

Correspondance

Octobre-Novembre-Décembre 2017



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be



Mini World à Rotterdam.

Thalys PBKA Forever.

Vie du club : Boca, Cockerill, Vie de Fer.

Belgique - België
P.P. - P..B
4100 SERAING
BC 4109

Dépôt Seraing
Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl :
Rue André Renard 6, 4100 SERAING

P 204113

Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs : Yvan Doigny,
Collin A, J-F Magnée, Xavier
Leemans, J-C Menchior.

Correcteur : Lucien Genet

Rédacteur en chef : A. Boulet

Photo couverture : La 7784

Lineas sur la ligne du Bocq

Photo A. Boulet.

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.

**12 € (EURO) : abonnement à la
revue Correspondance (1 an, 4
numéros)**

Règlement au compte IBAN : **BE
74 0682 3766 7407BIC GKCCBEBB**
de l'**ALAF asbl** (Abonnement2016).

Tout courrier, concernant la
revue, doit être adressé : Rue A.
Renard, 6, 4100 Seraing

E-mail : alain.boulet.4@gmail.com

Site Internet : www.alaf.be

CORRESPONDANCE est envoyée
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 4

Nettoyage du local

Page 4

Conférence : les trains TEE

Page 5

Visite à Mini World Rotterdam

Page 6 à 10

Thalys PBKA Forever

Page 11 à 16

Le Team Expo sur la ligne du

Bocq

Page 17

1817 - 2017 John Cockerill

Page 18

Livre : 180 gares en province

de Liège

Page 19

Expo Voie de Fer

Page 20

Calendrier des projections

Page 22

Journées Portes Ouvertes

Samedi 4 et Dimanche 5

Novembre 2017

De 9 à 17 heures

Club ALAF

Dans son local

Rue de la Gare, 77

4102 OUGREE

P.A.F. : 3€

Pour un club, l'environnement extérieur du local est aussi important que l'organisation intérieure. Le long du chemin de fer en face de notre bâtiment, le pont transporteur avec tapis roulant a disparu pour laisser un vaste espace pour le futur arrêt du train de la ligne de chemin de fer 125A. Cela va constituer une amélioration notable dans les déplacements à la périphérie de la ville de Liège avec le futur tram en 2022.

Les préparatifs pour nos journées expo sont en cours de finalisation. La nouvelle estrade de notre ami Pépé et de son équipe est finie. Elle a un nom qui laisse rêveur : « La Belle d'Ougrée ». Tout un programme : on reste dans la région avec la Passerelle et la Belle Liégeoise.

Dans cette revue, on a des reportages de l'été : voyage à Mini World Rotterdam, expo 200 ans de Cockerill, exposition voie de fer et la visite à Dorinne de notre ministre des transports en admiration devant le réseau du Team Expo. Un livre sur nos gares est mis à l'honneur aux éditions « Noir Dessin Production » (marque déposée). Notre ami Lucien nous propose un article : « Thalys PBKA ».

Si vous êtes attentif à la lecture de cette revue, vous constaterez que la soirée du mercredi 1^{er} novembre est reportée au 8 novembre 2017, voir page 5. En attente de nos journées portes ouvertes, qui je l'espère seront une réussite, je vous souhaite à tous une agréable lecture.

Le
P'tit
Mot
Du
Réda
c '
Chef

Renouvellement de la cotisation

Dans quelques semaines, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les autres années, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2018 au plus tard. **Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en sus.**

Le montant de la cotisation est de **55 €** (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 4,58 € par mois.

Le paiement de celle-ci se fait par virement sur le n° de compte suivant :

Belfius banque IBAN : BE74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB

En communication : Nom + cotisation 2018.

J'insiste sur la communication, elle est très importante, surtout lorsque vous payez avec un compte qui n'est pas à votre nom. Merci de faciliter la tâche du trésorier.

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€**.

+++++

Nettoyage du local.

Avant l'expo, nous nettoierons le local pour que celui-ci soit nickel.

Comme chaque fois lors du nettoyage, il n'y aura pas de réunion.

Seuls
les membres soucieux de donner un coup de main seront admis.

Qu'on se le dise !!!!!

Le nettoyage se fera le vendredi 27 octobre 2017

Mise en place du local pour l'expo le vendredi 3 novembre 2017.

Le lundi qui suit l'expo, soit le 6 novembre 2017, dans la matinée, nous aurons besoin de quelques personnes afin de remettre le local en ordre pour la réunion du mercredi suivant.

Les trains « TRANS EUROP EXPRESS »..., ou l'idée géniale d'un hollandais !

Le mercredi 08 novembre 2017, le conférencier André PEETERS, qui nous avait présenté l'année passée : « **Quand ces lignes étaient en PRUSSE...** », nous reviendra à l'occasion des 60 ans de la création des TEE.

L'auteur nous brossera les débuts des relations internationales dont certains trains de luxe furent repris pour leur appellation par des TEE. Il ne vous parlera pas de tous les TEE mais s'arrêtera sur les relations qui ont transité par notre réseau belge, le tout à l'aide de photos et documents plus anciens ainsi que des cartes des différentes périodes.

Cette conférence n'aura aucune prétention technique mais il vous détaillera le mieux qu'il peut les différents types de matériel utilisé sur notre réseau ferré national et les multiples changements dans les itinéraires, surtout de et vers l'Allemagne, ce qui ne fut pas chose facile. C'est ce que nous verrons ce 08 novembre.



Rame VT 11.5 en gare d'AMSTERDAM-CS (auteur inconnu)

Notre ami André Peeters sera accompagné de Roland Marganne.

PS : Pas de réunion le mercredi 01 novembre 2017.

VISITE A MINI-WORLD ROTTERDAM JUILLET 2017

Alléchés par un bel article dans Train Miniature Magazine, nous décidons de faire une virée à Rotterdam pour vivre une belle journée de camaraderie dans le milieu mini-ferroviaire... quoi de mieux ?? Un contact avec le service marketing nous ouvre les portes avec plaisir comme club de modélisme.

Nous sommes six du club à rejoindre dès potron-minet le port des basses terres du nord. A pied d'œuvre, nous nous présentons au desk pour commencer la visite (prix club = plein tarif donc extra korting :

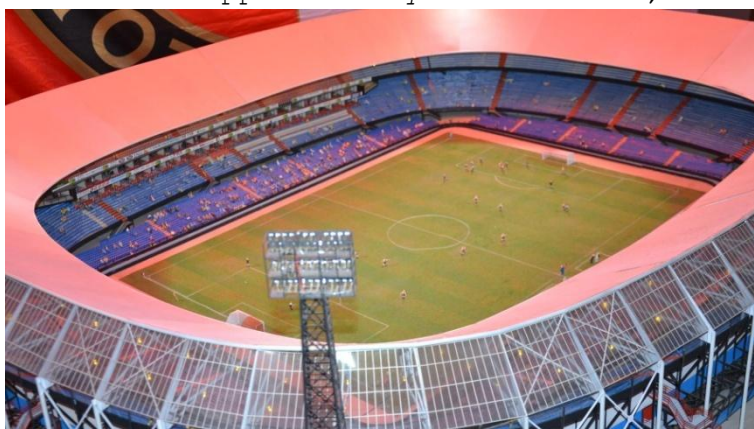
niks!) : 600m² s'ouvrent à nous avec une forte présence d'enfants et de

familles assez bruyants, mais bon nous sommes dans la période des vacances... L'expo nous présente évidemment toutes les caractéristiques des Pays Bas soit une topographie... plate, ce qui ne

permet pas une grande variété dans les modules ! Une première partie propose des paysages avec des constructions plus anciennes assez variées qui soulèvent un bel intérêt de nos amis avec forces photos à l'appui (on mettra d'ailleurs un petit reportage photo

sur notre site prochainement). Un module séparé propose aussi une belle reconstitution du stade de Feyenoord avec animation visuelle et sonore tonitruante... ambiance des supporters... *quéén ambiance,*

valet ! Ensuite, on a droit à une reconstitution de polders avec troupeaux de vaches et moutons, des canaux et un moulin d'assèchement, en un mot beaucoup de m2 utilisés avec très peu de décoration évidemment ! Niveau humour : une



vache qui fait du delta plane et une autre du ski nautique... oui bon ! A la rigueur, ça vaut presque les Schtroumpfs et le sous-marin dans l'étang du réseau de Jean-Claude !!!

De suite après, nous avons droit à une reconstitution du port de Rotterdam très fouillée et conforme à la réalité avec un pont levant très spectaculaire dans sa réalisation. Malheureusement, celui-ci est fixe alors que deux petits moteurs auraient pu apporter une très chouette animation, dommage ! Des petites rames poussant un ou deux wagons circulent en va et vient dans le port de manière un peu monotone. Une zone de déchargement de containers est aussi proposée avec circulation automatique en boucle de camions : pas mal... Un hôtel assez spectaculaire est mis en évidence devant le port avec une foule de détails réalistes : super (nous avons vu en partant ce bâtiment en réel tout à fait conforme en tout points...).



Une animation jour/nuit est proposée mais sur la base de tubes néon de couleurs différentes et avec une progressivité peu réaliste. De plus, aucune sonorisation d'animation n'est prévue (dame, la technique électrique date de 10 ans et est donc peu performante par rapport aux réalisations actuelles comme à Lyon par exemple).



Une grande surface est évidemment réservée à la ville de Rotterdam, composée de buildings ultra modernes, de constructions plates et cubiques comme dans la réalité, mais offrant peu d'intérêts du point de vue modélistique, des rues encombrées de files innombrables de véhicules posés là tels quels sortant des boîtes des fournisseurs, des maisons souvent hors d'équerre (car non fixées et à portée des

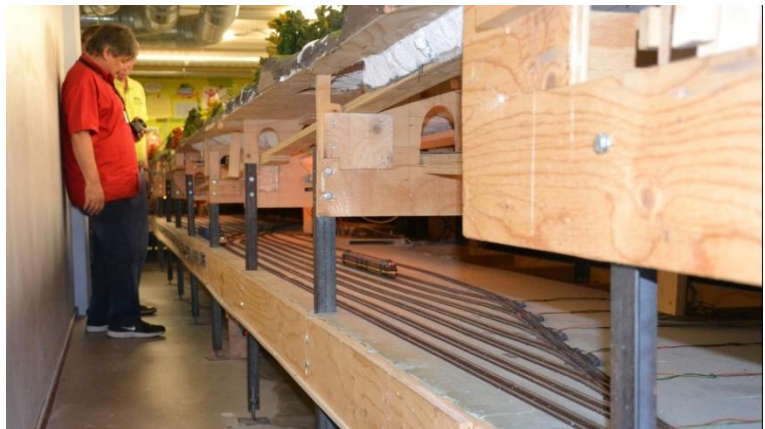
maines enfantines) dans l'alignement des rues, des éclairages d'intérieurs très, voire trop puissants avec peu (ou pas) de fenêtres non éclairées. Rarement un bâtiment se présente avec des éclairages changeants aux fenêtres. Par contre, on constate le très grand souci de permettre aux enfants de bien voir sur des rehausses en bois solide tout le long du parcours... un vrai plus ! Il y a aussi beaucoup de boutons pour animation sur demande, très bien également !

Un certain nombre de véhicules Faller car circulent correctement mais plusieurs sans éclairage lors de la nocturne... dommage.

Au niveau trains, des rames circulent sur des sections du plateau rarement interconnectés mais en petit nombre et avec des convois très réduits 4-5 wagons et 2-3 voitures alors que la distance se prête très bien à de longs convois, beaucoup de va et vient locaux pas très attirants. En gare principale, on annonce l'arrivée du Thalys et on a droit au modèle basique de Méhano avec une rame de... 4 véhicules... ah la la ! No comment.

Une cafétéria est disponible avec prix et menu corrects, le système de commande et le service sont efficaces quoiqu'un peu lents.

Enfin arrive l'heure de rendez-vous de la visite technique ; chouette on va apprendre et déguster la technique appliquée ; j'avais demandé une visite si possible en Anglais ou mieux en Français mais déception, rien que de l'ABN (Allgemeen Beschaaf Nederlands) et vlan, obligation de traduire pour les copains qui n'y entendent rien alors que le guide bénévole met le turbo et ne sait rien de la technique... very complicated, my friend !



La visite technique (payante 3 € par faveur club au lieu de 4 €) se borne pour la plus grande partie à se placer de l'autre côté du plateau avec peu d'explications, mais avancez SVP... car le temps passe !!

On arrive finalement dans l'atelier avec des bénévoles à l'entretien du matériel et la conception des bâtiments. Une imprimante 3D de haut de gamme et une découpe laser performante sont à l'œuvre : mazette c'est du professionnel cher ! Petit question/réponse pour le Faller car mais de manière très simpliste. Nous sommes poussés vers le dispatching central où deux gestionnaires pro sont au travail

mais doivent interrompre pour agir sur le réseau sur place... bref petit question/réponse mais aussi très simpliste, et voilà, nous sommes au-delà de l'horaire et le guide nous quitte, vite fait bien fait, pour reprendre un autre groupe d'enfants et familles qui attend (max 7 personnes à la fois avec horaire strict pré réservé) qui eux ne poseront pas de questions de technique... voilà, voilà !

Nous descendons (seuls) dans un atelier où se construit actuellement un nouveau module (190m2)



représentant la Grande Bretagne et là, horreur que voit-on ? Des voies avec raccords hors d'équerre, des vis qui perforent des bois éclatés, des chemins de câblage à donner un infarctus à un électricien digne de ce nom (et même aux autres), bref beaucoup de plaisir lors de la mise en route de ce module où un seul bénévole travaillait... ouverture prévue au printemps... si... si. Le Dieu de la technique lui prête vie... on se tire vite fait de cet antre !

Nous avons prévu de rester jusqu'à la fermeture à 17h00 pour permettre à chacun de revoir selon son désir des coins intéressants, mais voilà, vu l'enthousiasme de chacun de nous, nous reprenons vite le chemin de la Belgique dès 15h00. Ne voulant pas rester sur notre faim, nous avons terminé la journée par un excellent repas convivial dans un resto sympa à Barchon, nous promettant de remettre le couvert... euh... l'expérience modélistique sous d'autres cieux.

Nous avons le projet de nous rendre en **avril 2018 à Hambourg à Miniatur-Wunderland**, excusez du peu ! Nous sommes déjà une dizaine à souscrire à ce projet entre amis du club et assimilés... Serez-vous des nôtres ?? Une information suivra dans le courant de septembre pour approfondir la question et voir les prix et réservations d'hôtels.

Pour conclure, vous pourriez me (nous) reprocher une vision assez peu positive de notre visite, c'est vrai, mais je ne fais que refléter très exactement les pensées partagées par tout le groupe de manière unanime : bien, de belles idées et quelques chouettes réalisations , mais dans beaucoup de cas, une finition très approximative, des idées intéressantes mais pas vraiment achevées, de l'amateurisme venant certainement de la cinquantaine de collaborateurs bénévoles constructeurs avec une gestion professionnelle un peu légère. Pourtant, la machine tourne **depuis**

dix ans déjà et nombre de petits problèmes ou solutions innovantes ne trouvent pas écho chez les gestionnaires (« ah oui ben on n'y a pas pensé »... fut souvent la réponse...). Cela ne nous semble pas excusable dans une entreprise professionnelle qui gère 700.000 visiteurs depuis dix ans !

Nous pouvons pardonner beaucoup à des amateurs, mais là non ! Nous avons tous pu comparer la différence avec Lyon, visité par le même groupe en mai dernier, où on ne joue pas dans la même cour de récréation malgré une surface plus petite (450 m²). Là-bas, on peut comprendre quelques imperfections dans une entreprise encore en cours de démarrage depuis un an (pas dix !) où leurs animateurs professionnels, très à l'écoute de nos suggestions, nous disent *oui on y a pensé, on est en cours de préparation pour bientôt sur ce sujet et même, tiens, en Faller, nous avons tel problème*, et notre Freddy de donner la solution et de remettre le véhicule en marche ! Interactif donc ! Et pas question de payer la visite technique fouillée avec un des dirigeants qui savait de quoi il parlait et répondait en toute franchise : voilà du très bon pendant plus d'une heure et demie sans consulter sa montre !

Voilà du positif et une critique utile. La preuve : **en moins de douze mois, Lyon arrive déjà à 200.000 visiteurs payants !**

Il n'y a pas photo ! Nous souhaitons de tout cœur que nos voisins néerlandais rebondissent pour le plus grand plaisir des modélistes, mais, en ce qui nous concerne, il n'y aura pas de seconde visite, malheureusement. Pour Lyon j'avais assisté presque à l'inauguration avec de petites faiblesses inhérentes au démarrage, tout cela était déjà corrigé avec bonheur lors de la seconde visite en mai dernier et nous sommes restés au-delà de l'heure de fermeture pour discuter avec les dirigeants.

Ivan Doigny + Freddy + Claudius + Sergio + Francis et Lapinnn ! !

Texte Ivan Doigny, photos Claudius.



Thalys PBKA Forever, 15 ans déjà !

Ancienne gare de Liège Guillemins (dont la démolition a débuté il y a déjà 10 ans ce 29 août), voie 14, la dernière dans le fond, celle où, quand le temps était radieux, on embarquait tôt le matin avec les enfants pour aller à la côte dans un train de suite bondé, vous vous souvenez ? Lors du démarrage, bien peu de passagers, pour ne pas dire aucun, ne se rendaient compte qu'ils étaient poussés par la locomotive de renfort en queue, non attelée, l'allège pour les initiés comme vous et moi, celle de tête ne tractionnant que lorsque la rame était sortie du grill de la gare. C'était quand même l'allège qui fournissait le maximum d'effort jusqu'au-dessus des plans inclinés où elle laissait « filer » le convoi (Photo 1). Pourtant, à ce moment précis, les occupants des deux dernières voitures sentaient le choc des butoirs qui se détendaient brutalement lors du « décollage » de l'allège, soit la 2383 spécialisée habituelle, soit une 27 ou encore une 55 qui, soit dit en passant, avaient quand même (photo 2) quotidiennement deux ou trois de ces services tôt le matin ainsi que l'après midi entre autres, chaque fois aux heures de pointe trop chargées pour la seule allège spécialisée.



Photo 1



Photo 2

14 décembre 2002, 21H49', sur la même voie 14, tracté par la 1608 dans sa superbe livrée dorée, aujourd'hui préservée par le PFT, le tout dernier 438, 8 voitures I11, en provenance de Cologne, sorti du pont tube quelques minutes auparavant, démarrait à l'heure (!!) poussé par l'allège bien entendu qui, à l'époque, devait être la 2249 ou la 2250, (photo 3) toutes deux spécialisées depuis le retour en ligne de la 2383. Mais pourquoi ces deux points d'exclamation quand j'évoque ce train à l'heure me direz-vous ? Tout simplement parce qu'il souffrait souvent d'un retard presque chronique non imputable à la SNCB (20 à 30' en moyenne) dû à une correspondance victime du même syndrome à Cologne.



Photo 3

J'ai même assisté une fois à son départ à 23H15', un record, après le 1745 de 23H02', dernier train P à destination de Bruxelles allégé, lui, par le planton avec une 27 ! Quand on pense que son conducteur en avait encore pour 2H20' avant d'arriver à destination, il avait de quoi râler ! Situation

exceptionnelle évidemment. Quant à cet ultime 438 dont question ci-dessus, je l'ai filmé lors de son passage en vitesse au quai de Voroux. Dès le lendemain, les longues rames quadri tension rouge Bordeaux et gris, aux cabines de conduite au look inhabituel pour l'époque, s'élançaient non seulement sur les plans et la ligne 36 vers Bruxelles (photo 4, 5 et 6) mais aussi et surtout sur la 37 vers Verviers, Welkenraedt et l'Allemagne. On en avait déjà vu passer en gare quelques fois les jours précédents alors qu'elles effectuaient les derniers essais avant leur mise en service officielle (photo 7). On entrait de plein pied dans l'ère moderne, en attendant toutefois les futures liaisons par les lignes LGV 2 et 3 et, en corollaire, la gare Calatrava, pour lesquelles les grands travaux, prioritaires comme annexes, battaient leur plein dans toute la région. Pourtant, le TGV nous rendait déjà visite depuis le 2 juin 1996 depuis Paris via Bruxelles assuré en rames tri tension « réseau » aux couleurs « Thalys » bien sûr mais aussi en gris et bleu « Atlantique ». Il était limité à

Liège où le dernier du soir y passait la nuit au quai 6 le long du bâtiment, très, très surveillé afin d'éviter la moindre dégradation ou autre TAG ! Quelques jours auparavant, le dimanche 29 avril précisément, une rame Thalys « réseau » y était garée sur la « classique voie d'exposition », (photo 8) autrement dit la voie 6



Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7

qu'on pouvait vraiment qualifier « d'exposition » tant on y avait vu stationner des matériels particuliers à la disposition de la curiosité du public, telles la rame expo bleu clair avec la 2109 en tête, celle du TGV SE orange N°16 du record du monde à 380 Km/h de 1981 (tracté sur les rails belges par la 2604 en livrée d'essai entièrement jaune et conduite par le regretté Jean Dubuffet), la demi-rame Eurostar ou encore celle de l'Orient Express entre autres (photo 9, 10, 11, 12, 13, 14 et page suivante photo 15).



Photo 8



Photo 9



Photo 10



Photo 11



Photo 12



Photo 13



Photo 14

Seule exception : le « parallèle » entre la rame « Atlantique » côtoyant l'ICE 1, ceux-ci garés sur les voies 8 et 9) (Photo 15). L'équipement de la ligne 36 n'étant pas encore terminé complètement pour recevoir ce matériel, elle dut retourner tractée par la 2114 via la 36a, évitant ainsi la montée des plans inclinés (en



Photo 15

1988, lors des manifestations du cent-cinquantième de l'arrivée du rail à Liège, la rame « Atlantique » exposée aux Guillemins le samedi est montée à Ans le dimanche par les plans derrière une plus que nécessaire UM de 27 vu la déclivité de ceux-ci). Lors de son passage sur le viaduc du Horloz (photo 16) devant



Photo 16

une volée de photographes installés derrière ou carrément dans le cimetière de Tilleur (j'y étais perché sur le mur !!), on entendait depuis l'autre côté les cris de joie des supporters du Football club liégeois fêtant dans le stade de Tilleur, où le club avait émigré après l'exil forcé hors de son stade de Rocourt, la remontée en deuxième division, devenue depuis cette saison la 1b !!! (Pourquoi continuer à faire simple quand on peut faire compliquer ?).

Mais revenons à notre TGV. Pour l'anecdote, savez-vous que, au début de leur carrière ici, ces matériels ont salué le château d'eau de Bierset pendant presque 2 mois et demi avant sa démolition (photo 17) survenue en août en vue, déjà, des futurs travaux cités ci-dessus destinés à la transformation du site tel qu'on le connaît aujourd'hui ? Ce bon vieux serviteur d'un temps révolu, (Photo18) qui venait de voir



Photo 17

circuler les AM 900, (Photo 19, page suivante) les « aquariums ou masques de plongée » suivant les uns ou les autres, engagées aux omnibus pour ou de Waremmes jusqu'à la suppression de cet itinéraire dédié qu'était la 36b, a encore eu la satisfaction des coups de sifflet de la 29013 venant de



Photo 18

passer avec son train derrière l'atelier des wagons de Voroux par



Photo 19



Photo 20

cette même 36b, (photo 20) « la voie lente » évoquée ci-avant, et s'engageant sur la 36a vers Kinkempois. Elle allait retrouver à Liège la 26101 du PFT et sa rame en vue de se rendre ensemble en un seul convoi (14 voitures et le fourgon, excusez du peu !) au premier festival vapeur de Trois-ponts le 14 juillet. Après l'avoir vue repasser en sens inverse en soirée, c'en fut fini pour lui car il disparut quelques jours plus tard sous les coups du démolisseur. xxx

Pour en revenir au TGV, lui aussi à l'époque avait renvoyé les CC 40100 SNCF définitivement au rencart, non sans que celles-ci (40109 et 10) ne se payassent un baroud d'honneur, organisé par l'association française COPEF, en allant jusqu'à Amsterdam et Aix-la-Chapelle, destinations pour lesquelles elles étaient conçues et prévues mais où elles étaient interdites ! Ici à Liège, nous avons même eu droit à leur départ de retour vers la France ensemble en tête de la rame spéciale. Quel spectacle ! C'est la 1505, affublée des petits drapeaux belges et français sur une face, qui assura l'ultime Paris-Liège via Namur. Arrivant de la ligne 125 évidemment, elle est passée à côté des allèges et de l'ancien block 45 pour s'engager sur la 14a le long du mur du fond à la rue Mandeville et aller s'arrêter au quai 14. Quant à nos poly tensions, elles allaient encore courir allègrement un bon moment sur Oostende-Cologne avec les 16 et 18, (Photo 21, 22 et page suivante photo 33) mais aussi en service intérieur.



Photo 21



Photo 22



Photo 23

En effet, tout comme les 16 plus rarement, les 15 assurèrent des trains de pointe en tête des voitures M5, encore en livrée rouge, entre Bruxelles et Liège entre autres, en plus des IC Oostende Welkenraedt. De même, de concert avec les 55 bleues, on les vit aussi ensuite s'élancer à l'assaut des rampes de la ligne 42 jusqu'à Gouvvy où elles pouvaient utiliser à nouveau le 25000V monophasé, les M5 précitées étant reprises par les 27 (photo 24 et 25).



Photo 24



Photo 25

Quant aux 16, après l'extinction des 18, elles restèrent seules à courir vers l'Allemagne jusqu'au bout, démontrant ainsi que l'on fabriquait de l'excellent matériel chez nous. Et que dire de nos bonnes vieilles 22, 23, 25, AM, Break et tutti quanti dont certaines roulent encore après près de 50 ans (55 TVM, 62 Infrabel), de même que nos 27 et 21 qui ont plus de 30 ans !! Aujourd'hui, tout vient de l'extérieur. Sans ces matériels actuels full électronique qui ont évidemment leurs qualités, est-il impossible d'en concevoir et construire chez nous ? Cherchez l'erreur. *La suite dans la prochaine revue...*

Texte Lucien Genet

Photos Lucien Genet et J-C Menchior (photo14).

Le team Expo au festival de la ligne du Bocq.

Comme chaque année, le team expo était invité au festival de locomotives sur la ligne du Bocq.

Le réseau de Jean-Claude était de nouveau installé dans la gare de Dorinne Durnal, propriété d'un membre du PFT.

Les visiteurs étaient nombreux et tous admiratifs du travail réalisé sur le réseau.

Parmi eux, nous avons reçu un visiteur de marque : Monsieur Belot, ministre fédéral de la Mobilité et des Transports. Celui-ci effectuait une visite privée sur la ligne du Bocq et, par la même occasion, est venu admirer notre réseau.

Petite anecdote : nous lui avons présenté tous les gags et autres bêtises qui se trouvent sur le réseau et je n'ai pas pu résister de lui demander si il avait trouvé le village des Schtroumpfs. Comme toujours, personne ne les voit, sauf quand on leur présente la grosse loupe... Et à chaque fois, cela se termine par un fou rire général.



Texte et photos J-F Magnée.

1817 - 2017 John Cockerill

Des membres de notre club se sont rendus à l'exposition " John Cockerill 200 ans d'avenir à la Boverie ". J. Cockerill, né en 1790, acheta il y a 200 ans, en 1817, le château des Princes Evêques de Seraing pour y fonder la société portant son nom. Avec la proximité du charbon et des minerais de fer, il constitua un groupe sidérurgique intégré avec hauts fourneaux, laminoirs, forges, fonderies et ateliers mécaniques. Cette société fut avant la 1ere guerre mondiale le plus grand constructeur de chemins de fer du monde. Cet illustre industriel meurt en 1840 à Varsovie lors du retour d'un voyage en Russie.



Site : <http://cockerill200.com/>



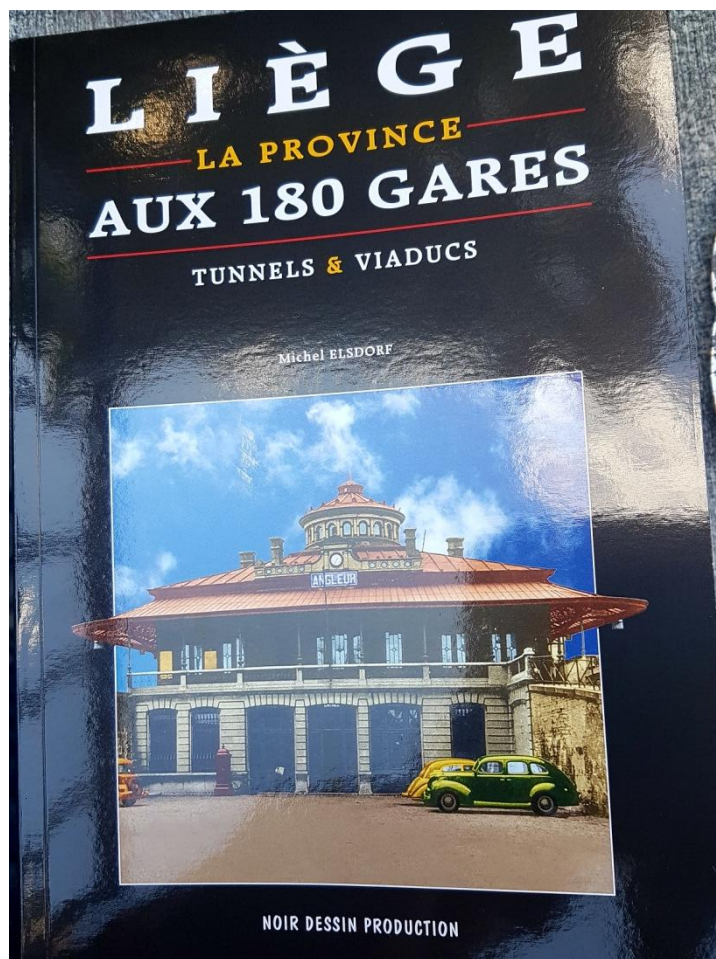
Texte AB
Photo J-F Magnée

Livre Nouveauté

Les éditions Noir Dessin ont publié un nouveau livre reprenant une liste non exhaustive de toutes les gares de la province de Liège.

Comme à chaque fois, celui-ci présente de nombreuses photos et ce pour pratiquement toutes les gares.

Ce livre n'a pas été écrit ni conçu par des amateurs de chemins de fer, mais bien par des amoureux de l'histoire de Liège, ils s'excusent donc de certaines erreurs ou omissions. Le but de cet ouvrage est, comme chaque fois qu'un livre est édité par Noir dessins, de présenter un recueil de vues parfois rares et/ou inconnues.



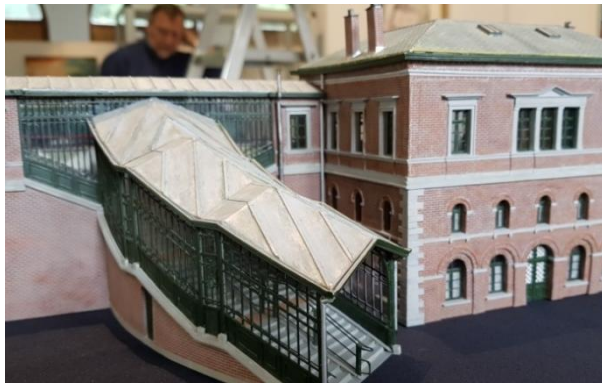
Texte AB Photo J-F Magnée

Exposition voie de fer

Dans le cadre des journées du patrimoine, l'ALAF a été invitée à participer à une petite expo qui s'est tenue dans les locaux de la gare de Chaudfontaine.

De nombreuses photos d'archives de la gare et des environs étaient exposées, ainsi qu'une exposition collective des artistes locaux.

Notre club, avec la participation de Mr Pierre Mawet, membres du CFEB, était chargé d'illustrer l'expo par des modèles réduits et une reproduction de la gare de Chaudfontaine (réalisation de Mr Mawet Pierre) qui a remporté un beau succès de la part des visiteurs.



Texte et photos de J-F Magnée.

**Project Management
Consulting**

**wtab
consult**
with time & budget

**Karin Wouters
Senior Project Manager**

Mobile : +32 496 86 66 18
Fax : +32 10 300 216
karin.wouters@wtab.be

Rue Nicaise, 8
B-1341 Céroux (Ottignies-Louvain-la Neuve)
Belgium



Le bout en train

ACHAT ET VENTE
RUE DU BOURBON 5B
5170 LESVE
0486 306370
seron.jacqueline@skynet.be

VENTE NEUF & OCCASION **NUMERISATION MATERIEL NEUF & ANCIEN** **TRANSFORMATIONS**

www.la-croix-de-hesbaye.eu

La croix de Hesbaye

FORMATIONS & ATELIERS **PRIX AVANTAGEUX** **SERVICE DE QUALITE**

agent officiel ESU, ROCO, FLEISCHMANN, ARTITEC, B-MODELS, VAN BIERVLIET, HAG, BREKINA, Léopold HALLING, TRAIN-SAFE, PIKO, T4T, TILLIG, PULLMAN, SEUTHE, REE MODELS, LS-MODELS, MARKLIN, TRIX, JÄGERNDORFER, der SCHIENENREINIGER, O-DECODER, KallBreinns, ADE, FALLER, HOBBYTRADE, HOBBYTRAIN, KATO

www.la-croix-de-hesbaye.eu/cdh/ info@la-croix-de-hesbaye.eu

Bourse d'échange

Le dimanche 8 avril 2018

De 9 à 13 h

Ancienne Ecole du Château de Sclessin Rue de Berloz

(Toujours à la même adresse)

Réservation obligatoire

auprès de

Xavier Leemans

Françoisxavier.leemans@skynet.be

**SPECIALISTE LIEGEOIS
FERROVIAIRE SUR PLUS
TOUTES MARQUES**

HOBBY 2000
MODELISME

**DU MODELISME
DE 1000 m²
TOUTES ECHELLES**

TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET www.hobby2000.be

**QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE TEL : 04/341.29.87 FAX :
04/343.66.03**

Calendrier des projections

Le mercredi 4 octobre 2017 : Un long métrage sur les Résistants du Chemin de Fer : Les Héros du Rail. Les cheminots racontent leur guerre, sabotage, détournement et renseignement. Le film est présenté par Ricky.

Le mercredi 1 novembre 2017 : **ATTENTION Pas de réunion.**

Le mercredi 8 novembre 2017 : Une conférence " Les trains TEE, ou l'idée géniale d'un hollandais " sera donnée par Mr André Peeters et Mr Roland Marganne (page5).

Le mercredi 6 décembre 2017 : Le film sera dédié au train automoteur rapide VT11.5 de la DB. Ce film sera présenté Par Pierre Ruiz. La projection sera suivie de la tombola annuelle.

Le mercredi 3 janvier 2018 : La soirée sera consacrée au film concernant le train allemand de légende, le Rheingold.

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 Site : <http://www.lepointdujour.be>

Tel.04/246.13.97 e-mail:

liblepointdujour@skynet.be