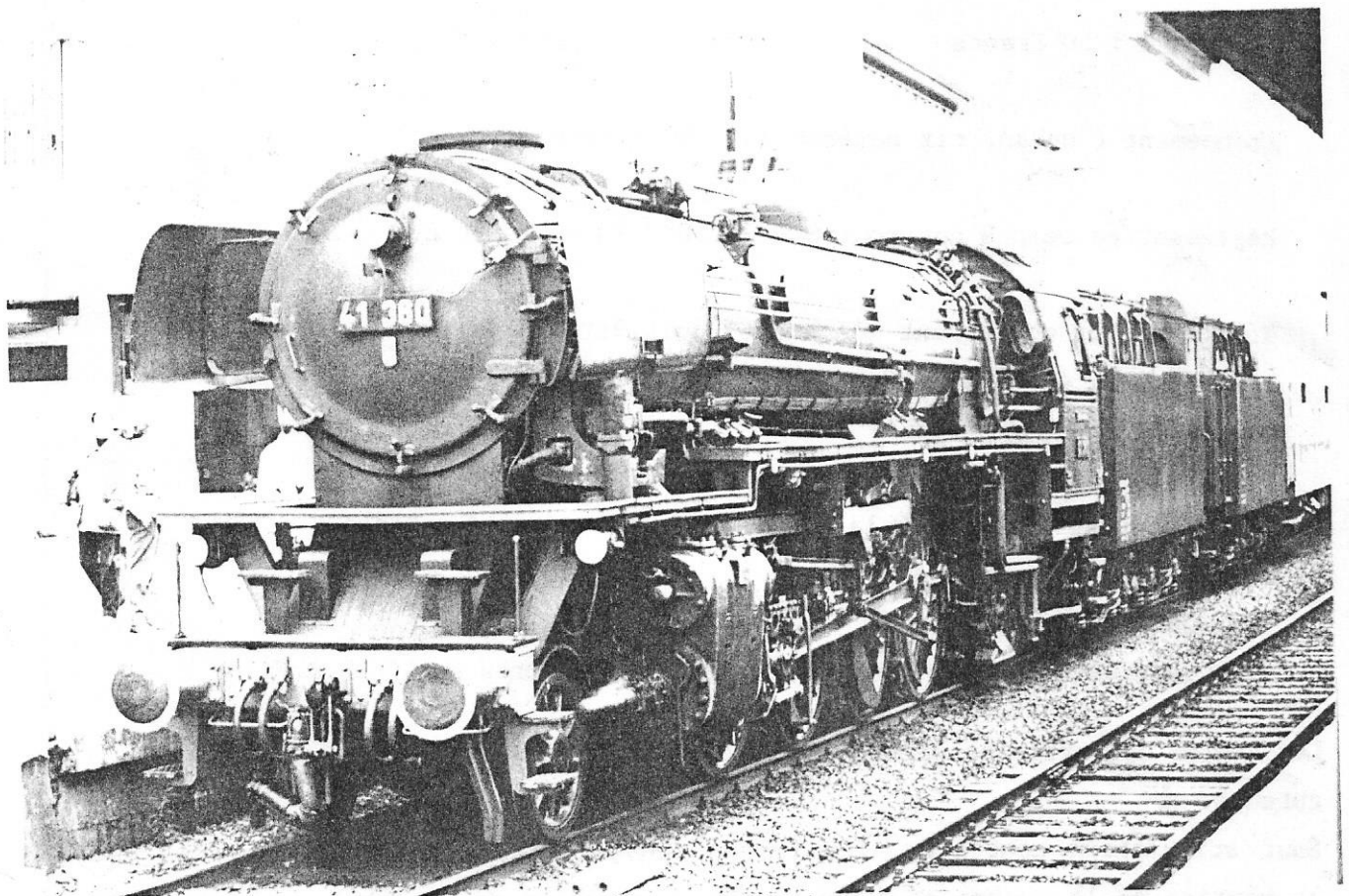


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. JUILLET - AOUT 1993 Numéro 4



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

orrespondance

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 04-05

SAVIEZ VOUS QUE En marge du Nord-Belge

Le chemin de fer de Chimay 06-07-08-09-10-11

Les touristiques 11

PUBLICITE 12

MODELISME FERROVIAIRE Modèle de l'année 1992 Matériel
de traction et matériel remorque 13-14-15-16-17-18

Nécrologie 18

PUBLICITE 19

VIE DU CLUB 20

PHOTO DE COUVERTURE.

BR 41 à Liège Guillemin

Collection R. ORBAN

Certains d'entre vous nous ont demandé, voire reproché de ne pas organiser d'expositions ou des bourses d'échanges.

Suite à cela, notre comité s'est penché sur le problème, et a décidé de prendre le taureau par les cornes, et de répondre aux desideratas des membres.

Donc, nous nous sommes mis en chasse, afin de trouver une salle susceptible de nous recevoir un week-end pour organiser une bourse d'échange.

Cette salle, nous l'avons trouvée à un prix, plus qu'intéressant, et nous avons pris une option de réservation pour les 11 et 12 juin 1994

Seulement voilà, malgré les demandes de volontaires que nous avons fait, personne ne s'est présenté pour nous aider à mettre en place cette manifestation. Le comité à lui seul ne saurait prendre en charge tout les problèmes et toutes les charges de travail que ce genre de manifestation demande.

Nous sommes de bonne volonté, mais il ne faut pas

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

perdre de vue que nous sommes tous bénévoles, et que ce travail doit s'ajouter en plus de tout le reste.

En fait, la situation se résume comme ceci : si pour le 18 août de cette année, nous n'avons pas trouvé une dizaine de volontaires sur qui compter, nous devons renoncer à notre option et annuler cette bourse. La balle est dans votre camp, et il appartient à vous, membres du club, de savoir si oui ou non, on peut organiser cette manifestation.

Par la même occasion je fait un appel de volontaires pour animer le réseau lors de l'exposition de Genk les 24, 25 et 26 septembre 1993.

(Le planing sera affiché au local.)

N'oubliez pas ceci : un club comme le nôtre est l'affaire de tous.

Pour les activités qui sortent de l'ordinaire, nous avons besoin de toute aide, et croyez moi, elle sera la bienvenue.

Richard ORBAN

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**



SAVIEZ VOUS QUE

EN MARGE DU NORD-BELGE.

LE CHEMIN DE FER DE CHIMAY.

La section Momignies-Anor.

La jonction avec la ligne du Nord (Valenciennes à Hirson) fit l'objet d'une convention particulière établissant les relations de service entre les compagnies du Nord et de Chimay pour l'exploitation de la partie située entre Momignies et Anor. Nous en donnons ci-après le résumé.

Art. 1er - L'exploitation sera faite aux profits et risques de chaque partie contractante depuis le point frontière situé à 5 899,39 m (on ne peut qu'admirer un tel souci d'exactitude!) de la station d'Anor et à 1 805,55 m de la station de Momignies. Les tarifs seront calculés à partir de ce point ainsi que la redevance pour l'usage réciproque du matériel.

Art. 2 - Il n'y aura pas de gare commune, chaque compagnie assumant les frais et la rémunération du personnel dans chacune des deux gares.

Art. 3 - La traction des trains de voyageurs et de marchandises devra être assurée entre la frontière et Anor par les soins de la compagnie de Chimay, qui recevra de la compagnie du Nord une indemnité de un franc par km-train (art.4). La réciprocité sera appliquée pour les locomotives du Nord circulant éventuellement sur les rails belges (art.7).

Il était également convenu que les deux administrations s'efforceraient de mettre leurs horaires en concordance pour offrir aux voyageurs des correspondances pratiques (conventions signées le 29.10.1869).

La section fut ouverte à l'exploitation en septembre 1871, après le départ des allemands.

L'ouverture au trafic commercial coïncidait avec une période difficile. Les séquelles de la défaite et les restrictions de l'occupation allemande ne favorisaient pas les transactions, ni les déplacements.

Mais cette situation paraît s'être prolongée, sans doute pour d'autres causes, et la Compagnie de Chimay dut se tourner vers sa puissante voisine, la Compagnie du Nord, pour "causer".

La rencontre eut lieu au début d'octobre 1875 à Bruxelles, entre Alphonse de Rothschild, président du Conseil d'administration du Nord, de Saint-Didier et Marc Caillard, administrateurs d'une part, et le prince de Chimay, président du Conseil d'administration de sa compagnie et trois administrateurs d'autre part.

Laissons de côté les discussions pour en venir à l'essentiel. Après avoir exposé que la Compagnie de Chimay (n'avait pu) jusqu'ici exploiter ses lignes que dans des

conditions très onéreuses, on convint de part et d'autre que sa situation serait améliorée si la Compagnie du Nord contribuait au développement du trafic. Celle-ci s'y montrait d'ailleurs favorable et nous prions ici le lecteur de se reporter plus haut, à ce que nous écrivons, sur les "intentions" de la grande Compagnie. L'article premier du traité proposé répondait parfaitement aux vues des "gens du Nord". Nous le citons sans retouches : "La Compagnie de Chimay prend l'engagement formel de s'entendre avec la Compagnie du Nord pour régler son exploitation au double point de vue de l'établissement des tarifs et de l'organisation de la marche des trains de voyageurs et de marchandises".

En d'autres termes, la Compagnie du Nord décidait des conditions de survie de la Compagnie de Chimay en orientant son trafic, en le nourrissant à son gré et selon un barème de prix... bien étudié. Dans ces conditions, le Nord s'engageait à contribuer au développement de ce trafic de manière à ce que la Compagnie de Chimay puisse retirer de son exploitation un produit de 45% de sa recette brute annuelle (art.3). Si, par le développement du trafic, la recette brute annuelle excédait 16 000 F par km, la Compagnie du Nord ne garantirait plus que 30% de cet excédent (art.4).

En outre, la Compagnie du Nord paiera annuellement à la Compagnie de Chimay une subvention fixe de 51 000 F (art.6). Une clause draconienne figurait à l'art.7 : dans le cas où la Compagnie de Chimay céderait ou fusionnerait son exploitation sans l'assentiment de la Compagnie du Nord, elle aurait à rembourser dans les trois mois à la Compagnie du Nord le montant total des sommes qui lui auraient été versées aux termes du contrat.

Nous l'avons écrit au début de ce

chapitre : la Compagnie de Chimay, en signant ce traité du 6 octobre 1875, devenait une antenne du Nord-Belge... ce qui lui a permis de durer.

Notes sur le matériel roulant.

Il n'est pas simple d'avoir un aperçu solide et précis sur la traction du chemin de fer de Chimay. Les éléments dont on dispose, bien qu'officiels, sont assez flous. On peut toutefois écrire sans trop s'avancer qu'elle procédait de celle en service sur le Nord dans une très forte proportion.

S'il faut en rechercher le caractère dominant, nous dirons que le service MT a vécu sous le signe du troc et de l'emprunt. Une précision, toutefois, sur la composition du matériel roulant d'après un état de 1881. La Compagnie possédait à cette date :

- catégorie voyageurs : 5 voitures mixtes 1er et 2^e cl.,
20 voitures de 3^e cl. et 8 fourgons à bagages G.V., soit au total 33 véhicules;

- catégorie marchandises : 210 wagons dont 61 de 10 t et 22 de 7 t pour le transport de la houille.

La différence de proportion entre les deux parcs est une indication très valable de l'importance du trafic marchandises comparée à celui des voyageurs, assuré uniquement par trains omnibus-mixtes, avec 4 circulations journalières.

Les trains de marchandises, quoique facultatifs, étaient toujours prévus et leur itinéraire réglé, ainsi que les trains spéciaux.

La ligne desservait quatre embran-

chements industriels : Société de Strépy-Bracquenies;
Société du Midi du Hainaut;
Wilmart-Mimerès de Saint-Rémy;
la Ballastière du pont de la
Banche.

La Compagnie de Chimay a utilisé son propre matériel moteur de 1870 à 1875, types 1 et 51 - EB (type 1 : 120 de 1867; type 51 : 030 T de 1866). Une Engerth Nord n° 4386 fut prise en location.

En novembre 1885, la situation du parc était la suivante : 7 locomotives dont 5 mixtes numéros 1 à 5 et 2 à voyageurs numéros 11 et 12. Par la suite de mutations ou échanges, la locomotive n° 1 est en service sur le Nord depuis décembre 1884; la n° 5 garée froide à Chimay est en attente de réforme. La locomotive n° 11 a été prêter au N.B. (avril 1884) en échange de deux machines 030 dites Viennoises, numéros 675 et 676. La locomotive n° 724 se trouve en atelier à Saint-Martin.

Deux machines type 120 T, Nord-Banlieue numéros 2 941 et 1 950 de 1877 furent louées en remplacement des locomotives 11 et 12 jusque vers 1910-12. Puis, on notera : vers 1920-25, une locomotive-tender 120 T n° 1 ex-030 T découplée; vers 1935-37, formant la série 51 à 64 N.B. de 1909, trois machines, type 222 T "Revolver", numéros 51, 56 et 58 et deux machines identiques de la série Nord 2 231 à 2 305. Chimay compte aussi à son effectif les numéros 2 457 et 2 462, en location.

En 1936-38, 11 machines type Nord-180 unités, série N.B. 711 à 755, sont louées à la Compagnie de Chimay : les numéros 712, 715, 724, 725, 740, 741, 744, 750,

751, 753 et 754 (Phil. Dambly).

De la série de locomotives "Ravachol"
Nord-Banlieue numéros 1 à 5, introduite en 1924 (formée
par mutation des machines numéros 2 329, 41, 47, 77
de la série 2 311 à 2 380) il restait en 1938, 3 machines
en service au chemin de fer de Chimay, les numéros 1,
2, 3. Nous n'avons trouvé aucune précision quant à
la correspondance des numéros entre chaque série.

FIN

VAUQUESAL-PAPIN

Les ouristiques

A. S. Vi - Tramway historique Lobbes-Thuin

Siège social : Faubourg de Bruxelles 189.

6041 GOSSELIES

Secrétariat : Avenue de Tervuren 138 B

1150 BRUXELLES

17/07/1993 Excursion en tram (Charleroi - La Louvière)
et visite à Bois du Luc et musée de lamine.

14 et 15/08/1993 9e festival du tram vicinal à Thuin.

18/09/1993 Excursion en tram (Charleroi - La Louvière)
et bateau sur le canal du centre
visite des ascenseurs hydraulique.

Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53 Brusselstraat
ENGHIEN 7850 EDINGEN
(Belgium)

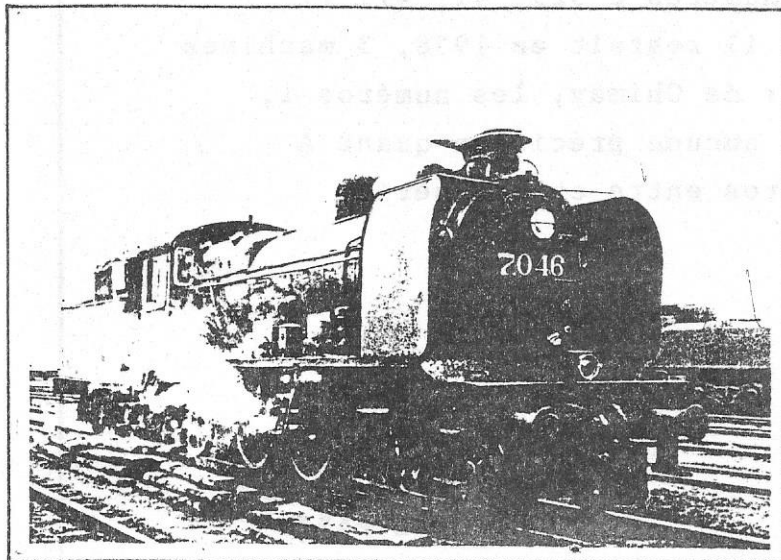
☎ (02) 395.71.05

KIT
HO



TYPE

7



BOITE DE CONSTRUCTION
BOUWDOOS

MOTEUR PORTESCAPE MOTOR

TENDER 24 M³

EMBIELLAGE A VISSER
SCHUIFBEWEGING AAN TE SCHROEVEN

ATTELAGE COURT SYMOBA AU TENDER
SYMOBA KORTKOPPELING ACHTERKANT

2 ROOKKAST DEUREN
2 PORTES DE BOITE A FUMEE

3 CHEMINEES DIFFERENTES
3 VERSCHILLENDE SCHOUWEN

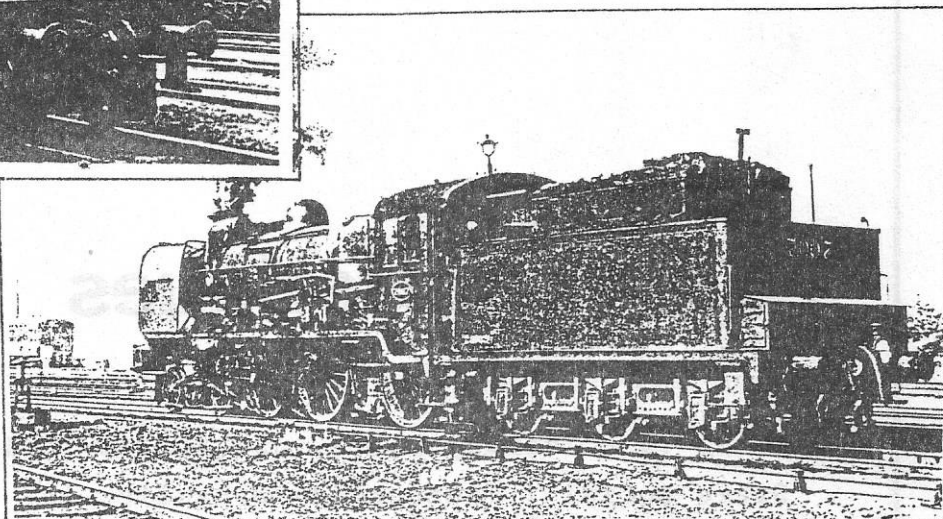
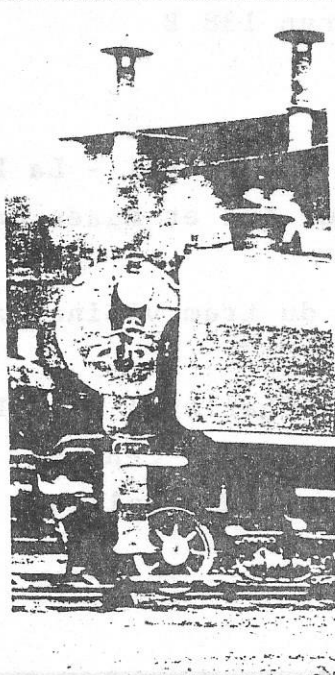
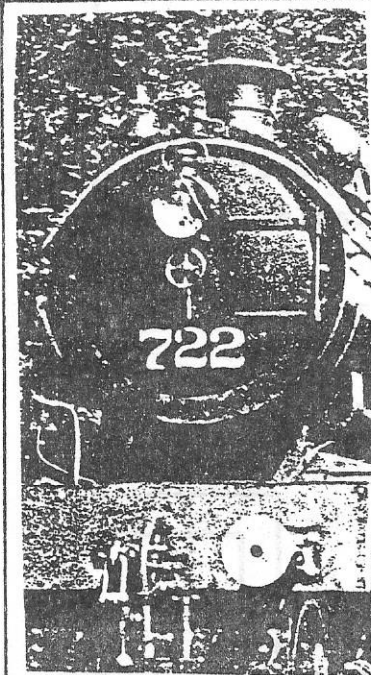


PHOTO - VAPEUR EN
BELGIQUE
D'AMALY.



POUR PAYEMENT IMMEDIAT
VOOR ONMIDDELIJKE BETALING : 13.950.-

PRIJS : 14.950.-
PRIX

PORT : 120.-

BANK: 192-1017112-12

LIVRABLE FIN JUIN
LEVERBAAR EINDE JUNI

PHOTO'S 'VAPEUR - STOOM' M. DELIE.



MODELISME FERROVIAIRE

MODELE DE L'ANNEE 1992.

Pour la deuxième fois, la commission modélisme a organisé l'élection du modèle de l'année.

Tous les modèles qui ont été commercialisés entre le 1er janvier et le 31 décembre 1992 entraient en compétition.

Par rapport à l'année précédente, un certain nombre de changements ont été effectués :

- le système de points a été adapté,
- les importateurs ou les fabricants devaient mettre les modèles en compétition à la disposition de la commission.

Le samedi 20 mars 1993, les membres du jury étaient les hôtes du MSCM De Pijl pour l'élection. Neuf clubs affiliés (ALAF, ARBAC, CFC, CFMS, CFO, De Pijl, MOBOV, MVB, RMM), deux non-affiliés (L'Echelle, Het Roethuisje) et la commission modélisme étaient présents et avaient chacun une voix.

Tous les modèles étaient de bonne qualité et ont été appréciés par les membres du jury. Seuls des détails allaient les départager.

Une semaine plus tard, la remise des prix a eu lieu dans les locaux de l'ARBAC. L'importateur De Prest (ROCO - ATM) gagnait le premier prix dans les trois catégories. On peut cependant dire que tous étaient normalement vainqueurs. Le fait de produire des modèles belges doit être apprécié. Pour "Monsieur Tout le Monde" cela peut paraître normal, mais les efforts et les risques ne doivent pas être négligés. Cela ne signifie pas qu'il n'y ait plus rien à faire, bien au contraire. La plus facile amélioration consisterait pour certains dans le fait que les modèles répondent aux normes NEM. Il y a aussi des modèles qui sont souhaités par le public, mais encore introuvables. La commission modélisme plaide pour un dialogue entre les fabricants et elle-même, ce qui devrait avoir pour résultat que le client pourrait acheter plus de modèles belges qui seraient livrés à moindre risque par les fabricants. La commission possède un référendum national récent et une étude de marché.

LA COMMISSION DE MODELISME DE FEBELRAIL

M A T E R I E L D E T R A C T I O N

1. Série 20 (ROCO)

Le pantographe de cette locomotive est faux; de ce fait, elle est trop haute. Le jaune est trop pâle. C'est cependant un modèle qui fut apprécié et qui a de bonnes qualités de roulement. C'est donc normal qu'il ait remporté le prix du "modèle de l'année 1992".

2. Série 101 (ROCO)

La troisième version de cette locomotive est également réussie. Une des rares locomotives qui avait une vitesse maximum très réaliste.

3. Set Train de Carrière (MARKLIN)

L'ensemble fut très bien apprécié. La seule remarque fut qu'un des wagons à 2 essieux n'aurait jamais existé et que l'autre n'aurait jamais roulé avec les wagons à bogies.

4. Type 12 (OLAERTS)

Un modèle qui se hisse au sommet en ce qui concerne les détails et la finition. Une vitesse maximum très réaliste est aussi un bon point. Etant donné le prix de 38 000 FB, un modèle avec moteur sans volant d'inertie et prise de courant en diagonale est presque inacceptable. Ceci peut amener des problèmes dans un système de bloc automatique dans lequel les 2 rails sont coupés.

5. Type 81 (ARNOLD)

Un modèle bien réussi qui plaira à beaucoup d'amateurs de N. Le détaillage est assez maigre et la vitesse maximum beaucoup trop élevée.

6. Type 99 Nord Belge (JOCADIS)

Un must pour les amateurs de Nord Belge. La vitesse maximum est aussi trop élevée.

7. Type 57 (JOCADIS)

Ce modèle typique fut remarqué lors de l'élection.
Les qualités de roulement pourraient être améliorées.

8. Type 36 (JOCADIS)

Ce modèle n'était pas aux normes NEM et perdit ainsi
une place d'honneur. Un modèle réussi qui marqua
des points sur toute la ligne. Les qualités de rou-
lement pourraient être meilleures.

9. Type 49 (JOCADIS)

Un modèle dans la meilleure tradition Jocardis.
Les qualités de roulement peuvent être améliorées.

10. Type 69 (JOCADIS)

Cette locomotive de vitesse marqua des points et
peut être considérée comme un modèle réussi.

11. Type 25 (MARKLIN)

Le rendu de la couleur, les qualités de roulement
mais surtout le choix du modèle lui ont coûté beau-
coup de points. Un must pour les fans de Märklin.

M A T E R I E L R E M O R Q U E

1. Voitures "Memling" (ROCO)

Le nombre de points parle de lui-même et ne
nécessite aucun commentaire. Simplement
époustouflant. Il ne manque plus que la

voiture "Bistro" pour compléter cette rame.

2. Voitures "Memling" (ARNOLD)

Ce furent les modèles avec inscriptions les plus fines. Dommage qu'il n'y ait pas d'attelages courts.

3. Wagon citerne CAIB (ROCO)

Seules les inscriptions sont susceptibles de commentaires.

4. Wagon céréalier CITA (RIVAROSSA)

Ce wagon ne répond pas aux normes NEM, et cela lui coûte des points. Pour les détails, il faut mentionner que soit les mains courantes soit les volants doivent être montés. Le logo bleu n'est appliqué que sur un seul wagon.

5. Voitures "Memling" MARKLIN)

Une longueur au 100e coûte beaucoup de points, mais certains amateurs ont apprécié ces voitures justement pour leur raccourcissement. Le châssis est un peu dépouillé.

6. Wagon "Kangourou" (ROCO)

La couleur de la remorque (SBT) ne semble pas très fidèle. C'est aussi la nième variante de ce type de wagon.

7. Wagon plat avec containers (KLEINMODELLBAHN)

Ce wagon ne respecte pas les normes NEM.
La couleur du wagon lui-même donna lieu

à discussion. Les inscriptions sont moyennes.

8. Voiture Pullmann (RIVAROSSA)

Cette voiture ne satisfait pas aux normes NEM.

Malgré le modèle spécial de cette voiture, elle ne fut pas suffisamment appréciée. Son incorporation dans les trains est très réduite.

9. Voiture L AD (JOCADIS)

Les inscriptions sont assez spartiates. Un modèle qui permet de former une rame complète, ce qui fut apprécié.

10. Voiture restaurant (bleue) (LS MODELS)

La voiture ne répond pas aux normes NEM et comporte trop de petites fautes.

11. Voiture restaurant (orange) (LS MODELS)

Mêmes remarques que pour la version bleue. La couleur donne trop l'impression de "jouet".

NECROLOGIE

C'est avec émotion que nous avons appris le décès du papa de notre ami J-P Dufays. Tous ses amis de l'ALAF lui présentent ainsi qu'à ses proches leurs sincères condoléances et l'assurent de tout leur soutien dans ces moments particulièrement pénibles.

Sonderangebote aktuelle Information

Stand: Februar 1993

Roco HO:

Rungenw. 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
Dieselschubbl. Di5	43624	169.90
V 100 bl./bei. SOSE92	43648	139.90
E-32/4 Wag. MA 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
Bruhathwag. 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
Württemberg. 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:

Leckern. 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!....		
Europa I Benel. 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

VIE du CLUB

Les réunions

Comme chaque année les réunions du mercredi des mois de juillet et d'aout, seront des réunions libres c'est à dire qu'il n'y aura pas de projections ni de tombola.

Les réunions du vendredi du mois de juillet seront comme chaque année supprimées.

Les réunions reprendrons leur cours normal le mercredi 1er septembre.

Veuillez noter dans vos agenda.

Suite à l'expo de Genk, la réunion du vendredi 24 septembre sera supprimée.

Notre souper annuel aura lieu le samedi 16 octobre 1993 au C.A.R.A.F. (des informations complémentaires vous seront communiquées dans notre prochain numéro.)

Nous attendons toujours des volontaires pour l'exposition de Genk, ainsi que pour la bourse d'echange en 1994.