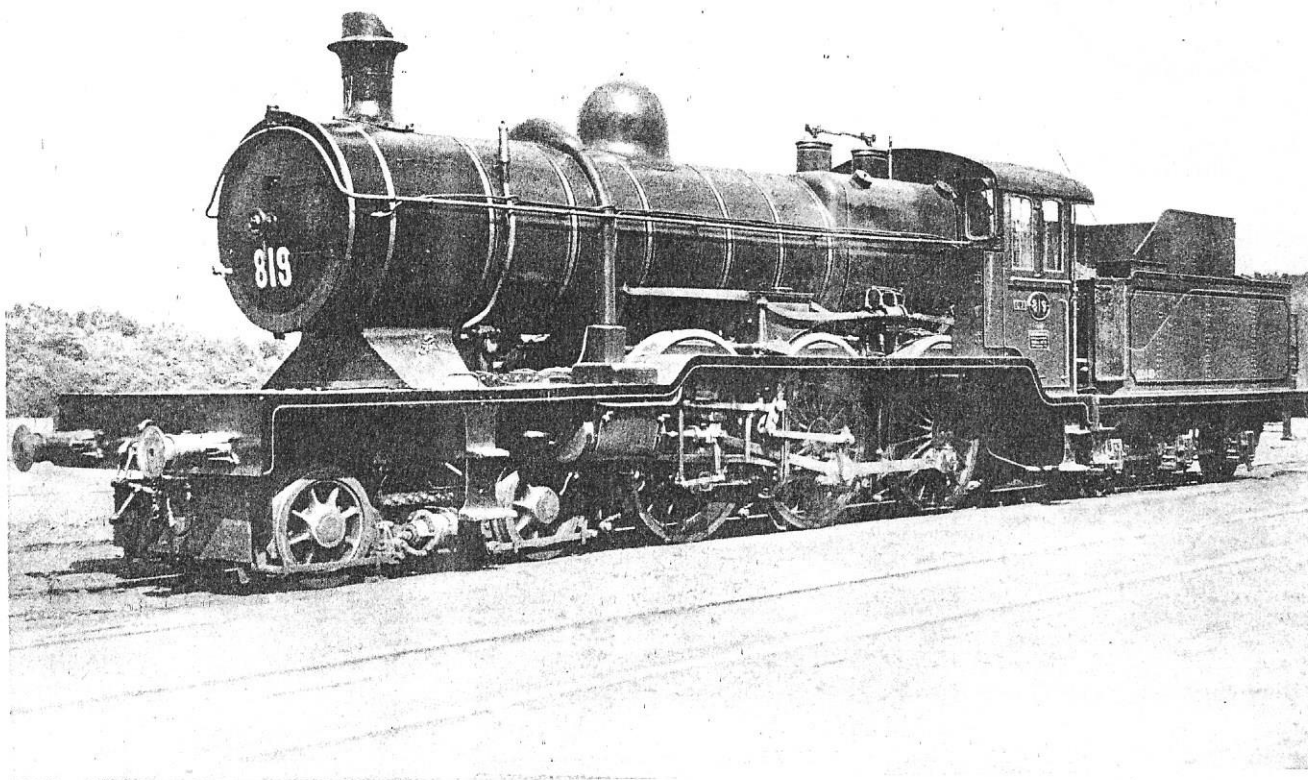


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. MARS - AVRIL 1994 Numéro 2



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



PHOTO DE COUVERTURE
LOCOMOTIVE TYPE 8
Collection P.Lambot

Comme vous le savez certainement, au club, nous sommes tous des bénévoles. C'est-à-dire que toutes les tâches à accomplir sont faites par des personnes comme vous et moi, et ce, à titre purement gracieux. Vous savez, nettoyer par terre, faire la vaisselle, monter et descendre des casiers pour le bar, ainsi que tout le reste se n'est pas toujours très agréable. Toujours est-il, qu'il y a des membres qui s'en f... complètement, qui n'hésitent pas à jeter leur mégots et cendres de cigarette sur le sol, voir sur le réseau, ainsi que des déchets divers. Mes amis et moi, sommes venus au club pour faire du train, et non pour faire le larbin, et ramasser à tout bout de champ les "crasses" des autres.

Bien entendu, il ne faut pas en faire une généralité, et il est évident que la grande majorité d'entre vous respecte le travail des autres, mais comme toujours, il y a des gens qui n'ont de respect pour rien ni personne, et peut-être même pas d'eux.

Les personnes incriminées se reconnaîtront.

Croyez le, le fait de laisser le local en bon ordre ou de ramener les verres vides au bar est apprécié à sa juste valeur, et cela nous permet d'alléger certaines corvées indispensables à la bonne marche de l'association.

R. Orban

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

Assemblée générale

CONVOCATION

Le comité vous invite à participer à l'assemblée générale annuelle du mercredi 9 mars 1993 à 20H en notre local de VOROUX-GOREUX.

ORDRE DU JOUR

1. Rapport moral du président.
2. Election des candidats au titre de membre effectif.
3. Rapport financier du trésorier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 1993.
4. Désignation de deux commissaires aux comptes.
5. Divers.



Trouville & Houtsiplou railroad : le grand réseau.

LES VOIES DE LA CARRIERE.

La pose des voies de la carrière a amené beaucoup de problèmes. En effet, cette voie étant "enterrée", il a fallu poser des contre rails partout. Ce travail nécessite beaucoup de soins, car si cela est mal fait, il y a des problèmes de roulement et les trains se dandinent sur les rails.

De plus, ces voies étant à trois files de rails, cela a compliqué diablement le travail, et nous avons dû recommencer la pose de la voie, car les trams se dandinaient légèrement.

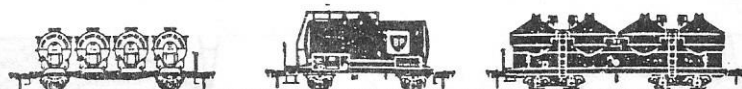
Avant de continuer le décor de la carrière, une équipe a décidé de repartir à zéro en tenant compte de l'expérience passée et de recommencer la pose de la voie trois rails dans la carrière bas.

Après cela, il faudra noyer la voie dans de la cendrée pour que les véhicules routiers puissent rouler partout. Ce travail paraît simple, mais la difficulté principale est de laisser les ornières suffisamment profondes pour que les roues des locos et wagons puissent passer librement et avec un bon contact électrique.

C'est un travail qui va demander beaucoup de patience, mais le résultat final ne sera que plus réaliste.

Je ne le dirai jamais assez, du soin apporté à la pose de la voie et du câblage électrique, dépend le bon fonctionnement de votre réseau. On accuse souvent à tort le matériel de ne pas bien rouler, alors qu'en fait cela vient de voies mal posées ou du câblage déficient.

R. Orban



Nécrologie

Nous avons le regret de vous informer du décès de l'épouse de notre membre et ami Mickey Breuer. Nous devons également déplorer le décès du papa de l'épouse de notre ami Alphonse Volders.

Les membres du comité, ainsi que tous les membres de l'association, présentent leurs sincères condoléances aux familles respectives.



Jocadis

SPRL / PVEA



MODELE PRET A ROULER
KANT EN KLAAR MODEL

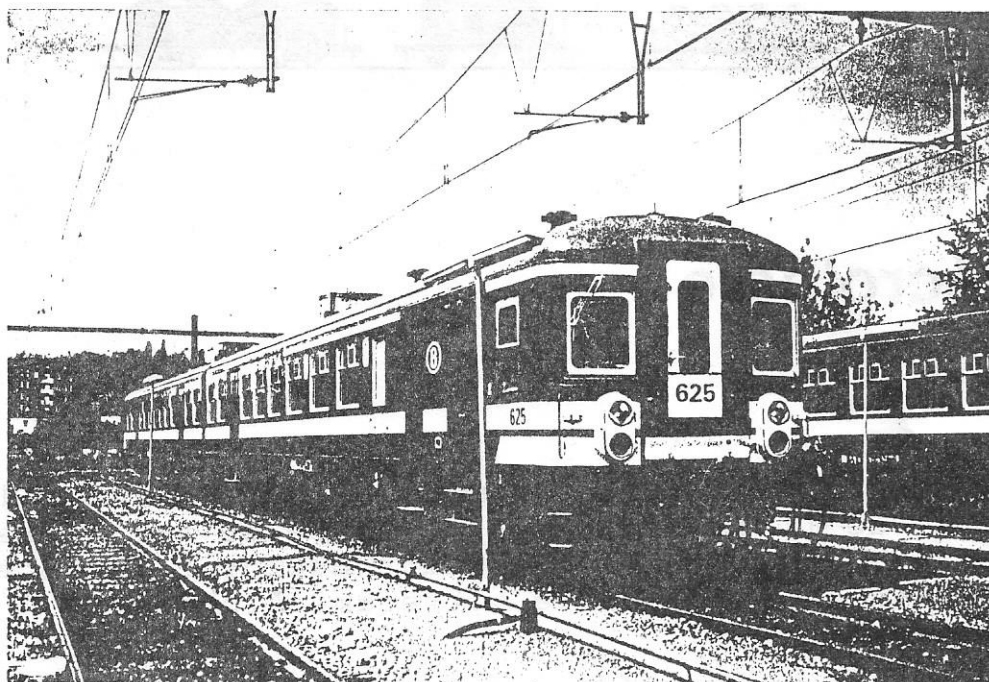
AM 66

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 -

Histoire du chemin de fer

LE GRAND CENTRAL BELGE.

Le chemin de fer de l'Est Belge par un acte du 23 mars 1859 (A. R. du 31 mars) les compagnies de chemins de fer de Charleroi à Louvain et de Morialmé à Châtelineau fusionnaient sous la dénomination de "Société anonyme de l'Est Belge". C'était, à vrai dire, la Société du Chemin de fer de Louvain à Charleroi dont on avait modifié les statuts et le titre social.

Si les deux artères se faisaient suite, elles n'en étaient pas moins sans liaison physique entre elles, aussi la Société se préoccupa-t-elle tout d'abord de les réunir par un embranchement de 5 km, de Lodelinsart à Châtelineau, qu'un arrêté royal lui concédait deux mois à peine après sa constitution. Elle cherchait en même temps, afin de s'assurer les transports à longue distance, à s'étendre au sud dans la direction de la frontière française et au nord, dans celle d'Anvers et de Rotterdam.

Le 28 avril 1860, elle obtenait la concession antérieurement sollicitée par la Société de Morialmé-Châtelineau, d'un prolongement vers la frontière française dans la direction de Givet, qui se trouvait ainsi à 50 km de Charleroi. Le chemin de fer (français) des Ardennes, qui avait un intérêt égal à voir construire la ligne, se chargea du tronçon situé sur le territoire français et intervint même dans la construction de la partie belge en souscrivant 2.000.000 francs d'actions émises par l'Est Belge.

Cette ligne nouvelle doublait, un peu à l'est, celle de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers Vireux; elle fut inaugurée le 1er juin 1862, quelques mois après la mise en exploitation de la liaison Châtelineau-Lodelinsart.

Les concessions vers le nord, avaient été accordées antérieurement à la Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique. Afin de s'en assurer le bénéfice, l'Est Belge signait avec celle-ci, le 7 août 1870, une convention pour la reprise de l'exploitation de l'extension de Louvain à Hérenthals (37 km). Elle eut l'adresse de prendre également à bail l'exploitation de la ligne que l'Etat devait construire d'Aarschot à Diest (17 km) et qui s'intercalait dans la nouvelle ligne projetée d'Anvers vers le Rhin (1). A ce moment, elle s'était assurée l'exploitation de 184 km de chemins de fer.

Afin d'étendre encore son réseau, la Compagnie entreprit une politique de fusion. Un A. R. du 11 novembre 1863 consacrait la fusion des Sociétés de Chemins de fer de l'Est Belge et d'Anvers-Rotterdam (2) et prévoyait que les sociétés unies pourraient éventuellement s'adjoindre le Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois avec lequel des pourparlers (qui échouèrent d'ailleurs), étaient entamés. Le réseau atteignait à ce moment 306 km : il ne devait pas s'arrêter là.

Une nouvelle convention conclue le 30 mars 1864 (3) devait avoir une portée plus grande encore. Les Chemins de fer de l'Est Belge et d'Anvers-Rotterdam s'adjoignaient un troisième partenaire, la Société d'Entre-Sambre-et-Meuse et mettaient en commun l'exploitation de leurs trois réseaux, qui se ferait sous la dénomination de Grand Central Belge. Chacune des trois sociétés constitutives subsistait néanmoins.

Un nouveau traité, du 17 août 1871 (4) devait modifier cette situation en substituant à l'indemnité forfaitaire, une part dans les bénéfices du Grand Central (5). Toutefois, les deux Compagnies interviendraient directement dans le financement des lignes nouvelles à construire.

Les **LOCOMOTIVES DE L'EST BELGE** marquent un léger accroissement de puissance par rapport aux types antérieurs.

(1) le traité stipulait que sur les recettes brutes, la Société prélèverait 5000 F par km. annuellement, les 5000 suivants allant à l'Etat. Le surplus éventuel serait partagé par moitié.

(2) l'acte constitutif était du 28 septembre précédent.

(3) A.R. du 24 juin 1864.

(4) A.R. du 20 février 1872.

(5) celle-ci était calculée en défalquant des recettes brutes le loyer des lignes exploitées et diverses autres charges, y compris celles dues à l'Entre-Sambre-et-Meuse. On partageait ensuite le reliquat à raison de 45% environ pour l'Etat Belge et 55% pour l'Anvers à Rotterdam, responsable de l'exploitation des lignes.

C. LA SOCIETE DU CHEMIN DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM.

En 1836, les chemins de fer de l'Est ouvraient à l'exploitation la ligne de Malines à Anvers et unissaient le grand port national au restant du réseau. En 1836-1840, le premier chemin de fer néerlandais était concédé à la "Hollandsche Ijzeren Spoorweg Mij"(1) et le premier tronçon d'Amsterdam à Haarlem ouvert le 30-09-1839, atteignait Rotterdam en 1847. Mais il restait un hiatus entre Rotterdam et Anvers, seule voie par laquelle les Pays-Bas pouvaient communiquer avec les autres pays.

Les gouvernements belge et néerlandais se mirent donc d'accord pour octroyer une concession à M. Gihoul qui s'engageait à construire un chemin de fer d'Anvers à Moerdijk, sur la Hollandsch Diep et à établir un service fluvial qui le prolongerait jusqu'à Dordrecht et Rotterdam. Il devait également construire un embranchement de Roosendaal à Breda qui, depuis, est devenu partie intégrante de la ligne de Flessingue à Venlo au Rhin.

Le 09-07-1853, se signait une convention provisoire qui fut ratifiée par le ministère belge le 14 (2) et le Roi des Pays-Bas, le 21 décembre. La concession néerlandaise contenait deux clauses qui méritent de retenir l'attention. Pour la première fois le réseau concédé devait faire gratuitement retour à l'Etat à expiration de concession alors que les premières concessions d'Amsterdam à Rotterdam et d'Amsterdam à Arnhem (3) avaient été faites pour une durée indéfinie; toutes les concessions, sans exception, comportaient un droit de rachat. L'autre clause insérée dans tous les cahiers des charges néerlandais, spécifiait qu'il ne pourrait être établi, dans l'avenir, de taxes sur les transports.

A l'aide de capitaux en partie anglais, Gihoul parvint à constituer, le 18 novembre 1852, une société au capital de 12.500.000 francs à laquelle il transféra ses droits. Habilement conduite, elle devait jouer un rôle de premier plan dans l'établissement et le développement des chemins de fer belges et internationaux; elle devait même assurer par des fusions d'exploitation, des relations directes avec les Pays-Bas tant par Roosendaal que par Tilburg, par Eindhoven que par Maastricht, avec l'Allemagne par München-Gladbach et par Aix-la-Chapelle, avec la France, par Vireux et par Givet.

Les lignes de la Compagnie furent construites dans les délais prescrits. On put les exploiter dès le 23 juin 1854 mais l'ouverture au trafic régulier n'eut lieu que le 3 mai 1855. Le réseau comprenait alors 121,5 km dont 37 de service fluvial.

Le service fluvial était assuré à l'origine, par trois bateaux à vapeur de 80, 90 et 100 chevaux qui transportaient des voyageurs seulement. La Compagnie possédait, pour les marchandises, un remorqueur et six bateaux à voiles affrétés au mois et dont l'exploitation revenait à 0,88 franc le km. Celle des bateaux à vapeur, qui consommaient 35 kilos de charbon par km, revenait à 1,92 franc. Dans ces conditions, la tonne-km coûtait 0,026 franc à la compagnie.

Les premières locomotives furent fournies en 1854 par Stothert and Slaughter, de Bristol. C'étaient des locomotives à roues libres rappelant les "Jenny Lind" comme disposition du châssis et du mécanisme et des locomotives à roues couplées de 1 m 525 avec foyer plongeant entre elles. On rachetait aussi, parfois, des locomotives d'occasion comme la locomotive 2-4-0-T reprise en 1853 au London, Brighton and South Coast Ry.

La locomotive d'express était le prototype construit en 1864 par la Société Saint-Léonard, d'une longue série que continua le G.C.B. Très perfectionnée pour l'époque, elle avait des roues couplées de plus de 2 mètres de diamètre qui semblaient alors indispensables pour faire la vitesse. Le mécanisme, entièrement extérieur, présentait un dispositif spécial pour le relevage dont l'arbre avait dû être placé au dessus de la boîte à feu. L'axe de la chaudière était assez bas. Ces locomotives fournirent d'excellents services sur les lignes à profil facile de la compagnie sur lesquelles elles remorquaient des trains de voitures à deux essieux, dont le poids dépassait rarement 120 ou 130 tonnes.

EXTENSIONS. La ligne initiale avait un trafic de transit important : ce fut longtemps la seule liaison des réseaux hollandais et belge. Il était naturel de chercher à la prolonger à l'intérieur du pays par des fusions, des rachats ou des contrats d'affermage. On eut effectivement recours à tous ces moyens. En 1863, l'Est Belge qui avait déjà cédé l'exploitation de la ligne d'Aerschot à Diest à l'"Anvers-Rotterdam", fusionnait avec cette société, ce qui lui assurait des relations directes vers Charleroi et vers la France, par Givet et par Erquelinnes ainsi que vers le Grand-Duché de Luxembourg.

Les compagnies unies cherchèrent alors un troisième partenaire afin de constituer un réseau plus important encore. Leur choix se porta sur la "Société des Chemins de fer Liégeois-Limbourgeois" ce qui leur aurait procuré un accès vers Liège via Hasselt, mais les négociations de 1863 n'aboutirent pas. Les deux Compagnies se tournèrent alors vers l'"Entre-Sambre-et-Meuse" qui desservait une région intéressante et pouvait leur apporter un débouché supplémentaire vers la France. Cette fois, les pourparlers réussirent et en 1864, les trois compagnies décidèrent de fusionner. C'est ainsi qu'est né le "Grand Central Belge".

Les sociétés constitutives subsistaient néanmoins et les relations entre l'"Est Belge" et l'"Anvers-Rotterdam" furent précisées par le traité du 17-08-1871 dont nous avons déjà parlé. Il prévoyait le cas de reprises d'autres concessions qui reçut, par la suite, plusieurs applications.

A partir de ce moment, les modifications apportées au réseau concernant le Grand Central en tant qu'exploitant et la Compagnie lorsqu'elle signait les traités de reprise avant de faire apport des exploitations. Nous aurons donc à examiner successivement :

1. La Société du Chemin de fer de Lierre à Turnhout;
2. La concession à l'A.R., de la ligne d'Anvers à Woensdrecht;
3. La société des Chemins de fer du Nord.

Enfin, les gouvernements belge et néerlandais procédèrent en 1880 au rachat de la concession mère de l'Anvers-Rotterdam:

Le Chemin de fer de Lierre à Turnhout, par Hérenthals a une importance que ne justifiaient ni son kilométrage, ni la région traversée. Il fallut même, pour arriver à en faire accepter la concession, lui assurer une garantie minimum d'intérêt. Mais, par sa situation géographique, il constituait l'amorce de lignes importantes qui allaient être obligées de s'étendre avec lui afin d'assurer la continuité de leur trafic. C'est ce que comprit la Société d'Anvers à Rotterdam.

Une convention du 10 janvier 1853 (4) concéda le chemin de fer à MM. Bischoffsheim et Cie, qui en firent apport à une société. Le gouvernement pouvait imposer la reprise de la ligne de 5 km que l'Etat construisait de Contich à Lierre et accordait, à la compagnie, un droit de préférence pour deux prolongements.

La ligne primitive fut terminée le 19 avril 1855 et l'exploitation assurée, moyennant une rente annuelle, par la société d'Anvers-Rotterdam. C'est à ce titre qu'elle nous intéresse. Toutefois, la Société de Turnhout subsistait et participa au développement de tous les chemins de fer de la région.

Le 1er février 1857, la ligne Contich-Lierre lui était transmise par l'Etat mais la garantie d'intérêts afférente ayant été supprimée, la Compagnie rendit le chemin de fer à son propriétaire (1er mai 1857).

La compagnie renonça également à ses droits sur le prolongement vers la frontière des Pays-Bas (5). Cette concession fut alors octroyée à la "Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique" qui construisit rapidement la ligne et l'ouvrit à l'exploitation; ceci eut une influence heureuse sur la ligne primitive qui en avait besoin.

Entre-temps, le "Grand Central" avait acquis, pour ses trains directs d'Aerschot à Tilburg, un droit de passage depuis Hérenthals jusqu'à Turnhout tandis que la Société de Turnhout pouvait envoyer ses propres trains sur la section de Lierre à Anvers. Ces péages subsistèrent même après les rachats de la ligne du Lierre-Turnhout par l'Etat (6).

La **LIGNE D'ANVERS A WOENS DreCHT** fut concédée en 1873 (7) et cette concession cédée à l'Anvers-Rotterdam en 1874 (8). Les 14 km situés en territoire néerlandais furent concédés cette même année. Toutefois, un tramway à vapeur ayant été construit d'Anvers à Bergen-op-Zoom par WoensdreCHt, le chemin de fer ne fut jamais achevé et la concession néerlandaise primitive fut rescindée en 1888.

La **SOCIETE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE LA BELGIQUE** avait une activité différente. Tout en recherchant des concessions de chemins-de-fer, elle séparait nettement la construction, qu'elle conservait, de l'exploitation qu'elle transférait au début à l'"Est Belge", plus tard à l'"Anvers-Rotterdam".

(1) Société constituée le 8 août 1837 (A.R. du 4 septembre). La concession de la ligne d'Amsterdam à Haarlem avait été faite le 1er juin à MM. Serrurier, Le Chevalier et Brade. L'Etat remboursait les frais de constitution; la voie serait à écartement de 1 m 94 entre rails.

(2) A.R. du 1er février 1853.

(3) Le deuxième chemin de fer néerlandais, toujours à voie large, fut construit à la suite d'un A.R. du 30-04-1838, d'Amsterdam à Arnhem. Il fut transféré en 1845 à la "Compagnie Néerlandaise Rhénane". Le 13-02-1846, on concédait le chemin de fer Maastricht-Aix-la-Chapelle. Il n'y en eut pas d'autre avant l'Anvers-Rotterdam.

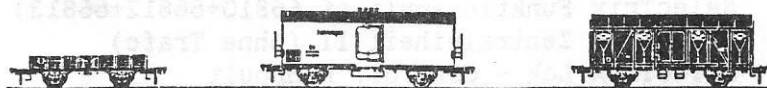
(4) Complétée le 2 juin et ratifiée par A.R. du 05-10-1853.

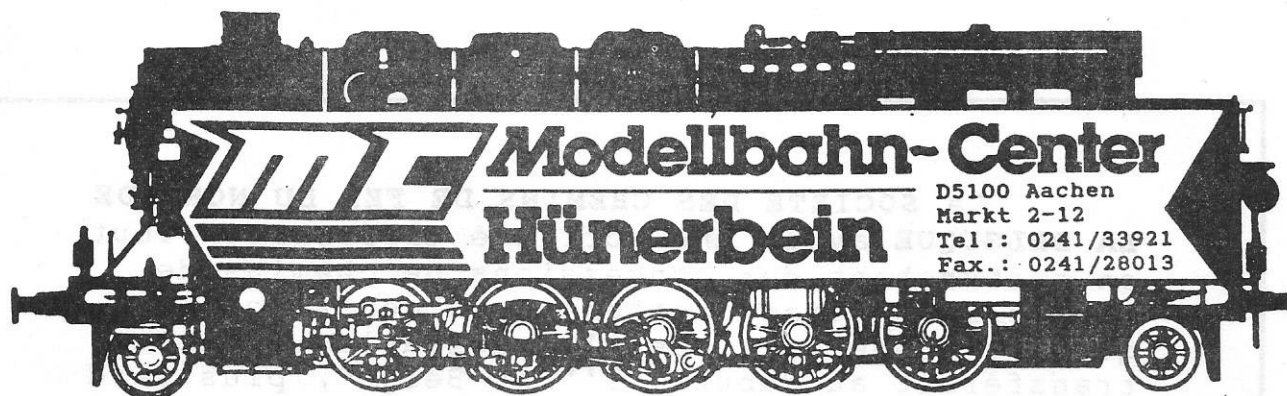
(5) A.R. du 06-01-1865.

(6) A la date du 1er mars 1882.

(7) A.R. du 16-01-1873.

(8) A.R. du 06-01-1874.





Sonderangebote 02/93

Spur N

Stand: 04.02.93

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

Littérature ferroviaire

Le 15 décembre dernier, les Chemins de Fer Luxembourgeois ont mis sous tension la courte section internationale joignant la gare belge de Gouvy et son homologue luxembourgeoise de Troisvierges. Désormais, des trains électriques peuvent joindre Gouvy à Luxembourg.

Voulez-vous tout savoir sur cet événement ferroviaire ardennais :

- les circonstances de la création de la ligne ferrée Liège - Luxembourg, qui à l'origine, passait... par Spa;
- la rénovation et l'électrification de la ligne du Nord, épine dorsale des Chemins de Fer Luxembourgeois;
- les projets de la SNCB entre Rivage, Trois-Ponts et Gouvy;
- l'électrification et l'exploitation de la section frontalière Gouvy - Troisvierges;
- les nouvelles missions confiées à l'artère Liège - Luxembourg, à savoir créer une liaison rapide entre le T.G.V. - Nord, qui fera arrêt à Liège, et la capitale grand-ducale.. Lisez Trans-Fer hors série "ELECTRIFICATION GOUVY - TROISVIERGE". Une plaquette de 72 pages format A5, avec couverture en quadrichromie. Le texte est illustré d'une cinquantaine de photos noir et blanc et une dizaine de plans et schémas.

En vente par correspondance, par virement d'une somme de 320 F au compte 240-0380489-59 GTF asbl Editions B.P. 191 4000 Liège.

Vie du club

Mercredi 2 mars 1994

Notre président Albert Collin nous présentera une projection de diapositives sur "l'autre Suisse". J'ai nommé l'Autriche. En effet, ce pays est riche en sites ferroviaires grandioses, et il ne fait aucun doute que cette projection ravira tout le monde par la qualité de son sujet.

Mercredi 9 mars 1994

Assemblée générale annuelle de notre association. La convocation se trouve page 5 de ce numéro.

Mercredi 6 avril 1994

Notre ami André Delhalle nous présentera une cassette vidéo sur la plus majestueuse locomotive à vapeur que notre chemin de fer national ai compté dans ses effectifs. Vous aurez deviné qu'il s'agit de la type 1. Cette locomotive n'est pas la plus grosse pacific d'Europe pour rien, et nous, petits Belges, de notre grosse pacific on peut en être fier. Venez nombreux!

R. ORBAN