

# Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40

F.B.

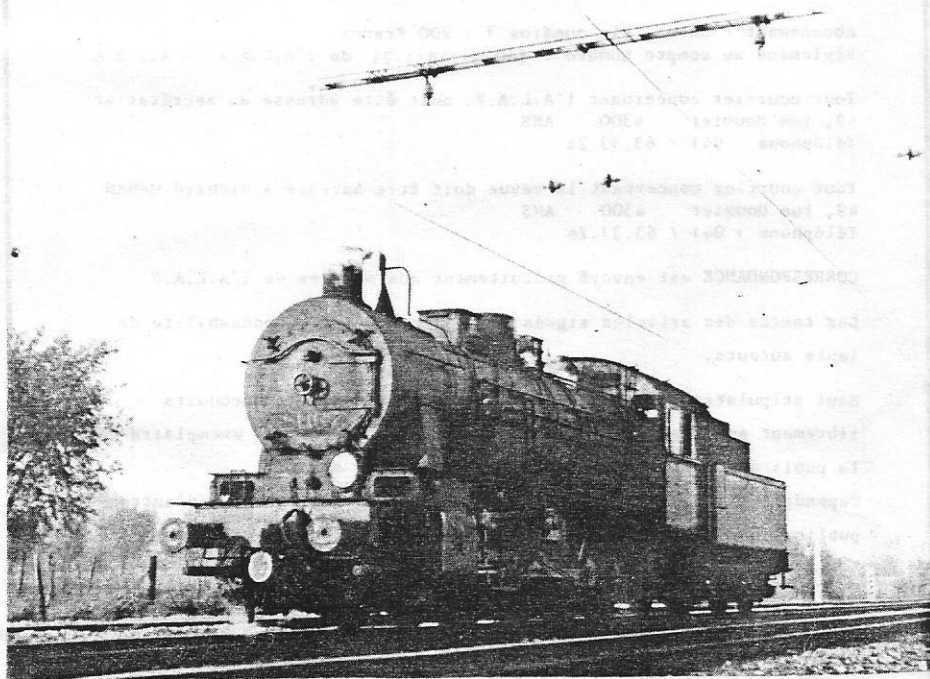
NOVEMBRE

-

DECEMBRE

1987

Numéro 6



ASSOCIATION LIEGEOISE DES  
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

# Correspondance

REVUE BIMESIRIELLE

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 s'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

SOMMAIRE .....	03
EDITORIAL .....	04
ET SI ON VOYAGEAIT .....	06-07-08
Les Chemins de Fer Rhétiques par Albert COLLIN ( 1ère partie )	
LE COIN DU MODELISTE .....	09-10-11
Où y'a du chêne, y'a du plaisir ( Les Gars, ça va scier ! ) par Léon GREGOIRE.	
SOUPER AUX FROMAGES .....	12-13
A LIRE ET A RELIRE .....	14-15-16-17
Cent vingt-cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique ( André DAGANT ) par Jean-René LEJEUNE.	
SAVIEZ-VOUS QUE ? .....	18-19-20
La loco à vapeur de Vresse-sur-Semois par Jean-Claude MENCHIOR	
OUI - DIRE .....	23
U.R.S.S.	
AGENDA .....	21-24
RAILS NEWS .....	17
COMMUNIQUEES .....	21
PUBS .....	05-22

PHOTO DE COUVERTURE : Locomotive type 81.167  
Collection JOCADIS.

Au cas où vous l'ignorerez encore, nous sommes dans la période de l'année dite " Des manifestations ferroviaires ". En effet, bourses d'échanges, expositions et festivals se succèdent à un rythme effréné.

Bien entendu, pour la majorité d'entre nous, il n'est pas possible de tout voir, quoique la plupart de ces manifestations ne manquent pas d'intérêt. Cela vous donnerait l'occasion de comparer notre club avec d'autres.

En tout cas, une chose est certaine le dynamisme de toute association, ferroviaire ou non, dépend de la bonne volonté de ses membres, qui, ne l'oublions pas, sont tous des bénévoles. Il faut dire que notre club tourne rond, l'entente est parfaite, et nous faisons tout notre possible pour vous satisfaire.

Mais malheureusement, nous avons parfois des désillusions. Par exemple, nous avons organisé une excursion en train pour le festival vapeur de Mariembourg ce 27 septembre. Mis à part les membres du comité et les non payants ( agents SNCB ) deux membres seulement se sont inscrits pour cette excursion. Nous nous sommes très bien amusés mais c'est à vous d'en tirer les conclusions.

N'oubliez jamais ceci, la bonne marche d'un club dépend du dynamisme de ses membres.

Richard ORBAN

# JOCADIS

Rue de Bruxelles 53  
Brusselsstraat 53  
ENGHIEN 1390 EDINGEN  
(Belgium)  
T. (02) 395 71 05

OUVERT/OPEN : 9<sup>h</sup> - 12<sup>h</sup> & 14<sup>h</sup> - 19<sup>h</sup> // Dim/Zon : 10<sup>h</sup> - 12<sup>h</sup>30 // Fermé le Lundi  
Maandag gesloten

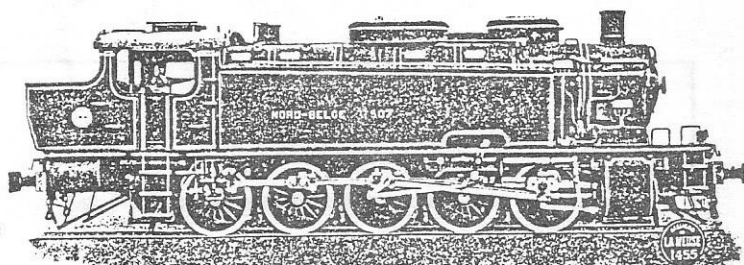
## TYPE 99

ex - Nord-Belge

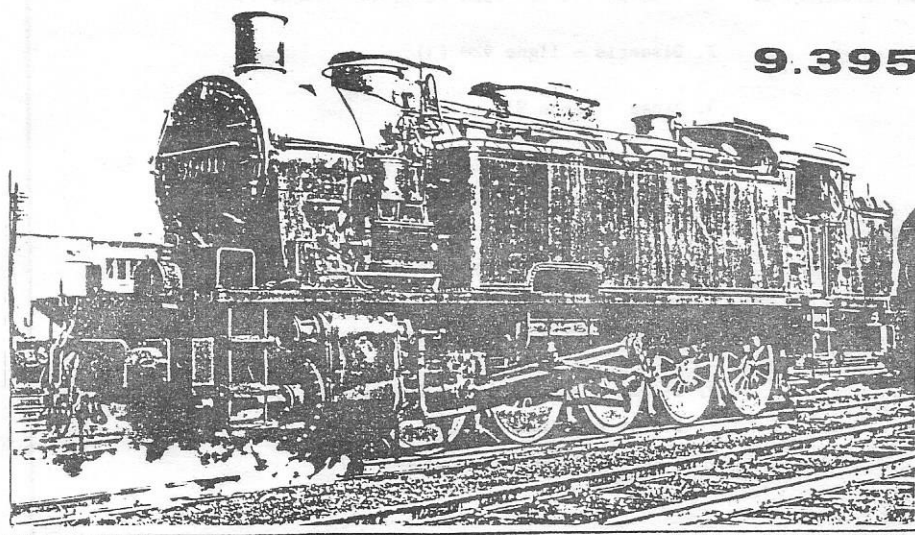
050TD SNCF

### KIT

en métal blanc sur chassis FLEISCHMANN  
in wit metaal op FLEISCHMANN onderstel



**9.395,-**



UNE SEULE FABRICATION :  
SERIE LIMITEE A 300 EXEMPLAIRES  
POUR LA BELGIQUE ET LA FRANCE

EENMALIGE PRODUKTIE :  
300 STUKS VOOR BELGIE  
EN FRANKRIJK

LIVRABLE JUILLET

LEVERBAAR JULI

+ Port  
Porto 50,- frs

# ET SI ON VOYAGEAIT

## LES CHEMINS DE FER RHÉTIQUES ( RhB ).

Les chemins de fer rhétiques sont situés en Suisse, dans le canton des Grisons I. Il s'agit d'un chemin de fer à voie métrique dont le réseau de 375 Km s'articule (1) autour de la gare de Coire ( CHUR ) (2) en direction de : 1. Filisur via Klosters et Davos - Ligne 910

2. Disentis - ligne 920 (3)

3. Arosa - ligne 930

4. St Moritz via Thusis, Filisur et Samedan - ligne 940  
( appelée ligne de l'Albula ).

II. autour de la gare de Samedan  
en direction de : 1. Scuol-Tarasp via Bever - Ligne 960  
( appelée ligne de la basse Engadine )

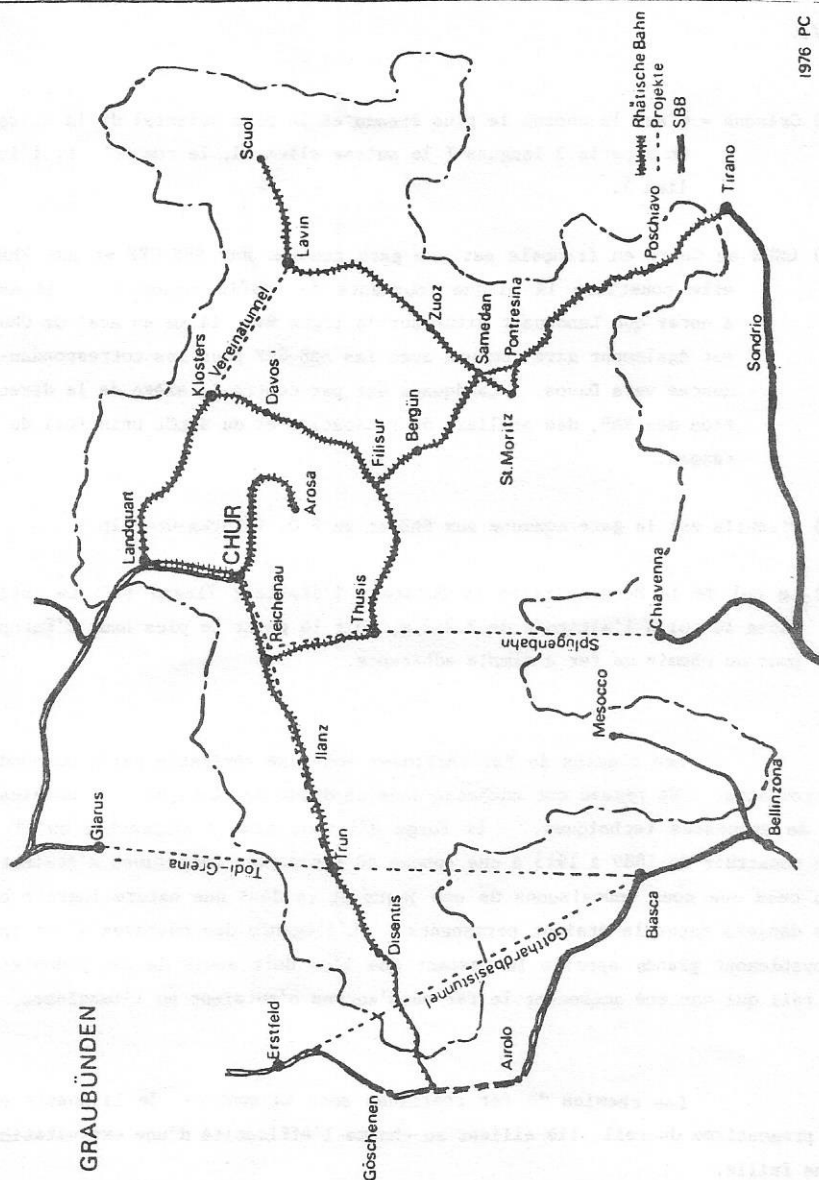
2. Tirano ( Italie ) via Pontresina, le col de la Bernina  
(4) et Poschiavo - ligne 950  
( appelée ligne de la Bernina ).

Voir sur la page suivante la carte des lignes.

.../...



# GRAUBÜNDEN



1976 PC

../..

- (1) Grisons = C'est le canton le plus étendu et le plus oriental de la Suisse.  
On y parle 3 langues ( le suisse allemand, le romanche et l'italien ).
- (2) CHUR ou Coire en français est une gare commune aux SBB-CFF et aux RhB, elle constitue la plaque tournante du trafic voyageur. Il est à noter que Landquart situé sur la ligne 910, 14 km en aval de Chur, est également gare commune avec les SBB-CFF pour les correspondances vers Davos. Landquart est par contre le siège de la direction des RhB, des ateliers de réparation et du dépôt principal du réseau.
- (3) Disentis est la gare commune aux RhB et au F.O. ( Furka-Oberalp )
- (4) Le col de la Bernina relie la Suisse à l'Italie ( Tirano ). Le train passe le col à l'altitude de 2.256 m, soit le point le plus haut d'Europe pour un chemin de fer à simple adhérence.

Les chemins de fer rhétiques sont une véritable perle du monde ferroviaire. Ce réseau est enchassé dans un décor de rêve, fait de hardiesse et de prouesses techniques. Il forge d'autant plus l'admiration qu'il a été construit de 1889 à 1913 à une époque où les moyens techniques n'étaient pas ceux que nous connaissons de nos jours et ce dans une nature ingrate où les dangers naturels étaient permanents. L'élégance des ouvrages d'art incroyablement grands appelle le respect que l'on doit avoir de ces pionniers du rail qui ont été accrocher le fer où d'aucuns n'auraient pu l'imaginer.

Les chemins de fer rhétiques sont la synthèse de la poésie et du pragmatisme du rail, ils allient au charme l'efficacité d'une exploitation sans faille.

A SUIVRE ....

Albert COLLIN.



# le coin du modeliste

## CHAPITRE 7. OU Y'A DU CHÊNE, Y'A DU PLAISIR ( Les gars, ca va scier ! ).

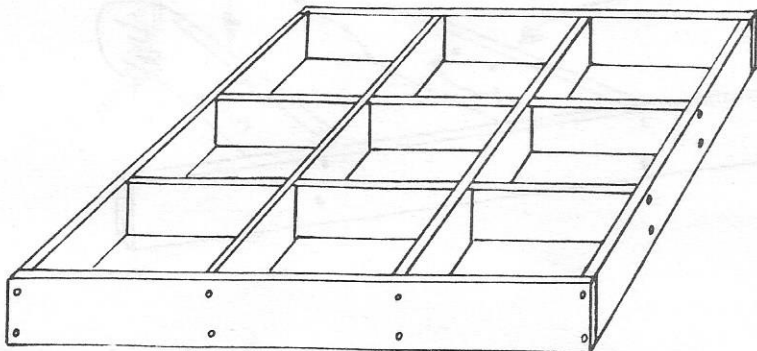
Quand vous avez en tête ou sur papier l'allure générale du réseau, sortez vos dollars, votre scie sauteuse et votre voiture du garage.

Mr ORBAN nous avait déjà écrit un article sur la question il y a 2 ou 3 ans je pense.

Rafrachissons nous la mémoire.

Le mieux est de copier le réseau du club ( The Best in the World ). Il faut d'abord réaliser une sorte de quadrillage de planches mises sur champ

Gaïtes faite  
mes lecs  
y'a un !  
nrouit !



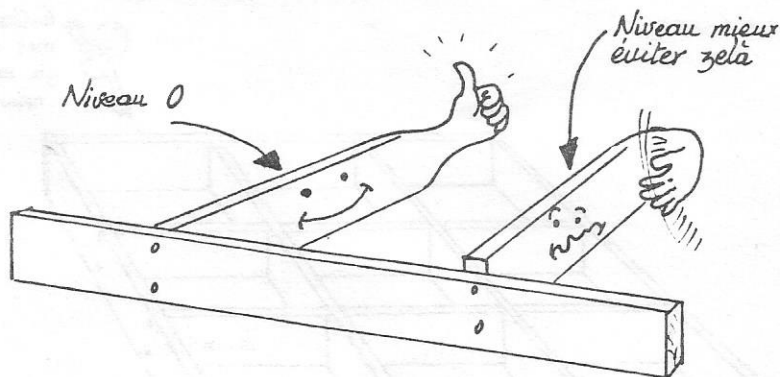
../..

En passant, si votre réseau, quand il sera installé, n'est accessible que d'un côté ( adossé à un mur par exemple ), la largeur maximum est de l'ordre de 1 m pour pouvoir y travailler à moins d'avoir une copine pharmacienne ou kinésithérapeute.

Les planches doivent avoir une section de 1 cm à 1,5 x 7-8 cm ou à peu près  
elles seront assemblées par chevilles, vis, colle, tout ce que vous voulez du moment que ça tienne.

Les " carrés " formés doivent être de l'ordre de 30 x 30 ou 28 x 32 si vous êtes soucieux d'avoir autre chose avec un maximum de 40 x 40 disons.

Veillez à ce que toutes les planches soient rigoureusement au même niveau.



en effet le dessus du cadre vous servira niveau 0 ( zéro ).

Passons au plan de roulement.

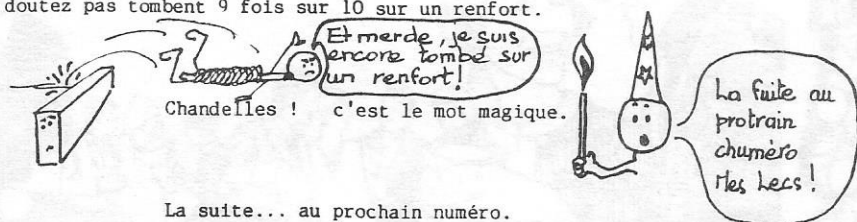
Choisissez la aussi du solide, contreplaqué, triplex au moins 1 cm d'épaisseur, linéx 1,5 si pas 2 cm et il faudra penser plus tard ( je le dis maintenant parce qu'avec l'âge, j'ai peur d'avoir des trous de mémoire ) à l'isoler de toutes les saloperies que vous allez mettre dessus : colle, pâte à papier, contenant beaucoup d'eau qui viendra joyeusement gondoler toute votre belle horizontale. ( y a que vous qui ne gondolerez pas ).

Comment isoler ? plastique adhésif ( merci VILEDA ).

OK et puis? Qu'est ce que vous faites? Vous placez le plan de roulement sur le cadre? Et encore quoi ?

Et les fils électriques plus tard, ils vont pendouiller joyeusement sous les cadres, vous ferez des trous dans les cadres pour les faire passer. Amuse toi bien !

Et les routes qui seront en contrebas par rapport aux voies ? Vous allez couper les cadres. Et les moteurs d'aiguillage. Petit coquin. qui n'en doutez pas tombent 9 fois sur 10 sur un renfort.



La suite... au prochain numéro.

A SUIVRE ...

Léon GREGOIRE.



LE COMITE



SERA HEUREUX DE VOUS ACCUEILLIR

LE 21 NOVE

AU CHATEAU

PERALTA



JOY

N

A ANGLOUR (HOTEL DE VILLE)

NOUV



# M E N U

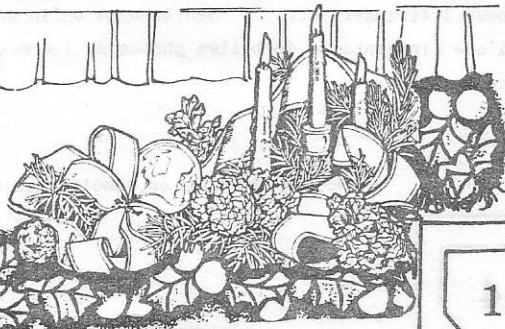
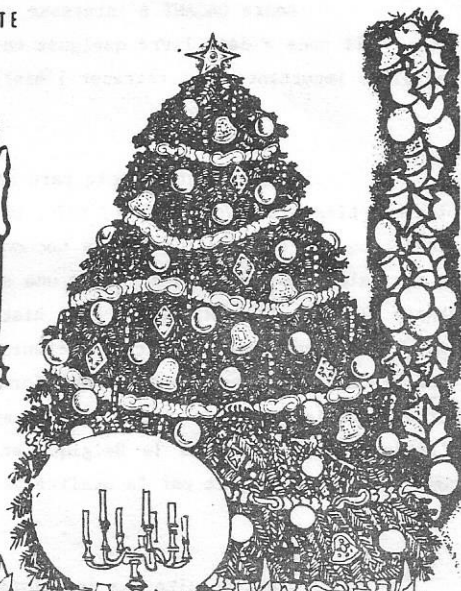
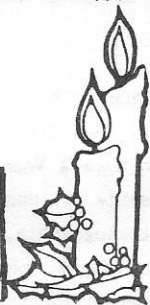
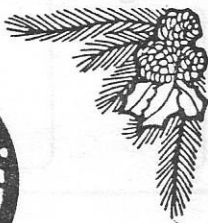
RE A 20 H.

- APERITIFS
- ASSORTIMENT DE FROMAGES
- PAIN GRIS      BAGUETTE
- UN VERRE DE VIN
- TARTE
- CAFE

E U X

O E L

E L A N



## A LIRE ... ET RELIRE



André DAGANT s'intéresse depuis toujours à la locomotive à vapeur. Il nous a déjà livré quelques ouvrages de références qui sont autant de jalons importants pour retracer l'historique de la machine locomotive.

L'important article paru dans le Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois ( Tome LXXXVI, 1974, pp. 23 à 243 ), intitulé " Cent vingt-cinq Ans de Construction de Locomotives à Vapeur en Belgique " est un de ces jalons. Il contient, outre une série de considérations fort intéressantes sur les locomotives et leur historiographie, la description synthétique de la production des constructeurs belges, généralement précédée d'un bref historique de ces sociétés qui formèrent un des principaux secteurs de notre économie pendant plus d'un siècle et qui contribuèrent à donner, à l'étranger, une image de la Belgique et de ses travailleurs qui inspire la confiance et le respect par la qualité de sa production industrielle.

Vient ensuite une description succincte des locomotives construites, groupées en fonction de leur destination : chemins de l'EB, des réseaux privés, locomotives industrielles, locomotives de tramways, matériel fabriqué pour l'étranger, etc... Mentionnons enfin une très belle iconographie riche d'une cinquantaine de belles photos de locomotives de types divers et de trente dessins.

Nous avons tous en mémoire les noms de Belpaire, de Walschaerts



../..

ou de Flamme. Mais nous savons peut-être moins que notre force de travail a produit plus de 16.000 locomotives à vapeur. Sommes-nous toujours conscients que trois des principaux constructeurs de locomotives étaient installés à Liège et qu'ils ont réalisé près de 42 % de la production belge ?

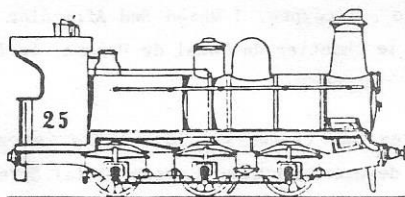
Relevons, dans le texte d'André DAGANT, les événements qui ont marqué la construction de locomotives à vapeur au Pays de Liège.

A tout seigneur, tout honneur, commençons par John Cockerill. Il fut le premier à construire des locomotives sur le continent européen et le troisième au monde en livrant, au jeune chemin de fer de l'Etat belge, sa sixième machine, " Le Belge ", du type " Patentee " conçu par Stéphenson. Pour construire une locomotive à vapeur à cette époque, il fallait posséder toutes les connaissances techniques du moment.

La Société Cockerill a construit environ 3.312 locomotives dont plus de 800 destinées à l'EB.

Notons simplement :

- la construction d'un bon nombre de locomotives de type Norris, notamment pour les C.F. du Nord et du Sud de l'Autriche ;



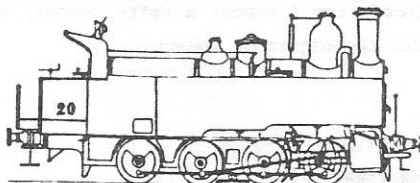
Locomotive à marchandises

../..

la réalisation du prototype de la loco du Type 25 de 1884 dont 472 unités seront construites, 58 dans les ateliers de Seraing .

la livraison au Nord Belge de la première locomotive du type " Engerth " à quatre essieux couplés .

l'intérêt pour la réalisation de locomotives ou de machineries pour les C.F. de montagne et les fortes rampes comme, par exemple, la machinerie des plans inclinés de Liège, la locomotive " Seraing " pour le concours du Semmering ( elle ne remporta pas le concours mais la perfection de sa construction impressionna tellement les organisateurs que la plupart des machines construites selon le modèle retenu sortirent des ateliers Cockerill ) la majorité des locomotives d'allège pour les plans inclinés de Liège dont 35 unités des 54 locos du type 20 de 1870, etc



Locomotive-tender à marchandises

la sortie en 1910, de la première " Pacific " du type 10 .

255 locomotives livrées au Nord Belge .

les centaines de machines construites pour l'étranger la plupart des pays européens, le Congo , l'Egypte, l'Union Sud-Africaine avec 4 " Garratt " , l'Amérique du Sud, le chantier du Canal de Panama, la Turquie, l'Indochine, la Chine, etc... ;

quelques locomotives pour tramways, la S.N.C.V. en autres, dont la loco n° 1105 qui fut la dernière machine à vapeur à lui être livrée ;

../..

- enfin, n'oublions pas l'impressionnante lignée de locomotives à chaudière verticale, près d'un millier construites, qui ont évolué sous toutes les latitudes.

A SUIVRE ....

Jean-René LEJEUNE.



OBJECTIF 1987 POUR LES TRAINS VIETNAMIENS : 23 KM/H DE MOYENNE.

Les chemins de fer vietnamiens n'en sont pas encore à l'âge du TGV ( train à grande vitesse ), mais ambitionnent eux aussi de battre des records de vitesse : le directeur général de la compagnie nationale ferroviaire a fixé comme objectif à atteindre en 1987, une vitesse moyenne sur l'ensemble du réseau de... 23 km/heure.

Le directeur a ajouté que " les trains ordinaires seront équipés de lampes à pétroles et les trains reliant le nord au sud d'un système d'éclairage électrique.

" La distance Hanoi-Hô-Chi-Mhin-Ville ( ex-Saigon ) devra être parcourue en moins de 58 heures ", a-t-il précisé, au lieu de 72 heures actuellement.

Les trains vietnamiens sont dans un état de délabrement total : portes, fenêtres, lampes, ainsi que tout ce qui peut être dévissé, décollé ou arraché ont disparu.

# saviez vous que...?

## LA LOCO A VAPEUR DE VRESSE-SUR-SEMOIS.

Pourquoi diable les habitants de Vresse-sur-Semois, petit village ardennais de 180 âmes - qui n'a pourtant jamais vécu, ni de près, ni de loin, l'épopée ferroviaire - se sont-ils brusquement mis dans la tête de reconstruire, à l'échelle et dans ses moindres détails, la première locomotive belge sortie des ateliers COCKERILL à Liège, en 1835 ?

INCOMPREHENSIBLES méandres de l'esprit humain... On pourrait, sans crainte de se tromper outre mesure, affirmer que ce fut par le plus grand des hasards. Il y avait ce cortège organisé à l'occasion du 150e anniversaire de l'indépendance du pays, et la nécessité d'y faire figurer un char, tout comme le faisaient les villages voisins...

- Pourquoi ne pas reproduire la première locomotive du pays ? proposa un Vressois.

L'idée fit rapidement son chemin dans les esprits. Aiguillonée par le fait que la localité - mis à part un poussif vicinal à vapeur - n'avait jamais eu de contact avec le rail.

- A l'origine, explique Maurice Mergny qui, avec Georges Cognaut, fut la cheville ouvrière du " grand oeuvre " de Vresse, il s'agissait de construire un char reproduisant grossièrement l'ancêtre de nos locomotives. Très vite cependant, nous avons changé notre fusil d'épaule...

../..

Un beau jour d'avril, quatre Ardennais débarquent dans la capitale : Maurice Mergny, Florimont Louvet, François Colas et Georges Bertholet. Destination : le musée des chemins de fer, où est exposée la maquette de la locomotive en question, appelée - comment pourrait-il en être autrement ? - " Le Belge ". D'emblée, pour eux, c'est le coup de foudre dans toute sa splendeur : ce qu'elle pouvait être belle, cette loco racée aux cuivres rutilants, avec ses grandes roues noires et rouges et sa longue cheminée fusiforme surmontée d'une sorte de panier à oeufs renversé !

PHOTOGRAPHIEE, DESSINEE ET COPIEE SUR PLACE !

Pendant le trajet de retour vers Vresse, chacun, de son côté, sentit que cette locomotive allait entrer dans leur existence autrement que comme un char de cortège. Et ils ne se trompaient pas...

- Très vite, explique Maurice Mergny, nous avons réalisé qu'il nous fallait être exigeants avec nous-mêmes. Et notre décision fut prise à l'unanimité ce serait une copie conforme, exacte à un boulon près, que nous allions construire, et rien d'autre...

Une telle oeuvre est avant tout un problème de participation il fallait plus que quelques bonnes volontés éparées pour mener à bien un travail d'une telle envergure. Inexplicablement, sans que l'on ait à les pressentir, les volontaires affluèrent, venus de tous les milieux : artisans, ouvriers, intellectuels, pensionnés se prirent de passion pour l'audacieux projet de Maurice Mergny et de son équipe. En trois coups de cuiller à pot, construire " Le Belge " devint l'affaire de Vresse, c'est-à-dire du village tout entier.

Un second déplacement à Bruxelles devait, cette fois-ci, réu-

../..

nir dix participants, vers le Palais des Beaux-Arts où dans le cadre de l'exposition " Le temps des gares ", se trouvait une copie grandeur nature de l'ancêtre du rail belge.

- Par groupes de deux, raconte Maurice Mergny, nous avons travaillé d'après nature. Chaque équipe s'occupait d'une " tranche " de la loco, chacun dessinait les pièces, les mesurait, les photographiait détail après détail, de manière à ce que nous puissions, par après, cerner la réalité au plus près.

Importante journée que celle-là, puisque le groupe des Vressois entêtés rentra au pays avec une invraisemblable moisson : plus de 150 photographies, et des centaines de dessins qui, mis bout à bout, reproduisaient quasiment le plan détaillé de la loco.

A SUIVRE ...

Avec l'aimable autorisation de la revue " POURQUOI PAS ? " n° 3224 du 11/9/80

## EXPOS ET MANIFESTATIONS

A.M.R.A. ( Antwerp Modelrailroad Association ) organise les 7-8-11-14 et 15 novembre 1987 de 10 H à 18 H une grande exposition ferroviaire dont leur réseau échelle HO 1/87ème de plus de 1000 mètres de voie.

Adresse de l'expo : WOMMELGEM

Fort II - Local 124 - 126



# agenda

## 4EME SOUPER DE FIN D'ANNEE.

Vu le succès remporté l'année dernière par notre " Souper Ardennais ", nous organisons cette année

### UN SOUPER AUX FROMAGES

au château PERALTA à Angleur ( Hôtel de Ville ) le 21 novembre 87 à 20 H.

Prix : Adultes 250 Frs

Enfants 150 Frs

Inscriptions auprès de Mr. KONINGS Julien ou de Mr. ORBAN Richard lors des réunions ( pour le 15 novembre au plus tard ). Voir les détails page 12 et 13 de votre revue.

## COMMUNIQUE



### RENOUVELLEMENT DE VOTRE COTISATION 1988 AU CLUB.

( avec abonnement CORRESPONDANCE compris ).

- soit en versant 500 Frs ( 513 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 Trésorier-Adjoint ( Mr. Serge HEMBERT ) pendant les réunions.

Dans les deux cas, avant le 1er mars 1988.

Passé ce délai un supplément de 50 Frs sera demandé pour frais de dossier.

### Abonnement à Correspondance.

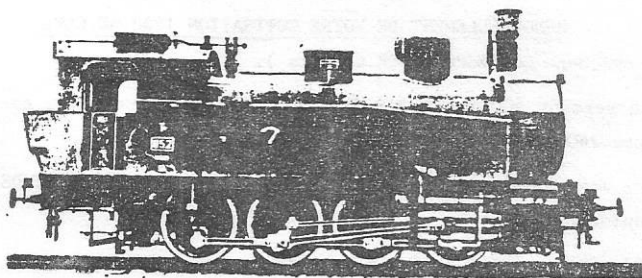
200 Frs à verser au n° de compte ci-dessus avant le 1 mars 1988.



**MC** EXKLUSIV - MODELL  
 BR 92<sup>1</sup>  
 Bausatz Messing / Weißmetall  
 EINMALIGE SONDERSERIE  
DM 397.<sup>50</sup>

*Kit - Série unique.  
 Modèle exclusif MC*

Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen  
 Württemberg



*Sichern Sie sich Ihr Modell durch  
 Vorbestellung!*

# OUI DIRE

## d' U.R.S.S.

Une locomotive expérimentale du type TEM 2U ( locomotive de gare ), alimentée au gaz naturel comprimé, a été testée sur le circuit de CHTCHERBINKA aux environs de MOSCOU. La mise au point de l'architecture du premier prototype n'a pris que 6 mois, 7 bouteilles de gaz ont été placées sur le toit de la locomotive et des changements ont été apportés au moteur diesel dont la puissance a été portée à plus de 1000 chevaux.

Dans un premier temps, la mise en route du véhicule s'effectuera à l'aide d'un mélange constitué de gas-oil et de gaz.

Par après, l'utilisation d'un allumage électronique permettra de passer à l'alimentation au gaz.

Ces machines non polluantes seront d'abord utilisées dans les gares situées dans l'enceinte des villes et sur les voies d'accès des industries. L'usine de constructions mécaniques de BRIANSK fournira les premiers exemplaires.

Avec l'aimable autorisation de la revue " LE RAIL " Juin 1987.

# genda

Bonjour à tous, les activités de notre club seront nombreuses en cette fin d'année. L'exposition d'Auvelais tout d'abord du 31 octobre au 2 novembre inclus au Collège Saint-André à Auvelais

Le 21 novembre nous aurons le souper du club : souper au fromage 250 Frs par adulte et 150 Frs par enfant et ce, toujours, au château Péralta à Angleur.

Pour les réunions, celle du mois de novembre verra la renaissance, que j'espère fructueuse, de la Bourse

ATTENTION !!! seuls les membres vendront leur matériel Invitez donc tous vos amis et connaissances, ils pourront profiter de nos prix concurrentiels pour leurs achats de Saint-Nicolas

En décembre deux films vidéo : UNION PACIFIC ( en français et un film sur la voie étroite en Allemagne Avec bien entendu, notre Super-Tombola.

Amitiés à tous.