAIL " Octobre 1987.

VIE du CLUB

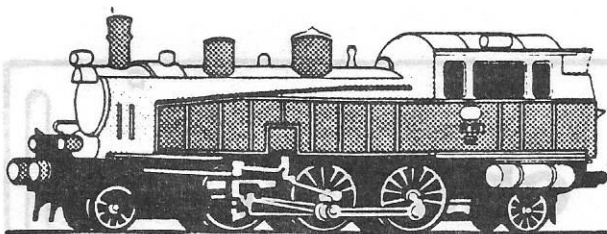
***** A T T E N T I O N *****

N O T E Z B I E N C E C I

Le Comité vous informe que les locaux seront fermés **tous les vendredis de juillet.**

La réunion du **premier mercredi** aura bien lieu.

Durant le mois d'**août**, les locaux seront ouverts normalement.



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

R.T.T.

- Renault 4 No 1015

POSTE

- Renault 4 No 1016
- Combi VW No 1017

Plaques Belges d'immatriculation
 + nouvelles signalisations camions

No 1001

NOUVEAUTES 89



LOCOMOTIVE DIESEL BELGE

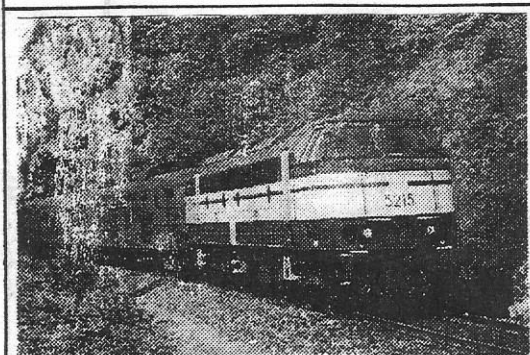
série 52
cabine flottante

- 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 PRIMA

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





Histoire du chemin de fer

LOCOS " PRISES DE GUERRE 1944 - 1945.

Première Partie.

Dès le début août 1944, la débacle de la Wehrmacht sur le front Ouest devenant totale, celle-ci amorce son retrait du Nord de la France et de la Belgique vers le territoire du Reich. Celui-ci se fait par la route mais surtout par le rail. Dans le but d'éviter l'acheminement de renforts vers le front de débarquement, les Alliés ont lancé en avril et mai 1944 une vaste opération de bombardements massifs des gares de formation françaises et belges ainsi que des remises à locomotives les plus importantes.

C'est ainsi que les remises de Courtrai, Merelbeke, St-Ghislain, Ronet, Ottignies, Haine-St-Pierre, Kinkempois, Hasselt, Louvain et Schaerbeek sont partiellement détruites et pratiquement inutilisables. Il en est de même pour les grands arsenaux de réparation de Salzinnes et Malines.

Allant de pair avec le mitraillage des convois encore en circulation (tant militaires que civils) et les sabotages de la Résistance cheminote, les locomotives avariées s'accumulent le long des voies ferrées et même dans les quelques gares ayant échappé aux bombardements. Les unes sont gravement démolies et quasi irréparables, d'autres en revanche seraient en mesure de rouler après quelques réparations si ce n'étaient la destruction des ateliers de réparation.

Aussi le matériel de traction local faisant tout à fait défaut, l'armée

.../...

.../...

allemande fait revenir d'Allemagne de nombreuses locomotives belges ou françaises à marchandises (ex-KPEV) (G 8¹) envoyées vers le Reich en 1940, 1941 et 1942 au titre de " Leihlok " (locomotives prêtées). La SNCB reçoit donc en retour de nombreux type 81, en particulier à partir de juillet 1944. A ceux-ci s'ajoutent des G 8¹ ex-SNCF qui reçoivent une renumérotation provisoire.

Mais la situation de déroute s'aggravant à la fin août 1944, ce sont cette fois des locomotives de la Deutsche Reichsbahn qui pénètrent en Belgique pour ramener la Wehrmacht vers le Rhin. Bien qu'à l'époque, l'observation des trains militaires offrait des risques certains, j'ai pu noter plusieurs types allemands tels que BR 50, 55, 56 et 57 et surtout 25 locomotives neuves BR 52 avec tender à condensation destinées originellement à la remorque de trains militaires à longue distance dans les immensités du front russe. Ces locomotives, conduites par un personnel allemand, sont garées dans des remises non détruites (Landen et Pepinster) ou à proximité d'abris discrets en cas de bombardement (Schaerbeek - Josephat et Anvers) ou de triangles de virage (Winterslag), les plaques tournantes SNCB étant de longueur insuffisante.

Au cours de cette évacuation précipitée, quelques locomotives de la Deutsche Reichsbahn légèrement avariées ou bloquées par sabotage, déraillement ou bombardement vont être abandonnées sur le territoire belge. Au même moment, des G 8¹ Leihlok belges ou françaises revenues d'Allemagne les semaines précédentes vont retourner précipitamment vers le Reich et bien souvent disparaître dans une Allemagne en totale décomposition. Certaines seront retrouvées après mai 1945 en Allemagne de l'Est ou en Pologne.

Les recensements du 25 septembre 1944 et du 7 octobre 1944 donnent un effectif de 42 locomotives réputées " prise de guerre " sur le territoire national : 1 BR 38 (3204), 1 BR 39 (133), 1 BR 44 (1804), 7 BR 50 (133/434/1314/1436/1539/1774/3052), 3 BR 52 (1973/1977/1992), 13 BR 55 (2552/2594/3222/3225/3337/4034/4663/5028/5032/5146/5414/5443/5693), 2 BR 56 (205/262), 11 BR 57 (1082/1177/1719/1845/1867/2030/2097/2289/2680/2731/3466), 2 BR 58

.../...

.../...

(1393/1996), 1 BR 89 (951).

A ces 42 locomotives recensées en 1944, s'ajoutent :

1. en octobre et novembre 1945, 3 locomotives BR 50 (1098/1458/1729) et 1 locomotive BR 94 (1361) abandonnées par US Forces (Armée américaine) à Ronet pour être réparées à A.C. Salzinnes. Avant d'être reprises par US Forces (1458 en novembre 1945 et 1097, 1361, 1729 en janvier 1946), on leur avait prématurément attribué des numéros SNCB.

A la même époque et pour des raisons non élucidées, 1 locomotive BR 55 (3192) est également amenée à Ronet mais restera quant à elle dans l'effectif de la SNCB.

2. en janvier 1946, 1 locomotive BR 50 (2700) est dégagée sur la ligne 45 à Losheimergraben (reprise dans l'effectif de la SNCB) et 1 locomotive BR 93 (1041) est dégagée des décombres de la remise de St-Vith en mai 1947 (sera reprise dans l'effectif de la SNCB et numérotée théoriquement car elle ne fut pas réparée).

C'est donc un total de 49 locomotives à vapeur de la Deutsche Reichsbahn qui ont été recensées et dénommées " prises de guerre 44-45 ".

Dans notre prochain numéro de " CORRESPONDANCE " vous trouverez le tableau des appellations et numérotations de ces locomotives et bien entendu la suite de cet article passionnant.

M. HENNEQUIN.

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

MOTS EN VRAIE

SOLUTION DES MOTS CROISES N° 1.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
A	T	R	A	M	I	N	O	T	
B	C	H	E	M	I	N	O	T	S
C	H	E		I	C	E		A	F
D	E		A	C	H	S	E	N	
E	M	E	I	A	E		N		R
F	I	S	E	L	L	E		F	O
G	N	N		E	I	R	E		L
H	S	O	T		N	E	S	L	E

ENONCE DES MOTS CROISES N° 2.

HORIZONTALEMENT :

- A. Service électricité et signalisation à la SNCB - Inventeur du moteur à combustion qui équipe nos vaillantes 51, 52, 53, 54 et 55 entre autres.
- B. Initiales en France du traitement des eaux d'alimentation des chaudières - Les plus célèbres voitures de la CIWL avec les Pulman à 6 places.

../..

C. Parfois devant l'Orient-Express

D. Zeus la changea en vache - Il en faut plus d'une pour acheter à la fois du fulgurex, de l'intermodel et du métropolitain.

E. Etait double ou simple en traction vapeur.

F. Mini Railway - Léon est celui de l'électronique à l'ALAF - Non franchissable à la SNCF.

G. Il n'y a pas de telles mesures à l'ALAF.

H. Peuvent être de somme - est toujours reproduit par " un point-un tiret " sur un plan.

VERTICALEMENT :

1. De selle, de ressort ou de freins

2. Affirmation - Quand le contact l'est, le courant ne passe plus.

3. 1°/2° classe - conjonction

4. De préférence, ne pas déclencher son signal.

5. Etat d'Amérique que les amateurs ferroviaires connaissent mieux suivi de " Central ".

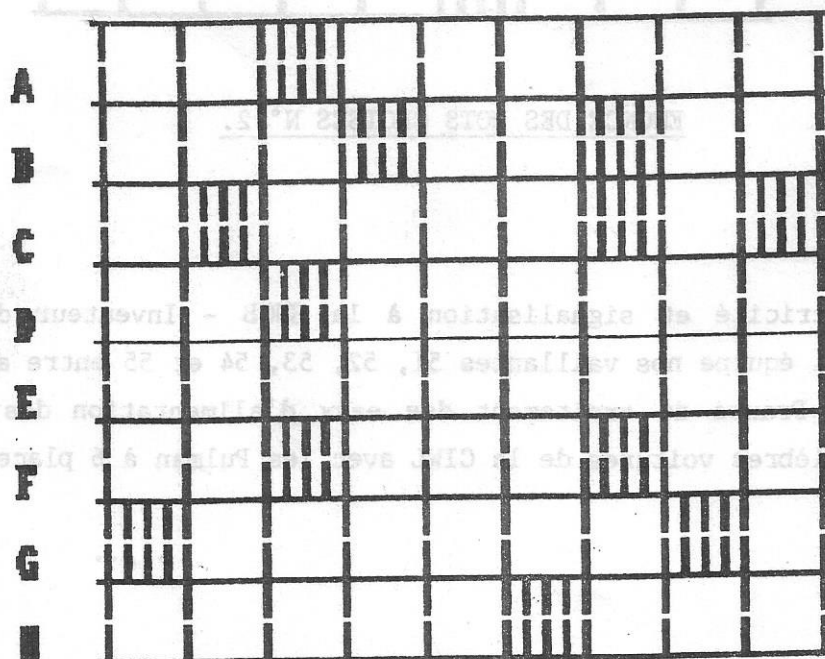
6. Tout visiteur ayant admiré notre réseau l'a été.

7. Note - possessif.

8. Physicien américain inventeur de la lampe à incandescence et qui fabriqua le premier phonographe.

9. Article défini - certains voient leur couple qui le fait, mais pas à l'ALAF évidemment.

1 2 3 4 5 6 7 8 9



Lucien
GENET.

Bon à savoir

**** CONCOURS PHOTOS 89 ****

Si la fin d'année 88 fut la fête des modélistes avec l'organisation de notre concours, 89 sera réservée aux fanas du clic et du zoom, avec cette fois un grand concours photo. Le comité espère avoir énormément de travail en dépouillant les quintaux de clichés que vous lui adresserez.

Voici afin de vous aider le règlement, très simple, de ce concours :

1. Les photos concerneront le **chemin de fer " REEL "**. Donc pas de "modélisme"
2. Elles pourront être en **couleur** ou en **noir et blanc**.
3. Les formats **obligatoires** seront soit le 10 X 15 ou pour les plus intrépides le 18 X 24.
4. Le nombre de photos par participant est limité à **5 (cinq)**.
5. Vous pouvez présenter : des montagnes, des trucages, des photos "artistiques" ou techniques etc...
Bref, tout ce que vous voulez à condition que ce soit **"Chemin de fer"**.
6. Les photos seront rentrées avec votre nom au dos pour le **mercredi 8 novembre** au plus tard aux adresses indiquées ci-dessous.
7. Le jury délibérera lors de notre réunion du **7 décembre**.

../..

8. Un **prix** du **public** sera attribué, vous voterez donc ce jour-là.

9. Les **résultats** et les **prix** seront distribués le jour même.

Vos photos sont à envoyer soit au secrétariat

Richard ORBAN

49, rue Doumier,

4300 ANS

ou chez l'organisateur

Yvan NIHOUL

79, rue des Français,

4300 ANS.

A vos appareils et zoomer bien.

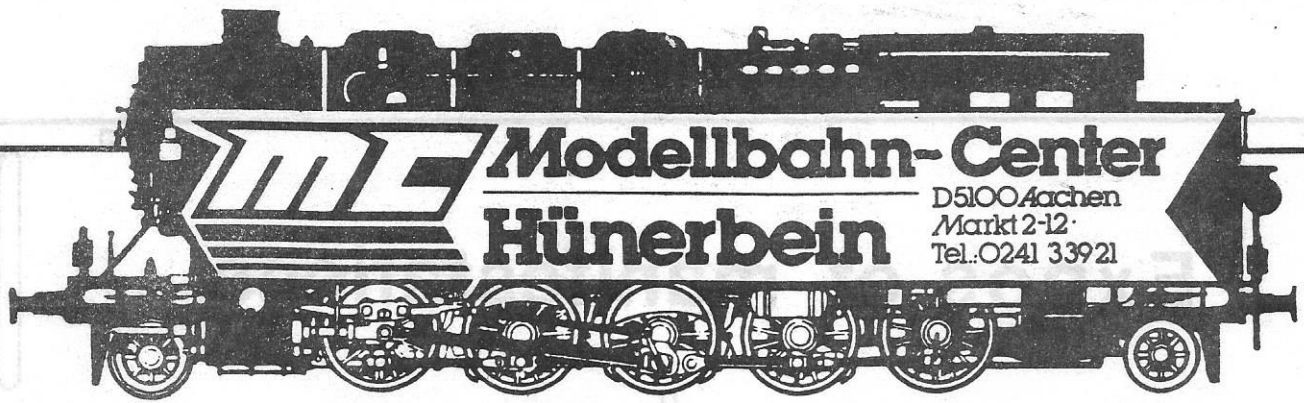
POUPOUSSE.

VIE du CLUB

notre souper

Le comité de l'ALAF est heureux de vous faire savoir, que le 6ème souper de fin d'année aura lieu le 21 octobre 1989 à 20 H au Château PERALTA à Angleur

Les détails vous seront communiqués dans un prochain "CORRESPONDANCE".



SONDERANGEBOTE

IM KUNDENAUFTRAG!

SPUR I

ASTER BR 44 DAMPFANTRIEB - VAPEUR VIVE

FERTIGMODELL - CONSTRUIT DM 5950.-

ASTER 150X SNCF DAMPFANTRIEB - VAPEUR VIVE

FERTIGMODELL - CONSTRUIT DM 5950.-

J+M WAGGON LIT-TRAIN BLUE

DM 980.-

J+M WAGGON RESTAURANT-TRAIN BLEU

DM 980.-

ASTER BR 86 DAMPFANTRIEB - VAPEUR VIVE

FERTIGMODELL - CONSTRUIT ~~DM 2950.-~~ DM 2980.-

BAUSATZ - A CONSTRUIR

~~DM 2950.-~~ DM 2350.-

Expos et manifestations

LE MUSEE DU TRAM DE BRUXELLES, à WOLUWE à réouvre ses portes le samedi 4 avril. Cette année, les trams circulant sur la ligne Woluwe - Tervuren stationneront devant le musée, le premier départ de Woluwé est fixé à 14 H 07, les départs suivants se succèdent toutes les 40 minutes et ce jusqu'à 17 H 27. Le premier départ de Tervuren a lieu à 14 H 36 et le dernier se fait à 18 H 00 (même fréquence qu'au départ de Woluwe.

SALON DU MODELISME : La section modélisme du **RCSATIB** (Royal Cercle Sportif et d'Agrément de la STIB) et le **MTUB** organisent conjointement une exposition de maquettes dans les locaux du musée du tram de Bruxelles à Woluwe, ceci du 15 avril au 15 mai.

Pour plus de renseignements contacter : MTUB asbl, avenue de Tervuren, 364B à 1150 BRUXELLES.

Reprise des activités au **TTA** (Tramway Touristique de l'Aisne), et ce depuis le 26 avril. Circulation de tram à vapeur, baladeuse, autorail... à partir de 10 H 30 au pont d'Erezée, tous les week-ends jusqu'au 8 octobre et tous les jours de juillet et août.

Journées portes ouvertes au **TTZ/Mines** du 30 avril au 1 mai.

Réouverture de la ligne GLT, le samedi 13 mai.

La Louvière, le dimanche 21 mai, bourse d'échange de modèles réduits au **CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE, CHARBONNAGE DE BOIS DU DUC** de 10 à 15 H.

Le samedi 27 mai, train d'adieu à la ligne **DINANT-GIVET**, au départ de

../..

../..

Bruxelles, composition inédite, possibilité d'excursion combinée sur la Meuse.
(organisation GTF).

S'adresser à GTF asbl, BP. 191 4000 LIEGE 1

Veuillez joindre une enveloppe auto-adressée et un timbre non collé.

Pour chaque excursion :

- des arrêts photos sont spécialement étudiés.
- les voyages sont commentés, si le matériel roulant le permet.
- un repas facultatif est prévu à midi
- un billet SNCB aller-retour de toute gare begle vers le lieu de rassemblement peut être obtenu à d'intéressantes conditions.
- le prix moyen se situe entre 500 et 750 FB, repas non compris.

150EME ANNIVERSAIRE DES CHEMINS DE FER AUX PAYS-BAS, EN ITALIE ET EN TCHECOSLOVAQUIE.

PAYS-BAS : Evénements déjà prévus : grande manifestation à Utrecht (Gare Centrale + Jaarbeurscomplex), avec différentes expositions, présentation de matériel ferroviaire : NS historique, NS moderne, étranger historique, étranger moderne, parade "vapeur" (peut-être avec la locomotive anglaise "Mallard" et la 12.004 belge); trains spéciaux (traction vapeur et électrique)
Les informations détaillées seront disponibles au courant du printemps.
Période envisagée : du 22 juin au 30 juillet 1989.

ITALIE : On prévoit des circulations de trains historiques et différentes expositions. En octobre, une grande exposition sera organisée à FALCONARA près de NAPOLI et un train spécial circulera de Ancona vers Napoli (trajet magnifique, à travers les montagnes, traction assurée alternativement par 4 ou 5 locomotives à vapeur). Egalement en 1989, les chemins de fer italiens (FS) envisagent l'ouverture d'un musée à Falconara.

Renseignements : Associazione Amici della Trazione a Vapore, Dott. G. MORESCHI via del Conero 6/a, I - 60129 ANCONA. (joindre un coupon-réponse international

TCHECOSLOVAQUIE : Des manifestations importantes sont prévues à Brno, du 24 juin au 16 juillet 1989. Renseignements : Office national du Tourisme tchecoslovaque, Rue d'Assaut, 19, 1000 Bruxelles. Tél. 02/511.68.70.



IE

du



LUB

Les réunions

Bonjour à tous,

Après la projection vidéo d'avril, je vous propose deux projections diapositives pour les mois précédents les vacances.

En mai, Lucien GENET nous montrera une rétrospective du matériel de traction en Belgique. Nous redécouvrirons donc les engins de nos chemins de fer dans les différentes livrées acquises au cours du temps.

En juin, Albert COLLIN nous rafraîchira la mémoire quant au matériel trac-té et plus particulièrement les wagons marchandises du parc belge.

Quant au roulement du réseau, les thèmes retenus seront quant à eux plus précis que d'habitude. En mai, rouleront des vapeurs mais pas n'importe lesquelles, nous réserverons les voies de notre réseau à la reine : **LA PACIFIC 231**. Amenez les toutes ; belges, françaises, U.S., allemandes ou quelque soit leur pays d'origine.

En juin, pour accompagner les wagons marchandises de la projection, rouleront toutes les locos de manoeuvre du parc européen actuel diesel ou électrique.

POUPOUSSE