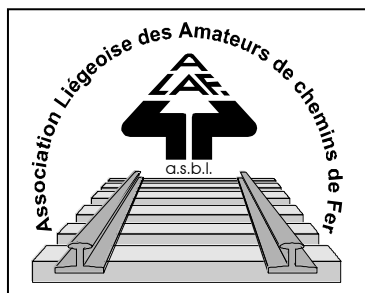


P 204113

Belgique – Belgïe
P.P. – P..B
4020 LIEGE 2
BC 4109



Correspondance

Juillet Août Septembre 2003



REVUE TRIMESTRIELLE

www.ibelgique.com/alaf

E-mail : alafinfo@ibelgique.com

Dépôt Liège 2

Retour expéditeur : Secrétariat ALAF : impasse de Vottem 92 4000 LIEGE

Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Magnée J-F

Photos : La couverture Locomotive à vapeur St Pierre de type BUDDICOM. (1844)

Photos réalisée lors de l'Exposition LE TRAIN CAPITALE à Paris organisé par la SNCF (le 3 juin 2003 JF MAGNEE).

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

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

Abonnement (1 an, 4 numéros) : 6,20€ (EURO).

Règlement au compte n° 068 – 2376674 - 07 de l'ALAF asbl. (Abonnement 2003)

Tout courrier concernant l'ALAF asbl où la revue doit être adressé au secrétariat : impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88.

E-Mail: jfmagnee@belqacom.net. ou alafinfo@ibelgique.com www.ibelgique.com.alaf.

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'ALAF.

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 (**à l'exception des articles extraits de la revue « Le Rail »**) et l'envoi d'un exemplaire de la duplication au secrétariat de l'ALAF asbl.

Cependant, la publication d'un article que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

SOMMAIRE

Petit mot de la rédaction	page 3
Le train s'en va en guerre par William Collier	pages 4,5,6
La Bourse 2002 de l'ALAF	page 7
L'ALAF en visite au RMM	pages 8, 9
Les engins spéciaux de la voie à la SNCB par X. Leemans	pages 10,11,12
Sur la rampe du BLS par J. Teller	pages 13,14,15
Projections de l'ALAF	page 16

Le petit mot de la rédaction

Nous voici déjà aux grandes vacances, que le temps passe vite. J'espère que vous pourrez profiter au mieux de ces quelques jours de repos pour prendre un peu de bon temps. Si vous partez à l'étranger et que vous avez l'occasion de faire une visite à caractère ferroviaire, la rédaction est bien entendu intéressée par un petit reportage de votre visite. Qu'il soit photographique uniquement où bien accompagné d'un petit article, nous sommes preneurs. Si vous ne vous sentez pas l'âme d'un photographe reporter, ce n'est pas grave, mais vous pouvez nous communiquer les renseignements (adresses, contacts, heures de visites) cela pourrait intéresser les membres de notre club.

Comme vous pouvez le remarquer, la sortie de notre bulletin trimestriel est quelque peu avancée. C'est pour permettre à toutes et à tous de pouvoir prendre note des informations concernant notre club avant votre départ en villégiature.

Notre local restera ouvert durant toutes les vacances aux mêmes heures que d'habitude. Les réunions des mercredis sont quelques peu modifiées, il n'y aura pas de projections pendant les mois de juillet et août, celles-ci reprendront au mois de septembre avec une cassette de notre ami René Dewitte sur le Train 1900. La vallée du fer à toute vapeur : le Fond de Gras.

Je peux déjà vous annoncer la date de la prochaine bourse du club, celle-ci aura lieu le 2 mai 2004, toujours à l'ancienne école du Château de Sclessin de 9 h à 13 h. A inscrire dans votre agenda.

Pour ce trimestre, la rédaction de Correspondance vous propose la suite des articles de notre ami William Collier sur l'Histoire des Chemins de fer tandis que notre ami Xavier passe en revue les engins du service INFRA avec quelques informations générales sur ceux-ci.

Je vous propose, quant à moi, quelques photos prises lors de notre bourse du 4 mai ainsi qu'un aperçu de notre visite au club du Rail Miniature Mosan le 23 mai dernier. Je remercie d'ailleurs tous les membres du RMM pour leur accueil.

Que vous dire d'autre sinon que tout va bien au club pour le moment, le travail sur le réseau a repris depuis quelques semaines. Les extensions de Kinkempois avancent bien grâce à nos éternels et infatigables travailleurs du vendredi, mais aussi depuis l'arrivée de nouveaux membres très motivés. Que tous soient remerciés pour leur travail.

Bonnes vacances à tous.

La Rédaction.

LE TRAIN S'EN VA-T-EN GUERRE.

Suite de l'article paru dans correspondance de octobre novembre décembre 02

Le chemin de fer, qui devait unir les hommes de bonne volonté, va vite cesser d'être l'instrument exclusif de la prospérité pacifique. La guerre - les guerres de la seconde moitié du XIX siècle - va lui faire jouer un rôle que n'avaient pas prévu les philosophes du progrès. Aveuglés par leur naïveté, ils avaient oublié cette évidence : le train pouvait tout transporter, les soldats comme les bonnes gens, les munitions aussi bien que les baluchons.

Trahison ! Le chemin de fer est détourné de sa vocation, criait-on dans les gazettes libérales. « Non seulement le rail n'empêchait pas la guerre, mais il la facilitait ». Le train joua un rôle important en Crimée en transportant les troupes françaises - plus de 30.000 soldats - de Paris à Marseille où avait lieu leur embarquement. Mais sa première utilisation militaire importante commença en 1861 aux Etats-Unis d'Amérique avec la guerre de Sécession. Cette fois, plus question de servir seulement à atteindre un objectif : il fut attaqué, miné, détruit. En 1856, on comptait 3.600 miles de voies; en 1865, il en restait à peine 700. L'épisode le plus fameux de cette bataille du rail reste celui qui commença dans la nuit du 7 au 8 avril 1862, avec l'idée originale d'un capitaine nordiste James Andrews : capturer une locomotive Sudiste et s'en servir pour saboter la voie. Aidé de 25 hommes, il s'empara d'une machine de la « Western and Atlantic Railroad, » la « GENERAL ». Elle fut prise en chasse par une poignée de Confédérés montés à bord d'une autre locomotive la « TEXAS ». La poursuite dura cinq jours depuis l'état de Georgie jusqu'au Tennessee. Voyant les traverses jetées sur la voie pour bloquer, William Fuller, en vrai mécano qu'il était, inversant la vapeur in extremis, put éviter la collision recherchée par les nordistes d'Andrews. (NDLR : *Cet épisode célèbre a été immortalisé dans le film « LE MECANO DE LA GENERALE » avec ce grand comédien qu fut BUSTER KEATON*).

Le troisième acte se déroula en France, durant la guerre d'Italie. En 1859, le chemin de fer fut utilisé par les états-majors autrichiens et français pour le transport des troupes. Puis, ce fut le conflit franco-allemand. Le 15 juillet 1870, c'est-à-dire, le jour même de la déclaration de guerre, les trains prussiens sont requis par ordre du ministre de la Guerre. Les convois de troupes et de matériel vont se succéder pendant douze jours. Bismarck, réalisant l'intérêt militaire du rail, avait étudié son rôle avec beaucoup de soin. Comment, par exemple, dresser un plan de ravitaillement en



Voiture dite des « Aides de Camps » du train Impérial (1856) Construit pour Napoléon III.

munitions sans tenir compte de la vitesse exacte des convois ? C'était bien vu et la Prusse disposait ainsi d'une " force " de 20.000 Km de voies, que l'on pouvait facilement orienter vers l'Ouest, grâce aux ponts enjambant le Rhin.

Côté français, Napoléon III croyait lui aussi au chemin de fer et son règne se signala dans ce domaine par une magnifique expansion. Et ce fut là une parfaite illustration de la politique des travaux

publics du Second Empire, qui fut, on l'oublie souvent, une grande réussite. La politique étrangère conduisit, elle, à un désastre auquel le rail devait malheureusement participer à son corps défendant. S'il ne manquait pas un bouton de guêtre au soldat français, il ne manquait certainement pas un fourgon aux Prussiens. Grâce aux trains, ils étaient en avance d'une guerre. « Une mécanique d'horlogerie », disaient les officiers français restés lucides devant le plan prussien d'utilisation du rail. Bien évidemment, c'est la Compagnie des chemins de fer de l'Est qui eut à jouer le rôle déterminant. Surmontant le désordre militaire qui peu à peu gagnait le théâtre des opérations - ordres contrordres, hésitations et incapacités - la Compagnie fit des prodiges. A raison de soixante trains par jour, elle transporta, en dix jours, plus de 180.000 hommes et 30.000 chevaux, et près de 1.000 wagons de munitions, sans parler de l'artillerie.

A la même date, 420.000 soldats allemands et 1.500 canons avaient déjà passé le Rhin. Guerre moderne, celle de 1870 fut la première bataille française du rail, et la première preuve consternante que l'Intendance, bornée par tradition, ne suivait pas : au contraire, elle paralysait tout, créant par des ordres confus un invraisemblable embouteillage de convois : ceux qui appartenaient au chemin de fer ressentirent aussi cruellement que les combattants le désastre de Sedan et la capitulation de l'Empereur Napoléon III. La défaite se soldait, pour les gens du rail, par 150 ponts et tunnels détruits et 4.000 Km de voies sous contrôle germanique. Les dirigeants des compagnies accomplirent dans des conditions difficiles une magique oeuvre de réorganisation, grâce à la solidarité de tous leurs hommes épris de leur métier, qui avaient respect et attachement profonds pour le matériel.



Des témoignages vieux de plus d'un siècle avivent d'autres mauvais souvenirs plus récents. " On a mis trois jours pour aller de Tonnerre à Melun, tellement il y avait de la pagaille sur la ligne, dans les gares, partout. " Quand on est entré dans Paris, les Allemands venaient d'évacuer. On a été obligé de s'arrêter au carré de Bercy et, par une brèche faite dans les palissades, des Parisiens sont entrés sur les voies, ils ont forcé les fenêtres des wagons et, avec des sacs et des paniers, ont commencé à dévaliser le train. Nous transportions surtout des pommes de terre et, d'avoir tant traîné en pleines voies elles étaient gelées et commençaient à pourrir : ça ne les a pas gêné pour remplir sacs et paniers. On en a même vu qui croquaient les pommes de terre crues ! Certains sont montés sur mon tender, racontait un machiniste : c'était pour basculer mon charbon sur le ballast, pendant que les femmes et les gosses le mettaient dans des bâches et l'emportaient. Ce machiniste allait jusqu'à les aider à vider le tender ! Les pauvres gens ! On aurait dit des loups affamés " !(témoignage du 1er mars 1871 cité par HENRI Vincenot).

Wagon couvert de la compagnie du midi 1896. Il a été utilisé pour transporter des hommes, des chevaux. Lors de la 2^{ème} guerre mondiale, il a servi pour le transport de déportés vers l'Allemagne et ensuite vers les camps de concentration et d'extermination.

Ainsi la preuve était tristement faite que le rêve du bonheur universel auquel on associait le chemin de fer n'était qu'une illusion. Instrument de paix devenu

instrument de guerre comme tous les moyens de locomotion inventés par l'homme, le chemin de fer était à l'origine d'une nouvelle forme de guerre et se trouvait désormais associé dans le souvenir des images de feu et de sang. Les illusions des croyants du progrès se dissipaient au triste spectacle des réalités.

Nous en savons tous quelque chose des années 1914 - 1918, racontées par nos parents et avons vécu personnellement nos années, qui devaient être belles, en 1939 - 1945.

William Collier

ALAF - référence 41 p.wps (mémoire partie)

Les photos d'illustration, par la rédaction, ont été prise lors de la visite à « l'Exposition le Train CAPITALe » à Paris sur les Champs ELYSE (Photos Magnée JF le 03/06/2003)

FORTEMPS
 I M P R I M E R I E
 D R U K K E R I J

tél. : +32 (0) 4 370 92 70 • fax : +32 (0) 4 370 06 05
 e-mail : fortemps@fortemps.be • <http://www.fortemps.be>
 Zoning Industriel de Wandre
 Rue du Charbonnage, 22 - B-4020 Liège



SerInGa SPRL
 Tél: 02/201.06.30 - 082/22.67.32
 Fax: 082/22.75.80
 Rue Adolphe Sax, 98 - 5500 Dinant

La 9^{ème} bourse de l'ALAF.



Nous venons de terminer notre 9^{ème} bourse d'échange à thème ferroviaire. L'année prochaine on fêtera le 10^{ème} l'anniversaire.

La grand aventure des bourses à l'ALAF à commencé en 1995. A l'époque nous avons choisi une autre salle, non loin du club actuel. Il s'agissait d'une ancienne salle de cinéma à Ougrée, qui avait été rénovée en salle pour événement culturel, salle de spectacle etc.

Pour les bourses, la salle n'était pas du tout adaptée : manque cruel d'éclairage et de places de parking. Nous avons alors décidé de changer de local et de nous rendre à la salle de l'Ancienne Ecole du Château de Sclessin. Nous pouvons bénéficier de ces installations car l'ALAF fait partie de l'association culturelle « l'asbl Ourthe et Meuse » qui s'occupe des activités se déroulant dans ces installations.



**Je vous donne déjà rendez-vous
pour la 10^{ème} le 2 mai 2004, la salle
est déjà réservée.**

L'ALAF en visite au Rail Miniature Mosan.

Le vendredi 23 mai 2003, nous étions une trentaine de membres de l'ALAF pour répondre à une invitation de nos amis du club du Rail Miniature Mosan (Le RMM). On doit cette initiative à notre Président Albert Collin et à Monsieur André Delsemme, vice-président du RMM. Les membres du club de Jambes, nous ont déjà rendu, de façon individuelle, une petite visite lors de nos expositions du mois de novembre et, suite à cela, est née l'idée d'organiser une visite réservée à notre club.

Nous sommes arrivés en groupe vers 20 heures et nous avons été accueillis très chaleureusement par les membres du RMM. Leur local se trouve dans les installations du Centre culturel du Géronsart à Jambes. Ils sont logés dans les sous-sols. Un local de taille moyenne abrite les 3 réseaux du club. Le réseau principal est celui à l'échelle 1/87^{ème} et représente la vallée de la Meuse (voir TMM n° 24). Nous avons eu droit à une démonstration et nous avons pu visiter les coulisses.

Ils ont également un réseau en N d'une taille assez conséquente (en forme de L) : celui-ci occupe l'autre coin du local.

Au milieu, un nouveau réseau qui est, comme le nôtre, en construction. Il est d'inspiration américaine et bénéficie des technologies les plus récentes.

Nous avons pu, tout à notre aise et en buvant un verre, contempler le travail d'autres modélistes ferroviaires qui n'ont pas à rougir de leur magnifique réalisation.

Je vais vous laisser apprécier notre visite par les photos.

Nous rendrons la politesse aux membres du RMM en les invitant à notre tour le 4^{ème} vendredi du mois de septembre, c'est à dire le 26.





Les engins spéciaux de la voie à la SNCB

Comme beaucoup d'entre vous le savent, je travaille au chemin de fer et plus précisément au centre d'entretien de l'outillage spécialisé de la voie. Par cet article, je voudrais vous présenter différentes machines d'entretien de l'infrastructure ou « Infra ».

Pour commencer voici la liste de ces engins suivie d'une description générale pour la plupart d'entre eux.

EM130 : Autorail de mesures
 Es 600 : Wagon dérouleur de caténaires
 Es 500 : Autorail d'entretien de caténaires
 SSp203 : Régaleuse à ballast
 R7B : Régaleuse à ballast
 MFS 40 : Wagons silos à bande transporteuse
 RM 80 : Dégarnisseuse - Cribleuse
 08-32 : Bourreuse
 09-32 : Bourreuse
 B20L : Bourreuse niveleuse dresseuse de voie
 108-475 S : Bourreuse niveleuse dresseuse d'appareil de voie
 08-275 SPR : Bourreuse niveleuse dresseuse régaleuse d'appareils de voie
 DGS62N : Stabilisateur dynamique de voie
 P811S : Engin de renouvellement des traverses
 P93LS : Engin de substitution de rails et traverses et dépose de voie
 WP93 : Wagon pendrol
 TG 80 : Tracto-Grue
 TG98LGV: Tracto-Grue
 PORTIQUE : Portiques de transport de traverses
 EMV93 : Engin multifonctions
 EMV96LGV : Engin multifonctions – spécialisé LGV1
 EMV98 : Engin multifonctions
 EMV98LGV : Engin multifonctions – spécialisé LGV2
 WM26 : Substitueuse d'appareils de voie (aiguillage)
 FASSETA : Train d'assainissement
 VM200 : Engin d'alimentation des graisseurs de rail en voie
 SB40 : Sauterelle
 UNIMAT 275 : Bourreuse
 GSM80 : Camion nacelle
 Commet : Wagon élévateur
 Lorry moteur : Nom officiel manquant.
 ESP : Elévateur à nacelle pour visite des ouvrages d'art (sous pont)

L'autorail de mesure EM130 ainsi que la RM 80 vous ont été présentés dans un précédent numéro de cette revue. Je vais continuer à présent à vous présenter de 2 à 4 engins par numéro.

Description des engins

GSM80 : Camion nacelle.

Cet engin est utilisé principalement pour la visite des ouvrages d'art, mais il peut être utilisé pour toute visite et travaux légers en hauteur.

Dimensions :	Longueur :	7,20 m	
	Largeur :	2,20 m	
	Hauteur	sur route :	3,80 m
		sur rail :	3,95 m
	Vitesse	sur route :	70 km/h
		sur rail :	40 km/h

Nombre d'exemplaire à la SNCB : 1

**WP93: Véhicule de pré-positionnement de clips PANDROL**

(Clips Pandrol : clips en forme de S pour attacher le rail à la traverse béton)

Longueur	12,70 m	
Vitesse maximum	Seul	5 km/h
	Remorquée	80 km/h

Cet engin accompagne la P93 qui remplace les traverses. Un seul exemplaire à la SNCB.



DGS62N : Stabilisateur dynamique de voie

Utilisation : tassement du ballast par vibration latérale.

Dimensions : Longueur: 29,48 m

Nombre à la SNCB : 2

Vitesse maximum : 80km/h

Masse totale : 69T

Cet engin existe à l'échelle HO voir catalogue Kibri 2003



R7B Régaleuse à ballast

Utilisation : Répartition du ballast à l'intérieur comme à l'extérieur de la voie.

Dimensions : Longueur : 9.32m

Largeur : 2.85m

Hauteur : 3.77m



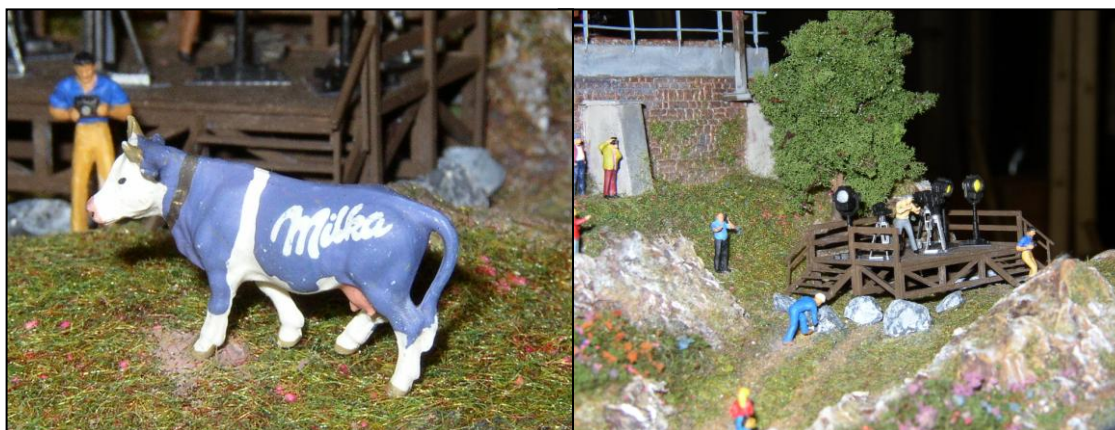
La SNCB disposait de 15 exemplaires à l'origine mais un a été ferrillé en avril dernier. La vitesse maximum de cet engin est de 80km/h

Xavier Leemans

Sur la rampe sud du BLS

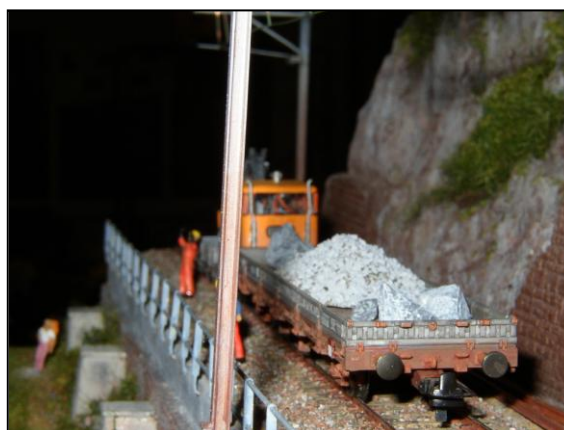
Le sujet

C'est la libre interprétation au 1:87 d'une portion de voie unique, en 1985, sur la rampe sud du Bern Lötschberg Simplon (BLS). Des randonneurs et le tournage d'un clip publicitaire pour des produits laitiers alpins donnent une certaine *atmosphère* au sentier de randonnée qui longe la voie ferrée.



Pour en savoir plus sur le BLS

Le BLS Chemin de fer du Lötschberg exploite en Suisse le tronçon Bern - Brig de l'axe international Lötschberg - Simplon. Après avoir grimpé la rampe nord et traversé le tunnel du Lötschberg, le BLS dévale vers Brig par la rampe sud, avec la même déclivité de 2,7 cm/m que sur le *Plan incliné*, la rampe belge de 5 km entre Ans et Liège. Entièrement à flanc de montagne le long de la vallée valaisanne du Rhône, la rampe sud du BLS est longtemps restée à voie unique depuis sa construction en 1913. La mise à double voie dura de 1977 à 1992. Il y a évidemment d'autres différences entre les rampes liégeoise et suisse! Gravissant la côte entre 75 et 100 km/h, le trafic voyageurs aussi bien que le trafic marchandises circulent sur le BLS. Longue de 23 km, cette rampe sud, très pittoresque, a 538 m de dénivellation. Pour les trains lourds, à la place de *l'allège* liégeoise, la rampe nord entre Frutigen et Kandersteg est gravie en double traction, plus une machine de pousse. Cette machine de pousse sert de locomotive de freinage rhéostatique dans la descente de la rampe sud entre Goppenstein et Brigue. Dans le sens Brigue - Goppenstein une simple traction suffit généralement, les trains étant plus légers dans le sens sud-nord que dans le sens nord-sud.



Pour mieux se représenter la rampe sud du BLS, il faut donc imaginer « 23 km de Plan incliné (à cause de la même déclivité) », souvent en corniche au-dessus de ravins et de précipices et le long de contreforts montagneux, à travers 16 tunnels, 7 viaducs parfois vertigineux, 6 galeries pare-avalanches, 4 gares (aujourd'hui gares

non occupées) et la gare terminale de Brig, au sud, à l'entrée du tunnel du Simplon entre la Suisse et l'Italie.

A l'étranger, le BLS est moins connu du grand public que la ligne du St-Gothard. Pourtant ces deux lignes assurent, l'une comme l'autre, à travers les Alpes suisses, le trafic ferroviaire entre le Nord et le Sud de l'Europe, comme l'EC 90/91 «Vauban» Bruxelles-Midi – Milan.

Le diorama d'apprentissage

Ce diorama d'apprentissage s'inspire librement d'un modèle didactique exposé en 2002 au MODELLBAHN CENTER HÜNERBEIN (Aachen). Les aspects suivants en matière de modélisme ferroviaire et paysager ont été appris au cours de la réalisation de ce diorama-ci (les modélistes avertis me pardonneront de traduire «scratch» par «fait maison» ou «maison»):

Diorama

fabrication de la structure générale et finition maison (menuiserie, peinture, vérins, éclairage) ; plexiglas moulé par OBRA (Liège)

Emprises ferroviaires

eau du fossé WOODLAND SCENICS, mur de soutènement, contreforts et pare-avalanches, jonction inter-modulaire maison de la voie ELITE de TILLIG sur époxy cuivré, isolation phonique de la voie, ballastage, sentier de service et chemin de câbles, fixation, assemblage et peinture des rambardes HEKI, modification de la caténaire SOMMERFERLDT : tous les éléments de cette énumération ont été mis en œuvre ou faits maison

Paysage

modelage et sculpture maison des éboulis, des rochers et du relief sur pellicule de plâtre (substrat en treillis métallique HEKI et en polystyrène extrudé), herbes et arbres floqués sur structure HEKI

Personnages PREISER, véhicules ferroviaires et routiers

peintures et patines maison ; apprentissage du choix des matériaux, des colles et de leur mise en œuvre ; vache MILKA de la gamme VOLLMER

L'auteur

Il y a trois ans, JEANINE TELLER ignorait tout du modélisme ferroviaire et paysager. Voici la première réalisation entièrement sortie des mains de cette débutante, grâce surtout aux conseils et aux ateliers de certains membres de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer (ALAF).



Questions

- Pourquoi ce module fait-il seulement 41 cm de long ?
- Par choix. Pour un premier module d'apprentissage, il était inutile de multiplier le nombre des essais, des erreurs et des corrections à chaque étape de la construction. On a donc préféré faire peu mais le mieux possible.
- Un souhait ?
- Transmettre un jour ce que j'ai appris à ceux qui veulent l'apprendre et en arriver à échange d'expériences personnelles.
- Quelle impression laissent les balades sur les sentiers de randonnée le long du BLS ?
 - Extraordinaire tant pour les inconditionnels du rail que chez les randonneurs amoureux de la nature.



Agenda des projections du trimestre.

Le 2 juillet 2003 : Pas de projection, réunion libre.

Le 6 août 2003 : Pas de projection, réunion libre.

Le 3 septembre 2003 : Train 1900. La vallée du fer a toute vapeur, le Fond de Gras. K7 « Timevision » durée 1 h 30 présentée par René Dewitte.

Le 1^{er} octobre 2003 : La Crocodile E 94 de la DB présentée par JP Dufays et Le TGV dans le pays de Herve (K7 SNCB) présentée par A. Collin.

Le 5 novembre 2003 : Les autorails Picasso Billard et de Dion, La gare de Brig (BLS, CFF, FO, BVZ) et le Rouergue avec la 141R 568, cassette présentée par A. Collin.

Le 3 décembre 2003 : Le NYMR (Le North Yorkshire Moors Railway) 25 km de vapeur vive au quotidien dans une des plus belles régions d'Angleterre. Film réalisé et présenté par A. Collin. Mais aussi notre grande tombola annuelle avec de nombreux lots.

Albert Collin, votre président, remercie les nombreux membres, ainsi que le comité, qui ont eu la gentillesse de lui prodiguer des marques de sympathie et de soutien à l'occasion de ses trois périodes d'hospitalisation.

Nous allons tenter de renouer avec une ancienne tradition de notre club. Tous les premiers mercredis du mois, afin d'entretenir notre réseau et pour autant que le travail sur celui-ci le permette, vous pouvez amener votre matériel en rapport avec le thème de la projection du mois et voir rouler vos trains.. Qu'on se le dise.....



Sprl JOCADIS

Trains et Trams Miniatures

Rue de Bruxelles, 53

7850 Enghien

Tél : 02/395.71.05