

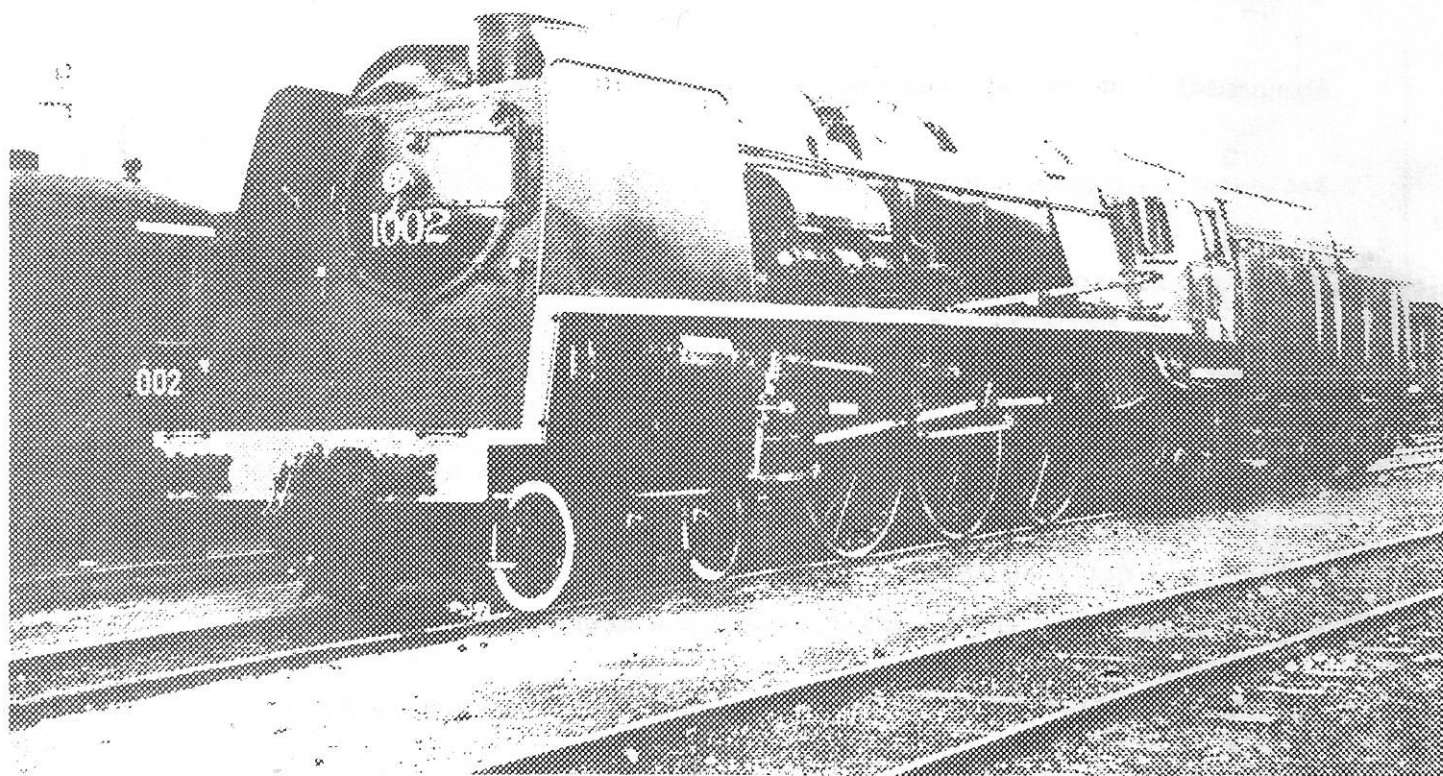
Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B.

MAI - JUIN 1993

Numéro 3



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 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
SAVIEZ VOUS QUE En marge du Nord-Belge Le chemin de fer de Chimay	05-06-07-08
PUB	09
LITTERATURE FERROVIAIRE Nouveauté	10
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER Le réseau du Nord-Belge ou le manteau d'Arlequin	11-12-13-14-15-16
PUB	17
AGENDA : Bourses	18
Expos et manifestations	19
VIE DU CLUB Les réunions	20



PHOTO DE COUVERTURE

Locomotive à vapeur type 1

Photo privée

Collection Richard Orban

Vous l'aurez certainement remarqué lors de la lecture du précédent numéro de votre bulletin favori "Correspondance", il y a quelque chose de changé mais vous ne savez pas quoi. En effet, les textes ont une autre présentation, et cela est dû au fait que notre bulletin est fait par de nouvelles personnes.

Léon et Annette ayant décidé de ne plus s'occuper de la rédaction de notre bulletin, celui-ci a été repris de main de maître par Philippe Voos et son épouse Patrizia, qui ont maintenant la délicate mission de s'occuper de la dactylographie et de la mise en page de la revue.

J'espère que ce changement de style vous plaira, et que vous aurez de l'indulgence pour les fautes qui pourraient éventuellement passer au travers de la relecture des textes.

Il faut que vous sachiez que faire une revue comme la nôtre représente une somme de travail important, et pour cela, ils auront bien besoin de votre compréhension et de votre aide pour mener à bien leur tâche.

Nous ne le dirons jamais assez, nous manquons toujours cruellement d'articles écrits par vous, les membres de l'ALAF. Ce sont ces articles là qui personnalisent un bulletin.

R.ORBAN

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**



SAVIEZ VOUS QUE

EN MARGE DU NORD-BELGE.

LE CHEMIN DE FER DE CHIMAY.

Dans la mouvance des lignes du Nord-Belge, le chemin de fer dit "de Chimay" avait un statut particulier. Sa dénomination indiquait bien que ce chemin était indépendant. A l'origine simple itinéraire de raccordement entre l'artère du Nord-Belge de Liège à Givet (Hastière) et la ligne du Nord-Lille et Valenciennes-Hirson (Anor), sa véritable fonction était bien, en fait, de constituer une voie de détournement du trafic vers l'artère Nord-Est (partie desservie par le chemin de fer du Nord) et de permettre l'acheminement des houilles et des produits sidérurgiques vers la région parisienne. Ceci bien entendu au détriment de la ligne de l'Est Givet-Charleville, car le chemin de fer de Chimay s'embranchait sur la ligne du Nord-Belge à Hastière, en territoire belge. C'est ainsi que la Compagnie du Nord disposait d'une ligne depuis Liège jusqu'à la frontière française entièrement placée sous son contrôle (1) quant à l'orientation du trafic.

Mais laissons là les intentions pour nous reporter aux origines de la Compagnie de Chimay, société belge - ne l'oublions pas - concédée en 1859 au prince de Chimay, à MM. Licot de Nismes et A. Van Hoegarden. La ligne

a été terminée en 1866 par la mise en service de la section de Doische à Hastière.

Assurer ses arrières

Au cours de l'Assemblée Générale extraordinaire du 20 avril 1870, le rapporteur entretenait les actionnaires "d'un traité ayant pour objet l'exploitation du chemin de fer de Chimay (...) chemin qui prend son origine à la gare d'Hastière et se termine à la frontière française près de Momignies où il se soude à notre ligne, vers Paris, par Hirson, Vervins, Laon et Soissons" . A cette date, le chemin de fer était entièrement achevé pour l'infrastructure, il restait quelques stations à terminer et quelques installations à parfaire à Momignies. Passons sur les détails financiers de l'opération (2) pour retenir l'essentiel de l'exposé du rapporteur qui tenait en quelques lignes. Nous citons: " Le chemin de fer de Chimay n'avait jusqu'ici aucun débouché (...) vers la France. Sous ce rapport, l'ouverture prochaine de la section de Vervins à Hirson lui sera très utile en lui procurant un trafic de transit (...). Ce traité met à la disposition de la Compagnie une ligne qui relie directement notre exploitation française aux chemins de fer Nord-Belge à Liège, à Namur et à Givet. On pourra ainsi se rendre de Paris à Liège sans quitter un seul instant les rails de notre compagnie. C'est un fait qui n'est pas sans importance, si on tient compte des changements qui peuvent survenir dans la situation des chemins de fer en Belgique. Nos relations avec l'Allemagne du Nord sont ainsi, par cet arrangement, mises à l'abri de tout ce qui aurait pu matériellement la compromettre". Les intentions sont ainsi nettement mises à jour. En premier, alléger, sinon supprimer, la sujétion créée par la primauté de gestion

de l'Etat belge sur la section Charleroi-Namur; ensuite, éliminer la concurrence possible de la Compagnie de l'Est pour le trafic pondéreux en provenance du bassin liégeois. Ces motifs sont d'ailleurs exposés dans le rapport: "... les mesures prises, disait le rapporteur, sont, avant tout, des actes de préservation et des moyens de sécurité (...)" . Il ne s'agit pas d'accroître seulement les produits de l'exploitation, mais de les sauvegarder. Et à l'intention de la Compagnie de l'Est, il ajoute ceci: "Nous n'aurions certes pas demandé mieux que de vivre en bonne intelligence avec les entreprises établies à côté de nous (...) elles auraient pu nous apporter d'utiles contingents de trafic, (...) mais nous n'avons trouvé autour de nous que des projets hostiles et des menaces d'invasion qui, en soulevant les passions (...) rendaient la défense indispensable (...)" (3).

Le traité du 20 avril fut approuvé par la majorité des actionnaires, mais... refusé par le gouvernement belge en vertu de l'application de la loi du 14 février 1869 - Art.premier (4) - dite loi du Salut public. En conséquence, le traité du 20 avril fut abrogé et les relations entre la Compagnie du Nord français et le Chemin de fer de Chimay régies par les Conventions antérieures faites le 31 janvier 1866, le 29 octobre 1869 et le 4 décembre 1869, entérinées dans l'avenant du 4 octobre 1891 (5).

A. SUIVRE

(1) Qu'on se souvienne à ce propos du refus du gouvernement belge de concéder à Rothschild la section Charleroi-Namur afin d'enrayer l'emprise de la Cie du Nord sur la ligne d'Erquelines à Liège, en contrôlant la partie

médiane sous l'égide de l'Etat belge. Par la mise en tutelle du chemin de fer de Chimay, la difficulté était tournée.

- (2) L'exploitation par la Compagnie du Nord devait, aux termes du traité, commencer le 1er juillet 1870 pour une durée égale à celle de la concession des lignes N.B. déjà régies par le Nord, à ses frais exclusifs et moyennant un prélèvement de 45 % sur les produits kilométriques jusqu'à 16 000 F par km et 60 % sur l'excédent. Le restant appartiendra à la Compagnie de Chimay (P.V. Rapport 30.4.1870).
- (3) L'allusion aux affaires du Luxembourg est ici très nette et l'expression "menaces d'invasion" qui figure dans le texte n'était pas un simple effet oratoire. Nous fûmes à deux doigts d'une guerre avec la Prusse. La guerre de 1870 aurait eu lieu... en 1867.
- (4) Art. 1er - Les sociétés de chemin de fer ne peuvent céder les lignes dont elles sont concessionnaires qu'avec l'approbation du gouvernement. Sont considérées comme cessions (...) tous actes par lesquels une société transférerait par bail, fusion ou autrement, l'exploitation totale ou partielle d'une ligne (Chambre des Représentants-séances des 11, 12, 13 février 1869 - La loi fut votée par 61 oui contre 16 non et 2 abstentions-Moniteur Belge).
- (5) Documents intégraux: 1 Convention réglant les transports communs entre les chemins de fer de Liège à Givet et de Chimay - Janvier 1868 (Liège Imp. de Thier et Lovinfosse) -

2 Compagnie du chemin de fer de Chimay - octobre 1891 - Bruxelles - Imp. Bois-Wittouck (Archives AGN - E - 408 - 415).

Jocadis

SPRL / PVBA

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



KIT
HO

TYPE 57

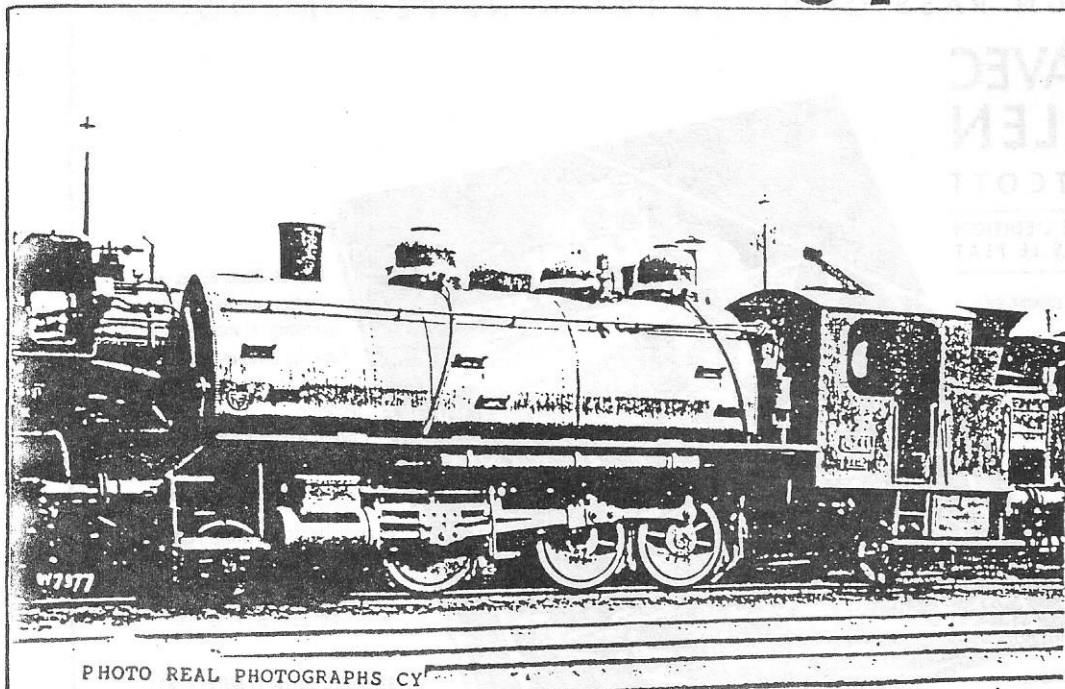


PHOTO REAL PHOTOGRAPHS CY

BOITE DE CONSTRUCTION
BOUWDOOS

MOTOR
MOTEUR PORTESCAPE RG4 1219

EMBIELLAGE A VISSER
SCHUIFBEWEGING AAN TE SCHROEVEN

ATTELAGE COURT SYMOBA ARRIERE
SYMOBA KORTKOPPELING ACHTERKANT

VERSCHILLENDE VERSIES MOGELIJK
DIFFERENTES VERSIONS POSSIBLES

LEVERBAAR- EN STOCK

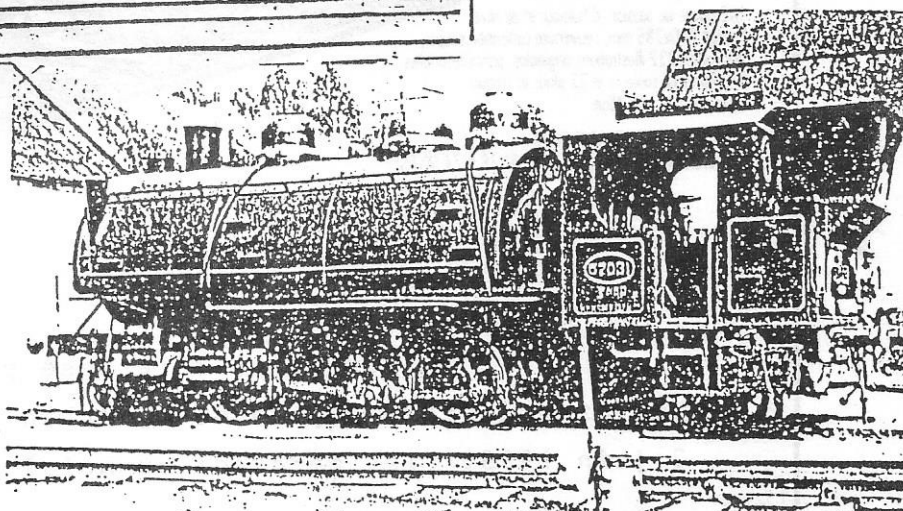


PHOTO R.C.RILEY-MAX DELIE VAP.STOOM 3

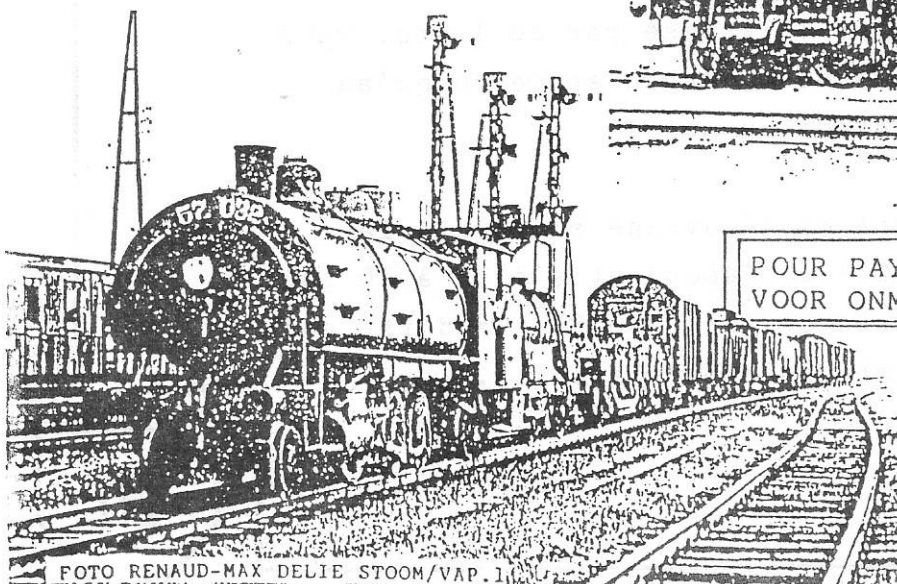


FOTO RENAUD-MAX DELIE STOOM/VAP.1

POUR PAYEMENT IMMEDIAT
VOOR ONMIDDELIJKE BETALING : 10.950.-

PRIJS
PRIX 11.450.-

PORT B. : 120.-

BANK 192-1017112-12

Littérature Ferroviaire

L'ALBUM QU'UN PASSIONNE DE TRAIN NE PEUT MANQUER

EN TRAIN AVEC JOHN ALLEN

DE LINN WESTCOTT

TRADUCTION FRANÇAISE DE L'ÉDITION
ORIGINALE PAR JACQUES LE PLAT

L'histoire de John Allen, ce modéliste hors du commun qui a transfiguré le train miniature.

L'étude de son célèbre réseau, le Gorre & Daphetid Railroad, dont la construction s'échelonna sur plus de 25 ans.

La chronologie de ses expériences et de ses progrès.

La description détaillée de ses techniques, de ses subterfuges, de ses solutions originales.

Tout cela raconté par Linn Westcott, un autre modéliste talentueux et inventif, éditeur de Model Railroader et ami de John Allen.

Un récit émouvant et tragique, baigné d'enseignements et de surprises.

148 pages de passion, d'humour et de rêve.
Format 240x285 mm, couverture cartonnée souple, dos cousu, 222 illustrations originales, parmi lesquelles 75 photos en couleurs et 23 plans et croquis de la main de John Allen.

PARUTION : 22 SEPTEMBRE 1993.

PRIX À LA PARUTION : 245 FF • 1.380 FB • 74,50 FS



Pour bénéficier de ces prix, adressez sans tarder votre commande et votre règlement à l'une des adresses suivantes, en fonction de votre pays de résidence.

L'album vous sera envoyé franco, sous carton de protection, dès les premiers jours de septembre 1993.

FRANCE, ITALIE, ESPAGNE, PORTUGAL :

EDITIONS LOCO-REVUE
B.P. 104
F-56401 AURAY CEDEX
Tél. : 97 24 01 65 • Fax : 97 56 55 89

BELGIQUE, SUISSE ET AUTRES PAYS :

PRG-RAIL INTERNATIONAL
4a, rue du Pont-de-Bar
B-1490 COURT-SAINTE-ETIENNE
Tél. : 0101 61 15 65 • Fax : 0101 64 55 64
C.C.F. Belgique : 000-1543565-04
C.C.F. Suisse : Genève 12-19950-2

Si vous êtes intéressé par ce livre, vous pouvez souscrire auprès de M. Orban et ce jusqu'au 2 juin 1993. (1er mercredi du mois)

Le paiement de l'ouvrage se fera à la souscription, soit 980 FB. Cependant s'il y a 10 souscriptions, le livre vous coûtera 900 FB, la différence vous sera remboursée par la suite.



Histoire du chemin de fer

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

En 1858, une ligne était prévue entre Châtelaineau et Givet, par Morialmé et Doisches; elle était baptisée d'un nom significatif : l'Est Belge; un autre chemin dit d'Entre-Sambre-et-Meuse, parallèle au précédent, devait aboutir... à Vireux. La parade charbonnière se dessinait et, d'ailleurs, elle était nettement perçue à la Compagnie du Nord : on voulait acheminer la houille de Charleroi vers les Ardennes, et peut-être vers la sidérurgie lorraine. La Compagnie des Ardennes avait déjà réussi à ouvrir le marché de Reims et de la Haute-Marne au charbon de Charleroi, qui s'y payait deux francs moins cher que celui de Mons.

Au début de 1858, le Prince de Chimay demandait au gouvernement belge d'accélérer la construction de Liège-Givet, confié à l'Etat belge en partie, mais dépendant de la Compagnie du Nord entre Namur et Dinant. "Le Prince réussit. Il parvint même à tourner la législation belge interdisant toute concession à une compagnie étrangère. La Compagnie du Nord, cette "respectable compagnie" écrivait-on à la Compagnie des Ardennes, interprétait à sa façon le traité de fermage; le gouvernement belge comprenait comme elle. Donc la Compagnie de M. Rothschild atteindrait Givet"(24).

Les circonstances financières vinrent contrarier ces projets. Dès 1857, la Compagnie d'Entre-Sambre-et-Meuse était en difficulté. Deux ans plus tard, la Compagnie des Ardennes pensait à un rachat et à la fusion : "De même, M. Malon, président du Charleroi - Couvin, c'est-à-dire de l'Est Belge, se penchait sur son sort, d'autant que ce M. Malon ayant des attaches avec la Compagnie des Rothschild, songeait à desservir le plus possible les Ardennes au profit du Nord de la France (...). Bénéficiant dès capitaux des Rothschild, "L'est Belge" devant aboutir à Givet créa beaucoup de casse-tête à la Compagnie des Ardennes qui pourtant y souscrivit quatre mille actions (...)"(25).

La voie était libre et, le 5 avril 1859, intervint l'acte définitif relatif à la construction et à la prise de bail par la Compagnie du Nord, de la ligne de Namur à Givet : "la Compagnie du Nord consent à se charger (...) de la construction et de l'exécution complète, pour compte et aux frais de la société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, du prolongement de la ligne de Namur à la frontière française par Dinant", dans la direction de Givet (art.1).

La Compagnie du Nord, après réception de la ligne par les autorités compétentes, entreprendra à titre de bail l'exploitation pour son compte à ses risques et périls (art.7).

La durée du bail était à la durée de la concession. A l'expiration de cette concession, la Compagnie de Namur à Liège fera à l'Etat belge la remise du chemin. Les projets de terrassements de

la ligne entre Namur et Givet étaient approuvés au cours de l'année 1860. On poursuivait les acquisitions de terrains

entre Dinant et la frontière. La plupart des travaux, notamment les deux ponts sur la Meuse, les souterrains, étaient en voie d'achèvement au printemps de 1862. La ligne fut livrée à l'exploitation jusqu'à Givet, le 5 février 1863.

Le réseau du Nord-Belge était déjà, par sa désignation, assez original, en ce sens qu'il était situé à l'est du pays, qu'il n'était belge que dans une faible mesure et par sa seule implantation. Il n'a pas été créé par la volonté de la compagnie gestionnaire, mais simplement constitué à partir d'éléments disparates sur un échiquier mouvant. On ose dire qu'il a été réalisé malgré la méfiance royale et en dépit de l'hostilité de certains milieux parlementaires. Dans un pays dont l'existence était une longue suite de dominations étrangères - bourguignonne, espagnole, autrichienne et française, auxquelles avait succédé la tutelle hollandaise - il était normal que le premier souverain légitime se soit montré sourcilieux au regard d'une indépendance récente acquise dans la douleur. Mais comme la plupart des jeunes ménages, celui du Roi et de la jeune nation ne disposait que de ressources financières encore précaires pour acquérir ce que nous appelons aujourd'hui "des biens d'équipement". En 1830, l'argent était à Amsterdam - place forte de la haute banque traditionnelle, hostile à la Belgique - mais aussi à Francfort, à Londres et à Paris, où la finance des rothschild était toujours prête à "aider" les hommes d'affaires et les entreprises en difficulté, sous condition qu'ils soient producteurs de richesse! Leur arme fut la mise en place de la banque de crédit industriel - opposée à la haute banque - et la création des sociétés anonymes par actions.

En Belgique, l'indépendance, confirmée par les puissances européennes en 1839, coïncidait avec l'avènement de l'ère industrielle, sous le signe de la vapeur, et lorsque les Belges s'aperçurent qu'ils manquaient de capitaux pour en assurer le développement... les Rothschild le savaient déjà!

UNE TRACTION SOUS INFLUENCE.

En se substituant aux compagnies primitives, la Compagnie du Nord entra en possession d'un parc de locomotives peu nombreux, disparate, et dont la construction remontait aux années 1846 - 48. Avec le renforcement de ce parc apparurent bientôt sur les lignes du Nord-Belge des engins directement inspirés - voire même importés - du Nord français.

1re époque : 1854-1871.

Les deux premières locomotives étaient d'origine anglaise et provenaient de chez TULK et LEY à Whitehaven (n° du constructeur 67 & 68); ce furent les premières locomotives du système Crampton mises en service sur le continent. Leurs roues motrices avaient 2,13m de diamètre et, détail particulier, celles des essieux porteurs avaient la même dimension (1,14m de diamètre). C'était pour l'époque le type parfait de la machine à grande vitesse. Toutefois, si l'on considère que le profil de la ligne de Namur à Liège, bien qu'établie dans la vallée, ne comportait aucun palier, mais une suite de déclivités (certaines atteignant jusqu'à 7 mm/m) et que, par ailleurs, le

tracé comportait de nombreuses courbes, il faut convenir que ce type de locomotive était mal adapté au parcours qu'il devait

accomplir. Constatation qui amena (sans doute) la Compagnie du Namur - Liège à les éliminer très tôt, car elles ne furent pas prises en charge par la Compagnie du Nord, et ne figurent pas sur l'état général du matériel du 1er décembre 1855. Baptisées "Namur" et "Liège", elles étaient numérotées 49 et 50 (1). Elles n'ont pas été livrées au Nord-Belge, mais auraient été vendues en Angleterre pour la somme de 4000 livres au South Eastern Railway, après essais sur le Grand Jonction Rly (2).

Le Nord-Belge a fait démarrer sa numérotation avec les numéros 1 à 17. Le n° 1 a été attribué à la machine dénommée "Campbell", type 1 A 1 destinée au service des voyageurs. Les machines numéros 2 et 3, du type 030 de Stephenson, portaient à la Compagnie Namur - Liège les numéros 3 et 9 respectivement. Bien qu'étant d'un type différent, elles figuraient dans le même groupe sur l'état des machines et avaient été construites en 1848 par les établissements de Saint-Léonard (usine métallurgique fondée en 1825 sous la direction de Régnier-Poncelet, dont la première locomotive fut livrée à l'Etat belge le 17 février 1840). Les machines portant les numéros 1 et 4 à 7 avaient été construites par les établissements Cockerill à Seraing. Sur l'état général du matériel de 1855, on relève une machine n° 31 du type 120 T, construite par Wilson à Leeds et indiquée d'origine NB, mais il s'agit vraisemblablement de la transformation d'une machine étrangère au groupe 8 à 17, type 1 A 1 à tender séparé. Ce groupe est désigné par ailleurs "type Wilson"(3) et son effectif figure au complet sur le document de 1855. Il est bien difficile de s'y reconnaître en l'absence d'autres sources de renseignements. On constate cependant qu'en 1873, il n'existait plus

de machine portant le n° 31. Mais en 1876, il est mentionné un groupe du type 1.2.0, série 20 à 31, à tender séparé, provenant de la transformation en 1874-1876 de machines Nord-Stephenson de la série 51 à 121, donc d'origine très différente - ce qui n'explique rien! Le groupe qui portait les numéros 32 à 41, type 120 à tender séparé, construit chez Cockerill, provenait de la Compagnie de Namur à Liège. Ce type de machine était utilisé en service mixte alors que le service voyageurs était assuré par le groupe 8 à 17 (les deux types circulaient sur la ligne de Liège à Givet).

VAUQUESAL-PAPIN

(A SUIVRE...)

- (25) Henri Manceau - op. cit. En octobre 1862, la Compagnie des Ardennes liquidait sur le marché à Bruxelles, ses actions de l'Etat Belge et mille actions du chemin de fer de chimay.
- (1) Les noms et dimensions principales des locomotives sont groupés sous forme de tableaux (prochain numéro).
- (2) La machine Namur a été utilisée en tous services - trains poste, trains express de voyageurs, trains de marchandises. Elle a parcouru en 1846 sur le Grand Junction Rly 3680km. La vitesse de 120km a été atteinte HLP et les 100km/h maintenus avec une charge de 50t (F. Gaiser).

- (3) Phil. Dambly in "Nos inoubliables vapeurs". Editions "Le Rail" Bruxelles 1968.

Sonderangebote aktuelle Information

Stand: Februar 1993

Roco HO:

Rungenw. m. Panz. SOSE91	804	59.90
Wippenwg. Aufl. SOSE92	1901	75.90
DB-Set Huckepack/Vol	1902	75.90
BR 601 DR Max Lieber	43013	269.90
Triebz. Chiemgau SOSE	43040	159.90
E32 +Wag. DRG SOSE 91	43048	289.90
E-Lok SNCF	43482	119.90
E-Lok 1020 EpIII	43534	179.90
ÖBB 2045 grün	43554	119.90
E-Lok R. 1000 grün	43616	179.90
Dieselverschl. Di5	43624	169.90
V 100 bl./bei. SOSE92	43648	139.90
E-32/4 Wag. MÄ SOSE91	43923	298.90
Type 80 für Märklin	43961	198.90
E-Lok 1141 grün Mä	43962	229.90
E-Lok 1141 rot Mä	43963	229.90
Bauzugset Sose	44023	98.90
Personenwagen	44026	26.90
BW Fernmeldes. SOSE91	44043	69.90
Donnerb.-Büchse 1 Kl	44214	19.90
Bruhätwg. SNCF 2Kl.	44272	29.90
TUI-Waggon Reisewag	44281	29.90
1.Kl. belg. neue Farbe	44350	54.90
2.Kl. belg. neue Farbe	44351	54.90
Würtemb. Wagen DB	44539	34.90
Liegewg. 2.Kl. SOSE92	44650	39.90
Eurofima 1:87 2Kl.	44661	49.90
Harzbrauerei..SOSE92	46033	19.90
Wag. Ate. SNCF SOSE92	46153	24.90
Schiebew. Wag. SBBglatt	46170	24.90
Wagen SBB gerippt	46171	24.90

Arnold:

Leckerm. Expr..Sose91	0219	69.90
Set Dujardin..Sose91	0220	149.90
DEA Kesselwagen	4311	18.90
Bierw. Saalfelder Gro	4590	18.90
Bierw. Reudnitzer Pil	4591	18.90
DR Eilzugwagen 2.Kl	0155-0	23.90
DR Eilzugwagen 3.Kl	0155-1	23.90

Model-Loco:

BR92.2-3	ML246	398.00
BR62	ML244	498.00

Hag:

Re 4/4 II SMB	276	369.00
Re 4/4 II VHB	278	369.00
Re 4/4 BT Umrichtlok	186	489.00
Re 4/4 II neu grün	214	369.00
BDe 4/4	154	569.00

Rivarossi:

E-454 FS	31400	249.90
----------	-------	--------

Fleischmann HO:

BR 78 RSV Mä..Sose90	1817	249.90
BR 38 für Mä. Sose91	1818	249.90
BR 78 Saar Mä.Sose90	1878	249.90
TEE-Ellok BR Re 4/4	4341	149.90
SBB Re 4/4	4342	149.90
E-Lok Re 4/4 SBB	4343	259.90
Ellok BR 132, DB	4369	169.90
BR 78 Saar....Sose90	4878	198.90
3.Kl. belg.....Sose91	5072B	35.90
Wag. 3.Kl. SNCF.Sose91	5072F	35.90
2./3.Kl. SNCF..Sose91	5073F	35.90
SNCF Packw....Sose90	5084B	35.90
Gepäckw. SNCF..Sose91	5084F	49.90
2./3.Kl. SNCF..Sose91	5089F	49.90
Wagen SNCF 1.K. Sose91	5071F1	35.90
100 Jahre NL..SOSE89	905320	19.90

Märklin HO:

Schw. Güterzug..EXP91	2847	189.90
Zementz. SNCF.. EXP92	2848	259.90
Micheline Est. EXP92	3122	289.90
Michelin belg. EXP91	3123	229.90
Micheline. SNCF. EXP89	3124	229.90
Diesell. dän....EXP91	3174	289.90
E-Lok BR 132 DB EpIV	3179	169.90
Ae 6/6 rot	3336	298.90
Mich. belg. Dige EXP91	3603	249.90
Dampflok 011 Digi	3690	298.90
Ausstellungsw. SOSE85	4121	39.90
BR 55 DB	5505	2390.00
E 191 DB grün Spur I	5517	2980.00
Flugz. Zug. I MHI90	5803	498.00
Hifi Zugset SOSE91	84189	139.90
Kaffeezug SOSE91	84420	59.90

Märklin Spur Z:

Zug Rotes Kr. SOSE89	8114	198.90
Krokodil mit drei Anhängern!....		
EuropaIBenel. ZSOSE91	88126	98.90

Trix HO:

DR-Dampflok BR 38/4	22409	219.90
Glask. preus. Tr. Int.	22411	198.90
Diesellok DB V 236	22464	98.90
Beiwagen VB 140	22472	49.90
DR-Schnellzugw. 1/2.K	23765	69.90
DR-Schnellzugw. 3.Kl.	23766	69.90
DR-Schnellzugw/Packw	23767	75.90
Mitropa-Speisewagen	23798	89.90

agenda

BOURSES

Chatelet hotel de ville de Chatelet

2 mai 1993

071/39.08.51 ou 071/51.55.19

Moha ancienne maison du peuple

9 mai 1993

085/23.08.50 ou 23.66.91 ou 31.20.97

Wommelgem salle saint Joseph

30 mai 1993

5 septembre 1993

03/77.41.305 ou 77.45.098

Hoeselt centre culturel

6 juin 1993

089/41.53.72

Andenne salle communale de Sclayn

29 aout 1993

085/84.26.87 ou 84.41.42 ou 84.45.32

Tihange hall d'accueil centrale nucléaire

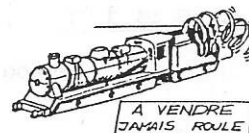
24 octobre 1993

085/23.24.08 ou 31.50.09 ou 31.20.97

Andenne salle polyvalente

7 novembre 1993

085/84.26.87



Expos et manifestations

Poulseur à la salle de l'Union Mosane

Fête du train nouveau, organisé par l'ASMOCO

les 29, 30 et 31 mai 1993

041/69.24.74 ou 82.10.20 le soir

Stoomgroep Turnhout

12° journée vapoistes internationaux

29, 30 et 31 mai 1993

014/42.67.55

Voyage à l'île de Man

18 au 24 mai 1993

Renseignements: GTF

BP 191

4000 Liège 1

BVS

Cinquième week-end du train à Puurs

3 et 4 juillet 1993

Renseignements: BVS

Ten Berg 101

9300 AALST

Week-end de la vapeur à Bokrijk

Samedi 17 et dimanche 18 juillet 1993

Réception de la type 1 chez Olaerts

Vendredi 10 septembre 1993

Euromodelbauw 93

Limburg hall genk

24, 25 et 26 septembre 1993

Salon des chemins de fer

Gare centrale de Bruxelles

du 20 novembre au 22 novembre 1993

VIE du CLUB

Les réunions

MERCREDI 5 MAI 1993

Si vous avez assisté à la première partie de la projection de diapositives de notre ami Albert Collin, sur la Suède, vous ne manquerez pour rien au monde la suite de cette projection, c'est-à-dire, sur la Norvège, où nous franchirons le cercle polaire.

Il n'est pas très courant d'assister à une projection de diapositives de ces pays où peu d'amateurs font le voyage. Alors, profitez-en !

Si vous possédez du matériel ferroviaire norvégien, faites nous en profiter en le faisant évoluer sur le réseau du club.

MERCREDI 2 JUIN 1993

Cette soirée sera consacrée à un exposé technique. Je vous parlerai de cet appareil électromagnétique, qui à l'aube de l'an 2000, voit son utilisation diminuer au profit de l'électronique. J'ai nommé, **le relais**.

Soyez rassuré, les relais ont encore de belles années devant eux et ils nous rendront encore beaucoup de services à nous les modélistes ferroviaires.

Je me propose de vous montrer les différents types de relais, et leurs principales utilisations.