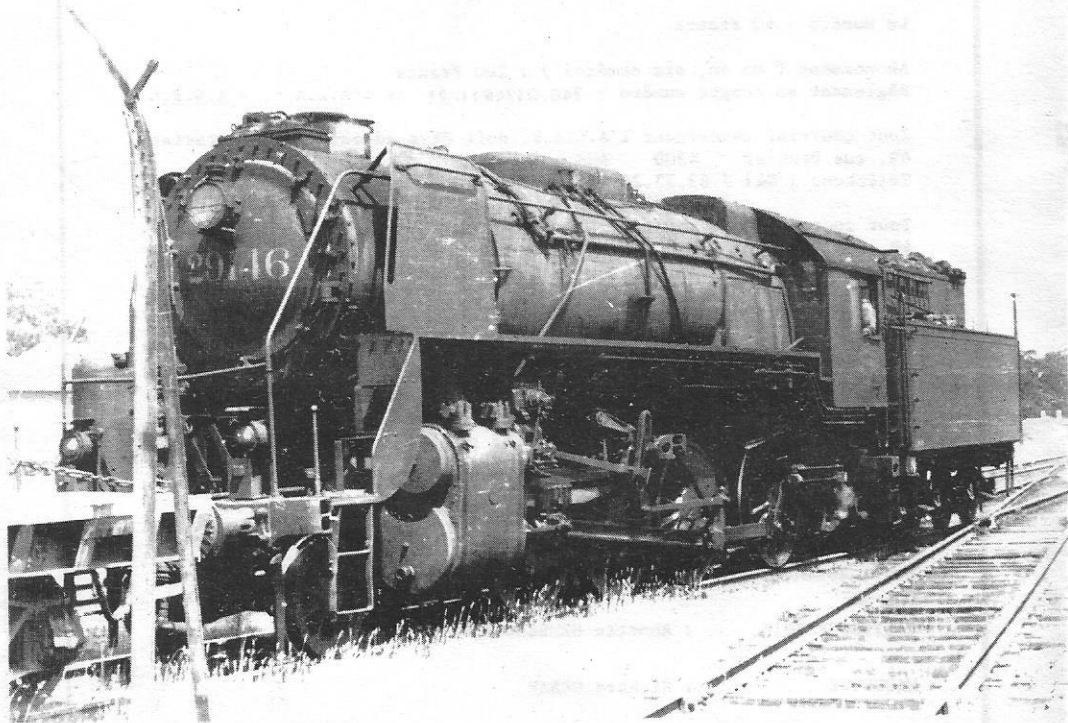


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. NOVEMBRE - DECEMBRE 1986 Numéro 6



**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.

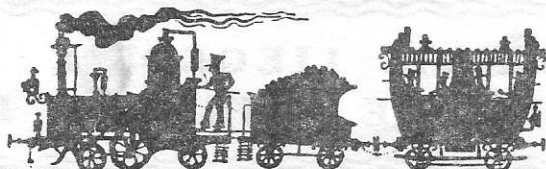
Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

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
EDITORAIL	04
LE TRAM DES CHAMPS	06-07
Le Vicinal Engis - Verlaine - Hanrutt. 7ème partie	
NORMES NEM	08
Normes 124	
SAVIEZ VOUS QUE ?	09-10-11
Article de Mr. Lucien GENET	
SOUPER ARDENNAIS - Fin d'année	12-13
COIN DU MODELISTE	15-16-17
Aie, Aie, Aie, je ne sais pas dessiner - 3ème partie de Mr. Léon GREGOIRE	
RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS	17
COIN DU SPECIALISTE	19-20
La classification du matériel moteur de la D.B. - 2ème partie de Mr. Albert COLLIN.	
NECROLOGIE	22
EXPOS ET MANIFESTATIONS	23-24
AGENDA	24
PUBS	05-14-18-21

PHOTO COUVERTURE : Locomotive type 29.146

Collection de Mr. Léon JOB.

Pour ceux d'entre vous qui l'ignore ou qui ne l'ont pas encore remarqué, il y a dans le local du club un grand réseau. Mais le plus extraordinaire, c'est que le réseau est en partie opérationnel, c'est-à-dire que l'on peut y faire rouler des trains.... Incroyable mais vrai !

Ce petit préambule un peu moqueur, c'est simplement pour vous dire que pour le premier mercredi du mois, le réseau est en état de fonctionnement et que peu de membres apportent du matériel pour faire rouler. Pour l'instant, seule la voie unique est opérationnelle, mais dans un mois le 3 rails bisystème sera également opérationnel.

Alors, si vous voulez faire circuler des trains, amenez les le 1er mercredi du mois et on les fera rouler. Il faut que vous sachiez également que pour que le réseau fonctionne, le vendredi qui précède la réunion mensuelle, une équipe doit systématiquement nettoyer le réseau et la voie afin de pouvoir rouler, et j'espère qu'ils ne feront pas tout ce travail pour rien.....

Richard ORBAN



spiel+hobby

K. J. Wagner

5100 Aachen

Fernruf 31065

Kleinmarschierstraße 70-72



Grand choix en trains miniatures
PRIX SUPER
Visitez-nous

le tram...

...des Champs

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT.

7ème partie. L'Alun.

L'Alun : arrivé dans le site des carrières, le vicinal côtoie le dernier vestige d'une très ancienne industrie locale : l'exploitation et le traitement de l'alun.

Le canal d'écoulement (l'araine) des anciennes alunières d'Aigremont et Bois des Moines se jette dans le ruisseau d'Awirs en teintant de rouge la muraille par le dépôt de ses eaux. Cette araine coule maintenant depuis plus de 300 ans démergeant les anciennes exploitations qui se trouvaient sur le plateau d'Awirs et de Chokier.

L'alun fut exploité dès le XVI^e siècle sur la rive gauche de la Meuse à partir de Corphalie (Huy) et jusqu'à Flémalle-Haute et il y eut des alunières à Ampsin, Amay, Flône, Engis, Awirs, Chokier et Flémalle qui formaient ainsi une chaîne continue au sommet de nos crêtes rocheuses, tandis que sur la rive droite elles se sont surtout concentrées à Ramet et Engihoul.

L'alun est un schiste tendre que l'on trouve à la limite du calcaire et du schiste houiller et qui se présente sous forme de veines parfois très importantes dont la largeur pouvait même atteindre 20 m de puissance. Les conditions d'exploitation étaient alors très pénibles car les " mineurs " devaient descendre dans des puits dont la profondeur variait entre 50 et 80 mètres, pour une largeur de 1 m x 1 m maximum. Le produit était remonté au jour dans des paniers et entreposé pendant une saison complète aux intempéries afin de précipiter sa décomposition, il était alors empilé en alternance avec du bois et du charbon pour constituer de hauts et longs bûchers auxquels " on bouttait "

alors le feu. Ces " tas " se consumaient pendant plusieurs jours et on en retirait alors les restes que l'on plongeait dans de vastes cuves d'eau.

../..

../..

Situées au sommet des collines ces cuves servaient à " charger " d'alun les eaux qui y étaient entreposées, on laissait alors celles-ci s'écouler dans des cuves identiques situées à un niveau inférieur des collines et on recommençait autant de fois l'opération que nécessaire. Les dernières " lessives " étaient alors récupérées dans des tonneaux où elles pouvaient s'évaporer laissant là le produit fini... l'alun cristallisé.

Ce sont les boues récupérées dans les diverses cuves d'eau qui ont été empilées sous forme de déchets au sommet des collines, près des cuves mêmes, formant ces énormes masses rougeâtres qui ornent encore le fronton de nos massifs calcaires, ce qui fit écrire à un chercheur romantique au début de ce siècle : " blessée à la tête, la montagne saigne abondamment et sa face est envahie par l'écoulement de ses blessures ".

L'âge d'or des exploitations d'alun se situe vers les XVII^e et XVIII^e siècles bien qu'il y eut encore des usines en activité au XIX^e et même au XX^e comme en témoigne une carte postale des alunières de Bende, à Ampsin, qui date de 1920. Cette industrie fut longtemps très prospère et contribua fortement à l'expansion de nos contrées, les quantités d'alun traitées furent extraordinaires et les importants terris que nous voyons encore de nos jours attestent de cette production.

C'est ainsi que l'alunière d'Aigremont occupait, en 1811, plus de 120 ouvriers et produisait en une année de 50 à 70 tonnes d'alun qui se vendait à 50 F le quintal. Cette exploitation couvrait une superficie de 21 hectares et s'étendait des fagnes d'Engis à la limite de Chokier et les ouvriers y gagnaient un salaire de 0,85 F par jour... le " smig " de l'époque.

C'est vers 1815 que les Anglais nous ravirent ce commerce (déjà les hooligans) et que les alunières de notre contrée fermèrent définitivement leurs puits, la dernière concession fut accordée à de Clercx en 1853 et il avait attendu trente-quatre ans pour l'obtenir (déjà le délire administratif).

Quittant les derniers vestiges de cette florissante industrie le vicinal abandonne alors les carrières et commence son voyage à travers le village d'Awirs...

NORMES EUROPEENNES DE modelisme FERROVIAIRE

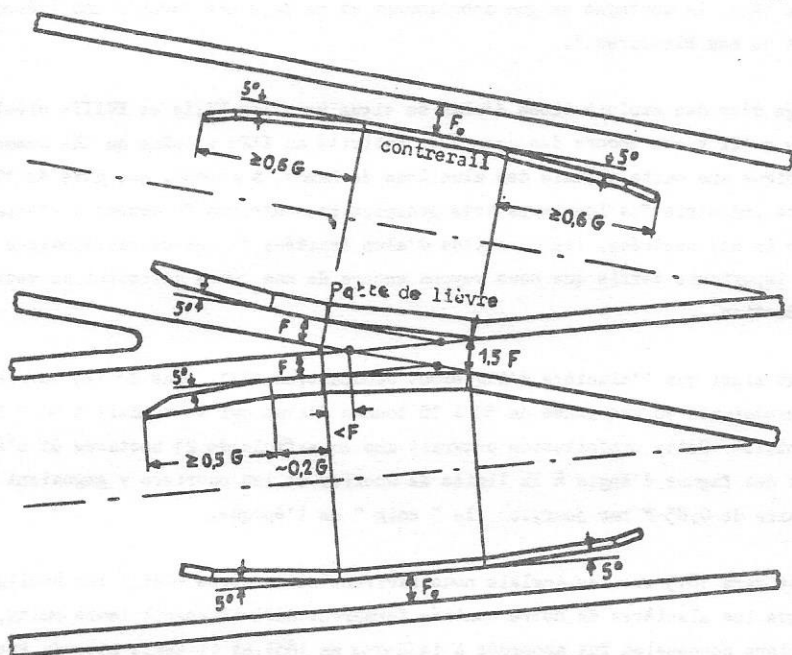
Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire

CONTRERAILS ET PATTES DE LIEVRE DES COEURS FIXES

NEM
124

Norme impérative

Edition 1980



Observations :

1. Les cotes F , F_0 et G sont à prendre dans la NEM 310.
2. Les contrerails ne doivent pas être surélevés par rapport au plan de roulement.

saviez vous que...?

Dans l'article paru dans le N° 3 de Mai-Juin 1986 concernant la motrice vicinale 10.063 du musée de Natalis, il était question de la date de son affectation à Liège en version type " S " : le 23.12.1955.

Ce jour du 23 décembre est, cette fois, l'occasion de rappeler qu'il y aura exactement 25 ans cette année à cette date que partait de la place St-Lambert vers Tongres le dernier tram électrique vicinal de Liège. Ce fut la motrice S 10.077 qui eut ce triste privilège. Lorsque, à 23 H 35, elle quitta le coeur de la ville, bien des Liégeois durent avoir malgré tout un petit pincement au coeur, car ils se rendaient compte qu'ils ne verraient plus ces convois aux lignes modernes, élégantes et agréables à l'oeil. Les premières motrices transformées en type " S " n'auront donc roulé à Liège que 7 ans à peine sous cette forme, ce qui n'empêcha pas que cette courte période fut largement suffisante pour qu'elles soient unanimement appréciées par leurs utilisateurs.

Le 11.1.1962, la 10.077 arriva à Charleroi et fut déclassée en Décembre 69. Détail piquant : en 1932/ 33,6 remorques standart à bogies et caisse en bois, livrées en 1930, furent transformées en motrices, et parmi elles, celle qui devint la 10.077, équipée jusqu'à la fin de la guerre de 2 pantographes et de 2 phares sur chaque face frontale. La 10.076, déclassée en 84, qui fut dans le même cas, est encore peut être entières, en type " S " évidemment, au dépôt de Jumet, en attente de démolition !!

N'oublions pas non plus la 10.112 à Natalis. Si elle y cotoie aujourd'hui une type " S " la 10.063 en l'occurrence, ce ne fut pas beaucoup le cas auparavant. Livrée en 1935, elle vint à Liège de suite après avoir servi à l'exposition de Bruxelles. Son retrait du service intervint fin 55. Garée en réserve jusqu'à la fin de la crise de Suez, elle fut déclassée en juin 56 et, heureusement préservée. Il est à noter que la série 10.111 à 10.125 fut la dernière série de motrices à 2 essieux de la SNCV.

../..

Il est amusant de constater que la dernière ligne ferrée vicinale du groupe de Liège, qui y fut aussi la première en service, s'avéra être le Poulseur-Sprimont qui vit rouler du début à la fin la traction à vapeur. Ce n'est que le 30/4/65 que l'on put y voir les derniers panaches, 3 1/2 ans après le départ les modernes rames électriques !!

Ah, ces panaches ! Nous n'allions plus tarder à les voir disparaître totalement. Si la SNCV la maintint encore sur les raccordements de Merksem-Ijskelder (Anvers) et Mol, jusqu'en 67 et 70 respectivement, la SNCB, quant à elle, décida que ce serait pour décembre 66.

Si les types 53 et 81 de Monceau tinrent jusqu'au 29/12, ce fut à notre bonne vieille 29.013 qu'échut l'honneur, le 20 déjà, de tracter le dernier convoi de voyageurs du réseau belge à vapeur, ce qui lui a valu d'être préservée en état de marche. La SNCB, pour commémorer ce vingtième anniversaire, et devant le succès remporté en 1985, a eu, cette année, heureusement la bonne idée de nous en faire profiter, tout comme il y a 10 ans déjà.

Souvenez-vous : c'était le 10 septembre 76, la SNCB fêtait le cinquantenaire de sa création cette année-là.

A part les mini-sorties de la P8 64.045 en 69 et de la 29.013 à Hal en 72, en tête d'une rame GCI limitée à 40 km/H, ce fut la première année où on put revoir une locomotive à vapeur en chauffe dans tous les coins du pays. Imaginez avec quelle émotion nous la revîmes en la gare des Guillemins 10 ans après avoir vu disparaître toutes les autres !

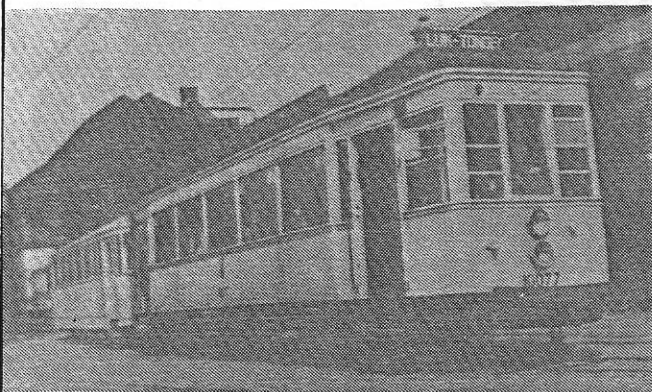
Le voyage auquel j'ai eu le grand plaisir de participer ce jour-là nous mena de Liège à Bastogne via Trois-Ponts, Gouvy et revint via Libramont et Jemelle. L'engouement extraordinaire des participants de ce convoi ne dépassait en rien celui des riverains du parcours : il y en avait même perchés sur l'arête du toit de leur maison !

Le personnel de conduite de ce fameux " SP 798 " se composait de Mrs. Joseph Deghaye et Jean Dubuffet (tiens, tiens déjà !), alors que le chef de train n'était autre que Mr. Jean Léonard qui fit partie de l'ALAF à ses débuts, au temps où il pouvait encore utiliser la petite gare près de chez lui, supprimée depuis comme beaucoup d'autres, chacun sait cela ! 25 ans, 30 ans, 20 ans, 10 ans, que de souvenirs, tristes ou gais, mais gravés à jamais dans la mémoire de ceux qui les ont vécus !

../..

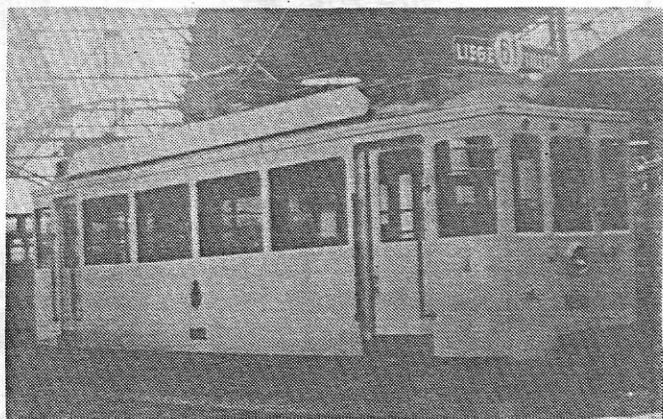
recueillis dans le splendide tome 2 " Les Tramways au Pays de Liège ", avec l'accord de Mr. Marcel Lambou, co-auteur des deux tomes, édités par le GTF.

Lucien GENET.

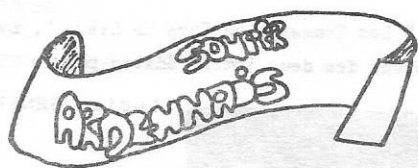


Motrice S 10.077

Motrice 10.112



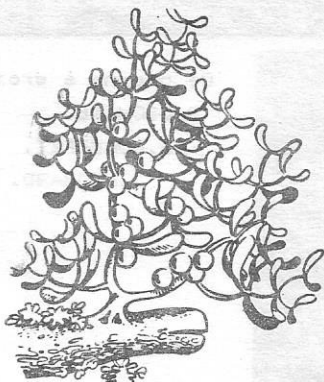
De gauche à droite
J. DEGHAYE.
J. DUBUFFET.
J. LEONARD.



LE 22 NOVEMBRE A 20 H



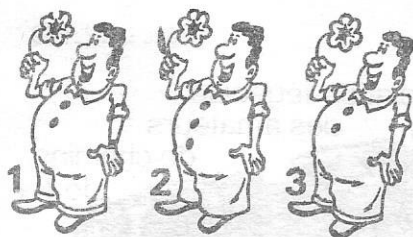
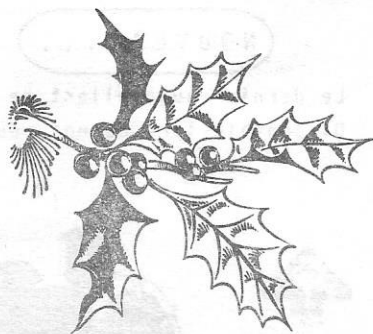
SERA



AU CH



LE COMITE



HEUREUX DE VOUS ACCUEILLIR



MENU - APERITIF

- ASSORTIMENT DE CHARCUTERIE
- PAIN GRIS
- BEURRE
- UN VERRE DE VIN

ATEAU

ERATA

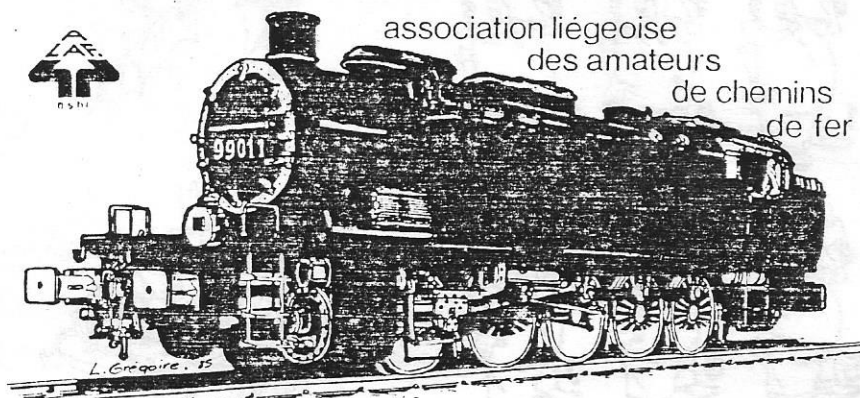
A ANGLEUR (HOTEL DE VILLE)



NOUVEAU...

Le dernier autocollant de notre association est paru.
Disponible lors de nos réunions auprès de M. VOLDERS.

Prix : 30 frs

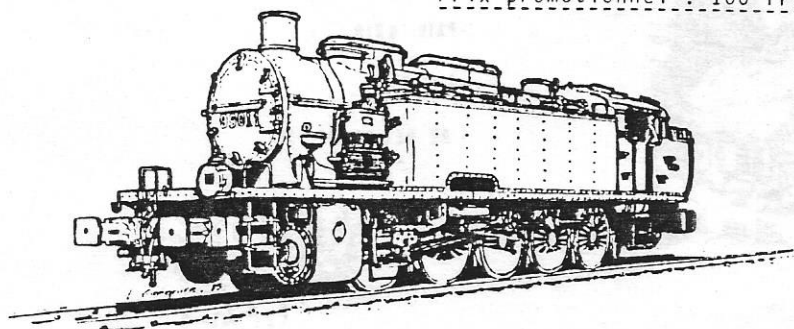


Faites en profiter également vos amis et connaissances.

UNE GRANDE PREMIERE

La reproduction en sérigraphie de la locomotive 99011 sur papier parchemin couleur chamois, au format de 20 x 30 cm. Cette reproduction exceptionnelle si elle est encadrée, sera du plus bel effet dans votre intérieur.

Prix promotionnel : 100 frs



Pour les associations soeurs, par commandes groupées, nous faisons des conditions spéciales
Contacter notre secrétariat. Merci.

le coin du modeliste

CHAPITRE 2. Aie, Aie, Aie, je ne sais pas dessiner

Réponse : ça ne fait rien, on se débrouillera quand même. Y compris en demandant un coup de main à un de ces " chevronsés ".

Et puis de toutes manière , ici encore on se calme. Il vaut mieux ne pas trop se bloquer sur la première idée de réseau que l'on a. Essayez en un premier, un second, pas trop complexe, donnez lui un peu d'allure avec un peu de décor, un peu de peinture, mais gardez en tête qu'il s'agit pour vous d'abord d'apprendre quelques techniques : menuiserie, pose des voies, électricité, etc... : mais prévoyez toujours le démontage possible.

Après quelques essais, (2, 3, ...?) vous vous rendrez mieux compte des idées que vous voulez conserver et de celles qui vaut mieux abandonner.

Peut-être même de l'ampleur du travail.

On voit d'ailleurs, souvent, à ce titre beaucoup de chevronsés abandonner les grands réseaux pour détailler au maximum un plus restreint.

Vous pourrez aussi constater que vous êtes capables de bien plus de choses que vous ne le pensiez. Pourquoi ne pas faire vos premières dents sur un module (vous pourrez toujours le conserver, l'exposer, le donner à votre fils, neveu, le foutre à la poubelle). Ces expériences personnelles que vous allez faire, rien ne pourra les remplacer. Il n'empêche que toute une série d'erreurs peuvent être évitées. Ce n'est pas la peine que vous soyez le 102ème au club à le refaire : c'est le but de ces articles, Alors quel tracé ?

La aussi cela dépend fortement de ce que vous aimez cependant :

- 1) La plupart des réseaux ont besoin de relief pour cacher certaines parties du tracé (faibles courbes, boucles, gares souterraines)

../..

On choisit donc souvent un paysage à fort relief. N'ayez pas peur de voir grand en hauteur. Une montagne de 60 cm de hauteur est tout à fait à l'échelle même en Belgique. Et n'y mettez pas nécessairement des skieurs !

- 2) Les trains circulant d'habitude là où on a eu le plus de facilité de tracer la voie - dans le fond de la vallée exception faite bien sur des raccordements spéciaux (carrières, crémaillères, tunnels hélicoïdaux, etc...)
- 3) La ligne droite est à proscrire, c'est pratiquement inexistant dans les vallées, de plus c'est moins joli et c'est extrêmement difficile à faire.
- 4) La voie doit suivre en gros le profil de la vallée (par ex. sur 10 km on fait un minimum d'ouvrages d'art). Mais sur ce tracé " général " il y a des rochers, des rivières, on ne va pas les contourner. On trouvera donc en général une multitude de petits ponts avant d'en trouver un grand.
- 5) La rivière elle, qui est là depuis le début des temps saucissonne en suivant scrupuleusement le relief.
- 6) Les routes qui elles admettent de très petites courbes : suivent en général les rivières ou alors par endroit là où la vallée se redresse ou s'élargit, les routes peuvent suivre les voies ou tout simplement les trois sont plus ou moins parallèles.

N'oubliez jamais ces 3 éléments qui sont toujours présents ; routes, rivières et voies.

Pour le relief la rivière est pratiquement plane ou tout au moins toujours en pente du même côté (Ne riez pas j'en ai déjà vu qui remontaient). Le relief de la route est en général fortement variable puisqu'il s'adapte au relief naturel. Les tunnels routiers n'existent pas dans nos vallées ou si peu.

Le chemin de fer lui est presque plat, mais en réalité fréquemment constitué de faibles rampes et faibles pentes successives.

Bref, à part les grands espaces nivelés (grands magasins, usines, gares) l'horizontale n'existe pas et même dans une gare il n'est pas rare que les voies

soient à des niveaux légèrement différents.

Autrement dit il faut avoir une idée générale du relief dans lequel la voie s'est implantée, déterminer à l'avance

../..

../..

la taille approximative des montagnes cela vous donnera à peu près la taille d'une gare par exemple.

Laissez environ 50 % de la place pour le décor c'est plus joli et vous pourrez mieux l'adapter.

Imaginez les accidents de terrain, allez voir dans la réalité comment on a évité tel ou tel obstacle. Ouvrez grands les yeux l'inspiration est autour de vous ; rien qu'autour de Liège il y a la vallée de la Meuse, Ourthe, Amblève, Vesdre : on est gâtés et on ne le sait pas.

Par curiosité allez une fois à Rivage. C'est le confluent de 2 lignes, de 2 rivières, de 2 routes dans un enchevêtrement de ponts, de routes, de petites routes, avec de très longs aiguillages et un tout petit tunnel de quelque dizaines de mètres, une falaise et un piton rocheux digne de la Suisse.

Tout ça, c'est pour le cadre général.

Mais la partie centrale du réseau c'est très souvent la gare.

Ce sera notre chapitre 3.

Léon GREGOIRE

A SUIVRE

COMMUNIQUE

Renouvellement de votre cotisation 1987 au club.

(avec abonnement Correspondance compris).

- soit en versant 500 Frs (513 Frs pour domiciliation de la carte de membre) au compte 240-0174811-21 de l'ALAF A.S.B.L.
- soit en vous adressant au Trésorier-adjoint (Serge HEMBERT) pendant les réunions.

Dans les deux cas, avant le 1er mars 1987.

Passé ce délai un supplément de 50 Frs sera demandé pour frais de dossier.

Abonnement à Correspondance.

200 Frs à verser au n° de compte ci-dessus avant le
1 mars 1987

Jocadis

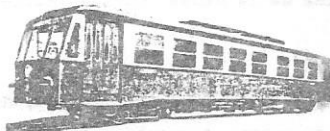
SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 1390 EDINGEN
(Belgium)
T. (02) 395 22 96



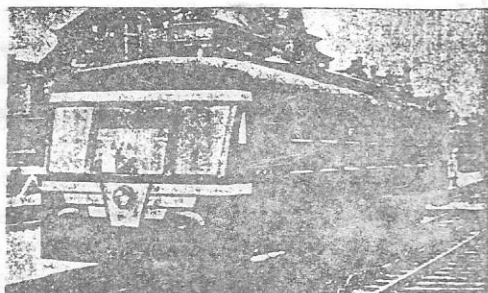
Autorail série 46 (ex-554) de la SNCB
NMBS Railauto reeks 46 (ex-554)

KIT HO



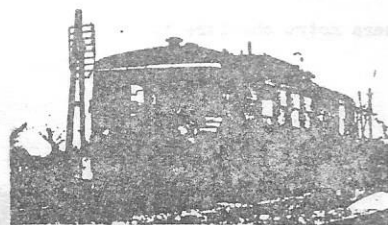
1

- Caisse livrée cintrée et soudée en laiton et métal blanc.
- Moteur 5 pôles.
Transmission par cardan.
Bogies Rocco
- Possibilité de réaliser 4 versions différentes.
- Kast geplooid en gesoldeerd in witmetaal en messing geleverd.
- Vijfpolige motor.
Cardan aandrijving.
Roco draaistellen.
- Mogelijkheid om 4 verschillende uitvoeringen te hebben.



2

Photo: De Doncker - ARBE

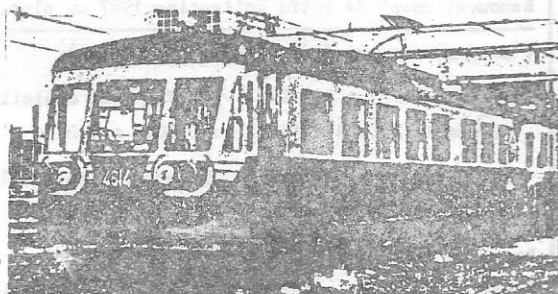


3

4.995,- FB

192-1017112-12

- + port éventuel de 50,-fb
- + eventuele portokosten 50,-fb



4

JOCADIS

RUE DE BRUXELLES 53 1390 ENGHIEN
BRUSSELSTRAAT 53 1390 EDINGEN

18

18

le coin du Spécialiste

LA CLASSIFICATION DU MATERIEL MOTEUR DE LA DB - 2ème partie.

Pour ce qui concerne les locomotives diesel leur ancienne désignation était précédée de la lettre V : exemple V 60, V 200,

La nouvelle numérotation prévoit que le numéro commence toujours par le chiffre 2, sans que l'on puisse passer systématiquement du type ancien au type nouveau.

La transposition du type ancien en type nouveau se fait suivant la grille suivante :

Ancienne désignation	Nouvelle désignation	AD	ND
V 20	270	V 160	216
V 29	299	V 162	217
V 36	236	V 164	218
V 45	245	V 169	219
V 51	251	V 188	288
V 52	252	V 200 ⁰	220
V 60	260 et 261	V 200 ¹	221
V 65	265	V 300	230
V 80	280		
V 90	290		
V 100 ¹⁰	211		
V 100 ²⁰	212		
V 100 ²³	213		

Les petites locomotives (diesel) appelées à la DB Kleinlokomotiven ont le numéro de leur type qui commence toujours par S.

../..

<u>Ancienne désignation</u>	<u>Nouvelle désignation</u>
K8 I	311
K8f II 30 km/h frein mécanique	312
K8f II " " " " pneumatique	322
K8f II 45 km/h " "	323/324
K8f II voie étroite (1000 mm)	329
K8f III 30 km/h traction par chaîne	331
K8f III 45 km/h " " "	332
K8f III 45 km/h traction par arbre de transmission	333

Disposition commune à tous les types.

Chaque nouveau numéro se termine par un tiret et un chiffre appelé chiffre auto-contrôle. Ce chiffre sert à détecter si le numéro de la locomotive donné, à l'occasion d'un traitement mécanographique par exemple, est correct.

Manière de le déterminer :

0 5 0 0 8 2

X X X X X

1 2 1 2 1 2

010 0 0 8 4

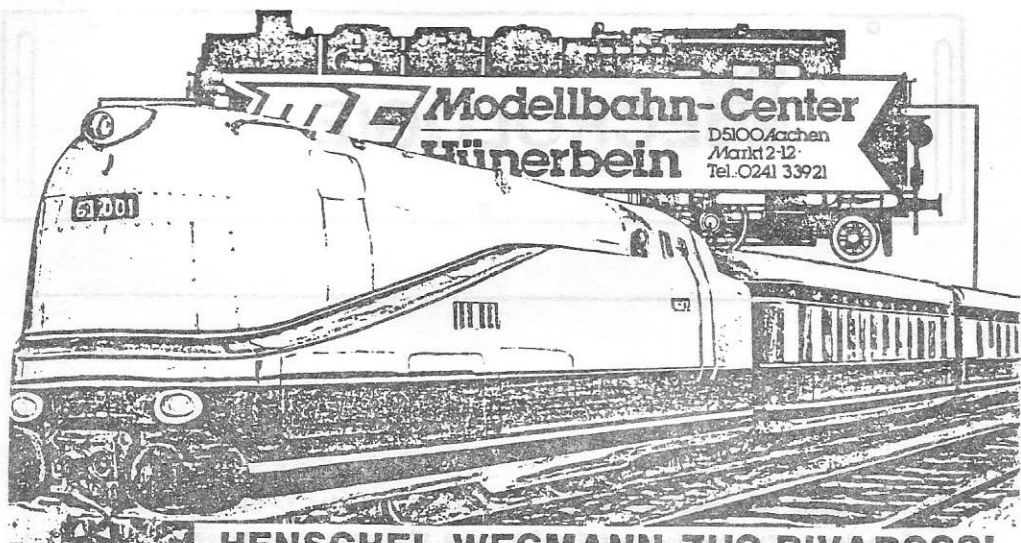
$0 + 1 + 0 + 0 + 0 + 8 + 4 = 13$ chiffre auto-contrôle

$20 - 13 = 7$

soit $0 5 0 0 8 2 - 7$ (le n° choisi pour l'exemple est celui de la locomotive n° 3084 du catalogue MARKLIN.)

La méthode est donc simple :

- 1°) Multiplier chacun des chiffres composant le N° de la locomotive, alternativement par 1 et 2 en commençant par la gauche.
- 2°) Additionner chacun des chiffres obtenus (un par un) lors de l'opération précédente (1°)
- 3°) Soustraire de la dizaine supérieure le nombre obtenu à l'opération précédente (2°), le nombre obtenu est le chiffre auto-contrôle



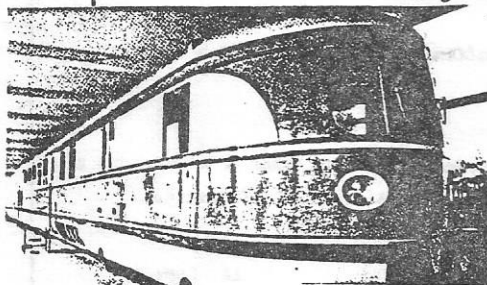
HENSCHEL-WEGMANN-ZUG RIVAROSSİ

Einmalige Herstellung - Fabrication en serie limitée
Bei uns zum Superpreis - Chez nous au prix exeptionel

Nr. 0339 2-Leiter Gleichstrom, continu, Gelijkstroom
Nr. 0389 für - pour - voor Märklin

DM 479,- (prix net)
DM 598,- (prix net)

Lieferung ca. Ende 1986, Livraison environ fin 1986



VT06 - STV 137 LILIPUT

Bei uns zum Superpreis - Chez nous au prix exeptionel

Nr. 12604 VT06 DB rot 2 L=, continu, Gelijkstroom

DM 198,-

Nr. 12609 VT06 DB rot für - pour - voor Märklin

DM 279,-

Nr. 12602 STV 137 DRG creme/violett 2L=, continu, Gelijkstroom

DM 229,-

Nr. 12607 STV 137 DRG creme/violett für - pour - voor Märklin

DM 289,-

Nr. 12610 STV 137 Vindobona, blau/creme 2L=, continu, Glijkstroom

DM 229,-

Nr. 12615 STV 137 Vindobona, blau/creme für - pour - voor Märklin

DM 289,-

Besuchen Sie unsere neue, große Autoabteilung für:
Visitez notre nouvelle presentation d'automobile pour:
Bezoek ons nieuwe afdeling voor automodellen:
Wiking, Herpa, Rietze, Praliné, Roskopf, Roco, Brekina

NECROLOGIE

Notre rubrique " A lire et... à relire " ne sera jamais plus la même. En effet, notre ami Monsieur Raoul Van der MADE nous a quitté pour toujours.

Monsieur Van der MADE, était membre fondateur, il avait été bibliothécaire et membre du comité pendant les années difficiles de mise en place de l'association.

Il avait quitté son mandat d'administrateur, bien à regret pour des motifs de santé mais avait tenu à assurer la rédaction de notre revue de son entière collaboration.

La rubrique était lue avec beaucoup d'attention tant il disait bien les choses avec passion.

C'est avec un profond regret et avec émotion que nous le remercions et que nous présentons à Madame Van der MADE, nos sincères condoléances.

Le Comité

EXPOS ET MANIFESTATIONS

EXPOSITION " LES TRANSPORTS EN COMMUN AU PAYS DE LIEGE "

Galerie de la C.G.E.R., rue Sainte-Marie, 5, - 4000 LIEGE

Du 18 octobre au 20 décembre 1986.

Entrée libre du lundi au vendredi de 13 à 18 heures - Le samedi de 15 à 18 h.

Fermée les dimanches et jours fériés (exceptions ci-après)

Accès aisé par les autobus des lignes S.T.I.L. : 1 et 4.

Participations

Ministère des communications (Promotion des transports urbains) - PTU

Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux - SNCV

Société des Transports Intercommunaux de la région Liégeoise - STIL

Des collectionneurs privés

et...

Coordination

A.s.b.l. G.T.F. : Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire

Week-end spécial du 25-26 octobre 1986.

Circulations spéciales entre l'exposition, la gare des Guillemins et le centre ville de deux anciens autobus restaurés dans leur état d'origine et prélevés pour la circonstance des collections du Musée des Transports en commun du Pays de Liège.

Ces véhicules circuleront : le samedi 25 octobre de 10 à 12 et de 13 à 18 H.

A cette occasion, l'exposition sera spécialement ouverte aux mêmes heures

Prix du parcours aller-retour (circuit complet) ; 50 F.B.

(gratuit pour les enfants de moins de 6 ans) (tarification spéciale)

A ces mêmes dates, la S.N.C.B. émet un billet combiné autobus-historique + train au barème de 50 % (réduction de 75 % pour les enfants de 6 à 12 ans) aux visiteurs qui rejoignent Liège par trains réguliers au départ de toute gare belge.

(Prix minimum correspondant à la distance de 2 x 40 km).

agenda

Novembre 1986 - 1er mercredi le 5

Mr. Richard ORBAN vous présentera plusieurs films sur les Chemins de Fer Suisses

- un film sur le Simplon - Lutétia Express
- un film sur l'évolution du Chemin de Fer en Suisse de la vapeur à l'électrique
- un film sur les trains de la Suisse centrale
- un film sur Railtour

Décembre 1986 - 1er mercredi le 3

Cinéma 16 mm

Tombola de fin d'année

EXPOS ET MANIFESTATIONS

Le Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique organise le 8, 9, 11, 15 et 16 novembre " UN CLIP FERROVIAIRE " rue de la Chapelle, 62, VERVIERS.

Heure d'ouverture : 10 à 18 H.

Réseaux en activité

Collections de matériel ferroviaire

Stands de vente

Dioramas

MINIATUURSPORWEGCLUB MECHELEN " DE PIJL ".

Point de rendez-vous pour les modélistes - Dates : les 1,2,8,9,10 et 11 novembre 1986 de 10 H à 19 H.

Adresse : Leuvensesteenweg 443 à Muizen (Mechelen) (formation SNCB) (à la gare de Malines : bus n° 5 vers Muizen - arrêt en face du club)

Pour détail des manifestations " Correspondance Septembre
Octobre - page 7

BIENVENUE A TOUS : Entrée 50 Frs - Clubs : faites vous connaître à l'entrée.