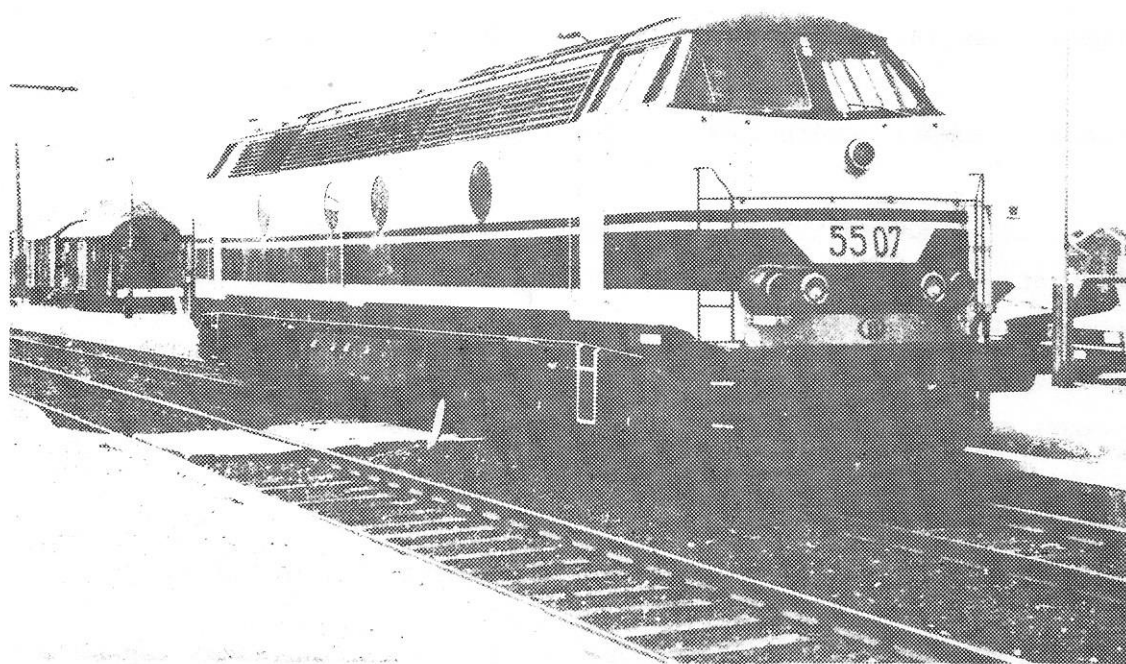


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. MARS - AVRIL 1993 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
VIE DU CLUB convocation	05
SAVIEZ VOUS QUE 120 ans de transport en commun dernière partie	06-07-08
PUB	09-16
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER le réseau du Nord- Belge ou le manteau d'Arlequin	10-11-12-13-14-15
BON A SAVOIR règlement pour le service des plans inclinés de Liège	17-18-19
VIE DU CLUB les réunions	20



PHOTO DE COUVERTURE :

locomotive diesel type 55

Depuis près de douze ans que les travaux du grand réseau ont débutés, on peut dire que l'avancement des travaux a connu des périodes fastes, et d'autres moins.

Certes c'est un travail de longue haleine. Ceux qui construisent un réseau chez eux ne me contrediront certainement pas.

Nous avons voulu réaliser quelque chose de différent que ce l'on voit d'habitude, le bi-système en est un bel exemple. Mais les difficultés ne s'arrêtent pas là. Le fait qu'il soit modulaire ne fait que tout compliquer et allonge considérablement la durée des travaux.

Enfin depuis de nombreuses années, il est partiellement exploitable, et une volonté commune exprimée par ceux qui y participent est de faire progresser les travaux d'un grand pas afin de pouvoir jouir pleinement de ce réseau.

Bien entendu, le monde ne s'est pas fait en un jour, et cela demandera encore de longues heures de travail et de patience.

R. Orban

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

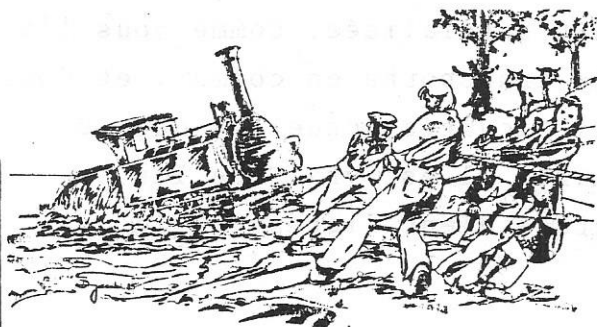
VIE du CLUB

***** C O N V O C A T I O N *****

Vous êtes priés d'assister à notre assemblée générale annuelle du mercredi 10 mars 1993 à 20 H en notre local de VOROUX-GOREUX.

O R D R E D U J O U R :

1. Rapport moral du président.
2. Election des candidats au titre de membres effectifs.
3. Rapport financier du trésorier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 1992.
4. Désignation de deux nouveaux commissaires aux comptes.
5. Divers.



LE COMITE.



SAVIEZ VOUS QUE

1 2 0 A N S D E T R A N S P O R T E N C O M M U N

Septième partie

Il ne faut pas oublier de signaler la création dans les années '70 d'après le modèle bruxellois, de l' "AUL" (abonnement urbain liégeois) valable indifféremment sur les réseaux SNCB, SNCV & STIL dans l'agglomération. Il facilite l'accès rapide aux véhicules, la STIL ayant en plus généralisé la montée par toutes les portes.

Mais là aussi il y aurait à redire quant à la délimitation arbitraire des limites de la validité de cet abonnement, une fois de plus faussée et gênée par la présence des concessions et qui en exclut certaines portions de communes, plaçant les habitants d'une même entité sur un pied d'inégalité inadmissible, selon qu'ils résident en-deçà ou au-delà de ces fameuses limites. (à Ans, Oupeye, Herstal, Trooz, Chaufontaine, Seraing, Flémalle et même à Liège(S.Wandre)).

Les 25 dernières années se distinguent également par un abandon complet par la STIL et la SNCV de l'industrie wallonne qui était spécialisée, comme nous l'avons vu, dans les véhicules de transports en commun, et dont on connaît pourtant les difficultés actuelles qui ne datent pas d'hier. Il est vrai que les contrats d'achats étaient dictés par le

Ministère, ceci expliquant peut-être cela, car ces errements ne sont pas particuliers à la région liégeoise.

Si les autobus sont fabriqués, ou plutôt montés en Belgique, ils proviennent de firmes flamandaises. Par contre, les moteurs sont allemands, suédois ou italiens et nous ne vous apprendrons pas d'où provient le carburant!...

Adieu les chaînes de construction herstaliennes, fini Cuivre & Zinc, terminé les pneus Englebert, fermés les laminoirs à rails sérésiens. Vous avez dit chômage? Cela aussi pourtant, c'est de l'histoire.

Pour nous, un point d'interrogation, que les historiens de l'économie nous expliqueront peut-être un jour, subsiste: sont-ce les instances supérieures qui ont, par leur politique routière, éliminé l'industrie liégeoise ou sont-ce nos industriels locaux qui ont manqué de combativité, d'obstination et d'imagination?

Aucun souvenir concret, aucun vestige de cette incomparable activité et de ces produits essentiellement wallons ne nous seraient parvenus si, dès les prémices de suppression, des amateurs éclairés et dévoués, n'avaient pris l'initiative de sauver du déluge des témoins d'une époque glorieuse pour en constituer un ensemble digne de figurer au palmarès de notre archéologie industrielle.

Les dirigeants de l'époque ne semblèrent avoir eu aucune idée de la valeur de ces reliques qu'ils destinaient à la mitraille et ne firent d'eux-mêmes pour entreprendre un quelconque sauvetage. Nous avons même vu des responsables de dépôts, conscients de cacher des pièces afin qu'elles n'aillent pas à la refonte. Les bénévoles de l'Amutra(association du musée du tram), considérés comme

des rêveurs et des doux dingues, parvinrent à persuader les TULE et la SNCV de les laisser embarquer sur trucks douze des exemplaires de tramways afin de les garer dans des abris que la SNCB mit gracieusement à leur disposition. On ne remerciera jamais assez les dirigeants de notre Société Nationale d'avoir ainsi contribué à mettre au frigo, en attente d'un local définitif, ces pièces exceptionnelles.

D'autres amateurs, nombreux, épaulèrent ces efforts et continuent encore à repérer tout véhicule transformé en abri de chantier, poulailler ou friterie. Tous trouvèrent auprès de Monsieur Dumont, dernier Directeur-Administrateur général de la STIL, le soutien et l'aide logistique qui a enfin permis d'ouvrir au public le Musée des Transports du Pays de Liège. Nous l'avons échappé belle!

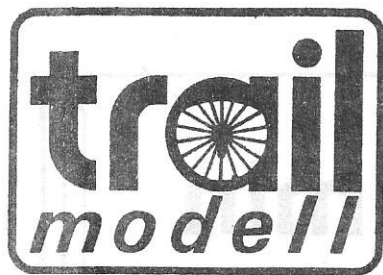
Qu'en sera-t-il des Transports en commun liégeois aux abords du XXI^e siècle? Ce n'est pas notre propos, il ne s'agit plus d'histoire mais de la réalité quotidienne dépendant du bon vouloir et du dynamisme des dirigeants actuels.

Si nous dressons, en guise de conclusion, un graphique du bilan de 125 années de transports en commun à Liège, compte tenu des divers paramètres qui l'ont influencé, nous constatons que tout ce qui était bénéfique aux industries locales est retombé à zéro, après 1970 et que seul celui qui ne contribue plus au développement de ces industries a encore pris de l'ampleur, accentuant encore le déséquilibre.

Les fermes intentions de la Région pour relancer la prospérité des industries wallonnes et liégeoises en particulier concernent-elles aussi ce vaste pan d'activités que constitue la nouvelle société TEC, l'employeur le plus important de la Région?

FIN

M. LAMBOU (CCCQ) IX-1991.



TRAIL-MODELL ist ein Produkt der Fa. Modellbahn-Center Hünorbein
Markt 2-12, 5100 Aachen, Tel. 0241/33921, Telefax 0241/28013

NEUHEIT 1990.....NOUVEAUTE 1990.....NIEUW 1990

Type 50 SNCB-NMBS

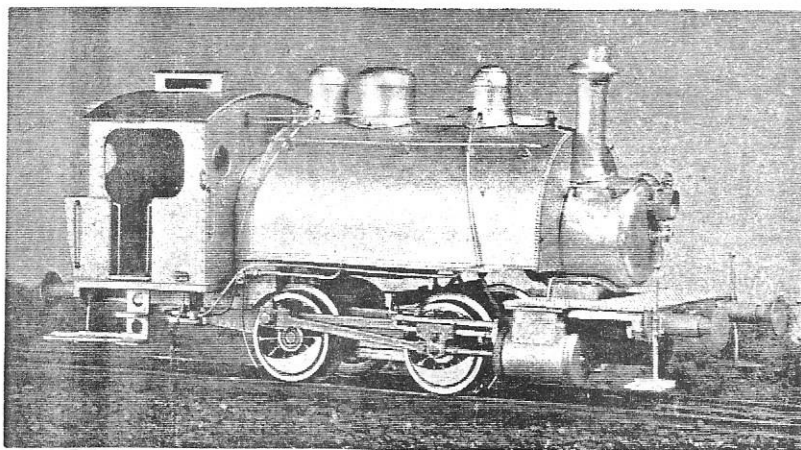
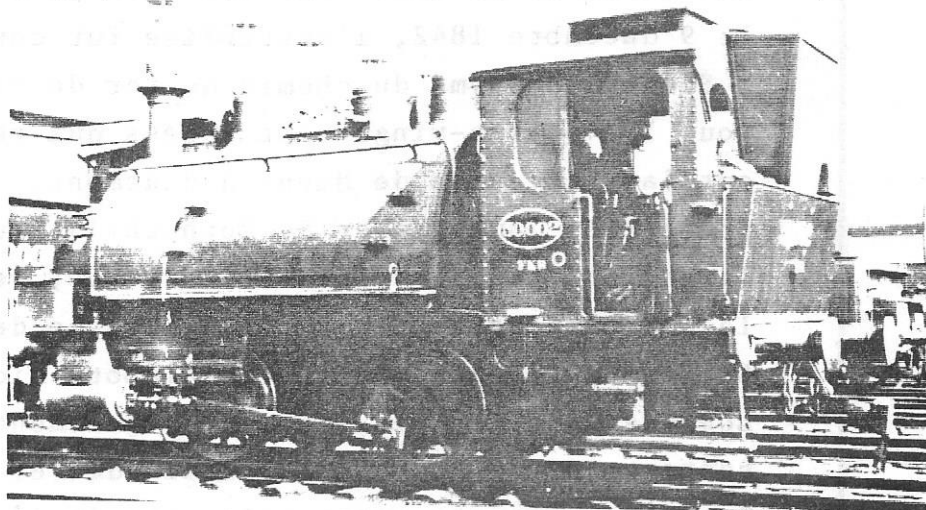
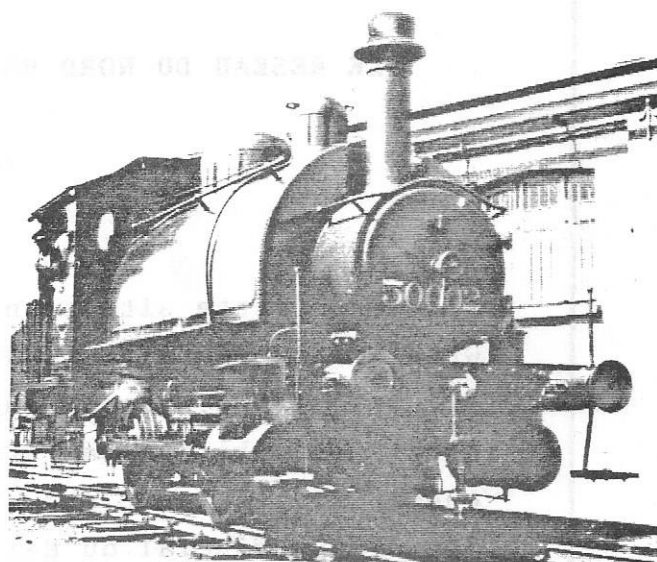


Abbildung zeigt ein Handmuster

Modell der Type 50 der SNCB/NMBS mit der Betriebsnummer 50.002, Führerhausdach mit Oberlicht und typischem Kranzschornstein.

Unser Modell besitzt Faulhaberantrieb mit Schwungmasse, Stromabnahme über alle vier Räder, unterstützt durch eine gefederte Pendelachse, vorn und hinten NEM-Aufnahmeschacht für versch. Kupplungs-Systeme. Viele Details, wie Werkzeugkasten mit Schloß, die Führerhausinneneinrichtung und die Stehkesselarmaturen sind nachgebildet. Die optimale Zugkraft wird durch ein speziell angepaßtes Bleigewicht erreicht. Unser Komplettbausatz besteht aus einem teilweise vormontierten Fahrwerk mit Faulhabermotor und Schwungmasse, vorgebogenem Messingätzblechgehäuse, ca. 75 Messingfeingußteilen, Federpuffer und einem farbigen Beschriftungs- und Zierliniensatz. Die Montage des Modells erfolgt durch Lötten oder Kleben der Bauteile.

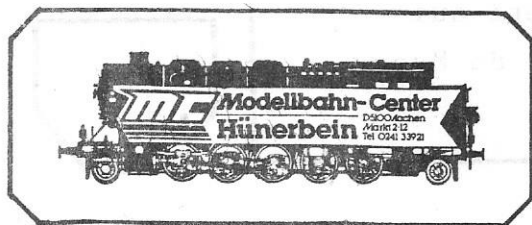
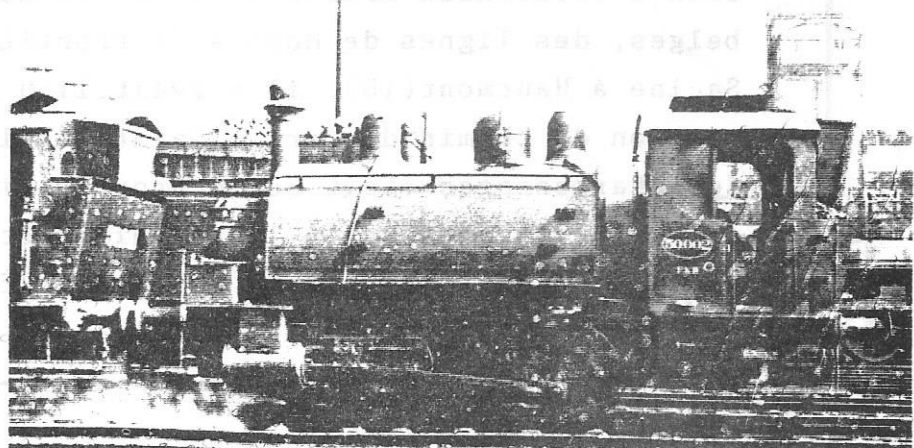


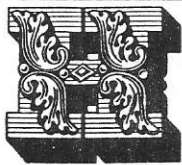
51502 Fertigmodell, 2L-System 948.00DM

52502 Fertigmodell, Märklin-System 998.00DM

53502 Komplettbausatz, 2L-System 598.00DM

54502 Komplettbausatz, Märklin-System 648.00DM





Histoire du chemin de fer

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

7ème partie

Dans cette situation, le chemin de fer de Saint-Ghislain présentait une disposition particulière et se trouvait isolé. Rappelons ici son origine. Décrété d'utilité publique par arrêté royal du 19 mai 1836, ce chemin minier avait été concédé, le 28 juin, par le Conseil provincial du Hainaut, à un particulier, pour une durée de 90 ans. Par cet acte passé devant notaire le 9 décembre 1842, l'entreprise fut constituée en " Société anonyme du chemin de fer de Saint-Ghislain" pour les quatre-vingt-sept années qui restaient à courir sur la concession de Mons à Hautmont. Les parties prenantes: James Mayer de Rothschild, au nom de sa banque, la Société générale pour l'industrie, représentée par le Comte de Meeûs, la Société anonyme des charbonnages belges représentée par Léon Talabot, Michel Poirat et Louis-Armand Imbault, mandatés également comme représentants de la Société du chemin de fer de Saint-Ghislain. Ces représentants ayant pris acte de l'octroi de concession à Rothschild frères et à la Cie des charbonnages belges, des lignes de Mons à la frontière et jusqu'à la Saulne à Hautmont(18), il y avait lieu d'autoriser la cession du chemin de fer de Saint-Ghislain(la Compagnie des charbonnages était seule propriétaire de toutes les actions) à la nouvelle société qui prenait le nom de "chemin de fer de Mons à

Hautmont et de Saint-Ghislain."

En contrepartie de cette excellente opération financière qui portait, très apparente, la marque de la "Maison", il avait été convenu de certains avantages pour la société propriétaire du chemin de fer de Mons à Manage desservant les charbonnages du Centre, par exemple réduction de 40 centimes sur le péage uniforme de 1,75 pour le transport des houilles et câbles expédiés au-delà de Mons "par la ligne de Mons à Hautmont." Cette réduction cesserait d'être consentie lorsque le bassin du Centre serait raccordé directement à la Saulne vers Erquelinnes. Il était demandé à la nouvelle société d'établir un raccordement du chemin de fer de Saint-Ghislain à la station de Frameries. En outre, la Société de Saint-Ghislain était invitée à mettre en pratique le droit qu'elle tenait de l'Etat, de supprimer les plans inclinés de sa ligne et de substituer la traction par locomotives à la traction par chevaux(19).

Le raccordement avec la ligne de Mons à Hautmont devait être terminé et mis en exploitation en même temps que la ligne. Continuant sur sa lancée, la nouvelle société se rendait propriétaire, par cession et rachat de la concession, des terrains et du matériel pour la construction de la ligne privée du chemin de fer de Thulin à Elouges(20).

Deux ans plus tard, selon acte du 25 octobre 1858 par-devant notaire à Bruxelles en présence des représentants de la Compagnie de Mons à Hautmont, de James de Rothschild et des administrateurs délégués par la Compagnie du Nord, la Compagnie belge donnait à bail à la Compagnie du chemin de fer du Nord:

- 1° le chemin de fer de Mons à Hautmont et son embranchement vers Maubeuge(en cours d'exécution);

Compagnie du Flénu et une compagnie exploitant déjà le chemin de fer de Haumont et Flandres, pour former une société nouvelle sous le titre de Compagnie des chemins de fer et des bassins houillers du Hainaut. La tracé de cette nouvelle ligne doit être presque parallèle au chemin de Saint-Ghislain en procurant un raccourcissement de parcours. Il a été imposé aux concessionnaires un notable abaissement des prix de transport de la houille. Nous sommes ainsi menacés d'une concurrence(...) qui nous exposerait à un abaissement de 20 à 25% sur nos propres tarifs(...). La Compagnie des chemins de fer du Hainaut se trouvant concernée par cette concurrence éventuelle a pris à notre égard, l'initiative d'une demande en vue d'obtenir de nous, la cession à bail du chemin de fer de Saint-Ghislain et de ses embranchements".

" A la suite de longues négociations, le projet a été adopté. D'après l'arrangement, la Compagnie des chemins de fer et des bassins houillers du Hainaut prend à bail pour toute la durée de la concession(...) le chemin de Saint-Ghislain et ses embranchements. La nouvelle société prenait l'engagement de prolonger la ligne jusqu'à Quiévrain(...). Les charbons du " Couchant de Mons", reçus à la station de Frameries(garage du Temple), seront acheminés en France par le raccordement direct avec la gare frontière de Quiévrain, à destination du Nord et de l'Ouest de la France vers Lille, Amiens, Rouen et vers Dunkerque". L'opération avait été bien menée, aussi le rapporteur, M. Delebecque - vice-président de la Compagnie du Nord- pouvait-il affirmer l'intérêt du résultat à en attendre : " non seulement, nous nous sommes par là garantis contre une diminution de revenus, mais encore, nous nous sommes assurés le produit net le plus élevé que nous ait jamais procuré le chemin de fer de Saint-Ghislain". Vingt ans après la fondation de la Compagnie du Nord, James de

Rothschild venait d'atteindre ce but, si tenacement poursuivi : la primauté et le quasi-monopole du transport de la houille

2° le chemin de fer de Saint-Ghislain et ses embranchements avec le raccordement à Frameries;

3° le chemin de fer de Thulin à Elouges.

Ceci avec le matériel fixe et roulant, outillage et mobilier. Jouissance à compter du 1er juillet 1858.

Une convention datée du 26 octobre 1857(art.8-Chap.II) stipulait que la Compagnie concessionnaire devrait adopter sur toute la partie belge de la ligne, les signaux en usage sur le chemin de fer de l'Etat pour des raisons de sécurité, que le service intérieur de la station de Mons se ferait par l'Etat et que le chef de station en aurait seul la direction.

L'ensemble des opérations de transfert devait aboutir à la conclusion d'un traité en date du 16 octobre 1866 par lequel la Compagnie du Nord donnait à bail à la "Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut" l'exploitation du chemin de fer de Saint-Ghislain à compter du 1er janvier 1867. Parmi les signataires pour la compagnie du Hainaut, on relevait un nom : Simon Philippart(21). Un personnage dont on parlera dans les années qui suivent... sans ajouter à sa notoriété!

Ce chassé-croisé de sociétés d'exploitation pour des lignes de complément demandait une explication, qui, d'ailleurs fut donnée par la Compagnie du Nord sous une forme officielle(22). Il y était dit qu'au nombre des petits embranchements rattachés au chemin de fer de Saint-Ghislain, déjà un autre chemin de fer industriel, celui du Flénu(...) qui avait été jusqu'à présent un auxiliaire plutôt qu'un concurrent : cette situation a été modifiée dans un sens défavorable par suite d'une compétition très ardente pour la concession d'une petite

ligne directe de Frameries à la station de Saint-Ghislain sur la ligne de l'Etat belge. Une fusion s'est déjà produite entre la

belge vers la France. Avec une maîtrise incomparable et par le jeu d'associations d'intérêts auquel l'établissement de Londres avait participé " dans la coulisse" - un terme qui prend ici tout son sens! - James s'était rendu maître de concessions que le gouvernement de Bruxelles n'aurait pas accordées au " seul" Rothschild.

L'assemblée générale du 26 avril 1868 fut la dernière présidée par James. Il mourut le 15 novembre suivant. Son fils Alphonse lui succéda à la présidence de la compagnie(23).

LE DERNIER ACTE S'EST JOUE DANS LES ARDENNES

L'article 63 du cahier des charges de la Compagnie de Namur à Liège, présenté le 19 juin 1845, déclarait que " si dans les dix premières années de la concession, l'on construisait en France, un chemin de fer de la frontière à Virieux, ou à tout autre point supérieur de la vallée, les concessionnaires seraient tenus d'y rattacher celui de Liège à Namur, en le prolongeant par Ornant jusqu'à la frontière", ceci dans un délai de trois ans à compter de l'acte du gouvernement français autorisant la construction de la partie située sur son territoire.

Les clauses et conditions seraient les mêmes que pour le chemin de fer de Liège à Namur, ainsi que la durée de la concession.

Clause importantes : en cas de concurrence pour la construction, la préférence serait acquise aux concessionnaires du " Namur à Liège"(art.65). Une convention conclue entre la compagnie et le ministre des Travaux publics, et qui contenait quelques modifications et additions au cahier des charges, fut approuvée par le Roi, le 30 avril 1889 et la loi de concession, pour une ligne de Namur à la frontière française, fut promulguée le 27 mai.

Du côté français, la section de Givet à la frontière était achevée et mise en service le 5 février 1863. La ligne des Ardennes était au rendez-vous, mais en octobre 1862, le Namur-Givet n'était pas encore en service. En effet, les choses n'étaient pas simples du côté belge. A Bruxelles, on était informé des intentions de la Compagnie des Ardennes, titulaire de la concession définitive d'une ligne Charleville-Givet-Frontière depuis le 10 juin 1857 et mise en service de 1859 à 1861. On pensait à la Compagnie de l'Est que le Nord, ayant trop bien réussi sa mainmise sur le charbon de Mons, on devait conserver un espoir sur le bassin de Charleroi.

- (18) Decret impérial du 19-8-1854 - " Moniteur " du 23-8-1854
- (19) Arrêté royal du 22 octobre 1851 - " Moniteur " du 25
- (20) La concession appartenait à la " S.A. des houilles grasses du Levant en fonction de l'arrêté royal du 16 juillet 1855. L'acte d'acquisition à la Société de Mons à Hautmont est daté du 12-12-1856. Détail curieux : parmi le matériel cédé figure une locomotive commandée chez MM. Zaman, Sabatier & Cie à Tubize, à prendre en usine.
- (21) C'était un entrepreneur belge très influent auprès des dirigeants de chemin de fer dans son pays et dans certains milieux administratifs du département du Nord. Intrigant et imprudent en affaires, il s'attaquera à la Compagnie du Nord... et fera faillite retentissante.
- (22) P.V du rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 24-4-1867.
- (23) P.V. assemblée générale du 26-4-1869.

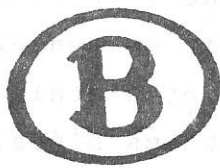
A SUIVRE...

Avec l'aimable autorisation de la revue
" La vie du Rail " 1806 (27-8-1981).

Jocadis

SPRL / PVBA

Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 7850 EDINGEN
Tél. 02/395.71.05



KIT
HO

TYPE 57

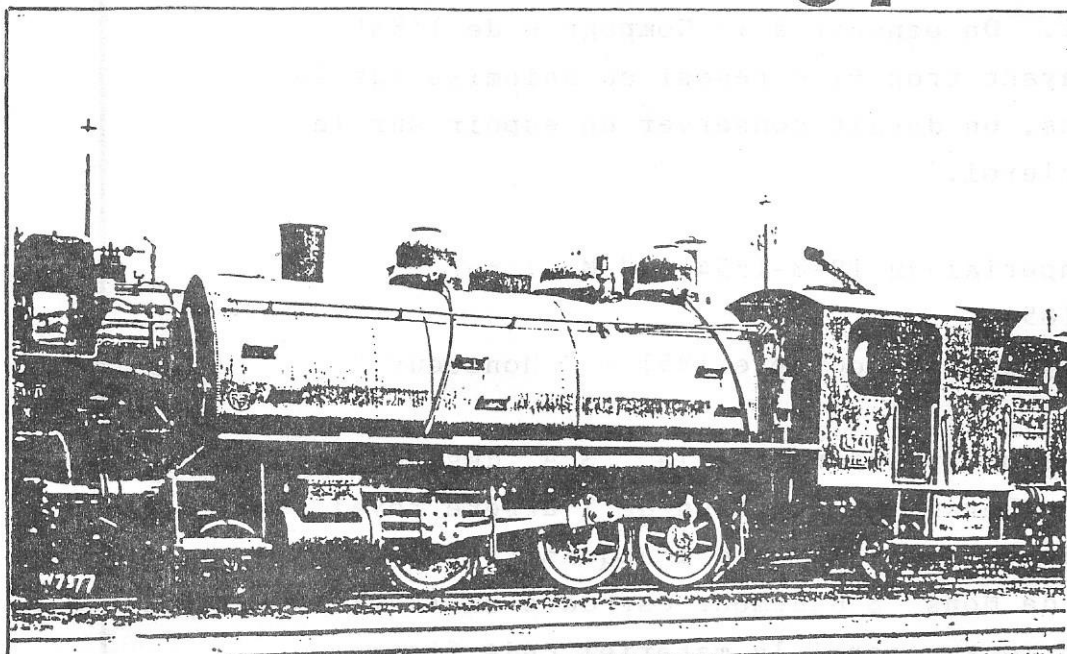


PHOTO REAL PHOTOGRAPHS CY

BOITE DE CONSTRUCTION
BOUWDOOS

MOTOR PORTESCAPE RG4 1219
MOTEUR

EMBIELLAGE A VISSER
SCHUIFBEWEGING AAN TE SCHROEVEN

ATTELAGE COURT SYMOBA ARRIERE
SYMOBA KORTKOPPELING ACHTERKANT

VERSCHILLENDE VERSIES MOGELIJK
DIFFERENTES VERSIONS POSSIBLES

LEVERBAAR- EN STOCK

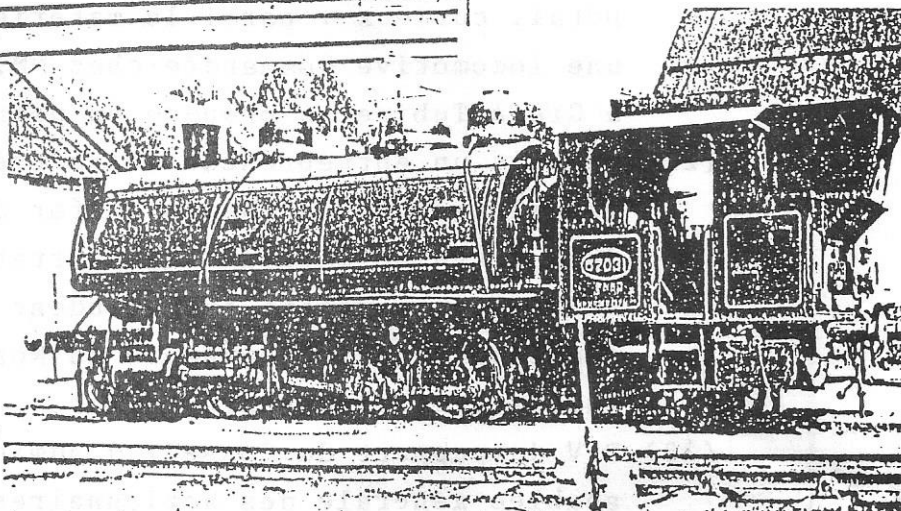


PHOTO R.C.RILEY-MAX DELIE VAP.STOOM 3

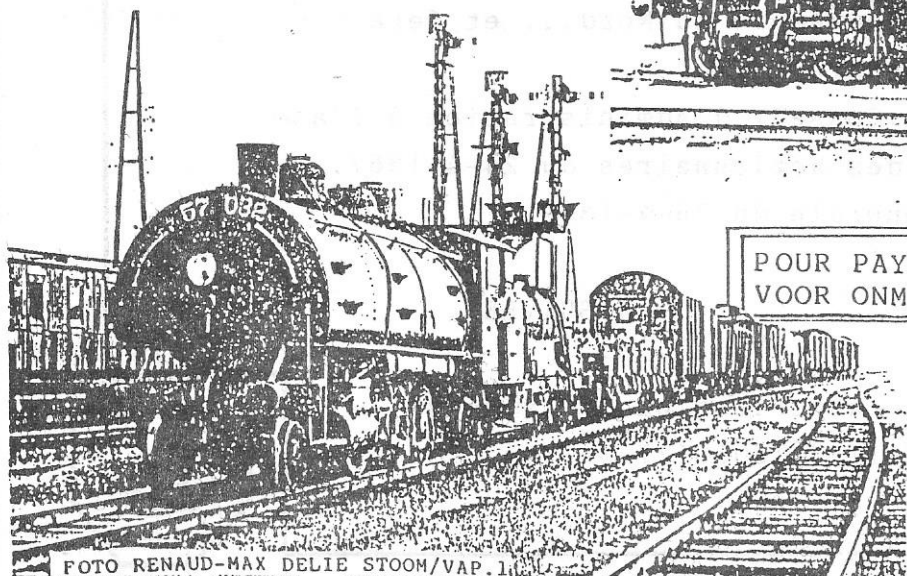


FOTO RENAUD-MAX DELIE STOOM/VAP.1

POUR PAYEMENT IMMEDIAT
VOOR ONMIDDELIJKE BETALING : 10.950.-

PRIJS 11.450.-
PRIX

PORT B. : 120.-

BANK 192-1017112-12

Bon à savoir

EXTRAIT DE : ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

MANUEL DU PREMIER CHEF-GARDE, DU CHEF-GARDE ET DU GARDE.

FASCICULE II 1912.

Les trains doivent aborder lentement le sommet des rampes et descendre celles-ci à une vitesse uniforme ne dépassant pas la vitesse-limite.

Les machinistes ont à veiller tout particulièrement à l'entretien et au bon fonctionnement des freins des locomotives. Toute négligence sous ce rapport est sévèrement réprimée.

Art. 904. — A la montée, le frein de la *machine d'allège*, toujours placée en queue des trains, est également compté pour 7 unités-freins (voir l'article 678, 3^e alinéa).

En outre, vu la situation topographique exceptionnelle de la ligne des Plateaux de Herve, un 5^e serre-frein est utilisé aux trains de marchandises circulant sur les sections de Fléron-Chênée et de Battice-Verviers, dès que la charge atteint celle qui, sur les autres lignes, exige la collaboration de 4 serre-freins.

La présence de ce 5^e serre-frein n'est pas à considérer pour l'évaluation de la charge admissible, à moins que la locomotive de tête, pour les trains en simple traction, ou la machine d'allège pour les trains en double traction, ne soit munie du *frein à vapeur à blocs*; dans ce cas, la coopération de ce 5^e serre-frein compte pour 3 unités-freins.

Art. 905. — Le tableau figurant aux pages 158 et 159 donne les charges admissibles aux trains de marchandises dans les conditions indiquées aux articles 903 et 904.

Tableau des charges limites des trains de marchandises sur la ligne des Plateaux de Herve.

PARCOURS.		FREINAGE				CHARGE TOTALE, EN UNITÉS, ADMISSIBLE :																								
		PROPORTIONNELLE.			Nombre d'unités retenues par	SIMPLE TRACTION																								
		La locomotive (1).	Le fourgon.	1 frein à 3 unités (2).		DOUBLE TRACTION.																								
						Locomotive de remorque, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :												
DE	A						A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32								
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29	20	20	25	29								
							et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et	et								
							32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32									
							Locomotive d'allège, catégorie et type :												Locomotive d'allège, catégorie et type :											
							F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29				F, type 25				B, type 29			
							A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B	A'	A	F	B								
							20	20	25	29	20	20	25	29	20															

Les réunions

MERCREDI 3 MARS 1993

Notre ami Albert COLLIN nous emmenera faire un voyage fabuleux aux pays du soleil de minuit, c'est à dire, la NORVEGE et la SUEDE. Une projection de diapositives qui ne manquera pas de vous étonner vu son caractère rarissime. La deuxième partie de cette projection se fera le mercredi 5 mai 1993.

Les possesseurs de matériel roulant de ces deux pays sont invités à faire rouler leur matériel sur le réseau.

MERCREDI 10 MARS 1993

Assemblée générale ordinaire de notre association.
Voyez la convocation en page 5 de ce numero.

MERCREDI 7 AVRIL 1993

" CHEMIN DE FER EN EQUATEUR" sera le titre d'une cassette vidéo présentée par notre " globe trotter" qu'est Joseph MARGRAFF. Le sujet présenté nous garantit un dépaysement total, qui ne manquera surement pas de vous intéresser.