

# Correspondance

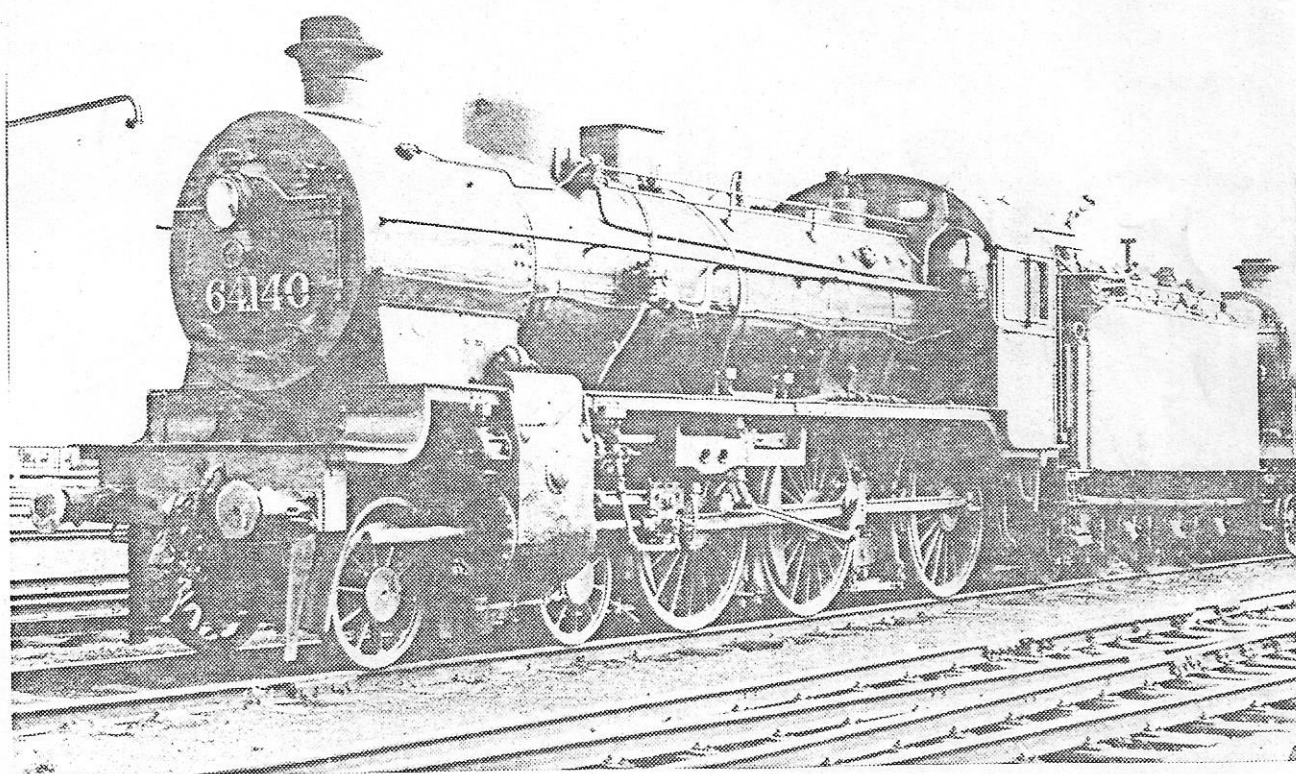
BULLETIN BIMESTRIEL

40

F.B.

SEPTEMBRE - OCTOBRE 1988

Numéro 5



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
BON A SAVOIR .....	06-07-08-
par Lucien GENET .....	09
TROUVILLE ET HOUTSIPOU RAILROAD .....	10-11-12
Le Petit T.C.O. par Philippe VOOS. ....	
MODELISME FERROVIAIRE .....	13-14-15-
PECO par Richard ORBAN. ....	16-17-18
LITTERATURE FERROVIAIRE .....	20
par Marcel LAMBOU. ....	
EXPOS ET MANIFESTATIONS .....	21-22-23
VIE DU CLUB .....	12
LES PUBS .....	05-19
AGENDA .....	24



## PHOTO DE COUVERTURE:

Locomotive type 64.140

Photo S.N.C.B.

Collection Léon JOB.



EXIT, les vacances 1988.

Du moins pour ceux d'entre vous qui les ont déjà prises.  
Pour les autres, je vous souhaite bonnes vacances par anticipation.

J'espère que vous êtes revenu de vos vacances avec la tête pleine de souvenirs ferroviaires, ainsi que de films et dias.  
Je compte sur vous tous pour en faire profiter le club, et nous gratiner une super projection, ou d'un article qui ferait pâlir d'envie les plus grands journalistes.  
Mais restons les pieds sur terre, et je ne vous demande pas de faire une prose digne de Victor HUGO, mais de simplement nous raconter vos anecdotes de voyages ( Ferroviaire Bien sûr ).

Peut-être que certains vont mettre en pratique en modélisme ce qu'ils sont allés voir et nous concocter un petit module de derrière les fagots et pourront ainsi le présenter au concours de notre ami Yvan.

N'oubliez pas que pour continuer à vivre, le club a besoin de tout ses membres.

Qu'on se le dise !

Richard ORBAN

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



# JOCADIS

Rue de Bruxelles 53  
Brusselstraat 53  
ENGHIEN 1390 EDINGEN  
(Belgium)

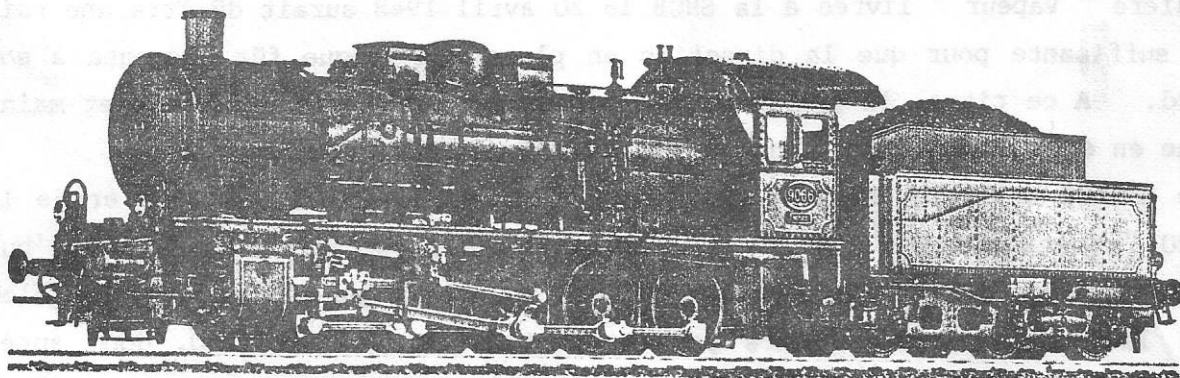
T. (02) 395 71 05

OUVERT/OPEN : 9<sup>h</sup> - 12<sup>h</sup> ♦ 14<sup>h</sup> - 19<sup>h</sup> // Dim/Zon : 10<sup>h</sup> - 12<sup>h</sup>30 // Fermé le Lundi  
Maandag gesloten

## Roco

### TYPE 90 (SNCB)

Livrable actuellement

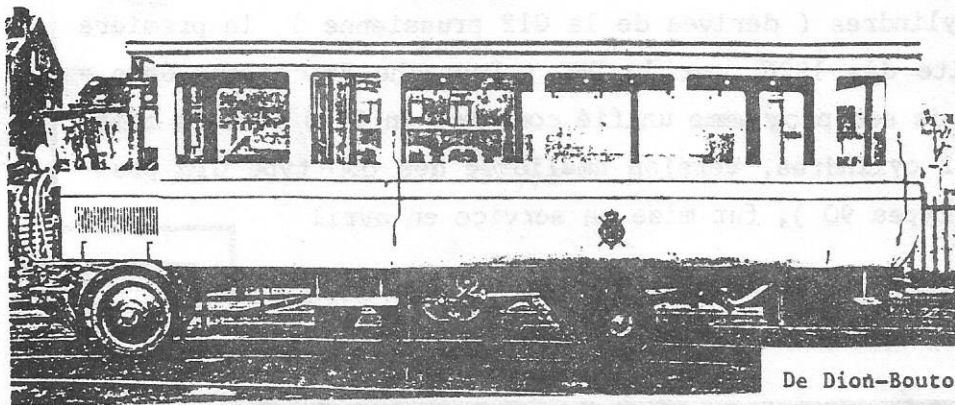


Prix : 3.525 frs net

Port : 80 frs

**GECOMODEL**

BUITEN KATALOGUS - HORS CATALOGUE !!



## HOm

BOITE DE CONSTRUCTION  
MODELE EN LAITON  
MOTEUR SANS FER MAXXON

BOUWDOOS  
MESSING MODEL  
MAXXON MOTOR

6.673,-

De Dion-Bouton spoorauto van de reeks AR.5-AR.10

L'autorail Dion-Bouton de la série AR.5-AR.10

# Bon à savoir

En septembre 1958, il y a juste 30 ans, la locomotive 25.012 mourrait tristement sous l'impitoyable chalumeau.

Bien que ne se différenciant en rien de ses soeurs, le fait qu'elle fut la dernière " Vapeur " livrée à la SNCB le 20 avril 1948 aurait dû être une raison suffisante pour que la direction en place à l'époque fût clément à son égard. A ce titre, la pauvre aurait certes mérité d'être préservée et maintenue en état de marche à l'instar des 29.013, 12.004 et bientôt 1.002.

Elle n'aura donc pas eu leur chance ni celle de la 23105 de la DB et de la 92220 " Evening Star " des BR (British Railways), roulant encore aujourd'hui comme en leurs plus beaux jours et qui, il faut le signaler, naquirent également les dernières dans leurs pays respectifs en 1959 et 1960, donc après la disparition de leur consœur belge.

Précisément, ici à l'époque, on ne pensait pratiquement pas encore préservation ! Les tractions Diesel et électrique étaient en plein " boum ", l'heure était déjà à la modernisation, les nouvelles rames TEE automotrices étaient à la mode depuis peu et la vapeur en était déjà à son chant du cygne. Le nombre important d'extinctions de séries chaque année laissait augurer une fin pas très lointaine pour ces bons vieux " chaudrons ", le plus souvent dans l'anonymat le plus total.

Notre 25.012 quant à elle faisait partie de cette grande famille que furent les 150 " Décapod " allemandes à timbre bas préconisé par l'ingénieur Garbe à l'instar de la plupart des locomotives prussiennes.

Après la série 44 à 3 cylindres ( dérivée de la G12 prussienne ), la première de ce type 150 construite dès 1926 pour la DRG ( Deutsche Reichsbahn Gesellschaft ) dans le cadre de son programme unifié commencé en 1925 avec la célèbre 01, la série 50 à 2 cylindres, version améliorée des 050 type G10 prussiennes ( nos types 90 ), fut mise en service en avril

1939.

../..

Ayant une charge maximum par essieu de 15,5 T, ces machines purent circuler sur pratiquement toutes les lignes, contrairement aux 44 plus lourdes ( 17,5 T par essieu comme les G8<sup>1</sup> prussiennes / 81 SNCB. Mais 1939, c'était aussi l'apogée de l'ère hitlérienne. Cela voulait dire que toute production industrielle devait travailler pour la guerre, qui n'allait d'ailleurs pas tarder à nous tomber sur le dos au propre comme au figuré. Dame, n'y avait-il pas déjà l'annexion de l'Autriche ( l'Anschluss ) et l'invasion de la Pologne ? La construction ferroviaire n'allait évidemment pas échapper à cet " effort de guerre ". Ouvrons une petite parenthèse qui démontre à merveille la mentalité d'un certain Herman Göring qui présidait alors, avec Hitler, à la destinée de l'Allemagne : il avait demandé que l'on étudie une locomotive en ..... béton !!! Ce projet sorti tout droit de l'imagination de ce sinistre personnage prouve jusqu'à quel point pouvait aller sa folie meurtrière. Après ce court intermède qui pourrait paraître risible à certains mais qui l'est moins lorsqu'on se rappelle les années qui ont suivi à cause de sbires de cette espèce, revenons-en à la suite classique des choses.

Ainsi, la série 50 qui nous occupe allait-elle être simplifiée, de même que la 44, notamment par suppression des réchauffeurs d'eau, et équipée de protections contre le froid ( l'invasion de la Russie était probablement déjà envisagée ). Elle fut dès lors appelée 50 UK ( Übergangskriegslokomotive locomotive de guerre transitoire ). Par après, elle subit encore de telles modifications, plus de 3000 par rapport au type 50 initial, qu'à partir du 8 juin 1942, devant bien reconnaître qu'elle se trouvait pratiquement en présence d'une presque toute nouvelle machine, la DRG décida de la numérotter 52, faisant partie du programme de construction de guerre sous la désignation KDL1 ( Kriegsdeutschlok, plus connue sous le nom de Kriegslok - locomotive de guerre ), et dont étaient issues nos types 26. Ce programme de KDL comportait 13 types ( 1 à 3 pour la Reichsbahn, 4 à 8 pour les chemins de fer privés et industriels, 9 à 13 pour les voies étroites de 90, 75 et 60 cm d'écartement ), les plus célèbres étant sans conteste les KDL1 série 52 et KDL3 série 42, version issue de la 52, mais encore plus simple, plus lourde et plus puissante, créée en juin 1943 et mise en service le 5 août ( la 5519, seule locomotive à vapeur conservée par les CFL, dont on



../..

espère la remise en état, est une de ces KDL3 appartenant à la série CFL 5501 à 5520 + la 5521 ex. 42DR abandonnée par les allemands ).

Evidemment, les usines belges, alors sous l'occupation de ces derniers, reçurent commande, de la part de ceux-ci, de 200 HL type 50 UK. En 1943 et 44, 186 furent livrées à la DRG. 140 revinrent ici comme récupération et furent garées à FSR, GMN, FHR, ANS, NK, FEO et GWK (1). 12 furent vendues aux DSB ( chemins de fer danois ), les autres furent dépecées de 1952 à 1956.

Les 14 machines non livrées à l'origine furent terminées pour la SNCB et devinrent le type 25 ( 25.001 à 25.013 et 25.023 ex 2500 ). 7 type 50 DRG construites en 1944 et 1945 en Allemagne furent numérotées 2513 à 2519 puis 25.014 à 25.020 au titre de butin de guerre. Une locomotive identique fut trouvée à FSR, abandonnée par les allemands, et devint la 25.022. Toutes furent attachées à FSR, puis mutées à MUT en 1947, sauf les 25014, 15, 19 et 20. La 25021 était une 44 UK, la seule de ce type en Belgique, construite en France et identique aux 150X SNCF.

L'extinction totale des 25 se produisit en 1959.

A l'intention des modélistes, on pouvait distinguer 4 variantes de cette série : a) Locomotive avec tablier plein à l'avant et grands déflecteurs pare-fumées Wagner.

b) Locomotive avec tablier s'arrêtant à hauteur des cylindres et sans déflecteurs.

c) Tender classique allemand de 25 m<sup>3</sup>.

d) Tender-baignoir de 32m<sup>3</sup>.

La 25.012 était, si l'on peut dire, de configuration " b d ". Longues de 22,94 m avec tender classique et 23,05 m avec tender baignoire, pesant 86 T., elles avaient une puissance de 1625 CV. Leurs roues de 1,40 m de diamètre ne les empêchaient pourtant pas de rouler à 80 Km/H en avant. Et si elles pouvaient circuler à cette même vitesse en arrière sur les réseaux allemands et autrichiens, la SNCB imposait, et impose toujours, la limitation à 40 pour toutes les locomotives à tender séparé se déplaçant celui-ci en avant. Ces engins construits à + ou - 3.200 exemplaires et qu'on pouvait rencontrer dans plusieurs pays d'Europe, s'appelaient, outre 50 puis 050 et 051 en Allemagne et 25 en Belgique, 150Z en France ( SNCF ), 50 en

Autriche ( OBB ), 20 au Danemark ( DSB ), 4900 aux Pays-Bas ( NS ), 49 en Norvège ( NSB ), TY5 en Pologne ( PKP ) 14 en Bulgarie ( BDZ ) où elles étaient équipées

../..

../..

de la chauffe mixte charbon/fuel, et 150.0 en Roumanie ( CFR ). Les usines tchèques SKODA construisirent également des 150 fortement inspirées du type 50 DRG, une série en 1949 livrée aux chemins de fer turcs ( TCDD ) classée 56117 à 56166, et une série de 1952 à 1957 aux chemins de fer tchèques ( CSD ) classée 556.0001 à 556.0510. J'ai eu la grande joie de pouvoir manoeuvrer la 556.0506 en gare de Gmünd ( Autriche ) en mai 80.

Cette splendide machine, accompagnée d'un tender à 5 essieux à hotte carénée, 38 m<sup>3</sup>, stocker, commandes assistées et bissel monté sur roulements ainsi que les essieux du tender, compte parmi les plus modernes locomotives à vapeur européennes.

Quant aux usines belges ayant fourni les 25 SNCB, elles se nommaient :

- Anglo-franco-belge : 25002
- Couillet : 25.003
- Cockerill : 25.001 et 25.013
- La Meuse : 25.023 et 25.004 à 25.012

On peut donc dire que, excepté 2 locomotives, deux de nos grands constructeurs liégeois fournirent celles qui ne connurent jamais que la numérotation belge.

A l'heure où sont écrites ces lignes, les vieux bâtiments de la société " La Meuse " sont en grande partie démolis et on peut voir depuis le quai Timmermans une énorme presse sous le toit branlant d'un hangar éventré.

De même, sur la rue Ernest Solvay, face à l'entrée principale et aux bureaux désertés, les rails qui ont jadis permis à la 25012 entre autres de sortir de l'usine et d'emprunter la ligne 125 Liège-Namur après avoir coupé la route et les voies du " tram vert " Liège - Seraing, sont toujours là, pour combien de temps encore, coupés à hauteur du trottoir côté chemin de fer, flanqués de leurs signaux de passage à niveau, inutiles eux-aussi depuis bien longtemps, témoins d'un passé glorieux et d'un temps révolu.

( 1 ) Pour rappel :

FSR = Schaerbeek / GMN = Montzen / FHR = Herbesthal / ANS = Ans /  
NK = Kinkempois / FED = Ronet / MUT = Latour / GWK = Welkenraedt.

# GROUVILLE AND HOUTSIPLOU RAILROAD

## LE PETIT TCO.

### INTRO.

Ce TCO est à la fois simple et compliqué, en effet, il est simple au point de vue risque d'accident. A part des déraillements, il est pratiquement impossible de produire des accidents entre les trains ( Voir METRIQUE ). Ce TCO est super-protégé !

Compliqué dites-vous ? Et oui, il y a un minimum de connaissances à avoir afin d'utiliser correctement ce TCO. Mais il ne faut pas se décourager, deux ou trois heures de " cours ", un peu de bon vouloir et vous serez capable de manoeuvrer ce TCO sans problème.

Pour assurer tout le fonctionnement de ce TCO, un câblage de dingue où l'on trouve des bottes de fils énormes, des contacts électriques qui ouvrent, ferment, commutent des circuits. Il y a pour assurer la manoeuvre de ces contacts, + ou - 25 relais ! Cela peut vous donner un aperçu de la complexité des schémas. Si cela vous tracasse vraiment, demandez à Mr. Richard ORBAN de vous montrer l'intérieur du P.TCO. Mais de grâce, si vous aviez un jour un problème en l'utilisant, ne vous y aventurez pas seul ! Demandez aux personnes qui connaissent les câblages électriques du réseau et des TCO's de s'en occuper.

Bon courage à ceux qui veulent apprendre à utiliser ce TCO, si ces personnes en veulent vraiment, elles pourront passer des heures amusantes aux commandes des petits trains, de leurs propres machines peut-être !

.../...



.../...

### METRIQUE.

Les commandes de la voie métrique sont les mêmes pour le petit TCO et le grand TCO. Il n'y a aucune différence dans les manoeuvres d'aiguillages, les avances des trams suivant que le Slot commande est donné au grand ou au petit TCO.

### SECURITES.

Nous savons déjà qu'elles sont les mêmes pour l'un comme pour l'autre des TCO's.

Qui dit sécurité, dit conditions pour manoeuvrer.

Croisement voie métrique - voie normale. ( Gare métrique ).

Situation : Ce croisement se situe à l'entrée de la gare métrique au-dessus du grand dépôt de la gare de TROUVILLE.

Ce noeud de voies reprend un simple croisement plus un embranchement avec aiguillage à 3 fils de voies.

Il possède des sécurités :

1ère possibilité : Le tracé est sur voie normale ; à ce moment-là les trams qui descendent du pont en pierre seront arrêtés par une zone de sécurité, dans laquelle l'alimentation des voies est complètement isolée.

La circulation des trams sur le tronçon à 3 files de rails est impossible.

Un point négatif est cependant à déplorer. La sortie de la gare métrique vers le croisement n'est pas protégé, cela est dû à la courte distance qui sépare la TJD du croisement.

Si on avait protégé électriquement la sortie de la gare métrique, aucune manoeuvre avec une machine n'aurait été possible. C'est donc à l'opérateur à faire attention.

... ..

../..

2ème possibilité : Le tracé est sur voie métrique.

A ce moment, le tram est prioritaire sur la voie normale. Si un train montait de TROUVILLE vers HOUTSIPOU sur la voie unique, il serait stoppé par une zone de sécurité totalement isolée de l'alimentation.

Dans l'avenir, une zone de ralentissement sera mise en service avant cette zone de sécurité, afin de rendre la chose plus réaliste.

Dans la position voie métrique, le tram peut quitter la gare et rejoindre le pont de pierre sans problème et inversement, il peut descendre du pont pour entrer en gare sans problème.

Il peut aussi emprunter la portion de voie à 3 fils de rails pour rejoindre la carrière ( CMRT ). Mais attention sur ce tronçon, si les conditions nécessaires ne sont pas remplies, notre tram hardi sera méchamment stoppé par une zone de sécurité juste après la passerelle en bois. Si cela arrivait, pas d'affolement, une simple inversion du sens de marche le ramènerait gentiment vers la gare. Les conditions nécessaires pour passer cette zone seront expliquées dans " SIGNALISATION ETRANGE ".

A SUIVRE ...

Philippe VOOS

## **VIE du CLUB**

## **Les réunions notre souper**

**ATTENTION** : La réunion du mois de **novembre** aura lieu le **mercredi 9 novembre** et non le 2 novembre.

Le comité de l'ALAF vous rappelle, que le 5ème souper de fin d'année aura lieu le 26 novembre 1988 à 20 H au Château PERALTA à Angleur.

Les détails vous seront communiqués dans " CORRESPONDANCE " N° 6 de novembre-décembre.



# MODELISME FERROVIAIRE

PECO se distingue parmi les autres fabricants de trains miniatures, par la qualité de ses appareils de voies.

En effet, ceux-ci sont d'un aspect plus réaliste et sont en outre très fiables de fonctionnement, grâce à un petit ressort qui maintient les lames bien collées sur le rail adjacent.

De plus, le plastique du travelage est très résistant et difficile à casser.

Tous les appareils de voies sont à commander, soit à la main, ou par moteur à fixer sous la table. Les aiguillages PECO ne sont pas talonnables.

Tous les aiguillages et traversées jonctions-doubles sont livrables en 2 versions, c-à-d insulfrog et électrofrog.

Mais qu'esce-à-dire ?

Les aiguillages Insulfrog, particulièrement adressés aux débutants, se distinguent par leur simplicité d'utilisation ( pas de câblage compliqué ), mais la pointe de coeur est isolée.

Les aiguillages Electrofrog ont une conductibilité électrique maximum, c-à-d que toutes les parties de l'aiguillage conduisent le courant, donc les locos qui ont une faible prise de courant ( 2 essieux ) passent sans problème. Seulement, ce type d'aiguillage nécessite un petit câblage supplémentaire.

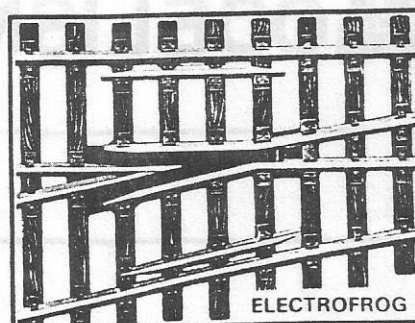
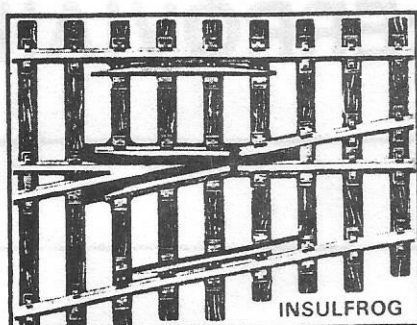
Le moyen de distinguer un aiguillage Insulfrog d'un aiguillage Electrofrog se situe au niveau de la pointe de coeur. Voir fig. 1 et 2.

La référence catalogue de l'Electrofrog possède la lettre E en plus, exemple SL 98XX pour Insulfrog.

SL E98XX pour Electrofrog.

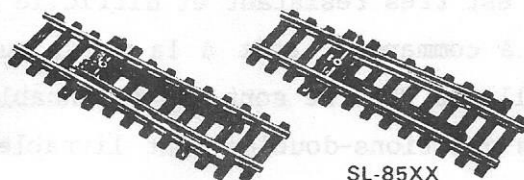


../..



Mais passons en revue les différents appareils de voie proposés par PECO.

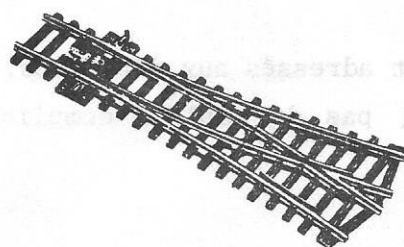
SL-84XX



SL-85XX

SL-84XX - SL-85XX

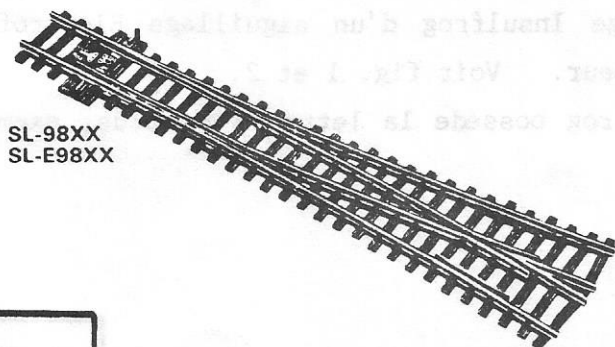
Aiguillage de déraillement sert à protéger les lignes principales contre des wagons fous.



SL-97XX  
SL-E97XX

SL-97XX - SLE-97XX

Aiguillage symétrique de faible rayon - rayon de courbure 61 cm - angle  $24^\circ$  longueur approximative 148 mm.



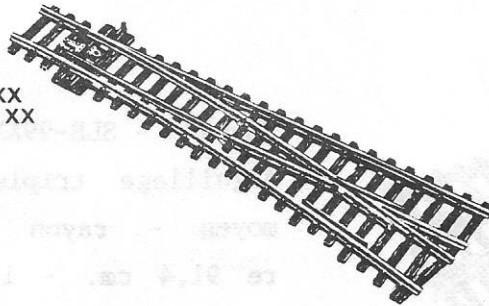
SL-98XX  
SL-E98XX

SL-98XX - SLE-98XX

Aiguillage symétrique de grand rayon - rayon de courbure 182 cm - angle  $12^\circ$  - longueur approximative 220 mm.

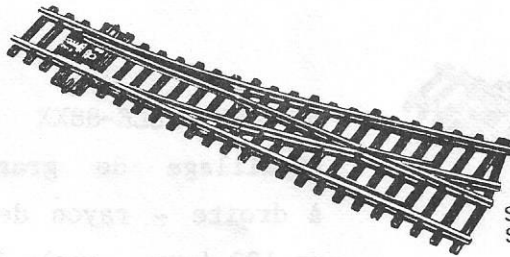
.../...

SL-91XX  
SL-E91XX



SL-91XX - SLE-91XX

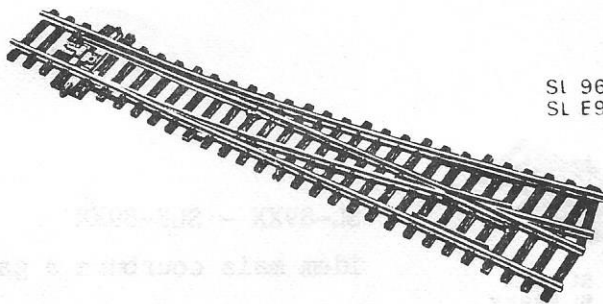
Aiguillage de petit rayon  
à droite - rayon de courbu-  
re 61 cm. - angle  $12^\circ$   
longueur approximative 185  
mm.



SL 92XX  
SL E92XX

SL-92XX - SLE-92XX

idem mais courbe à gauche

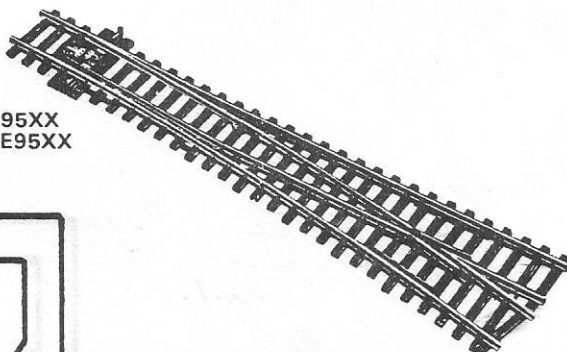


SL 96XX  
SL E96XX

SL-96XX - SLE-96XX

Aiguillage de rayon moyen  
à gauche - rayon de courbu-  
re 91,4 cm. - angle  $12^\circ$   
longueur approximative 219  
mm.

SL-95XX  
SL-E95XX

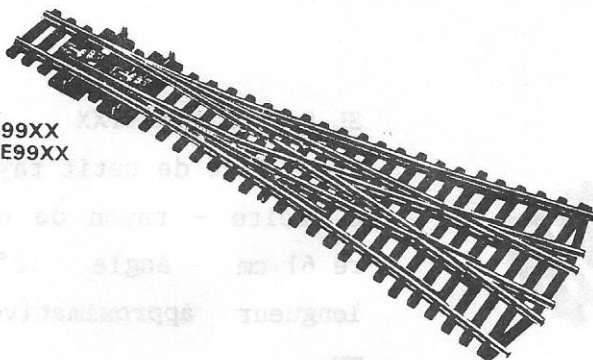


SL-95XX - SLE-95XX

idem mais courbe à droite.

../..

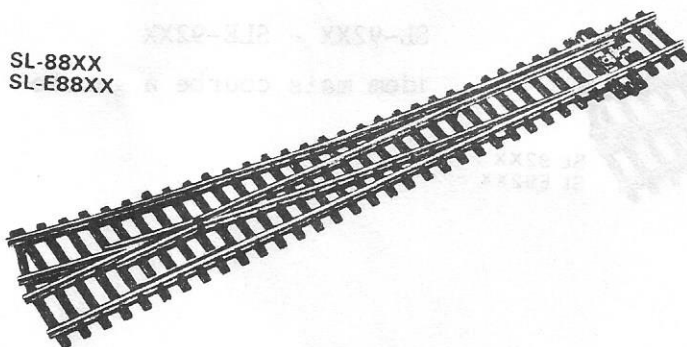
SL-99XX  
SL-E99XX



SL-99XX - SLE-99XX

Aiguillage triple de rayon  
moyen - rayon de courbu-  
re 91,4 cm. - longueur ap-  
proximative 220 mm.

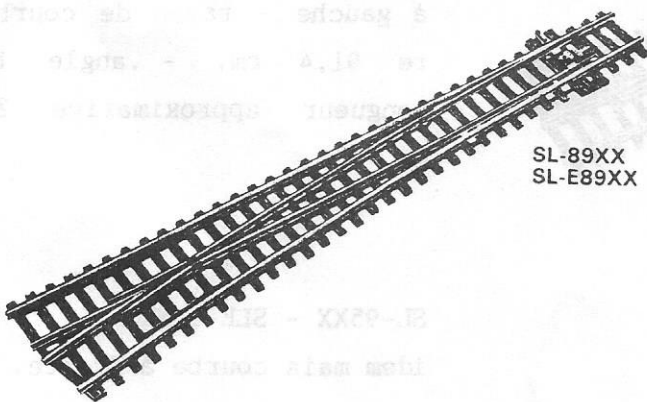
SL-88XX  
SL-E88XX



SL-88XX - SLE-88XX

Aiguillage de grand rayon  
à droite - rayon de courbu-  
re 192,4 cm - angle 12°  
longueur approximative 258  
mm.

SL-89XX  
SL-E89XX



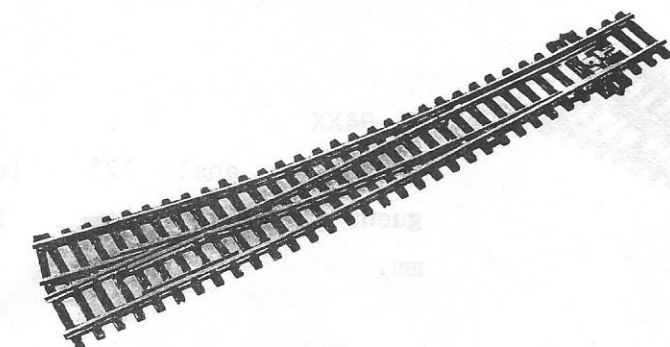
SL-89XX - SLE-89XX

idem mais courbure à gauche

../..



../..



SL-86XX  
SL-E86XX

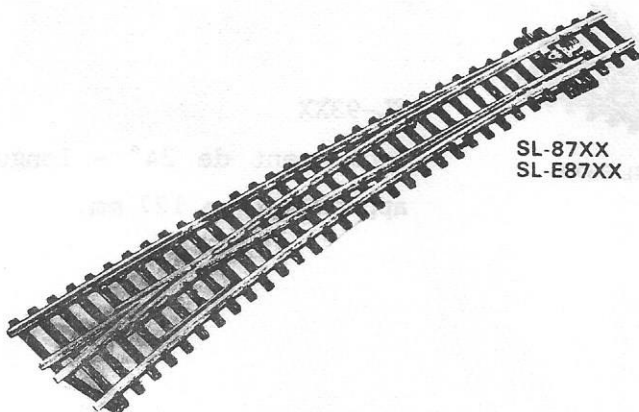
SL-86XX - SLE-86XX

Aiguillage enroulé à droite

rayon extérieur 152,4 cm

rayon intérieur 76,2 cm

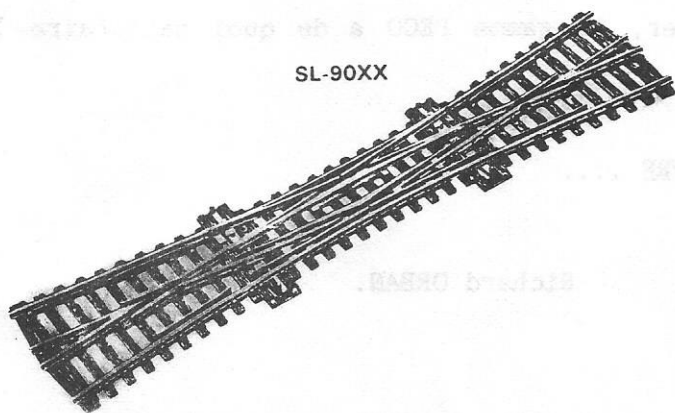
longueur approximative 286 mm.



SL-87XX  
SL-E87XX

SL-87XX - SLE-87XX

idem mais à gauche



SL-90XX

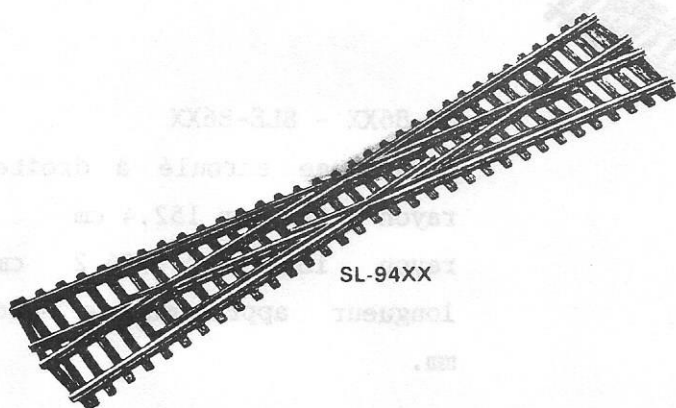
SL-90X

Traversée jonction double

angle 12° - longueur appro-

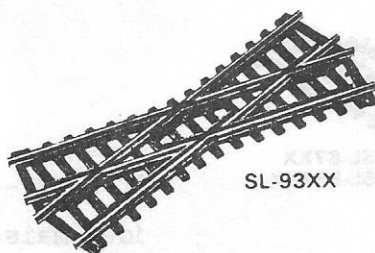
ximative 250 mm.

../..



SL-94XX

Croisement angle  $12^\circ$  - longueur approximative 250 mm.



SL-93XX

Croisement de  $24^\circ$  - longueur approximative 127 mm.

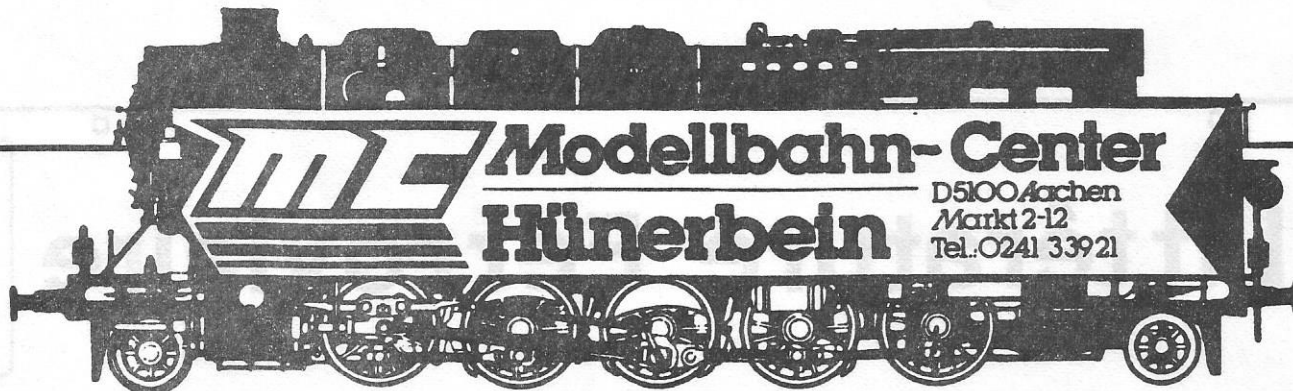
Voilà, j'espère que vous vous y êtes retrouvés.

Comme vous pouvez le constater, la gamme PECO a de quoi satisfaire le plus exigeant des modélistes.

A SUIVRE ....

Richard ORBAN.

Prochain article : La motorisation des aiguillages PECO.



*ROCO TYPE 62-63 SNCB/NMBS*

*FÜR - POUR - VOOR MÄRKLIN*

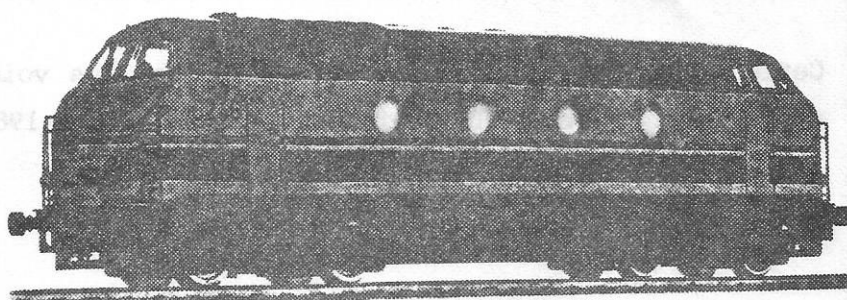
#### 43544 I

(D) Diesellokomotive „6246“ der SNCB/NMBS. Epoche IV

(GB) Diesel locomotive "6246" of the SNCB/NMBS. Era IV

(F) Locomotive diesel n° 6246 de la SNCB-NMBS. Coloris vert et jaune, et inscriptions authentiques de l'époque IV.

(NL) Diesellocomotief nummer 6246 van der NMBS, tijdperk IV



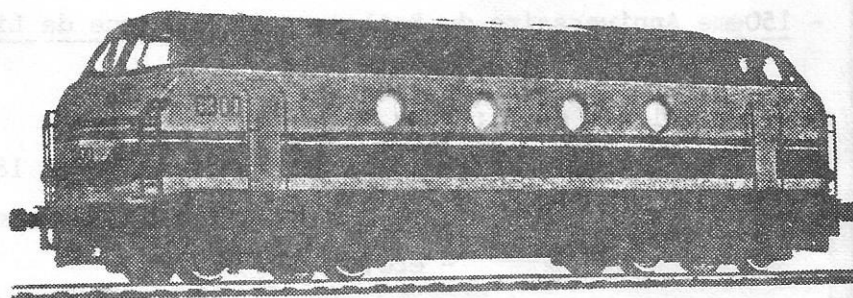
#### 43545 I

(D) Diesellokomotive „6300“ der SNCB/NMBS. Epoche IV

(GB) Diesel locomotive "6300" of the SNCB/NMBS Era IV

(F) Locomotive diesel n° 6300 de la SNCB-NMBS. Coloris vert et jaune, et inscriptions authentiques de l'époque VI.

(NL) Diesellocomotief serie 6300 van de NMBS, tijdperk IV



*MIT ORIGINAL MÄRKLIN-ANTRIEB*

MÄRKLINCHASSIS mit extra angefertigten Messinggußteilen exakt eingebaut. Dadurch Fahreigenschaften wie original Märklinlok.

Avec CHASSIS MOTEUR MÄRKLIN adapté pour la circonstance avec des pièces en fonte de laiton, ce qui garantit un fonctionnement irréprochable, comme une vraie loco MÄRKLIN!

*MIT ELEKTRONIK UMSCHALTER UND ROT-WEIß LICHTWECHSEL.*

Avec inverseur électronique et inversion des feux rouge et blanc.

Nr.	43544	Type	6246
"	43545	"	6300
"	43546	"	6278
"	43547	"	6204
"	43548	"	6215

*SUBSKRIPTIONSPREIS BIS  
PRIX SOUSCRIPTION JUSQU'AU*

*15.08.88*

*DM*

*298.-*

Lieferung ca. November 1988  
disponible environ en novembre 1988

*NORMALPREIS  
PRIX HABITUEL*

*DM 339.-*



# Littérature Ferroviaire

## - Carte des Voies Ferrées de la Province de Liège de Marcel LAMBOU.

Cette carte de 1 m x 085 m reprend toutes les voies ferrées ( Chemin de Fer et Vicinal ) pendant la période allant de 1838 à 1988.

Prix : 150 Frs.

## - 150ème Anniversaire du Rail dans la Province de Liège de Marcel LAMBOU.

9 sujets divers dont : - Le pont du Val Benoit.  
- L'industrie liègeoise en 1840.  
- La construction des locomotives à Liège ( 1835-1956 )  
- etc...

80 Pages.

Prix : 160 Frs.

Réservation auprès de Monsieur Richard ORBAN ou Monsieur JOB lors des réunions.

( paiement à la commande ).

# Expos et manifestations

## LOUVAIN : journées portes ouvertes au dépôt du musée et en gare du

lundi 12 au dimanche 18 septembre 1988.

Comme d'habitude, la SNCB organise en septembre des journées portes ouvertes. La gare et le dépôt du musée ouvriront leurs portes de 9 à 16 heures pendant les jours de la semaine les 12, 13, 14, 15 et 16 septembre et de 9 à 18 heures pendant le week-end du 17 et 18 septembre.

Au cours des dernières années, la SNCB a mis tout en oeuvre pour conserver les souvenirs de son passé. Ceux-ci sont pour la plupart entreposés dans l'ancienne remise des locomotives de Louvain. Il s'agit essentiellement de locomotives, de voitures et de wagon qui, dans la mesure du possible, furent restaurés et parfois remis en état de marche.

A côté de la fameuse locomotive PACIFIC type 10 du début du siècle et de la superbe ATLANTIC type 12 de 1939, il sera possible d'admirer toute une gamme de locomotives de ligne, de manoeuvres, des engins de traction diesel et électrique, des automotrices, des autorails, d'anciennes voitures en bois GCI, des wagons, des grues, etc... L'outillage de l'ancienne remise a été conservé et est toujours opérationnel. Louvain dispose d'un pont tournant pour virer les locomotives et une colonne d'eau pour l'approvisionnement d'eau des " machines à vapeur ".

Chaque jour, une locomotive à vapeur effectuera de courtes évolutions dans l'enceinte de la remise. Entre la gare et le dépôt, des parcours spéciaux seront assurés par des autorails historiques.

../..

En gare de Louvain, des trains modernes seront présentés. Citons : les voitures internationales les plus modernes " 110 " et une voiture-couchettes ainsi qu'une voiture-lits. Le confort pour les voyages en train à l'intérieur du pays sera présenté, avec la nouvelle automotrice double AM 86, qui sera mise en service sur les relations à courte distance telle que Anvers - Bruxelles, et par la voiture M4, qui dessert des grands parcours tel que Ostende - Eupen.

Des tarifs réduits seront prévus au départ de toute gare belge pour ceux qui se rendront en train aux journées portes ouvertes.

**EXPOSITION INTERNATIONALE DE TRAINS MODELE ET DE MAQUETISME A HOESELT, SAMEDI 17 ET DIMANCHE 18 SEPTEMBRE 1988.**

Cette exposition aura lieu dans les locaux du Centre Culturel et Sportif à Hoeselt et ceci sur une superficie d'environ 6000 mètres carrés.

Divers clubs nationaux et étrangers ainsi que des fabricants collaborent à cette exposition.

Sont à visiter :

- \* Beaucoup de circuits modèles à diverses échelles.
- \* Des locomotives à vapeur - Life.
- \* Des bateaux et des bateaux à vapeur commandés à distance sur un lac artificiel.
- \* Des voitures et des camions commandés à distance.
- \* Modèles réduits d'avions, de voitures et de matériel militaire.
- \* Bourse d'échange, marché d'occasion,.... et beaucoup d'autres choses.

**BRUSSELS MODEL STEAM CLUB** termine la saison en organisant une grande fête de la vapeur **les 17 et 18 septembre 1988** ( de 10 H à 20 H ).

Au programme : - Exposition de modèles, bourse d'échange, réseaux miniatures.

- Circulations sur notre nouveau réseau en 5" et 7 1/4"  
( 800 m de développement ).

Adresse : BMSC

Chaussée de Neerstalle, 327, 1190 FOREST

../..



../..

**15EME GRANDE BOURSE INTERNATIONALE DE L'AS.MO.CO DIMANCHE 2 OCTOBRE 1988.**

de 10 à 15 H, salle Saint-Raphaël, AYWAILLE.1

Echange de modèles réduits, autos, trains, maquettes et jouets anciens.

**LA GRANDE EXPOSITION MOBOV-EXPO se tiendra les 11,12 et 13 novembre 1988** au Centre Culturel DE KERN, Kern 18, ANTWERPEN-WILRIJK. Près de l'autoroute Bruxelles-Anvers.

Vendredi 11 novembre de 14 H à 17 H.

Samedi 12 novembre de 10 H à 17 H.

Dimanche 13 novembre de 10 H à 17 H.

**asbl PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE.**

L'asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique est créée officiellement le 14 juin 1988 ( asbl P . F . T . )

Fondée par des cheminots, son but est double : d'une part la restauration et l'entretien de matériels roulants historiques de la SNCB, et d'autre part l'organisation de trains spéciaux dont le programme comblera au mieux les souhaits des amateurs de chemins de fer.

Les matériels roulants gérés actuellement par l'ASBL, seront prochainement restaurés et certains seront remis en marche sur réseau SNCB.

La tâche de l'ASBL est énorme. C'est pourquoi elle espère l'aide de ses membres selon la capacité de chacun et quelque soit sa forme : aide financière, aide manuelle, occupation des loisirs, aide technique...

L'asbl PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE est ouverte à tout amateur de chemin de fer qui souhaite avec les fondateurs réaliser le but de l'ASBL.

Toute information complémentaire peut s'obtenir à l'adresse suivante :

asbl PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE  
Informations.

Chemin des 2 Maisons, 25,  
1200 BRUXELLES.



# VIE du CLUB



B O N J O U R   A   T O U S !

C'est la rentrée ; écoliers, ouvriers ou employés, nous reprenons le collier, après deux longs, très longs mois de farniente, de bronzage et de voyages.

Voici donc septembre et ses premiers devoirs. Le vôtre ne sera vraiment pas désagréable. Il vous suffira d'écouter attentivement votre professeur, Lucien GENET, vous expliquer l'histoire de nos Vicinaux et de l'A.S.V.I. grâce à une projection de diapos de très belle facture.

En octobre, nostalgie de vacances, et notre Président nous amènera dans les Grisons par l'Albula et la Bernina ( le col pas la machine ! ) dans un décor de rêve où s'avance en boucles et en lacets un autre " Vicinal " de luxe celui-là : Les Chemins de Fer Rhétiques.

En novembre, 10 ANS DU CLUB. Compilation de DIAS présentées par notre ami Richard. N'oubliez pas de lui prêter vos photos " **INEDITES**."

Et je vous rappelle notre concours de modélisme " **toute classe**" du diorama aux wagons marchandises. L'inscription est toujours possible et tous les renseignements peuvent être demandés à Yvan NIHOUL au 041/46.51.95.

A tous bonne chance.

Et n'oubliez pas le 8 octobre à " DE PIJL " le forum FEBELRAIL.

P O U P O U S S E