

P 204113

Belgique - België
P.P. - P..B
4000 LIEGE Perron
BC 4109

Correspondance

OCTOBRE - NOVEMBRE - DECEMBRE 2013



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be

Dépôt Liège Perron
Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl :
Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE



Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs : Sainte E, André
Delsemme, Collin A, Yves
Braibant.

Rédacteur en chef : A. Boulet

Photo couverture : A. Boulet

Editeur responsable : Albert
Collin, rue de la Gare, 77,
4102 Ougrée. Arrondissement
Judiciaire de Liège.

N° d'entreprise : 420.059.488

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

**12 € (EURO) : abonnement à la
revue Correspondance**

(1 an, 4 numéros)

Règlement au compte IBAN :

BE 74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB de l'ALAF asbl.

(Abonnement 2014)

Tout courrier, concernant la
revue, doit être adressé : Rue
A. Renard, 6, 4100 Seraing

E-mail :

alain.boulet.3@gmail.com

Site Internet : www.alaf.be

CORRESPONDANCE est envoyée
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

Renouvellement de la cotisation
et nettoyage du local

Page 4

Le funiculaire de Namur

1°partie

Page 5 à 12

Souvenir de vacances

Page 13 à 14

Musée du Great Western Didcot

Page 15 à 19

Carnet Rose

Page 19

Calendrier des projections

Page 20

Journées Portes Ouvertes

Samedi 9 et Dimanche 10

Novembre 2013

De 9 à 17 heures

Club ALAF

Dans son local

Rue de la Gare, 77

4102 OUGREE

P.A.F. : 3€

Bourse d'échange

Le dimanche 6 avril 2014

De 9 à 13 h

**Ancienne Ecole du Château de
Sclessin Rue de Berloz**

(Toujours à la même adresse)

Réservation obligatoire

auprès de

Xavier Leemans

Francoisxavier.leemans@skynet.be

Le club de l'Alaf ouvrira ses portes le samedi 9 et dimanche 10 novembre pour les journées portes ouvertes. Le président A. Collin nous donnera nos tâches à chacun pour que ces journées soient une réussite. Notre réseau sera mis à l'honneur, ceci grâce au labeur fourni, toute l'année, par les différents membres du club. La vie du club dépend de la réussite de ces journées. Nous avons cette année, remplacé l'éclairage du rez-de-chaussée et de nouveaux travaux d'amélioration du local de la chaufferie (qui sont en cours) vont nous permettre que nos locaux soient moins énergivores en énergie.

Deux petites erreurs(ou omissions), qui sont voulues, se sont introduites dans cette revue. Le président nous indiquera la suite des événements en temps utile.

Pour le paiement de la cotisation, les renseignements sont dans la revue et les conditions sont les mêmes que l'année passée.

La revue présente, comme premier article, le funiculaire de la citadelle de Namur avec de très belles cartes postales d'époques, article de M. A. Delsemme ; ensuite, des souvenirs de vacances d'Yves Braibant : un train nommé désir, l'histoire ferroviaire d'Oléron ; et, de notre ami Ricky, une journée au musée vivant de la Great Western aux royaumes unis.

Je vous souhaite à tous une très bonne lecture. AB.

Le
P'tit
Mot
Du
Rédac
'
Chef

Renouvellement de la cotisation

Dans quelques semaines, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les autres années, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2014 au plus tard. **Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en sus.**

Le montant de la cotisation est de **55 €** (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 4,58 € par mois.

Le paiement de celle-ci peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Magnée JF** ou par virement sur le n° de compte suivant :

Dexia banque IBAN : BE74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB

En communication : Nom + cotisation 2014.

J'insiste sur la communication, elle est très importante, surtout lorsque vous payez avec un compte qui n'est pas à votre nom. Merci de faciliter la tâche du trésorier.

Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de février (**demandez-la à un membre du comité**). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de **1€**.

+++++

Nettoyage du local.

Avant l'expo, nous nettoierons le local pour que celui-ci soit nickel.

Comme chaque fois lors du nettoyage, il n'y aura pas de réunion. Seuls les membres soucieux de donner un coup de main seront admis.

Qu'on se le dise !!!!!

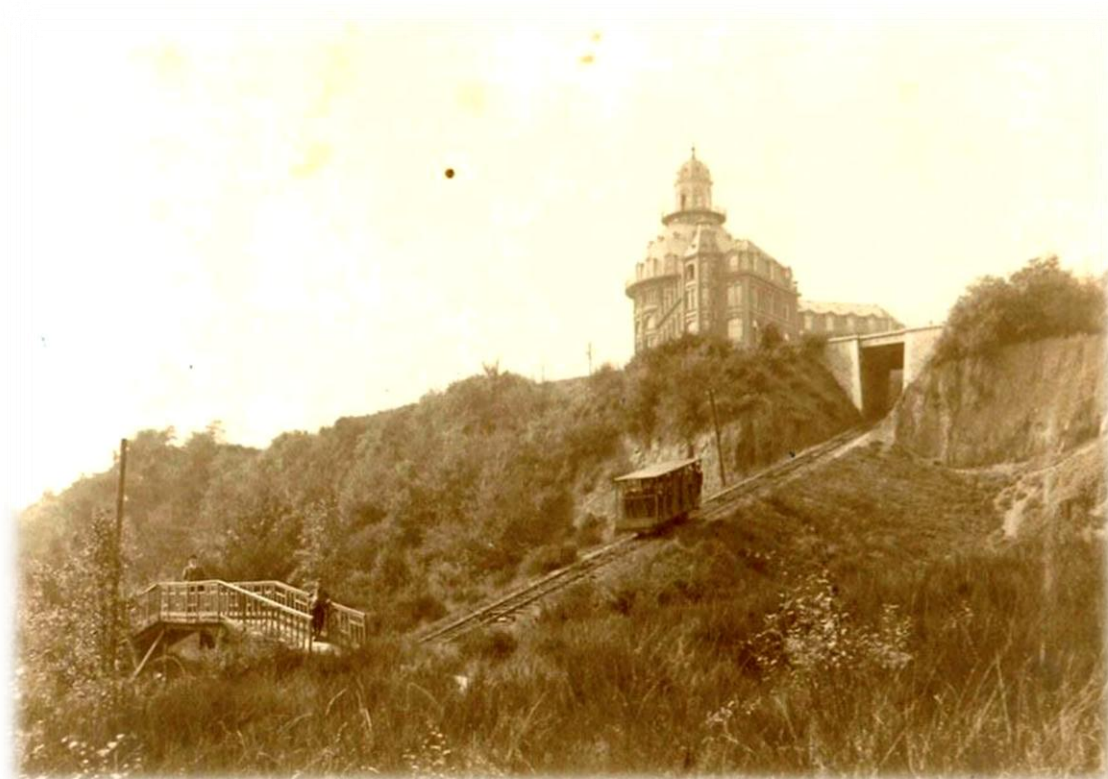
Le nettoyage se fera le vendredi ...

Mise en place du local pour l'expo le vendredi 8 novembre 2013

Le lundi qui suit l'expo, soit le 11 novembre 2013, dans la matinée, nous aurons besoin de quelques personnes afin de remettre le local en ordre pour la réunion du vendredi suivant.

LE FUNICULAIRE DE NAMUR, UNE CURIOSITE TECHNIQUE ET TOURISTIQUE. 1^oPartie

Oui, il y a eu un funiculaire à Namur ! Mais combien de Namurois peuvent affirmer connaître l'histoire éphémère de cette curiosité ferroviaire qui fit la fierté légitime de la ville et la joie des touristes de 1898 à 1907 ?



Un document rare ... Le photographe namurois L.Christophe a réalisé sur plaque en verre cette photographie où l'on peut voir une des deux cabines venant de quitter le Grand-Hôtel de la Citadelle. Elle va s'engager sous le Pont rustique avant de gagner la vallée de la Meuse.

(Collection Thierry CHAPELLE)

On peut les comprendre. Le peu d'archives dont pourrait disposer l'historien, la disparition de pratiquement toutes les traces de son implantation sur le site de la Citadelle et une exploitation éphémère (à peine neuf ans !) expliquent bien des choses ... Une sorte de petit muret en pente (trace d'un mur de soutènement ?) et un morceau de mur de la station de départ, aujourd'hui dans une propriété privée, sont les deux seuls maigres vestiges visibles de cette construction originale. Malheureusement, l'état d'origine reste inconnu.

Les prémices de l'histoire du funiculaire de Namur remontent à la fin du 19^e siècle. Nous sommes en 1891. Léopold II signe le déclassement de la citadelle de Namur comme place-forte. En effet, à cette époque, elle ne représente plus aucun intérêt stratégique. En 1893, l'Etat belge cédera définitivement le site à la ville de Namur.

Il faut savoir que déjà fin 1892, l'architecte du Roi et la

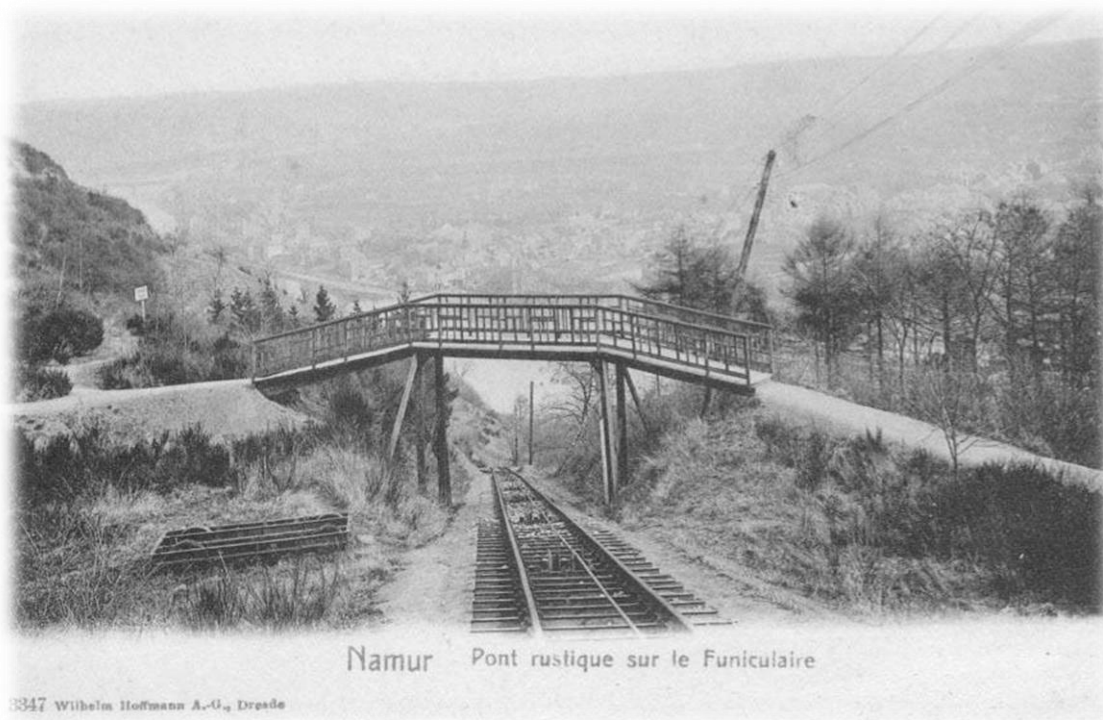
commune de Namur s'étaient entretenus afin d'étudier la possibilité d'installer à La Plante un funiculaire menant au Plateau des Lunettes où on construirait une petite ville dans le style grec et faire de la cité une « curiosité » ! On croit rêver mais, à l'époque, on savait rivaliser de créativité et d'originalité pour attirer les touristes ! ...

En juillet 1893, une demande officielle parvint à la ville afin de construire un funiculaire qui partirait du Tienne des Biches pour conduire visiteurs et touristes sur le plateau de la Citadelle.

L'adjudication de la construction date de septembre 1895 et c'est en novembre 1896 que débutèrent les travaux.

Si, comme je l'ai précisé plus haut, nous possédons très peu d'archives à propos du funiculaire de Namur, la lecture du « Guide du Touriste et du Cycliste » édité à Namur en 1896 constitue un véritable cahier des charges de cette curiosité ferroviaire. Signalons que ces informations techniques anticipent avec deux ans d'avance la construction du funiculaire !

Ouvrons donc le guide et lisons. « *Le chemin de fer funiculaire qui reliera la ville au plateau supérieur des terrains de la citadelle part près de la porte de La Plante, suit le flanc du coteau du «Tienne des Biches» pour aboutir dans le kursaal de l'Hôtel. La voie établie en déblai sur la montagne et en partie sur une série de ponts sur pylônes traverse la riante vallée des Tiennes des Biches et de la gorge du Bulley. La cote du point de départ étant de 90 m et l'ordonnée du point d'arrivée au sommet de la citadelle (lunette de gauche) étant de 215 m, la rampe de la plateforme est maximum de 0,28 m par mètre sur une longueur de 558 m. Un coquet pavillon servira d'abri au pied du plan incliné* »



Le Pont rustique et la descente impressionnante vers la vallée de la Meuse. Au centre de la voie, on distingue le câble de traction en acier guidé par des poulies.

(Collection Henri COULON)



Sur cette carte postale postée le 11 novembre 1904, on peut se rendre compte des travaux importants entrepris pour la construction du funiculaire de Namur. A hauteur du Pont rustique, un imposant remblai soutient la voie conduisant au terminus. Plus haut, le rocher a été entamé. La cheminée sur la droite fait partie de la machine à vapeur permettant d'actionner le moteur électrique PEIPER.

(Collection Henri COULON)



Le funiculaire vient de quitter la station de départ. Les touristes peuvent déjà admirer la Meuse et le Vieux Pont de Jambes. On distingue la voie du vicinal vers Wépion. Le casino n'a pas encore été construit.

(Collection Henri COULON)



Cette superbe carte colorisée montre un coin de la Meuse namuroise très apprécié par les touristes au début du siècle. On peut voir le Tienne des biches. Le tracé de la ligne du funiculaire disparaît dans la végétation. Au sommet, le Grand-Hôtel de la Citadelle et, à droite, la cheminée d'aération du charbonnage du Château de La Plante.

(Collection Henri COULON)

C'est le 20 juin 1898 que le funiculaire de Namur va relier officiellement La Plante, en bordure de Meuse, au Grand Hôtel situé sur le plateau de la Citadelle.

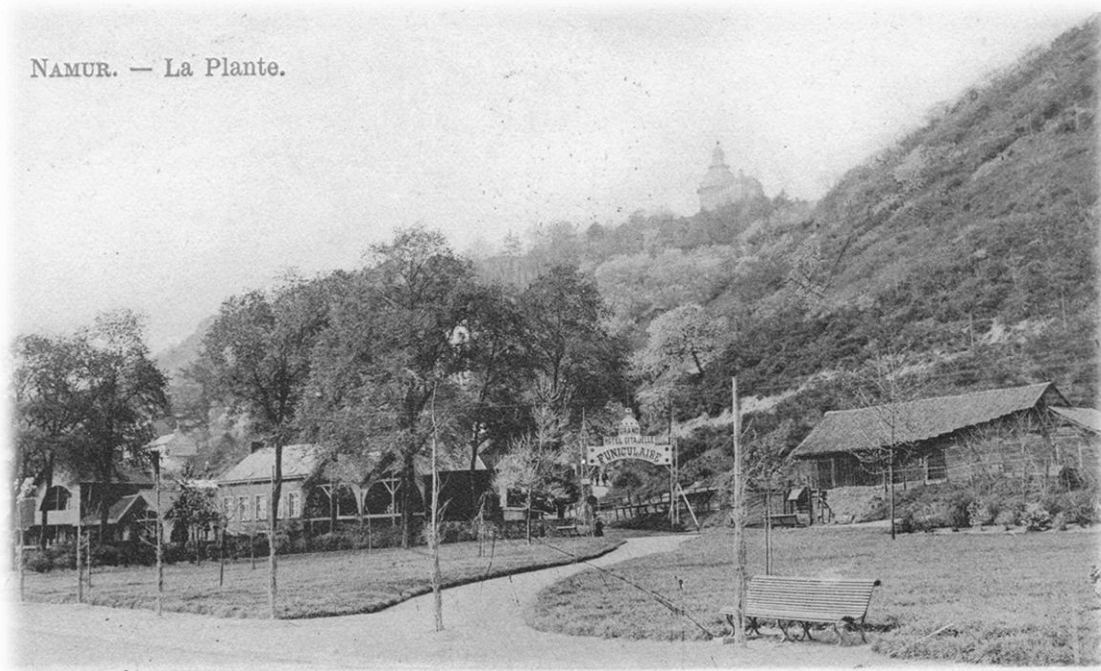
La convention établie en 1899 était très précise quant aux directives techniques pour la construction du funiculaire. Elle stipulait les lieux de départ et d'arrivée ainsi que le tracé de ce moyen de transport original : « ... il aura sa station au niveau qui sera déterminé par l'aménagement des terrains de l'ancienne porte de La Plante ... La voie du funiculaire suivra à flanc de coteau du Tienne des Biches pour atteindre, à l'aide d'un viaduc, la station supérieure. »

La ville de Namur se chargera de l'expropriation des terrains nécessaires et des coûts d'exploitation à charge du concessionnaire mais l'Etat restera propriétaire des lieux. Chaque année, l'exploitation du funiculaire se fera du 1^{er} mai au 1^{er} octobre, de 9 h du matin à 9 h du soir au moins avec un minimum de deux trajets par heure.

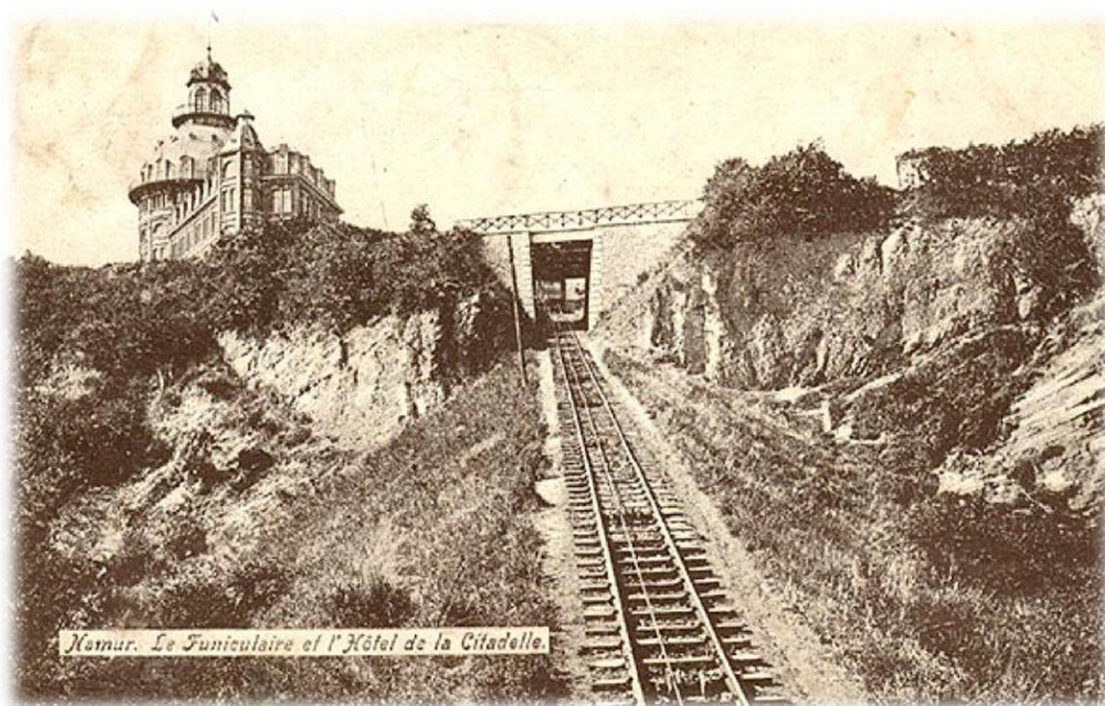
En avril 1895, la société anonyme « Namur-Citadelle » est créée. Elle sera chargée de l'exploitation et de la gestion du funiculaire.

L'adjudication des travaux de construction du funiculaire va se faire en septembre 1895. C'est la firme Colard de Ciney qui est chargée des travaux mais, rapidement, elle éprouvera de nombreuses difficultés car il fallait franchir des terrains du charbonnage de La Plante. (*)

NAMUR. — La Plante.



Le départ du funiculaire au « Tienne des biches » à La Plante. Aujourd'hui, l'endroit a été fortement remanié et urbanisé. Nous sommes actuellement au début de la rue Saint-Martin. Au fond, le Grand-Hôtel. A droite, les annexes en bois du charbonnage du Château.
(Collection Henri COULON)



Namur. Le Funiculaire et l'Hôtel de la Citadelle.

Vue en contre-plongée de la voie du funiculaire conduisant au Grand-Hôtel. On distingue bien la paroi rocheuse entaillée afin de ménager l'accès au terminus.
(Collection Henri COULON)

Au terme de son ascension de 558 m, le funiculaire aboutissait dans un hall vitré permettant de rejoindre le Grand Hôtel de la Citadelle.



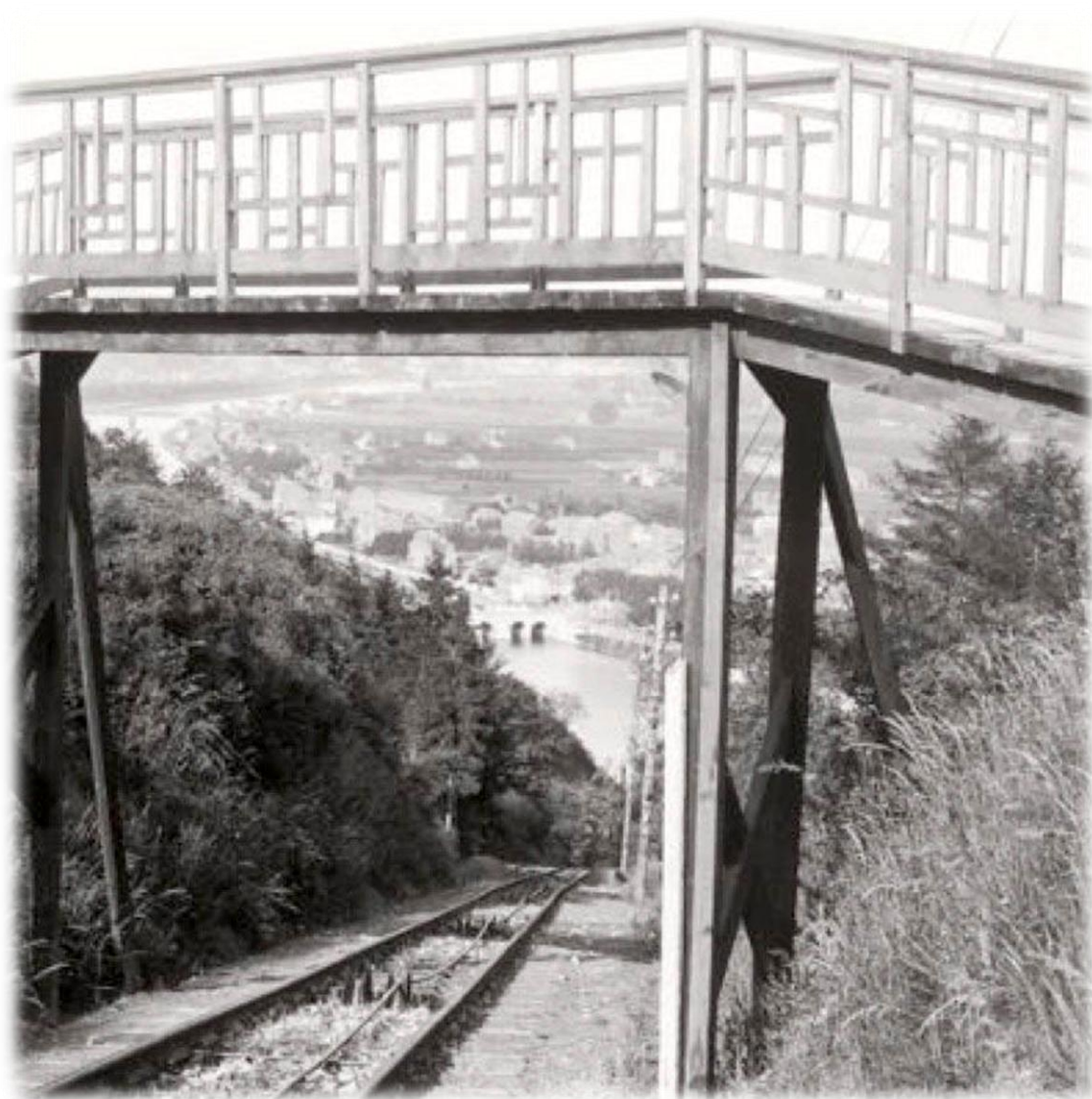
Carte colorisée du début du siècle montrant le site du Grand-Hôtel de la Citadelle. À gauche, le terminus du funiculaire et la cheminée de la machine à vapeur actionnant le moteur électrique de traction. (Collection Henri COULON)

Le funiculaire fut construit dans les ateliers namurois Thonar-Dejaiffe. Il circulait sur une voie unique de construction classique à l'écartement de 1,50 m. S'agissait-il plutôt de l'écartement normal de nos trains actuels ? C'est fort possible. Au milieu du parcours, un évitement était prévu permettant le croisement des deux voitures.



Une des cabines du funiculaire de Namur à son arrivée au terminus du Grand-Hôtel. On distingue les deux plates-formes de chargement destinées au chargement des bagages ou au personnel d'accompagnement. Le compartiment central est fermé. (Collection Henri COULON)

Coup de théâtre en juin 1898 ! On annonce la fin des travaux du funiculaire et, pourtant, celui-ci ne pourra pas circuler ! Seule une raison administrative peut être invoquée. En effet, les administrateurs compétents de l'époque avaient oublié de délivrer le permis d'exploitation !...



Plongée vers la vallée de la Meuse. Cette vue originale a été prise à hauteur du Pont rustique en bois. Dans le fond, on distingue la Meuse et le vieux pont de Jambes.

(Positif sur verre. Collection Archives de la famille Dupont)

Pourtant, le 4 juillet de la même année, le funiculaire namurois va effectuer son premier trajet aller-retour vers le plateau de la Citadelle. Suite à cette première historique, la presse locale va se montrer enthousiaste : « *Le funiculaire a fonctionné hier toute la journée avec une parfaite régularité. Il y avait un monde fou qui attendait au débarcadère et les voitures montaient toujours chargées, toujours combles. C'est dire que l'animation n'a cessé de régner toute l'après-midi sur la Citadelle. L'hôtel a accueilli de nombreuses personnes qui ont visité cet*

énorme établissement et qui en sont revenues absolument séduites ... »

Mais l'enthousiasme des débuts ne va guère durer ! Il y aura de nombreuses plaintes qui seront enregistrées au terme d'une année d'exploitation car les interruptions de services étaient trop fréquentes. La société Namur-Citadelle ne respectait pas ses engagements.

Les autorités communales namuroises, notamment le conseiller communal Geusquière et le bourgmestre Henri Lemaître, exigent la marche continue du funiculaire et le respect des horaires.

Puis d'autres problèmes vont survenir, compromettant l'avenir du funiculaire de Namur : gestion et trésorerie laissaient à désirer. Mais, comme il avait été déclaré d'utilité publique en 1896, les autorités namuroises décidèrent de maintenir le funiculaire en bon état de fonctionnement.

On décida alors de créer une société coopérative. Pour récolter des fonds, les souscripteurs potentiels furent invités à prendre des parts dans la nouvelle société.

L'annonce officielle fut faite le 28 juin 1891 au conseil communal de Namur : *« La nouvelle société est créée et porte le nom de « Namur-Promenades ». 15.000 sont déjà assurés sur le capital de 30.000 ... On trouvera aisément à Namur 150 souscripteurs de 100 francs ou 750 amateurs d'une coupure de 20 francs... Ce curieux et intéressant moyen de transport que tout étranger veut éprouver reverra le succès d'antan que lui ont valu en une saison 78.000 visiteurs. Ajoutons-y l'attrait de l'exposition agricole et l'exploitation de l'Hôtel de la Citadelle, hiver comme été, et cette attraction namuroise reflourira ... »*

Pourtant, l'histoire du funiculaire n'avait pas fini de connaître des épisodes mouvementés... A suivre.



Namur. — Grand Hôtel de la Citadelle. et le Tram.

GRAND HÔTEL DE LA CITADELLE

L'arrivée du tram à vapeur devant le Grand-Hôtel. Il vient de la gare de Namur et conduit directement les voyageurs à la citadelle en passant par Salzinnes. Plus tard, il sera remplacé par un tram électrique. Le tram fut un concurrent direct du funiculaire dont il mit l'exploitation en péril.

(Collection Henri COULON)

Un merci tout particulier à M. Thierry CHAPELLE, Premier Echevin de La Bruyère, pour son aide précieuse dans l'illustration de cet article. Tous nos remerciements vont également à M. Henri COULON, collectionneur averti de cartes postales.

André DELSEMME

Souvenirs de vacances

Cela fait plus de 20 ans qu'un mois de juillet m'a vu franchir le pont qui relie l'île d'Oléron au continent. Au fil des années, touriste ou plutôt « baignassouts » comme certains îliens disent, j'ai découvert l'île et ses environs.

Alors que des bâtiments ferroviaires sont encore visibles à Marennes sur le continent, peu d'éléments évoquent une activité ferroviaire sur l'île.

Oh oui, bien sûr. A la pointe de l'île il y a le « petit train de Saint Trojan ». Attraction prisée de l'île, ce réseau en 0.60 prend son départ au cœur du village. Depuis 1963 en cheminant dans les pinèdes ou sur le littoral le long du pertuis de Maumusson, il dessert au terme d'un parcours de 12 km les plages de la côte sauvage.



Des interlocuteurs âgés m'ont bien évoqué l'existence d'un train. Leurs souvenirs étaient confus et imprécis. Dame, c'était dans l'entre-deux guerres !

Cette année, ma faim de savoir et de découvrir a trouvé de quoi être rassasiée.

Une exposition temporaire (15/06/2013 au 01/06/2014) a pris place au premier étage du « Musée de l'île d'Oléron » à Saint-Pierre, au centre de l'île.

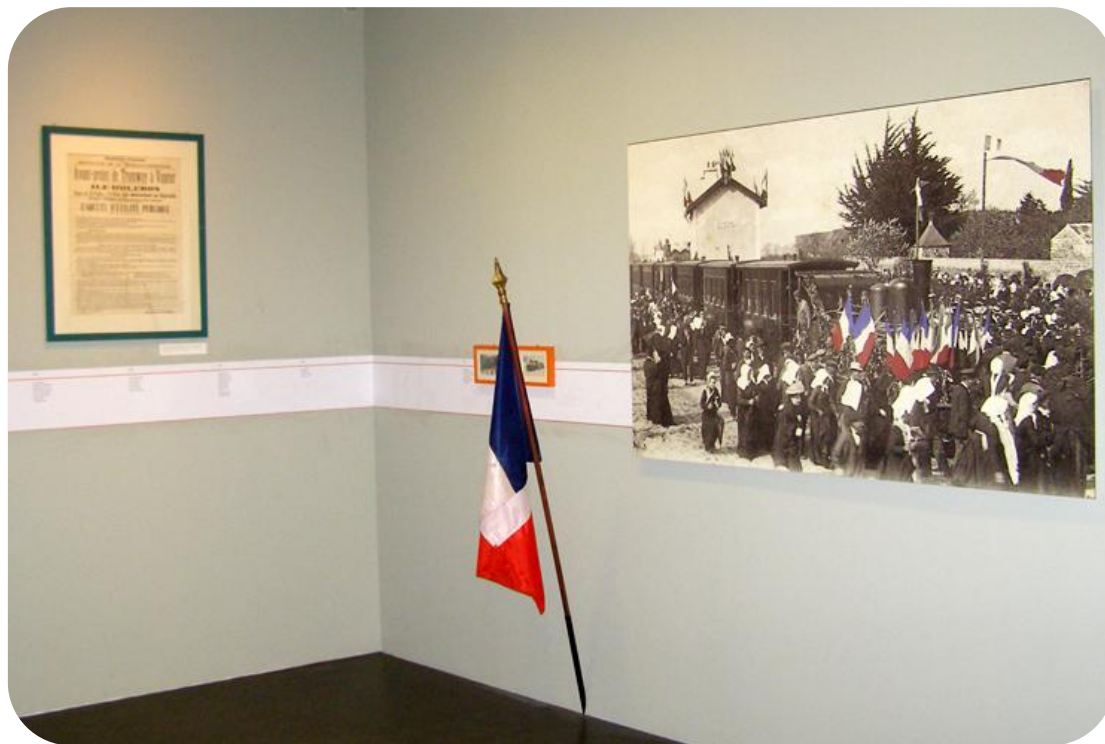
Son nom ? « Un train nommé désir ».

L'espace muséal expose des photos, quelques pièces, des documents qui retracent l'histoire ferroviaire d'Oléron.



A l'occasion de cette exposition, les organisateurs ont eu la bonne idée de regrouper en une seule revue des cahiers traitant de l'histoire du chemin de fer de l'île d'Oléron.

La première partie est consacrée à la naissance du réseau, à l'évocation de projets fumeux de pont ou de tunnel sous-marin. La deuxième traite du réseau et du matériel mis en œuvre. La troisième de l'impact qu'a eu ce chemin de fer sur la vie et l'économie d'Oléron.



Je n'ai nullement l'intention de monopoliser les cahiers de l'Alaf pour retranscrire tout cela. A l'intention des membres, j'ai fait l'acquisition de ce cahier documenté, illustré de photos d'époque. Déposé au local du club, comme les revues mensuelles, il est mis à la disposition de qui souhaitera le découvrir.

Cette exposition m'a ouvert les yeux. Maintenant lorsque je parcours certaines routes, je reconnais en de modestes bâtiments les vestiges du chemin de fer de l'île d'Oléron.

Référence internet : <http://www.le-ptit-train.com/index.htm>



Photos et texte : Yves Braibant

Une journée au musée vivant de Great Western Didcot

Dix août 2013, huit heures trente du matin... Deux amateurs de trains liégeois traversent rapidement le hall de la gare de Londres Paddington pour embarquer à bord de l'Express de 8 h 45 pour Cardiff via Reading et Swindon. Leur destination : Didcot Parkway, « Home » du musée vivant du Great Western Railway où est préservée l'une des plus impressionnantes collections de matériel roulant du G.W.R. d'Isambard Kingdom Brunel. Ce trajet de plus de 200 km fut effectué en à peine quarante-cinq minutes à bord d'un vénérable IC-125 aux couleurs de la compagnie « First Great Western », faisant émettre au plus âgé des deux voyageurs la réflexion que Brunel devait être heureux que de nos jours du matériel ferroviaire arbore encore les mots « Great Western » ...

Arrivés à Didcot après un court arrêt à Reading, le dépaysement est total. Une fois franchies les barrières du « GWR Centre », c'est comme si l'on avait été transportés par la machine à voyager dans le temps de H.G. Wells... On est accueilli par un long sifflement, le bruit d'un échappement sourd et des odeurs d'huile et de fumée caractéristiques des trains à vapeurs des années 50... En effet,



La remise de Didcot Parkway avec une King, une Churchward et une Pannier. Vue d'époque, vous croyez ? Eh bien non... Cette photo fut prise en 2013. En effet, tout ce que vous voyez sur cette photo au niveau installations fixes existait déjà dans les années 30, et le matériel pourrait paraître parfaitement crédible pour une photo prise fin des années 30 ou courant des années 40.

arrivés sur le quai, nous nous retrouvons nez à nez avec le dernier exemplaire encore en état de marche d'un autorail à vapeur du GWR accouplé à une voiture pilote « Auto-train ». Oui, vous ne rêvez pas, ils avaient des voitures pilotes pour trains à vapeur qui eurent énormément de succès sur les petites lignes rurales.

Après un (trop) court trajet dans un confort incroyable (des sièges rembourrés à revêtement de velours en troisième classe, voyez-vous ça !) nous quittons le train à « Didcot Halt » pour changer de « station ». Nous y découvrons le premier matériel préservé et même, Ô surprise, une reproduction d'un train à l'écartement « large » de Brunel, avec en tête la réplique fonctionnelle de la locomotive à vapeur « Firefly », conçue en 1840 par Daniel Gooch ...

Mais pour que vous compreniez, il faut un peu parler de l'histoire de ce « Great Western Railway ». Isambard Kingdom Brunel, un ingénieur visionnaire, conçut son "Great Western Railway" de manière à ce qu'il soit le meilleur au monde. Son tracé partant de

Bristol vers Londres via Didcot fut achevé en 1841 et, jusqu'en 1892, les trains qui y roulèrent utilisaient l'écartement large de Brunel que ce dernier avait conçu afin d'améliorer le confort des passagers. Le Great Western conserva son indépendance jusqu'à la nationalisation en 1948 et il est toujours aussi populaire et apprécié par ses amateurs.

Le Great Western Railway était l'une des anciennes compagnies privées les plus réputées avec ses trains express, composés de voitures aux couleurs « chocolat et crème » tractées par les fameuses locomotives vertes de Brunswick, filant à travers l'Ouest de l'Angleterre à destination des cités balnéaires et lieux de villégiatures prisés par le public à l'époque Victorienne. Ils contrastaient fortement avec les longs trains de charbons qui circulaient pour leur part dans les vallées du sud du Pays de Galles.

A la nationalisation, cependant, démarra une restructuration sans pitié qui sonna le glas de nombre de petites lignes secondaires, sans oublier la rationalisation de la signalisation et le remplacement progressif des locomotives à vapeur par leur « Ennemi Juré », les locomotives diesel. Nous arrêterons ici cette petite digression historique, mais vous promettons d'y revenir bientôt avec une série d'articles consacrés à l'histoire de cette Compagnie et de son génial créateur.

Le temps d'évoquer ces souvenirs, il est déjà temps d'embarquer à bord d'un autre train, une rame de voitures express « Collet », tracté par une petite locomotive-tender « Pannier » Class 36xx. La aussi, le confort à bord de la voiture de première classe est surprenant... Pour un peu, on se croirait à bord d'un



La « Pannier » 3650 arrive à la halte du « Musée » en tête de ses deux voitures « Collet », une voiture de première classe et une voiture première classe avec fourgon à bagages.

« ancêtre » de l'Eurostar avec ses sièges rembourrés au revêtement de velours et ses tablettes situées entre les sièges. La comparaison s'arrête

là, puisque au lieu des revêtements « plastiques » modernes, nous avons droit à des essences de bois nobles, de la marqueterie et un confort bien plus « luxueux ». Nous quittons le train quelques minutes plus tard au terminus, situé entre l'atelier des voitures et celui des locomotives, et rejoignons l'espace « découverte » où nous pouvons visiter un petit musée qui nous présente l'histoire du GWR à travers nombre d'objets anciens et de modèles réduits plus ou moins grands... On y trouve même une reconstitution du bureau d'un chef de gare de la fin des années 30... Après s'être restauré au petit « Pub »

et avoir fait quelques achats au « Souvenir Shop », nous continuons notre visite, arrivant devant la remise à locomotives où, rutilante sous le soleil de cette belle journée d'août, la « King Edward II » nous dévoile sa rutilante robe bleue aux couleurs des British Railways d'après-guerre. A ses côtés, une locomotive « Churchward », elle aussi en livrée des BR, et une petite « Pannier Tank » Class 36XX aux couleurs du GWR. La visite de la remise nous révèle encore bien d'autres trésors, entre autres la Hinderton Hall, une petite Prairie et même une seconde voiture « Auto-Train », cette fois en livrée « rouge et crème » du début des années 50.



Rutilante sous le soleil d'été dans sa belle robe bleue, la « King Edward II », portant le numéro 6023, est présentée devant la remise.



La 5322 est une locomotive de type « Churchward », construite pour le GWR à Swindon en 1931. Elle arbore ici la livrée des « British Railways » d'après-guerre, avec le blason typique des années 50. En effet, il y eut plusieurs variantes de « blason » sur les locomotives du BR. Celui-ci (le lion chevauchant la roue traversée du cartouche « British Railways » est dit « Early ». Il fut suivi d'autres où le lion est dressé sur les pattes arrières, enserrant une roue dans ses pattes avant.

C'est alors que, comme convenu avec lui sur le forum d'un magazine de modélisme ferroviaire britannique, nous rencontrons un des membres de la « Great Western Society », Drew. Il nous fait alors visiter les ateliers de restauration où nous découvrons de petites merveilles en cours de restauration où, comme dans le cas de la « Lady of Legend », une locomotive de classe « Saint », une totale reconstruction. En effet, aucune « Saint » ne subsistant, les industriels membres de la « Society » ont décidé d'effectuer le

travail originel à l'envers. En effet, l'ingénieur anglais Hacksworth était parti d'une « Saint » pour concevoir les locomotives de la classe « Hall ». Les restaurateurs, eux, sont partis d'une Hall qu'ils modifient pour reconstruire une vraie « Saint ». Et ce n'est encore qu'un projet parmi d'autres. Il y a presque une dizaine de locomotives en cours de restauration, sans compter les voitures et wagons sur lesquels d'autres membres travaillent dans



La voiture Hacksworth

l'atelier des voitures. Nous y découvrons même une pièce rarissime : une voiture Hacksworth repeinte dans la livrée « Seconde Guerre Mondiale ». A l'époque, en raison des pénuries et rationnements en temps de guerre, la peinture crème vint à manquer. Le matériel tracté du GWR fut alors peint avec un mélange de Brun GWR et de « Red Oxyde ». Il faut avouer que la principale raison de la visite de votre serviteur à Didcot était justement cette voiture, et il en revint non seulement avec une superbe photo mais aussi avec deux « écaillés » de peinture à fin d'échantillon pour reproduire la teinte en modèle réduit pour son projet de « réseau étagère » à l'échelle OO qu'il situera en pleine seconde guerre mondiale, plus précisément fin mai 1944, non loin d'Exeter.

N'oublions pas aussi un épisode à la fois cocasse... Chacun des deux « touristes » se transforma à tour de rôle en « garde-paquets » tandis que son collègue partait batifoler sur la plateforme de la petite « Pannier » entre la halte du « Musée » et le Transfer Shed de « Didcot Halt »... Il faut avouer que, à leur descente de machine, chacun d'eux arborait un sourire digne du chat dans « Alice aux pays des merveilles ».

La visite s'acheva par le passage obligé au « Pub » des membres de la « Society ». En effet, alors que le « musée » fermait ses portes aux visiteurs, les deux compères furent accueillis par les membres de la « Society » pour partager quelques pintes en discutant « chemins de fer ».

Finalement, près de deux heures plus tard que prévu, nos deux compères quittèrent le GWR Centre le cœur gros pour prendre le train les ramenant à Londres Paddington, jurant de revenir bientôt voir les progrès des membres sur les projets de restaurations et à nouveau s'immerger dans l'ambiance du « Great Western » de « Monsieur Brunel ».



L'intérieur d'un des halls de l'atelier des locomotives où les membres de la « Society » restaurent et entretiennent les locomotives.

Texte _ _ _ _ _

+++++

Carnet Rose : Nous avons appris la naissance d'un petit Léo au foyer de Anne-Catherine, la fille d'Alphonse Volders. L'ALAF s'associe à leur joie et présente ses félicitations à la famille.



+++++

Photo de la première page : Photo prise le 19 août 2013 à la gare de Dorinne sur la ligne du Bocq lors de la journée spécial Diesel.
Site internet : <http://www.pfttsp.be/>
Voir rubrique " Matériel ".



HOBBY 2000
MODELISME

SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME

FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²

TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES

TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET www.hobby2000.be

QUAI DE LA BOYERIE 78 4020 LIEGE TEL : 04/341.29.87 FAX : 04/343.66.03

Project Management
Consulting

wtab
consult
within time&budget

Karin Wouters
Senior Project Manager

Mobile : +32 496 86 66 18
Fax : +32 10 300 216
karin.wouters@wtab.be

Rue Nicole 8
B-1341 Cierux (Ottignies-Louvain-la-Neuve)
Belgium

Calendrier des projections

Le mercredi 2 octobre 2013 : Un long métrage de Gilles Moisset : "Mémoire du chemin de fer". Qui n'a pas le souvenir d'un voyage en train, d'un enfant émerveillé devant une locomotive ? C'est la vie de ces pionniers que nous allons vous conter... C'était l'époque où le village s'ouvrait au monde, où les régions voulaient conquérir la capitale, où la vapeur se mélangeait aux nuages, où le charbon marquait les visages, où la vitesse atteignait des limites impensables. En découvrant ces images de locomotives à vapeur, ces "têtes brûlées", nous entrons dans un monde qui laisse encore aujourd'hui de nombreux souvenirs dans nos mémoires... (CD prêté par j-p Dufays).

Le mercredi 6 novembre 2013 : Un grand aperçu des chemins de fer autrichiens, film fourni par Pierre Ruiz.

Le mercredi 4 décembre 2013 : " L'Aarlborg " et le " Tauern ", deux lignes de montagnes célèbres dans les alpes autrichiennes sont présentées par Pierre Ruiz, dans le cadre des chemins de fer autrichiens.

Le mercredi 8 janvier 2014 : Au pays de la sidérurgie liégeoise, le transport de fonte tel qu'il était au pays de liège, CD prêté par J-Cl Menchior

Le programme qui vous est présenté est toujours susceptible d'être modifié. Merci de votre compréhension en cas de changement.



Le Point du JOUR

Librairie-Papeterie-Lotto

Service photocopie :

-noir/blanc/couleur numérique

-plastification

-reliure spirale

Rue de la Station, 68

4430 ANS Site : <http://www.lepointdujour.be>

Tel.04/246.13.97 e-mail : liblepointdujour@skynet.be