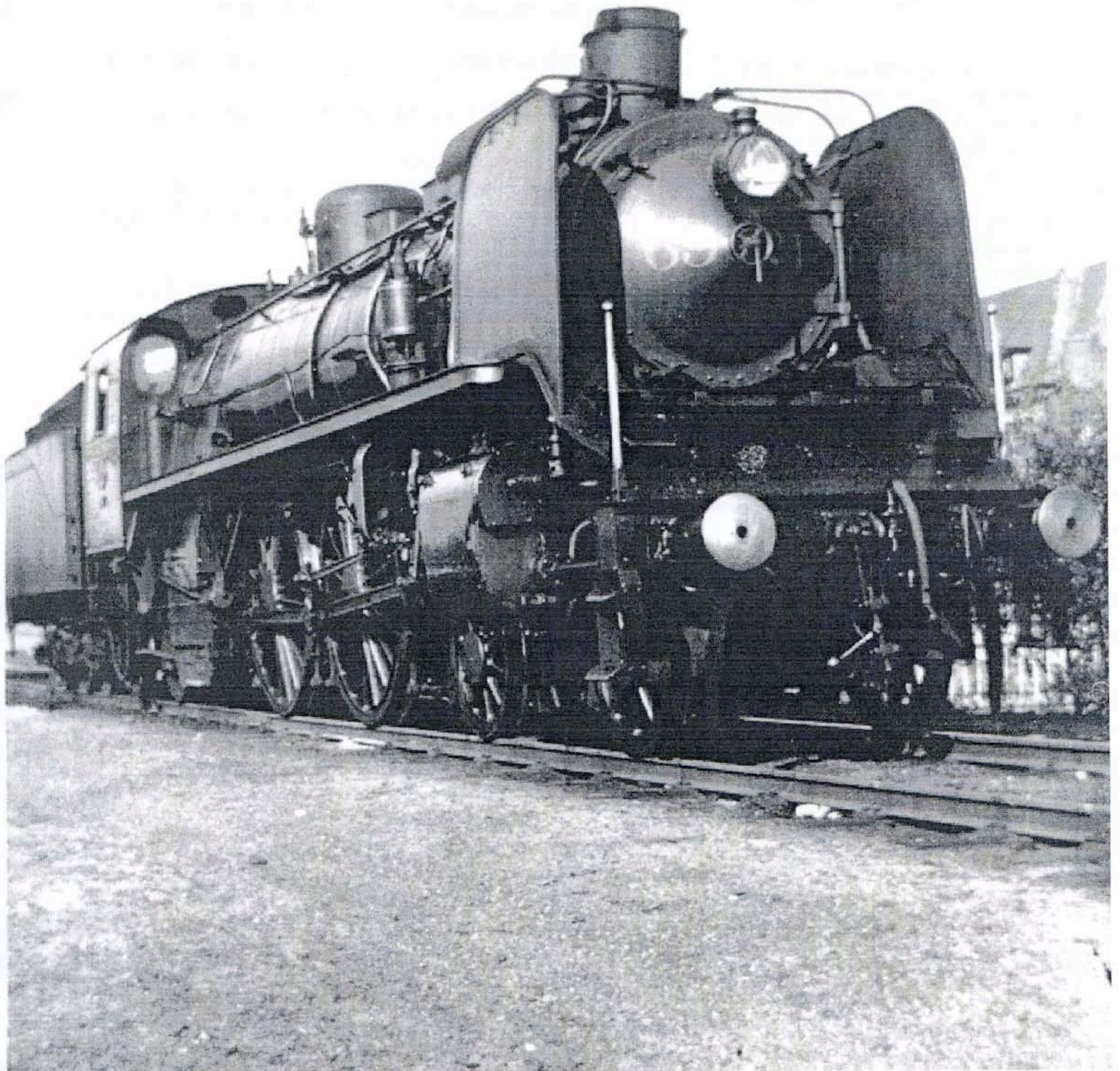


Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

ferro flash Namur

La gare de Walcourt
Wagons et sidérurgie



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur..... : 1.500 Bef. / 37,18 Eur

Membre ordinaire * : 1.000 Bef. / 24,79 Eur

Membre junior (- de 18 ans) . : 500 Bef. / 12,39 Eur

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service FFN) : 600 Bef. / 14,87 Eur
Pour l'étranger : 800 Bef. / 19,83 Eur

** Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.*

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.
Email : daniel.rmm@skynet.be

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves.

Ferro Flash Namur

Rédaction et éditeur responsable : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62. GSM : 075 - 48.62.60.
Email : claudemodeliste@skynet.be
Url Internet : <http://users.skynet.be/etudesup.ccb/index.htm>

Diffusion : Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET.
Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

L'utilité de rejoindre un club de modélisme ferroviaire.

Merveilleux monde que le train miniature, doux rappel de notre enfance, villages, gares, tunnels, montagnes, rames conformes ou non au réalisme, tout est possible, monde du fantastique à portée de notre main. Sommes-nous capables de nous souvenir : nos sensations, les odeurs, les ambiances ?

L'expérience est possible, essayons de nous remémorer tout cela et nous retrouverons en même temps l'émerveillement qui nous amena jadis au sein de ce merveilleux hobby.

Exercice que je vous conseille afin de retrouver un nouvel échappatoire contre les attaques et les agressions de la vie moderne décidément bien stressante.

Restaurer en nous-mêmes une possibilité de bonheur avec, en plus, la satisfaction de pouvoir partager.

Ne pas se réfugier dans l'ombre et pouvoir faire partager son expérience avec d'autres, sans devoir se battre seul contre les multiples difficultés que constitue un hobby aussi riche en variétés : électricité, électronique, software, décoration, réparations, mises aux normes etc....

Voilà bien l'utilité d'avoir rejoint un club de modélisme ferroviaire !

Nous trouverons ensemble le moyen de nous enrichir et de nous amuser, car il ne faut pas perdre de vue que cette activité doit rester source de plaisir et de délasserment !

Laissons nos envies nous conduire et ne nous arrêtons pas aux dogmes. Sachons prendre ailleurs l'expérience qui nous manque sans nous enfermer dans une conception rigide.

Tout le monde qui nous entoure, présent ou passé, doit nous servir de modèle pour exprimer notre

créativité, car la copie servile peut nous faire disparaître le plaisir.

L'expérience des autres doit seulement servir de moteur à notre propre créativité. Un seul jugement compte : le nôtre.

Apprenons aussi la tolérance dans le groupe de membres que nous constituons, car nous n'avons pas le droit de détruire le rêve d'autrui. Mais peut-être que nous ne possédons tout simplement pas la même interprétation dans la reconstitution de ce petit monde.

Avant tout, amusez-vous !

Amicalement,
Jean-Claude Botspoel

Il ne faut pas perdre de vue que notre hobby doit rester source de plaisir et de délasserment.

Programme des réunions au RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Michel Foulon, son équipe, l'agenda Fébelrail,
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

MARS

- 12 : Réunion réseaux + parution avec retard de **Ferro Flash Namur n°94**.
 12 : *CFFL : conférence de Jean-François Huart «Les vapeurs à voie étroites en ex-RDA (Saxe)»*
 14 : *Vilvoorde : bourse d'échange. De Brauwerestraat, 19b.*
 19 : **Réunion mensuelle du RMM**, programme prévu :
 Conférence ferroviaire de Jean Dubuffet : «le chemin de fer Nice - Coni».
 Exposé modélisme de Claude Riguelle : «les attelages et boîtiers courts du commerce».
 20-21 : *Salon du MOdélisme et de la MAquette au Heysel. (5.500m²) 250 BEF l'entrée*
 21 : *Bourse d'échange, le matin, à Woluwe-Saint-Lambert.*
 26 : Réunion réseaux.

AVRIL

- 2 : Réunion réseaux.
 9 : Réunion réseaux + parution de **Ferro Flash Namur n°95**.
 11 : *Bourse d'échange à Sart-Saint-Laurent, salle omnisports, chaussée de Charleroi.*
 16 : **Réunion mensuelle du RMM**, programme prévu :
 Exposé modélisme de Jules Falque : «construction d'immeubles en plasticartes»
 18 : *Bourse d'échange, le matin, à Woluwe-Saint-Lambert.*
 23 : Réunion réseaux.
 24 : *Bourse d'échange au Palais des Expositions de Charleroi, hall 2.*
 24, 25 ... : *Salon du modélisme Hall 2 du Palais des Expositions de Charleroi.*
 30 : Réunion réseaux.

MAI

- 7 : Réunion réseaux.
 13 / 16 .. : *Exposition à Blankenberge.*
 14 : Réunion réseaux.
 16 : *Bourse d'échange, le matin, à Woluwe-Saint-Lambert.*
 21 : **Réunion mensuelle du RMM**, programme prévu :
 Diapositives helvétiques d'Etienne Dehasse : «Le B.L.S.»
 23 : *Bourse à Sart-Saint-Laurent, salle omnisports, chaussée de Charleroi.*
 23 : *Fête à la gare de Raeren. 10ème anniversaire de l'association «Vennbahn»*
 28 : Réunion réseaux.

JUIN

- 4 : Réunion réseaux.
 11 : Réunion réseaux + parution de **Ferro Flash Namur n°96**.
 18 : **Réunion mensuelle du RMM**, programme prévu :
 Conférence ferroviaire de Jean-François Huart : «Vapeur en Ex-Allemagne de l'Est
 (voies étroites en Saxe)».
 18 au 20 : *Festival international de la Vapeur à Bouveret (Suisse), entre Montreux et Evian.*
 25 : Réunion réseaux.

SEPTEMBRE

- 3 : Réunion réseaux.
 10 : Réunion réseaux.
 17 : **Réunion mensuelle du RMM**, programme prévu :
 Exposé modélisme d'André Delsemme : «Le réseau H0 Bregenz».

Assemblée Générale du 22 janvier

Sans surprises et suivant les formes habituelles, le Président, Jean-Claude Botspoel a ouvert l'assemblée et a demandé au trésorier Didier Delfosse de présenter la comptabilité de 1998 ainsi que le budget pour 1999. Parfait équilibre des comptes qui sont très bien tenus. Les Commissaires aux comptes l'ont d'ailleurs explicité dans leur rapport.

Commissaires aux Comptes

Michel Archambeau a offert ses services et rempile pour 2 ans au titre de second Commissaire aux Comptes en remplacement de Jean-Pierre Lobet, arrivé au terme de son mandat biennal.

Comité du club

Jean-Marie Burton ne souhaitait plus se représenter, il a été remplacé par Jean-Pierre Lobet qui s'est proposé. Il est bien décidé à travailler pour le club en plus de ses fonctions diurnes de gérant de l'agence CGER de Floreffe.

Le nouveau comité

Après le vote, il est composé des amis suivants :

Président Jean-Claude Botspoel
 Vice-président Michel Herbiet
 Secrétaire Daniel Braibant
 Trésorier Didier Delfosse
 Membres Claude Carpet
 Etienne Dehasse
 Jean-Pierre Lobet

Modification des statuts

Aucune modification n'ayant été proposée, les statuts et règlement d'ordre intérieur sont inchangés et toujours affichés aux valves du club. Ils sont donc consultables aux réunions hebdomadaires.

Ferro Flash Namur

La dernière réunion du comité en 1998 a pris la décision de réduire le Ferro Flash Namur à 5 numéros légèrement plus épais au lieu de 6.

La motivation est purement financière. En effet, le coût de rédaction, d'impression et surtout de diffusion de la revue prend des proportions qui commencent à dépasser le budget octroyé à Ferro Flash Namur. Les incessantes hausses discrètes des tarifs postaux en sont pour une bonne part.

Le comité n'a pas voulu remettre en question les cotisations qui sont pourtant les mêmes depuis plus de 10 ans (!) malgré l'augmentation de l'index...

Dès lors, le comité de rédaction prendra la décision d'étaler les 5 numéros sur l'année pour réduire au maximum l'absence du sixième numéro.

L'étalement se fera pendant les vacances. C'est le numéro d'août qui disparaîtra.

Cette année, il ne peut y avoir de modification étant donné que la décision est apparue après le paiement de certaines cotisations 99.

La mesure prendra donc ses effets en l'an 2000. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

(s) vos ferro-flasheurs attentifs.

Dates des réunions et programmes

Des modifications pouvant intervenir en cours d'année, surveillez bien l'agenda en page 2 !

Une naissance précoce

Elle n'était pas attendue aussi vite, la petite Margaux Delfosse. Elle a préféré connaître ses parents plus tôt que prévu à la plus grande joie d'Anne sa maman qui a été délivrée d'un poids superflu et encombrant, ce 6 mars à 16h...

En bon trésorier, Didier a compté : les 20 doigts sont bien là. Pour le petit morceau qui manque, il faut se rendre à l'évidence : c'est bien une fille !

Didier admire «son» chef d'oeuvre les yeux ronds et le sourire béat...

Rue de Furnaux, 26 B; 5640 Mettet.

Sur les rails vers l'an 2000
avec le Rail Miniature Mosan et Ferro Flash Namur
L'équipe de rédaction (Claude Carpet et Michel Herbiet)
travaille avec vous, pour vous...

Wagons et sidérurgie

Une étude de Philippe Bruniaux

Introduction

Histoire et évolution

La sidérurgie est apparue chez nous il y a bien longtemps. D'abord là où se trouvait le minerai de fer (ex. la Lorraine française) ou l'énergie, le charbon de bois. C'est ainsi qu'elle s'est développée, entre autres, dans le Namurois, l'Ardenne, la Gaume...

Mais une nouvelle énergie apparaît, le charbon. Et naissent les bassins charbonniers et sidérurgiques de Liège, Charleroi, Centre-Borinage. Des anciens sites ardennais subsistera Rodange-Athus-Longwy plus proche du minerai lorrain.

Ces activités nécessitent de transporter l'énergie (charbon, coke), le minerai et les produits finis ou semi-finis. Dès l'origine, des rails de bois recouverts de fonte (1738), puis des rails métalliques (1763) voient passer des wagons tirés par des chevaux ou des câbles.⁽¹⁾

La première locomotive à vapeur, celle de R. Trevithick, roule en 1804 sur la voie reliant les forges de Penydarren à Abercynon, Pays de Galles, et transporte 10 T de fer et 70 personnes. La première ligne de chemin de fer de Stockton à Darlington est inaugurée en 1825 et transporte essentiellement du charbon.⁽²⁾

Train et sidérurgie sont désormais liés : la sidérurgie a besoin du train pour l'approvisionner en matières premières et transporter ses produits. Le chemin de fer est l'un des débouchés de la sidérurgie : rails et locomotives d'abord, viendront ensuite les châssis, puis les caisses des wagons et voitures.

Train et sidérurgie ont donc fait bon ménage chez nous. Et tout réseau des époques III et IV devrait voir passer l'un ou l'autre convoi sidérurgique.

Mais la raréfaction du minerai, puis du charbon amène un déplacement des industries sidérurgiques vers la mer d'où vient maintenant le minerai et l'énergie. Seuls les fours électriques (qui utilisent en partie les ferrailles) subsistent loin de la mer.

En Wallonie, il n'y a plus que quatre hauts fourneaux : le n°4 à Marcinelle, le B à Ougrée, le n°5 à Seraing

et Duferco à Clabecq. Les trois premiers appartenant au groupe Cockerill-Sambre.

Notre sujet en modélisme

Notre objectif : décrire, montrer des wagons, des rames sidérurgiques. Dans le même ordre d'idées nous décrirons les modèles industriels ou artisanaux existants en Ho, comment les améliorer, les patiner, les charger...

Comme nous ne prétendons pas être exhaustifs ou tout connaître, toute précision, ajoute, rectification, commentaires ou articles complémentaires seront bienvenus...

(1) Clive Lamming, " Les grands trains de 1830 à nos jours ", Edt Larousse, Paris, 1989.

(2) Dubuffet Jean, " Les chemins de fer dans le monde : de Denis Papin à nos jours ", in " Ferro Flash Namur ", bulletin du Rail Miniature Mosan, n°92 1998-5.

Améliorer les modèles existants : pour éviter les répétitions

Les roues et le roulement

Changer les essieux ou les brunir si nécessaire.

Salir et patiner

J'utilise des gouaches (gris, brun, terre de sienne brûlée ou non ...).

L'avantage est qu'un peu d'eau peu atténuer la patine ou tout faire disparaître.

La difficulté qu'il faut faire adhérer la gouache sur le plastique en évitant la formation de gouttes.

Pour y arriver je badigeonne d'abord à l'alcool à brûler en évitant les marquages. Le plastique devient mat, et la gouache accroche...

Quand vous avez obtenu l'effet désiré vous pouvez laisser tels quel -avec un risque

d'effacement- ou passer un voile de vernis mat à l'aérographe ou en bombe.

Les attelages

Trois options sont possibles :

- Poser des mécanismes d'attelage court à élongation.

Mais cela sera à étudier en fonction de chaque cas. Divers types sont possibles dans les marques Fleischmann, Roco, Simoba....

- Laisser tels quel.

- Mais quelle distance entre les butoirs !
- Raccourcir les attelages.
 - Recouper la tige des bogies (pas trop et suffisamment selon le rayon de courbure minimum de votre réseau), et coller un profilé rectangulaire acceptant les attelages à emboîter courts (Roco, Fleischmann, Märklin) ou universels.
 - Ou utiliser le "système Liliput" : regardez bien sous les wagons 2 essieux, un attelage universel enfichable est emboîté dans un boîtier fixe... Cela peut permettre de raccourcir l'attelage sous ce type de wagons à moindre frais en collant un profilé rectangulaire (3,9 x 1,7 mm) acceptant les attelages à emboîter courts (Fleischmann, Roco, Märklin) ou universels.

Table des matières

Introduction

Types de transport

Transports de matières premières

- Transport de minerai
- Transport de ferrailles
- Transport de charbon

Transports "internes" à l'industrie sidérurgique

- Transport de coke
- Transport de fonte en fusion
- Transport de coïls chauds
- Transport de lingots chauds

- Transport de brames
- Transport de brames chauds

Transports de produits finis ou semi-finis

- Transport de coïls
- Wagons plats de type spécial
 - Des rails
 - Des tuyaux ou des tubes
 - De fil de machine
 - D'essieux montés
 - De bogies
- Wagons transports de voitures
- Wagons plats de type courant
 - Ces wagons peuvent être chargés avec
 - Des tôles
 - Des pailles (pour le bâtiment)
 - Des fers longs (pour le bâtiment)
 - Des poutres et des poutrelles
 - Des rouleaux de câble
 - Des charpentes métalliques
 - Des moteurs
 - Des ancres de navire
 - Des pièces métalliques diverses
 - Des véhicules industriels
 - Des véhicules agricoles
 - Des camionnettes
 - Des camions ou tracteurs de semi-remorques

.....
Suite en page 6.

Philippe Bruniaux

Les nouveautés belges pour 1999

Vu par Claude Riguelle

Märklin

Coffret de deux locomotives diesel série 202 et 203 à mettre en double traction car seule la 202 est équipée d'un moteur, l'autre d'un bruiteur.

Coffret de 2 wagons citernes (Shell et sans décor).

Coffret de 2 wagons pour transport de bobines d'acier laminé (Shimms) type 3614.

Locomotive électrique type 122 (en 2 rails chez Trix).

Jouef

Locomotive électrique série 13 SNCB et CFL 3000.

Roco

Locomotive vapeur 25.021.

Wagon transport de coil.

Wagon tombereau.

Wagon citerne KVG.

Wagon kangourou TRW avec 2 conteneurs de 20'

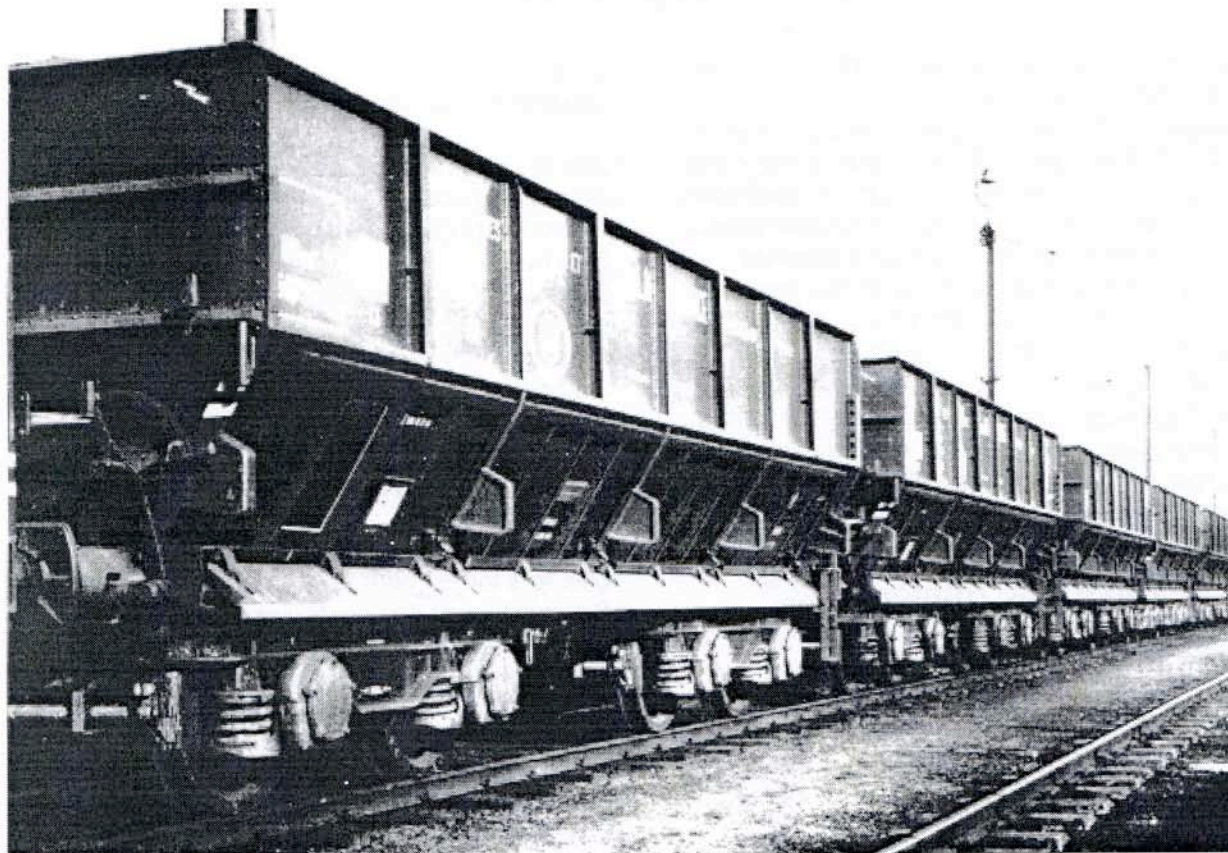
Train automoteur TEE VT11^s de la DB ayant circulé en Belgique.

Fleischmann

Voiture voyageurs 1/2 classe à 3 essieux. Pouvant être accouplée à un wagon Roco pour trains «trotti-nette».

Kibri

Cabine de poste de signalisation de type SNCB et Nord.



Minéraliers époque III. Photo extraite de «Histoire des Chemins de fer belges» de Joseph Delmelle.

Deux locomotives type 26 (en tête la 26.052) tractent un lourd convoi de minéraliers vers Athus.

Gare de Gendron-Celles, le 6 juillet 1953.

(photo J. Renaud, extraite de «Vapeur à la SNCB» tome 1 de Max Delie)



Wagons et sidérurgie

1. Le transport de matières premières

1. Transport de minerai

Modèles réduits SNCB époque III

Leur reproduction en modèle réduit est inexistante à notre connaissance.

Modèles réduits SNCB époque IV

Marque	Epoque	Couleur	Usine	Référence
Dacker	IV	Gris	Cockerill	D025-1000-001 et suivants
			SNCB	
		Brun	Sambre	
			Boël	
		Jaune	Sitrans	
Märklin	IV / V	Gris	Caibs	48440
		Brun	Boël	48444

Les trémies Fals (une ou deux par rame) peuvent également être utilisées.

Marque	Epoque	Couleur		Référence
Lima		brun	marquage blanc UIC	302936k
Märklin		brun	marquage blanc UIC	4656

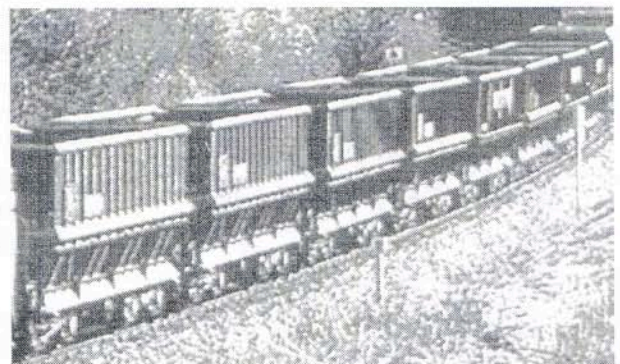
Comment améliorer ces modèles ?

Lester et charger le minerai

Au choix, laisser la trémie vide ou la charger.

Le lest est inutile.

Pour la charger : après avoir découpé du polystyrène expensé à la forme du fond de la trémie, peindre la surface supérieure en brun foncé (à la gouache, sinon le polystyrène fond...), charger la trémie à moitié soit de minerai réel, soit de chicorée fine.

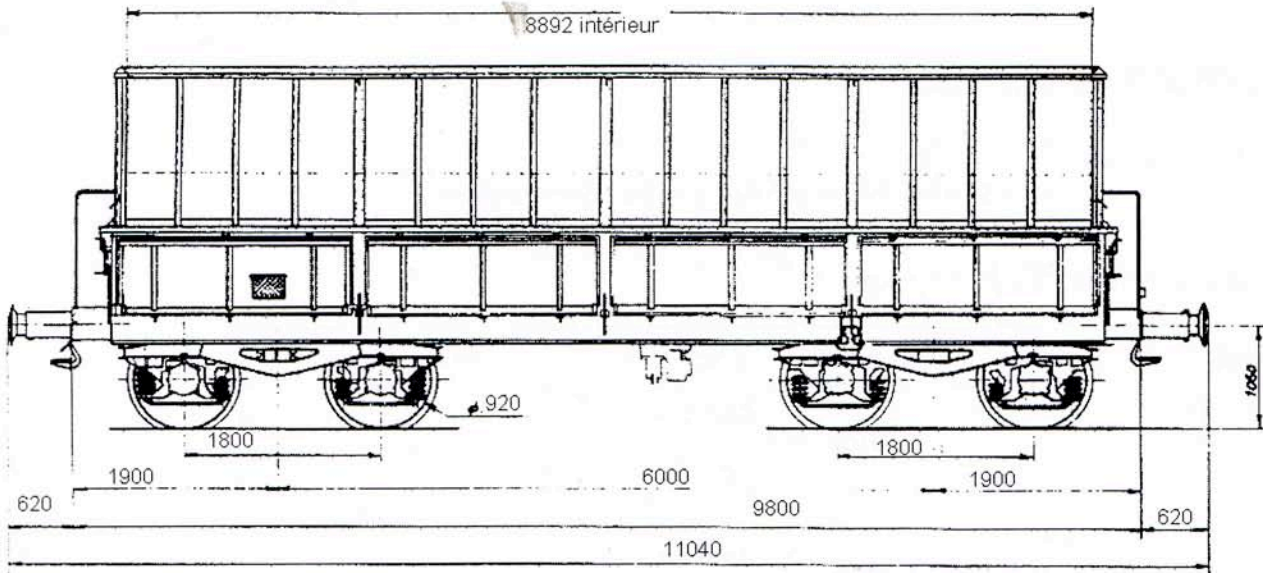


Minéraliers époque IV (photo Jacques Quoitin)

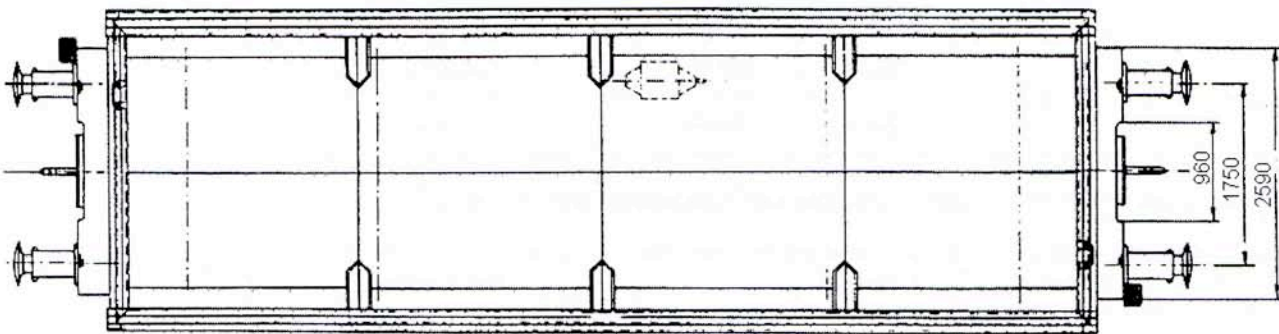
Pour une trémie vide, laisser quelques grains de minerai ou de chicorée au fond du wagon. Salir et patiner. Patiner à la gouache : brun, terre de sienne brûlée ou non ... (voir le chapitre «Introduction») ou utiliser de l'Humbrol "track colour" n°173.

Les attelages

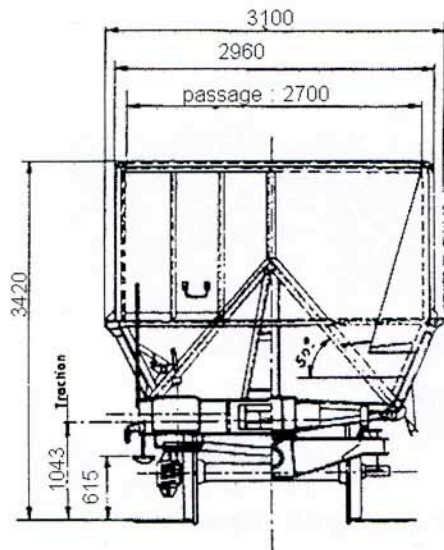
Enficher des attelages à emboîter courts (Roco, Fleischmann, Märklin) ou universels.



Wagon trémie pour transport de minerais, vue en élévation



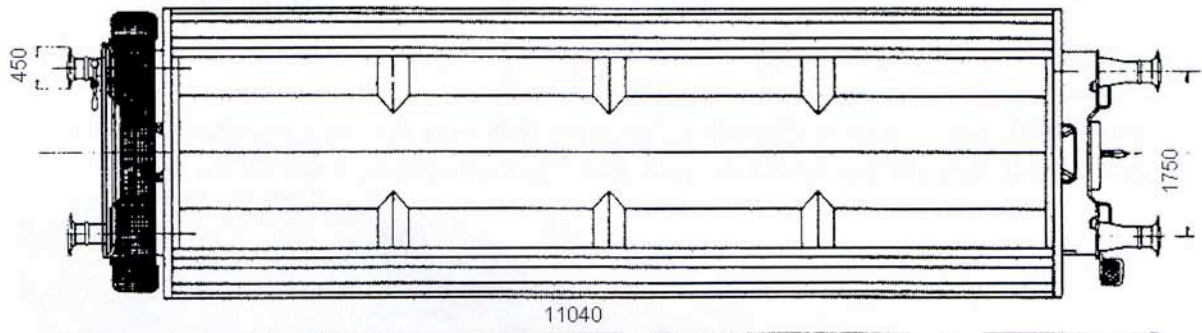
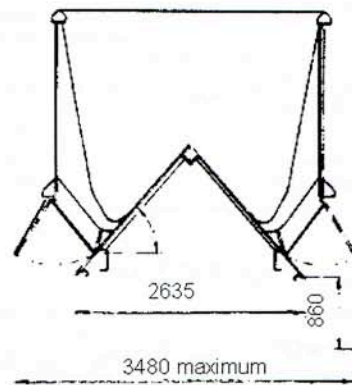
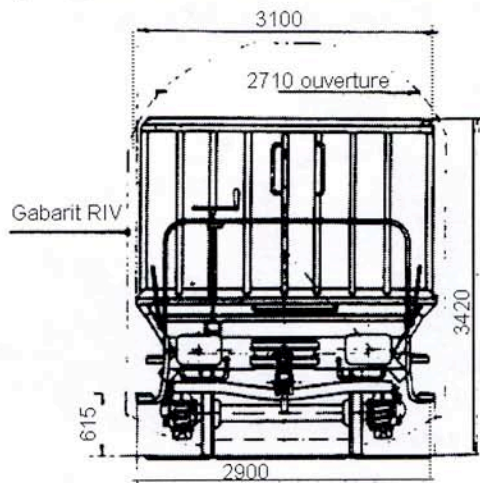
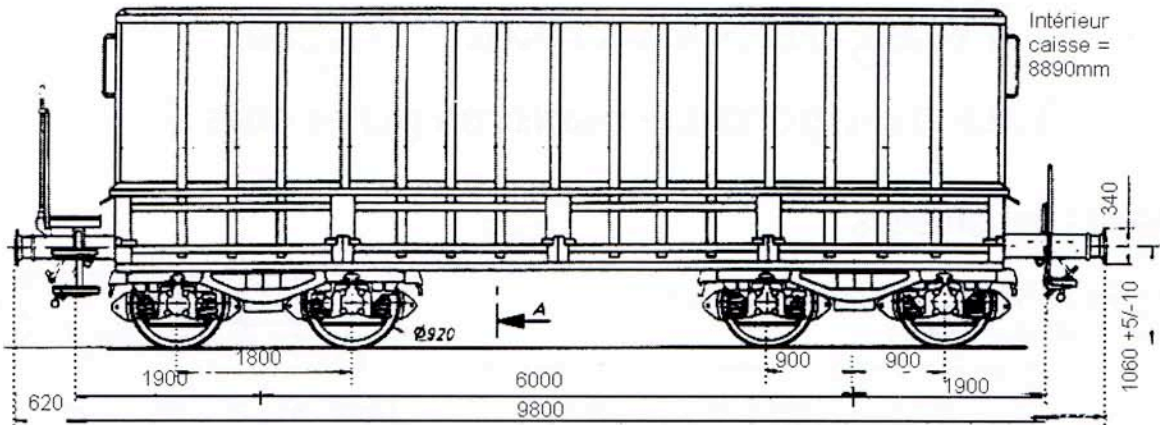
Série avec frein à main 8188665 0 125 à 8188665 0 249



- Type M 1000H 0
- Code lettres Fals
 - Année de construction 1975
 - Volume 40m³
 - Boîte à rouleaux SKF
 - Bogies Y25Cs
 - Rayon de courbe autorisé. 50m
 - Type de frein O-GP
 - Distributeur Oerl Est 3f GP 14"
 - Régleur DRV 2 A 600
 - Tare moyenne 20,3 tonnes

Wagon à minerais

Extraits du plan SNCB



Disposition pour wagon sans frein à vis



Wagon trémie pour transport de minerais

Extraits du plan SNCB

Série avec frein à main 8188667 5 600 à 8188667 5 799

Type M 1000H 0
 Code lettres Falls
 Année de construction 1981
 Volume 40m³
 Bogies Y25 Cs 2

Rayon de courbure autorisé 35 mètres
 Type de frein O-GP KE-GP
 Distributeur Knorr KEIa SL
 Régleur DRV 2A - 600 H 25
 Tare moyenne 21 tonnes

Wagons et sidérurgie

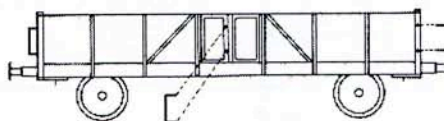
1. Le transports de matières premières

2. Transport de ferrailles

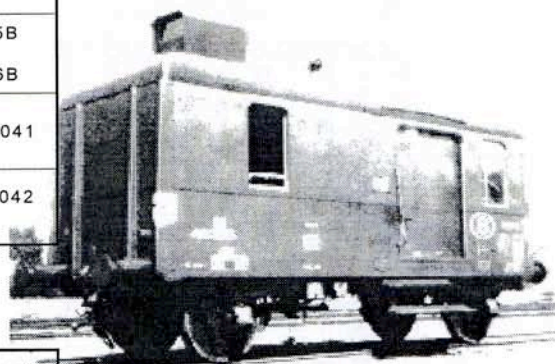
Modèles réduits SNCB époque III

Utiliser des tombereaux divers :

Marque	Construction	Teinte	Marquage	Référence
Bucco	construction bois	vert	marquage jaune	?
Liliput	construction bois "Linz"	vert	marquage jaune passage de frein	217.95B 217.96B
Piko	construction française tôle	vert	marquage jaune Europ	5/6444/041
Piko	construction française tôle	vert	marquage blanc Europ	5/6444/042



Tombereau «Linz», extrait du «mode d'emploi» de Liliput fourni avec le modèle



Fourgon tôlé époque III, extrait du catalogue «Dacker»

Il est possible d'ajouter à la rame un fourgon :

Piko	construction allemande	vert	marquage jaune	5/6605/040
Dacker ou SprimHobby	fourgon tôlé	vert	marquage jaune et vigie	D25/4012/9

Leuven, 1943, sous l'occupation allemande. La locomotive 5108 tracte deux wagons tombereau.
(photo K.J. Harder de la Deutsche Reichsbahn, parue dans «Vapeur à la SNCB», tome 2 de Max Delie)



2. Transport de ferrailles

Modèles réduits SNCB époque IV

A. Utiliser des tombereaux divers :

Marque	Construction	Coul.	Marquage	Référence
Fleischmann	tôle	vert	jaune Europ	5207
Kleinmodellbahn	tôles bosselées	brun	blanc UIC	3088
Liliput	bois "Linz"	vert	jaune jaune passage de frein	217.90B 217.91B
Piko	française tôle	vert	blanc UIC	
Piko	française tôle	brun	blanc UIC	
Rivarossi	tôle	vert	jaune UIC	2428
Roco	française tôle	brun	blanc "Ribbons"	46695
Euroscale	tôle "Eo"	brun	blanc UIC	

Lester et charger la ferraille

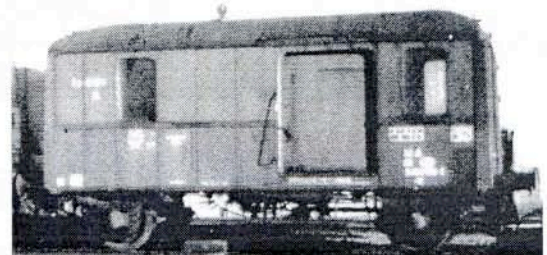
Le lest est inutile.

Pour la charger :

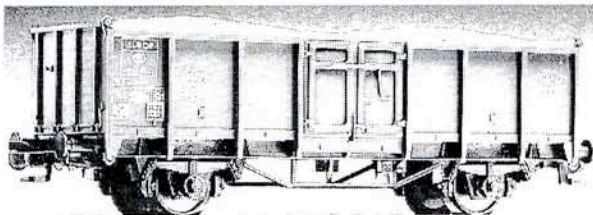
Découper du polystyrène expansé à la forme intérieure du fond du wagon, en peindre la surface supérieure en brun foncé, charger le wagon de déchets de plastique (reste de poutrelles, de rambarde, d'échelles, de grappe) ou de métal. (idem, y compris rails, essieux, clous sans tête, têtes de clous, agrafes...). La dimension maximum des déchets utilisables en aciérie électrique est de 1,20m (13.8mm au 1/87 soit 14mm). Je colle ces déchets à la colle blanche colorée à la gouache brune et

Il est possible d'ajouter à la rame un fourgon :

Marque	Construction	Coul.	Marquage	Référence
Dacker ou SprimHobby	belge, fourgon tôle	brun	UIC sans vigie	D25/4012- /11



Fourgon tôle époque IV, extrait du catalogue «Dacker».



Tombereau époque IV, extrait du catalogue Fleischmann

B. Utiliser des tombereaux à bogies Eas ou Eaos

Marque	Construction	Teinte	Marquage	Référence
Rivarossi		Brun	marquage blanc UIC	2417
Klein modellbahn		Brun	marquage blanc UIC	3406 / 3412
Liliput		Brun	marquage blanc UIC	24490 / 24491 / 24495
Lima		Brun	marquage blanc UIC	30.3210
Märklin		Brun	marquage blanc UIC	4716

je retouche enfin à l'Humbrol rouille n°113.

Découper du polystyrène expansé à la forme intérieure du fond du wagon, en couvrir la surface de papier aluminium alimentaire chiffonné, recouvrir de parallélépipèdes rectangles de papier aluminium (8mm x 8mm x 15mm) Salir légèrement en brun, noir, rouille : cela peut représenter les automobiles compressées utilisées en aciéries électriques.

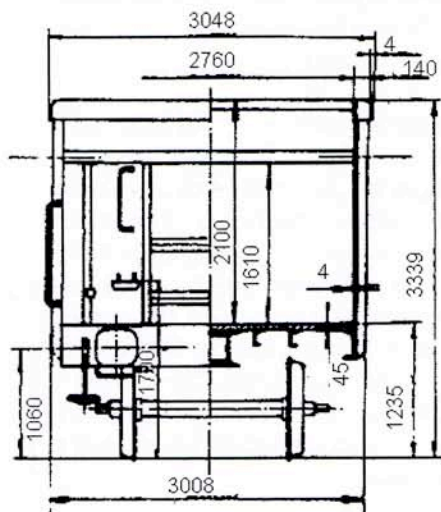
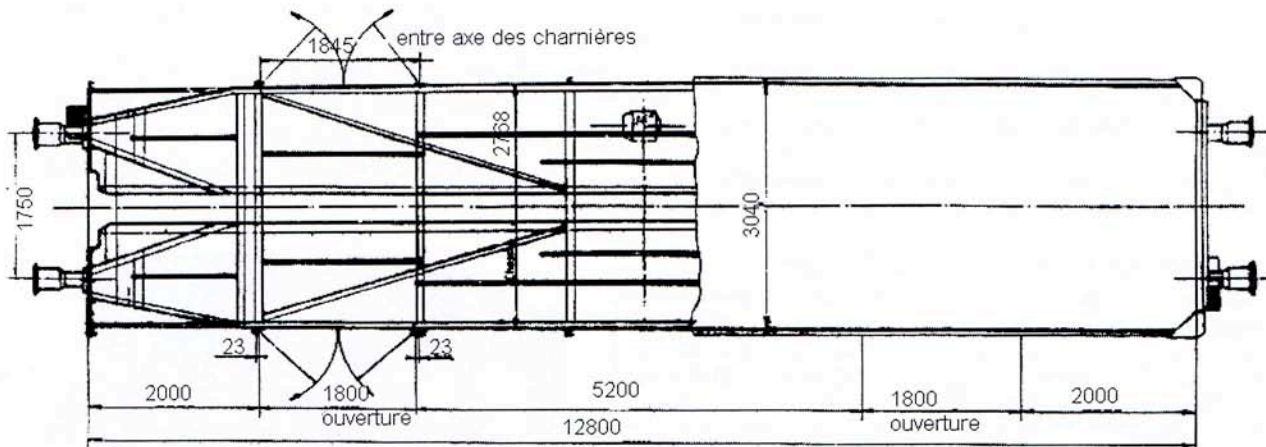
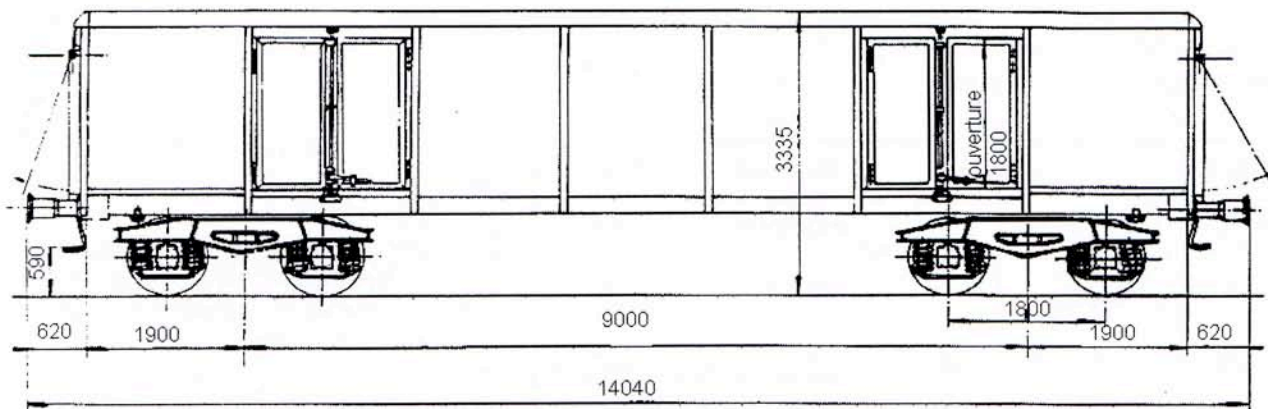
Salir et patiner

Avant de patiner, il est possible de faire des retouches de peinture au wagon à l'Humbrol n°70, par exemple ou, à un autre brun rouge, ajouter un peu de rouille n°113 ou 173.

Patiner à la gouache : brun, terre de sienne brûlée ou non.

Les attelages

voir le chapitre «introduction».



Wagon tombereau

Extraits du plan SNCB

Série sans frein à main

1
1
8
8
5
9
5
0
0
0
0
 à
 1
1
8
8
5
9
5
0
9
9
9

Type M

- Code lettres Eas
- Année de construction 1972
- Volume 73m³
- Surface 35,3m²
- Bogies Y25 Cs
- Boîte à rouleaux SKF

- Rayon de courbure autorisé 25 mètres
- Type de frein O-GP KE-GP
- Distributeur Est 3f 14
- Régleur DRV 2A - 600 H 25
- Tare moyenne 21,4 tonnes

La suite de cet article dans FFN 95

150 ans de chemin de fer à Walcourt

Introduction

Le 27 novembre 1848, la première locomotive, appelée «Notre-Dame de Walcourt», circule entre Charleroi et Morialmé en passant par Walcourt.

Cette mise en service est le résultat de longs débats

Aujourd'hui, voici 150 ans que le rail côtoie Walcourt en se tournant sans cesse vers l'avenir

Au 19ème siècle, la région de l'Entre-Sambre et Meuse est d'une grande richesse en minerai de fer. Ses forêts de hêtres et de chênes offrent un bois d'excellente qualité. La région est aussi réputée pour son marbre, son calcaire, son ardoise.

En 1832, on affirme déjà que toutes les matières premières peuvent être fournies par le sous-sol de la province.

Malheureusement, les voies de communication ne sont pas adaptées pour transporter toutes ces produits de l'extraction vers d'autres régions et pays.

La ligne de l'Entre-Sambre et Meuse

Le rail anglais : un modèle à suivre

La construction d'une ligne de chemin de fer apparaît très vite comme la solution optimale à ces besoins de transport.

Elle est en outre vivement réclamée par les industriels locaux et les investisseurs étrangers afin de relier la région au le reste du pays et aussi à la France.

Celle-ci souhaite, en effet, obtenir le minerai qui abonde dans nos régions.

A l'initiative de Léopold Ier, grand partisan du chemin de fer «à l'anglaise», la société anonyme du Chemin de Fer de l'Entre-Sambre et Meuse est constituée en 1845 avec pour mission de construire le chemin de fer qui devait sortir la région de son isolement.

Une ligne au fil de l'eau

L'idée maîtresse est de relier la Sambre et la Meuse en traversant la région de l'Entre-Sambre et Meuse via les vallées de l'Eau-d'Heure et du Viroin.

La ligne principale étudiée à l'époque a pour but de relier Marchienne-au-Pont et Charleroi à Vireux en France. 65 kilomètres avec embranchements pour

accéder aux établissements métallurgiques alors en activités dans la région (Laneffe, Morialmé, Yves-Gomezée, Couvin).

L'inauguration de la ligne en 1848 est très proche de ces objectifs premiers.

Naissance du réseau

En 1862, la Société possède déjà 838 wagons, ce qui atteste de l'importance du transport par le rail dans la région.

En 1863, la ligne transporte, chaque jour, 493 voyageurs, mais aussi et surtout 1.600 tonnes de marchandises diverses.

Les investissements vont bon train. Les hauts-fourneaux apparaissent en de nombreux endroits, les forges se multiplient, bref la région est en plein essor industriel.

Des gens viennent de partout pour s'installer aux abords de la ligne.

La population locale s'accroît de jour en jour.

En 1864, la s.a. du Chemin de Fer de l'Entre-Sambre et Meuse fusionne avec les société de l'Est-belge et d'Anvers-Rotterdam.



C'est la naissance de la **Compagnie du Grand Central Belge**. Elle a obtenu de l'Etat une concession pour 33 ans.

La compagnie compte quelques 500 kilomètres de lignes reliant la Hollande à la France en traversant

la Belgique du Nord au Sud. Un véritable réseau était né.

Fin du 19ème, début du 20ème siècle : la vapeur se renverse

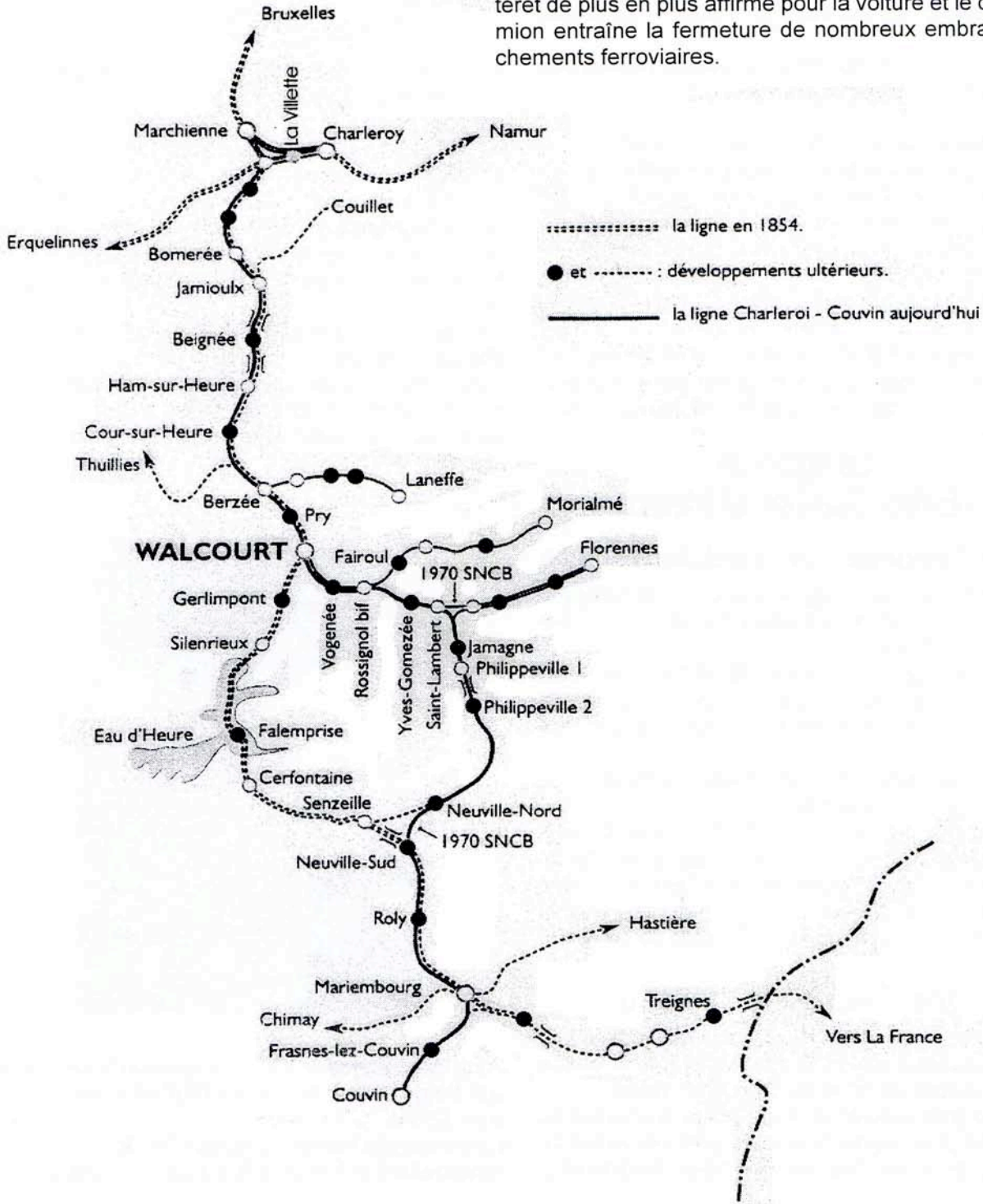
En 1897, cette compagnie est reprise par l'Etat belge et, en septembre 1926, l'Etat concède ses attributions pour 75 ans à la jeune SNCB.

Les débuts du nouveau siècle sont timides au niveau des investissements et les activités déclinent. Le trafic marchandises local fond comme neige au soleil. Par contre, les échanges internationaux se

développent. La région voit cette fois passer des convois de minerais français qui viennent alimenter les bassins sidérurgiques de Charleroi et du Centre. La ligne 132 (Charleroi - Couvin) connaît aussi un regain d'activité pendant l'entre-deux-guerres avec un important trafic mixte.

On peut toutefois situer le début du déclin en 1939. Les usines ferment et les installations ferroviaires se réduisent car les trains de marchandises sont détournés vers d'autres lignes (Athus-Meuse, notamment).

Certaines liaisons annexes sont supprimées. En cause, la guerre bien entendu. Après celle-ci, l'intérêt de plus en plus affirmé pour la voiture et le camion entraîne la fermeture de nombreux embranchements ferroviaires.



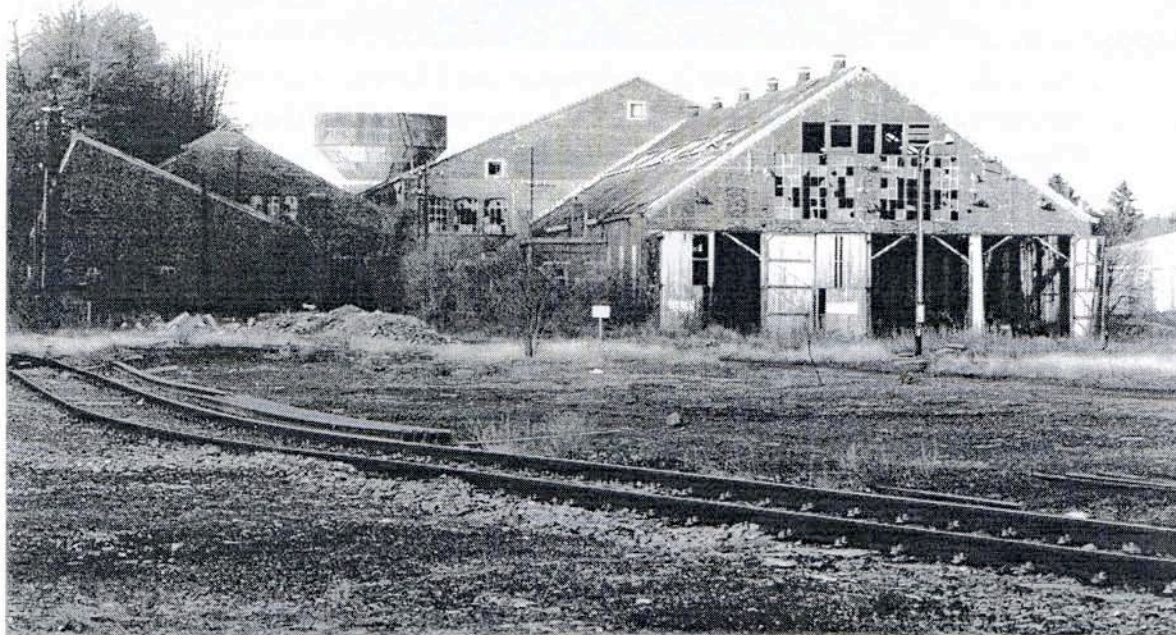


Walcourt dans les années 1990... remises et ateliers à l'abandon, voies déferrées.

Un convoi de wagons transport de chaux stationne le long des voies principales, à l'extrême gauche des voies en regardant vers Pry-lez-Walourt. Les installations avec le château d'eau en arrière plan (photos Claude Carpet).

Le château d'eau est détaillé en page 12 par la photo d'Etienne Dozot.

Ci-dessous, le 28 février 99, une vue rapprochée des mêmes installations, quelques vitrages brisés en plus...



Le 12 novembre 1961, la traction vapeur fait place à la traction Diesel jugée moins polluante. Les machinistes deviennent des conducteurs. La ligne voit circuler un nouveau type de matériel.

En 1970, pour sauver la région des caprices de l'Eau-d'Heure et soutenir l'étiage de la Sambre pour la batellerie, la décision de construire un barrage est prise. La ligne reliant Walcourt à Mariembourg est détournée par Yves-Gomezée et Philippeville. L'ancienne ligne est supprimée entre Walcourt et Neuville-Sud.

Le trafic marchandises sur la ligne est aujourd'hui assez réduit. On compte en moyenne un peu moins de 100 wagons par mois avec une très forte proportion d'expéditions.

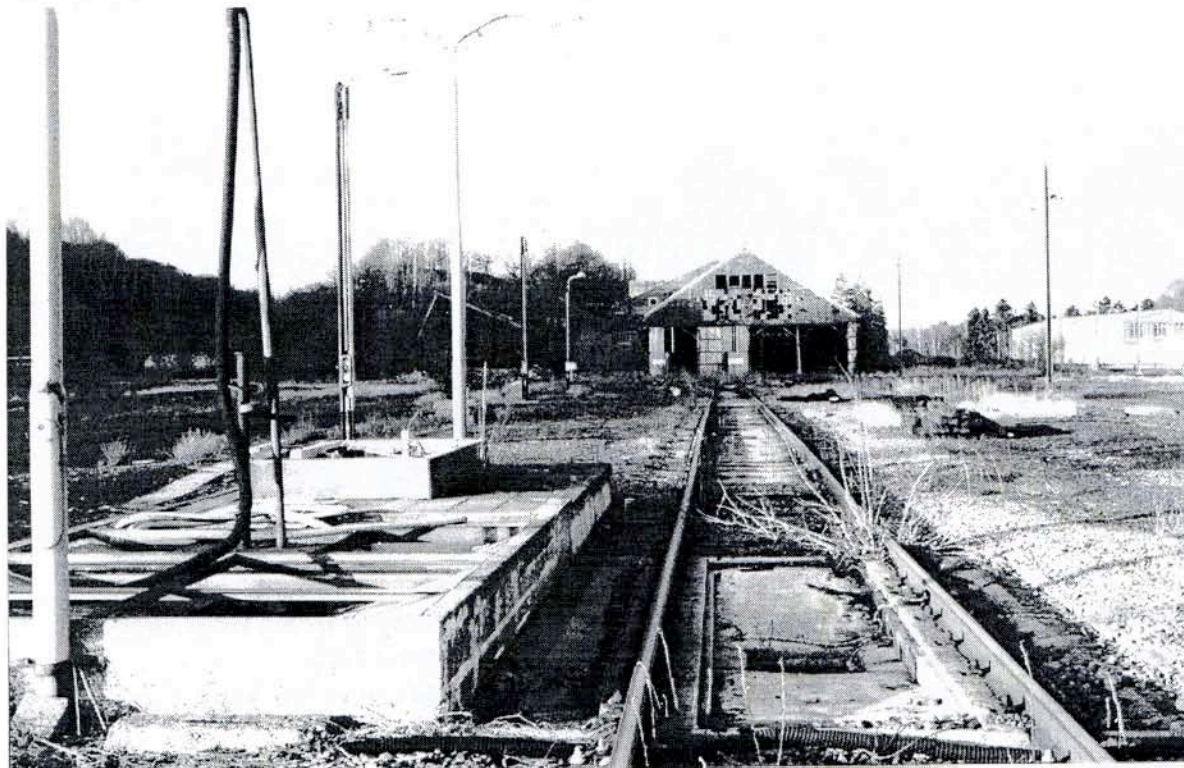
Celles-ci ont lieu uniquement au départ de Mariembourg. Les marchandises transportées sont principalement du bois en grumes vers l'Allemagne et l'Italie, des traverses traitées ou passées au créosote à destination des pays d'Afrique du Sud via Antwerpen, des produits carriers.

La ligne 132 occupe aujourd'hui 40 agents de mouvement (y compris les chargeurs), 25 chefs-gardes et 25 agents de la voie.

Walcourt

L'histoire de la gare de Walcourt est étroitement liée à celle de la ligne de l'Entre-Sambre et Meuse, aujourd'hui connue sous le nom de ligne 132.

D'abord, parce que la première liaison inaugurée est Charleroi - Walcourt en 1848. Ensuite, parce qu'elle est la gare point de départ pour Mariembourg et de



**A l'avant-plan : le site désaffecté pour le remplissage de gasoil des locomotives diesel.
 Au sol les tuyaux sont toujours présents ainsi que les tresses de fils de terre reliant les différents éléments métalliques.
 A l'arrière-plan : les anciennes remises présentées dans les deux photos précédentes.
 Le château d'eau est à peine visible dépassant la toiture sur la gauche. 28-02-99.**



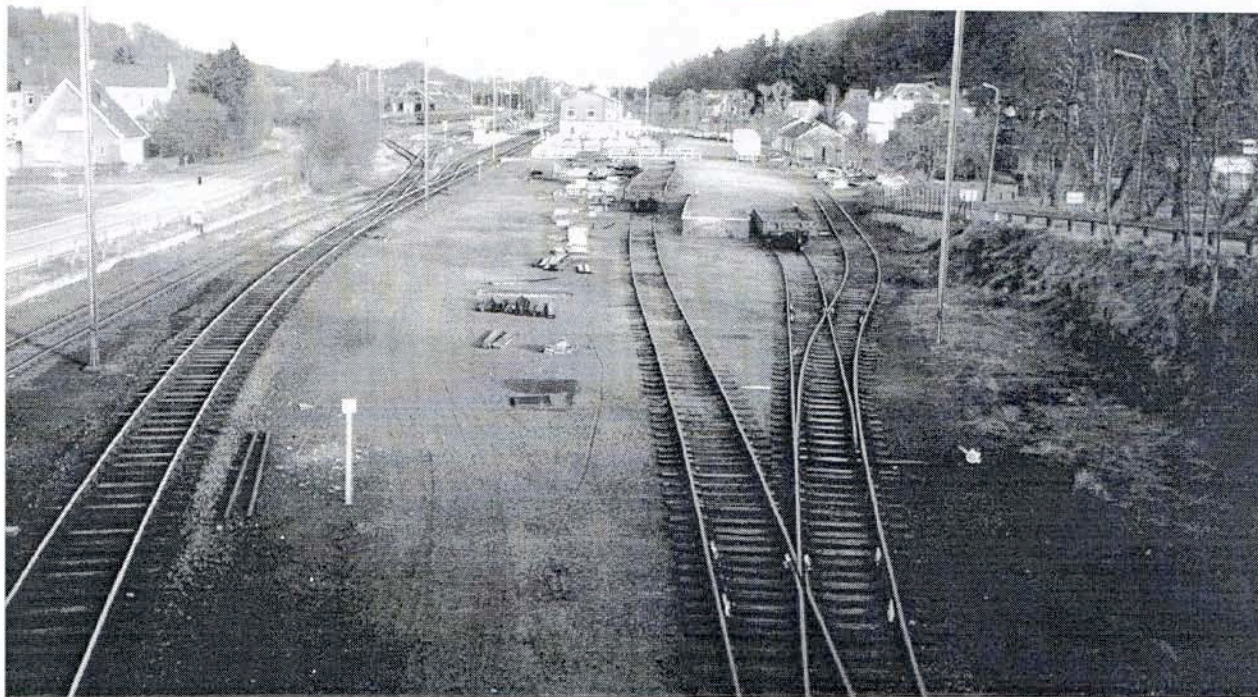
**Vue prise de l'autre côté des bâtiments, côté Pry-lez-Walcourt. La gare se trouvant en fond de scène à gauche.
 A l'avant-plan le château d'eau. A gauche de la photo le parc à conteneurs à déchets de la commune.
 Les tuyaux et autres débris se sont accumulés avec le temps le long des bâtiments. La photo n'est plus montrable !
 Elle accentuerait encore l'état de délabrement des lieux.**

là, Treignes et Couvin, mais aussi anciennement pour Florennes.

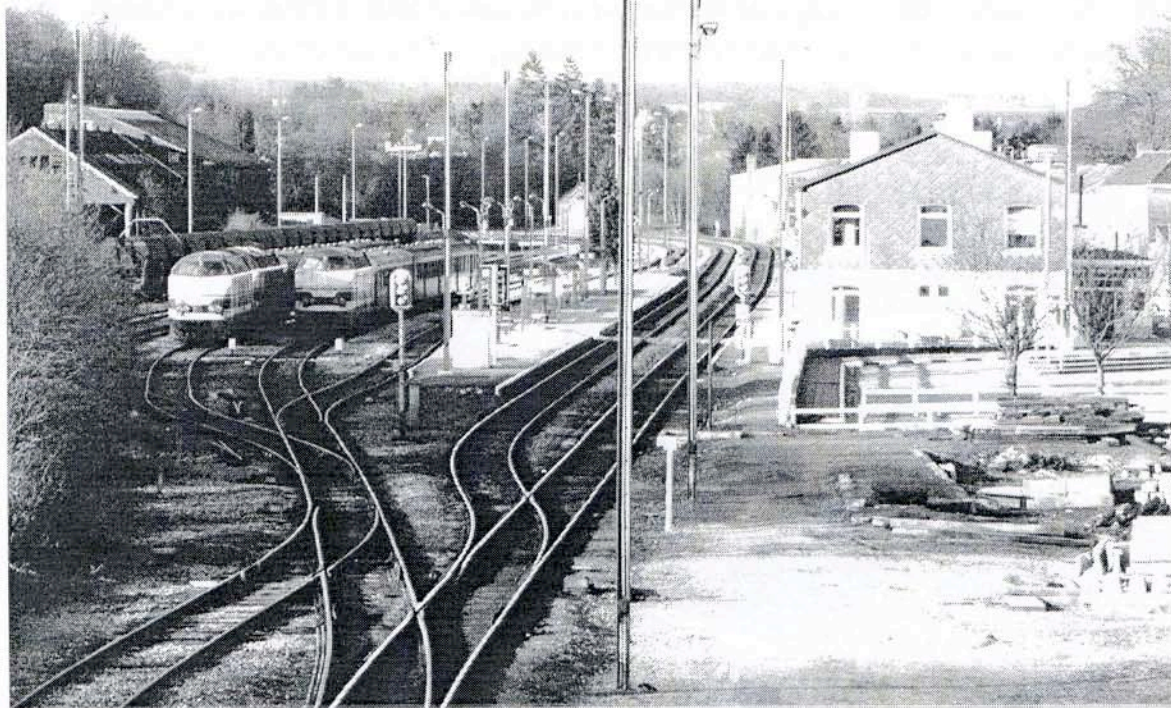
Enfin, parce que la gare de Walcourt reste encore aujourd'hui le point central de la liaison Charleroi - Couvin, épine dorsale de la région.

Gare charnière entre la Sambre et la Meuse

La gare de Walcourt et ses voies ont été construites sur les ruines de l'ancien site de l'abbaye du Jardinnet.



Vue depuis la passerelle routière, la gare de Walcourt en janvier 1999 :
 les restes d'un noeud de communications sur la ligne 132, Charleroi-Sud - Couvin. Le grand espace au centre de l'image était garni de 2 voies en impasse où circulaient les autorails à destination de Florennes-Central (photo Etienne Dozot).
 Ci-dessous : vue rapprochée sur la gare, dimanche 28 février. 3 locomotives diesel au garage et deux rames de 3 voitures M2 en voies 4 et 5. Rame de wagons de transport de pulvérulents en débord le long des anciens ateliers (photo Claude Carpet).

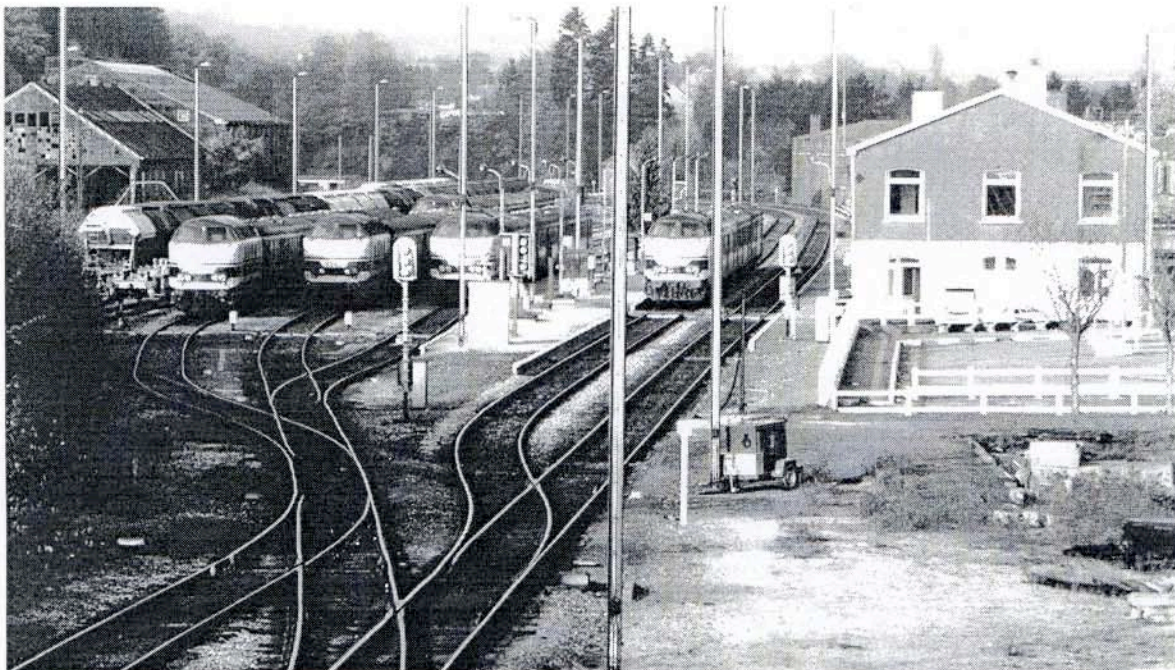


La gare compte 22 voies jusqu'après la deuxième guerre mondiale. Près de 125 convois y défilaient chaque jour, à la belle époque.

La gare prend de l'importance lorsqu'en 1848, la direction de la S.A. du Chemin de Fer de l'Entre-Sambre et Meuse est transférée de Bruxelles à Jardinnet-lez-Walcourt.

Vers 1905, la gare comprend les bureaux des services de la direction, mais aussi l'habitation du chef de gare et de sa famille.

Outre le bâtiment central, on compte des annexes importantes comme les installations d'alimentation en eau des locomotives à vapeur : une station de pompage, un épurateur, un réservoir décanteur et



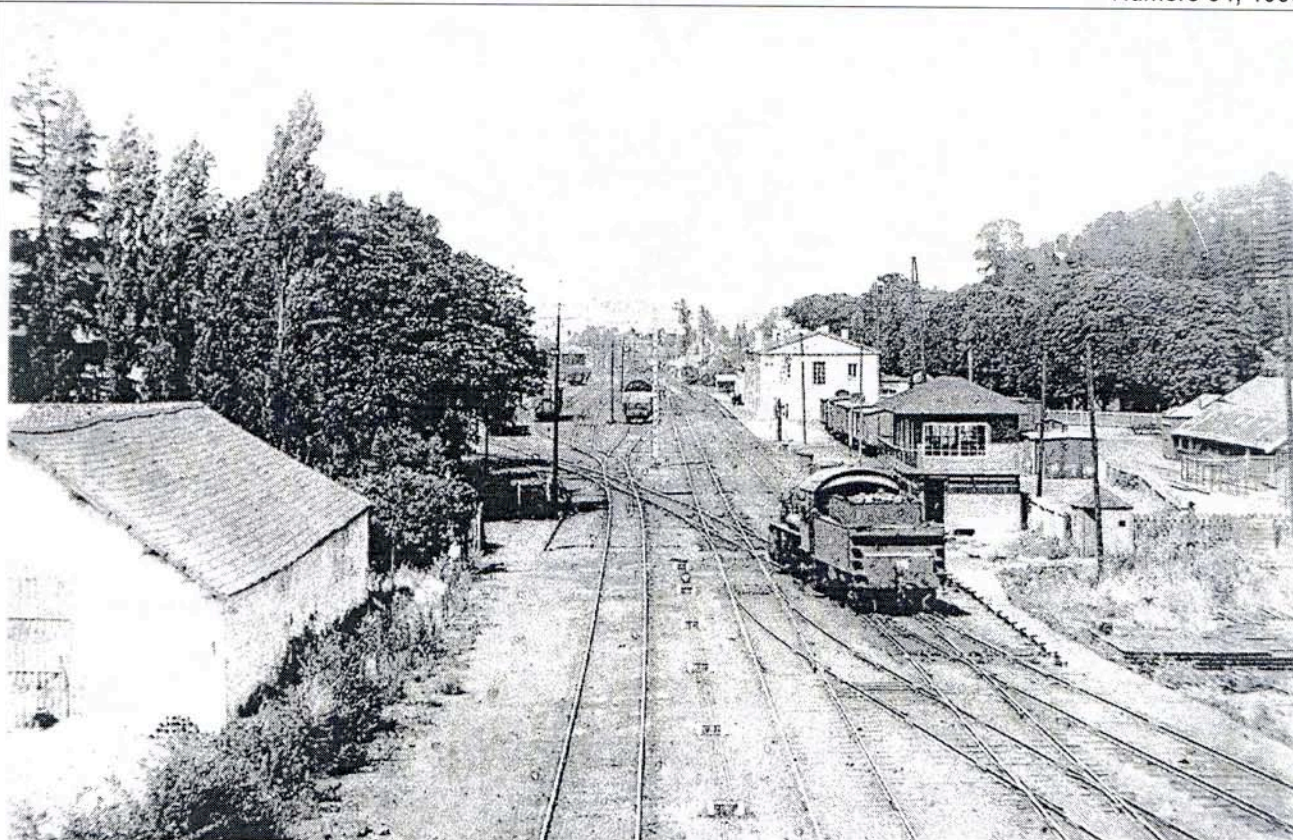
23 novembre 1995, journée de grève. La gare de Walcourt est anormalement «garnie». Super exposition de matériel circulant habituellement sur la ligne 132. Pas moins de 6 locomotives diesel de la série 62. Chacune est accouplée à une rame de 3 voitures M2. Il s'agissait, entre autres, des 6224, 6234, 6282, 6290, ...
A gauche de la 6290, un convoi «tout jaune» de wagons plats transportant des rails. Plus à gauche encore, une rame de wagon à toiture basculante, transport de chaux. (Photos Claude Carpet)

En dessous, vue rapprochée : frileusement, elles attendent devant leur rame de voitures M2 en gare de Walcourt aux quais réaménagés, pots de fleurs repeints en blanc et bleu foncé, poteaux signalétiques en rouge.



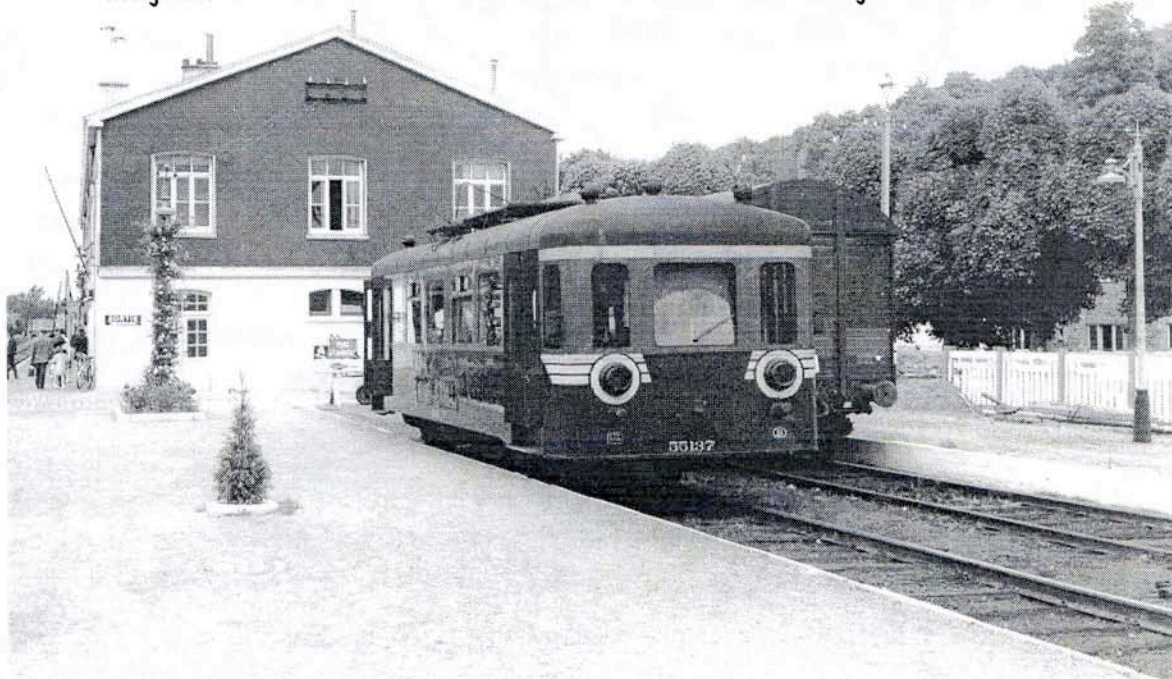
un château d'eau. Ces installations seront démontées en 1955, seul subsiste le château d'eau. On trouve également une remise à locomotives avec un atelier de réparation de locomotives et d'auto-rails, un atelier de réparation de wagons couverts.

En 1923, la gare est complètement détruite par un incendie et il ne reste plus que les murs calcinés. Un bâtiment provisoire devra être construit avant la reconstruction du bâtiment actuel en 1924, dans le respect de la plupart des caractéristiques de la gare du siècle passé.



Vue depuis la passerelle routière : dans l'entre-deux-guerres, une locomotive type 81 manoeuvre dans le faisceau de Walcourt. A sa droite la cabine de signalisation. (Photo H.G. Hesselink, collection M. Herbiet)

Gare latérale de Walcourt, l'autorail 551.37 attend son prochain départ vers Florennes-Central via Saint-Lambert (L136). Walcourt, le 12 juillet 1959 (Photo J. Bazin, collection M. Herbiet). Au départ de Walcourt, une seconde ligne (L135) atteignait Florennes-Central via Morialmé. La déviation avait lieu à Rossignol «bifurcation».



Dans l'entre-deux guerres, la gare compte quelques 700 employés. En 1950, 163 personnes sont affectées au service de la voie et 118 constituent le personnel de la gare. Aujourd'hui, la gare de Walcourt compte un chef de gare de 4ème classe, 6 sous-

chefs de gare adjoints, 6 chargeurs, 15 agents affectés à la voie, 3 à la signalisation, 26 conducteurs de trains et 5 chefs-gardes.

Depuis le 1 novembre 1997, Walcourt est l'une des dépendance de la gare de Mariembourg.



Remise et ateliers à l'arrière-plan avec 3 voies en impasse. A l'avant-plan : deux voies principales aux rails brillants, une voie de débord avec signal lumineux de voie déviée avec armoire de raccords de câbles.
A droite vers Pry, à gauche vers Walcourt centre-ville et Vogenée. Le château d'eau est caché par la perspective des anciennes remises et situé au bout du bâtiment de droite (Photo Etienne Dozot)

ligne a vu passer des locomotives de type 11, 15, 16, 31, 53, 64, 81 et 97.

Les types 15 et 16 sont les dernières locomotives à vapeur à avoir circulé sur la ligne dans les années 1960.

Actuellement, le matériel roulant sur la ligne est composé de rames M2 tractées ou poussées par des locomotives Diesel. En semaine, on compte 38 trains par jour et 17 le week-end.

Quelques 400 voyageurs empruntent le train à Walcourt pour Charleroi, Bruxelles, Mons et Namur.

Au début des années 2000, lorsque les travaux de modernisation de la ligne 132 seront terminés, de tous nouveaux autorails Diesel, les AR41, circuleront sur la ligne.

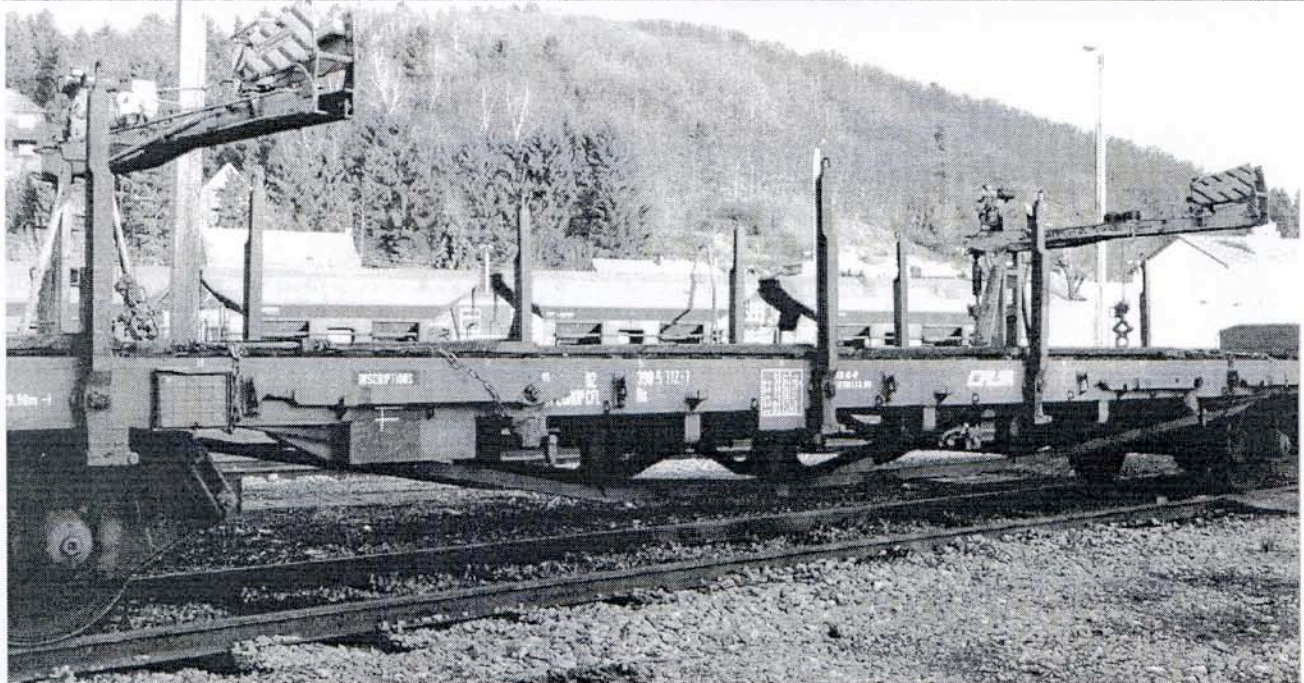
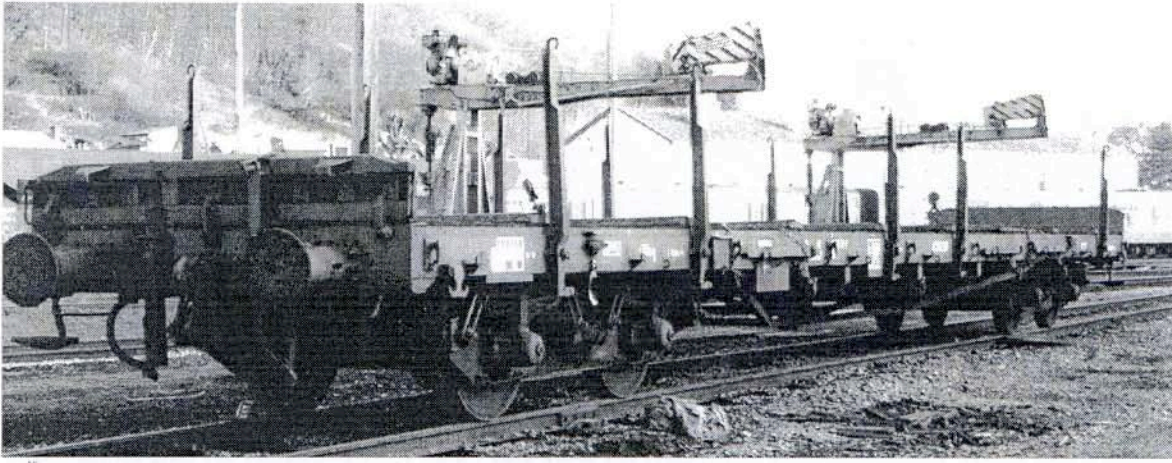
Ces nouveaux autorails se veulent résolument modernes : climatisation et sonorisation de pointe, affichage électronique des informations, suspension pneumatique pour un meilleur confort de roulement.

Etienne DOZOT

A suivre, dans FFN 95 : le matériel exposé



Les locomotives diesel de la série 62 parcourent la ligne 132. Ici au garage à Walcourt, le 28 février 99. Prêtes au départ pour assurer les trains P du lundi matin, les 6278 et 6218 en voie 5, la 6277 en voie 4. Sur chaque voie une série de 3 voitures M2. Les voies 1 et 2 restent libre pour le passage des rares convois du dimanche. Le quai à droite donne accès aux voies 2 et 1. (photo Claude Carpet).



Wagon Rs des CFL, transport de rails. Photographé le 28 février 1999, sur une voie de débord en gare de Walcourt. Il est équipé de deux petites grues à moteur à essence. Le long du bras, un chariot mobile soutient le crochet de levage en forme d'accordéon de pincage pour les rails. La partie mobile en bout de bras forme allonge pour permettre au chariot de dépasser le gabarit et déposer le rail sur le ballast. Les haussottes d'about et une partie seulement des ranchers sont redressés. (Photos Claude Carpet).

Un wagon facile à reproduire en modélisme sur base d'un Rs du commerce. Photos en couleurs disponibles.

Les lecteurs nous écrivent

De M. Jean Bouilly de Bièvre

Concerne la page 30 de FFN n°93.

Au vu de cette photo, j'ai pensé que ce pont faisait partie de la ligne Bertrix-Muno, avec prolongation vers la France.

Bien réfléchi, je doute de mon propos car je constate que le relief du terrain est plus accidenté que les environs aussi bien de Bertrix que de Muno.

A titre indicatif, je vous signale que cette ligne a servi au tournage du film français «La bataille du rail». Cette ligne, restaurée après 1945, a été abandonnée par la SNCB.

Cette lettre me permettra de vous poser ces questions à propos de la lettre B de nos chemins de fer.

- *Qui en est l'auteur et son origine ?*
- *Quand et à la suite de quelle circonstance cette lettre fut-elle créée.*

La rédaction s'est penchée sur votre courrier afin de vous répondre.

La Société Nationale des Chemins de Fer Belge (SNCFB) souhaitait se doter d'un sigle.

C'est le célèbre architecte belge Henri Van de Velde qui a vu son projet retenu en 1936. Ce sigle est apparu sur la couverture de l'indicateur du 15 mai au 3 octobre 1936. La société anglaise des automobiles Bentley lui aurait intenté un procès pour plagiat. En effet, le fameux «B» est des plus ressemblant au

«B» de Bentley... La guerre aurait fait cesser l'action judiciaire.

FFN 93, page 32

Comme nous le fait remarquer notre ami Jean Dubuffet, la légende de la photo de couverture de FFN 93, ne représente pas le poste de pilotage d'une locomotive de la série 21 mais bien celui d'une série 22. En effet, en plus de la 2148 exposée aux portes ouvertes de l'AC Salzennes en octobre 1996, y figurait également une motrice de la série 22.

Un grand merci à tous nos lecteurs qui dépistent les erreurs ou omissions qui émaillent notre revue.

FFN 92, page 28

La 0-6-0 T type 51 de 1866, au livret au 15-05-30, Antwerpen-Dam (FNDM) : il y a 9, il faut 15. Ce qui amène le nombre de locomotives en service : il y a 119, il faut 125. Entretien 20% : il y a 24, il faut 25. Nécessaire : il y a 143, il faut 150.

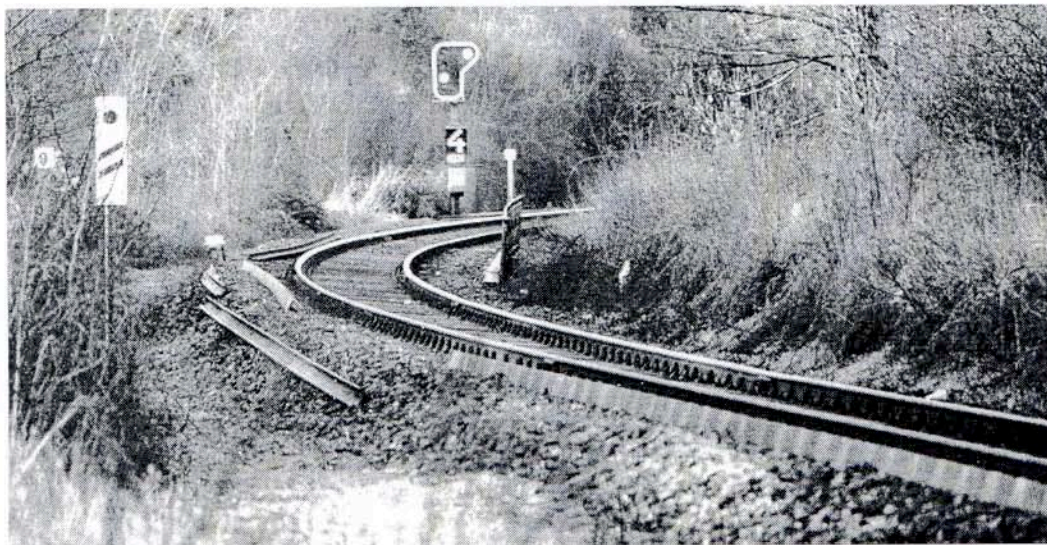
FFN93, page 21 et 24

Une erreur à l'imprimerie (absence de la police de caractères dans l'ordinateur reproducteur a créé une horrible présentation sur les pages 21 et 24. Une surimpression a caché le texte suivant page 21 : «Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 pages 201 à 205), les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 pages 334 et 335)».

Et en page 24 :

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 2 pages 26 à 28), les caractéristiques (tome 2 page 328) et la numérotation (tome 2 pages 337).

La rédaction, tout en présentant ses excuses, tient à la disposition de ses lecteurs les 2 feuilles incriminées, sur simple demande.



Aux abords de la gare de Walcourt en provenance de Vogenée : signal au jaune avec avertissement lumineux «4» indiquant l'obligation du 40 km/h pour les convois. La ligne est en travaux d'amélioration, quelques rails et traverses le long de la voie témoignent de cet état de fait. (photo Cl. Carpet)

Les Chemins de fer dans le monde : de Denis Papin à nos jours.

Mémoire de Jean Dubuffet

1832

- En France, le 1er mars, la locomotive à vapeur remplace la traction chevaline sur la ligne St-Etienne-Andrézieux. Premiers essais de transport de voyageurs à l'aide de cadres empruntant à la fois le rail et la diligence.

- En Angleterre, premiers « billets » de chemin de fer, ils sont constitués de jetons de cuivre.

- Aux Etats-Unis, premier tramway urbain à New York à traction chevaline.

1833

- En Angleterre, premier sifflet monté sur une locomotive à vapeur, le Samson, de Stephenson.

- En Belgique, le 19 juin, le Ministre de l'Intérieur Charles Rogier dépose le projet de loi pour un emprunt de 18 millions¹ de francs en vue de la construction d'une route en fer partant de Mechelen vers Verviers via Leuven, Tienen et Liège, avec un embranchement vers Bruxelles au départ de Mechelen.

- En France, première circulation de voitures à voyageurs sur la ligne Saint-Etienne - Lyon².

L'État s'octroie le droit de contrôle et de surveillance des Compagnies ferroviaires ainsi que celui de fixer le prix des transports.

- Divers, l'écartement pratiquement adopté partout est l'écartement de Stevenson³, correspondant à la mesure anglaise de 4 pieds, 6 pouces et demi; soit 1,435 m.

Il existait aussi à cette époque, l'écartement Brunel qui était de 7 pieds; soit 2,133 m. Cet écartement permettait d'embarquer sur wagon les véhicules particuliers, berlines ou calèches, qui avaient elles un écartement de 1,43 m.

1834

- En Irlande, le 17 décembre, ouverture de la première ligne de chemin de fer. (N.A. L'Irlande à cette époque faisait encore partie de l'Angleterre).

- En Belgique, études pour un projet de ligne de chemin de fer d'Antwerpen à Köln via Mechelen - Leuven - Tienen - Waremme - Liège - Verviers, soit un total de 173 km. Prix moyen au km 95.000 fr. de l'époque; ce prix est considéré comme bas⁴.

Le 1er juin, début des travaux de construction de la ligne Mechelen - Bruxelles Allée-Verte.

1835

- En Belgique, le 5 mai, inauguration de la première ligne chemin de fer⁵, de Bruxelles Allée-Verte à Mechelen. Première ligne au monde à être construite dans le cadre d'un plan d'État.

Le 8 mai, premier accident de chemin de fer, un convoi déraile en gare de Mechelen qui, heureusement vu la faible vitesse, se limita à des dégâts matériels (locomotive embourbée).

Au 31 décembre, 421.439 voyageurs ont été transportés par le nouveau chemin de fer.

- En Allemagne, le 7 décembre, inauguration de la première ligne chemin de fer, de Nuremberg à Fürth.

- En Angleterre, pour la première fois, la vitesse de 100 km/h est atteinte sur la ligne Liverpool - Manchester (locomotive Sharp et Roberts).

- Aux Etats-Unis, le forgeron Thomas Davenport fait breveter un moteur électrique.

- Divers, le 12 juillet, Guillaume Weber pose, pour la première fois, le principe du circuit de voie.

1836

- En Angleterre, apparition des premiers billets de chemin de fer en carton.

- Au pays de Galles, le trafic est ouvert sur la voie ferrée de Festiniog, première ligne au monde à voie étroite.

- Aux Etats-Unis, les premières voitures-lits du monde circulent sur le Cumberland Valley Rail Road.

- Au Canada, en juillet, premier chemin de fer entre Saint John et Laprairie.

- En Russie, en octobre, premier chemin de fer entre Saint-Petersbourg - Pavlosk (traction animale).

- En Belgique, le 3 mai, prolongement de la ligne Bruxelles Allée-Verte - Malines vers Anvers.

- Divers, Henri Booth fait breveter l'attelage à vis dont l'emploi sera généralisé.

1837

- En Belgique, le 2 janvier, ouverture de la ligne Mechelen - Termonde.

L'administration du chemin de fer est rattachée au Ministère des Travaux publics créé le 13 janvier.

Le 10 septembre, au départ de Malines, le rail atteint Leuven via Haacht.

Le 22 septembre, la section Leuven – Tienen est mise en service.

Le 28 septembre, le tronçon Dendermonde – Gent via Wetteren est mis en service.

- En France, le 26 août, de Paris au Pecq (St Germain)⁶, inauguration de la première ligne de chemin de fer ouverte au trafic voyageurs. Cette inauguration marque le début des grands réseaux français qui partiront de Paris.

1838

- En Belgique, le 30 janvier, mise en service du transport des marchandises sur la ligne Bruxelles - Mechelen.

Le 2 avril, mise en service de la section Tienen - Ans sur les hauteurs de Liège.

En août, prolongation de la ligne Mechelen - Gent vers Brugge et Oostende, permettant l'accès au port d'Oostende et l'ouverture de l'intérieur du pays vers l'Angleterre.

Le 1er septembre, un arrêté royal régleme la plupart des tenues de service des agents du chemin de fer.

Au 31 décembre, le réseau développe plus de 225 km et 2.238.303 voyageurs ont été transportés pour l'année.

- En Angleterre, mise en service des premiers wagons-poste et apparition des premières voitures-lits. Le système de distribution de la vapeur à détente variable de John Gray est employé sur les locomotives de Liverpool à Manchester.

Inauguration de la voie ferrée de London à Birmingham.

- En France, les voitures de 2e classe sont couvertes.

- En Prusse, le 1er avril, début des travaux de construction de la ligne Köln - Aachen - Herbestal.

La Saxonia est la première locomotive à vapeur construite en Allemagne (Prusse).

1839

- En Belgique, inauguration des lignes Gent - Kortrijk et Landen - Sint-Truiden.

A Liège, début des travaux pour la construction de la ligne dite de la Vesdre, reliant Liège à la gare frontière de Welkenraedt - Herbestal. Les travaux débuteront par la construction d'un pont pour le franchissement de la Meuse au Val-Benoît.

- En Hollande, le 20 août, ouverture de la première ligne de chemin de fer, de Amsterdam à Haarlem.

- En Italie, le 4 octobre, ouverture de la première ligne de chemin de fer, de Naples à Portici.

- En Allemagne, ouverture du premier tunnel de chemin de fer à Oberau.

- En France, sous l'impulsion des banquiers Emile et Isaac Pereire secondés par des constructeurs, construction des lignes de Montpellier à Sète et d'Asnières à Versailles.

Le Français Clapeyron invente le dispositif de détente de la vapeur par tiroirs.

1840

- En Angleterre, sur la ligne London - Blackwall, premier emploi du télégraphe électrique pour signaler les trains.

- En Belgique, extension de la voie ferrée vers le sud du pays au départ de la station des Bogards⁷ par la construction de la ligne Bruxelles - Tubize.

Le 15 septembre, le premier service d'ambulants postaux fonctionne entre Bruxelles et Antwerpen.

Le réseau se développe sur 329 km, desservi par 122 locomotives et environ 900 wagons divers⁸.

- En France, l'État n'intervenant pas dans la construction du chemin de fer⁹, celle-ci est laissée aux soins de compagnies diverses sous contrôle de l'État¹⁰.

Au cours de cette année, Nîmes est relié à Beaucaire et à Alès, Paris à Corbeil, Mulhouse à St. Louis (frontière avec la Suisse).

- Divers, 11 ans après les essais de Rainhill, on compte actuellement dans le monde près de 8.000 km de lignes ferroviaires; 4.700 km pour les Etats-Unis, 3.000 km en Europe.

1841

- En Belgique, le 31 octobre, la section Tubize – Soignies via Braine-le-Comte est mise en service.

Le 18 décembre, la ligne Bruxelles Midi – Mons est inaugurée par le roi Léopold 1er.

Le Belge Walschaerts dépose un brevet pour un système de distribution de vapeur à coulisse (variation de l'admission et changement de marche).

Le 27 septembre, la première pierre de la gare de Bruxelles Nord est posée¹¹.

- En France, le 19 septembre, inauguration de la première ligne internationale Strasbourg - Bâle.

Le trafic des marchandises transportées s'élève à 40 millions de tonnes-kilomètres¹².

Le transport voyageurs atteint 100 millions de voyageurs-kilomètres¹³.

- En Angleterre, inauguration de la voie ferrée Great Western entre London et Bristol, voie large à l'écartement de Brunnel.

1842

- En France, première application du tender moteur de Verpilleux sur la ligne Rive-de-Gier - Saint-Etienne.

A Meudon, premier accident grave de l'histoire des chemins de fer (53 morts).

- En Angleterre, l'Anglais William Howe réalise la coulisse dite «de Stephenson» (variation de l'admission et changement de marche).

La première voiture à voyageurs sur châssis en fer circule sur le Great Western.

C'est au cours de l'été de cette année, que la reine Victoria monta pour la première fois dans une voiture du Great Western, entre London et Winsor.

La première locomotive électrique¹⁴ du monde construite par Davidson fait plusieurs trajets d'Edimbourg à Glasgow à la vitesse de 6 km/h.

- En Belgique, la ligne Bruxelles - Mons est prolongée jusque la frontière française à Quiévrain.

Le 18 avril, mise en service commercial des plans inclinés de Ans à Liège (dénivellation de 110 m sur 4 km) et de la machinerie servant à l'assistance des locomotives dans la montée et la descente des plans. Dès le 1er mai, circulation des trains de voyageurs; l'inauguration officielle aura lieu le 17 juillet¹⁵.

Les liaisons Kortrijk - Mouscron, Tournai - Mouscron sont mises en service, ce qui permet d'atteindre Lille le 18 août par la mise en service de la section Mouscron - Lille. cette liaison constitue la première liaison avec la France.

Le 16 octobre, mise en service de la section Liège - Chênée de la ligne de la Vesdre.

Le 26 décembre, la section Braine-le-Comte - Manage est mise en service. Cette section constitue le début de la ligne Bruxelles Midi - Namur via Charleroi.

Première ligne concédée par l'Etat en vertu de la loi du 19 juillet 1832, joignant Antwerpen à Gent via Sint-Niklaas-Waas; ligne dite du pays de Waas. Cette ligne¹⁶ est à l'écartement de 1,15m, rendant impossible la circulation des véhicules de l'Etat (1,435 m) sur son réseau et vice versa.

Le matériel de traction comprend 129 locomotives, dont 42 de construction anglaise et 87 de construction belge.

1843

- En Belgique, sur la ligne de la Vesdre :

le 02.07, inauguration de la section Chênée - Chaudfontaine,

le 17.07, inauguration du tronçon Liège - Verviers par le Roi Léopold 1er. Cette ligne au relief difficile, comporte 18 tunnels et de nombreux ouvrages d'art. Le 30.07, la ligne Braine-le-Comte - Manage - Charleroi - Namur via Luttre est inaugurée par le Roi.

Le 13.10, inauguration de la totalité de l'axe Antwerpen - Köln, réalisant une des premières grandes relations internationales du monde, Angleterre - Belgique (via le port d'Oostende) et la Prusse.

- En France, ouverture de la ligne Paris - Orléans (P.O.) et utilisation sur cette ligne de wagons plats pour transport des diligences.

Jean Dubuffet, texte à suivre...

1 De l'époque.

2 La ligne Saint-Etienne - Andrézieux.

Dans les débuts du chemin de fer, le train n'aimait par aborder les pentes trop raides sur les lignes ac-

cidentées comme celle de la Loire. Dans les débuts, la traction était effectuée de différentes façon selon le profil de la ligne. Voici le récit d'un voyage d'Andrézieux à Roanne au siècle dernier.

"Au départ d'Andrézieux, vous voilà durant quelques kilomètres remorqué par des chevaux, puis une locomotive vous fait franchir huit ou dix lieues; par la suite, à chaque pas, vous voyez changer les moyens de traction. Sur tel plan incliné, vous vous sentez hissé par des cordages de la machine fixe; sur tel autre, ce sont des chevaux qui réapparaissent. Ailleurs, à la descente, vous glissez rapidement par l'effet de votre propre poids. Quelquefois, quand deux pentes se rejoignent à un plateau étroit avec des inclinaisons analogues, on utilise le poids d'un train descendant sur un des flancs du coteau pour aider à en faire monter un autre sur le flanc opposé."

3 L'écartement de Stephenson et l'écartement Brunel.

D'où vient cette mesure insolite? Stephenson habitant Newcastle-on-Tyne, avait découvert, aux environs de cette ville, un ancienne voie romaine d'une telle largeur.

Quant à l'écartement de Brunel, il aurait été adopté comme écartement normal si Brunel avait devancé Stephenson.

La ligne Londres - Bristol du Great Western Railway Cy fut construite à cet écartement; il demeura en fonction jusqu'à la fin de la guerre 1939-1945.

4 N.A. A noter que toutes les constructions des lignes de chemins de fer sont faites à simple voie, l'assiette de la voie étant en général prévue pour une double voie future, qui sera construite suivant les nécessités du trafic.

5 La ligne Bruxelles - Malines.

En Belgique, contrairement aux autres nations, le chemin de fer fut d'emblée une affaire d'Etat. Un réseau cohérent fut dessiné à l'avance pour promouvoir et coordonner les activités du pays. Suivant le décret signé par le roi Léopold 1^{er}, sanctionnant une loi du 1^{er} mai 1834, il était dit : " Il sera établi dans le royaume, un système de chemins de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au nord, sur Anvers; à l'ouest, sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de la France."

6 Ligne construite par les frères Péreire, banquiers et fins psychologues, qui estimaient que pour réussir en France, il fallait gagné Paris à ses idées. On constatera par la suite la justesse du raisonnement.

7 La première station située au sud de Bruxelles fut la station des Bogards. La deuxième gare de Bruxelles Midi fut achevée en 1869, environ où se trouve

actuellement la troisième gare de Bruxelles Midi inaugurée en 1952 lors de la mise en service de la jonction Nord-Midi. Actuellement (1998) une nouvelle gare de Bruxelles Midi est en cours de construction par suite des aménagements pour l'Eurostar et le TGV.

8 Divers, c'est à dire voyageurs et marchandises.

9 Le président du Conseil, Monsieur A. Thiers était opposé aux chemins de fer, il se méfiait de " ce nouveau joujou aux curieux ".

10 La construction du réseau ferroviaire en France ne se fit pas sans mal, des villes réclamaient le passage du chemin de fer, tandis que d'autres comme Tours et Orléans le refusaient. Les compagnies devaient alors trouver des astuces pour s'en approcher le plus possible. C'est ainsi que la Compagnie d'Orléans dut chercher au nord de la cité d'Orléans un emplacement adéquat qui s'appelait Fleury-les-Choux; drôle de nom pour une gare importante, elle fut débaptisée et devint "Les Aubrais". Par la suite quand la ville d'Orléans constata le développement du rail et ses avantages, une gare fut construite dans la cité, ce qui obligea l'utilisation d'une navette entre Les Aubrais et Orléans.

11 L'ancienne gare de Bruxelles Nord se trouvait à l'emplacement actuel de la tour du centre Rogier et était en impasse.

12 Pour évaluer le trafic marchandises, on multiplie la masse de chaque expédition par la distance parcourue. On obtient ainsi des tonnes-kilométriques, reflétant ainsi avec exactitude l'importance du trafic marchandises.

13 Pour évaluer le trafic voyageurs, on additionne les distances parcourues par chaque voyageur; on obtient ainsi le nombre de voyageurs-kilomètres.

14 Ce chariot électrique avait une masse d'environ cinq tonnes, y compris la batterie de piles. Il pouvait remorquer un wagon de six tonnes à 6 km/h. **A noter que:** les piles de ce temps là consistaient en un bac en verre; la pile de Volta travaillant par électrolyse. Les recherches et d'autres tentatives eurent lieu dans le monde, mais se révélèrent sans lendemain par suite de l'absence d'une énergie électrique suffisante. Bien que le principe de la traction électrique soit simple, entraîner des roues par un moteur auquel on fournit du courant. Mais en ces débuts de l'électricité, les grands problèmes sont: de trouver un moteur électrique puissant, l'alimentation de la locomotive en énergie et produire cette énergie par un système autre que les batteries de piles. Ces essais ou expériences se sont déroulés de 1842 à 1883. Il faudra attendre les découvertes des Gramme, Bergès et Déprez pour résoudre ces trois conditions pour la traction électrique.

15 Voir à ce sujet " Le rail passe par Liège " édition du GTF.

16 La ligne du «Pays de Waas», longue de 49 km, fut le point de départ des chemins de fer vicinaux belges qui en 1945 comptaient 4811 km et qui en 1998 ont pratiquement disparu; il en reste environ 150 km. La SNCV ayant disparu pour faire place à deux sociétés régionales, le TEC et De LIJN. L'histoire des chemins de fer vicinaux en Belgique est aussi toute une épopée; avis aux amateurs et amis des vicinaux pour en écrire l'histoire.

La rubrique du surfeur

Sites à visiter

<http://www.skynet.be/skynews/fr/bo.htm>

Il n'y a pas lieu de paniquer, il faut simplement être attentif.

Un virus ne s'attrape pas tout seul. Il peut apparaître simplement par une disquette (!) que l'on vous prête. En fait, un virus ne s'installe sur une machine qu'au moyen d'un fichier exécutable : avec une extension «.exe», «.com», «.zip». Pour le reste, pas de panique.

Un conseil simple : posséder un anti-virus et scanner tout élément étranger qui entre dans votre ordinateur : disquette, CD-Rom, bandes, programmes (copiés !), etc... C'est plus prudent.

Récemment, un ami français m'envoyait des textes pour sa revue à mettre en pages. Sa disquette était

contaminée par «Wazzu». Mon détecteur de virus (Mc Affee) me l'a immédiatement signalé et a nettoyé la disquette.

<http://users.skynet.be/etudesup.ccb/>

Un site qui va vous réserver quelques surprises...

Il parle du Rail Miniature Mosan, du club des Utilisateurs du JAO-Système et de toutes les options de l'Enseignement Supérieur et Universitaire en Communauté Française de Belgique.

Si vous avez des amis ou connaissances dont les enfants arrivent ou sont en passe d'arriver en classe terminale d'humanités, c'est le moment de consulter cette rubrique !

jean.claude.botspoel@skynet.be

L'adresse Email du Président. Il est raccordé. Qui a dit «enfin» ?

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda à la page 2. Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive. Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire. Elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de FFN.

La ligne 24

**Tongeren - Aachen-West
via Visé et Montzen**

Livre en couleurs, format A4, 180 photos.
1.090 francs, port compris
à commander à Michel Hanssens,
rue Marcel de Lincé, 20; 4680 Oupeye.
299-2570536-62

La ligne du Luxembourg

De sa construction à nos jours...
par Jean Dubuffet

104 pages A4, 72 photos, 870 F.

Pour éviter les 100 francs supplémentaires
de frais d'envoi : commande groupée par
l'intermédiaire du RMM lors des réunions,
par e-mail ou au secrétariat
(voir page 2 de couverture)

Le magasin carolo «Au Petit Train» a déménagé

il a quitté le centre-ville pour de nouveaux
locaux situés près de la place Destrée :
rue du Sart-Allet, 2 à 6200 Châtelineau.

Accès par la voie rapide de la Basse-Sambre,
sortie «Châtelineau - Sart-Allet» Parking aisé...

Magasin ouvert janvier 99

Le chemin de fer en Hesbaye Liégeoise

Par Didier Funken

148 pages A4, 250 photos n/b
+ 16 couleurs et 28 plans

Editions du PFT

Calendrier LOCO

Le PFT présente le calendrier "Loco" 1999
460 francs port compris
au compte 001-1201789-35 du PFT

Swiss vapeur parc Festival international de la vapeur les 18-19-20 juin 1999 sur 17.000 m² à Bouveret

entre Montreux et Evian

Renseignements :

<http://www.citeweb.net/Thierrin/html/setsvp.htm>

Email : Thierrin@planet.ch

27 et 28 mars

Le PFT ouvrira ses portes à l'atelier des
wagons de Saint-Ghislain
Navettes en autorail vers Tertre (ligne 100)
Parking devant la gare de St. Ghislain.

Voyage du PFT au Dannemark

du 12 au 17 mai

La 1602 ex-CFL fera partie du voyage
Renseignements supplémentaire par Email à
l'adresse : pdegiete@ulb.ac.be ou à l'adresse
habituelle du PFT

C.F.C. : Chemin de Fer du Congo

Un article de Jules Falque

La lecture de certains écrits et quelques témoignages oraux m'ont incité à la rédaction de cet article. Quant à la documentation, elle est, en ordre principal, puisée dans «Le Rail au Congo Belge» tome 1, 1890 - 1920, et dans le bulletin de l'AFAC, organe syndical des ex-fonctionnaires et agents d'Afrique.

Le but principal n'est pas de retracer l'histoire de la construction de la ligne ferroviaire **Matadi - Léopoldville**, mais s'axe d'avantage sur l'aspect humain.

Les préalables

Un bref rappel des événements est toutefois utile, voire recommandé.

Un roi éclairé

Le roi Léopold, deuxième du nom, a voulu doter la Belgique d'une colonie. Il y parvint difficilement, principalement à cause de la réticence des belges... Mais ceci est une autre histoire.

Conscient du désintérêt de certains pays européens pour l'Afrique Centrale, (notamment de la Grande-Bretagne, la puissance économique de l'époque), Léopold II, roi éclairé, dirige ses pensées vers cette région.

Réunissant savants, géographes, humanistes, hommes politiques et explorateurs, une conférence est tenue à Bruxelles en septembre 1876, à l'initiative royale.

Elle aboutira à la création de l'**Association Internationale Africaine** qui affiche un double objectif :

- Ouvrir le centre de l'Afrique, cette contrée inconnue et inexplorée du globe, à la «civilisation».
- Lutter contre les trafiquants d'esclaves.

Notons en passant que la lutte contre les esclavagistes, dont le plus connu était le chef arabe «Tippo-Tip», fut couronnée de succès grâce aux campagnes victorieuses des militaires belges et africains.

A l'insu de la A.I.A., plus avant citée, notre Roi crée, en 1878, le **Comité d'Etudes du Haut-Congo**.

L'aspect humanitaire est négligé. Le but avoué est l'exploitation commerciale et industrielle du bassin du Congo.

Ce comité engage et charge de mission le journaliste et explorateur Henry Morton **Stanley** qui a déjà traversé l'Afrique d'Est en Ouest au départ de Zanzibar. Stanley a reconnu le cours du fleuve Congo (ou Zaïre selon l'appellation première par les navigateurs portugais).

Des postes commerciaux existent déjà à **Banane**, sur la côte atlantique, et **Vivi** dans l'estuaire du fleuve. Vivi deviendra la première capitale du pays. Au passage, Stanley a fondé **Léopoldville** (l'actuelle Kinshasa) dans l'**anse de Galiema**, sur le Stanley Pool.

En aval de Kinshasa, le grand fleuve est impraticable. Le reporter et journaliste français Philippe Dedieuleveu y perdra mystérieusement la vie en y défiant les rapides et cataractes.

En 1879, le Comité d'Etudes du Haut-Congo se transforme en **Association Internationale du Congo** pour être le relais des volontés politiques du roi.

Plus tard, la **Conférence de Berlin** se réunit et son acte général reconnaît, en février 1885, l'existence d'un état central africain sous la souveraineté personnelle de Léopold II. Le parlement belge admet cette souveraineté.

Par testament, le roi lègue ce pays (possession personnelle) à la Belgique. Après bien des tergiversations, **le Congo devient colonie belge le 15 novembre 1908**.

La construction de la ligne

Sans chemin de fer : pas de Congo

Stanley déclara que, sans chemin de fer, le Congo ne valait pas un penny. L'idée est comprise et retenue.

En 1887 est fondée une compagnie à charte sous la raison sociale de «**Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie**» en abrégé : C.C.C.I.

Sa filiale, la **Compagnie du Chemin de Fer au Congo**, voit le jour l'année suivante. Sa mission est l'étude et la construction d'une voie ferrée entre Matadi (port de mer à l'embouchure du fleuve) et Léopoldville.

Monsieur **Cambier** et ses ingénieurs terminent les études. Une ligne à voie étroite (écartement de 75 centimètres) sera construite. Les pentes et courbes à respecter sont fixées :

- pente maximum de 45mm par mètre (4,5%),
- courbe minimale de 50 mètres de rayon.

Le rail est du **type Vignole** de 21,5 kilos au mètre, posé sur des **traverses métalliques Boyenval**.

Les traverses en bois étaient exclues car en Afrique équatoriale humide, le bois pourrit très rapidement. Les premiers capitaux nécessaires sont réunis et le chantier débute en 1890, sous la direction de l'**ingénieur Chermanne**.

Les difficultés commencent

Dès le kilomètre 1, à Matadi, les difficultés commencent : déblais, remblais, travaux en ravin et en corniche, passage des rivières et des cols.

Matadi se trouve au pied des **Monts de Cristal**, qu'il faut franchir.

Le travail est pénible, ardu, dangereux, en raison du climat chaud et humide et de la topographie des lieux. Les engins mécaniques modernes n'existent pas encore... Il n'y a que la pelle et la houe !

Le recrutement de la main d'oeuvre est malaisé et le chantier connaîtra maintes désertions et rebellions.

Outre les ingénieurs et techniciens européens (parmi lesquels des mineurs italiens), participent aux travaux : les congolais (réquisitionnés par «corvées» ou volontaires), des sénégalais, des chinois, des antillais, des ivoiriens, des sierra-léonais.

Les derniers zanzibarites, amenés par Stanley, formeront au début la police du rail.

Beaucoup, noirs et blancs, souffriront de maladies graves. Beaucoup perdront la vie aussi bien par les maladies que par accidents.

1892 : deux ans après le début des travaux

Le kilomètre 8, à la rivière Mpozo, est atteint en juillet 1892. Le pont est posé.

L'une des grandes difficultés sera le passage du **col de Palabala**. Passé ce point, les travaux deviennent moins lourds et, dès le kilomètre 33 atteint, la ligne est mise en service.

Le point culminant, cote 783,1 mètres, au **col de Sona-Congo**, connaît l'arrivée du rail pendant les années 1896/97.

Cent kilomètres ont été réalisés en un an.

Une ville se bâtit grâce au chemin de fer

Près de Sona-Congo, une ville se bâtit avec ses ateliers ferroviaires. Elle s'appelle **Thysville** du nom d'un des principaux artisans du projet.

Au kilomètre 264, le franchissement de la rivière **Inkisi** ouvre le dernier tronçon vers le terminus au Stanley-Pool, kilomètre 436 selon le projet du parcours.

Enfin le premier train

Le terminus, à **Ndolo**, voit l'arrivée du premier train en mars 1898 et le voyage inaugural qui s'ensuit se déroule avec un maximum de faste.

Le Congo est désenclavé. Le fastidieux et peu rentable portage par la route des caravanes peut être abandonné. Le «railway» autorise et intensifie le trafic commercial.

La main d'oeuvre

L'état de santé : un souci de plus

L'état de santé des populations ouvrières cause grand souci à la compagnie.

Un hôpital général est construit à Matadi et dispose d'un personnel médical européen, assisté dans sa tâche par des infirmiers locaux formés sur place.

De petites antennes médicales se déplaceront pour oeuvrer en «brousse».

Malheureusement, la connaissance des maladies tropicales, de leur traitement préventif et curatif, est insuffisante.

Un grand nombre perdra la vie dans l'aventure aussi bien des noirs que des blancs. Le «Rail au Congo Belge» chiffre les pertes en vies humaines à 132 blancs et 1.800 noirs et chinois.

L'attitude internationale

Sur dénonciations, réelles ou calomnieuses, la critique prend corps. La presse (surtout anglo-saxonne non exempte de visées politiques et expansionnistes) s'émeut et accuse : *les mains des travailleurs rebelles ou fautifs sont coupées. Ces mutilations sont infligées par les «blancs».*

La Belgique est coupable des pires forfaits !

L'Histoire tant à prouver le contraire...

Où faut-il trouver les responsables du crime ? Examinons la situation.

Notre roi n'hésite pas à provoquer la réunion d'une commission internationale d'enquête, composée de trois juristes.

Indépendante, cette commission conclut selon les termes suivants (repris par l'**historien belge Jean Stengers**) «*Jamais blanc n'a infligé, à titre de châtiement pour manquement dans les prestations ou pour toute autre cause, pareille mutilation à des indigènes vivants. Des faits de ce genre ne nous ont été signalés par aucun témoin et, malgré nos investigations, nous n'en avons point découverts.*»

Dans son ouvrage «**Congo : Mythes et Réalités**» le même auteur affirme : «Dans la réalité, des muti-

lations furent causées par des soldats congolais livrés à eux-mêmes. Ces mutilations, on le notera, n'étaient pas imposées à titre de châtement.

La version populaire qui fait encore des mains coupées le symbole du régime léopoldien a donc, sur ce point, dévié vers la légende.»

Connaître les us et coutumes avant tout !

Les anciens d'Afrique belge (administrateurs territoriaux ou agents de sociétés privées), étaient grands connaisseurs de la politique indigène et des us et coutumes. Leur rôle principal fut, entre autres, la police des moeurs. Maints de leurs récits témoignent de la férocité des luttes tribales. Les atrocités des luttes ethniques sont d'ailleurs connues de tous et nul ne peut les ignorer. Encore à ce jour, voyez la relation qu'en font les journaux et nos télévisions.

Le rédacteur de ces lignes se doit de prendre position. S'il y a eu des mutilations, il faut en chercher les auteurs ailleurs, qu'au sein des responsables européens. Des cas isolés ont-ils pu exister ? Peut-être.

Une critique sans fondements sérieux

Jusqu'à ce jour, la critique n'a pas cessé, surtout aux USA.

Plus précisément, en 1952, le mathématicien et philosophe Bertrand Russell affirma que Léopold II, «*ce monarque au pouvoir absolu*», avait organisé au Congo des atrocités systématiques sur une vaste échelle, le résultat fut que la population s'est trouvée réduite en quelques années de 20 à 9 millions d'habitants...

Où Monsieur Russell trouvait-il la base de telles affirmations, dans un pays où les chiffres de population sont inconnus et invérifiables ?

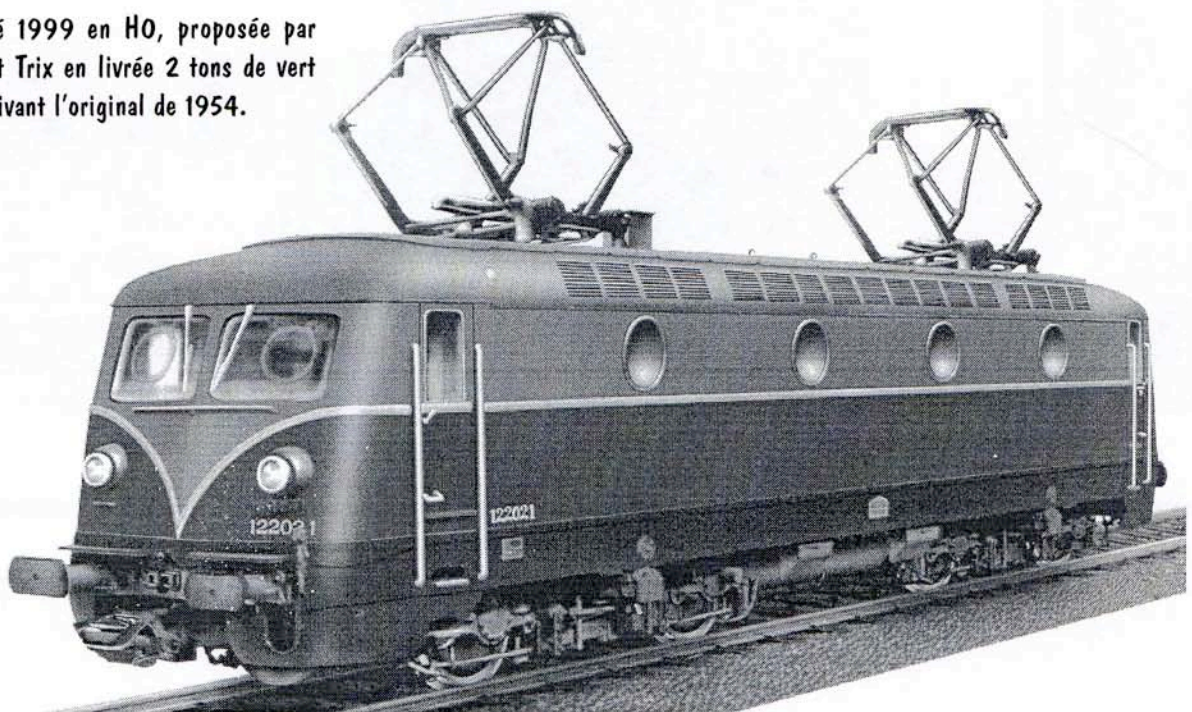
Persévérer dans l'affirmation gratuite et mensongère me paraît à tout le moins imprudent et inacceptable sur le plan historique et philosophique.

Supprime-t-on la main d'oeuvre utile et nécessaire à la mise en valeur d'une colonie en gestation ?

Le lecteur jugera.

Jules Falque, décembre 1998.

Nouveauté 1999 en HO, proposée par Märklin et Trix en livrée 2 tons de vert SNCB, suivant l'original de 1954.



Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

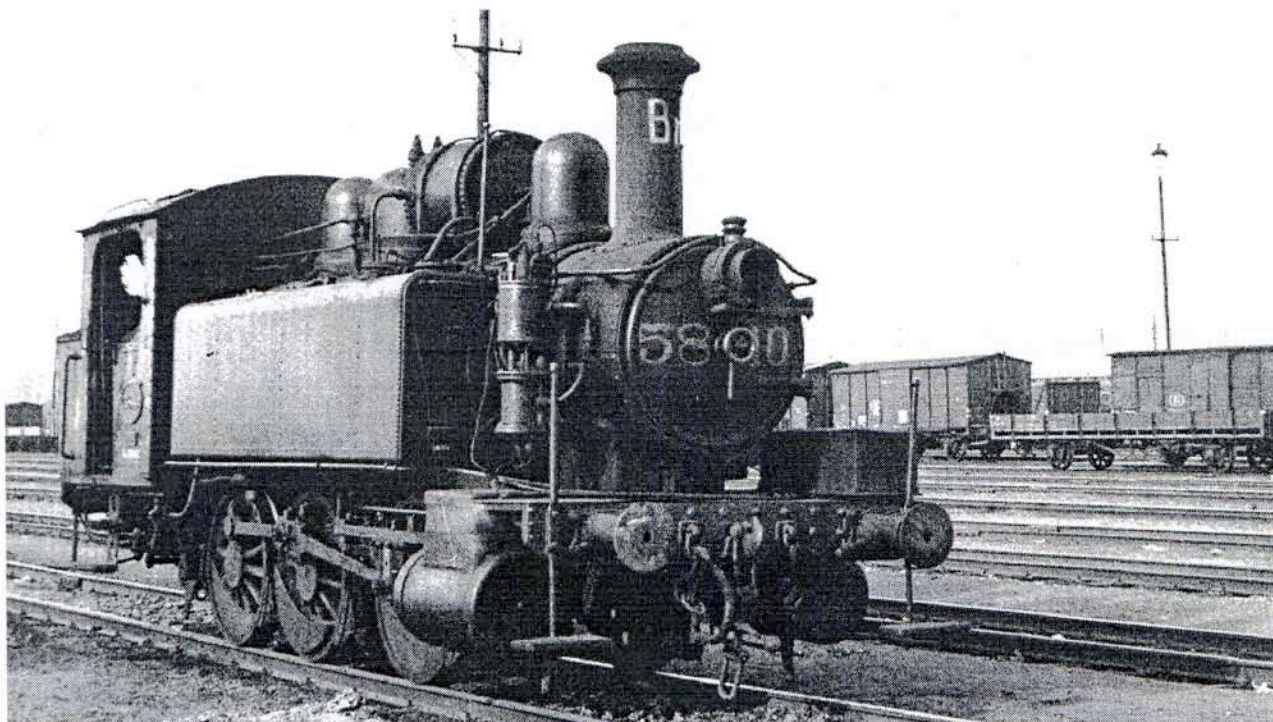
La 0-6-0 T type 58(*) de 1917

(*) appellation type 52 avant la renumérotation du 1-10-1931.

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient dénommées «Six Coupler, Six Wheel Switcher ou Bourbonnais»)

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940

Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 2 pages 25 à 26),
les caractéristiques (tome 2 page 328) et la numérotation (tome 2 pages 337).



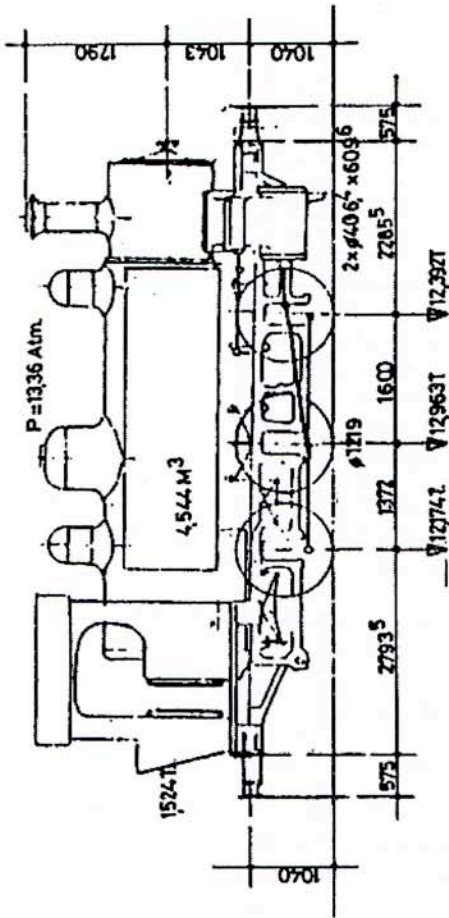
Locomotive 5810 effectuant un service à Brugge en 1940, sous l'occupation allemande comme en témoigne l'inscription sur la cheminée. A l'arrière plan : wagons en bois, couverts et plats.

(Photo K.J. Harder, parue dans «Vapeur à la SNCB» tome 2 de Max Delie)

Au livret BU	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :						Nombre de locomotives			
	FNDM	FNSD	FKL	FBN	FSR	FHR	En service	Entretien 20%	Néces- saire	Effectif
15-05-26	11	4	9	-	-	-	24	5	29	38
02-10-26	12	5	9	-	-	-	26	5	31	38
01-02-27	15	5	7	-	-	-	27	5	32	38
15-05-27	15	5	7	-	-	-	27	5	32	38
02-10-27	15	5	7	-	-	-	27	5	32	38
01-02-28	15	5	8	-	-	-	28	6	34	38
15-05-28	15	6	7	-	-	-	28	6	34	38
07-10-28	15	4	8	-	-	-	27	5	32	38
01-02-29	15	5	8	-	-	-	28	6	34	38
15-05-29	16	6	-	-	-	-	22	4	26	38
06-10-29	16	6	-	-	-	-	22	4	26	38
03-02-30	11	6	11	-	-	-	28	6	34	38
15-05-30	11	6	11	-	-	-	28	6	34	38
05-10-30	11	7	10	-	-	-	28	6	34	38
02-02-31	15	6	10	-	-	-	31	6	37	38
15-06-31	15	6	10	-	-	-	31	6	37	38
04-10-31	13	6	-	8	-	-	27	5	32	38
01-02-32	6	5	-	8	-	-	19	4	23	38
22-05-32	10	4	-	9	-	-	23	5	28	38
02-10-32	11	3	-	8	-	-	22	4	26	38
05-02-33	11	4	-	8	-	-	23	5	28	38
15-05-33	10	5	-	8	-	-	23	5	28	38
08-10-33	9	5	-	8	-	-	22	4	26	38
04-02-34	9	4	-	8	-	-	21	4	25	38
15-05-34	9	5	-	-	8	-	22	4	26	38
07-10-34	9	5	-	-	7	-	21	4	25	38
03-02-35	9	5	-	-	7	-	21	4	25	38
15-05-35	9	5	-	-	6	-	20	4	24	38
06-10-35	9	5	-	-	7	-	21	4	25	38
02-02-36	8	5	-	-	8	-	21	4	25	38
15-05-36	8	5	-	-	8	-	21	4	25	38
04-10-36	9	4	-	-	8	-	21	4	25	38
01-02-37	8	5	-	-	9	-	22	4	26	38
22-05-37	9	5	-	-	9	-	23	5	28	38
03-10-37	9	5	-	-	9	-	23	5	28	38
01-02-38	8	4	-	-	9	-	21	4	25	38
15-05-38	9	4	-	-	9	-	22	4	26	38
02-10-38	9	4	-	-	9	1	23	5	26	38
16-04-39	9	4	-	-	8	-	21	4	25	38
08-10-39	9	4	-	-	8	-	21	4	25	38
15-03-40	9	3	-	-	5	-	17	3	20	38

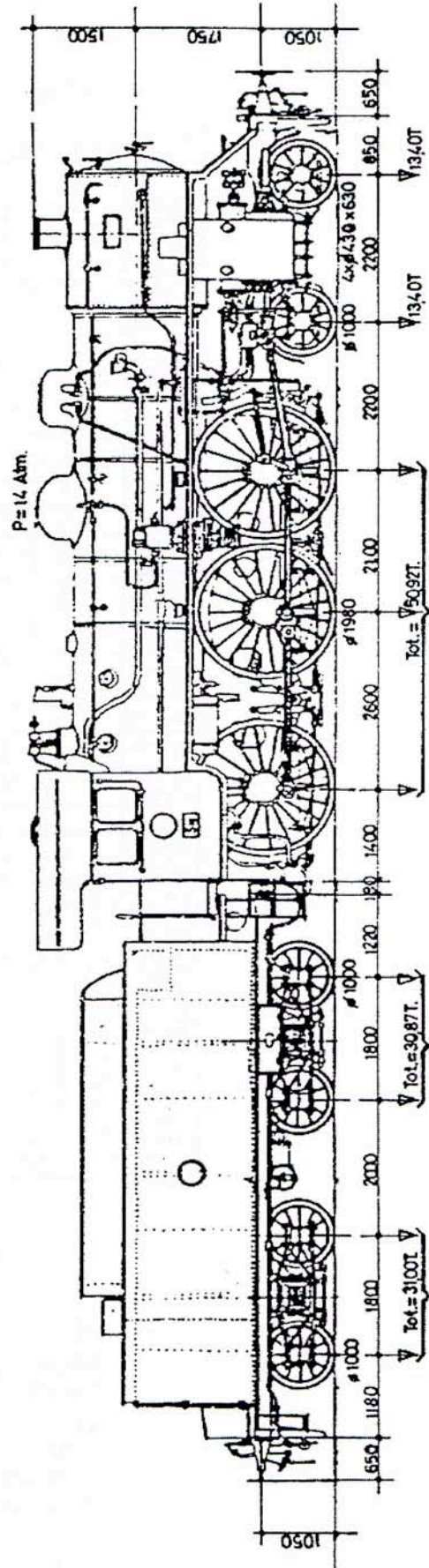
Abréviations télégraphiques utilisées :

FNDM = Antwerpen-Dam
 FNSD = Antwerpen-Zuid
 FKL = Laeken
 FBN = Bruxelles-Nord
 FSR = Schaerbeek
 FHR = Herbesthal



Etat. Type 52 ex-R.O.D. (type 58 en 1931); Baldwin, 1917. 2 cylindres à vapeur saturée (Dessin A. Jacquet)

Etat. Type S10 prussien (type 60 en 1925). 4 cylindres égaux à surchauffe. Tender type 4T31,5 prussien. (type 38 en 1925); 31,5m³ d'eau (Dessin A. Jacquet).



La 4-6-0 type 60 de 1910

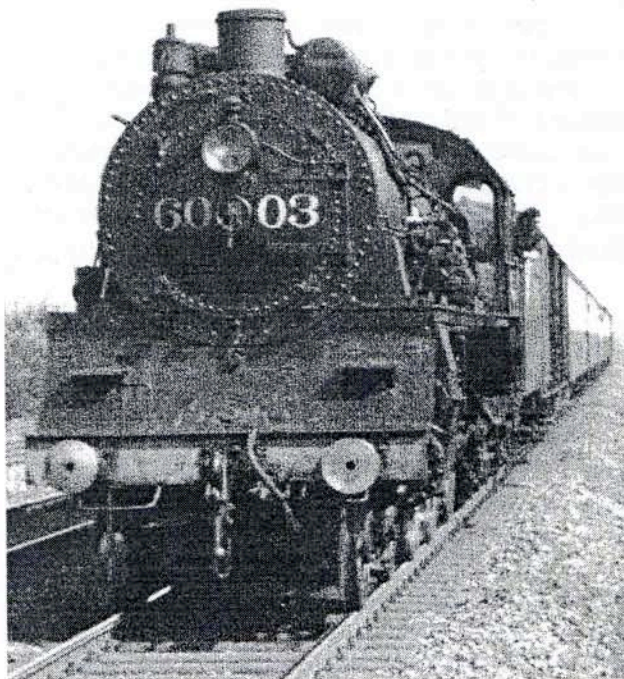
(«Ten Wheel»)

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 2 pages 45),
les caractéristiques (tome 2 page 328) et la numérotation (tome 2 pages 339).

Abréviations télégraphiques utilisées :

FBN = Bruxelles-Nord
FSR = Schaerbeek
FBM = Bruxelles-Midi



La 6003 en tête d'un train Pullman entre Antwerpen et Bruxelles (Photo J.F. Van Puyvelde, 1935, parue dans «Vapeur SNCB» tome 2 de Max Delie).

Au livret au	Nombre de services- locomotives à assurer par les remises de :			Nombre de locomotives			
	FBN	FSR	FBM	En service	Entretien 20%	Néces- saire	Effectif
15-05-26	7	-	-	7	1	8	16
02-10-26	7	-	-	7	1	8	16
01-02-27	6	-	-	6	1	7	16
15-05-27	4	-	-	4	1	5	16
02-10-27	6	-	-	6	1	7	16
01-02-28	6	-	-	6	1	7	16
15-05-28	6	-	-	6	1	7	16
07-10-28	6	-	-	6	1	7	16
01-02-29	7	-	-	7	1	8	16
15-05-29	10	-	-	10	2	12	16
06-10-29	9	-	-	9	2	11	16
03-02-30	9	-	-	9	2	11	16
15-05-30	9	-	-	9	2	11	16
05-10-30	8	-	-	8	2	10	16
02-02-31	9	-	-	9	2	11	16
15-05-31	10	-	-	10	2	12	16
04-10-31	11	-	-	11	2	13	16
01-02-32	11	-	-	11	2	13	16
22-05-32	11	-	-	11	2	13	16
02-10-32	11	-	-	11	2	13	16
05-02-33	11	-	-	11	2	13	16
15-05-33	9	-	-	9	2	11	16
08-10-33	9	-	-	9	2	11	16
04-02-34	10	-	-	10	2	12	16
15-05-34	-	9	-	9	2	11	16
07-10-34	-	8	-	8	2	10	16
03-02-35	-	8	-	8	2	10	16
15-05-35	-	9	-	9	2	11	16
06-10-35	-	9	-	9	2	11	16
02-02-36	-	8	-	8	2	10	16
15-05-36	-	8	-	8	2	10	16
04-10-36	-	10	-	10	2	12	16
01-02-37	-	10	-	10	2	12	16
22-05-37	-	9	-	9	2	11	16
03-10-37	-	6	2	8	2	10	16
01-02-38	-	4	5	9	2	11	16
15-05-38	-	5	4	9	2	11	16
02-10-38	-	5	5	10	2	12	16
16-04-39	-	4	3	7	1	8	16
08-10-39	-	3	2	5	1	6	16
15-03-40	-	-	4	4	1	5	16

VOYAGE au DANEMARK

Voici maintenant plusieurs années que le PFT organise des périples à l'étranger. Ceux qui nous ont accompagné en Pologne et en Hongrie ont pu apprécier tant le soin apporté à l'organisation que la variété des options proposées. La tradition sera respectée en 1999 avec un voyage exceptionnel au Danemark.

L'acquisition récente de la 1602 CFL par le PFT a fait naître l'idée d'une concentration d'un maximum de 'gros nez' NOHAB-AFB! Ces locomotives très appréciées des amateurs pour leur esthétique ont été utilisées sur cinq réseaux européens (Belgique, Luxembourg, Danemark, Norvège et Hongrie). Certaines locomotives ont été revendues à des réseaux privés au Danemark et en Suède, augmentant ainsi considérablement le nombre de modèles. Le PFT vous propose de découvrir une vingtaine de variantes au cours d'un périple de 4 jours au Danemark. Notre 1602 et la 1604 CFL seront du voyage.

De par sa situation "stratégique" par rapport aux réseaux heureux possesseurs de ces joyaux du rail et par la diversité et la beauté de ses paysages, le Danemark était particulièrement indiqué pour cet événement.

Voici le programme qui vous sera proposé (naturellement, quelques détails pourraient encore être modifiés):

Le départ de Bruxelles se fera par train régulier le **mercredi 12 mai** en début de soirée pour une arrivée le **jeudi 13 mai** au Danemark. Le programme de ce premier jour comprend la visite du Musée des Chemins de Fer à Odense; la traversée en train du Storebaelt par la nouvelle liaison fixe combinant pont et tunnel; un parcours sur le réseau privé OHJ-HTJ avec une de leurs locomotives MX et une visite du dépôt OHJ-HTJ, où se déroulera la première parade "gros nez" du séjour. Ce réseau possède 4 locomotives Nohab et profite de notre venue pour commémorer son 100e anniversaire. Notre train spécial se rendra ensuite à Kobenhavn (Copenhague) où nous passerons la nuit à l'hôtel.

Le **vendredi 14**, ceux qui le désirent peuvent visiter librement la ville de Kobenhavn et sa région. Pour les autres, la journée commence par une visite du dépôt avant la deuxième parade du voyage mettant en scène les MX des réseaux privés OSJS et HFHJ ainsi que la MY 1135 DSB. Un parcours spécial sera alors réalisé avec la MY 1135 vers Gedser. Une MX du réseau privé LJ sera ajoutée sur une partie du parcours. La journée se terminera à Kobenhavn pour

permettre à ceux qui ont visité la ville de nous rejoindre. La nuit sera mise à profit pour nous rendre, en voitures-couchettes, à Skagen.

Le **samedi 15** commence donc à l'extrême nord du Danemark, à Skagen. En gare, une parade mettant en scène les deux MX du réseau privé SB et une locomotive musée DSB en livrée d'origine sera organisée. Nous nous rendrons ensuite à Randers, remorqués par une MX du SB et la locomotive DSB. Randers, un nom que vous n'oublierez plus! Dans cette gare, plus de 10 "gros-nez" différents seront rassemblés. Outre les locomotives musée MX1001 et MY1101 DSB (toutes deux en livrée d'origine) et nos locomotives SNCB et CFL, la MY1105 du DJK, la MY1126 en livrée bleue, une Di3 DSB, une MX du SB, une MX du VLTJ et une MY du PBS seront présentes. Une locomotive suédoise est également annoncée et les chemins de fer hongrois pourraient envoyer une de leurs M61 (à confirmer, les obstacles techniques et administratifs sont nombreux). De courts parcours sur les lignes de la région seront réalisés avec les différentes locomotives, dans des compositions inédites. Prenez des films de réserve, un tel rassemblement restera sans aucun doute unique! D'autres engins musées des DSB seront aussi présents sur place (locomotives à vapeur, diesel et autorails). La nuit, en hôtel, se passera à Randers, avec la possibilité de réaliser des photos de nuit.

Le **dimanche 16**, nous profiterons de notre passage par Holstebro et Vemb pour y acheminer respectivement la MY1105 du DJK et la MX du VLTJ avant de nous rendre à Tonder pour la dernière parade du voyage, mettant en scène les locomotives MX et MY du PBS. Nous reprendrons un train régulier à Padborg pour rentrer en Belgique le **lundi 17** au matin.

Les locomotives belges et luxembourgeoises seront bien entendu de la partie pour les différentes parades et pour la traction de la plupart des trains spéciaux. De nombreux arrêts photos seront réalisés dans des endroits judicieusement choisis. Pour le touriste intéressé, des visites à Odense, Kobenhavn et Randers seront possibles.

Le prix de ce voyage comprend les parcours en trains de nuit et spéciaux, les nuits à l'hôtel et le petit déjeuner. Il ne comprend pas les repas, les boissons et les entrées dans les musées non-ferroviaires. Ce prix sera compris entre 25.000 et 30.000 BEF (soit entre 625 et 750 Euros). Il sera communiqué dès que les réseaux concernés auront fourni les éléments manquants.

Liste de matériel «N» à vendre

Locomotives électriques

Fleischman FL7376 DB103 neuve	2000
Autorail SBB-CFF vert Lima ss boîte	500
Minitrix 2033 loco verte style crocodile	1500
Minitrix 2932 loco verte et noire lourde pour train marchandises	1500
Minitrix 2056 loco verte année 50	1500
Lima loco FS brune avec volet gris au milieu ss boîte	500
Arnold SBB-CFF ce6/8 crocodile verte	3000
Arnold 2413 SBB-CFF neuve verte re4/4	2000

Locomotives Diesels

Minitrix diesel de la DB rouge ss boîte	1000
---	------

Locomotives vapeurs

Minitrix DB noire 1-3-0 avec tender ss boîte ..	1000
Minitrix DB noire 1-3-1 ss boîte	1000
Minitrix noire 0-3-0 petite loco avec très haute che- minée ss boîte	300
Le lot complet	15800

Voitures

Hobbytrain Reingold neuf coffret 4voiture + fourgon avec dorure et illuminés + lampes de tables ..	4500
Arnold 3776 SNCF corail 2ème cl.	750
Arnold 3715 neuf SBB verte	750
Arnold 3710 neuf SBB verte	750
Fleischman 8163 K DB TEE neuf	750
Arnold 3770 DB TEE	750
Fleischman 8162 K neuf DB TEE	750
Fleischman 8161 K neuf DB TEE restaurant ..	900
Arnold 3775 eurofima SBB orange	750
Minitrix DB fourgon gris-vert années 70 ss boîte	400
Minitrix DB gris et orange années 70 ss boîte ..	400
Minitrix DB bleu et gris années 70 ss boîte	400
Lima DB bleu et beige 2 pièce ss boîte	300
Lima SBB-CFF TEN ss boîte	150

Lima Touropa bleu ss boîte	150
Le lot complet	12450

Wagons

Roco 25145 neuf shimms turquoise SBB-CFF	200
Minitrix DB ss boîte couvert Ford	150
Minitrix DB tombereau	200
Minitrix DB couvert siwamat	200
Le lot complet	750

Infrastructure

Lot <u>Minitrix</u> reprennant :	
15 aiguillages électriques avec interrupteurs	3000
2 aiguillages manuels	200
2 signaux à bras avec rails et interrupteurs ...	1000
1 signal lumineux avec rails et interrupteurs ...	500
1 dételeur avec interrupteur	500
1 transfo	400
25 poteaux caténares dont alimentation	400
100 rails droits, courbes, alim	2000
brosse de nettoyage de roues Minitrix	100
Le lot complet	8100

Si achat de l'ensemble des lots complets :
37100 - 10% = 33390

Le matériel dit «ss boîte» se trouve dans des boites d'origine minitrix mais sans le mousse ni le papier carton reprenant de n° de référence du matériel. Le matériel neuf n'a fait qu'un tour d'essai sur circuit provisoire.

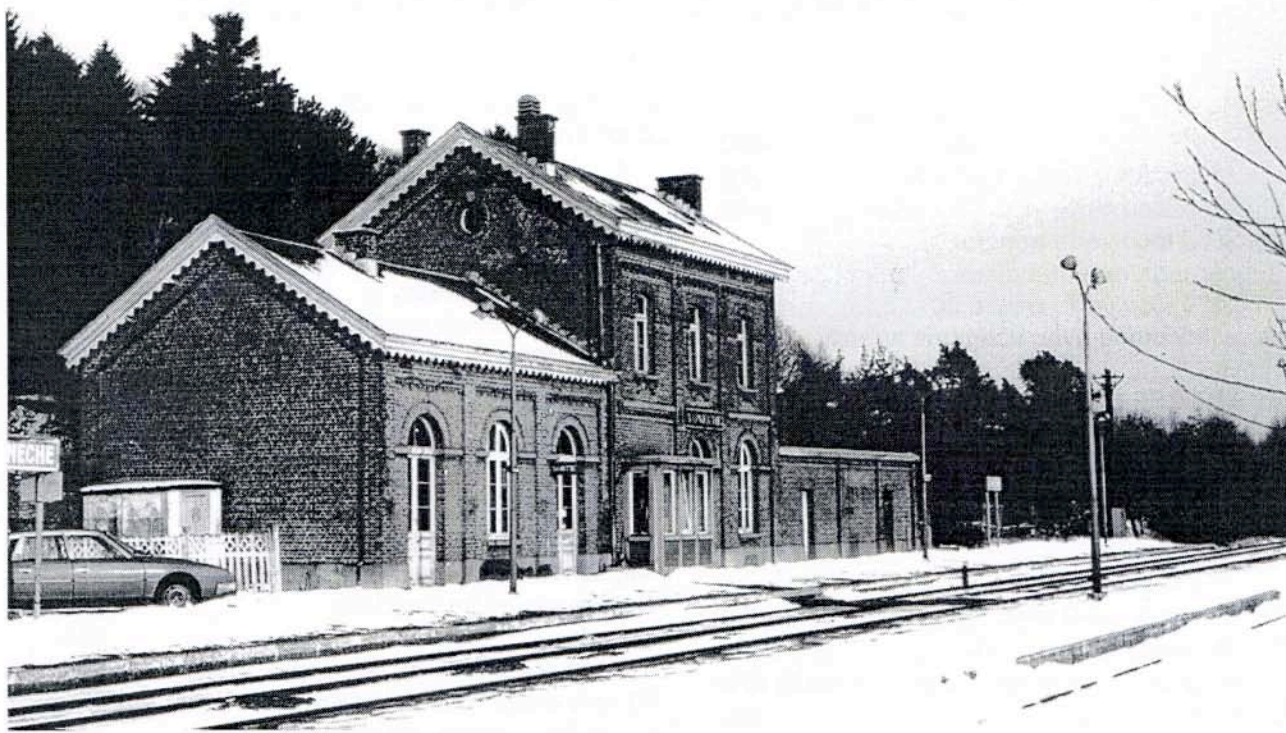
Le reste a roulé sur deux circuits dit Toporama chez Minitrix. L'infrastructure a été démontée il y a déjà quelques années lors d'un déménagement.

Renseignements :
Philippe Deroubaix
Flettestraat 2/1; 1700 Dilbeek
02/569.61.58.

A vendre

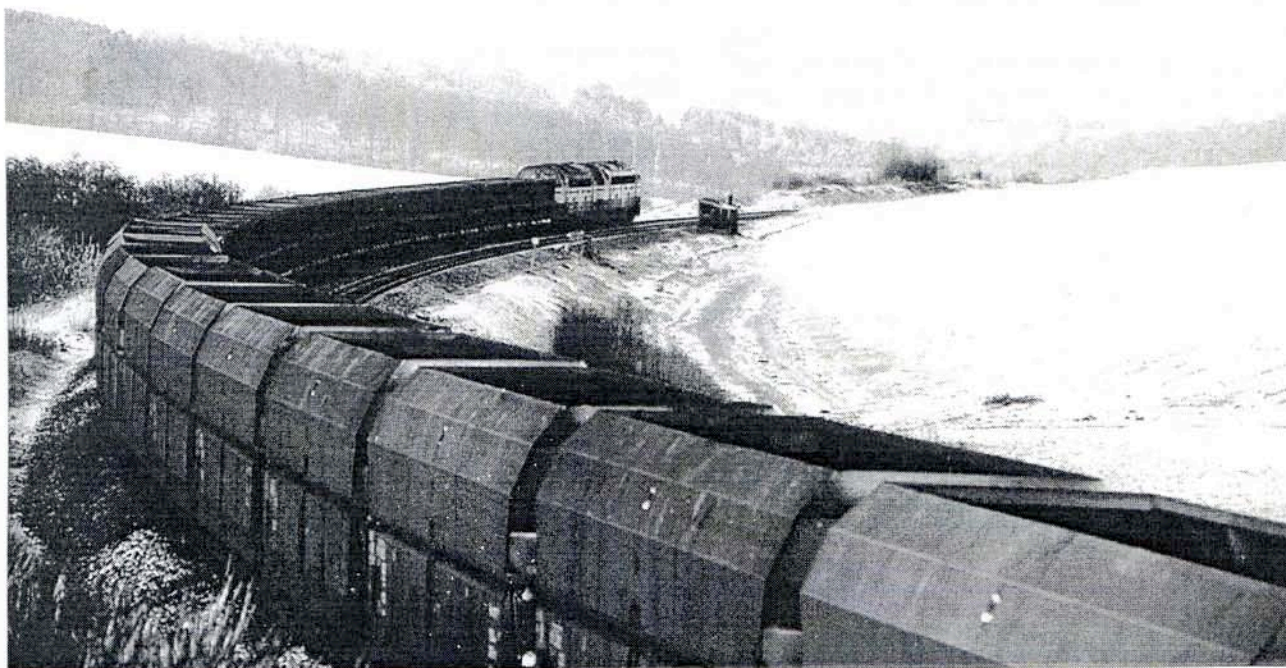
Huits modules en H0 aux normes NEM 906B avec double voie Roco sur ballast Mercure.
Ces modules, sans décor, forment un réseau ovale de 4,80m x 2,40m.

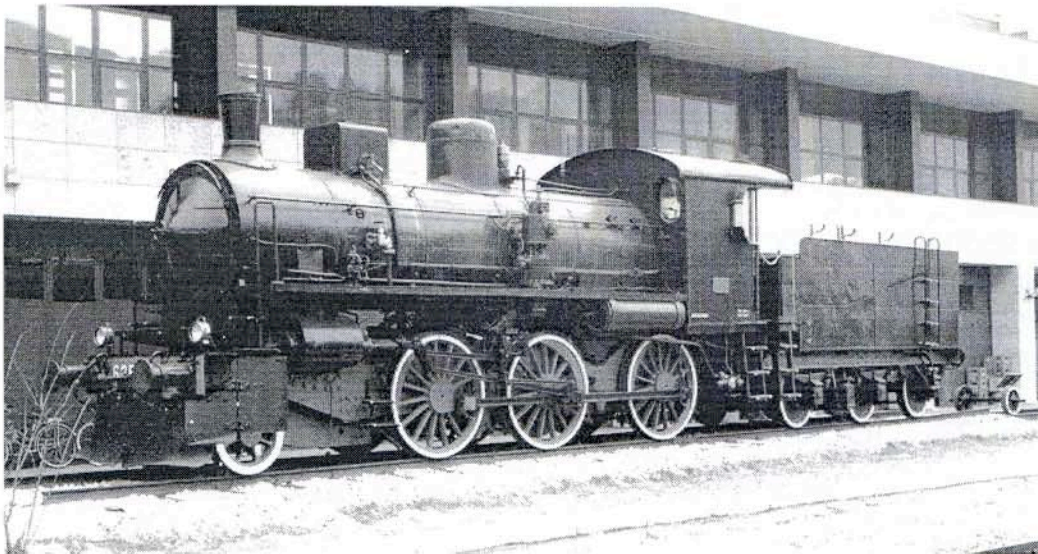
Renseignements et offres : 071-71.32.07. (le soir)
Michel Vigneron, rue de Falisolle, 29; 5070 Vittrival.



Hiver 1989 : la gare de Vonêche sous la neige.

Février 1993 à Vonêche : un très long convoi de trémies vides descend sur Beauraing.
Il est composé d'une rame de 22 minéraliers accouplée à une rame de wagons à coke.





**Gare de Trento (Italie) sur l'axe Munchen - Innsbruck - Modena via le «Brennerpass» et Bolzano.
Trento est située dans la vallée du Haut-Adige dans le sud-Tyrol.
Cette locomotive à vapeur de 1910 trône devant le hall de la compagnie locale «Trento - Male».
Au terminus de Trento : deux voies couvertes en gare située le long des voies principales des FS.
La compagnie exploite du matériel circulant sur la voie métrique et principalement des automotrices triples électriques.**

Photos Claude Carpet

Même à Trento, le verbe «taguer» se conjugue aussi à tous les temps, comme sur cet autorail à moteur diesel dont les pots d'échappement sont situés sur la toiture.



Vie du club

Editorial du Président	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires «d'ailleurs»	2
L'assemblée Générale du 22 janvier - Une naissance précoce	3

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	28
La rubrique du surfeur	27
Voyage au Danemark	36
Matériel à vendre	37

Les lecteurs nous écrivent

Précisions et rectifications des FFN antérieurs	23
---	----

Histoire

C.F.C. : «Le Chemin de fer du Congo»	29
--	----

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	32
--	----

Documentation

Wagons et sidérurgie (première partie)	4
Les 150 ans du rail dans l'Entre-Sambre et Meuse fêtés à Walcourt (première partie)	13
Les Chemins de Fer dans le monde : «de Denis Papin à nos jours»	24

Modélisme

Les nouveautés belges pour 1999	5
---------------------------------------	---

La page de Jacques Quoitin

L'Athus-Meuse aux environs de Vonêche	38
---	----

FERRO FLASH NAMUR n° 94 (1999-1)

Ce premier numéro de l'année 1999 est en votre possession grâce au dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro : Philippe Bruniaux, Etienne Dozot, Jean Dubuffet et les autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail.

Ferro Flash Namur est imprimé chez «CYBER COPY», Boulevard Mélot à Namur.

Photo de couverture : Locomotive vapeur type 69, 6924 (69.007 le 01-01-46), de la remise de Berchem (FCV) en gare de Roosendaal, le 20 mai 1939 (photo H.G. Hesselink, collection M. Herbiet).