

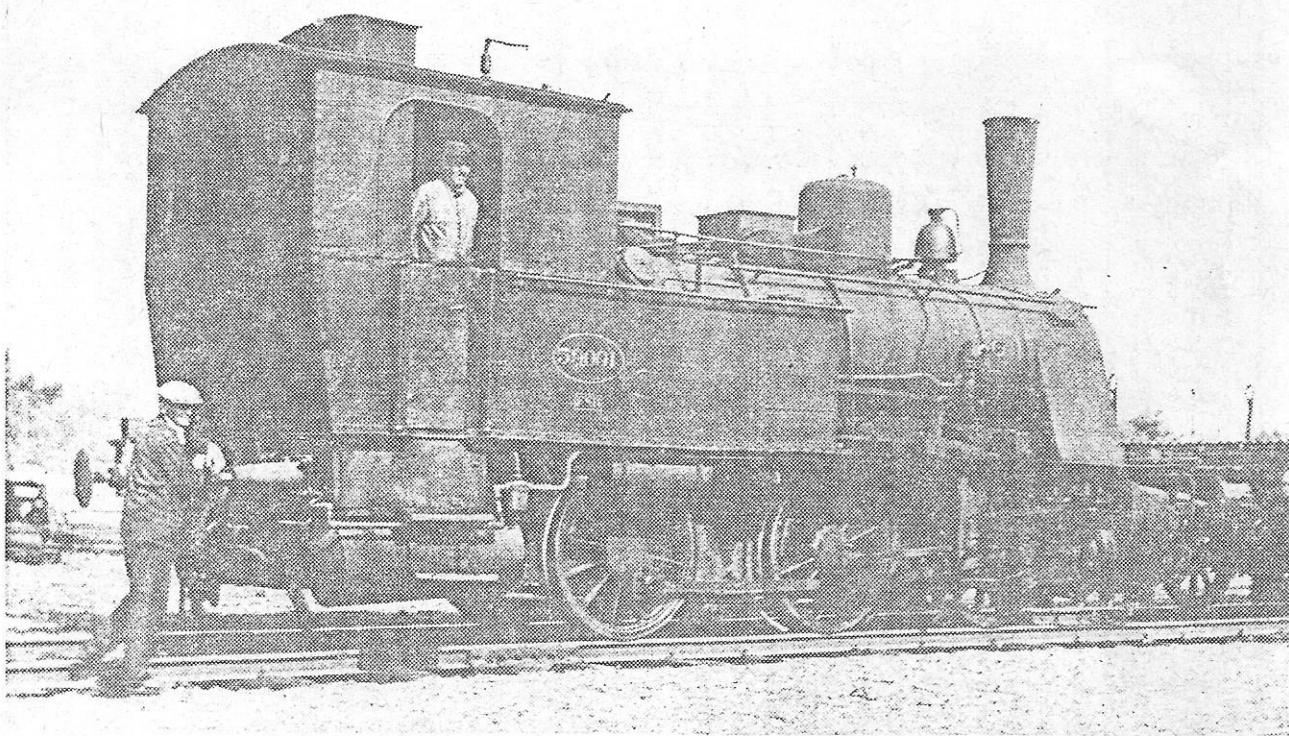
Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B.

NOVEMBRE - DECEMBRE 1988

Numéro 6



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

SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04
SAVIEZ-VOUS QUE ?	06-07-08
En train, en tram et en Alaf par Lucien GENET.	
TROUVILLE ET HOUTSIPOU RAILROAD	09-10
Le Petit TCO - 2ème partie - Spirale et carrière par Philippe VOOS.	
MODELISME FERROVIAIRE	11-12-13
La motorisation des aiguillages PECO par Richard ORBAN.	
SOUPER	14
LE TRAM DES CHAMPS	15-16-17-
Le Vicinal Engis - Verlaine - Hannut par René GENTES.	18-19
13ème partie et fin.	
NOUVELLES DE CHEZ NOUS	21-22-23
Ath - Denderleeuw. Le dernier souffle.	
BON A SAVOIR	19
PUBS	05-20
EXPOS ET MANIFESTATIONS	08-13
VIE DU CLUB	24

PHOTO DE COUVERTURE :

Locomotive type 59.001

Photo S.N.C.B.

Collection Léon JOB.



Nous vivons quand même dans une drôle d'époque, le train miniature est devenu un jouet pour grandes personnes.

Vous allez me dire que cela n'est pas nouveau, mais quand même. Mis à part les boîtes de base avec un ovale de rails et un transfo, la plupart des modèles disponibles sur le marché, sont d'une qualité, et d'une exactitude de plus en plus poussées. Il faut dire que le prix lui aussi est de plus en plus poussé.

La plupart des fabricants inondent le marché de modèles super détaillés, qui aux mains d'enfants feraient certainement long feu.

Mais ne nous plaignons pas, beaucoup de fabricants orientent leur fabrication pour des modèles du passé, ce qui permet aux modèles ferroviaires de reproduire une époque aujourd'hui révolue, où le chemin de fer était le roi, et porteur de prospérité aux régions qui étaient parcourues par ses lignes.

Maintenant, les trains vont si vite, que l'on a pas le temps de les voir passer.

Nous vivons quand même dans une drôle d'époque.

Richard ORBAN.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

Rue de Bruxelles, 53

B - 1390 - ENGHEN

Jocadis

SPRL / PVBA

Brusselstraat, 53

B - 1390 - EDINGEN

TEL : 02-395.71.05

FAX : 02-395.61.41

SERIE

84₁

REEKS

LOCO DE MANOEUVRE

RANGEERLOK

5.495,-

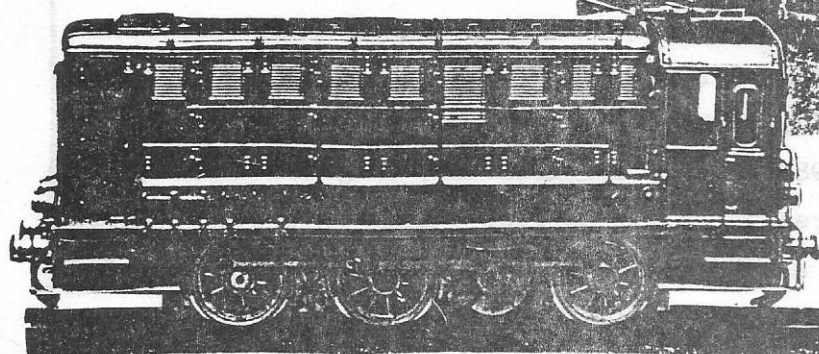
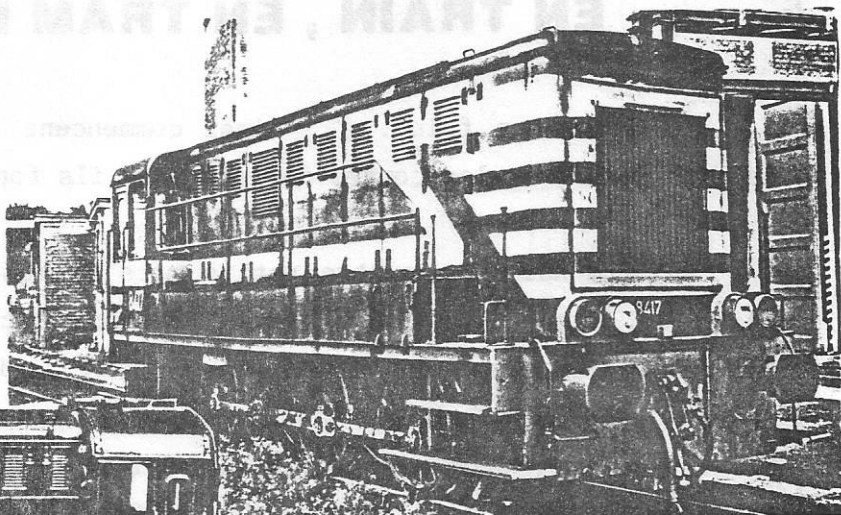


Photo - PE



BOITE DE CONSTRUCTION

BOUWDOOS

- moteur 5 poles BUHLER
- embiellage à visser
- vitesse à l'échelle (70km/h)
- caisse en métal blanc

- vijfpolige BUHLER motor
- schuifbeweging aan te vijzen
- snelheid op schaal (70km/u)
- koetswerk in wit metaal

emplacement prévu pour frotteur
MARKLIN

plaats voorzien voor MARKLIN
slepper

PORT : 80,- FB

CREDIT GENERAL : 192-1017112-12



SAVIEZ VOUS QUE

EN TRAIN , EN TRAM ET EN ALAF

Il était une fois.... Ainsi commencent les merveilleux dessins animés de Walt Disney et les contes de fées dont ils font partie.

Aujourd'hui, ces quatre petits mots magiques sont d'actualité chez nous. En effet, après avoir brillamment participé cette année aux manifestations du 150ème anniversaire de l'arrivée du rail à Liège, avec entre autres la présentation dans le hall de la gare des Guillemins du splendide module en N des plans inclinés, avec machinerie et câbles, réalisé par nos soins spécialement pour cette occasion, l'ALAF peut donc fêter dignement ses 10 ans d'existence. Les membres venus à partir de 1982 peuvent difficilement imaginer combien héroïques furent les premières heures de la vie du club : dans un premier temps, réunions au château de PERALTA à ANGLEUR jusqu'au moment où le service des travaux de la Ville de Liège en prit possession " grâce aux fusions de communes, puis à la maison des jeunes, d'ANGLEUR toujours, où nous pouvions disposer d'une salle quand... elle n'était pas réservée en dernière minute. Cette situation empêcha souvent les responsables du comité de prévenir les membres suffisamment tôt, ceux-ci se présentant alors à une réunion qui n'avait évidemment rien à voir avec le domaine ferroviaire ! C'est pourtant dans ce lieu et dans de telles circonstances que fut conçu le premier réseau de notre association, réseau à voie unique, dont chaque module fut construit chez son réalisateur... qui l'amenait à la réunion pour l'assemblage avec les modules voisins (cette pratique peut encore être observée ailleurs à l'heure actuelle).

Prévu pour notre grande expo de 1981 au palais des expositions de Coronmeuse dans le cadre du salon du bricolage et des arts ménagers, en quelque sorte le point d'orgue, pour nous,

../..

de cette décennie, il fonctionna tant bien que mal pour la première fois... le jour de l'ouverture, les conditions citées ci-dessus en ayant empêché un essai préalable. Le fait que chacun avait utilisé sa propre technique de construction provoqua des déboires certains. Il faut ajouter à cela que la conception en voie unique rendit l'exploitation laborieuse, lorsqu'il fallait manoeuvrer en gare, provoquant des arrêts en ligne et, par conséquent, ayant un effet déplorable sur l'intérêt du public, contrairement aux 2 autres réseaux exposés, dont notre " cheval de bataille " dit " d'Angleur ", qui appartenaient encore à leurs propriétaires respectifs à l'époque. Quant au nôtre, dont les château et gare d'Hout-si-Plou étaient deux pièces maîtresses, il nous permit, en éliminant ses erreurs, de concevoir les grandes lignes de celui qui est en construction actuellement et qui sera avant tout " roulant ". D'ailleurs, sa haute technicité et l'hyperréalisme de son décor ont déjà forcé l'admiration d'autres associations qui nous ont rendu visite, ainsi que des spécialistes du MOROP accompagnés d'un technicien, venant en droite ligne de l'usine MARKLIN, d'abord sidéré puis littéralement emballé, ni plus ni moins !

Ce réseau n'aurait évidemment pu voir le jour sans local fixe. Ce fut chose faite en 1980, les travaux d'aménagement débutant dès la fin de l'année pour durer plus d'un an. A part ceux qui ont connu cette période, les autres peuvent difficilement s'imaginer que ce local, où nous avons tant de plaisir à nous retrouver tous ensemble chaque mois, est un ancien dortoir destiné auparavant aux chauffeurs et mécaniciens " vapeur ". L'ampleur de ces travaux fut à la hauteur de la foi qui anima leurs auteurs, de même que lors de sa rénovation en 1986. N'oublions pas non plus les activités annexes telles que bibliothèque, bar, accueil aux expositions, projections diapos, ciné, vidéo, revue Correspondance entre autres, ainsi que le travail dans l'ombre comme secrétariat, comptabilité, nettoyage des locaux, transport du réseau aux expos, etc... fruits du dévouement d'une poignée d'inconditionnels, afin que tous ces grands moments dont il vient d'être question puissent se passer avec le succès que l'on a pu goûter avec joie et fierté

Et s'il y eut bien quelques petits moments pénibles, heureusement de courte durée, on peut avouer sans forfanterie que l'ALAF, au cours de ces 10 ans,

s'est toujours bien portée aussi bien à travers son train-train quotidien qu'à sa présence aux diverses expo-

.../...

sitions (nous y avons même battu un record du monde de traction), manifestations ou soupers de fin d'année, preuve en est que le comité tient à sauvegarder l'image de marque de l'association et la bonne santé tant morale que physique de ses membres !

C'est par la projection de ce mois de novembre que vous allez revivre cette épopée, car c'en est une ; ceux qui l'ont connue depuis le début se rappelleront, les autres découvriront. Et si certaines personnes ont un jour estimé devoir partir, d'autres, par contre, sont toujours bien là et pourront constater combien on change ou non en 10 ans. Il y a aussi, malheureusement, ceux qui nous ont quittés pour un monde que l'on prétend meilleur. Nous ne les oublions pas et c'est aussi à eux que l'ALAF rendra hommage par le biais de cette séance et ces quelques modestes lignes.

Lucien GENET.

Expos et manifestations

L'ASSOCIATION MOBOV en français : MODELISME TRANSPORTS PUBLICS) organise les 11, 12 et 13 novembre 1988 une exposition de modélisme ferroviaire.

Cette manifestation se tiendra au Centre Culturel DE KERN, Kern 18, au faubourg de Wilrijk, Ville d'Anvers ; de 10 h à 17 H.

Y seront présentés les trois réseaux modulaires du Club (en HO, HOe et N), une vingtaine de réseaux et dioramas, des collections de vieux trains miniatures,... Il y aura également une vente de matériel d'occasion, des démonstrations, des films vidéo sur le modélisme ferroviaire, et un buffet agréable. Une salle entière sera réservée au modélisme des tramways et autobus. La SNCB, la SNCV et le musée du tram anversoïse, y participeront également.

TROUVILLE AND HOUTSIPOLOU RAILROAD

LE GRAND RESEAU MODULAIRE DE L'ALAF

LE PETIT TCO.

2EME PARTIE.

SPIRALE ET CARRIERE.

Quelle est la relation entre la spirale et la carrière allez-vous me dire ? Et bien, il y en a pourtant une si on regarde bien le tracé des voies.

Si un train circulant sur la voie unique, emprunte le circuit court, il sort de la spirale par le tunnel se trouvant près de l'entrée de la carrière. Etant donné que, c'est soit le grand, soit le petit TCO qui commande l'aiguillage d'entrée de la carrière, il faut pour pouvoir entrer sans problème dans la carrière, avec un tram à vapeur et des wagonnets par exemple, qu'aucun train ne surgisse hors du tunnel.

Une seule solution se présente alors ' Pour pouvoir commander l'aiguillage, afin qu'il se dévie sur la carrière, il faut que la voie unique soit tracée sur le long circuit. De cette façon, aucun train ne peut sortir de la spirale. Il est bien entendu que si un tram a le tracé des voies pour entrer dans la carrière, il est impossible de remettre le circuit court sur la voie unique. C'est bien entendu verrouillé dans les deux sens.

Et la voie qui descend d'Hout si-Plou ?
Pareil que pour celle qui monte de Trouville.

Si un train descend de Hout-si Plou vers la carrière et que le tracé de la voie est fait pour accéder à la carrière, une zone complètement isolée arrêtera le train.

../..

Plus tard, une zone de ralentissement sera mise en service avant la zone isolée afin que cela ait l'air plus réaliste. Une détection sera mise en service aussi dans la spirale afin de ne pas dévier les aiguilles sous les trains. (déraillement !).

SIGNALISATION ETRANGE.

Sur la ligne représentant le tracé de la voie unique sur le petit TCO se trouvent 2 LEDS, une rouge et une verte.

Mais qu'est-ce que c'est Doudou dit donc ?

Ces deux LEDS représentent la concordance de tracé, c'est-à-dire ?

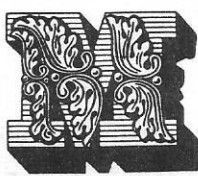
C'est très simple, le tronçon à trois fils de rails séparant la carrière de la gare métrique se divise en deux parties ; la partie supérieure va de la passerelle en bois jusque la carrière, la partie inférieure va de la gare jusque la passerelle en bois.

Dans chaque partie, il y a deux possibilités : soit le tracé à voie unique, soit le tracé " 3 fils de rails ".

Tableau de vérité.

Possib.	Partie infér.	Partie supér.	Led Rouge	Léd verte
1	3 fils rails	Voie unique	1	0
2	voie unique	3 fils rails	1	0
3	3 fils rails	3 fils rails	0	1
4	voie unique	voie unique	0	1

C'est ici qu'intervient la zone de transition ou zone de sécurité. Vous aurez compris que si la LED rouge est lumineuse, la zone de sécurité sera isolée. Si la LED verte est lumineuse, la zone de sécurité ne sera pas isolée et sera franchie sans problème par les trains.



MODELISME FERROVIAIRE

LA MOTORISATION DES AIGUILLAGES PECO.

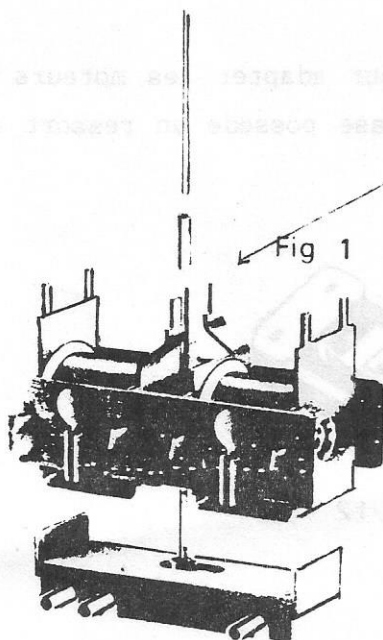
Pour que les aiguillages PECO puissent fonctionner dans les meilleures conditions, il faut les motoriser avec des moteurs d'aiguillages de la marque. A quelques rares exceptions les moteurs d'aiguillages des autres marques sont trop légers.

Il y a deux possibilités de procéder :

1) Vous pouvez installer le moteur directement sous l'aiguillage, au moyen des fixations prévues à cet effet.

Cela a pour inconvénient, qu'il faut faire un trou sous l'aiguillage, de la dimension du moteur, et cela est disgracieux.

2) Vous pouvez installer le moteur sous la table, ainsi vous ne devez faire un trou que de 5 à 6 mm de diamètre (débattement des lames) (fig 1.)



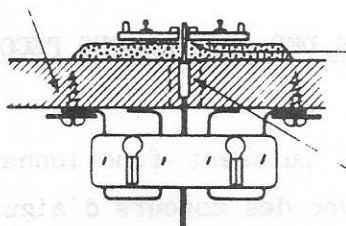
plier les pattes intérieures,
en ayant soin que la tige
de commande soit au milieu.

coller l'intérieur sur
le moteur au moyen de
" pattex "

../..

Chaque moteur (réf. PL-10) est livré avec une buselure et une tige de rallonge, qui permet de la placer sous la table, même si celle-ci est épaisse (réf. fig. 2).

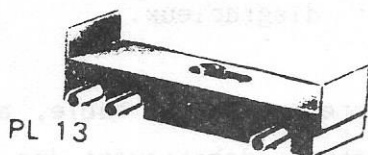
plier les pattes de fixation
et visser en mettant une
rondelle.



tige de rallonge

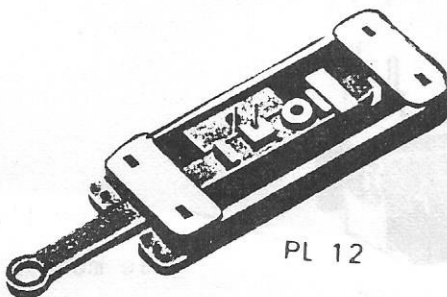
buselure à coller avec
colle epoxy.

De plus sous le moteur, on peut placer 1 ou 2 inverseurs (réf. PL-13) (fig. 3), ce qui permet d'alimenter la pointe de coeur pour les aiguillages Electrofrog, ou alimenter des sections de voies ou des signaux.



PL 13

Grâce à l'embase PL-12 (fig. 4), on peut adapter les moteurs PECO sur les aiguillages d'autres marques. Cette embase possède un ressort qui maintient les bases en place.



PL 12

../..

.../...

Je vous conseille de coller cette embase sur un morceau de plasticard de 2 mm d'épaisseur, dans lequel vous aurez eu soin de faire des boutonnières pour l'ajuster au besoin.

A SUIVRE....

Richard ORBAN.

Prochain article : Raccordement électrique des moteurs PECO, et câblage des aiguillages.

Expos et manifestations

AMRA (Antwerp Model Railroad Association

Cette année notre association a 25 ans. Pour ce quart de siècle, nous organisons une exposition spéciale sur les chemins de fer.

Cette exposition aura lieu dans nos locaux, 124-126 van Fort II à WOMMELGEM les 11, 12, 13 novembre 1988

Comme attraction, nous aurons naturellement notre circuit avec plus de 1000 m de voie (échelle HO : 1 : 87, ainsi qu'une circuit L.G.B.





IE du

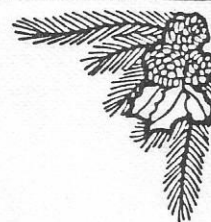


LUB

notre souper



**** 5EME SOUPER DE FIN D'ANNEE ****



Le comité sera heureux de vous accueillir au château PERALTA
à ANGLEUR (Hôtel de Ville) le 26 novembre 1988 à 20 H 00

MENU : * apéritif *

* assiette mixte de produits wallons (fromage et charcu-
terie *

* pain *

* beurre *

* un verre de vin *

* gâteau surprise *

* café *

Prix : * Adultes : 250 Frs.

* Enfants : 150 Frs



Inscriptions auprès de Mr. Julien KONINGS, rue Croix Jurlet,
50, 4400 HERSTAL

Tél. 041/64.87.97

et lors des réunions. pour le 11 novembre
au plus tard.

JOYEUX

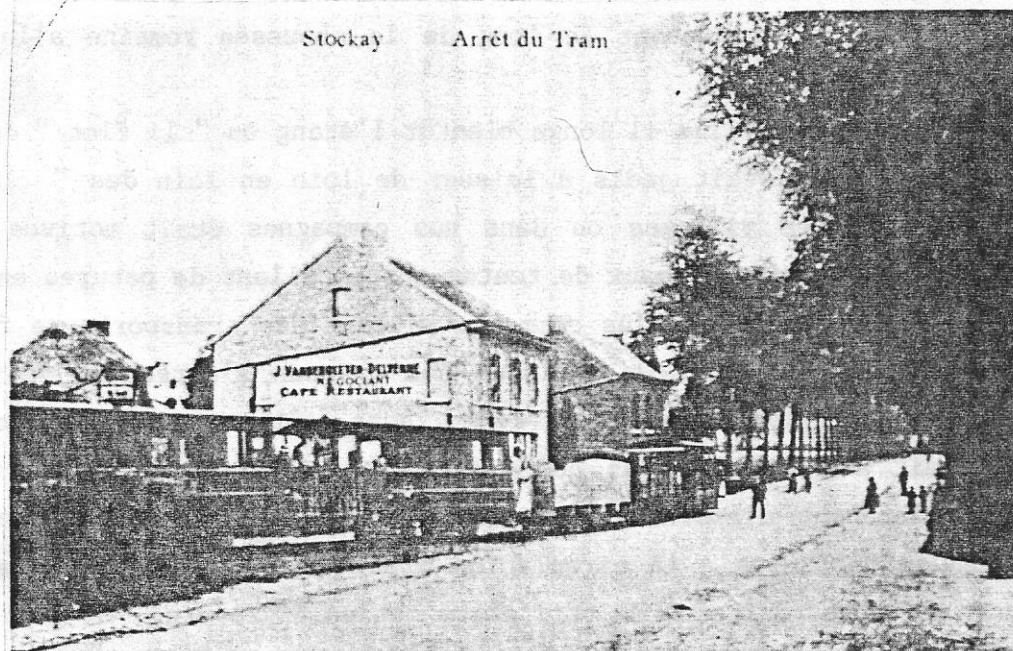
NOËL

NOUVEL AN

LE TRAM DES CHAMPS

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT. 13ème partie.

Juste avant d'atteindre les établissements " Hubert " le vicinal amorce une courbe importante vers les terres du château d'Oulhaye, la propriété du comte Minette. Dans les premiers projets établis par les ingénieurs du vicinal il était prévu que ce dernier passerait devant le château de Warfuzée, près de la brasserie Loneux, puis suivrait l'actuel boulevard vers l'église et le village mais il faut convenir que le passage de cet engin fumant et bruyant n'enchantait guère les habitants du château en question, les comtes d'Oultremont et il fut donc, après plusieurs autres projets, décidé d'éviter ce quartier en passant tout simplement derrière.



../..

La levée de terre supportant les voies est toujours visible près des établissements " Hubert ", elle conduit à la drève d'Oulhaye puis le tram bifurquait vers la gauche, traversait la rue du Baillasse, rentrait dans les terres pendant quelques dizaines de mètres pour sortir enfin près de l'église de Stockay au lieu-dit " les trois allées ". Ici le vicinal avait fini sa ballade par les chemins des écoliers pour arriver enfin dans une zone rurale, la commune de St-Georges.

Il avait surtout atteint la région pour laquelle il avait été conçu... la Hesbaye. Longeant le boulevard de Stockay sur le côté droit en allant vers ce village notre courageux petit tram se dirige alors vers son premier arrêt, la maison Delvenne.

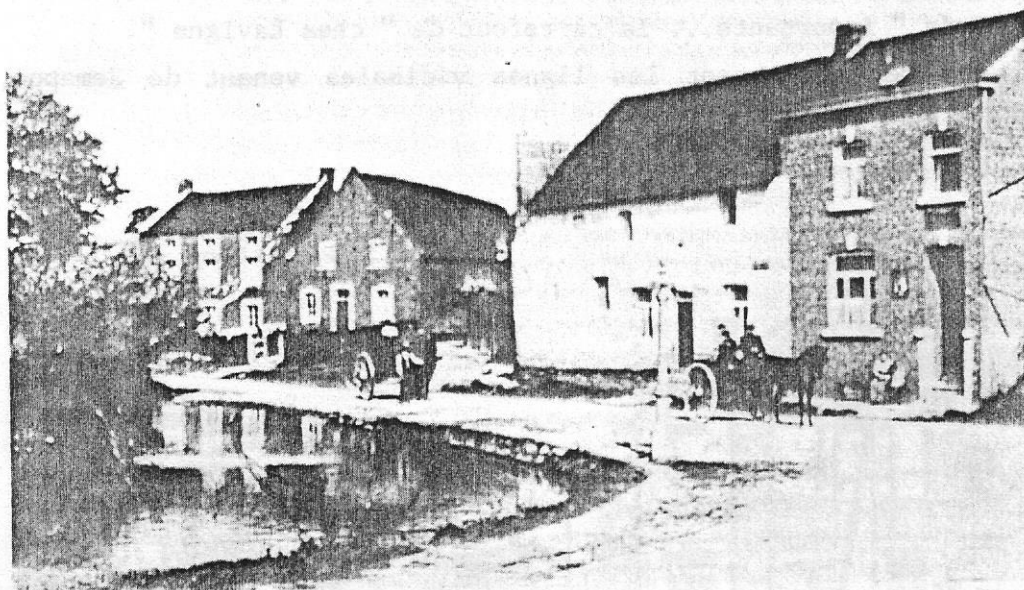
Ici, délaissant le centre du village, il oblique vers la droite et le hameau de Yernawe. Traversant une terre où se trouve construite maintenant la nouvelle église de Stockay et la cité proche il atteint rapidement la route de Yernawe qu'il franchit également pour venir ranger ses wagons à betteraves au dépôt qui portait le nom de ce hameau. Quelques manoeuvres pour garer les wagons au bon endroit et la motrice recoupe alors la rue Vingt ponts pour entrer à nouveau dans les terres y exécuter une grande courbe avant de réapparaître dans les premières maisons du hameau de Yernawe proprement dit.

Le vicinal se trouve maintenant le long de la chaussée romaine allant jadis depuis Amay jusqu'à Tongres.

Se dirigeant vers cette ville il longe bientôt l'étang ou " li flot " de Yernawe. La tradition qui consistait jadis à laisser de loin en loin des " flots " ou points d'eau dans nos villages ou dans nos campagnes était motivée par les déplacements nombreux des animaux de toutes sortes allant de pâtures en pâtures en empruntant la voierie, de plus comme la plupart des transports se faisaient à l'aide de chevaux il fallait bien que ces animaux s'abreuvent de temps en temps puisqu'ils n'avaient pas accès, comme leurs maîtres, aux nombreux estamiments où coulait abondamment " li neûre bîre " de l'époque. Les " trous à eau " ont maintenant disparus de nos villages et pour retrouver semblables fosses devenues nuisibles à la circulation dite " moderne " il faut emprunter nos autoroutes belges qui sont de véritables moules à gruyère.

../..

../..



Continuant de longer l'antique voie romaine le vicinal passe maintenant devant une ancienne tombe ou " tumulus " établie là depuis le IV ou Ve siècle. Etablies le long des voies de communications ces " tombes " abritaient souvent des officiers ou des " autorités " du terroir, creusée à même le sol la tombe était alors recouverte d'un tertre de terre dans lequel était disséminé, au cours de l'élévation, l'armement ou le matériel caractérisant le mieux l'occupant du lieu.

Si la plupart de ces tumulus ont été arasés par les agriculteurs il en demeurent encore quelques-uns le long de cette voie romaine jusqu'à Tongres.

La principale caractéristique du tumulus de Yernawe, c'est qu'il y a été établi à son sommet une chapelle vouée au culte de la sainte famille et qui faisait jadis l'objet d'un pèlerinage fervent lors de la fête au village, à cette époque le vicinal amenait à Yernawe les nombreux pèlerins venus des vallées mosanes ou des plateaux condruziens.

Ici aussi, entre le flot et la chapelle notre vicinal possédait un " dépôt " où il arrêta ses wagons pendant la période nécessaire au chargement par les fermiers locaux.

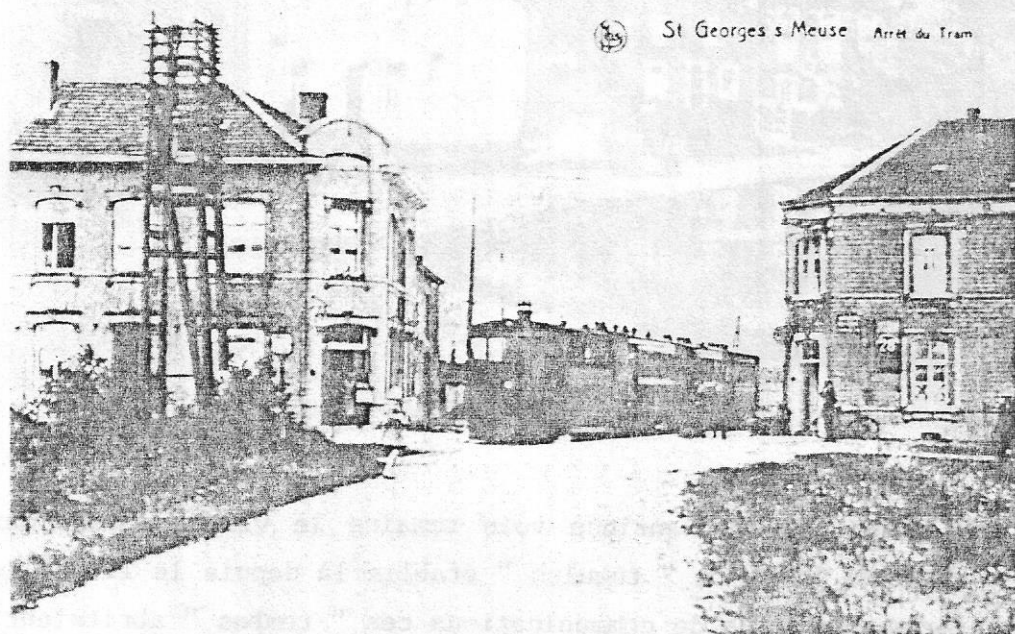
Toussant et crachottant de plus belle le vicinal reprenait alors sa course vers sa destination future sans

../..

aucun respect pour ce noble romain reposant sous son tas de terre.

Longeant alors la grande campagne de St-Georges il arrive doucement vers un de ses " noeuds " importants... le carrefour de " chez Lavigne ".

C'est ici que se rencontrent les lignes vicinales venant de Jemeppe, Engis et Verlaine.



Parti de Jemeppe et traversant Grâce, Crotteux, Mons, Cahottes, Hozémont et Domartin le " tram de Jemeppe " rencontre ici celui qui nous intéresse et qui montait d'Engis. Ils vont alors, chacun leur tour, emprunter la grande terre de Verlaine qui les conduira au but de leur parcours, la gare de cette commune.

Le voyage du vicinal d'Engis se termine ici, mais on pourrait encore en parler pendant de nombreuses lignes en évoquant les souvenirs tristes et joyeux de tous ceux qui empruntèrent cet ancien mode de transport. Certains évoqueront, non sans une certaine amertume, les épisodes de la guerre, ou plutôt des guerres, car le vicinal en a traversé deux, les arrêts " facultatifs " de l'occupant, les fouilles, les attaques aériennes contre le vicinal, les nombreux " trafics " auxquels se livraient " acca-

../..

pareurs " de toutes sortes, tout ce petit monde ouvrier qui empruntait régulièrement le vicinal et auquel se rattachent tant de moments de leur existence, bref, on pourrait écrire tout un chapitre sur les " heurts et malheurs d'un rat des villès qui était aussi un rat des champs ".

Mais maintenant qu'il a été rayé de notre monde des communications il faut bien regarder pour retrouver des témoins de nos vicinaux dans les campagnes qu'il a traversé et parmi ces témoins il en est un qui s'est perpétué jusqu'à nos jours c'est l'usage qu'on fait des wagons vicinaux quelques riverains des lignes chez qui ces beaux wagons ont terminés sur des pilotis et privés de leurs roues leur existence sous forme de pigeonnier ou de hangar à poules, je serais même tenté de dire qu'il s'agissait là de " poules de luxe ", car logées dans des remises avec des portes et poignées en cuivre.

Le dernier de ces wagons affectés au transport des personnes vient d'être détruit dans une propriété proche du carrefour " Lavigne " où il avait été aménagé en 1947.

Heureux wagon qui a survécu 40 années à ses congénères, il a disparu en même temps que de nombreux habitants pour qui le vicinal évoque leur jeunesse, leur école ou leurs premières années de travail, toute une époque éteinte à jamais et bien mal remplacée par nos bus encombrants et... prioritaires.

FIN.

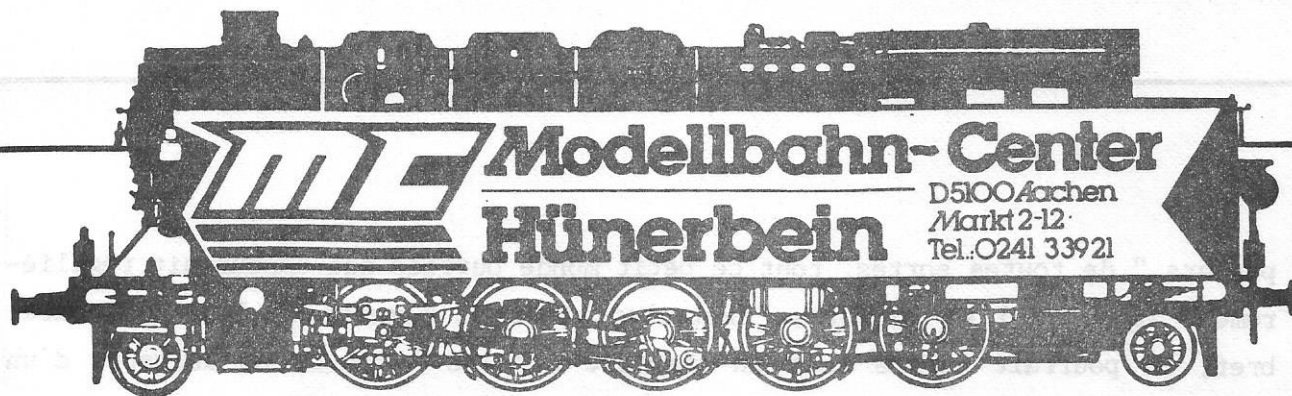
René GENTES.

En Bref

MUPDOFER vend des kits de tramways belges à l'échelle HO - voie de 16,5 mm.

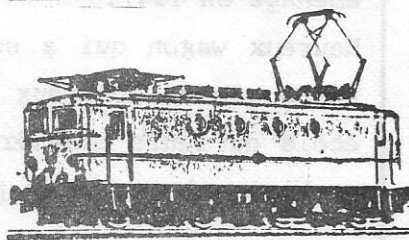
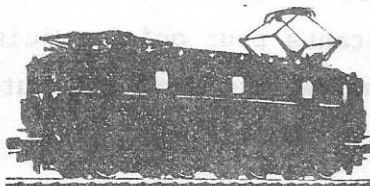
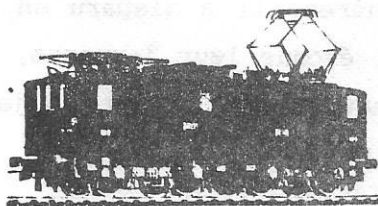
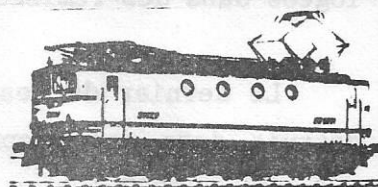
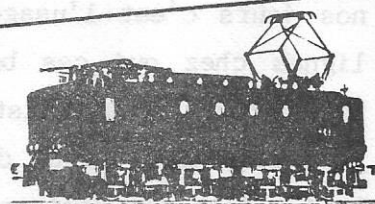
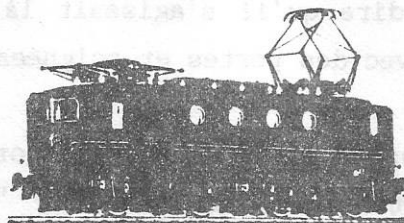
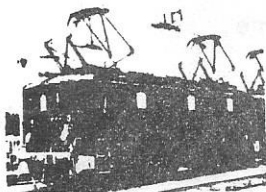
Vu le manque de place dans cette revue, vous aurez tous les renseignements dans le prochain numéro.

Les documents seront également affichés au club.



ROCO BB300-BB4600-BB8100 SNCF-SERIE 1100 NS

FÜR - POUR - VOOR MÄRKLIN



MIT ORIGINAL MÄRKLIN-ANTRIEB

MÄRKLINCHASSIS mit extra angefertigten Messinggußteilen exakt eingebaut. Dadurch Fahreigenschaften wie original Märklinlok.

Avec CHASSIS MOTEUR MÄRKLIN adapté pour la circonstance avec des pièces en fonte de laiton, ce qui garantit un fonctionnement irréprochable, comme une vraie loco MÄRKLIN!

MIT ELEKTRONIK UMSCHALTER UND ROT-WEIß LICHTWECHSEL.

Avec inverseur électronique et inversion des feux rouge et blanc!

Nr. 43474	BB300 (1. Bauserie)	Epoche III	SNCF	SUBSKRIPTIONSPREIS BIS PRIX SOUSCRIPTION JUSQU'AU 15-08-88
Nr. 43488	BB300 (2. Bauserie)		SNCF	
Nr. 43486	BB4600	Epoche III	SNCF	DM. 339.-
Nr. 43466	BB8100	Epoche IV	SNCF	
Nr. 43460	BB8100 Neue Farbe	Epoche IV	SNCF	DM. 369.-
Nr. 43464	Serie 1100	Epoche III	türkil NS	
Nr. 43465	Serie 1100	Epoche III/IV	blau NS	

NORMALPREIS
PRIX HABITUEL DM. 369.-

nouvelles de chez nous....et d'ailleurs

ath – denderleeuw le dernier souffle

Ce fut un adieu déchirant. La locomotive hurlait comme si elle savait sa fin proche. La chaleur brûlante de son souffle nous frappait le visage alors que le chauffeur jetait une dernière pelletée de charbon sur le feu. Le machiniste, lui, tirait à la barre pour la ramener, définitivement, au garage, ultime arrêt avant le musée.

Cent trente et un an de traction à vapeur en Belgique.

Lors du dernier départ, des enfants agitaient des petits drapeaux verts. Une fanfare, venue de Bruxelles à Denderleeuw pour l'occasion, jouait une marche au timbre particulièrement perçant. Sans doute l'intention était-elle d'étouffer les sifflements stridents qui, à travers la brume, retentissaient comme une sirène.

...

Des cadeaux inaccoutumés.

Désiré Van Oost, le machiniste et Jules D'Hoker, le chauffeur, tous deux originaires d'Alost, allaient être comblés de largesses. A Rebaix, la locomotive s'arrêta une première fois et les deux hommes reçurent un petit cadeau. A La Cavée, le scénario se reproduisit. Quant à la machine, elle semblait comprendre qu'elle ne devait pas se plaindre. Après tout, ses deux accompagnateurs, en ce jour, ne lui demandaient pas de trimer. Elle pouvait rouler tranquillement. A Grammont, elle eut même droit à une escale de cinq minutes et les deux compères se virent

../..

offrir une petite " goutte " contre le froid. Elle ne leur en voulait pas : durant quatorze ans, ils avaient bien pris soin d'elle. Elle pouvait envisager un repos bien mérité mais ses deux camarades, eux, seraient contraints de se recycler pour se familiariser à des machines plus jeunes et plus dynamiques. Et en la circonstance, elle joua le jeu. Elle donna l'impression d'être à bout de souffle lorsqu'elle entra en gare de Schendelbeke, Idegem et Zandbergen. Une fois les voyageurs de marque, d'appartenance très digne, installés et accoutumés à son allure indolente, elle marqua aussi l'arrêt à Okegem et Iddergem. Cela plaisait aux enfants ; elle le comprit à leurs cris. Les adultes appréciaient aussi : ils accouraient pour la photographier et lui donner une petite tape en guise de remerciement pour les nombreux services rendus. C'est du moins ainsi qu'elle le ressentait.

...

Réception solennelle à Denderleeuw.

Elle ne s'attendait pas du tout à cette réception. C'était trop d'honneur. Deux mille personnes l'acclamèrent. La fanfare se joignit à la fête. Des marches et des refrains populaires, qu'elle avait pourtant entendus des centaines de fois lors des kermesses dans les villages, conféraient un air charmant à l'événement.

...

La fête est finie.

La locomotive déclassée se trouvait alors seule, délaissée, sur une voie de garage à la gare de Denderleeuw. Son passé, avait-on dit, était glorieux et on travaillait au futur. Elle avait accompli tout ce qu'elle devait et pouvait faire. Il ne lui restait plus que la satisfaction de pouvoir figurer au musée, sous le numéro 29013, pour y être admirée par la postérité en tant que " dernière locomotive à vapeur belge ". Le ministre le lui promit in extremis.

Ainsi parlait W. Hofmans le 21 décembre 1966 dans les colonnes de " Het Volk ". 20 ans se sont depuis écoulés mais la locomotive à vapeur 29 013 a toujours bon pied bon oeil.

../..

../..

Vous allez voir...

La 29 013 est arrivée en Belgique, avec un contingent de 300 autres, en 1946, afin de remplacer celles que la guerre avait malmenées. 220 étaient d'origine canadienne et 80 d'origine américaine : la 29 013 a été livrée par la " Montréal Locomotive Works ". En 1966, lors de son ultime voyage, elle avait parcouru près d'un million de km et utilisé quelque 20 000 t de combustibles ! On l'avait oubliée jusqu'à l'année dernière : pour les 150 ans des chemins de fer belges, " la " locomotive à vapeur tint le haut du pavé !

C'est alors que les clubs ferroviaires de tous poils se manifestèrent : plutôt que de laisser les locomotives à l'abri des musées, autant les sortir en organisant des excursions spéciales.

C'est ainsi que cette année, notre loco type 29 a assuré deux trains spéciaux, l'un le 29 juin en Campine, l'autre le 28 septembre à Mariembourg.

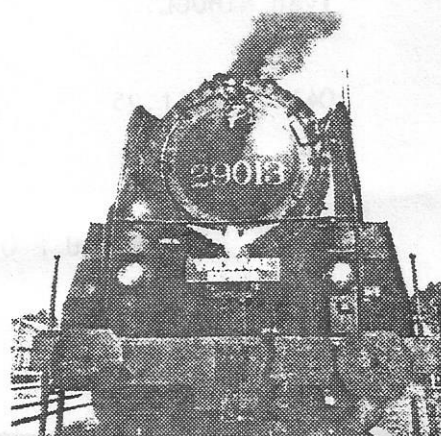
Et on se l'arrache cette loco ! A coups de films, sous tous les angles, sous toutes les coutures. D'aucuns risquent même leur peau pour fixer sur leur pellicule ses moindres recoins.

On le constate : les locomotives à vapeur plaisent toujours. Pour celles et ceux qui auraient raté ces rendez-vous, qu'ils ne s'en fassent pas. Chaque année, les clubs ferroviaires et la direction commerciale (63.22) organiseront dorénavant deux trains spéciaux avec sans doute autant d'arrêt pour les photographes et les mordus de la mécanique que cette fois-ci.

A vos caméras, donc !

C.O.

Avec l'aimable autorisation de la revue " LE RAIL " de décembre 1986.





IE

du



LUB

Les réunions

B O N J O U R A T O U S !

Voici novembre et les premiers frimas. Pour nous réchauffer le coeur, notre ami Richard ORBAN nous proposera **le mercredi 9 novembre**, une compilation des meilleurs souvenirs de nos activités. En dix ans, il y en eut de nombreuses.

Le 26 novembre, à votre santé et bonne appétit, le comité vous invite à son souper traditionnel de fin d'année.

En **décembre, le 7**, projection des films de fin d'année. Et bien entendu les résultats de notre concours de modélisme. A ce sujet, clôture des inscriptions **le vendredi 11 novembre**.

Les modèles devront être amenés au local **le vendredi 2 décembre**, et pour les pièces ayant trop de valeur **le mercredi 7 décembre** pour **18 H 30** au plus tard. A 19 H 00 fermeture de la salle d'Expo au public, le jury délibère et les résultats seront donnés lors de la projection ; a tous bonne chance.

Je vous rappelle pour tous renseignements mon numéro de téléphone :

Yvan NIHOUL.

041 46.51.95

P O U P O U S S E .