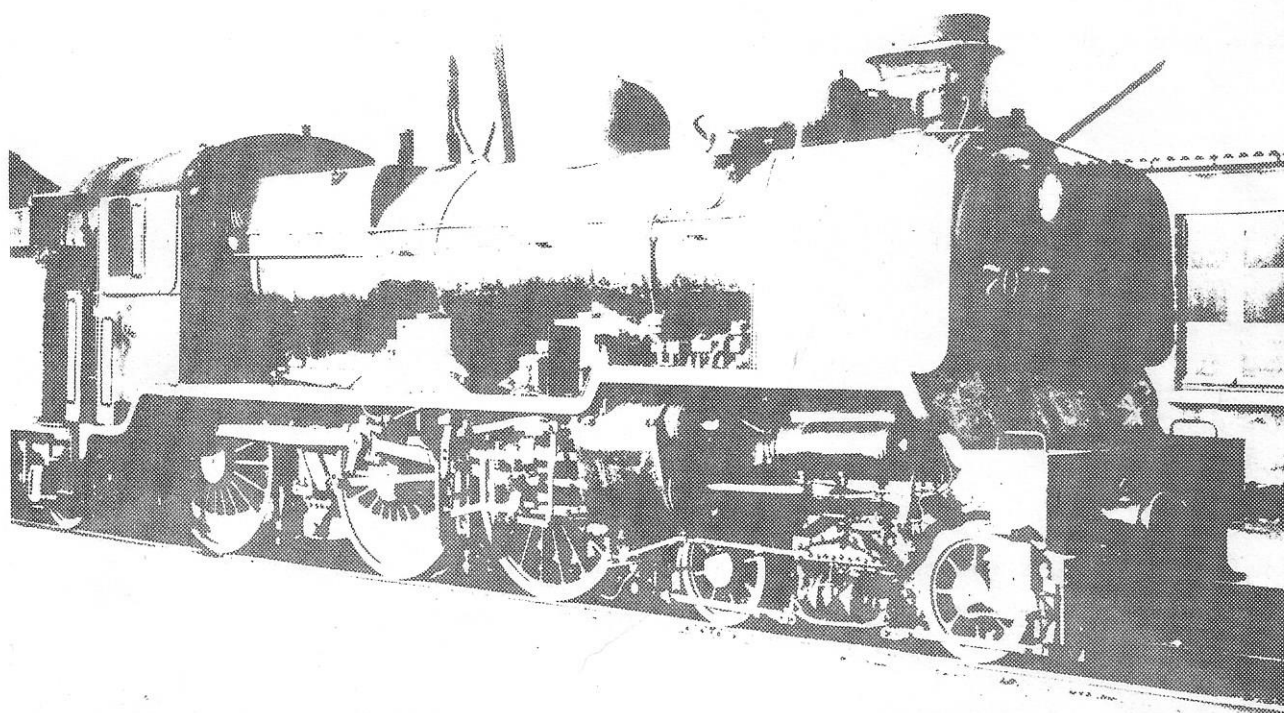


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. SEPTEMBRE - OCTOBRE 1992 Numéro 5



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER



Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, rue des Cytises, 8, 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 : 001-2421017-70 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :
rue Doumier, 47, 4430 ANS
Téléphone : 041 / 46.48.51

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN
rue Doumier, 47, 4430 ANS
Téléphone : 041 / 46.48.51

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 secré-
tariat de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

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

DACTYLOGRAPHIE : Annette JOB

MAQUETTE : Léon JOB

SOMMAIRE

SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04
VIE DU CLUB Nos excursions.	05
SAVIEZ VOUS QUE ? 120 ans de transport en commun - 5ème partie. Marcel LAMBOU.	06-07-08-09
VIE DU CLUB Souper de fin d'année.	11
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER Le réseau du Nord-Belge ou le Manteau d'Arlequin - 4ème partie.	12-13-14-15
BOURSES	15-19
EXPOS ET MANIFESTATIONS	09-17-18-19
TOURISTIQUES	19
VIE DU CLUB Nos réunions.	20
PUB	10-16

PHOTO DE COUVERTURE :

Loco vapeur type 7.057

PHOTO S.N.C.B.

Collection Léon JOB.



Le train miniature est-il condamné ?

C'est une bonne question me direz vous, et qui pourrait déboucher sur un scénario catastrophe... du moins pour celui qui s'intéresse à la chose.

Si j'en viens à parler de cela, c'est que je me pose un certain nombre de questions.

Dans la septantaine de membres que nous avons au club, combien y en a t'il de moins de 16 ans ?
Maintenant les jeunes de notre époque, s'intéressent plus aux ordinateurs, Nintendo, game boy et touti quanti, que de jouer au train électrique qui à leurs yeux offre peu d'intérêt.

Bien sûr, il faut espérer que grandissant, ces enfants s'intéresseront au train miniature pour autant qu'ils puissent encore se les payer, car au rythme où grimpent les prix, cela deviendra bientôt inaccessible à la plupart des bourses... c'est déjà limite...

Enfin, le principal dans toute cette histoire, c'est que nous puissions encore en profiter pendant de longues années, avant de se faire traiter " d'arriérés " et de " ringards " par les générations futures.

Richard ORBAN.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

VIE du CLUB

EXCURSIONS

Le **VENDREDI 6 NOVEMBRE 1992** nous envisageons de faire un déplacement en train à Cologne, pour visiter l'exposition de modélisme qui y a lieu tous les deux ans.

Pour des raisons de facilité, le trajet se ferait en train, où nous pourrions avoir des conditions de groupe.

Le départ se situerait à Liège-Guillemins vers 7 H 30 du matin, et le retour vers 18 H 00 - 19 H 00.

Le prix du billet se situerait aux environs de 860 Frs (+ l'entrée de l'expo : + ou - 10 DM).

- Prévoir également de quoi se restaurer (il y a des restaurants sur place).

Si vous êtes intéressés, inscrivez votre nom sur le tableau noir au local.

DATE LIMITE D'INSCRIPTION : le vendredi 23 octobre 1992 et paiement ce jour du billet de train auprès de Mr. Richard ORBAN.

LE COMITE.



SAVIEZ VOUS QUE

120 ANS DE TRANSPORT EN COMMUN

Cinquième partie

3. LA TRACTION ELECTRIQUE SUR PNEUMATIQUES : (Suite)

Les Liégeois des communes du sud-est (Ougrée, Angleur, Chênée, Grivegnée, Vaux et Trooz) en subiront les durs inconvénients et personne ne songera à arrêter le déferrage des lignes de trams entamé début 1940 aux Vennes, à Grivegnée et Kinkempois, rendant impossible toute remise en service provisoire des tramways moins sensibles à la pénurie. En fait, un bon motif avait favorisé les premières transformations, à savoir la remise en état de la RN 31 Liège - Trooz - (Verviers) où circulaient depuis 1914 les tramways de l'est-ouest. L'Etat proposa son aide pour l'acquisition d'un parc de trolleybus plutôt que de reconstruire entièrement la ligne ferrée : les dés en furent jetés. Le tram 14 Théâtre-Trooz disparut complètement en 1937, entraînant avec lui, avant la fin janvier 1938, toutes les autres lignes qui lui étaient associées : place Vennes-Renory, Grosses Battes-Streupas, Bonne-Femme, Grivegnée-Chênée et Guillemins- Chênée.

Pour avoir une idée précise des efforts déployés en moins d'une décennie, ajoutez-y les nouvelles dessertes Chênée-Vaux et Ougrée-Beau Site, soit plus ou moins 42 km, d'où le nombre de véhicules commandés de 1932 à 1938.

Malheureusement, le but final arrêta tout achat de matériel récent pour tramways, ce qui explique, la guerre aidant, l'état de délabrement dans lequel se trouvaient les lignes ferrées dans les années 50 et leur mauvaise réputation auprès du public qui n'eut aucune connaissance des nouveaux engins modernes

" PCC " mis partout en service dans les autres villes du pays.

Le trolleybus avait fait ses preuves et tous les "anciens" se rappellent encore avec nostalgie ces véhicules

.../...

../..

bleus, rapides, silencieux et propres qui sillonnaient nos rues et qui avaient conservé le gong du tramway pour ne pas dépayser le public. Le fait que ces véhicules dussent circuler sans remorque avait même, dans certains cas justifié une augmentation des fréquences pour le plus grand profit des utilisateurs. D'ailleurs, en plus des Anversoises et des Bruxelloises qui opéraient des ébauches de réseau, chez nous, plus précisément en banlieue sérésienne, les RELSE, à leur tour, créèrent deux lignes : l'une en 1936 entre Seraing-gare et la Chatqueue, par des rues étroites en pente, aboutissant à des impasses, était desservie par des véhicules uniques au monde dont l'originalité était de pouvoir circuler dans les deux sens moyennant deux postes de conduite avec volants solidaires et deux paires de trolleys (un exemplaire a été sauvegardé et est visible au Musée des transports de Liège), l'autre, créée en 1938 en remplacement du tram du " Val ", était prolongée jusqu'à Ivoz. Malheureusement pour des raisons d'économie, ces 2 lignes avaient été limitées à la gare de Seraing au lieu d'atteindre le point le plus fréquenté du réseau, sur la rive gauche du pont de Seraing, ce qui imposait 2 transbordements avec, suprême raffinement, des tarifs différents et rupture de charge. La facilité et l'intérêt du voyageur n'étaient certes pas le souci majeur des RELSE. A défaut de moyen de transport privé, les usagers étaient bien obligés de se plier à ses ukases. Qu'auraient-ils pu faire d'autre ? Comme on le dit familièrement à Liège, " il manque toujours 25 centimes pour faire 1 franc " et atteindre ainsi la perfection.

Après les avatars de l'exploitation des réseaux entre mai 40 et la reconstruction d'un premier pont en septembre 1945 (cf détails au chapitre 3 bis), les trolleybus connurent encore des années glorieuses. Soit dit en passant, même pendant l'occupation, les TULE parvinrent encore à construire deux nouvelles lignes !

Où avaient-ils bien pu se procurer le cuivre rarissime et réquisitionné et comment les travaux avaient-ils pu s'effectuer au nez et à la barbe des occupants ? Mystère ! Toujours est-il qu'en 1942, le trolleybus atteint Oupeye alors qu'Embourg est relié au réseau via Sauheid.

En 1953, l'Etat décide de reconstruire la RN 3 Liège-Fléron (Aix) et Liège-Ans (Bruxelles) et comme en 1937, il propose le remplacement des trams par des trolleys. Ouvrons ici une parenthèse : il faut savoir qu'en 1952, déjà, les TULE avaient converti à

../..

l'autobus ses deux lignes de Bressoux (17 et 18), suivies, en 1953, de celle de la Bonne-Femme (13).

Le parc utilisé se composait de mini-autobus arborant la même livrée Blanc et bleu que celle des trolleybus. Ces engins de petite taille et de faible capacité ne pouvaient évidemment pas être à même de fournir un service adéquat sur les lignes à très forte affluence, à horaire serré et tendu ainsi qu'à trafic déjà très chargé à l'époque comme l'étaient la 10 vers Fléron et la 12 vers Loncin.

La technique de l'autobus de grande capacité déjà éprouvée par la SNCV et la SNCB fut cependant repoussée par les TULE. En effet, en plus de ses performances encore relativement peu élevées pour de telles lignes, ce type de matériel aurait exigé un atelier spécialisé, dont n'avaient pas besoin les mini-bus précités, qu'il aurait en plus fallu construire. On assista même, au préalable, à des essais de tramway moderne de type américain PCC (***), essais ignorés du public ou presque, et pour cause : ils eurent lieu la nuit sur la ligne de Fléron à l'aide d'un véhicule prototype à plus large gabarit, ce qui explique que nous n'en possédions aucune photo. On n'insista guère pour acquérir du matériel adéquat qui aurait pu également équiper des lignes 1, 4 et 5 pour lesquelles la conversion au trolleybus fut même encore envisagée par les TULE comme on put le constater dans un rapport datant de 1958.

Ce furent donc toutes ces considérations qui firent que la FN et les ACEC furent chargés de la construction d'une série de 30 trolleys à grande capacité pour assurer le transport de la nombreuse clientèle de l'axe est-ouest. Les temps de parcours furent réduits de 14 minutes sur Fléron et de 11 minutes sur Loncin à la plus grande satisfaction des usagers et des exploitants.

Les réseaux liégeois de trolleybus atteignirent alors leur apogée le 7 octobre 1956 avec 20 lignes pour un développement de 140 kilomètres et un parc de 153 véhicules, grâce à la création d'une antenne vers Chênée-Thiers et Engis en 1945, vers Wandre en 1949, vers Cheratte en 1952, et aux lignes de Fléron en 1954 et de Loncin en 1956 et ce malgré les suppressions des lignes de la Chatqueue en mai 40 et d'Embourg en 1954, après seulement 12 ans d'existence en ce qui concerne cette dernière, pour, sans doute, y expérimenter les gros autobus Mercedes-Jonkheere dont ce sera la première percée sur le réseau TULE,

les RELSE ayant déjà acquis des véhicules pour ses petites lignes d'appoint vers Mons, le Val Potet et Rotheux,

.../...

là où une infrastructure électrique ne se justifiait guère.

Dès 1955, les installations aériennes les plus anciennes furent complètement rénovées. Mais ces efforts de dépenses considérables n'arrêtèrent pas la condamnation du trolley supplanté progressivement par l'autobus devenu adulte.

On ne percevait pas encore ou on ne voulait pas encore admettre les effets pervers de la pollution et autres pluies acides.

Cinq années après cette modernisation coûteuse mais nécessaire, la longue ligne de Trooz fut la première à faire les frais des décisions malheureuses qui finirent par avoir raison de l'ensemble du réseau en 1971 lorsque les lignes de l'axe est-ouest passèrent à leur tour à la trappe, un siècle après l'apparition du premier tram à cheval sur la place St Lambert. Dans les années 80, des projets ont étudié le retour du trolley dans la future " gare " souterraine de cette même place, mais ils restèrent sans suite. De plus, où aurait-on commandé ces trolleybus ?

*** : long véhicule à boggies et portes automatiques, construit à des milliers d'exemplaires aux USA.

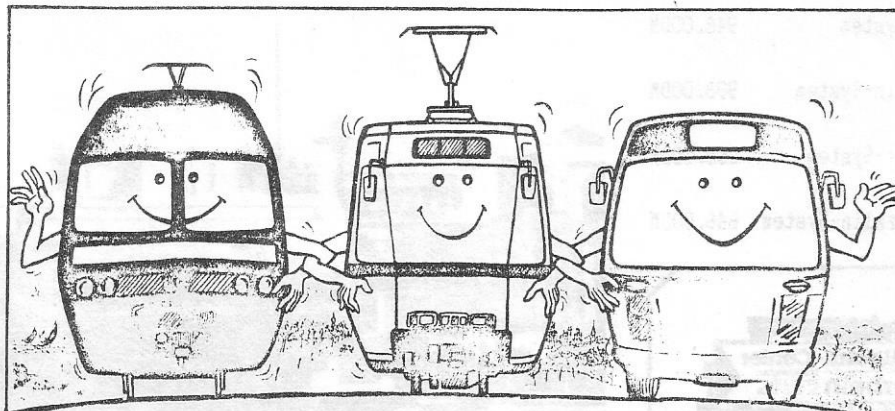
A SUIVRE ...

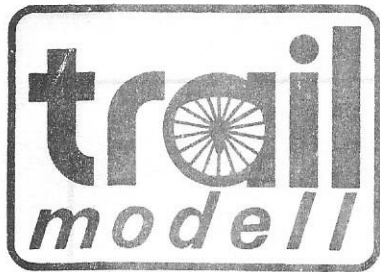
Marcel LAMBOU (CCCQ) IX-1991

Cet article ne peut être reproduit sans l'autorisation de l'auteur.

Expos et manifestations

JOURNEES TRAIN - TRAM - BUS : Les 3 et 4 octobre 1992.





TRAIL-MODELL ist ein Produkt der Fa. Modellbahn-Center Hünorbein
Markt 2-12, 5100 Aachen, Tel. 0241/33921, Telefax 0241/28013

NEUHEIT 1992.....NOUVEAUTE 1992.....NIEUW 1992

Type 50 SNCB-NMBS

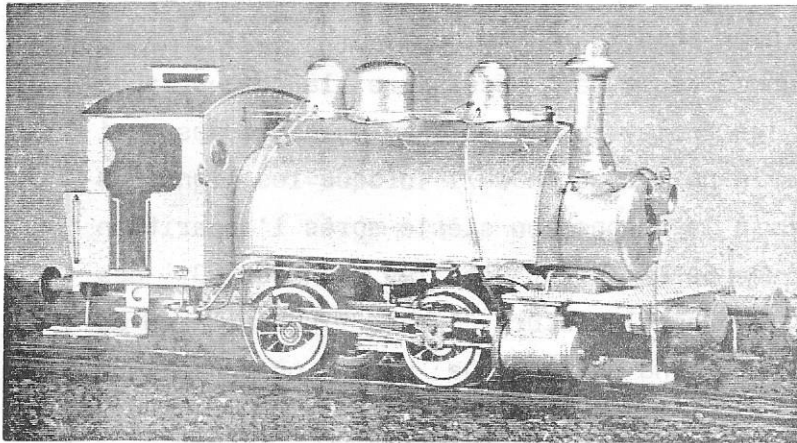
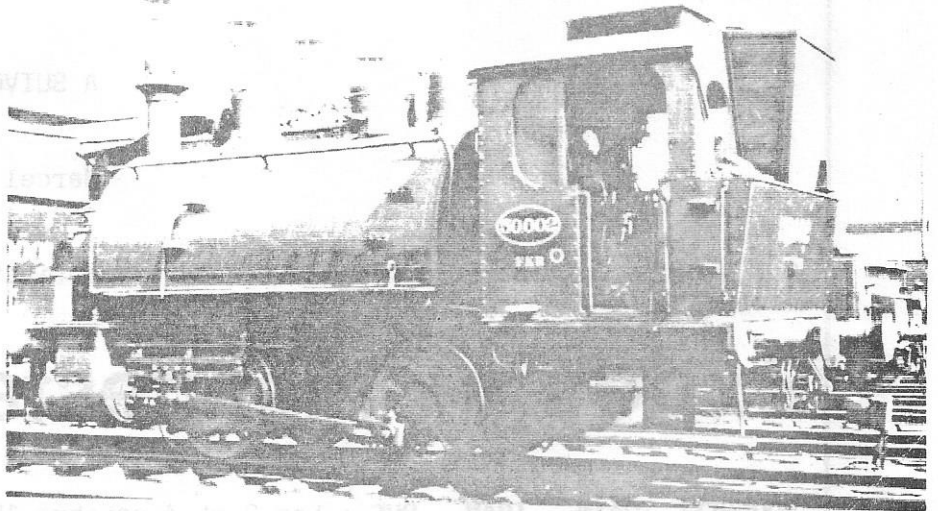
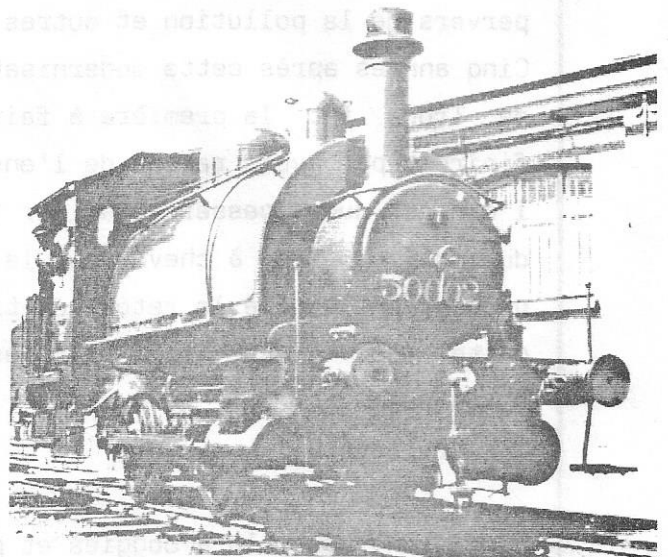


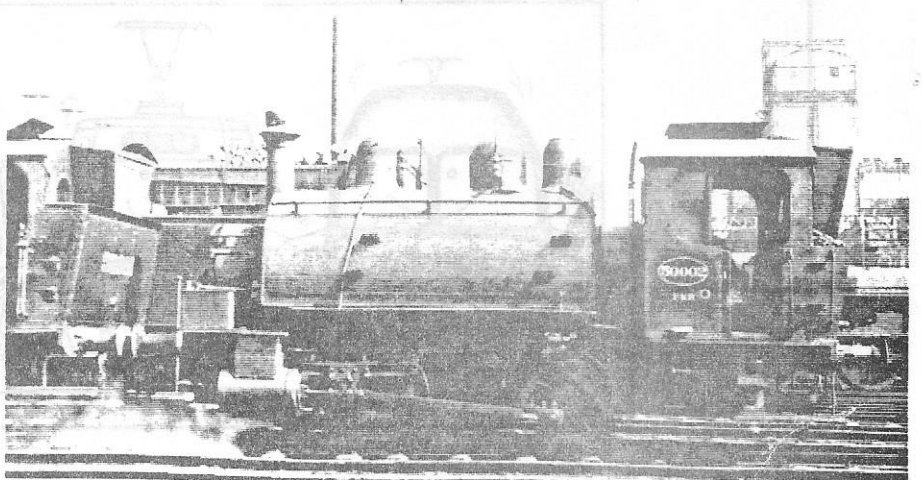
Abbildung zeigt ein Handmuster

Modell der Type 50 der SNCB/NMBS mit der Betriebsnummer 50.002, Führerhausdach mit Oberlicht und typischem Kranzschornstein.

Unser Modell besitzt Faulhaberantrieb mit Schwungmasse, Stromabnahme über alle vier Räder, unterstützt durch eine gefederte Pendelachse, vorn und hinten NEM-Aufnahmeschacht für versch. Kupplungs-Systeme. Viele Details, wie Werkzeugkasten mit Schloß, die Führerhausinneneinrichtung und die Stehkesselarmaturen sind nachgebildet. Die optimale Zugkraft wird durch ein speziell angepaßtes Bleigewicht erreicht. Unser Kompletthaussatz besteht aus einem teilweise vormontierten Fahrwerk mit Faulhaberantrieb und Schwungmasse, vorgebogenem Messingätzblechgehäuse, ca. 75 Messingfeingußteilen, Federpuffer und einem farbigen Beschriftungs- und Zierliniensatz. Die Montage des Modells erfolgt durch Löten oder Kleben der Bauteile.



51502 Fertigmodell, 2L-System	948.00DM
52502 Fertigmodell, Märklin-System	998.00DM
53502 Kompletthaussatz, 2L-System	596.00DM
54502 Kompletthaussatz, Märklin-System	648.00DM



VIE du CLUB

notre souper

***** 9EME SOUPER DE FIN D'ANNEE *****

Comme l'année précédente, le Comité sera heureux de vous accueillir à la C.A.R.A.F., 62, rue de Serbie, 4000 LIEGE le samedi 17 octobre 1992 à 20 H 00.

MENU : ** APERITIF MAISON - PETITS SALES **

** BUFFET FROID ** - Différentes sortes de crudités, viandes, pâtés, poissons, volaille.

** FROMAGES **

** DESSERT **

PRIX : Adultes : 400 Frs

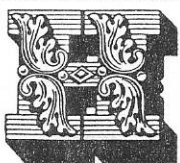
Enfants de - 15 ans : 200 Frs

Boissons variées disponibles sur place à prix démocratiques.

Réservation auprès de Mr. Richard ORBAN lors des réunions pour le mercredi 7 octobre 1992 au plus tard.

PAIEMENT A LA RESERVATION.

LE COMITE.



Histoire du chemin de fer

LE RESEAU DU NORD-BELGE OU LE MANTEAU D'ARLEQUIN.

4ème partie.

DES CONCESSIONS ORIGINELLES AUX PRISES A BAIL PAR LE NORD FRANCAIS.

L'obstacle majeur était de faire admettre sur le sol belge la présence d'une société étrangère disposant à son gré d'un transport ferroviaire et qui, de surcroît, par le jeu très apparent des prises d'intérêts, contrôlerait les débouchés des produits d'entreprises qui se trouveraient ainsi dans la dépendance d'une puissance commerciale (et surtout bancaire) internationale. Or, comme dans tous les pays dont l'indépendance était récente, les milieux gouvernementaux et les responsables de l'Economie nationale se montraient, depuis 1839, très susceptibles sur ce point. Le dilemme n'était pas simple : rester indépendants tout en acceptant une aide financière extérieure (nous y avons fait allusion).

Quand à l'aspect géographique ou mieux encore au côté géopolitique de la question, un proverbe veut " que la terre soit au premier occupant ".

En l'occurrence, il faut savoir qu'en date du 28 mai 1845 (loi du 21 mai), un arrêté de concession signé par le roi Léopold 1er et le ministre des travaux publics avait été pris en faveur d'une société anonyme pour la construction d'un chemin de fer d'Erquelinnes à Marchienne-au-Pont près de Charleroi, par la vallée de la Sambre : chemin à établir à double voie ; déclivités maximales 3 mm/m ; courbes d'un rayon minimum de 500 m : mise en exploitation deux ans, au plus tard, à dater de la promulgation de la loi de la concession.

Le Conseil d'Administration était composé de propriétaires fonciers dans le Nord de la France et

.../...

../..

d'ingénieurs. On notait la présence d'un banquier connu Kysaens junior de Paris et de deux directeurs anglais de compagnies de chemin de fer en Grande-Bretagne. Les statuts furent modifiés une première fois le 23 avril, une seconde fois le 20 novembre 1853. Or le titre premier des statuts modifiés déclarait que : " l'exploitation du (ou des) chemin de fer, objet de l'entreprise pourra (...) pour tel terme que ce soit, même pour toute la durée de l'entreprise, être mise, à titre de location ou autrement, à un tiers chargé de remplir toutes les obligations de la Société (...) moyennant le paiement par ce tiers d'une rente fixe au porteur de chaque action et la garantie d'un amortissement (...). La raison sociale légale de l'entreprise était libellée : " Société du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France ", avec siège social à Bruxelles, puis désignée " de Charleroi à Erquelinnes ", lorsque la jonction avec le Nord fut effective. La durée de la Société était égale, à celle de la concession, c'est-à-dire de 90 ans (11).

La disposition particulière inscrite au titre premier des statuts, et relative à l'exploitation éventuelle de la ligne par un tiers, permettait d'avoir recours à cette solution tout en respectant la loi belge interdisant d'accorder la concession d'une ligne située sur le territoire national à une compagnie étrangère, non domiciliée en Belgique. Mesure de sauvegarde très légitime contre l'emprise des capitaux étrangers, mais qui servait opportunément les desseins du baron James, tenant dorénavant en main le destin de la Compagnie anglo-belge.

Les pourparlers, aussitôt engagés par la Compagnie du Nord, aboutirent à la conclusion d'un traité provisoire avec le Charleroi-Erquelinnes, signé à Paris le 17 juin 1853, et dont voici un résumé :

Art. 1er - La Compagnie de Charleroi à la frontière de France donne à bail, pour tout le temps, moins un jour, de la concession à elle faite du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France, tel qu'il se poursuit.

Art. 2 - précise que tous les travaux du chemin de fer et les deux voies d'exploitation sont complètement terminées à l'exception de 1.000 m entre la station d'Erquelines (à terminer) et la frontière ;

- qu'il existe huit stations (dénommées) ;
- que la station de Charleroi est commune avec l'Etat

../..

belge ; réservée dans la proportion d'un quart à la Compagnie d'Erquelinnes ; que celle-ci possède un droit de passage dans la station du chemin de fer de l'entre Sambre et Meuse. Ces deux autorisations sont assujetties à une redevance.

Le paragraphe 11 de l'article 2 est intéressant à lire et suffit à lui seul à justifier l'opération. Il a trait à la dette flottante, qui s'élevait, au 30 avril 1853, à la somme de 1.264.367,20 F.

Les avoirs : portefeuille, mobilier, matériel et outillage figurent pour la somme de 551.629 Frs.

Il est indiqué à l'article 4 que la Compagnie du Midi, consent à payer pour prix de bail une somme fixe égale à la dette flottante, comme indiquée et réduite de 117.625 F et payable aux échéances de la dette (valeurs et créances à recouvrer).

Le matériel, l'outillage, le mobilier seront la propriété de la Compagnie du Nord.

Après l'extinction de sa dette flottante, la Compagnie de Charleroi fera elle-même sa propre liquidation.

Dernier acte : la Compagnie du Nord entrera en jouissance le 1er janvier 1854, elle assurera à cette date l'administration et l'exploitation du chemin de fer et à ses frais (12.)

Le Conseil du chemin de fer de Charleroi, dans sa séance du 30 novembre 1854, déclarait : (qu'il) " ratifie et approuve dans tout son contenu l'acte de bail du chemin de fer fait le 30 novembre ".

Désormais, la Compagnie du Nord s'est assuré le droit de cité en territoire belge, James y faisant figure de philanthrope en se substituant à l'Etat pour tirer d'un mauvais pas une compagnie en difficulté.

Mais l'acte du 31 novembre 1854, relatif à la prise à bail du chemin de fer d'Erquelinnes à Charleroi par la

../...

compagnie du Nord, avait un tout autre sens car c'était un acte qui légalisait la présence du Nord français sur le territoire belge et créait ainsi un précédent ; une clé qui ouvrait la porte. L'intérêt de l'évènement sera largement exposé et commenté par le Conseil d'Administration du Nord en assemblée générale le 20 décembre 1854. Nous y reviendrons plus loin.

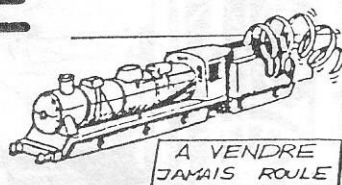
(11) Arrêté du 20 novembre 1853. Approbation du 20 septembre 1857, publiée au moniteur belge du 8 octobre. La ligne fut mise en service sur la section belge le 8 octobre 1852. Sur la section Erquelinnes à Hautmont le 11 août 1855.

(12) Voir texte complet - PV Rapport du CA Compagnie du Nord du 29.10.1853 - p 26 à 33.

A SUIVRE...

Avec l'aimable autorisation de la revue " LA VIE DU RAIL " 1804 (30/7/81).

BOURSE



AS.MO.CO

C/o SIMAR, 174, Oneux, 4170 COMBLAIN AU PONT.

A Aywaille, le dimanche 4 octobre 1992 le club ferroviaire AS.MO.CO. vous invite à visiter sa 23ème bourse d'échange internationale de modèles réduits trains autos, etc... A la salle Saint Raphaël, 40, Avenue de la Porralée de 9 H 30 à 15 H 00.

Contacts : W. Coibion 086/38 91 14

J. Garaisar 041/82 10 20 le soir

H. Simar 041/69 24 74

MODELSPOORVRIENDEN BRUGGE

C/o Yvan Aers, Patrijzenweg, 22, 8200 BRUGGE Tél. 050/31 21 69

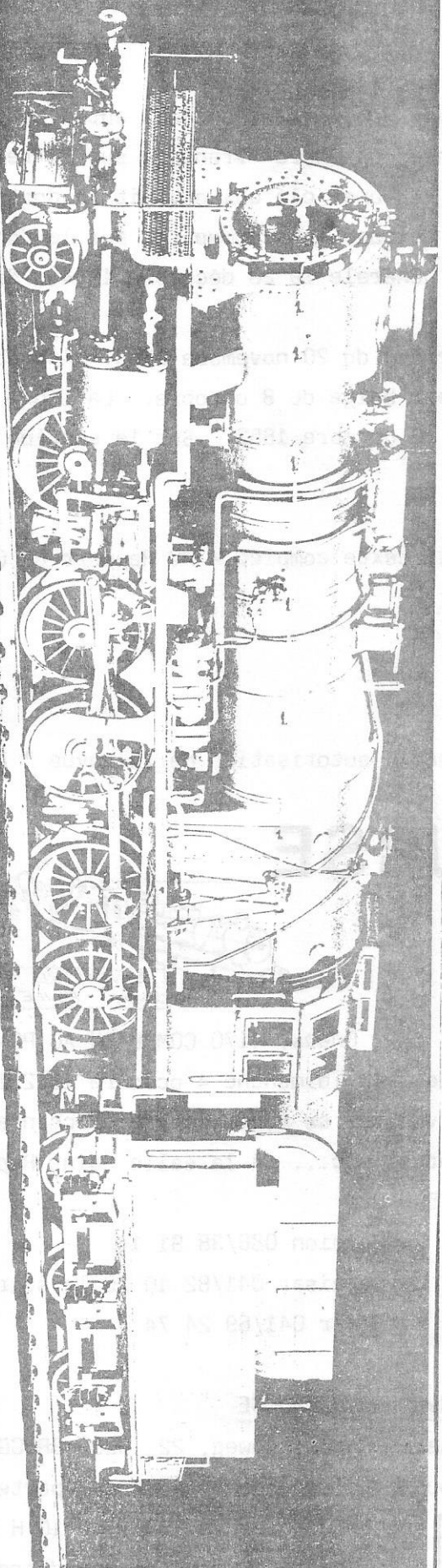
Grande bourse d'échange et journée " portes ouvertes " au local du club, le samedi 31 octobre 1992, de 10 H 00 à 18 H 00 au centre " De Koepel " Geeraard Davidstraat, 10, 8000 BRUGGE.

Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 7850 EDINGEN
Tél. 02/395.71.05

NEW! B TYPE 36



KIT
HO

MOTEUR PORTESCAPE RG 4 M MOTOR

OORSPRONKELIJKE TYPE OOK MOGELIJK. (SCHOUW, VENTIEL,.....)
POSSIBILITE DE REALISER LA VERSION D'ORIGINE.
(CHEMINEE, SOUPAPES, TUYAUX DE LIVRANCE,.....)

RAYON MINIMUM : 42 cm!
MINIMUM STRAAL:

HET MODEL IS IN DE WINKEL TE BEZICHTIGEN. LIVRABLE :
LE MODELE EST VISIBLE AU MAGASIN. LEVERBAAR: +/- 15 JULI/JUILLET

PRIX: BIJ ONMIDDELLIJKE BETALING
PRIJS: 15.950.- POUR PAYEMENT IMMEDIAT : 14.850.- PORT: 120.-

Credit gen. 192-1017112-12

Expos et manifestations

COMMUNICATION DE LA S.N.C.B. - SERVICE DES RELATIONS EXTERNES.

Rue de France, 85, 1070 BRUXELLES Tél. 02/525 20 36

- Du 4 au 8 septembre 1992, portes ouvertes à NAMUR
- Du 12 au 15 septembre 1992. Portes ouvertes à l'atelier central de SALZINNES (NAMUR).
- Du 13 au 23 septembre 1992, Congrès Européen des Horaires au Palais des Congrès, de LIEGE, exposition : TGV et STAR 21.
- Du 13 au 23 septembre 1992, au musée ATF, de KINKEMPOIS, exposition : " 150 ans de chemins de fer en région liégeoise ".
- Du 26 au 29 septembre 1992, portes ouvertes à ATH, " 100 Ans de la gare "
- Du 2 octobre au 1er novembre 1992, exposition à ZEMST.
- Du 16 au 19 octobre 1992, portes ouvertes à JETTE, " 100 Ans de la gare ".

INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES :

- Journées portes ouvertes à NAMUR, ATH et KINKEMPOIS/LIEGE : on prévoit plusieurs circulations vapeur avec la locomotive 29.013 ; info. voir le n° de téléphone ci-dessus.
- KINKEMPOIS/LIEGE : la manifestation comprendra en plus d'une exposition et des portes ouvertes à la remise de Kinkempois, on prévoit :
 - Le 13 septembre : " journée COCKERILL " avec exposition des locos diesel construites par COCKERILL (y compris une nouvelle locomotive destinée aux chemins de fer danois)

../..

- Le week-end du 19 et 20 septembre : circulations spéciales diesel et vapeur sur les plans inclinés de LIEGE.
- Pendant toute la manifestation : circulations de trains spéciaux (automotrices) entre Liège-Guillemins et Kinkempois.
- L'exposition portera plus particulièrement sur l'histoire de la construction de locomotives chez COCKERILL et l'histoire des plans inclinés à Liège (150 ans des chemins de fer en région liégeoise, 1842 = mise en service du tronçon Ans-Liège)
- Egalement prévus : la présentation officielle de quelques nouveaux modèles réduits belges et (sous réserve !) l'apparition de quelques locomotives à vapeur de l'étranger.

Info : voir le n° de téléphone mentionné ci-dessus + 041/52 01 30 ext. 306, Mr. DE JAEGERE.

CFC - CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Rue de la Station, Gare musée de HAINE-ST-PIERRE, 7100 HAINE-ST-PIERRE.

Tél. 064/26 54 54 (heures de bureau) ou 064/22 39 43 (soirée)

ANIMATION EN GARE :

- Le dimanche 6 septembre de 10 H 00 à 18 H 00 : la C.I.W.L. par la maquette et l'image.
- Le dimanche 13 septembre de 10 H 00 à 18 H 00 : journée du patrimoine, exposition souvenir sur la gare de HAINE-ST-PIERRE.

MUSEE DE SCHEPDAAL

Ninoofsesteenweg, 184, B - 1703 SCHEPDAAL

c/o Günter PFEIFFER Conservateur - tél. 02/569 16 14

Une trentaine de véhicules des Vicinaux y sont exposés.

Manoeuvres de démonstration possibles (sous toutes réserves).

Ouvert du 5 avril au 11 octobre 1992 de 14 H 00 à 18 H 00 les dimanches et jours fériés, ainsi que les samedis en juillet et en août.

Entrée : adultes 50 Frs - réduction pour les enfants et les groupes.

MUSEE DES CHEMINS DE FER BELGES

Gare de Bruxelles-Nord, rue du Progrès, 76, 1210 BRUXELLES - Tél. 02/224 62 79.

Le musée est accessible au public pendant toute l'année, du lundi au vendredi ainsi que les premiers samedis de chaque mois, de 9 H 00 à 16 H 30.

../..

../..

MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE (A.S.B.L.)

Rue Richard Heintz, 9, 4000 LIEGE.

Info : TEC Liège-Verviers, relations publiques, rue du Bassin, 119, 4030 LIEGE.

Tél. 041/67 00 64

Ce musée évoque l'histoire des transports en commun des villes de Liège et de Verviers et des Chemins de Fer Vicinaux de la Province depuis les tramways à traction chevaline et à l'électricité, jusqu'au trolleybus et autobus.

Il peut devenir également le cadre enchanteur de vos réceptions, fêtes ou banquets.

Jours d'ouverture : du 11 avril au 18 octobre 1992 - week-end et jours fériés
de 14 H 00 à 18 H 00.

Visites guidées en semaine, sur demande écrite uniquement : accueil de groupes scolaires, âge minimum 10 ans

Vente de documents et matériel didactique.

Accès : rue Richard Heintz, 9, 4020 LIEGE (Natalis) bus TEC N° 4, 26, 28 et

31

VAPEUR VIVE " PETIT TRAIN A VAPEUR DE FOREST "

Parc de Forest, chaussée de Neerstalle :

Fête de la fin de la saison les 19 et 20 septembre 1992.

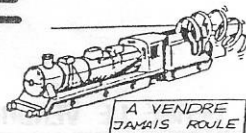
Les ouristiques

FESTIVAL DE VAPEUR A MARIEMBOURG

Festival vapeur les 26 et 27 septembre 1992

Thème général : " Les Locomotives COCKERILL " (Exposition, circulations spéciales, etc...).

BOURSE



CLUB FERROVIAIRE MALMEDIEN

c/o Mr. H. VANDERLICK - Secrétaire du Club Ferroviaire Malmédien

1, rue du Faye THIRIMONT - 4950 - WAIMES.

Grande Bourse d'échange en la salle de la Fraternité à MALMEDY le dimanche 15 novembre 1992 de 8 H 00 à 14 H 00.

19

19

VIE du CLUB

Les réunions

MERCREDI 3 SEPTEMBRE 1992.

Après ces deux mois de vacances, Monsieur Patrick SEMELEN nous fera partager sa passion pour les locomotives vapeur avec une cassette vidéo qu'il a réalisé sur la PACIFIC type 1 S.N.C.B... la plus grosse PACIFIC d'Europe...

Il l'a suivie à la trace lors de ses sorties et nous en fera bénéficier.

MERCREDI 7 OCTOBRE 1992.

Notre ami Lucien GENET nous rappellera ce qu'était " LI TRIMBLEU " dont l'exploitation a été définitivement supprimée suite au tragique accident d'octobre 1991.

N'oubliez pas notre souper annuel du 17 OCTOBRE 1992 ainsi que notre déplacement à l'expo de Cologne le VENDREDI 6 NOVEMBRE.

Voir page 11 et page 05 de ce numéro.

N.B. : Suite à ce voyage à Cologne, LE LOCAL SERA FERME LE VENDREDI 6 NOVEMBRE 1992.

Richard ORBAN.