



# Correspondance

Octobre Novembre Décembre 2006



BULLETIN TRIMESTRIEL

[www.alaf.info](http://www.alaf.info)

E-mail : [infoalaf@yahoo.fr](mailto:infoalaf@yahoo.fr)

Dépôt Liège 2

Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

## Correspondance

### Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Collin Albert, Hervé Dehar, Christian Van de Voorde, Laurent Maghe Magnée J-F. Photo couverture : Journée portes ouvertes à Kinkempois pour la présentation de la 5001 par Méhano. (JF MAGNEE le 10/06/2006)

**Editeur responsable : Albert Collin, rue de la Gare 77 4102 Ougrée. Arrondissement Judiciaire de Liège. N° d'entreprise : 420.059.488**

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

**Abonnement (1 an, 4 numéros) : 9 € (EURO).**

Règlement au compte n° **068 - 2376674 - 07** de l'ALAF asbl. (Abonnement 2006)

Tout courrier, concernant l'ALAF asbl ou la revue, doit être adressé au secrétariat : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

E-Mail: [jfmagnee@belgacom.net](mailto:jfmagnee@belgacom.net). ou [www.alaf.info](http://www.alaf.info) E-mail : [infoalaf@yahoo.fr](mailto:infoalaf@yahoo.fr)

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
Renouvellement de la cotisation	page 3
Mots-croisés d'RV	page 4
L'Alaf et moi, un an déjà (Laurent Maghe)	pages 5,6
La vie du club (Ricky)	pages 8 à 14
A toute vapeur sur la montagne de fer (C. Van de Voorde)	pages 15 à 21
L'expo-bourse du Train Miniature Sud Arlon (Ricky)	pages 21 à 25
Calendrier des projections du club	page 26

## Le petit mot de la rédaction

Voici déjà le dernier numéro de votre bulletin préféré. Vous l'avez constaté en le prenant en main, ce numéro est un peu plus épais, les auteurs sont en verve pour le moment et nous n'allons pas boudier notre plaisir d'avoir un peu plus de lecture.

Vous y trouverez un compte rendu de l'exposition d'art d'Arlon, un état d'avancement de notre réseau et de la construction des bâtiments de la gare de Kinkempois.

Justement à propos de cette gare, au moment où j'écris ces quelques lignes, la circulation est possible dans tout le faisceau et sur tout le réseau. Un grand coup de chapeau à nos électriciens et leurs assistants. Il faut rendre hommage à ce travail de l'ombre sans lequel notre hobby deviendrait statique. Merci à vous tous.

Les décorateurs ne sont pas en reste, malgré des conditions de travail pas toujours faciles, ceux-ci ont réussi à mener à bien les objectifs qu'ils s'étaient fixés. Le récit de cette aventure dans l'article de Laurent.

Je remercie également celle et ceux qui assurent le ravitaillement et la logistique, afin de permettre à tout un chacun de travailler dans les meilleures conditions au but de notre club, le grand réseau.

Je vous souhaite une bonne lecture et vous donne rendez-vous les 4 et 5 Novembre 2006 à notre exposition annuelle.

La rédaction

### Renouvellement de la cotisation.

Dans 3 mois, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les années précédentes nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2006 au plus tard.  
**Passé cette date, les frais administratifs seront comptés en plus.**

Le montant de la cotisation est de **45 €** (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 3,75 € par mois. Comme vous l'avez constaté dans votre ménage, le coût de la vie a fortement augmenté et notre club n'y échappe pas (brasseur, chauffage, électricité etc...). Nous nous devons donc répercuter une partie de cette augmentation sur la cotisation.

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 (En communication : Nom + cotisation 2006).**

**Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de février (Demandez-la à un membre du comité). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de 1€.**

Le comité

## Mots-croisés

Bonjour les amis,

Avec la chute des feuilles arrive déjà la sixième grille de vos tant attendus mots-croisés... On peut rêver ! Bref, je vous souhaite bon amusement avec cette grille comportant deux mots de 10 lettres superposés (Ouf ! Il me reste encore des cheveux malgré tous ceux que j'ai dû arracher).

RV

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	R	E	V	E	R	S	I	B	L	E
2	A	N	E	S		I		E	E	N
3	I	V		P	A	S	S	A	G	E
4	L	O	C	O	R	E	V	U	E	
5	S	I		I	C		P		R	A
6		S	I	R		R		F	E	R
7	F		N		E	A	U	X		R
8	R	O	T	O	N	D	E		E	E
9	E	V	E		V	O		V	T	T
10	T	E	R	M	I	N	U	S		S

### Solution de la grille N°5

### Grille N° 6

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Horizontal
1											1. Souvent réalisées avec une « gatte » ou une 77
2											2. Peuvent être militaires, chirurgicales ou bancaires
3											3. Amérindien. Etre
4											4. Cale. Départ souvent définitif
5											5. Petit élu. Gobé. Personnel
6											6. Copain du chauffeur
7											7. Surprend positivement. Pour souder
8											8. Nickel. Bruit. Sur la rose des vents
9											9. Développement économique
10											10. Derrière la braguette ou sur la loco... Césium

### Vertical

- Déplacements dans le jargon cheminot
- Capable. Dans les champs ou sur la tête
- écloso. Service de Coordination et d'Appui de la police fédérale. Résineux
- Au au labo. Unis mais pas toujours.
- De Spa ? Nouveau.
- Vieille note. Ceinture nipponne. Parmi nous
- Beaux ponts. Devant Rémy de Provence.
- Tous les chemins y mènent. De la Fressange ?
- Sur la rose des vents. Petit avocat. Pièce de charrue
- Sinistres initiales. Derrière les locos.

### **L'Alaf et moi, un an déjà...**

Quand vous lirez ces lignes, il y aura un an déjà (ou presque) que vous me supportez à l'Alaf. Pour clôturer cette première année, je voulais donc marquer le coup. D'un naturel timide et pas toujours très clair quand je parle, j'ai préféré rassembler mes idées sur une feuille de papier pour vous raconter mon histoire ! Une fois n'est pas coutume, commençons par moi. Egoïste me direz vous, mais ce petit rappel historique a toute son importance pour dresser le décor...

La passion du train m'a pris très tôt, mon père baignait dedans depuis toujours. Dès mes 6 ans je regardais les trains du paternel tourner en rond sur la planche d'un mètre sur à peine deux. En grandissant, l'envie ne m'a pas quitté que du contraire. Notre réseau s'est donc également développé pour atteindre presque deux mètres sur trois à double voie cette fois. Mais toujours trop petit ! Et puis, vins le jour où je pus voler de mes propres ailes, un bon travail à la clé, une grande pièce de libre dans l'appartement et hop, me voici à la tête d'un réseau de cinq mètres sur quatre à trois circuits distincts. Mais toujours trop petit ! Un mariage, une nouvelle maison construite autour d'une pièce réservée au train et enfin, voici un réseau de huit mètres sur cinq et quatre circuits distincts... Que de chemin parcouru en 25 ans ! Oui mais... Me contentant de suivre et reproduire l'exemple paternel, qui se faisait son petit réseau seul dans son coin, je suis à mon tour resté seul trop longtemps avec comme uniques conseillers les catalogues Lima, Jouef, Roco et Fleischman. Résultat garanti : réseau spaghetti où plus rien n'avancait et, en fin de compte, démoralisation et, évidemment, plus envie de continuer.

Puis un jour, en faisant les courses, j'aperçois le n° 1 d'une nouvelle revue consacrée au modélisme ferroviaire : Train Miniature Magazine était son nom, cela vous dit quelque chose ? Achetée plus par curiosité que par envie, cette revue devint le "réveil matin" d'une passion endormie. Quelque temps plus tard, lors forum (sur Internet) je peux créer des liens avec d'autres, d'abord timidement, puis de plus en plus, mais toujours sans véritable changement. Par peur de passer pour un débutant, je reste seul dans mon coin, n'interviens que rarement et, timidité naturelle oblige, n'arrive pas vraiment à lier des contacts via ce forum.

Et pourtant, un fil de ce dernier retient mon attention "Exposition annuelle de l'Alaf"



posté par un certain "AlainP8", le connaissez-vous ? Bien vite, le fil "dérage" et un doux breuvage d'abbaye en devient le sujet principal. Une photo qui tombe à point nommé et c'est l'occasion pour moi de m'insérer dans la conversation. Pour une fois, "le débutant" a quelque chose

à dire. Une intervention en entraînant une autre, me voici dans l'impossibilité de faire marche arrière. Dans quoi me suis-je donc embarqué ? Je n'ai plus le choix, je me dois d'assister à ces portes ouvertes.

Le jour venu, je me présente donc sur place, fais un rapide petit tour du réseau à l'étage et termine ma course devant une table où trois personnes s'affairent à différentes présentations. Il y avait là Alain et ses maisons ouvrières, Laurent et son kit Jocadis et Ricky avec ses petits personnages peints. Passionné par la qualité des travaux que ces trois gaillards sont en train de réaliser devant moi, je m'installe et commence à les bombarder de questions... Qu'est ce que j'ai pu vous faire ch... ! Comment avez-vous pu vous retenir pour ne pas me jeter dehors ? J'étais tellement pris par vos travaux que je n'ai même pas remarqué Stefan et ses moulages ! Nous nous sommes bien rattrapés depuis, mais je me rend compte que je ne me suis jamais excusé auprès de lui de l'avoir oublié ce jour là...

Mais déjà, la journée se terminait. Je retournais donc chez moi la tête pleine de souvenirs et déjà une idée me revenait continuellement à l'esprit : un accueil super, des gens compétents et l'envie d'aller plus loin... Un Post "un rien provocateur" à Ricky, qui y répond positivement et un rendez-vous du vendredi soir "juste pour voir", Eric qui m'accueille à bras ouvert et qui n'hésite pas à m'encourager, Jean-François et Xavier qui me font la présentation du club ... et puis un nouveau départ, le réveil d'une passion.

Mais je parle et parle encore de moi, pour finalement oublier l'essentiel... Si je vous ai rejoint, c'est grâce à la gentillesse et à la compétence des gens qui m'ont accueilli lors de ma prise de contact. Si je suis resté, c'est parce que, d'une part, vous avez bien voulu partager votre savoir avec moi sans rien attendre en retour et, d'autre part, grâce aux chaleureuses soirées du vendredi soir et les liens d'amitié que nous y avons développés en travaillant ensemble, en nous taquinant, en nous entraînant ou en discutant de tout et de rien devant une bonne Chimay. J'espère dans le futur pouvoir vous renvoyer l'ascenseur autrement que par ces quelques mots. Aujourd'hui, je n'ai qu'un seul regret, c'est de ne pas pouvoir vous consacrer plus de mon temps libre.

Si j'ai écrit ces lignes c'est que je souhaite également que l'expérience que je viens de vous relater puisse servir à d'autres qui, comme moi, pourront évoluer et revigorer leur passion en rejoignant votre grande famille.

J'aurais voulu vous citer tous, mais vous êtes tellement nombreux, qu'il m'est difficile de le faire sans oublier quelqu'un, veuillez m'en excuser. De ce fait, et je veux donc simplement tous vous associer en un dernier

**"Merci L'ALAF"**

Laurent Maghe

**BODEN Châssis**  
**Immobilier avenue de l'Europe 5**  
**4430 ANS**

**s.p.r.l. JOCADIS**

**Trains & Trams Miniatures**

**Rue de Bruxelles, 53 7850 ENGHIEU**

**<http://www.jocadis.be> E-mail : [webmaster@jocadis.be](mailto:webmaster@jocadis.be)**

Tél : 0032 - (0)2 / 395.71.05 – Fax : 0032 – (0)2 / 395.61.41

**SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME  
FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m<sup>2</sup>  
TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES  
TOUT POUR LE DECOR ,VEHICULES HO  
VISITEZ NOTRE SITE INTERNET**



**[www.hobby2000.be](http://www.hobby2000.be)**

**QUAI DE LA BOVERIE 78  
4020 LIEGE  
TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03**



## La vie du Club : Kinkempois, la construction des bâtiments avance

Bien entendu, Kinkempois ne se résume pas à la construction de quelques bâtiments, à l'étage d'autres s'affairent au placement des voies, leur ballastage, patine et câblage. Dans un article futur, j'espère que l'un ou l'autre de nos membres aura également l'occasion de vous relater le travail de nos "collègues du haut" sans lequel nos bâtiments ne serviraient pas à grand chose.

L'appel aux candidats écrivains étant lancé, revenons aux entrepreneurs de construction générale qui œuvrent au rez-de-chaussée. Trois groupes se répartissent le site : Jean-François s'occupera du château d'eau; André, Alain et Stefan de la remise; Eric et moi du bâtiment de cour. La réalisation du château d'eau n'en étant encore qu'à ses débuts, elle sera évoquée dans un article ultérieur. Attardons nous donc sur les deux autres réalisations.

**La remise** : Après un essai en carton mousse qui s'avéra trop peu rigide, nos artistes ont opté pour une structure en bois recouverte de plaque de briques Slaters et de plasticard pour figurer les armatures en béton de l'édifice visible entre les pans de briques. Les vitres seront seulement ébauchées à l'aide de papier très fin presque



traits de crayons. Rassurez-vous, la Chimay n'entre



translucide et de profilé Evergreen. Les différents éléments sont coupés, mis à forme et collé sur la structure en bois à l'aide d'une mixture à base de colle dont Stefan seul, habitué des mélanges étranges mais efficaces, a le secret. Une fois préparé ce ciment s'étale au pinceau avec grande fluidité sur la structure porteuse. Les découpes en plasticard et en briques Slaters prennent alors naturellement leurs places déterminées par des traits de crayons. Rassurez-vous, la Chimay n'entre pas dans la composition de cette colle. Toutefois cet élément est un facteur déterminant qui conditionne la bonne humeur et l'entrain de nos athlètes. Les blagues défilent, les tournées aussi, mais l'ambiance est positive et productive. Le travail avance à grands pas et nos trois compères n'hésitent pas à s'échanger leurs avis, leurs idées et leurs expériences. Nous les écoutons de la



table voisine, les regardons développer leur projet, les aidons parfois et les asticotons très souvent. Nos papys ont besoin d'être stimulés... "Garçon, une tournée s'il vous plait, merci" !



Mais l'élément le plus important de la remise, ne sera plus visible une fois celle-ci terminée et pourtant le cœur de ce bâtiment est un véritable petit exploit technique, une véritable œuvre d'art, sortie de l'esprit inventif de nos "Léonard en herbes". Je ne résiste donc pas à vous en parler un peu plus. Les portes de la remise sont mobiles. Elles s'ouvrent et se ferment électriquement au passage d'une locomotive. Le mouvement est lent et

réaliste. Pour réaliser ce petit miracle, nos ingénieurs compères ont fabriqué une structure en profilé d'aluminium qui sert de support aux portes. Celles-ci sont réalisées dans ce matériau qui sert à fabriquer les cartes électroniques et recouvertes d'une décoration, qui une fois peinte et patinée, figurera à si méprendre les véritables portes. Le moteur de ce mouvement est un système à fil à mémoire "calibré" en longueur et relié aux portes par un astucieux système de bras de levier. Une fois alimenté, le fil se rétracte et la porte s'ouvre lentement.

**Le bâtiment de cour :** Eric et moi nous sommes attaqué à cet édifice si caractéristique.



Contrairement à la remise, ce bâtiment sera du type tout plastique. Un panneau intérieur en plasticard d'un mm d'épaisseur et recouvert de panneaux en briques Slaters collés par autocollant double face. Cette technique, proposée par Eric, est rapide et d'une efficacité redoutable : une fois collés, les deux éléments sont quasiment impossibles à désolidariser. Les dimensions du modèle étant très imposantes, nous avons

dû nous résoudre à quelques compromis dans les dimensions. Toutefois, la forme générale de l'ensemble est respectée et les trois volumes de l'édifice seront bien présents. Le bâtiment sera éclairé extérieurement et intérieurement.



Le bureau de la feuille est le premier élément de cet ensemble. C'est le plus avancé. Les murs et fenêtres sont terminés, les quatre pans sont assemblés et il ne reste qu'à le couvrir de son toit. L'intérieur est entièrement aménagé par les soins d'Eric. Fauteuils, tables, bureaux, chaises armoires et casiers de bière négligemment cachés dans un coin, rien n'y manque. Trois personnages complètent le tableau.

Puis vient la partie centrale, la plus longue. Aujourd'hui, elle abrite entre autre le musée. Bien qu'étant le principal élément de l'ensemble, il ne nous a pas paru opportun de réaliser l'intérieur de ce module. De même, la façade arrière, invisible à l'œil une fois placée sur le réseau, est juste ébauchée. Le principal problème réside dans la longueur de cet élément : sans renfort intérieur, il est utopique de penser qu'il ne se déformera pas. J'ai donc confectionné un squelette en Aluminium qui assurera la rigidité de l'ensemble et permettra en plus de le fixer au réseau.



Enfin, voici la cabine, elle aussi entièrement aménagée intérieurement avec son bâti, ses leviers, ses armoires, ses tables et son personnel. Nous avons dû ici faire appel à l'équipe : Stefan nous a moulé la quasi la totalité des éléments présents dans cette scène. Les leviers sont réalisés en fil de laiton mis en forme, soudés et peints par bibi. Eric, fidèle à lui-même, nous a mis tout cela en musique. Observez le résultat, attardez-vous aux

minis scènes et imaginez les heures de travail que cela représente. Notre

récompense... la satisfaction du travail accompli, nos limites repoussées plus loin encore et les félicitations des premiers "visiteurs"

***Photos de détail :***



Bureau de la feuille



Regardons par la fenêtre

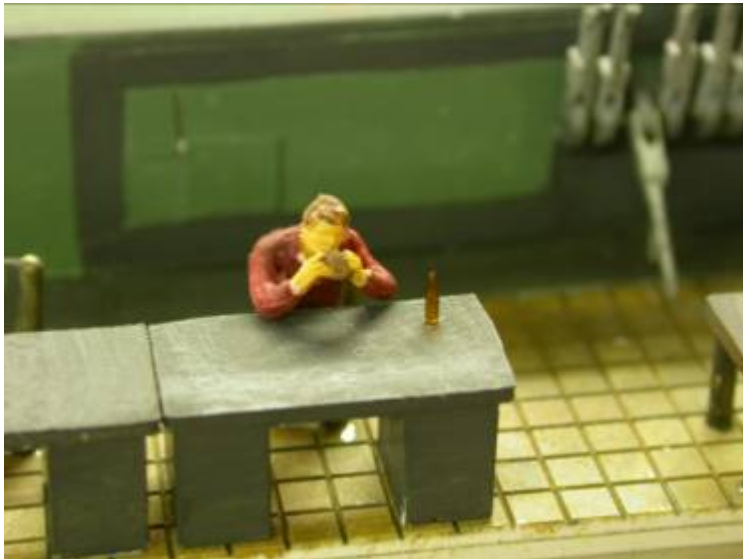


Dans la cabine





Et de l'extérieur



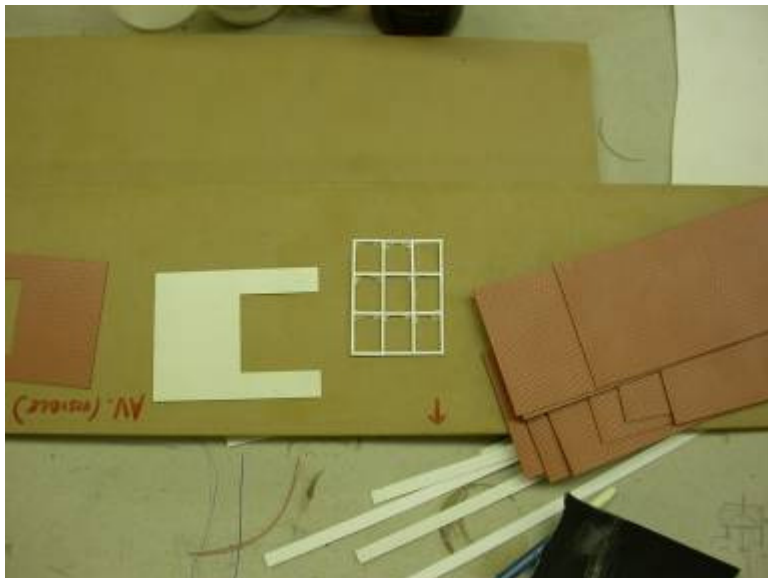
Un petit creux ?



Bâti et levier.



Les éléments des murs de la remise



Une fenêtre



Les portes



Et le futur château d'eau,  
"Belle pièce mon Général" !

Note de la Rédaction et du constructeur de cette belle pièce. Le travail n'a pas encore débuté et je ne sais pas par quel côté le commencer. Je dispose d'un plan coté qui m'a été fourni par le musée de Kinkempois. Avis aux amateurs de torture, je suis disposé à écouter tous les bons conseils que vous pourrez me donner.

Le Général



Rue d'Alleur, 29  
4000 ROCOURT  
GSM : 0495/280.812  
Tél. : 04/263.84.70  
Fax : 04/246.38.77

[www.rocourtmetaux.be](http://www.rocourtmetaux.be)

**ROCOURT METAUX S.A.**  
PRODUITS SIDÉRURGICIQUES



SANITAIRE • CHAUFFAGE  
TOITURE • ISOLATION  
CLIMATISATION

Traitement des eaux  
Tuyauteries industrielles  
Fluides médicaux  
Protection incendie

Siege social et administratif  
rue de la Coopération 21  
B-1032 JETTE

Tél. : 04 365 36 65

Fax : 04 366 01 32

Bruxelles

Tél. : 02 420 40 27

Fax : 02 426 17 54

Site : [www.entphilippe.com](http://www.entphilippe.com)

E-mail : [stephane@entphilippe.com](mailto:stephane@entphilippe.com)



### **A toute vapeur sur la « Montagne de Fer ».**

Complément informatif à la projection du mercredi 8 novembre : **Volldampf am Erzberg.**

Avant de nous plonger dans les panaches de vapeur de ce magnifique document ferroviaire, tourné durant les années soixante-septante, penchons-nous brièvement sur le patrimoine ferroviaire, et l'histoire de cette région d'Autriche.

#### **Histoire et géographie de la région.**

L'Erzbergbahn ou « Ligne de la montagne de fer » se situe dans la partie sud-est de l'Autriche actuelle, à la frontière de la Slovénie et de la Hongrie. Plus précisément en Styrie.

La Styrie, une des neuf provinces autrichiennes dont la superficie de 16.350 km<sup>2</sup> équivaut à un peu plus de la moitié de la Belgique, se caractérise par un relief alpin qui s'amenuise pour laisser place à la plaine hongroise. Elle est essentiellement constituée par les vallées de l'Enns et de la Mur, vallées qui, depuis des siècles, servent de voie de passage de l'Est vers l'Ouest de l'Europe. Au fil du temps, voyageurs, marchands et conquérants ont tous franchi cette région.

Aucun obstacle naturel ne protège la partie orientale de la Styrie. Elle a donc subi maintes

invasions par des agresseurs étrangers et plus particulièrement les attaques répétées, durant deux siècles, des Ottomans. Elle fut le théâtre de combats entre l'Occident et l'Orient et plus particulièrement le terrain de confrontation entre le christianisme et l'islam. En pénétrant en Autriche, les Ottomans auraient ouvert la porte qui donne sur l'Europe occidentale.

L'absence de protections naturelles fit de cette région le défenseur des frontières autrichiennes.

Une ressource naturelle cruciale l'aida à survivre et à vaincre ses assaillants: le minerai de fer. Il semble que des mines de fer étaient déjà exploitées par les Romains, des traces d'activité de fonderie y ont été trouvées et remonteraient au troisième siècle. Le premier document mentionnant le traitement du minerai remonte à l'an 712. En tous cas, il est certain que l'activité minière était bien présente au douzième siècle.

En 1919, la Styrie fut démembrée d'une partie de son territoire méridional composé de districts slovènes qui fut attribué à la future Yougoslavie.

#### **La mine.**

L'Erzberg, 1466 m d'altitude, ne pouvait mieux se nommer puisqu'il s'agit d'une montagne de minerai de fer. C'est un des plus importants gisements de sidérite en Europe dont la teneur en carbonate de fer atteint les 33%. La production annuelle s'élevait durant la période 1994-1998 à 1,3 millions de tonnes et l'avenir semble assuré jusqu'en 2020. La région, bien consciente que l'exploitation est en perte de vitesse se tourne de plus en plus vers le tourisme.

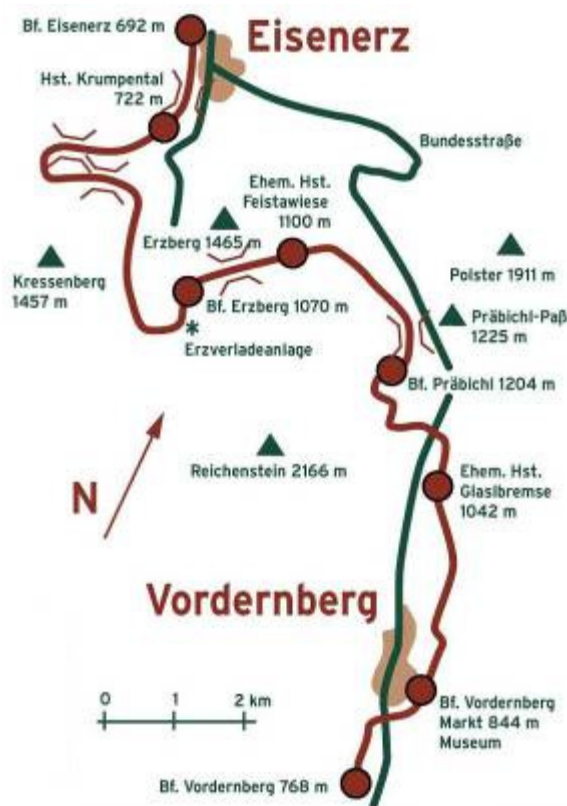
La mine s'est ouverte aux visiteurs qui peuvent y découvrir les dures conditions de travail souterrain aujourd'hui révolues puisqu'elle est maintenant entièrement exploitée à ciel ouvert. Plus précisément, le travail en galerie a été supprimé en 1986 et dès 1988 on inaugurerait la mine touristique.

Actuellement, la mine qui ressemble à une pyramide géante est exploitée par le procédé de l'abattage à gradins. Chaque gradin a en moyenne, la taille d'un immeuble de six étages et est long d'environ 800 m. De monstrueux engins sur pneus œuvrent dans cet univers minéral. L'un d'eux, « Hauly » se mue en taxi en transportant les touristes dans son immense benne.

### La ligne ferroviaire de l'Erzberg:

Elle était reprise comme ligne régionale des Chemins de Fer Fédéraux Autrichiens (ÖBB) de la Haute-Styrie reliant Leoben à Hieflau. Elle se raccordait ainsi à la Südbahn et à la Rudolfsbahn. La voie à écartement standard était équipée de la crémaillère pour vaincre les 1204 mètres d'altitude de la station de Präbichl.

Elle a pour origine Eisenerz sur la relation Hieflau – Eisenerz et se termine à Vordernberg sur la relation Vordernberg – Leoben. Elle est longue de près de vingt kilomètres, dont 5,3 km à adhérence et 14,6 km équipés de la crémaillère. La déclivité moyenne est de 68 ‰ avec un maximum de 71 ‰. Au départ d'Eisenerz la première section à crémaillère commence à la gare de Krumpental où se trouvaient jadis de nombreux hauts-fourneaux. Un kilomètre plus loin, la ligne enjambe la profonde tranchée de Ramsau sur un pont à arches haut de 31 mètres et long de 100. Les viaducs en maçonnerie se succèdent. La voie franchit ensuite la tranchée de Sauerbrunn sur un pont de 20 mètres de haut. Avant de rejoindre la station d'Erzberg, elle traverse la tranchée de Weiritz sur un viaduc à 10 ouvertures, haut de 31 mètres et long de 117.



Cette carte et d'autres informations utiles se trouvent sur :

[www.erzbergbahn.at](http://www.erzbergbahn.at)

Le Plattentunnel, le plus long de la ligne avec ses 1397 mètres se situe entre les gares d'Erzberg et Feistawiese. La ligne surplombe ensuite la tranchée « Gericht » sur un viaduc de 108 mètres et aborde enfin le viaduc de la tranchée « Weinzettel » avant d'atteindre le point culminant

(1204,80 m) qui se trouve dans le tunnel de Präbichl. La dénivellation pour la section Eisenerz – tunnel de Präbichl (11,4 km) est de 691 m.

Du point culminant à Vordernberg la différence de niveau de 736,5 mètres est avalée en 8,5 kilomètres. C'est peu avant d'atteindre la gare terminus de Vordernberg que se trouve la dernière section à crémaillère.

## **Historique de la ligne.**

A l'origine, le minerai de fer est transporté dans des sacs de cuir ou sur des charrettes tirées à bras d'hommes. Dès 1835, une ligne ferroviaire à traction chevaline atteint le col de Präbichl.

Suite à l'édification de hauts-fourneaux de technologie moderne, notamment à Hieflau, Donawitz et Schwechat (Wien) plus éloignés, une liaison ferroviaire avec le site d'extraction s'avère nécessaire.

La ligne commence sous la forme de deux antennes : la première au Sud relie Leoben à Vordernberg et est ouverte en mai 1872. Elle permet de rejoindre le Südbahn reliant Vienne à Trieste. La seconde relie, dès janvier 1873, Hieflau à Eisenerz et permet la connexion avec la ligne « Kronprinz Rudolph » assurant une liaison vers Villach, Salzburg et Ljubljana .

En 1888 commence la planification, la construction et l'exploitation d'une ligne d'une vingtaine de kilomètres. Elle sera mixte, à adhérence et équipée de la crémaillère. Elle reliera les deux antennes par le col de Präbichl. La concession est attribuée à la société privée Österreichischen Alpine Montangesellschaft , devenue depuis 1973 la « Voest-Alpine.

Le 08 mai 1889, le « Chemin de Fer Régional Eisenerz – Vordenberg » est achevé.

Le 25 avril 1891, le réseau réceptionne sa première locomotive à crémaillère : la 69.04 qui deviendra plus tard la 97.204 des ÖBB.

Le 25 mai 1891 la ligne est construite de Vordernberg jusqu'au col mais l'exploitation n'est alors possible que jusqu'à mi-parcours... par manque d'eau pour la chaudière des locomotives! L'érection d'une grue à eau à la halte de Glaslbremse en juillet de la même année permet d'atteindre enfin la gare de Präbichl.

En août, la section Nord est également ouverte et le 18 août le premier train relie Eisenerz à Vordernberg. Le 15 septembre a lieu la cérémonie officielle d'ouverture du chemin de fer minier de l'Erzberg.

Ce n'est qu'un an plus tard, en juin 1892, que la ligne devient également accessible au trafic voyageurs. En 1893, le 05 novembre, suite aux travaux plus difficiles et coûteux que prévus, elle est rachetée et intégrée au réseau de l'Etat.

Le 27 janvier 1909, le réseau réceptionne ses deux dernières locomotives du type 69 dont la

69.17 (ÖBB 97.217) vénérable ancêtre actuellement érigée en monument à Vordernberg.

En janvier 1913 la première locomotive d'une série de six est réceptionnée, la 269.01, renumérotée ÖBB 197.301, qui terminera sa carrière de vieux serviteur dans le musée de ligne, à Vordenberg.

Le 11 novembre 1914, un violent incendie ravage les installations de Vordernberg et endommage gravement six locomotives.

Fin janvier 1942 arrive la première des deux plus puissantes locomotives à crémaillère du monde : la 97.401 (ÖBB 297.401) qui terminera aussi ses jours comme monument à Vordernberg.

En mai 1962, c'est la traction diesel à crémaillère qui fait son apparition. La 2097.01 (ÖBB 2085.01) entre en scène.

Moins de dix ans plus tard ont lieu les premiers essais en simple adhésion avec la diesel 2043.03 entre Vordernberg et Vordernberg Markt. Ce sont les prémices d'une exploitation de l'Erzberg en simple adhérence<sup>1</sup>.

De fait, à partir de 1971, la crémaillère se mue pas à pas en une exploitation à adhérence assurée notamment, pour le trafic voyageurs, par des Schienenbussen (autorails Uerdingen).

En 1976, les trains de minerai cessent de rouler le samedi, dimanche et les jours fériés. Cette même année, le 23 avril, commencent les essais de traction de trains de minerai au crochet des locomotives diesel à adhésion 2143.41 et 2143.44 en unité multiple.

Toujours en 1976, pour des raisons de sécurité, tous les trains de minerai sont à nouveau assurés en traction à crémaillère suite à la dérive d'un convoi qui dérailla après avoir dévalé près de la moitié de la ligne Präbichl - Vordernberg.

Malgré ces nouvelles dispositions, le 30 septembre 1978 une locomotive à vapeur assura pour la dernière fois la traction d'un train de minerai et le 12 décembre sonne le glas pour la locomotive diesel à crémaillère.

Malgré les protestations, pétitions et diverses manifestations des amateurs ferroviaires, le démantèlement complet de la crémaillère se terminera le 26 septembre 1980.<sup>2</sup>

Le 30 janvier 1984 ont lieu les premiers parcours d'essais avec la loco 2043.557 tractant des voitures voyageurs à quatre essieux.

Avec la mise sous tension de la ligne Eisenerz – Krumpenthal en août 1984, les trains de minerai à destination de Linz et Donawitz sont maintenant tractés sans rupture de charge.<sup>3</sup>

C'est le 10 juillet 1986 que la 2043.557 assure le dernier train de minerai depuis la rampe de chargement de la gare d'Erzberg vers Eisenerz. L'infortune s'installe sur le réseau, dès février 1987, pour des raisons d'économie, tous les trains régionaux sont assurés par des autorails et, c'est le 19 janvier 1988 que roule le tout dernier train de marchandises : la 2043.557 amène un wagon couvert en gare d'Erzberg où il est déchargé et immédiatement renvoyé à Vordernberg. Le tout dernier parcours ÖBB a lieu le 12 mars 1988. Ce soir là, la totalité de la ligne est fermée car les risques et surtout le danger liés aux avalanches sont importants. Quatre jours plus tard, 300 mètres de voie sont balayés près de la gare d'Erzberg. Cette avalanche est peut-être tombée à pic pour « décider » de ne plus dégager la voie et même de mettre fin au trafic ferroviaire sur l'entièreté de la ligne.

<sup>1</sup> NDLC : « Elle était équipée d'un freinage hydraulique sur la transmission et lorsqu'elle descendait, la fumée dégagée par ce système n'était pas très « engageante » ».

<sup>2</sup> NDLucien : Exact, j'y suis allé en septembre 79, elle était y encore, mais en mai 80, la partie Vordenberg n'y était plus.

<sup>3</sup> NDLC : De l'autre côté, la section Leolen-Vordenberg, l'était déjà et on pouvait y voir les petites BB 1245 avec la version autrichienne des Damerbusche.

Le couperet tombe le 28 mai avec la cessation d'exploitation officielle de la section Krumpetal – Vordernberg Markt.

Le même mois pourtant, la traction électrique « chasse » le mazout de la section Vordernberg – Vordernberg Markt.

Le premier jour de l'an 1990, la Zahnradbahnverein (l'association du chemin de fer à crémaillère) signe un bail dans le but d'exploiter la section Krumpental - Vordernberg Markt. Elle sera réouverte le 23 juin sous le statut de ligne musée.

Du côté des ÖBB, la déglingue se poursuit: le trafic voyageurs sur Hieflau – Eisenerz est supprimé en mai 1999. En juin 2001, les Chemins de fer fédéraux ferment la ligne Vordernberg – Leoben !

Terminons par une note positive: le 25 juin l'association qui a changé de nom depuis le début de l'année rachète la ligne aux ÖBB. Souhaitons longue vie à la nouvelle **Verein Erzbergbahn**.

### **Le matériel en service sur la ligne de l'Erzberg.**

Au début de l'exploitation, les Chemins de fer de l'Etat autrichien utilisaient des locomotives de puissance peu élevée. La raison de ce choix était logique: en règle générale, ce sont des rames vides qui sont acheminées vers le sommet tandis que les wagons chargés de minerai descendent vers la vallée.

A l'origine quatre locomotives de type 031T construites par la Floridsdorfer Lokomotivfabrik de Vienne formaient la série 69. Le parc de cette série conçue pour la traction à simple adhérence et pour la traction à crémaillère s'est finalement étoffé de 18 unités. Techniquement, ces engins étaient équipés de deux groupes de deux cylindres capables d'actionner indépendamment la traction par adhérence et celle à crémaillère. Les régulateurs, les conduites d'admission de la vapeur et de changement de marche étaient entièrement séparés.

Afin de garantir une sécurité maximale, les machines étaient équipées de quatre systèmes de freinage différents: un frein à vide automatique et un frein à vis manuel qui agissaient sur les roues, un frein à collier qui lui exerçait son action sur les axes des roues dentées et enfin les quatre cylindres utilisés comme frein à contre-pression.

En 1910, l'exploitant décidait d'augmenter l'extraction de 30% mais, les locomotives n'étaient pas capables d'acheminer ce supplément de minerai. Comme il n'était pas possible de doubler la voie, le recours à des engins plus puissants s'imposait afin d'accroître la vitesse et la charge des convois. Ces nouvelles machines à six essieux étaient, comme auparavant, de conception autrichienne. L'augmentation de puissance ne fut appliquée qu'à la traction par adhérence grâce à une chaudière plus puissante et un accroissement du poids car la faiblesse de la crémaillère ne permettait pas de renforcer la puissance du mécanisme des roues dentées.

Les convois gagnèrent ainsi 50% de charge.

Trois locomotives furent livrées en 1911 et le numéro de série 269 leur fut attribué. Longtemps elles furent les locomotives à crémaillère les plus puissantes du monde avant d'être détrônées par la nouvelle génération issue du même constructeur.

Avant 1938, la construction de locomotives encore plus puissantes fut envisagée mais, la crémaillère existante et la structure de la voie n'étaient pas aptes à supporter des machines de très grande puissance. Deux machines de type 161T pourvues d'une chaudière plus puissante, d'un nouveau mécanisme des roues dentées et d'un surchauffeur Schmidt furent néanmoins construites. Logiquement, elles auraient dû former la série 369, mais l'Anschluß et la Deutsche Reichsbahn en décidèrent autrement en leur attribuant les matricules 97.401 et 97.402. Ces nouveaux engins étaient en mesure de pousser des convois d'un poids supérieur de 80% à ceux pris en charge par les 269 mais la réalisation partielle de renforcement de la voie et les problèmes techniques du nouveau mécanisme des roues dentées ne les autorisèrent qu'à de rares trajets en montagne.

En 1961 eut lieu une première mondiale: la construction de la première locomotive diesel à crémaillère construite par la firme autrichienne Sommering-Graz-Pauker pour le compte des Chemins de fer Tchécoslovaques (C.S.D.). Les essais en ligne, couronnés de succès, eurent précisément lieu sur l'Erzberg et incitèrent les ÖBB à acquérir un exemplaire semblable. Il circulera sous le matricule 2 085 (originellement 2 097). Sa puissance de traction de 1150 ch était immuablement répartie selon le schéma suivant: 833 attribués à la traction à adhérence et 317 alloués à la crémaillère.

Le matériel tracté a lui aussi évolué au fil des ans, les wagons à 2 essieux ont progressivement cédé la place à des wagons modernes à quatre essieux.

Sources d'information :

Site internet de l'association Erzbergbahn ([www.erzbergbahn.at](http://www.erzbergbahn.at))

Wikipedia, encyclopédie on line.

La vie du rail

Christian Van de Voorde



**Agence Belge de Gardiennage s.a.**

rue Grande, 111 5500 Dinant

Tél.: 082/745.745 - Fax: 082/227.580 - (GSM: 0475/753.023)

e-mail: [abgsecurity@skynet.be](mailto:abgsecurity@skynet.be)  
02/201.06.30

**A.B.G. s.a. - 24H/24 - 365 Jours/an**

NOTRE BUT, FAIRE DE VOTRE SECURITE NOTRE METIER DANS LA SECURITE

n° enregistrement: 863.596.839 Autorisation ministérielle: N° 16.0133.09



**Voici quelques photos de notre ami Lucien Genet pour illustrer les différents modèles décrits dans l'article de Christian.**



## **L'expo-bourse du Train Miniature Sud** **Edition 2006 à Arlon**

Organisée tous les deux ans par le Train Miniature Sud, club d'Arlon créé en 1986, cette manifestation accueille dans le Hall Polyvalent d'Arlon de nombreux clubs, exposants, vendeurs et artisans venant du Benelux, d'Allemagne et de l'Hexagone. Dans une ambiance bon enfant, elle permet une totale communion entre les amateurs de modélisme ferroviaire, quelque soit leur nationalité, l'échelle pratiquée ou la vision que l'on a du modélisme ferroviaire. Ici, pas de discrimination, on ne voyait dans tout le hall que des amateurs échangeant trucs, idées, informations et documentations pour le simple plaisir de rendre service.

Côté réseaux, de nombreuses échelles et écartements étaient représentés, du majoritaire HO au 32<sup>e</sup> (échelle 1) en passant par le O (de plus en plus présent), du N (qui se développe également de plus en plus) et même, encore plus fou, du N métrique (eh oui, ça existe). Je vous propose de parcourir en photo les allées de cette magnifique manifestation et des diverses réalisations qui ont marqué le public.

A tout seigneur tout honneur, nous commencerons par l'échelle reine : le O (ou 1/43<sup>e</sup>). Plusieurs réalisations de qualité étaient présentées. Mr Bout, membre du Cercle du Zéro, nous présentait sa gare de Magnères, bien connue des lecteurs de la presse spécialisée française, avec ses bâtiments de construction maison, son matériel roulant « fine scale » et, clou du spectacle, la circulation exceptionnelle de matériel belge réalisé par un membre du Forum TMM... Eh oui, c'est ça aussi, la fraternité des modélistes. Mr Marx, également membre du Cercle du Zéro (section Alsace), présentait sa gare de Ottrott, qui fut déjà présentée dans les pages de votre magazine lors de sa participation à l'exposition de Labaroche en 2005. Nouveauté sur le réseau, une magnifique P8 française, entièrement réalisée à partir de laiton et pièces diverses par Mr Marx. Une vraie petite merveille d'horlogerie fine à qui ne manque plus qu'une peinture en livrée Est (Ex-AL). Une autre réalisation à l'échelle du Zéro présentait quelques magnifiques machines agricoles qui cohabitaient paisiblement avec le matériel ferroviaire dans un décor bucolique digne d'un Alfred Sisley. Pour clôturer les grandes échelles, nous mentionnerons également le réseau de Mr Surmont, à l'échelle du 1/30<sup>e</sup>, qui présentait les débuts du chemin de fer avec du matériel roulant du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (réseau qui a déjà eu les honneurs de notre confrère britannique « Continental Modeller ») et le réseau à l'échelle 1 (1/32<sup>e</sup>) du Spur 1 Frënn Lëtzeburg, club de Gosseldange, qui présentait un réseau modulaire sur lequel circulaient des convois tractés, entre autres, par des diesels V100 et V200 de la Deutsche Bahn.

L'échelle N, elle, était représentée principalement par deux associations françaises membre de l'AFAN. La première, le Mini-rail Nord Alsace, présentait un réseau modulaire à l'écartement normal ou circulaient nombre de rames contemporaines et anciennes dans un décor typiquement « Elsass » (Alsace, en patois). Une autre association de l'hexagone présentait elle un réseau, comprenant la gare d'Afanmet, à l'écartement métrique. Oui, vous avez bien lu, du N métrique fonctionnel, ça existe. Certes, il faut une bonne dose de courage pour se lancer dans l'aventure, car tout le matériel moteur et tracté est réalisé sur base de châssis Märklin Mini-Club (qui ont l'écartement voulu pour le Nm). Il suffit de voir le niveau de réalisme du décor pour

comprendre que le public fut littéralement « scotché » à ce magnifique petit réseau qui fleurait bon la France profonde. Un autre réseau qui était également présent est celui du président du club de Mulhouse, qui présentait du matériel contemporain à l'échelle N dans un décor futuriste digne des plus grands sculpteurs « art moderne ». Il suffisait de parcourir ce réseau en lisant les petites légendes apposées au droit de chaque scène pour se faire une idée du talent de ce modéliste qui marie le modélisme ferroviaire à la poésie pure. Ce réseau, en fait, retrace de manière allégorique le parcours de l'être humain de sa naissance à sa mort, en passant par les grèves, les sports, l'administration (mon favori, je dois l'avouer), et plein d'autres scènes empreinte d'une poésie digne d'un Ronsard.

Enfin, nous aborderons les réalisations à l'échelle Ho, certes majoritaires mais de peu. Tout d'abord, nous avons remarqué quelques magnifiques réalisations modulaires représentant les chemins de fer américains. Un club luxembourgeois présentait deux magnifiques réseaux en caisson, présentant une petite gare du Far-West et un terminal marchandise d'une ville de moyenne grandeur de l'ouest américain. L'éclairage de ces réseaux, faisant appel à la technique du « Boxed-Diorama » (diorama en boîte), restituait une ambiance particulièrement réussie, qu'il s'agisse d'une magnifique aube pour la gare du Santa-Fe ou du crépuscule pour le terminal fret citadin. Nous avons également remarqué le réseau américain du RCFEB, club de Verviers, qui représente un terminal marchandise citadin. Ce club présentait seulement quelques modules, gérés en un « Time Saver » typiquement américain. Toutefois, lors de l'Expo « Le Rail » de Momalle le 20 août (voir agenda), ce réseau a été présenté dans sa totalité, développant plus de 10 mètres de long...

Pour ce qui est des réseaux HO venant de l'hexagone, nous avons principalement remarqué ceux du club de Hayange, présentant la gare de leur localité, et celui du club de Mulhouse, énorme réseau modulaire développant une longueur de plus de vingt mètres (en forme de U) avec un décor fort réussi et, cerise sur le gâteau, un fond de décor où l'on pouvait voir l'éclatement caractéristique de la « Patrouille de France » et de ses Alpha-Jets. Une autre réalisation également remarquée fut ce canon sur rail présenté par un modéliste amateur de bandes dessinées. Adoptant le logo BD3D, il réalise en modèle réduit toute une série de scènes mythiques de la bande dessinée : Tintin, Bigglesworth, Buck Danny, et j'en passe...

Côté réseaux « belges », nous avons particulièrement remarqué le réseau du Club de Halanzy, qui fait également l'objet d'un article dans votre magazine. Il représente la gare de Halanzy avant électrification, telle qu'elle était avant sa fermeture au service voyageurs en 1984. L'ambiance dégagée est d'un réalisme étonnant, malgré l'absence d'un « fond de décor » qui permettrait d'accroître encore celui-ci par une plus grande profondeur de champ. Un second réseau que nous avons également remarqué est celui en HO du club organisateur, représentant la remise de Latour. Certes, c'est un réseau ancien, mais dont le réalisme est toutefois de bonne qualité. Nous avons surtout remarqué une 51 Mehano à la patine bien réussie, œuvre... de votre serviteur (entre amis modéliste, il faut bien s'entraider, non ?)

Nous clôturerons cet article par un réseau qui a littéralement enthousiasmé le public, comme à chacune de ses apparitions tant au Pays qu'à l'étranger. Il s'agit du réseau de notre cher Jean-Claude Menchior membre de l'ALAF. Certains l'ont certainement déjà remarqué à Genk l'an dernier. Depuis, le réseau a encore été amélioré. Le

village a été entièrement remanié (on remarque principalement le café « G + Swaf » (lire « j'ai plus soif »... le sens de l'humour de ces liégeois m'étonnera toujours...) à l'intérieur détaillé et éclairé). Les rames, tractées par diverses locomotives de la SNCB, roulent à vitesse réaliste sous la caténaire SNCB. Et, dans le cas des locomotives électriques, elles roulent pantographe levé et frottant sur la caténaire, comme dans la réalité ! (NDLR : ce qui est rarement le cas sur beaucoup de réseau modulaire !). Certaines machines sont par ailleurs dotées d'un dispositif imitant les étincelles provoquées par le frottement de l'archet sur la caténaire humide ou givrée. Au vu des photos, vous remarquerez également le souci du détail de son auteur, lequel est aidé par plusieurs membres de l'ALAF, dont votre serviteur, qui font partie du « Team Expo » de l'association et assuraient également à proximité du réseau des démonstrations de diverses techniques modélistiques (patine du matériel roulant et réalisation de conifères). Vous pourrez d'ailleurs les retrouver lors de la prochaine édition de l'exposition TMM à Malines.

Côté bourse, la présence de PB Messing Bouw, de Minitec et de Treinshop Olaerts fut remarquée. Nombre de boursiers proposaient du matériel de seconde main et, cerise sur le gâteau, la 5001 Mehano fut également présente à de nombreux stands de vente.

Nous concluons en remerciant les membres du TMS pour leur accueil chaleureux et l'aide apportée dans la réalisation de cet article.

Texte & Photos : Eric Sainte.







## Calendrier des projections

**Le mercredi 4 octobre 06** : Christian Van de Voorde nous fera vivre de bons moments de chemin de fer romantique avec une K7 VHS de 55 minutes qui vous fera revivre l'aventure de la réouverture de la ligne du col du FO avec la Hge 4/4.

**ATTENTION MERCREDI 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2006 , FÊTE DE LA TOUSSAINT JOUR FERIE, PAS DE REUNION . CELLE-CI EST REPORTEE AU 8 NOVEMBRE .**

LE SAMEDI 4 ET LE DIMANCHE 5 NOVEMBRE 2006  
EXPOSITION DE L'ALAF DE 9 à 17 H.  
DES AFFICHES SONT DISPONIBLES AU BAR.

Nous sommes à la recherche de main d'œuvre pour le samedi et le dimanche. Adressez-vous à Albert Collin. Merci d'avance.

**Le mercredi 8 novembre 06** : C'est sur les pentes de l'ERZBERG que vous emmènera Christian Van de Voorde pour découvrir les puissantes locomotives à vapeur de cette ligne célèbre. DVD de 48 minutes.

**Le mercredi 6 décembre 06** : Jean-Pierre Dufays nous présentera un DVD nous montrant quelques uns des plus beaux réseaux d'Europe et surprise pour les nouveaux, le réseau de l'ALAF asbl à VOROUX dans notre ancien local. (Ce document a été montré il y a quelques années et chacun trouvera plaisir à le revoir).

**Ce mercredi 6 décembre 06** (Tiens, il me semble qu'il y a quelque chose pour les enfants sages ce jour là), grande tombola annuelle de l'ALAF avec de nombreux lots dont un bon de 50 € à valoir sur un achat ferroviaire).

Le programme qui vous est présenté, est toujours susceptible d'être modifié. Merci de votre compréhension en cas de changement.

## ***Le Point du JOUR***

**Librairie-Papeterie-Lotto**

**Service photocopie:**  
-noir/blanc  
-couleur numérique  
-plastification  
-reliure spirale

**Rue de la Station, 68  
4430 ANS  
Tel.04/246.13.97**

**Site:<http://www.lepointdujour.be>  
e-mail: [lepointdujour@skynet.be](mailto:lepointdujour@skynet.be)**