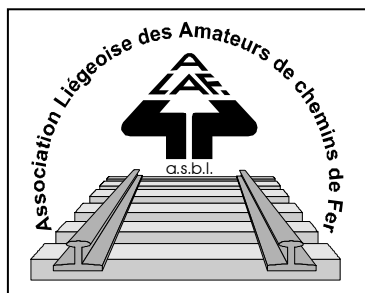


P 204113

Belgique – Belgïe
P.P. – P..B
4020 LIEGE 2
BC 4109



Correspondance

Octobre novembre décembre 2003



REVUE TRIMESTRIELLE

www.ibelgique.com/alaf

E-mail : alafinfo@ibelgique.com

Dépôt Liège 2

Retour expéditeur : Secrétariat ALAF : impasse de Vottem 92 4000 LIEGE

Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Magnée J-F

Photos : La couverture : Voyage d'adieu aux locomotives 51 SNCB (Chertal le 13/09/03) Voyage organisé par le PFT/TSP photo Magnée JF.

Editeur responsable : Albert Collin, rue des Cytises, 8 4000 LIEGE.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

Abonnement (1 an, 4 numéros) : 6,20€ (EURO).

Règlement au compte n° 068 – 2376674 - 07 de l'ALAF asbl. (Abonnement 2003)

Tout courrier concernant l'ALAF asbl ou la revue doit être adressé au secrétariat : impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88.

E-Mail: jfmagnée@belqacom.net. ou alafinfo@ibelgique.com www.ibelgique.com.alaf.

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'ALAF.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source (**à l'exception des articles extraits de la revue « Le Rail »**) et l'envoi d'un exemplaire de la duplication au secrétariat de l'ALAF asbl.

Cependant, la publication d'un article que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

SOMMAIRE

Petit mot de la rédaction	page 3
Les accidents du rail par William Collier PUB	pages 4,5,6,7,8 page 9
Un participation à RETROUVAILLES ?	page 10
Le PIER de Blankenberge, la petite histoire.	pages 11,12
Train City, le renouveau.	pages 13
Projections de l'ALAF	page 14
Annonces diverses, souper, Utrecht, Genk, la bourse 2004	page 14

Le petit mot de la rédaction

Comme vous l'avez certainement appris, nous ne ferons pas d'exposition cette année. Les raisons en sont multiples et notre Président vous les a exposées lors de la réunion du 1^{er} mercredi de septembre (NDLR : nous n'étions pas nombreux).

Nonobstant le fait que la publicité n'était pas prête (pas de sponsors, pas d'affiches, aucun contact pris avec les journaux, aucune annonce sur le site internet, etc), il faut bien vous dire que le travail sur le réseau n'est pas non plus très avancé. Vous me répondrez qu'il n'y a qu'à le faire et c'est là que nous vous attendons. Sur 57 membres inscrits, il n'y en a que 10 qui travaillent sur le réseau (Et pas tous en même temps). Sur les 10, si on tient compte des vacances bien méritées pour tous, des départs et du manque de motivation, nous ne sommes plus nombreux le vendredi soir à suer sur notre projet de club.

Mais concrètement, où en sommes nous ? Nos électriciens ont bien travaillé. Pour plus de facilité, ils ont entièrement recâblé et déplacé l'alimentation du réseau. La partie Märklin a atteint le but prévu. La boucle de retournement a été déplacée et ça tourne. Pour le deux rails, c'est autre chose, la boucle a aussi été déplacée et cela tourne (avec un manque de puissance), mais cela tourne. Pour le décor, rien n'a bougé, si ce n'est depuis le début du mois de septembre. Les murs sont peints en bleu, la construction des maisons a pris une bonne avance mais il en faut encore beaucoup. La Meuse n'a pas changé d'aspect, rien n'est décoré sur Kinkempois et aucune voie n'a été posée.

Voilà où nous en sommes. Le but de l'exposition est de montrer un avancement des « travaux sur le réseau ». Cette année, ce n'est pas le cas. Alors, une seule chose à faire : tirez vos mains hors de vos poches, remuez-vous, venez travailler une fois de temps en temps sur votre réseau, dans votre club. Un seul mot d'ordre : « MOTIVATION ».

Nous ferons une exposition l'année prochaine, mais il ne faut pas nous reposer sur nos lauriers un an de plus sinon nous courrons droit à la catastrophe !!!!!

Nous tenons quand même à remercier ceux qui travaillent chaque semaine. Ils se reconnaîtront.

La Rédaction.

Nécrologie.

Un de nos braves nous a encore quitté. En effet, fin juillet, nous apprenions le décès après une courte hospitalisation de notre regretté ami René Dewitte. René était un de nos membres au grand cœur qui aimait son club et qui ne manquait jamais de venir saluer les travailleurs de l'étage. C'était un homme d'une grande ouverture d'esprit, avec beaucoup d'humour et sachant manier l'art de la dérision, et pour lui en premier. Nous garderons de lui l'image d'un membre attachant, sachant toujours rendre service, notamment à chaque exposition, et toujours avec un grand esprit de tolérance. Sa devise était « les copains d'abord ». Nous ne t'oublierons pas, cher René, et nous présentons à ta famille et à tous ceux que tu aimais nos condoléances émues.

Albert Collin

Les Accidents du rail.

Le nombre important des victimes dans la construction des **Ouvrages d'art**, citée dans l'exposé précédent, (**), dont les décès ne sont pas tous connus, reste malgré tout imprécis en fonction des renseignements trouvés dans les vieux livres traitant du chemin de fer. Ils se sont tout de même élevés à **plus de 800 morts ! (**)** (NDLR : cet article n'a pas encore été édité et le sera dans notre prochaine revue au mois de janvier)

Le premier accident mortel du rail se produisit le 13 septembre 1830, lors de l'inauguration de la ligne Manchester Liverpool en présence du Duc de Wellington, devenu Premier Ministre du Roi Georges IV, devant mille invités et un million de spectateurs pour voir se croiser les huit convois de la journée. Cette fête fut ternie par le décès de Monsieur William Huskinson, député de Liverpool. Il manqua le marchepied en regagnant le train qui repartait après un arrêt. Il tomba sur la voie adjacente où arrivait à cet instant « la Fusée » de Stephenson. Cris, grincements de roues, crissements des freins serrés et, fatalement, le corps ensanglanté du malheureux dont une jambe fut sectionnée. Tout s'était passé très vite. Déjà mourant, il fut conduit de suite à l'hôpital où il rendit son âme à Dieu dès son arrivée. Monsieur Huskinson fut donc la première victime du rail et l'ironie veut qu'il ait été aussi l'un de ses plus ardents défenseurs. Pendant ce concours, la Northumbrian, nouvelle machine des Stephenson, battit le record mondial de vitesse : soixante kilomètres à l'heure : ceux-ci accédaient ainsi à la renommée, mais la joie et la fête furent cependant ternies par ce malheureux accident !

La mise au point des locomotives à vapeur était très hasardeuse. Cette bouilloire roulante se transformait facilement en bombe. On ne comptait plus les explosions de chaudières. Le second accident mortel du rail eut lieu aux Etats-Unis. Le 17 juin 1831, sur le réseau de la Caroline du Sud, la soupape de sécurité d'une locomotive s'étant bloquée, la déflagration tua le mécanicien. Ce type d'accident frappait peu les imaginations. A la limite, on aurait pu dire qu'il n'était pas plus terrible qu'une chute mortelle de cheval. Mais à partir de 1840-1850, avec le développement progressif du trafic ferroviaire, les accidents deviennent des catastrophes et réveillent les critiques à l'égard d'un moyen de locomotion dont l'apparition avait été dénoncée par beaucoup comme celle d'un monstre dangereux..

La première catastrophe de chemin de fer qui eut lieu en France date du 8 mai 1842. Un train quitte Versailles - rive gauche - à destination de Paris. Il est 17h30. Le convoi remorqué par deux machines, **la Mathieu Murray et l'Eclair**, est important : il compte dix-sept voitures. Une foule de Parisiens, venus admirer les grandes eaux de Versailles, regagne la capitale. Deux minutes après qu'on eut passé la gare de Bellevue, un essieu de la **Mathieu Murray** se rompt, la machine sort de la voie et heurte le talus de gauche. La seconde machine, **l'Eclair**, s'encastre dans la première et se place en travers de la voie. Les trois premières voitures, sous l'effet de la vitesse, franchissent l'obstacle, mais les dernières s'y écrasent en s'entassant les unes sur les autres... Très vite, en raison du charbon ardent éparpillé un peu partout, le train, dont les voitures sont en bois, est la proie des flammes. En quelques minutes, ce n'est plus qu'un immense brasier. A ce moment, la fatalité aggrave encore le drame. Par mesure de sécurité, un règlement prescrivait de fermer toutes les portières à clé de l'extérieur, le ministre des Travaux publics voulant éviter qu'un

voyageur imprudent ne tombât en cours de route. Les agents en possession des clés se trouvaient en queue du train... On ne put ouvrir à temps toutes les portières et de nombreux voyageurs furent brûlés vifs. Les habitants de Meudon, Bellevue et Sèvres assistèrent, impuissants, à un spectacle atroce.

Sur les sept cent cinquante voyageurs, cinquante-cinq périrent carbonisés, une centaine furent gravement brûlés.

La plus célèbre victime fut l'amiral Dumont d'Urville, héros de deux périlleuses expéditions autour du monde. La catastrophe soulèvera une émotion immense. La presse et l'Académie des Sciences entrèrent dans une polémique violente. Un procès fut intenté à la compagnie qui, finalement, fut acquittée. La réglementation fut modifiée. On décida que les portes ne seraient plus fermées à clé et qu'un wagon, vide ou chargé, devrait toujours séparer la locomotive de la première voiture de voyageurs.

Les voies souvent construites à l'économie, ne résistaient pas toujours aux vitesses relativement élevées pour l'époque (60 km/h).

En Russie, en 1875, un train militaire sortit des rails ; bilan : cent morts. Entre Fribourg et Colmar, un déraillement inexplicable fit soixante morts et cent cinquante blessés. Progressivement, les rails de fer seront remplacés par des rails en acier, beaucoup plus résistants. L'entretien de la voie, en raison d'une signalisation par trop sommaire, était également une source d'accidents.

L'Angleterre en connut plusieurs meurtriers.

Le 9 juin 1865, à Staplehurst, dans le Kent, des ouvriers posent une voie neuve sur un viaduc en cours de réparation. Afin de ne pas gêner le trafic des voyageurs, la circulation des trains n'a pas été interrompue. Le chef de chantier fait travailler ses hommes entre deux convois. Il a prévu que les travaux seraient achevés entre le train « montant » à 14h15 et celui « descendant » à 16h15. Un agent avait été chargé de poser les drapeaux rouges, indiquant les travaux, à un kilomètre du chantier. Une double erreur va provoquer l'accident. Un express venant de Folkestone se présente à 15h15, soit une heure avant l'heure prévue, alors qu'il reste encore deux longueurs de voie à poser. Les drapeaux n'étaient pas à la bonne distance, mais à cinq cents mètres seulement du chantier. Le mécanicien freine désespérément. Lancé à vive allure, le convoi ne peut ralentir à temps. La vitesse permet à la machine, au tender et au fourgon serre - freins de franchir la brèche... et de se retrouver sur les rails ! Mais sous le choc, le viaduc cède et le reste de l'express s'écrase au fond de la rivière. Bilan : 10 morts et 49 blessés. La signalisation restait très imparfaite, en particulier la nuit. C'était une source régulière de tamponnements plus ou moins graves. La fragilité de certains ouvrages d'art était beaucoup plus préoccupante. Il arrivait que les calculs des ingénieurs chargés de construire un pont fussent erronés.

C'est là l'origine de la plus fantastique catastrophe ferroviaire du XIXe siècle. **Elle eut lieu en Ecosse, dans la nuit du 28 au 29 décembre 1879.** Le temps était **épouvantable**, la mer du Nord déchaînée ; la tempête soufflait sur la lande enneigée, et le vent était violent au niveau du fameux pont du Firth of Forth, le plus long d'Europe avec ses **3.552 m**, qui enjambe un bras de mer près de Dundee. Ce

Le pont a été construit par Sir Thomas Bouch, ingénieur civil et directeur de l'*Edimburg Northern Railway*. La nuit est noire. Un train postal omnibus arrive à l'entrée sud du pont et s'arrête. Un règlement précise que le gardien doit remettre au mécanicien un bâton pilote pour franchir le pont. « La présence de ce bâton, dit Julien Pécheux, pour les trains empruntant une section à voie unique, était obligatoire sur le réseau britannique. Le mécanicien qui recevait ce témoin à l'une des extrémités de la section devait le remettre au garde posté à l'autre extrémité. Comme il n'y avait qu'un seul bâton par section, il était matériellement impossible que deux convois se rencontrent ». Après cette formalité, le train s'enfonce dans la nuit... Trente minutes plus tard, les gardiens constatent que la liaison télégraphique avec la rive nord est coupée. On envoie deux hommes, pensant que la tempête a arraché les fils. Mais, après une marche fatigante d'un kilomètre environ, leurs lanternes vacillantes n'éclairent devant eux que le vide. Plus de voie, plus de traverses, plus de pont ! Il n'y a rien qu'un immense trou noir... Il n'y a eu aucun survivant. Septante six personnes étaient à bord du train, toutes avaient péri.

C'était la première fois que dans un accident ferroviaire, on ne pouvait comprendre ni admettre ce qui s'était passé... Après une longue enquête, il fut établi que le coefficient de résistance du pont avait été mal calculé et que la fonte utilisée pour les poutrelles des piliers et des arches n'était pas de la meilleure qualité. En bon Écossais, Sir Thomas Bouch avait sans doute rogné sur des dépenses qu'il jugeait excessives. (NDLR : Cette légende de l'avarice écossaise est toujours bien tenace. Dans ce cas-ci, si rognage des dépenses il y eut, rien n'a changé depuis, au contraire).

Cette catastrophe devait être la plus spectaculaire d'une série qui, en vingt ans, compta, en Angleterre, dix collisions graves et trois déraillements. Peu à peu, cependant, le développement du télégraphe électrique et des signaux automatiques, non soumis aux défaillances humaines, permit de grands progrès dans la sécurité du trafic. Il arrivait encore toutefois que des locomotives perdent leurs voitures dans des rampes. Une invention miraculeuse venue des États-Unis, le frein à air comprimé, allait mettre fin à ce risque des « wagons fous ». Mis au point par un ancien officier de marine, George Westinghouse, et breveté en 1871, le frein continu bloquait automatiquement les roues d'une voiture ou d'un wagon quand le système de freinage normal, commandé par le mécanicien, était défaillant. La sécurité du trafic devait faire un autre pas décisif avec l'invention du « block-system », un dispositif britannique divisant la voie en plusieurs sections, chacune permettant le passage d'un seul train à la fois.

A partir de 1880, voyager en chemin de fer était encore une aventure, mais une aventure d'où la notion de risque avait largement disparu. Cependant, le chemin de fer restait à la merci d'imprévus et de défaillances.

D'autres accidents dans d'autres territoires doivent être, pour être complet, signalés et consignés dans cet ouvrage.

Le prestigieux train **l'Orient-Express** ne fut pas épargné par un grave accident. Le 27 juillet 1831, un attentat à la bombe (dû à un mouvement révolutionnaire Hongrois-Roumain) fit dérailler le train qui tomba une quinzaine de mètres plus bas dans un enchevêtrement de wagons sur la locomotive. Le choc fut aggravé par la

chute du convoi contre la base d'un pilier du pont. On dénombra 20 morts et une centaine de blessés. En janvier 1829, ce train connut aussi un arrêt causé par une avalanche de rochers suivi d'abondantes chutes de neige ; cet aléa provoqua un retard de 5 jours, avant d'être dégagé par une équipe et un chasse neige qui connut lui même des difficultés importantes pour arriver sur place et dégager la voie. Les passagers affamés mangèrent du loup et du gibier que des chasseurs leur avaient apportés.

L'Orient-Express, pendant un de ces nombreux voyages, vécut aussi un assassinat qui inspira Agatha Christie. *Le Crime de l'Orient-Express* fut un *des best-seller* les plus vendus en Europe.

Le déraillement du train du Tsar Alexandre III de Russie, le 17 août 1888 entre les gares de Taranovka et de Borki provoqua un enchevêtrement de voitures. Si l'Empereur et sa famille furent indemnes, l'accident n'en fit pas moins 21 morts et 37 blessés.

Un déraillement du Mandalay-Rangoon, en Birmanie fut provoqué par des pluies de mousson torrentielles qui avait emporté le pont n° 138 sur la ligne juste au moment où le train s'y engageait.

Un déraillement spectaculaire du train **Lisieux-Honfleur**, eut lieu le 10 mars 1889 : pourtant à partir de 1879, les freins automatiques et continus étaient obligatoires. (nombre de victimes non cité)

Le 30 mars 1906, une catastrophe se produisit à **Arcueil**, sur le réseau Paris-Orléans ; le nombre de victimes ne fut pas publié.

En janvier 1909, un accident de **Puyoo sur la ligne de Dax à Pau**, provoqué par une collision, fit de nombreux morts et blessés (non recensé).

Lors de la catastrophe de **Mélin** du 4 novembre 1913, à 21h40, le rapide de Marseille tamponna violemment le train postal n° 11 ; le nombre de victimes ne fut pas publié.

Quant à l'accident de **Coutras**, le 24 août 1907, le rapide de Bordeaux fut éventré par un autre train non cité. Le nombre de victimes ne fut pas publié.

Et pour terminer, un accident spectaculaire célèbre, comique et inédit : le 22 octobre 1895, la locomotive et le tender d'un train venant de **Granville**, n'ayant pas suffisamment ralenti, poursuivit sa course à travers la façade de la gare **Montparnasse**, implantée au premier étage d'un beau bâtiment, et atterrit sur la place de **Rennes**. Le mécanicien et le chauffeur purent sauter à temps. Les wagons de ce train ne tombèrent pas et restèrent sur les voies. **Il n'y eut qu'une seule victime : la marchande de journaux, écrasée dans son kiosque situé sur le boulevard.**

n.b. J'ai volontairement développé ce sujet avec un maximum de détails trouvés dans des vieilles archives : **les trois accidents les plus graves** : celui en **France du**

8/5/1842, celui de Grande Bretagne, dans le Kent du 9/6/1865 et celui d'Ecosse des 28 au 29/12/1879.

n.b... Peut-être avez-vous remarqué que les faits divers français se sont souvent abstenus de dénombrer le nombre exact de victimes lors de leurs accidents ferroviaires. Dans quel but ? A mon avis, ce fut pour ne pas effrayer les voyageurs potentiels des chemins de fer français et de ne pas mettre en péril les prospérités et les finances des puissantes sociétés ferroviaires de l'époque.

Malgré tous les moyens mis en œuvre actuellement pour garantir la sécurité, le confort, la rapidité des nombreux voyageurs et ceux qui sont passés de « pèlerins aux navetteurs actuels », plusieurs centaines de trains **sillonnent journallement la Belgique** et transportent plusieurs millions de passagers par année, en toute quiétude. On ne pourra jamais supprimer ni éviter les accidents ferroviaires.

Quelques statistiques récentes pour les 75 années de la SNCB: soixante millions de tonnes de marchandises transportées l'année, 150 millions de voyageurs par année, un réseau de 3.400 km de voies sur lesquelles certains trains roulent à 200km/h et bientôt davantage, avec Thalys, TGV.....

Au delà de mon sujet, je n'oublie pas les graves accidents en **Belgique, notamment ceux** à Herent et à Fexhe-le-Haut-Clocher vers les années 1965/67, et Pécrot.

Aux USA l'accident de l'Amtrak fit 16 morts et 170 blessés graves. En RFA, le grave accident avec un ICE à Enschede qui fit 100 morts et 300 blessés graves.

Ces deux derniers accidents « des trains fous » feront l'objet d'une projection vidéocassette un mercredi au Club.

Mais soyons assurés que le train restera le moins dangereux et le plus sûr moyen de transport rapide du monde.

De plus, c'est dans le domaine du chemin de fer que l'on poursuit un programme permanent de modernisation et garanti dans les plus grands bureaux d'études, non seulement en Belgique, mais aussi dans le monde entier, pour offrir à ses clients, de plus en plus nombreux, un service de grande qualité, un mode de transport toujours plus sûr, plus confortable et plus respectueux de l'environnement !

**Une participation aux RETROUVAILLES en 2004 ?
Mail de Jeanine Teller du 29/08/03**

Bonjour,

Ce club d'amateurs de (petits) trains rassemble entre cinquante et soixante membres cotisants dont une petite dizaine de responsables, les uns plus actifs que d'autres (comme partout) qui forment le comité. La participation des quarante à cinquante membres restants se réduit à dix ou quinze personnes (toujours les mêmes) aux réunions hebdomadaires et entre une bonne vingtaine aux réunions mensuelles. Peu de participations (quinze à vingt personnes) aux activités en groupe « hors les murs » (visites à d'autres clubs ou à de grandes expositions lointaines). Un week-end « Portes ouvertes » attire du monde chaque année. Mais il n'est suivi que d'une nouvelle adhésion les meilleures années. Depuis quelques années, le premier week-end de septembre, la Ville dont ce club porte le nom organise Retrouvailles. Dans un parc, sous de coquets abris en toile de tente, une soixantaine d'associations culturelles, sportives, artistiques, gastronomiques, à caractère social ou de loisirs s'exposent, avec une telle opportunité qu'un gros succès récompense leurs efforts. Sollicité par la Ville, notre club d'amateurs de (petits) trains a pourtant toujours brillé par son absence.

Depuis quatre ans, j'ai assisté à l'enterrement d'une demi-douzaine de membres. Vous devinez la moyenne d'âge. Il n'y a pas un éditorial de revue de modélisme ferroviaire qui ne déplore la raréfaction des membres d'associations comme la nôtre. Je ne vais pas refaire le (petit) monde des amateurs de (petits) trains. Mais l'absence de mon club à Retrouvailles m'a fait interroger son comité. Discussion lundi en réunion puis dans le trimestriel du club. Je ne fais pas partie du comité. Oubliez cependant de me le reprocher car si tous nos cotisants participaient un peu aux activités de ce club comme je le fais, ça irait déjà beaucoup mieux. D'ici là, voulez-vous plutôt me livrer le fruit de vos réflexions à propos de cette situation paradoxale dans mon club ?

Le comité a tenu sa réunion le lundi 1^{er} septembre et voici sa réponse officielle.

Un début de réponse quant à ta proposition. Nous avons de nombreuses fois été contactés par Retrouvailles afin de participer à ces rencontres, mais le manque de motivation de la majorité des membres de l'ALAF en est le frein. J'en ai déjà parlé lors des réunions du comité il y a plusieurs années et la raison en est toujours la même : que présenter. Evidemment, on n'a plus le réseau « d'Angleur ». Hormis le réseau de Jean-Claude (mais avec qui ??????). Vous n'êtes pas sans savoir le nombre de participant que nous avons eu lors de notre visite à Cologne l'année passée. Parmi les 20 participants il y avait 4 non membres de l'ALAF, reste sur 20, 16 membres de l'ALAF. Sur un total de 57 !!!!!

De nombreux autres membres ont préféré y aller par leurs propres moyens. Idem pour la visite au RMM de Namur. Idem pour le travail sur le réseau, nous sommes parfois 4 ou 5 toujours sur 57.

Quelle est la solution pour faire participer les membres ? Nous ne le savons pas, mais à l'heure actuelle, il n'est pas possible de prendre encore en charge la mise sur pied d'une participation à Retrouvailles.

Le Comité

Le Pier de Blankenberge.

La petite histoire,

Le mot « Pier » traduit de l'anglais, c'est une jetée, une digue ou une estacade ¹. Le principe a été inventé par les Anglais au XIX^{ème} siècle pour servir d'abord de quai pour les bateaux de pêche, ensuite ces jetées sont devenues de simples promenades vers la mer pour les touristes.

C'est un Londonien, John Henry, qui la première fois, en 1873, lance l'idée de construire un Pier à Blankenberge. C'est en vain qu'il essaya de convaincre les édiles de suivre l'exemple



Le 1^{er} Pier de Blankenberge (1904) (collection MJF)

de Brighton et d'autres Pier en Grande-Bretagne. Le Bruxellois Tackels en 1881 et l'Anglais Brunlees en 1883 n'eurent pas plus de succès.

C'est en 1889 qu'un quatrième projet est déposé par un groupe Bruxellois ² : Il fut achevé en 1894.

Entièrement construit en acier, le Pier de Blankenberge s'élançait sur 350 m. Il fut inauguré pour le grand public le 12 août 1894. Au bout de cette jetée, est érigé sur une plate forme hexagonale un pavillon style « Art Nouveau ».

Le premier Pier fut détruit le 30 octobre 1914 par l'occupant allemand. Il faudra attendre 1933 pour voir renaître le Pier Nouveau. Celui-ci sera entièrement construit en béton et financé par la ville de Blankenberge. Le bout du promenoir est devenu un pavillon aménagé en brasserie et en tea-room.



Au dessus le second Pier après 1933
Ci dessous le même Pier en
rénovation en 2001 Collection MJF

Après plus de cinquante ans de présence, le Pier était ravagé par le temps et l'érosion de la mer du Nord.

Une rénovation s'imposait, sans quoi, il aurait disparu du paysage côtier.



¹ L'estacade est plus un promontoire délimitant un chenal du port.

² Le groupe Hellemans, composé d'Emile Hellemans, architecte à Ixelles, de l'ingénieur bruxellois Casse et l'entrepreneur Monnoyer.

La rénovation, financée par le secteur privé, la ville de Blankenberge et la Région Flamande aura coûté 20.000.000 €.

Après quatre ans de travaux, une nouvelle vie commence pour le Pier de Blankenberge, le seul édifice de ce genre sur la côte belge.

TRAIN CITY, Le renouveau..

Train City est né d'une rencontre entre l'importateur Belge des trains miniatures Märklin et d'un collectionneur de jouets anciens à la recherche d'un bâtiment où installer sa collection.



Cette attraction unique plonge le visiteur dans le monde du train et de la mobilité, avec l'aide des technologies muséographiques les plus modernes.

Avec un audio-guide (sorte de « téléphone » reprenant les commentaires sur l'exposition), on découvre d'abord le monde des trains miniatures. Au 1^{er} étage, on peut admirer une imposante collection de trains et de jouets Märklin. Un seul regret : cela manque singulièrement d'explicationS. (L'audio guide ne vous sera utile que plus tard dans la seconde partie de l'exposition.)



L'Audio-guide.

La seconde partie de la visite commence au sous-sol et nous plonge dans l'histoire des machines à vapeur. Qui dit vapeur pense charbon et c'est par une galerie de mine que l'on entre dans les entrailles d'une machine à vapeur. On y retrouve le bruit, l'odeur et la chaleur d'enfer.

On passe ensuite sur un quai de gare, d'où on accède à trois voitures reconstituées en partie grâce à des plans originaux.

On retrouve le wagon de 3^{ème} classe du « Bruxelles-Malines », (on ne peut pas encore parler de voiture à l'époque) une reproduction d'une voiture des « Wagons-lits » et enfin la fameuse voiture-bar du TEE (Trans-Europ Express)

Chaque décor reconstitué fait l'objet d'un commentaire que vous pouvez suivre via votre audio-guide.

Après cette immersion dans les trains, la visite nous conduit dans la salle des pas perdus. On y découvre 25 vitrines interactives qui proposent chacune une époque de l'histoire du train.



La reproduction du Wagon lit photo MJF Septembre 2003. Ci dessous la voiture bar du TEE MJF SEPT 2003.



Vous pouvez aussi accéder à un cyber-train où vous pourrez consulter sur ordinateur des sites sur la mobilité.

La fin de la visite se passe dans une salle de cinéma en trois dimensions. On prend place dans un des 21 fauteuils mobiles. Sensations garanties avec le film Astro Canyon (durée 4 minutes).

Jean-François



Agenda des projections du trimestre.

Le 1^{er} octobre 2003 : La Crocodile E 94 de la DB présentée par JP Dufays et Le TGV dans le pays de Herve (K7 SNCB) présentée par A. Collin.

Le 5 novembre 2003 : Les autorails Picasso Billard et de Dion, La gare de Brig (BLS, CFF, FO, BVZ) et le Rouergue avec la 141R 568, cassette présentée par A. Collin.

Le 3 décembre 2003 : Le NYMR (Le North Yorkshire Moors Railway) 25 km de vapeur vive au quotidien dans une des plus belles régions d'Angleterre. Film réalisé et présenté par A. Collin. Mais aussi notre grande tombola annuelle avec de nombreux lots.

Le 11,12,13 octobre 2003 se tient l'exposition de Genk

Le vendredi 17 octobre 2003, nous nous rendons à Utrecht. Nous voyageons selon le même principe qu'à Cologne. Une liste des chauffeurs est affichée auprès du bar (panneau blanc). A vous de vous inscrire et de vous arranger avec le chauffeur. Comme chaque fois les frais seront partagés entre les participants d'un même véhicule.

Le 2 mai 2004 aura lieu notre bourse d'échange annuelle sur le thème ferroviaire uniquement, à l'ancienne école du Château de Sclessin de 9 à 13 h. Réservation obligatoire auprès du secrétariat pendant les réunions ou au numéro suivant 0472/793.815.

Nous allons tenter de renouer avec une ancienne tradition de notre club. Tous les premiers mercredis du mois, afin d'entretenir notre réseau et pour autant que le travail sur celui-ci le permette, vous pouvez amener votre matériel en rapport avec le thème de la projection du mois et voir rouler vos trains.. Qu'on se le dise.....

Notre souper choucroute annuel le vendredi 16 janvier 2004

**A réserver auprès du bar
Paiement à la réservation**



Sprl JOCADIS

Trains et Trams Miniatures

Rue de Bruxelles, 53

**7850 Enghien
Tél : 02/395.71.05**