



Mai - Juin 2014
N° 188

Périodique d'information du R.C.F.E.B. Editeur responsable : Philippe CAMUS, Neuville 43, 4987 Stoumont. – les articles publiés n'engagent que leurs auteurs, sauf mention, ils sont la propriété du C.F.E.B. asbl, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif à condition de citer la source et les auteurs, et d'envoyer une copie à l'éditeur. Téléphone : Jean-Claude SIMAR, président 087 - 33 89 56 Email : jean-claude.simar@skynet.be Web : <http://www.rcfeb.be> Compte bancaire : BE 34 751-2028029-90.

Le mot du Comité.

Bonjour à toutes et à tous,

Quand vous lirez cet Entre-Voies, nous aurons derrière nous notre visite annuelle à la foire de Dortmund.

Nous étions 48 participants, soit un car complet. Bilan positif : respect du timing - visite où chacun pouvait trouver son bonheur - trajet avec trafic fluide.

On enchaine avec l'Assemblée Générale de notre organisation ce 25 avril. Ensuite participation du club à l'expo multi collections de Retinne ces 26 et 27 avril. Le club compte à présent 96 membres, dont plusieurs nouveaux, en ordre de cotisation 2014. Nos séances sont très bien suivies.

Comme beaucoup le savent, nous fêtons cette année notre 60ème anniversaire et nous espérons la mise sur pied d'une porte ouverte dans nos locaux au mois de novembre. Nous sommes dépendants de l'avancée des importants travaux qui sont réalisés dans le bâtiment pour l'école.

Nous allons également organiser notre voyage annuel qui aura lieu fin septembre. La destination n'est pas encore définie.

Les constructions et modifications des réseaux se poursuivent continuellement dont le Normipra.

Une demande est faite pour une aide au bar pendant les séances. Le bar est une source de recettes pour la vie du club.

Nous espérons continuer à vous voir nombreux à nos séances.

Rendez-vous dans 2 mois pour la prochaine parution. Pour le comité.

 **Pour le comité, J-C Simar**

L'histoire de la locomotive à vapeur 29.013 de la SNCB. *(Suite)*

Peu avant 14 h, la 29.013 se met en tête du HKV composé de 5 HV tarant 215 tonnes.

La composition exacte de ce train a été notée par Mr. Robert Huysman inspecteur technique principal à la SNCB : 2 voitures M2A n° 41020 et 41029, 2 voitures M3B n° 42808 et 42806, la voiture M3ABD n° 40007. Le train normal en traction diesel était composé de 3 HV M3 pour 160 tonnes.

Prendent place à bord également le chef instructeur Mr. Van Dessel et Mr. Vanden Eynde, inspecteur technique principal pour la division matériel.

A Ath, l'harmonie de Cuesmes assure l'ambiance musicale, à Denderleeuw ce sera celle de Bruxelles. Le ministre des transports, Mr. Bertrand prononce un petit discours sur l'histoire de la SNCB et siffle le départ du train.

Le train part finalement à 14.13 h au lieu de 14.07 h, soit un retard de 6 minutes (2 minutes pour la correspondance avec le train Z1719 et 4 pour les discours...). 6 nouvelles minutes s'ajoutent dans les différents stationnements, ce qui porte le retard total à 12 minutes.

Le train regagne 5 minutes sur le trajet (4 min. dans le stationnement à Grammont et 1 min. dans la marche), la vitesse maximale du train s'éleva à 80 km/h. De sorte que le retard à l'arrivée n'est plus que de 7 minutes, soit 15.22 h au lieu de 15.10 h pour l'horaire officiel.

Il faut préciser qu'il s'agit d'un horaire 160 t pour type 212 (série 62 diesel actuelle), cet horaire diesel était plus serré d'une minute sur la section Ath-Grammont et de 4 minutes sur la section Grammont-Denderleeuw.

Alors qu'il avait plu les jours précédents, ce 20 décembre le soleil est au rendez-vous dans un ciel tout bleu. La locomotive siffle abondamment dans chaque gare traversée, beaucoup de gens oublient un moment leur travail pour regarder passer le train.

Des écoliers, amenés par leurs enseignants sont partout présents et agitent des petits drapeaux aux couleurs de la SNCB. Je me trouvais personnellement sur le quai de la gare de Rebaix avec ma classe...

La journée avait été prévue comme une journée de deuil, mais c'est finalement dans la joie et l'allégresse qu'a eu lieu ce dernier parcours et que la 29.013 est entrée dans la légende...



Ath, le 20 décembre 1966. Photo B. Dedoncker, collection PFT.

La suite :

Notre 29.013 est restée inactive à peine 5 ans après cette célèbre journée, que déjà des nostalgiques s'efforcent de lui redonner vie. Ce qui sera effectif courant de l'année 1972 à l'atelier de Schaerbeek.

Le 2 septembre 1972, la 29.013 se lance en tête d'une rame composée d'antiques voitures GCI et c'est le début d'une nouvelle vie : celle des trains Touristiques !

Par la suite, durant de longues années la 29.013 remorquera des trains touristiques dans tout le pays. Pour beaucoup de générations qui n'auront connu qu'elle, elle symbolisera la locomotive à vapeur dans toute sa splendeur.

La 29.013 n'oubliera jamais de revenir dans la gare d'Ath, celle-là même qui fit sa renommée.

Ce fût le cas en 1976 pour les 50 ans de la SNCB et les 10 ans de la fin de la vapeur. La 29.013 effectua un périple circulaire par Ath-Leuze-Basècles-Blaton-Saint Ghislain-Mons et retour à Ath.



Ath, le 29 août 1976. Photo A. Dutilleul, collection JM Hotton.

Elle vint encore en 1985 pour les 150 ans des chemins de fer belges, où elle sera de passage en gare d'Ath.

En 1986 également, pour les 20 ans de la fin de la vapeur, avec comme à l'époque un train entre Ath et Denderleeuw. Cette année-là, elle avait déjà à son actif une carrière touristique plus importante que sa carrière commerciale.

En 1992, elle est à nouveau bien présente pour fêter dignement le centenaire du bâtiment de la gare d'Ath rénové pour l'occasion.

Des parcours ont lieu au départ de Ath vers Lessines, Leuze et Jurbise durant 3 jours.

En 1996 elle est toujours là pour les 30 ans de la fin de la vapeur, mais des ennuis de santé à sa chaudière l'obligent à renoncer à tracter « son » train, lequel se fera finalement en traction diesel avec les 6041 et 201.010, locomotives musées de la SNCB.

A ce moment-là, tous les amateurs pensent bien ne plus la revoir. La 29.013 a été expédiée sur wagons plats pour être réparée à l'atelier allemand de Meiningen.

Les nouvelles ne sont pas bonnes car sa chaudière est jugée irréparable et la remise en état s'avère longue et coûteuse. Cela se passe dans un climat budgétaire difficile pour la SNCB et les priorités sont clairement ailleurs.

Malgré tout, le service du patrimoine historique de la SNCB n'a jamais baissé les bras, ni voulu céder malgré des critiques parfois vives sur sa politique et le budget consacré à cela.

Il faut dire, que s'il ne devait y en avoir qu'une de préservée en état de marche, ce serait bien celle-là...

Enfin et contre toute attente après bien des retards, « notre » 29.013 est revenue à la vie et a franchi à nouveau la frontière belge par ses propres moyens à Montzen, cela se passait le 8 novembre 2003.

A partir de cette date, la 29.013 qui a ainsi retrouvé sa jeunesse en même temps qu'une nouvelle chaudière, entame fermement sa troisième vie. Elle sera vue régulièrement en tête de trains spéciaux en 2004 et 2005.

Les anciens tractionnaires de la grande époque de la vapeur sont partis depuis longtemps à la retraite, mais des conducteurs et instructeurs en activité, tous volontaires, ont été formés afin de permettre à la 29.013 de continuer à rouler et de faire vibrer le cœur des gens avec son inoubliable sifflet Nathan au son typiquement américain.

Aujourd'hui :

L'asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme, le Service Patrimoine Historique de la SNCB-Holding et la Ville d'Ath se sont associés en 2006, pour proposer aux amateurs et au grand public un train de commémoration de cette célèbre journée du 20 décembre 1966.

Le 16 décembre 2006 soit 40 ans après, la même locomotive 29.013 est de retour à Ath pour assurer le même train 8155 entre Ath et Denderleeuw sur le même horaire de l'époque, soit 14.07 H à Ath et en essayant d'avoir le même retard à l'arrivée...



Ath, le 16 décembre 2006. Photo F. Minet, collection Ville d'Ath

Les voitures remorquées sont de type M2 repeintes en vert et noir pour la circonstance. Tous les acteurs de l'époque encore en vie sont de la fête, ainsi que la fanfare locale de la gare d'Ath.

En outre, le train a circulé par deux fois en matinée entre Ath et Lessines, afin de permettre au plus grand nombre de découvrir le charme de la traction à vapeur.

Malgré un temps maussade, ces circulations vapeur à Ath ont connu un beau succès et les acteurs de cette journée historique se sont déjà donné rendez-vous dans 10 ans...



Ath, le 16 décembre 2006. Photo F. Minet, collection Ville d'Ath.

Au-delà de cet événement, la 29.013 a été très active également durant toute l'année 2007, en participant notamment au centenaire de la ligne 128 entre Ciney et Yvoir, actuellement exploitée en régime touristique par l'association PFT.

La 29.013 est à ce jour la seule locomotive à vapeur de la SNCB en ordre de marche.



Durnal, le 30 juillet 2007, photo collection PFT.



Un wagon nommé "GRAVITY"



Il était une fois un petit royaume où régnaient joie et harmonie! Elevages et bocages y faisaient bon ménage. Or donc il advint qu'une société pourvoyeuse d'emploi s'y installa.

Ladite société avait besoin pour sa production d'une matière appelée kaolin et la ligne 38 était parfaite pour son approvisionnement.

Petits wagons signifient petites quantités à la fois. Ayant eu vent des besoins de la firme, un représentant sonna à la porte de chez Fiberglas. Aussitôt aiguillé vers les responsables logistiques et transport, notre homme expliqua qu'il possédait des wagons de grande capacité convenant parfaitement aux besoins de l'usine et répondant au doux vocable de "KDS54".

S'adressant aux intéressés il leur demanda s'ils connaissaient ce type de wagon. Férés de petits trains, ils répondirent en cœur "mais bien sûr!".

Ce qu'ils ne savaient pas c'est qu'en cas de réponse négative il avait dans sa serviette des modèles réduits de ces véhicules pour donner en cas d'ignorance...pas de chance!

Néanmoins la location fût conclue.

Arriva le grand jour du premier transport. Au crochet d'une "gatte" (appellation locale du type 82 SNCB), et bien droit sur ses essieux le "pulvérulent", toute suspension à fond, fit son entrée, fier d'aider à l'essor industriel du Plateau de Herve. Avec de l'air comprimé dans l'orifice ad hoc il déchargea sa poudre. Le problème, c'est que les spectateurs non avertis ne prêtèrent attention au cri de soulagement des ressorts du véhicule qui reprit sa hauteur initiale.

Il s'en retourna donc par où il était venu, et cela sans encombre jusqu'au Pont Malakof situé juste à l'entrée de la gare de Herve, où il arracha, sous le pont tout ce qui y était attaché, moult lignes, électriques, téléphoniques et sûrement d'autres, ainsi que la voute dudit pont, tant qu'on

y était! Ceci occasionna une certaine pagaille, ne fit rire personne et surtout pas les rois de la logistique et du transport d'Owens Corning Fiberglas. (Pour plus de détail s'adresser aux responsables de l'époque MM Van Wambeke, Ch. et Nizet J.)



Docteur LOCO

PS: *vous qui passez par là, ayez une pensée émue pour ce bon vieux pont qui n'avait rien demandé.*

Note technique: Ce wagon à 2 essieux n'était pas "RIV" (Regolamento Internazionale di Vehiculos) donc il pouvait être à certains moments hors de la réglementation.



Liste des bourses et autres manifestations pour les mois de mai et juin 2014.

- | | | |
|-------|----------------------------|---|
| 10/05 | Saint-Ghislain | de 9 à 17h |
| 11/05 | Remouchamps
(Aywaille) | salle Don Bosco 9à 13h |
| 18/05 | Woluwe St Lambert | 7h30 à 13h30 |
| 1/06 | Hoeselt | de 9 à 13 h |
| 01/06 | Aachen | de 11 à 16 h
Kurpark Terrassen Dammstr, 40 |
| 07/06 | Seraing | de 9h à 17 h |
| 15/06 | Woluwe St Lambert | 7h30 à 13h30 |