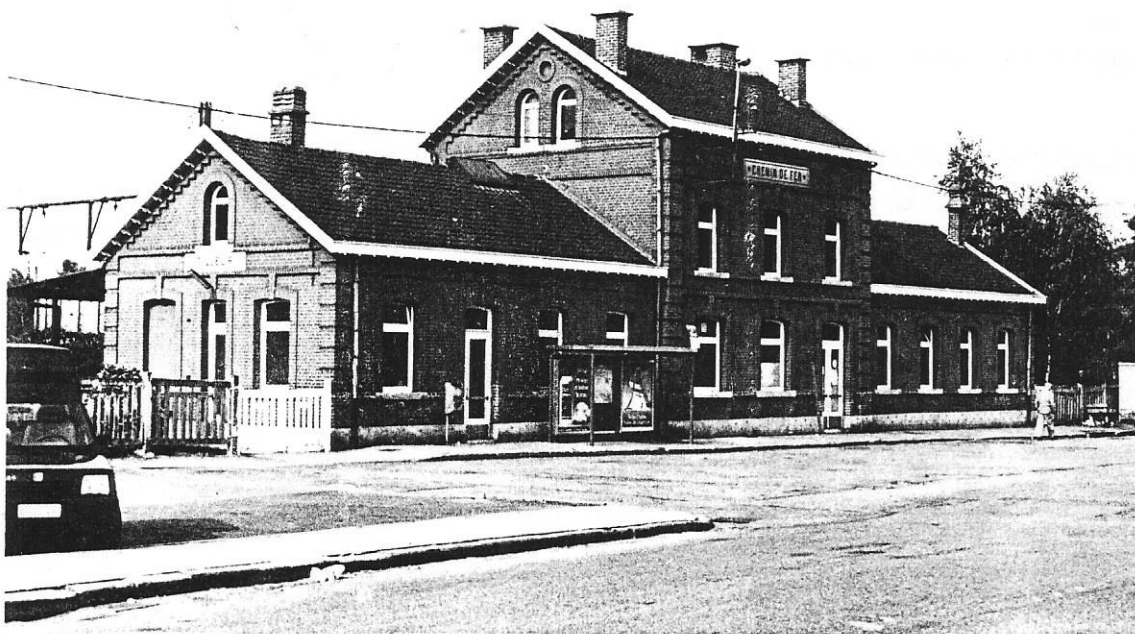


Correspondance

BULLETIN TRIMESTRIEL

70 F.B. AVRIL - MAI - JUIN 1995 Numéro 2



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Correspondance

R E V U E T R I M E S T R I E L L E

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 : 70 Francs

Abonnement (un an, 4 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 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 : Patrizia VOOS

MAQUETTE : Philippe VOOS

Sommaire

SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04-05
PUBLICITE	06-19
VIE DU CLUB	07
SAVIEZ VOUS QUE Eurostar	08-09-10-11-12-13 -14-15
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER	16-17
QUOI DE NEUF ?	18
VIE DU CLUB	20

PHOTO DE COUVERTURE
GARE DE TILLEUR
Collection privée
P.VOOS



Je prends de nouveau la plume avec une certaine amertume. En effet, au moment où j'écris ces lignes nous sommes à la veille de notre soirée cabaret du 11 mars, soirée qui est organisée dans le but de faire du bénéfice au profit de notre futur local.

Nous avons pourtant répondu à la demande générale de diversifier notre souper annuel, et dans le but de sortir des sentiers battus, nous avons organisé cette soirée cabaret, suivie d'une soirée dansante animée par une discothèque. Pour cette soirée nous avons 170 réservations dont seulement 24 sont des membres du club.

Ce n'est vraiment pas beaucoup, vraiment pas beaucoup!

La plupart des membres demandent que l'on organise des activités que se soit des voyages, excursions, expositions, ou activités d'atelier de modélisme, et lorsque nous les organisons, la participation des membres reste toujours très faible.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

Je suis très déçu, et je me demande si cela vaut encore la peine de se décarcasser pour organiser des activités qui n'intéressent personne, ou presque personne...

Je sais que ces propos peuvent paraître noirs, mais mettez vous à notre place n'y a-t-il pas matière à découragement?

Je vous laisse juge...

R.Orban

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

® Jocardis ®

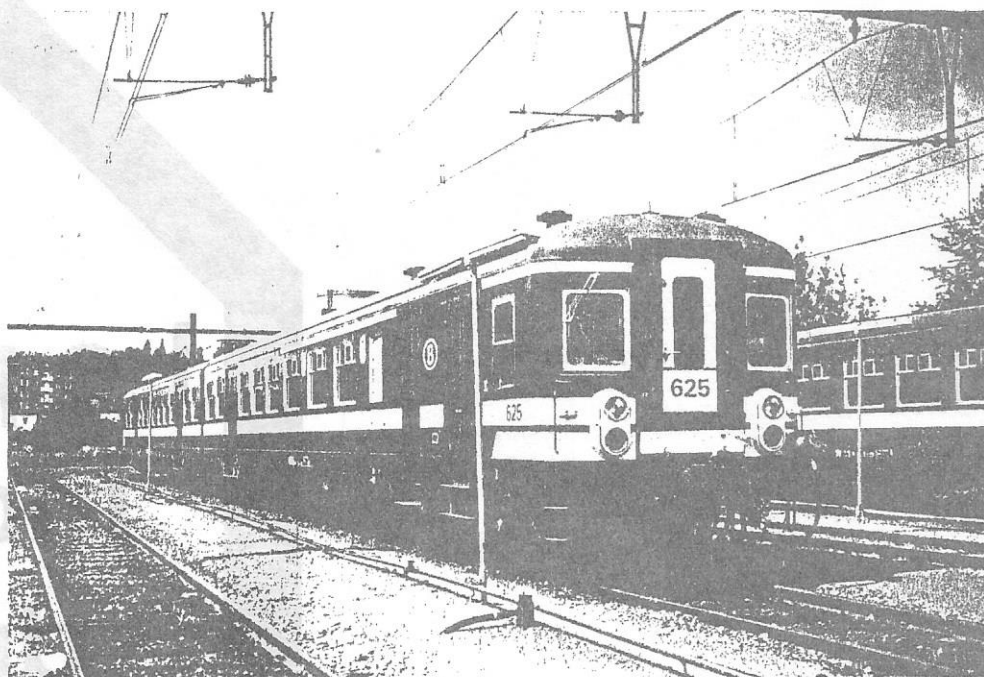
SPRL - PVBA

MODELE PRET A ROULER
KANT EN KLAAR MODEL

AM 66 SERIE 05
REEKS 05

JOC 35100 8.900,- 2R N°610 JOC 35102 10.950,- 3R
JOC 35101 8.900,- 2R N°625 JOC 35103 10.950,- 3R

DAARNA / ENSUITE: 06 (1970) - SABENA - ...



- MODELE PEINT ET PRET A ROULER.
- MARQUAGES COMPLETS.
- INVERSION DES FEUX SELON LE SENS DE MARCHE.
- ATTELAGE KADEE.
- PANTOGRAPHE FONCTIONNEL.
- ATTELAGE COURT ENTRE LES DEUX VOITURES.
- AMENAGEMENT INTERIEUR.

- KANT EN KLAAR MODEL.
- VOLLEDIGE BESCHRIFTING.
- OMWISSELENDE RODE EN WITTE LICHTEN.
- KADEE KOPPELINGEN.
- FUNCTIONELE STROOMAFNEMER.
- KORTE KOPPELING TUSSEN DE TWEE RIJTUIGEN.
- BINNENINRICHTING.

PROTOTYPE VISIBLE AU MAGASIN
PROTOTYPE IN DE WINKEL TE BEZICHTIGEN

- LIVRABLE +/- 02-94 LEEVERBAAR -

Vie du club

Notre local

Comme vous vous en doutez certainement, notre principal souci actuellement, est l'aménagement de nos futurs locaux. Ce n'est pas une mince affaire, et toute l'énergie du comité est axée sur ce grand projet. Vous êtes certainement comme soeur Anne, vous ne voyez rien venir... Pourtant l'affaire est bien en marche, mais la route est parsemée d'embûches administratives et autres. Nous ne voulons certainement pas bâcler ce projet et nous voulons que cela soit fait pour un mieux. A l'heure où j'écris ces lignes les plans sont faits et nous avons soumis ceux-ci ainsi que le cahier des charges des travaux (principalement la construction de la séparation des niveaux) à différents entrepreneurs pour soumission.

Notre demande de prêt auprès des membres a été un franc succès, et cela nous permet de voir l'avenir avec sérénité. De plus nous avons obtenu auprès de commerçants et de petites entreprises, un sponsoring sous forme de publicité qui nous a fait une rentrée de fonds supplémentaire. J'ose espérer que notre soirée cabaret connaîtra un succès, et que les bénéfices réalisés ajouteront beaucoup d'eau à notre moulin. Quand ce sera le moment, nous aurons besoin des bras de tous les volontaires pour nous aider dans les travaux d'aménagement, car la somme de travail sera importante et toute votre aide sera la bienvenue.

R.Orban

Saviez vous que



EUROSTAR

Jusqu'en 1994, on empruntait le bateau ou l'avion pour traverser la Manche. Mais, depuis quelques semaines, un nouveau train aussi rapide que confortable relie Paris et Bruxelles au coeur de Londres : Eurostar. Ce train à grande vitesse qui emprunte le tunnel sous la Manche s'offre donc maintenant comme un nouveau mode de transport aux 50 millions de personnes qui traversent chaque année le détroit, soit trois fois plus qu'il y a 20 ans. Comment ce voyage se déroule-t-il? Pour le savoir, empruntons Eurostar et découvrons la Channel connexion!

Le terminal spécialisé Eurostar fait partie intégrante de la gare de Bruxelles Midi. Comme ces nouvelles installations ont été décrites dans la revue "Le Rail" de mai 1994, nous n'y reviendrons pas ici. Rappelons simplement que les diverses formalités de contrôle des titres de transport - la réservation est obligatoire - et de sûreté (comme dans un aéroport) sont effectuées dans le terminal. Après cela, les voyageurs gagnent les voies 1 ou 2 du terminal et prennent place à bord d'une des toutes nouvelles rames à grande vitesse spécialisées pour cette relation (voir encadré).

Après le départ, Eurostar emprunte tout d'abord la section Bruxelles-Hal de la ligne 96. Cette section fait actuellement l'objet d'importants travaux d'adaptation en vue de la circulation des TGV, mais aussi pour améliorer l'infrastructure parcourue par les trains de service intérieur. Ainsi, la section sera portée à quatre voies, dont deux accessibles à 220 km/h et deux à 160 km/h, ce qui permettra donc l'accélération de tous les trains parcourant cette partie de ligne. De plus, toutes les gares intermédiaires seront remodelées et modernisées, tandis que la traversée de Hal s'effectuera en tunnel. Ceci améliorera aussi le trafic urbain à cet endroit caractérisé par une très importante circulation ferroviaire.

Au-delà de Hal, en attendant la mise en service de la ligne nouvelle entre Lembeek (au sud de Hal) et la frontière française au sud-ouest de Tournai, les Eurostar empruntent la ligne 94 existante Hal Enghien-Ath-Leuze-Tournai-Lille. Ils parcourent cette ligne sans marquer d'arrêt jusqu'à cette dernière ville. Certaines adaptations techniques ont été réalisées sur la ligne pour y permettre la circulation des Eurostar. Ainsi, les circuits de voie intervenant en signalisation ont été rendus compatibles avec les caractéristiques techniques des moteurs des TGV, qui sont à courant triphasé, alors que les moteurs de nos locomotives et automotrices classiques sont des moteurs à courant continu. Sur la ligne 94, les Eurostar sont alimentés en 3 000 volts en continu jusqu'au-delà de la bifurcation de Froyennes (à l'ouest de Tournai) où se situe la section de séparation 3 000 V en continu / 25 000 V en alternatif. Parcourant les quelques cinq derniers kilomètres en Belgique sous cette tension, les trains pénètrent en France à Baisieux. A l'entrée de Lille, les Eurostar rejoindront la ligne à grande vitesse Paris-Lille-tunnel sous la Manche et ils pénétreront dans la nouvelle gare de Lille Europe. Le trajet actuel de Bruxelles Midi à Lille Europe est long de 107 km et est parcouru en 1h11.

Lorsque la ligne nouvelle sera en service en Belgique, la jonction des deux lignes à grande vitesse s'effectuera quelques kilomètres plus au sud de la commune où se situe cet échangeur ferroviaire à trois pointes : Paris, Bruxelles et Lille.



LILLE EUROPE

La gare de Lille Europe est une toute nouvelle gare, mise en service fin mai 1994. Elle est spécialisée dans le trafic à grande vitesse. Elle reçoit ainsi les Eurostar Bruxelles-Londres et Paris-Londres mais elle voit passer aussi les TGV venant du nord de Lille (Dunkerque, Calais et Boulogne) à destination de Paris. De même, elle est gare tête de ligne pour le trafic TGV inter régional vers les Alpes et la Méditerranée, le sud-ouest et la Bretagne, qui évite Paris par la ligne de jonction contournant la capitale française par l'est, ligne rapide également mise en service cet été. Lille Europe est établie sur trois niveaux et elle est connectée aux autres modes de transport urbain (métro, Le VAL, tramway et autobus). Les voies se situent au niveau inférieur et sont réparties dans trois pertuis parallèles. Les deux pertuis extérieurs comportent chacun un quai encadré par une voie de chaque côté. Le pertuis Ouest est affecté aux Eurostar vers ou en provenance de Londres tandis que le pertuis Est sert pour le TGV venant du nord de Lille vers Paris et inversement, ainsi que pour ceux reliant Lille aux régions française via la ligne de jonction évitant Paris. Le pertuis central comporte deux voies sans quais pour les Eurostar qui ne marquent pas d'arrêt en gare et la traversent à la vitesse de 200 km/h. Par ailleurs la gare est également intégrée dans un important et nouveau quartier de services et d'affaires baptisé Euralille.

Elle est située à 400 mètres de la gare de Lille Flandres et forme un angle d'environ 45 degrés avec cette dernière, qui reçoit entre autres le trafic classique venant de Belgique via Tournai et Courtrai. Lorsque la ligne nouvelle sera opérationnelle en Belgique, Lille Europe pourra être atteinte en une trentaine de minutes au départ de Bruxelles Midi.



VERS LE TUNNEL

Au-delà de Lille Europe, la ligne nouvelle franchit la Deule en viaduc et traverse le nord-ouest de l'agglomération lilloise. Elle file ensuite, à travers la plaine des Flandres, en passant au sud d'Armentières, Bailleul et Cassel vers Calais et le tunnel sous la Manche, à une distance de 104 km par rapport à Lille. Circulant à la vitesse de 300 km/h sur une ligne, les Eurostar la parcourent en 26 minutes. Avant de pénétrer dans le tunnel, ils traversent la gare de Fréthun TGV, où la ligne à grande vitesse croise celle qui relie Calais à Boulogne.

Comme toutes les lignes à grande vitesse en France, cette ligne est alimentée en 25 000 volts en alternatif, tension qui sera aussi utilisée sur toutes les sections de ligne nouvelle à grande vitesse à construire en Belgique (le reste du réseau électrifié belge - y compris donc la section Bruxelles-Hal - étant alimenté quasiment en totalité à la tension de 3 000 volts en continu). De même, à l'instar des autres lignes à grande vitesse, la signalisation fait appel à un système de transmission des informations entre la voie et la locomotive (appelé TVM 430, pour transmission voie-machine), les impulsions électroniques

transmises étant décodées par ordinateur de bord et visualisées sur des écrans spécifiques devant le conducteur, sous la forme de limites de vitesse à respecter. Ce système de signalisation sera utilisé sur la section frontière française-Lembek de la ligne en construction en Belgique.

* LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Quasi immédiatement après la gare de Fréthun TGV, la ligne à grande vitesse arrive à la jonction avec les voies d'entrée et de sortie des installations du terminal Eurotunnel de Coquelles. Elle pénètre ensuite dans le tunnel. La longueur totale de cet ouvrage est de 50 km, dont 36 km sous la mer, 4 km sous terre côté français et 10 km sous terre côté anglais. Il se compose de deux tunnels parallèles principaux occupés chacun par une seule voie ferrée et longeant un tunnel de service central, de plus petite section. Il comporte également deux installations permettant de passer d'un tunnel à l'autre, les deux voies étant exploitées en banalisation.

L'alimentation électrique du tunnel s'effectue à la tension électrique de 25 000 volts en alternatif. Le système de signalisation "transmission voie-machine" y est aussi utilisé. Les deux tunnels ferroviaires sont destinés à être franchis par des Eurostar, des navettes d'Eurotunnel ("Le Shuttle") pour voitures, autocars et camions, des trains de marchandises ainsi que, à l'avenir des trains de nuit pour voyageurs entre certaines villes de Grande-Bretagne et diverses destinations continentales, dont Bruxelles. Les Eurostar circulent dans le tunnel à la vitesse de 160 km/h et mettent 21 minutes à traverser l'ouvrage.



EN GRANDE-BRETAGNE

Dès la sortie du tunnel sous la Manche à Folkestone, la ligne ferroviaire se sépare du raccordement menant au terminal anglais d'Eurotunnel à Cheriton-Folkestone. Les Eurostar empruntent alors une ligne classique du réseau sud-est des chemins de fer britanniques (NSE - Network - South-East) reliant Folkestone à Londres. La ligne gagne Ashford et ensuite Tonbridge suivant un tracé assez rectiligne et orienté globalement d'est en ouest à travers la verdoyante campagne du Kent. Au-delà de Tonbridge, les Eurostar empruntent une ligne orientée vers le nord-ouest pour gagner Sevenoaks et pénétrer ensuite dans la grande banlieue de Londres. A proximité du terminus, non loin de la Tamise, les Eurostar empruntent un grand viaduc courbe qui leur permet de passer au-dessus de l'important ensemble de voies convergeant depuis diverses localités du sud de Londres jusqu'à la gare de Londres Waterloo. Située à l'ouest de ces voies, la ligne empruntée par les Eurostar gagne Waterloo International (WIT), le terminal spécialisé pour ces trains, accolé à la gare de Londres Waterloo et situé à 114 km du tunnel.

Un second itinéraire permet aussi de relier le tunnel à Londres Waterloo. Il se débranche de la ligne principale à Ashford et, via Madison, chef-lieu du comté de Kent, atteint Londres en utilisant une ligne classique unissant le nord-est de ce comté à Londres.

La ligne existante reliant le tunnel sous la Manche à Londres a été modernisée. Les travaux ont concerné les voies elles-mêmes, la signalisation et les ouvrages d'art. Ainsi, l'assiette de la voie a été complètement renouvelée et des longs rails soudés ont été mis en place.

Nonante quatre ponts ont été réparés ou modifiés, voire même reconstruits. De plus, les installations d'alimentation des trains en énergie électronique ont été renforcées. Sur le réseau sud-est des chemins de fer britanniques, cette alimentation est assurée via un troisième rail latéral électrifié en 750 volts en continu, la prise de courant s'effectuant grâce à un frotteur situé au bas et sur le côté des motrices et locomotives. Les Eurostar ont donc été équipés de tels frotteurs. Du tunnel à la banlieue de Londres, ceux-ci roulent en ligne à une vitesse pouvant atteindre, selon les sections, 110 mph (miles per hour), c'est-à-dire 176 km/h, ce qui constitue la vitesse de référence de la ligne, et ils accomplissent le trajet en 1h10.



WATERLOO INTERNATIONAL

La gare de Waterloo International est construite sur quatre niveaux, dont trois principaux. Soit, du haut vers le bas : les voies, les halls de départ et les halls d'arrivée. La gare dispose de cinq voies à quai, qui sont recouvertes sur toute leur longueur d'une toiture métallique arrondie, vitrée dans sa partie latérale ouest. La gare possède des équipements d'accueil, de transit et contrôles qui présentent les mêmes caractéristiques générales et les mêmes éléments globaux de confort et de service que celle de Bruxelles Midi, Paris Nord et Lille Europe. La gare est en liaison directe avec plusieurs lignes du réseau sud-est des chemins de fer, avec le métro londonien ainsi qu'avec plusieurs lignes d'autobus.

Presque en face de Waterloo International, sur l'autre rive de la Tamise se trouve Big Ben et le parlement britannique. La Tour de Londres et le Tower Bridge ne sont pas loin non plus.

Waterloo International est maintenant à 3h15 de Bruxelles Midi. Lorsque la ligne nouvelle sera opérationnelle entre Bruxelles et Lille, ce temps de parcours s'abaissera à 2h40.



L'AVENIR

Il est prévu qu'à partir de 1995, 7 des 38 rames Eurostar commenceront à assurer des services vers le nord de Londres. Partant de Bruxelles ou de Paris, ces rames contourneront Londres par l'ouest et iront jusqu'à Birmingham, Manchester et Edimbourg, voire Glasgow. De plus, la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre le tunnel sous le Manche et Londres est prévue. Cette ligne, qui débiterait à proximité de Folkestone, se combinerait avec la ligne actuelle jusqu'aux environs d'Ashford. De là, elle s'incurverait vers le nord-ouest pour traverser le Kent en longeant l'autoroute M20. Elle passerait ensuite sous la Tamise et pénétrerait dans Londres par le nord-est, pour entrer dans la gare de Londres St-Pancras qui serait modernisée. L'établissement de cette nouvelle ligne à l'étude est envisagé pour le début du siècle prochain. Le temps de parcours entre Bruxelles et Londres sera alors abaissé à 2h20. Par ailleurs, les trains de nuit évoqués plus haut viendront s'ajouter à ces liaisons nouvelles. Assurément, Londres est en train de devenir une destination toute proche et très facilement accessible, pour les déplacements professionnels mais aussi pour les musées et expositions, les spectacles voire les emplettes! "have a good journey"!

L.Gillieaux.

Cet article est tiré de la revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB.
(octobre 1994)

Histoire du chemin de fer

Il y a eu actuellement 40 ans ces 28 et 29 mars derniers que les CC7107 et BB9004 de la SNCF s'approprièrent le record du monde de vitesse sur rail en roulant à 331 km/h, record qui aura tenu jusqu'en février 81 lorsqu'une rame de TGV Sud-Est "monta" à 380 km/h sur la ligne nouvelle entre Paris et Lyon, ce même TGV dont on cite invariablement le nom quand on parle, en langage populaire, du réseau européen à grande vitesse. Sa venue dans une ville suscite toujours un engouement qu'on pourrait qualifier, au propre comme au figuré, de dévastateur : intérêt certain du grand public pour ce phénomène du rail (il suffit de voir le nombre de visiteurs à chaque exposition où il est présent), intérêt aussi, au plein sens du terme, de la classe politique et financière, imposant des décisions qui engendrent des travaux gigantesques, que ce soit pour la ligne nouvelle, sans oublier le tunnel sous la Manche, ou la transformation profonde des gares qui doivent le recevoir : ici en Belgique, Bruxelles Midi en est un très bel exemple et Liège Guillemin suivra ! Mais si ce TGV peut rouler sans problème à 300 km/h ou plus en service régulier, il aura fallu un nombre important d'essais préalables avec du matériel classique.

Si on peut considérer comme pionniers en matière de haute vitesse les essais allemands de 1903 sur la ligne militaire entre Marienfelde et Zossen lorsqu'une automotrice atteignit 210 km/h sous courant alternatif 15000 V, démontrant

ainsi les formidables possibilités de la traction électrique, le programme français de l'après deuxième guerre mondiale avec, en apothéose, le record précité, marque en fait le début de ce qu'on peut appeler l'ère des Trains à Grande Vitesse.

Dés 1954, du 17 au 21 février, la CC7121, sortie d'usine depuis peu de temps et retirée du service pour la cause, commençait les essais sans avoir subi une quelconque préparation spéciale sur une section de 27 km entre Dijon et Beaune de la ligne impériale Paris - Lyon. En tête d'une rame de 3 voitures standard inox tarant 109T, la locomotive pesant à elle seule 106T pour une puissance de 4740 ch., atteignit successivement les 2 premiers jours 180 et 194,7 km/h sans être très poussée. Les troisième et quatrième jours, les ingénieurs se concentrèrent sur la vitesse moyenne, du départ à l'arrêt, de 160 km/h, ce qui nécessita une pointe de 233 km/h. Le dernier jour, la rame fut amenée à 243 km/h, ce qui constituait déjà un record absolu.

Lucien Genet.



A VENDRE

LE MONDE FASCINANTS DES TRAINS	132 p.	1.200 Fr
A CENTURY OF MODEL TRAINS	208 p.	1.200 Fr
CES SACRES PETITS TRAINS	205 p.	1.000 Fr
THE MOST FAMOUS TRAINS IN THE WORLD MODELISTE	164 p.	1.000 Fr
CHEMINS DE FER D'HIER ET AUJOURD'HUI	215 p.	1.200 Fr
HISTOIRE DES CHEMINS DE FER BELGES	176 p.	1.200 Fr
L'ESPACE DU VOYAGES LES GARES	96 p.	500 Fr
DILIGENCES ET CHEMINS DE FER	32 p.	1.000 Fr
BRITISH RAIL WAYS	48 p.	500 Fr

S'adresser au 041 - 67.63.23 collection unique.

Quoi de neuf ?

Rail Rebecq Rognon

Le dimanche 23 avril 1995, troisième course cycliste sur rail contre la montre, avec vélos sur rails disponible sur place. Renseignements et inscriptions aux numéros suivants : 067/63.82.32, 067/63.63.07, 02/511.63.78.

ASVi ASBL signale que le festival Vicinal aura lieu les 12, 13, et 15 août 1995. Circulation à partir du 1er mai 1995, les dimanches et fêtes, jusqu'au 15 octobre 1995.

RECHERCHE

Boîtes vides pour locos Fleischmann et boîtes vides de wagons Fleischmann s'adresser à Jacques Renette lors des réunions.

A VENDRE

Attelages Roco; Fleischmann; Klein; de tous types 3 fb pièce ou 2.5 fb (par 20). S'adresser à Richard Orban lors des réunions.

Nombreuses revues de modélisme ferroviaire, 50 fb le numéro ou 500 fb pour une année complète. S'adresser à M. Muller 041/793002
LOCO Revue : numéros 421, 422, 423, 424, 427, 433, 434 à 444, 445 à 455, 456 à 466 sauf 463, 467 à 477, 478 à 483, 485, 499.
RMF : 220, 227, 264.

MIBA (Allemagne) septembre 1986 et 1987, octobre 1986, décembre 1986.

Modell Magazin (Allemagne) juin 1985.



Auslaufmodelle bei Märklin zum Teil ausverkauft bei uns noch vorrätig!

Fahrzeuge H0:		
2668	DB Zugpackung "Lufthansa Airport Express"	534,90 DM
2868	DB Zugpackung "Lufthansa Airport Express"	498,90 DM
3128	DB/BVG S-Bahn Triebzug Berlin	238,90 DM
3153	DB E-Lok BR120	248,90 DM
3305	KPEV DampfloK T 18, dunkel-grün	298,90 DM
3307	KWStE DampfloK T 18, hell-grün	298,90 DM
3329	DB E-Lok BR 191, grün	398,90 DM
3334	SNCF E-Lok BB 26000 "Sybic"	379,90 DM
3342	DB E-Lok BR 111, blau-beige	237,90 DM
3344	DB E-Lok BR 110, blau	227,90 DM
3345	DB E-Lok BR 140, blau-beige	227,90 DM
3347	DB DieselloK BR 212, neu-rot	198,90 DM
3358	DB E-Lok BR 103, neu-rot	269,90 DM
3361	DB E-Lok BR 151, blau-beig	257,90 DM
3363	SNCB E-Lok Type 18, blau, Steifen gelb	298,90 DM
3366	DB E-Lok BR 152, grün	298,90 DM
3370	DB ICE-Triebwagenzug	719,90 DM
3373	DB DieselloK BR 216, neu-rot	228,90 DM
3376	DB Dieseltriebwagen VT628	398,90 DM
3396	DB DampfloK BR 86, DELTA	275,90 DM
3430	SBB E-Lok Re 4/4, rot	298,90 DM
3514	KWStE DampfloK Reihe C, 5 Sterne-Antrieb	598,90 DM
3546	DB DieselloK V 36, 5 Sterne-Antrieb	219,90 DM
3615	DB DampfloK BR 050, DIGITAL	359,90 DM
3629	DB E-Lok BR 161, grün, DIGITAL	469,90 DM
3642	DB E-Lok BR 111, blau-beige, DIGITAL	269,90 DM
3647	DB DieselloK BR 212, neu-rot, DIGITAL	247,90 DM
3652	SBB E-Lok Ce 6/8, "Krokodil", DIGITAL	469,90 DM
3653	DB E-Lok BR 120, rot-beige, DIGITAL	288,90 DM
3658	DB E-Lok BR 103, neu-rot, DIGITAL	329,90 DM
3676	DB Dieseltriebwagen VT628, DIGITAL	469,90 DM
3687	DB BR 98.3 "Glaskasten", DIGITAL	343,90 DM
3704	DB DampfloK BR 80, DIGITAL	369,90 DM
3736	SBB E-Lok Ae 6/6, rot, DIGITAL	498,90 DM
3770	DB ICE-Triebwagenzug, DIGITAL	799,90 DM
4062	USA B-Unit F 7, "New Haven"	109,90 DM
4247	DB Eurofima-Wagen 1.Kl., rot-beige	55,90 DM
4248	DB Eurofima-Wagen 1.Kl., neu-rot-grau	58,90 DM
4253	SNCF Eurofima-Wagen 1.kl.	58,90 DM
4268	SBB Eurofima-Wagen 2.Kl., blau	58,90 DM
4274	SNCB Eurofima-Wagen 2.Kl., blau	58,90 DM
4294	DB TEE-Speisewagen m. Dachstromabnehmer	75,90 DM
4370	DB ICE-Großraumwagen 1.Kl.	117,90 DM
4371	DB ICE-Großraumwagen 2.Kl.	117,90 DM
4372	DB ICE-Speisewagen 2.Kl.	113,90 DM
4373	DB ICE-Speisewagen "Bord-Restaurant"	119,90 DM
4389	DB S-Bahn-Wagenset "Eierzug"	271,90 DM
4664	DB Containerwagen "TFG"	36,00 DM
4697	DRG Drehschemelwagen	35,00 DM
4701	DR Ged. Güterwagen	32,90 DM
4732	DB Ged. Güterwagen	32,90 DM
4761	DB Silowagen "Dyckerhoff"	33,90 DM
4789	Länderbahn Güterwagen-Set	274,90 DM
4892	Bad St.E Bierwagen "Fürstenberg"	44,90 DM

8119	BadStE Zug-Set mit "Langenschwalbacher"	485,90 DM
8128	DB Zug-Set "Lufthansa Airport Express"	357,90 DM
8603	SBB Huckepackwagen "Maeder"	45,50 DM
8604	ÖBB Huckepackwagen "Walter"	45,50 DM
8620	DB Tiefladewagen "mit Trafo"	41,50 DM
8636	USA Güterzug-Begleitwagen Caboose	47,90 DM
8637	USA Gedeckter Güterwagen Box Car	35,90 DM
8649	KWStE Ged. Güterwagen m. Bremserhaus	32,90 DM
8651	SBB Off. Güterwagen Eaos, grau	36,00 DM
8652	SBB Off. Güterwagen Eaos, rosa	36,00 DM
8653	SBB Teleskop-Haubenwagen, blau	37,50 DM
8664	DB Zirkuswagen-Set "Barum"	206,90 DM
8668	DB Roldachwagen Ams 886	47,50 DM
8742	SBB Liegewagen, blau	41,50 DM
8758	DB Inter-City-Großraumwagen 1.Kl., rot-bei	39,50 DM
8759	DB Inter-City-Großraumwagen 2.Kl., blau-b	39,90 DM
8804	DB Diesellok BR260	128,90 DM
8807	USA Dampflokomotiv Mikado "Southern", grün	233,90 DM
8824	DB E-Lok BR 194, neu-blau-beige	276,90 DM
8843	DB E-Lok BR 111, neu-rot	211,90 DM
8853	DB E-Lok BR 120	198,90 DM
8868	DB Diesellok V 160 "Lollo"	222,90 DM
8870	KbayStE Schnellzuglokomotive "König Ludwig"	251,90 DM

[illegible]

Zwischenverkauf, Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderungen vorbehalten.

Vie du club

Mercredi 5 avril 1995

Notre ami Albert Collin va de nouveau nous faire profiter d'un de ses nombreux voyages à caractère ferroviaire. Nous allons nous rendre en ex-Allemagne de l'est dans la région de la Harz, où se trouve encore en exploitation un chemin de fer secondaire à voie métrique à vapeur. J'ai nommé la Harzquerbahn. Une projection de diapos ou les volutes de vapeur se mêlent harmonieusement au décor grandiose de cette belle région sauvage.

Mercredi 3 mai 1995

Nous irons faire un tour au pays de l'oncle Sam, où notre ami André Jamin qui est un habitué des lieux nous présentera une vidéo tirée d'un film 16 mm sur les locos à vapeur du New-York Central. Comme c'est souvent le cas avec les trains américains, nuages de fumées et sifflets caractéristiques seront au rendez-vous.

Mercredi 7 juin 1995

Il est de tradition depuis quelques années de faire au moins un fois un exposé technique. Notre ami Joseph Margraff, nous fera un exposé de vulgarisation sur la commande dite "digitale" des trains miniatures. A l'ère de l'électronique et de l'informatique, il est nécessaire de savoir ce qui se fait en la matière, car il est plus que probable que à brève échéance, ce type de commande sera généralisé.