

ENTRE-VOIES

Novembre - Décembre 2020
N° 227

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.



Numéro spécial de 6 pages.



Le mot du Président :

Bonjour à tous,

J'aurais préféré vous détailler nos escapades pour l'année 2021, mais il n'en sera rien. Nous vivons une période difficile et unique dans la longue histoire de notre Club.

Le Club est fermé depuis le mois de février et il n'est pas près d'ouvrir à nouveau sauf miracle de nos dirigeants.

Comment écrire ce mot sans avoir une pensée émue pour nos membres qui ont subi la maladie ou qui ont perdu un être cher et, je pense, entre autres à notre doyen Jean Léonard presque centenaire et décédé du corona.

Mais nous devons garder notre optimisme et je me réjouis déjà de vous revoir au club après tant de mois de séparation.

Résistons et les retrouvailles n'en seront que plus belles.

Au nom du comité, je tiens à vous présenter mes meilleurs vœux pour 2021 et surtout soyez prudents.

Pour le comité,

 Le Président J-C Simar.



In mémoriam – Jean Léonard.

Quelques témoignages à la mémoire de notre plus ancien et plus fidèle membre Jean Léonard. Membre du RC FEB pendant 60 ans de manière ininterrompue...



NOVEMBRE 1967 DISCOURS INAUGURAL LU PAR M. JEAN LEONARD ENTOURÉ DE J. LEONARD, CRESSET, LANGE, GANZKA



Petit réseau à l'échelle "N" réalisé par J. LEONARD

Jean Léonard, je l'avais déjà rencontré alors que j'avais 14 ans à l'exposition du CFEB dans la salle du cinéma Novelty (cela devait être vers 1969). Déjà affable surtout avec les jeunes, mais l'œil alerte pour surveiller le roulement de ses locomotives. Pour ma part j'étais impressionné par son réseau.

Je l'ai revu à mon affiliation au club en 1979 : assez direct : « moi c'est Jean, pas Monsieur Léonard ».

Il avait son caractère comme nous tous, mais sans rancune, le vin c'est fait pour y mettre de l'eau.

Chacun son modélisme ; Jean n'était pas un compteur de rivets, mais ses trains roulaient, « facile ? » sauf quand il fallait arriver à son niveau de rendement – j'ai le souvenir d'avoir été épaté en 1969 par son block-system.

Très dévoué et efficace pour le club, toujours présent aux réunions sauf malheureusement les dernières années – son caractère enjoué et son empathie manquaient ; en tête pour l'accueil et l'intégration des nouveaux. Adieu Jean.

Pierre Mawet.

J'ai le souvenir, même si je ne l'ai pas beaucoup côtoyé, d'un pilier du club, notre doyen en fait, toujours très actif malgré son grand âge. Quelqu'un de vif et passionné. Son départ nous attriste, mais il laisse de bons souvenirs. Sincères condoléances à la famille. Bien amicalement.

Patrick Hoffsummer

C'est avec beaucoup de tristesse que je viens d'apprendre le décès de notre ami Jean. Une personne qui m'a toujours inspiré, plein de bon sens, d'intelligence et de modestie, il restera pour longtemps gravé dans ma mémoire. À ses enfants et sa famille je présente mes plus sincères condoléances.

Christian Van Wambeke

Pour être nouveau au RCFEB je ne l'ai pas beaucoup fréquenté au club. À chacune de nos rencontres très enrichissantes, on discutait à bâton rompu des nouvelles techniques des commandes de nos petits trains, anciennes et actuelles. D'un esprit très vif il commentait les avantages des systèmes d'antan, mais tout l'intéressait. RIP Jean.

José Heine.

Sincères condoléances à la famille de Jean. Merci pour tes systèmes électriques. Je te vois encore avec les rails sans ballast...

Gérard Houben

Bon voyage Jean... Et si tu dois prendre le train là-bas, n'oublie pas : seulement un Egger Bahn 009 !!! Ton ami Bob.

Robert Chilot

Sincères condoléances à sa famille. Jean restera pour moi un monsieur qui savait rire, mais qui avait aussi des principes. Je me souviendrais toujours la fois où j'avais été le chercher chez lui et que pour ne pas "le fatiguer" je m'étais un peu garé devant chez lui. J'ai pris un de mes plus beaux savons parce que je ne respectais pas le code de la route. De plus par amitié et par jeu nous avions échangé un peu les rôles il était devenu le gamin et moi il m'appelait toujours "fi". Repose en paix Jean et bon voyage.

Gilbert Hayot

C'était un membre très actif et sympa, je pensais souvent à lui depuis qu'il ne savait plus venir aux réunions. Sincères condoléances à la famille.

Maurice Brisbois.

Jean a été pour moi et pour les plus anciens membres du CFEB, source d'inspiration pour résoudre nos problèmes d'électricité basique sur nos réseaux de l'époque. Je lui dois la création sur mon réseau du bi-système en courant traction, de l'installation du ralenti/accélérateur des locos par interrupteur manuel, de la transformation du courant alternatif en courant continu et du câblage des aiguillages en courant bi-système. Pour tout cela, merci merci JEAN. Sincères condoléances.

Marcel Grignard.

Ligne Verviers – Battice / Herve – Chronique d'une ligne maudite (Partie 5)

La gare de Dison.



La gare de Dison côté place, direction Battice, le 31 décembre 1972 (à gauche, la silhouette de l'ancienne usine Crutzen)



Précédant la gare de Dison, le pont de l'Avenue du Jardin Ecole (coll. Gardier, dans 'La ligne 38')

Fin 1972, imposante et visible de loin, la gare était toujours debout et servait de dépôt pour les travaux publics communaux.

On pouvait déjà espérer qu'il en resterait ainsi. Las! Quelques années plus tard elle disparut à son tour, ultime victime sacrifiée au nom de la table rase autoroutière.



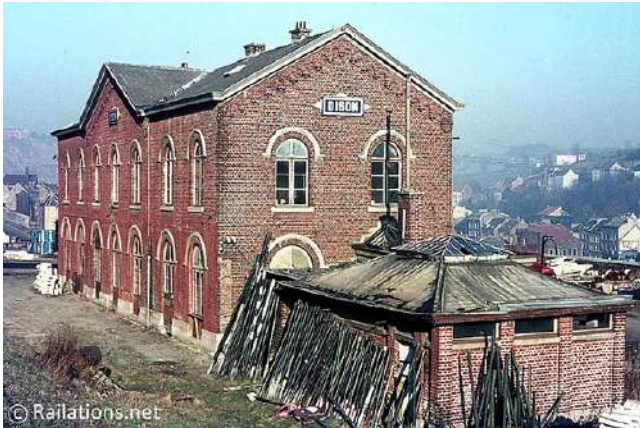
Dison gare - toujours côté place...



côté quai vers Verviers...



Dison - emplacement ferroviaire rehaussé et devenu Rue de la Station, toujours dominé par l'ancienne usine Cruzen (30 mars 2012)



...et vers Battice (fin 1972)

Aujourd'hui c'est la maison de repos Le Couquemont qui a pris sa place. Ce nom évoque la rue étroite et fort escarpémentant de la Rue Pisseroule jusqu'à ce qui fut le plateau de la gare.

De cette petite place toujours restée tranquille il ne reste que la rangée de maisons côtoyant l'ancien pont. (vue ci-après, le 14 décembre 2015).

Cette nouvelle artère sonna toutefois le glas de la partie supérieure de la Rue de la Station, peu avant l'esplanade de la gare - en fait une sorte de viaduc à trois grandes arches accolé à la gare marchandises.



Cet ouvrage bien singulier (vue ci-dessus) ne fut démolit qu'au début de ce 21e siècle et ensuite remplacé par un exemplaire en béton d'allure 'plus moderne', au pied de la maison de repos du Couquemont qui l'utilise aujourd'hui comme aire de stationnement.



Là-dérrière par contre, l'emplacement ferroviaire fut considérablement rehaussé afin de permettre une jonction directe entre la Rue de la Station et la Rue du Jardin Ecole, jonction établie sur le site même de l'ancien pont.



Deux vues panoramiques du site de la gare, prises depuis le Thier de Mont. Ci-dessus, bien visible sur la vue d'époque, le 'viaduc' du haut de la Rue de la Station - ci-dessous, l'ouvrage en béton qui l'a remplacé, au pied de la maison de repos sur l'emplacement de la gare, toujours conforté par le haut mur de soutènement d'origine (4 juin 2017).



L'ensemble du site reste cependant dominé par la façade insolite de la “Fabrique de Chaussures Crutzen & Fils”, vestige bien réel d’une époque néanmoins lointaine et révolue.

Et pourtant! En suivant la Rue des Auris élargie à la rencontre de l’E42 qui rejoint et engloutit l’ancien tracé ferroviaire on remarquera sur la gauche une bande de terrain en surplomb, assez étroite et d’une bonne centaine de mètres. C’est le dernier vestige visible de l’ancien emplacement ferroviaire, à hauteur du Km.30, là où se situait la halle ‘marchandises’ - bout de terrain aujourd’hui récupéré pour le service des travaux publics de la commune, une fois de plus!



Dison, Rue des Auris - à droite, ce qui reste de la gare marchandises.

Extrait du site : <https://www.railations.net/verviersbatticefr.html>

Des arbres polonais.

J’ai découvert un fournisseur d’arbres possédant un catalogue très intéressant à des prix raisonnables : <https://mbrmodel.eu/en/> (site en anglais).

Livraison en 6 jours, vaste choix parmi les résineux et les feuillus, avec ou sans branches basses pour être implantés à l’intérieur d’un massif. Propose également des arbres fruitiers, des buissons...

Eventuellement en vente, au même prix, mais avec un choix plus limité sur la boutique de LR presse : <https://trains.lrpresse.com/>

Voici quelques-uns de mes achats :



Épicéa – moyen (12 à 16 cm) - pas de branches basses - 12€



Mélèze - moyen (12 à 16 cm) – 14 €



Bouleau – petit (6 à 10 cm) - 12 €

✍ Philippe Camus.

Nouvelles de la cellule trams.

Des nouvelles de la participation de membres du RCFEB à la restauration de deux tramways verviétois

Pour rappel, il y a presque deux ans maintenant, deux tramways verviétois à restaurer ont quitté la réserve du Musée des transports en commun de Wallonie pour être déposés sur le site des anciennes usines du Solvent belge, rue de Limbourg à Verviers. Certains bâtiments de ce site industriel ont en effet été rachetés en copropriété par la Ville de Verviers et l'Agence wallonne du patrimoine (AWaP) pour devenir un Centre de conservation du patrimoine industriel et servent notamment de réserve pour les collections de machines textiles des musées de la Ville. Le « Solvent » est géré avec l'aide de bénévoles membres de l'ASBL « Comité scientifique de l'histoire de Verviers » (CSHV).

Une cellule « trams » a été créée au sein du CSHV pour sauver ces trams dont la conservation devenait problématique. Plusieurs membres de notre club en font partie et y sont très actifs, malgré la crise de la « Covid » car, s'agissant de travaux en plein air ou dans de grands espaces, il est plus facile de respecter les règles sanitaires que dans notre local. Cette activité fait du bien au moral qui en a bien besoin.

Les travaux en cours concernent autant la motrice « Germain », construite en 1929 et numérotée « 37 », que l'« Enghien Saint-Eloi » de 1937, numérotée « 82 ». Le démontage de parties de la « 82 » est l'occasion de faire des mauvaises surprises, tant certaines tôles et boiseries sont pourries, mais petit à petit l'équipe met au point des méthodes de travail. Certaines boiseries sont réparées, voire remplacées. Les tôles trop rouillées sont remplacées

par des neuves, surtout sur la « 82 ». Grâce aux subsides obtenus par le président du CSHV, Freddy Joris, une sableuse professionnelle vient d'être acquise afin de décaper les tôles toujours saines et de préparer la remise en peinture des deux trams.

Une autre bonne nouvelle est l'acquisition, toujours grâce aux subsides, de pièces, objets divers et archives liés aux trams verviétois mis en vente par la famille de Michel Lamboray, à Heusy. Ce dernier avait acheté, en 1969, la motrice Enghien Saint-Eloi 82, pour la faire rouler en remorque sur le tram touristique du TTA puis ce tram avait été transféré au musée des transports à Liège en 1988.

Quelques photos récentes de nos trams en chantier vous permettront d'apprécier l'ampleur de la tâche. Il y a encore beaucoup de boulot, mais l'équipe est confiante et motivée.



Une partie de l'équipe dont plusieurs membres du RCFEB : de gauche à droite, Louis Allaerts, Gilbert Larondelle, Jean Lamblotte, François Caron, Maurice Brisbois, Marc Fanchamps, Philippe Detrembleur, Patrick Hoffsummer



Réparation du châssis vitré de l'arrière de la Germain 37.



Démontage des marches-pieds de l'Enghien Saint-Eloi 82



Application d'une peinture anti rouille sur les nouvelles tôles de la « 82 »

✍ Patrick Hoffsummer

Inspiration.

Lors du dernier salon Trainsmania à Lille en mai 2019, Gerd (alias Waldbahner) et son ami Bernd ont présenté un réseau H0e modulaire.



Le thème était le chemin de fer forestier à voie étroite. Le réseau utilisait une approche modulaire intéressante basée sur l'assemblage de petits modules de 40 cm x 20 cm. Les modules sont assemblés grâce à des fiches et prises bananes qui assurent la connexion mécanique et électrique.

La base est constituée de boîtes de la marque Casani.

La hauteur est 6 cm, elles sont en hêtre et d'un prix très abordable.



Elles existent dans les formats (en cm) 15x15, 15x20, 15x30, 15x40, 20x20, 20x30, 20x40, 30x30, 30x40, 30x50.

On peut les commander par exemple ici :

<https://www.boesner.fr/supports/supports-a-peindre/supports-a-peindre-en-bois/casani-6-cm.html>

Le site de Gerd (en allemand et en anglais) indique comment il a procédé : <https://waldbahner.de/>

Voici quelques images des ambiances qu'il a recrées :



Cette approche permet de ne pas mobiliser une pièce entière pour le réseau et de le monter sur une table lorsque l'on veut faire rouler les trains. Les modules réalisés peuvent être stockés facilement dans une armoire ou présentés dans une vitrine. Cela pourrait être une idée pour le développement de modules par des membres du club qui pourraient les mettre en commun à certains moments.

Personnellement, je me suis lancé dans l'aventure avec le format 30 x 50 cm et j'ai acheté un meuble Kewlox avec une armoire surmontée de deux vitrines de 1.1m x 42cm, ce qui me permettra de présenter deux modules à la fois dans chaque vitrine.

✍ Philippe Camus.

Pas de liste des bourses et autres manifestations pour les mois de novembre et décembre 2020 vu le confinement.

Sponsor de notre club :
Hobby 2000
 Quai de la Boverie, 78 4020 Liège
 Tel: 04 341 29 87 fax: 04 343 66 03
 mail: hobby2000@hobby2000.be
<http://www.hobby2000.be>