

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise



Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

<http://www.club-rmm.be>

n°158 2009-5

Produits admis :

Beurre

Fromages

Oeufs

Légumes non conservés

Fruits non conservés

Pommes de terre

Jambons

Saucissons

Lard

Viande fraîche

Volaille morte

Lapins abattus

Miel

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

HET LANDBOUW COLLO

LE COLIS AGRICOLE

AUGUSTUS
AOUT 1936

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Triptique publicitaire bilingue (août 1936) de la S.N.C.B. qui propose l'acheminement de colis de denrées périssables en provenance des fermes et élevages du pays. Nous voyons ci-dessus 2/3 du recto.

L'intérieur mentionne les firmes productrices et les produits proposés par chacun : beurre, fromage, oeufs, légumes non conservés, fruits non conservés, pommes de terre, jambons, saucisses, lard, viande fraîche, volaille morte, lapins abattus, miel. Les indications figurent sous forme d'un tableau coché.

L'état de ce document original montre qu'un des dessins a été utilisé à d'autres fins. (Collection Luc Parant).

Réunion du 28 août

Effervescence habituelle sur le réseau 3 rails.



Le bibliothécaire recherche activement

Locorevue : Décembre 2005, Février, Octobre, Décembre 1977.

Voie libre : n°18.

Par contre, il a trouvé dans des fouilles avancées et profondes, auprès de libraires et commerçants, d'autres trésors qui manquaient. C'est ainsi que LR 1968 et 2001 sont reliés depuis début septembre.

Réunion mensuelle du 18 septembre

"La ligne Namur - Liège et ses industries" était à l'honneur lors de la conférence de Jacques Quoitin. La "bienvenue" et les annonces diverses des expositions



par le Président Jean-Claude Botspoel, le Secrétaire Jean-Pierre Lobet fait rapport sur l'avancement des réunions des associations du Centre Culturel de Géron-sart pour la fête du samedi 5 décembre prochain et le "Marché de Noël" organisé par le Tennis de Table, les unités scouts et le RMM !



Projecteur de diapos allumé, notre ami Jacques Quoitin

a sorti de ses archives de splendides diapositives très anciennes, anciennes et actuelles sur la belle ligne industrielle des bords de Meuse de Namur jusque Liège. Nous avons pu découvrir ou redécouvrir nombre de locotracteurs seuls ou devant des rames de wagons minéraliers, de chaux, etc. Des industries disparues, encore en activités ou toutes récentes. Des sites industriels qui pourraient servir de modèles pour une reproduction en modélisme.

Le réseau 3 rails

Claude Dehareng, responsable du réseau 3 rails confirme que le 1^{er} vendredi d'octobre est consacré à un cours sur le numérique et les centrales DCC/MM. Si ce dernier rencontre les souhaits, l'expérience sera prolongée les autres 1^{er} vendredis des deux autres mois de 2009.

Les circulations sur le réseau 3 rails auront lieu le 2^{ème} et le dernier vendredi du mois.

Excursion du 26 septembre à Wuppertal

La relation de cette excellente organisation et les photos de la journée dans FFN 159 de décembre 2009.



Liens sur Internet

<http://www.arcadialogger.com>

"Arcadia & Betsey River Railway" est un beau réseau H0 US DCC d'inspiration forestière (ce qui est rare en voie normale). Les amateurs y trouveront de belles photos et vidéos avec des Shays et des Cabooses.

<http://home.base.be/vt6368640/bourse.html>

Tout ou presque tout sur les bourses, le site très complet de Michel Marin.

<http://wagonseurope.fotopic.net>

<http://wagonsfrancais.fotopic.net>

Deux sites intéressants de photos de wagons.

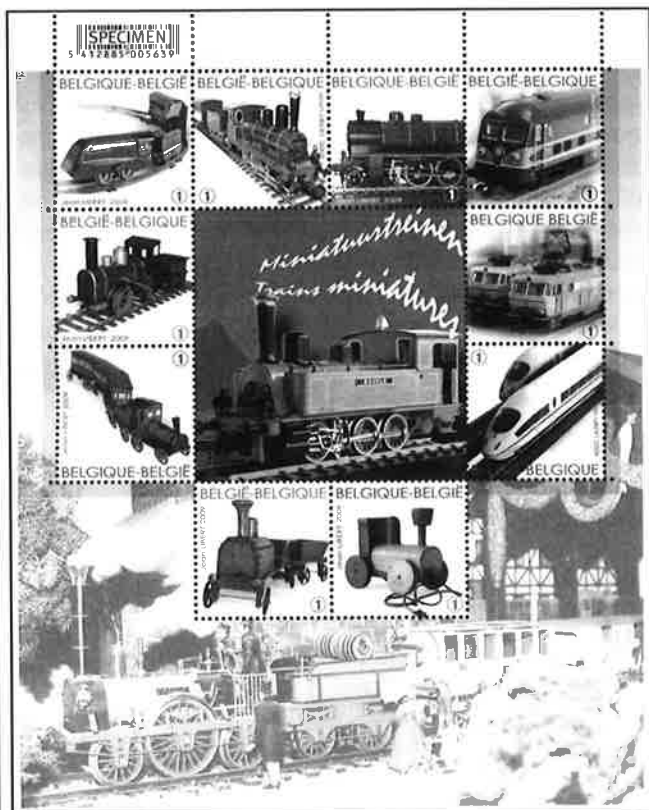
<http://www.fefferiver.org>

Le site du club de Freeport dans l'Illinois.

<http://www.zanestrains.com>

De beaux modèles.

Nouveaux timbres



Feuillet de 10 timbres édité par La Poste : "Le Train en Modèle Réduit".

Distribué en prévente à Walcourt le samedi 3 octobre 2009, lors de l'exposition philatélique compétitive régionale Hainaut-Namur : "Walcophil '09".

L.S. MAGAZINE

Une revue nouvelle venue sur le marché du modélisme à paraître 4 fois l'an : 48 pages dédiées aux nouveaux modèles de la marque, à ceux en cours d'élaboration, ainsi qu'aux nouveautés délivrées dans le commerce spécialisé. Tuyaux concernant l'entretien ou l'amélioration des modèles et comment les numériser. Articles

généraux de modélisme pour le décor et faire évoluer les modèles.

L.S. COLLECTION

Catalogue de collection comportant des fiches prêtes à être classées, programme complet des modèles et leurs variantes. Ceci pour vous permettre de classer vos modèles par type de véhicule et par compagnie ferroviaire.

Abonnement

LS Magazine + LS Collection = 4 + 2 pour un abonnement de 56,00 € par an. L'affiliation en tant qu'abonné donne droit à l'acquisition d'une exclusivité annuelle si l'abonnement est pris directement chez LS-Magazine.

Commande via www.lsmodels.com ou Route de Weiswampach 43G; L.- 9988 Wilwerdange. En collaboration avec M. Kurt Heidbreder, éditeur.

Le RMM s'y est déjà abonné.

Toute une vie au service de la SNCB

Emile Martin aura travaillé 38 ans à la SNCB : Henry Matteredne s'est passionné pour cette belle carrière de Porteur de dépêches à Trieu-Courrières, de Chargeur à Sart-Bernard, Commis puis Bouilleur d'eau à Ronet et enfin Machiniste sur la ligne de Bertrix et de Luxembourg.

La vie de ce "Cheminot de base", qui a gravité les échelons pour réaliser son rêve : conduire une locomotive, racontée dans un livre de 70 pages.

Une histoire "de chez nous" ! Natif de Courrière, Emile Martin est entré au chemin de fer à 15 ans.

"Il y a dans cet ouvrage, un aspect caractéristique des cheminots : leur attachement à l'entreprise".

12,00 € + (3,00 € port) au compte 000-0372369-83 ou 250-0566463-68 de Henry Matteredne, Rue de Bricgniot, n°131; 5001 Saint-Servais. 081-73.18.22.

Henry Matteredne

Toute une vie au service
de la S.N.C.B.



Camping et Chemin de Fer : un pan ignoré de notre histoire ferroviaire

Luc Parant me confiait, en début juillet, deux dépliants très particuliers parus à la SNCB dans les années 1930.

Comme j'ignorais complètement le contenu de ceux-ci, je me suis dit que nombre d'entre nous devaient être dans le cas.

Je me suis donc mis au travail pour vous faire part d'un pan d'histoire de la SNCB fort peu connu : "Le Camping et le Chemin de Fer" ou "villégiatures dans les voitures-camping" !

Extrait du dépliant de février 1938 et février 1939 :

Comment aller en excursion à prix réduits ?

Le chemin de fer vous offre :

Sur des parcours limités

- 20% de réduction sur les billets aller-retour (mentionné dans le dépliant de février 1939).
- 25% de réduction sur les billets "Week-end" délivrés les samedis et dimanches, valables pour un retour le dimanche et le lundi. (Cette disposition est supprimée par un cachet rouge dans le dépliant de février 1939).
- 35 % de réduction pour un voyage en groupe de 12 personnes au moins.
- 50% de réduction pour les voyages scolaires en groupe de 10 et autres voyages en groupe de 25 personnes au moins.


Sur tout le réseau à volonté

- 5 jours consécutifs en 1^{ère} classe : 320 francs; en 2^{ème} classe : 230 francs; en 3^{ème} classe : 130 francs.
- 15 jours consécutifs en 1^{ère} classe : 630 francs; en 2^{ème} classe : 440 francs; en 3^{ème} classe : 250 francs.
- Les prix sont inchangés sur le dépliant de février 1939.

Trains d'excursion "Radio" ou ordinaires

Tous les dimanches et souvent en semaine, des trains d'excursion à prix réduit partent des principaux centres du pays vers les plus belles régions touristiques de la Belgique. Tous les renseignements au Service de Tourisme de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Pour voyager seul en famille ou en groupe, le chemin de fer est plus sur, plus rapide, moins cher.



B SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

LA BELGIQUE
PITTORESQUE

N° 12 Camping
et Chemin de fer

Camping et chemin de fer

Villégiatures dans les voitures-camping

Depuis quelques années, le camping a pris une extension extraordinaire. On a vu rapidement des tentes vertes et blanches, petites ou grandes, se dresser un peu partout en plein air et dans les endroits calmes et tranquilles. Cette vogue semble trouver son explication dans le besoin impérieux qu'éprouve la génération actuelle de rompre pendant quelques jours, avec la vie fébrile quotidienne, de fuir les bruits des foules, de se retremper dans la vie simple et reposante des campagnes.

Tenant compte de ces aspirations, la Société Nationale des Chemins de fer belges vient d'aménager des voitures-camping qu'elle installe dans celles de ses stations situées dans les régions les plus pittoresques, les plus saines et les plus agréables du pays : les Ardennes, la Campine, la Haute-Fagne, etc.

Cette heureuse innovation, tout en offrant les divers agréments du camping, supprime les ennuis de la tente. La voiture-camping, c'est la certitude de trouver un logement sec, chaud, bien éclairé la nuit, de prendre repas et repos confortablement sans aucune appréhension au sujet des conditions atmosphériques défavora-

les autres :

- des chambres-dortoirs avec 11 couchettes;
- une salle à manger-cuisine avec table, chaises et armoires.

Toutes sont pourvues d'un tiroir sous chaque couchette, de filets pour les petits bagages, d'un lavabo, d'installations d'éclairage, d'un réchaud au butagaz pour la préparation des repas et deux cruches à eau d'une contenance de 25 litres chacune.

Elles sont garnies de glaces et de photos sous verre. Les fenêtres sont pourvues de rideaux.

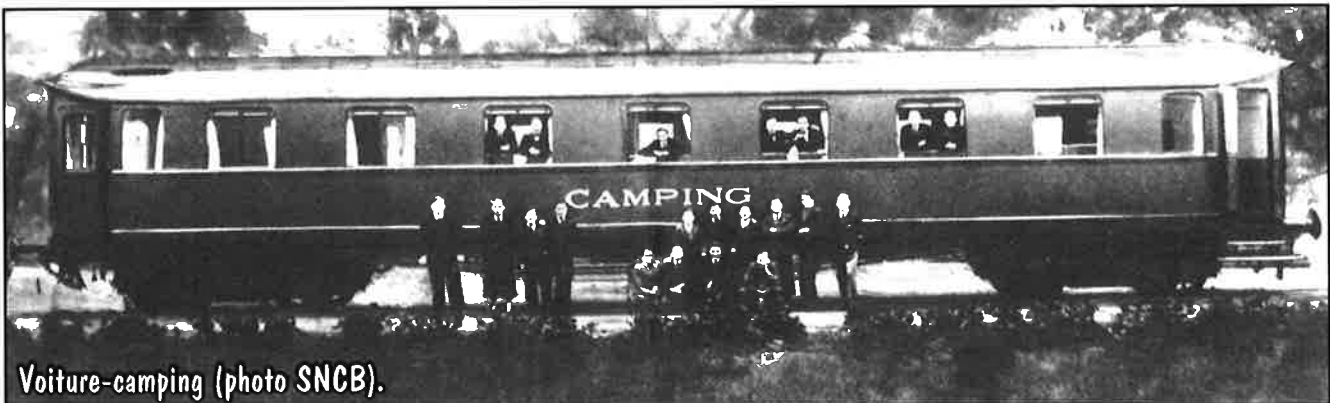
La Société Nationale des Chemins de fer fournit les matelas et oreillers sous housse. Celles-ci sont remplacées à l'expiration de chaque période d'occupation. Toutefois, il n'est fourni aucun autre objet de literie. Il n'est fourni non plus de vaisselle, ni d'ustensiles de cuisine.

Tarif de location

La location de fait aux conditions ci-après :

- 50 francs par journée d'occupation (de midi à midi);
- une taxe fixe de 100 francs pour le nettoyage complet de la voiture à l'expiration de la période d'occupation.

Il est perçu en outre une somme de 250 francs à titre de garantie. Cette somme est restituée à l'expiration de



Voiture-camping (photo SNCB).

bles. Ceux qui ont déjà pratiqué le camping sous la tente apprécieront tout particulièrement ces avantages; plus de mécompte ensuite des averses soudaines, plus de toile mouillée ni de sol humide, plus de piquets ou de haubans qui cèdent, mais une sensation de sécurité et de confort que seul procure un "home" solide et bien aménagé.

Ces voitures répondent à un besoin réel.

Elles ne peuvent que rencontrer bon accueil.

Conditions générales de location

Description du matériel

Il existe deux modèles de voitures comportant,

les unes :

- des chambres-dortoirs avec 9 couchettes;
- une cuisine avec évier et armoires avec tablettes en zinc;
- une salle à manger avec tables et chaises.

la location dès qu'il a été reconnu que tous les objets inventoriés sont présents et qu'aucune dégradation n'a été commise à la voiture ou aux objets mis à la disposition des campeurs.

Intérieur d'une voiture-camping (photo SNCB).





Ces divers paiements doivent se faire anticipativement, soit aux guichets de Bruxelles (Nord), soit au compte de chèques postaux n°59900 de cette station. Dans ce dernier cas, le talon du bulletin de versement doit porter la mention "location voiture-camping".

Les frais de consommation de butagaz sont à charge du locataire; ils sont calculés à raison de 8,50 francs le kilo. Le poids de la bouteille est vérifié au commencement et à la fin de la période de location.

Demande de location

Les demandes doivent être adressées au chef de la station (Bureau de renseignements) à Bruxelles-Nord. Si la voiture sollicitée est disponible pour la date indi-

Locomotive 103, train métallique (photo SNCB).



quée, la station de Bruxelles-Nord en avise le demandeur. Après versement des taxes prévues (location, nettoyage et caution) la station de Bruxelles-Nord adresse au locataire, une lettre sur production de la quelle il peut prendre possession de la voiture-camping, pour la période envisagée. Si pour une cause quelconque, il ne peut être donné une suite favorable à la demande de location, la station de Bruxelles-Nord en avise l'intéressé et lui fait connaître les dates auxquelles la voiture demandée sera disponible. Le même renseignement lui est fourni pour ce qui concerne toutes les autres voitures, avec indication de la station où elles sont installées.

Mesures d'ordre

Sauf lorsqu'elles sont louées à une famille, les voitures doivent être occupées par des personnes de même sexe.

Pour tout ce qui concerne la circulation dans les dépendances du chemin de fer, les campeurs sont soumis aux dispositions d'ordre intérieur de la station.

Ils s'engagent à user du bien loué en bon père de famille et à éviter de souiller tant la voiture que les dépendances de la station ou ses abords par l'abandon de déchets de tout genre.

Le signataire de la demande de location est considéré comme chef de groupe et responsable de la bonne tenue des campeurs.

Lieux de stationnement des voitures-camping de la SNCB

Dans les Ardennes

Florenville

Sur un plateau dominant la vallée de la Semois, aux confins des forêts de Muno, d'Herbeumont, de Chiny et d'Orval. Promenades intéressantes aux environs, dans la vallée de la Semois et de la Vierre. Pêche, bains, natation, canotage. Excursions à Rossignol avec ses tragiques souvenirs de guerre, à Chiny, aux Epioux, à la Forge Roussel, à Williers en France et aux ruines d'Orval.

Straimont

A la lisière de la grande forêt d'Herbeumont, sur la Vierre, rivière très poissonneuse et très sauvage. Pêche et canotage. Belle promenade à Suxy, village vieux et agreste, à Chiny (descente de la Semois de Chiny à La Cuisine), aux Epioux, à Herbeumont, centre d'excursions; superbes promenades dans la vallée d'Antrogne et de la Semois.

En Campine

Bouwel

Situé entre Lierre et Herentals, délicieusement découpé par de magnifiques drèves; près du Canal Albert; excursions en bateau sur le canal; pêche; promenades agréables dans les vastes sapinières; belles dunes; château de Bouwel et Bergenhof.

Kalmthout

Lieu de villégiature très apprécié; magnifiques paysages de dunes, de bruyères et de sapinières : excursions recherchées au Putsche Moer, dans les "Hazen Duinen" et les dunes de sable des "Vossenbergen", à Heide et à Wildert; châteaux et villas en grand nombre.

Tielen

Village rustique sur l'Aa, entre Herentals et Turnhout. Sapinières étendues, dunes. Château historique, église très intéressante, vieux moulin à eau, belles promenades par les bois de sapins, à Lichtaart et à Kasterlee. Pêche, bains, natation.

Wijchmaal-Beverloo

Situé sur la ligne de Hasselt à Neerpelt, au milieu des sapinières et de vastes bruyères. Pêche, bain, natation;

canotage à Kleine-Brogel (1 Ha 1/2 d'eau). Excursions à Kaulille et à Loosen (écluses), à Neerpelt, à Peer avec son église remarquable, à Hectel et à Bourg-Léopold avec son immense camp militaire, ses carrés, son aérodrome.

Dans les Hautes Fagnes

Francorchamps

Centre touristique merveilleux, sur un plateau de 800 mètres d'altitude, où se déroulent annuellement les fameuses courses automobiles. Promenades nombreuses, faciles et attrayantes à Spa, à Stavelot, à Malmédy, au barrage de la Warche, au lac de Warfaaz, dans les vallées pittoresques de la Hoëgne, de l'Eau Rouge et de l'Amblève.

Quarreux

Dans un site sauvage de la vallée de l'Amblève : "Les Fonds de Quarreux". A proximité de Remouchamps avec ses grottes remarquables. Belles promenades : le Ninglinspo et ses cuves, la Chaudière de Nonceveux, les roches de Crahay, le ruisseau des Grandes Fagnes, la Chefna. Pêche. Bains de rivière. Nombreux points de vues.

Dans les Ardennes flamandes

Ruien

Situé sur l'Escaut, au pied du Mont de l'Enclus (altitude 141 mètres); le Mont de l'Enclus présente nombre de chemins et de sentiers qui constituent des promenades pittoresques; du Belvédère, superbe panorama. Excursion à Audenarde avec son Hôtel de ville, chef d'oeuvre du style gothique, et à Renaix.

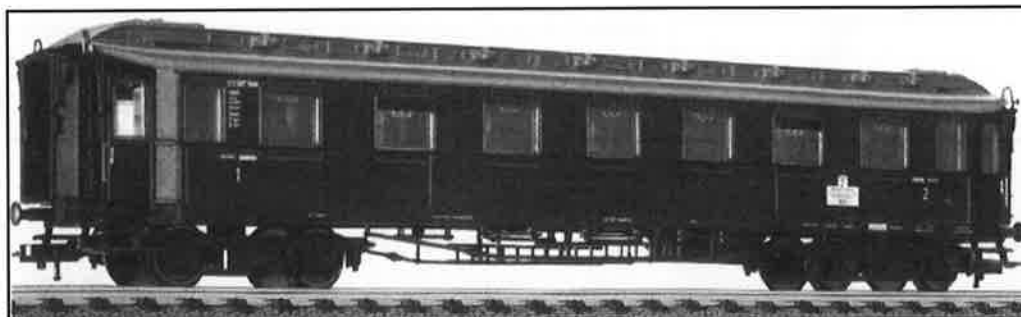
Dans l'Entre-Sambre et Meuse

Vierves

Spécialement recommandé pour cure d'air. Immenses forêts, sapinières offrant de nombreuses promenades. Excursions dans la région, à Olloy, à Dourbes et aux ruines imposantes de Fagnolle, à Nismes avec sa Roche-à-Lomme, sa Montagne-au-Buis, des "Fondrys", son Pont d'Avignon; à Couvin avec son Rocher; à Vireux (France). Bains de rivière et pêche dans le Viroin.

Documentation historique : Luc Parant.

Adaptation : Claude Carpet.



La voiture camping de la SNCB pourrait être reproduite en modélisme en se référant au n°5651 dans le catalogue Fleischmann 2007-2008, page 133.

Le "Boulevard du Nord" à Namur et les chemins de fer du Nord-Belge

Préface de Michel Herbiet

Dans le n°92 de sa revue "En Lignes", le PFT nous annonce un nouvel ouvrage dû à André DAGANT et intitulé "La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives" (édition PFT : 49,00 €).

A l'annonce de cette parution, notre ami Etienne Labar s'est souvenu qu'un article concernant l'implantation de la Compagnie du Nord-Belge à Namur, avait été écrit par Monsieur Eugène Hermann du Comité de quartier de Bomel. Ce dernier nous a permis de le publier dans notre revue ce dont nous l'en remercions.

La Compagnie du Nord-Belge à Namur

Bien que le Boulevard du Nord se situe au Nord de la corbeille namuroise, sa dénomination n'a pas de lien avec son orientation géographique, mais bien avec la présence de la prestigieuse Compagnie du Nord, dont les installations ferroviaires se situaient au pied de la chaussée de Louvain et de l'Arquet, qui coulait encore à ciel ouvert. Du temps des fortifications, ce chemin de terre traversant la plaine de la Froidebise, était dénommé «Chemin des Glacis».

Le Nord-Belge, une filiale administrative de la prestigieuse «Compagnie du Nord» appartenait aux «ROTHSCHILD de Paris».

Le siège de son Administration et de sa Direction y avait été fixé au n°18 de la rue de Dunkerque, dans le 10ème Arrondissement de Paris, à deux pas de la gare du Nord. Cette puissante société, créée le 10 septembre 1845 par le baron James de Rothschild, était une des six grandes compagnies ferroviaires privées françaises, qui toutes rivalisaient entre elles pour être la plus prestigieuse ! Elle pénétrera en Belgique par la reprise à bail dès le 28 juin 1854, de l'exploitation des lignes de Namur à Liège, de Charleroi à Erquennes et de Mons à Quévy, qui avaient été initialement concédées en 1845 à une société anglaise. Le 19 mai 1854, sera adoptée pour la partie du réseau ferroviaire établie en Belgique, l'appellation "Nord-Belge". Elle fut proposée par l'ingénieur Jules Petier, chef de l'Exploitation de la Compagnie du Nord.

Le 1^{er} janvier 1855, la Compagnie du Chemin de fer du Nord entra en possession de la ligne de Namur à Liège. Elle avait été construite à double voie dans la vallée de la Meuse avec des capitaux anglais, et ouverte au trafic le 20 septembre 1851. Le chemin de fer de Charleroi à Erquennes, construit également à double voie et traversant 15 fois la Sambre, l'était déjà depuis le 6 novembre 1852.

Le Nord-Belge, dénommé ainsi depuis 1854, était en fait administré depuis Paris. Il disposait d'une direction bicéphale siégeant à Paris et à Liège-Longdoz. C'est là que résideront l'Inspecteur général et le Chef du Service Central. Un Inspecteur du Mouvement dirigera

de Liège l'ensemble du trafic, sauf celui au-delà de Charleroi, qui sera de la responsabilité d'un second Inspecteur du Mouvement siégeant à Charleroi. L'Ingénieur chef du Service de la Voie sera installé à Namur. L'Ingénieur chef de la Traction et du Matériel siégera à l'Atelier de Saint-Martin, près de Lobbes.

Les locomotives de la Cie du Nord-Belge y seront réparées et même transformées. Cet atelier de Saint-Martin sera appelé à un grand développement. Les Dépôts, centres de regroupement du personnel et du matériel de la Traction, furent répartis en plus de celui de Saint-Martin, à Kinkempois, Namur et Frameries. Au 1^{er} janvier 1869, le N-B utilisait 737 agents, répartis sur ses lignes belges (Liège - Givet ; Charleroi - Erquennes et Mons - Quévy).

Les gares de Namur et de Charleroi-Sud étaient des gares mixtes, régies par une convention bilatérale liant les Chemins de Fer de l'Etat, puis, à partir de 1926, la SNCB et la Cie du Nord-Belge. Celle de Namur datait du 20 octobre 1864. Le Dépôt namurois du Nord-Belge dépendait de celui de Kinkempois. L'effectif de celui de Namur comprenait une centaine de cheminots. En 1920, et jusque 1940, le chef de celui de Namur, un ingénieur technicien du nom de Delplace, habita rue d'Arquet, presque en face de l'église de Bomel. La Compagnie disposait également en pleine propriété d'un immeuble situé au n°10 de la rue Adolphe Bastin. Il servit de dortoir à son personnel roulant jusqu'en 1936, année du transfert de la remise aux locomotives du N-B à Ronet. Les chambres y étaient aménagées pour héberger des brigades de 2 personnes. Les effectifs relevant du N-B s'élevaient en 1936 à 4.224 cheminots.

Création du "pont de Louvain"

Depuis la création de la gare de Namur, inaugurée les 29 et 30 juillet 1843, en même temps que la ligne venant de Charleroi, la circulation routière en direction du faubourg de Bomel et de Louvain s'effectuait par un passage à niveau ouvert en 1843, dans le prolongement de la Porte de Fer. Mais depuis la mise en service des lignes de Liège (1851), d'Arlon (1858) et de Dinant (1862), la fermeture de ce passage à niveau, jusqu'à 7 fois par heure, afin d'assurer le passage de près de 120 trains journaliers, entravait lourdement le trafic de la chaussée de Louvain. Il fut donc question de le remplacer par un pont qui effectuerait la jonction entre la zone désaffectée des fortifications et le quartier des casernes avec une rue nouvelle à créer. Mais pour les habitants de Bomel et d'Heuvy, il n'en était pas question, car ils n'acceptaient pas d'être privés de tout accès direct à la ville par un détour de 290 mètres.

D'un autre côté, la Commission des Travaux Publics de la Ville s'opposait également farouchement à la suppression de ce passage à niveau. Dans le PV de sa réunion du 17 avril 1860, il était fait mention que : «Le



Namur, le premier "Pont de Louvain"

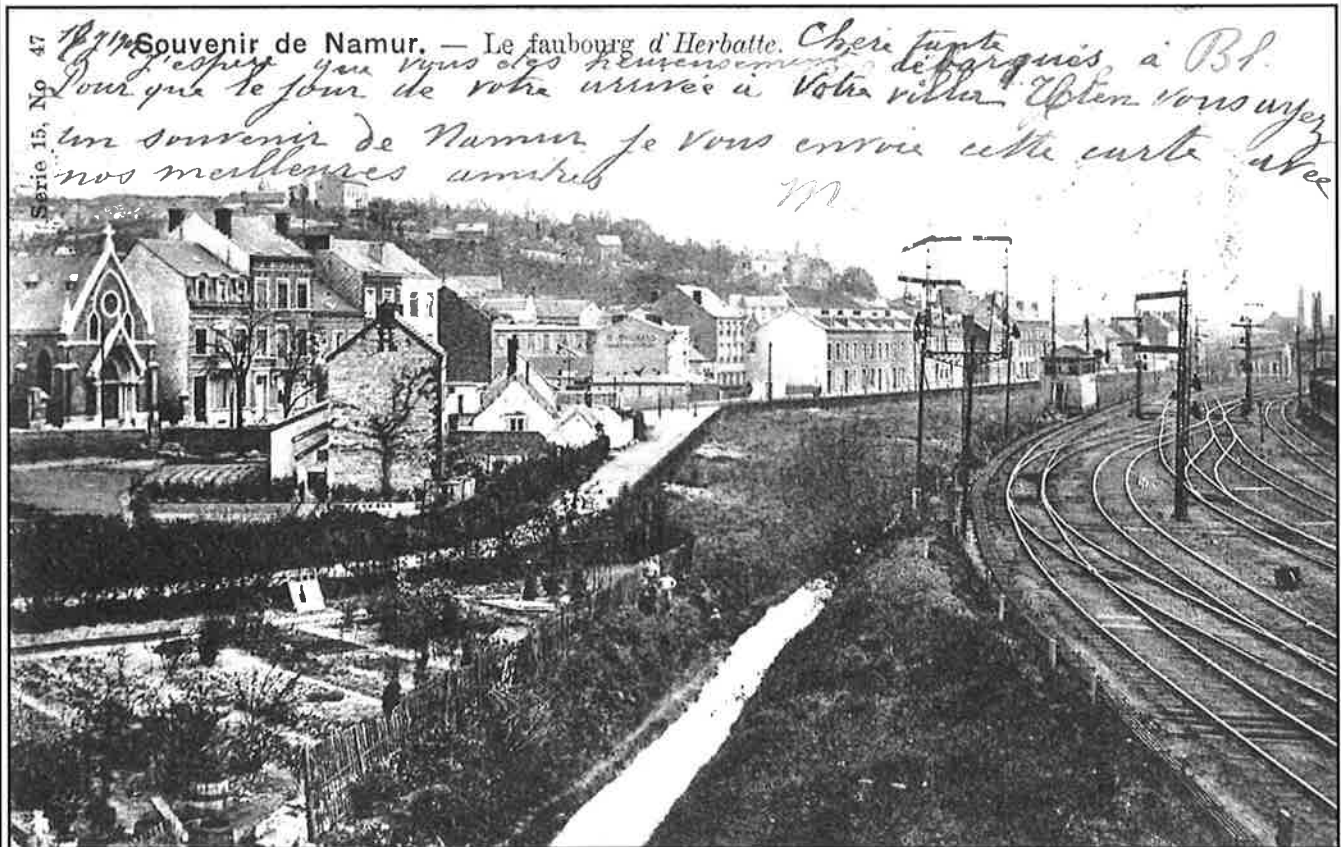
passage à niveau, dans les conditions indiquées, doit paraître préférable sous tous les rapports au passage au-dessus du chemin de fer sur une route en remblai de 6 m. (...) Le passage au-dessus du chemin de fer au moyen d'un viaduc est plus dangereux, attendu que les voitures et cavaliers ne voudront pas s'exposer à franchir cette partie de route lors du passage des convois, quand même elle serait pourvue de garde-corps sur toute son étendue».

Et pourtant :

• Le 7 mai 1863, le passage à niveau de la gare de Namur sera remplacé par le premier "pont de Louvain". Ce dernier se composait de 2 éléments insérés dans le remblai qui supportait la chaussée de Louvain. Le profilage de ce remblai était déjà terminé depuis le début du mois de février 1863, au même moment où l'on terminait la destruction de la Porte de fer. A son extrémité située du côté de la place Léopold, un pont de 53 m. de portée surplombait les 8 voies principales issues de la gare aux voyageurs. Du côté de Bomel, le 2ème

élément, un pont de 22 m., permettait le passage de 2 voies accessoires ainsi que l'accès à la plaque tournante. Une distance de 120 m. séparait le boulevard du Nord de la place Léopold. Le 25 janvier 1864 eut lieu l'adjudication des travaux de placement d'un garde-corps plein en tôle ondulé et galvanisée d'une hauteur de 1,80 m., qui s'élèvera au dessus du pavage du viaduc de la chaussée de Louvain. Le devis était fixé à 3.923,60 francs. Du côté du boulevard du Nord, entre ce remblai et la gare aux marchandises se situait la remise (45 m. x 25 m.) avec ses 4 voies.

- Les bureaux du N-B (40 m. x 15 m.) se trouvaient en bordure du boulevard du Nord et séparés du viaduc de Louvain par le local des accumulateurs (25 m. x 6 m.). De l'autre côté du remblai, se situait la plaque tournante de 18,50 m. de cette même compagnie, ainsi que des potagers cultivés le long de l'Arquet, qui coulait encore à ciel ouvert en direction de la plaine St Nicolas.
- Le deuxième pont de Louvain sera mis en service le 3 mars 1928. Les travaux de celui-ci avaient été adjugés le 10 mai 1925 à la « Société de Construction » et aux « Ateliers de Willebroeck » à Bruxelles pour un montant de 1.383.167,24 Fr. La partie métallique de cet ouvrage, dont de la charpente débordait essentiellement au dessus du niveau de la route, jaugeait 400 tonnes d'acier.
- Un troisième, d'un gabarit énorme, correspondant à l'idéologie de pénétration des autoroutes jusqu'au coeur des villes, construit en béton précontraint, ayant une longueur de 204 mètres, sera rapidement construit dans l'axe du précédent. D'une largeur de 28 mètres, il comportera finalement 6 bandes de 3,50 mètres et 2 trottoirs de 2,50 mètres. Avec une pente de 4 %, il passera à 7 mètres au-dessus du boulevard d'Herbatte. A sa mise en service, 9.700 véhicules le franchiront chaque jour



de la semaine, dont 7.000 en transit. La fin des travaux sera célébrée le 14 avril 1977. En 2007, environ 30.000 voitures l'empruntent chaque jour...

Aux Chemins de Fer de l'Etat, jusqu'au 1^{er} janvier 1883, les passages à niveau étaient gardés par du personnel masculin, qui gagnait 2,20 Fr. par prestation de 12 h. Le bilan des comptes des Chemins de Fer de l'Etat présentant un déficit de 7.070.494 Fr. pour l'exercice 1882, le Ministre décida le remplacement de ceux-ci par du personnel féminin qui sera rétribué au barème de 0,80 Fr. pour une prestation identique...

NDLR : Et après on s'étonnera des revendications bien compréhensibles des mouvements féministes : à travail égal, salaire égal !

Le boulevard du Nord

Lors du Conseil communal du 12 avril 1864, l'échevin Themon déposait une proposition ayant pour but « la création d'un boulevard de 25 mètres qui se situerait au delà de la station, sur l'ancien chemin du cimetière ». Lors de celui du 14 janvier 1865, celui-ci réitéra sa demande en réclamant l'urgence.

En vertu du paragraphe 2 du n°2 de la loi du 14 juillet 1860, article 1, la Ville fut tenue d'abandonner gratuitement à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat la partie du cimetière enclavée dans la station de Namur. Mais, en contrepartie, elle disposera du terrain nécessaire pour l'établissement d'un entrepôt central à édifier dans la station aux abords de la rue de Fer.

Dès le 9 avril 1865, une ordonnance fermera l'ancien cimetière de la ville de Namur et ouvrira le nouveau cimetière communal, dit de Belgrade, le 20 avril 1865.

Dès lors, la Ville est libre d'envisager la construction du boulevard de ceinture réclamé par l'Echevin Themon. C'est ainsi que le 5 mars 1866, l'Echevin Pépin, en charge des Travaux publics, déposa son rapport sur la création d'un boulevard extérieur. Il y précisa : « *Je n'exproprie aucune habitation, si ce n'est une partie de l'écurie des Petites Soeurs des Pauvres* ».

Lors de sa création, cette nouvelle artère s'appellera le « boulevard d'Heuvy ».

Le mercredi 4 juillet 1866, eut lieu à la station de Bruxelles-Nord l'adjudication des travaux de construction d'un hangar aux marchandises à construire en gare de Namur. Il le sera à l'emplacement d'une partie des bâtiments actuels du MET. Cette petite construction était apte à recevoir sur chacune de ses 2 voies, à peine 15 wagons.

Le 10 janvier 1867 fut emporté par un nommé Gilles, l'adjudication de la construction de la « route d'Herbatte ». Le montant de celle-ci s'élevait à 44.300 Fr., alors que le devis était fixé à 45.849, 28 Fr. La Députation permanente du Conseil provincial approuvera la dépense le 14 juin 1868. Le fruit de la vente des arbres croissant le long du « chemin d'Herbatte » s'éleva à 1.474 Fr. La même année, le 2 août 1867, ce sera à l'unanimité que le Conseil communal de Namur donnera son approbation à l'acte de cession d'une portion de l'ancien cimetière faite à l'Etat par la Ville, afin de pouvoir agrandir l'assiette des voies en gare de Namur.

L'année suivante, le 14 janvier 1868, le Conseil commu-

nal proposa aux Travaux publics la construction d'un mur haut d'un mètre « pour renfermer l'enceinte de la station depuis le viaduc de la rue de Bruxelles jusqu'au bâtiment nouveau des marchandises, situé à la route d'Heuvy ».

Et le 7 avril suivant, le Conseil communal adopta les conclusions du rapport de l'échevin Cuvelier ayant en charge les Travaux publics, en ce qui concernait le plan d'aménagement du hangar aux marchandises proposé par l'Etat.

En décembre 1871, les terrains de l'ancien cimetière furent cédés à l'Etat afin d'en assurer l'incorporation dans l'enceinte de la station du chemin de fer. La ville, gardant cependant son droit de propriété, fut autorisée par l'Arrêté royal du 22 novembre 1877, d'en exproprier une partie (9 a, 43 ca) au prix de 8 Fr le m², afin de pouvoir créer le boulevard du Nord. Ce ne sera cependant que le 21 juillet 1882 que la Ville mettra en adjudication la démolition de l'ancien cimetière, l'adjudicataire devant payer la somme de 263 Fr, tout en étant autorisé à réutiliser les matériaux.

L'Arrêté royal du 17 août 1873 décréta la construction d'une prison cellulaire à Namur. Les travaux seront adjugés le 27 novembre 1875 à l'entreprise Delporte de Schaerbeek pour 737.515 Fr. Le montant du devis s'élevait à 695.768 Fr. Les travaux furent réceptionnés le 20 août 1876 et l'établissement fut ouvert le 1^{er} novembre 1876. La nouvelle prison de Namur, construite sur le modèle Ducpétiaux, sera ouverte en bordure de la place de la prison, aujourd'hui place Abbé Joseph André. Sa proximité avec la gare de Namur se justifiait à cette époque, car le transport des prisonniers s'effectuait dans des wagons cellulaires construits par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat. La spécificité du matériel roulant était telle avant guerre que des wagons mortuaires aménagés en chapelle ardente étaient même à la disposition de la clientèle.

L'Arrêté royal du 28 novembre 1877 déterminait les nouveaux alignements du boulevard d'Heuvy, le futur boulevard du Nord. Lors de la séance du Conseil provincial du 8 août 1879, on fit état d'une demande de la Ville en vue d'obtenir de la Province une intervention dans les frais de la création du boulevard extérieur à ériger au Nord de la station du chemin de fer, sur l'emplacement du chemin des Glacis. Il fut d'abord, dès cette même année, baptisé « Boulevard d'Heuvy ». La dépense totale avait été estimée à 123.296 Fr. Le 25 avril 1884 débutèrent les travaux de pavage du boulevard. Ils furent réalisés par l'Entreprise Trussart de Namur qui termina son chantier en août 1885.

Le 17 juillet 1899, un accord permit, par voie d'expropriation, l'élargissement du boulevard à hauteur de la gare à marchandises. C'était nécessaire pour permettre l'implantation dans le boulevard des voies du chemin de fer que la Société nationale des Chemins de fer vicinaux (SNCV) allait poser dans le cadre de la construction de la nouvelle ligne de tram Namur - Forville.

Le 23 janvier 1900, la section de cette voirie située entre le tunnel du chemin de fer et l'usine Thonar sera rebaptisé « Boulevard du Nord ».

En 1881, dans le prolongement du boulevard d'Heuvy, depuis le boulevard d'Herbatte, la passerelle d'Herbatte sera construite par dessus les voies du chemin de fer, entre ce dernier et le boulevard Cauchy. Elle était munie de plans inclinés pour permettre le passage des charrettes à bras des maraîchers. Si les Chemins de fer éclairaient l'ancien passage à niveau, dorénavant la Ville assurera à ses frais l'éclairage de la passerelle. Déjà à la fin du 19ème siècle, elle menaçait ruine, le plancher étant semé de trous assez grands pour y passer la jambe. En 1925, elle sera remplacée par celle en béton qui, en 1955, sera rehaussée sur sa partie centrale, pour permettre le placement des caténaires. En 2005, elle fut remplacée par une nouvelle construction métallique desservie par ascenseurs et qui enjambe également boulevard Cauchy.

En octobre 1907 furent adjugés les travaux de démolition des 3 bâtiments à usages divers qui entravaient les travaux projetés dans le cadre de l'agrandissement du hangar à marchandises. Ce dernier mesurera 125 mètres de long, sera large de 30 et sera desservi par 2 voies de passage et 3 quais de transbordement.

Les 2 quais intérieurs situés le long des murailles de briques donneront passage par de nombreuses portes en chêne aux deux quais extérieurs, dont l'un bordait le boulevard du Nord et l'autre la cour aux marchandises. Elles avaient pour fonction d'assurer le groupement des colis de la prise et de la remise à domicile, à l'emplacement même où les véhicules stationnant perpendiculairement au quai allaient les prendre en charge. Cette construction se situait en bordure du boulevard du Nord et entre l'entrée de la rue de la Pépinière et de la rue Piret Pauchet.

Un accord signé le 17 juillet 1899 permettra l'élargissement du boulevard à hauteur de la gare à marchandises. Le 19 septembre de cette même année, on achèvera la démolition des maisons expropriées situées en face de la gare aux marchandises.

Un embarcadère pour le chargement des wagons tombereaux des Chemins de fer fut établi à la limite de l'ancien cimetière. Il fut d'abord destiné au chargement

des minerais de Frizet, Florissant jusqu'à la fin des années 1880, ce trafic fut progressivement remplacé par celui de la chaux. La « rampe à chaux » fut d'ailleurs agrandie en 1889, après la publication de l'AR du 24 juin qui décréta l'exécution de ces travaux d'agrandissement nécessitant une expropriation.



Bouton d'uniforme (doré) de la Cie du Nord-Belge. De fabrication française (A.M. & Cie, Paris) : même manufacture que ceux de la Cie du Nord (France). (Collection E. Labar).



Très rare objet du Nord-Belge : bidon à pétrole, gare de Lustin !

A noter l'indication : "Chemin de fer du Nord, lignes belges, service de l'éclairage et du chauffage". La prépondérance de la Compagnie mère française est clairement mentionnée... (Collection J-L Van Twenbeke).



Insignes de la Cie du Nord-Belge (années 1930). Au-dessus : broderie de casquette. En-dessous : insignes de col. Le rouge s'appliquait à un agent de l'exploitation. (Collection Etienne Labar).

Au début de 1882, le faubourg d'Heuvy comprend la rue Koller, la ruelle Wihnet-Hedebeau, la rue du Houyoux et la ruelle Nanon. Il compte 158 maisons et 1775 habitants. Le 2 juin 1896 débiteront les travaux de construction d'un mur de soutien de la berge du Houyoux située «au pied de Bomel». Le 16 octobre 1898 débiteront les travaux d'égouttage à Bomel, ainsi que le voûtement de l'Arquet. L'ancien chemin empierré qui gravissait la côte sur laquelle avait été érigé en 1692 le

était fixé à 90 jours et le devis à 54.754,14 Fr. Les travaux furent exécutés par les entreprises de Gustave Denis et Jules Collard de Wépion.

La plaque tournante de 18,50 m. du Nord-Belge trouvera son site d'implantation du côté de Liège, tout contre le parapet du talus prolongeant le primitif pont de Louvain. De l'autre côté du chemin, presque au centre du nouveau grill, se trouvait la remise aux locomotives (45 m. x 25 m.) appartenant à cette même Compagnie. Elle

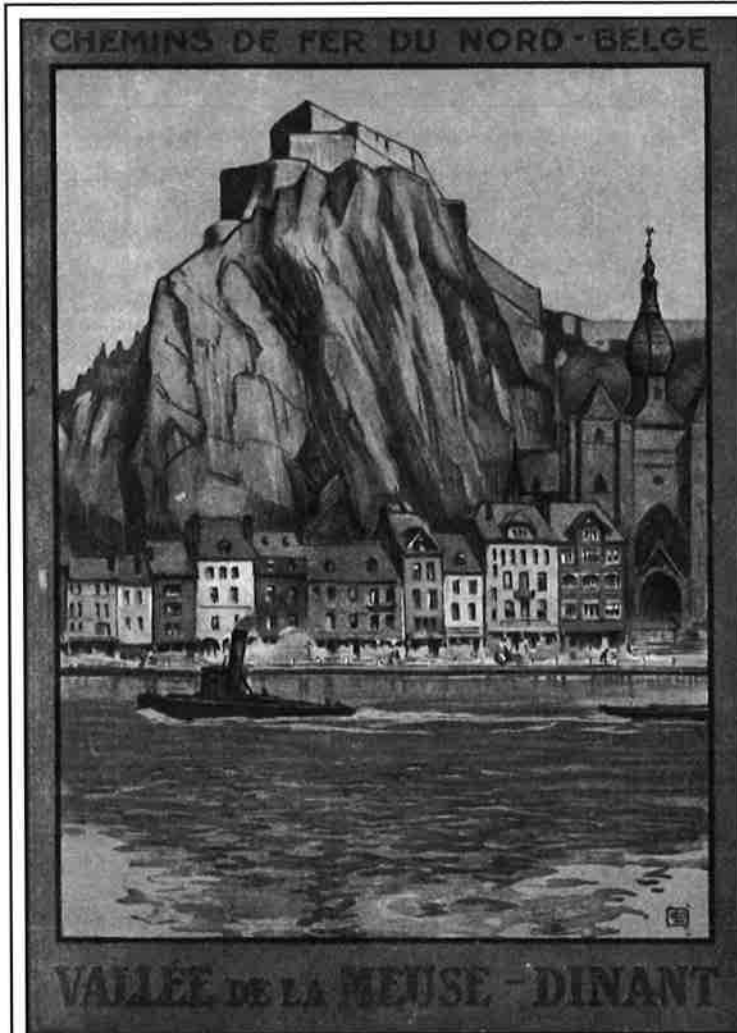


La "Consolidation" 444 du Nord-Belge (future 4844 et 48.024 à la SNCB) entre en gare de Namur en tête d'un express Liège - Paris. A l'arrière-plan, le deuxième pont de Louvain, mis en service le 3 mars 1928. Dès le 14 avril 1977, il sera remplacé par le pont actuel (photo C.R.L. Coles, prise en août 1939).

fort Saint Antoine, prit le nom de «rue de Bomel» à la date du 9 mai 1899.

Le 8 juillet 1892, le Conseil provincial proposa l'agrandissement des dépendances de la gare de Namur, en y incorporant des terrains jouxtant le cours de l'Arquet le long du boulevard d'Herbatte et aux abords du pont de Louvain. Le 15 avril 1911, l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat adjugea les travaux nécessaires au voûtement du ruisseau Arquet entre la passerelle d'Herbatte et l'extrémité de la verrerie du même nom. Les 4 plans avaient déjà été dressés et signés une 1ère fois le 11 janvier 1906. Ils furent complétés par un dernier exemplaire, daté 11 février 1910. Le cahier des charges portait le n° 107/1911. La pierre de taille à mettre en œuvre était le « petit granit ». Le délai d'exécution

abritait 4 voies de garage. Construite en 1891 sur un terrain exproprié (AR du 19 février 1891), elle sera désaffectée en 1936 et livrée à la pioche des démolisseurs l'année suivante. Les locomotives qui y trouvaient refuge seront transférées dans celle de Ronet, construite en 1926 par la SNCB. Elles y occuperont les voies qui lui furent réservées et qui étaient situées du côté de la Sambre. L'immeuble sans étage contenant les bureaux du N-B (40 m. x 12 m.), qui se trouvait implanté entre le pont de Louvain, le local des accumulateurs (25 m. x 6 m.) et l'entrée de la cour aux marchandises, fut épargné. L'entrée de la cour aux marchandises se situait dans l'axe de la descente de la chaussée de Louvain et c'est là que le charroi disposait d'un pont à peser, qui permettait de contrôler le poids des marchandises en



Affiche publicitaire. Dinant : destination privilégiée des lignes du Nord-Belge (collection E. Labar).

vrac enlevées ou amenées sur la cour à marchandises. Cette bascule permettait également, en cas de besoin, le tarage précis des véhicules.

Les anciens bureaux du N-B deviendront après 1936 le siège des bureaux de la gare aux marchandises, dont les halls se situaient juste à côté et en bordure du boulevard du Nord. Tant du côté du boulevard, que du côté opposé qui bordait la cour à marchandises, des quais surélevés à la hauteur des planchers des véhicules se prolongeaient au dehors de l'enceinte des halls qui étaient traversés par 2 voies de chemin de fer. Le quai central situé entre les 2 voies, servait à transférer les marchandises de wagon à wagon. Cette enceinte, construite en briques cuites sur place et recouverte d'une toiture en plaques ondulées, était pourvue de nombreuses portes coulissantes en chêne, permettant le transfert des marchandises à bord des véhicules routiers alignés perpendiculairement aux quais et toujours dans l'axe de la porte désignée pour la tournée des livraisons à effectuer. Un trafic dense de prise et remise à domicile s'effectuait ainsi par les bons soins de la firme Latour, dont le siège commercial se situait au boulevard du Nord. Avant la guerre, elle assurait encore ses transports à l'aide d'un charroi hippomobile, qui progressivement laissera la place à des camions motorisés.

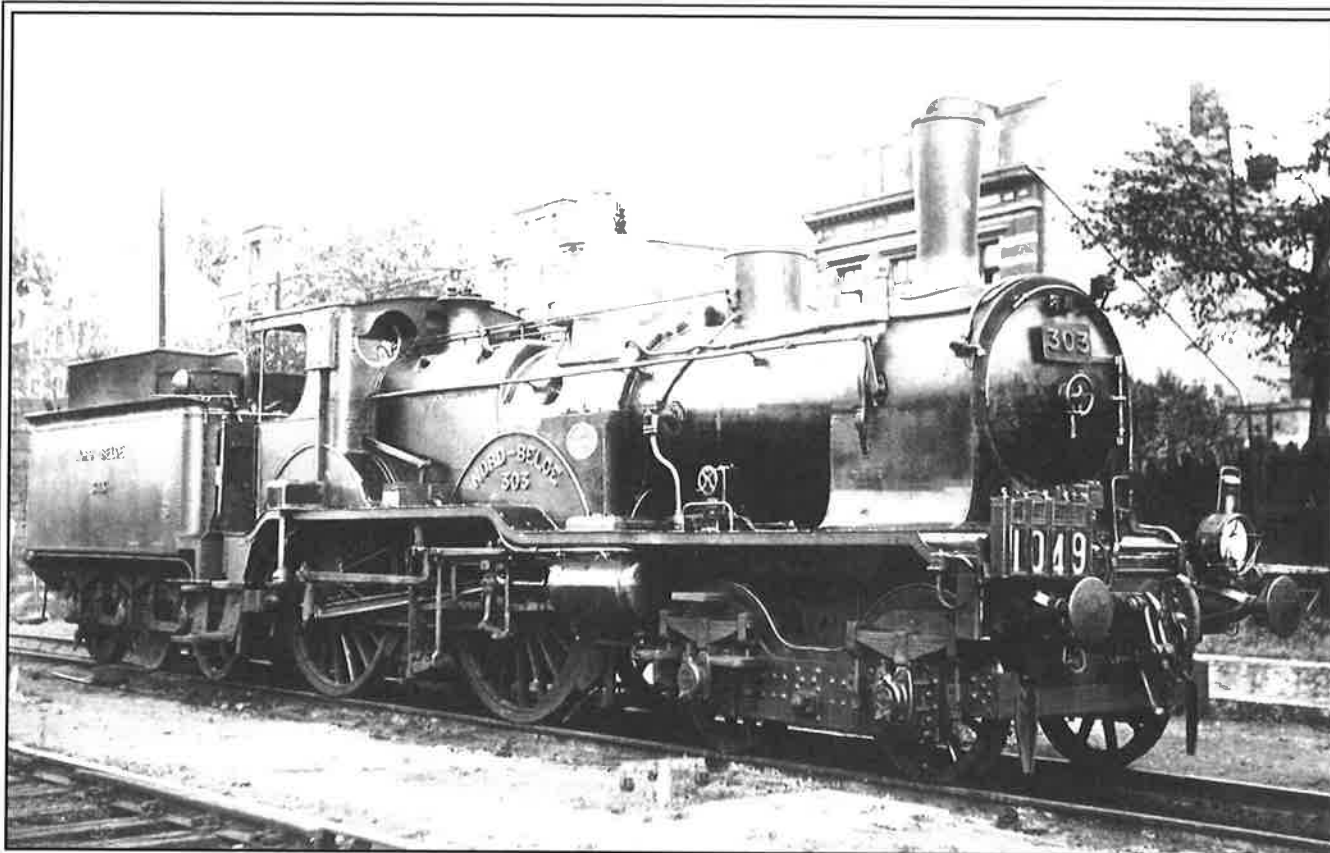
Dans le courant du 19^{ème} siècle, suite à la cession du terrain nécessaire par le pépiniériste David Aelens, la ville avait transformé le chemin vicinal n°25, dénommé ruelle d'Heuvy, en une rue qui fut baptisée le 2 mai 1899 rue de la Pépinière. Lors de sa séance du 17 novembre 1911, les rues priées, dites rue Petite Hébette et Grande Hébette, deviendront les rues Piret-Pauchet et Adolphe Bastin.



La ligne du Nord-Belge Namur-Dinant-Givet inaugurée en 1863 avait été mise à double voie (1915) en raison d'un important trafic marchandises. Vue prise vers 1925, à hauteur de Freyr, un long convoi assuré en double traction, se dirige vers Givet et le réseau de la Compagnie de l'Est (Carte postale-collection E. Labar).

Ce ne sera que le 23 janvier 1900 que le boulevard situé entre le tunnel du chemin de fer et l'usine Thonar deviendra le boulevard du Nord. Par la suite, un AR datant du 18 octobre 1902 permettra la création de 2 rues, larges de 10 m. Ce seront les rues Maquet et Delimoy qui déboucheront sur le boulevard.

Très rapidement, grâce à la proximité du rail, qui monopolisait les transports d'une certaine distance, le boulevard du Nord et le début des rues qui y débouchaient, deviendront le siège d'une activité industrielle et économique intense. Des entreprises de trans-



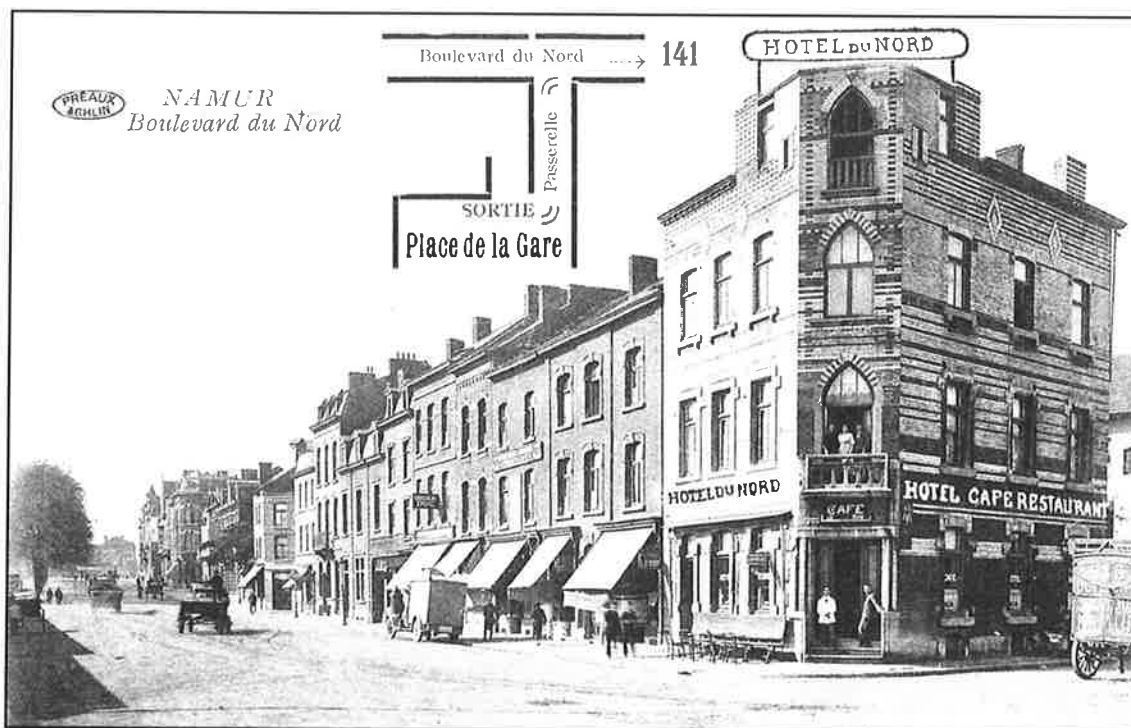
La locomotive "Compound" 303, modifiée, photographiée à Namur en fin de carrière en 1934. Elle vient de remorquer le train 1049 comme indiqué sur le panneau au dessus du tampon. Modernisée, elle a reçu une sablière, l'éclairage électrique, un tachymètre et des visières aux hublots. Elle a reçu, à la fin, le tender à 3 essieux de la locomotive 343 (photo parue dans "La Compagnie du Nord-Belge" d'André Dagant, éditions PFT).

port (Latour, Dubois, etc.), la boulangerie industrielle «Le Bon Pain Namurois», la Câblerie namuroise, les Etablissement Dermine, commercialisant les bois de construction, les Etablissements Delvaux fournissant les matériaux de construction, les Ateliers de soudure autogène et électrique Boulanger, le concessionnaire des voitures Chevrolet, bientôt remplacé par le dépôt

namurois de Coca Cola, quelques débits de boissons, et bien d'autres activités commerciales, envahirent les abords de la gare aux marchandises, créant dans ce quartier bomellois, de l'aube au crépuscule, une véritable ruche bourdonnante d'activités. La proximité du rail et de la gare à marchandises n'y était pas pour rien ...

Sur le plan du trafic des trains de voyageurs mis en

circulation par la Compagnie du Nord, on notera que la première relation directe reliant Liège à Paris datait déjà du 21 octobre 1855. Le parcours, dans sa totalité, nécessitait une durée de 7 heures 30. Le matériel roulant était exemplaire pour l'époque, et la bonne réputation de la



CHEMINS DE FER DU NORD-BELGE

Relations internationales : Trains rapides et trains de luxe entre Paris - Charleroi - Namur - Liège - Cologne - Berlin - Varsovie;
Paris - Bruxelles - Anvers - Amsterdam et les pays du Nord

Relations interprovinciales : Trains rapides et express entre Liège - Huy - Namur - Charleroi - Mons - Tournai - Aulnoye - Lille - Valenciennes - Dunkerque

LE RESEAU DU
NORD-BELGE
DESSERT DES
REGIONS TOURISTIQUES
DU PLUS GRAND INTERET

LA VALLÉE DE LA MEUSE

SES VILLES HISTORIQUES :

LIEGE. — La Cathédrale et son trésor; le Palais des Princes-Evêques; les Eglises de style roman, gothique et renaissance; Les Musées; les superbes Panoramas sur la ville et sur la région industrielle d'Ougrée-Seraing-Tilleur; l'Exposition des célèbres Cristaux du Val-Saint-Lambert.

HUY. — La Collégiale, une des plus belles églises du pays; le Château fort; l'ancienne Abbaye, fondée par Pierre l'Ermitte; le Vieux Pont.

ANDENNE. — L'Eglise renaissance (tombeau et chaise de Sainte-Begge).

NAMUR. — La Cathédrale et son trésor; le Musée archéologique; le ravissant circuit de la Citadelle; le Théâtre d'Été et le Stade de Jeux.

DINANT. — La Ville Martyre; la Collégiale au clocher bulbeux; l'antique Citadelle; les Grottes; les Rochers;

SES CHATEAUX qui s'échelonnent le long du fleuve;
SES ANCIENNES ABBAYES, ses ruines de Bouvignes, de Poilvache, de Waulsort;
SES GROTTES de Dinant et d'Engihoul, ses cavernes préhistoriques de Montaigne, de Furtooz;
SES CHAINES DE ROCHERS à Marche-les-Dames, Frênes, Profondeville, Lustin, etc... Les gorges de l'Hermeton, etc.

LA VALLÉE DE LA SAMBRE

SES VIEILLES VILLES DE THUIN ET DE LOBBES; SES RUINES DE LA CELEBRE ABBAYE D'AULNE.

à Erquelines ou à Jeumont, voire à Aulnoye. Le "Valeureux Liégeois" qui circula du 15 mai au 4 octobre 1930, à l'occasion de l'Exposition internationale de Liège, et qui était remorqué par une Super-Pacific du Nord, couvraient les 367 km de Paris à Liège en 4 heures malgré le tracé extrêmement sinueux de la ligne, entre Erquelines et Namur. Les 238 km reliant Paris-Nord à Jeumont étaient franchis en 2h22, soit à la vitesse moyenne de 100,5 km/h.

L'exploitation des lignes françaises prit fin avec la nationalisation créant, le 1er janvier 1938, la SNCF. C'est à cette date que le réseau de la Compagnie du Nord situé en Belgique, devint effectivement la «Compagnie du Nord-Belge». Les lignes de cette dernière, personnel et matériel compris, furent reprises par la SNCB le 5 février 1941, avec effet rétroactif au 10 mai 1940, étant donné que le N-B avait cessé toute activité. La valeur de la reprise sera reportée ultérieurement, et fixée sur base d'un inventaire à arrêter de commun accord. Une convention entre l'Etat belge et la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, datée du 27 novembre 1946, fixa le montant de la reprise, intérêts compris, à une somme de 500.000.000 Fr. Celle-ci, compte tenu de l'acompte de 171.005.908 Fr. déjà reçu par la Compagnie, sera payée en cinq versements s'étageant du 15 janvier au 15 décembre 1947. Par la suite, un arrêté-loi, datant du 30 décembre 1946, autorisera avec effet rétroactif au 10 mai 1940, la SNCB à incorporer les lignes N-B dans son réseau. Mais, encore durant bien des années, des procédures judiciaires seront entamées par les Français, dans le cadre de litiges concernant la propriété d'immeubles «acquis au nom du domaine privé de la Compagnie». Mais tout finit par s'arranger... dans l'intérêt de la famille de Rothschild...

Eugène Hermann.

© Comité de quartier de Bomel, mars 2007.

Reproduction autorisée en citant la source :

http://www.bomel.namur.be/images/filelib/nord_belge.pdf

Publicité parue dans la revue belge de la Compagnie du 15 mai 1933.

Compagnie du Nord s'imposera rapidement dans les couches populaires, qui verront défilier, de plus en plus rapidement, ces trains de rêve ! Depuis le 9 mai 1896, date de sa création par la Compagnie du Nord, le célèbre "Nord-Express" assura à travers la grande ligne du N-B, en dehors bien entendu des périodes de conflit, la relation de Paris à Saint-Petersbourg. Depuis le 1er novembre 1902, suite à la Convention de Paris datant du 23 septembre 1902, la traction des trains rapides et des express sur le tronçon ferroviaire de l'Etat (Namur - Charleroi) était assurée par des locomotives du Nord ou du Nord-Belge. C'est ainsi que les changements qui s'opéraient précédemment à Charleroi furent reportés

à Erquelines ou à Jeumont, voire à Aulnoye. Le "Valeureux Liégeois" qui circula du 15 mai au 4 octobre 1930, à l'occasion de l'Exposition internationale de Liège, et qui était remorqué par une Super-Pacific du Nord, couvraient les 367 km de Paris à Liège en 4 heures malgré le tracé extrêmement sinueux de la ligne, entre Erquelines et Namur. Les 238 km reliant Paris-Nord à Jeumont étaient franchis en 2h22, soit à la vitesse moyenne de 100,5 km/h.

Eugène Hermann.

© Comité de quartier de Bomel, mars 2007.

Reproduction autorisée en citant la source :

http://www.bomel.namur.be/images/filelib/nord_belge.pdf

A propos de FFN 157

Complément à notre article "Duo de locomotives Diesel CFL 1600 sur les rails belges" pages 9 à 11.



Namur, mars 1956, le train 38 Bâle - Oostende entre en gare avec, en tête la 10.040 de la remise de Jemelle (LJ), suivie d'une type 10 de Stockem (MKM) (photo Bruno Dedoncker, parue dans le calendrier Ediblanchart de juin 1991).

Rectification

Page 11, train 39, Gent-Sint Pieters. Il y a : 18.48/18.56. Il faut : 18.48/18.50.

Page 33 : bilan de l'année 1962. Il y a : type 1 (127). Il faut : type 1 (27).

Voyage PFT du 12 septembre 2009 (photos Claude Dumont)



Gare de Ciney : AR 4333 + AR 4506 du PFT et draisine ES 511 + wagons plats avec bobines de fil à caténaire



AR 4333 + AR 4506 PFT.



La 5941 en tête de 3 voitures K1 + 1 wagon à parois coulissantes en queue.



Parallèle en gare de Dorinne-Durnal : 5183 et 5941.



La nouvelle locomotive électrique n°2802 (E 186 d'Angel Trains prise en location par la SNCB) : en tête d'une rame réversible Benelux en gare de Bruxelles-Midi (photo Guy Lahaye).



A gauche : la 7008, motrice PCC à deux boggies la plus ancienne encore en service sur le réseau de la STIB.

Elle a été mise en service le 18 janvier 1952, soit 57 ans de bons et loyaux services.

Équipée de 4 moteurs de 55 CV chacun, raccordés en série par paire, sous 700 volts continus.

Capacité de 104 passagers.

Cette série de motrices sera déclassée début 2010.

Elle est vue, ce 10 septembre 2009, devant le musée du tram à Bruxelles, Avenue de Tervuren. (photo Guy Lahaye).



Ci-dessous :

Portes ouvertes au Chemin de fer du Bocq le 12 septembre. La 64.169 du PFT a reconduit les participants en gare de Ciney (photo Claude Dumont).



Ci-dessus :

Le locotracteur V36 ex-DR, ex-Armée belge, propriété du PFT, devant l'abri-musée de Saint-Ghislain, vu aux portes ouvertes des 12 et 13 septembre 2009.

"Abreschviller"

Un chemin de fer forestier à voie de 70 cm

L'Association du Chemin de fer Forestier d'Abreschviller (ACFA) a son siège social : Place Prévot, 2; 57560 Abreschviller, dans le département français de la Moselle. Elle réunit les collectivités locales (Office du Tourisme, commune d'Abreschviller, Club Vosgien) et des amateurs de chemins de fer dont la "Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires" en vue de sauver et d'exploiter une partie de l'ancien réseau forestier, de préserver le matériel historique existant et d'en acquérir d'autres.

Elle exploite une ligne ancienne à la vitesse de 12 km/h entre Abreschviller et Grand-Soldat (6,1 km). Une heure et demie de promenade lente dans un agréable cadre forestier avec, en gare terminus, une authentique scierie à visiter.



L'ensemble du travail administratif est effectué par des bénévoles, l'entretien et l'exploitation par du personnel salarié, renforcé les dimanches par l'un ou l'autre passionné. Les recettes de l'ACFA sont constituées essentiellement par la vente des billets, les cotisations des membres, la vente de souvenirs et, pour les investissements, de subventions (Commune, Département, Etat, Europe).

Petit rappel historique

(qui ne figure pas dans les guides)

La région d'Alsace et la région de Lorraine faisaient parties du territoire allemand depuis 1870 jusqu'en 1918. Nous sommes ici au sud de la Lorraine, juste en dessous de Sarrebourg et Phalsbourg.

Le réseau forestier d'Abreschviller

Situation géographique et économique

Actuellement, il ne subsiste de ce réseau que les six kilomètres les plus proches d'Abreschviller, exploité à des fins touristiques.

A son apogée (1939), il était le chemin de fer forestier le plus important d'Europe.

La partie septentrionale du massif du Donon (altitude 1.009m) est constituée de vastes zones forestières vallonnées, avec un taux de boisement de 80%.

Les forêts domaniales d'Abreschviller, de Walscheid et de Saint-Quirin forment un massif de 11.500 hectares, d'un seul tenant, entre les altitudes de 300 et 1.000 mètres.

Plusieurs vallées : Sarre Blanche, Sarre Rouge, Zorn Jaune, Ruisseau d'Abreschviller et leurs affluents sillonnent le massif. Cette forêt constituée pour 75% de résineux (sapins) et 25% de feuillus (hêtres et chênes) produit environ 75.000 m³ de bois par an. Elle est gérée par l'Office National des Forêts.

Pendant longtemps, la faible densité de la population et la rareté des voies de communication pénétrantes ont été la cause de la sous-exploitation de cette forêt.

Depuis quelques centres d'exploitation situés dans les zones moins difficilement accessibles, les bois d'abatage étaient acheminés pas "schlittage" ou par des chariots à boeufs vers de petites scieries installées au bord des ruisseaux impétueux dont elles tiraient leur force motrice et qui servaient bien souvent à acheminer leur production, par flottage, vers Abreschviller.

Apparition du chemin de fer

Vers les années 1850, le service forestier avait mis sur pied un vaste programme de construction de routes forestières, qui ne fut que très partiellement réalisé.

En 1884, l'administration forestière allemande remplace le projet de routes forestières par la construction d'une voie ferrée remontant le ruisseau d'Abreschviller depuis le lieu-dit "Zweibach", sur une longueur de 5 km, bientôt prolongée pour atteindre 13 km en 1888.

L'écartement choisi fut celui des chemins de fer militaires de Prusse, soit 70 cm. C'est le seul cas connu, d'introduction en France, de ce type d'écartement.

Quelques années plus tard, un projet de construction d'une voie ferrée à écartement normal entre Sarrebourg et Abreschviller est à l'étude. La question se pose de savoir si la ligne à écartement normal doit être prolongée jusqu'au terminus inférieur à Zweibach ou si ce dernier doit être descendu à Abreschviller.

L'implantation d'importantes scieries à Abreschviller, dont une scierie domaniale gérée par l'Administration Forestière, fait opter pour la deuxième solution : la voie normale s'arrêtera à Abreschviller, dont la gare sera construite en 1892.

Extension du chemin de fer forestier

Le 30 mars 1892, une violente tempête dévaste le massif et met à terre environ 200.000 m³ de bois ! Devant cette énorme quantité de matériaux à exploiter rapidement, l'administration forestière réalise immédiatement tous les projets d'extension de la voie étroite à l'étude, soit approximativement 35 km de ligne (non compris les voies de garage et d'évitement). Ils sont construits en quatre mois !

Du matériel est acheté et on installe à Abreschviller, à proximité de la scierie domaniale, un atelier pour l'entretien et la réparation de ce matériel.

Dès le 5 juillet 1892, les premiers trains à vapeur sillonnent le massif.

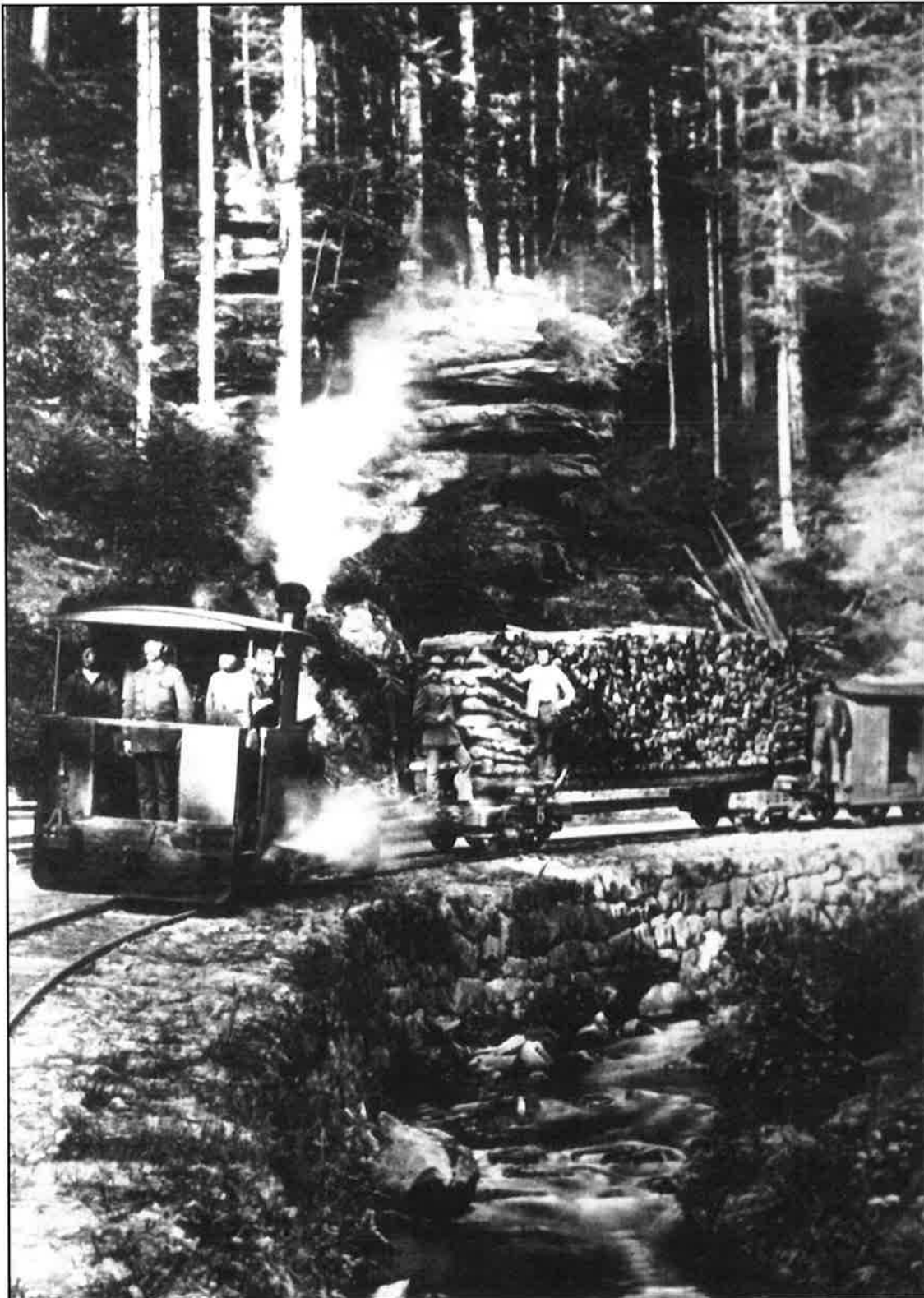
Quelques années plus tard, une fois que le bois mis à terre par la tempête de 1892 fut exploité, l'administration forestière considéra que le développement du réseau était trop important pour les besoins normaux.

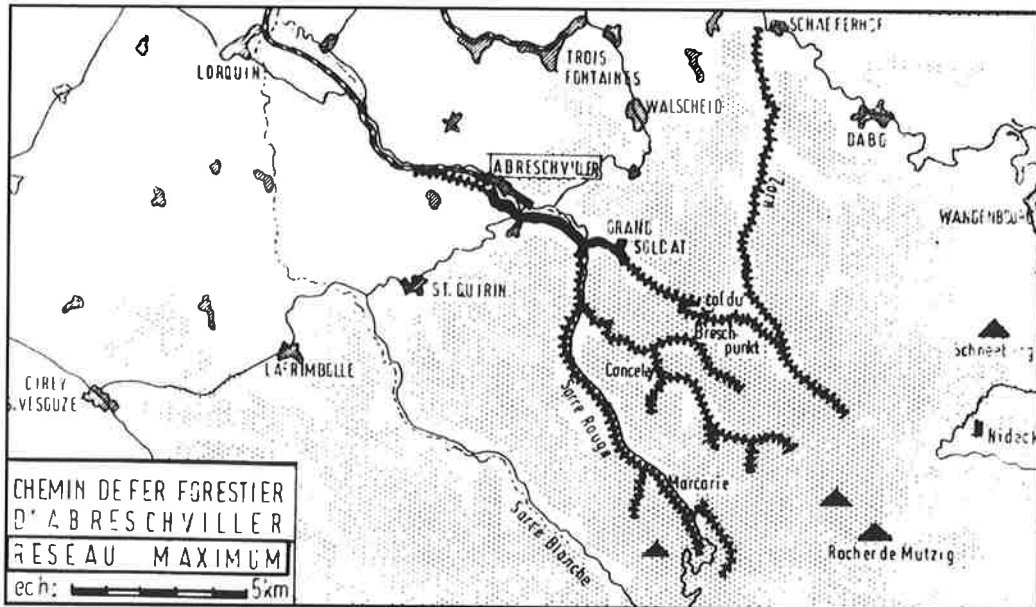
Après étude, une partie du réseau existant fut déclarée inutile : la voie fut déposée, les rails et l'excédent de

matériel vendus. En 1902, une nouvelle tempête mit l'administration forestière devant 180.000 m³ de bois abattu à exploiter rapidement. Une nouvelle extension du réseau fut décidée. En 1918, à la reprise du territoire par la France, il comprenait 50 km de voies. **Il continua à s'étendre jusqu'en 1939 pour atteindre 73 km, dont 9 km de voies d'évitement et de garage.**

Caractéristiques techniques

Les lignes suivent le fond de la vallée à pente faible par rapport au terrain environnant, mais importante quand



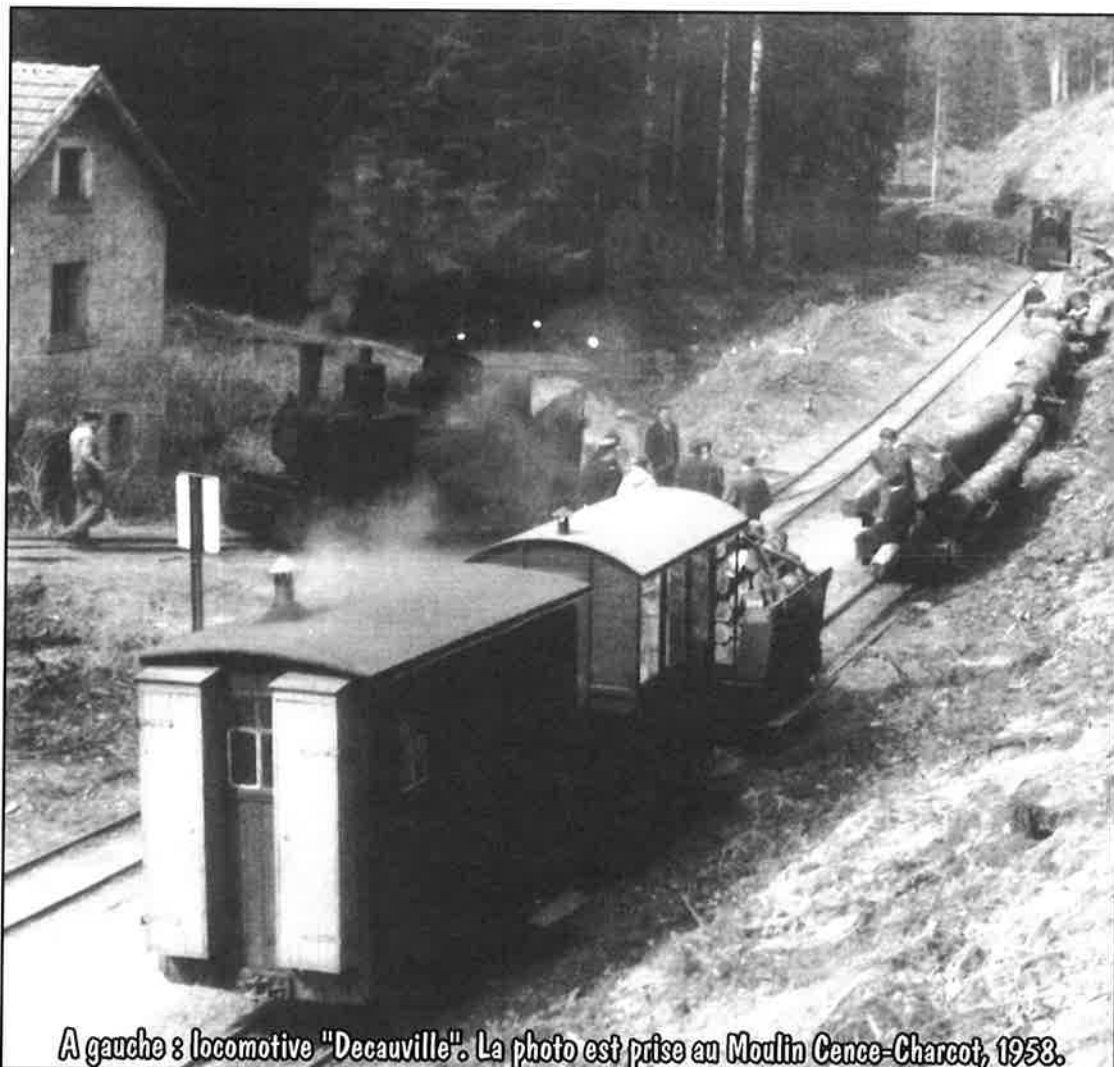


même pour une voie ferrée, puisqu'elles atteignent 140 mm par mètre au maximum et 17 à 23 mm. par mètre en moyenne !

L'altitude du réseau s'échelonne entre 290 m. au départ d'Aberschviller et 635 m. au terminus de la Sayotte dans la vallée du ruisseau d'Aberschviller.

Excepté un grand viaduc sur piles en béton à trois arches il n'y a pas d'ouvrages d'art importants.

On compte quand même 40 ponts et de nombreux murs de soutènement. L'armement de la voie est très varié. Le tronçon d'origine était équipé de rails de 7,5 kg/m, tandis que les autres tronçons sont équipés de rails de 13, 17 et 22 kg au mètre, le tout sur des traverses en bois. Certaines sections chargées, sont équipées de rails de 7 kg/m provenant de voies de chantier de 60 sur traverses métalliques portées à l'écartement de 70.



A gauche : locomotive "Decauville". La photo est prise au Moulin Cence-Charcot, 1953.



Chaque wagonnet était attelé au suivant et au précédent, ainsi qu'à la locomotive par une longue perche de bois frettée et munie d'un attelage à chaque extrémité.
Ci-dessous : longue perche à l'attelage de la locomotive. Cette dernière "fait l'eau".



Exploitation

Chaque jour, deux trains desservait le réseau : l'un la ligne de la Zorn, l'autre celle de la Sarre Rouge et du Ruisseau d'Abreschviller. Dans la matinée, ils amenaient les wagonnets vides et les laissaient en amont des chantiers de chargement.

Les bois coupés dans la forêt et descendus jusqu'à la voie ferrée étaient chargés sur les wagonnets qui étaient ensuite amenés, par gravité, sur la voie d'évitement la plus proche, en aval, et repris en fin de journée par le train qui rejoignait Abreschviller.

Chaque wagonnet était attelé au suivant et au précédent, ainsi qu'à la locomotive par une longue perche de bois frettée et munie d'un attelage à chaque extrémité.

Ce système permettait un important porte-à-faux du chargement aux extrémités des wagonnets, facilitait le transport des longues grumes sans gros problème de stabilité ou d'inscription dans les courbes.

Chaque train descendait ainsi 50 à 70 tonnes de grumes.

L'effectif du personnel utilisé pour le fonctionnement du chemin de fer (y compris les chargeurs et le personnel d'entretien) était d'une cinquantaine de personnes.

Le trafic annuel était de l'ordre de 35 à 40.000 m³ vers 1958, soit environ la moitié de la production de bois de l'ensemble du massif forestier (l'autre moitié était directement acheminée par la route qui pénétrait de plus en plus dans le massif).

née par la route qui pénétrait de plus en plus dans le massif).

Le déclin du réseau

En 1960, le réseau de voies d'évacuation du bois se composait de 61 km de voies ferrées et 92 km de routes (42 km de routes forestières et 50 km de routes classées dans la voie publique). La voie ferrée et le matériel roulant présentaient une usure prononcée qui auraient nécessité d'importantes opérations d'entretien, voire de renouvellement.

Par ailleurs, étaient apparus des camions grumiers et des tracteurs forestiers avec remorques dont l'emploi se révélait plus souple et plus avantageux que la voie ferrée : le bois chargé au cœur même de la forêt pouvait être acheminé directement, sans autre manutention, chez l'utilisateur.

Ces considérations ont amené l'administration forestière française à décider le repli progressif de la voie ferrée et la réalisation d'un programme routier de 85 km dont 48 destinés à remplacer la ligne de la Sarre Rouge. Longeant déjà la route du Donon sur une douzaine de kilomètres, elle n'avait pas à être remplacée. Puis un programme complémentaire de chemins et pistes de traînage pour faciliter l'approche du bois fut mis en place. La dépose de la voie ferrée a commencé en 1962.

En 1964, 40 km de voies étaient déposées et à la fin

1966, après 75 ans de bons et loyaux services, le réseau cessait d'être utilisé pour le transport du bois.

Le matériel moteur

- Une locomotive vapeur 020T n°275 construite en 1892 par Heilbron, poids en ordre de marche 7,6 tonnes, 35 CV.
- Une locomotive vapeur 020T n°300 construite par Heilbron, poids en ordre de marche 7,6 tonnes, 35 CV.
- Une locomotive vapeur 030T n°8293 construite en 1916 par Orenstein et Koppel, poids en ordre de marche 12 tonnes, 70 CV.
- Une locomotive vapeur "Mallet" 020+020T n°476 compound, construite par Heilbron en 1906, poids en ordre de marche 16 tonnes, puissance 100 CV.
- Une locomotive vapeur 030T n°8293 construite par Orenstein et Koppel en 1916, poids en ordre de marche 12 tonnes, puissance 60 CV.
- Un locotracteur Diesel 030 construit en 1953 par COFERNA, Les Sables-d'Olonne, moteur Willème de 100 CV, boîte hydraulique Voith, poids en ordre de marche 12 tonnes.

Le matériel moteur acquis après 1968

Locomotive Jung (2 photos en couverture)

Cette locomotive vapeur 030 à tender séparé a été construite sous le n°10 120 par JUNG à Jungenthal en 1944. C'est une machine type "Heeresfeldbahn" HF 110 construite en grande série par Jung et Henschel pour l'armée allemande et son front de Russie.

Châssis extérieur, elle est à écartement variable de 60 à 76 cm. Acquisée après la guerre par l'Autriche, elle circulait sur la ligne Preding - Wieseldorf - Stainz de la "Steiermarkische Landsbahn" pour la traction de wagons à voie normale, sur des truck porteurs à voie de 76. Elle a été acquise avec un tender (2 essieux) de la série d'origine en 1970, révisée en 1975 et 1995, elle porte le n°4.

Locomotive vapeur 020T

Construite par Orenstein et Koppel à Nordhausen en 1911, n°4720. En exposition à la gare de Grand-Soldat.

Locotracteur Diesel 020

Type Heerenfeldbahn HF 50 à écartement variable construit pour l'armée allemande en 1944. 8 tonnes, 50CV.

Locotracteur Deutz 020

Locotracteur à bielles construit en 1956. 4,6 tonnes, 28CV.

Voitures fermées "Wengen"

Construites en 1930 par SIG Neuhausen pour la Wengeralpbahn (WAB) en Suisse (ligne de Lauterbrunnen-Wengen-Kleinne - Scheidegg - Grindelwald). Elles ont été achetées en 1969.

La transformation de l'écartement 80 à 70cm s'est faite dans les ateliers à Interlaken, puis l'adaptation complémentaire de ces voitures, à l'origine poussées sur une ligne à crémaillère, a été faite dans l'atelier de l'ACFA. En 1999, quatre autres voitures ont été achetées à ce même réseau, mais la WAB les modernisa dans les années 1950 en supprimant les portières latérales au profit d'un couloir central.

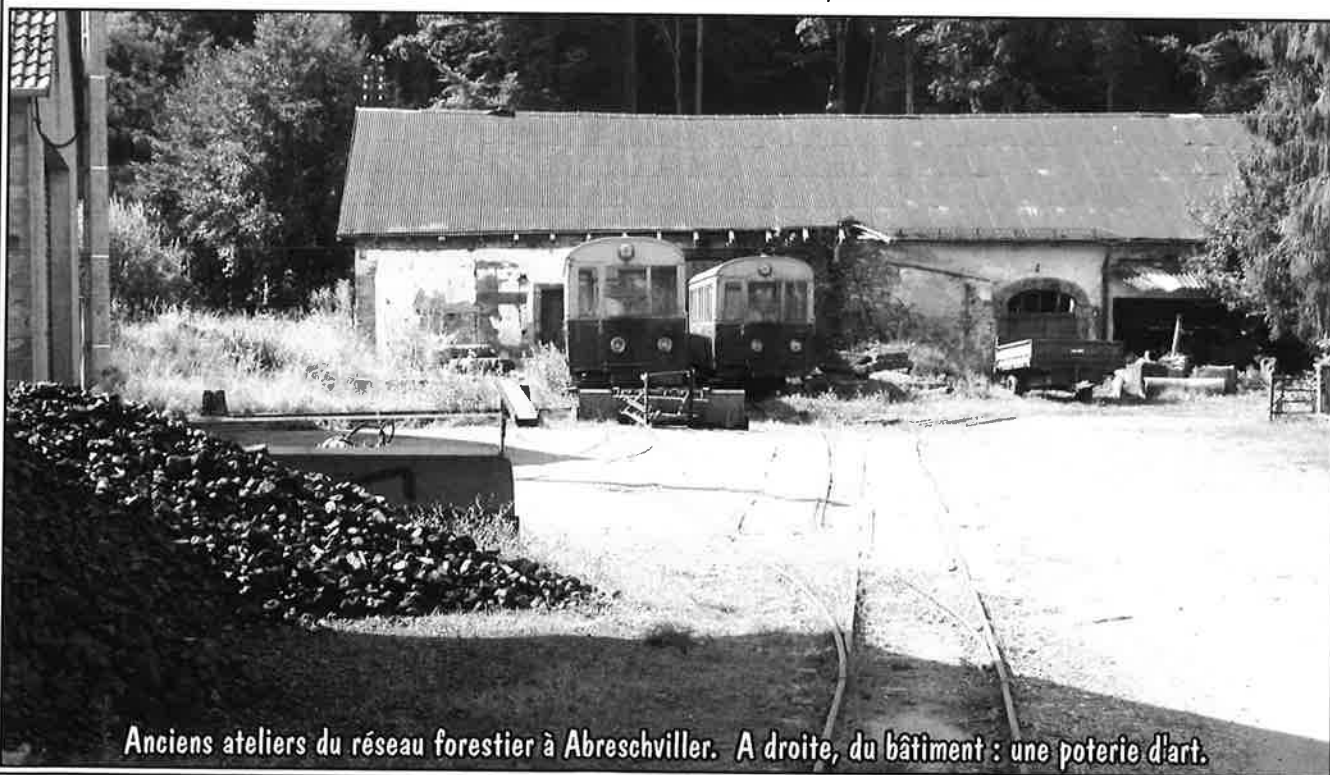
Voitures "Orléans"

Construites par les Ets Cadoux pour les Floralies d'Orléans (ligne à voie de 60). Achetées en 1997, elles ont été mises à voie de 70 dans les ateliers de l'ACFA.

Voitures "Diebolt"

Elles ont été construites en 1970 par les Ets Diebolt de Marmoutier sur les boggies du réseau, d'après des plans conçus par l'ACFA.

*A suivre dans FFN 159 : "La reconversion touristique".
Extrait du fascicule de l'ACFA.*



Anciens ateliers du réseau forestier à Abreschwiller. A droite, du bâtiment : une poterie d'art.

1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Les 22 dernières années de la traction vapeur à la SNCB : de la renumérotation des locomotives en janvier 1946 aux dernières mises hors-écritures en avril 1967.

Suite des FFN 136 à 143 et 146 à 157

Année 1963

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1963 : 603 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
16	20	53	80	97	8
29	201	58	20	98	3
40	18	64	96		
50	3	81	154	Total	603

206 locomotives mises hors écritures en 1963

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque	
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique		
16	13		3967	1607	16.007	août	Dendermonde	FT	
			3968	1608	16.008	mai	Ath	ATH	
			3974	1614	16.014	mai	Ath	ATH	
			3917	1617	16.017	août	Haine-Saint-Pierre	GT	
			3981	1621	16.021	octobre	Haine-Saint-Pierre	GT	
			3986	1626	16.026	mars	Saint-Ghislain	FGH	
			3933	1633	16.033	mai	Saint-Ghislain	FGH	
			3916	1645	16.045	août	Ath	ATH	
			1456	1646	16.046	mai	Saint-Ghislain	FGH	
			3954	1654	16.054	octobre	Ath	ATH	
			3926	1656	16.056	mai	Saint-Ghislain	FGH	
			3958	1658	16.058	novembre	Ath	ATH	
			3920	1600	16.062	mai	Saint-Ghislain	FGH	
26	12	-	2607	26.007	novembre	Latour	MUT	(A)	
		-	-	26.028	mai	Latour	MUT	(C)	
		-	-	26.039	mai	Latour	MUT	(C)	
		-	-	26.056	octobre	Kinkempois	NK	(C)	
		-	-	26.057	novembre	Latour	MUT	(C)	
		-	-	26.064	novembre	Latour	MUT	(C)	
		-	-	26.067	novembre	Latour	MUT	(C)	
		-	-	26.068	novembre	Latour	MUT	(C)	
		-	-	26.070	août	Latour	MUT	(C)	
		-	-	26.078	mai	Latour	MUT	(C)	
29	61	-	-	29.001	mars	Jemelle	LJ	(B)	
		-	-	29.005	août	Merelbeke	FKR	(C)	
		-	-	29.006	novembre	Jemelle	LJ	(C)	
		-	-	29.017	août	Ronet	FEO	(C)	
		-	-	29.025	août	Merelbeke	FKR	(C)	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
29	61	-	-	29.026	octobre	Jemelle	LJ	(C)
		-	-	29.028	novembre	Merelbeke	FKR	(C)
		-	-	29.030	novembre	Jemelle	LJ	(C)
		-	-	29.051	septembre	Schaerbeek	FSR	(C)
		-	-	29.057	mai	Antwerpen-Dam	FNDM	(C)
		-	-	29.063	septembre	Jemelle	LJ	(C)
		-	-	29.065	mai	Merelbeke	FKR	(C)
		-	-	29.074	août	Ronet	FEO	(C)
		-	-	29.080	septembre	Dendermonde	FT	(C)
		-	-	29.083	octobre	Merelbeke	FKR	(C)
		-	-	29.092	août	Bruxelles-Midi	FBM	(C)
		-	-	29.094	août	Jemelle	LJ	(C)
		-	-	29.095	août	Schaerbeek	FSR	(C)
		-	-	29.103	août	Merelbeke	FKR	(C)
		-	-	29.104	mai	Antwerpen-Dam	FNDM	(C)
		-	-	29.105	novembre	Jemelle	LJ	(C)
		-	-	29.110	août	Hasselt	FHS	(C)
		-	-	29.112	août	Schaerbeek	FSR	(C)
		-	-	29.114	novembre	Hasselt	FHS	(C)
		-	-	29.117	octobre	Jemelle	LJ	(C)
		-	-	29.123	mars	Antwerpen-Dam	FNDM	(C)
		-	-	29.124	mai	Schaerbeek	FSR	(C)
		-	-	29.125	septembre	Herbesthal	FHR	(C)
		-	-	29.131	novembre	Aalst	FLS	(C)
		-	-	29.134	août	Merelbeke	FKR	(C)
		-	-	29.139	août	Monceau	LNC	(C)
		-	-	29.142	octobre	Hasselt	FHS	(C)
		-	-	29.143	mai	Kortrijk	FC	(C)
		-	-	29.146	novembre	Hasselt	FHS	(C)
		-	-	29.153	novembre	Leuven	FLV	(C)
		-	-	29.168	août	Monceau	LNC	(C)
		-	-	29.172	août	Hasselt	FHS	(C)
		-	-	29.176	septembre	Leuven	FLV	(C)
		-	-	29.190	mai	Kinkempois	NK	(C)
		-	-	29.191	mai	Bruxelles-Midi	FBM	(C)
		-	-	29.194	août	Leuven	FLV	(C)
		-	-	29.206	août	Herbesthal	FHR	(C)
		-	-	29.207	mai	Dendermonde	FT	(C)
		-	-	29.209	octobre	Aalst	FLS	(C)
		-	-	29.211	septembre	Hasselt	FHS	(C)
		-	-	29.212	août	Hasselt	FHS	(C)
		-	-	29.217	août	Schaerbeek	FSR	(C)
		-	-	29.230	août	Antwerpen-Dam	FNDM	(C)
		-	-	29.233	octobre	Merelbeke	FKR	(C)
		-	-	29.241	août	Aalst	FLS	(C)
		-	-	29.244	août	Bruxelles-Midi	FBM	(C)
		-	-	29.246	mai	Aalst	FLS	(C)
		-	-	29.248	août	Aalst	FLS	(C)
		-	-	29.255	août	Ronet	FEO	(C)
		-	-	29.256	août	Stockem	MKM	(C)
		-	-	29.268	mai	Monceau	LNC	(C)
		-	-	29.272	septembre	Herbesthal	FHR	(C)
		-	-	29.274	septembre	Leuven	FLV	(C)
		-	-	29.287	août	Leuven	FLV	(C)
		-	-	29.288	octobre	Ronet	FEO	(C)
		-	-	29.294	novembre	Jemelle	LJ	(C)

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
40	13	4976	4006	40.006	novembre	Mons	FMS	
		4909	4009	40.009	octobre	Kortrijk	FC	
		4923	4023	40.023	novembre	Mons	FMS	
		4926	4026	40.026	octobre	Kortrijk	FC	
		4927	4027	40.027	août	Mons	FMS	
		4939	4039	40.039	novembre	Kortrijk	FC	
		4940	4040	40.040	juin	Kortrijk	FC	
		4945	4045	40.045	août	Mons	FMS	
		4949	4049	40.049	octobre	Kortrijk	FC	
		4954	4054	40.054	novembre	Kortrijk	FC	
		4958	4058	40.058	novembre	Mons	FMS	
		4966	4066	40.066	novembre	Kortrijk	FC	
		4968	4068	40.068	octobre	Kortrijk	FC	
53	20	4817	5317	53.017	août	Berchem	FCV	
		4800	5300	53.028	août	Kortrijk	FC	
		4840	5340	53.040	août	Kinkempois	NK	
		3716	5416	53.116	août	Monceau	LNC	
		3685	5435	53.135	août	Monceau	LNC	
		3690	5440	53.140	août	Monceau	LNC	
		3691	5441	53.141	août	Kinkempois	NK	
		695	5475	53.175	septembre	Kortrijk	FC	
		3677	5477	53.177	août	Monceau	LNC	
		4100	5500	53.200	août	Monceau	LNC	
		4117	5517	53.217	août	Monceau	LNC	
		4179	5579	53.279	octobre	Kinkempois	NK	
		4192	5592	53.292	août	Monceau	LNC	
		708	5611	53.311	novembre	Leuven	FLV	
		913	5613	53.313	août	Kinkempois	NK	
		623	5623	53.323	août	Mons	FMS	
		4887	5637	53.337	août	Stockem	MKM	
		941	5641	53.341	novembre	Ronet	FEO	
534	5654	53.354	novembre	Mons	FMS			
772	5672	53.372	août	Monceau	LNC			
58	8	4570	5811	58.011	août	Dendermonde	FT	
		4573	5814	58.014	mars	Mons	FMS	
		4574	5815	58.015	août	Mons	FMS	
		4579	5820	58.020	août	Mons	FMS	
		4582	5823	58.023	septembre	Monceau	LNC	
		4584	5825	58.025	mai	Aalst	FLS	
		4586	5827	58.027	septembre	Hasselt	FHS	
		4587	5828	58.028	septembre	Monceau	LNC	
64	35	6406	6406	64.006	août	Braine-le-Comte	FBC	
		6409	6409	64.009	août	Ath	ATH	
		6430	6430	64.030	octobre	Aarschot	FRST	
		6432	6432	64.032	août	Aarschot	FRST	
		6433	6433	64.033	août	Dendermonde	FT	
		6434	6434	64.034	mai	Braine-le-Comte	FBC	
		6435	6435	64.035	avril	Ath	ATH	
		6439	6439	64.039	mars	Kinkempois	NK	
		6440	6440	64.040	août	Montignies	FMY	
		6442	6442	64.042	août	Gouvy	FVY	
		6451	6451	64.051	août	Brugge	FR	
		6453	6453	64.053	mars	Merelbeke	FKR	
		6456	6456	64.056	mai	Merelbeke	FKR	
		6462	6462	64.062	août	Hasselt	FHS	
6476	6476	64.076	octobre	Aarschot	FRST			

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
64	35	6483	6483	64.083	août	Brugge	FR	
		6484	6484	64.084	août	Kinkempois	NK	
		6485	6485	64.085	août	Ath	ATH	
		6490	6490	64.090	novembre	Aarschot	FRST	
		6499	6499	64.099	mars	Merelbeke	FKR	
		6501	6501	64.101	août	Brugge	FR	
		6505	6505	64.105	août	Brugge	FR	
		6506	6506	64.106	août	Aarschot	FRST	
		6513	6513	64.113	mars	Merelbeke	FKR	
		6516	6516	64.116	mars	Tournai	FTY	
		6517	6517	64.117	mars	Merelbeke	FKR	
		6518	6518	64.118	avril	Merelbeke	FKR	
		6521	6521	64.121	novembre	Aarschot	FRST	
		6525	6525	64.125	octobre	Aarschot	FRST	
		6528	6528	64.128	octobre	Kinkempois	NK	
		6549	6549	64.149	octobre	Ath	ATH	
		6563	6563	64.163	avril	Ath	ATH	
		6564	6564	64.164	septembre	Merelbeke	FKR	
		6565	6565	64.165	avril	Merelbeke	FKR	
		6566	6566	64.166	octobre	Kinkempois	NK	
81	25	8126	8126	81.026	juin	Monceau	LNC	
		8135	8135	81.035	juin	Brugge	FR	
		8173	8173	81.073	septembre	Kinkempois	NK	
		8182	8182	81.082	mars	Merelbeke	FKR	
		8190	8190	81.090	mai	Kinkempois	NK	
		8211	8211	81.111	juin	Montignies	FMY	
		8222	8222	81.122	mars	Herbesthal	FHR	
		8225	8225	81.125	mai	Kinkempois	NK	
		8258	8258	81.158	juin	Hasselt	FHS	
		8280	8280	81.180	août	Saint-Ghislain	FGH	
		8295	8295	81.195	août	Merelbeke	FKR	
		8324	8324	81.224	septembre	Kinkempois	NK	
		8353	8353	81.253	août	Kinkempois	NK	
		8361	8361	81.261	août	Monceau	LNC	
		8431	8431	81.331	octobre	Monceau	LNC	
		8436	8436	81.336	mai	Merelbeke	FKR	
		8453	8453	81.353	août	Haine-Saint-Pierre	GT	
		8455	8455	81.355	novembre	Braine-le-Comte	FBC	
		8475	8475	81.375	août	Merelbeke	FKR	
		8504	8504	81.404	novembre	Kinkempois	NK	
8510	8510	81.410	mai	Monceau	LNC			
8512	8512	81.412	mai	Haine-Saint-Pierre	GT			
8533	8533	81.433	août	Brugge	FR			
8658	8658	81.558	août	Haine-Saint-Pierre	GT			
8666	8666	81.566	août	Brugge	FR			
93	4	9302	9302	93.002	mai	Brugge	FR	
		9314	9314	93.014	juin	Brugge	FR	
		9356	9356	93.056	juin	Brugge	FR	
		9358	9358	93.058	juin	Brugge	FR	
97	13	9774	9774	97.001	mai	Montignies	FMY	
		9705	9705	97.005	août	Herbesthal	FHR	
		9712	9712	97.012	août	Montignies	FMY	
		9714	9714	97.014	août	Montignies	FMY	
		9715	9715	97.015	août	Walcourt	LWC	
		9716	9716	97.016	août	Herbesthal	FHR	
		9718	9718	97.018	août	Herbesthal	FHR	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
97	13	9723	9723	97.023	août	Walcourt	LWC	
		9728	9728	97.028	août	Herbesthal	FHR	
		9735	9735	97.035	août	Montignies	FMY	
		9736	9736	97.036	août	Montignies	FMY	
		9741	9741	97.041	août	Walcourt	LWC	
		9745	9745	97.045	août	Montignies	FMY	
98	2	9805	9805	98.005	septembre	Kinkempois	NK	
		9819	9819	98.019	septembre	Kinkempois	NK	

Remarques :

(A) Locomotive prise en écritures par la SNCB en novembre 1945.

(B) Locomotive prise en écritures par la SNCB en décembre 1945.

(C) Locomotives prises en écritures par la SNCB en 1946.

Mois	Type 26	Type 29
Janvier	26.056, 26.057	29.005, 29.006, 29.017
Février	26.028	29.025, 29.026
Mars	-	29.028, 29.030
Avril	26.064, 26.078	29.063, 29.065, 29.074, 29.103, 29.104, 29.105
Mai	26.039	29.051, 29.057, 29.080, 29.083, 29.092, 29.094, 29.095
Juin	26.081	29.110, 29.112, 29.114, 29.117, 29.176
Juillet	-	29.123, 29.124, 29.125, 19.139, 19.190, 29.230, 29.233, 29.241, 29.244, 29.248, 29.255, 29.256
Août	26.067, 26.068, 26.084	29.131, 29.134, 29.142, 29.153, 29.168, 29.172, 29.194, 29.206, 29.246
Septembre	26.070	29.143, 29.146, 29.191, 29.207, 29.209, 29.211, 29.212, 29.217, 29.268, 29.272, 29.274, 29.287, 29.288, 29.294

Bilan de l'année 1963

Durant cette année et suite aux mesures de standardisation, la SNCB a mis hors-écritures 206 locomotives à savoir les types : 16 (13); 26 (12); 29 (61); 40 (13); 53 (20); 58 (8); 64 (35); 81 (25); 93 (4); 97 (13) et 98 (2).

Au 31 décembre 1963, les locomotives des types 26 et 93 disparaissaient du paysage ferroviaire de notre pays.

Note de la Direction du 14 juin 1963 pour le Conseil d'Administration du 28 avril 1963.

Par application du programme approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 31 août 1962, l'effectif standardisé des locomotives à vapeur a été ramené à 703 unités, dont 580 locomotives de route et 123 locomotives de manoeuvres.

Cet effectif pourra, par suite de la fourniture de locomotives Diesel, être ramené de 703 à 425 unités.

Il comprendrait :

- 80 locomotives à voyageurs;
- 175 locomotives mixtes;
- 110 locomotives à marchandises;
- 60 locomotives de manoeuvres.

La Direction propose, en conséquence, la déstandardisation, suivie de démolition, après leur retrait du service, des 278 locomotives à vapeur suivantes :

- 20 locomotives à voyageurs type 16;
- 75 locomotives mixtes type 29;
- 20 locomotives mixtes type 40;
- 3 locomotives de manoeuvres type 50;
- 40 locomotives de manoeuvres type 53;
- 20 locomotive de manoeuvres type 58;
- 40 locomotives à voyageurs type 64;
- 40 locomotives de marchandises type 81;
- 20 locomotives à voyageurs type 97;

Les locomotives à démolir seraient choisies parmi celles qui doivent subir une réparation coûteuse.

L'effectif ne comporterait donc plus que 4 types de locomotives à vapeur.

Octobre

- 2 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs DB – DR, époques IV et V. Réseau "3 rails" : cours sur le numérique et les centrales DCC et MM.
- 4 LA LOUVIERE (B) : circulations sur le réseau 7" ¼ de l'ABVV : <http://www.le-petit-train.be> Rue Gustave Boël, 23, derrière l'Institut Technique Saint-Joseph.
- 9 Réseau H0 mosan : circulations. Démontage du réseau N pour Genk. **Réseau 3 rails : Circulations d'essais pour les membres du club.**
- 9 CFR Rixensart : projection sur "La ligne sommitale de la Furka" par Michel Liégeois.
- 9 au 11 .. VILLENEUVE-LA-GARENNE (F93) : 19ème Rencontres Internationales de Chemins de Fer à Voies Etroites. <http://perso.wanadoo.fr/cf-chanteraines>
- 10 et 11 .. SEDAN (F08) : RAMMA 2009, exposition de modélisme. <http://www.ramma.org>
- 10 et 11 .. GENK (B) : "Euromodelbouw 2009" : expo de trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". Avec la participation du réseau "N" du Rail Miniature Mosan. Montage le 9.
- 16..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : projections : "Circulations sur le Chemin de fer du Bocq" + "Festival Vapeur du CFV3V".
- 23 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs + trains de marchandises, traction Diesel + électrique, toutes nationalités, époque III. Réseau 3 rails : Circulations d'essais pour les membres du club.
- 30 Réseau H0 mosan : circulations. **Réseau 3 rails : Circulations d'essais pour les membres du club.**
- 31 Muizen (B) : Portes ouvertes au club "De Pijl", Leuvensesteenweg 443. 10h>18h. <http://www.de-pijl.be>

Novembre

- 1 Muizen (B) : Portes ouvertes au club "De Pijl", Leuvensesteenweg 443. 10h>18h. <http://www.de-pijl.be>
- 1 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23. 09h>14h.
- 6 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V. Réseau "3 rails" : cours sur le numérique et les centrales DCC et MM.
- 7 et 8 ... Muizen (B) : Portes ouvertes au club "De Pijl", Leuvensesteenweg 443. 10h>18h. <http://www.de-pijl.be>
- 13 Réunion RMM, Circulations sur les réseaux.
- 20 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projections sur l'expo de Genk et l'excursion à Wuppertal.
- 20 au 22. LAHNSTEIN (D) : expo de modélisme ferroviaire.
- 27 Réseau H0 mosan : circulations. **Réseau 3 rails : Circulations d'essais pour les membres du club.**

Décembre

- 4 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs CFF – ÖBB – FS, époques IV et V. Réseau "3 rails" : cours sur le numérique et les centrales DCC et MM.
- 5 Fête au Centre Culturel de Géronsart en collaboration avec les associations : R.M.M., Scouts, Guides, Tennis de table.
- 6 HOESELT (B) : bourse trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". 09>13h.
- 11 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.
- 13 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23. 09h>14h.
- 18 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : SOUPER annuel "fromages" au local du RMM à 19h30.
- 25 Réunion annulée : jour férié.

Janvier 2010

- 1 Réunion annulée : jour férié.
- 8
- 15 ASSEMBLEE GENERALE DU RMM.
- 22
- 29

Février 2010

- 4 au 9 ... NURNBERG (D) : Spielwarenmesse.
- 5
- 12
- 19 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
- 26
- 26 au 28. UTRECHT (NL) Exposition "ONTRAXS" au Musée du Chemin de fer.

Mars 2010

- 5 au 7. YORK (GB) : Voyage RMM, visite du Musée du Chemin de fer (Affiches au local).

Avril 2010



2 au 6... Eifel-Mosel-Saar (D) : Festival de la vapeur pour les 175 ans du chemin de fer en Allemagne. 100 trains réguliers + 200 trains spéciaux ! Participant : "Deutsche Bahn Museum" de Koblenz et le dépôt historique de Gerolstein. <http://www.dampfspektakel.info>

Mai 2010

27 au 29. MECHELEN (B) : 4ème Conférence sur l'Histoire du Chemin de Fer à l'occasion du 175ème anniversaire du rail entre Bruxelles et Mechelen.

Autres manifestations sur : <http://home.base.be/vt6368640/bourse.html>

Vacances en train : les voies de la découverte...

Les Circuits accompagnés

Ils offrent une expérience unique de vacances itinérantes, conjugant découvertes culturelles, activités de loisir et des paysages magnifiques.

Parmi les destinations proposées : Allemagne, France, Irlande, Maroc, Russie, Suisse, Suède, Syrie, ...

Les "échappées belles"

Trains de nuit confortables et logement sur place combleront celles et ceux qui, à deux ou en famille, recherchent des courts séjours tout en évitant les tracas des

Les Alpes bavaroises et autrichiennes

Fin novembre 2009, dates à préciser. Une excursion de quelques jours à la découverte de fabuleux paysages et l'ambiance des marchés de Noël.

Le Transcantabrie

Du 5 au 12 décembre 2009. Un voyage en train de luxe à travers la Cantabrie, de San Sebastian à Saint-Jacques de Compostelle. Huit jours en train de luxe, excursions, visites, cuisine raffinée, le tout à un tarif exceptionnel.

Vacances en train



Rail holidays



aéroports. Parmi les destinations proposées : la Toscane, la Vénétie, la Bavière, ...

Circuits sur mesure, billets et Pass ferroviaires

Notre expertise nous permet de répondre aux attentes les plus personnalisées. Nous pouvons suggérer, planifier, réserver tous vos trajets et vos hôtels, ou simplement vous fournir billets ou pass ferroviaires et horaires détaillés pour le parcours que vous avez choisi. Aire géographique ; Amérique du nord, Europe, Maghreb.

Une autre façon de voyager

Montez à bord et découvrez une autre façon de voyager. Véritable spécialiste des vacances en train, "**Discovery Trains**" vous propose une offre unique, construite pour satisfaire vos attentes les plus variées.

<http://www.discoverytrains.net>

Boulevard Henri IV, n°29. F - 75004 Paris.

Programme automne, hiver, printemps

L'Express de l'Orient

Du 1 au 10 octobre 2009 : Un voyage d'exception à travers le Maroc authentique et le désert oriental; villes impériales, moyen Atlas, visites guidées, trajets en train de ligne, train spécial à travers le désert, autocar.

Train des neiges, marché de Jokkmokk et croisière aux îles Lofoten

Du 2 au 11 février 2010. Train spécial à travers les étendues enneigées de la Laponie suédoise à destination de Jokkmokk et son marché d'hiver annuel. Visites guidées (musées, Ice hôtel, Mine de Kiruna), découverte de la culture des Sami et des modes de vie dans le Grand Nord étincelant.

Alpes - Riviera Express

Du 20 au 27 février 2010. Un voyage d'exception en rame historique Rheingold à travers la Suisse et l'Italie à destination de Nice. Parcours panoramiques, visites guidées, excursions, rame historique de 1ère classe.

L'Explorateur Tunisien

Du 7 au 14 mars 2010. Un voyage ferroviaire hors les sentiers battus dans la nature sauvage du nord de la Tunisie. Découverte des parcs nationaux, des villes de la Kroumirie, visites guidées.

Destination Damas

Du 1 au 14 avril 2010. Un périple ferroviaire riche et intense à la découverte de l'Asie Mineure. Train spécial d'Istanbul à Damas avec visites guidées, excursions, mini-conférences. Une occasion unique de suivre les itinéraires des premiers marchands et des chrétiens.

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 fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônêche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2009) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"*.....
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur*.....Claude Carpet
 Webmaster, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Médiateur.....Philippe Bruniaux
 Relations Publiques.....

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et..... Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US"..... Jean-Claude Botspoel,
 et..... Jules Falque.
 Réseau "3 rails"..... Claude Dehareng
 Réseau N "Athus-Meuse"..... Didier Delfosse,
 Bibliothèque.....
 et..... Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre bienfaiteur.....45,00 €.
 Membre ordinaire *30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique20,00 €.
 Pour l'étranger25,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 25 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60. GSM : 0477.39.69.99. Courriel : president@club-rmm.be

Vice-Président

Secrétaire Jean-Pierre Lobet Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 SAINT-SERVAIS.
 GSM : 0477-55.49.04. Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Claude Carpet..... Rue Saint Marcoux, 35..... 5651 LANEFFE
 Tél : 071-72.95.61..... GSM : 0475-48.62.60..... Courriel : tresorier@club-rmm.be

Compte Banque ..360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étrangerBIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local..... Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
 Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. webmaster@club-rmm.be

"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. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme. Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Photos au local page 1
 Agenda du club et "les amis nous informent" - Vacances en train pages 27 et 28

Documentation

Le Chemin de fer Forestier d'Abreschviller pages 17 à 21

Histoire

Camping et chemin de fer : un pan ignoré de notre histoire pages 3 à 6
 Le Boulevard du Nord à Namur pages 7 à 14

Actualité ferroviaire

Photos sur les réseaux SNCB et vicinaux page 16

Rétro rail

1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB (année 1963) pages 22 à 26



Les HLE n°2812 et n°2831 (deux E 186 de la société "Angel Trains" louées pour 10 ans à la SNCB), vues au triage d'Aachen, le 26 septembre 2009.

(photo Claude Carpet).

Ferro Flash Namur n°158 (2009-5)

Ce cinquième numéro de l'année 2009 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Claude Dumont, Etienne Labar, Guy Lahaye, Luc Parant et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

Ferro Flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561.

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Avenue Eugène Mascaux, 203; 6001 Marcinelle. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1985, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture : Chemin de fer forestier d'Abreschviller : locomotive vapeur "JUNG" à voie de 70cm.

Page 2 de couverture : Le colis agricole de la SNCB.