

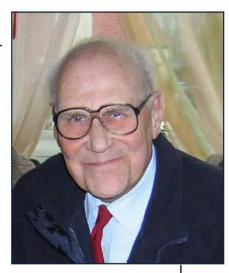
Luc TENNSTEDT et sa Royal Scot au dépôt du PTVF.

Photographie: Claude Magdelyns. Retouches: Catherine Cousin



« J'ai bien connu Luc Tennstedt »

Luc Tennstedt est né à Louvain le 5 février 1922. Sa famille était originaire de la région d'Enghien, mais son père ingénieur aux ABR était parti s'établir au siège de Louvain de la société, pour revenir ensuite à Enghien pour y poursuivre ses activités professionnelles.



Tout jeune, Luc montrait déjà un goût et un talent inné pour tout ce qui touchait à la mécanique. Il fera ainsi des études techniques dans les Ardennes belges. Il installa un premier tour au troisième étage de la demeure de ses parents dans le petit parc d'Enghien. Pour y parvenir, il installa un astucieux système à poulies avec son père, qui servait aussi à monter et à descendre le linge...

Ses premiers travaux manuels s'orientaient déjà vers la locomotive à vapeur.

Quand survient la seconde guerre mondiale en mai 1940, notre ami Luc avait alors 18 ans, il construit une curieuse charrette à vapeur à chaudière verticale qui lui permettait de se déplacer dans la campagne environnante. Pour l'approvisionner? Il fauchait un peu de charbon au nez de l'occupant dont les sentinelles étaient amusées par le curieux engin... Des morceaux de ce curieux engin existent toujours chez Luc, ainsi que d'autres pièces d'essais...

En 1943, Luc est dénoncé comme réfractaire et est expédié au travail forcé en Allemagne, plus exactement dans la région de Vienne (Autriche) près de la frontière hongroise. Il est employé contre son gré à diverses tâches pour terminer comme chauffeur d'un major allemand.

Libéré en mai 1945 par les alliés, il mettra près de 8 mois pour parvenir à rentrer chez lui à Enghien.

C'est lors de ces « vacances forcées » qu'il développera ce goût pour les langues étrangères, où connaissant déjà le néerlandais, il s'essaiera à l'allemand et à l'anglais.

Ensuite, c'est l'entrée dans la vie professionnelle et la rencontre dans un « rallye dansant » avec celle qui deviendra son épouse : « Manette », originaire de la région de Beringen dans le Limbourg, que nous connaissons sous l'appellation familière de « Mammy ».

Luc s'installa alors sur un terrain proche d'Enghien, à Marcq au pavé de Soignies, en bordure de la ligne de tram à vapeur où il construit de ses mains, sa maison et un premier atelier y attenant.

Il devient ainsi indépendant et puis patron, il s'active dans le domaine de la mécanique générale.

La famille s'agrandit avec l'arrivée de Yves en 1952 et puis de Brigitte en 1956.

Du coup, Luc agrandit aussi sa maison en lui ajoutant un étage. Il était toujours plein de courage et ne reculait devant rien, menant de nombreux chantiers à la fois.

En 1962, il travaille à l'assemblage des caravanes « Wawa » bien connues des touristes de l'époque. C'est aussi l'époque du camping en famille avec ses enfants.

Ensuite viendra la période de location d'une partie des ses ateliers, qu'il a entre-temps également agrandis par phases successives, pour les besoins d'une firme d'assemblage de poêles.

A partir de 1966, année de la fin de la vapeur en Belgique, Luc commence à travailler pour la firme « Ferrodo », pour qui il réalise des travaux sur des disques d'embrayage et des tambours de freins.

Durant sa carrière, il occupera plusieurs ouvriers, étant ainsi à la tête d'une « PME ».

Il arrêtera progressivement ses activités professionnelles dans le milieu des années 1990, sans pour autant tout à fait raccrocher son tablier, dans lequel on trouvait toujours un pied à coulisse et un marqueur, ainsi qu'une petite clé à molette...

En pleine carrière professionnelle, notre ami Luc était toujours fortement tenaillé par le virus de la vapeur, et ses connaissances de l'anglais lui ont fait connaître ce pays de cocagne pour le modélisme de jardin à grande échelle.

Il revenait ainsi de voyage avec des photos, des plans et plein d'idées en tête.

C'est ainsi qu'il entreprit alors la construction de ses premières locomotives, dans un écartement qu'il avait inventé : La voie de 200 mm !

Cet écartement lui paraissait idéal pour la facilité de construction et pour le confort de conduite.

Aucun réseau à cet écartement? Pas de problème, Luc avait réglé cela à sa façon: Il emmenait avec lui, son réseau, ses wagons et sa locomotive dans des véhicules spécifiquement équipés pour cela. On se souviendra longtemps de sa célèbre Citroën DS break beige... C'est aussi l'apparition de sa célèbre « Black Five » au charme typiquement anglais pour laquelle en dehors de quelques rares fonderies, Luc a tout fait lui-même.

Il est même parvenu à convertir des amateurs allemands et hollandais de construire en cet écartement. C'est l'origine du bout de réseau qui se trouve toujours à Leek, dans le nord de la Hollande.

Et puis, c'est la rencontre avec Jean Villette et quelques autres amateurs du nord de la France, de Lorraine et de Belgique, l'organisation de premières réunions qui aboutiront à la création de la Confrérie des Amateurs de Vapeur (CAV).

Luc faisait partie des « touts petits numéros », cercle fermé des pionniers, et même s'il ne faisait plus partie de la Confrérie depuis quelques années, il restait attentif à son évolution, jugeant et appréciant le chemin parcouru, mais préférant de loin la vie sur le terrain, plutôt que les échanges verbaux lors des réunions du bureau.

Luc a longtemps exercé les fonctions de « Délégué pour le Benelux », avant de céder la main à Olivier Banneux et puis aujourd'hui à Pierre Vankerckove.

Quelques années se sont ainsi écoulées où Luc a pris plaisir de parcourir une bonne partie des pays voisins avec tout son matériel, en compagnie soit de son fils Yves, soit de son ami Jean D. (surnommé Papillon, je n'ai jamais su pourquoi). C'était ainsi une espèce d'activité de foire qui avait surtout pour objectif de se faire plaisir, de voir du pays, mais aussi d'essayer de montrer ce qu'avait été la traction à vapeur et ses possibilités à plus petite échelle.

Bien sur, les voyages ne suffisent pas, Luc installe aussi un grand réseau autour de sa propriété. Visible de la chaussée, ce réseau suscite bien des questions de la part des passants, surtout quand passe sous vapeur une de ses belles locomotives.

Il avait entretemps racheté une autre locomotive anglaise de type « Royal Scot » en même temps que celle de Jean Villette, en écartement de 7 ¼ pouces, qu'il transforma pour la voie de 200 mm.



Après des déboires avec les chaudières en acier, trop sensibles à la rouille, il entreprend la construction de chaudières en inox au grand dam notamment des Anglais et des Hollandais, résolument fidèles au cuivre. On peut dire qu'il a vraiment été le pionnier en cette matière.

Il s'aperçoit aussi que finalement rouler en voie de 200 mm sur un réseau qu'il doit à chaque fois transporter et installer, alors qu'il y a parfois un réseau en 7 ¼ juste à côté, ce n'est pas marrant...

Et donc, il entreprend de convertir tout son matériel en ce nouvel écartement du 7 ¼ : Son réseau fixe, son réseau transportable, ses locomotives et ses wagons. Je n'ai pas connu cette époque, mais cela a dû représenter un fameux travail, tout cela en étant toujours en activité professionnelle.

Luc devient alors un membre apprécié de la célèbre 7 ¼ Gauge Society en Angleterre.

Il ne faudrait pas non plus passer sous silence les diverses autres actions entreprises au profit de la préservation de la vapeur à d'autres échelles, et pour lesquelles il s'investit également à fond.

On peut citer le Tramway Touristique de l'Aisne (voie métrique) où il s'occupa de restaurer et de conduire le parc vapeur pendant des années, des travaux de mécaniques au profit du petit Train Touristique de Rebecq Rognon (voie de 60 cm), ou encore sur le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (voie normale).

Luc était bien sûr amateur de vapeur, mais il aimait aussi la mécanique bien faite, qui fonctionne bien et longtemps. Et c'est ainsi qu'il entama alors une série d'améliorations notables sur son matériel.

Parmi ses nombreuses contributions qui sont encore utilisées aujourd'hui dans beaucoup de clubs, on peut citer :

- La réalisation des chaudières en inox soudées à l'arc ou au TIG.
- L'utilisation de roues « libres » sur les essieux des bogies.
- Les rames de wagons de type « TGV », avec deux caisses sur trois bogies.
- Le bogie solide de type Pennsylvania revisité avec un système simple et efficace de frein direct.
- L'utilisation des injecteurs comme seul moyen d'alimentation en eau des chaudières.
- Les boîtes « canons » à roulements pour les essieux des locomotives.
- Les cylindres et les distributeurs chemisés en inox, alliés à l'usage du Teflon pour pouvoir limiter le graissage.
- Le graisseur de cylindre mécanique à excentrique plutôt qu'à roue à rochet.
- Les roues en fonte avec un bandage en acier pour une meilleure tenue dans le temps.
- Un échappement revu qui se rapproche du célèbre « Kylchap ».
- Une dérivation à air comprimé sur le tuyau du souffleur pour une mise en chauffe plus esthétique.
- Un système de voies en plat d'acier chassé dans des encoches dans une traverse en bois dur.
- Un système de commande d'aiguillage pneumatique à basculement.
- Des aiguillages à lames souples et cœurs fraisés dans la masse.
- Un système pour fraiser les cœurs d'aiguillages sur place.
- Une commande de frein direct modulable au serrage et au desserrage.
- Un système de cric pour rectifier la voie, ainsi qu'un miroir pour juger du profil, sans devoir
- se mettre à plat ventre.

1.00

Il entama également la construction d'une locomotive 231 Pacific type 1 belge en 7 ¼ qui devait synthétiser la totalité de ses améliorations et qui devait être son chef d'œuvre.

J'ai commencé à côtoyer et à accompagner Luc au début des années 1980.

Tout de suite après a débuté la grande aventure du réseau à Forest, dans laquelle il a entraîné bon nombre d'entre nous et qui l'empêchera finalement d'achever sa type 1.



Car à partir de 1985, un réseau fixe est en place à Forest, il faut l'exploiter et l'améliorer, ce que fera désormais Luc sans plus jamais s'arrêter.

Il était de tous les gros chantiers et projets, que ce soit à la voie ou sur le matériel, sans oublier également les divers travaux dans les bâtiments et installations.

Il distillera et partagera ainsi son savoir pendant de très nombreuses années.

Il participera avec sa locomotive à la fête des 25 ans en 2010.

Mais ensuite, l'âge avançant, sa santé déclina un peu et il se fit alors moins présent tout en se tenant informé de nos activités et de nos progrès.

Il y a quelques semaines une petite alerte avait entamé cette sérénité, mais tout semblait rentré dans l'ordre. Jusqu'à ce vendredi 24 mai 2013 où il a succombé à un arrêt cardiaque en matinée.

Ainsi disparaît un « Grand Monsieur » et un éminent vaporiste, véritable spécialiste dans sa catégorie, mais aussi sans aucun doute un humaniste.

On peut dire que la vapeur vient de perdre l'un de ses meilleurs ambassadeurs.

JM Hotton Bruxelles, le 26 mai 2013.

