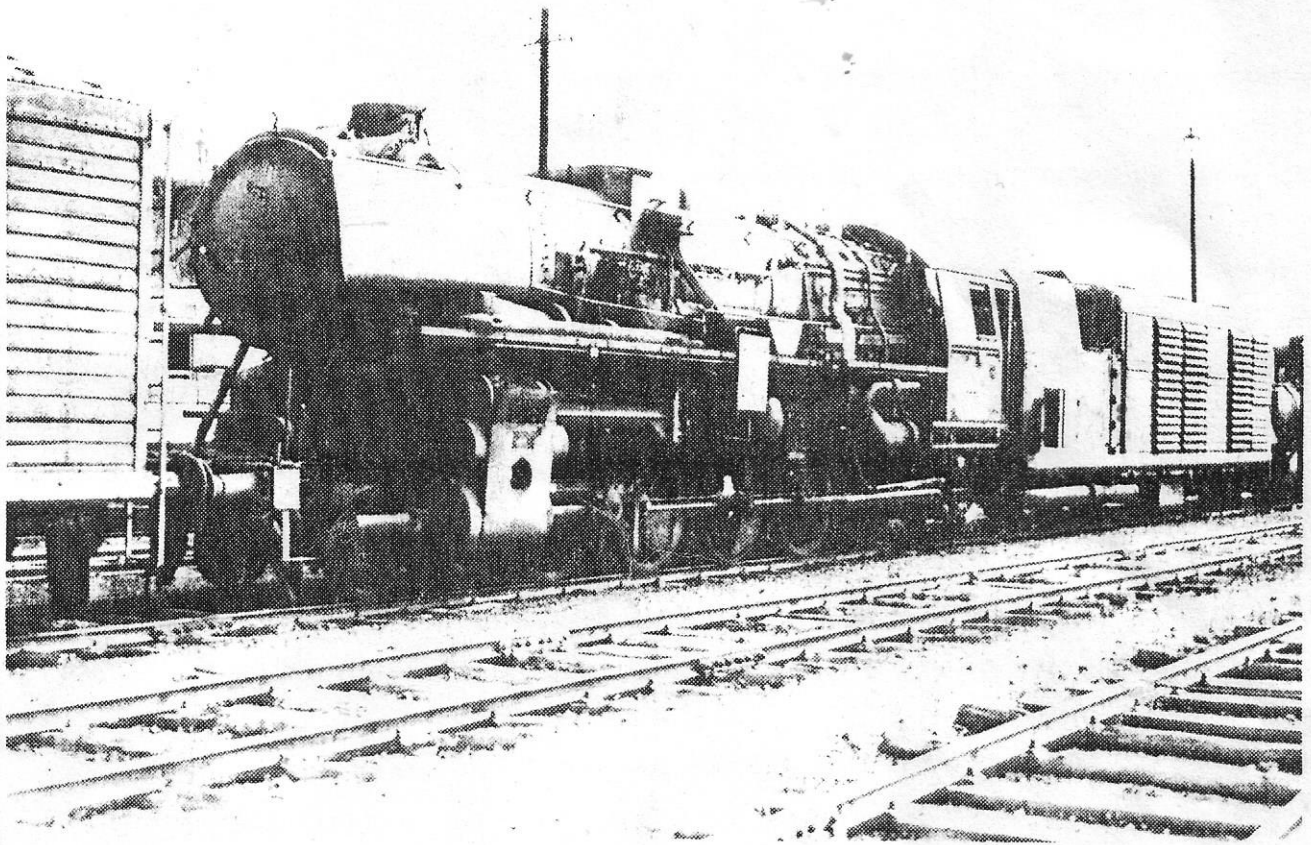


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B. JANVIER - FEVRIER 1991 Numéro 1



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER



Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en chef : Richard ORBAN

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

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

Le numéro : 50 Francs

Abonnement (un an, six numéros) : 250 Francs

Règlement au compte numéro : 001-2421017-70 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :
rue Doumier, 49, 4430 ANS
Téléphone : 041 / 63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN
rue Doumier, 49, 4430 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 PRAILLET

MAQUETTE : Léon JOB



SOMMAIRE



SOMMAIRE	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF	04
VIE DU CLUB	05
Renouvellement des cotisations.	
SAVIEZ VOUS QUE	06-07-08
L'entretien de la voie.	
LES GLOBE-TROTTERS DU RAIL	10-11-12
La voie des Cimes - 2ème partie.	
VIE DU CLUB	13
Les trésors de la bibliothèque - Marc VOLDERS.	
EN BREF	12
Les rébus.	
BON A SAVOIR	14-15
Les Trains-bouillotes - 4ème partie - Lucien GENET.	
VIE DU CLUB	15
Réunion du mois de janvier 1991.	
LES GLOBE-TROTTERS DU RAIL	16-17-18
Souvenir, souvenir - 1ère partie - Albert MELON.	
MOTS EN VRAC	19
NOUVELLES DE CHEZ NOUS	20-21
BR 41360 - Récit de la journée d'un photographe - Ricky.	
Y A UN TRUC	21
PUBS	09-22
NOUVELLES DE CHEZ NOUS. - Les excursions	23
VIE DU CLUB - Les réunions	24



PHOTO DE COUVERTURE :

Loco type 27.003 - Photo S.N.C.B.

Collection : Léon JOB.

Nous voici déjà fin 1990 et début 1991.

Cette année qui se termine aura connu au sein de notre association des hauts et des bas.

Fort heureusement, il y a eu plus de haut que de bas. Nous avons participé avec notre réseau ovale à 3 expositions, la quatrième ayant été annulée par l'organisateur quelques jours avant la date.....

Le grand réseau a peu progressé, du moins à première vue, mais en y regardant bien, le travail accompli est peu visible mais de très bon niveau.

En ce qui concerne le présent bulletin, nous allons devoir puiser dans nos réserves stratégiques pour pouvoir continuer sa parution. En effet, l'absence d'articles se fait cruellement sentir, et nous allons devoir publier des articles issus d'autres revues... c'est la crise...

Peut être aussi que cette crise (du pétrole celle là) explique en partie, la légère diminution de la participation des membres lors des réunions du mercredi !

Espérons que 1991 sera un meilleur cru.

B O N N E A N N E E

Richard ORBAN.

**Le p'tit
mot
du
rédac'
chef**

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 1991 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. Léon JOB, trésorier,

Soit au compte numéro : 001-2421017-70 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.

A T T E N T I O N : Ce numéro de "CORRESPONDANCE" sera le dernier que vous recevrez si votre cotisation n'est pas payée à temps.

5

5



SAVIEZ VOUS QUE

L'ENTRETIEN DE LA VOIE.

CAILLOUX... BOIS... ACIER

Le voyageur n'entre jamais en contact avec " les hommes de la voie " qui s'occupent de l'établissement, de l'entretien et du renouvellement de la voie qui se compose des rails, des traverses et du ballast (grenailles). Leur participation n'est pas seulement limitée au déroulement de la circulation ferroviaire, car si des charges lourdes de plus de 20 tonnes par essieux peuvent rouler sans difficulté sur les voies, cela n'est possible que sur des voies bien entretenues.

Il y a environ 130 ans, l'ingénieur A. Perdonnet écrivait : " La voie ne peut être négligée en aucun cas ; ses moindres déformations sont très nuisibles pour le matériel, elles s'amplifient rapidement si on n'y porte pas remède immédiatement ". En quelques mots, on peut dire que la maintenance de la voie consiste à assurer le nivellement des rails, le maintien d'un tracé correct tant en courbe qu'en alignement droit. Pour y parvenir, il est parfois nécessaire de remplacer certains matériaux, notamment les rails et les traverses. Nous vous donnerons un bref aperçu historique de l'évolution de ces opérations et du matériel utilisé pour l'entretien de la voie.

LES DEBUTS...

A la naissance du " chemin de fer ", le nivellement et le dressage de la voie se faisaient manuellement et avec l'outillage le plus simple : un marteau et un pied-de-biche. La fixation du rail sur la traverse en bois était réalisée

../..

par des clous qui étaient introduits dans la traverse au moyen d'un marteau et enlevés avec un **pied-de-biche** quand on devait remplacer un rail. Plus tard on utilisa des tirefonds introduits ou enlevés au moyen d'une **clé à tirefond**. Quand le ballast en cendrées ou sable fût remplacé par des pierrailles, le bourrage avec la pioche devint trop pénible. Les techniciens de la voie (c-à-d. les contremaîtres de la voie, chef de sections et ingénieurs) cherchèrent une méthode plus simple et plus efficace qui aboutit au grenailage de la voie ; le nivellement de la voie est alors obtenu en introduisant une quantité mesurée de petites pierrailles (grenailles) sous les traverses au moyen d'une **pelle spéciale** qui assure l'épandage de la grenaille en-dessous de la traverse.

Après la dernière guerre mondiale le développement du matériel mis à la disposition des ouvriers de la voie allait de pair avec l'évolution de la technique et de la science. De nouveaux engins mécaniques furent créés qui rendaient le travail moins pénible. Ainsi on assista à la naissance des **tirefonneuses**, **scies à rails**, **foreuses de rails** et **foreuses de traverses**. Tous ces engins sont entraînés par un moteur indépendant. Ces petites machines qui ont remplacé en grande partie les outils manuels comprennent principalement un moteur à essence (moteur électrique pour les travaux en tunnels) et une transmission mécanique qui actionne l'engin proprement dit (clef de tirefond, scie, foreuse de rail ou foreuse de bois). L'évolution de ces petits engins caractérisée par la recherche continue d'une diminution de leur poids afin de faciliter leur mise en place et leur enlèvement de la voie et ce sans nuire à leur rendement. La mise en place dans la voie et le retrait de ces engins est nécessaire parce que les " hommes de la voie " doivent souvent travailler sans qu'on interrompe le trafic et qu'ils doivent toujours libérer la voie lors du passage de trains. Parallèlement au développement de ces petits engins on a assisté à la mécanisation d'autres activités qui nécessitent beaucoup d'énergie comme par exemple le chargement de traverses ou rails retirés. Progressivement se sont développées les **chargeuses de traverses en bois** et les **portiques** pour le chargement des rails.

../..

../..

... ET PUIS LA MECANISATION

Le nettoyage du ballast en dessous des traverses est une des plus pénibles opérations et doit être exécutée périodiquement pour le maintien en bon état de la voie. Cette opération qui s'effectuait manuellement a pu être réalisée sur notre réseau dès 1953 par une "cribleuse". Cette machine enlève le ballast sous les traverses au moyen d'une chaîne, fait le criblage du ballast et rejette le ballast nettoyé dans la voie. En même temps, on en revient au bourrage des traverses pour obtenir le "bon nivellement de la voie" mais avec des **bourreuses lourdes** (connues sous le nom de **bourreuse standard**). Ces engins sur rails étaient pourvus de marteaux qui pénétraient en vibrant dans le ballast et qui, grâce à cette vibration et à la pression des marteaux, compactaient le ballast sous la traverse. A peu près en même temps que ces bourreuses, qui circulent sur la voie, apparut un nouvel engin qui pouvait également réaliser le nivellement mais sans occupation de la voie, cet engin est connu sous le nom de "bourreuse Jackson". Ces bourreuses légères, actionnées par groupe de quatre autour de la même traverse. Elles sont composées principalement d'un moteur électrique qui fait vibrer une feuille métallique, grâce à laquelle le ballast est compacté.

Bien que les engins que nous venons d'évoquer nous aient rendu de grands services et qu'ils soient encore beaucoup utilisés, ce genre de mécanisation ne fut qu'un petit pas vers la deuxième génération qui se développa vers les années 60. La bourreuse standard normale évolua d'abord vers la **niveleuse automatique**. Cet engin mesure lui-même les défauts de la voie, soulève celle-ci et réalise le bourrage. Dans la version la plus moderne de cet engin, lorsque le conducteur a mis sa machine en marche, celle-ci progresse et travaille d'une manière entièrement automatique ; les marteaux bourreurs descendent entre les traverses pendant que la voie est soulevée à la hauteur requise correspondant au niveau corrigé. Après le compactage du ballast, le cycle progresse automatiquement par le levage des marteaux bourreurs, l'avancement de la machine, l'abaissement des marteaux, etc...

A SUIVRE...

Avec l'aimable autorisation de la S.N.C.B.

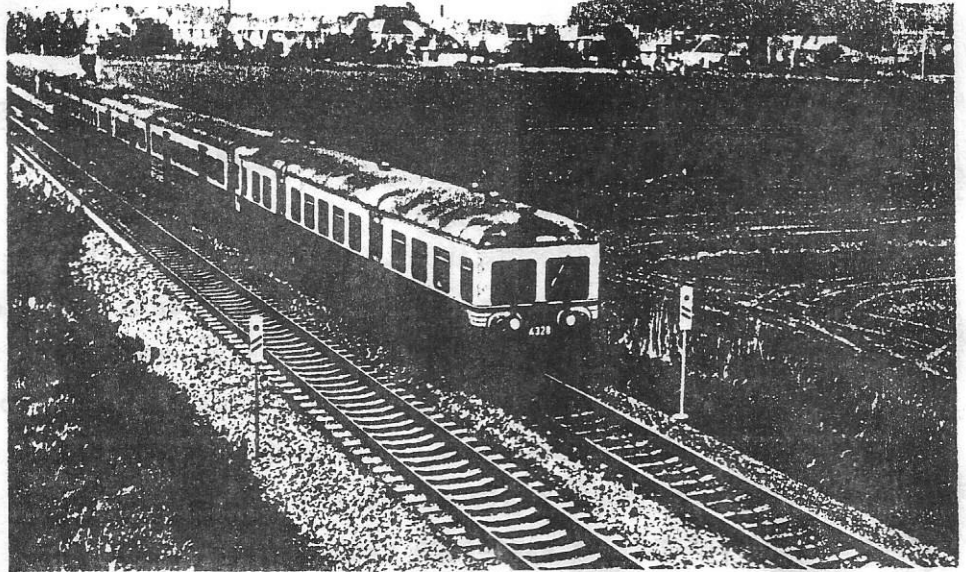


JOCADIS

RUE DE BRUXELLES, 53, BRUSSESESTRAAT - ENGHIEU 7850 EDINGEN
T. 02/395 71 05

AR 43 KIT

- VOL METAAL
- BINNEN INRICHTING
- INGESTOKEN RAMEN
- OMSTANDIGE GEDETAIL-
- EERDE STUKKEN IN
GEGOTEN BRONS
- OMLIJSTING VAN DE
BEWEEGBARE
VENSTERDELEN
(NIEUWZILVER)



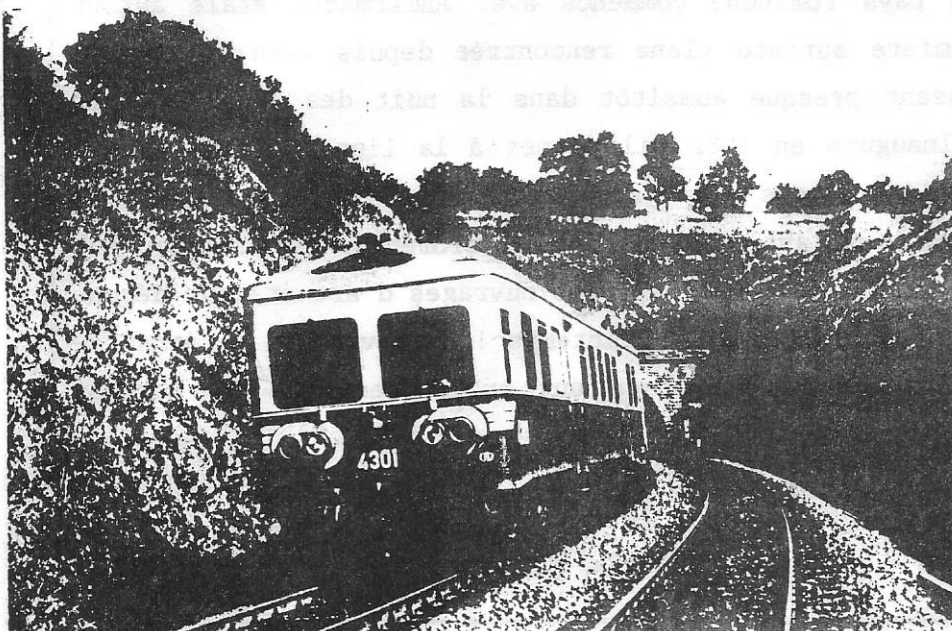
BOITE DE CONSTRUCTION AVEC BOGIE-MOTEUR TENSHODO ST.
BOUWDOOS MET TENSHODO MOTORDRAAISTEL.

JOC 31002
7.985.-

IDEM AVEC BOGIE-MOTEUR TENSHODO G T (pour réseau accidenté)
IDEM MET TENSHODO G T MOTORDRAAISTEL (voor heuvelachtige
spoorwegnetten)

JOC 31003
8.780.-

C.G. 192-1017112-12



- TOUT METAL
- AMENAGEMENT INTERIEUR
- VITRES RAPPORTEES
- SUPERDETAILLAGE EN
BRONZE COULE A LA CIRE
PERDUE
- ENCADREMENTS DES PARTIES
MOBILES DE FENETRES EN
MAILLECHORT PHOTOGRAVE

**EN STOCK
LEVERBAAR**

PORT/PORTO: **100.-**

Les Globe-Trotters du Rail

LA VOIE DES CIMES.

2ème partie.

A Coire, capitale des Grisons, le relief se calme. Mais peu de temps, car le train rouge, sans tarder, file s'enfoncer dans le décor tourmenté de la zone d'éboulis de Flims, dans la vallée du Rhin antérieur : à peine boisées, ces hautes falaises ravagées proviennent d'un gigantesque éboulement préhistorique, qui bloqua le fleuve naissant. Contraint de faire un détour pour creuser un nouveau lit, le Rhin sculpta, sans vraiment figoler, des gorges escarpées, spectacles profonds de plusieurs centaines de mètres.

Ce train ne sait plus aller droit. Même lorsqu'il en a la possibilité, au fond de la douce vallée de Disentis, il ne peut s'empêcher d'onduler sur les prairies blanches, ou même de zigzaguer en traversant les minuscules villages. La lente montée vers les sommets de la Furka approche, et le convoi va basculer d'une Europe à l'autre, en passant devant la gare du col de l'Oberalp, bâtie sur la ligne de partage des eaux entre le bassin du Rhin et celui du Rhône. La descente, brutale, en pays romanche commence avec Andermatt, étalé autour de son église sur la première surface plane rencontrée depuis bien longtemps. Puis les wagons disparaissent presque aussitôt dans la nuit des 15 kilomètres du tunnel de la Furka. Inauguré en 1982, il permet à la ligne d'être ouverte été comme hiver. Le Glacier-Express y a gagné en ponctualité, mais perdu en acrobatie. Car, dans cette zone avalancheuse de 10 kilomètres de longueur que la voie franchissait auparavant à 2.164 mètres, les ouvrages d'art étaient démontés au début de chaque hiver et remontés au printemps ! Des viaducs " rétractables " se repliaient pour laisser le passage aux avalanches, et 300 poteaux

../..

supportant les caténaires, déboulonnés, hivernaient à l'abri... Tout cela occupait une cinquantaine d'hommes pendant trois semaines, deux fois par an. Ajoutons qu'à chaque printemps la mise à l'air des rails nécessitait le creusement dans la neige d'une tranchée atteignant, par endroits, plus de 10 mètres de hauteur...

Arrivé à Brigue au milieu de l'après-midi, le Glacier-Express entame immédiatement l'ascension de la vallée de la Viège, pour gagner Zermatt avant le coucher du soleil : une heure et demie pour parcourir 44 kilomètres (dont 8 avec crémaillère) et vaincre 1.000 mètres de dénivelée. Avec des pentes dépassant 12 % . Et des rochers et des éboulis partout, inquiétants, comme ces récits d'avalanches et de glissements de terrain qui pullulent dans la vallée. Ces histoires doivent être vraies, puisqu'il en reste des traces, tel ce clocher à bulbe curieusement accolé à l'église baroque de Saint-Nicolas : en 1747, une avalanche emporta la nef au moment où le sacristain sonnait les matines, épargnant miraculeusement le clocher.

A quelques kilomètres de Zermatt, à Täsch, le petit train rouge remporte une nouvelle et dernière victoire sur l'automobile : tous les conducteurs sont priés de laisser leur voiture au parking et de prendre le train. Car lui seul continue ! Zermatt, qui n'est plus tout à fait un village de montagne - mais qui y ressemble encore beaucoup - n'admet aucune voiture : prohibition très flatteuse lorsque l'on vient de passer huit heures sur les rails...

Bien que signalé dès 1848 comme " endroit à la mode " par le guide Baedeker, Zermatt (1.620 m) ne constitue qu'une étape agréable pour les amateurs de train et les passionnés de montagne : il leur reste à emprunter le convoi le plus élevé d'Europe, inauguré en 1898, qui monte à Gornergrat (3.100 m). En trois quarts d'heure, ce métro des neiges dépose skieurs et promeneurs au pied d'un stupéfiant hôtel de bandes dessinées, perdu au milieu des sommets. Sa terrasse reste le meilleur endroit pour contempler des glaciers larges comme des fleuves s'écoulant d'une quinzaine de " plus de 4.000 mètres " qui forment le cirque de montagnes le plus célèbre d'Europe. Parmi elles, le symbole de la Suisse,

../..

..//..

la caricature du sommet alpin : le célèbre Cervin. Le sphinx des montagnes, que l'on ne peut voir qu'en prenant le train...

Eric CONAN.

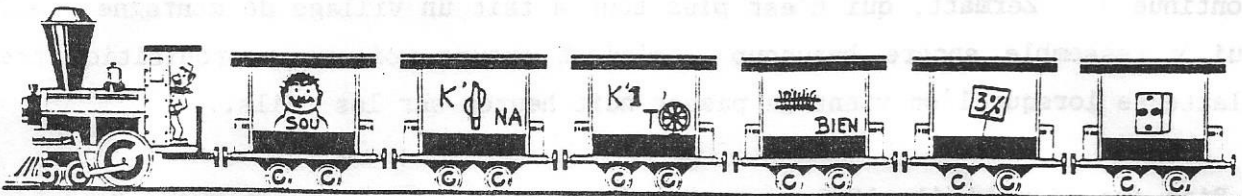
Avec l'aimable autorisation de : LE VIF / L'EXPRESS - 10 mars 1989.

FIN .

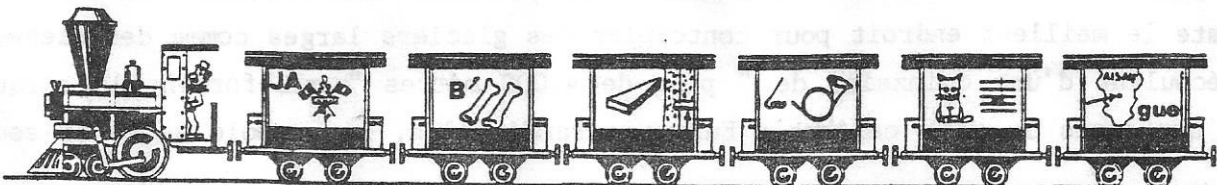
En Bref

Le petit train rébus

REBUS N° 1 :



REBUS N° 2 :



Solution page 21.

12

12

VIE du CLUB

LES TRESORS DE NOTRE BIBLIOTHEQUE.

Dans ce numéro : LOCO REVUE 1979

2/79 N° 402

- | | |
|-------------------|---|
| Réseaux HO | - réalisme et technicité sur le réseau Gilbert |
| " " | - un réseau HO Jouef chez Shop-Photo |
| " " | - un projet par mois : mini réseau HO |
| Reportage | - à Orly, ambiance kérosène-vapeur |
| Construction 1/43 | - un modèle de classe inhabituelle : la 1.241 A SNCF de Guy Boileau |
| Test | - 7200, 15000 et 22200 chez Roco la famille des plus modernes locomotives de la SNCF s'agrandit |
| " | - au 1/160, la A9u VSE de Minitrix |
| " | - pour une composition de trains réalistes la B9 OCEM RA 27/29 ex PLM de Dynam au 1/160 |
| Le plan du mois | - locomotive diesel BB 60001 des C.F.D. |
| Modélisme | - réalisme et tracé de la voie |
| Vapeur vive | - une 1.040 TA au 1/20 (chapitre 19). |
| Model shopping | - Europolitrains - France-Trains - Jouef - Loco diffusion Nemec - Roco - Vollmer - Minitrix |
| Divers | - programme du 4ème Congrès des animateurs de clubs et modélistes isolés à Tours - la presse étrangère - à travers les clubs des livres et des revues - petites annonces - à travers les clubs (liste annuelle) |

Marc VOLDERS.

Bon à savoir

LES TRAINS - BOUILLOTES.

Quatrième partie.

Dans les 3 numéros précédents de CORRESPONDANCE, j'ai eu le plaisir de vous raconter l'histoire assez particulière des " trains-bouillotes ". Au premier paragraphe de la première partie, il est écrit : " Il faut savoir que le mot bouillote est utilisé dans le langage populaire liégeois, que ce soit en français ou en wallon, pour désigner aussi une petite bosse dans le sens d'hématome ". Cette explication est exacte hormis l'orthographe du mot bouillote. N'ayant pu trouver avant la rédaction de cet article comment devait s'écrire ce mot wallon, j'ai utilisé la seule orthographe, française fatalement, que je lui connaissais.

Aujourd'hui, grâce à un ouvrage, paru en 1979 aux éditions Vaillant-Carmanne S.A. à Liège, intitulé : Le dialecte wallon de Liège (2ème partie)

Dictionnaire liégeois par Jean HAUST.

Professeur à l'université de Liège, membre de l'académie royale de langue et de littérature françaises, voici donc la seule bonne façon de l'écrire et les traductions en français qui lui sont attribuées ainsi que quelques exemples

BOUYOTE :

- tumeur sous la peau : i li vint' ne bouyote é hatrê (il lui vient une bosse dans le cou)
- bulle d'air sur l'eau : Quand i ploût a lavasse, i-n-a des bouyotes so l'êwe (quand il pleut à seaux, il y a des bulles sur l'eau)
- protubérance sous l'écorce.

.../...

- bosse ou renforcement dans un objet de métal : fé dès bouyotes a' ne cwâte di stin (faire des bosses à un cordon d'étain).
- pomme de l'arrosoir : li bouyote de r'mouyeu.
- magot (argent) : ériter d'ine bèle bouyote (hériter d'un beau magot).
si vos v'mariez, vos d'vrez travez vosse bouyote (si vous vous mariez, vous devrez trouver votre magot, 'sous-entendu entamer votre pécule).
- termes de houillère :
 - masse (de pierre, de charbon) faisant saillie.
 - bout de bois, déchet de façonnage provenant de la retaille des bois de soutènement (les houyeus répwertèt sovint'ne bouyote po' nnè raler - les mineurs rapportent souvent un morceau de bois pour retourner chez eux).

Ainsi finit donc, définitivement cette fois, l'histoire de ces " trains-bouyotes".

Ayons pour eux une pensée émue ainsi que pour tous ceux sans qui ils n'auraient jamais existé, organisateurs, agents SNCB et voyageurs pour la plupart mineurs, dont la plupart ne sont plus là aujourd'hui pour en parler. Que ces quelques lignes leur soient aussi dédiées.

FIN.

Lucien GENET.

IE du LUB Les réunions

ATTENTION : La réunion du **1er mercredi de janvier 1991** aura lieu le **09** au lieu du 02.

N'oubliez pas de le noter dans vos agendas.

Les Globe-Trotters du Rail

SOUVENIR, SOUVENIR...

A une époque où le temps ne comptait guère, il m'est arrivé d'entreprendre, par le chemin des écoliers, l'un ou l'autre voyage ferroviaire.

Habitant un petit village d'Ardenne, loin des bruits et des distractions, j'allais découvrir en cela comme un parfum d'aventure. La voiture automobile était encore l'apanage de quelques privilégiés et les charrettes régnaient encore en maître sur les routes des campagnes. Aussi, s'embarquer sur un " express " ou un " semi-direct " c'était déjà partir à la découverte de l'inconnu.

C'est dans cet état d'esprit que pendant les vacances, fin des années 1930, j'avais opté pour la grande aventure vers... Charleroi. La veille du départ, je m'étais muni de l'horaire d'un " semi-direct " pour Namur et, deux précautions valant mieux qu'une, je l'avais fait approuver par le préposé au guichet. M'étant levé bien avant l'aube, je me trouvais le premier dans la salle d'attente. C'était une grande pièce meublée de seuls bancs, avec son haut poêle en fonte argentée, son aubette à journaux et ses panneaux indicateurs ; elle demeurait imprégnée de vagues relents de tabac, de fumées de locomotives, d'huile ou de freins surchauffés. Elle représentait déjà toute une atmosphère.

A peine le préposé avait-il ouvert la porte donnant accès au quai, fait l'annonce du train et poinçonné les tickets que, à l'heure exacte, la type 10, dans un bruyant crissement de freins, stoppait son lourd convoi de voitures métalliques au bas de la descente. Aussi vite que possible, je prenais place près d'une fenêtre sur le banc de bois, pour ne rien manquer du paysage.

../...

../..

Le coup de sifflet du départ et tout aussitôt la locomotive se mettait à peiner dans la première côte toute proche. Le plateau atteint, elle gagnait de la vitesse et bientôt faisait escale à Libramont déjà en pleine activité. Une longue descente vers Poix-St-Hubert laissait défiler à toute allure les paysages embrumés d'Ardennes et l'arrêt à cette gare donnait le temps d'apercevoir, à son terminus, le vicinal de St-Hubert. Quelques kilomètres très accidentés encore et la 10 côtoyait bientôt le vaste dépôt et les ateliers de Jemelle au-dessus desquels planaient, s'élevaient puis s'estompaient de nombreux panaches de fumées blanches et grises. L'arrêt ici serait un peu plus long pour permettre à la locomotive de se décrocher du convoi et d'aller s'abreuver à l'une des pompes en extrémité de quai. Puis un petit choc attestait de son retour et bientôt elle produisait à nouveau un gros effort pour la montée de Marloie. Le train traversait alors le Condroz à toute allure puis atteignait avec soulagement la descente vers la Meuse. Sitôt le fleuve franchi, il se faufilait à travers les aiguillages de Namur.

Là s'achevait la première étape de mon voyage et là débutait l'aventure du tram et ses horaires inconnus. Mais le temps importait peu. Muni enfin, après mult recherches, de l'heure de départ du prochain tram vers Onoz-Spy, je pouvais flâner quelque peu sur la passerelle enjambant les voies et me pénétrer du spectacle : l'entrée ou la sortie incessante des convois, voyageurs ou marchandises, de ou vers Bruxelles, Liège, Luxembourg, Dinant, Tirlemont ou Charleroi, avec leurs wagons métalliques, en bois ou ceux plus caractéristiques du Nord belge.

L'oeil sur ma montre et avec une marge de sécurité suffisante, je rejoignais ensuite la place de la gare pour me mettre à la recherche, dans le fatras de trams à l'arrêt, du n° 9 (je crois) à destination de Onoz-Spy. En fait, il s'agissait d'une ligne électrifiée. Je ne pouvais que prendre la meilleure place, debout à côté du conducteur sur la plate-forme avant. Bientôt la motrice quittait son emplacement, longeait la gare, traversait un pont au-dessus les lignes de chemin de fer et, par un dédale de petites rues, se faufilait vers la côte de Belgrade. En souplesse, elle escaladait la grand'route en forte pente. Le sommet atteint, le tram optait pour une promenade champêtre ; tantôt

../..

à travers les prés, tantôt en bordure d'un chemin ou d'une route de campagne, il atteignait Temploux, continuait vers Spy qu'il traversait en zigzaguant et en contournant ses rochers. Onoz et le terminus étaient bientôt en vue et, toujours aussi fringante, la motrice s'arrêtait non loin de la gare pour céder le relais à une consoeur diesel.

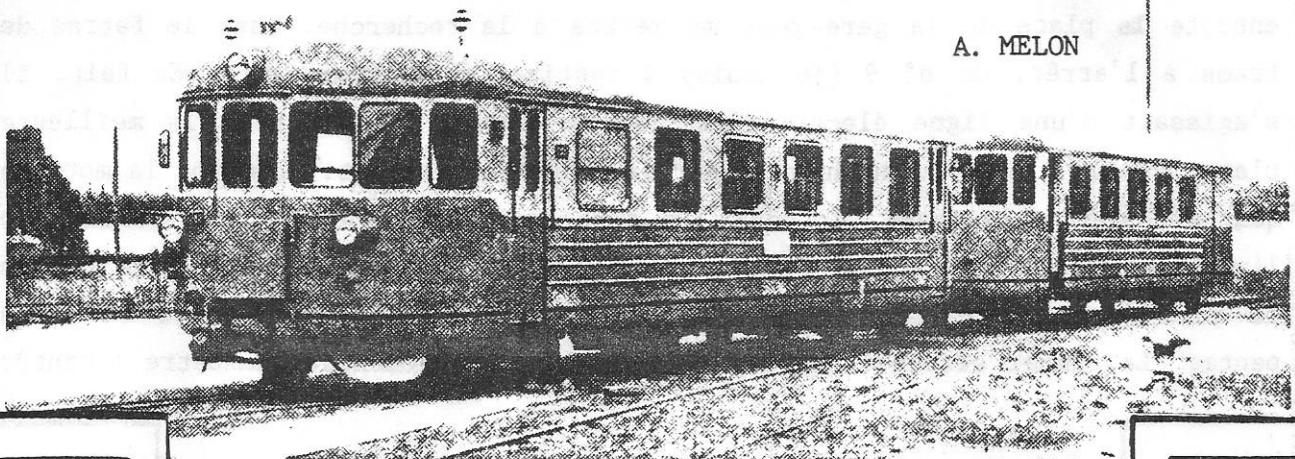
La correspondance étant assurée pour Fleurus, il ne me restait qu'à traverser un quai pour rejoindre l'AR et m'y installer au premier rang des spectateurs. Les quelques voyageurs étant rapidement embarqués, la motrice démarrait dans un chuintement de fumées d'échappement. Bien vite, la souplesse de démarrage, la nervosité, le confort, le silence du moteur du tramway électrique laissaient des regrets. Mais qui donc, à part moi, effectuait dans cet engin, un voyage d'agrément ?

Et de son train de sénateur, l'autorail musardait à travers champs, rejoignait et longeait un tronçon de chemin pavé ou empierré, le quittait pour côtoyer une ferme égarée, revenait frôler la façade de quelques maisons, empruntait la petite rue d'un village, s'arrêtait au centre d'agglomérations telle Velaine ou Wanfercée-Baulet puis reprenait son chemin en klaxonnant au coin des rues ou aux endroits dangereux. Et laissant derrière lui un paysage de campagnes sans grand relief, le petit tram débouchait dans Fleurus, entre deux murs de propriétés, sur la grand'route Charleroi-Gembloux.

C'est là qu'il convenait de descendre pour rejoindre à quelque distance le terminus du tram électrique Charleroi-Fleurus.

A SUIVRE....

A. MELON



mOts EN VraC

EN TRAIN

AEROTRAIN	FREIN	RAME	TRANSIT
BALLAST	GARE	RAPIDE	TRAVERSE
BARRIERE	HALTE	RESEAU	TRIAGE
BUFFET	ITINERAIRE	SEMELLE	TUNNEL
CHARIOT	LEVIER	SIGNAL	VIADUC
CHEMINOT	LIGNE	STATION	VOIE
DEPOT	METRO	TERMINUS	VOITURE
DISQUE	MICHELINE	TICKET	WAGON
DRAISINE	MONORAIL	TRACE	
ECLISSE	OMNIBUS	TRACTION	
FOURGON	QUAI	TRAFIC	

L'énigme assure la protection du trafic (14 lettres)

T	E	R	M	I	N	U	S	M	I	C	H	E	L	I	N	E
O	T	U	N	N	E	L	P	T	L	I	G	N	E	I	N	V
I	R	A	P	I	D	E	I	E	R	S	I	T	E	V	O	T
R	A	M	E	W	T	M	N	A	I	A	R	R	O	I	G	I
A	N	U	B	A	A	I	E	G	R	A	F	I	E	R	R	C
H	S	S	Q	A	S	G	N	T	V	O	T	I	E	T	U	K
C	I	S	E	I	R	A	O	E	R	U	N	S	C	S	O	E
H	T	V	A	M	L	R	R	N	R	O	E	O	S	A	F	T
E	A	R	I	G	E	S	I	E	O	A	M	G	M	L	D	E
M	D	E	T	A	E	L	H	E	U	I	I	N	E	L	I	F
I	E	I	R	R	D	A	L	A	R	N	T	R	I	A	S	F
N	P	V	A	E	L	U	I	E	V	E	E	A	E	B	Q	U
O	O	E	C	T	R	A	C	T	I	O	N	A	T	U	U	B
T	T	L	E	G	A	I	R	T	E	C	L	I	S	S	E	S

nouvelles de chez nous

BR 41360 - RECIT DE LA JOURNEE D'UN PHOTOGRAPHE.

BR 41360 ! Ce simple nom évoque pour les amateurs de vapeur l'univers panaché de la vapeur allemande.

Elle avait décidé, la sublime machine, de nous rendre visite le 24 mars en notre bonne vieille gare de Liège-Guillemins. Elle vint de l'Allemagne via Maastricht, Visé et y retourna par la ligne de Malmedy via Poulseur et Trois-Ponts. Malheureusement, ayant des cours le samedi matin, je ne pus arriver qu'à son arrivée aux Guillemins sans me rendre à Bressoux. Sur le quai, quelle ne fut pas ma surprise de voir arriver la 41360 avec derrière elle deux tenders, dont un fameux tender cabine. Bien entendu, mon fidèle appareil Zenith fonctionna à tout rompre. Ayant pris autant de clichés que le maigre temps d'arrêt de la machine me le permettait, je me rendis à la gare d'Angleur en faisant un petit détour par les quais du canal de l'Ourthe.

Après une bonne demi-heure d'attente mise à profit pour converser " Trains belges " avec deux personnes venant tout droit d'Allemagne pour la voir, je la vis arriver dans un grand panache de fumée. Elle s'arrêta à cinq mètres de moi, inversant son sens de marche et s'auréolant d'un nuage de fumée blanche si esthétique pour une photo (que je ne pris pas la peine de rater). Après vingt autres minutes d'attente dans le vent glacial, je vis arriver Lucien GENET sur le quai opposé au mien. Je m'y rendis et, les salutations faites, je me préparai à " mitrailler " la 041 dès qu'elle daignerait montrer le bout de sa porte de boîte à fumée.

Mon attente ne fut pas longue : la 41360 arriva seulement dix minutes plus

.../...

tard, crachant la fumée à qui mieux mieux.

Ce spectacle était merveilleux. Bien sûr, mon fidèle Zenith paya sa contribution. Lucien GENET me proposa alors de l'accompagner pour suivre la loco avec lui et son épouse. J'acceptai après maints remerciements.

Et c'est ainsi que je suivis la 41360 de Tilff à Remouchamps et même jusqu'à Malmedy. Il est bien entendu que je ne rentrai que vers sept heures du soir dans mon foyer. Voilà la journée d'un photographe amateur de l'ALAF.

FIN.

RICKY.

Ya un ruc

Pour peindre vos figurines sans vous tacher les doigts et sans les maculer de vos empreintes digitales, fixez-les sur une planchette à l'aide des gommes pritt buddies.

RICKY.

En Bref

SOLUTION REBUS N° 1 :

Souris qui n'a qu'un trou est bientôt prise.

SOLUTION REBUS N° 2 :

Jamais beau parleur n'écorcha la langue.



INFO 11/90 INFO 11/90 INFO 11/90
 Neuheiten.....Nouveautés.....Nieuws
 Sonderangebote.....Offres Speciales.....Speziale Aanbieding

Liliput HO:

4020	Bad.Schnellzuglok IVh, blau, Supermodell.....	359.90DM
4024	Schnellzuglok Bad.IVh, BR18 DB, Supermodell.....	359.90DM
7510	Tenderlok, Bad.Vic, grün, (BR75).....	189.90DM
7520	Tenderlok, Bad.Vic, blau, (BR75).....	189.90DM
7522	Tenderlok, Bad.Vic, grau, (BR75).....	189.90DM
110231	E10432, blau m. schwarzer Schürze, EpocheIII.....	189.90DM
14450	Nahverkehrspendelzug der SBB, Hellgrün-Hellrot.....	159.90DM
14451	Nahverkehrspendelzug der SBB, grün-rot.....	159.90DM
20900	14achsiger Schwerlastwagen, DB, m. Großtrafo.....	49.90DM
25201	Schienenreinigungswagen "Shell".....	39.90DM
30909	Schneepflug der DB	28.90DM
88651	Restaurantwagen der SBB m. Pantograph, grau-rot.....	24.90DM

Roco HO:

Roco-Line-Schnupper-Set:

*	Inhalt: 12St.	42522 Bogen R2	4.10DM 49.20DM *
*	6St.	42510 Gerade G1	3.60DM 21.60DM *
*	1St.	42532 Weiche W115	26.90DM 26.90DM *
*	1St.	42512 Gerade G1/2	3.15DM 3.15DM *
*	1St.	42520 Anschlußgl.	7.10DM 7.10DM *
*	1St.	42608 Prellbock	4.25DM 4.25DM *
			----- *
			112.20DM *
			===== *

*	Unser Roco-Line-Schnupper-Set-Preis		59.90DM *

43623+43625	Lokpaar Type8033 u. Type8062 der SNCB/NMBS	
	Sonderpreis für Paar.....	289.90DM
44536	Württembergischer-Personenwagen, DB, EpocheIII.....	29.90DM
44538	Württembergischer-Personenwagen, DB, EpocheIII.....	29.90DM
44539	Württembergischer-Personenwagen, DB, EpocheIII.....	29.90DM

Märklin HO:

84418	"Der süße Zug" mit lila Kuh, Sonderserie 1990.....	59.90DM
1174B	Typ25 der SNCB/NMBS, Fleischmann für Märklin.....	359.90DM

Faller HO:

390	Faller-Exklusivmodell 1990, BMW-Autohaus.....	139.90DM
-----	---	----------

Hobbytrain N:

15771	ETA177 KPEV, creme/braun u. creme/grau.....	167.90DM
15772	ETA177 DRG, grün.....	167.90DM
15773	ETA177 DRG, creme/rot.....	167.90DM
15774	ETA180015 DB, rot, EpocheIII.....	167.90DM

Zwischenverkauf vorbehalten

nouvelles de chez nous

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE

Excursions / trains spéciaux en 1991 !

Remarque : "*" indique : excursion "grand public"

"-" indique : excursion pour photographes/
amateurs de trains.

- 23 mars : excursion avec autorail 554.18 dans le Borinage
- * 31 mars : (Pâques) : excursion avec autorail 551.18 ou 4006 de Bruxelles Nord à Maredsous (ouverture de la saison du nouveau chemin de fer touristique " Train touristique de la Meuse et de la Molinee " TTMM)
- 13 avril : excursion d'Anvers C. à Zolder avec locomotive diesel et voitures M3 + autobus pour photographes à l'occasion du dernier trajet d'un train à marchandises avec wagons Kubel
- * 25 mai : excursion en train à vapeur (29.013) de Braine-le-Comte à Gand (et retour via ligne 86) à l'occasion du 150ème anniversaire de la gare de Braine-le-Comte.
- * 22 juin : excursion avec locomotive diesel type 204 vers Paris (+ programme pour photographes sur le réseau SNCF)
- 20 juillet : excursion pour photographes avec autorail 554.18 ou 4006 de Bruxelles Nord à Maredsous (visite de la ligne touristique TTMM)
- * 15 août : excursion avec autorail 554.18 ou 4006 de Bruxelles Nord à Maredsous (visite de la ligne touristique TTMM)
- 24 août : excursion pour photographes de Dinant à Virton
- 14 septembre : excursion pour photographes avec autorail 4333 de Bruxelles Nord à Bruxelles Aéroport National + lignes ferroviaires où circulera le

TGV.

VIE du CLUB

BONJOUR A TOUS.

Je présente à tous mes meilleurs voeux pour l'an neuf.

En ce début d'année nous commencerons en fanfare avec notre ami Georgy LEJEUNE qui présentera une projection vidéo sur un réseau à voie étroite de l'ex DDR le HARZQUERBAHN. Nous en profiterons pour faire rouler du matériel allemand qu'il soit de l'est ou de l'ouest : réunification oblige.

En février nous resterons dans la neige de ce mois avec une projection diapos de notre président. Les Rhétiques sous la neige. Nous pourrons voir circuler sur notre réseau du matériel suisse.

Avec toutes mes amitiés.

POUPOUSSE.

Les réunions

PROJET DU CALENDRIER 1991

MARS : En remontant le Rhin. Jean Claude MENCHIOR.

AVRIL : FIN du trafic régulier vapeur DDR. Georgy LEJEUNE.

MAI : Voies étroites Suisse. Freddy PIETTE.

JUIN : Exposé technique : Le vicinal réalité et modélisme. André SAENEN.

SEPTEMBRE : Train à vapeur à crémaillère en Autriche (ACHERSEEBAHN et PUCHBERG-SCHNEEBERG) Albert COLLIN.

OCTOBRE : Automne sur les Rhétiques. Albert COLLIN.

NOVEMBRE : MADE IN U.S.A. André JAMIN.

