

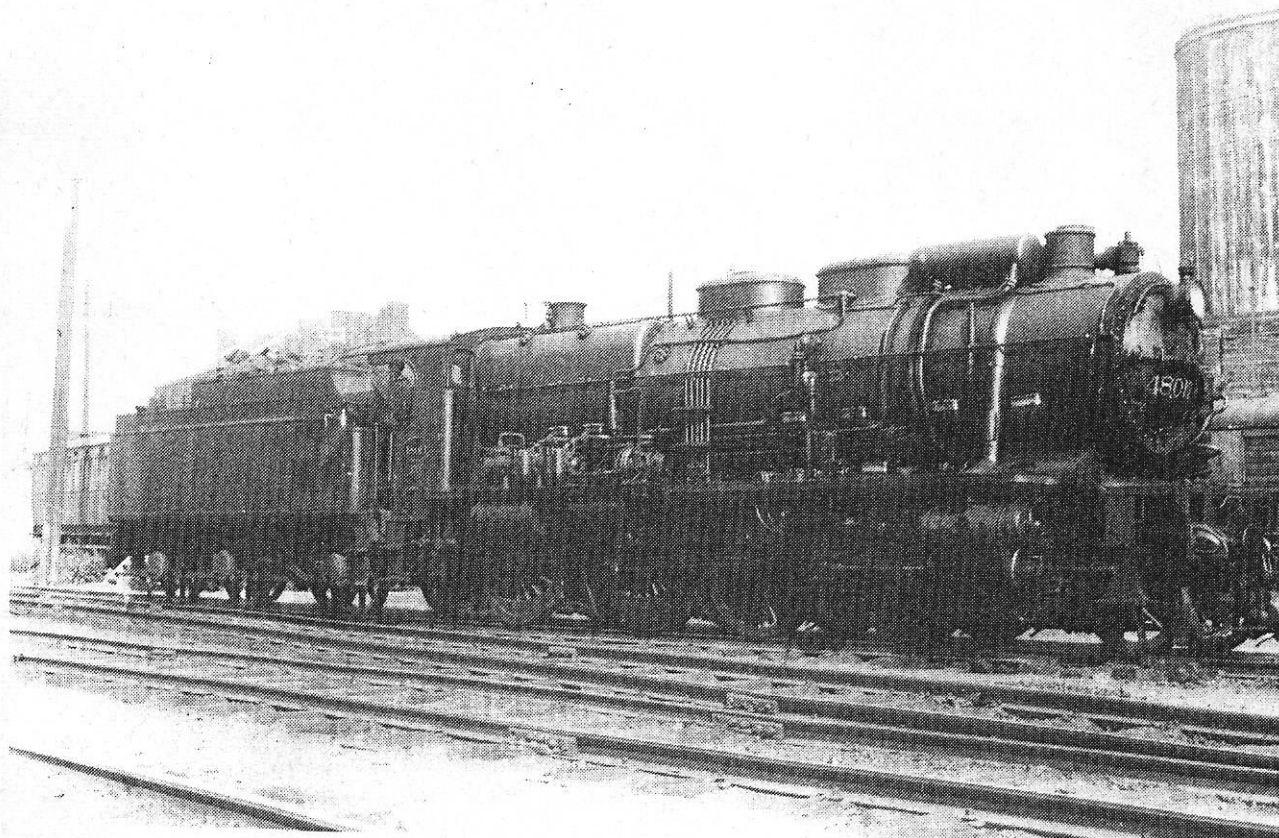
# Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B.

JUILLET - AOUT 1990

Numéro 4.



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 PRAILLET

MAQUETTE : Richard ORBAN

# SOMMAIRE

SOMMAIRE .....	03
LE P'TIT MOT DU REDAC 'CHEF .....	04
BON A SAVOIR .....	06-07-08
Les trains - bouillottes - lère partie - Lucien GENET.	
SAVIEZ-VOUS QUE ? .....	09-10-11
L'Ancienne Gare de Quevaucamps - Bernard DUHANT	12
4ème partie.	
MOTS EN VRAC .....	14-15
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER .....	16-17-18
Locos prises de guerre 1944 - 1945	19-20-21
6ème partie.	
Y A UN TRUC .....	08-23
VIE DU CLUB .....	24
PUBS .....	05-13-22
LES TOURISTIQUES .....	12

## PHOTO DE COUVERTURE :

Loco type 48.017 - Photo SNCB

Collection : Léon JOB.



Nous voici déjà aux grandes vacances.

Pour certains d'entre vous, c'est le grand départ vers les lointains horizons ensoleillés, pour prendre un bain de foule sur des plages surpeuplées, où il faut une boussole pour trouver la mer. Enfin. A chacun son truc....

Pour d'autres, les grandes vacances vont se limiter à la Belgique.

Peut-être irez vous visiter une de nos nombreuses lignes touristiques. Surtout que ces derniers temps, quelques unes d'entre elles ont vu le jour, telles que DINANT-GIVET, ou la VENNBAHN.

C'est une belle occasion de passer un beau jour en famille et de profiter ainsi des richesses de notre patrimoine ferroviaire.

Pourtant, j'ai l'impression que parmi les amateurs ferroviaires que vous êtes, peu d'entre vous vont visiter ces chemins de fer touristiques.

Sur les 80 membres de notre association, combien d'entre vous ont visité le musée des transports en commun de NATALIS à Liège ?

Bonne question n'est-ce pas !

Richard ORBAN.

**Le p'tit  
mot  
du  
rédac'  
chef**



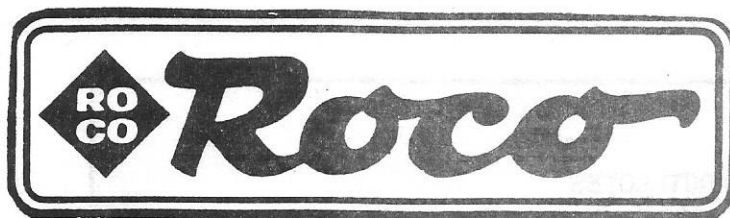
**JOCADIS** S.P.R.L.  
P.V.B.A.

TEL : 02 - 395.71.05



TRAINS & TRAMS MINIATURES  
TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR

Rue de Bruxelles, 53 Brusselstraat  
B - 1390 ENGHEN - EDINGEN

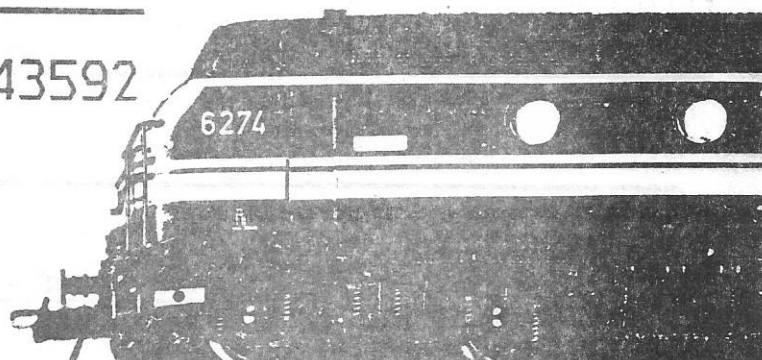


PAR 2 AU CHOIX  
PER NAAR KEUZE

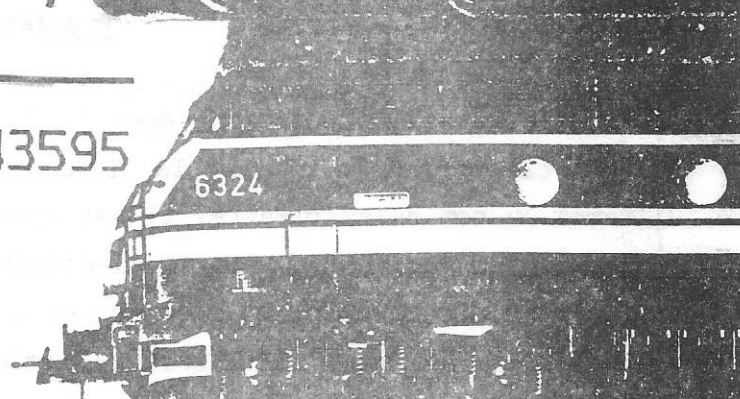
2.345.- 'T STUK  
PIECE

**BEPERKT AANBOD  
OFFRE LIMITEE**

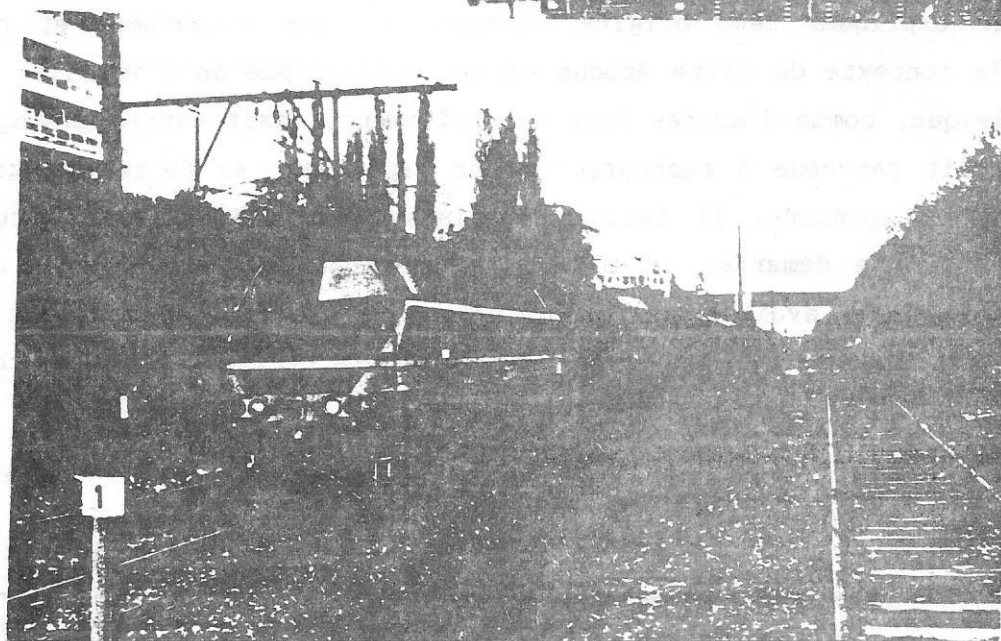
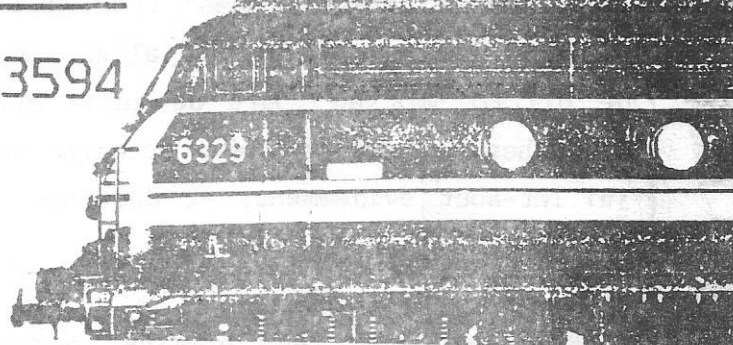
43592



43595



43594



# Bon à savoir

## LES TRAINS - BOUILLOTES.

### Première partie.

Mais keksekça Doudou dit donc ? Une nouvelle catégorie à ajouter aux désormais classiques trains IC, IR, L ou P ? Que nenni ! Ne cherchez plus : ces rames au nom assez bizarre, il est vrai, roulaient plutôt à l'époque des défunts rapides, express, directs, semi-directs et autres omnibus, encore tractés la plupart du temps par des locomotives à vapeur. Mais avant toute chose, il faut savoir que le mot "bouillote" est utilisé dans le langage populaire liégeois, que ce soit en français ou en wallon, pour désigner aussi une petite "bosse" dans le sens d'hématome. Par conséquent, on pourrait très bien traduire le titre par "trains à bosses" !! Appelés aussi "trains-radio" (que de surnoms, diront certains. Mais vous allez comprendre), il s'agissait en fait de trains de plaisir mis en route de suite après la deuxième guerre mondiale certains dimanches et jours fériés, principalement en période de vacances, c'est-à-dire juillet-août évidemment, et destinés tout d'abord aux ouvriers et pensionnés-mineurs.

Pour expliquer leur origine, ouvrons ici une parenthèse et replaçons-nous dans le contexte de cette époque encore bouleversée de l'immédiat après-guerre : La Belgique, comme d'autres pays naturellement, était sortie exsangue du conflit mais était parvenue à rembourser assez rapidement sa dette de guerre aux américains. Cependant, il fallait absolument que l'industrie, surtout la sidérurgie, puisse démarrer le plus vite possible avec un maximum de rendement. Pour cela, elle avait besoin d'énormément de charbon qui en était le principal combustible, et ce pour quelques longues années encore. Mais les charbonnages

.../...

../..

manquaient cruellement de main d'oeuvre. C'est alors que Monsieur Achille VAN ACKER, le premier ministre de l'époque, lança en 1946/47 ce qu'on appela "la bataille du charbon". Il fit d'abord venir un grand nombre de travailleurs immigrés de nationalité italienne qui trouvèrent là l'occasion de gagner leur vie nettement mieux que chez eux où la misère était monnaie courante. Dans le même temps, afin d'attirer un maximum d'ouvriers vers ce travail plus qu'ingrat, il accorda aux mineurs quelques avantages sociaux dont firent partie des carnets libres parcours qui étaient destinés également à leur famille vivant sous le même toit (la seule exception concernait le fils militaire considéré alors à charge de l'armée). Ces carnets, portant l'inscription MN au dos, étaient numérotés, certifiés par un cachet de l'administration communale où le mineur habitait. Ils comportaient les noms du titulaire et des ayant-droit et étaient valables un an. Un ticket par personne ou un pour deux enfants était exigé. Sur chacun devaient être inscrites l'origine et la destination. Il faut se rappeler qu'à ce moment la propriété d'une voiture individuelle, voire même d'une bonne moto, telle que nous la connaissons maintenant relevait du rêve pour l'immense majorité du monde ouvrier. Sa généralisation ne s'est vraiment effectuée qu'à partir des "Golden Sixties" où on vit par la même occasion disparaître bon nombre ou la totalité des lignes ferrées locales, vicinales et urbaines dans bien des villes et régions. On comprend mieux l'importance que représentaient ces carnets grâce auxquels bien des gens de cette corporation courageuse et laborieuse, en voie de disparition dans le Limbourg et dont il ne reste plus que le souvenir en Wallonie, purent s'offrir ces "un jour à...." avant la lettre.

Mis en route par la direction commerciale de Liège à la demande des organisateurs qui se trouvaient être au nombre de trois, parmi lesquels le bourgmestre de Glain, ces trains étaient aussi accessibles aux autres catégories de voyageurs. Ceux-ci bénéficiaient à cette occasion de prix "préférentiels" qui n'étaient autres que presque des demis-tarifs, les agents de la SNCB utilisant leurs coupons chemin de fer évidemment. Quant aux mineurs, la seule petite dépense qui leurs en coûtaient était la modique somme de 10 francs au bénéfice des oeuvres scolaires de la commune de Glain. Ils l'offraient d'autant plus volontiers que les démarches pour l'octroi des places étaient effectuées par

../..

../..

les organisateurs qui prenaient chacun une partie des trois sortes de coupons réglementaires (mineurs, SNCB et ordinaires). C'est d'ailleurs ce procédé qui en provoquera la fin comme nous le verrons plus loin !

A SUIVRE...

Lucien GENET.

# Y a un ruc

## COMMENT FORER DANS DU PLASTICARD SANS LE FAIRE " ECLATER ".

Il vous est peut-être déjà arrivé de vouloir faire un trou dans un TCO par exemple et de voir les bords du trou " s'éclater ".

Pour éviter cela, il y a un truc.

Faites un trou du diamètre dans un morceau de plasticard ou d'époxy.  
Appliquez le sur le plasticard que vous voulez forer et forez dans ce trou.  
Cela empêchera le plasticard de se fendre.

Cela est également valable pour le contre-plaqué.

LE LAMPISTE.





# AVIEZ VOUS QUE

## L'ANCIENNE GARE DE QUEVAUCAMPS

Dès sa mise en service, le chemin de fer assure l'acheminement du courrier. Le bureau de poste du village (36) s'installe le long de la voie : en 1905 dans une vaste maison de la Place du Trieu construit à proximité du dépôt vicinal (Quevaucamps-Vicinal). Ce dernier emplacement offre un double avantage : celui de permettre un transport aisé par train (vers Mons et Tournai, via Blaton) et par tram (vers Ellignies-Sainte-Anne et le Pays Vert ou vers Stambruges, Hautrage, Saint-Ghislain et sa région).

Le train souffre de la concurrence du vicinal lequel assure une partie importante du trafic de marchandises (betteraves, charbon, etc...). Malgré toutes ces difficultés, la liaison subsiste, mais pour peu de temps encore...

La seconde guerre mondiale éclate. Notre pays est occupé. Juillet 1942. Les Allemands décident de démonter la voie, sans importance pour eux. Des travailleurs, volontaires ou réquisitionnés, enlèvent les rails et les aiguillages sous la surveillance d'un responsable qui arbore un brassard de l'organisation Todt. Au fur et à mesure du démontage, les pièces sont numérotées puis chargées sur des wagons plats (37). Le dernier convoi avance lentement, laissant le vide derrière lui...

Cette action de l'occupant donne un coup de grâce longtemps différé. Jamais la ligne ne sera remontée. Mais les bâtiments demeurent. Il faut leurs trouver une destination. Le hangar aux marchandises devient un dépôt où les industriels viennent apporter leurs produits à expédier. Chaque jour un camion emporte

../..

les colis vers la gare de Blaton. Durant plusieurs années un employé continue à distribuer des abonnements et des coupons de semaine aux usagers, derrière le guichet du bureau des recettes d'une gare sans train, un peu comme dans une pièce de théâtre surréaliste...

En 1949, la S.N.C.B. remet aux Domaines les terrains constituant l'assiette de l'ancienne ligne de chemin de fer de Quevaucamps à Blaton. Lors de sa séance du 3 mai 1949, le Conseil communal de Quevaucamps charge le bourgmestre d'entreprendre des négociations en vue de l'acquisition de ces biens. La vente a lieu deux ans plus tard, le 27 août 1951. La commune acquiert des terrains d'une contenance totale de 2 ha 53 a 45 ca pour la somme de 150.000 f. à l'intervention du receveur de l'Enregistrement de Quevaucamps (38).

Les 24 septembre 1959 et 8 octobre 1959 a lieu la vente publique d'une autre partie de l'assiette de l'ancienne gare, au bureau du receveur de l'Enregistrement et des Domaines à Quevaucamps. C'est finalement Max Dath qui se rend acquéreur de ce terrain, d'une superficie de 18 a 5 ca 74 dm<sup>2</sup>.

Le 19 octobre 1970, le Conseil Communal de Quevaucamps décide de racheter la gare, le jardin et le hangar à marchandises à l'Etat belge. L'opération coûte 250.000 F. plus les frais. Elle a lieu pour cause d'utilité publique (40).

Dès lors ces bâtiments communaux vont connaître des destinées diverses : bureau de pointage, local des scouts, garde-meubles, etc... Désaffectés durant plusieurs années, ils sont actuellement occupés, après quelques aménagements intérieurs. La salle d'attente de première classe abrite les archives et la bibliothèque de consultation de l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine de Beloeil. Le Musée de la Bonneterie et du Négoce de la toile se tiendra dans la salle d'attente de seconde classe et dans le bureau des recettes, ces deux pièces n'en faisant plus qu'une depuis que le mur percé de guichets a été abattu. Des bureaux sont aménagés dans le reste de la construction.

(36) Le service postal, sous-perception dépendant du bureau de Basècles, a été

../..

créé le 13 mars 1876 à Quevaucamps. Le même jour il s'installe dans un recoin de la grand'Place (actuellement : Café "Le But") puis au Trieu en 1905, à la rue du Brugnon en 1910 et, finalement, à son emplacement actuel, le 17 décembre 1938.

(37) D'après le témoignage d'André Olivier, dernier chef de halte à Quevaucamps. Il paraîtrait, toujours d'après lui, que les rails étaient destinés à une gare militaire allemande en Pologne. Le convoi n'y serait jamais parvenu ayant été saboté par les Résistants.

(38) A.C.Q. Registre des délibérations du Conseil Communal, du 7 mai au 9 janvier 1956.

(39) Il s'agit en réalité de l'assiette des voies en gare de Quevaucamps.

(40) En vue de la réalisation du plan particulier d'aménagement n° 2 approuvé par arrêté royal du 16 août 1967.

(A.C.Q. Registre des délibérations du Conseil Communal, du 9 novembre 1967 au 31 juillet 1974).

#### Liste des abréviations :

- A.E.T. Archives de l'Etat à Tournai.
- A.C.Q. Archives Communales de Quevaucamps.
- A.V.A. Archives de la ville d'Ath.
- B.C.P. Bibliothèque Communale de Péruwelz.

#### Orientation bibliographique :

BRULARD, Th. Quevaucamps. Evolution d'une commune rurale au XIXe siècle. p.147, dans Bulletin de la Société Belge d'Etudes Géographiques.  
Tome XXVI - 1957 n° 1.

LECLERCQ, R. Historique de la Bonneterie dans le Tournaisis. p. 96 Tournai 1958.

../..

../..

DUHANT, B. Quevaucamps en cartes postales anciennes. Zaltbommel 1975.

Bernard DUHANT

- D - 1984/3476/1

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

FIN.

# Les ouristiques

ASVI asbl avenue de Tervueren, 138 B - 1150 BRUXELLES.

- VICINAL (ANDERLUES) - LOBBES - THUIN :

SAISON 1990

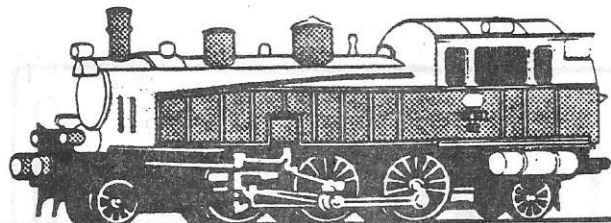
dimanches et jours fériés de juin à septembre

- FESTIVAL " LE TEMPS DU VICINAL " : 11, 12 et 15 août 1990 :

TRAM A VAPEUR entre Thuin et Thuillies ( ligne SNCB 109 ! )

TRAINS SPECIAUX SNCB pour Lobbes et Anderlues ( G.T.F. )





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

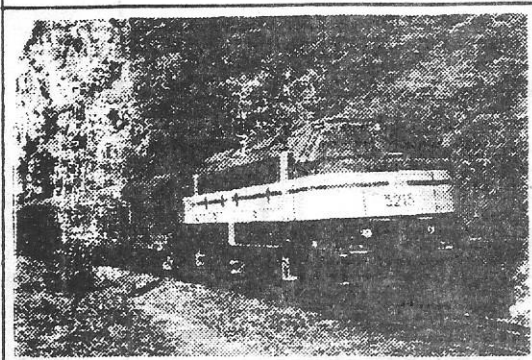
## série 52 cabine flottante

- 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



# MOTS EN VRAIE

## ENONCE DES MOTS CROISES N° 7.

### HORIZONTALLEMENT.

- A. Pour lignes peu rentables.
- B. Dignitaire arabe - Mot enfantin.
- C. Les dernières SAXBY viennent de disparaître.
- D. Célèbre petit monstre américain - Les chaudières des locomotives à vapeur subissent régulièrement leur épreuve.
- E. Cette association a déjà fait rouler sa 56 CFL au CFV3V - Fut jadis reliée par de jolies petites motrices panoramiques SNCV.
- F. Dieu polisson - Service électricité et signalisation à la SNCB.
- G. Il vaut mieux ne pas se le faire avec les pinceaux utilisés pour "salir" le matériel.
- H. Pourvu que l'ALAF ne s'y retrouve pas un jour ! - Equipe aussi certaines rames du métro parisien.

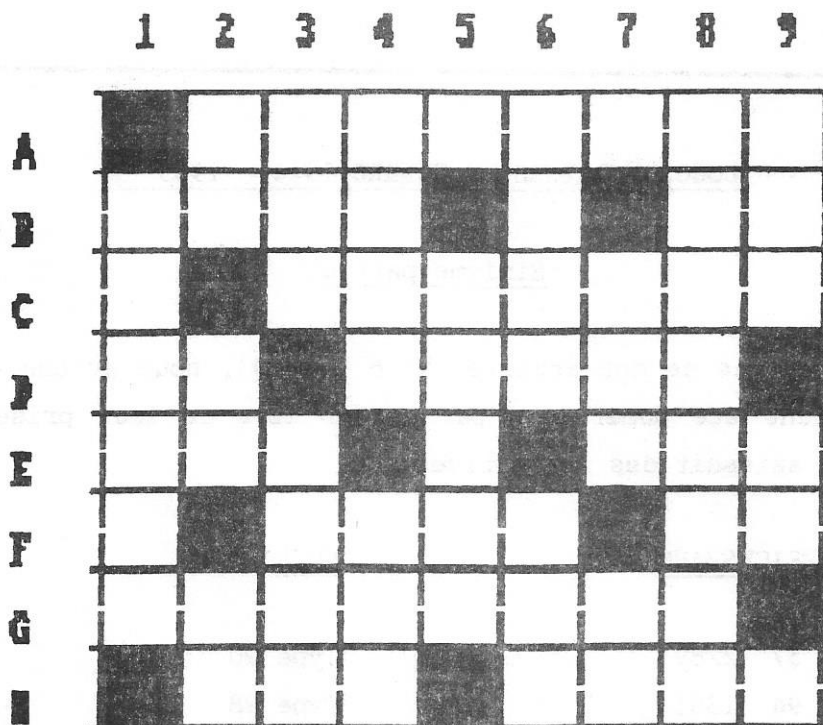
### VERTICALEMENT.

- 1. Abrite le musée des transports en commun anversoïis.
- 2. Nos 800 sont quadruples - A toi - Fin d'infinitif.
- 3. A permis la fabrication des voitures Eurofima - Révisé.
- 4. Est encore bien présent dans les souvenirs des liégeois, qu'il soit blanc, jaune ou vert - 2/4 pour la flèche rouge des CFF.
- 5. Plus fûté en France qu'en Amérique.
- 6. Organe double - Sigle d'un grand constructeur ferroviaire autrichien.

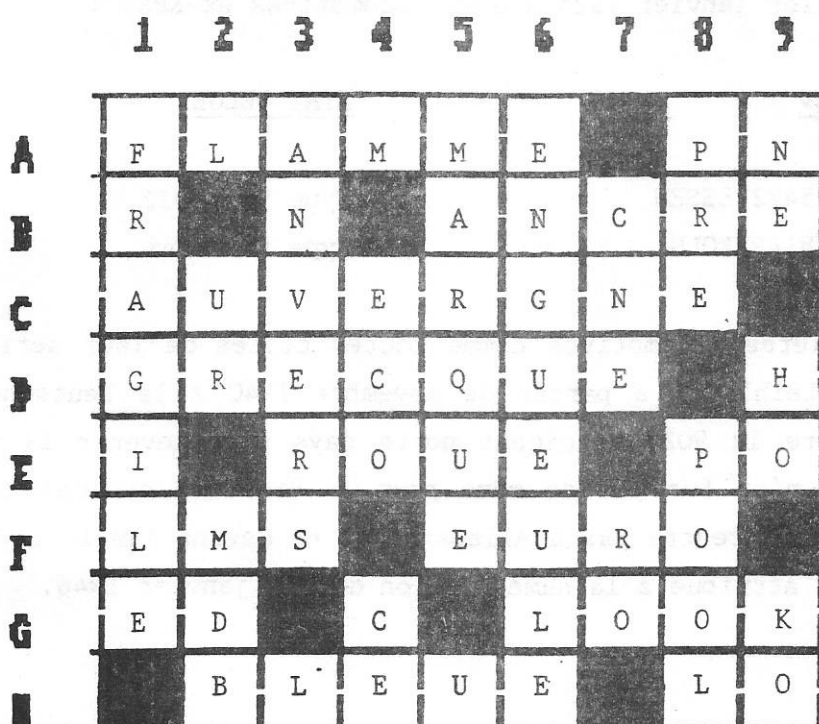
.../...

.../...

7. Issus - Parfois pronom.
8. Arrivée sans qu'on l'attende.
9. On ne l'est jamais du spectacle donné par une vapeur notamment - Nous en avons quelques-uns à l'ALAF.



SOLUTION DES MOTS CROISES N° 6.



Lucien  
GENET.



# histoire du chemin de fer

## LOCOS " PRISES DE GUERRE 1944 - 1945 ".

### Sixième partie.

Dans la 3ème partie de cet article (N° 6 - 1989), nous avons écrit que deux locomotives avaient été numérotées par erreur lors de leur prise en écritures à la SNCB. Il s'agissait des locomotives :

#### DEUTSCHE REICHSBAHN

BR 57    57    2289  
BR 94    94    1361

#### SNCB

Type 90    9022  
Type 98    9849

Sans aucun doute, numérotation erronée car ces deux numéros avaient déjà été attribués le 1er janvier 1925 à deux locomotives ex-KPEV :

#### KPEV

G 10    5422 ESSEN  
T 16    8149 KOLN

#### ETAT BELGE

Type 90    9022  
Type 98    9849

Ces deux dernières locomotives comme toutes celles de leur série respective, furent prêtées (Leihloks) à partir de novembre 1940 à la Deutsche Reichsbahn. Si après la guerre la 9022 rejoignit notre pays pour devenir la 90.022 au 1er janvier 1946, il n'en fut pas de même pour la 9849 qui contrairement à ce que nous avons écrit ne rentra pas d'Allemagne et ne devint jamais la 98.001 numéro qui lui avait été attribuée à la numérotation du 1er janvier 1946.



../..

Au sujet de la locomotive 9849 (prise de guerre), M. HENNEQUIN nous écrit qu'elle fut allouée en écritures à la remise de Mons (FMS) le 16 novembre 1945 et fut reprise par US Forces après réparation en janvier 1946. Quant à la 9849 (ex-KPEV cédée à l'Etat belge en 1919), elle était affectée à RBD Königsberg début mars 1942. Sa dernière apparition en Belgique date de mai 1943, époque à laquelle elle était à AC Salzinnes en grande réparation. Après la guerre, on ne retrouve aucune trace de sa présence sur un quelconque réseau européen.

Nous avons écrit qu'en juin 1950, la DB avait restitué à la Belgique un total de 98 locomotives ayant appartenu à la SNCB et que, mis à part quelques type 81 non réparées, les autres locomotives récupérées furent remises en service. Il s'agissait donc de locomotives types 62, 64, 72, 81, 90, 93, 96 et 97 (contrairement à ce que nous avons écrit, cette restitution comportait également des type 72 mais pas de type 98).

Mr. HUYSMAN nous a fourni bien aimablement de très intéressantes précisions au sujet de la réparation et de la reprise en service de ce lot de 98 locomotives dont certaines étaient déstandardisées ou irréparables et d'autres dont la réparation fut abandonnée pour cause de surabondance !

Le tableau reprend, par type, les numéros de ces 98 locomotives restituées en 1950 par la DB et mentionne le sort qui leur fut réservé par la suite.

C'est ainsi qu'on peut constater que 46 de ces locomotives n'ont jamais été remises en service.

Nombre	Type	Numérotation attribuée			Observ.	Nombre	Type	Numérotation attribuée			Observ.
		1.1.25	1.1.46					1.1.25	1.1.46		
2	62	6209	62.009					8475	81.375		
		6213	62.013					8477	81.377	C	
19	64	6401	64.001					8492	81.392	A	
		6416	64.016	A				8497	81.397	C	
		6417	64.017					8502	81.402	C	

.../...									
Nombre	Type	Numérotation attribuée		Observ.	Nombre	Type	Numérotation attribuée		Observ.
		1.1.25	1.1.46				1.1.25	1.1.46	
2  <									

.../...									
Nombre	Type	Numérotation attribuée		Observ.	Nombre	Type	Numérotation attribuée		Observ.
		1.1.25	1.1.46				1.1.25	1.1.46	
		8325	81.225	C			9679	96.030	
		8331	81.231	C	11	97	9712	97.012	
		8352	81.252				9713	97.013	
		8377	81.277	A			9718	97.018	
		8393	81.293				9724	97.024	
		8399	81.299				9728	97.028	
		8405	81.305				9735	97.035	
		8412	81.312	C (2)			9739	97.039	A
		8447	81.347	C			9745	97.045	
		8461	81.361	C			9755	97.055	
		8472	81.372	(3)			9793	97.056	

#### Observations

- Locomotives non remises en service :

A : 5 locomotives irréparables (types 64, 81 et 97)

B : 6 locomotives déstandardisées (types 72 et 90)

C : 35 locomotives dont la réparation fut abandonnée pour cause de surabondance (types 81 et 93)

- Lors de leur retour en Belgique :

(1) locomotives signalées irréparables avant leur restitution et cependant passage en grande réparation à l'AC Selzinnen

(2) locomotive marquée BW Nicolaiew (!)

(3) locomotive munie d'un abri blindé

(4) locomotive type 81 n° 8676 (numéro attribué en août 1944)

En août 1944, le Reich restituait à la SNCB 48 locomotives type 81 "louées" et mettait sous administration belge un lot de 49 machines françaises identiques. Fut également remise comme propriété belge

../..

une G 8/1 ne portant plus aucune marque d'identification. Après avoir été prise en effectif sous le numéro 8676, la machine repassa la frontière lors de la retraite. Elle nous revint en juin 1990, immatriculée 55.8676 (Essen), fut renumérotée 81.583 et attribuée à Schaerbeek, qui la mit effectivement en garage dans ses installations. L'examen des marques sur le mécanisme et la face arrière de la chaudière établit une présomption de propriété française, que confirma l'examen d'un délégué de la SNCF. Il s'agissait de l'ancienne 5254 Alsace-Lorraine devenue à la SNCF 1-040 D 254 (région est). La locomotive et son tender (immatriculé provisoirement 17.652) ont été envoyés par train de marchandises de Schaerbeek à Givet le 23 août 1950. La sortie d'écritures fut fixée au 26 août 1950.

M. HUYSMAN nous signale également que :

1) En accord avec la SNCB :

- Les locomotives type 72 (7265/7325) ont été dépecées en Tchécoslovaquie (mai 1950). Elles n'ont donc jamais porté les numéros 72.012/72.023 leur attribués à la numérotation du 1er janvier 1946.
- Les locomotives type 72 (7239/7255) et type 98 (9824/9841) ont été dépecées en Autriche (septembre 1953). Elles n'ont donc jamais porté les numéros 72.012/72.010 et 98.024/98.041 leur attribués à la numérotation du 1er janvier 1946.

2) Les locomotives restituées à la DB ont bien été expédiées froides à Aachen Rothe Erde via Montzen du 1er au 30 juin 1950. Toutefois, quatre locomotives (25.017, 25.028, 81.470, 82.002) encore en service en avril 1950 ont en principe été renvoyées, en pression, et sans doute en remorquant d'autres locomotives.

3) La numérotation des locomotives "prises de guerre" en système SNCB a été prescrite par une note de la direction au matériel datée du 15 novembre 1944. Les nouveaux numéros ont donc normalement été apposés au lavi-

../..



../..

ge suivant la distribution interne de la notre précitée dans les remises concernées, ce qui nous conduit évidemment en décembre 1944 pour de nombreuses locomotives.

- 4) Les locomotives "prises de guerre", dès leur passage en moyenne ou grande réparation à AC Salzinnes ou C.W. Mechelen, étaient en ce qui concerne leur livrée évidemment repeintes aux couleurs en usage normal à la SNCB (vert foncé, rouge vif, noir et gris, suivant répartition habituelle). La répartition de ces locomotives a été arrêtée en 1948, vraisemblablement dès que leur éventuelle restitution fut envisagée. A ma connaissance, les locomotives reprises ci-après n'ont subi aucune réparation et ont donc conservé leur livrée "Deutsche Reichbahn" :

type 25 : 25.014, 25.015, 25.019, 25.020

type 27 : 27.001, 27.002, 27.003

type 59 : 59.001

type 67 : 67.001

type 83 : 83.001, 83.002

type 97 : 97.057 (numéro sur papier)

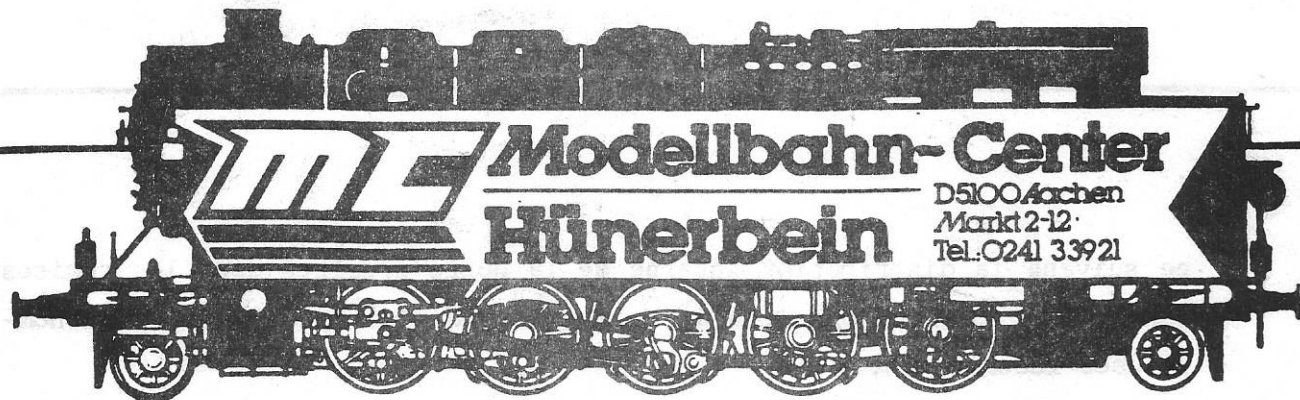
- 5) La documentation existante sur les locomotives "prises de guerre" permet d'établir la liste :

- des remises propriétaires successives de chaque locomotive.
- des tenders accouplés pendant leur activité à la SNCB.
- des tenders avec lesquels elles ont été restituées à la DB.

M. HENNEQUIN.

F I N.

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



SONDERANGEBOTE

OFFRES SPECIALES

SPECIALE AANBIEDING

## SPUR-N - ECHELLE

Roco 23203	BR 03 <sup>10</sup>	143,90	109,90 DM
Roco 23235	Serie 59 SNCB grün	109,90	79,90 DM
Roco 23244	ET 90	116,90	89,90 DM
Roco 23246	BR E-150 türkis/beige	133,95	98,90 DM
Arnold 2057	Köf ÖBB	89,90	69,90 DM
Arnold 2017	V-65 Simplex	159,90	109,90 DM
Arnold 2325	E-111 türkis/beige	141,90	99,90 DM
Arnold 2460	E-63	136,60	89,90 DM
Arnold 2415	Re 4/4 rot	198,90	139,90 DM

IN LETZTER MINUTE - EN DERNIER MINUTE

HOBBYTRAIN BR 86 MIT 5 ERZWAGEN 139,90 DM

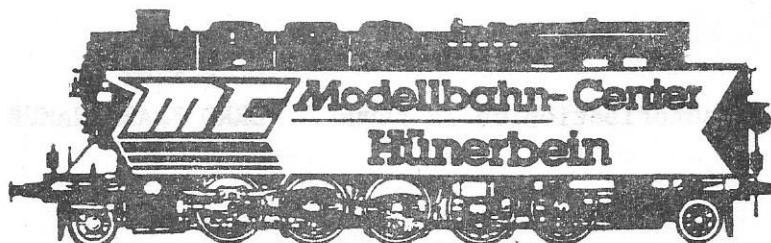
NEW

NOUVEAU

NIEUW

Hobbytrain 14100 RABe Eurocity grau

479,90 DM



Markt 2-12 · D-5100 Aachen · ☎ 0241 / 33921

ZWISCHENVERKAUF VORBEHALTEN

# Y a un ruc

## COMMENT NETTOYER VOS PINCEAUX DURCIS PAR LA PEINTURE.

Vous avez sûrement déjà eu la blague.

Vous mettez vos pinceaux à tremper dans du solvant, vous les oubliez, le solvant s'évapore et vos pinceaux sont tout durcis.

Ne les jetez pas, car il y a un truc.

Mettez tremper les pinceaux dans de l'allonge ou diluant cellulosique ( ou thinner cellulosique ) pendant quelques heures.

La peinture durcie va se désagréger, et vos pinceaux deviendront comme neufs.

\*\*\*\*\*

Si vous aussi, vous connaissez un truc pratique, un procédé ingénieux, dans le domaine du modélisme ferroviaire ou du bricolage, et que vous désirez en faire profiter les lecteurs de " CORRESPONDANCE ", envoyez les au secrétariat ou remettez les à Richard ORBAN, lors des réunions, ce dernier se chargera de les transmettre.

\*\*\*\*\*

LE LAMPISTE.

# VIE du CLUB

BONJOUR A TOUS,

Devoirs de vacances, devoirs faciles : en effet, aujourd'hui je vous propose l'agenda des projections de juillet et août, c'est-à-dire :

R I E N.

Les us et coutumes de notre association nous donnent ces deux mois des réunions libres pour les deux mercredis.

Je vous rappelle en outre que les vendredis de juillet le local est fermé.

Nous prévoyons pour la rentrée une projection vidéo "Diesels Anglais".

En novembre, la bourse d'échange du club et en décembre notre film surprise.

Bonnes vacances à tous.

POUPOUSSE.