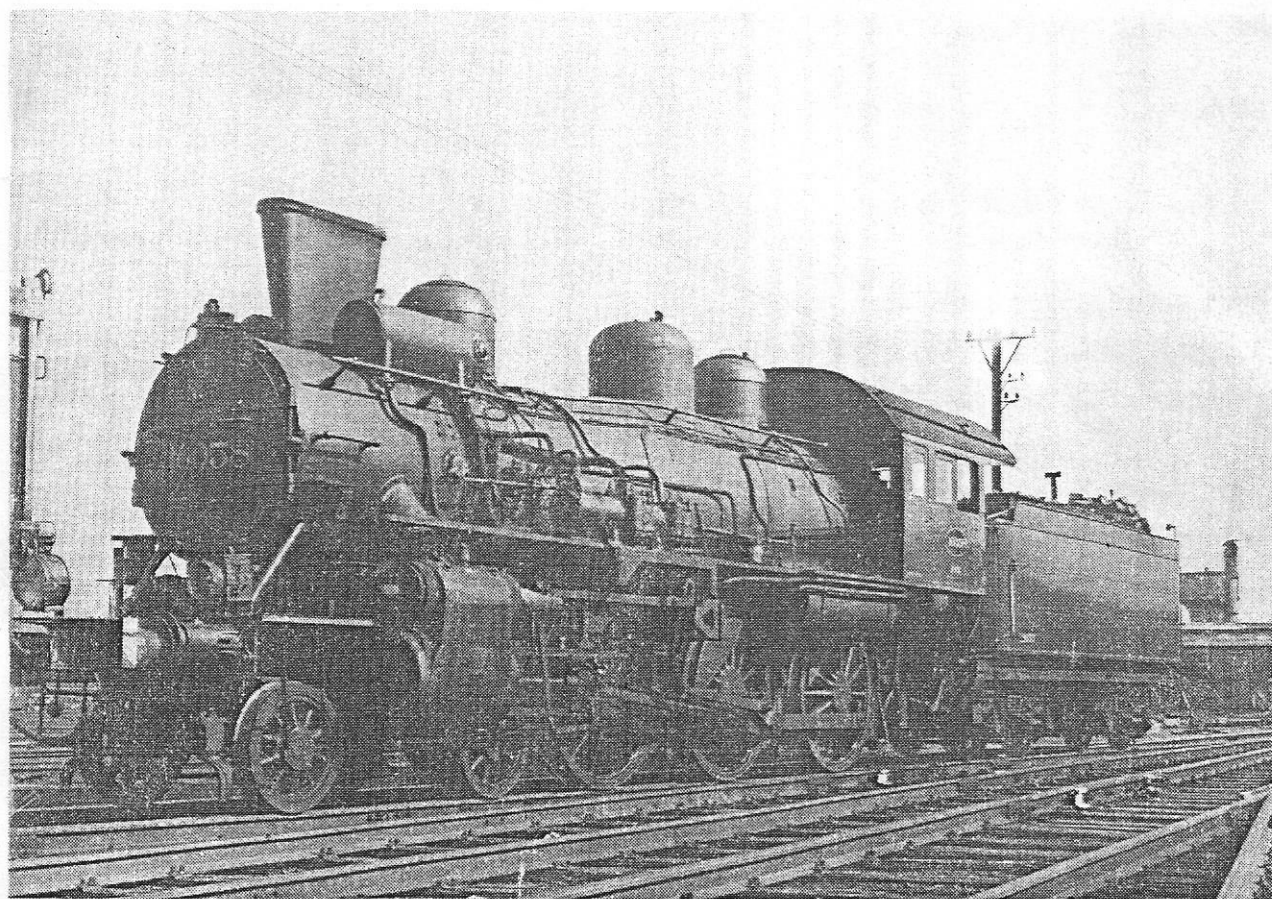


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. NOVEMBRE - DECEMBRE 1989 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
LE COIN DU SPECIALISTE	06-07
Bi-Blocs ?? Vous avez dit bi-blocs - Deuxième partie par Jean Claude MENCHIOR.	
LITTERATURE FERROVIAIRE	08
Propos Ferroviaires - Louis ARMAND par Poupousse	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER	09-10-11
Locos - Prises de guerre 1944-1945	12
Troisième partie.	
MOTS EN VRAC	14-15-16
Y A UN TRUC	17
SAVIEZ-VOUS QUE ?	18-19-20
L'Ancienne Gare de Quevaucamps - Bernard DUHANT	21
RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS	23
EXPOS ET MANIFESTATIONS	16-21
PUBS	05-13-22
VIE DU CLUB	24

PHOTO DE COUVERTURE : Locomotive 40.058

Photo S.N.C.B. - Collection Léon JOB.

Train miniature et modélisme.

Nous, les modélistes ferroviaires, nous sommes les parents pauvres du modélisme. Nous ne comptons pas, ou si peu.

La preuve

Quand il y a quelque part une expo de modélisme, ou un article dans la presse non spécialisée, sur le modélisme, on ne parle pas du train. Les avions, bateaux, chars, et figurines ont la partie belle. Comme à l'expo qui vient d'avoir lieu à Coronmeuse à Liège, où l'absence de train est paraît-il voulue.

Pourtant....

Pourtant, nous sommes les seuls, nous, les modélistes ferroviaires à faire évoluer nos modèles dans un décor à leur mesure.

Pour faire un beau réseau, il faut toucher à beaucoup de disciplines telles que, l'urbanisme, la géologie, l'histoire, l'électricité, voire l'informatique pour les plus qualifiés, etc...

Vous savez, une locomotive bien faite, bien peinte et bien patinée, vaut bien un char. Mais en plus, nous ca roule !

Loin de moi l'idée de créer une polémique, mais rendons aux modélistes ferroviaires les éloges qu'ils méritent, et ne plus les considérer comme les " parias " des modélistes.

Richard ORBAN.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

Jocadis

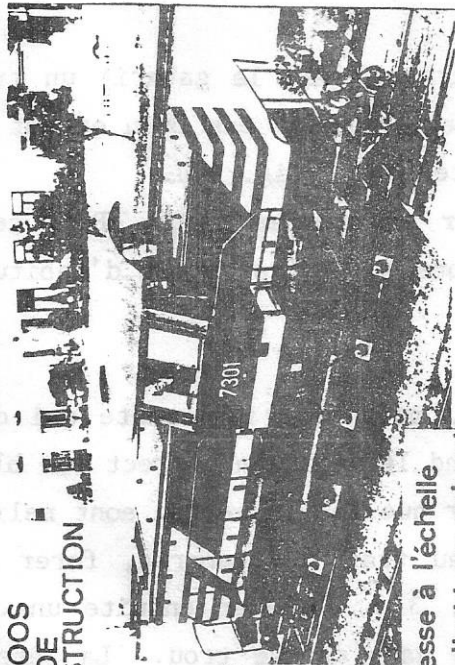
Rue de Bruxelles 53
Brusselstraat 53
ENGHIEN 1390 EDINGEN
Belgium

T. (02) 495 22 96

SPIL / PIVA

**BOUWDOOS
BOITE DE
CONSTRUCTION**

KIT
HO

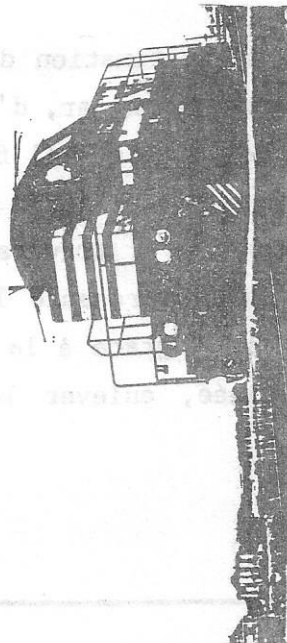


73/74/82

SERIE
REEKS

- vitesse à l'échelle
- snelheid op schaal

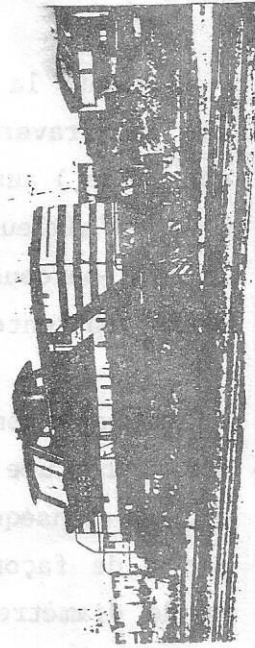
- embiellage
- à visser
- schuifbeweging
- aan te vijzen



5.995,-

motor - moteur

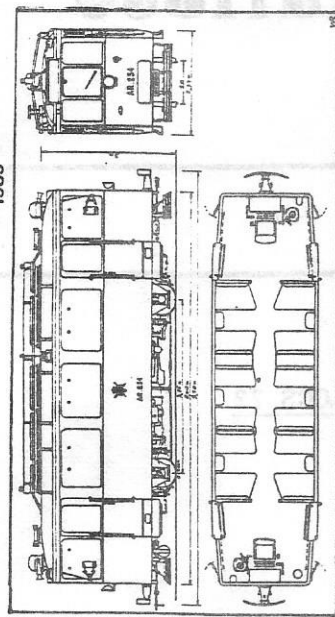
MASHIMA



Jocadis

SNCV

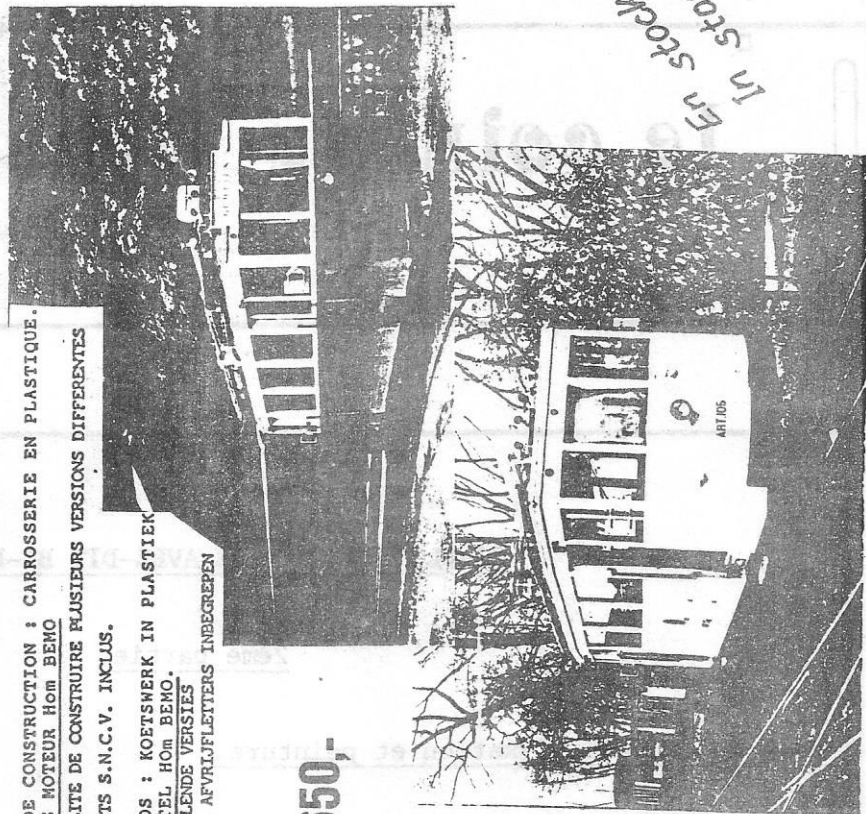
NMVB



BOITE DE CONSTRUCTION : CARROSSERIE EN PLASTIQUE.
CHASSIS MOTEUR HOM BEMO
POSSIBILITE DE CONSTRUIRE PLUSIEURS VERSIONS DIFFERENTES
TRANSFERTS S.N.C.V. INCLUS.

BOUWDOOS : KOETSWERK IN PLASTIEK
ONDERSTEL HOM BEMO.
VERSCHILLENDE VERSIES
N.M.V.B. AFVULFLETTERS INBEGREPEN

3.650,-



In stock.

le coin du Spécialiste

BI-BLOCS ?? VOUS AVEZ-DIT BI-BLOCS ??

2ème partie.

Pose de la voie, fixation et peinture.

La première phase de la pose est classique et connue de tous : fixation par des clous au centre des traverses. Attention, il ne faut pas les enfoncer totalement car ils ne serviront que provisoirement. On devra les retirer après la pose définitive, cette partie centrale des traverses devant être ôtée à ce moment.

Lorsque la voie est donc bien en place, tracer avec le gabarit un trait sur les traverses avec un marqueur alcool (le bic ne va pas bien et est déconseillé) aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur (fig. 3). C'est d'ailleurs de ce côté qu'il faut couper en premier lieu. Pour cela, la mini-perceuse équipée d'un disque fera encore merveille, comme d'habitude, serait-on tenté de dire.

On passe ensuite à la fixation définitive, opération importante qui doit être effectuée avec précision car, d'elle dépend le maintien correct des blocs et, par conséquent, de la voie. Il faut savoir que les traverses sont reliées par 4 de façon alternative. Après découpe au trait de gabarit, forer à 1 mm de diamètre toutes les 4 traverses (fig. 3). Placer ensuite un clou ROCO (c'est celui qui se présente le mieux) dans chaque trou. La tête de ces clous " disparaîtra " grâce à la mise en peinture des blocs. Cette fixation extérieure terminée, enlever les clous centraux provisoires et couper

.../...

l'intérieur des traverses, toujours au trait de gabarit évidemment (Fig 3). A ce moment, la voie bi-blocs est posée correctement et fait déjà tout son effet.

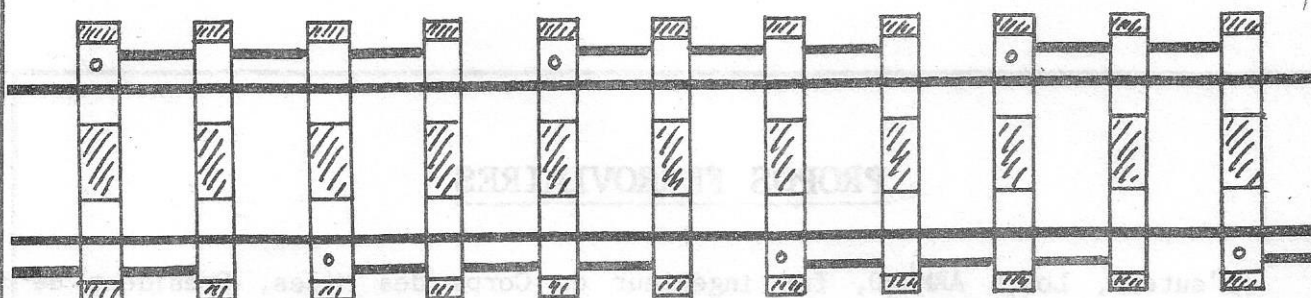


FIG 3



Maintenant, on aborde un travail de patience (comme pour le forage extérieur et le placement des clous de fixation) : la peinture des blocs. On ne s' imagine pas combien il y en a au mètre ! La teinte choisie est celle du béton tout neuf. Par conséquent, celle du ballast aura une coloration du même style. Lors du séchage, on peut préparer la suite.

Ballastage, encollage, patine.

Le ballastage est identique à celui d'une voie classique excepté que, dans ce cas-ci, une quantité un peu supérieure de gravier est nécessaire en vue " d'y noyer les traverses métalliques " entre les 2 files de rails. La hauteur du ballast peut donc arriver sans problème jusqu'à ras des blocs. Ensuite, reprenant le schéma classique, consolider à la colle blanche diluée et laisser sécher. Lorsque tout est bien sec, l'autre voie traditionnelle peut à son tour être patinée de telle façon à présenter un vieux ballast et des traverses ayant déjà " bien servi ", ce qui rendra encore plus frappante la différence entre celle-ci et la voie bi-blocs " fraîchement renouvelée ". Cet effet de réalisme, assez saisissant, que je suis parvenu à obtenir sur mes modules et le prix qui m'a été attribué par l'ALAF au concours déjà cité plus haut, me récompensent pleinement de ma patience.

Jean Claude MENCHIOR.

Littérature Ferroviaire

PROPOS FERROVIAIRES

L'auteur, Louis ARMAND, fut ingénieur du Corps des Mines, Président de la S.N.C.F. et premier Président de l'Euratom et membre de l'Académie Française.

" Les Propos Ferroviaires " de Louis ARMAND constituent, en quelque sorte, la suite de Simples Propos où l'auteur n'avait pu faire la place qu'il voulait à ce monde du chemin de fer auquel il a consacré beaucoup de lui-même.

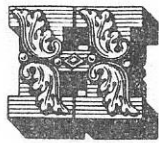
Ces propos forment un alliage d'idées, de réflexions, d'images et d'anecdotes portant sur des sujets pris sur le vif, où l'on retrouve Louis ARMAND tout entier, avec l'originalité de sa pensée et sont tout si personnel d'expression.

Parce qu'ils contiennent certains épisodes dramatiques ou tragicomiques, du temps de l'occupation et de la résistance, ils s'apparentent à un livre d'aventures. Ils composent aussi un recueil de nouvelles, concernant une épopée technique qu'aimeront à revivre, non seulement les cheminots eux-mêmes, mais tous ceux qui gravitent autour du rail et les amis du chemin de fer, nombreux et conscients de ce qu'il a fait naguère pour son pays, dans des circonstances difficiles et de la part, qu'il tient toujours dans notre vie quotidienne.

Un livre qui ne se lit pas, il se dévore.

Paru chez FAYARD en 1970.

POUPOUSSE



histoire du chemin de fer

LOCOS " PRISES DE GUERRE 1944 - 1945 ".

Troisième partie.

Les recensements de 1944, de même que des visions personnelles, permettent de situer le lieu de saisie de diverses locomotives allemandes. C'est ainsi que :

- la 50 434 ex BW Wanne Eickel RBD Essen, à laquelle manquait un déflecteur est abandonnée le 3 septembre 1944 à Etterbeek (Cinquantenaire) (gare maintenant disparue).
- la 50 1539 était le même jour froide à Bruxelles (Quartier-Léopold) côté rue Belliard.
- la 50 3052 est relevée quelques jours avant la Libération à Bruxelles (Tour & Taxis) avec mention BW Löwen. Elle a été saisie dans cette ville.
- la 52 1973 est amenée froide à Schaerbeek tractée par la 3610 venant d'Ottignies fin septembre 1944.
- les 56 205, 56 262, 52 1992 et 55 5693 sont toutes quatre recensées à Winterslag en septembre 1944.
- la 52 1977 était gravement avariée à Salzinnes, suite à une collision grave à Ciney du fait, de la Résistance (juillet 1944), cette locomotive ne fut jamais remise en marche après sa prise en écritures).

../..

- les 57 2289 et 2097 seront retrouvées sur la ligne 125 aux environs de Huy tandis que la 55 5032 est retrouvée à Baulers et la 57 1719 à Ottignies

Une grande part des locomotives prises de guerre en état de marche sont regroupées dès octobre 1944 à Schaerbeek où elles circulent à la remorque des trains militaires sous leur numéro allemand jusqu'en décembre 1944. C'est ainsi que j'ai vu personnellement circuler, sous le n° allemand les 50 133, 56 205, 55 2552, 55 4034, 55 5028, 55 5032, 57 1719 , 57 2030, 57 3466.

Plusieurs d'entre elles vont se retrouver au hasard de la remorque de trains alliés retenues en France et ne reviendront en Belgique qu'en 1945 (c'est le cas de la 55 5693).

Le sort de quatre locomotives " butins de guerre " est particulièrement intéressant : il s'agit des locomotives 44 1804, 50 1436, 50 1314 et 39 133, lesquelles vont être affectées au printemps 1945 à la remise de Herbesthal pour la remorque de trains de permissionnaires et sanitaires américains entre Herbesthal, Verviers et Bruxelles, sous les n° 1001, 1002, 1003, 1004 peints en petits chiffres sur la boîte à fumée et cabine. Ces locomotives étaient conduites par du personnel américain de la 707th Railway Brigade et étaient baptisées de noms d'officiers de l'Armée américaine. C'est ainsi que la BR 39 (1004) portait l'appellation Général Ross Raider. Une autre dont le numéro est perdu portait le nom Général Plank's Pride. Ces quatre locomotives ne reviendront sous la houlette de la SNCB que le 20 octobre 1945, sous le numéro belge qui leur était attribué théoriquement, mais qu'elles n'avaient jamais porté. J'ai eu le privilège d'assister à Louvain le 20 octobre 1945, au retour à la SNCB d'un train formé par les 4 locomotives allumées.

Un commentaire très particulier est à faire sur la n° 89 951, future 5900 qui était une Ct n° 106 ex-compagnie de Wittenberg-Perleberg (compagnie incorporée à la Deutsche Reichsbahn en 1942). Elle assumait la desserte d'un service allemand à Nivelles, depuis juin 1944 (aérodrome militaire ?).

../..

../..

Cette locomotive tout à fait en état de marche sera ramenée à Schaerbeek où elle assumera jusqu'en 1946 les manoeuvres de l'Atelier de la Voie à Haeren.

Dès 1946, le principe d'un échange de matériel roulant entre la Bizone (Zone d'occupation anglo-américaine) et les pays alliés (France-Belgique-Pays-Bas) était posé. Les autorités d'occupation nous auraient restitué les locomotives identifiées comme belges tandis que la SNCB remettait aux chemins de fer allemand (la future Bundesbahn) le matériel moteur " prise de guerre ". La perspective d'échange de matériel dans un avenir relativement proche entraîne le report de réparations plus ou moins importantes tant en Belgique pour les locomotives allemandes qu'en Allemagne pour les locomotives belges encore retrouvées dans les zones d'occupation anglo-américaines.

C'est ainsi qu'en Belgique la plupart des locomotives allemandes sont arrêtées dès fin 1946 et garées en attente de décision. Cependant, certaines locomotives assureront du service jusqu'en mai 1950 : quelques type 25, mutés en octobre 1947 de Schaerbeek à Latour (notamment les 25.017 et 25.018), la 82.002 avec de petits services marchandises autour de Schaerbeek (vue entrant en gare d'Ottignies en provenance de la direction de Namur), quelques types 90 mutés de Schaerbeek à Antwerpen-Dam. Quant aux locomotives 27.002, 27.003, 59.001 et 82.001, elles restèrent en attente de restitution à Schaerbeek-voitures de 1946 à 1950, tandis qu'à hauteur du mélangeur de Schaerbeek pourrissait la 25.015 dépourvue de tender.

Salzinnes avait complètement démonté la 27.001 qui n'avait jamais été réparée, de même que la 25.020. Un sort qui n'était guère meilleur avait été réservé aux 83.001 et 83.002, lesquelles après un service relativement court en 1945 et 1946, respectivement à Schaerbeek et à Renory, furent transférées à l'Atelier de Malines pour servir de générateurs de vapeur.

Entourées d'une clôture de planches, séparées de leurs petits tenders de 20 m³, adossées l'une à l'autre et surmontées d'une haute cheminée, leur prestige de locomotive était bien entamé ! Quant à la 67.001, elle resta garée de 1947 à 1950 à hauteur de la rue Varin à Liège, dépourvue de son

../..

../..

tender, lequel sous le numéro 31.048 (type 38) fut accouplé à une type 10 (ce fut longtemps la 10.047 de la remise de Liège qui lui fut accouplée et ne retourna jamais en Allemagne.

En avril 1950, la décision de restitution des " prises de guerre " est prise et les remises propriétaires sont invitées à préparer les locomotives pour leur voyage vers Montzen et l'Allemagne.

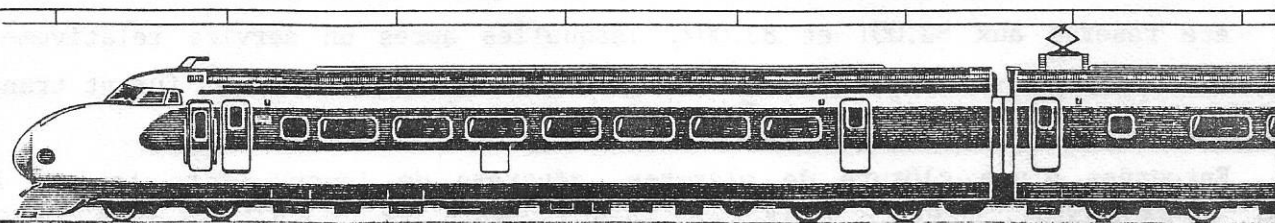
Les bielles d'accouplement et motrices sont démontées, les chaudières sont vidées, les tenders sont remplis à moitié d'eau et les freins sont ajustés pour freinage de la locomotive comme wagon. Toute une valse de tenders a lieu entre une série de remises afin de rétablir quelque peu l'inventaire primitif.

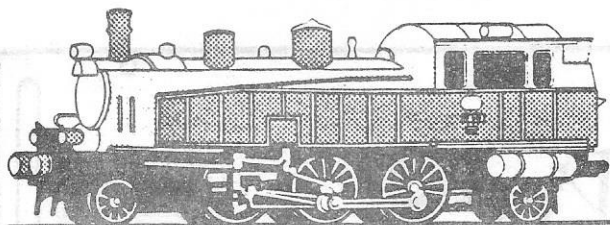
C'est ainsi que la 67.001 reçoit le tender 40.000 (renumérotation SNCB) qui était entré en Belgique accouplé à la 25.015. Cependant ce tender ne fut pas accepté par la DB et nous fut envoyé avec notre 81.581 rendue par erreur à la DB.

A SUIVRE

M. HENNEQUIN.

Avec l'aimable autorisation de la revue " FERRO FLASH NAMUR ".





S.A. COPIN

COPIN spécialiste du train miniature toutes marques :
DECOR MARKLIN, FLEISCHMANN, TRIX, ARNOLD, HAG, LIMA... **HO N Z**
 tout le catalogue en stock en : **HO N Z**
 FALLER, VOLLMER, POLA et KIBRI
 et en complément, nombreuses sélections en :
 Preiser, Heki, Herpa, Brawa ...

DEPARTEMENT OCCASIONS

SERVICE entretien, réparations, restauration.

Heures d'ouverture :
 9h30 - 12h30 13h30 - 18h00
 Fermé dimanche et lundi

ETS. COPIN S.A.
 rue Grétry, 156
 4020 Liège
 tél.: 041/43 66 03

PRIMA

NOUVELLE PRODUCTION DE VEHICULES BELGES

BP 445 - 4020 LIEGE 2

ECHELLE 1/87

GENDARMERIE

- Renault 4 No 1010
- Combi VW No 1011
- Golf GTI No 1012
- Range Rover No 1013
- Ford Transit No 1014

R.T.T.

- Renault 4 No 1015

POSTE

- Renault 4 No 1016
- Combi VW No 1017

Plaques Belges d'immatriculation
 + nouvelles signalisations camions

No 1001

NOUVEAUTES 89

LOCOMOTIVE DIESEL BELGE

série 52 cabine flottante

- carrosserie en métal
- chassis en métal
- vitres rapportées
- 3 essieux entraînés
- 4 bandages adhérents
- inversion des feux selon le sens de la marche : 2 rouges - 2 blancs
- inversion électronique du sens de marche

n°2000 : 3 rails
 alternatif électronique

n°2300 : 3 rails
 alternatif digital

n°2600 : 2 rails continu

véhicules BRIMA

- 1018 RENAULT 4 S.T.I.L.
- 1019 BMW 325i
Gendarmerie



mOts EN Vrac

SOLUTION DES MOTS CROISES N° 3

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

../..

ENONCE DES MOTS CROISES N° 4

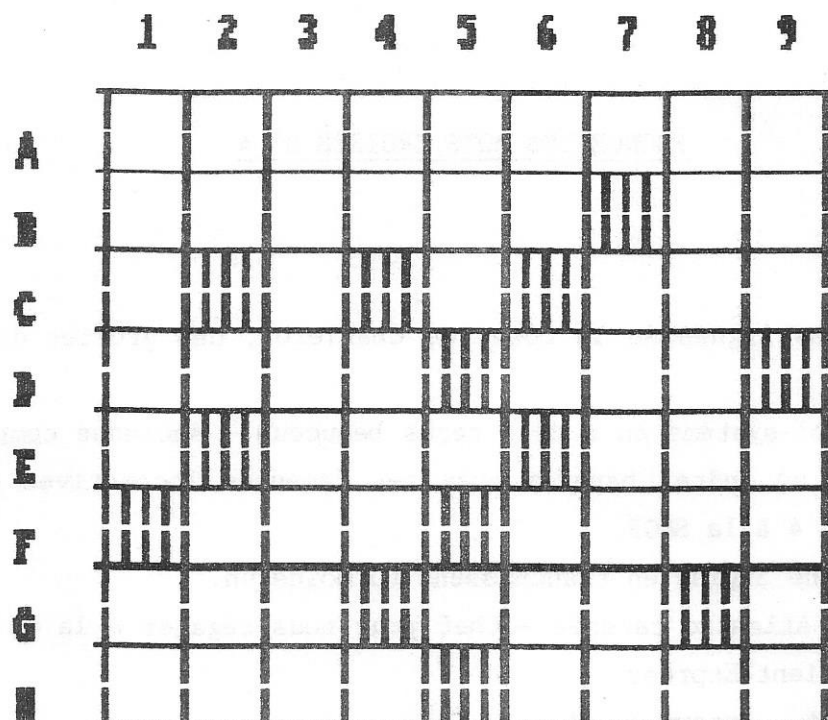
HORIZONTALEMENT :

- A. Telles sont les lignes de la côte, de Charleroi, des grottes de Han entre autres.
- B. Notre réseau bi-système en a déjà reçus beaucoup - Ancienne compagnie privée française où André Chaperon créa ses fameuses locomotives et qui est devenue région 4 à la SNCF.
- C. Plus d'une ligne alpine en franchissent au moins un.
- D. 12 pour notre Atlantic carénée - Chef pour nous régaler à la voiture-restaurant de l'Orient-Express.
- E. En forme d'oeuf - Interrogatif.
- F. De la station à la gare d'Ans - Grâce à la technique bi-système, il n'y en a plus entre les Marklinistes et les autres.
- G. Ile anglo-saxonne - Tout comme un PN, on peut le franchir à pied.
- H. Très utilisées sur nos réseaux maintenant - Qui aurait cru, il y a 150 ans que la construction de certains ouvrages d'art l'eût été ?

VERTICALEMENT :

- 1. Couleur très longtemps d'actualité aux chemins de fer, mais qui a tendance à disparaître petit à petit - Très petite quantité.
- 2. Pronom masculin - Suivi de 2/4, désigne la célèbre flèche rouge des CFF.
- 3. Double expansion.
- 4. Soldat américain faisant le poirier - Notre mère à tous.
- 5. Il en faut pour dénicher la belle occasion aux bourses d'échange.
- 6. Nous en avons plusieurs es-modélisme à l'Alaf - Ce que tout mariage est censé être.
- 7. De voitures automobiles ou de chemin de fer, ainsi que de bateaux.
- 8. Celle du train-jouet est fortement en déclin.
- 9. Presque nécessaire pour y faire rouler du 0, du I et plus grand encore - Souvent avec lui.

../..



Lucien GENET.

Expos et manifestations

Le 11 et 12 novembre 1989 : AUVELAIS.

Exposition trains modélisme de 10 H à 19 H.

Hall omnisport communal à AUVELAIS.

L'**ALAF** participera à cette expo, avec son réseau dit "d'Angleur".

Le 3 décembre 1989 : HOUDENG-GOEGNIES

Bourse d'échanges organisée par le CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE.

Le 25 novembre 1989 : Voyage sur la Vennbahn.

Renseignements : G.T.F.

B.P. 191

B - 4000 LIEGE 1

Y a un ruc

COMMENT FAIRE UN CHARGEMENT DE TUYAUX POUR WAGONS.

Il suffit de prendre des pailles (pour boire), de les couper à la longueur désirée au moyen d'un cutter, de les coller ensemble et de les peindre.

Rien de plus simple.

COMMENT MAINTENIR UN POTEAU DROIT (VERTICAL) PENDANT LE COLLAGE.

Si vous désirez coller quelque chose qui est en équilibre instable, afin qu'il soit maintenu pendant le séchage de la colle, il suffit de le maintenir au moyen de 2 ou 3 pinces à linge, ce qui l'empêchera de basculer.

Si vous aussi, vous connaissez un truc pratique, un procédé ingénieux, dans le domaine du modélisme ferroviaire ou du bricolage, et que vous désirez en faire profiter les lecteurs de " CORRESPONDANCE ", envoyez les au secrétariat ou remettez les à Richard ORBAN, lors des réunions, ce dernier se chargera de les transmettre.

LE LAMPISTE





SAVIEZ VOUS QUE

L'ANCIENNE GARE DE QUEVAUCAMPS

Pour favoriser l'expansion industrielle du village, il faut installer un chemin de fer (1). Cela permettra de sortir Quevaucamps de son isolement tout en lui assurant d'une part un transport facile des produits finis de son industrie bonnetière (2) et l'arrivée à pied d'oeuvre des matières premières nécessaires ainsi que celui de la nombreuse main-d'oeuvre provenant des communes voisines voire limitrophes (3). D'autre part cette liaison facilitera le transport de la chaux et des blocs de marbre extraits des carrières Trivier, Legrand et Place ainsi que celui de la production de l'usine de tissus filtrants de Téléphore Trivier (4).

C'est sous l'impulsion du bourgmestre Florimond Duchateau (5), lui-même maître de carrières, que le Conseil Communal émet le vœu de voir Quevaucamps relié à Blaton par voie ferrée. Le 28 janvier 1881, l'Administration Communale envoie une requête aux autorités compétentes les priant " **de compléter le projet d'aménagement de la station de Blaton par une communication directe du chemin de fer avec Quevaucamps**" (6).

Durant de nombreuses années, tant à la Chambre qu'au Sénat, les interventions se multiplient en vue d'obtenir le raccordement tant souhaité. Même le député de Mons, M. Houzeau de Lehaie, se fait le porte-parole d'un arrondissement qu'il ne représente pas d'ailleurs, lors de la séance de la Chambre du 5 février 1892 (7). Après avoir estimé le coût du raccordement ferroviaire entre 100.000 F et 120.000 F, l'orateur argumente : " **A Quevaucamps, l'industrie de la bonneterie se développe et prospère tous les jours, tandis que**

.../...

../..

dans d'autres localités voisines, elle semble périlcliter. Il y aurait donc un important mouvement sur ce petit tronçon. il ne s'agit pas ici de transports pondéreux aux tarifs réduits, mais de transports au tarif élevés. L'Etat pourrait, grâce à cet embranchement, effectuer des recettes considérables " (sic).

Le député conclut : " Les industries qui se développent dans ces localités vont donner lieu à d'importants transports et ont besoin de transporter leurs produits à bon marché ".

Quelques semaines plus tard, le député de Mons écrit à M. de Bruyn , ministre des Travaux Publics : " Il y a un millier de wagons à charges pleines qui arrivent dans les stations voisines du village de Quevaucamps. Il y a, en outre, plus d'un million et demi de kilos de petite marchandise."

Dans son discours prononcé au Sénat le 17 mars 1892, le comte d'Outremont remarque : " Cette importante localité, privée de chemin de fer, aurait pu être desservie lors de la construction du chemin de fer d'Ath à Blaton. Elle a été négligée..." Après avoir affirmé qu'il serait facile de réparer l'injustice en réalisant cette liaison peu coûteuse puisque " il n'y aurait, pour ainsi dire, qu'à placer les rails et à construire à Quevaucamps une petite station avec une voie d'évitement pour les grosses marchandises : charbon, pierres à chaux, etc...(8).

Bien sûr, " il n'y a qu'à ". Mais pour obtenir ce raccordement si facile à réaliser, aux dires de M. d'Outremont, de nombreuses interventions seront encore nécessaires. Enfin, après les efforts répétés du comte de Kerchove et du comte de Rouillé auprès de Messieurs Vandenpeereboom et De Bruyn, respectivement ministre des chemins de fer, Postes et Télégraphes et ministre des Travaux Publics, la Chambre des Représentants vote un crédit de 150.000 francs, lors de sa séance du mardi 12 juin 1894, pour le raccordement par chemin de fer de Quevaucamps à la gare de Blaton (9).

(1) En cette seconde moitié du XIXe siècle le réseau ferroviaire belge est en pleine expansion. Le tronçon Saint-Ghislain-Basècles-Carières est ouvert au trafic le 15 février 1861.

../..

../..

C'est une des trois sections de la ligne 78 qui relie Mons à Tournai et au-delà le Hainaut à la Flandre. Elle fera partie de ce qu'on appellera plus tard " la dorsale wallonne". Cette ligne, par son prolongement vers Gand, permet d'acheminer le charbon borain vers les Flandres.

La station de Blaton est mise en service le 20 février 1861 ; le 1er août 1870 c'est le tour de la station de Basècles-Carrières. En 1876 la ligne Blaton-Bernissart est ouverte (d'après " LE RAIL " 03/79).

La liaison Ath-Blaton par Beloeil et Grandglise est établie. Quevaucamps est délaissé alors que son industrie ne cesse de se développer... La voie vers Ath est difficile. Dès lors, seule la liaison avec Blaton reste possible à court terme.

(2) Jusqu'alors les produits finis des bonneteries étaient transportés en brouettes jusqu'à la gare de Grandglise ou celle de Blaton.

(3) Voir René Leclercq : "Historique de la bonneterie dans le Tournaisis" page 96 et Théo Brulard : " Quevaucamps. Evolution d'une commune rurale au XIXe siècle ", page 147.

(4) A l'époque de la création du chemin de fer Blaton-Quevaucamps, Télesphore Trivier possède une usine de tissus filtrants pour sucreries. Le 23 août 1907 il ouvre une cartonnerie. Cette fabrique produit du carton ordinaire à usages divers et du carton cuir employé dans la fabrication des chaussures.

Trivier sollicite et obtient le raccordement de son chemin de fer industriel avec celui de l'Etat. Son affaire périclité quelques années plus tard. Sa veuve est contrainte de fermer l'usine le 20 décembre 1913.

(5) Florimond Duchateau fut conseiller de 1866 à 1875, échevin de 1875 à 1879, bourgmestre faisant fonctions de 1879 à 1882, puis bourgmestre de 1882 à 1916, année de sa mort.

(6) A.E.T. Quevaucamps ; registre des délibération du Conseil, n° 9.

../..

../..

(7) D'après les "Annales parlementaires" citées par le "Journal de Péruwelz" n° 3784 de dimanche 14 et lundi 15 février 1892.

(8) B.C.P. "Journal de Péruwelz" n° 3791, 30e année, dimanche 3 et lundi 4 Avril 1892.

(9) B.C.P. "Journal de Péruwelz" n° 3906, 32ème année, dimanche 17 et lundi 18 juin 1894.

Bernard DUHANT.

- D - 1984/3476/1

Avec l'aimable autorisation de l'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE DE BELOEIL. A.S.P.B.

A SUIVRE....

Bon à savoir



Le 4 et 25 novembre 1989.

Train spécial le Fagnard par Amblève.

1914-1989 - 75ème anniversaire de la liaison ferroviaire MALMEDY-STAVELOT.

LE 31 MARS 1990

Circuit spécial P.F.T. en 1990 (PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE)

Bruxelles Nord - Anvers central - Anvers DS - Bruxelles Nord - Bruxelles Midi - Luttre - Bruxelles Nord.

La traction sera assurée par la locomotive électrique 101.012 et 120.002
Voiture M1

LE 28 AVRIL 1990 : Train vapeur - Locomotive 29.013

Louvain - Bertrix - train à marchandises à partir de Dinant

märklin

AUSLAUFMODELLE

1989 - 90

Z

Lokomotiven

8821	Diesellokomotive V 221 DB blau
8840	Elektrolokomotive E 140 DB grün
8850	Elektrolokomotive Ae 6/6 SBB grün
8862	Diesellokomotive F 7 Amtrak

Wagen

8606	Bananen-Wagen
8618	Containerwagen Hewlett-Packard
8642	Gondola SOO Line
8643	Kesselwagen GATX
8676	Kesselwagen Union Carbide
8677	Box Car Rio Grande
8678	Gondola Pennsylvania
8679	Caboose Southern
8723	Speisewagen DB
8760	Streamliner
8761	Streamliner
8762	Streamliner
8763	Streamliner
8764	Streamliner
8765	Streamliner

Zubehör

8918	LKW-Satz
8930	Toporama Geländematte
8960	Bausatz Bahnhof Göppingen
8963	Bausatz Hochhaus
8964	Bausatz Wohnhaus
8965	Bausatz Stellwerk
8968	Bausatz Bungalow
8990	Bausatz Tankstelle

1

Wagen

5887	Rungenwagen SBB
5898	Kesselwagen Texaco

H0

Lokomotiven

3021	Diesellok V 220 DB rot
3028	Akku-Triebwagen ETA 515 DB
3043	E-Lok Rc 1 SJ
3067	Diesellok MY DSB
3071	TEE-Triebwagen-Zug SBB/NS
3089	Stromlinien-Dampflok 03 ¹⁰ DRG
3325	Elektrolokomotive BB 7200 SNCF
3332	Elektrolokomotive Ae 6/6 SBB
3625	E-Lok BB 7200 SNCF Digital
3646	Diesellokomotive BR 236 DB Digital
3671	ICE-Triebwagen-Zug Digital

Personenwagen

4028	Beiwagen zum Akku-Triebwagen 3028
4045	Schnellzugwagen Dänemark
4068	Speisewagen RIC SBB
4071	Zwischenwagen zum TEE 3071
4072	Schnellzugwagen Schweden
4073	Speisewagen Schweden
4134	Eilzugwagen DB
4139	Eilzugwagen DB
4140	Gepäckwagen DB
4145	Eilzugwagen DB
4149	EUROFIMA-Wagen A Österreich
4150	TEN-Schlafwagen DB rot
4157	Postwagen DB
4161	Corail-Wagen A Frankreich
4166	EUROFIMA-Wagen B Belgien
4168	Liegewagen Schweiz
4182	TEN-Schlafwagen Schweiz

Güterwagen

4455	Containerwagen Boehringer
4481	Containerwagen
4643	Kesselwagen ARAL
4650	Kesselwagen ESSO
4651	Kesselwagen SHELL
4691	Großraumwagen Juracement Schweiz
4999	Panorama-Wagen Digital

Zubehör

7199	Ölflasche
------	-----------

Verschiedenes

0270	Videofilm "150 Jahre Deutsche Eisenbahnen"
0271	Videofilm "Tour de Sol"
0272	Märklin Video-Magazin '86

NOCH VORRÄTIG !
DIE LETZTEN PACKUNGEN !

ENCORE DISPONIBLE !
LES DERNIERS EXEMPLAIRES !

MÄRKLIN	NR. 2660	ZUGPACKUNG EP5 DR DIGITAL	DM 698.-
MÄRKLIN	NR. 2860	" " "	DM 698.-
MÄRKLIN	NR. 3171	HOLZLOK SCHWEDEN VERSCHWEIT	DM 359.-

VIE du CLUB

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.

Le moment est venu, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, de renouveler leur cotisation au club, ou leur abonnement à " CORRESPONDANCE " et ce, avant le **15 FEVRIER 1990** au plus tard.

Passé cette date, il vous sera demandé 50 Frs supplémentaires pour frais de dossier.

Je vous rappelle les conditions :

- Cotisation pour l'année calendrier (du 1er janvier au 31 décembre).
- Membre de + de 12 ans : 600 Frs par an.
- Membre de - de 12 ans : 350 Frs par an.

Cette cotisation comprend l'abonnement à " CORRESPONDANCE ".

Si vous désirez seulement vous abonner à " CORRESPONDANCE ", il faudra verser 250 Frs pour 6 numéros (une année complète).

Comment payer ?

Soit lors des réunions à Mr. Serge HEMBERT-PIRNAY, trésorier
ou à MR. Richard ORBAN, secrétaire

Soit au compte numéro : 240-0174811-21 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.
avec mention : cotisation ou abonnement.

Si vous désirez que votre carte de membre vous soit envoyée par la poste, majorez cette somme de 20 Frs soit 620 Frs.

VIE du CLUB

Hello everybody !

(Traduction : Bonjour à tous)

Bad news, folks ! I come back !

Traduction : Après éclipse passagère de la prose concoctée par votre serviteur et qui fut remplacé in extremis par notre dévoué rédac'chef, voici de nouveau les élucubrations de Poupousse (*) (**).

En **novembre**, notre ami Jean Claude MENCHIOR nous montrera ses diapositives de vacances : Un périple breton qui nous fera découvrir les charmes cachés et bucoliques du paysage bigoudin.

En **décembre**, tradition oblige, films surprises et concours. Cette année un concours photos 10 x 15 ou 18 x 24 dont les épreuves (5 au maximum par personne) devront nous parvenir au club avant le 3ème vendredi de novembre.

Avec tous mes voeux personnels.

POUPOUSSE.

* Note du traducteur : Anglais ou traduction française. A vous de choisir pour la prochaine revue.

** Note de la rédaction : A choisir, travaille plus et déconne moins !

