

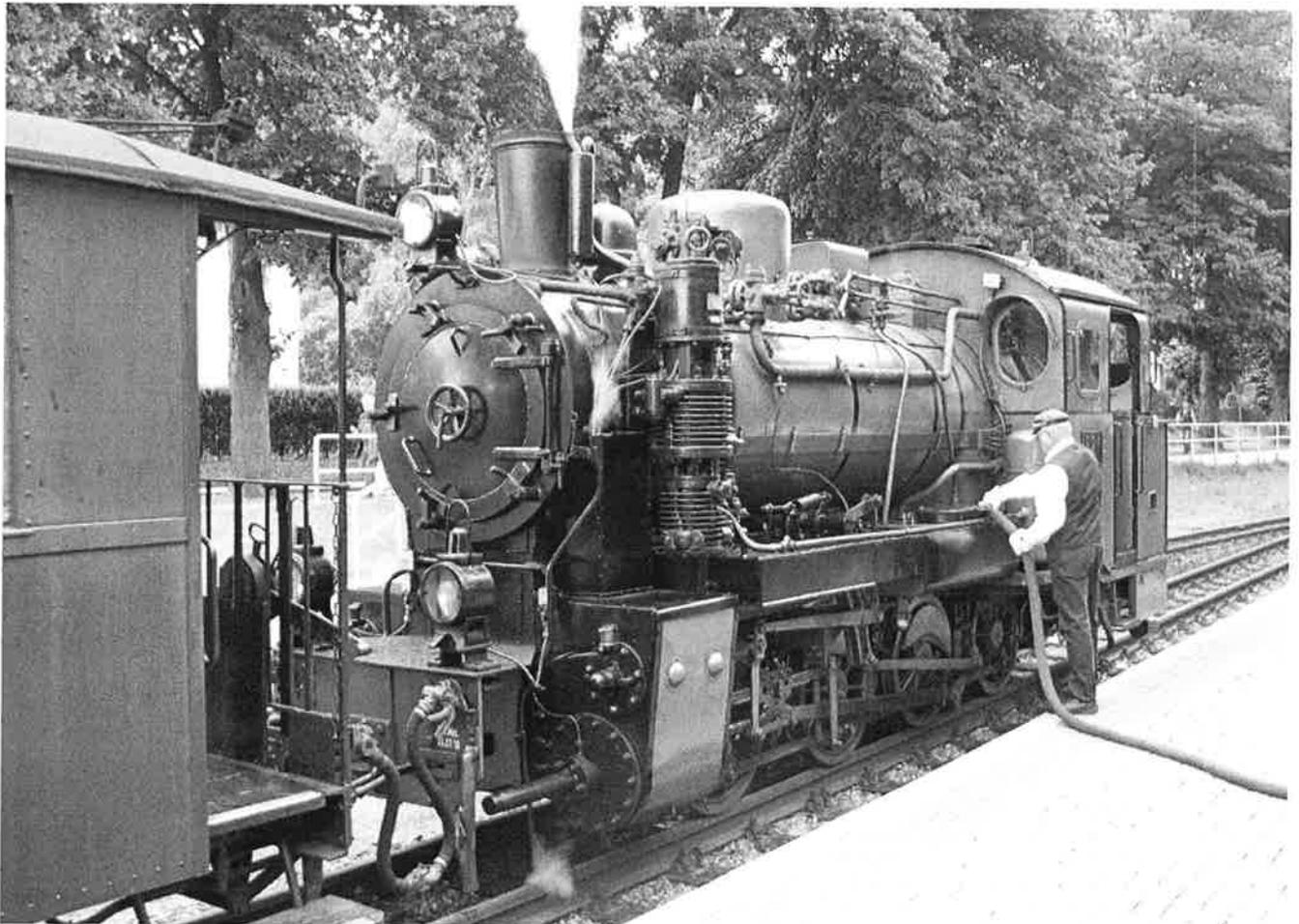


Septembre – Octobre

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
1/7797

FEBELRAIL - Secretariaat
Holle Eikaard 45
2550 KONTICH

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 266
Septembre – Octobre 2010

Sommaire et informations générales

..... p 2

Reportage

Echos du 57^{ème} congrès du MOROP
..... p 3

Infos section FSR

Procès verbal de l'Assemblée Générale extraordinaire
du 1^{er} octobre 2010
..... p 8

Le petit mot
..... p 9

Les membres du CFC/FSR en vadrouille
..... p 9

Ferro Flash Photos

..... p 10

Divers

Agenda
..... p 16

La rédaction s'explique
..... p 19

Plus important sans doute !
..... p 19

Supplément

Une belle inconnue à l'Ecomusée du Bois-du-Luc !
par Pierre Rasson

Photo de couverture

La plus ancienne HL (1914) du « Rasender Roland » se ravitaille en
gare de Binz sur l'île de Rügen (D). Voir article en page 3.
photo Guy Bridoux

Secrétariat Bruxelles Eric Poussart
Avenue Rogier, 185 – 1030 Bruxelles

Secrétariat Centre Alain Meunier
rue de la Station, 23 – 6043 Ransart

Comptes bancaires Bruxelles : 068-2027267-91
Centre : 000-1560678-45

Les demandes de renseignements et d'anciens FERRO FLASH se font auprès de votre secrétariat respectif
– Les changements d'adresse sont à faire parvenir uniquement au secrétariat de Bruxelles – Pour toute
correspondance, prière de joindre une enveloppe timbrée et auto-adressée – Les articles et photos pour
parution dans FERRO FLASH sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif. Les articles publiés
n'engagent que la responsabilité de leur auteur – Les firmes et commerçants cités dans les articles, ne le
sont qu'à titre d'information.

Montant des cotisations

Membre avec service FERRO FLASH
EUR 30,-

Membre vivant sous le même toit qu'un membre
ordinaire (sans service FERRO FLASH)
EUR 15,-

Membre bienfaiteur : à partir de
EUR 40,-

Membre étudiant, avec service FERRO-FLASH
EUR 15,-

Abonnement à FERRO-FLASH (6 numéros)
EUR 15,-

Comité de la section « Centre »

- Président fondateur Pierre Hauteфин
- Président Jean-Luc Francq
- Vice-Président Richard Debliquit
- Secrétaire Alain Meunier
- Trésorière Patricia De Nutte
- Receveur Sébastien Demaerschalck
- Commissaire aux comptes Marco Baseggio

Responsables

- Réseau – Voies : Dimitri Crugenaire
- Décor : Alan Soudan, Marco Baseggio
- Electronique : Alain Meunier, Jérôme Dubois
- Bibliothèque : Jean Boudart
- Locaux : Maurice Demaerschalck
Didier Haesebroeck (proximité)
- Activités annexes à la gare: Jean-Luc Francq
- Webmaster Jérôme Dubois
- Réseau de Houdeng : Pol Karpinski, Richard Debliquit

Comité de la section « Bruxelles – FSR »

- Présidents d'honneur Michel Broigniez
Président du MOROP
Guy Bridoux
- Président Daniel Leydens
- Vice-Président Armand Thonet 02 734 99 71
- Trésorier Paul Marchal 02 354 14 14
- Secrétaire Eric Poussart
- Coordination réunions André H. + M.
- Bibliothèque et Web Jean-Pierre Van Wanseele

Responsables de FSR

- Jacques Mathieu Equipement, cntretien, réseau 3 mils
- Eric Poussart Electricité, électronique
- Armand Thonet Réseau deux rails
- Pierre Leclercq Responsable des locaux et du bar

Echos du 57^{ème} congrès du MOROP

texte et photos par Guy Bridoux

Stralsund (D), septembre 2010

Organisé cette année par le SMV (fédération des clubs de l'ex Allemagne de l'est) au bord de la Baltique, le congrès fut une réussite tant en ce qui concerne son contenu que la qualité de son organisation. Il semble que dans cette partie de l'Allemagne, l'on ait conservé le culte de la rigueur et de l'excellence qui firent longtemps la réputation de nos voisins.

La Commission Technique a mis la dernière main à plusieurs dossiers qui ont ensuite été validés par l'A.G. : il s'agit principalement des NEM 124 et 127 consacrées aux appareils de voie, révisées suite aux améliorations apportées l'année précédente aux NEM 110, 310, et 311 (essieux et voies). Rappelons qu'il s'agissait essentiellement de corriger certaines tolérances et d'ouvrir la voie (au sens propre !) aux roues dites « fines » parce que présentant un profil plus réaliste. La fabrication éventuelle de nouveaux gabarits intégrant ces modifications est à l'étude.

Sur le même thème notons l'apparition de nouvelles normes 110G, 310G et 311G transposant certaines de ces dispositions aux grandes échelles (G et au-delà)

Autre dossier majeur achevé cette année après un accouchement pénible, la NEM 609 qui traite de la

sécurité électrique dans les expositions et autres démonstrations publiques, une « brique » de 13 ou 14 pages.

Compte tenu de la mise en forme finale de ces documents et de la relecture des traductions, l'on peut considérer qu'ils seront disponibles début 2011.

Des modifications et corrections mineures ont été apportées à diverses autres normes, la NEM 120 a été complétée pour l'échelle II, tandis que l'on a pris connaissance de nouvelles éditions des normes nationales 809E et 810F.

Le développement des techniques numériques continue à faire l'objet d'une attention particulière. Le MOROP a opté pour une affiliation croisée avec l'organisme VHDM créé par les constructeurs allemands, qui de fait dominant ce marché en Europe, afin d'éviter la poursuite de développements anarchiques et incompatibles ; A quand le bus de communication effectivement universel ?

L'A.G. avait pour sa part l'obligation de désigner un nouveau dirigeant de la C.T. en remplacement du suisse Hans Hug, en fin de mandat. Il s'agit de Achim Sührig responsable en Allemagne de leur « Cercle du 0 ». (ARGE Spur 0) et déjà désigné en 2009 comme

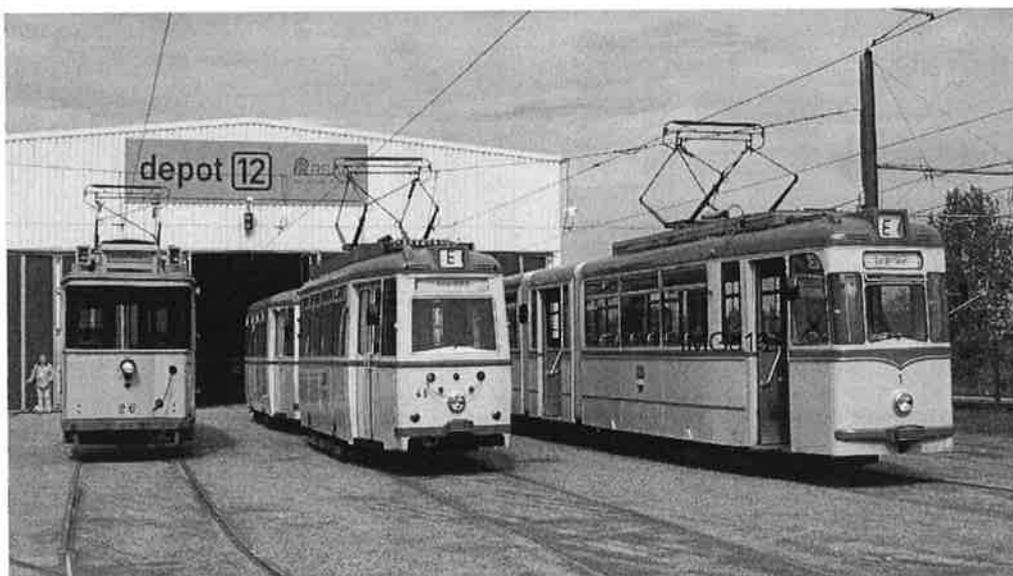


*La HL 99 2324-4 du « Moll »
se ravitaille en eau
en gare de Kühlungsborn
(7/09/2010)*

*La rame historique du
« Mollie » en gare de
Kühlungsborn (7/09/2010)*



*Le convoi tracté par
la 2324 traverse la
ville de Bad Doberan
(7/09/2010)*



*Parade des trams
historiques à
Rostock face au
dépôt 12 devenu
musée (8/09/2010)*

agent de contact de la C.T. du MOROP avec les promoteurs du VHDM en cours de constitution.

La prochaine réunion de la C.T se déroulera à Clervaux (L) du 8 au 10 / 04 / 2011 tandis que le 58^{ème} congrès se tiendra du 3 au 9 / 09 / 2011 dans la banlieue de Barcelone (E) à l'invitation de la fédération des modélistes Catalans (FCAF)..

L'ouverture officielle fit l'objet d'une cérémonie à l'hôtel de ville de Stralsund, avec son formalisme, les inévitables discours et la lourdeur des traductions, mais aussi une présentation de danses populaires de l'île voisine de Rügen.

Pour les non-initiés, nous rappellerons que cette ouverture officielle est une charnière entre l'achèvement des travaux des Commissions, consacré par l'A.G., et la partie ludique de congrès. Elle permet ainsi de communiquer à tous les participants le bilan de l'exercice écoulé et de présenter les décisions et projets avalisés par l'A.G. quelques heures auparavant.

La première journée d'excursion nous amenait à découvrir la cité historique de Bad Doberan et surtout la liaison ferroviaire entre cette cité et la station balnéaire de Kühlungsborn. La ligne dite du « MOLLI » s'étend sur près de 15 km, est dotée d'une voie de 90 cm, et est exploitée exclusivement en traction vapeur, assurant un service à la cadence horaire. Non seulement la traction vapeur est généralisée mais l'entreprise investit encore dans ce type de traction : notre train spécial, composé de voitures historiques était tracté par une HL quasi neuve, livrée par les ateliers de Meiningen en juillet 2009 !

La traversée de la cité de Bad Doberan s'effectue en partie sur la chaussée ce qui permet aux photographes des clichés rappelant une époque aujourd'hui disparue dans nos régions. La superbe cathédrale en briques, ancienne abbatale cistercienne du 14^{ème} siècle, méritait de son côté plus qu'un coup d'oeil distrait.



La deuxième journée était consacrée à l'importante cité voisine de Rostock, ancienne ville hanséatique, tout comme Stralsund, avec un accent particulier mis sur les transports publics : tour de ville en trams historiques (3 générations d'engins), visite détaillée du dépôt et ensuite du musée installé dans un ancien petit dépôt à l'extérieur de la ville.

Embarquement pour un aperçu de l'important port en bateau avec excursion vers Warnemünde, déjeuner-buffet à bord, et pour clôturer un (trop) petit temps libre en ville au retour. Quelques superbes constructions le plus souvent en briques et, dans l'église Notre-Dame (Marienkirche) une extraordinaire horloge astronomique construite au 15^{ème} siècle et dotée d'un calendrier allant jusqu'en 2017 !

L'île de Rügen, et plus particulièrement sa partie orientale était au programme de la 3^{ème} journée. Partis de Stralsund en train historique du genre « Schienenbus » qui nous abandonna au point de rebroussement en gare de Bergen suite à un problème de transmission entre la remorque devenue pilote, et l'engin moteur. En remplacement nous eûmes droit à un AR « Regio-shuttle » de Stadler, matériel assurant un service régulier sur cette ligne entre Bergen et



Le « Schienenbus » en gare de Stralsund avant son départ pour Bergen (9/09/2010)

*En gare de Putbus, le
« Rasender Roland » est prêt
au départ vers Göhren*



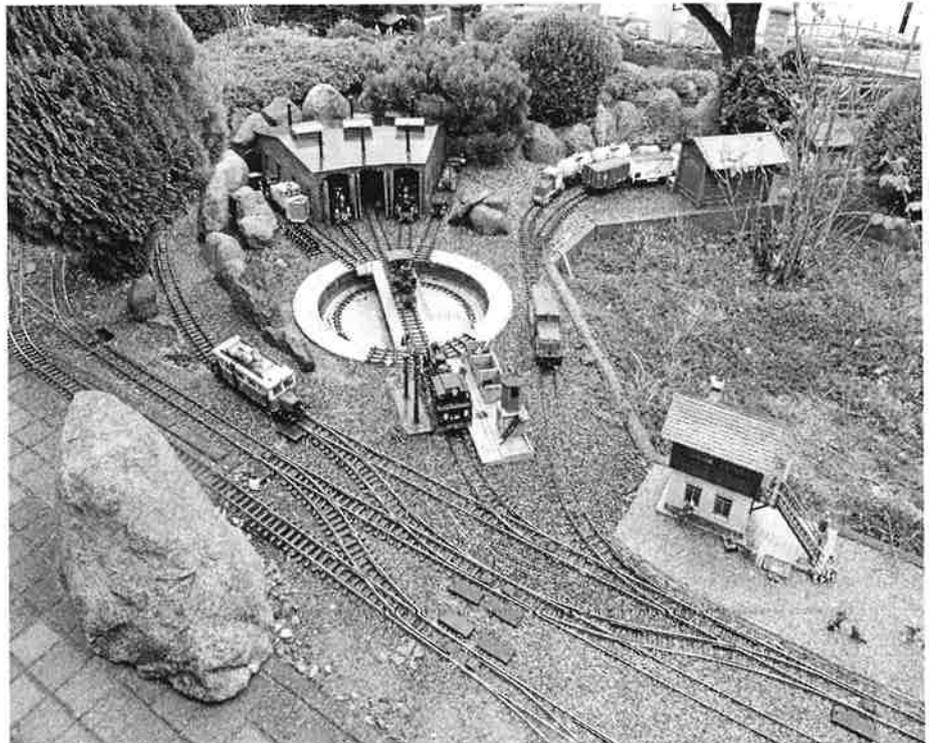
Lauterbach via Putbus, avec bien sur les retards inhérents aux imprévus sur une ligne à voie unique.

A Putbus nous attendait la vedette du jour, le « Rasender Roland », train vapeur à voie de 75 cm desservant une ligne de 24 km conduisant à la ville côtière de Göhren. Ici également une exploitation cadencée est assurée, avec un service renforcé au départ du point de croisement de Binz.

Comme nous étions hors cadencement notre convoi nécessitait l'usage d'un point de croisement supplémentaire et, pour permettre un dépassement du régulier en gare de Binz, l'on se trouvait à chaque fois à trois trains en gare : spectaculaire et photogénique.

En plus quelques gags comme l'attaque du convoi par quelques bandits au galop, paquet de dynamite sur la voie inclus, et au retour un groupe en costumes d'époque en gare de Binz. Malheureusement la pluie présente dès l'arrivée à Göhren s'est échinée à gêner la fête, malgré une distribution de capes en plastique

A noter dans cette petite ville un club de modélistes actifs ayant aménagé un musée à proximité de la gare, comprenant divers réseaux et animations. Il faut y ajouter le réseau de jardin privé du président de ce club, que nous étions invités à visiter, et qui dépasse en matière d'agencement et de décor tout ce que l'on avait vu à ce jour.



*A Göhren un aperçu du
réseau de jardin du
président du club local
(Photo Michel Broigniez)*

La quatrième et dernière journée officielle d'excursions avait pour objet le trafic ferroviaire au travers de la Baltique par ferry-boats, plus précisément la liaison entre Sassnitz sur l'île de Rügen et Trelleborg en Suède. Le trafic est intense sur cette ligne : quatre ou cinq aller-retour quotidiens assurés par deux navires de 171 m de long, quatre heures de traversée et une heure d'escale pour charger / décharger un maximum de 800 passagers, 180 voitures ou 24 camions sur le pont-garage supérieur, 56 wagons ou 23 voitures ferroviaires répartis sur cinq voies .totalisant 711 m sur le pont inférieur.

Sassnitz est devenu le nouveau port de Stralsund qui manquait d'espace pour développer son activité portuaire toujours intense ; Il est à noter que Sassnitz assure également un service avec Saint-Petersbourg et est équipé en conséquence d'un faisceau de voies à écartement large.

Par malchance le pont ferroviaire de notre navire était

vide au départ vu le retard du chargement attendu, mais nous avons pu assister aux manoeuvres des rames au port de Trelleborg pour le voyage de retour.

Les horaires des traversées avaient incité les organisateurs à déroger à la tradition en organisant un déjeuner d'adieu, plutôt qu'un dîner, servi en l'occurrence dans un restaurant réservé au MOROP à l'avant du navire et agrémenté au dessert, de danses folkloriques (Tout compte fait, le SMV a une affinité pour l'eau : le précédent congrès organisé par cette fédération, à Dresde, se termina en navigant sur l'Elbe !)

Comme si cela ne suffisait pas pour combler une journée qui avait débuté par un petit déjeuner à 5h00, le programme se termina par une visite à Sassnitz des locaux d'un club de modélistes équipé de plusieurs réseaux où, sans surprise, à toutes échelles, l'on trouvait comme dominante une illustration du trafic ferroviaire maritime..



Chargement d'une rame à bord du Sassnitz 2 au port de Trelleborg (S) (10/09/2010). On aperçoit, au dessus du tracteur Diesel des SJ, les voitures en cours de chargement sur le deuxième pont du navire.

Procès verbal de l'Assemblée Générale extraordinaire du 1^{er} octobre 2010

1. Membres présents

20, qui sont :

Serge Boulanger, Guy Bridoux, André Debeul, Jacques Demesmaeker, Philippe Dutranoit, Marc Henrioul, Pierre Leclercq, Daniel Leydens, Paul Marchal, Jacques Mathieu, André Mertens, Christian Nagels, Jacques Nicaise, Didier Poncelet, Eric Poussart, Armand Thonet, Fabrice Urbain, Daniel Van Cang, Agnès Vanstalle, Patrick Walmach.

2. Membres représentés par procuration

10, qui sont :

Henriette Bridoux, Pascal Bry, Patrick Grégoire, André Hyernaux, Victor Lognard, Damien Morelle, Camille Nain, Guillaume Odar, Jean-Pierre Story, Jean-Pierre Van Wanseele.

3. Quotités

Sont présents ou représentés : 30 membres sur 45, soit 66,66 % (ou 2/3) des voix, l'A.G.e. peut donc avoir lieu.

4. Ordre du jour

Concertation entre membres dans le but d'adopter le statut d'A.S.B.L.

5. Les minutes de l'A.G.e.

Début : le président, Daniel Leydens prend la parole à 20:15 h.

Daniel nous illustre par des exemples les inconvénients d'une Association de Fait (A.F.), qui est notre statut actuel, mais aussi certains de ses avantages. Le principal inconvénient résulte de ce que l'A.F. n'a pas de personnalité juridique et la que responsabilité des membres est illimitée ; les statuts éventuels (non obligatoires) n'ont aucune force légale et ne gèrent que les relations entre les membres.

Daniel passe ensuite aux avantages et inconvénients d'une A.S.B.L..

Avantages : l'association possède une personnalité juridique, avec ses droits et obligations. Vis-à-vis des créanciers, les membres ont une responsabilité civile limitée aux biens que l'association possède. Pour ces raisons, plusieurs clubs sont passés récemment en ASBL.

Inconvénients : pour obtenir la reconnaissance juridique, il faut déposer les statuts de l'association afin de les publier au moniteur. Cette démarche a un coût, actuellement estimé à 150 euros, qui n'est pas récurrent, mais une nouvelle publication au moniteur, bien sur payante, est nécessaire en cas de changement de statut ou d'un administrateur. Il résulte de cette contrainte que le membre qui s'engage en qualité d'administrateur doit être conscient qu'il s'engage pour une durée minimale de deux ans.

Une question fut posée concernant la structure de notre comptabilité. Réponse : grâce à notre trésorier Paul Marchal, elle est déjà actuellement complète et conforme à la loi.

Le président procède alors à la lecture des projets de statuts et de règlement d'ordre intérieur et répond à quelques questions d'ordre général. En conclusion, Daniel lance un appel à tous les membres pour obtenir des candidats volontaires aux postes de :

- Membres fondateurs et suppléants éventuels,
- Membres du conseil d'administration,
- Commissaires aux comptes et suppléants.

Enfin l'on évoque la question de la dénomination et du sigle de la future asbl : le projet de sigle construit autour d'une HL 53, déjà symbole du CFC, est unanimement apprécié.

Avant de clôturer la séance, Daniel pose la question : qui est pour l'adoption d'un statut d'ASBL telle que présentée à cette A.G. extraordinaire ? La réponse est favorable à l'unanimité des voix moins une.

Fin de l'A.G.e. à 21:50 h.

Compte rendu préparé par Daniel Leydens et Eric Poussart

Le petit mot...

Le temps des vacances est pour plusieurs d'entre nous le moment idéal pour souffler quelque peu. C'est le temps de sortir nos boîtes qui font notre fierté sur le réseau, de les dépoussiérer mais aussi peut-être déjà de revoir les souvenirs de vacances ou des photos ...de tramways ou de trains par exemple.

C'est ainsi que nous avons pu vous offrir grâce à nos membres sur le terrain, de magnifiques reportages et photos à propos des festivités des 125 ans des tramways de la Côte.

D'autres sont partis voir les vaches ... et les trains en Allemagne afin de nous ramener des vues superbes de chez nos voisins ferroviaristes.

Pendant ce temps, d'autres rangent les combles, rabotent, nettoient ou font de la pâte à papier ou encore de la décoration dans les locaux du club afin de rendre ceux-ci plus convivial.

En se faisant connaître à travers diverses manifestations ferroviaires nous avons ces derniers temps glané quelques nouveaux membres. Nous les

remercions pour la confiance qu'ils mettent dans notre club afin d'en assurer ne certaine pérennité mais aussi peut-être un jour la relève ...

Fort de cet encouragement, nous avons continué sur notre lancée en tenant une assemblée générale extraordinaire en vue de doter notre club d'un statut d'asbl. Grâce au fait d'avoir déjà depuis plusieurs mois, au fil des réunions, pu répondre à diverses questions, le travail du comité en fut facilité.

Votre présence massive à cette A.G. fut un encouragement pour nous et force est de constater que le projet verra le jour dans les prochains mois sous le nom de l'asbl FSR.

Mais la vie du club continue de plus belle car pas mal de réunions à thème, des expositions et des visites à l'extérieur sont prévues avant l'arrivée des soirées plus fraîches mais pas moins chaleureuses à passer entre nous. A tous merci pour votre confiance et votre enthousiasme pour votre hobby au sein du club.

A tous Bon Rail,

Les membres du CFC/FSR en vadrouille ...

L'année 2010 fut prolifique en matière de commémorations et de festivités ferroviaires en tous genres, ce qui n'a pas manqué d'inciter nos membres à se déplacer pour y assister, à titre individuel, en petit groupe ou avec une organisation comme le GTF ou le PFT.

Le FF n° 264 a déjà illustré les festivités locales du 8 mai, ainsi que notre visite à l'ALAF, tandis que le n° 265 faisait un large écho à la parade des trams de la côte le 12/6 avant d'évoquer la « Rail Expo » de St. Ghislain du 27/6 et le festival du BVS le 3/7.

Dans le n° 266 nous présentons quelques facettes du 175^{ème} anniversaire des chemins de fer allemands qui a fait l'objet de manifestations tout au long de l'année, région par région en commençant par le « Dampfspektakel » organisé du 3 au 5 avril dans une zone proche s'étendant de Coblenz et Gerolstein

à Saarbrücken en passant par Trèves. Nous évoquons également le récent congrès du Morop.

Dans le n° 267 nous poursuivrons ces reportages en abordant les manifestations organisées en Bavière à Nuremberg, Oberhausen, Neuenmarkt, etc.

Nous n'oublions pas qu'il y eut le festival du PFT sur la ligne 127 le 12/8, l'exposition de voitures royales à Utrecht tout l'été, la parade de locomotives électriques à Coblenz le 3/4, etc., mais il faut en garder pour les mois d'hiver. !

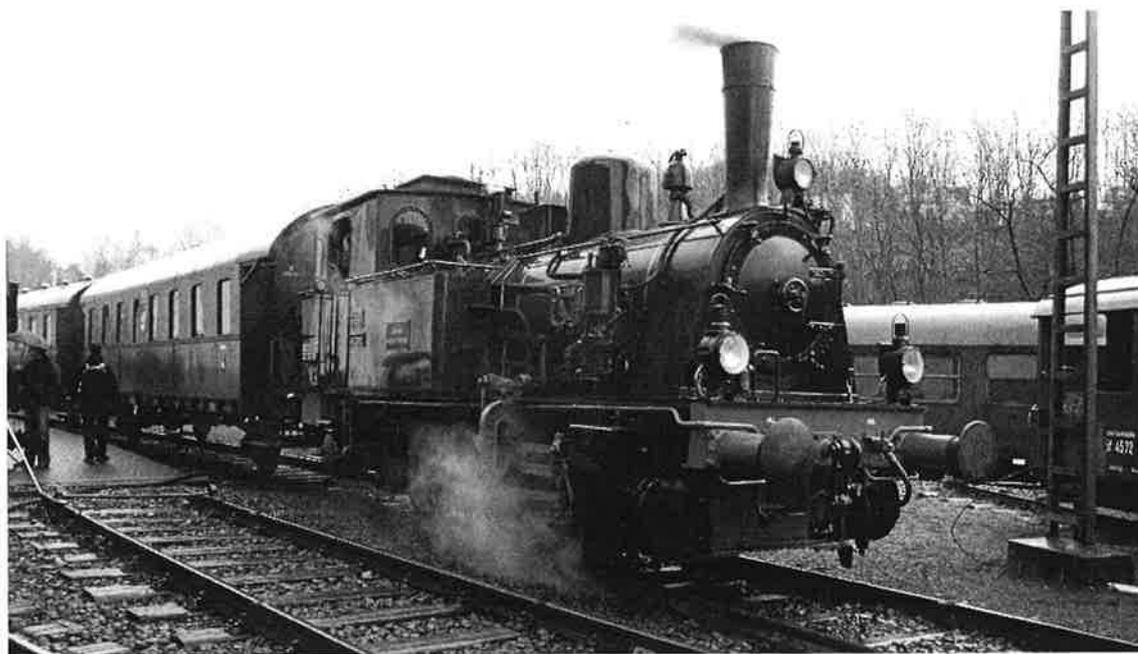
Et puis il ne faut pas oublier la vie du club et de ses réseaux : Armand a profité d'une journée calme en avril dernier pour faire le point de l'avancement du décor du réseau « 2 rails » dont il nous livre quelques images.

G.B.

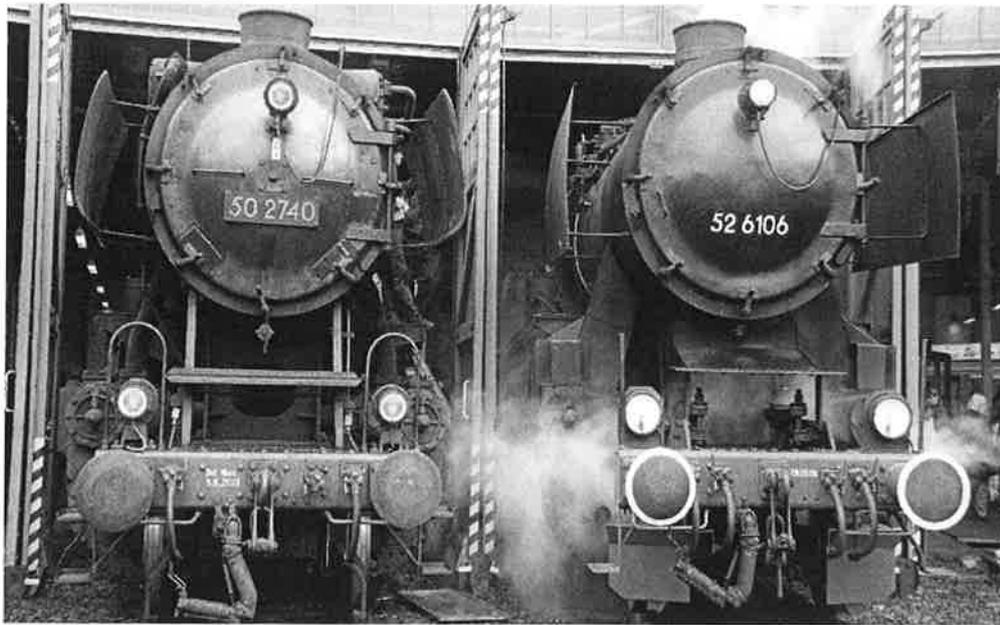
*Reportage sur le 175^{ème} anniversaire de la DB (1^{ère} partie)
Photos Armand Thonet sauf mention contraire*



La reconstitution de la rame ADLER ouvre la parade à Coblenz-Lutzel, le 3/4 (photo G.B.)



Gerolstein, le 4/4 : train navette entre la gare et la rotonde composé d'une type 89 (ex-prussienne type Bismarck T-3 de 1910) et de voitures « boîtes à tonnerre »



Gerolstein : gros plan sur deux monstres dans la rotonde, une série 50 de 1939 et une série 52 version de guerre de 1942, pour trafic marchandises, max. 80 km/h,

Gerolstein : navette sur le pont-tournant de la rotonde



Gerolstein : contraste en gare entre le TER Regio série 644 et la HL

*Coblence-Lutzel :
l'atelier devenu musée (photo G.B.)*

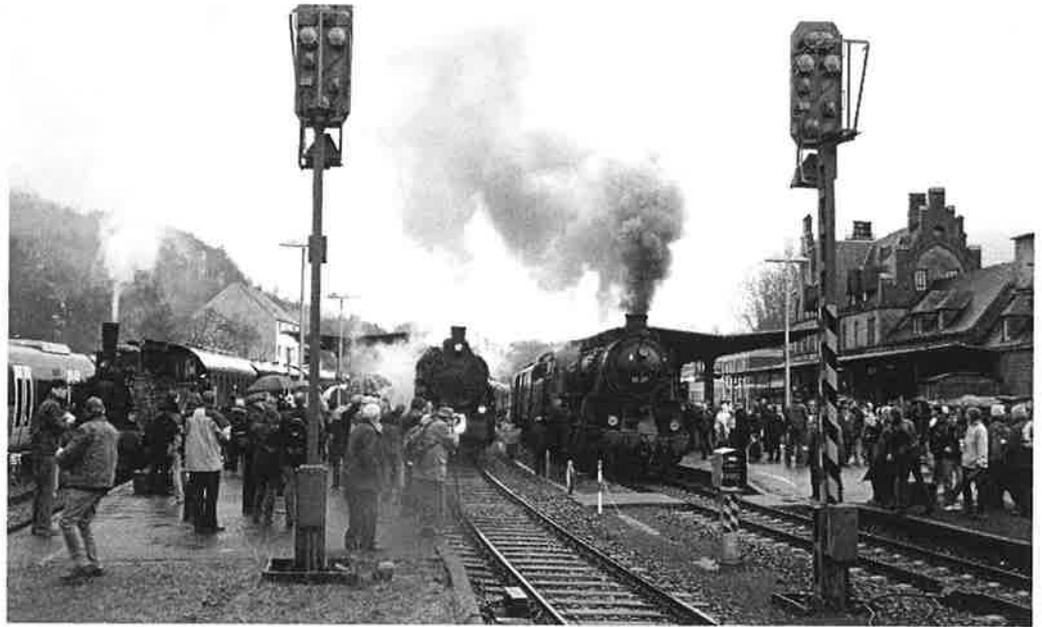


*La HL 01 118 en cours
de préparation à
Coblence-Lutzel
(photo G.B.)*



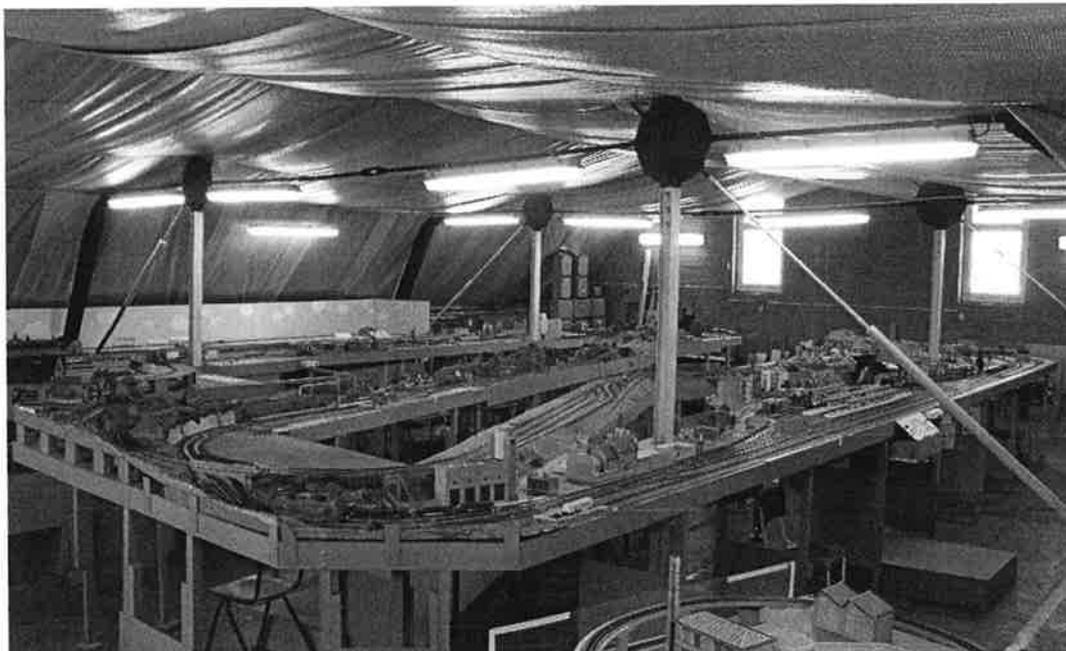
*Trèves, le 4/4 : La 01 0509-8
en tête du train spécial en
provenance de Coblence
(photo G.B.)*

Gerolstein : arrivée en gare de la HL 78-468 au grand rendez-vous de la vapeur, il s'agit d'une loco-tender ex-prussienne type T-18 pour trains de voyageurs, max. 100 km/h



Simpelveld (NL) le 5/4 : petit crochet sur le chemin du retour, mais grosse surprise : une HL suédoise en visite (ci-dessus), et une rame d'anciennes voitures « K » de la SNCB, au fourgon typique, en livrée TEE (ci-contre)





*Ci-dessus :
Vue générale
panoramique du
réseau « 2 rails »*

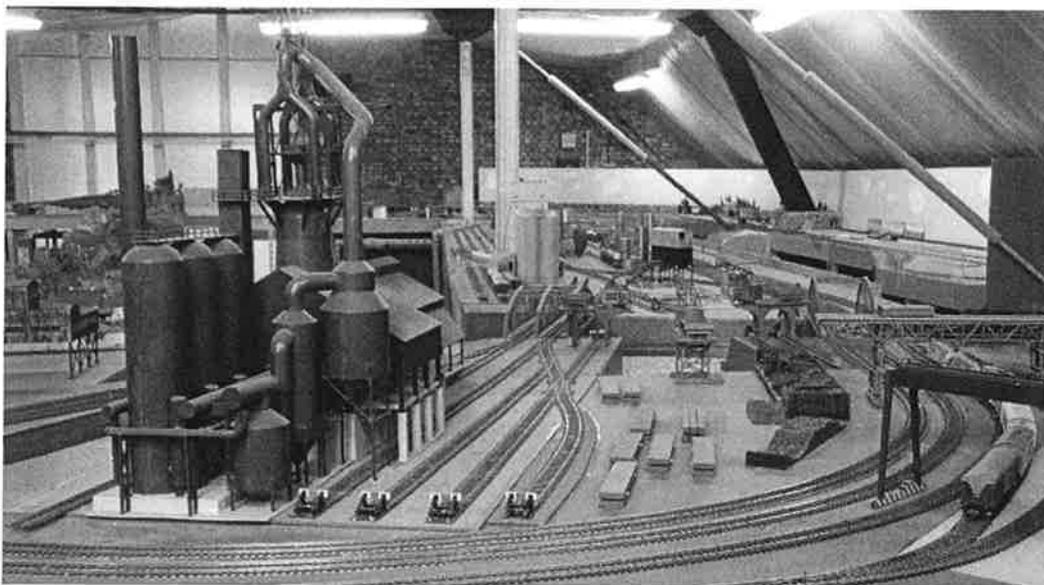
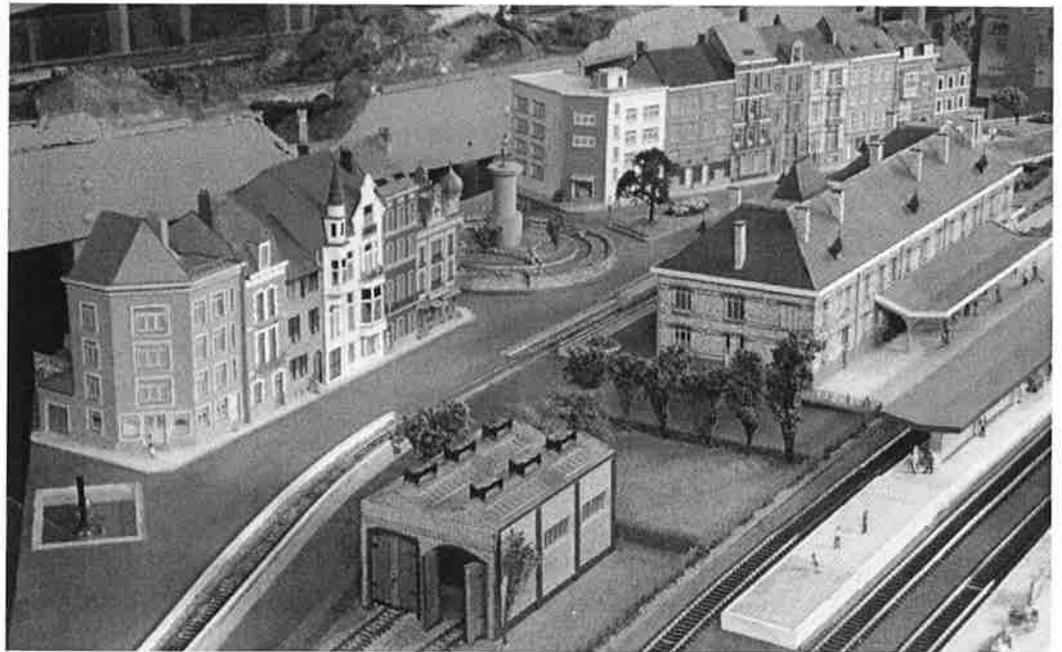
**Le réseau 2 rails
à FSR**

*Photos Armand
Thonet*

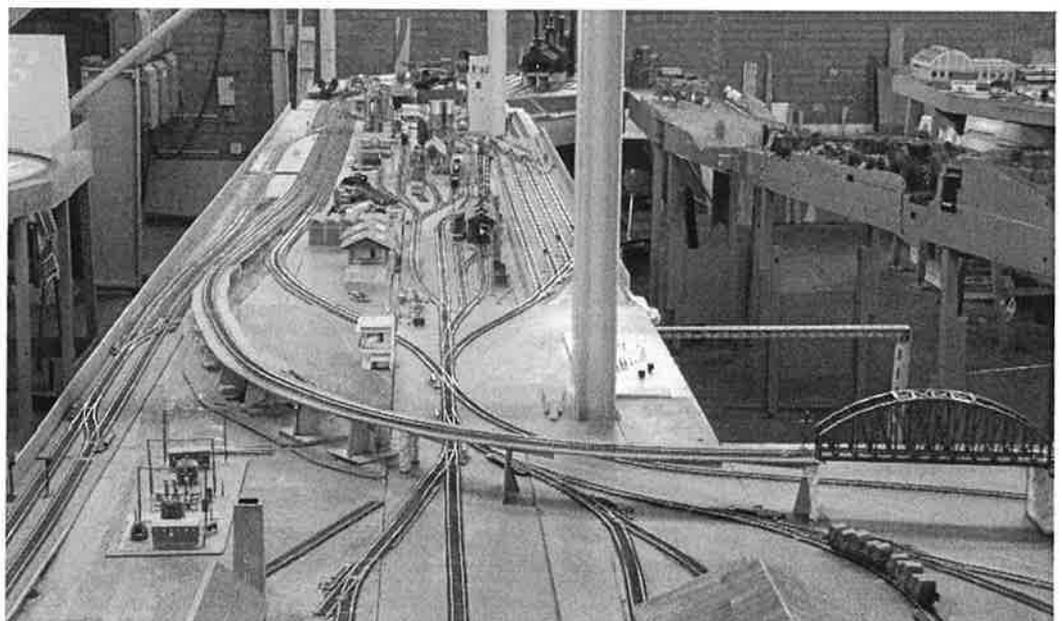


*Ci-dessus et ci-
contre :
La gare centrale
inspirée de la gare
de Waremme*

*La gare centrale
et à l'avant-plan
la remise SNCV*



*La zone
industrielle
avec son haut-
fourneau*



*La gare de
trriage de la
zone
industrielle*

Agenda

Cette liste est non exhaustive et les informations qu'elle contient sont données de bonne foi. Ni le CFC, ni la "rédaction" ne peuvent être tenus pour responsables d'erreurs qui se seraient éventuellement glissées dans cet agenda. Pour tout renseignement relatif aux activités mentionnées, nous vous renvoyons aux différentes associations et organisations concernées.

Vendredi 29 au dimanche 31 octobre

EUROSPoor Grande exposition ferroviaire avec bourse à la « Jaarbeurs » de Utrecht (NL)
10 à 18h le vendredi, 9h30 à 17h30 le samedi, 9h30 à 17h le dimanche.

Samedi 30 octobre

CFC / FSR Réseaux de FSR à partir de 14:00 h On roule

Samedi 30 octobre au lundi 1 novembre

De Pijl de 10 à 18 h, 30^{ème} « portes ouvertes » en leurs locaux de Muizen (Mechelen)
Leuvense steenweg, 443

Mercredi 3 novembre

CFC / FSR Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule

Vendredi 5 novembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée

Samedi 6 et dimanche 7 novembre

ALAF De 9 à 17 h, exposition en leurs locaux de la rue de la Gare, 77, à Ougrée (Liège)

Brugge De 10 à 18 h, « portes ouvertes » en les locaux du club Modelspoorvrienden, au Centre
« De Koelel » Davidstraat, 10 à Bruges. Accessible depuis la gare par l'autobus n° 9

Dimanche 7 novembre

Bourse ADLER De 11 à 16 h, à Köln, Technologie Park, Konferenzzentrum, Eupenerstrasse, 161.

Wanze Bourse d'échanges trains, voitures, jouets, de 9:00 à 13:00 h nouvelle salle Binamé Spirou
rue de Leumont, 118 à ANTHEIT (Wanze) Info : type1@swing.be ou 085.71.33.43

Mercredi 10 novembre

CFC / FSR Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
Attention : commande analogique sur le réseau « 3 rails »

Jedi 11 au dimanche 14 novembre

AMRA Exposition de modélisme en ses locaux du fort II à Wommelgem, de 10 à 18h.
Info. : www.amra-modeltreinen.be

Vendredi 12 novembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée
à 20 h : projection « 125^{ème} anniversaire de la ligne de la côte, et festival de l'UITP »

Samedi 13 novembre

CFC / FSR Réseaux de FSR à partir de 14:00 h On travaille (à confirmer le mercredi 10/11)

Houten (NL) Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Eureco Expo Center, Meidoornkade ,24 (Accès par l'A27)

Samedi 13 et dimanche 14 novembre

Walferdange (L) 30e Expo-Trains Luxembourg de 10 à 18 h au Centre Prince Henri à Walferdange

Dimanche 14 novembre

Malmedy Grande bourse du Club Ferroviaire Malmédien, de 9 à 13 h à la salle Electrabel, rue Saint-Quirin
Contact : 080.33.86.33 ou cf.malmedy@skynet.be

- Planet Toys** Bourse d'échange de jouets anciens, au Shopping Center de Nivelles, ch. de Mons, 18
- Mercredi 17 novembre**
- CFC / FSR** Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
Attention : réunion sur le thème de l'INDUSTRIE (sidérurgie, automobile, pétrolière, agricole, etc.)
- Jeudi 18 au dimanche 21 novembre**
- IMA/KÖLN (D)** Grande exposition de modélisme de 9 à 18h (17h le dimanche) à la Kölnmesse (Köln-Deutz)
Info. : www.modellbahn-koeln.de
- Vendredi 19 novembre**
- CFC / FSR** Réunion mensuelle à 20 h à FSR.
Projection d'un film de et par Michel Liégeois du CFR sur le thème : « L'adieu aux 59 »
-
- CFC / Centre** Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée
A 20 h, atelier digital : entretien, réparations, et test du matériel
- Samedi 20 novembre**
- MUPDOFER** Grande bourse d'échange, de 13h30 à 17h30 à la gare de Bruxelles-Mérode (Etterbeek)
Info : 065.67.10.02 ou www.mupdofer.be
- Dimanche 21 novembre**
- Woluwé** Bourse des collectionneurs de 9 à 13 h, au « Shopping Center »
-
- RCFEB** 10ème bourse ferroviaire, de 9 à 13 h en la salle communale des fêtes de Dison, Place Luc Hommel à Dison (Verviers). Info. : 087/883320 ou <http://esers.skynet.be/cfeb>
- Mercredi 24 novembre**
- CFC / FSR** Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
- Vendredi 26 novembre**
- CFC / Centre** Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée
A 20 h : soirée chanson française avec le trio de Michel Stennier. Une ambiance de détente
- Samedi 27 novembre**
- CFC / FSR** Réseaux de FSR à partir de 14:00 h
Attention : On roule, bien sur, mais surtout on participe à la grande brocante de St. Nicolas, interne au club, l'occasion ou jamais de revendre ou d'échanger vos doublons, les coups de cœur qui n'en sont plus, etc.
- Dimanche 28 novembre**
- CFME 7850** Bourse aux trains à Enghien, de 9:00 à 13:00 h, aux Ecuries du Parc, entrée par le Porche du Château, rue du Château. Info : cfme.bourses@gmail.com ou 0472.641.758 ou www.criiis.net/cfme
-
- BourseADLER** De 11 à 16 h, à Köln, Gürzenich, Martinstrasse, 15.
- Mercredi 1 décembre**
- CFC / FSR** Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
- Vendredi 3 décembre**
- CFC / Centre** Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée
- Samedi 4 décembre**
- PFT / TSP** Saint-Ghislain : bourse d'échange ferroviaire, de 9h30 à 16h, à l'ancien atelier des wagons de Saint-Ghislain. Info : 065.45.74.12, en soirée.
- Dimanche 5 décembre (1^{er} dimanche)**
- Woluwé** Bourse des collectionneurs de 9 à 13 h, au « Shopping Center »
-
- Lierre** Bourse d'échanges annuelle de littérature ferroviaire, de 9 à 13 h, Karthuizersvest, 55-57, Lierre
- Mercredi 8 décembre**
- CFC / FSR** Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
Attention : commande analogique sur le réseau « 3 rails »

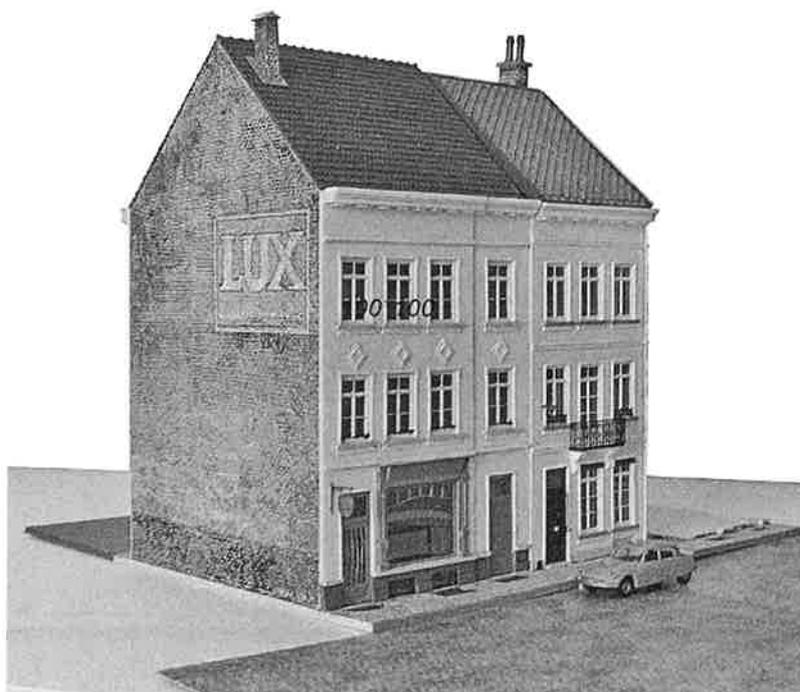
	<u>Vendredi 10 décembre</u>
CFC / Centre	Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée
	<u>Samedi 11 décembre</u>
CFC / FSR	Réseaux de FSR à partir de 14:00 h On travaille (à confirmer le mercredi 8/12)
	<u>Dimanche 12 décembre</u>
MSL Malines	Bourse d'échanges ferroviaire de 9 à 13 h, à la Wijkzaal, Mahatma Gandistraat, 25, Malines
Hoeseltse Treinclub	Bourse au Centre Culturel "Ter Kommen" à Hoeselt Info. : 089 51 46 44
	<u>Mercredi 15 décembre</u>
CFC / FSR	Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
	<u>Vendredi 17 décembre</u>
CFC / Centre	Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée A 20 h : projection sur le thème « Trois ans de travaux sur le grand réseau »
CFC / FSR	Réunion mensuelle à 20 h à FSR. Projection de diapositives numériques par Guy Bridoux. sur le thème : « Le congrès du MOROP 2010 à STRALSUND (D) : visites et excursions »
	<u>Samedi 18 décembre</u>
Houten (NL)	Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Euretco Expo Center, Meidoornkade ,24 (Accès par l'A27)
	<u>Samedi 18 et dimanche 19 décembre</u>
Vercauteren	Ventes aux enchères. Info@veilingenvercauteren.be
	<u>Dimanche 19 décembre</u>
Bourse ADLER	De 11 à 16 h, à la Stadthalle de BONN-Bad Godesberg, Koblenzer Str.,80
	<u>Mercredi 22 décembre</u>
CFC / FSR	Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
	<u>Samedi 25 décembre</u>
CFC / FSR	NOËL : pas de réunion
	<u>Mercredi 29 décembre</u>
CFC / FSR	Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
	<u>Mercredi 5 janvier 2011</u>
CFC / FSR	Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
	<u>Vendredi 7 janvier 2011</u>
CFC / Centre	Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée
	<u>Samedi 8 janvier 2011</u>
CFC / FSR	Réseaux de FSR à partir de 14:00 h On travaille (à confirmer le mercredi 5/1)
Houten (NL)	Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Euretco Expo Center, Meidoornkade ,24 (Accès par l'A27)
	<u>Mercredi 12 janvier</u>
CFC / FSR	Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule Attention : commande analogique sur le réseau « 3 rails »
	<u>Vendredi 14 janvier</u>
CFC / Centre	Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée à 20 h ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE
	<u>Mercredi 19 janvier</u>
CFC / FSR	Réseaux de FSR à partir de 19:00 h On roule
	<u>Vendredi 21 janvier</u>
CFC / Centre	Permanence à partir de 19:30 h Gare-Musée
CFC / FSR	Réunion mensuelle à 20 h à FSR. ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

La rédaction s'explique . . .

Tout d'abord elle vous prie d'excuser l'imbroglie résultant d'une erreur de manipulation qui a eu pour effet de numéroter « 258 » les pages de ce qui était le N° 265 de votre journal, la couverture étant, quant à elle, correctement numérotée.

Plus important sans doute !

Notre membre et contributeur assidu, Pierre Rasson nous a fait parvenir une étude historique qui s'est étoffée au fil du temps pour atteindre près de 30 pages ! Dotée, en plus, d'une mise en page élaborée, avec table des matières et pagination propre, il n'était pas possible de l'intégrer dans le corps du journal. Décision a été prise de la publier en deux parties en forme d'annexe, c'est-à-dire à l'arrière du journal, exceptionnellement plus épais, ce qui permet non seulement de conserver à l'article de Pierre sa pagination d'origine, mais aussi pour qui désire le garder séparément, de le désolidariser du FF sans difficulté.



pb Models

Tel & Fax

+ 32 (0)3 353.24.10

e-mail

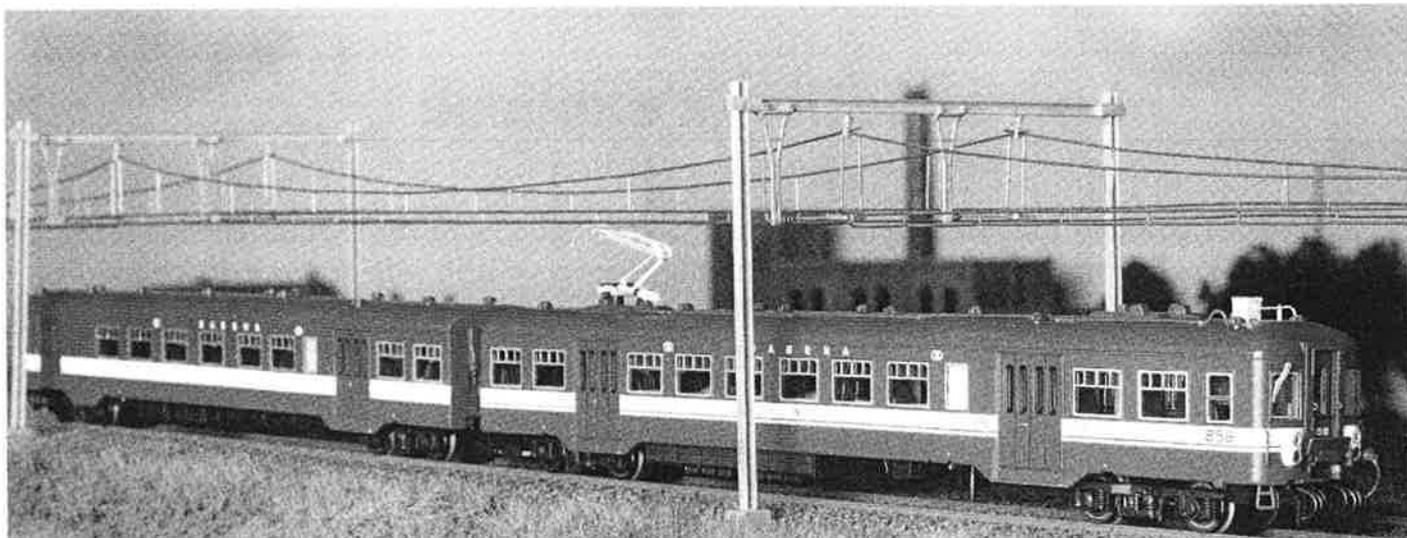
info@pb-messingmodelbouw.com

pbmessingmodelbouw@skynet.be

pbmodels@hotmail.com

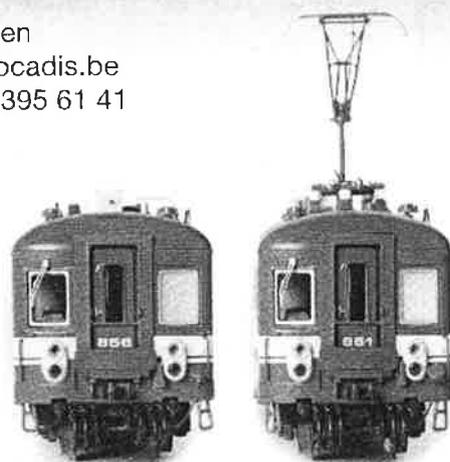
voir également

www.pb-messingmodelbouw.com



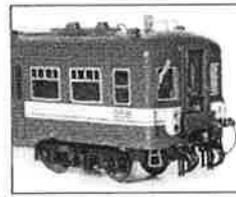
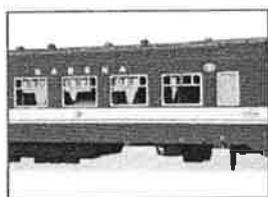
s.p.r.l. **Jocadis**
Trains & Trams Miniatures

Rue de Bruxelles 53, 7850-Enghien
 www.jocadis.be • e-mail: webmaster@jocadis.be
 Tél. 0032 (0)2 395 71 05 - fax. 0032 (0)2 395 61 41



JOC 35300 (2R) AM 851 Sabena 2 Pantos
JOC 35301 (3RD) AM 851 Sabena 2 Pantos

JOC 35302 (2R) AM 856 Sabena 1 Panto
JOC 35303 (3RD) AM 856 Sabena 1 Panto



Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ER decor - ESU - EuroScale - Evergreen - Falter - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gauguemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - Jocadis - Jordan - Jouef - Kade - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Micorscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norscot - NMSL - Obsidienne - Pecc - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - Precision Scale - Protò 2000 - PROXXON - Rail Top Model - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfield - Spieth - Spörle - STL Models - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitains - Vollmer - W&H - Wallthers - Weinert - Wiking - Williams - Woodland Scenics - ...

HEURES D'OUVERTURE:

Fermé le lundi			
mardi et mercredi	9.30h - 12h	14h - 18h	
jeudi		14h - 18h	
vendredi et samedi	9.30h - 12h	14h - 18h	
dimanche (sauf juillet en août)	10h - 12h		

00350_0102_100x150x100

Une belle inconnue à l'Ecomusée du Bois-du-Luc !

Les engins moteurs et remorqués ferroviaires du charbonnage de Bois du Luc

P.Rasson avec l'aimable concours de l'Ecomusée.

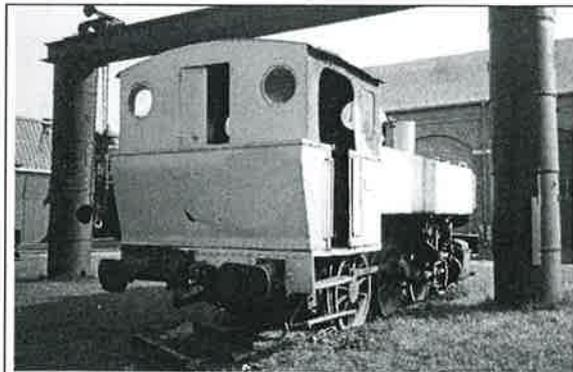
L'Ecomusée, implanté sur l'ancien site minier du Bois du Luc, possède un matériel ferroviaire qui, à l'heure actuelle, mériterait d'être mieux connu.

En particulier, cette locomotive à vapeur située sous un portique et exposée à l'extérieur.

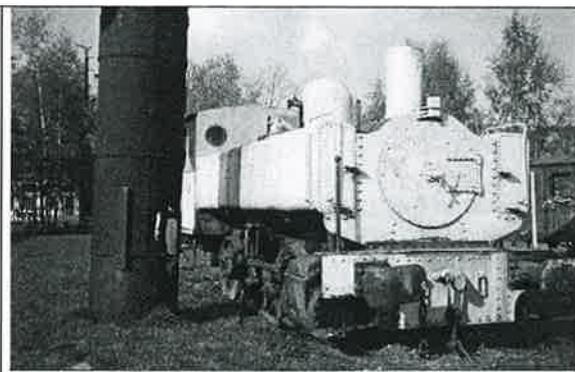
Qui connaît son histoire, son constructeur et son numéro ?



La loco sur le site en mars 1985 ; n° inconnu. Photo G.Bridoux



la belle inconnue repeinte ! Photo PR. 1999



vue avant de la belle inconnue ! Photo PR 1999.

Nous allons essayer d'y répondre, en décrivant l'historique et le développement des machines qui se sont succédées au cours de son histoire.

Table des matières :

	<i>Pages</i>
I. Rappel historique sommaire du charbonnage.	2
II. Les voies ferrées.	2/6
III. La remise à locomotives.	7
IV. La conduite des locomotives.	8
V. <u>Les engins moteurs de la société :</u>	
A. les locomotives à voie normale.	9
B. les locomotives à chaudière verticale.	15
C. les engins moteurs utilisés dans les galeries de mines.	17
VI. Le matériel remorqué.	19
VII. Les voitures des mineurs.	20
VIII. Notes générales.	20/26
IX. Bibliographie.	27
X. Photos diverses.	28

Et pour commencer, retrouvons un extrait du livre de J.Lekeu, décrivant en 1905, la situation des mineurs flamands arrivant par train spécial dans les charbonnages du Bois-du-Luc :

« *Le soir, vers 5H, débarque en sabots, de Grammont, de Ninove et de Courtrai, un train spécial d'ouvriers¹ flamands qui forment la réserve capitaliste et fatalement, contribuent à la servitude générale. Quelques uns, les plus jeunes, au début, arrivent en chantant, dans la belle foi de leur âge, ignorant l'abîme des ténèbres et d'horreur, où il leur faudra gagner âprement le pain promis. Les plus vieux descendent, résignés et las, tête basse ; ils ne seront ramenés chez eux que le matin, vers 7 H »*

I. Rappel historique sommaire du charbonnage de Bois du Luc.

L'exploitation remonte en 1685, sous la dénomination de la *Société du Grand Conduit et du Charbonnage d'Houdeng* ; un contrat lie les fondateurs entre trois mineurs, deux financiers binchois, deux hommes de loi et le seigneur de Houdeng.

Quinze mineurs débutent cette aventure vers 1700, et le charbonnage parviendra ensuite vers 1900, à 2800 hommes !

Comme tous les charbonnages, Bois-du-Luc est confronté aux poches d'eau souterraines, et équipe ses fosses de conduits composés de troncs d'arbres évidés ; il prendra d'ailleurs le nom du *Grand Conduit*...

Il équipe ensuite ses différents puits d'exhaure² de machines à vapeur, comme les Newcomen³ dès 1766, et encore en 1793. L'extraction rendra aussi nécessaire l'installation de machines à vapeur, comme une Watt⁴ dès 1807, et plus tard en 1818, 1821, 1827, ...

La désignation de « *Société des charbonnages du Bois du Luc et d'Havré* » apparaît en 1807.

Durant une longue période, elle s'agrandira par l'achat successif de concessions voisines, pour atteindre 5707 ha juste avant 1900. Elle devint société anonyme en 1936.

Les derniers sièges furent le *Quesnoy* à Trivières, ouvert en 1897, et celui de *Beaulieu* dans la forêt d'Havré ; les activités extractives s'arrêtèrent définitivement le 30 juin 1973.

Celles de la fosse *Saint Emmanuel*, débutent en 1845 et s'arrêtent en 1959, sur décision de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA).

Le site minier, comprenant aussi les maisons des mineurs, est ensuite racheté par l'Etat entre 1974 et 1979, et c'est l'Institut National du Logement qui rénove les maisons ; dans les années 80, l'Etat cède à la Région Wallonne le site, et poursuit les restaurations de la partie industrielle et sociales de la propriété. L'ensemble du site est alors classé Patrimoine exceptionnel de Wallonie.

Depuis mai 1983, le site abrite l'Ecomusée du Bois-du-Luc, **premier Ecomusée de Belgique**.

Aujourd'hui, le site est candidat au Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

II. Les voies ferrées de la société

Préambule :

En 1839, l'embranchement de Houdeng sur le canal de Charleroi-Bruxelles est inauguré. Les fosses du Bois du Luc y établissent un « rivage », et s'y raccordent par voie ferrée. En 1847, la traction animale est remplacée par des locomotives à vapeur.

Les moyens techniques, plans de raccordement et de réalisation de la voie, sont fournis par les ingénieurs Vifquin et Uriaux, comme l'adoption de pente régulière avec cheval d'allège et rails.

Le projet de raccorder la Fosse du Bois à la ligne privée date de 1843. Il en est de même de celle pour St Amand, mais en passant sur le domaine du Bois de l'Etat (1844)

Les travaux commencent d'ailleurs la même année. Cette ligne sera dépendante d'échanges de terrain (Delattre de Scailmont avec Th Liébin, et avec Roussel de Mons), ou d'emprise (Me de Knyff)

Des rails plus résistants (30 kg/m) sont prévus, comme ceux utilisés pour la ligne allant vers le Rivage et commandés à la firme Debauque (1846)

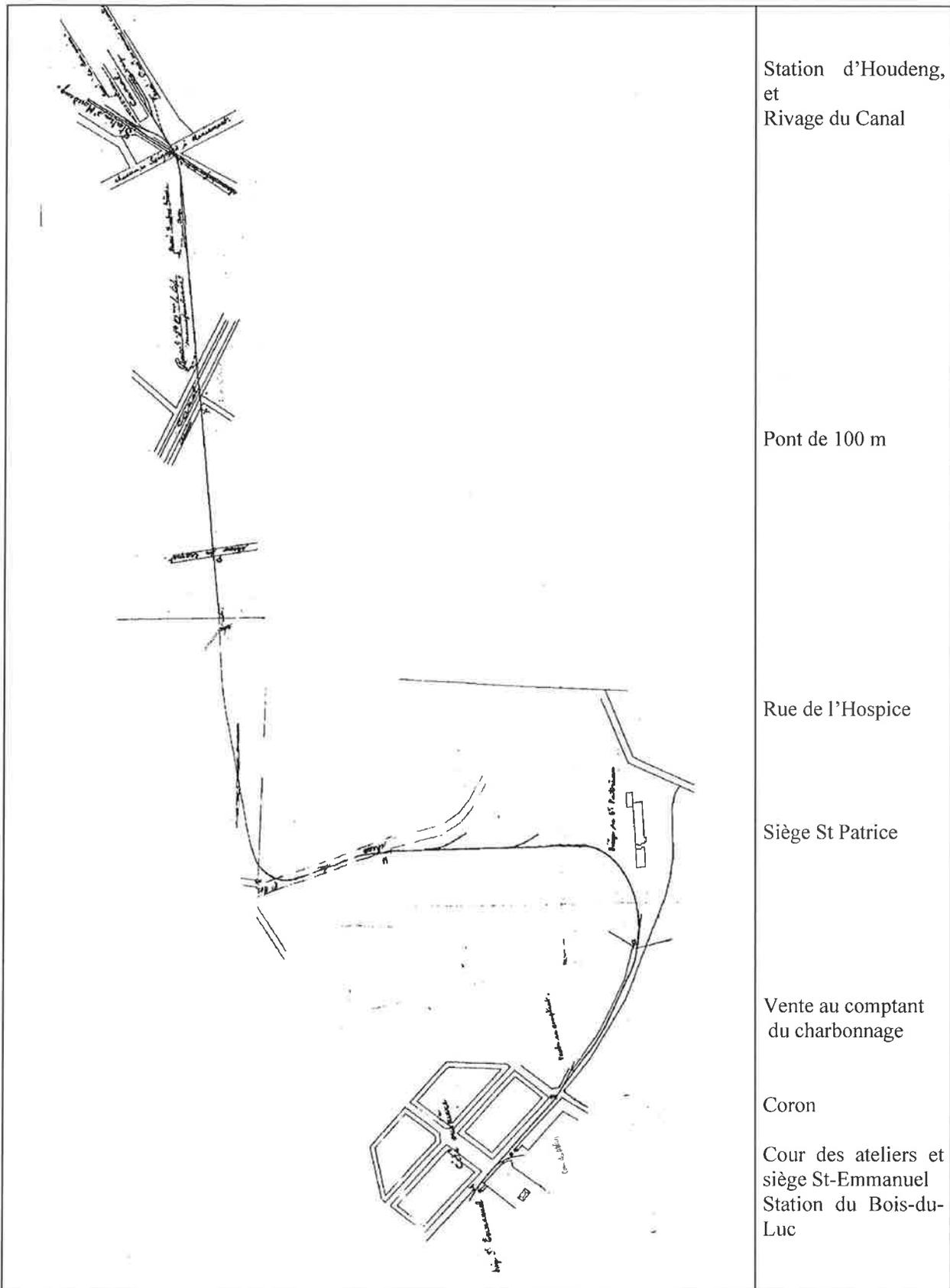
L'achat de locomotives à vapeur provoque des modifications de tracé, comme l'agrandissement de la courbe près de la fosse Saint-Charles en 1848, et le renforcement de résistance des rails à la fosse du Bois en 1849.

Le raccordement du Rivage à la station de Houdeng-Goegnies s'effectue en 1858, et celui des Fosses d'Havré est autorisé en 1863.

Pour ce qui est du Quesnoy, les remblais récents sont sujets à éboulement, et la société est obligée de racheter des terrains longeant le parcours afin de mieux compléter les talus engendrés par cette ligne.

De plus, il est nécessaire de creuser un tunnel, nécessitant une déclaration d'utilité publique préalable, sous le chemin de fer de l'Etat. Cette autorisation est cependant acceptée.

Enfin, une adjudication est établie pour le chemin de fer d'Havré à Beaulieu et cette ligne est ouverte en 1930. Il est question aussi du passage au Carrefour du Riau la même année.



Station d'Houdeng,
et
Rivage du Canal

Pont de 100 m

Rue de l'Hospice

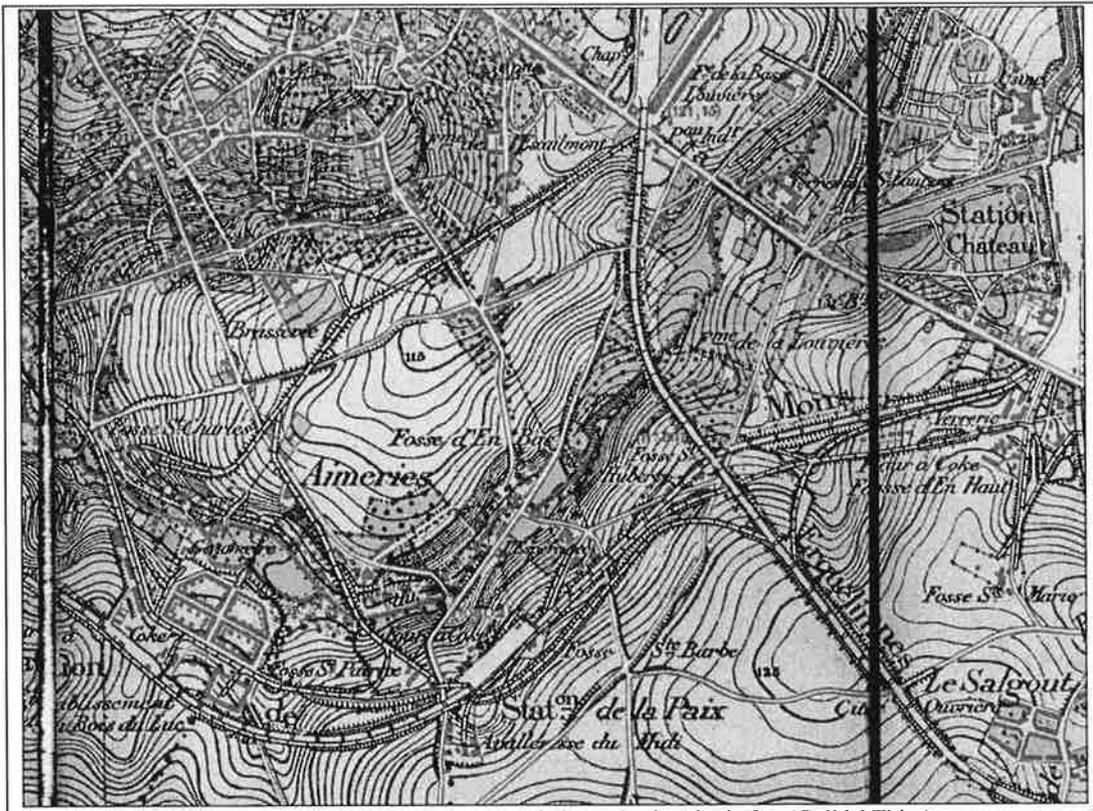
Siège St Patrice

Vente au comptant
du charbonnage

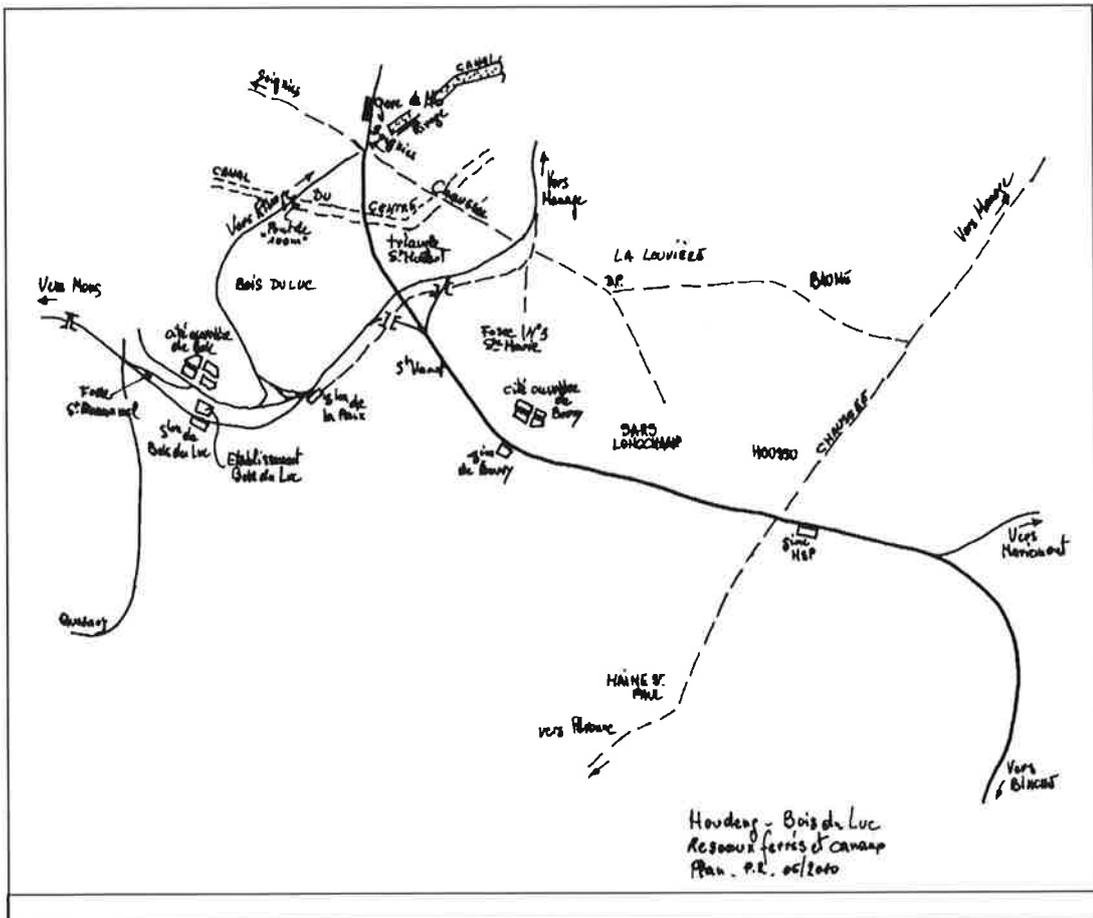
Coron

Cour des ateliers et
siège St-Emmanuel
Station du Bois-du-
Luc

Plan relatif au chemin de fer privé des charbonnages vers le canal (Rivage) à Houdeng-Goegnies.
(Copie d'un plan de 1924- Coll. P.Rasson) Sans échelle. Longueur du parcours de la voie privée : 2km
500.



Carte extraite de l'IGN- les carrés et la ligne de chemin de fer. (Coll M.Thiry)



Plan d'ensemble du réseau de chemin de fer et ses liaisons avec celui de l'Etat (Sans échelle)

Les Lignes en particulier :

- Le canal de Charleroi-Bruxelles, avec embranchement de Seneffe et d'Houdeng, avec la création d'un rivage afin d'assurer le transport du charbon par bateaux à Houdeng-Goegnies ; il est complété par deux voies ferrées, afin que les wagons chargés de charbon, et tractés par les locomotives (construites par les Ateliers du Grand Hornu), puissent le rejoindre ; un plan incliné, construit lors de la mise en place de la ligne, nécessite un mécanisme placé sur ces machines assurant son franchissement ; il sera cependant supprimé vingt cinq ans après !

Cette ligne est la propriété exclusive du charbonnage du Bois-du-Luc, à l'exception de son raccordement à la ligne d'Haine-St-Pierre-Ecaussinnes (partie établie dès la construction des CF de l'Etat)

A hauteur du passage à niveau de la chaussée d'Houdeng, la voie du charbonnage, coupait à la fois la ligne vers Ecaussinnes et celle du vicinal (voir photo n°123 du livre *Bois-du-Luc en Images*)

Un quai de chargement pour bateaux est aussi aménagé à Havré sur le Canal du Centre vers 1892.

Pour passer au-dessus de ce canal, le charbonnage est contraint de réaliser un pont métallique long de 120 m à une hauteur de 20 m, dont les constructeurs (*Nicaise et Delcuve* de La Louvière), sont retenus, après remise de leurs soumissions, au prix de 43251 F (CA du 31.08.1896)

- La ligne de chemin de fer Mons-Manage, avec gares à Havré-Ville, Bois-du-Luc et La Paix ^{5A} en 1850 ^{5B}

Les puits sont raccordés à la gare d'Houdeng par ligne à simple voie.

Plusieurs sous-raccordés viendront se brancher, dont E.Roland, le Bon Grain (1913), les Verreries du Centre (1924)...

D'autres raccordements se feront aussi ultérieurement (voir paragraphe des sous-raccordés)

Les fosses d'Havré sont reliées dès 1863, à la gare d'Havré-Ville ; c'est entre 1928-31 que se raccorde aussi à cette gare, le site de Beaulieu.

En 1850, l'Etat construit la première station, sans doute en bois, à Bois-du-Luc, qui sera raccordée à la fosse St Emmanuel ; la fosse Saint Patrice étant raccordée à la station de la Paix. (Sa suppression date du 30 août 1921). L'Etat remplace, sans doute dans les années 1880, cette première station comportant un seul niveau, et sans logement de fonction.

- En 1897-1898, la voie ferrée d'une longueur de 2500 m, est construite par la Société des Charbonnages du Bois-du-Luc, entre le siège du Quesnoy (Trivières) et la gare du Bois-du-Luc, afin d'y amener les mineurs venant des Flandres (« *train des Flamands* ») ⁶



La gare de Bois du Luc vers 1910. Coll particulière.

- Celle d'Ecaussinnes-Binche, avec la gare à Houdeng-Goegnies, réalisée par la Compagnie du Chemin de Fer du Centre, sans doute après 1855, et construite en bois ; le raccordement vers Bois-du-Luc a lieu vers 1858-1859.

La deuxième gare d'Houdeng, conçue par l'Etat dans les années 1880, sera supprimée en mai 1963, et la société charbonnière annoncera le démantèlement de son raccordement au rivage en novembre 1969, ainsi que la dépose de ses voies à cette station.

Il en est de même pour la gare d'Havré, après la reprise des lignes La Louvière-Bascoup et Manage-Mons.



Gare d'Houdeng Goegnies. Coll P.Rasson

- les voies installées sur le site et autour du puits St Emmanuel⁷ avec ses diverses modifications au cours de son existence (fermeture du puits en 1959)

Nota : les lignes vicinales ne sont pas décrites dans le présent document.

Les sous -raccordés :

Plusieurs demandes de raccordements émanant de sociétés proches de la voie ferrée du charbonnage sont faites régulièrement, afin que ces dernières bénéficient des transports de leurs marchandises à des coûts intéressants

C'est ainsi que, proche du Canal du Centre, sur le territoire d'Houdeng, il y a :

- le raccordement *Debauque* (La Louvière) –Situation du plan de 1876.
- les magasins *Bricourt* (A la station d'Houdeng) par voie et plaque tournante.
- la société *Pary & Cie* (Après 1924)
- La SA *Tôle manufacturée*.

Se raccorde, le long et de part et d'autre du Rivage :

- le *Bon Grain* (vers 1913)
- La SA des *Verreries du Centre* (vers 1924)

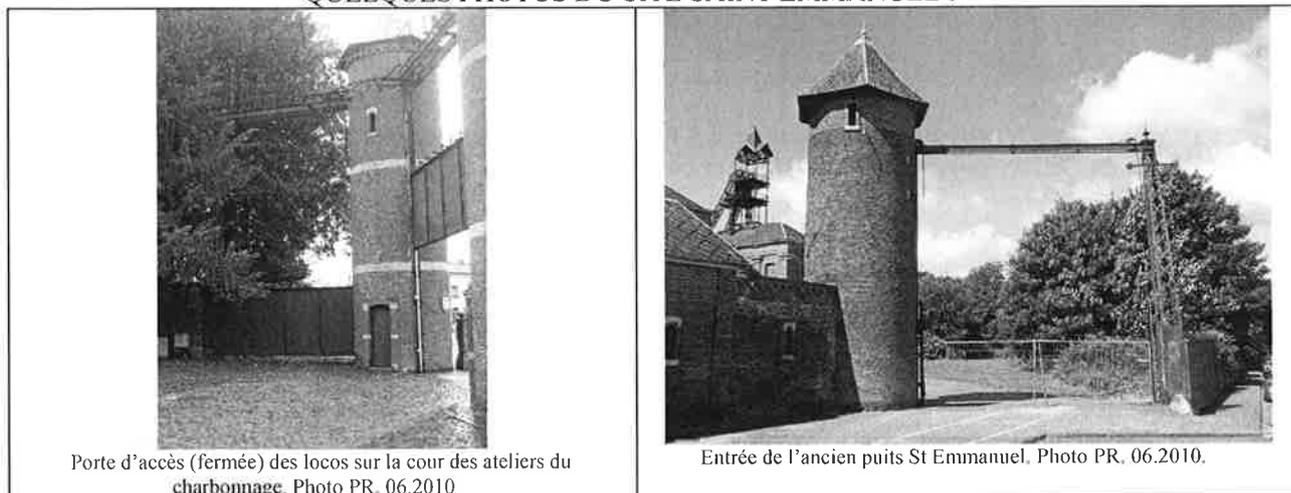
Plus loin, il y a :

- les Ateliers *Lucas*, en direction des charbonnages (d'après un plan de 1931)

Près de la Chaussée de Soignies à La Louvière, se raccorde *H.Desnfans Frères* (Tailleurs de pierres)

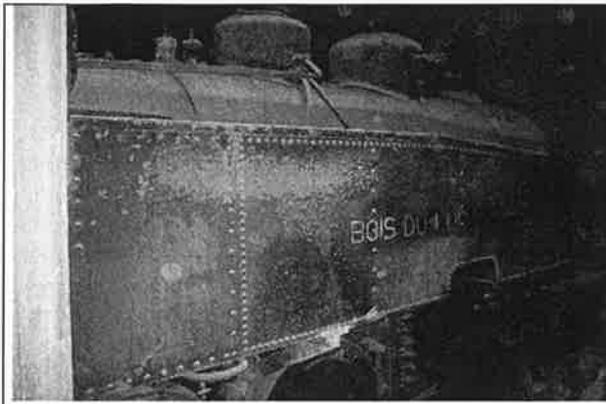
Enfin, proche du Chemin du Croquet, la société *E.Roland*. (De 1908 ?)

QUELQUES PHOTOS DU SITE SAINT EMMANUEL :



Porte d'accès (fermée) des locos sur la cour des ateliers du charbonnage. Photo PR. 06.2010

Entrée de l'ancien puits St Emmanuel, Photo PR. 06.2010.



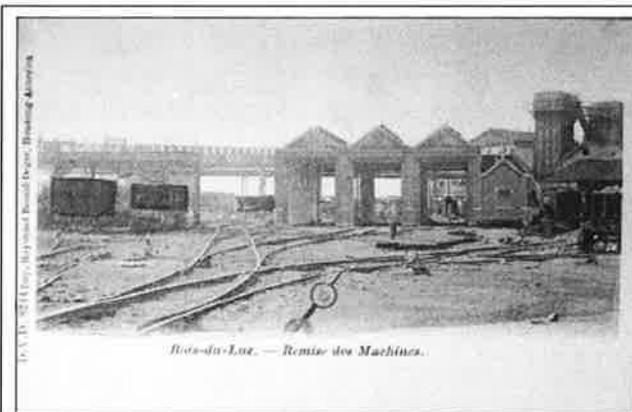
La locomotive tender dans sa remise à l'Ecomusée ; N°7. AFB. Déc 2009. Photo PR. (non accessible au public)



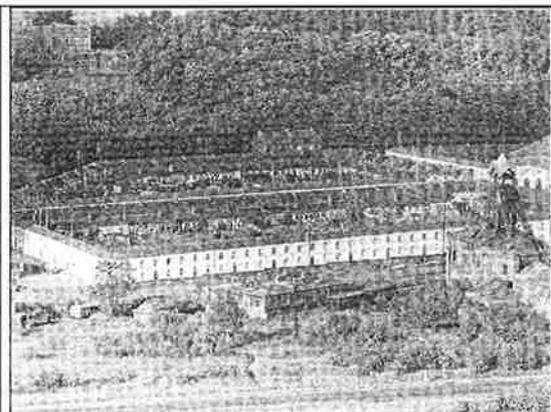
Train privé des Flamands au siège St Emmanuel vers 1871 ; la ligne passe dans la rue et relie Bois du Luc à la gare d'Houdeng Goegnies. Photo Internet (Locotram,be)

III. La remise des locomotives :

Après l'achat des machines, la société décide la construction d'une remise pour assurer leur protection ; les travaux débutent en 1901 (CA du 31.05) par les fondations et les murs, ensuite la toiture (CA du 27.07) et ses finitions (CA du 29.08) Cette construction sera démolie au profit d'une seconde, sans doute plus vaste ; les premiers travaux démarrent en 1919 (CA du 30.06) Ses toitures seront remaniées après le 2^e guerre mondiale, et elles seront munies de conduits en asbeste ciment pour une meilleure ventilation des locaux. Elle sera néanmoins démolie, sans doute à la fin des années 70.



Fosse St Emmanuel : la remise des locos du charbonnage ; vers 1910 ?
Coll particulière.



En avant plan, la remise de locos après la fermeture du charbonnage. Fin 1975 ? Extrait de : L'héritage des gueules noires ; p : 91. Photo : Musée de la Mine.

IV. La conduite des locomotives :

Le convoi des wagons transportant les stériles et charbons, doit être géré par des machinistes et manœuvres dont il est exigé une formation particulière. En effet, après avoir atteint les gares de l'Etat, ces machinistes doivent connaître les signalisations ferroviaires et la conduite des machines, afin d'assurer le maximum de sécurité des convois. Les candidats à ces postes subissent un examen à Mons, qui doit être validé par des spécialistes et des membres de la SNCB ; ils passent aussi un examen médical sévère.

Si les examens sont réussis, le candidat est bon pour le service, et reçoit sa carte individuelle sur laquelle est marqué la qualité réelle des épreuves subies (machiniste ou manœuvre)

Faut-il aussi une expérience probante de conduite ? C'est sans doute obligatoire, mais dans les pièces du fonds d'archives, il n'en n'est pas fait mention.

Il n'est pas retrouvé non plus, le nombre de machinistes avant 1930.

La liste des candidats agréés entre 1930 et 1939 est la suivante :

NOM	Date de délivrance de la carte	Qualité réelle	Mention indiquée
Marchand M	29.01.1930	manœuvre	manœuvre
Vrolijk A	29.01.1930	machiniste	machiniste
Delurotte A	20.01.1930	manœuvre	manœuvre
Dussart M	29.01.1930	machiniste	machiniste
Pouillon E	17.07.1931	manœuvre	manœuvre
Lefèber J	17.07.1931	machiniste	machiniste
Vrolijk O	3.01.1936	machiniste	machiniste
Meauliaire R	3.01.1936	machiniste	machiniste
Kegels F	4.01.1936	machiniste	machiniste
Antoine M	3.02.1936	machiniste	machiniste
Coppens E	28.10.1938	manœuvre	machiniste
Soupart F	28.10.1938	manœuvre	machiniste
Roger R	28.10.1938	manœuvre	manœuvre
Schittecatte A	28.10.1938	machiniste	machiniste
Diblis R	28.10.1938	machiniste	machiniste
Schittecatte V	6.07.1939	manœuvre	manœuvre
Vitkens L	6.07.1939	manœuvre	manœuvre

Attribution des conduites de locomotives du charbonnage en 1938 :

N° des machines du charbonnage et n° du Constructeur	Nom des machinistes et année de validation de conduite
N° 1 (672)	Declercq C (avant 1930 ?)
N° 2 (528)	Meauliaire R (1936)
N° 3 (67)	Kegels F (1936)
N° 4 (Cockerill)	Plancq D (avant 1930 ?)
N° 5 (258)	Vrolijk A et O (1930 et 1936)
N° 6 (277)	Antoine M (1936)
N° 7 (Cockerill)	Dussart H (1930)
N° 8 (Baldwin)	Cauchie C (avant 1930 ?)

Des instructions étaient aussi fournies pour régler la circulation des locomotives du charbonnage à effectuer dans la station du Bois du Luc, dont les manœuvres des wagons en destination ou en provenance de son embranchement (Du 18.05.1919-Fonds Ecomusée)

V. LES ENGINS MOTEURS DE LA SOCIETE

C'est au début de l'année 1847 que sont introduites les premières locomotives à vapeur, entre les fosses du charbonnage et le rivage d'Houdeng. Auparavant, la traction se faisait par chevaux.

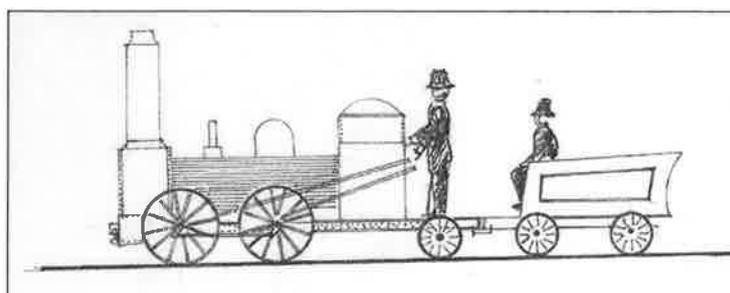
A. LES LOCOMOTIVES A VOIE NORMALE ET CHAUDIERE HORIZONTALE

(Pour une meilleure compréhension, il est utilisé : la lettre t comme loco tender, B loco à 2 essieux moteurs, C loco 3 essieux moteurs ; HS, hors service ; C : constructeur ; L : livraison en)

Les sources sont celles des archives conservées à l'Ecomusée (dont les registres des délibérations des conseils d'administration ou du Comité de Régie), des Archives de l'Etat à Mons, ou celles indiquées dans le livre (tomes I et II) des *Canaux et Chemins de fer du Centre* (Cercle d'Histoire Henri Guillemin- CHHG)

Les premières machines sont :

Cr et N°	N° fourni par le charbonnage	Années de (C) ou (L)	Caractéristiques techniques	Observations	Sources
Grand Hornu n°3	N°1	1845/ 1848 ?	2 essieux (tB) ; poids : 6 T ; force : 12 cv ; dôme placé sur boîte à feu.	Première locomotive industrielle de Belgique , dénommée <i>le Bois du Luc</i> ; remaniée chez <i>Cammaert</i> , à Quaregnon, en 1861. Prix : 16500 F	CHHG p : 166, et AG du 27.02.1847 ; livre 6/7 ; (page 6)
Grand Hornu n°5 ?	N°2	1848/50	Identique à la N°1.	Dénommée <i>le Progrès</i> Remorque 12 wagons de charbon, vers le Rivage.	CHHG, p : 166, et AG du 30.10.1848 ; livre 6/7 (page : 37)



Essai de reconstitution de la loco Grand Hornu. Dessin 2010. PR.

Nota :

Ces machines ont fait l'objet de soumissions auprès de constructeurs de locomotives de l'époque, dont :

- *Grand Hornu* : 16500 F.
- *Dorzée* : 17000 F.
- *FUF* : 22000 F.

Elles ont pour but le remorquage de wagons de stériles ou de charbons équivalents à un poids total à tracter de 32 T.

Le CA du 31 mars 1873 indique que l'une de ces deux machines est en réparation ; l'autre sert pour les manœuvres autour de Saint-Patrice pour tracter les convois vers la station de la Paix (mais sous une pression de 4 atm au lieu de 7)

Les suivantes sont réalisées par la SA Forges, Usines et Fonderies d'Haine St Pierre:

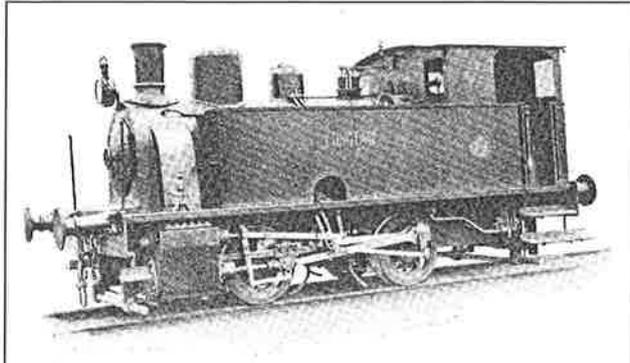
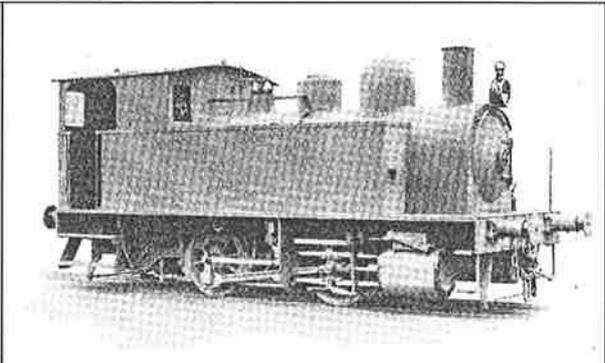
Premier modèle : machine à 2 essieux moteurs (type standard ou normal) ; distribution de Stephenson ; roue de 0.90 ou de 1m de diamètre ; poids : 14 T ; cylindres extérieurs disposés horizontalement ; timbre de 7 atm.

FUF (HSP) n°27	N°1	1860 ? (L)	2 essieux (tB)	En fonctionnement depuis 1867 pour le transport de terres.	CHHG ; p : 166. CA du 28.01.1888.
FUF (HSP) n°28	N° 2	Présumé 1866 (L)	2 essieux (tB)	En fonctionnement depuis 1867.	CHHG ; p : 166. CA du 28.01.1888.
FUF (HSP) n°67	N°3	1886	2 essieux (tB) ; Livrée en 1866.	Circule à Havré. Poids : 24 T ; pression : 10 atm. Chaudière changée en 1887 après explosion. Remise à neuf en 1919 ? HS en 1924	CA du 29.05.1886, p : 124/125
FUF (HSP) n°80	N°4	1874 (L)	2 essieux (tB) ; Livrée en 1874.	Achat d'une chaudière complète (CA du 29.03.1890) HS en 1908 ; vendue à E.Roland ; démolie en 1949. Fonctionne au triage St Emmanuel	CA du 28.01.1888.
FUF (HSP) n°258	N°5	1886 (L)	2 essieux (tB) ; en fonction au 8.02.1888.	Poids : 20 T. Sert au transport de terres. PV de visite du 11.01.1887. Tubes abîmés après examen de la FUF en 1918. Vendue à E.Roland en 04/1920.	CA du 28.01.1888.
FUF (HSP) n°277	N°6	Vers 1908	2 essieux ; (tB)	Vendue au charbonnage de Monceau-Fontaine.	CA livre IX, p:224.

NOTA : Il n'est pas retrouvé les contrats de la FUF de ces machines dans les archives de l'Ecomusée.

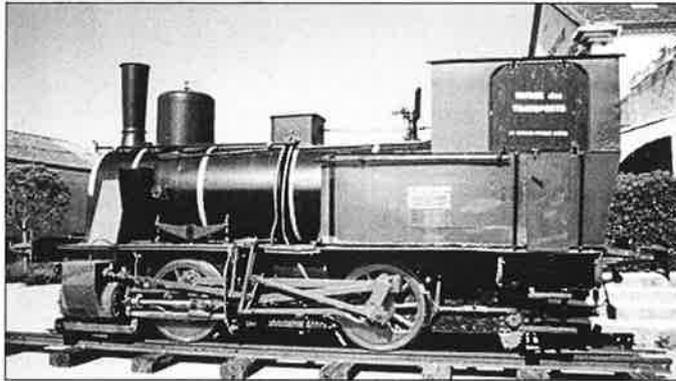
Deuxième modèle : à 2 essieux moteurs ; (dit « fort ») Poids : 20 à 24 T ; 169 tubes.

Cr et N°	N° BdL	Années de (C) ou (L)	Type ; mise en service ;	Divers, HS ou de démolition en	Sources
FUF (HSP) n°672	N°1	27.12.1900 (L)	Poids : 24 T à vide ; Prix : 34700 F.	Examen par la FUF en 1918 : tubes abîmés ; nouvelle chaudière <i>Duray</i> en 1921. Supprimée à Havré (1935 ?)	Contrat FUF du 26.05.1900
FUF (HSP) n°528	N°2	1896	Poids : 24 T.	Circulation à Havré. Examen par la FUF en 1918 ? Nouvelle chaudière Tubize en 1937 ; ferrailée après 1937.	Fonds Eco

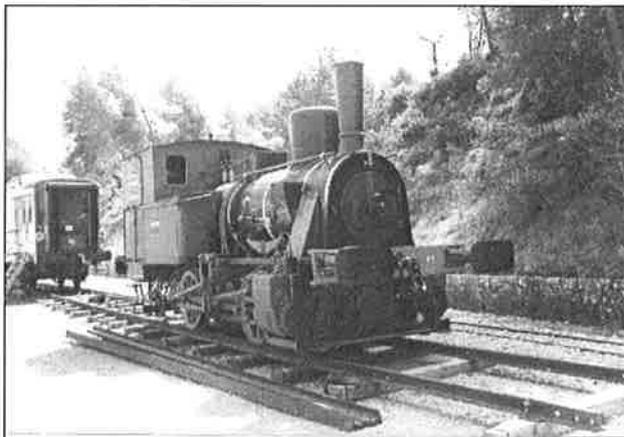
	
<p><u>Caractéristiques techniques principales :</u> Poids à vide : 21 T ; En service : 25 T. Diamètre des roues : 900 mm. Distribution de Walschaert. Timbre : 12 kg. Diamètre de la chaudière : 1,20 m. Capacité des bâches à l'eau : 2700 L.</p>	<p><u>Caractéristiques techniques principales :</u> Poids à vide : 25 T ; En service : 29 T. Vitesse : 50 km/h Pression 10 Atm. Diam des roues : 1m. Foyer en cuivre et chaudière en acier. Distribution de Stephenson. Munies d'un éjecteur avec valve sur le flanc gauche pour l'alimentation en eau.</p>

Parfois, la société achète des modèles d'occasion différents de ses unités, comme cette locomotive d'origine allemande.

Henschel n°3462	N°3	1891/1919	tB , d'origine Allemande (Cassel)	Achetée par Roland en 1914 aux CF prussiens ; revendue au même en 1922 par BdL.	
----------------------------	------------	-----------	--	---	--



Type de modèle supposé acheté par Roland T 020 Henschel (& Shon)- 2 essieux accouplés- 1911/1912. n° 10677 (ou 11206 ?) Photo internet



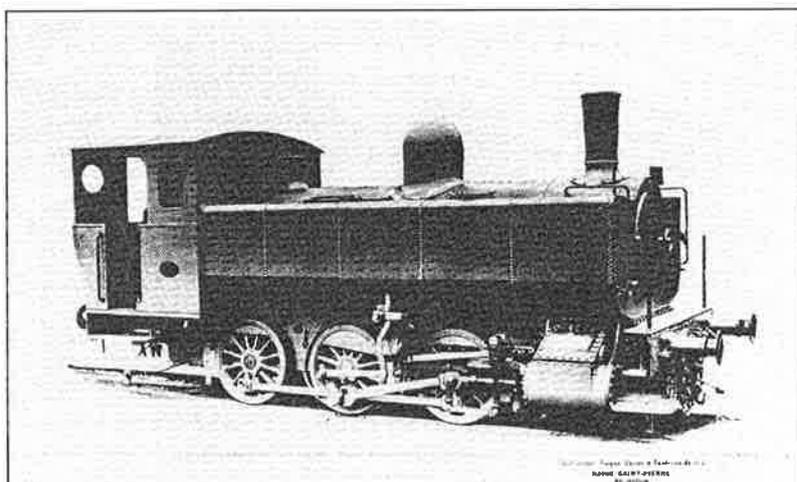
Type de modèle supposé acheté par Roland T 020 Henschel (& Shon)- 2 essieux accouplés- 1911/1912
Photo MPTUR

Troisième modèle : machine à 3 essieux moteurs T XXXII- de 1905. Distribution Walschaerts ; timbre : 12 atm ; cylindres horizontaux et extérieurs.
Deux types existent : T 32 : roues de 120mm de diamètre ;
T32 bis, avec roues de 110 mm de diamètre.

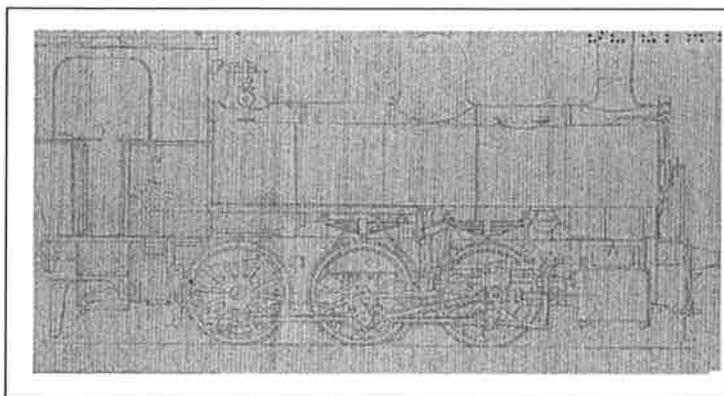
Cr et N°	N° BdL	Années de (C) ou (L)	Type ; mise en service ;	Divers, HS ou de démolition en	Sources
FUF (HSP) n°904	N°1 (B1)	1905 (L) Bon de commande du 01.1904.	3 essieux (tC) ; distribution <i>Walschaerts</i> ; poids : 30 T.	Ce prototype de machine (N°804) est exposé lors de l' <i>Exposition Universelle de Liège de 1905</i> ; la N°1 a remplacé la FUF n° 672. (A fait l'objet d'un PV n°521 de 1906) Travaux de réparation par Roland en 1915(Cde du 8.08.1915) Circulation au Quesnoy.	CA du 27.11.1903 : soumission acceptée de la FUF d'une loco 3 essieux couplés ; coût : 33.000 F. Fonds Ecomusée
FUF (HSP) n°1045	N°2 (B2)	1909 (L)	3 essieux (tC) Poids : 20,5 T	Commande d'un foyer en cuivre rouge en ? HS au 21.10.1919.	La belle inconnue ?
FUF (HSP) n°1286	N°4 (B4)	1919 (L)	3 essieux (tC) ; 32 T à vide.	Transférée à Havré en 1935	CR du 24.11.1919 ; commande du 6.12.1919.
FUF (HSP) n°1322	N°5 (B5)	Août 20 (L)	3 essieux (tC) ; 32 T à vide.	Modification du diamètre des roues ; transférée à Havré en 1935. A remplacé la FUF n°258. HS en 1948. Prix : 143000 F.	Achat suivant CR du 24.11.1919 ; lettre de commande du 12.12.1919.
FUF (HSP) n°1323	N°6 (B6)	Août 20 (L)	3 essieux (tC) ; 32 T à vide.	HS en 1946 ? Tubes en acier ; diamètre des roues : 1200 mm. Prix : 143000 F	Achat suivant CR du 24.11.1919.

NOTA :

- les plaques, réalisées par la société et apposées sur les flancs des machines, sont en laiton et portent les inscriptions suivantes : **BOIS-DU-LUC et le n° de l'engin.**
- Les charbonnages ont aussi demandé une modification technique de la machine, à savoir l'alignement horizontal du dôme et de la chaudière par rapport à la toiture (plan du 6.12.1919) de la FUF.



Du catalogue de la FUF (3 essieux) sans modification de l'alignement horizontal du dôme et de la cheminée sur la toiture.



Copie du plan de la FUF pour les charbonnages d Bois du Luc (Fonds Ecomusée)

Nota : l'une de ces locos ci-dessus, est la belle inconnue, mais laquelle ?

Modèle d'occasion : les Baldwin : machines de provenance britannique :
2 essieux ; soute à eau sur la chaudière

Cr et N°	N° BdL	Années de (C) ou (L)	Type ; mise en service ;	Divers, HS ou de démolition en	Sources
Baldwin ⁸ n°44880	N°3 (B3)	1917/1931	2 essieux (tB) ; soute à eau sur la chaudière. Poids : 30 T. Foyer en acier doux.	(a remplacé la <i>Henschel</i> n°3) Réparée par Roland en 02.1919 (lettre de BdL pour commande le 19.02.1919) Ferrillée en 1948.	Fonds Ecomusée
Baldwin n°45334	N°8	1917/1938	2 essieux (tB) ; soute à eau sur la chaudière	Ferrillée sans doute en 1948 ? (a remplacé la <i>Cockerill</i> N°8) HS au 24.10.1919 ?	Fonds Ecomusée

Nota :

- Les deux machines du *Grand Hornu* sont utilisées pour le transport du charbon vers le Rivage de Houdeng (Embranchement du canal de Charleroi à Bruxelles). Grâce aux engrenages installés sur les machines, par les Ateliers du Grand Hornu, elles permettent le franchissement du plan incliné. (Rappelons que leurs ateliers sont fondés à l'initiative de H.Degorge après son achat du charbonnage d'Hornu)
Il a construit 16 machines industrielles de 1846 à 1880, dont les deux du Bois du Luc. Les activités de la société cessent en 1954. Une partie de leurs archives est entreposée aux Archives de l'Etat à Mons.
- Le *CA du 28.11.1918* indique que les locos les plus récentes ainsi que de nombreux wagons ont été cachés en gare de Bracquengnies pour les soustraire aux autorités allemandes (Il n'est pas précisé les numéros de ces machines)
- **FUF** : (*Forges, Usines et Fonderies* à Haine St Pierre) La fondation de la société date de 1838 ; elle avait remplacé les ateliers Parmentier. Grâce à ses ateliers de construction réaménagés, la société exporte ses machines dans le monde dès 1895. En 1959, elle est obligée, faute de commandes, d'accepter une fusion avec d'autres sociétés sous l'appellation Ateliers Belges Réunis. Leur fermeture est cependant décidée en 1961. C'est le site actuel du grand magasin Carrefour (Ex-GB) Une partie de leurs archives a pu être sauvée et conservée à l'Ecomusée.
- Rappelons que le Canal du Centre est construit par l'Etat, et traverse Houdeng et Havré avec utilisation d'ascenseurs pour bateaux. La construction du canal ayant coupé la ligné ferrée du charbonnage, la société est contrainte de réaliser un pont biais de 100 m, en 1896, pour maintenir la circulation des convois Le CA du 31.08.1896 (livre 11, p : 23), indique qu'après l'examen de cinq soumissions, ce sont

les entreprises Nicaise et Delcuve à La Louvière et la Compagnie Hiard à Haine St Pierre qui en sont les adjudicataires.

Après les machines Baldwin : Un modèle spécial de la FUF :

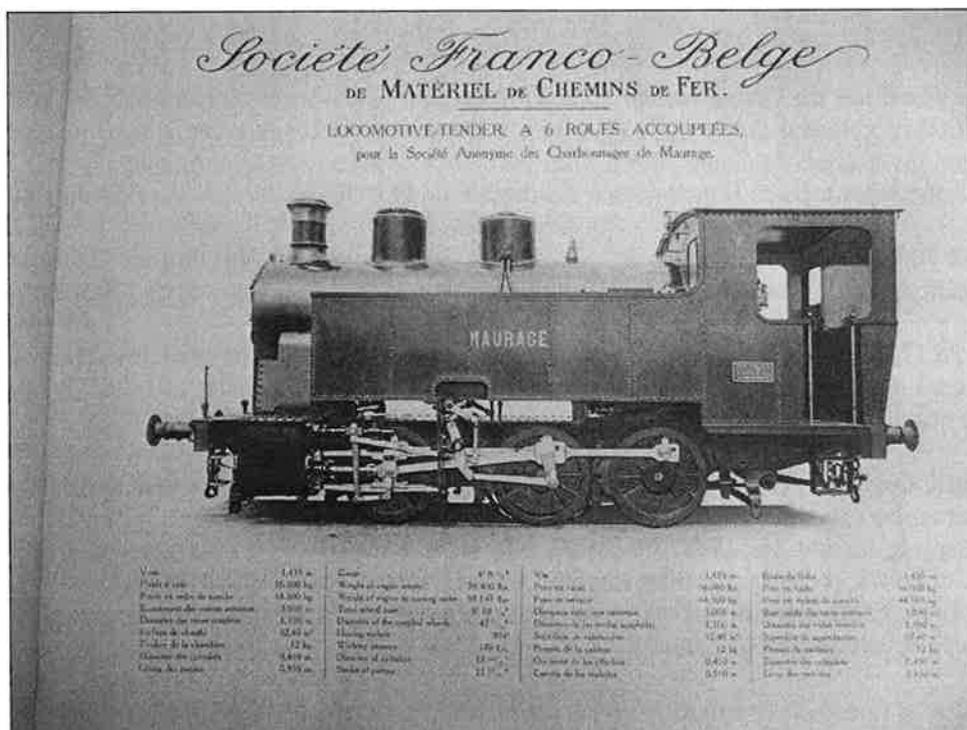
Une construction de guerre remise en état :

Cr et N°	N° BdL	Années de (C) ou (L)	Type ; mise en service ;	Divers, HS ou de démolition en	Sources
FUF (HSP) n°1878	N°8	1942/1949	3 essieux (tC)	(Construction pendant la guerre 40/45, mais endommagée, puis réparée) Vendue en 1949 au charbonnage ; a remplacé la <i>Baldwin</i> n°8 démolie.	CHHG

Les archives de cette locomotive ne sont pas retrouvées à ce jour.

Les dernières commandes : les Anglo-Franco-Belge (La Croyère)

Cr et N°	N° BdL	Années de (C) ou (L)	Type ; mise en service ;	Divers, HS ou de démolition en	Sources
AFB n°2587	N°3	1948	3 essieux ; type <i>Maurage</i>	Construction de guerre. HS en 1973. Remplace la <i>Baldwin</i> n°3 démolie.	
AFB n°2584	N°7	1948	3 essieux (tC) ; poids 26/45 T ; timbre 13 atm	<i>Celle conservée dans la remise à l'Ecomusée (voir photo)</i>	Fonds Eco
AFB N°2680	N°2	1951	3 essieux (tC)	remplace la <i>FUF</i> n° 4 (N°1286)	



Extrait d'un catalogue des AFB loco type *Maurage*- fonds CFC.

Notes :

- 1- **Pour les machines du Grand Hornu** ; dans les registres des CA, l'AG du 27.02.1847 (Vol 6/7) précise : « le remplacement des chevaux par une petite locomotive serait bienvenu pour les transports sur le CdF du charbonnage. Elle serait d'une force de 12 cv pour la remorque de 12 wagons (équivalent à une charge de 32T) ; coût : 20000 F »
Celle du 30.10.1848 (Vol 6/7) précise que « pour le transport du charbon au rivage, il est nécessaire de prévoir une deuxième locomotive. Après soumissions, le choix s'est porté sur les *Ateliers du Grand Hornu*, au coût de 16000 F »
- 2- Il est pris la décision au CA du 29.05.1886, d'acheter une **nouvelle chaudière pour la loco n°3** qui fonctionne depuis vingt ans. Le constructeur retenu est la FUF ; prix : 8500 F.
- 3- Suite à l'explosion de la chaudière d'une locomotive (N° ?) le 22 décembre, celle-ci devrait être remplacée par une neuve ; les deux premières locos, en fonction depuis plus de vingt ans, sont gravement sollicitées par suite des fortes rampes et aux courbes des voies ; **la nouvelle loco portera le n°5.** (CA du 28.12.1886) Cette machine, comprenant les mêmes organes que la loco n°3, est achetée à la FUF au prix de 24000 F. Elle est mise en service le 3.01.1887.
- 4- La locomotive n°4 demande de grosses réparations et le remplacement de sa chaudière (en cuivre ; prix de l'ordre de 8500 F) Il est proposé d'acheter une loco identique à celles portant les n°1, 2, 4, et attendre pour effectuer les travaux de remplacement de la chaudière. Accord pour l'achat d'une loco neuve de 17 T à la FUF ; prix 18000 F ; elle sera en fonction le 8.02.1888.
- 5- Cette firme (**AFB à La Croyère**) a réalisé avant la deuxième guerre mondiale, une loco à 3 essieux pour les charbonnages, dénommée *Maurage* ; elle fut reprise par l'occupant pour ses propres besoins, mais avec des chaudières plus puissantes. Poids : 36/45 T ; timbre : 12 kg ; 212 tubes ; surface de chauffe : 90,50 m² ; diamètre des roues accouplées : 1m10. Les contrats d'achat des locomotives ne sont pas retrouvés à ce jour.

B. LES LOCOMOTIVES A CHAUDIERE VERTICALE ET A VOIE ETROITE DE SURFACE

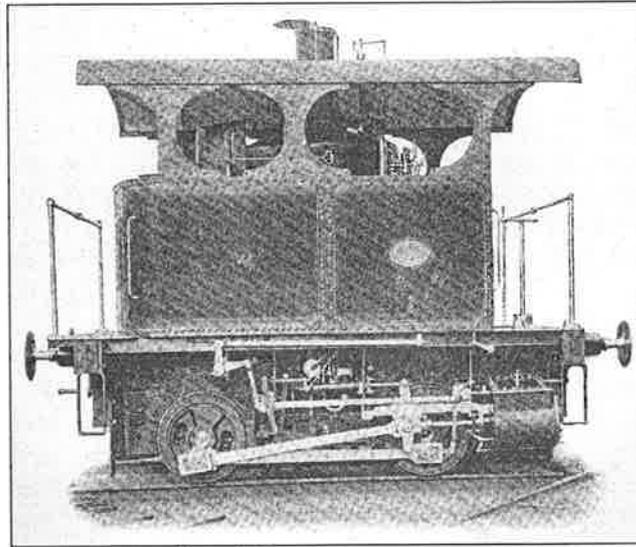
La plupart de ces engins sont des occasions issues de la société Ernest Roland à Houdeng-Aimeries, qui propose différentes locomotives à voie de 600 mm. L'année de leur construction serait de 1909.

Cr et N°	N° BdL	Années de (C) ou (L)	Type ; mise en service ;	Divers, HS ou de démolition en	Sources
Cockerill N°3466	N°7	1914/1916	Loco à chaudière verticale, achetée chez <i>Roland</i> en 1916. Poids : 11 T	Bon état en 1919, elle est utilisée pour le terril d'Havré ; elle est revendue à <i>Roland</i> en 1924, et aboutira aux Verreries de la Paix à Lodelinsart en 1926.	CA du 28.06.1916, Livre 12 ; coût : 12600 F.
Cockerill n°21.. ?	N°8	1889 ?	Loco à chaudière verticale ; achetée chez <i>Roland</i>	Vendue à BdL par Focquet. HS en 1919 (en réserve)	
Cockerill n°1430	N°4	1887/1908	Loco à chaudière verticale	Vendue à <i>Roland</i> en 1919 en état moyen. Origine : Mines de Meurchin.	Catalogue <i>Cockerill</i> , type IV

Nota : l'achat de la loco n°7 (**n°3466**) d'occasion, s'accompagne aussi de 50 wagonnets type Decauville.

Bien qu'il ne soit pas fait mention du type de wagonnet acheté, il pourrait quand même s'agir de celui dit à « caisse équilibrée », basculant à gauche ou à droite, à voie de 50 ou de 60 cm (du type 25 utilisé pour les mines, extrait du catalogue *Decauville* de 1897) La benne pouvait contenir 600 L de déchets.

La Cockerill type IV se définit comme suit : pression : 10 atm ; diamètre des cylindres : 250 mm ; diamètre des roues : 615 mm ; longueur : 4 m (hors buttoir) ; poids : 12,8 T. (extrait du catalogue)



Type de machine acheté par les charbonnages (extrait de catalogue)



(Photographie au Musée de Treignes) Fonds CFV3V.

Jusqu'en 1965, cette machine est la propriété de la société Heuze- Malevez-Simon à Auvélais, et ensuite de 1965 à 1980, celle de la société *Adhémar Demanet* (produits métallurgiques à Gosselies) Propriétaire: CFV3V. Année de construction : 1913. Masse à vide : 10 tonnes. Puissance : 30 CV. Surface de chauffe : 15m².

Un état général du parc de locomotives a été effectué en octobre 1919 par le charbonnage.
(Voir point ¹⁰)

Conclusion :

A la date d'aujourd'hui, le Numéro que portait la locomotive à vapeur exposée dans la cour du charbonnage n'est pas encore découvert; qui le retrouvera ?

NDLR : La machine à chaudière verticale acquise par le CFV3V était sous pression et circulait à Treignes lors du festival de septembre 2010