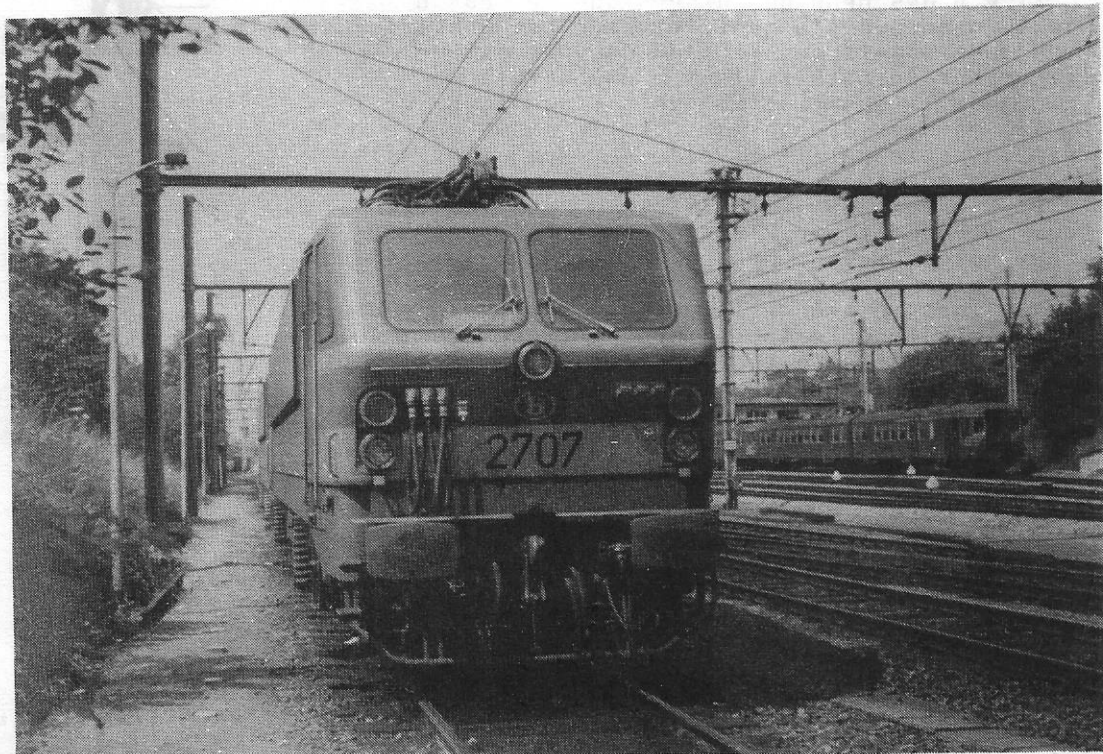


CORRESPONDANCE



**Bulletin d'information de
l'Association Liégeoise des
Amateurs de chemins de Fer**



40 fb

**JUILLET
AOUT**

1982 n° 4

EDITORIAL

Polémiques sur un réseau

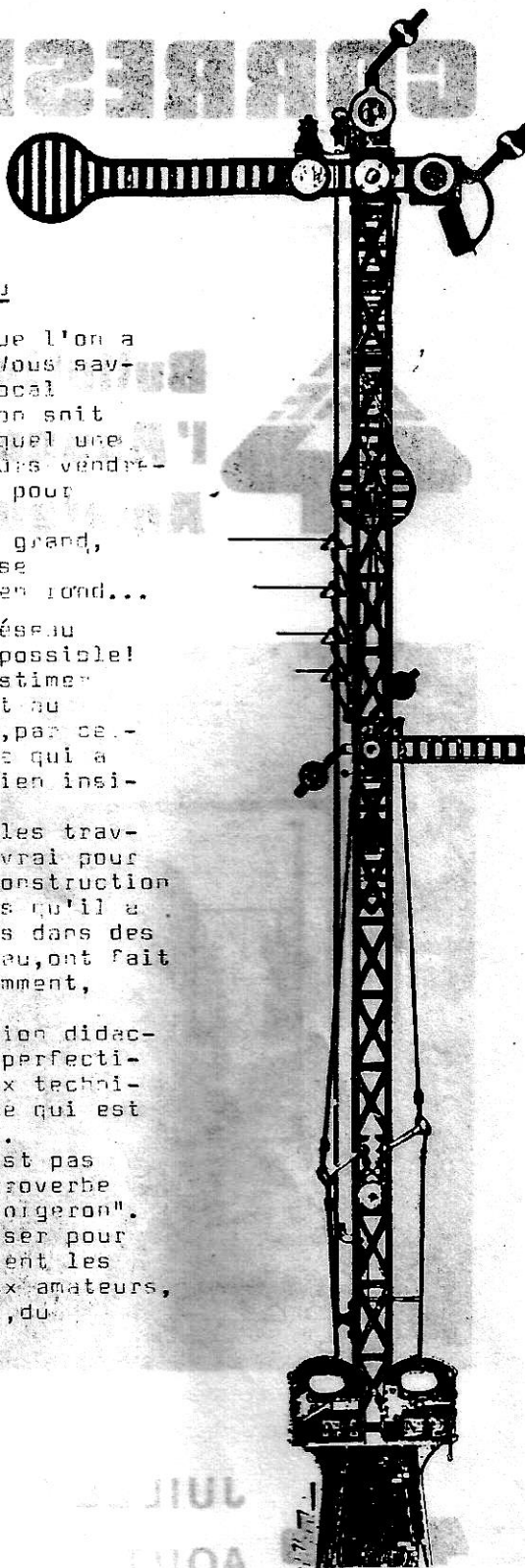
Il y a des gens qui disent que l'on a vu trop grand pour le réseau du club. Vous savez, celui qui est en construction au local depuis un an, celui dont la construction soit disant n'avance pas, celui pour lequel une poignée de membres consacrent tous leurs vendredis, sans compter ceux qui travaillent pour ce réseau chez eux... Allons bon ! Peut-être l'a-t-on vu trop grand, n'empêche, sur ce réseau, les trains ne se contenteront pas de tourner bêtement en rond...

Il y a des gens qui disent que ce réseau coûte beaucoup d'argent. Certes, c'est possible ! Toujours est-il que si l'on pouvait estimer la valeur du matériel qui a été offert au club pour la construction de ce réseau, par certains membres, dépasse de loin la somme qui a été investie par le club. Je ne veux rien insinuer, je constate.

Il y a des gens qui s'étonnent que les travaux n'avancent pas. C'est en tout cas vrai pour ceux qui ne savent pas ce qu'est la construction d'un tel réseau. Ces gens ne savent pas qu'il a fallu des mois à certains, qui couchés dans des positions inconfortables sous le réseau, ont fait du câblage, et encore du câblage. Evidemment, cela n'est pas apparent...

Ce réseau est avant tout, une réalisation didactique, qui a pour but d'initier ou de perfectionner ceux qui le veulent vraiment, aux techniques de la construction des réseaux. Ce qui est beaucoup moins simple qu'il ne paraît. Bien poser la voie, bien souder, ce n'est pas tellement évident, mais comme dit le proverbe "C'est en forgeant que l'on devient forgeron". Expliquer ne suffit pas. Il faut réaliser pour bien comprendre. C'est là que se révèlent les vraies difficultés. Maintenant, avis aux amateurs, j'attends les volontaires le vendredi, du moins, ceux qui le veulent vraiment.

F. Orban



CONNAISSEZ - VOUS ...?

DOCUMENTS S.N.C.B

Classification et numérotage des trains

600 m de rails, 50 appareils de voie, des rames aux compositions exactes, un block système électronique super sophistiqué, "LE REVE". Contact, ça tourne sans problème, mais voilà qu'est-ce qui tourne ? Le but de quelques renseignements que je vais vous donner, est de pouvoir faire circuler des trains avec un numéro. Que peut-on espérer de mieux que de connaître les nombreux renseignements d'un train grâce à un numéro de 6 chiffres maximum ?

I Abréviations initiales des parcours

E mouvement à traction électrique ou comportant des véhicules avec pantographes levés.
 Z mouvement à traction diesel.
 LLE (LLZ) loco d'allège électrique (diesel) pour train un tel
 ELL (ZLL) loco " " " du " " "
 RE (RZ) rame à vide tractée par loco électr (diesel) pour train un tel
 ER (ZR) rame à vide tractée par loco électr (diesel) du train un tel
 ME automotrice électrique à vide pour train un tel
 EM " " " " du " " "
 HK train
 HKV " de voyageurs
 HKM " de marchandises
 AM automotrice électrique
 HL locomotive de route
 HLR " de manoeuvre
 HV voiture à voyageurs
 HG wagon à marchandises

Ex : E 804 ZLL 804 ME 8125 LE (LZ) loco électr (diesel) pour
 Z 133 LLE 806 EM 5062 train un tel
 LLE 320 RE 886 LE 431 EL (ZL) loco électr (diesel) du
 ELL 224 ER 888 ZL 133 train un tel

II Numéros des trains de voyageurs

- Service International & Bénélux

TEE réguliers
 Express de la relation LIEGE GINS LUXEMBOURG
 Direct " " " BRUXELLES ARLON LUXEMBOURG
 Direct " " " ANVERS AMSTERDAM
 Express réguliers
 Express saisonniers
 Trains d'agences

TEE 1 à	99
130 à	139
140 à	149
150 à	199
200 à	499
1000 à	1499
13000 à	13999
16000 à	16999
19000 à	19999

Trains auto-couchettes

Exemple

Koln OOSTENDE
 320
 321
 428
 429

- Service intérieur

Direct et semi direct 500 à 999 & 1500 à 3999
Omnibus 4000 à 9999

Exemple

Liège Louvain Bruxelles
 1606
 1915
 5806
 5715

- Trains de dédoublement

Lorsqu'un train de voyageurs international doit être dédoublé, il porte le même numéro que le train initial précédés de deux chiffres qui indiquent la position du supplémentaire par rapport au régulier.

ex : E 10218 supplément circulant le premier
 E 218 express régulier
 E 11218 supplément circulant après le régulier
 E 12218 deuxième supplément après le régulier

Si c'est un train de service intérieur qui doit être dédoublé, il sera dénommé BIS sans indication de la position de circulation.

Ex : E 1915 semi-direct

 E 1915 BIS peut rouler avant ou après le E 1915
Le cas des trains BIS étant assez rare, je vous conseille de ne pas en tenir compte. Il ne faut retenir que les dédoublés internationaux.

III Numéros des trains postaux, de secours, de travaux et de marchandises

- Trains postaux :

Ils sont généralement constitués de voitures postales ou d'automotrices spécialement aménagées et les numéros sont fonction des origines et des destinations. La série de numéros va de 15110 à 15999

1° chiffre	1	train postal	:	N° des groupes
2°	5		:	1 BRUXELLES 6 NAMUR
3°	1 à 9	groupe d'origine	:	2 ANVERS 7 CHARLEROI
4°	1 à 9	groupe de destination	:	3 HASSELT 8 MONS
5°	0 à 9	N° d'ordre	:	4 LIEGE 9 GAND

Exemple : E 15141 BRUXELLES -LIEGE

E 15413 LIEGE-BRUXELLES

- Trains de secours :

Ils sont de deux catégories : allant vers l'accident n° 90010 à 90099

revenant de l'accident n° 95010 à 95099

Le 4° chiffre est le groupe d'origine

Le 5° chiffre est le numéro d'ordre

Exemple : Z 90041 Z 95042 Z 90 083 Z 95087

- Trains de travaux :

Ils sont les plus simples mais les plus nombreux, les numéros vont de 91000 à 99399. Le 2° chiffre est le groupe d'origine et les trois derniers sont le N° d'ordre.

Exemple : Z 96041 Z 94327 Z 91233 Z 93001

- Trains de marchandises :

Quelques définitions pour comprendre les genres de transport que l'on peut rencontrer.

Train de relation : train dont tous les wagons ont pour origine et destination la zone de desserte de deux gares de formation différente.

Train local : train circulant entre une gare et ses dépendances et/ou raccordements.

Train complet : tous les wagons du train sont du même type et ont le même point d'origine et de destination.

Trafic combiné : TRANSPORT DE CONTAINERS ET/ou de semi-remorques entre deux gares équipées pour la manutention de ces charges.

HKM internationaux

1° chiffre : 4 : HKM INTERNATIONAL

2°	0	réservé
	1	TEEM (trans-europ-express-marchandises)
	2	trafic combiné
nature	3	autres transports limités à 100Km/H
du	4	
transport	5	autres transports limités à 80 Km/H
	6	
	7	train complet
	8	
	9	matériel à vide

3°	0	BELGIQUE-ALLEMAGNE DU SUD, SUISSE, ITALIE
	1	" -ALLEMAGNE SUDEST, AUTRICHE,
		TCHECOSLOVAQUIE:
	2	" -FRANCE, LUXEMBOURG, ALLEMAGNE NORD:
		DANEMARK
parcours	3	" -HOLLANDE, FRANCE NORD OUEST
	5	" -HOLLANDE
	7	" -HOLLANDE, FRANCE SUD EST, ITALIE
	8	" -HOLLANDE, FRANCE CENTRE, SUDOUEST
		ESPAGNE
	9	" -HOLLANDE, SUISSE, ITALIE via
		LUXEMBOURG
4°	0 à 9	en fonction du point frontière
5°	0 à 9	N° d'ordre

ex : E 43391 Z 41224 E42031 Z 49733 E 45538

que ce soit en trafic international ou en trafic intérieur, lorsqu'un convoi marchandises comporte un ou plusieurs wagons avec un transport extraordinaire en hauteur ou en largeur, le numéro du train sera précédé du chiffre 1

ex : E 143391 Z 141224 E 142031 Z 149733 E 145538

HKM intérieurs

1°	2°	3°	4° & 5°	NATURE DU TRANSPORT
2	GO	GD	00 09	réservé
-	-	-	10 19 subd	pigeons
train à			20 49 & N°	trafic combiné
affectation			50 89 d'ordre	messageries
particulière			90 99	réservé
3	GO	GD	00 09	mineral
-	-	-	2029	autos et/ou matériel auto-
---				mobile

train 5 si complet GD=GO	30 49 subd 50 59 & N° 60 79 d'ordre 80 89 90 99 00 99	combustibles solides combustibles liquides produits métallurgiques produits agricoles autres produits fonte en fusion
3 : 5 : GD		
5 : GO : GD	00 99	train de relation autre que complet
6 : GO : 0 à 9	00 99	train de zone autre que com- plet
7 : GO : 0 à 9	00 99	train local autre que complet
8 : GO : GD	00 99	train de marchandises extra- ordinaire
8 : 0 : GD	00 99 N°	marchandises, voyageurs militaires
5 : GD	00 99 code	marchandises militaires
0 : 5	00 99 force	transp.exceptionnel march. voyag.militaires
5 : 5	00 99 armée	transp.exceptionnel march. militaires

GO groupe d'origine

- 1 BRUXELLES
- 2 ANVERS
- 3 HASSELT
- 4 LIEGE

GD groupe de destination

- 6 NAMUR
- 7 CHARLEROI
- 8 MONS
- 9 GAND

N° code des forces armées

- 00 24 BELGIQUE
- 25 29 CANADA
- 30 34 DANEMARK
- 35 54 ETATS-UNIS
- 55 59 FRANCE
- 60 69 GRANDE BRETAGNE
- 70 74 LUXEMBOURG
- 75 79 ITALIE
- 80 89 PAYS-BAS
- 99 99 REP.FED.ALLEMAGNE

Ex : E 23461 Z 34203 E 38155 Z 35421 E 59233 E 56423 Z 64444
Z 64412 Z 74409 E 87365 E 80436 E 85392 Z 80533 Z 85576

Ne pas oublier le chiffre 1 pour un transport exceptionnel en hauteur ou en largeur.

Bon amusement

Daniel PETIT

ATTENTION - DATE A RETENIR

L'atelier des réparations et d'entretien des wagons de Voroux Goreux (près de Liège) organisera une visite continue de ses installations, dont certains secteurs seront en activité, le samedi 11 septembre de 13 heures à 19 heures, et le dimanche 12 septembre de 10 à 19 heures.

Il se tiendra également une exposition permanente de wagons de marchandises, et de matériel de traction. A cette occasion, nous animerons de façon permanente un réseau de chemin de fer miniature à l'échelle H0, ainsi que du matériel marchandise en miniature. Lors de ces journées, des repas froids seront disponibles à des prix très démocratiques.

Le parcours pour atteindre l'atelier des wagons sera flêché depuis la sortie Bierset de l'échangeur autoroutier de Loncin-Liège, et depuis la gare de Voroux Goreux. Bien entendu l'entrée sera gratuite. Nous espérons vous y voir très nombreux.

Date limite de rentrée des articles pour le prochain numéro

Mercredi 1er septembre

MON RESEAU... ET



MOI

J'espère que vous avez apprécié la description de mon réseau, qui a paru dans le dernier numéro de la revue. Je vais vous décrire les particularités techniques que j'ai utilisées, afin d'obtenir le résultat que l'on sait. Il y a du bon, et du mauvais, et c'est souvent après avoir commis l'erreur que l'on s'en rend compte, et ainsi l'améliorer.

Les chassiss.

Sur mon ancien réseau, la table proprement dite, était constituée par des panneaux de linex de 8mm d'épaisseur, posés sur des verres de 5X5cm, eux même posés sur des grands tréteaux. Cet ensemble avait pour inconvénients, de n'être pas très stable, et quelque peu ondulé. En effet, rien n'était parfaitement plat, et j'avais des problèmes de roulements très importants.

Pour ce réseau, j'ai employé un système d'assemblage de caissons. (comme le réseau du club). Ce procédé a pour avantages de la rigidité ainsi que de la place pour cacher le câblage, faire des dénivellations inférieures. (routes, cours d'eau, fossés, etc...))

Les caissons que j'ai construits sont de dimensions variables. Ils ont été faits "sur mesure", pour limiter au maximum les joints de voies. Ces caissons sont constitués par un encadrement de planches de sapin rabotées de 12cm de hauteur sur 1,6cm d'épaisseur. Ils sont entretoisés par des planches de linex de 12cm sur 0,8 cm. (récupération de l'ancien réseau.) Ces entretoises sont disposées de façon à former des carrés de 30 à 40cm de côté. Elles servent à rigidifier l'ensemble, ainsi que de support pour les chandelles et tasseaux. Ces entretoises sont également percées de trous de 6 à 8cm pour permettre de faire passer le câblage. Aux extrémités de chaque caisson sont fixés au moyen de boulons des pieds constitués par de simples verres de 5X5. Ils peuvent être enlevés très facilement. Les caissons sont fixés ensemble également par des boulons. Pour éviter que ceux-ci ne pénètrent dans le bois en les serrant, j'ai utilisé en guise de rondelles des plaques de tôle de 5X5cm environ. (récupération de déchets) que j'ai percé d'en tous de 10mm.

Les surfaces de roulements sont constituées par des panneaux de contreplaqué de 6mm d'épaisseur. J'ai utilisé ce matériau parce qu'il est moins déformant et plus léger que le linex. Cependant, il est beaucoup plus cher. Les plans de roulement sont collés sur des tasseaux en sapin blanc de 2X4cm. Ici, j'ai commis l'erreur de les coller. En effet, s'ils avaient été vissés, cela aurait permis de rectifier facilement les hauteurs en cas de besoin, ou de déplacer certaines chandelles, pour les besoins du décor par ex...

Le niveau "zéro" du réseau est à 80cm du sol. Le niveau inférieur est à -10, et le niveau supérieur est à +25. La gare du chemin de fer à crémaillère se trouve à +30.

La voie.

Voici un bien difficile problème que celui de la voie. En effet du soin de sa pose dépend le bon fonctionnement du réseau, et les ennuis de déraillements.

La voie que j'ai choisie est de marque Fleischmann, en laiton. Cela, parce que à une certaine époque, sur mon ancien réseau, j'avais remplacé toute la voie Jouef par de la Fleischmann au mètre. Les rails Jouef, (en acier) me donnaient beaucoup de problèmes d'oxydation, et j'avais lu dans une revue que les rails en laiton s'oxydaient beaucoup moins. Maintenant, il y a mieux, le rail en maillechort. La voie est posée sur une semelle en "frigolite" de 5mm d'épaisseur. Lorsque je serai arrivé au chapitre sur le décor, j'y expliquerai la méthode que j'ai utilisée pour le ballastage. Ce réseau étant très vallonné, il n'y a pratiquement que des "montées" et des "descentes", excepté les gares marchandises et voyageurs. Le pourcentage moyen est de 2 à 2,5 %.

J'ai volontairement limité au maximum le nombre d'aiguillages et d'appareils de voie en pleine voie. Ceux-ci, abordés à pleine vitesse peuvent être source de problèmes. J'ai donc limité le nombre d'aiguillages en pleine voie au strict nécessaire pour assurer le bon fonctionnement du réseau.

Les appareils de voie.

Lors du démontage de mon ancien réseau, je me suis retrouvé avec une quantité non négligeable d'aiguillages et de croisements Fleischmann et Jouef. Les Fleischmann étant relativement de bons aiguillages, j'ai conservé la plupart. Mais les Jouef, poubelle. Les aiguillages Fleischmann ont cependant quelques défauts, et je peux le dire grâce à mon expérience personnelle. Mis à part leur angle de déviation important, la fiabilité mécanique laisse quelque peu à désirer. En effet, le système qui permet de rendre l'aiguillage "intelligent", et l'aiguillage devient "bête". Il est fréquent de voir le système de rupture en fin de course s'encrasser, et l'aiguillage ne fonctionne plus. Ces deux derniers défauts sont facilement remédiables. J'ai utilisé également une grande quantité d'aiguillages Roco, ceux-ci ayant un angle de déviation plus petit, ils sont plus facilement abordés par les rames, et ainsi diminuent les risques de déraillements. Malheureusement, les ruptures de fin de course laissent également à désirer. J'ai aussi quelques Peco, je n'en ferai pas l'éloge, d'autres l'ont fait avant moi. Maintenant, j'en arrive à construire mes appareils de voie moi-même. J'utilise la méthode de mon ami Léon Grégoire. Ces appareils sont plus sûrs que ceux du commerce, et ont le grand avantage d'être faits sur mesure. Pour parler chiffres, en Fleischmann: 5 T.J.D.; 28 aiguillages simples; et un triple.

En Roco: 18 aiguillages simples, et 3 triples.

En Peco: 2 aiguillages simples

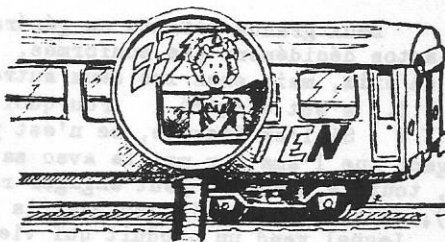
Et j'ai aussi construit 6 aiguillages simples et deux croisements dont un, où les deux voies sont en courbe.

La plupart des aiguillages en voie étroite seront eux aussi artisanaux. J'ai en projet de remplacer tous les aiguillages de la gare voyageurs par ceux que je construirai moi-même.

A suivre.

Richard Orban.

SELECTION



LOCOMOTIVE ELECTRIQUE SERIE 1200 CO' CO' DES N.S.

Avec un ligne lourde et massive, un style " oncle Ben's ", ce type de machine a été pendant de nombreuses années le symbole même, tant en réalité qu'en miniature, de la traction sur le réseau N.S. La mode existe aussi aux chemins de fer, il suffit de regarder à la même époque ou la même génération la ligne des 52/54 S.N.C.B. et ses soeurs N.S.B., D.S.R., C.F.L. et M.A.V., puis les locos du TALGO I en Espagne etc... De nos jours ce sont les rames automotrices de grande vitesse et de couleurs vives, imaginez un peu le rouge, l'orange des " EUROFIMA " il y a trente ans, cela aurait fait scandale.

Effectivement la série 1200 a été réalisée par BALDWIN et WERKSPoor. Sortie entre 1951 et 53, cette famille de machines lourdes mixtes compte 25 unités.

Voici sa fiche d'indentité :

- Rogige : CO' CO'
- Puissance : 2200 Kw
- Vitesse : 135 Km/h
- Poids : 108 T.
- Longueur : 18086 mm.
- Alimentation : 1,5 Kv

La récente mise en service des nouvelles B' B' Alsthom série 1600 les ont chassées des services plus nobles. Néanmoins on les observe partout sur le réseau N.S. à Maastricht comme à Roosendaal, à Emmerich comme à Amsterdam.

LES MODELES

Comme nous disions précédemment, la série 1200 est parmi les hollandaises, celle qui a le plus inspiré les constructeurs : 3 exactement, alors qu'il n'y a eu que 2 pour les 1300 et 1 pour les 1100. En 1962/63, nous avons déjà les reproductions de chez MARKLIN et FLEISCHMANN. LIMA en 1966 viendra aussi avec son modèle. Bien que les moules soient vieux : de 15 à 20 ans, les modèles sont acceptables y compris ceux de LIMA.

Deux grands défauts en général : le vieillissement de la gravure et les pantos décidément pas conformes. On veut bien l'accepter chez LIMA compte tenu du prix, mais chez les deux autres, avec des prix qui tournent autour de 3000 F.B., c'est exagéré ! Pourquoi taxer l'acheteur parce qu'on s'appelle X ou Y ? Si l'on discute, ce n'est pas sur les trois mille francs donc sur l'argent que l'amateur mettra avec satisfaction (même en attendant un mois de plus, tout le monde ne peut engager régulièrement des milliers de francs par mois), si la reproduction en vaut la peine, mais sur la malhonnêteté du fabricant. Lequel vend un produit qui vieillit chaque année mais son prix rajeunit d'au moins 10 % d'année en année.

Ils ne sont pas des oeuvres philanthropiques, on le sait très bien, mais nous, non plus. Il se pourrait que la mentalité de l'acheteur évolue dans le sens de la critique et qu'il devienne exigeant. Ils vous demandent trois mille francs exigez en pour le même montant !

Mettez-vous en tête une chose élémentaire, c'est vous l'acheteur en puissance et que le nombre peut influencer les constructeurs, on ne nous a jamais trop considéré. Quand on l'a fait c'est en nous traitant d'enfants, ou encore d'incompétents, l'importateur de LIMA quand il a voulu la série 800 S.N.C.B. n'a pas pensé à nous, mais à lui, à sa poche, eh bien ! pensez à la votre, attendez que la rame soit correcte avant d'effectuer l'investissement. Faites-leurs comprendre que cela n'est pas sérieux !

Après cette parenthèse revenons un peu à notre E 1200 N.S. Une particularité que l'on saisit très mal, MARKLIN reproduisait le modèle avec la livrée actuelle, puis cette année elle nous propose, comme nouveauté, la version bleue (un retour en arrière) et une nouvelle numérotation (???). J'oubliais que chez MARKLIN l'on ne fait pas que du modélisme mais aussi de la collection qui engendre inévitablement le commerce et la spéculation.

Bref, notre tableau tranche pour le modèle FLEISCHMANN, son défaut majeur est le prix trop élevé.

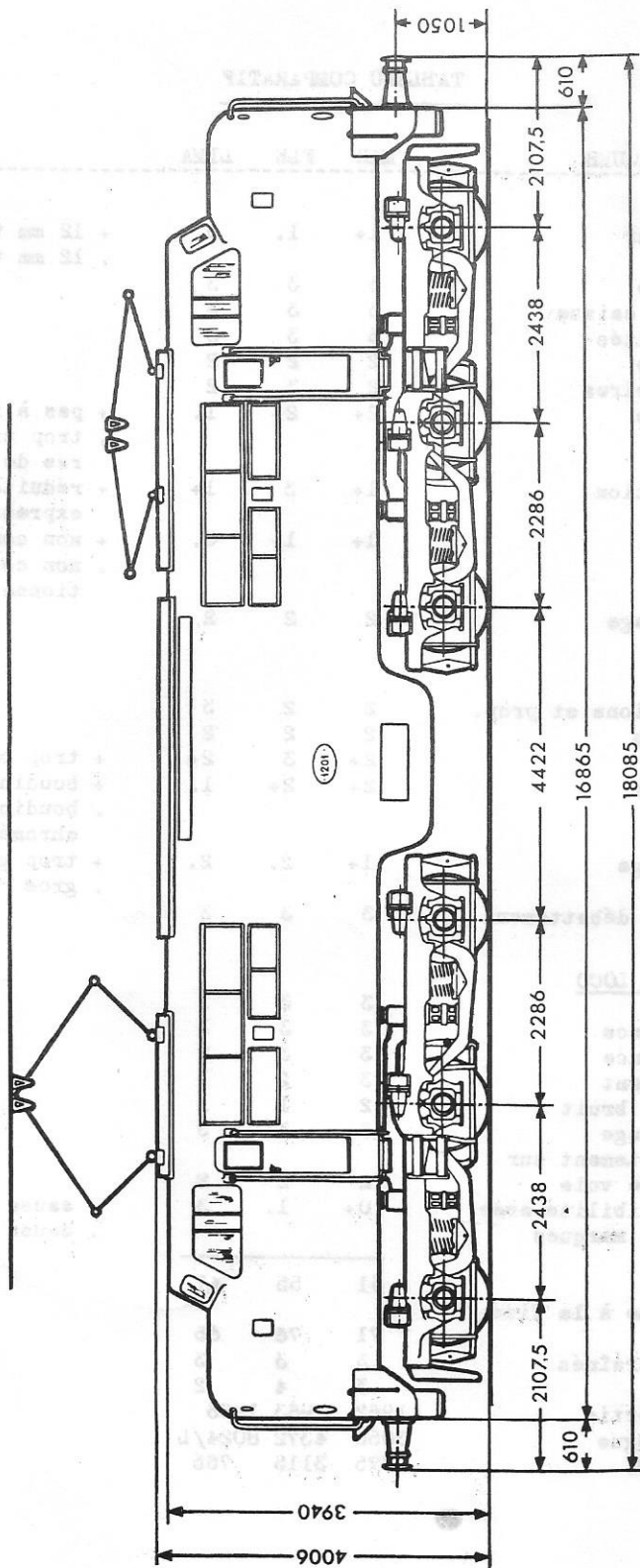
Si vous reproduisez un réseau N.S. ou si vous êtes collectionneur de modèles européens ce modèle si typique doit être présent, dans le cas contraire abstenez-vous ou attendez ; naturellement cela n'est qu'un conseil.

P. CASINI



TABLEAU COMPARATIF

CARACTERISTIQUES	MAR	FLE	LIMA	NOTES
1) <u>CAISSE</u>				
- Longueur	1+	1.	3	+ 12 mm trop court - 12 mm trop long
- Toiture	3	3	3	
- Bas de caisse	3	3	3	
- Extrémités	3	3	3	
- Moulage	2	2	2	
- Accessoires	2	3	2	
- Vitrage	2+	2+	1.	+ pas à ras de caisse - trop simplifié et pas à ras de caisse
- Décoration	1+	3	1+	+ réduite à la plus simple expression
- Pantos	1+	1+	0.	+ non conformes - non conformes et non fonctionnels
- Eclairage	2	2	2	
2) <u>BOGIES</u>				
- Dimensions et prop.	2	2	3	
- Détails	2	2	2	
- Teinte	2+	3	2+	+ trop brillante
- Essieux	2+	2+	1.	+ boudin trop haut - boudin trop haut + roues chromées
- Attelage	1+	2.	2.	+ trop gros - gros
- Jeu et débattement	3	3	3	
3) <u>ENSEMBLE LOCO</u>				
- Poids	3	3	1	
- Adhérence	3	3	1	
- Puissance	3	3	2	
- Roulement	3	2	1	
- Niveau bruit	2	1	1	
- Démontage	3	3	3	
- Comportement sur app. de voie	2	2	2	
- Compatibilité avec autres marques	0+	1.	3	+ cause alimentation - cause attelage
TOTAL	51	55	47	
% d'approche à la fidélité	71	76	65	
essieux entraînés	3	3	3	
bandages	3	4	2	
Année de sortie	1962	1963	1966	
Réf. catalogue	3055	4372	8024/L	
Prix en F.B.	2775	3115	765	



SONDAGE LECTEURS CORRESPONDANCE

- Lisez-vous entièrement CORRESPONDANCE -----OUI/NON
- Si non pourquoi ? -----
- Trouvez-vous la présentation ---TRES BONNE/BONNE/MAUVAISE
- Si MAUVAISE pourquoi ? -----
- Trouvez-vous le contenu ----TRES INTERESSANT/INTERESSANT/MEDIOCRE
- Si MEDIOCRE pourquoi ? -----
- Souhaitez-vous plus ou moins d'articles sur :

PLUS MOINS

Histoire des C.D.F.
Littérature ferroviaire
Chemins de fer réels
Trucs et ficelles
Electricité, automatismes, bricolage
Compositions, renseignements trains
Transport urbains
Renseignement sur la marché, activité d'autres clubs:
association, résumé revues.

- Souhaiteriez-vous voir développer ou réduire les rubriques en cours :

DEV RED

Rail News
SELECTION
A LIRE ET A RELIRE
ET SI L'ON VOYAGEAIT ?
COMPTE RENDU
CONNAISSEZ-VOUS
QUOI DE NEUF ?
BOURSE

- Seriez-vous disposer à collaborer à CORRESPONDANCE OUI/NON
- SI OUI comment ? DACTYLOGRAPHE/MAQUETTE/ASSEMBLAGE
- SUGGESTIONS -----

A renvoyer a Philippe Hensen - 3 rue Foidart 4020 Liège (Bressoux)

CORRESPONDANCE

Revue bimestrielle

COMITE DE REDACTION : Ph. Hensen - G. Dylst

ANIMATION : Ph. Hensen

EDITEUR RESPONSABLE : Philippe Hensen
3, rue Foidart, 3
4020 - Bressoux

Le numéro : 40 francs

Abonnement (1 an) 6 numéros) : 200 francs

Règlement au compte numéro : 240-0883802-39 de A.L.A.F. A.S.B.L.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemin de Fer, association sans but lucratif.

- Tout courrier concernant l'ALAF doit-être adressé au SECRETARIAT:
rue Doumier, 49
4300 - ANS
Tél: 041/63.33.26
- Tout courrier concernant la revue doit-être adressé à Philippe Hensen
3, rue Foidart - 4020 - Bressoux
Tél: 041/42.64.71 (après 18 heures)

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres d'ALAF asbl

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

DACTYLOGRAPHIE : Marie Anne Menchior Annette Hembert-Pirnay

MAQUETTE : Philippe Hensen

Philippe Hensen Richard Orban

PHOTOS : Guy Degeert (Photo de couverture)

Juillet Aout 1992

NUMERO 4