

Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

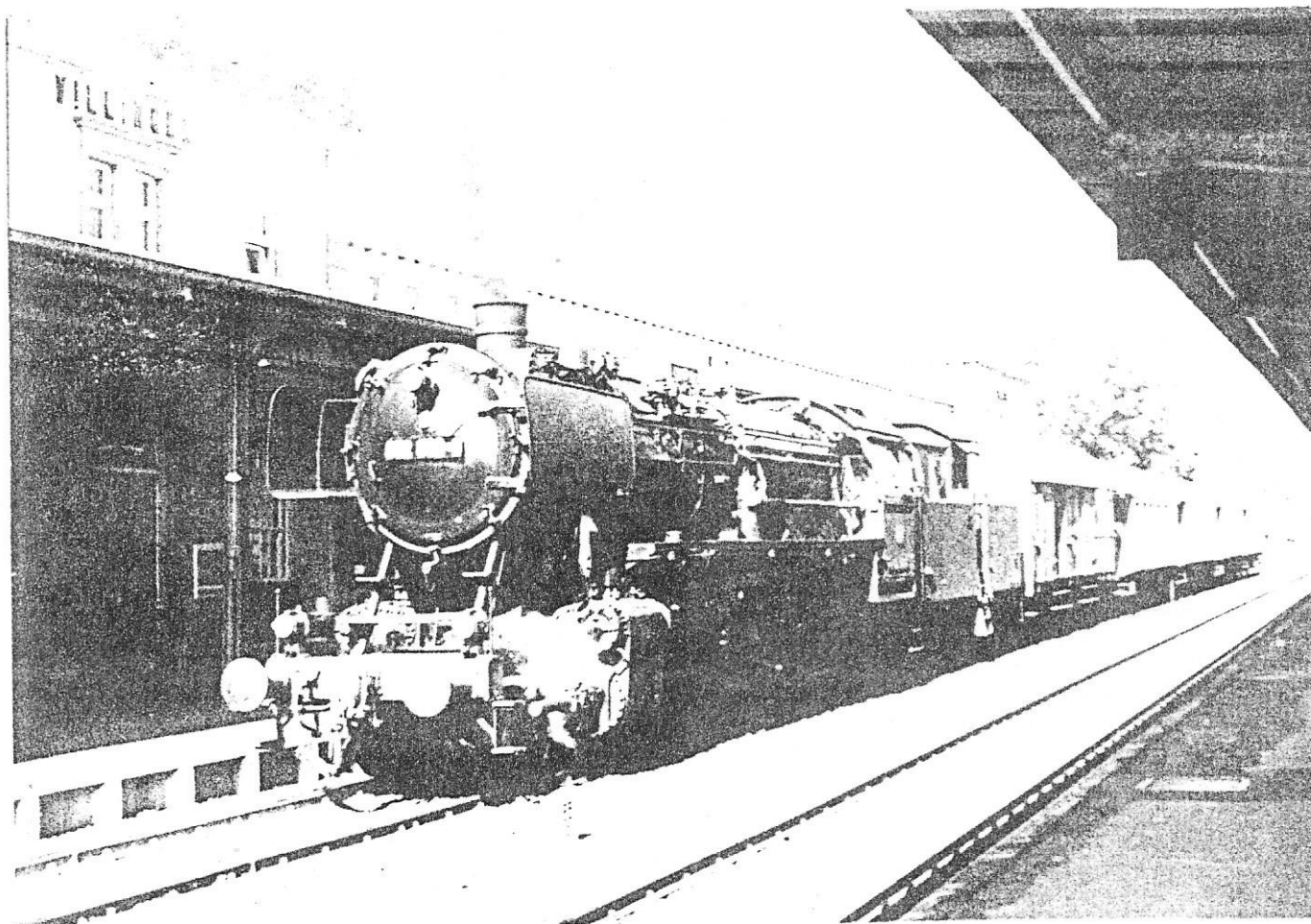
50 F.B.

JUILLET - AOUT

1994

Numéro

4



**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 secré-
tariat de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publica-
tions 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

HISTOIRE DU CHEMIN DE FER Le grand
Central Belge 06-07-08-09-10-11-12-13-14
15-16

PUBLICITE 17

VIE DU CLUB 18

PHOTO DE COUVERTURE
LOCOMOTIVE BR52
à Villingen
Collection J. Margraff



Ce n'est pas la première fois que je fait appel à votre bonne volonté. Vous allez me dire "Que va-t-il encore nous demander?".

Et bien c'est simple, nous allons être à court d'articles et j'ai besoin de vous pour nous aider à remplir les pages de votre bulletin préféré, j'ai nommé "Correspondance".

En effet, notre dactylo me signale que son stock d'articles est presque à zéro, et que si bientôt, ce stock n'est pas renouvelé, notre bulletin ne contiendra plus que la couverture, les pubs et l'agenda.

Vous voyez, la balle est dans votre camp, et je me permets de vous rappeler que un club comme le notre est l'affaire de tous et que sans bonne volonté nous ne pourrons assurer la bonne continuité de notre bulletin.

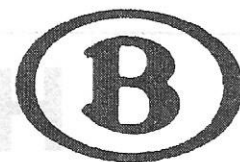
Richard Orban.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**



Jocadis

SPRL / PVBA



MODELE PRET A ROULER
KANT EN KLAAR MODEL

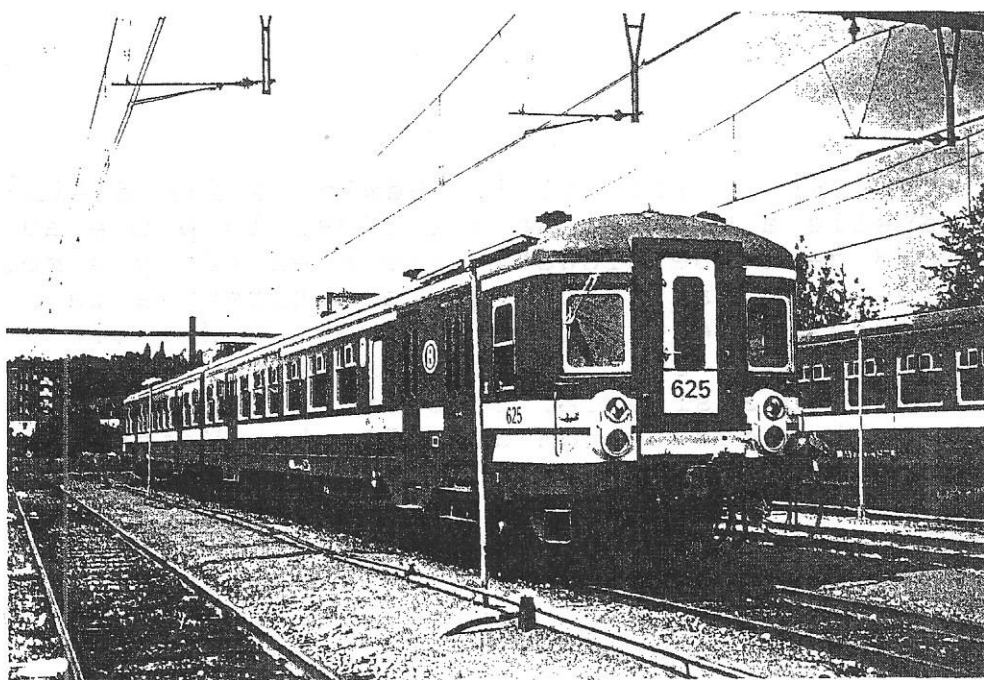
AM 66

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 -

Histoire du chemin de fer

LE GRAND CENTRAL BELGE

Si la Société du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht dut céder la place au "Nord de la Belgique", elle n'en fut pas moins mêlée aux tractations qui aboutirent à la concession de la ligne d'Anvers à Hasselt et, par là même, ses antécédents ne peuvent être passés sous silence. Constituée à Aix-la-Chapelle sous le nom de : "Aachen-Maastricht Eisenbahn Gesellschaft" et à Maastricht, sous celui de "Aken Maastrichtsche Spoorweg My.", elle jouissait d'une concession néerlandaise du 4 septembre 1845 et d'une concession prussienne du 30 janvier 1846. Son capital de 2.750.000 thalers en comprenait 284.000 émis par la société néerlandaise. Elle jouissait de plus, gratuitement, à titre de subvention, de la production de la mine de Kerchraede.

L'attention ayant été attirée sur les possibilités de la région, on songea également à la réunir à Malines, centre du réseau belge. En 1852, la société d'Aix-la-Chapelle-Maastricht songea à prolonger son chemin de fer jusqu'à Hasselt d'abord, jusqu'Anvers ensuite, en passant par Diest et Aerschot. Ceci aurait réalisé la plus logique des communications d'Anvers au Rhin mais à ce moment il était inopportun d'y donner suite même du côté belge les finances des chemins de fer n'étaient pas prospères et l'établissement entre Anvers et Aix-la-Chapelle d'une ligne plus courte que celle de l'Etat (147 au lieu de 175 km.), créerait une concurrence à laquelle il ne pourrait résister. Ce ne fut donc que dix années plus tard, quand la situation s'améliora, qu'il accorda la concession demandée et ce fut la Société du Nord de la Belgique qui l'obtint.

Quoique éconduite, la Société d'Aix-la-Chapelle à Maastricht ne renonça pas à pénétrer en Belgique et demanda plus modestement comme première étape, la concession d'un prolongement de Maastricht à Hasselt. Elle obtint la concession de la partie néerlandaise (environ 5 km.) et celle de la partie belge, de la frontière à Hasselt, par convention du 24 juin 1853. Elle obtenait en même temps, la concession de l'embranchement de Hasselt à Landen, auquel la Société de Tournai-Jurbise ne demandait pas mieux de renoncer en sa faveur (1). Cet embranchement avait été concédé, en même temps que la ligne de Mons à Jurbise, à une société spéciale qui recevait même gratuitement, à titre de subvention, les 10 km. de Landen à Saint-Trond que l'Etat avait déjà construit; celui-ci trouvait ainsi une façon peu dispendieuse de relier le chef-lieu du Limbourg au réseau général, quoique les perspectives de rendement de l'embranchement fussent si minimes que personne n'avait voulu l'exploiter.

Il fallut donc que la Compagnie prît une troisième nationalité et elle obtint existence légale en Belgique sous la dénomination de "Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht".

Le rameau entier de Hasselt à Landen était ouvert à l'exploitation depuis longtemps (1839 de Landen à Saint-Trond et 1847 jusqu'à Hasselt). Les 36 km. d'Aix-la-Chapelle à Maastricht (dont 9 en Allemagne), furent ouverts au trafic en 1853 (2) et les 29,4 du prolongement jusqu'à Hasselt (dont 25 km. en Belgique), en 1856. Le réseau de la compagnie, Landen-Hasselt compris, atteignait ainsi 93 km. Son capital s'appliquait également à la ligne Hasselt-Maastricht mais le matériel roulant appartenait à la Société Aix-la-Chapelle-Maastricht.

Par un traité des 19/29 avril 1867, la Compagnie cédait l'exploitation de toutes ses lignes au Grand Central Belge. Elle conservait pourtant l'exploitation des houillères et des embranchements y afférents (3).

Les locomotives apportaient une note nouvelle, puisque les premières d'entre elles, livrées de 1853 à 1857 provenaient de Borsig à Berlin auxquelles les ateliers Cockerill ajoutaient quelques 2-2-2. C'étaient des locomotives de construction classique allemande, avec foyer "haycock" entre les essieux et cylindres en porte à faux.

Celles de ces locomotives qui en valaient la peine furent transformées ou même reconstruites par la suite aux ateliers du G.C.B. à Louvain.

Une locomotive intéressante de ce chemin de fer présentait un des plus anciens dispositifs de réchauffage d'eau d'alimentation, au moyen de vapeur d'échappement. Une pompe alimentait la chaudière. Ce dispositif fut supprimé lors de la reconstruction et la pompe, remplacée par un injecteur.

Convention du G.C.B. avec Cie du chemin de fer de Lierre à Turnhout, une section de 17 km. de ce chemin de fer s'intercalait entre Herenthals et Turnhout, dans la grande ligne du G.C.B. qui, du nord de la France, menait en Hollande, dans la direction d'Utrecht. Des droits de péage furent établis en 1871 pour les trains venus d'Aerschot ou de Herenthals et remorqués par des locomotives de G.C.B. (4).

Celui-ci acquit des droits pareils sur l'autre section de 20 km. de Lierre à Herenthals que possédait la petite compagnie; en échange, celle-ci obtenait des droits analogues pour ses propres trains sur la liaison G.C.B. qui prolongeait la petite ligne de Lierre jusqu'Anvers.

Convention du G.C.B. avec la grande Cie du Luxembourg (08/05/1872), il existait entre cette compagnie et le G.C.B. une concurrence sérieuse pour le trafic international. Afin d'y mettre fin, on réglementa les transports et en échange, chacune des compagnies obtint des compensations équitables. On se basa sur le principe d'acheminement par la voie la plus courte, qui avait reçu pas mal d'applications déjà. De plus, le G.C.B. renonçait à construire ou à exploiter toute ligne que le gouvernement pourrait éventuellement concéder depuis un point quelconque de son réseau vers l'un des trois bassins desservis par la Grande Cie. du Luxembourg.

En compensation, cette dernière accordait au G.C.B. un droit de passage entre Ottignies, où les réseaux se croisaient et les gares de Schaerbeek et de l'Allée Verte, à Bruxelles. Il était même prévu, au Quartier-Léopold, un emplacement où le G.C.B. pourrait disposer d'un dépôt pour quatre de ses locomotives. Celui-ci avait ainsi obtenu l'entrée à Bruxelles via Ottignies pour tous ses transports originaires de Charleroi, du Centre et du Sud de la Belgique, ainsi que ceux du Nord en échange d'un arrangement qui supprimait la concurrence (ce qui était avantageux pour les deux parties) et du renoncement à l'exploitation de lignes hypothétiques.

Le rachat brusqué de la Grande Cie. du Luxembourg l'année suivante rendit la convention caduque, mais l'Etat Belge retirait de sa suppression un tel avantage qu'il n'est pas téméraire de penser qu'il a dû avoir une influence considérable sur la détermination du prix de rachat.

L'exploitation de lignes nouvelles des Chemins de fer du Nord de la Belgique, lors de sa constitution, le G.C.B. était entré en jouissance des contrats d'exploitation de la ligne de Louvain à Hérenthals ouverte en 1863 et de son prolongement Turnhout-Tilburg ainsi que la ligne d'Anvers-Hasselt qui mettait Anvers en communication ferrée avec le Rhin par la voie la plus courte existant jusqu'à ce moment. Cette ligne fut livrée à l'exploitation le 01/07/1875.

Postérieurement à la création de Grand Central, la Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique obtenait, en 1869, la concession d'une ligne plus courte encore entre Anvers et le Rhin.

Un traité signé à Bruxelles le 13 janvier 1873 entre la Belgique et les Pays-Bas reconnaissait la Société du Nord de la Belgique comme concessionnaire et le G.C.B. comme exploitant, du nouveau chemin de fer et réglait le passage des trains à travers le duché de Limbourg.

La ligne fut mise en exploitation en 1879 aux conditions du traité de 1871 entre les compagnies.

Le réseau du Grand Central Belge comprenait, au début, 478 km. de chemins de fer dont 22 pour les marchandises seulement dont les compagnies constitutives qui confiaient l'exploitation. Le G.C.B. exploitait des lignes appartenant à 4 compagnies, les unes pour tous trafics, d'autres pour marchandises seulement.

Par la suite et jusqu'en 1880, ce réseau reçu des extensions considérables provenant de la prise à bail du réseau de la Société d'Aix-la-Chapelle à Maastricht et de l'ouverture au trafic de la ligne de la Société du Nord de la Belgique.

La période des rachats par l'Etat commença en 1880. Le 31 décembre, on rachetait les lignes propres du Chemin de fer d'Anvers-Rotterdam ramenant ainsi le kilométrage exploité à 611 km. Non seulement ceci diminuait l'importance du réseau, mais ce rachat le privait d'une de ses lignes les plus importantes. La partie néerlandaise de l'Anvers-Rotterdam était reprise par l'Etat le 22 avril 1880 (5) et son exploitation confiée, le 1er juillet, au "Staatsspoor".

Enfin, le rachat du réseau belge restant était effectué le 1er janvier 1897 (6) en même temps que celui des lignes exploitées à l'étranger; les lignes néerlandaises étaient remises au "Staatsspoor" le 1er juillet 1898. Il avait fallu, pour obtenir l'agrément du gouvernement néerlandais, que l'Etat rachetât en même temps les lignes Cies de Liège-Maastricht et du Liégeois-Limbourggeois.

En 1892, la ligne de Sichem à Montaigu fut concédée à la société nationale des Chemins de fer Vicinaux (7) afin de remplacer une ancienne correspondance par un omnibus. Le G.C.B., qui avait souscrit 118 000 francs dans son capital, en reprit l'exploitation, en fournissant le matériel à voie normale nécessaire. Elle fut ouverte au trafic le 22 janvier 1894 et reprise par l'Etat le 1er juillet 1898.

Le réseau, s'étant constitué par la reprise de lignes d'autres compagnies, se trouvait pourvu de matériel de toutes provenances, commandé à l'industrie belge ou étrangère ou résultant même d'achats d'occasion. Au moment de sa constitution, le G.C.B. entra en possession de 140 locomotives.

La reprise du bail de la Société d'Aix-la-Chapelle à Maastricht lui en apporta encore 18. L'ingénieur en chef, Maurice Urban, l'un des plus distingués qu'ait produit la Belgique, procéda dès 1864 à l'unification des types. Il donna au G.C.B. l'impulsion qui fit la réputation des locomotives de ce chemin de fer qui était fort en avance sur la plupart de ses contemporains. Mais si depuis 1874, il put passer quelques commandes aux constructeurs belges lorsqu'il s'agissait de l'acquisition d'unités plus puissantes, l'entretien des autres était si bien fait que les plus anciennes d'entre elles fournirent encore de nombreuses années de service avant de passer à la mitraille. La dernière ne disparut qu'en 1928.

Les ateliers de Louvain qui appartenaient à la Société mutuelle de Chemins de fer, furent pris à bail moyennant une redevance de 62 000 francs l'an. Outre l'entretien, on y effectuait la transformation et la reconstitution d'unités anciennes; on y construisit peu de neuf si ce n'est des prototypes à essayer.

Les locomotives express 2-4-0 étudiées par Urban furent, pour la plupart, fabriquées à Couillet : il y en eut une quarantaine, livrées de 1866 à 1877 et dont la puissance augmentait à mesure. L'une d'elles fut exposée à Vienne en 1873. Elles inspirèrent d'autres réseaux comme le Midi qui les étudia à Couillet et exposa un exemplaire à l'Exposition de Paris de 1878 (8) où figurait également une locomotive-tender 2-4-2 du G.C.B. Celle-ci était particulièrement élégante et remarquable par le fini de sa construction.

Sur les parties faciles du réseau, les trains de marchandises étaient remorqués par des locomotives à 3 essieux couplés jusqu'au moment où, même sur les lignes d'Anvers à la Prusse Rhénane et à la Westphalie, leur poids rendit indispensable l'acquisition de locomotives plus puissantes. On avait bien acheté d'occasion, en 1871, des locomotives à 4 essieux couplés que Borsig avait construites pour un chemin de fer turc mais elles étaient relativement légères. D'autre part, des locomotives-tender à 4 essieux couplés et à adhérence totale ayant donné d'excellents résultats sur les lignes du Sud, depuis Louvain jusqu'à la frontière française, on construisit en 1891, même pour les lignes faciles, des locomotives à 4 essieux couplés. Jusque là, ce dispositif avait été peu usité en Belgique où on ne le rencontrait que sur le Nord Belge et la Grande Compagnie du Luxembourg mais le Grand Central l'introduisit avec succès et le Malines-Terneuzen devait en faire autant plus tard.

Quoique la ligne de Louvain à Charleroi puisse être considérée comme ayant des rampes moyennes, ses prolongements vers le sud sont à fortes rampes, comme toutes celles qui escaladent le versant occidental des rives de la Meuse. De Vireux, la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse monte de façon continue par des rampes atteignant 10 mm/m jusqu'à Senzeille pour redescendre jusqu'à la Sambre, par une pente continue et sortir de la vallée par une nouvelle rampe de 16 mm/m. Il en est de même en partant de Givet où se rencontre une rampe de 11 km. à raison de 11.5 à 13.3 mm/m. suivie d'une descente d'une vingtaine de km. jusque Châtelaineau.

Les locomotives-tender 0-8-0 y furent surtout employées; c'étaient les seules machines de la compagnie pesant 14,5 tonnes par essieu.

Les compagnies belges qui exploitaient des lignes à forte rampe dans la partie méridionale du pays essayèrent des locomotives de type spécial. Le Grand Central en eut deux.

La locomotive à tender moteur construite par la Cie. dans ses ateliers de Louvain. Afin de produire suffisamment de vapeur, la chaudière était complètement remplie de tubes; il y en avait 368 au lieu de 285; c'est pourquoi elle était surmontée d'un réservoir collecteur de vapeur sur lequel se trouvaient deux prises de vapeur du type Crampton. Le dernier était muni de joint spéciaux à la connexion de vapeur entre la locomotive et le tender.

Le mécanisme moteur du tender était intérieur, les cylindres inclinés. L'échappement des cylindres se faisait dans une caisse surmontée d'une cheminée.

La locomotive Meyer n°300 du Grand Central qui eut son heure de célébrité : c'était en effet, la locomotive la plus puissante de l'époque. Elle succédait à la locomotive l'"Avenir" essayée sur le ligne de Bruxelles à Namur et à une locomotive à voie de 1 m. des Chemins de fer de l'Hérault.

Elle était à deux bogies moteurs avec 4 cylindres groupés au centre. Cette locomotive fut construite en 1873 par la "Cie belge pour la Construction de Matériel de chemins de fer", mais ici encore, les résultats escomptés ne se produisirent pas et la locomotive fut retirée de service en 1878, et démolie. Sa chaudière servit de générateur fixe et les deux châssis de moteur, à la construction de deux locomotives-tender.

Le chauffage continu des trains, système Belleruche, fut étudié par le G.C.B. à partir de 1875, un des tout premiers réseaux qui l'appliqua. Des injecteurs d'alimentation étaient munis à la sortie du jet d'eau, de deux tuyaux de refoulement qui permettaient de diriger l'eau soit vers la chaudière soit vers le train. En passant par l'injecteur, elle acquérait une température de 70° et la vitesse nécessaire pour parcourir le circuit chauffeur. L'accouplement entre les voitures, se faisait par deux tuyaux en caoutchouc placés sous les banquettes et l'eau parcourait des chaufferettes de fonte sous les pieds des voyageurs. On estimait que la déperdition était de 2,500 calories par voiture-heure. Après avoir circulé dans le train, l'eau chaude revenait directement aux injecteurs de chauffage et d'alimentation où elle se mêlait à l'eau froide des caisses à eau.

FIN

(1) Les 10 km. de Landen à Saint-trond avaient été construits par l'Etat, les 18 km. complémentaires, par la "Société des Chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Saint-Trond".

(2) Acte du 22 septembre 1853, A.R. du 17/10/1853.

(3) Il s'agit de la houillère domaniale de Kerkraede à Simpelveld, près de la frontière néerlandaise-prussienne ainsi que de l'embranchement qui commençait près de Remscheid pour conduire à Kolscheid et à la houillère de Kempschen.

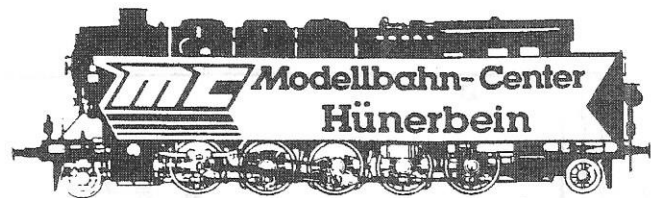
(4) Convention du 25/28 avril et A.R. du 30 juin 1871.

(5) Loi néerlandaise du 25 février 1880.

(6) Sauf Sichein-Montaigu, repris un an plus tard..

(7) A.R. du 4 janvier 1892.

(8) Elle différait principalement de la locomotive belge par le mécanisme Stephenson au lieu de Walschaert et le foyer Crampton au lieu de Belpaire.



Info 06/94

Weinert Sonderangebot

Markt 2 - 12 • D 52062 Aachen

Telefon 0241/33921 - Fax 0241/28013

Stand: 23.03.94

Weinert HO:

3344	Bausatz Ölkran "Bebra"	29,90 DM
3353	Bausatz Kleinbekohlungsanlage f. Nebenbahn	49,90 DM
4001	Umbausatz BR 01 Neubaukessel (Roco)	289,90 DM
4005	Bausatz Ölkran "Osnabrück"	49,90 DM
4008	Umbausatz BR 64 DB (Fleischmann)	144,90 DM
4017	Umbausatz BR 03 DB (Roco BR 01)	264,90 DM
4018	Umbausatz BR 03 DRG (Roco BR 01)	264,90 DM
4020	Bausatz Schienentraktor SBB	179,90 DM
4025	Umbausatz für BR 65 (Fleischmann)	74,90 DM
4035	Umbausatz BR 03 Nietentender	344,90 DM
4041	Bausatz Diesellok V 20	229,90 DM
4044	Bausatz Schienentraktor TmIII SBB	279,90 DM
4048	Bausatz Nietentender 2'2'T32	98,90 DM
4056	Bausatz Schienentraktor TmIV SBB	229,90 DM
4061	Bausatz Diesellok V 36 DRG	267,90 DM
4093	Bausatz Schienenwagen Typ SmR 35	98,90 DM
100090	Bausatz BR 56.2 DB, RP25, Faulhabermotor	659,90 DM
100093	Bausatz BR 56.2 DRG, RP25, Faulhabermotor	659,90 DM

Weinert HO für Märklin:

4002	Umbausatz BR 01 Neubaukessel (Märklin)	319,90 DM
4014	Umbausatz BR 01.10 (Märklin)	134,90 DM
4019	Zurüstsatz für BR 03 (Märklin)	129,90 DM
4038	Bausatz Schienentraktor TmII SBB für Märklin	269,90 DM

Weinert Schmalspur HOe + HOM:

6006	Bausatz Dampflokomotive "Hoya"	298,90 DM
6208	Bausatz Dampflokomotive "Plettenberg" HOM	269,90 DM
6210	Bausatz Personenwagen HOM	79,90 DM
6211	Bausatz Gedeckter-Güterwagen, HOM	94,90 DM
6212	Bausatz Offener-Güterwagen, HOM	79,90 DM
100103	Bausatz Dampflokomotive "Plettenberg", Faulhabermotor	299,00 DM

Weinert Automodelle HO:

4325	Automodell Bausatz "Kaelble" 2-Achs-Zugmaschine	49,90 DM
4330	Automodell Bausatz "Ackermann" 3-Achs-Anhänger	38,90 DM
4335	Automodell Bausatz 2-Achs-Anhänger	28,90 DM
4336	Automodell Bausatz Anhänger Krupp Titan	37,90 DM
4337	Automodell Bausatz Krupp Titan Sattelzug	47,90 DM
4338	Automodell Bausatz 3-Achs-Sattelaufzieher	47,90 DM
4342	Automodell Bausatz 3-Achs-Anhänger	36,90 DM
4347	Automodell Bausatz Hilfsbekohlungskran "Fuchs"	54,90 DM
4508	Automodell Bausatz "Lanz-Eil-Bulldog"	43,90 DM
4517	Automodell Bausatz "Henschel 36 W3" LKW	54,90 DM
4518	Automodell Bausatz 3-Achs-Koffer-Anhänger	37,90 DM
4526	Automodell Bausatz Henschelsattelzug	46,90 DM
4529	Automodell Bausatz "Lanz Bulldog" m. Holzverg.	42,90 DM
4530	Automodell Bausatz Anhänger m. hoher Seitenwand	23,90 DM
4534	Automodell Bausatz "O+K" Hochlöffelbagger	54,90 DM

Zwischenverkauf vorbehalten!

Vie du club

Les mois de juillet et d'août étant des réunions libres, nous repartirons sur les chapeaux de roues au mois de septembre.

MERCREDI 7 SEPTEMBRE 1994

Notre ami Lucien présentera un film vidéo sur le festival vapeur de **Mariembourg** 1993. Il était parait-il d'une exceptionnelle qualité.

Mercredi 9 octobre 1994

Votre serviteur vous présentera ses plus belles diapos de son ex-réseau, ainsi que celles qui ont été réalisées sur le nouveau réseau. **AVIS AUX AMATEURS.**

BONNES VACANCES.

