

P 204113

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



# Correspondance

Octobre Novembre Décembre 2004



**BULLETIN TRIMESTRIEL**

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

E-mail : [alafinfo@ibelgique.com](mailto: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 : Autorail 554 18 du PFT sur la ligne 128 de la Vallée du Bocq.  
 (01/08/2004) JF Magnée, photos Retrouvailles : FX Leemans

**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 2004)

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](mailto:jfmagnee@belgacom.net). ou [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

Petit mot de la rédaction	page 3
Un 21 juillet aux « Trois Vallées » par E. Sainte	pages 4,5,6,7,8,9,10,11
Le Chemin de Fer du Bocq d'après documents PFT photos JF Magnée	pages,12,13,14
Petite randonnée sur la Vennbahn	pages,15
Le passage à niveau par W. Collier + infos JF	pages 16,17,18
Nécrologie. Infos train	page 19
Calendrier des projections du trimestre Annonce de notre exposition	page 20

### **Le petit mot de la rédaction**

Voici déjà la rentrée, que le temps passe vite ! Nous allons vite aborder la préparation de notre prochaine exposition. Celle-ci aura lieu comme chaque fois maintenant, le 1<sup>er</sup> week-end du mois de novembre. Cette année ce sera le 6 et le 7 de 9 à 17 h.

Nous sommes toujours à la recherche de personnel pour travailler ce jour. Merci de me contacter lors des réunions.



Le comité n'a quant à lui pas ménagé sa peine pour faire un peu plus de pub que les autres années.

Lors du 1<sup>er</sup> week-end du mois de septembre, le club a occupé un stand lors des fameuses journées « Retrouvailles » qui se déroulent dans le beau parc de la Boverie.



Ricky et Jeanine n'ont pas ménagé leurs efforts en réalisant durant tout le week-end des démonstrations sur différentes techniques ferroviaires. Ces techniques vous seront présentées lors de notre exposition. Merci à tous ceux et celles qui sont venus passer du temps avec nous, ils se reconnaîtront.

Tout autre chose, durant les vacances nous avons encore subit la bêtise des gens. Un jour où je me rendais au local (le 20 juillet exactement), j'ai constaté qu'une personne malveillante s'était débarrassée de ses poubelles en y mettant le feu. Rien de bien grave, si ce n'est que le quidam fait brûler ses poubelles contre le mur de notre local. Vous pouvez constater vous-mêmes les dégâts (au fond du parking) : le mur est tout noir et la planche costière a eu chaud. Plainte a été déposée auprès de la police, malheureusement aucun document reprenant l'adresse du propriétaire n'a pu être retrouvé.

Je ne vous demande qu'une chose, si vous aussi vous passez près de notre local et que vous constatez des faits similaires, contacter moi au 0472/793.815. Je ne manquerai pas de répercuter l'information auprès de la police. Un grand merci.

Jean-François



## Un 21 Juillet aux « Trois Vallées »

Depuis 2003, chaque année, je pilote des amis slovènes en Belgique et leur fait découvrir les coins et recoins ferroviaires de notre beau pays pendant trois journées bien chargées. Cette année, l'une de ces journées se trouvait être le 21 juillet, jour de notre fête nationale. Comme de bien entendu, aucun train marchandise ne roulait, et surtout le trafic ferroviaire était réduit au minimum, si ce n'était une série de trains spéciaux se dirigeant vers la capitale.

Je décidai donc de les amener à Mariembourg ou je leur fis découvrir le Chemin de Fer des 3 Vallées... Voyage en train vapeur (Bauhereie 52 ex-DR), en autorail (Caravelle ex-SNCF) et visite de la remise de Mariembourg (où était garé pas mal de matériel moteur) ainsi que du musée de Treignes (toujours aussi bien fourni malgré que la photographie y soit quasi impossible en raison d'un recul trop faible) étaient bien entendu au rendez-vous. Après avoir mitraillé avec soin le matériel des CFV3V et ingurgité quelques bons verres (je recommande principalement la « Vapeur », une bière ferroviaire de l'endroit), nous sommes rentrés vers Liège que mes amis quitteraient le lendemain.

De cette magnifique journée (ensoleillée malgré les prévisions alarmistes d'un Monsieur Météo qui devait avoir un brin forcé sur la bouteille), il me reste nombre de souvenirs et ces quelques photos dont je voudrais vous faire profiter.



Première vision à l'arrivée au CFV3V : la maison du garde-barrière, en crépi d'une blancheur quasi immaculée. Un bâtiment aisé à réaliser en scratch (n'est-ce pas, Alain ?)



Devant le bâtiment de la cafétéria à Mariembourg, une petite 020 vapeur bien patinée... A l'origine locomotive à vapeur de manœuvre pour les mines de charbon, elle est à présent préservée par le CFV3V.



Devant le 4610, Darko Prahič Zsabo et son fils Saša (prononcer Sacha) discutent « train réel » tandis que mon fidèle Pentax mitraille à qui mieux mieux.





Ci-dessus, un autorail « Caravelle » garé en gare de Mariembourg avec d'autres pièces du matériel du CFV3V.

Ci-dessous, la 52 8200-9 des Trois Vallées navoisée à l'occasion de la Fête





En gare de Treignes, on trouve aussi du matériel historique, notamment une voiture L ex-SNCB et une ancienne voiture postale garées devant la halle marchandise. Le bâtiment de la gare vaut lui aussi le détour. Réalisable en modèle réduit sur base du kit Kibri, le BV abrite de nos jours un centre de recherche universitaire.







La halle marchandise, elle aussi en excellent état, abrite un musée du monde rural et agricole. Des plans pour la construction d'un bâtiment de ce type ont été publiés dans un ancien numéro de la revue TMM.

A l'intérieur de la remise - musée, on trouve tout type de matériel, telle cette ancienne vapeur à chaudière verticale qui côtoie une antique bi-cabine vapeur vicinale à voie normale !







Au retour, nous empruntâmes un autorail « Caravelle ». Ayant pu me rendre en cabine, j'en ai ramené quelques clichés pris « en ligne ». Ci-dessus, un pont sur le Viroin, suivi du portail côté Treignes du tunnel des Aubannets.

Ci-dessous, on peut voir la traversée de la localité d'Olloy-sur-Viroin telle que la vit un conducteur... Trois passages à niveau non gardés se succèdent sur une brève distance, tandis que la ligne côtoie de très près les maisons et jardins de la localité.





La gare d'Olloy est elle aussi réalisable sur base du kit Kibri. Le bâtiment aurait d'ailleurs besoin d'une bonne restauration. Il possède toujours une superbe marquise en fer forgé (ci)dessus).

Ci-dessous : La gare d'Olloy abrite toujours quelques magnifiques signaux à palettes. Ici, ce sont des signaux simples de pleine voie. L'un d'entre eux est doublé d'un signal lumineux positionné à mi-hauteur sur le mât.







Ci-dessus : De retour à Mariembourg, nous trouvons également du matériel entreposé sur la voie 14. Derrière cette diesel, on entrevoit des voitures M1 ex-SNCB en attente d'une hypothétique restauration.

Ci-dessous : alors que nous quittons Mariembourg, nous sommes stoppés au passage à niveau par le retour de l'autorail de Couvin à destination de Bertrix via l'Athus-Meuse..





# Les Chemins de Fer du Bocq

## Historique de la ligne 128

Il y a un peu plus d'un siècle était mise en service la ligne 128 entre Ciney et Yvoir. Considérée comme l'une des plus belles sections de chemin de fer de Belgique de par son inscription dans la vallée du Bocq et la présence de nombreux ouvrages d'art (viaducs, tunnels, ponts), cette ligne fait actuellement l'objet d'une étude de remise en service par l'asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique.



AUTORAIL EX-SNCB 554-18 EN GARE DE CINEY  
LE 01 AOÛT 2004

Ce bref document a pour objectif de donner un aperçu synthétique de l'histoire de la ligne du Bocq ; il ne constitue en aucune manière une étude fouillée de son évolution. Il abordera successivement les étapes de sa construction et quelques caractéristiques de son exploitation.

## 1. Genèse de la ligne

En 1888, un projet de création est élaboré. Deux ans plus tard, une concession est octroyée à la Société Nationale de Chemins de Fer Vicinaux en vue de la construction d'une ligne à voie normale entre les gare de Ciney, atteinte dès le 1<sup>er</sup> mai 1858 par la Grande Compagnie du Luxembourg, et d'Yvoir, reliée à Namur par la Compagnie du Nord Belge en 1862. Toutefois, ce sont les Chemins de fer de l'Etat belge<sup>1</sup> qui procèdent à la réalisation des travaux : en 1894, le tracé du tronçon est établi et le 15 mars 1896, la mise en adjudication est prononcée. La mise en service de la ligne 128 s'est déroulée en quatre phases : la section Ciney-Spontin le 5 mai 1898, la portion Spontin-Dorinne le 1<sup>er</sup> mai 1902, Dorinne-Evrehailles le 1<sup>er</sup> mai 1903 et Evrehailles-Yvoir le 1<sup>er</sup> juin 1907.

## 2. Exploitation de la ligne 128

Quatre aspects retiennent l'attention : la présentation des caractéristiques générales du tronçon Ciney-Yvoir, la description des activités « voyageurs » et celle des « marchandises », et un bref aperçu des modes de traction utilisés.

### 2.1 Caractéristiques générales

D'une longueur de 21 kilomètres, la ligne du Bocq est à voie unique sur la totalité de son parcours. Douze gares ou points d'arrêt peuvent être recensés ; il s'agit de

<sup>1</sup> Les Chemins de fer de l'Etat belge deviendront La Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) en 1926.

Ciney, Halloy, Braibant <sup>2</sup> Sovet, Sennene, Spontin, Spontin-Sources, Dorinne-Durnel, Purnode, Evrehailles-Bauche, Yvoir-Carières et Yvoir. Les gares de Spontin, Dorinne-Durnel et Evrehailles-Bauche étaient équipées d'une voie d'évitement de manière à permettre d'éventuels croisements. La vitesse de référence était de 70 km/h.

## 2.2 Activité « Voyageurs »

Le trafic observé sur la ligne est relativement restreint en raison du caractère rural de la région traversée. En 1948, on enregistrait les jours ouvrables sept aller-retour omnibus entre les deux têtes de ligne ; deux d'entre eux étaient prolongés jusqu'à Dinant via la ligne 154 Namur-Dinant-Givet. Une quarantaine de minutes était nécessaire pour effectuer le parcours dans sa totalité.

Le tableau horaire ci-dessous, extrait de l'indicateur de 1935, donne déjà un aperçu global de l'exploitation voyageurs.

128	Ciney - Yvoir - Warnant							128
K	1577 123	1519 123	1521 123	1522 123	1529 123	1539 123	1549 123	
0: Ciney X.....D.	5.19	6.44	12.19	14.57	16.56	18.44	19.44	---
4: Braibant.....D.	5.24M	6.49	12.24	15.2	16.1	18.44	19.44	---
8: Spontin.....D.	5.32	6.57	12.32	15.10	16.9	18.57	19.57	---
12: Dorinne-Durnel.....D.	5.37M	9.2	12.37	15.15	16.14	18.2	19.2	---
15: Purnode.....D.	5.42M	9.7	12.42	15.20	16.19M	18.26	19.26	---
17: Evrehailles-Bauche.....D.	5.46	9.11	12.46	15.24	16.23	18.31	19.31	---
19: Yvoir (Carières).....D.	5.51M	9.16M	12.51M	15.29M	16.28M	18.36M	19.36M	---
21: Yvoir.....D.	5.56	9.21	12.56	15.34	16.33	18.41	19.41	---
23: Houat.....D.	5.57	9.43	12.59	16.4	16.33	18.41	19.41	---
25: Anbée.....D.	6.4	9.59	13.6	16.11	16.40	18.48	19.48	---
27: Warnant.....A.	6.9	9.55	13.11	16.18	16.45	18.53	19.53	---

LA VISITE DES ARDENNES EN AUTOCAR

128	Warnant - Yvoir - Ciney							128
K	1519 123	1519 123	1520 123	1524 123	1526 123	1528 123	1530 123	
0: Warnant.....D.	8.26	10.15	13.26	17.39	20.59	---	---	---
2: Anbée.....D.	8.37	10.26	13.37	17.50	21.6	---	---	---
4: Houat.....D.	8.45	10.34	13.45	17.58	21.10	---	---	---
6: Yvoir.....D.	8.53	10.42	13.53	18.06	21.18	---	---	---
8: Yvoir (Carières).....D.	8.59	10.48	13.59	18.12	21.24	---	---	---
10: Evrehailles-Bauche.....D.	9.4	10.43	14.3	18.42	21.22	---	---	---
12: Purnode.....D.	9.6	10.48	14.8	18.47	21.27M	---	---	---
14: Dorinne-Durnel.....D.	9.14	10.53	14.13	18.52	21.32	---	---	---
16: Spontin.....D.	9.20	10.59	14.19	18.58	21.38	---	---	---
18: Braibant.....D.	9.28M	11.7	14.27	19.6	21.46M	---	---	---
20: Ciney X.....A.	9.33	11.12	14.32	19.11	21.51	---	---	---

LE COLIS AGRICOLE TARIF TRES REDUIT TRANSPORT RAPIDE

## 2.3. Activité « marchandises »

En raison de la présence de nombreuses carrières (pierre calcaire), le trafic des trains de marchandises était important et a connu son apogée au début des années 50 ; les gares situées entre Spontin et Yvoir étaient fortement concernées par cette activité. Il faut également mentionner le chargement de lin et de betteraves en gare de Braibant, ainsi que la présence d'un raccordement vers la société des Eaux de Spontin à hauteur du point d'arrêt de Spontin-Source.

## 2.4. Modes de traction

Après la seconde guerre mondiale, les trains de voyageurs étaient assurés par des autorails (type 551 et 553) entretenus par la remise de Ciney. Quant aux convois de marchandises, ils étaient tractés par des locomotives à vapeur



LE SECOND AUTORAIL EX-SNCB 4605 APPARTENANT AU PFT ASBL ET MIS EN SERVICE SUR LA LIGNE 128 LORS DE LA BROCANTE DE SPONTIN. GARE DE CINEY : LE 1<sup>ER</sup> AOÛT 2004.

<sup>2</sup> Cette section est parallèle à la ligne 162 Namur-Luxembourg ; toutefois le point d'arrêt de Halloy était seulement desservi par la ligne 128.

type 29 (de l'atelier de Ronet), ainsi que de type 81 et 93 (de la remise de Ciney). Par la suite, les engins diesels de Ronet ont été affectés aux dessertes.

### 3 Le déclin et la fermeture de la ligne

En raison d'un déficit d'exploitation enregistré par la SNCB, le service voyageurs de la ligne 128 fut supprimé le 31 juillet 1960 et remplacé par des autobus. De plus, le trafic marchandises fut limité la même année à la section Ciney-Evrehailles ; il sera annulé entre cette dernière et Spontin à la fin des années soixante<sup>3</sup>.

### 4. Le futur

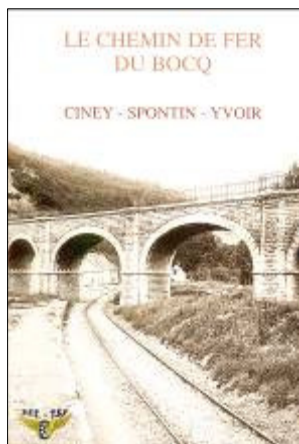
L'a.s.b.l. Patrimoine Ferroviaire Touristique est intéressée depuis quelques années par la remise en service de la ligne du Bocq. Avec l'aide de bénévoles, elle a procédé au débroussaillage de la section Ciney – Dorinne et y a fait circuler pour la 1<sup>ère</sup> fois un autorail historique ex-SNCB en septembre 1992. Cette expérience sera renouvelée régulièrement au cours des années qui ont suivi. Depuis, une exploitation hebdomadaire est organisée tous les dimanches en juillet et en août. Avec ces circulations régulières, le PFT souhaite attirer le public le plus large possible pour faire découvrir les multiples facettes de la magnifique vallée du Bocq grâce au rail.

L'objectif final reste toutefois la sauvegarde définitive de la ligne et son exploitation touristique sur la totalité du parcours de Ciney à Yvoir

***Le Chemin de fer du Bocq***  
une initiative du PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE ASBL  
**Avenue des Eglantines, 15**  
**B-1150 BRUXELLES**  
[www.pfttsp.be](http://www.pfttsp.be) mail [pfttsp@hotmail.com](mailto:pfttsp@hotmail.com)

Pour en savoir plus sur « Le chemin de fer du Bocq » vous pouvez consulter le livre édité par le PFT dont la photo est reprise ci-dessous.

**Infos : Patrimoine Ferroviaire Touristique Geoffroy Quinet. Photos autorails Magnée JF**



<sup>3</sup> La section comprise entre Spontin-Source et Yvoir a été définitivement mise hors service le 29 janvier 1971.



## Petite randonnée sur la Venbahn (la dernière ou presque).



## **LA GRANDE AVENTURE DU CHEMIN DE FER - EUROPE 1830.**

### **Le passage à niveau.**

Dès les débuts du chemin de fer, même sur la toute première ligne française de Saint-Etienne à Lyon en 1827, le problème de la traversée des chemins de fer et des routes se pose avec acuité. Il oblige les ingénieurs à prévoir ce que sera, pour le grand public, l'un des aspects les plus connus du chemin de fer :

#### LA PASSAGE A NIVEAU - DE CURIEUX DEBUTS.

Initialement, le peu de circulation routière et la relative lenteur des véhicules tractés par des chevaux ou même par des hommes ne posent guère de problèmes de sécurité, car les premiers trains roulent souvent à une vitesse de 30 Km/h. Il faut ajouter que bien de voies ferrées de cette époque furent, en quelque sorte, des chemins ouverts à la circulation publique, et que de nombreux particuliers firent équiper leurs voitures de roues à boudin pour pouvoir bénéficier des avantages du roulement offert par les rails ! C'est pourquoi, il fallut confier à la police le soin de réglementer cette circulation et de tenir lieu de signalisation ferroviaire humaine avant la signalisation mécanique. Les premiers passages à niveau étaient donc plutôt des carrefours et, q'au premier coup d'œil, peu de choses distinguaient d'un carrefour routier, dans la mesure où la voie ferrée avait son travelage noyé dans un sable fin arrivant jusqu'aux rails.

Cette période prend rapidement fin vers les années 1830 en Grande Bretagne et ne dure que quelques années en France; très vite les voies ferrées sont réservées aux seuls trains des compagnies; et rapidement on commence à clôturer les voies, à en interdire et à en surveiller l'accès. Les passages à niveau sont munis de barrières dûment manœuvrées par un garde qui, aussi, empêche les piétons et les conducteurs de véhicules routiers d'emprunter inopinément la voie ferrée.

#### LE PASSAGE A NIVEAU CLASSIQUE.

Le passage à niveau gardé est la règle d'ensemble dès le milieu du XIXe siècle. Il comprend une route croisant à niveau la voie ferrée selon un angle supérieur à 45° et le plus souvent à 90°. Des barrières (roulantes, ouvrantes, levantes), une maisonnette de garde, une signalisation routière appropriée apparaissent surtout à l'époque de l'automobile.

D'autres détails sont caractéristiques : les contre-rails placés à côté de chaque rail , à l'intérieur de la voie pour ménager l'espace nécessaire des boudins des roues, un passage planchéié remplaçant souvent la chaussée routière entre les rails et dans l'entrevoie, des portillons pour piétons placés à côté des barrières. Les barrières, d'abord en bois, furent ensuite fabriquées en acier et furent primitivement du type pivotant à l'anglaise.

En Europe continentale, on adopte plutôt les barrières roulantes, notamment en France, ou plus couramment les barrières levantes. Celles-ci furent établies à grande échelle en Allemagne, pays où de nombreux petits chemins traversaient les voies ferrées et où l'on eut l'idée de faire actionner deux ou trois passages à niveau par un

seul garde : la barrière levante est la plus simple à actionner à distance par un système de fils et de contre-poids.

Le problème de la sécurité reste non résolu, et les réseaux ferrés européens ont entrepris, depuis plusieurs décennies, une lente et coûteuse campagne de suppression des passages à niveau et leur remplacement par des ponts. (NDLR : ou par des passages souterrains).

**William Collier**  
réf ALAF - P-N.wps. 05.01.2002.

### **Petit complément d'information.**

**La définition du Passage à Niveau** : « Le terme passage à niveau public » désigne le croisement total ou partiel d'une voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies en dehors de la chaussée.

En Belgique, les passages à niveau sont classés en 5 catégories.

**La première** : Passage à niveau <sup>4</sup>(PN) munis de barrières pouvant empêcher la circulation sur toute la largeur de la voie publique.<sup>5</sup>

**La deuxième** : PN munis de signaux lumineux de circulation et de deux barrières partielles, placées en chicane, de part et d'autre de la voie ferrée et du côté droit de la voie publique par rapport au sens suivi par les usagers de celle-ci.

**La troisième** : PN munis de signaux lumineux de circulation sans barrière.

**La quatrième** : PN qui ne sont munis ni de signaux lumineux de circulation ni de barrières, mais qui sont toutefois signalés à distance et au passage à niveau par des signaux routiers appropriés.

La cinquième : PN qui ne sont munis, ni de signaux lumineux de circulation, ni de barrières, ni de signaux routiers au droit du passage à niveau.

C'est le Ministère des Communications qui détermine la catégorie à laquelle le PN appartient ainsi que la signalisation et les dispositifs de sécurité à installer.

Fonctionnement des signaux s'adressant aux usagers de la route.

Le fonctionnement normal

En l'absence de mouvements ferroviaires, les feux rouges sont éteints, les feux blancs allumés et les barrières levées.

<sup>4</sup> NDLR : Abréviation de Passage à Niveau « PN » sera reprise comme telle dans cet article.

<sup>5</sup> La signalisation du PN de 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> catégorie peut être complétée par des signaux lumineux



Dès qu'un mouvement se dirige vers le PN et que celui-ci se trouve dans la zone d'annonce qui déclenche les système de sécurité du PN ,

- ✓ les feux blancs s'éteignent ;
- ✓ les feux rouges s'allument et les sonneries tintent ;
- ✓ les barrières se ferment et dans ce cas les sonneries s'arrêtent après la fermeture.

Dès que le mouvement a libéré le PN ,

- ✓ les barrières s'ouvrent ;
- ✓ les feux rouges s'éteignent (et les sonneries s'arrêtent si elles sont encore en fonctionnement) ;
- ✓ les feux blancs s'allument.

Le fonctionnement est considéré comme anormal lorsque les indications données par les signaux et les barrières ne correspondent pas à la séquence reprise ci-dessus.

Jean-François



SerInGa SPRL

Tél: 02/201.06.30 - 082/22.67.32

Fax: 082/22.75.80

Rue Adolphe Sax, 98 - 5500 Dinant

## Nécrologie

Le comité a la tristesse de vous annoncer les décès de Monsieur René Gillard, grand-père de Ricky, qui s'en est allé ce 28 juin 2004 et celui de Monsieur Edmond Burtin le 21 juin 2004. Tout deux étaient des anciens membres de notre club. Le comité ainsi que les membres de l'ALAF adressent leurs plus sincères condoléances aux familles.



### Un atelier du train électrique à Braine-l'Alleud.

Pour de nombreux passionnés des trains miniatures la peur arrive le jour où il faut démonter une locomotive pour une réparation, suite à une panne, pour un entretien ou bien pour la transformation d'un ancien modèle.

Les détaillants n'ont pas toujours le temps ni le personnel pour effectuer ces travaux et encore moins des capitaux à investir dans le stock des pièces détachées.

Afin de pallier ces différents problèmes, Monsieur Jean-Marie Davière, ancien commerçant nivellois et ex-responsable technique indépendant chez Märklin Belgique a créé au 1<sup>er</sup> janvier 2003 « Model et Train Service » à Braine-l'Alleud. Un site Internet de présentation des activités est disponible pour fournir de plus amples renseignements. ([www.trainservice.be](http://www.trainservice.be)) (infos: [trainservice@skynet.be](mailto:trainservice@skynet.be)).

Un show-rom sera ouvert dans le courant de cette année. Peut-être un but de visite.

William Collier

## Calendrier des projections du trimestre.

**Le 6 octobre 2004 :** Super train (en Français) Vapeur Challenger, Big Boy, Super Diesel Dash 9, SD80 MAC au point de vue technique et entretien, les TGV dans le monde, Le train à lévitation Electro-Magnétique par E. Hutois et A ; Jamin.

**Le 3 novembre 2004 :** La grande aventure des locomotives électriques « Crocodiles » monophasées 3600 CFL - CC - 14000/14100 et BB12000 - 13000 SNCF par JC Menchior

**Le 1<sup>er</sup> Décembre 2004 :** Les locomotives Diesel de manœuvres dans le port d'Anvers et alentours par Elie Hutois.

## **Grande tombola annuelle avec de nombreux lots.**

### **Excursions**

**Le vendredi 22 octobre 2004 le club va à l'exposition/bourse d'Utrecht.**

**Le jeudi 4 novembre 2004 le club se rend à l'Exposition de Cologne.**

**Le principe de co-voiturage est toujours d'application. La liste des inscriptions est affichée auprès du bar.**

**Notre exposition aura lieu les 6 et 7 novembre 2004  
dans notre local**

**rue de la Gare 77 à 4102 Ougrée.**

**Ouvert de 9 à 17 h**

**Des affiches sont disponibles pendant les réunions.**

**Entrée : Adulte 2,50 € enfant 1,25 €  
Parking aisé, bar et petite restauration.**

**Informations auprès du comité**