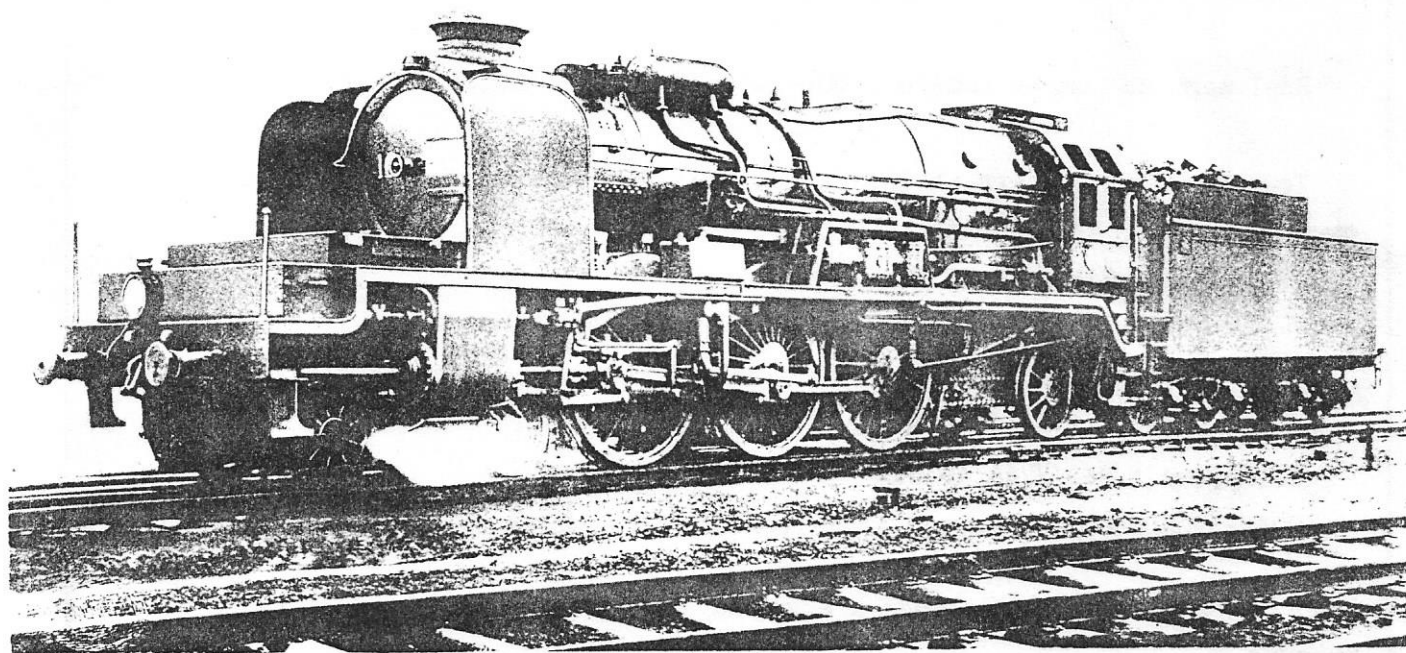


# Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. SEPTEMBRE - OCTOBRE 1993 Numéro 5



ASSOCIATION LIEGEOISE DES  
AMATEURS DE CHEMINS DE FER



# Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, rue des Cytises, 8, 4000 LIEGE.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise  
des Amateurs de Chemin de Fer A.S.B.L.

Le numéro : 50 Francs

Abonnement ( un an, six numéros ) : 250 Francs

Règlement au compte numéro : 001-2421017-70 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

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

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

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F.

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

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au 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

HOMMAGE A ..... 06 - 07 - 08

PUBLICITE ..... 09

LITTERATURE FERROVIAIRE ..... 10

HISTOIRE DU CHEMIN DE FER Le réseau du Nord-Belge  
ou le manteau d'arlequin .. 11 - 12 - 13 - 14 - 15

AGENDA ..... 15

LES TOURISTIQUES ..... 16 - 17

EXPOS ET MANIFESTATIONS ..... 18

PUBLICITE ..... 19

VIE DU CLUB ..... 20

PHOTO DE COUVERTURE  
Locomotive type 10  
Collection P.LAMBOT

Pour la plupart d'entre nous, à l'heure où vous lirez ces lignes, les vacances seront terminées.

Ceux qui sont encore en vacance ou qui ne le sont pas encore, je les envie.

J'espère que vous aurez fait une bonne moisson de dias, de beaux châssis et de belles carrosseries, je parle ici bien entendu de locomotives et pas de nenettes qui se font brozer sur les plages. Quoique...

Enfin, ce qui compte c'est que ces vacances se soient bien passées, et si par hasard vous avez photographié de belles carrosseries, faites nous en profiter lors d'une prochaine projection dias ou vidéo mercredi.

Peut-être en avez vous profité pour travailler sur votre réseau. Les conditions climatiques du mois de juillet s'y sont bien prêtés. (Le mois d'août, je ne sais pas encore car j'ai écrit cet article fin juillet).

Si vous avez passé des vacances à caractère ferroviaire, vous pourriez nous narrer tout cela, afin de le publier dans le bulletin "Correspondance" et ainsi faire profiter les lecteurs de vos péripéties.

R.Orban.

**Le p'tit  
mot  
du  
rédac'  
chef**

# Vie du club

## Notre souper

\*\*\*\*\* 10EME SOUPER DE FIN D'ANNEE \*\*\*\*\*

**SAMEDI 16 OCTOBRE A 20H00**, le Comité sera heureux de vous accueillir à la C.A.R.A.F., 62, rue de Serbie, 4000 Liège.

### MENU

APERITIF MAISON - PETITS SALES

BUFFET FROID

FROMAGES

DESSERT

**PRIX : Adultes : 500 FB**

**Enfants - de 15 ans : 300 FB**

Diverses boissons à prix démocratique seront disponible sur place.

M. Orban s'occupera des réservations, celles-ci doivent être effectuées pour le mercredi 6 octobre 1993 au plus tard. **PAIEMENT A LA RESERVATION.**

LE COMITE.



# Hommage à...

Sa Majesté le Baudoin nous a donc quittés il y a un mois, presque discrètement bien loin d'ici, comme s'il n'avait pas voulu trop nous déranger en cette période de vacances. Puisse-t-il de là haut revoir encore la ferveur avec laquelle son peuple, toutes nationalités confondues, lui a témoigné son attachement, son amour, mais aussi et surtout sa peine immense.

Dans le numéro 4 de Correspondance de 1989, l'article relatant l'obtention du ruban bleu par la type 1202 en juin 1939 commençait par ces mots: "La Belgique, notre beau pays, petit certes par sa superficie, peut se targuer de posséder une Histoire, avec un grand H, riche en événements tout à la gloire de son peuple".

Cette Histoire, précisément, n'aurait pu être aussi riche sans avoir pu compter, à chaque instant, sur un grand Roi capable, envers et contre tout, de maintenir unies deux communautés à la fois si différentes et si proches l'une de l'autre. En 42 ans de règne, dans la tradition de ses prédécesseurs, Baudoin n'a jamais failli à sa très lourde tâche, justifiant ainsi pleinement l'appellation de Roi de devoir que lui a attribuée la presse entière. Mais, pour la grande majorité de son peuple, il était avant tout le Roi de Coeur, autre surnom nettement plus chaleureux celui-là. Dame! Qui peut dire qu'il a déjà vu un autre souverain se chauffer de bottes pour aller reconforter de pauvres gens victimes de terribles inondations ?

Et dans un registre, plus réjouissant il est vrai, qui concerne le monde ferroviaire, outre l'inauguration de la jonction Nord-Midi (la première grande manifestation de ce genre à laquelle il participa au début de son règne), celle du métro de Bruxelles et sa récente visite dans ce dernier, rappelons-nous surtout le cent-cinquantième de nos chemins de fer rehaussé de sa présence dans le train inaugural le 6 mai 1985 derrière

la type 12004 parée de l'écusson royal. Il prouvait ainsi, bien que passionné de sciences telles l'astronomie, et attentif aux techniques modernes préfigurant l'avenir, qu'il ne manquait jamais l'occasion de rendre hommage et de mettre en valeur celles qui firent jadis la gloire de notre industrie et qui forcèrent l'admiration au-delà de nos frontières.

Comment ne pas aussi y associer l'action de Sa majesté la Reine Fabiola en se remémorant, cette même année, le centenaire de la S.N.C.V, autre événement mémorable tout autant fêté. Dans la rame inaugurale au départ d'Ostende, personne n'a oublié le sourire de notre souveraine visiblement heureuse d'être doucement cahotée dans cette petite voiture royale, à l'histoire bien particulière, tirée par une de ces locomotives à vapeur bicabines vicinales si typiques de notre réseau secondaire. Dans la vie de tous les jours, constamment aux côtés de notre souverain, toujours très proche et soucieuse du bien-être des plus démunis et des plus défavorisés, elle était et elle sera toujours un rayon de soleil aux yeux de tous. Il ne faut donc pas s'étonner que la foule qui assistait aux funérailles du Roi lui ait de ce fait prouvé son attachement par des applaudissements inhabituels dans de telles circonstances mais tellement sincères, en quelque sorte une manière de dire: Madame, votre courage et votre dignité ont forcé l'admiration et le respect du monde entier.

Vous avez préféré une messe d'espérance à un requiem, ce qui reflète parfaitement ce qu'a été votre vie auprès de votre époux. Quel exemple vous nous avez donné! C'est pourquoi, une fois de plus, nous clamons: "Sire, Madame, Merci. Plus que jamais, nous sommes fiers d'être belges".

Cette dernière phrase, c'est aussi le message qui a été perçu par leurs Majestés le Roi Albert II et la Reine Paola le jour de leur intronisation. A travers les ovations et les vivats imprégnés de la fibre patriotique de la foule en délire, ils ont de suite compris qu'ils avaient déjà le soutien et la confiance de tous ceux qui, comme l'était d'ailleurs le plus vif désir de feu le Roi Baudouin, veulent vivre en paix en appliquant à la lettre la devise du pays: l'union fait la force. Lors de la présentation de la famille royale au balcon du palais, tous ont pu voir le Roi presque s'effacer derrière ses enfants, petits-enfants et la reine Fabiola.

Par ce geste d'humilité ne pouvant venir que d'un homme de coeur, préférant la griserie de la moto au confort d'une limousine, il nous invitait à saluer avec lui la mémoire de son frère tout en nous présentant le reflet d'un grand bonheur familial afin de nous le faire partager. Nous ne serions d'ailleurs nullement étonnés si on le surprenait un jour, en grand-papa gâteau, à "jouer au petit train ou aux petites voitures" avec ses petits-fils pendant que la reine " ferait prendre le bain à une poupée " en compagnie de sa petite-fille.

La Belgique a toujours eu de grands rois et de très grandes reines. Sire, Madame, le peuple belge est d'ores et déjà certain que cette tradition sera perpétrée: il vous le prouve en clamant depuis le premier jour: Vive le Roi, Vive la Reine.

Lucien Genet.





# Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53 Brusselstraat  
ENGHIEN 7850 EDINGEN  
(Belgium)

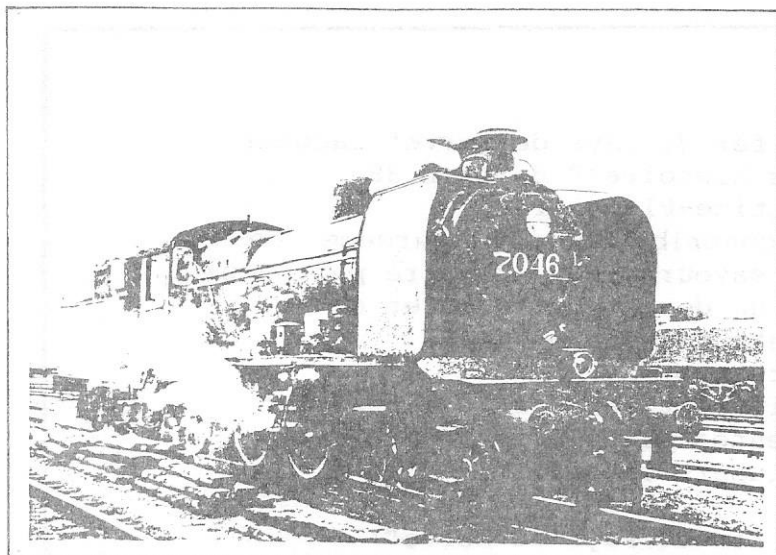
☎ (02) 395.71.05

KIT  
HO

**(B)**

TYPE

**7**



ATTELAGE COURT SYMOBA AU TENDER  
SYMOBA KORTKOPPELING ACHTERKANT

2 ROOKKAST DEUREN  
2 PORTES DE BOITE A FUMEE

3 CHEMINEES DIFFERENTES  
3 VERSCHILLENDE SCHOUWEN

BOITE DE CONSTRUCTION  
BOUWDOOS

MOTEUR PORTESCAPE MOTOR

TENDER 24 M<sup>3</sup>

EMBIELLAGE A VISSER  
SCHUIFBEWEGING AAN TE SCHROEVEN

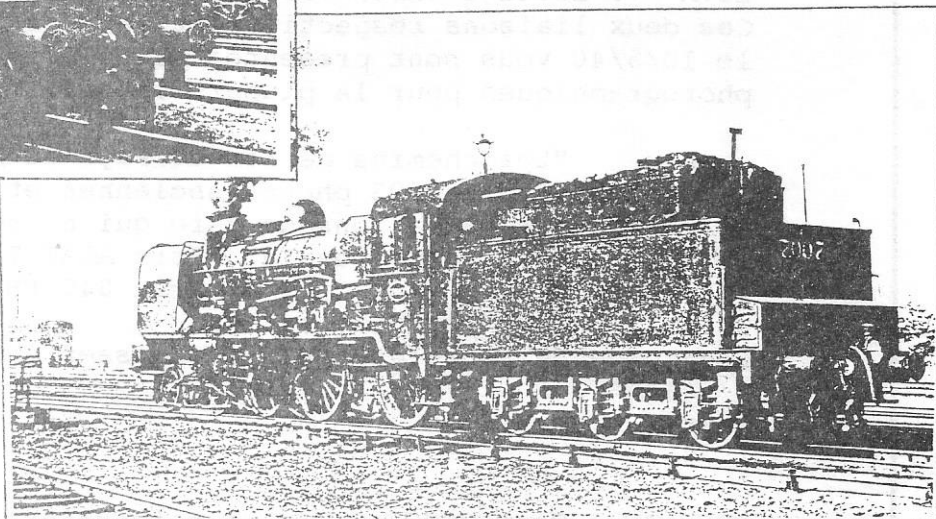
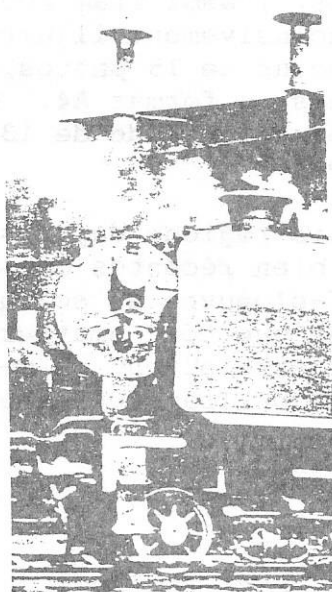
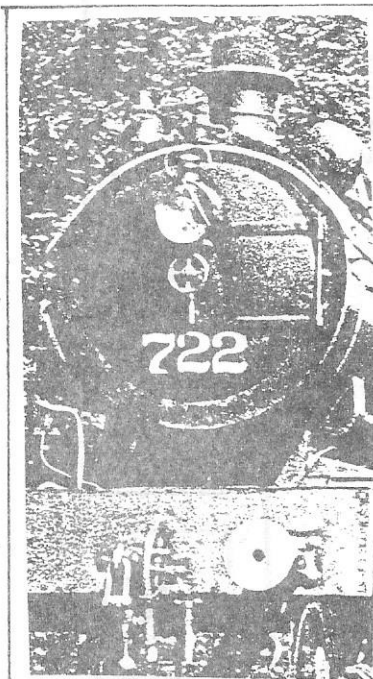


PHOTO - VAPEUR EN  
BELGIQUE  
DANIEL.



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 - VAPEUR - STOOM M. DELIE.

# Littérature ferroviaire

"Les chemins de fer du Pays de Herve" raconte l'histoire et les "petites histoires" de la L.38 essentiellement Chênée-Battice-Plombières. Les anciens ont été mis à contribution pour parsemer ce livre d'anecdotes souvent savoureuses. D'autre part nous avons joint à cette étude un descriptif complet de la L39-39B: Gemmenich-Moresnet-Calamine et de la L37A : Battice-Dison-Verviers. Ces deux liaisons respectivement fermées le 18/5/52 et le 10/5/40 vous sont présentes par plusieurs documents photographiques pour la plupart inédit.

"Les chemins de fer du Pays de Herve":  
204 pages (A4) et 203 photos anciennes et récentes,  
23 plans d'installations de gare qui nous plonge dans la  
nostalgie d'un temps révolu. Prix ALAF 740 FB.  
Prix 840 FB + 90 FB frais  
d'envoi.  
Pour plus de renseignements s'adresser à M.Orban.

NOUVEAU : Tram 2000 publie un calendrier!

Pour la première fois, l'asbl Tram 2000 publie un luxueux calendrier mural exclusivement illustré de tramways de notre pays. Pas moins de 15 photos, toutes en couleurs, vous sont proposées au format A4. Ce calendrier quadrilingue couvre une période de 13 mois, de décembre 1993 à décembre 1994.

Des tramways des trois régions du pays sont présentés avec des vues aussi bien récentes que datant des années '60. Un petit chef-d'oeuvre en soi qui manquait sur le marché belge et que tout amateur se doit d'afficher à son mur. Il peut être obtenu en versant 350 FB au C.C.P. 000-1567525-05 de Tram 2000 asbl.

# Histoire du chemin de fer

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

Pour le service marchandises, on trouve en 1855 au Nord-Belge quatre machines type 120 construites par Régnier-Poncelet en 1850-1851 pour la Compagnie de Namur à Liège; elles reçurent au Nord-Belge les numéros 51 à 54. D'origine, elles avaient un foyer pyramidal (haystack); elles furent transformées avec une nouvelle chaudière et un foyer à berceau cylindrique aux ateliers de Saint-Martin et ramenées au type 030 T(4).

La série 61 à 68 provenait de chez Cockerill; ces machines, construites en 1854-1855 pour la Compagnie Namur-Liège, ont été utilisées en service voyageurs jusqu'en 1871, et même à la remorque de certains express (Ph. Dambly), ce qui paraît étonnant avec un diamètre de roues de 1,44 m, et une disposition d'essieux 030! La série fut prolongée jusqu'au n°79: numéros 69 à 76 par Cockerill, numéros 77 à 79 par Couillet. Ces machines furent affectées au début de 1881 au service des trains locaux de voyageurs sur la ligne de (Liège) Namur à Givet. A partir de 1888, les ateliers de Saint-Martin transformèrent un nombre important de ces machines en machines-tender pour trains locaux de voyageurs et trains-tramways dans les banlieues de Charleroi et de Liège. Elles reçurent à cet effet le frein Westinghouse en 1895. Au cours de cette transformation, le premier essieu fut découplé (pour une raison d'utilité qui échappe) et maintenu dans sa position comme essieu porteur.

Le dernier lot de "mammouth" construit par Cockerill en 1861, numéros 94 à 105, fut livré directement au Nord-Belge. Dans cet ensemble, les

numéros 65, 68, 94, 98 et 103 ne furent pas tendérisées. Les machines 61 à 76 furent renumérotées de 1 à 4, de 6 à 7, de 9 à 13, de 17 à 19; les machines numéros 77 à 79, 14 à 16 et celles du groupe 94 à 102, 104 à 105 ont conservé leur numéro d'origine. Elles furent vendues au Nord français en 1893, où elles reçurent les numéros 3091 à 3099.

Les numéros 81 à 86 furent attribués à un groupe construit en 1855 à Saint-Léonard: type 020 T pour service de gares, transformé en 030 T en 1872, avec soutes à eau agrandies aux ateliers de Saint-Martin. Les numéros 81 et 82 ont été réformés avant 1873.

Signalons également dans le pars d'origine du Nord-Belge la mention de deux machines du type 120, provenant de la Compagnie de Charleroi à Erquelinnes et construites par Saint-Léonard en 1852. Nous ne pouvons leur attribuer de numéros de série, mais les numéros du constructeur étaient 65 et 66. Elles ne figurent pas sur l'état des machines de 1855. Venait ensuite une série de vingt machines construites par Cockerill en 1854-1855 sur les directives de la Compagnie du Nord: type 030 à roues de 1,406 m dérivant du type 17 du Creusot de 1848, et dont le caractère principal était une chaudière de grand diamètre, 1,50 m, exceptionnel pour l'époque. Elles remorquaient des trains lourds de marchandises entre Liège, Namur et Givet. Leur point d'attache était le dépôt de Kinkempois. Très appréciées du personnel, ces machines firent une longue carrière sur le Nord-Belge; elles étaient toutes en service en 1906, et furent munies d'un abri complet en 1908; elles formaient la série 651 à 670.

La dernière série figurant sur l'état de 1855 porte les numéros 701 à 710: dix machines de type Engerth à 4 essieux couplés, pour trains lourds de charbon, type 042. Affectées au dépôt de Saint-Martin, elles circulaient entre Charleroi et Tergnier. La série figure en entier à l'effectif au 31 décembre 1855, mais il est certain qu'à cette date les dix machines n'étaient pas encore toutes en service: les livraisons s'étalèrent sur les années 1856-1857. Il faut donc lire le document avec circonspection. Cependant, tel qu'il a été rédigé, il donne une idée convenable du parc-machines du réseau Nord-Belge dans les premières années de son exploitation(5).



## **Quelques événements marquants dans l'histoire du Nord-Belge.**

En prenant la charge de l'exploitation de la ligne, le Nord-Belge se trouvait dans l'obligation d'en assumer l'entretien, conformément aux termes du traité. Or, en 1855, après dix ans d'existence, une révision s'imposait déjà pour l'équipement des voies, la signalisation et les installations fixes, celles-ci encore rudimentaires en certains points. Il fallait harmoniser l'ensemble selon les pratiques et la technique du Nord français.

Le Nord-Belge entreprit aussitôt les travaux de normalisation et, si l'on peut dire en l'occurrence, de "modernisation". Nous nous bornerons, présentement à une simple énumération de ces travaux.

**Le 28 janvier 1856 :** Création d'une halle à marchandises à Erquelinnes et à Andenne. La même année, installation d'un atelier de machines et d'un dépôt à Saint-Martin. Implantation de prises d'eau à Huy, à Flémalle et à Longoz. Etude d'un programme de réfection des voies (ballastage) et emploi de rails de 37 kg/m.

**Le 27 avril 1860 :** Important programme de reconstruction de ponts. Il s'agissait en l'occurrence, de ceux situés entre Erquelinnes et Charleroi, section sur laquelle le tracé traversait quinze fois la Saulne sur quinze ponts en bois. Ils seront reconstruits en fer entre 1860 et 1863. Création d'un atelier de montage à Saint-Martin.

**1863 :** La réfection des voies entre Namur et Liège est terminée, ainsi que la construction des grands ouvrages d'art entre Namur et Hastière (trois tunnels d'une longueur totale de 560 m). Création d'une station à Landelies. Rectification des courbes d'Angleur.

**1864 :** Agrandissement de la gare de Namur -BV et accès par suite de suppression des fortifications. La gare est commune pour l'Etat-Belge et la Compagnie du Grand Luxembourg. Installation d'un pont tournant et de voies de débords. Septembre : réception de la ligne de Givet avec les stations définitives.

**1865 :** Construction d'un BV à Frameries. Installation de triages à Marche-les-Dames, Namèche et Val-Saint-Lambert.

**1867 :** Agrandissement et voies nouvelles à Hastière et à Chimay.

**1868 :** Pour des essais, le NB passe commande de 3600 t de rails en acier et de 5154 traverses en fer.



**1872** : Au cours de l'assemblée générale du 30 avril, le conseil d'administration de la Compagnie constate et informe que malgré la situation résultant des événements de guerre et qu'en dépit du déficit général "les lignes NB sont en pleine prospérité" et constituent "une source réelle de bénéfice pour (notre) compagnie.

**1873** : ouverture d'une nouvelle gare de voyageurs à Statte, commune avec le chemin de fer Hesbaye-Condroz.

**1874** : Création d'un triage à Quévy.

**1877** : Inauguration d'une nouvelle gare à Liège. Décision de créer de grands ateliers à Angleur.

**1884** : Un événement de grande importance intervient sur la section de Bas Oha à Ampsin (ligne de Namur à Liège). Une décision est prise pour remplacer la gare de Huy, jusqu'alors en impasse. Cette situation invraisemblable retenait l'attention de la Cie depuis 1875; mais celle-ci soupçonnant de grandes difficultés géologiques (on verra qu'elles n'étaient pas feintes), une dépense considérable et des contraintes de longue durée pour la population en raison de l'obligation d'interrompre tout trafic, mesure qui exigeait l'accord des autorités belges, décida de laisser ce projet en sommeil. Lorsque les travaux débutèrent un éboulement vint, le 9 décembre 1886, obstruer la tête du tunnel côté Liège, et la circulation des trains fut totalement supprimée jusqu'au 21 janvier 1887. La nouvelle station de Huy se trouvait alors entre le tunnel de Statte (longueur de 300 m voie unique à 4 rails) et le tunnel vers Ampsin, long de 380 m. Jusqu'en 1914, une machine de réserve était stationnée à Statte, une autre à Huy.

**23 avril 1888** : Application à certains trains de vitesse du frein continu à vide - système Smith-Hardy (circulaire n°330Ex.).

Citons encore, **avant 1914**, l'ouverture de l'embranchement du port de Renory (entre Ougrée et Kinkempois), le 3 octobre 1913.

#### A SUIVRE

(4) D'après une note de M.F. Achard, le n°51 serait l'ex n°4 de NL n° constructeur 46 en 1847 - le n°52 l'ex n°6 n° constructeur 45 en 1847 - le n°53 l'ex n°5 n° constructeur 47 en 1848 - n°54 portait le n° du constructeur 48 en 1848. Ph. Dambly indique la série avec les n°51 à 56. Or aucun état d'effectif ne fait mention de n°55 et 56. il doit y avoir eu confusion avec les n° du constructeur.

- (5) Il subsiste cependant quelques points obscurs sur le document NB de 1855. On ne trouve pas mention de 2 locomotives 1.A.1. type Sharp de 1843 construites par Saint-Léonard en 1846, n° du constructeur 39-40; de 2 locomotives 1.2.0 du même constructeur, n° du constructeur 43, 44 en 1847, cependant qu'une locomotive n°43 a été transformée aux ateliers de Saint-Martin en 1871. Enfin, des machines construites en 1856-1857 figurent sur l'effectif en 1855. Les machines portant les numéros de constructeur 39, 40, 43, 44, 48 auraient porté respectivement les noms suivants : SAINT-LEONARD, LA REINE DES BELGES, LE COLONEL DE PUYDT, JOE CARS, DEMONCEAU.

## Agenda

### **150<sup>ème</sup> anniversaire du chemin de fer Liège-Cologne**

les 16 et 17 octobre 1993 (trains spéciaux, expositions et événements à Liège, Verviers, Welkenraedt et Eupen); pour plus amples renseignements téléphonez au 02/224.62.79 (à partir du mois de septembre - pendant les heures de bureau).

### **Super festival de la vapeur - 20<sup>ème</sup> anniversaire du CFV3V**

LES 25 ET 26 SEPTEMBRE 1993 à MARIEMBOURG

Les deux jours : - Train spécial vapeur Charleroi - Mariembourg et retour (A/R 240 FB);  
- De 10h30 à 12h00 Cavalcade inédite de locomotives à vapeur;  
- De 12h00 à 19h00 Circulations extraordinaires vers Couvin, Walcourt, Treignes, Chimay, Momignies et Anor(F);  
- Animations insolites dans les gares CFV3V;  
- Locomotives à vapeur SNCB, autorails SNCF, exposition philatélique;  
- Automotrice postale, locomobiles et autobus anciens, montgolfière;  
- Chapiteau avec stands ferroviaires, buvettes et petite restauration, souvenirs.

# Les touristiques

Parcours et princ. arrêts	Distance parcourue	Gare SNCF d'échange	Transporteur
Saint-Quentin Ribemont Origny Ste-Benoite	22 km	Saint-Quentin	C.F.T.V. B.P.152 02104 Saint-Quentin 23.67.05.00
Nice Puget-Théniers Annot	80 km (vapeur : 20 km	Nice et Digne	G.E.C.P./CP 40 rue Clément Roassal 06000 Nice 93.88.28.56
Tournon Lamastre	33 km	Tain-Tournon ou Valence (bus)	C.F.Vivarais 2 quai J Moulin 69001 Lyon 78.28.83.34
Narbonne Bize	20 km	Narbonne	M. Piernetz 6 rue Corneille 11110 Coursan 68.27.05.94
Saint-Trojan Gatseau Mauumusson	6 km	Roche fort (30 km)	S.T.T.S.T. 8 place du 11 novembre 17100 Saintes 46.74.35.34
Saujon Chailletterette La Tremblade	21 km	Saujon Saintes	C.F.T.S. B.P. 12 17600 Saujon 43.36.64.59

Parcours et princ. arrêts	Distance parcourue	Gare SNCF d'échange	Transporteur
Velars-sur- Ouche Dijon (lac Kir)	9 km	Dijon	: Association du : Petit Train de : la côte-d'or : 80.45.88.51
Bligny-sur- Ouche Thorez-sur- Ouche	4,5 km	Dijon	: A.R.V.O. : 4 rue Pasumot : 21200 Beaune : 80.22.86.35
Chinon 3 arrêts Richelieu	20 km	Chinon	: T.V.T : Gare de Richelieu : 37120 Richelieu : 47.58.12.97
Montalieu Pont-de-Sault- Brenaz	3,8 km	Ambérieu Lyon Part- Dieu	: C.F.T.M : 2 quai J Moulin : 69001 Lyon : 78.28.83.34
Pithiviers Bellebat	4 km	Etampes	: A.M.T.P : 7 rue lacuée : 75012 Paris : 38.30.50.02
Abreschviller Grand Soldat	6 km	Sarrebourg	: A.C.F.A. : 87.03.70.09
Hombourg Vigy	11 km	Metz Hombourg-	: A.L.M.E.F. : 57640 Vigy : 82.77.97.50
La Rhune (Chemin de fer à crémaillère)	4,2 km	Saint-Jean de-Luz	: S.H.E.M. : 64310 Ascain : 59.54.20.26
Cernay Sentheim	14 km	Cernay	: C.F.T.V.D. : 89.82.88.48
Anse	2,5 km	Anse	: 74.60.26.01
L'Arbresle Ste-Foy- l'Argentière	20 km	L'Arbresle	: C.F.T. : 69210 L'Arbresle : 78.44.42.55

# Expos et Manifestations

## **Tramway historique Lobbes-Thuin**

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

Renseignements : tel. 071/37.00.05

FAX 02/734.48.31

## **BUURTSPOORWEGMUSEUM A SCHEPDAAL**

Ancien dépôt de tramways, constituant un site historique de 1887 où sont exposés une trentaine de véhicules des chemins de fer vicinaux (vapeur, autorail et traction électrique), qui peuvent circuler sur quelques centaines de mètres de voie.

Renseignements : Ninoofsesteenweg 184 à Schepdaal.

## **SALON DES CHEMINS DE FER 1993.**

Nous pouvons vous confirmer qu'un Salon des Chemins de Fer sera organisé par ARBAC/KBVVS et FEBELRAIL, au centre des Relations Publiques de la STIB (station de métro Anneessens) à Bruxelles, les 20, 21 et 22 novembre 1993.

## **8ème anniversaire de l'association AMIS DU RAIL HALANZY**

Les 11 et 12 septembre 1993 à l'hôtel de ville de Halanzy, une exposition consacrée au modélisme ferroviaire Belge, Européen,...

Renseignements : M. Ambroise

rue du bois 14

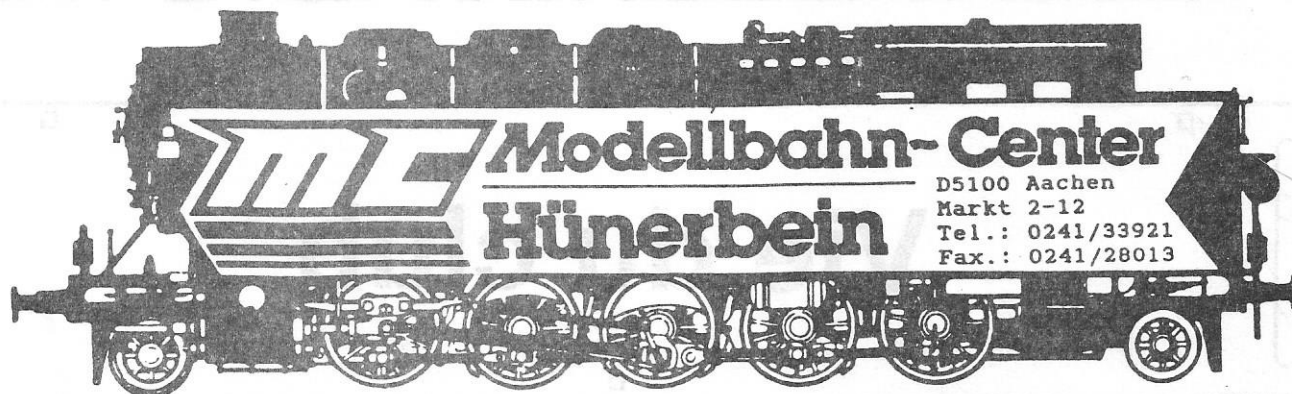
B-6792 Halanzy

tél. 063/67.52.57 après 17h00

## **RAIL MINIATURE MOSAN-NAMUR**

Les 9 et 10 octobre 1993 au centre culturel de Géronsart, rue du trèfle à Jambes





## Sonderangebote 02/93

### Spur N

Stand: 04.08.93

Arnold 2940	SelecTrix S-Bahn, ET420, blau, DB, m. Decoder	229,90 DM
Arnold 0159	Eilgüterzug DRG, Ep.II, BR36 + 4 Güterwagen	169,90 DM
Arnold 2210	Dampflok BR01 der DB	149,90 DM
Arnold 2269	Dampflok Serie 232 der SNCF (BR78 DB)	119,90 DM
Arnold 2322	E-Lok BR141, Blau-Beige, DB	119,90 DM
Arnold 2409	E-Lok Re4/4III, grün, SBB/CFF	149,90 DM
Arnold 2950	ET 420, orange, S-Bahntriebwagen, DB	198,90 DM
Arnold 0154	Güterzug-Garnitur, DRG, Ep.II, Köf + 5 Güterw.	149,90 DM
Arnold 0219	Leckermaul-Express mit "Lila-Kuh", 4 Güterwagen	59,90 DM
Arnold 0220	Vollzug Dujardin Dampflok + 5 Kesselwagen	149,90 DM
Flm 7093	Dampflok BR 94, DRG	129,90 DM
Flm 7327	E-Lok BR141, neu-rot, DB	129,90 DM
Flm 7329	E-Lok BR141, S-Bahn, DB	139,90 DM
Flm 7348	E-Lok BR111, blau-beige, DB	129,90 DM
Hobtr 1106	SelecTrix Lok, Re 6/6 der SBB, m. Decoder	139,90 DM
Hobtr 3000	Autotransportzug der BLS, 8-teilig	159,00 DM
Hobtr 10571	Dampflok BR57, DB, schwarz	99,95 DM
Hobtr 10572	Dampflok BR 57, DRG, schwarz	99,95 DM
Hobtr 10573	Dampflok BR 57, KPEV, grün	99,95 DM
Hobtr 10577	Dampflok Reihe 4820 der NS (BR57 DRG)	99,95 DM
Hobtr 11024	Elektrolokomotive Re4/4, grün, SBB/CFF	79,95 DM
Hobtr 16063	Dieseltriebwagen VT06, rot, DB, (SVT Köln)	149,95 DM
Minbah 16510850	Dieseltriebwagen VT08, rot, DB,	99,95 DM
Roco 23209	Dampflok Serie 150-X, SNCF	129,90 DM
Roco 23210	Dampflok BR44 der ÖBB	129,90 DM
Roco 23212	Dampflok BR44 der DRG	129,90 DM
Roco 23225	Diesellok BB63.000, grün, der SNCF	89,90 DM
Trix 11012	Länderbahnzugpackung Glaskasten + 4 Güterwagen	159,90 DM
Trix 11013	Länderbahnzugpackung Personenzug mit Bierwagen	198,90 DM
Trix 11014	Güterzugpackung mit BR89 + 4 Güterwagen der DRG	189,90 DM
Trix 11019	Länderbahnzugpackung Tenderlok R3/3 + 3 Güterw.	198,90 DM
Trix 12084	SelecTrix Lok, E-Lok CC-6536 SNCF, m. Decoder	139,90 DM
Trix 12098	Diesellok BR361, neu-Blau, DB	98,90 DM
Trix 12158	SelecTrix Lok, BR 112 der DB, m. Decoder	169,90 DM
Trix 12176	Dampflok BR01 DB mit EMS-Baustein	189,90 DM
Trix 12179	SelecTrix Lok, BR 221 der DB, m. Decoder	149,90 DM
Trix 66802	SelecTrix Booster	298,90 DM
Trix 66803	SelecTrix Funktionspult (f.66810+66812+66813)	49,90 DM
Trix 66804	SelecTrix Zentraleinheit II (ohne Trafo)	249,90 DM
Trix 66812	SelecTrix Lok - Control, Fahrpult	119,90 DM
Trix 66813	SelecTrix Route-Control, Stellpult	119,90 DM
Trix 66814	SelecTrix Key (f. 66810 + 66812 + 66813)	2,90 DM
Trix 66819	SelecTrix Gleichrichter	29,90 DM
Trix 66822	SelecTrix Encoder-A (Gleisbildstellpult)	119,90 DM
Trix 66823	SelecTrix Encoder-B (Besetztanzeige)	98,90 DM

Zwischenverkauf vorbehalten

# Vie du club

Mercredi 1er septembre.

Notre ami Jean Pierre DUFAYS nous emmènera de nouveau vers le pays dont il a choisi les chemins de fer pour faire son réseau, j'ai nommé la SUISSE.

La Suisse est Le pays des chemins de fer. Celui qui n'y est jamais allé ne peut pas comprendre l'ambiance ferroviaire de ce pays, et il n'y a rien d'étonnant à ce que beaucoup de modélistes le choisissent pour thème de réseau ou leur collection.

Jean Pierre nous présentera une cassette vidéo sur son pays ferroviaire d'adoption et nous emmènera non au pays de Guillaume Tell, mais bien au Pays de Guillaume BIELLE.

Mercredi 6 octobre.

Nous allons changer totalement de sujet, et nous allons assister à une projection de diapositives en noir et blanc de notre ami Pierre MULLER. Qui dit Pierre Muller dit Trams.

Nous allons découvrir ou redécouvrir sa fabuleuse collection de diapositives sur les trams de notre région au temps de la splendeur de ce moyen de transport.

N'oubliez pas de vous inscrire à notre souper annuel du samedi **16 octobre 1993**.

Nous comptons également sur votre participation, ou votre visite à l'expo de **Genk**, les 24, 25 et 26 septembre 1993.

Le vendredi **24 septembre 1993**, le local du club sera FERME.

Richard Orban.