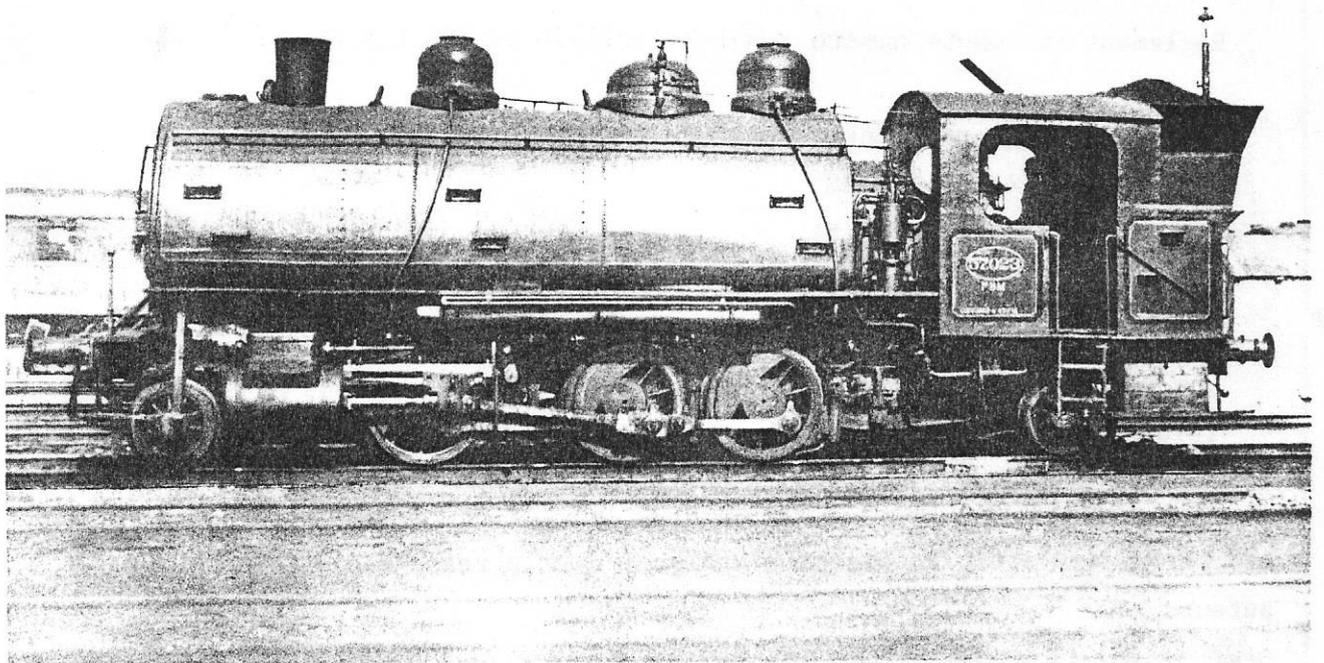


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. NOVEMBRE - DECEMBRE 1993 Numéro 6



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

2

2

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04
VIE DU CLUB	05
PUBLICITE	06
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER Le réseau du Nord-Belge ou le manteau d'arlequin	07 - 08
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER Le réseau du Nord-Belge 2e époque ..	08 - 09 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER Le réseau du Nord-Belge 3e époque	15 - 16 - 17
LITTERATURE FERROVIAIRE	18
PUBLICITE	19
VIE DU CLUB	20

PHOTO DE COUVERTURE
Locomotive type 57
Collection P.LAMBOT



Vous savez, quand je dois écrire un éditorial pour votre bulletin préféré, je suis en butte à un abîme de réflexion concernant le sujet que je vais développer. Il faut évidemment trouver un sujet ayant un rapport de loin ou de près au chemin de fer, fut-il réel ou miniature, mais il faut également ménager la susceptibilité de tout le monde. Croyez-moi, cela n'est pas chose facile. Pourtant, depuis les nombreuses années que j'écris des éditoriaux, je devrais connaître la "musique". Et bien, détrompez-vous! C'est moins simple que cela en a l'air.

Beaucoup de sujets ont déjà été abordés, le manque d'articles pour la revue, la situation du grand réseau, le bénévolat de certains de nos membres, le local, les vacances, les appels de volontaires pour faire certains travaux, notre souper annuel, etc... etc... Tous ces points que je cite ici sont toujours d'actualité. Le club, c'est vous, et c'est vous qui le faites. Savez-vous que très peu d'amateurs de modélisme ferroviaire sont des isolés, qu'ils ne connaissent pas de clubs, ou qu'ils ne veulent pas en faire partie, soit disant que cela ne sert à rien? C'est un point de vue. Toujours est-il que c'est grâce au club que je suis passé du "petit train" au "modélisme ferroviaire". Je ne sais pas si vous saisissez la nuance, mais moi, je sais de quoi je parle. Le club m'a tout appris, et j'en apprends encore tous les jours.

R.Orban

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**



IE

du



LUB

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.

Le moment est venu, de renouveler votre cotisation ou votre abonnement à "Correspondance" et ce avant 11 février 1994 au plus tard.

Après cette date, il vous sera demandé 50FB supplémentaires pour frais de dossier.

La cotisation comprend l'abonnement à "Correspondance". Cette cotisation est pour l'année calendrier (du 1er janvier au 31 décembre). Elle vous coûtera 600FB par an si vous avez + de 12 ans, 350FB si vous avez - de 12 ans.

Vous pouvez obtenir l'abonnement à "Correspondance" pour 250FB c'est-à-dire 6 numéros cela correspond à une année complète.

Comment payer?

- Soit auprès de M. Orban lors des réunions.

- Soit au compte : 001-242101770-70 de l'A.L.A.F. - ASBL en précisant cotisation ou abonnement.

Votre carte de membre vous sera remise lors de votre passage au local, pour ceux qui le désirent elle peut-être envoyée il vous sera dès lors demandé 20FB supplémentaires pour frais d'envoi.

5

5

Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53 Brusselstraat
ENGHEN 7850 EDINGEN
(Belgium)

☎ (02) 395.71.05

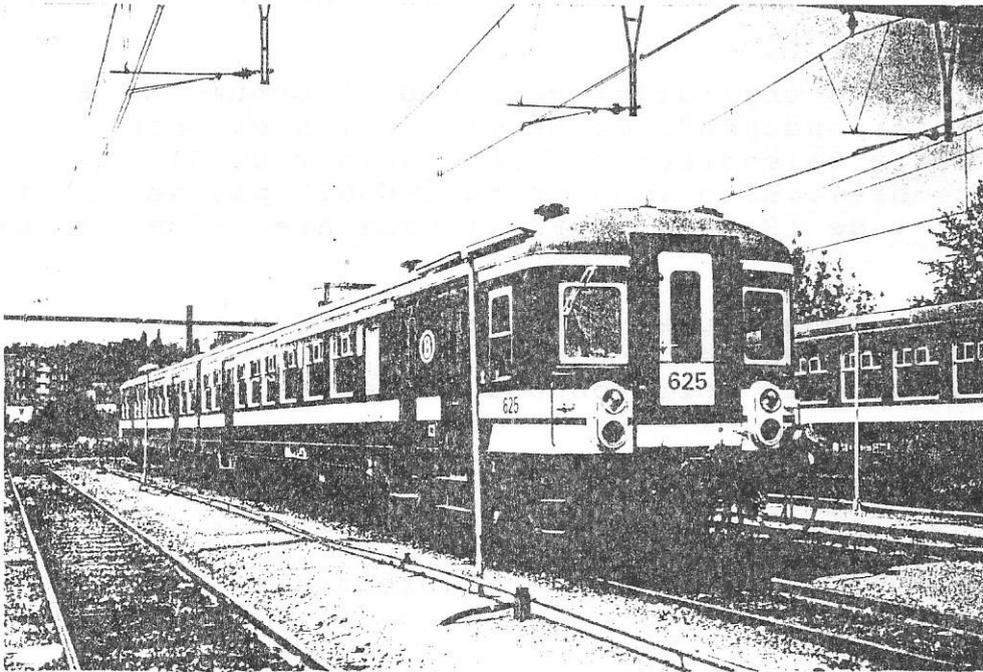
AM 66

SERIE
REEKS 05



KANT EN KLAAR
MODELE PRET A
MODEL
ROULER

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



MODELE PEINT ET PRET A ROULER
MARQUAGES COMPLETS
INVERSION DES FEUX
ATTELAGES KADEE
PANTO FONCTIONNEL
ATTELAGE COURT ENTRE LES 2
VOITURES
AMENAGEMENT INTERIEUR

- KANT EN KLAAR MODEL
- VOLLEDIGE BESCHRIFTING
- OMWISSELENDE RODE EN
WITTE LICHTEN
- KADEE KOPPELINGEN
- FUNCTIONELE STROOMAFNEMER
- KORT KOPPELING TUSSEN DE 2
RIJTUIGEN
- BINNENINRICHTING

PROTOTYPE VISIBLE AU MAGASIN
PROTOTYPE IN DE WINKEL TE BEZICHTIGEN



Histoire du chemin de fer

LE RESEAU DU NORD BELGE OU LE

MANTEAU D'ARLEQUIN.

Les activités du NB n'étaient pas liées uniquement à celles de l'industrie ou la mine, mais encore aux excursions, voyages circulaires, visites locales, ce que nous appelons aujourd'hui le tourisme. Vers 1863, le NB avait mis en service des voitures à plate-forme "panoramique", attelées à certains trains d'excursions. Particularité mentionnée dans les guides itinéraires de l'époque! (cf. A.J. Dupays - Itinéraire de la Belgique - Hachette 1863). Un document publicitaire de 1884 nous apprend qu'il y avait, entre autres, un voyage dit : aux abords de la Meuse et à la Grotte de Han; entre Namur et Dinant, on pouvait prendre les bateaux à vapeur. Un autre voyage conduisait aux bords de la Meuse, à Chimay, à l'abbaye de Scourmont, au lac de Virelles ou encore à l'abbaye d'Aulne. Mais, si les bords de Meuse ne présentent pas l'enchantement de ceux du Rhin ou de la Loire, ils offrent quand même au voyageur une forme de beauté sauvage où restent accrochés des lambeaux d'histoire.

Telle était la *Vie du Rail* sur le Nord-Belge au temps heureux du chemin de fer, dans un monde sans histoire... et pourtant fragile.

La majeure partie des séries de machines dont nous avons parlé subsistait sur l'état du matériel de 1872, mais toutes celles qui étaient encore en service avaient été transformées aux ateliers de Saint-Martin à partir de 1858.

Au cours de la période concernée, l'effectif des locomotives avait augmenté par suite du renforcement de certaines séries du type "mammoth" en 1857-61 et par le transfert d'un certain nombre d'unités prélevées sur le parc du Nord français, comme les numéros 172, 189, 200, Buddicom à essieux indépendants de l'ex-Compagnie d'Amiens à Boulogne; tendérisées de 1859 à 1864, elles avaient été livrées au Nord-Belge en 1868 et furent rayées de l'effectif le 26 septembre 1871.

Entre 1863 et 1875, le Nord-Belge employa, en location, la machine n°441 du système Petiet du type - exceptionnel - A.3AT, appartenant à la série 437 à 444 - à 4 cylindres. Elle circulait exclusivement entre Mons et Hautmont. Le NB utilisa également 4 machines-tender provenant de la séparation des machines Petiet 030 + 030 T numéros 618 et 619, devenant au Nord-Belge en mai 1883, la série 141 à 144, pour service de gares. Le service de manoeuvres et de remonte et les parcours sur embranchements étaient assurés par des locomotives-tender à 4 essieux couplés du type "fortes rampes" du Nord français mais appelées au Nord-Belge "petits châteaux". Ces machines formaient la série 601 à 623. Construites en 1855-60 par Cockerill (numéros 601 à 615), par E. Gouin en 1869 (numéros 616 et 617), par Cockerill à nouveau en 1884 (numéros 618 à 623) elles ont été affectées aux dépôts de Saint-Martin et de Kinkempois. Neuf unités reçurent de nouvelles chaudières avec dôme. Il y avait encore 23 unités en service en 1906.

2e époque : 1873-1918

A partir de mai 1873, et jusqu'en 1884, 49 locomotives de types divers ont été cédées au Nord-Belge par la Compagnie du Nord (6) :

- 20 machines de la série 51 à 121
(Stephenson mixtes):

27 mai 1873, les numéros 62, 63, 93, 101
et 114;

10 février 1874, les numéros 88, 89;

11 février 1876, le n°85 (réformée avant
1884);

23 mai 1876, le n°96;

11 août 1876, le n°95;

09 janvier 1877, le n°84;

26 septembre 1877, le n° 90;

25 avril 1879, le n°94;

06 juillet 1880, le n°118;

26 novembre 1880, les numéros 60, 73, 98,
100;

03 juin 1881, les numéros 74, 117.

Elles ont reçu au Nord-Belge des
chaudières nouvelles avec dôme, timbrées à 81,5
kg (numéros 94 et 100). Avec huit machines
achetées en 1862 au Nord français, l'effectif se
trouvait porté à 28 unités. Ces machines,
numérotées 20 à 25 et 30, 31, au Nord-Belge,
étaient encore en service en 1911 sur les trains
légers Mons-Hautmont et Charleroi-Erquelines.

- Deux machines dites "fortes rampes" 040T
série 4551 à 4565:

27 mai 1873, les numéros 4558-4559.

- 22 machines de la série 3201 à 3264
Stephenson mixtes:

20 mai 1875, les numéros 3203, 3204, 3210,
3213, 3218, 3219;

07 décembre 1877, les numéros 3207, 3214,
3216, 3257;

25 novembre 1879, les numéros 3202, 3206,
3233, 3248;

24 décembre 1880, les numéros 3236, 3252,
3256, 3259;

24 avril 1883, les numéros 3240, 3241;

08 juin 1883, le numéro 3250;

11 juillet 1883, le numéro 3237.

Ces locomotives ont reçu au Nord-Belge les numéros 151 à 175. Trois machines restaient en service en 1906, les numéros 152, 160 et 167. Elles circulaient sur la ligne (Liège) Namur à Givet.

A partir de 1866-67, le trafic charbonnier ayant pris une grande extension, le Nord-Belge s'engagea dans une politique "autonome" de renforcement du parc de traction marchandises, avec le désir de voir diminuer les prélèvements en provenance du Nord français. Il est évident que toutes les machines du Nord n'étaient pas dans le même état, et que dans les arrondissements MT, on profitait du transfert au Nord-Belge pour pratiquer une sélection... à rebours(7). En fonction de ce qui précède, le Nord-Belge fit construire chez Cockerill en 1872, dix locomotives à marchandises du type 040,

semblables au type "Nord 180 unités", crée en 1867 par le Nord français. Elles reçurent les numéros 711 à 720. En raison des bons résultats obtenus en service, une nouvelle commande fut passée au même constructeur et livrée en 1880; les machines étaient numérotées à la suite 721 à 755.

Les numéros du constructeur étaient :

N°	N°	Année
NB	du	
	constructeur	
711	790	.
718	797	1872*
719	798	1872*
720	799	1872*
721	1125	
750	1134	1880
731	1189	
735	1213	1881

*utilisées sur la section Erquelines à Charleroi.

Les machines numéros 712, 715, 719, 724, 725, 740, 741, 744, 750, 751, 753 et 754 ont été utilisées par la Compagnie du chemin de fer de Chimay à différentes époques à partir de 1906 et jusqu'en 1940.

Elles ont porté des noms. Nous donnons ci-dessous ceux qui sont connus**

- n° 711 HOURPES
- n° 712 SOBRE
- n° 713 LA BUISSIÈRE
- n° 714 LANDELIES
- n° 715 LOBBES
- n° 717 CHARLEROI
- n° 718 ZONE
- n° 720 ISOCRATE
- n° 721 KINKEMPOIS
- n° 722 LONGDOZ*
- n° 723 ARUPSIN
- n° 724 WAULSORT

n° 726 YVOIR
n° 727 RENORY
n° 729 HUY
n° 730 FONTAINE-VALMONT
n° 731 AGIMONT
n° 733 HERMALLE
n° 734 JUPILLE
n° 735 BRUXELLES
n° 736 ANVERS
n° 737 GAND
n° 738 BRUGES
n° 739 TOURNAY
n° 741 BEAUMONT
n° 743 ARLON
n° 744 LUSTIN
n° 745 YPRES
n° 746 ATH
n° 747 OSTENDE
n° 748 VERVIERS
n° 749 SPA
n° 750 TERMONDE
n° 751 FURNES
n° 752 BERZEE
n° 753 SAINT-NICOLAS
n° 754 SAINT-MARTIN

* Distribution LENTZ

** D'après M. Huysman

Six machines ont été tendérisées en
1910/24 et renumérotées NB 760 à 765 :

n° 719 en 1910 renumérotée 760
n° 724 en 1922 renumérotée 763
n° 728 en 1912 renumérotée 761
n° 730 en 1913 renumérotée 760
n° 734 en 1923 renumérotée 764
n° 742 en 1924 renumérotée 765

En 1875, apparut un type de loco-tender
030T à roues de 1,06m pour service de manoeuvres,
afin de disposer d'un engin plus efficace pour ce
travail que les machines de la série 81 à 86,
dont deux unités étaient déjà hors service (ce
type de machine était déjà "veillot" et en nombre
insuffisant).

Le nouveau type était particulier au Nord-Belge, d'aspect et de construction. Il avait la distribution Walschaerts. Un premier lot n°121 à 126 NB fut livré par l'usine de Saint-Léonard, suivi par un deuxième, numéros 127 à 132 en 1877. Ces dernières machines avaient des longerons plus longs. Elles reçurent par la suite un abri couvert et des soutes à eau plus grandes. Seul, le n°128 est resté dans son état primitif et fut vendu en 1946 au charbonnage de Monceau-Fontaine. Son nom était "Tilleur".

Une série, qui rompait également avec la tradition Nord tant par ses principes de construction que par son origine, formait la série 671 à 676 NB. Ces locomotives du type 030, à roues de 1,26 m pour trains de marchandises, reprenaient le modèle classique du "Sudbahn" autrichien provenant de Wiener lok. fk AG à Florisdorf. C'était un type de machine robuste, d'un entretien facile et qui remorquait encore en 1920-21 des trains sur la ligne de Namur à Givet. La dernière fut réformée en 1924 (Achard).

Avec la série 201 à 215, construite par Cockerill en 1882, nous revenons à la tradition Nord, dont nous ne sortirons plus jusqu'en 1918. Les machines en question, dites "Mixtes Nord", étaient strictement identiques au type du Nord-français créé en 1867 et portant à ce réseau les numéros 2451 à 2531. Affectées au dépôt de Kinkempois, elles prirent, à la traction des trains express, le relais des "Mammouths" sur le parcours Liège-Namur-Givet jusqu'en 1890.

Elles furent remplacées à cette date, en tête de "grands trains" tels que le "Paris-Cologne", par des "Outrance" Nord sur Namur-Liège, Erquelines-Charleroi et Quévy-Mons. Ces "Outrances", numéros 2834, 2855, 2863, 1905 et 2873, étaient louées au Nord-Belge et affectées au dépôt de Saint-Martin. On relevait également au cours de cette période, vers 1874-75, la présence de la locomotive Crampton n°11, série 1 à 12, et d'une machine système Engerth mixte, n°2401, sur la section Quévy-Mons, probablement en situation provisoire.

L'année 1891 marquait un tournant dans l'évolution de la traction au Nord-Belge, qui avait d'ailleurs grand besoin d'être adaptée aux exigences du service en raison de l'augmentation de la puissance des locomotives. C'est ainsi que le NB passait commande aux Etablissements Cockerill de six machines 220 système compound Du Bousquet De Glehn, à roues de 2,13m. Livrées en 1899-1900, elles reçurent au Nord-Belge les numéros 301 à 306; en 1903, le Nord cédait au NB quatre autres unités du même type, numéros 2121, 2122, 2123 et 2126, qui reçurent, à la suite, les numéros 307 à 310, toutes en service entre Erquelines et Liège.

A partir de cette série, tous les types de machines mis en service par le Nord-Belge furent des engins identiques à ceux du Nord français. Pour cette raison, nous nous en tiendrons à des indications sommaires, ces machines étant connues de tous nos lecteurs.

En 1902, constructeur Cockerill - numéros NB 321 à 330 = 3078, 3354 Nord.

En 1904, constructeur Cockerill - numéros NB 351 à 362 = 3078, 3354 Nord.

En 1906, constructeur Cockerill - numéros NB 334 à 345 = 3078, 3354 Nord et la Meuse.

Ces locomotives de type 230, (devenues type 22 SNCB), étaient affectées à la remorque des express internationaux et des trains de voyageurs lourds semi-directs.

Pour la traction des trains légers, de section, ou le service banlieue, le Nord-Belge, possédait des locomotives-tender type Nord "Ravachol", type 220T, construites par Schneider, Fives-Lille et SACM de 1892 à 96. Elles firent leur apparition au Nord-Belge après 1918. Cinq unités furent cédées par le Nord, les numéros 2317, 2329, 2341 et 2347, numérotées 1 à 5 au NB. Le n°3 a été loué au chemin de fer de Chimay.

La série 51 à 64, du type 222T dit "Revolver" était identique à la série Nord 2231 à 2305. Elles avaient été construites par la société l'Energie en 1909, Cockerill en 1910 et Couillet en 1911. Deux machines louées au chemin de fer de Chimay sont devenues le type 24 SNCB. La série 381 à 386 NB était du type 232T de la série 3801 à 3865 Nord de 1909. La série NB provenait de Cockerill en 1911 et devint le type 94 SNCB. Le même constructeur livrait en 1909, la série 631 à 636 NB, du type 040T, pour trains de marchandises de petits parcours, utilisée dans la région de Liège Seraing (dépôt de Kinkempois). Ces machines étaient identiques à celles du Nord (série 4, numéros 1981 à 95) et de l'Est (série 9, numéros 4901 à 60).

3e époque : 1919-1940

La période qui suivit l'Armistice de novembre 1918 fut caractérisée par le rapatriement des machines Nord-Belge dispersées sur les réseaux français et par leur remise en état.

Dans l'immédiat, le réseau belge reçut quelques unités hétéroclites provenant des administrations allemandes :

- cinq machines-tender 1C.1T, classe VIb, numéros 81 à 85 NB;

- six machines-tender Dt, classe Xb, numéros 68 à 686 NB;

- trois machines-tender, type T12, Prusse 1 Ct, numéros 91 à 93 NB;

- cinq machines D, Type G7 Prusse, numéros 781 à 785;

- une machine D, Type G7² Prusse, n° 4636, rétrocedée par la Compagnie du Nord;

- dix machines, série D 50, de NSW Goutrey (Australie), construites en 1917 par la North-British C° et livrées à la ROD, ont été vendues au Nord-Belge où elles reçurent les numéros 7701 à 710. Il n'en restait que 8 en service en 1935, les numéros 709 et 710 étant réformés. En 1927-31, le parc de traction NB reçut un renfort de haute qualité avec la série 421 à 455 du type 140, semblable à la série Nord 4061 à 4340 (les "boeufs"), 35 unités furent construites par Cockerill. Affectées aux dépôts de Liège et de Montignies, elles ont remorqué des trains express lourds (voitures métalliques) aussi bien que des trains de marchandises de 1600 t, et sont passées dans la légende!

En 1931-32, les firmes Cockerill et la Meuse ont fourni au Nord-Belge vingt machines 050T type Nord de 1930, série 5601 à 5670, pour service de manoeuvres et de débranchements dans les triages, numérotées 501 à 520 au NB(9).

Avant de clore ce chapitre et pour signaler deux faits d'importance, il nous faut mentionner la conférence tenue à Paris le 23 septembre 1902 entre les représentants des chemins de fer de l'Etat Belge et ceux du chemin de fer du Nord : MM. Flamme, ingénieur en chef de la traction, et Levaz, directeur de l'Exploitation de l'Etat d'une part, et Javary et de Foubonne d'autre part.

Le but de cette conférence était de régler la question de la remorque des trains entre Bruxelles et Feignies par des machines de l'Etat Belge et entre Liège et Erquelines par des machines Nord, dans des conditions qui puissent supprimer les changements de machines à Mons, à Charleroi et à Namur et certains parcours de machines HLP entre Quévy et Frameries, suppression réalisable par la construction d'un pont tournant à Frameries.

Sur le parcours d'Erquelines à Liège, il était convenu que la remorque des trains rapides et express serait assurée à partir du 1er novembre par des machines Nord et Nord-Belge et que le

changement qui subsistait à Charleroi serait reporté à Erquelines ou à Jeumont et même à Aulnoye. Il fut également convenu que la réserve serait assurée par le Nord ou le NB à Namur, Charleroi, Frameries et Aulnoye et par l'Etat Belge à Namur, Charleroi et Mons selon que l'avarie surviendrait à une machine Nord et NB ou à une machine EB. Ces mesures influencèrent favorablement les horaires qui - à l'époque - en avaient grand besoin. Mais pour terminer sur une note triomphale, rappelons que la grande ligne Nord-Belge a quand même vu circuler deux trains célèbres : le Nord-Express, créé le 9 mai 1896, et le Valeureux Liégeois, mis en marche le 15 mai 1930. Sur la section Frameries-Mons-Bruxelles, ce fut le "Train Bloc" belge, inauguré le 1er juin 1923(10).

Les lignes du Nord-Belge furent reprises par la SNCB en mai 1940.

VAUQUESAL-PAPIN

- (6) y compris les trois Buddicom et les deux machines Petiet à 6 essieux, séparées en deux, mentionnées plus haut.
- (7) j'ai connu, au début de la guerre en 1914, un mécanicien NB qui avait travaillé aux ateliers de Saint-Martin. Il m'a conté quelques anecdotes savoureuses sur le sujet. Le système D n'est pas une invention moderne!
- (8) Pour la période SNCB, que nos lecteurs se reportent à l'étude très complète de Phil. Dambly.
- (9) Dernière innovation avant la SNCF a été l'inauguration des trains automoteurs rapides le 19 mai 1937.

Littérature ferroviaire

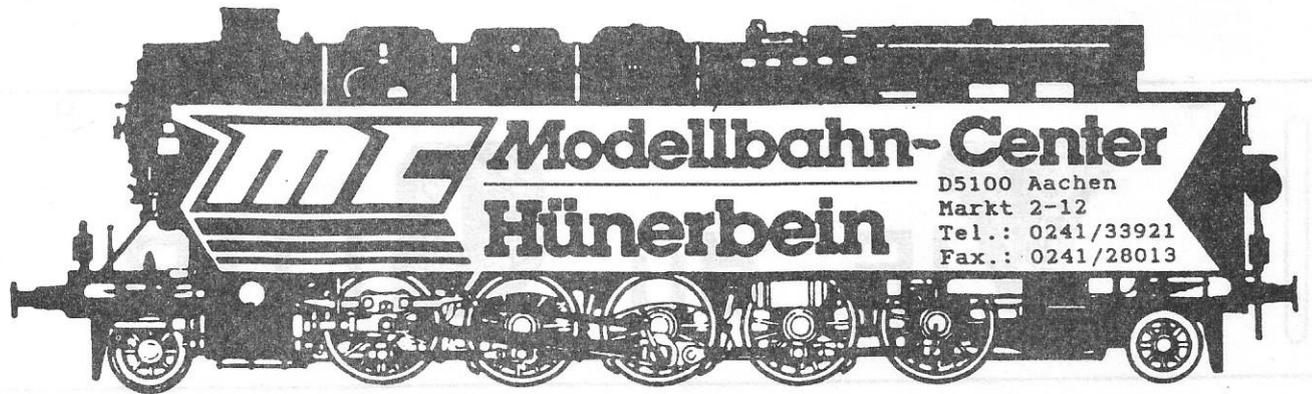
Les frontières électriques de la SNCB.

Toujours à la recherche de sujets ferroviaires originaux, et soucieux de documenter ses lecteurs sur le chemin de fer d'aujourd'hui, le GTF asbl vient de publier un numéro hors série et en couleurs de sa revue périodique "Trans-Fer".

Sous le titre un peu mystérieux "les frontières électriques de la SNCB" se cache d'abord un exposé historique des raisons pour lesquelles la SNCB a choisi, pour l'électrification de son réseau, la technologie du courant continu à la tension de 3000 volts, alors que nos voisins ont opté soit pour le courant continu à la tension de 1500 volts, soit pour le courant alternatif monophasé.

Trans-Fer hors série " les frontières électriques de la SNCB est préfacé par M. Van Wouwe, directeur Général de la SNCB. Il compte 64 pages papier glacé au format A5, et quarante photos dont 17 en couleurs, couverture en quadrichromie.

Pour acquérir cette édition par correspondance, il suffit de verser une somme de 480FB envoi compris au compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 liège 1 (pour les personnes habitant l'étranger, le prix est porté à 500FB à faire parvenir au C.C.P. Bruxelles **000-0896641-70** du GTF asbl). Les détenteurs d'une carte de crédit "Visa" ou "Eurocard" peuvent aussi adresser leur commande par lettre à l'adresse précitée, en autorisant le débit de leur carte dont ils indiqueront le numéro et la date d'expiration.



Sonderangebote 02/93
Spur N

Stand: 04.09.93

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

Pour notre réunion du premier mercredi de novembre, notre ami Lucien Genet nous présentera une projection de diapositives sur les gares belges.

Comme vous le savez certainement, ces bâtiments, qui étaient le plus souvent un des endroits les plus fréquentés par la population. Maintenant, ces édifices se réduisent comme peau de chagrin, et ce, sous le sacro-saint prétexte d'un soit disant manque de rentabilité. Gageons que cette séance éveillera un peu d'émotion et nous fera réfléchir à la question.

Lors de notre dernière réunion de l'année, le mercredi premier décembre, notre ami Joseph Margraff nous présentera une cassette vidéo sur la plus grande locomotive à vapeur de tous les temps, j'ai nommé la "**BIG BOY**" ambiance et panache seront au rendez-vous.

Cette séance sera suivie du tirage de notre grande tombola de fin d'année, avec comme gros lot, une locomotive.

Venez nombreux!

R. ORBAN

20

20