



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 Président :

Bonjour à tous,

Les mois se suivent et se ressemblent entre bonnes et mauvaises nouvelles. Quand vous lirez ces lignes, il y aura pratiquement un an que le local du Club est fermé et il faudrait être devin pour annoncer une date de réouverture.

Une pensée pour les membres que nous avons perdus et les proches de nos membres qui sont décédés, nous pensons à eux.

Néanmoins, une satisfaction qui n'est pas négligeable, car nous avons à ce jour 75 membres qui se sont mis en ordre pour leur cotisation traduisant ainsi leur intérêt pour notre Club. Ce n'est pas pour l'argent que je l'exprime de cette manière, mais pour le fait que beaucoup de membres sont convaincus qu'à la fin du corona, nous pourrions reprendre nos activités et préparer quelques sorties ou éventuellement une Porte Ouverte.

Vous dire également que la gestion du club en « **bon père de famille** » depuis de nombreuses années nous permet de faire face à la fermeture malgré les obligations de paiements qui ne changent pas.

Je vous invite à présent à lire cet article tiré de Rail Europe dont nous sommes membres et que je remercie **Railtour, quand le train rimait avec ambiance de vacances**. J'appréciais énormément cette manière de voyager.

Je vous demanderais encore de la patience et du courage.

Au plaisir de vous revoir au sein de notre Cher Club.

Pour le comité,

 Le Président J-C Simar.

Railtour, quand le train rimait avec ambiance de vacances.

« Le train, déjà un avant-goût du voyage ». Tel était le slogan du train couchettes vers les destinations, ensoleillées. À une époque, c'est à dire au début des années 70, où les autoroutes ne menaient pas encore vers toutes les plages de Méditerranée, le train pouvait encore s'imposer comme l'alternative. C'est la raison qui poussa la SNCB à concevoir des trains spéciaux pour ses vacanciers.

Railtour est une création de 1956, regroupant à l'origine 14 agences de voyage, dont Wagons-lits/Cook et Havas. L'agence était un tour-opérateur organisant des vacances « tout compris » train + hôtel. Elle avait acheté 16 voitures-couchettes en 1967. En 1970, la SNCB entrait dans le capital de l'agence puis Railtour devint une coopérative en 1976. C'est aussi l'époque de la « coopération » entre réseaux ferroviaires et des chasses gardées : la SNCF avait la haute main sur FTS-Frantour et conservait son monopole la France tandis que Railtour desservait les autres destinations favorites des belges, en Espagne et en Italie en été, en Suisse et en Autriche, ainsi que les Dolomites, en hiver. Chacun chez soi...

Le concept de train de vacances fut poussé assez loin par Jacques Cornet, cadre SNCB qui fut l'une des figures de Railtour. Les trains offraient en effet la totalité des confort, voitures-lits, voitures-couchettes, voitures avec places assises et... les très célèbres voitures-bar dancing qui furent le must de ces trains.

Quatre trains de prestige.

Les années 70, déjà propices aux trains-autos-couchettes, furent une décennie riche en création de trains de vacances Railtour. Qu'on en juge :

Alpina-Express Bruxelles-Sierre en hiver-janvier 1972;

Ski-Express, Bruxelles-San Candido en hiver - janvier 1973 ;

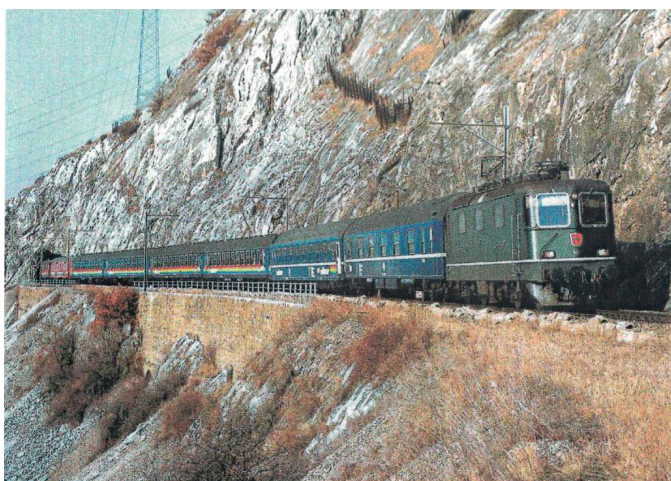
Freccia del Sole, Bruxelles-Rimini en été - mai 1974 ;

Camino Azul, Bruxelles-Port-Bou en été - mai 1975 ;

Voyons cela dans le détail, à une époque où ces trains étaient exclusivement réservés aux clients ayant acheté la formule « ail inclusive », c'est à dire train + hôtel. L'ensemble comprenait la prestation ferroviaire ainsi que les repas à bord et le transfert en taxi ou autobus jusqu'à la porte de votre hôtel. En bref, comme tout tour-opérateur qui se respecte...

Alpina-Express.

Premier des quatre trains Railtour : l'Alpina-Express démarra en janvier 1972. Les belges aiment aussi la Suisse et son domaine skiable, et plus particulièrement le Valais. La Suisse, plus proche de la Belgique, imposait un départ plus tardif de Bruxelles à 21h30 et 22h20 de Namur, ce qui excluait la clientèle d'Arlon et de Luxembourg, où le train passait en début de nuit. Comme pour les autres trains sur cet axe, c'est souvent une locomotive de série 20 SNCB qui officiait jusqu'à Luxembourg, où s'opérait un demi-tour avec une machine française jusqu'à Bâle. Tôt matin, le train poursuivait jusqu'à Lausanne, avec une confortable arrivée à 8h06, s'arrêtant par la suite à Montreux, Aigle, Bex, Martigny, Sion et finalement Sierre, arrivée 9h32. Pourquoi pas Brig, un peu plus loin ? Difficile de le dire. On sait qu'un autre train de nuit, le 299 ordinaire venant d'Ostende, reliait Bruxelles à Brig. Par ailleurs, durant certaines saisons, une voiture-couchettes était attelée à Bâle sur un train vers Innsbruck, permettant la desserte du Vorarlberg autrichien, qui n'était pas pris en charge par le frère Ski-Express. La desserte de Coire (Chur) était aussi assurée par le 299 d'Ostende. L'Alpina-Express privilégiait donc les pentes romandes du Valais...



L'Alpina-Express sur ce qui était encore la dernière section à voie unique dans la vallée du Rhône (aujourd'hui devenue... une route, un tunnel remplaçant l'ancien tracé). Derrière la Re 4/4 II des CFF, deux voitures-lits, quatre voitures-couchettes 15, le fourgon Dms, la voiture-bar dancing SRI qui émerge du tunnel, et d'autres voitures invisibles. 1992... (photo Tryphon)

L'Alpina-Express n'aura pas tout de suite de voiture-bar dancing, la SRI n'existant que dès 1974, pour aller garnir la nouvelle création de Railtour.

Ski-Express.

Deuxième train de Railtour, il quitta Ostende le vendredi 5 janvier 1973 à destination de Bolzano, aux pieds des Dolomites. Il passait par le Tyrol en desservant les gares de

Wörgl, Jenbach et Innsbruck. Il était exclu de la clientèle allemande, malgré son arrêt à Aix-la-Chapelle pour changement de locomotive. Passé Brennero, à la frontière Austro-italienne, le train s'arrêtait à Vipiteno, Fortezza, Bressanone, Chiusa puis Bolzano comme gare terminus, à 11h57 (tout de même).

Le sens inverse reprenait les mêmes arrêts et le retour à Ostende le dimanche. S'agissant des vacances d'hiver, on était évidemment calé sur la semaine au ski, c'est à dire le traditionnel départ du vendredi soir après le travail pour un retour le dimanche matin de la semaine suivante. Les derniers départs de la saison s'effectuaient fin mars/début avril.



Confort et ambiance des années 80 (photos catalogue Railtour)

Cette rame du Ski-Express comportait des voitures à places assises, des voitures couchettes et des voitures-lits, mais pas encore de voiture bar dancing. L'année suivante le tronçon Ostende- Bruxelles-Midi est déjà supprimé et le ski express obtient un horaire accéléré en quittant dorénavant Bruxelles à 19h14 pour arriver à Bolzano le lendemain à 11h57. Au cours de la saison 1975/76, la marche est encore accélérée et le Ski Express reçoit une tranche de voiture à destination de Salzburg via Wörgl et Schwarzach-St.Veit en desservant notamment les gares de Kitzbühel ou encore Zell am See, haut lieu du tourisme autrichien. À la saison 1977/78 le Ski-Express reçoit une 3e tranche de voiture directes à destination de San Candido, au pied des Dolomites. Le tronçon entre Fortezza et San Candido est encore exploité en traction diesel. Pour la saison 1978/79, le train reçoit une 4e tranche de voitures avec pour destination Villach, toujours en faisant le détour par Wörgl et Schwarzach-St. Veit. Salzburg ne faisait déjà plus partie du programme...



Tout compris, cela veut dire qu'on portait même les bagages ! La photo de droite permet de deviner la voiture bar- dancing SR2 et une voiture-lits de type T2S (photos catalogue Railtour)

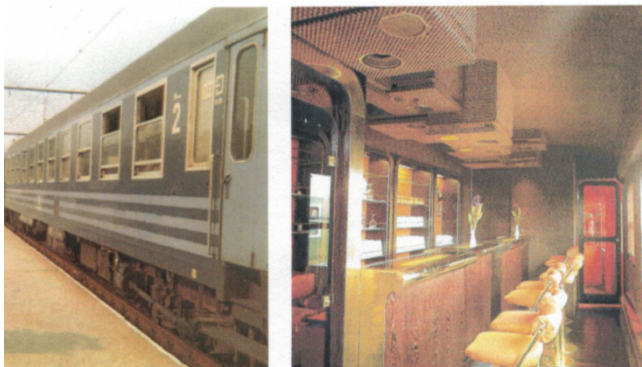
Ce n'est qu'à l'aube des années 80 que le Ski Express reçoit la fameuse voiture bar dancing SR 2 dont nous avons déjà parlé. Quelques années plus tard, un fourgon Dms est encore incorporé dans la tranche pour San Candido. Pour l'hiver 1984/85, la tranche Schwarzach-St. Veit reçoit une voiture de seconde classe sous forme d'une voiture proto 14 dont un autre exemplaire sera incorporé dans la tranche San Candido. Il s'agissait d'attirer les petits budgets alors que le train est déjà ouvert à toute la clientèle, non seulement aux clients Railtour dont le déclin s'amorçait déjà.



Une rare photo de ce Ski-Express à son arrivée à San Candido, aux pieds des Dolomites. Derrière la E633 004 surnommée en Italie « Tigre », un fourgon générateur pour la conduite électrique, suivi de la voiture places assises 14 Proto, une voiture-lits T2 et plusieurs voitures-couchettes 15 SNCB avec le bandeau Railtour. Quelle époque... (photo Michel Verlinden)

Freccia del Sole

Pourquoi ne pas rééditer le succès d'hiver pour la saison d'été ? Et au passage rentabiliser la rame du Ski Express qui dormait hors saison... En créant un train vers les plages! Non pas vers la France, zone en monopole réservée à Frantour/SNCF, mais vers l'Italie, où le concept de tour-opérateur pouvait plus facilement s'affirmer que dans un pays où l'habitude est d'aller à l'hôtel plutôt qu'en location. C'est donc le 31 mai 1974 que démarra ce train, à la composition identique au Ski-Express, sauf que Railtour y incorpore une de ses marques de fabrique : la voiture bar-dancing SRI.



Une autre époque : voitures-couchettes 15 et voiture-bar dancing SRI. On est bel et bien en vacances (photo mediarail.be & Railtour)

D'emblée ce train comporte trois tranches de destinations : Rimini, Albenga (Riviera des Fleurs) et Venise. Il est long, lourd et atteint parfois 16 voitures. Son passage par Namur et Luxembourg lui faisait passer par la ligne belge L162, la plus belle de Belgique qu'on admirait en soirée en sirotant.

Les locomotives SNCB de série 20, qui venaient de sortir d'usine, n'était pas de trop pour tenir l'horaire sur cette ligne. Après le demi-tour dans la capitale grand-ducale, le train traversait l'Alsace puis la Suisse en pleine nuit, avec à chaque fois les traditionnels changement de traction. Le bar-dancing était toujours en activité en arrivant à Bâle... L'arrivée à Domodossola, quatre heures plus tard, correspondait à l'embarquement des petits déjeuners servis au-delà de Milan. Tout une logistique qu'il fallait mettre sur pied. Au début de l'exploitation de ce train, il y avait même une voiture-buffet issue d'une transformation d'une voiture 12, avec 20 places pour la table, les compartiments étant affectés au personnel de bord.

À un certain moment, on avait l'utilisation des voitures suivantes : voiture bar-dancing SRI, voiture-buffet AR2, diverses voitures couchettes 15 et voitures-lits T2 et parfois MU. A début, la livrée était de trois bandes, bleues sur les voitures-couchettes, orange sur les voitures-bar :



L'alignement du matériel. On constate la différence de longueur des voitures : modèle des années 50 pour les voitures-bar transformées, modèle UIC-X avec longueur de 26,40m pour les voitures-lits et couchettes des années 60/70.



Une de ces voitures- buffet dites AR2, ici lors de leur mise à la retraite.



A ne pas confondre avec la précédente : ici c'est la véritable SRI, reconnaissable à son demi-pan aveugle. Cette SRI sera suivie d'une SR2 plus moderne en 1978 (photo Michel Verlinden)

Plus encore que le Ski-Express, le Freccia del Sole devenait le fleuron incontestable de Railtour et de la SNCB à l'international. Pour la petite histoire, une locomotive série 16 SNCB remorqua en 1974 ce train jusqu'à Spiez, en Suisse, démontrant l'interopérabilité du matériel roulant belge. L'affaire n'ira pas plus loin, l'industrie locale s'inquiétant de cette expansion et la loco limitée à Bâle, alors que les rames TEE Rae des CFF, de même technologie, circulaient jusqu'en Belgique sans problèmes par le même itinéraire... Dans les premières années, le Freccia del Sole réservé aux seuls clients Railtour offrait le repas du soir, en cabine ou compartiment, ce qui amenait parfois à servir près de 600 personnes ! Pour l'équipe à bord, le bar-dancing était alors fermé et les deux barmans apportaient aux accompagnateurs de voitures-lits et voitures-couchettes des casseroles chaudes, généralement un émincé de poulet. Après le repas, il était temps de faire descendre tout cela.

Montage de la sablerie Kibri 39418.

Petit exercice de peinture, de patine et de mise en situation.



Le kit Kibri a un aspect très plastique, pour le peindre j'ai utilisé des peintures acryliques Vallejo. Je peins les pièces avant de les coller en les laissant sur les grappes. Je commence d'abord par tout dégraisser et nettoyer avec de l'alcool isopropylique (isopropanol).

J'ai utilisé les couleurs suivantes : red leather (818) pour les briques, tan earth (874) pour le bois, medium sea grey (870) pour le métal, stone grey (884) pour les socles en béton et black (950) pour le toit. Je peins avec un pinceau plat de 6 mm de large à poils très fins (martre par exemple). J'utilise la peinture sans la diluer. Je trempe le pinceau dans l'eau avant de l'utiliser et je le sèche grossièrement.

Il faut bien laisser sécher entre les couches (24h).

Pour les joints des briques, j'utilise de la gouache (mélange de blanc, terre d'ombre naturelle et une pointe de noir). Après avoir peint les briques et avoir bien laissé sécher, je barbouille les murs avec la gouache assez diluée (+ 1 goutte de liquide de vaisselle). Puis je laisse sécher. Ensuite, avec un chiffon légèrement humide je passe sur la surface pour enlever la gouache en la laissant dans les joints. Plusieurs passages légers sont nécessaires. Ne pas trop mouiller sinon le joint s'en va. Après séchage je commence la patine avec des pastels secs blancs, noirs et verts. Je gratte le pastel pour obtenir de la poudre que je

prends avec un pinceau sec et que j'étale en suivant le sens des coulées dues aux intempéries.



Je mets du noir en dessous des fenêtres et dans les coins, là où la crasse s'accumule d'ordinaire. Le blanc figure les rejets de salpêtre du mortier et le vert les mousses particulièrement au pied des murs.



Pour le portique après avoir peint en gris, j'applique du rust texture 73.821 de Vallejo (voir Entrevoies 226) puis j'essuie immédiatement, plus ou moins fort selon le résultat souhaité. Je décrirai une autre fois les techniques pour le décor.

✍ Philippe Camus.

Rappel du paiement des cotisations 2021,

Le comité a décidé de mettre la cotisation 2021 à 10€ minimum. Le motif est très simple: l'ouverture très rare du club en 2020.

Conditions : être en ordre de cotisation 2020 - avoir payé pour le 28 février 2021. Pour les autres cas, cotisation inchangée à 30€.

A verser sur le compte du Club : BE34 7512 0280 2990 DU RCFEB 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers.

Je vous remercie d'avance.

Pour le comité,
J-C Simar

Pas de liste des bourses et autres manifestations pour les mois de janvier et février 2021 vu la situation actuelle. La description de la ligne Verviers Battice continuera dans le prochain numéro.

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>