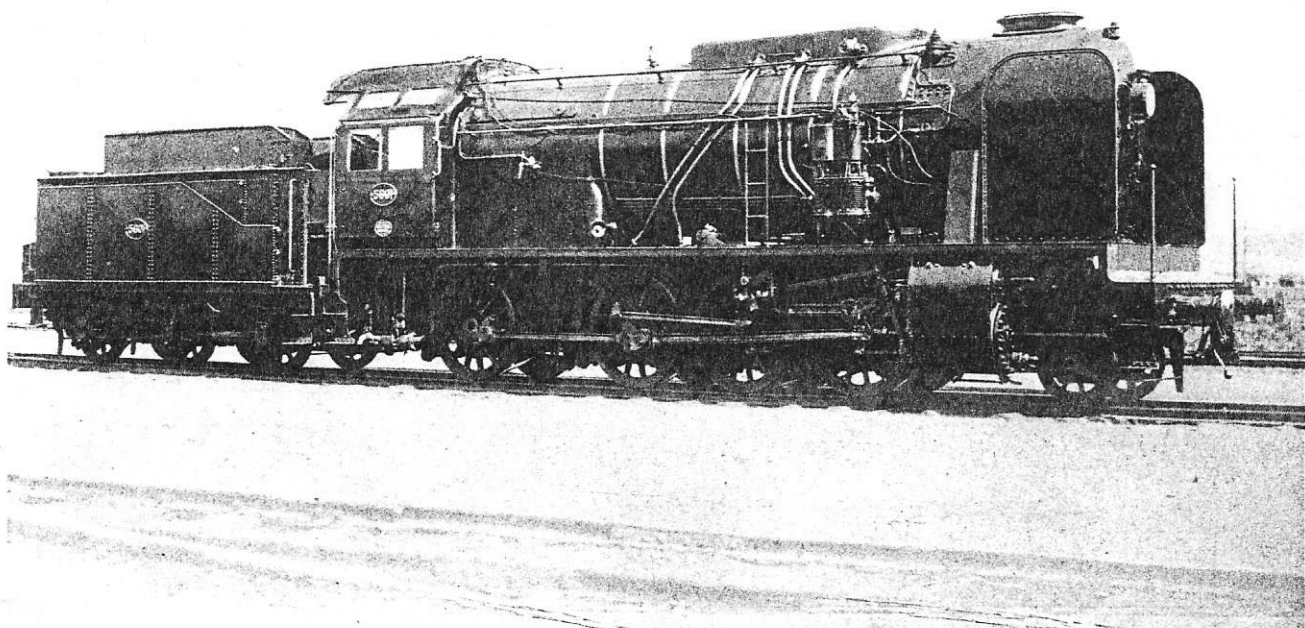


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. JANVIER - FEVRIER 1994 Numéro 1



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
PUBLICITE	05
VIE DU CLUB	06-07
TROUVILLE & HOUT-SI-PIOUT RAILROAD .	08-09
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER Le Grand Central Belge ..	10-11-12-13-14-15-16-17-18
PUBLICITE	19
VIE DU CLUB	20

PHOTO DE COUVERTURE
Locomotive type 35
Collection P.Lambot



Vous savez, quand je dois écrire un éditorial pour votre bulletin préféré, je suis en butte à un abîme de réflexions concernant le sujet que je vais développer. Il faut évidemment trouver un sujet ayant 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**

ⓑ Jocardis ⓑ

SPRL / PVBA

MODELE PRET A ROULER
KANT EN KLAAR MODEL

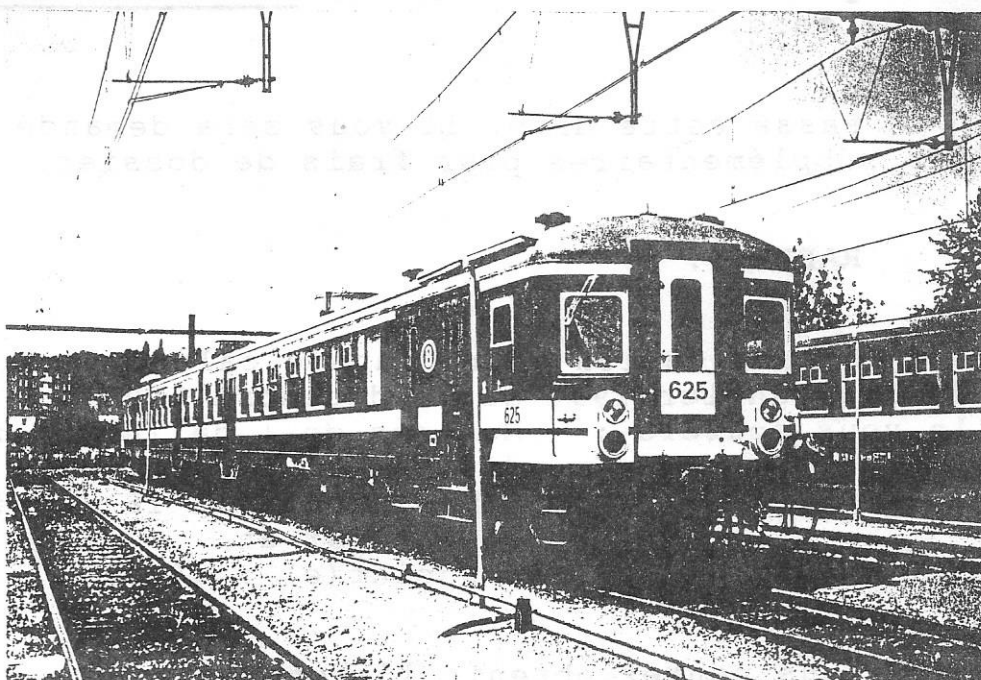
AM 66

SERIE 05

REEKS 05

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

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



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

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

PROTOTYPE VISIBLE AU MAGASIN
PROTOTYPE IN DE WINKEL TE BEZICHTIGEN

- LIVRABLE +/- 02-94 LEEVERBAAR -

Vie du club

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.

Le moment est venu, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, de renouveler leur cotisation au club **ou** leur abonnement à **"Correspondance"** et ce avant le **11 février 1994** au plus tard.

Passé cette date, il vous sera demandé 50 fb supplémentaires pour frais de dossier.

RAPPEL :

La cotisation pour l'année calendrier (du 1er janvier 1994 au 31 décembre 1994). Elle vous coutera : - Membres de + de 16 ans : 600 fb par an,
- Membres de - de 16 ans : 350 fb par an,
- Conjoint(e) : 350fb.

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

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 bien **Cotisation** ou **Abonnement**.

Votre carte de membre vous sera remise lors de votre passage au local et votre revue expédiée tous les deux mois.

Si toutefois, vous désirez que votre carte vous soit expédiée, cela est possible. Pour ce faire il faut le préciser à M. Orban et cela vous coûtera 20 fb supplémentaires pour frais d'expédition.

ATTENTION

CE NUMERO DE "CORRESPONDANCE" SERA LE

DERNIER QUE VOUS RECEVREZ SI VOTRE

COTISATION N'EST PAS PAYEE A TEMPS.

Trouville & Houtsiplou railroad : le grand réseau.

TROUVILLE ET HOUT-SI-PLÔUT RAILROAD

Je suis persuadé que la plupart d'entre vous s'imaginent que les travaux de construction du grand réseau sont arrêtés. Et bien détrompez vous ces travaux ont repris de plus belle. En effet, après un passage à vide de quelques mois, la construction du réseau est bel et bien repartie. Il faut vous dire que "l'on est pas aux pièces", et que nous n'allons pas au club uniquement que pour bosser. Nous avons quelques "chantiers" en cours, c'est à dire :

- La mise en service des deux tours, en deux rails, en automatique;

- L'installation de la signalisation;

- La construction d'une ferme type condruzien pour placer sur la calotte de la spirale;

- La mise en état de la voie de la carrière, ainsi que le décor de celle-ci.

Tous ces travaux sont en cours de réalisation.

Les travaux qui viennent d'être terminés sont les suivants : construction d'un bâtiment de gare vicinale sncv pour la gare de Hout-si-ploût, ainsi que d'une rampe de chargement. L'avez-vous seulement remarquée? Il faut dire que notre ami Guy s'est surpassé.

Philippe de son côté, n'a pas chômé non plus. Il a réalisé un circuit électronique de détection de courts circuits, au niveau des voies du réseau. Maintenant, grâce à ce système, lorsqu'il y aura un déraillement qui provoquera un court circuit, un "bip" sonore signalera aux opérateurs du réseau cette anomalie et on pourra la corriger facilement. Ainsi, cela évitera une surchauffe des alimentations.

Notre ami Philippe s'est également attelé à une tâche ardue, c'est-à-dire de remplacer le rack à relais de commutation du tco du dépôt. Les anciens relais avaient tendance à prendre la poussière un peu trop facilement.

Je détaillerai dans un prochain article d'autres travaux de notre grand réseau.

R.ORBAN

Histoire du chemin de fer

LE GRAND CENTRAL BELGE.

A vrai dire, le Grand Central Belge, que nous désignerons ci-après par ses initiales G.C.B., n'était qu'un organisme d'exploitation de trois réseaux que leurs concessionnaires, les Compagnies des Chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de l'Est Belge et d'Anvers à Rotterdam, mirent en commun en 1863-1864 pour les faire exploiter par une sorte de société de roulage.

En réalité, les exploitations des lignes gérées par les Compagnies d'Anvers à Rotterdam et de l'Est Belge avaient déjà été fusionnées par un acte du 28 janvier 1863, dont les effets devaient sortir le 1er janvier 1864. Outre leurs propres lignes, les deux sociétés apportaient le bail des lignes en exploitation de la Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique (117 km). Dans une seconde étape, les deux sociétés devaient procéder à une fusion complète dont les statuts devaient être étudiés dès lors, par un comité mixte qui obtiendrait l'acquiescement du Gouvernement. Il était prévu que d'autres chemins de fer pourraient ultérieurement être admis dans le groupement.

Dès le 1er juillet 1864, la Sté. des chemins de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse se joignait aux deux autres sociétés constitutives, à la place de la Sté. des Ch. de fer Liégeois-Limbourgeois avec laquelle des pourparlers avaient eu lieu sans succès. Aucune autre société ne s'ajouta par la suite aux trois constituantes, quoique des traités d'exploitation furent signés avec d'autres Compagnies de chemins de fer.

Dans la répartition des bénéfices, l'Entre-Sambre-et-Meuse, dernière venue, était sur un autre pied que les deux autres sociétés. Elle prélèverait sur les recettes fusionnées, une rente annuelle de 1.035.000 francs qui serait réduite à 850.000 francs après l'extinction de la garantie d'intérêt de l'Etat. Ainsi désintéressées, les deux autres sociétés se partageraient le reliquat jusqu'à concurrence de 428.000 francs dans une proportion croissante pour l'Anvers-Rotterdam et décroissante pour l'Est Belge jusqu'en 1874. A partir de ce moment, la part, qui atteindrait 0,556 pour la première et 0,444 pour la seconde, resterait inchangé. Le surplus des bénéfices serait partagé entre les trois compagnies constituantes d'après une proportion fixe.

Dès 1865, le Gouvernement entreprit, avec le Grand Central Belge, des négociations en vue de la reprise de la ligne, moyennant paiement d'une rente annuelle variable. Mais craignant de créer un précédent, dont d'autres réseaux moins bien conçus puissent se prévaloir, le Gouvernement renonça à ses projets de rachat qui ne furent mis à exécution que plus de trente années plus tard.

Le réseau qui s'était constitué comprenait une grande transversale sud-nord depuis la France jusqu'aux Pays-Bas ainsi qu'une, et plus tard deux lignes d'Anvers en Allemagne à travers le Limbourg ainsi que de nombreuses lignes moins conséquentes.

Il devait comprendre un pourcentage notable de chemins de fer situés à l'étranger : 7 km en France, 177 km aux Pays-Bas et 35 km en Allemagne, ce qui lui donnait une importance internationale que n'avait aucun autre chemin de fer belge en dehors de ceux de l'Etat.

Etant données les difficultés de procéder à une fusion complète de sociétés exploitant des concessions si différentes et dont le capital comprenait des titres de nature si diverses, on se borna, sur les conseils du Gouvernement, à la fusion des exploitations, ce qui fut sanctionné en 1869.

Outre les lignes qui leur avaient été concédées, chacune des compagnies constituées s'était assuré l'exploitation des chemins de fer d'autres sociétés. Il importe donc de les examiner également, mais, afin d'apporter de l'ordre dans cet enchevêtrement, nous citerons séparément, depuis ses origines, chacune des compagnies constitutives du Grand Central, puis l'exploitation du réseau unifié. Quand aux sociétés dont les exploitations ont été reprises ou fusionnées, nous en donnerons un historique succinct au moment où nous les rencontrerons. Ceci nous amène à examiner successivement :

A. LA SOCIETE DU CHEMIN DE FER D'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

B. LA SOCIETE DE L'EST BELGE.

C. LA SOCIETE DES CHEMINS DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM.

D. LE GRAND CENTRAL BELGE.

A. LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER D'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

La région comprise entre Charleroi et la frontière française, que ce chemin de fer devait desservir, était riche en carrières, en minerais de fer et de plomb et renfermait de nombreuses usines métallurgiques. Il devait donc se compléter par des embranchements industriels et miniers, ce qui lui constituerait un véritable réseau - l'un des seuls du pays. S'il pouvait vivre par lui-même grâce à l'écoulement des produits vers la France, il pourrait également servir au transit à la condition de conclure des accords avec les lignes qui le prolongeraient vers le nord. Malgré ces avantages, peu de chemins de fer eurent une gestation aussi ardue. Sollicitée depuis 1825, une première concession ne fut accordée qu'en 1836. Elle embrassait déjà un tronç principal entre la Sambre et la Meuse et des embranchements vers Morialmé, Florennes et Couvin. Mais dès 1837, la concession était révoquée... et ré adjugée aux mêmes concessionnaires la même année. La "Société du Chemin de fer de la Sambre à la Meuse" était formée, en 1838, pour la mettre en oeuvre... et dissoute en 1839. Ce fut finalement une société anglaise, comme toutes celles de l'époque, constituée en 1845 par les nouveaux concessionnaires, W.P. Richards and Co. sous le nom de "Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse" qui mit la main à la pâte (1). Il régnait alors en Angleterre, un véritable engouement pour les chemins de fer que l'on finançait à la légère en assumant des obligations souvent impossibles à tenir. Ainsi, quoique les travaux devaient être terminés en 1849, la Société n'avait construit en 1848, que 42 des 100 km concédés et se trouvait à bout de souffle. Il fallut, à plusieurs reprises, prolonger les délais, la décharger de la construction d'embranchements et même lui allouer une garantie d'intérêts pour les lignes restantes. Ceci lui permit d'achever son réseau pour 1854.

Pendant ce temps, le capital primitif de 620.000 £, alors 15.500.000 francs, s'était enflé jusqu'à en atteindre 37.816.197.

La ligne principale de 63 km depuis Marchienne-au-Pont jusqu'à la frontière française, par Silenrieux et Mariembourg, avait été prolongée de 1.840 m au delà, jusque Vireux où elle se soudait au Chemin de fer (français) des Ardennes (2). Primitivement, Charleroi devait être desservie par un embranchement qui est devenu, ainsi qu'il aurait fallu s'y attendre, l'origine de la ligne principale. Le réseau achevé comprenait 107 km dont 12 seulement à double voie.

	km	date ouverture
Charleroi-Walcourt	22	27-11-1848
Walcourt-Frontière	39	1852-1854
Frontière à Vireux	2	15-06-1854
Embranchements :		
Berzée (20me km) (3) -		
Laneffe	6	27-11-1848
Walcourt (23me km) -		
Morialmé	12	27-11-1848
Walcourt (23me km) -		
St-Lambert-Florennes (4) 15		1853-1854
Froidmont-Philippeville 5		1854
Mariembourg (48me km) -		
Couvin	5	1854

Le 1re juillet 1864, un accord, signé avec le groupe des Chemins de fer de l'Est belge et d'Anvers à Rotterdam, mettait les exploitations en commun sous la dénomination de Grand Central Belge. Le réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse était repris mais la compagnie ne participait pas à la gestion et n'avait aucune obligation d'aider au financement des lignes qui pourraient encore être construites. Sa situation différait, par ces deux points, de celle de ses partenaires.

B. LA COMPAGNIE DE L'EST BELGE.

La Société anonyme des Chemins de fer de l'Est Belge fut créée, le 23 mars 1859, par la fusion de deux sociétés plus anciennes : toutes deux constituées une demi-douzaine d'années auparavant : celles des Chemins de fer de Morialmé à Châtelaineau et de Charleroi à Louvain. La première avait une ligne en tous points semblable à la ligne principale de l'Entre-Sambre-et-Meuse; la seconde les prolongeait toutes deux le plus loin qu'elle le pouvait vers le nord.

Le Chemin de fer de Morialmé à Châtelaineau avait été concédé en 1853 (5), et une société anonyme établie la même année. Il remplaçait le chemin de fer que l'"Entre-Sambre-et-Meuse" aurait dû construire d'Oret à la Sambre et dont elle s'était désistée l'année précédente. Ses 20 km furent mis en service le 14 juin 1855, mais comme la ligne ne conduisait alors nulle part, la Société demanda la concession à titre d'extension, d'un prolongement jusqu'à la frontière française dans la direction de Givet. Ce devait être son successeur, l'Est Belge, qui l'obtint.

Le Chemin de fer de Louvain à Charleroi, par Wavre, était beaucoup plus important et prolongeait le précédent. Comme la plupart des concessions demandées par des groupes anglais, il résultait d'une concession de canal dont Mr. Tarte voulait faire un chemin de fer ce qui l'amena à constituer, pour exploiter sa concession du 21 mars 1845, la "Société anonyme du Chemin de fer de Louvain à Jemeppe-sur-Sambre" (6).

Une modification de tracé, survenue en 1846, déviait la ligne par Gembloux. Elle y bifurquait, d'une part sur Namur, d'autre part sur Fleurus et Charleroi que l'on substituait à Jemeppe.

Un embranchement devait relier Charleroi à Châtelineau, et la construction de la section Gembloux-Jemeppe devenait facultative. Quoique l'ensemble de ces lignes était intéressant, l'entreprise fut abandonnée et la déchéance prononcée en 1848.

Une nouvelle concession fut accordée en 1852 à un groupe que patronnait la Société Générale. On reprenait la ligne directe de Louvain à Charleroi et l'on n'y ajoutait qu'un seul embranchement, vers Jumet (7). Les autres ont été englobés dans d'autres chemins de fer et certains d'entre eux, dans des artères principales du pays (8). La Société créée la même année (9) obtenait, en décembre, la concession d'une série d'embranchements industriels (10) et achevait la construction de son réseau en 1855.

Mieux conduite que sa devancière, elle se rendait compte que ses chances de succès seraient accrues si elle pouvait développer ses lignes tant vers le sud que vers le nord. Dès 1857, elle proposait une fusion avec la Société de Châtelineau-Morialmé. Cette tentative ne réussit pas alors mais, reprise en 1859, elle aboutit.

Les locomotives de l'Entre-Sambre-et-Meuse constituaient un ensemble représentatif des errements de l'époque. Elles provenaient de constructeurs anglais et belges, parmi lesquels les ateliers de John Cockerill de Seraing, ceux de Couillet et de Régnier-Poncelet, à Saint-Léonard (Liège) figuraient déjà. Les documents concernant l'évolution des locomotives belges sont extrêmement rares. Il est pourtant particulièrement intéressant de s'arrêter aux types remarquables, car les ingénieurs belges ont fait faire des progrès notables à la locomotive. C'est pourquoi nous indiquerons, pour chacune des compagnies, les plus intéressantes d'entre elles. Heureusement, le Grand Central a réuni en un album, la collection presque complète de ses locomotives.

Les premières locomotives étaient commandées aux constructeurs sur un programme peu précis et les fournisseurs construisaient des locomotives d'après leurs propres habitudes. Ce ne fut que plus tard que les compagnies elles-mêmes donnèrent leurs plans et leurs cahiers des charges. Enfin, dans un dernier stade, les ingénieurs des compagnies et des constructeurs travaillèrent harmonieusement à les élaborer.

A SUIVRE...

(1) Par convention du 27 mars et A. R. du 28 mars 1845, le chemin de fer fut adjugé à A. W. Richards & Co. qui transférèrent leurs droits à la société qu'ils constituèrent par acte du 3 avril 1845. Il n'avait pas fallu 15 jours depuis la date de la concession jusqu'à l'A. R. approuvant la création de la société. On était bien pressé.

(2) La société avait obtenu la concession du tronçon français par ordonnance du 8 mars 1845, confirmée par un acte du 29 mars.

(3) Kilométrage compté depuis Charleroi.

(4) A titre d'extension, la Compagnie obtint, par A. R. du 1er mars 1846, la concession d'un prolongement de la ligne jusqu'à la Meuse ainsi que celle d'un sous-embanchement d'Oret à la Sambre. Sollicités uniquement par mesure de défense, ces embranchements ne furent pas construits et la Société fut déchargée, en 1852, de l'obligation de construire.

(5) Concéder le 23/6/1853 à MM Dorlodot et Spitaels. La Société fut constituée par acte du 31 août et A.R. du 10/9/1853.

(6) Conv. du 29-03-1845 de A. R. du 27 mai, accordait la concession à X. Tarte et Cie. Le tracé passait par Gembloux et descendait la vallée de l'Arnoz. Il devait y avoir des embranchements sur Vertrijk et Diest.

La société fut constituée par acte du 02-08-1845 (A. R. du 27).

(7) Les chemins de fer de Louvain à Wavre et de Charleroi à Wavre furent concédés à F. Spitaels et Cie (Conv. du 18 février, A. R. du 24 mars 1852). Ils recevaient du Gouvernement les terrains acquis et travaux effectués par la société déchue à charge d'acquitter 600.000 francs de dettes.

(8) L'embranchement de Charleroi-Châtelineau fait partie de la grande ligne Charleroi-Namur; celui de Gembloux à Namur, de celle du Luxembourg. Gembloux-Jemeppe a été construit par l'Etat et Gembloux-Fleurus a été englobé dans la concession du chemin de fer de Tamines à Landen.

(9) Par acte du 26 mars, A. R. du 31 mars 1852.

(10) Conv. du 17 décembre, A. R. du 23 décembre 1852.



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 5 janvier 1994

Pour notre première réunion de l'année, notre ami André Delhalle nous présentera une cassette vidéo réalisée par le club de Hoeselt sur l'exposition qu'ils organisèrent en 1991 (si je ne m'abuse).

Mercredi 2 février 1994

Ce jour là, nous allons voyager au-delà de l'ex-rideau de fer, en Pologne, plus précisément, et ce grâce à notre ami Patrick Semeelen, qui y est allé pour immortaliser à jamais les locomotives à vapeur qui circulaient dans ce pays. Il est évident que ce sera là un grand moment de chemin de fer, et vous pourrez découvrir les magnifiques machines, qui sillonnaient naguère ces belles régions d'Europe de l'Est.

Mercredi 9 mars 1994

Assemblée générale annuelle de notre association. La convocation sera dans le prochain numéro de votre revue.