



# Correspondance

Bulletin trimestriel

JUILLET-AOUT-SEPTEMBRE 2002



[www.ibelgique.com/alaf](http://www.ibelgique.com/alaf)

E-mail : [alafinfo@ibelgique.com](mailto:alafinfo@ibelgique.com)

**Bureau de dépôt : LIEGE X**

Retour expéditeur : impasse de Vottem 92 4000 LIEGE

## Correspondance

### Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Fraikin L, Genet L, Magnée J-F  
 Photos : A. Collin, Sainte E, Menchior JC ;  
 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.

Tout courrier concernant l'ALAF asbl où la revue doit être adressé au secrétariat :  
 impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88. E-Mail : [alafinfo@ibelgique.com](mailto:alafinfo@ibelgique.com)  
[www.ibelgique.com.alaf](http://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

Le petit mot de la rédaction	page 3
Messieurs PULLMAN et NAGELMACKERS - 1873 à 1914. Comparaison entre les personnalités, travaux et caractère humain.	pages 4, 5, 6, 7 8, 9, 10
En grande Pompe	pages 11,12,
Photoscope de trainmaster « Souvenirs, souvenirs Daktari... »	pages 13,14,15,16
Agenda des bourses et manifestations 2002, Agenda du club	page 18
Le musée de York	pages 19,20

### **Le Petit mot de la rédaction.**

Nous voici déjà aux grandes vacances, pour ceux d'entre vous qui allez partir, c'est l'occasion de se reposer et aussi de visiter, de rencontrer d'autres cultures..... et pourquoi pas ferroviaires. Si tel est le cas, n'oubliez pas de nous ramener un petit souvenir sous forme de photos ou de cassettes vidéo qui pourront prendre place lors d'une des prochaines projections de l'année à venir. Vous pouvez aussi si le cœur vous en dit, nous envoyer une petite carte postale, pour les membres qui ne partent pas en vacances. Cela fait toujours plaisir de recevoir de vos nouvelles.

Pour les membres qui restent dans notre région, sachez que le club restera ouvert pendant les vacances aux mêmes heures. Seules les réunions des premiers mercredis changent, il n'y aura pas de projection aux mois de juillet et d'août.

Nous recommencerons les projections par une cassette sur le National Railway Museum de York, ramenée par notre ami William Collier. (voir infos en pages 19 et 20)

Dans notre revue ce trimestre, William clôture ses exposés sur la CIWL et sur l'Orient Express par une biographie des deux hommes qui sont à la base de cette fabuleuse et extraordinaire aventure de l'Orient Express.

Notre « Daktari » national nous propose quelques souvenirs de ses safaris photos « ferroviaires ».

Enfin, notre club dispose d'une « enseigne » digne de ce nom. Vous avez pu remarquer que la pompe à eau et les signaux sont redressés.(Pour ceux qui n'ont rien vu, il est urgent de consulter un ophtalmologue) Ce travail n'aurait jamais pu être réalisé sans l'aide d'Emile Cypers qui a effectué les fondations, sans la société GRAVIBETON pour la fourniture des matières premières, sans les membres de l'ALAF et des membres du Comité qui ont œuvré pour finaliser cette réalisation. Que chacun soit remercié pour son travail aussi petit soit-il.

Je peux aussi vous annoncer que le club se rendra à Cologne pour l'exposition qui aura lieu du 7 au 10 novembre 2002. Le club organise un voyage en train (Thalys) au départ de Liège Guillemins. Nous sommes actuellement une dizaine, mais il en faudrait encore 10 et plus.

Afin de ne pas surcharger **le WEEK-END du 9, 10 et 11 novembre 2002, dates de notre prochaine exposition**, nous partirons à Cologne le jeudi 7 novembre 2002. Si cela vous intéresse, prenez contact avec Albert Collin et réserver votre place. Merci d'avance pour votre participation.

Pour la rédaction , JF

*Pour conclure la série de quatre projections sur l'Orient Express et le 157<sup>ème</sup> anniversaire de la mort de Georges Nagelmackers voici un article de William sur ces hommes qui ont contribué au développement de notre chemin de fer.*

**Messieurs PULLMAN et NAGELMACKERS - 1873 à 1914.**  
**Comparaison entre les personnalités, travaux et caractère humain.**

Peu d'ouvrage cite l'œuvre et les travaux de Monsieur NAGELMACKERS qui a , lui aussi, joué un rôle important dans la fabrication des voitures Wagons-lits de la C.I.W.L.J'ai trouvé, à ce sujet, quelques anecdotes qui méritent d'être citées !

Que manquait-il pour que le train atteigne le zénith des plus belles choses ? L'histoire des trains de luxe reste curieusement peu connue. Elle fut pourtant de 1873 à 1914, un moment exceptionnel de réussite humaine, technique, psychologique et financière. Un grand spécialiste britannique, George Behrend lui a récemment rendu hommage, il s'agissait bien d'un nouvel art de vivre. Ce luxe symbolisé dans les couloirs d'un express filant vers le Nevada, s'appelle George MORTIMER PULLMAN. Et si, cent ans plus tard, nous voyageons confortablement, c'est en partie à son imagination que nous le devons.

Troisième de 10 enfants, le jeune Pullman a 22 ans et a fait un jour ou plutôt une nuit de 1853, un voyage tellement éprouvant qu'il en sort rompu et indigné. Une nuit entière pour parcourir 70 km. c'était trop! Aussi, il jette quelques idées sur la papier. En attendant mieux, il devient entrepreneur de travaux publics, de curieux travaux d'ailleurs, puisqu'il s'agissait de déplacer des immeubles. Une spécialité déjà originale. Puis toujours préoccupé par l'inconfort du voyage en train qui lui paraît scandaleux, il se fait prêter deux voitures de la Cie du Chicago Alton & St-Louis Railroad dont il modifie le décor à sa façon.

Ce fils de charpentier, s'il n'était pas ingénieur, était ingénieux : il avait beaucoup d'idées. Retenons-en deux : l'emploi de la peluche pour garnir coussins, accoudoirs et têtes, et l'apparition d'un personnage nouveau, le "porter", qui n'est pas un porteur mais le premier agent d'accompagnement, ce préposé affecté à chaque wagon-lit que nous connaissons toujours. En tout cas, ces pionniers des sleeping dormirent mieux qu'au paravent grâce au nouveau système de roulement appelé "boggie", un chariot porteur de deux ou trois essieux sur lequel pouvait pivoter le châssis du wagon. L'application des boggies allait très vite être étendue à tous les trains de voyageurs.

La première voiture entièrement construite par l'audacieux Pullman s'appelait la PIONEER, un nom qui lui allait bien. C'était le plus beau wagon du monde et le plus cher : il avait coûté vingt mille cent septante dollars. Avec ses panneaux en noyer, ses miroirs en cristal taillé et ses cuivres briqués, il ressemblait à l'un de ces luxueux bateaux du Mississippi qui sentaient bon le bois précieux. La PIONEER était le PIONNIER des palaces du rail. Mais Pullman avait vu trop grand; son pionnier ne pouvait pas rouler partout, malgré ou à cause de ses huit roues et de ses seize fenêtres. La chance allait sourire à l'audacieux. Un soir avril 1865, l'homme qui avait tout fait pour éviter la guerre civile et qui, accessoirement, avait aussi donné le feu vert au Transcontinental, Abraham Lincoln, était assassiné.



Comment transporter son corps de Washington à son Kentucky natal ?

Un certain colonel Bowen, chargé d'organiser le convoi eut une idée.

- Seul le Pionner est digne de la dépouille du Président. Il est bon de savoir que le colonel Bowen était le grand patron de la Third National Bank dont Pullman était le client. L'idée séduit mais comment faire rouler cette voiture hors gabarit qui, à chaque tour de roue risque de heurter ponts, quais et trains à contre-voie ? On pouvait compter sur l'audace de son constructeur.
- Le pionner s'adapte mal aux rails ! Eh bien, les rails s'adapteront au Pionner ! Il fallait oser le dire et oser le faire.

En un temps record des équipes atténuent les courbes, étayent les ponts, élargissent les tranchées et entaillent les quais de gares. Le moins qu'on puisse dire est que Pullman voyait loin. Transporter le défunt Président était un honneur, faire admirer le Pionner un investissement. A l'aller, les foules pleurent, au retour, elles acclament Pullman qui fait visiter son salon roulant invite les journalistes et les notables à faire un tronçon du trajet. Tous se déclarent enchantés au point que la Cie CHICAGO & ALTON puis la MICHIGAN CENTRAL accrochent ce fleuron à leurs trains. Pullman n'hésite pas à devancer la demande, voire à la provoquer. Apprenant que le Général Grant, successeur de Lincoln, part en voyage, il place sa belle voiture sur l'itinéraire officiel pour qu'il puisse l'admirer.

Voilà qui est Monsieur Pullman, "un pour cent inventeur, neuf pour cent homme d'affaires et nonante pour cent publicitaire".

En 1867, quarante-huit voitures étaient en circulation. En 1868, Pullman créait la première voiture-restaurant. Elle s'appelait le "Delmonico", du nom d'un très fameux restaurant New-yorkais. Le succès fut immédiat et considérable. Quelle surprise et quel plaisir de s'asseoir pour déguster des huîtres frites ou du bœuf rôti pendant que le Middel-West défile à votre fenêtre. L'invention de la voiture – cuisine - salle à manger était une révolution. Jusqu'à là, pour se restaurer, il fallait soit emporter son panier à provisions, soit confier son estomac aux hasards d'un buffet de gare. En Amérique, ceux-ci semblaient faire partie d'un complot : à peine était-on descendu du train en courant et s'était-on attablé pour avaler une nourriture fort médiocre que le chef de train donnait le signal du départ. Il était souvent de mèche avec le buffetier qui encaissait tout de suite mais servait sans hâte ses clients. Au sifflet, la ruée d'affamés abandonnaient la moitié de son repas qui était resservi aux passagers du train suivant ! L'arrêt - buffet avait duré au maximum dix minutes.

Le Delcominio mettait donc fin à ces habitudes de piraterie. C'était le succès, Albert Pullman, le frère de George, pouvait être fier de son lancement; George était ce qu'on appellerait aujourd'hui le « public-relations » de l'affaire; c'était lui aussi qui avait conçu les affiches colorées annonçant les services Atlantique-Pacifique. Cependant les réactions des premiers clients de Messieurs Pullman n'étaient pas toutes favorables. Il y avait toujours des esprits grincheux et méfiants à l'égard de la nouveauté. Les critiques étaient souvent formulées par des Européens et des Anglais (\* G.Nagelmackers) semblaient particulièrement soucieux de ne pas confondre publicité et exagération.

Dans le Delmonico, la cuisine se trouvait au milieu de la voiture. Quelque fût le sens de la marche, on avait l'impression de déjeuner dans la locomotive tant les odeurs de fumées se mélangeaient à la nourriture. Plainte d'un voyageur JD Boodham, sujet de Sa Gracieuse Majesté « C'est tout le temps pareil: bœuf, mouton, oeufs au jambon » de New York à San Francisco, il n'y a aucune différence. Et quand je demande du thé et que la garçon persiste à m'apporter du café, il m'explique que c'est exactement la même chose ! « Réponse qui était, il est vrai, une véritable offense à tout l'Empire britannique... Le même voyageur n'était pas moins sévère à l'égard des premiers wagons-lits ». L'homme qui dormait dans le lit voisin du mien ronflait effroyablement. En fait, la nuit avait été atroce à cause des bruits peu mélodieux provenant de la voiture. Le matin, si vous n'y êtes pas levé tôt, il faut faire la queue avant d'avoir accès au lavabo. Si vous êtes trop en avance, il faut rester dehors, sur la plate forme, dans la poussière et dans la fumée, en attendant que les lits soient transformés en siège. D'une certaine manière cette nouvelle façon de voyager constituait un véritable bouleversement des mœurs. Une Anglaise, qui n'était sûrement pas la grand-mère de la « Madone des Sleepings », s'offusquait de l'absence d'intimité. En agitant son parapluie, elle interpella le Porter :

- La pudeur féminine est offensée ! C'est une honte ! Le préposé , qui en avait entendu d'autres, répliqua: - Madame 97 % des femmes américaines n'y voient pas d'objection... La dame eut un haut le cœur mais parvint à dominer son indignation : Cela prouve que les femmes américaines sont 97 fois plus immorales que je ne le pensais ! Une logique toute féminine.

Malgré tout Pullman avait gagné. En 1870, 283 voitures à son nom circulaient à travers le pays. Il y avait une douzaine d'imitateurs mais ils ne mettaient pas en cause sa souveraineté. Pullman était devenu le roi des trains de luxe d'Amérique et son nom était légendaire.

## L'EUROPE REPOND A L'AMERIQUE.

Un observateur européen fut frappé par cette réussite. Il était **belge**. Fils d'une riche famille et ingénieur des Mines, il avait été expédié prestement en Amérique par son père pour oublier un amour embarrassant; le jeune homme voulait épouser sa cousine beaucoup plus âgée que lui. Il s'appelait Georges Lambert Casimir NAGELMACKERS. Mr Nagelmackers, fort peu connu du grand public, est à la fois le Pullman du Vieux Monde et le père d'une entreprise qui a longuement symbolisé un certain art de vivre en voyageant : « **La Compagnie Internationale des Wagons-Lits** ».

La réflexion de Georges Nagelmackers fut logique : en Amérique, les trains sont confortables, pourquoi ne le seraient-ils pas en Europe ? Et cette préoccupation devint une obsession. Bien vite il oublia son chagrin d'amour; il était tombé amoureux du progrès. Il accumula renseignements techniques, financiers et humains, et au bout de 18 mois, il savait ce qu'il fallait faire. L'un de ses talents est d'avoir parfaitement adapté le système américain à la mentalité européenne. Nagelmackers était conscient que les audaces de Pullman devaient être tempérées, notamment pour défendre l'intimité des voyageurs.

L'Amérique avait inventé le wagon-dortoir, à couloir central, où les lits n'étaient

dissimulés que par un rideau. Nagelmackers eut l'idée du premier compartiment de wagon-lit, avec une porte donnant sur un couloir latéral. Tout en dirigeant les mines et les hauts fourneaux de sa famille, il suivait son idée. Et le 20 avril 1870 paraissait, à ses frais, une brochure intitulée - **PROJET D'INSTALLATION DE WAGON-LITS SUR LES CHEMINS DE FER DU CONTINENT** - La guerre franco-prussienne torpilla son projet. Il s'obstina.

En 1871, il obtient le droit de faire rouler une voiture de sa conception sur la fameuse **MALLE DES INDES**, qui était alors un train exclusivement postal, reliant Ostende (où se trouvaient ses modestes ateliers) à Brindisi et transportant le courrier de Londres à destination de Bombay et de Delhi. Nouvel obstacle de dernière heure, s'il on peut dire ; l'inauguration du tunnel du Montcenis qui retirait à la route du Brenner beaucoup de son intérêt ; il était plus rapide de passer par l'Italie que par l'Autriche. Nagelmackers reprit son bâton de pèlerin pour obtenir une nouvelle concession. On regardait avec un peu de suspicion ce garçon si bien élevé. N'avait-il pas osé présenter aux compagnies de Chemin de Fer un croquis surprenant où il était prévu à bord de sa voiture-lit, ce qu'il nommait un cabinet d'aisance. Un « cabinet d'aisance » dans un train ? Allons, jeune homme, soyons sérieux. M.Nagelmackers n'avait jamais été aussi sérieux. Le confort serait ou ne serait pas : pour le faire triompher que de luttes avec des gens peureux et rétrogrades...

Enfin, la première voiture-lit européenne circule de Paris à Vienne en 1872. Le succès est immédiat. Ce qui n'empêche pas Nagelmackers de connaître mille et une difficultés. Il doit être renfloué par un aventurier, son ami rencontré en Amérique, le colonel William DALTON MANN, vrai héros de la guerre de Sécession et faux marchand de pétrole. Il fait acheter à un riche Chef d'Etat américain un wagon de Nagelmackers pour 100.000 dollars dont il envoie l'argent à Nagelmackers pour continuer ses travaux. Le 4 décembre 1876, soit 4 ans plus tard, la **COMPAGNIE INTERNATIONALES DES WAGONS LITS est fondée**. Parmi les quinze souscripteurs figure le Roi Léopold II; grand amateur de chemins de fer, il était reconnaissant à Georges Nagelmackers de ses efforts pour faire jouer à la Belgique un rôle international. Autre différence sensible avec Pullman, qui tenta de s'opposer d'ailleurs aux réalisations de Nagelmackers, les trains de la **C.I.W.L.** ne s'arrêtaient pas aux frontières. C'était une véritable gageure que faire rouler en Roumanie, par exemple, le matériel d'une société tout à fait étrangère au pays. Cela ne s'était jamais vu et constituait une victoire diplomatique et technique.

En 10 ans, Nagelmackers passa 22 conventions pour traverser toute l'Europe et en 1883, il obtint les autorisations de sept pays et négocie avec les chemins de fer de l'Est français, ceux d'Alsace- Lorraine qui dépendaient de l'empire prussien, ceux du royaume de Bavière, du grand duché de Bade, du Wurtemberg, ceux aussi de l'Autriche-Hongrie et du Royaume de Roumanie d'y faire passer son train. Le matériel devenait, pour la première fois, « **International** », comme le voyage. Désormais, il n'était plus nécessaire de changer de compagnie :on **montait** au départ et on ne **descendait** qu'à l'arrivée.

Le voyage direct, quelle que fût la distance, était né. Le succès fut tel que bientôt une voiture-lit fut insuffisante. On en rajouta deux, trois, quatre... Et l'idée d'un train uniquement composé de voitures-lits, et d'une voiture restaurant s'imposa. Nagelmackers y travailla pendant plus de un an. Sa tentative fut un coup de maître. Il



s'agissait du Train Express d'Orient, beaucoup plus connu sous le nom d' **ORIENT - EXPRESS** !

Le jeudi 4 octobre 1883, à Paris, à la gare de l'Est que l'on appelait alors la gare de Strasbourg, à 7h30 du matin, vingt-quatre personnalités de tous pays prennent place avec Monsieur Nagelmackers dans les nouveaux wagons-lits qui vont les emporter à Constantinople. Des romanciers et journalistes célèbres ont relaté leurs impressions dont voici seulement quelques-unes triées parmi les meilleures. Un voyageur ne cessait de s'extasier sur la qualité de la suspension au premier matin : il s'était rasé sans se couper.

Par un raffinement suprême, la cuisine s'adaptait aux régions traversées, les estomacs, eux aussi voyageaient sous la houlette du chef de cuisine, un bourguignon barbu qui fit des prodiges.

Un moment historique fut lorsque Georges Nagelmackers, au retour, demanda le silence et remplit à ras bord une coupe de champagne à ses invités en faisant remarquer que malgré la vitesse pas une goutte n'était renversée. En six années, des travaux furent menés à bien pour la traversée des Balkans et le 1er juin 1889, le tronçon Budapest-Belgrade-Sofia permettait la liaison ferrée Seine-Bosphore. On ne mettait plus que 67 heures 35 minutes pour parcourir 3.186 Km.

Le plus émouvant souvenir de Nagelmackers lui semble le vœu d'un hobereau hongrois disparu en 1890. A force de voir repasser ce train, à force de l'avoir pris pour en goûter l'atmosphère, il avait décidé d'en faire son héritage ! Grâce à son legs, à chaque voyage, un orchestre de tziganes saluait les voyageurs au son de czardas frénétiques dans une gare de passage où le train ralentissait volontairement. On n'avait jamais vu un train figurer sur un testament. Certains jugèrent même très « chic » de donner leur repas de noces en chemin de fer. « **Le train de luxe** » était à l'image de « **La Belle Epoque** ». Au tournant du siècle, nos grands-parents avaient domestiqué le voyage en chemin de fer. En même temps que leurs bagages, ils emportaient leurs habitudes. Prendre le train n'était plus une interruption de la vie quotidienne, mais son prolongement. Pour la première fois, des gens osaient dire, devant les longues voitures en bois de teck verni : « **NOUS NOUS SENTONS CHEZ NOUS !** »



#### Biographies :

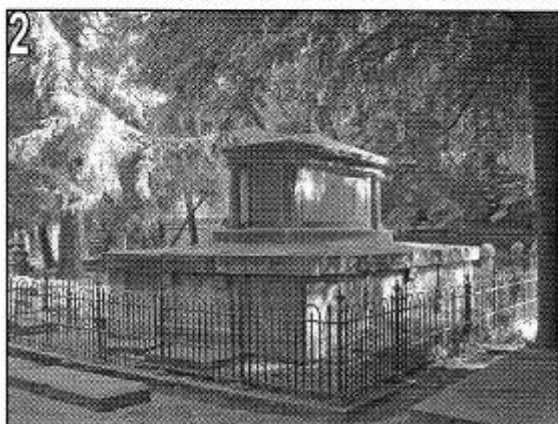
Photo extraite du mensuel le Rail  
octobre 87 collection C I W L T.

- de Monsieur Georges Lambert Casimir **NAGELMACKERS**, **BELGE**, né à **LIEGE**, le 24.06.1845, Ingénieur des Mines, promoteur des Wagons-Lits en Europe, fit partie du Conseil d'Administration de la Compagnie Internationale des Wagons-lits, Bld Hausman à **PARIS**.

Assista au dernier voyage de son Orient-Express le 24.06.1898. Revient à Anvers en 1900. Décède le 10.04.1905 à l'âge de 60 ans. Il repose dans un petit cimetière d'Angleur, rue de la Diguette (coincée entre la voie ferrée de la vallée de l'Ourthe et de l'autoroute des Ardennes, cette petite rue a reçu son appellation dans les environs des années 1885.

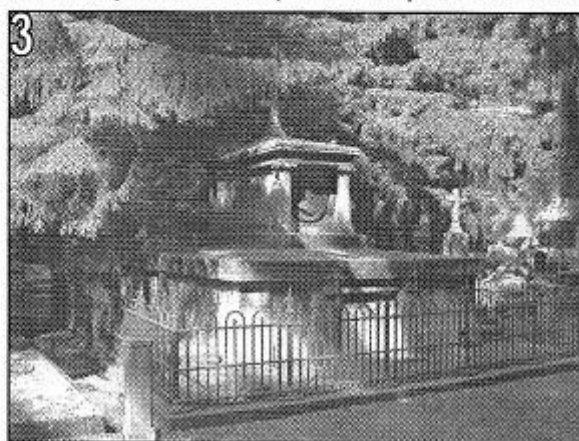


Elle rappelle le vieux cimetière tout proche qui porte également le même nom et où sont enterrés d'illustres Liégeois comme **NAGELMACKERS** ou le docteur **BOVY**. Ce cimetière de la Diguette est ouvert tous les jours de 8h30 à 16h30. On remarque immédiatement, de par son importance et en plein centre du cimetière, le mausolée



des Familles **NAGELMACKERS**, une base de 4 m x 7 m, une stèle centrale avec une grande effigie de Georges Nagelmackers ; l'emplacement de son caveau est situé en bas et à gauche de l'édifice qui abrite également quatorze caveaux d'autres membres de sa famille. Bon nombre de Liégeois et même des natifs d'Angleur ignorent l'existence de ce cimetière car depuis 1914, on n'y concède plus de sépulture. Seuls ceux qui possèdent un caveau peuvent encore y être inhumés. Le nom de diguette provient du souvenir d'une

petite digue, toute proche, dressée afin de protéger les habitants des débordements fréquents de l'Ourthe. Je m'y suis rendu à deux reprises, une première pour en faire sa découverte; la fois suivante, pour en faire une photographie. Et, c'est avec une grande émotion, que je me suis recueilli devant la tombe de ce très illustre inventeur et créateur des wagons-lits (appelés initialement le wagon hôtel). Sur place, que de souvenirs me sont revenus à l'esprit, et ce à peu près de ses 157 ans de sa naissance. Mondialement connu, il était parvenu à faire voyager son «Orient-Express», après 10 ans de travaux et de démarches, des gares de départ Calais et Paris jusqu'à la gare d'arrivée (Istanbul) sans jamais descendre de son train. Nagelmackers avait atteint un double but:



1. Celui de faire traverser tous ses voyageurs à travers toutes les frontières de l'Europe,
2. et, par ce fait, de réunir et de renforcer l'amitié humaine des habitants des pays traversés. Décédé en 1905, dans cette immense euphorie, il ignorait totalement que 9 ans plus tard, son magnifique train et ses beaux wagons de la CIWL allaient transporter des centaines de milliers de soldats vers des champs de bataille et qui s'entre-gorgèrent entre eux pendant plus de 4 années en 1914/1918. Pendant ces terribles années tout le matériel roulant, les voies ferroviaires et les ouvrages d'art furent détruits.

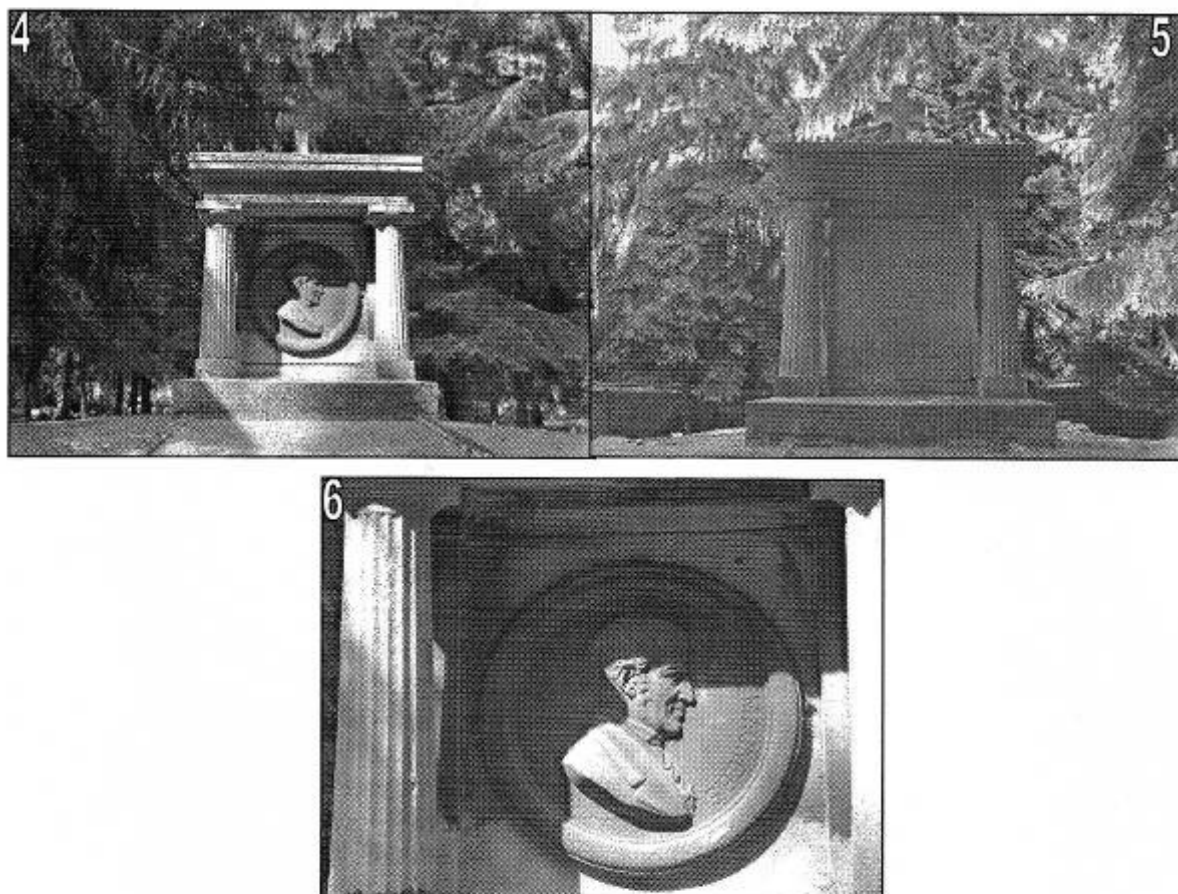
Source de la rue de la Diguette : le Livre des rues de Liège, paru aux Editions Noir Dessin Production (extrait du journal La Meuse rubrique : NOS RUES PARLENT) Réf.ALAF PUNA - 20.04.02. Accès facile par la rue de Tilff et de Clerembault. (voir photos par A. Collin)

George MORTIMER PULLMAN, né en 1831 dans l'Etat de New-York construit la 1ère voiture PULLMAN qui coûte quatre fois plus chère qu'une voiture normale; Il crée la PULLMAN SLEEPING COMPANY et dont la construction de la deuxième voiture coûte encore plus chère que la première. Lorsqu'il meurt en 1897 ( à 66 ans ) La Pullman Speeping Company, possède 2500 voitures transportant annuellement 6 millions de voyageurs, employant 15.000 ouvriers et produisant par année 313 voitures-lits, 626 voitures à voyageurs ordinaires et 940 voitures pour tramways! Sans parler des 12.500 wagons à marchandises, car en effet les marchandises elles aussi ont voyagé en pullman.

A suivre.....

référence - ALAF PUNA.WPS - 05.03.02

William Collier



Photos 2 à 6 Albert Collin, juin 2002.

## En grande Pompe.

Depuis peu après notre arrivée en 1997, nous avons dans notre cour devant l'entrée du local, en bien vilaine posture, un témoin du passé, qui a vu défiler bon nombre de locomotives à vapeur. Ce témoin a enfin pu retrouver sa position de travail. Vous l'avez vue sur la couverture de votre revue, notre pompe ou plutôt notre grue à eau est enfin debout.

Cette grue va devenir notre enseigne, tout qui viendra à l'ALAF, ne pourra plus se tromper. De plus, nous avons aussi récupéré deux signaux belges. Un grand signal d'arrêt et un signal d'arrêt simplifié le tout qui sera du moins nous l'espérons, en état, de marche pour notre prochaine exposition.

Ce travail n'aurait jamais pu être réalisé sans notre ami Emile, qui a réalisé les fondations de la pompe et des signaux, mais aussi, par l'intermédiaire de notre Président, grâce à la société GRAVIBETON qui nous a gracieusement fourni la matière première et de notre ami Alphonse pour sa prestation logistique de la mise en place. Qu'ils en soient tous remerciés.

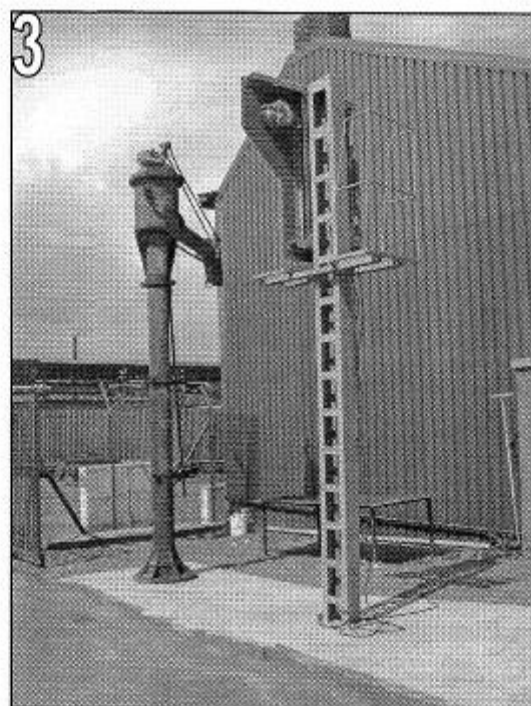
La prochaine étape sera de câbler les deux signaux afin que ceux-ci affichent toutes les phases qu'ils présentaient lorsqu'ils étaient encore en fonction et de remettre dans ses couleurs d'origine notre enseigne.



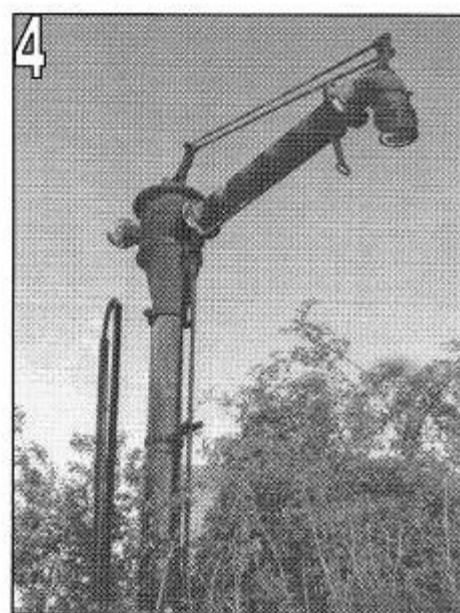
L'ALAF remercie vivement  
**GRAVIBETON**  
 qui a permis la mise en place  
 de notre pompe «historique» d'alimentation  
 en eau des locomotives à vapeur.



**Photos 2 et 4 JC Menchior :**  
Faisceau de Voroux (côté  
Bierset) MAI 1996



**Photo1**(page 11) **et 3 A Collin**  
MAI 2002



GRAVIBETON  
Centrale à béton  
7 Quai du Halage  
B 4400 FLEMALLE HAUTE  
Tél 04.233.79.57  
Fax.03.231.11.75

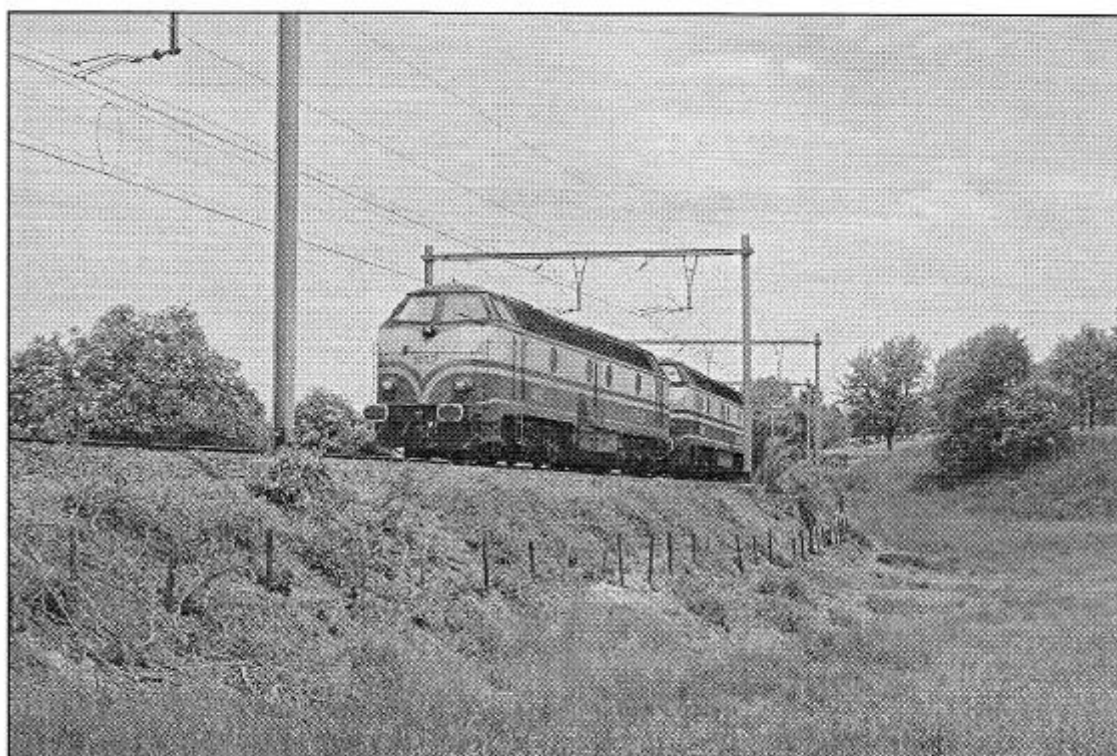


# Le Photoscope de Trainmaster

## Souvenirs de safaris-photos ferroviaires.



- 1) la 26101 du PFT en gare de Liège Guillemins, de retour d'un service sur Coë et Trois-Ponts. (mai 2002)
- 2) la 202 xxx du PFT à Liège Guillemins, s'en retourne sur Schaerbeek après avoir assuré un service sur Trois-Ponts. (mai 2002)
- 3) La 6101 du PFT en gare de Trois-Ponts. (mai 2002)
- 4) La 7755 de passage en gare des Guillemins en tête d'un train mixte : wagons marchandises + 1 voiture voyageurs.
- 5) La 5946, l'une des deux machines avec la 5917 à assurer le voyage d'adieu aux 59, manœuvre dans le faisceau de réception de Montzen.



Deux Type 18 diesel des Chemins de Fer Luxembourgeois grimpent la rampe du triangle de Visé en direction de Hasselt. Elles assuraient chaque jour le service Luxembourg – Gouvy – Kinkempois – Visé – Hasselt - Anvers et retour. Depuis la fin de l'année 2001, ce service est assuré par des Type 3000 CFL ou des Type 13 SNCB en suivant l'itinéraire Liège – Louvain – Aarschot – Anvers.



Un autre service assuré par les 3000 des CFL est la relation Internationale Liège – Rivage – Gouvy – Luxembourg. La 3009 en tête de l'IC de Luxembourg quitte la gare de Rivage, jonction entre les lignes de Gouvy et Jemelle.



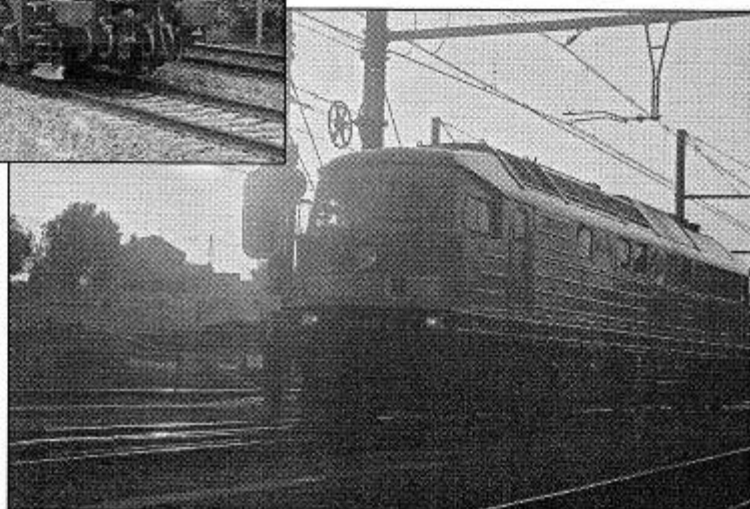
Une BR 215 de la Deutsche Bahn manœuvre en gare de Montzen. Elle assure des liaisons entre Aachen West et Montzen, mais il arrive régulièrement qu'elles assurent aussi le service jusqu'à Hasselt ou Kinkempois. La 215 028-2 se trouve ici à l'entrée du faisceau de Montzen, côté Hombourg - Hindel.

Les BR 212 assuraient aussi des services entre Aachen West et Montzen. Retirées de ce service fin 2001, elles ont été remplacées par les massives BR 241, machines de l'ex DR, construites à l'origine sur base d'un modèle soviétique. Lourdes et puissantes, la BR 241 assure seule un train pour lequel deux BR212 étaient nécessaires. (Montzen Dépôt)



La célèbre BR 241 de la DB assure maintenant la majorité des liaisons entre Montzen et Aachen West avec les BR 215. Elle vient ici de sortir du tunnel de Botzelar (Gemmenich) et se dirige vers Moresnet et Montzen.

Photo d'ambiance : une 241 DB manœuvre dans le faisceau « départs Allemagne » de Montzen au crépuscule.







- 1) En gare de Maastricht CS, aux Pays-Bas, une série de machines de Type 11 des Nederlandse Spoorwegen est garée sur une voie non-électrifiée, ce qui signifie souvent que le chalumeau du ferrailleur n'est pas loin. Ces machines furent construites en France pour les NS et sont apparentées aux BB 8100 de la SNCF.
- 2) En gare de Sittard (à environ 35 à 40 km au nord de Maastricht), une locomotive diesel de type 64 des NS attend en compagnie d'une de ses consœurs dans le faisceau marchandise que l'on lui affecte un service. Ces machines ont un look qui n'est pas sans rappeler celui de nos Type 77.
- 3) Sittard CS, le rapide en provenance d'Amsterdam et à destination de Maastricht entre en gare voie 7. La bretelle d'aiguillages au premier plan permet de garer plusieurs trains à quai en sens de marche contraires. En effet, elle permet d'envoyer toute rame à quai vers la voie située à gauche qui permet la sortie et l'entrée des trains en gare. La locomotive électrique type 1600 des NS sont en fait des locomotives électriques françaises adaptées aux conditions de roulage aux Pays-Bas (tension 3000 Volts, courant continu). Elles sont les cousines des BB 7200 de la SNCF.





SerInGa SPRL

Tél: 02/201.06.30 - 082/22.67.32

Fax: 082/22.75.80

Rue Adolphe Sax, 98 - 5500 Dinant

**F O R T E M P S**  
 I M P R I M E R I E  
 D R U K K E R I J

tél. : +32 (0) 4 370 92 70 • fax : +32 (0) 4 370 06 05  
 e-mail : [fortemps@fortemps.be](mailto:fortemps@fortemps.be) • <http://www.fortemps.be>

Zoning Industriel de Wandre  
 Rue du Charbonnage, 22 - B-4020 Liège

### **Bourses et manifestations ferroviaires.**

**13.08.2002** : AMAY, la C.A.J.A. organise sa 16<sup>ème</sup> bourse d'échange trains, autos, jouets de 9 à 13 h. rue de l'Hopital.

**13.10.2002** : ANTHEIT le RMH organise sa bourse d'échange trains, autos, jouets de 9 à 13 h.

**27.10.2002** : Steinsel (Grand Duché du Luxembourg) ancien Hall de Basket.

**14, 15, 16, 17.11.2002** : Malmédy, Exposition et bourse à L'Abbaye de Malmédy.

Attention: Ce récapitulatif des bourses et manifestations n'est donné qu'à titre indicatif, l'ALAF n'est pas responsable des erreurs, des omissions et des annulations des différentes manifestations qui vous sont proposées dans cet agenda.

### **Nos prochaines projections**

LE 3 JUILLET 2002 Réunion libre, pas de projection.

LE 7 AOÛT 2002 Réunion libre, pas de projection.

LE 4 SEPTEMBRE 2002 Un cassette sur le « National Railway Museum » de York présentée par William Collier (Voir présentation ci-dessous)

Le 2 OCTOBRE 2002 Sur les pentes du Brenner. (A Collin). (2<sup>ème</sup> partie).

**Le vendredi 6 septembre 2002 Atelier construction de bâtiments ferroviaires Belges (Spécialité : gares SNCB) par des membres du club ferroviaire du centre (CFC) section Haine Saint Pierre)**

#### **RAPPEL**

**Tarif de la bibliothèque : par année empruntée 1 €**

**Retard : 1 € de location + 1 € d'amende.**

**Consultation sur place : 0,50 €**

#### **Avis de recherche.**

Pour les besoins d'exploitation de notre réseau, le club recherche de vieux Ordinateur (PC), type 286, 386 dont vous n'auriez plus l'usage, mais en ordre de marche. Pour plus de renseignements prendre contact avec Alphonse Volders ou bien Grégoire Fontaine lors de nos réunions de travail du vendredi.  
Merci d'avance.

## YORK MUSEUM

Le plus grand musée du chemin de fer du Monde. Le National Railway Museum.

Le NRM est un incontournable des passionnés du rail. Mais aussi pour ceux qui veulent tout savoir sur cette invention majeure qu'est le train.

NMR. Trois lettres qui sonnent comme une référence pour tous les passionnés du chemin de fer. Le musée de YORK est en effet le plus grand musée européen (sinon mondial) du train. Une véritable caverne d'Ali-Baba du rail, situé en plein cœur historique d'York, qui recèle dans ses salles une **bonne centaine de locomotives** et près de **300 wagons** et autres matériels roulants.

Parmi les nombreuses machines du Great Hall, trône la statue de Stephenson , inventeur de la Rocket, qui ouvrit la voie du chemin de fer moderne .

La MAILLARD, fille de la ROCKET.

En juillet 1999, le NRM inaugurait une nouvelle une nouvelle aile à son musée. Un investissement de plus de 240 millions de francs belges entièrement pris en charge par l'Etat. *« Le musée est la propriété du Ministère de la Culture, des Sports et des Médias, indique Maggie Morris, l'assistante d'Andrew Scott, le directeur du NRM. Le gouvernement Labour a d'ailleurs l'intention d'augmenter les subsides octroyés au NMR - comme les autres musées nationaux - afin qu'ils puissent être accessibles au plus grand nombre. »*

C'est ainsi que, si le projet se concrétise, l'entrée au musée pourrait **être gratuite pour les** plus de soixante ans dès avril 2000 **et pour tous en 2001**. De quoi encore augmenter l'affluence de ce musée où pénètrent déjà chaque année plus de 500.000 visiteurs. C'est dans le *Great Hall* que débute la découverte de l'histoire de cette invention - anglaise, *of course* - *qui révolutionna le monde au XIX e siècle*. C'est là aussi que l'on peut admirer la célèbre *Rocket*, locomotive à vapeur, inventée en 1829 par l'ingénieur britannique Stephenson. Un véritable témoin de la préhistoire du chemin de fer qui est exceptionnellement présent au musée jusqu'en janvier 2000 . Ensuite, les visiteurs devront se contenter de la réplique en coupe (datant de 1934) réalisée pour expliquer le fonctionnement de la machine à vapeur. Une seconde copie de la *Rocket* est également en construction dans les immenses ateliers du musée où d'autres machines récemment acquises sont aussi en cours de restauration.

Retour dans le *Grand Hall* où on peut aussi découvrir, grâce à une grue à eau, un quai de combustible et un pont tournant, toute à la maintenance nécessaire pour les locomotives à vapeur. Des veilles tractions qui faisaient souvent dans la démesure comme l'énorme 4-8-4 des chemins de fer chinois (mais fabriquée en Angleterre) ou encore la MALLARD, rendue célèbre par le record du monde de vitesse (202,7 km/h ) et qui parvint à tirer sept wagons pour une locomotive à vapeur, enregistré en juillet 1938. Aucune autre locomotive à vapeur n'a jamais battu ce record !

## TRAINS ROYAUX ET EUROSTAR.

Moyens de transport démocratique, le train était aussi prisé par les grands de ce monde. Les luxueux convois des maharadjahs ou les véritables salons sur rails de la famille royale anglaise en sont des témoins éblouissants. Dans le *South Hall*, de nombreux véhicules de trains royaux, garnis de bois précieux, de soie et de porcelaine retracent un siècle et demi d'histoire de ces Palace Wheels dans lesquels voyagèrent les puissants d'Angleterre, depuis la reine Adélaïde jusqu'à la reine Elisabeth II. Témoin du passé du rail, le NRM n'en oublie pas pour autant le présent et le futur. Une place de choix est en effet réservée à l'Eurostar dont la très profilée tractrice a été placée dans un anneau complet, en béton, du tunnel sous la Manche. Comme une image symbolisant l'entrée dans le siècle nouveau d'une invention qui a déjà bouleversé les deux siècles précédents. Premier musée national à s'être ouvert hors de Londres en 1975, suite à un regroupement général des tous les petits musées existant, le NRM n'est qu'à deux heures de la capitale londonienne. Deux heures de train bien sûr !

Une dernière précision à citer : le musée couvre environ 900.000 m<sup>2</sup> et comporte 21 sites ; il se situe à côté de la gare de York, Leeman Road, à YORK. Cette gare est l'œuvre de Thomas Prosser et fut inaugurée en 1877. De minces colonnes corinthiennes soutiennent son immense toiture convexe, de 244 mètres, qui repose sur des chevrons de fonte.

**National Railway Museum Leeman Road YORK YO264X**  
**Téléphone : 01904 621261 - Facsimile : 01904 611112.**  
**E-mail Nrm&nmsi.ac.uk Web site : <http://www.nrm.org.uk>**

Référence d'un voyage à YORK, organisé par le G.T.F. du 21 au 23.03.2002 -  
 Texte en reproduction partielle, avec l'aimable autorisation de Monsieur Jean Laterre,  
 Fondateur du G.T.F.York Museum W.Collier. 25.03.2002.

## TRAINS & TRAMS MINIATURES

**s.p.r.l. Jocadis**

**Rue de Bruxelles 53 7850 ENGHEN**

**[Http://www.jocadis.com](http://www.jocadis.com)**

**e-mail : [webmaster@jocadis.com](mailto:webmaster@jocadis.com)**

**Tél. : 0032 - (0) 2 / 3957105**

**Fax : 0032 - (0) 2 / 3956141**