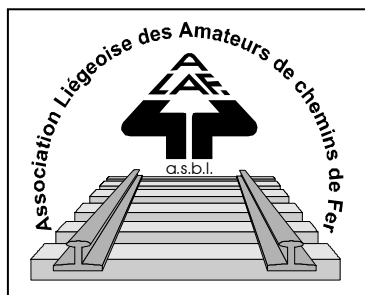


P 204113

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



Correspondance

Janvier Février Mars 2004



BULLETIN 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, Teller Jeanine, Magnée J-F

Photo couverture : Une vue du module de Ricky à Expométrie à Paris le 28/11/03 (Magnée JF)

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 ou la revue doit être adressé au secrétariat : impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88.

E-Mail: jfmagnee@belgacom.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 |
| Les Grandes Gares et le personnel de gare par W Collier | pages 4,5,6,7,8,9,10 |
| Pub | page 10 ,11 |
| Convocation Assemblée Générale | page 11 |
| Renouvellement de la Cotisation | page 11 |
| Expométrie (Magnée JF) | page 12 |
| Je fais mes premiers sapins par J. Teller | pages 13,14,15, 16,17,18,19 |
| Calendrier des projections du trimestre | page 20 |

Le petit mot de la rédaction

Avant de commencer, je vous souhaite, au nom du comité et de la rédaction de « Correspondance », un très Joyeux Noël et une Bonne et Heureuse Année 2004. Que tous vos souhaits soient réalisés, autant les ferroviaires que les autres.

Pour commencer l'année, on prend toujours de bonnes résolutions. La première pourrait être le paiement de votre cotisation. Comme notre Président vous l'a annoncé lors de la réunion du premier mercredi du mois de décembre, nous avons dû légèrement l'augmenter. Le coût de la vie augmente pour tout le monde, y compris pour le club. Bon nombre de nos factures ne cessent de s'arrondir, notre fournisseur de boissons augmente ses tarifs de 3 %. Cette fois ci, nous sommes obligés de suivre. La cotisation sera dès lors de 40 € (au lieu de 38 € précédemment). Vous trouverez les modalités de paiement à la page 11 de votre bulletin.

A la même page, vous trouverez la convocation à l'Assemblée Générale ordinaire. Elle aura lieu le 2^{ème} mercredi du mois de mars, soit le 10 à 20 h dans notre local à Ougrée.

Votre bulletin trimestriel est redevenu une belle vitrine pour notre club et cela grâce à quelques membres qui nous ont écrit et nous écrivent encore des articles. Qu'ils en soient tous remerciés. Mais le manque d'article se fera de nouveau sentir d'ici quelques mois et je lance un appel. Si vous vous sentez l'âme d'un écrivain, transmettez-moi vos articles ou bien vos idées. Nous les publierons dans le bulletin.

Bonne lecture à tous.

Pour le comité et la rédaction

Jean-François.



LES GRANDES GARES

ALAF 42 P suite mémoire troisième partie

Par sa présence et son animation, la gare a introduit le chemin de fer dans notre vie quotidienne. Elle a donné corps physique et sentimental aux mots départ et arrivée. Au temps héroïque du chemin de fer, jusque vers 1845, la gare a la même modestie que le train. Elle n'est en général qu'un baraquement de caractère provisoire où l'on délivre les jetons de cuivre qui servent de billets. Et elle n'ose pas encore dire son nom : on l'appelle l'embarcadère; c'est un lieu utilitaire et sans personnalité. La Russie innove en construisant au terminus de sa première ligne, à Pavlok, un bâtiment jamais vu "abritant buffet, casino et salle de bal, en bordure d'un magnifique jardin où se donnaient des concerts en plein air. Il était d'usage de se retrouver à la musique. A partir de 1850, le triomphe du chemin de fer conduit à lui donner une figure plus représentative. On a maintenant confiance dans le train et on croit en son avenir; c'est une valeur en Bourse. Il apparaît nécessaire d'élever des temples dignes de ce nouveau Dieu du Progrès. De grandes arches en pierre vont désormais accueillir les voyageurs. Commence alors la période somptueuse de l'architecture ferroviaire. Des bâtiments grandioses et baroques vont s'élever en pierre, en brique, en fer, parfois en marbre. Les gares sont les véritables cathédrales du XIXe siècle. Selon les goûts propres à chaque pays, leur style s'inspire de l'art dorique (Euston, à Londres), gothique (Berlin), roman (Munich) ou égyptien (Dublin).. Flanquées de campaniles, de tours ou de minarets, fortifiées comme un château fort ou transparentes comme une nacelle de verre, les gares offrent une variété sans précédent de volumes, de formes et d'ornementations, afin de célébrer ce roi du jour qu'est le chemin de fer. Les gares des grandes villes avaient fonction de tête de ligne et de terminus. Elles étaient l'aboutissement et également le départ d'un réseau ferré. Avec l'augmentation du trafic, il fallut y accélérer les mouvements des trains. Le nombre de voies à quai, de passage et de garage se multiplia. En 1890 on comptait dix gares principales à Londres, huit à Paris, sept à Moscou. Qu'est-ce qu'une gare, sinon un vaste lieu de rendez-vous ? Elle ne rassemble pas seulement les voyageurs qui vont partir, mais tout un public fervent qui vient admirer cette attraction sensationnelle. Il faut profiter de cet enthousiasme : tout curieux est un voyageur en puissance. Les bâtiments s'ordonnent autour d'un axe central, le Hall.

De grandes voûtes arrondies ou brisées, habillées de verrières cernaient le temple de cette nouvelle religion. Bruits et voix y sont amplifiés. Bouffées de vapeur, grincement des freins, annonces d'arrivées et de départs, sifflets qui résonnent sous la verrière, pleurs d'enfants, claquements des portières, cris des marchands ambulants et vendeurs de journaux composent un tintamarre très nouveau. Il flotte dans les gares des rêves et des nostalgies. Peut-on trouver titre plus romanesque que « salle des pas perdus » ?

Sous le hall, à l'extrémité des quais, sont disposés divers services : les guichets de délivrance des billets, les salles d'attente, une par classe; ou personne ne songeait à se tenir ailleurs que dans celle qui correspondait à son billet, le bureau de renseignements qui, parfois, comme à la gare d'Orsay, s'appelait salon des commodités. Autres institutions d'usage dans les grandes gares: le buffet, le wagon-restaurant n'étant apparu que vers 1875-1880 : certains avaient grande réputation. La gare attira progressivement plus de monde. « Alors qu'auparavant on se rencontrait autour de l'église ou sur la place de l'hôtel de Ville, la gare allait devenir

un nouveau forum ». Les premiers bâtiments avaient été construits loin du centre des villes. Les gravures nous montrent des embarcadères urbains, bordés de champs où paissent les vaches. A cet éloignement, il y avait deux raisons : une raison financière, les terrains excentriques étaient moins chers; et une raison de sécurité : le voisinage des locomotives n'était guère recherché! Avec le développement du rail, allait naître le quartier de la gare : de grandes brasseries, des hôtels pour commis voyageurs, des hôtels terminus - comme si on ne faisait qu'arriver, sans jamais repartir ! - et aussi de nombreux magasins. Les gares, par leur fonction même, déplaçaient le centre des villes. Il faut noter cependant que certaines cités refusèrent d'avoir une gare et par conséquent qu'elles n'acceptèrent pas le train, Orléans et Tours, artificiellement reliées par les Aubrais (ndlr : triage ferroviaire du Loiret. commune de Fleury-les-Aubrais au Nord d'Orléans) et Saint-Pierre-de-Corps. La gare d'Austerlitz, dont l'embarcadère primitif de 1843 était devenu trop exigü, fait place, en 1867, à un nouveau bâtiment à l'occasion de l'Exposition Universelle qui devait amener un flot considérable de visiteurs vers la capitale. Vers 1900, on décora certaines salles de fresques : celles du Buffet de la gare de Lyon en sont un précieux témoignage du goût somptuaire de la Belle Epoque. En 1870, la gare d'Austerlitz connut un emploi imprévu, elle fut transformée en atelier d'aérostats. Les ballons sphériques étaient fabriqués et gonflés sous l'immense verrière. Ces ballons, bien sûr, ne pouvaient assurer un trafic comparable à celui du chemin de fer... mais ils permirent du moins une liaison postale essentielle. Chacun d'eux pouvait emporter deux cents kilos de courrier, maintenant, malgré le siège de Paris, et offrir une liaison entre la capitale et la province.

Dans les gares, un élément avait une importance psychologique déterminante : l'horloge. Au centre du bâtiment, aux quatre faces de sa tour, elle commandait aux heures et aux minutes. On partait à 8h57, on arrivait à 6h12 : le temps avait une valeur exacte et officielle. Une anecdote à ce sujet est significative : un jour de 1905, l'horloge d'une gare d'outre-Rhin tomba en panne. Une foule considérable se réunit, attendant que le mécanisme fût remis en marche. On aurait dit que le cœur de la ville avait cessé de battre. Lorsque les aiguilles reprirent leur course, toute l'assistance se mit à applaudir.

De nombreux artistes, furent sensibles aux formes et à l'atmosphère des gares. « Pourquoi trouver une gare laide ? C'est beau, une gare » écrivait Emile Zola à Paul Bourget, le 22 avril 1878. Claude Monet immortalisa la gare Saint-Lazare. En Belgique, Paul Delvaux fit spécialement des oeuvres de réelles et magnifiques peintures de réputation mondiale de diverses gares, de trains sur les quais et aux passages à niveau. Si le quartier d'une gare devint souvent miséreux, sale, à cause du charbon et des fumées, le bâtiment garda son pouvoir d'évocation : l'inconnu, l'aventure...

La gare du Nord conduisait aux Flandres et à leurs canaux, aux brumes d'Amsterdam et d'Anvers; au départ de celle d'Austerlitz, les trains traversaient la France, gagnaient Toulouse, la Gironde, le Bordelais, arrivaient jusqu'à Séville et aux rives du Tage.

La spécialisation géographique des gares eut une autre conséquence logique : elle fixa autour d'elle les provinciaux de sa zone d'influence; ici les Bretons, là les Alsaciens, dans des quartiers où ils formèrent des colonies. Il serait injuste d'omettre

les petites gares de campagne. Certaines s'intégraient parfaitement au paysage: souvent dans des régions montagneuses, la gare n'était qu'un chalet un peu plus important que les autres, coquet et fleuri. Le bâtiment somnolait, puis soudain, quand une cloche s'animait au bout du quai, une animation enfantine s'emparait de tout le monde. « Il arrive »! « Il » n'était souvent qu'un omnibus poussif. Du Second Empire à la Première Guerre Mondiale, les gares se multiplièrent. Il en exista des monumentales : la plus grande gare du monde, celle du **GRAND CENTRAL à NEW-YORK**, qui fut construite entre 1903 et 1913, couvrait 19 hectares et comptait 44 quais et 67 voies; sa capacité quotidienne était de 550 trains et 180.000 voyageurs !

La gare qui eut le nom le plus long du monde était cependant fort modeste. Elle se trouvait dans le nord du Pays de Galles. Son nom, impossible à prononcer, est un seul mot de cinquante-six lettres, dont la moitié en consonnes, et qui se traduit ainsi : « *L'Eglise de Marie près de la fontaine du blanc noisetier à proximité, du violent tourbillon proche de l'Eglise de Tybilio à côté de la grotte rouge.* »¹ (**voir ci-dessous le nom de la gare dans sa langue d'origine**).

LES AUTRES GRANDES GARES.

A Paris, la gare de l'Est vers 1895. Construite de 1848 à 1852, elle s'appelait à l'origine la Gare de Strasbourg. La statue de la Ville de Strasbourg qui orne son fronton symbolisa, après 1870 aux yeux des Français, l'idée de la revanche et la volonté nationale de voir l'Alsace redevenir française. Jusqu'en 1914, la gare conserva le même aspect extérieur.

A Paris, la gare de Lyon. Elle fut construite à l'occasion de l'exposition universelle de 1900, en remplacement du modeste bâtiment du Second Empire. Cette importante gare était un massif témoignage des goûts architecturaux de la Belle Epoque.

A Paris, la gare du Nord. Elle fut construite de 1861 à 1864 sur les plans de Hittorf, son architecture a été largement influencée par le style dorique cher aux gares d'outre-Manche. Une influence normale puisque la gare du Nord dessert Londres.

A Paris, la gare d'Orsay, née avec le siècle. Le hall grandiose, nef de fer et de pierre, lui donnait la dimension d'une cathédrale de l'industrie. Son élégance et son silence contrastaient avec le bruit et l'agitation des autres gares parisiennes. Actuellement transformée en musée : le renommé Musée d'ORSAY.

A Paris, la gare Saint-Lazare construite vers 1850.

BERLIN. La gare d'Alexanderplatz. Construite en 1882, c'était avant 1914, l'une des trois gares de Berlin, les autres étant la Friedrichstrasse Bahnhof et la gare de

¹ LLANFAIRPWLLGWYNGYLLGOGERYCHWYRNDROBWLILLANTYSILIOGOGOGOCH.

Traduction du français par la méthode « ASSIMIL » : « Le Gallois sans peine..... et sans douleur !!! »

La ligne : WELSHPOOL AND LLANFAIR LIGHT RAILWAY. Voie de 2 FT GIN (76 cm) Ouverte le 4 avril 1903 (marchandises) et le 9 avril (Voyageurs) Longueur 9 miles/ +/- 15 km. Cambrian RY, puis GWR et finalement BR. Trafic voyageur terminé le 7/02/1931, fermeture totale le 5/11/1956. Remise en état touristique en 1960 réouverte en 1963. (Voir Correspondance 6 du 11/81 A. THONON)

Silésie : Schlesinger Bahnhof. (NDLR : il y a aussi Berlin Zoo, Friedrichstrasse et aussi la gare d'Anhalt démolie par fait de guerre en 45 et jamais reconstruite)

La gare de DRESDEN, un très important nœud ferroviaire entre Leipzig, Berlin et la Bohême. Construite en 1898, elle avait une superficie de près de trois hectares; elle abritait sous 4 nefs, 8 quais de voyageurs, 14 voies protégées et 5 voies de service. La gare de COLOGNE, construite en 1895, plaque tournante des communications vers la Belgique et la France la Ruhr et la Mer du Nord, la Rhénanie et la Suisse. La nef centrale avait une portée de 64 mètres. Avec les voûtes en annexes, elle couvrait une surface de 28.000 m², abritait 4 quais de voyageurs, 8 voies protégées, 4 quais de service.

La gare de TURIN, la PORTA NUOVA, construite en 1908 est un beau spécimen de l'architecture ferroviaire italienne du XIXe siècle: une harmonie heureuse entre la pierre et le fer. A la suite de différents remaniements, seule la façade de Mazzochetti a été conservée.

La gare de LONDON-BRIDGE, en 1895 est un exemple de la grande originalité, des gares anglaises et permettait l'accès des véhicules privés et des voitures postales jusqu'aux trains. La gare de KING'S-CROSS, l'une des grandes gares londoniennes, tête de ligne de l'ancienne compagnie du GREAT NORTHERN, construite en 1850 sur l'emplacement d'un vaste hangar sans style n'avait pas l'aspect imposant des autres grandes gares terminales. L'auteur de ce projet disait qu'il l'avait construite et embellie pour le prix des colonnes doriques de la Gare d'Euston vers 1895. « Il » devait être Ecossais !

La gare de PADDINGTON, vers 1910 ,était le terminus du Great Western Railway, d'où l'on partait pour les Cornouailles. Un premier bâtiment avait été mis en service le 4 juin 1838. En 1876, après la fusion des compagnies de l'Ouest et de l'Angleterre, son aspect nouveau avait été agrandi.

La gare centrale de ROME, inaugurée en 1850, avec une importante ligne Rome - Frascati. Et, enfin, toujours à Paris, la gare du Champ de Mars durant l'exposition de 1900 : une création éphémère mais qui connut un trafic et un succès considérables. Elle fut une image symbole du progrès; le chemin de fer semblait passer sous la Tour Eiffel.

Ne possédant aucune documentation au sujet des gares Belges, je me vois dans l'obligation de ne pas pouvoir vous faire des commentaires actuellement, sauf si vous me fournissez des ouvrages à ce sujet.² La première gare Belge, reliant Malines à Bruxelles, inaugurée le 2.05.1835. fut celle de l'Allée Verte ; elle sera en fait la seconde en Europe; ce fut une noble place... Les Anglais nous avaient précédés le 13.09.1830, avec l'inauguration de leur ligne Manchester-Liverpool. En Belgique, plusieurs gares importantes furent construites, nous les connaissons, à Bruxelles, la gare du Nord, celle du Midi, du Quartier Léopold, la gare de l'Est. En Province ,

² La SNCB a édité un ouvrage intitulé « Un tunnel sous Bruxelles les 50 ans de la jonction Nord-Midi » éditions Racine et retraçant les péripéties de la construction de la jonction Nord-Midi.

Le PFT a lui aussi publié un ouvrage « La jonction Nord-Midi 1952-2002 » (PFT/TSP Editions

Hugo de Bot a écrit une livre sur l'architecture de gares en Belgique (tome1) aux éditions Brepols

Le tome II vient juste de sortir de presse une information sur ce livre est affichée aux valves du club.

Anvers et Ostende, Gand, Bruges, Namur, Charleroi, Mons, Arlon et Liège évidemment. Faute de connaissances spécifiques, je regrette beaucoup de devoir les laisser au placard. *Récemment, une vidéo cassette de Tom Pruissen concernant : les trains et trams, les gares belges de 1930-47-64 a fait l'objet d'une projection privée dans notre club. Elle combla donc le grand vide de notre histoire.*

LE PERSONNEL DU CHEMIN DE FER.

Il existe deux catégories bien distinctes parmi les gens du chemin de fer: d'une part les roulants et assimilés - agents de dépôts, agent d'ateliers, d'accompagnement, chefs de trains, surveillants et contrôleurs de route, et d'autre part, les agents de l'entretien de la voie et le personnel des services administratifs. Il faut placer en premier chez les roulants ceux qu' Henri Vincenot a appelé « les chevaliers du chaudron ». En termes de métier, le chaudron était la locomotive, comme on dira, plus tard, pour les premiers avions, la cage à poules ou le coucou. Sur sa machine régnait le mécanicien³, maître à bord, avec son aide, le chauffeur. Le premier actionnait le régulateur⁴ et commandait la marche du train; le second avait pour mission d'entretenir l'énergie nécessaire au maintien de la pression aux « turbines »; l'œil sur le manomètre, il s'en acquittait à grands renforts de pelletées de charbon dans le foyer. Les deux hommes faisaient habituellement une équipe, très soudée; si l'un était séparé de l'autre, c'était souvent un drame.

HENRI Vincenot raconte Mon grand-père était mécanicien grandes roues au dépôt de Perrigny, près de Dijon. Aussitôt que j'eus cinq ans, il décida de m'emmener partout avec lui pour faire mon éducation. Il voulait dire : mon éducation de cheminot, afin que la dynastie ne se perde pas, ajoutait-il toujours. Il voyait en moi la quatrième génération consacrée au service du rail : l'ancêtre avait participé à la construction des lignes, lui-même avait conduit des locomotives, mon père était dessinateur de voies. MOI, je devais être *dans les gares*. Pour m'engager dans cette noble direction, il ne me parlait que de chemin de fer". Une tradition était née; on entraînait dans les chemins de fer et on y faisait carrière comme d'autres entraient dans l'administration des Postes. Mais ceux du rail nourrissaient un amour fétiche de leur métier, un métier qui célébrait le mariage de l'homme et du matériel. Et le sentiment grisant de conduire une machine - SA machine, car c'était, la plupart du temps, la même - a guidé toute l'époque de la vapeur. Dans l'imagerie populaire, le visage du mécanicien, caché derrière de grosses lunettes, aux commandes de son monstre, exprimait une force sauvage et grandiose. Même accoudé, il gardait une main sur le régulateur...Emile Zola a tracé, dans la BÊTE HUMAINE, un magistral portrait du mécanicien, et, à travers la liberté du romanesque, il a soigneusement étudié les détails de la psychologie professionnelle. Mais comment ne pas dire aussi que ces hommes, couverts de suie, et toujours en contact avec le feu et le vent, restaient parfois quinze heures aux commandes de leur machine ? Les voyageurs n'étaient pas laissés sans surveillance ni aide. Le contrôleur avait fait son apparition à la suite d'un fait divers. Le 6 décembre 1860, dans le rapide de Bâle, un magistrat, le juge Poinot, fut assassiné. L'affaire avait fait tant de bruit que le ministre des Travaux public avait alors exigé des compagnies que des agents surveillent les

³ Terme français : en Belgique le machiniste.

⁴ Idem : en Belgique le modérateur.

compartiments. Les premiers contrôleurs gardaient donc davantage l'œil sur les passagers que sur leurs billets. Comme il n'y avait pas de couloir, les employés devaient se déplacer sur les marchepieds extérieurs du train en marche, cramponné aux portières : intention louable mais désastreuse ; on ne comptait plus les accidents ! Ceux-ci disparurent progressivement, entre 1878 et 1896, avec l'établissement de l'intercommunication des voitures.⁵

Sur les grands express, le chef de train régissait l'ensemble des services; sa tâche était plus ingrate sur les convois de marchandises, car il devait remplir une abondante paperasserie. Il se tenait dans un fourgon, équipé d'une vigie quelques fois supérieure au niveau du fourgon et communiquait, par signaux optiques, avec le serre-freins - dont le rôle était capital à une époque où de nombreuses voitures n'étaient pas équipées de dispositif autonome de freinage - et, éventuellement, avec le mécanicien, qui sur sa machine restait le maître à bord après Dieu et entendait bien qu'on s'en souvienne. Aussi, le personnel de contrôleurs ne faisait pas toujours carrière complète à ce poste.

Les sédentaires, si l'on peut dire, groupaient toutes les personnes qui participaient à l'exploitation du chemin de fer. Et à tout seigneur, tout honneur : le chef de gare. Sa prétendue infortune conjugale avait inspiré, durant la guerre de 14 - 18, une chanson très populaire parmi les militaires (!). Et cela contre toute logique puisque le chef de gare, se trouvant logé à l'étage de son lieu de travail, était mieux placé que quiconque pour surveiller son épouse ! Cette épouse était aussi une mère et la vie familiale était réglée comme du papier à musique. La femme du chef de gare « expédiait les enfants à l'école à l'arrivée du 4807, on se mettait à table après l'annonce du 102, les enfants devaient avoir commencé leurs devoirs quand la locomotive refoulait sur la rame du "messageries" et, au départ de l'express de Paris, tout le monde devait être au lit ». (Henri Vincenot).

J'ai connu, personnellement au début de mes fonctions en province de Liège partiellement les mêmes coutumes auprès d'un imprimeur assureur habitant le long de la ligne de chemin de fer Tongres - Visé. Le mouvement des trains finissait par remplacer celui des aiguilles d'une montre. Un omnibus pour le réveil, un train de marchandises de 11 h. en ma présence pour un cigarillo avec un péket (ndlr : ou péquet « Petit Larousse 2004 »), un rapide pour la soupe, un express pour la veillée. (note du correcteur : « Exact, lors de mon séjour chez Peugeot au Laveu, c'était pareil pour moi. Je n'avais presque plus besoin de montre !! Lucien)

Il faut également rendre justice à un autre employé, : le lampiste. Modeste, sans grade, méconnu et, si l'on en croit la locution populaire, symbole de la victime désignées d'avance, parce que placé, au plus bas de l'échelle. Mais c'est là encore une image gratuite. Car si le rôle du lampiste était apparemment modeste, il exerçait cependant, dans la sécurité des trains, une responsabilité vitale. Sans doute, le voyageur ne connaissait de lui, que sa méchante baraque au bout du quai sur laquelle on lisait le mot "lampisterie". C'est là qu'il abritait lampes à huile, à pétrole, puis à acétylène ; tout ce qui éclairait était allumé par lui. Des lampes portatives au

⁵ A ce sujet plusieurs ouvrages ont été écrit sur ce thème : Henri Scaillet a écrit ses souvenirs de cheminot, « Le chauffeur de locomotive » et ensuite « J'étais machiniste ». Sur le personnel d'accompagnement Jean Léonard nous a écrit ses «Mémoires d'un agent des trains de la région Liégeoise » Ce dernier est disponible a notre bibliothèque.

fanal des locomotives, des éclairages doux du wagon-restaurant aux lampes de positionnement des aiguilles, il ne cessait de vaquer, imprégné, à longueur du jour et de nuit d'odeurs d'huile et d'essence. Et, responsabilité capitale, il lui fallait veiller à ce que chaque fourgon de queue du train ait son fanal arrière allumé. Laisser un train sans feu rouge c'était l'exposer aux hasards des catastrophes.

Comment ne pas parler aussi d'un autre personnage dont le métier était aussi la vigilance : le garde-barrière, ou, plus souvent, la garde-barrière. Etre garde-barrière impliquait une disponibilité et une attention permanentes. Dans la pratique, souvent mari et femme se relayaient. Le principe voulait que les barrières fussent toujours fermées. Sans manivelle, ni contre poids, leur maniement était pesant et il fallait les pousser pour les faire rouler dans un mouvement parallèle à la voie. On peut s'étonner de ce que les ingénieurs, qui conçurent tant de ponts et tunnels pour franchir les obstacles de la nature, ne semblent pas avoir cherché à limiter le nombre des passages à niveau. Comme le chemin de fer avait commencé très modestement, il lui fallait respecter toutes les voies de circulation habituelles. Et puis les gardes-barrières étaient une main d'œuvre peu coûteuse, comparée aux ouvrages d'art. Lorsqu'un train approchait, le préposé avertissait au son de sa trompe pour empêcher les imprudences. Les automobiles étaient rares et constituaient toujours un événement. En revanche, la circulation hippomobile provoquait parfois des embouteillages. Les jours de foire et de marché, à la période des moissons ou des vendanges, il fallait constamment faire rouler les barrières.

Il y avait aussi le dépôt. Celui qui n'a pas vu un dépôt de locomotives à vapeur ne connaît rien des secrets du rail. C'était là, dans un décor perpétuellement assombri par les fumées et le charbon, que les machines endormies et refroidies étaient remises en pression; en quelque sorte un centre de réanimation. Le personnel connaissait caractéristiques, faiblesses et qualités de chaque locomotive et il avait pour elle un grand attachement. La mise en pression se préparait deux bonnes heures avant le départ. L'entretien, le graissage, les réparations, les visites qu'on appelait les "levages", occupaient de nombreux ouvriers enfermés dans une seconde peau, celle de vêtements lustrés par la poussière de la houille et de la suie. Ils portaient tous des vêtements à la coupe militaire. Face aux ingénieurs, face à ceux que l'on appelait gravement "ces Messieurs de l'Exploitation", en col cassé et costumes à gilet, ils apparaissaient comme les soldats sans grade de l'enfer noir. Mais tous aimaient leur métier. Et leur métier était synonyme de conscience, de méthode, d'organisation. Les cheminots étaient convaincus d'être au service du progrès et de travailler pour l'avenir.

ALAF. réf mémoire 42 P Grandes Gares 28.04.02. William Collier



Sprl JOCADIS

Trains et Trams Miniatures

Rue de Bruxelles, 53

7850 Enghien

Tél : 02/395.71.05

ASSEMBLEE GENERALE

Le Conseil d'Administration vous prie de bien vouloir assister à l'Assemblée Générale annuelle ordinaire qui aura lieu **le mercredi 10 mars 2004 à 20 h dans notre local d'Ougrée.**

Ordre du jour :

- 1 Rapport moral du Président;
- 2 Election des candidats au titre de membres effectifs, les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit au secrétariat avant le 29 février 2004;
- 3 Rapport financier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 2003;
- 4 Désignation de deux commissaires aux comptes;
- 5 Divers.

Seuls les membres en ordre de cotisation au 29 février 2004 pourront assister à cette Assemblée Générale.

Le Conseil d'Administration

Renouvellement de la cotisation.

Nous voici déjà à la fin de l'année et en même temps que les fêtes, arrive également le moment de renouveler la cotisation.

Le montant de la cotisation est de 40 € (comprenant les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 3,3333 € par mois ou bien 0,0512 € par réunion.

Le paiement de la cotisation peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Alphonse Volders** ou au moyen du bulletin de versement ci-joint sur le n° de compte suivant : **Dexia banque : n° 068-2376674-07**

Votre carte de membre sera disponible dès la fin février. (Demander là à un membre du comité). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de **1€**. Les cotisations devront être payées au plus tard pour la fin du mois de février. Tout paiement effectué après cette date sera majoré de 1,50 € pour frais de dossier.

Le Trésorier.

Expométrieque 2003.



Le 28 novembre 2003, Xavier et moi avons visité une exposition méconnue de beaucoup de modélistes belges : Expométrieque se tient dans la banlieue Parisienne à Villebon sur Yvette. Comme son nom l'indique, cette exposition s'adresse plus aux amateurs de métrique, mais le HO et les autres échelles ne sont pas boudées (O, I etc). Nous avons eu également l'occasion de rencontrer les nombreux artisans français producteurs de nombreuses pièces de détails pour toutes les échelles et toutes les marques.

Notre ami Ricky y représentait notre club. Vous pourrez apercevoir sur les photos son talent. Encore une fois, son souci du détail n'a pas échappé aux organisateurs et il a remporté le 3^{ème} prix des exposants.

Jean-François



Ricky en pleine démonstration de patine de wagon et de figurine (Expo Métrique 28/11/03 Magnée JF)



Deux vues de son module, la cabine de signalisation et le dépôt (Expo Métrique 28/11/03 Magnée JF)

Je fais mes premiers sapins

par Jeanine Teller

Débutants malhabiles ou pressés

Il y a les kits allemands Heki 1501 (20 sapins de 7 à 14 cm de haut à assembler) et 1502 (50 sapins de 3 à 7 cm de haut à assembler). La colle et le flochage sont inclus dans chacune de ces références. Les structures en plastique moulé sont évidemment toutes semblables. Le flochage, d'une seule teinte, est plus gros (donc plus grossier) que chez Woodland Scenics qui, lui, propose au moins deux teintes de flocages pour sapins.

Débutants fortunés

Les kits américains de chez Canyon Creek Scenics sont très beaux, de toutes les tailles et de formes différentes. Chaque kit d'environ cinq, six sapins coûte, selon leurs tailles, entre 30 et 70 \$. Un sapin isolé coûte entre 10 et 20 \$ selon sa taille. Nous reparlerons de Canyon Creek Scenics dans un autre dossier : <http://www.canyoncreekscenics.cm/site/products/item01.htm>

Débutants tout court

Regardez cette photo. Non seulement les sapins sont de hauteurs et de teintes différentes mais leurs formes sont trapues ou élancées, leurs troncs sont courts ou



longs, leurs branches inégales n'évoquent pas la forme de brosse à bouteilles. Avez-vous un peu d'outillage ? Alors c'est à vous que s'adresse ce dossier constitué grâce à de très nombreux collaborateurs. Qu'ils en soient ici sincèrement remerciés.



A gauche, des balais en coco de 40 cm (un plus grand modèle convient aussi). Chaque touffe de coco pliée en deux dans le balai fait, pliée, environ 8 cm de long. J'arrache les touffes une à une au moyen d'une pince universelle et je les stocke dans la boîte verte. Alternative : dans la boîte rouge se trouvent deux bottes de

coco achetées dans une broserie. Là, les poils de coco font 16 cm avant leur pliage et leur insertion dans le balai. A droite, quelques mètres de manille achetés dans une corderie. Le manille se vend en plusieurs diamètres. Ici, le diamètre fait 20 mm.

Originaires des Philippines et jadis utilisé en marine, le manille peut être utilisé comme alternative au coco pour faire des sapins. Que son diamètre soit de 12, 14, 16, 18 ou 20 mm, ses torons tordus ensemble peuvent se décomposer en éléments simples. Pour les rendre propres à faire des sapins, il faut les détortiller. Pour cela, je les fais cuire pendant une heure (à droite). Ensuite je les suspend, lestés d'un poids, pendant 24 heures de séchage. Le manille devient alors suffisamment approprié à son nouvel usage (au milieu).



Je coupe une demi-douzaine de longueurs de manille d'environ 8 cm. Pour ne pas les emmêler, je les dépose dans un couvercle (à droite).



Je les "brosse" sur une planchette (à gauche) au moyen d'une brosse à poils d'acier pour nettoyer les cosses de batterie. Les déchets ainsi ôtés montrent bien l'utilité de cette opération (à l'extrémité de la planchette).

A gauche, une boîte de 500 fils de fer plastifié de fleuriste (1 mm x 500 mm), marque Prestige. Au centre, quelques fils pliés en 2 : je les mesure au réglet de 50 cm et je les raccourcis ou je les plie tels quels. Au centre encore, un blister Floral Hobby de la marque Oasis avec 50 pièces en fil de fer plastifié (1 mm x 400 mm). A droite, un couvercle servant au rangement des longueurs brossées de manille.



J'enfile les touffes de manille une à une dans une tige de fleuriste pliée en deux. Je forme un rectangle comme dans le fond à gauche, à côté du couvercle blanc. La future pointe du sapin n'est préparée qu'au moyen de deux demi-touffes.



L'encollage des touffes : J'immobilise les extrémités de la tige de fleuriste au moyen de deux poids (des chutes de 10 cm d'une barre de fer rectangulaire de 40 mm x 15 mm et pesant 8 kg/m). Les touffes de manille sont encollées à gauche et à droite de la tige de fleuriste au hot-melt (colle thermofusible).

A gauche de la photo, les bâtons de colle transparente Rocafix 12 mm x 300 mm. A droite, le pistolet Rocafix modèle EG

305. Lorsque la colle est durcie, je répète l'opération sur l'autre face.



Aux ciseaux, je découpe une forme triangulaire. Il vaut mieux le faire au-dessus d'une boîte en carton en guise de poubelle. La forme à obtenir est illustrée dans le fond, en deuxième place à partir de la gauche.



Je fixe les deux extrémités libres de la tige de fleuriste dans le mandrin d'une foreuse. J'emprisonne l'extrémité pliée du fil dans l'étau puis je fais tourner la foreuse à vitesse lente et contrôlable, sans m'arrêter tant que le branchage n'est pas uniformément réparti sur le pourtour du tronc.

Une main tient le sapin par le tronc. Elle est protégée jusqu'à l'avant-bras par une simple sachet de plastique serré au poignet par un élastique (à la façon d'une moufle à crispin). De l'autre main, je peins le branchage du sapin au moyen d'un spray de brun mat (Dark Brown 037 de Decoration Spray). La cabine de peinture est une boîte en carton tapissée de vieux journaux et ayant contenu un appareil de télévision.



La méthode de fabrication d'un sapin en manille (au-dessus) et en coco (en-dessous) est tout à fait la même. Un coup d'œil suffit pour se rendre compte. Seules différences : le coco est utilisé tel quel, sans cuisson, et il n'est pas "brossé".

La peinture étant sèche après 24 heures, je renforce le tronc au moyen d'un bout de corde à piano de 1 mm de diamètre découpé au disque à tronçonner ou à la pince Xuron 2193 HWAC (à gauche et en bleu sur la photo). Ne pas utiliser une pince d'électricien (au milieu et en rouge).

En guise de racine pour fixer le sapin dans le sol, cette tige dépasse le tronc d'1 à 3 cm. La tige de fleuriste tortillée et le bout de corde à piano sont rendus solidaires au moyen d'un bout de gaine thermorétractable de 3 mm de diamètre (magasins d'électro-nique), chauffée par un sèche-cheveux (à droite, sur la photo précédente).⁶



⁶ Le bricoleur un peu averti enserrera la petite longueur à couper dans un étau, précisément pour ne pas risquer de se blesser à l'œil et pour ne pas risquer d'égarer la découpe lors de sa chute.



Je dissimule la gaine thermorétractée et j'épaissis le tronc des sapins au moyen de Schorspasta d'Anita Decor (conditionnement de 150 ml) appliquée au pinceau. A défaut de Schorspasta, je mélange du plâtre, de l'eau, de la colle à bois et de la poudre de pierre ponce (ou similaire) pour donner un aspect rugueux aux troncs. Je laisse sécher cette pâte pendant quelques minutes.



Je peins ensuite la pâte séchée du tronc à l'acrylique à l'eau, en brun mat 941 (Terre d'ombre brûlée) ou 825 (German Camouflage Pale Brown) Valejo Model Color (ou Prince August color). Pour cet article, c'est la référence 005 Bark Brown (brun écorce) Canyon's Creek Scenics qui est utilisée.



Sur le branchage, j'applique de la colle permanente en spray 3M Display Mount en plusieurs passages, entrecoupés de saupoudrage de flochage Woodland Scenics T1341 (Vert foncé) puis T1349 (vert clair). Cette étape achevée, je renforce la fixation du flochage par une légère vaporisation de laque à cheveux extra-forte (ne pas vaporiser trop de laque, car cela se traduirait par un aspect brillant du feuillage). Le flochage excédentaire récolté dans un récipient (à gauche de la photo) est retransvasé dans son flacon d'origine au moyen d'un grand entonnoir (à droite de la photo). Dans le coin inférieur droit de cette photo, vous remarquerez deux pots de poudre blanche. Il s'agit de neige Noch "Pulver-schnee" mate ref. 08750 et de neige Heki "Schneeglitzer" scintillante ref. 3343.

Je saupoudre en premier la neige mate Noch en plusieurs couches au moyen d'une fine passoire (coin inférieur gauche de la photo), bien verticalement par rapport au sapin, cela afin de construire le volume de l'enneigement de l'arbre. Le volume



obtenu, je saupoudre une dernière couche de "Schneeglitzer" Heki pour donner toute la brillance d'une neige légèrement givrée en surface. Dans ce cas, je n'applique pas de laque (qui matifierait le résultat obtenu).

Calendrier des projections du trimestre.

Le 7 janvier 2004 : Pour bien commencer l'année « Ricky » nous présentera une magnifique cassette sur le « Denver-Rio-Grande-Western » aux USA. De très beaux trains dans des décors grandioses, avec de nombreux parcours sous la neige.

Le 4 février 2004 : Xavier et Jean-François se sont rendus en septembre dernier au Musée des chemins de fer français à Mulhouse. La cassette de Xavier vous fera revivre leur belle visite le 20 septembre 2003 à Tuttlinger pour visiter le réseau de la firme « HEBNER » ouvert au public jusqu'à la fin septembre.

Ce fut, pour eux, une journée inoubliable, avec un réseau extraordinaire qu'ils vous feront découvrir et partager à travers des images qu'ils nous ont ramenées.

Le 3 mars 2004 : André Jamin, grand amateur de chemin de fer américain, c'est une fois de plus rendu aux USA où il a eu l'occasion de rendre visite au club de San Diego et à un réseau dont il nous a ramené de belles images que l'on se réjouit déjà de voir. En préambule, André présentera une cassette de 10 minutes où un amateur américain explique la fabrication des arbres.

Le 7 avril 2004 : Jean-Pierre Dufays nous fera le plaisir de nous présenter une cassette sur la BR 50 allemande. Ce sont des convois de marchandises tractés par cette remarquable locomotive qui nous ferons revivre le bon temps de la vapeur.

Le 2 mai 2004 aura lieu notre bourse d'échange annuelle sur le thème ferroviaire uniquement, à l'ancienne école du Château de Sclessin de 9 à 13 h. Réservation obligatoire auprès du secrétaire pendant les réunions ou au numéro suivant 0472/793.815.

Le 5 mai 2004 : Le volume III de l'Age du fer (Rail Français). La libération, l'Est 1930 - 1944 – 1970 présentée par Elie Hutois durée 49 minutes

Le 2 juin 2004 : Les délices des vapeurs Turques (The delight of Turkish Steam) 60 min présentée par A Jamin.

Notre ami Jean-Claude et son équipe me charge de vous annoncer qu'ils représenteront notre club à plusieurs expositions cette année.

Le 1^{er} week-end de mars (le 6 et 7) à Forbach (France)

Le 4^{ème} week-end de mars (le 27 et 28) à Charleroi (Au palais des Expos 10 min à pieds de la gare de Charleroi-sud.

Le 26 et 27 juin 2004 à l'exposition d'Arlon.

Si vous avez l'occasion de leur rendre une petite visite cela fait toujours plaisir.

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Notre souper choucroute annuel le vendredi 16 janvier 2004 A réserver auprès du bar au plus tard pour le 9 janvier P.A.F. 7 € . Paiement à la réservation</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|