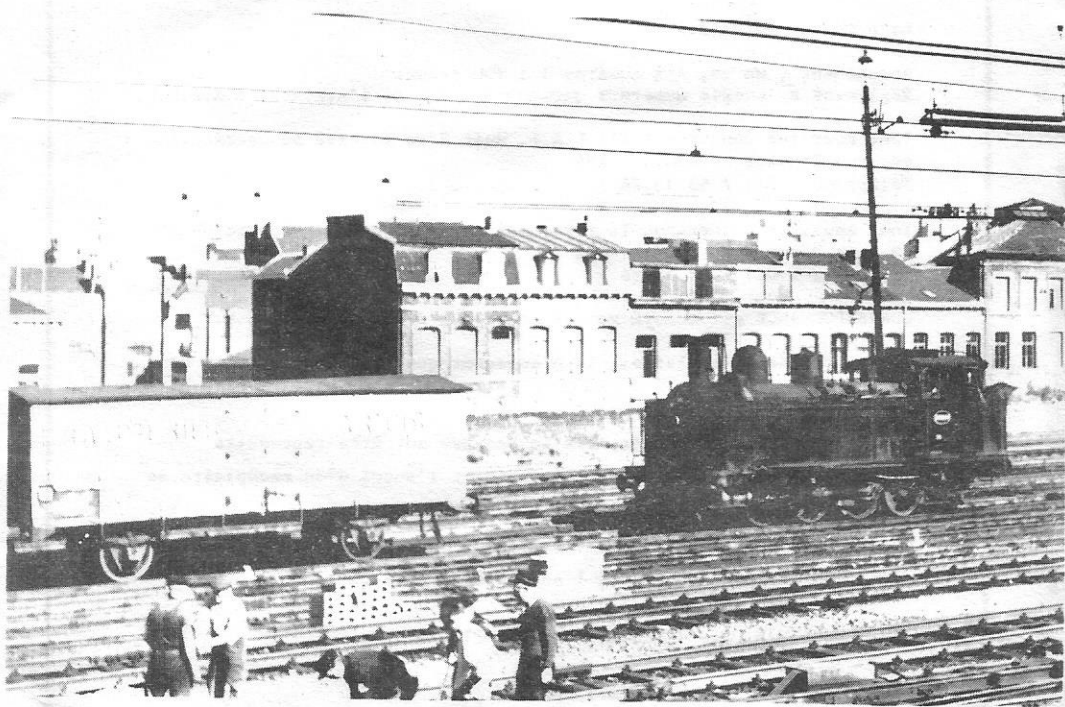


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. JANVIER - FEVRIER 1986 Numéro 1



**ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER**

Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en Chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, 8, rue des Cytisses 4000 LIEGE

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de Chemin de Fer A.S.B.L.

Le numéro : 40 Francs

Abonnement (un an, six numéros) : 200 Francs

Règlement au compte numéro : 240-0174811-21 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :
49, rue Doumier 4300 ANS

Téléphone : 041 / 63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN
49, rue Doumier 4300 ANS
Téléphone : 041 / 63.33.26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétariat de l'A.L.A.F. a.s.b.l.

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

DACTYLOGRAPHIE : Annette HEMBERT-PIRNAY

MAQUETTE : Richard ORBAN

Sommaire

EDITORIAL	04
LE COIN DU SPECIALISTE	06-07-08-09
Numérotation des véhicules tractés. Suite : Wagons par Jules VINCENT.	10
RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS	10
LE TRAIN DES PETITS PAINS ESPAGNOLS	12-13-14
ou l'Histoire des débuts des chemins de fer en Suisse par Jean Pierre DUFAYS	
QUOI DE NEUF	16-17
A LIRE ET A RELIRE	18-19
Max Delie, Vapeur, Stoom, Dampf "B" par R. VAN DER MADE	
QUOI DE NEUF	20
Les voies - 2ème partie par Richard ORBAN.	
LE TRAM DES CHAMPS	22-23
Le Vicinal Engis - Verlaine - Hannut.	
AGENDA	24
PUBS	5-11-15-21

PHOTO DE COUVERTURE : TYPE 53 (Collection L. JOB)

Comme vous l'aurez certainement remarqué votre périodique préféré est passé de 28 à 24 pages.

Ce n'est pas par raison d'économie de frais d'imprimeur, ou de papier mais par manque d'articles.

Il faut dire que c'est la crise, nous ne pouvons quand même pas faire une revue avec des articles émanant de la même personne.

Parlez-nous de votre réseau, de votre collection, de vos voyages ferroviaires, de vos anecdotes et de vos trucs et ficelles.

Je l'ai déjà dit, cette revue est votre revue et il ne dépend que de vous qu'elle continue à paraître.

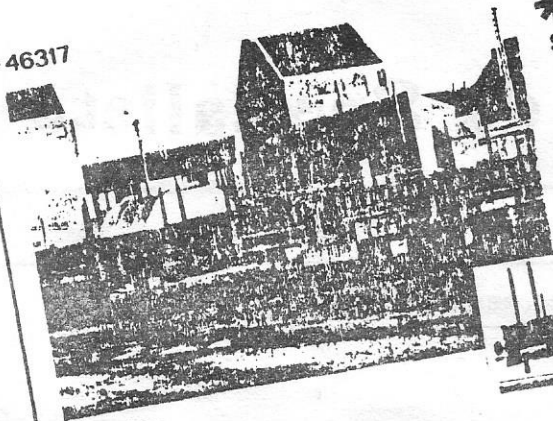
Je profite de l'occasion pour remercier toutes les personnes qui ont écrit des articles et collaborés d'une manière ou d'une autre à "Correspondance".

Je vous souhaite en mon nom et en celui du comité une bonne et heureuse année pour 1986 et que vous puissiez profiter pleinement de votre hobby préféré "le chemin de fer".

Richard ORBAN

é
d
i
t
o
r
i
a
l

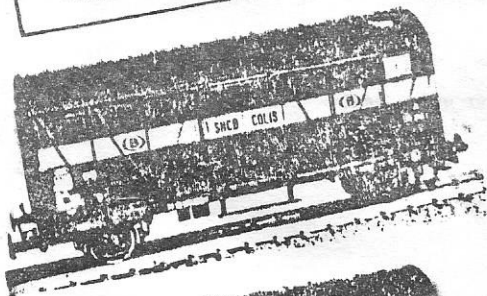
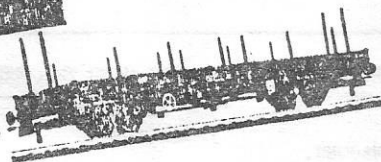
*46317



*
SERIES HO

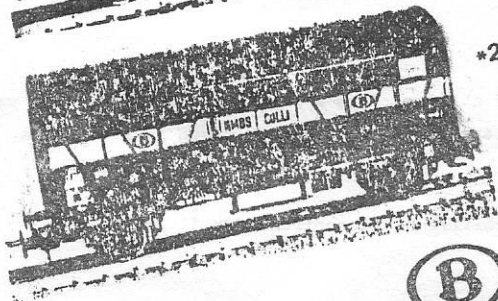
ROCO

450 ➔ * 315



54T ➔ *435 : pièce

*23484



Wagon à marchandises
S.N.C.B. - Type 2211 A3
avec roues à rayons
Nouvelles inscriptions:
SNCB Colis / NMBS Colli



02/395.22.96

JOCADIS NEW

RUE DE BRUXELLES 53 1390 ENGHEN
BRUSSELSTRAAT 53 1390 EDINGEN

5

5

le coin du Spécialiste

NUMEROTATION DES VEHICULES TRACTES (suite).

WAGONS.

- 1) La numérotation de 12 chiffres est identique à celle des voitures pour les deux premiers groupes de chiffres.

01 : wagon " EUROP "

11 : wagon " INTERFRIGO "

20 : wagon ne pouvant circuler qu'en régime intérieur

21 : wagon " RIV "

30 : wagon de service

88 : SNCB

50 : DR

80 : DB

ensuite vient un groupe de 7 chiffres, les 4 premiers sont déterminés par le type du wagon et les 3 derniers donnent l'ordre du wagon dans sa série.

ex. : 6675 728

le douzième chiffre est le chiffre d'autocontrôle des 11 premiers

- 2) Autres marquages.

Figure 1 : indique la charge autorisée pour les différentes zones. Les voies de la SNCB sont dans la zone C.

S : indique la charge autorisée pour une vitesse de 100 km/h.

../..

SS : indique la charge autorisée pour une vitesse de 120 km/h.

Figure 2 : indique en kg la tare du wagon.

Figure 3 : indique la surface du plancher.

Figure 4 : indique la longueur utile du plancher.

Figure 5 : indique la longueur totale du wagon.

Figure 6 : indique sur les citernes la capacité en litre.

Figure 7 : indique que le wagon répond à toutes les prescriptions de construction du R.I.V.

Figure 8 : indique que le wagon est admis à circuler en Grande-Bretagne.

Figure 9 : indique que le wagon appartient à un particulier.

Figure 10 : le cercle plein de couleur blanche indique que le wagon peut être basculé.

Figure 11 : indique que le wagon est retiré provisoirement du service commercial.

Figure 12 : indique que le wagon ne peut pas sortir du réseau SNCB.

Figure 13 : située sur les longerons indique la distance, en mètres, entre les essieux extrêmes ou entre les pivots des bogies
située sur les bogies indique en mètres la distance entre les essieux.

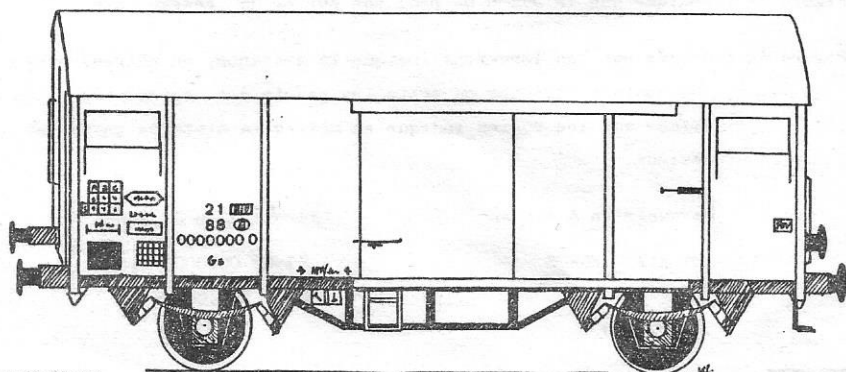
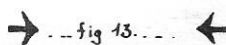
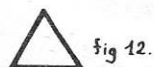
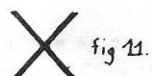
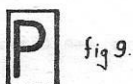
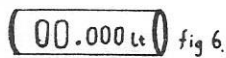
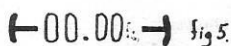
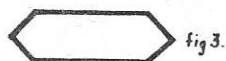
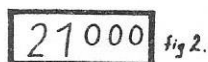
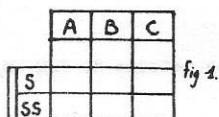
Marquage en 4 lignes

01 RIV - EUROP
88 B
0000000-0
. Elo

Marquage en 2 lignes

21 88 0000000-0
RIV B .0000

../..



8

../..

8

../..

CODIFICATION DES WAGONS DE L'UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER. UIC.

une lettre majuscule

E = wagon tombereaux de type courant ;

F = " " " " spécial ;

G = " couverts de type courant ;

H = " " " " spécial ;

I = " " réfrigérants ;

K = " plats à essieux de type courant (+ 12 m) ;

L = " " " " " " spécial ;

R = " " " bogies de type courant (+ 18 m) ;

S = " " " " " " spécial ;

O = " mixtes plats-tombereaux de type courant (+ 12 m) ;

T = " à toit ouvrant ;

U = " spéciaux ;

suivie de minuscules

Fb = wagon tombereau de type spécial à grande capacité à essieux

Lb = wagon plat de type spécial à essieux équipé pour le transport des containers

Uc = wagon de type spécial à déchargement à air comprimé ou pulsé.

Le = wagon plat à essieux de type spécial à étage pour le transport d'autos.

Se = wagon plat à bogie de type spécial à étage pour le transport d'autos.

Km = wagon plat à essieux de type courant de 9 à 12 m de long.

Kmm = wagon plat à essieux de type courant de moins de 9 m de long.

Rm = wagon plat à bogie de type courant de 15 à 18 m de long.

Rmm = wagon plat à bogie de type courant de moins de 15 m de long.

Elmo = wagon tombereaux de type courant non basculable
latéralement (1), moins de 7,70 m de long (m) et
non basculable en bout (o).

../..

../..

s = wagon qui satisfait au régime de vitesse S.

ss = wagon qui satisfait au régime de vitesse SS

c = conduite de chauffage vapeur.

rr = conduite et installation chauffage vapeur.

q = conduite de chauffage électrique pour tous les courants admis.

qq = conduite et installation de chauffage électrique pour tous les courants admis.

f = apte au trafic par ferry-boats avec la Grande-Bretagne.

Jules VINCENT

Renouvellement de votre cotisation 1986 au club.

(avec abonnement Correspondance compris).

- soit en versant 500 Frs (512 Frs pour domiciliation de la carte de membre)
au compte 240-0174811-21 de l'ALAF A.S.B.L.
- soit en vous adressant au Secrétaire (R. ORBAN) pendant les réunions.

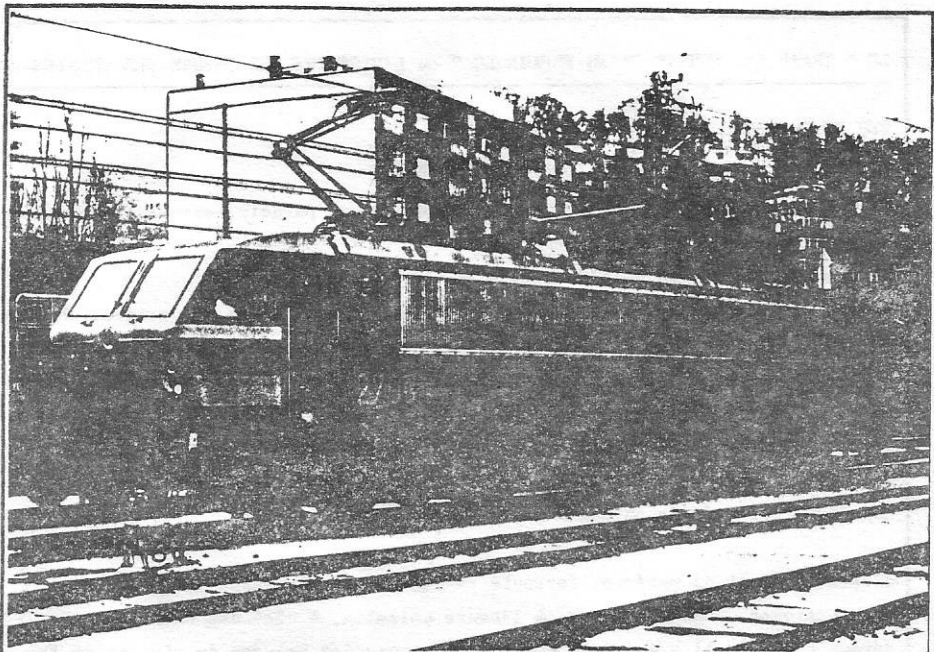
Dans les deux cas, avant le 1er mars 1986.

Passé cette date un supplément de 50 Frs sera demandé pour frais de dossier.

Abonnement à Correspondance.

200 Frs à verser au n° de compte ci-dessus avant le
1 mars 1986.

LIMA TRAINS HO



NOUVEAUTE 1984

LOCO SERIE 27 ELECTRIQUE AVEC PANTOGRAPHE FONCTIONNEL

EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPECIALISES

Importateur-Distributeur:

S.A. SAFARI
Rue des Atrébates, 136
1040 BRUXELLES

CONNAISSEZ - VOUS ...?

LE " TRAIN DES PETITS PAINS ESPAGNOLS " ou L'HISTOIRE DES DEBUTS DES CHEMINS DE FER EN SUISSE.

La Suisse, pour nous amateurs, est l'image même du paradis ferroviaire européen. Pourquoi ce label ?

Je crois qu'il est dû à la diversité :

diversité d'abord des paysages dans lesquels évoluent leurs merveilleux chemins de fer. Pour un pays à la superficie pourtant réduite, on passe en quelques bornes kilométriques de la plaine fertile et verdoyante à la végétation luxuriante et au charme idyllique des rivages méditerranéens en passant par la rigueur climatique de la haute montagne et les superbes vallées alpestres. Nulle part ailleurs en Europe ne se retrouvent concentrées sur un aussi petit territoire autant de variétés de paysages ;

diversité aussi du matériel ferroviaire rencontré, diversité de couleurs et d'esthétiques. Savez-vous qu'à l'heure actuelle, à côté des Chemins de Fer Fédéraux (CFF), il y a encore environ 80 compagnies privées de chemins de fer réparties sur tout le territoire. Ici aussi diversité dans l'importance que ces compagnies revêtent, certaines n'exploitant que quelques kilomètres de ligne parfois même moins de 10 kilomètres et certaines desservant plusieurs centaines de kilomètres de lignes tels B.L.S. (voie normale) et les Chemins de Fer Rhétiques (voie étroite).

D'où proviennent ces diversités ? Je ne m'étendrai pas sur la première, ceci n'étant pas un cours de géographie mais par contre je vais tenter de vous expliquer la seconde. Pourquoi tant de compagnies ?

../..

Pour un pays pourtant si ferroviaire à l'heure actuelle, savez-vous que la Suisse fut un jour le seul pays d'Europe qui ne possédait pas encore de chemins de fer? En effet, les conducteurs de véhicules à traction chevaline et les propriétaires d'auberge s'y opposaient. Quant aux paysans, ils craignaient le morcellement de leurs terres. Plus simplement, beaucoup de gens trouvaient qu'on s'était bien passé jusque là de ces diables à vapeur à la dernière mode et qu'il n'y avait pas lieu de changer de moyen de transport. L'on disait aussi que les chemins de fer pouvaient avoir un sens à l'étranger, mais que sur le sol montagneux et accidenté de la Suisse, ils reviendraient trop cher. On ne pouvait pas non plus contraindre quiconque à céder sa terre s'il ne le voulait pas.

Bien entendu les milieux dominants de l'industrie et du commerce voulaient lancer la construction des chemins de fer, car ils avaient tout intérêt à accélérer les transports de matières premières dont la Suisse est dépourvue et des produits industriels destinés à l'exportation ce qui aurait permis une baisse des prix à long terme.

Comme, jusqu'en 1848, il n'existait pas d'Etat fédéral et que l'économie était l'apanage exclusif de l'initiative privée, personne n'attendit que les autorités s'en mêlent. Des sociétés privées se constituèrent donc qui élaborèrent des projets pour la construction des chemins de fer.

La première, la Société des Chemins de Fer du Nord, fut fondée à Zürich. Elle visait à établir une liaison par chemin de fer entre Zürich-Baden-Waldshut et la vallée du Rhin jusqu'à Bâle afin de relier le commerce zurichois au réseau ferroviaire de l'Allemagne. Bien que les paysans aient enlevés pendant la nuit les poteaux d'arpentage plantés pendant le jour et que le Parlement cantonal ait rejeté une loi qui aurait pu contraindre les propriétaires fonciers à vendre du terrain au profit de la construction des chemins de fer, l'on réussit malgré tout, à construire la ligne Zürich-Baden. En 1847, la Société des Chemins de Fer du Nord put inaugurer cette section.

Comme le train du matin apportait de Baden à Zürich une spécialité de boulangerie appelée " petits pains espagnols ", qui se vendit avec un énorme succès, la gouaille populaire baptisa immédiatement ce premier chemin de fer " Spanisch-Brötli-Bahn " !

../..

../..

Au début, les montagnes suisses n'accouchèrent donc que d'une souris.

L'année 1848 marque la naissance de l'Etat fédéral suisse. Les pays limitrophes la France, l'Allemagne et l'Autriche avaient déjà construit un réseau ferroviaire très étendu. La Suisse entrevoyait une très grave menace : le commerce international risquait de se développer tout autour d'elle, en l'isolant telle une " fle " des Alpes. La jeune Confédération dut tant bien que mal prendre en main le problème des chemins de fer.

Mais qui devait construire les chemins de fer ?

Certains voulaient faire des chemins de fer une affaire d'Etat, d'autres au contraire, un objet de l'économie privée. Mais personne n'avait suffisamment de capitaux, l'Etat encore moins que les industriels. C'est pourquoi en 1852, le Parlement se prononça en faveur de la construction privée des chemins de fer.

Dès 1854, ce fut le déchainement de l'initiative privée dans les chemins de fer. Cela s'explique d'abord par l'euphorie des lanceurs d'affaire après la victoire des libéraux en 1848, à une époque où tout ce qui semblait moderne et plein d'avenir était à la mode. N'y furent pas étrangers, l'impression générale d'avoir pris sur les autres pays un retard intolérable dans le domaine des communications comme aussi le fait, qu'en 1849, la Suisse avait importé 400.000 tonnes de marchandises au moyen de véhicules à chevaux et par bateaux, et transporté environ 450.000 voyageurs en diligence- des chiffres qui laissaient espérer aux nouveaux chemins de fer un rendement appréciable. C'est pourquoi, on parvint aussi à les financer.

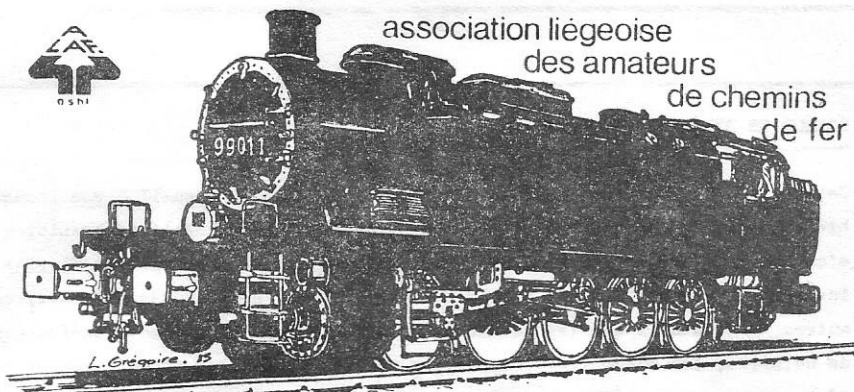
En 1862, dix ans après la promulgation de la loi sur les chemins de fer, la Suisse possédait un réseau ferroviaire de 1.148 km. Il faudra encore attendre 20 ans, pour qu'en 1882, soit inaugurée cette oeuvre gigantesque qu'est le percement du tunnel ferroviaire du Saint-Gothard.

Jean-Pierre DUFAYS dit " LE SUISSE ".

++++Nouveau++++

Le dernier autocollant de notre association est paru.
Disponible lors de nos réunions auprès de M.VOLDERS.

Prix: 30 frs.

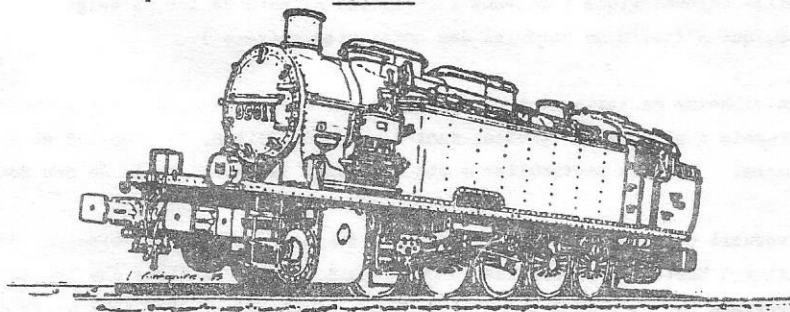


Faites en profiter également vos amis et connaissances.

UNE GRANDE PREMIERE

La reproduction en sérigraphie de la locomotive 99011 sur papier parchemin couleur chamois, au format de 20 X 30 cm. Cette reproduction exceptionnelle si elle est encadrée, sera du plus bel effet dans votre intérieur.

Prix promotionnel: 100frs



Pour les associations soeurs, par commandes groupées, nous faisons des conditions spéciales
Contacter notre secrétariat.

QUOI DE NEUF ?

EXPOS ET MANIFESTATIONS

Presse ferroviaire

VAPEUR EN BELGIQUE. Phil Dambly.

Cela fait longtemps que l'on attendait une réédition du recueil " Nos inoubliables Vapeurs ", introuvable aujourd'hui. Ce vœux va se réaliser bientôt et c'est en fait une édition entièrement remaniée, largement complétée et plus luxueuse du premier ouvrage publié en 1968. C'est ainsi qu'on y trouve, en autres, des détails sur les automotrices à vapeur et les locomotives-fourgons de Belpaire, les autorails à vapeur des années trente, les locomotives projetées mais non réalisées...

Pour la clarté de l'exposé, l'auteur a scindé ces 132 ans de traction ferroviaire en 21 chapitres. Il évoque tout d'abord brièvement l'évolution du réseau et des constructeurs; puis, pour ceux qui n'ont pas connu la machine à vapeur, consacre quelques pages à la description de ses principaux organes et de son fonctionnement. Après s'être penché sur les styles, la décoration, la classification et la numérotation des engins, il aborde alors leur retrospective de manière chronologique (suivant l'évolution du parc de l'Etat belge, puis de la SNCB, qui s'étoffe du matériel des compagnies privées).

A la richesse du texte et à sa rigueur documentaire, s'ajoute une abondante iconographie : plus de 500 photos, dont nombre d'inédites, des dessins et des diagrammes. Un soin particulier a été apporté à la reproduction de ces documents.

Ce recueil comporte en outre le tableau récapitulatif des principales caractéristiques habituelles pour les locomotives à vapeur, la liste des locomotives préservées par la SNCB à titre historique, ainsi qu'un index très utile des illustrations par type de machine.

../..

Un tel livre se doit d'être relié et bien imprimé sur du papier de qualité de telle sorte que votre plaisir à le parcourir résiste au temps. Malgré cela et grâce à une diffusion importante pour un livre aussi spécialisé, vous pourrez vous l'offrir au prix avantageux de 1.980 Frs.

POURRA ETRE COMMANDE AU CLUB LORS DE SA SORTIE.

Le Club Ferroviaire du Centre nous informe de la publication de son calendrier ferroviaire 1986. Il s'agit d'un calendrier de soutien dont le produit de la vente servira à mettre en place le 1er réseau permanent de vapeur vive en Wallonie.

Le prix de vente est de 250 Frs ; somme à verser au compte 271-0061822-65 du Club Ferroviaire du Centre à Houdeng-Goegnies.

Le Rail miniature mosan organise le lundi 10 février 1986 un voyage à Paris (par train) pour visiter le CNIT.

Renseignements et inscriptions : R.M.M.

rue des Champs, 22,

B - 5800 GEMBOUX.

Attention : nombre de places limité.

TOURNAI - Halle-aux-Draps (Grand Place).

La section d'Archéologie industrielle de la Société royale d'histoire et d'archéologie de Tournai organise une exposition " Vicinaux et Chemins de fer en Tournaisis 1835-1985 " du 28 mars au 20 avril 1986 de 10 à 18 H.

Musée des Transports en Commun du Pays de Liège.

Des tramways à traction chevaline et à l'électricité jusqu'aux trolleybus et autobus.

Ouvert les samedis, dimanches et jours fériés, du 1er avril au 31 octobre, de 14 à 18 H.

A NATALIS, rue Richard Heintz, 9, 4020 LIEGE.

Accès autobus STIL : 4, 26, 28, 31.

A LIRE ...

ET RELIRE

MAX DELIE, Vapeur, Soom, Damps " B ", Edit. G. Blanchart et Cie, Bruxelles 1985.

L'iconographie ferroviaire belge vient de s'enrichir d'un ouvrage intéressant. Celui-ci de format dit " à l'italienne " (25,5 x 21,5) comprend 193 photographies en noir et blanc de locomotives à vapeur vues sur le réseau belge entre 1930 et 1966.

Auparavant, les recueils de photos de matériel belge se limitaient à de petits ouvrages de qualité mais de moindre importance, tels que " Les trains belges en images " d'André ver Elst, " Souvenirs de la vapeur en Belgique et en Luxembourg de Roger Belot, " Images du rail en Belgique " du même Roger Belot. Signalons aussi, depuis cette année, le périodique bimestriel " Railphoto " dont la qualité s'améliore au fil des mois et qui nous propose des photographies originales et mérite nos encouragements.

L'ouvrage de Max DELIE se divise en trois périodes : 1) photos prises avant la guerre ; 2) photos prises pendant la guerre . 3, photos prises après la guerre.

Cette répartition est tout à fait arbitraire et, en fait, se justifie peu car elle ne répond à aucun critère logique.

Il eut été plus raisonnable de répartir les photographies en suivant l'ordre chronologique, non pas des photos, mais des locomotives elles-mêmes. Cela aurait évité un mélange hétéroclite de locomotives. Un classement normal imposait : 1) locomotives construites avant la guerre ; 2) locomotives allemandes " Armistice " ; 3) locomotives étrangères ayant circulé en Belgique pendant la guerre ; 4) locomotives " séquelles " de la guerre (selon l'expression de DAGANT).

.../...

Quoiqu'il en soit, l'ouvrage est le bienvenu et réjouira les vaporistes car les photographies sont souvent inédites et, pour la plupart, de bonne qualité.

Pour la période retenue par l'auteur, c'est-à-dire 1930-1966, presque tous les types de locomotives en circulation ont été photographiés. Il suffit seulement au lecteur de les chercher à travers l'ouvrage grâce à une table insérée après la préface.

Il est intéressant d'y découvrir des locomotives étrangères qui, durant la guerre, ont momentanément effectué du service sur le réseau SNCB. Je relève une locomotive anglaise ex GWR, portant le n° 106, au dépôt de Bruxelles-Midi en 1942 (photos 17 et 18), plusieurs locomotives françaises SNCF à savoir : de la série 140 B temporairement immatriculées type 2 en Belgique (photos 19 à 21 et 23) ; de la série 140 C formant un type 3 (photo 22) ; de la série 141 TB curieusement introduite aussi dans le type 3 (photo 24) ou devenue type 68 (photo 68) et enfin de la série 230 A devenue à la SNCB le type 23 (photo 42).

Ces documents rares sont évidemment accueillis avec plaisir.

Parmi les photographies qui retiennent l'attention il faut relever celle de la locomotive 57025 qui fut la seule du type 57 à compter deux prises d'eau, une de chaque côté à l'avant du " saddle tank ", ainsi que celles des locomotives 81253 et 81464 qui furent les deux locomotives du type 81 pourvues de l'échappement Giesl.

Le livre ne comporte aucun texte si ce n'est, sous chaque photographie, une courte légende dans nos trois langues nationales.

Pour les amateurs que nous sommes tous, c'est un livre qui sera feuilleté avec beaucoup de plaisir et ils seront certainement d'accord pour répéter le texte qui fut inscrit sur la locomotive 64022 lors de son dernier voyage le 14 octobre 1966 " O stoom wat waart u schoon !", " O Vapeur que tu étais belle ! ".

R. van der MADE.

TROUVILLE AND HOUTSIPOLOU RAILROAD

2 EME PARTIE - LES VOIES.

Savez-vous que nous sommes les seuls à avoir sur notre réseau de la voie normale, de la voie métrique (vicinale), des tramways à voies normale et de la voie étroite (carrière).

En effet, la gare de Houtsiplou possède en plus de la gare de chemin de fer à voie normale et son dépôt, un dépôt à voie métrique (vicinaux). Les deux chemins de fer sont contigus et communiquent entre eux au moyen d'un rollback (wagon à voie normale sur trucks à voie métrique) la ligne vicinale quitte Houtsiplou en site propre, traverse la ville pour échouer dans la cour à marchandises de la gare principale. De plus, une antenne va à la carrière en empruntant une partie de la voie normale au moyen de voies et aiguillages à 3 files de rails.

Malheureusement, tous les appareils de voie BEMO doivent être transformés pour être convenables, en effet, ceux-ci sont très mauvais au point de vue conductibilité électrique et nous causent beaucoup de problèmes (il est navrant de voir que BEMO, qui fait du si beau matériel roulant, fait des appareils de voie aussi exécrables).

Savez-vous également que la plupart des aiguillages et appareils de voie du réseau ont été transformés pour répondre aux normes NEM ? C'est-à-dire qu'il a fallu transformer les pointes de coeur des appareils de voie pour éviter que les roues des wagons ne " boitent " en passant dessus.

De plus, certains de ces appareils de voie ont été faits sur mesure ou modifiés pour être judicieusement placés (Eviter des cassures, etc...).



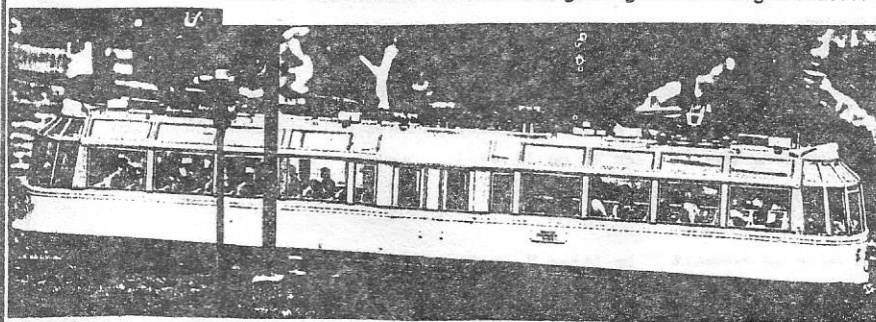
NEUHEITEN SOMMER '85 H0

Trix:

2469	Triebwagen VT 858 Epoche II	235,00
3735-51	Preuß. Schnellzugwagen AB Epoche I	44,10
3736-51	Preuß. Schnellzugwagen G Epoche I	44,10
3618-51	Bierwagen „Schultheiss“ Epoche I	32,40
3612-51	Spezialwagen „Persil“ Epoche I	34,10
3607	Kühlwagen „Nordsee“ Epoche I	30,60

Roco:

43525	„Gläserner Zug“ mit 36 Figuren Epoche IV	210,00
43522	V200 mit Schwungmasse Epoche III	119,50
46282	Güterwagen „Fahrrad am Bahnhof“, der SBB	19,50
43535	Ae 6/6 der SBB grüne Farbgebung m. Schwungmasse ..	145,00
43536	Ae 6/6 der SBB rote Farbgebung m. Schwungmasse	145,00



Fleischmann:

4239	BR 218 in „City-Bahn“ Ausführung	159,90
5270	Rollender Landstraße	39,00
5272	Rollender Landstraße mit LKW	39,90



Fleischmann-Sonderserien 1985

4811	Tenderlok T3, preuss. Ausführung	179,90
4882	Zugpackung, preuss. Ausführung	350,00
	alle Wagen der Zugpackung sind auch einzeln erhältlich.	
4805	DB Jubiläumsdampflok 50622	255,00
	In dieser Ausführung fährt die BR 50 in Nürnberg mit den Dampf-Sonderzügen.	

Miba-Jubiläumswagen Sonderserie-Silberling	32,00
„Köln-Zucker“ Sonderserie Roco-Tankwagen	29,50

le tram...

...des Champs

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT.

3ème partie.

Les Basses-Awirs : quittant la " paire à meuse ", le vicinal arrive alors sur la chaussée Liège-Huy près de la maison Anderneck. Il longe un instant cette chaussée puis la recoupe pour s'engager sur la route qui va l'amener vers le village d'Awirs.

La chaussée Liège-Huy est une des plus anciennes routes de notre région, elle fut certainement " battue " par les premiers hommes qui vivaient chez nous en se déplaçant le long des fleuves là où la végétation est la moins dense et où se trouvent toujours eau et nourriture.

En 1352, elle se nommait " le tiège ", puis ce fut " le royal chemin " puis " le grand warxhas " ou tout simplement " la voie de Liège ", au début de ce siècle elle fut baptisée du nom d'un tribun politique qui soulagea bien des misères ouvrières : Joseph Wauters, puis ce fut le quai Hertén à Engis et... le " quai du halage " à Awirs.

En 1567, les frais qui accablent la batellerie mosane sont tels que de plus en plus, les transports de l'époque s'orientent vers la route. Mais cette dernière n'est guère comme nous la connaissons aujourd'hui, c'est une route de terre plus ou moins battue suivant les saisons et qui subit en outre les inconvénients d'être traversée par les nombreux ruisseaux affluents de la Meuse qui transforment régulièrement son parcours en un véritable cloaque.

../..

vaux et les riverains sont souvent mandés à l'aide pour aider le pauvre homme et son attelage à sortir des fondrières et autres mauvais lieux de cette route. Il faudra pourtant attendre 1770 pour voir cette situation prise en considération par les états-députés.

Cependant, tous ne voient pas d'un bon oeil la remise en état de la route et lorsque les agents chargés de l'estimation des travaux approchent du couvent de Flône en 1772, ils sont accueillis par les religieux, aidés de quelques paysans qu'ils ont gagnés à leur cause et les chassent à coups de pierres. Il faudra encore attendre 40 années et la venue de Napoléon en 1811 pour voir enfin réellement démarrer les travaux d'aménagement de la route qui constituait pour lui et ses troupes une voie de pénétration de première grandeur.

C'est vers 1813 que la route fut terminée et il avait fallu pour cela attendre 43 ans. A l'endroit où le vicinal quitte cette route de Huy pour atteindre celle des Awirs se trouvait jadis une importante bâtisse que les habitants de l'endroit nommaient " li vf scole ". C'était une espèce de ferme qui était située entre la chapelle des Basses-Awirs et le garage Pinte. Le 2 février 1880 Victor de Clercx, châtelain d'Aigremont et bourgmestre d'Awirs, déplorant le fait qu'aucun enseignement religieux n'était donné aux enfants d'Awirs, Engis et Chokier, décida de fonder dans ce bâtiment une école catholique. La propriétaire du bien une demoiselle Frankinet, en fit don à la communauté et on fit venir d'Aix-en-Provence trois religieuses du couvent de l'Assomption. Elles donnèrent ainsi cours à 76 enfants : 27 d'Awirs, 15 de Chockier et 34 d'Engis. Mais l'école ne dura pas longtemps et en 1889, une lettre de de Clercx signale déjà " l'ancienne école " de Basse-Awirs.

Une autre source de renseignement (non contrôlée) signale que les religieuses de Neufchatel " ouvrent " une école en 1906 puis retournent dans leur institution en 1919.

Quoi qu'il en soit, c'est ce vocale " école des religieuses " qui a fait considérer erronément par certains auteurs cette " école " comme l'ancien couvent cistercien d'Awirs. Dans l'article suivant, nous ferons mieux connaissance d'un awirien sympathique, Julien Willems, dit " Fiquet " le ferrailleur.

A suivre...

genda

Chers amis, bonjour et une très bonne année à tous.

Encore une de passée et qu'avons-nous vu en 1985 ? Rappelez-vous !

Janvier : Matériel suisse - Jean-Pierre DUFAYS.

Février : Chemin de fer rhétique - HEIDBREDER - DANTHINE - NIHOUL - ORBAN.

Mars : Matériel belge : Richard ORBAN.

Avril : Film + dias Alsdorf Alsace - Lucien GENET.

Mai : Pêle-mêle - Jean Marie BELVAUX.

Juin : Richard ORBAN.

Septembre : Matériel américain - André JAMIN.

Octobre : Matériel belge - Didier DEVILLE.

A tous ces présentateurs un grand merci pour votre courage et votre collaboration.

Grâce à votre aide en début de l'année 1986, je vous propose :

Janvier 1986 :

Le 2ème mercredi, le 8 janvier et pas le premier mercredi.

Après le temps que nous venons de connaître il est je crois nécessaire de refaire un tour en Suisse avec notre ami Jean-Pierre DUFAYS.

Février 1986 :

Premier mercredi le 5 février.

Pierre MULLER nous propose de revoir les tramways de notre jeunesse.

Mars 1986 :

Premier mercredi le 5 mars.

.... (suite au prochain numéro).

2ème mercredi le 12 mars : ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

Important pour la bonne marche de VOTRE club.

Serge HEMBERT-PIRNAY.