

Mai - Juin 2017  
N° 206

**Périodique d'information du R.C.F.E.B.** Editeur responsable : Philippe CAMUS, Neuville 43, 4987 Stoumont. – les articles publiés n'engagent que leurs auteurs, sauf mention, ils sont la propriété du C.F.E.B. asbl, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif à condition de citer la source et les auteurs, et d'envoyer une copie à l'éditeur.  
Téléphone : Jean-Claude SIMAR, président 087 - 33 89 56 Email : [jean-claude.simar@skynet.be](mailto:jean-claude.simar@skynet.be)

Web : <http://www.rcfeb.be> Compte bancaire : BE 34 751-2028029-90.

## Le mot du Président :

Bonjour à toutes et à tous,

Nos deux activités principales de ces derniers mois se sont bien déroulées et je remercie de tout cœur les participants.

Le repas annuel programmé cette fois un dimanche midi et dans un autre endroit précisément à Herve a réuni 37 convives qui ont manifesté leur enthousiasme tant pour la nouvelle formule que pour la qualité du repas.

Le voyage malgré quelques absences de dernière minute s'est passé sans souci pour les 45 participants.

Nous clôturerons le mois avec notre Assemblée Générale Annuelle sans élection.

Je vous invite à lire dans ce numéro de votre Entre Voies l'excellent article emprunté à la revue **Train Miniature numéro 168** et qui composait son éditorial. Grand merci à son Rédacteur en Chef et bravo pour son analyse et son autorisation.

Venez nombreux à nos réunions car elles sont une vitrine essentielle pour la vie de notre Club.

Au plaisir de vous voir.  
Pour le comité.  
J-C Simar

## Y a-t-il encore un avenir pour les magasins de train miniature ?

Notre hobby est bien sous l'emprise du vieillissement, personne ne nous contredira. Il vous suffit de vous rendre à une bourse ou à une exposition pour y rencontrer en majorité des têtes grises ou chauves; rares sont ceux qui sont encore jeunes et beaux... Et ce vieillissement entraîne inévitablement une raréfaction des troupes, soit par décès, soit par maladie grave. Enfin, même si vous avez encore la chance de jouir d'une bonne santé à un certain âge, il y a rarement de la place pour une collection de trains miniatures (et encore moins pour un réseau) dans les maisons de repos ou les résidences-service...

Nos commerçants spécialisés sont également victimes de ce phénomène: ils confirment tous qu'au cours de ces dernières années, ils ont perdu un certain nombre de clients fidèles. Et par 'clients fidèles', ils veulent dire des modélistes qui sont mordus par la collectionnisme et qui consacrent tous les mois d'importantes sommes à leur passion. Souvent, il s'agit de personnes fortunées qui ne regardent pas à un euro, mais il s'agit aussi de gens plus ordinaires, qui préfèrent consacrer leur argent au modélisme ferroviaire plutôt qu'à le dépenser en autos, en maisons, au café ou en conquêtes féminines... Ce type de clientèle se raréfie toutefois. Et ceux qui continuaient à collectionner activement arrêtent souvent suite à l'offre pléthorique, qu'ils soient collectionneurs d'une marque en particulier (Märklin, par exemple) ou qu'ils se limitent au matériel roulant belge. Or, lorsqu'un collectionneur arrête, sa collection est irrémédiablement dépassée.

Le résultat est que les commerçants de seconde main, les bourses d'échange et les sites d'enchères croulent littéralement sous la quantité de modèles réduits, tous quasi neufs. Nombreux de ces modèles proviennent d'un héritage, ou de gens qui veulent monétiser de leur vivant une collection acquise parfois au prix de sacrifices. Ou encore de modélistes qui par goût du changement, se sont tournés vers une autre échelle.

A moins qu'il n'en soit demandé des prix absurdes, la majorité de ces modèles quasi neufs sont donc revendus. Or, quelqu'un qui a dépensé ses sous (qu'ils aient été gagnés durement ou non...) via eBay ou Catawiki (pour ne citer que ces deux sites) ne pourra plus les dépenser dans le commerce spécialisé.

Nos magasins classiques de modélisme ferroviaire sont-ils donc condamnés à disparaître? On pourrait parfois le penser, au vu du nombre de ceux qui ne sont plus là. Mais n'est-ce pas aussi le cas de nombreux petits commerçants qui étaient actifs dans d'autres branches? Notre pouvoir d'achat est changeant et internet et la vente par correspondance prennent de plus en plus d'importance, qu'on le veuille ou non. La mobilité et l'accessibilité jouent également un rôle et faire un saut dans le magasin de trains miniatures n'est plus dans l'air du temps...

Et pourtant, je suis convaincu qu'il y a encore et toujours une place pour ce type de magasins. Tout le monde ne

désire pas devoir commander par la poste; certains préfèrent aussi pouvoir prendre en mains une loco ou une voiture avant de l'acheter. Par ailleurs, le service et les conseils sont des atouts proposés depuis toujours par les magasins spécialisés: il faut qu'ils en jouent. Attirer le client dans un magasin ne suffit plus. Les magasins doivent peut-être aussi se consacrer davantage à la vente par internet et de matériel de seconde main quasi neuf. Ou envoyer des lettres qui annoncent les nouveautés, diffuser des offres temporaires par internet et via d'autres médias sociaux, publier des annonces dans des journaux spécialisés pour des déstockages à prix cassés, bref: suivre des pratiques commerciales qui ont cours dans d'autres secteurs, mais qui dans le domaine du modélisme ferroviaire, sont encore trop souvent négligées.

A terme, attendre le client derrière son comptoir, ce ne sera plus tenable...

✍️ Guy Van Meroye.

Publié avec l'aimable autorisation du magazine Train Miniature.

## Les petits trains de la grande guerre (5<sup>ème</sup> partie)

### 4. Le matériel de traction

#### a) La locomotive Péchot-Bourdon

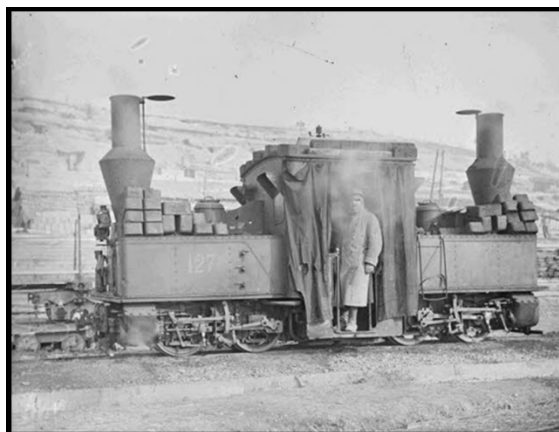
Elle a été conçue par le capitaine Péchot et l'ingénieur Charles Bourdon. Ce centralien (promotion 1871) est fils d'Eugène Bourdon, l'inventeur du manomètre, d'une machine à vapeur à cylindre de verre et créateur en 1839 d'une des premières « locomobiles »<sup>5</sup>. L'intérêt pour la vapeur et les phénomènes de pression semblent être un trait de la famille. Charles Bourdon, membre de la société des ingénieurs civils est l'auteur d'ouvrages et de communications sur les machines à vapeur et les essieux de véhicules à roues indépendantes. Il dépose plusieurs brevets de machines et chaudières<sup>6</sup>. Il travaille à la société des chemins de fer d'Orléans puis dans la construction navale. En 1877, il dépose avec Corpet, autre ingénieur spécialisé, un brevet pour une petite locomotive destinée aux chemins de fer agricoles et industriels<sup>7</sup>. En 1887 Charles Boudon invente avec Prosper Péchot une machine articulée, sur le modèle de la Fairlie anglaise circulant sur une petite ligne du Pays de Galles. J.B. Wahl<sup>8</sup> donne une description précise des critères ayant présidé à sa conception :

- « la chaudière doit pouvoir fonctionner sans danger sur des rampes atteignant 10 cm par mètre. Elle comporte à cet effet deux foyers placés dos à dos au centre de la machine, envoyant la flamme dans deux faisceaux tubulaires qui débouchent chacun dans une boîte à fumée. La hauteur du plan d'eau reste ainsi sensiblement constante au-dessus du ciel du foyer qui ne risque pas d'être découvert.
- Construite symétrique par rapport à un plan perpendiculaire à la direction de marche, la locomotive est organisée de manière à conserver les mêmes facilités de circulation quel que soit le sens de la marche.

- L'ensemble repose sur deux bogies dont les quatre essieux sont moteurs et tout le poids est utilisé pour l'adhérence. Ces bogies d'empattement réduit (c'est-à-dire dont les roues sont assez rapprochées) permettent l'inscription de la machine dans des courbes serrées de 20 m de rayon [...]
- Les bogies reposent sur leurs essieux par l'intermédiaire de ressorts et de balanciers. La locomotive bénéficie ainsi d'une grande stabilité ».

La chaudière nue, avec son dôme central ressemble à un petit sous-marin (voir chapitre VII, photo SPA 23 V 794). La locomotive est munie d'un tuyau souple et une pompe pour l'approvisionnement en eau. La cabine centrale, traversée par le dôme de prise de vapeur de la chaudière, est exigüe et partagée en deux, chauffeur d'un côté et mécanicien de l'autre. Elle est pourvue de rideaux destinés à masquer le rougeoiement du foyer la nuit lors des chargements à proximité du front. Le poids de la machine est de 10 tonnes de sorte qu'un wagon plat sur voie normale peut la véhiculer jusqu'à son lieu de mise en service sur voie de 0,60 m.

Entre 1888 et 1914, 61 machines de ce type sont fabriquées par des constructeurs français : Tubize, Cail, Fives-Lille et Decauville. Mais au début de la guerre, ce nombre est insuffisant et 280 locomotives sont commandées aux Etats-Unis, au constructeur Baldwin, ainsi que 15 en Angleterre, chez British North Company, à Glasgow. Baldwin en réalisera la construction avec une grande rapidité, les premières étant livrées trois mois après la date de commande. Mais pour y parvenir, il doit faire largement appel à la sous-traitance. Or la transcription des cotes françaises, exprimées dans le système métrique, en mesures anglo-saxonnes, pieds et pouces, entraîne des arrondissements que chaque sous-traitant réalise à sa manière ; de sorte que les pièces des locomotives fabriquées outre Atlantique ne seront pas interchangeables avec celles des locomotives françaises, mais, de plus, ne seront parfois pas interchangeables entre elles. D'où un entretien difficile et un nombre de machines en réparation important par rapport à l'effectif total en service, qui est de 356 en 1915.



SPA 22 N 894 – Une locomotive Péchot-Bourdon au parc de génie du ravin de Marson. (Marne). Noter les briquettes de charbon entreposées dans tout l'espace disponible, sur les caisses à eau et sur le toit de la cabine. Janvier 1917, Pierre Pansier



Réf. SPA 26 L 1277 – En gare de Virginy (Marne) une locomotive péchot-Bourdon attelée à une plate-forme Péchot chargée de fascines. 22 juillet 1916, Albert Samama-Chikli

Les Allemands utilisent parfois deux locomotives Zwillinge couplées dos à dos, assemblage qui, de loin, ressemble à une locomotive Péchot-Bourdon, mais il s'agit bien de deux machines séparées.

*✍* Véronique Goloubinoff Chargée d'études documentaires ECPAD.  
(A suivre...)

### **La ligne de chemin de fer Stavelot-Malmedy (Troisième partie) :**

#### **Le service des étapes de la 3e armée allemande**

À partir du 20 août, le service des étapes de la 3e armée allemande utilisa la ligne transfrontalière Malmedy-Stavelot pour convoier les vivres et munitions en provenance de Coblenze. Le 25 août, la ligne Lommersweiler-Trois-Vierges-Gouvy fut également mise à contribution.

Idéalement, les approvisionnements de la 3e armée devaient atteindre les nœuds ferroviaires de Marloie et Jemelle, pour ensuite se diriger vers la vallée de la Meuse et franchir le fleuve au nord et au sud de Dinant.

Toutefois, dans les provinces de Namur et du Luxembourg, les destructions effectuées par le Génie belge avaient été très efficaces : la gare de Libramont et la tranchée rocheuse d'Haversin (entre Marloie et Ciney) ne furent dégagées respectivement que les 26 et 31 août ; le viaduc de Melreux (sur la ligne de l'Ourthe) et le pont de la Lhomme à Mirwart (entre Libramont et Jemelle) furent opérationnels le 28 août et le 9 septembre.

Si la réparation rapide du tunnel de Stavelot fut assurément une aubaine pour le service des étapes de la 3e

armée, en revanche, la logistique allemande piétina après la prise de Namur le 24 août ; les convois ferroviaires dépassaient tout au plus les gares de Rivage (Comblain-au-Pont) et de Bastogne. Qui plus est, toute perspective de pouvoir faire passer les approvisionnements de la 3e armée par les viaducs de Houx (Anhée) et Anseremme ou même Namur dut également être écartée puisque les trois ponts ferroviaires avaient sauté suite à l'action combinée des Génies français et belge.

Il fallut plusieurs semaines, voire plusieurs mois pour les réparer et l'on dut encore faire venir d'Allemagne des firmes privées<sup>34</sup>.



Viaduc de Namur dynamité par les Belges en 1914

Le général Max von Hausen commandant la 3e armée confia dans ses souvenirs que les ponts provisoires établis sur la Meuse n'étaient qu'un « pis-aller » : « Déjà au moment du forçement de la ligne de la Meuse, je prévoyais qu'aussitôt le passage conquis, l'intérêt du commandement exigerait le repliement des ponts de bateaux qui avaient été jetés et leur acheminement vers l'avant. Je me disais que la construction des ponts de circonstance, nécessaires pour les remplacer, prendrait beaucoup de temps et ne laisserait pas d'influer sérieusement sur le service des étapes, en réduisant infailliblement le nombre de points de passage ».

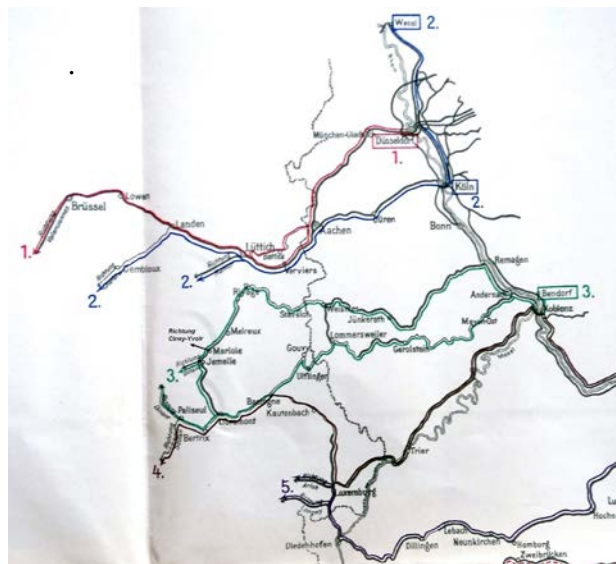
Le 30 août, décision fut prise de ne plus faire passer les approvisionnements de la 3e armée par les Ardennes, mais d'orienter ceux-ci vers Liège où ils devaient franchir la Meuse sur le seul pont ferroviaire qui n'avait pas été détruit : le viaduc du Val-Benoît. Nécessité fait loi !

Toutefois, il s'agissait là d'une solution peu souhaitable pour le service des étapes allemand, obligé désormais de faire passer par Liège les ravitaillements des trois premières armées commandées respectivement par les généraux von Kluck, von Bülow et von Hausen. On peut sans peine imaginer les bouchons ferroviaires que cela dut engendrer. D'autant plus que jusqu'au 2 septembre, la ligne à double-voie Liège-Namur-Charleroi-Maubeuge était elle-même inutilisable à cause de la destruction du tunnel de Seilles à hauteur d'Andenne, ce qui obligea les approvisionnements des 2e et 3e armées de transiter

pendant un court laps de temps par la petite ligne à simple voie Landen-Gembloux-Fleurus.

À la fin du mois d'août 1914, von Hausen déplora les difficultés d'approvisionnement de la 3e armée. Malgré une grande adaptabilité du service des étapes aux circonstances de l'heure, les troupes allemandes durent se « rattraper » par de larges réquisitions au sein de la population civile, ce qui provoqua bien entendu des drames dans certaines localités : « Afin d'accélérer la marche en avant, on n'avait pu, après le passage de la Meuse à Dinant, attendre l'arrivée de toutes les colonnes d'approvisionnement.

Dans la suite, il en résulta bientôt une pénurie d'avoine parce que les maigres ressources du pauvre pays de la Meuse et des Ardennes avaient déjà été épuisées par notre cavalerie d'armée. L'avance rapide sur des routes encombrées de masses de troupes ne permit pas d'assurer suffisamment l'arrivée du pain et de la viande ; les troupes pouvaient bien se contenter des ressources qu'offraient les nombreux troupeaux qui paissaient dans les champs et des maigres approvisionnements en vivres qu'elles rencontraient ; mais les chevaux souffraient déjà à la fin du mois d'août d'un épuisement dangereux de leurs forces ».



Lignes de ravitaillement des armées allemandes.  
Ordre du 25 août 1914

### Expérience de guerre.

Outre son utilité logistique pour l'approvisionnement de la 3e armée, c'est aussi par Malmedy que fut rapatrié à la fin du mois d'août, pendant la bataille de Tannenberg, le XIe corps d'armée, envoyé sur le front de l'est pour renforcer la VIIIe armée allemande aux prises avec les 1ère et 2e armées russes.

Pendant toute la guerre, c'est par Stavelot, Gouvy et Luxembourg que devaient arriver d'éventuels renforts allemands en direction du secteur de Verdun. Il faut encore ici souligner l'importance du grand axe stratégique qui,

depuis Remagen sur le Rhin, traversait l'Eifel d'est en ouest. Il se reliait à la Vennbahn à hauteur de Waimes-Wévercé (Weywertz), à quelques kilomètres de Malmedy et du camp d'Elsenborn. Programmée par von Staabs dès 1903, la ligne fut finalement inaugurée le 1er juillet 1912. Elle avait été construite selon des normes inhabituelles pour les besoins économiques de cette région rurale, ce qui explique d'ailleurs le surnom d'Ahrbommel (littéralement « pompon de l'Ahr ») qui lui fut donné par la population locale.

Elle répondait en revanche à tous les standards militaires : rampes atténuées, absence de passages à niveau, double voie, armement de la voie permettant une vitesse de 50 km/h, saut de mouton à l'arrivée à Wévercé, installations gigantesques dans cette dernière gare qui était le point de jonction avec la Vennbahn (une douzaine de voies de réception, couloirs sous-voies, plaque tournante, prise d'eau...).

Il n'en allait pas de même du côté belge où la faible capacité des lignes ardennaises rendait leur utilisation très aléatoire dans un contexte de guerre. Les débouchés en Belgique via Stavelot et Gouvy furent rapidement confrontés aux encombrements les plus divers. Les deux jonctions transfrontalières étaient à simple voie. Qui plus est, l'assiette de ces lignes n'était guère conçue pour les convois militaires. Réalisé pour des transports de marchandises légères, le parcours entre Malmedy et Stavelot devait s'effectuer à la vitesse maximale de 25 km/h.

Dans la mesure où la guerre paraissait se prolonger, l'occupant allemand décida dès décembre 1914 de réaliser des travaux de grande envergure sur le réseau ardennais. L'objectif était aussi de soulager la « ligne de la Vesdre » Aix-la-Chapelle-Verviers-Liège sur laquelle reposait un trop grand part des transports allemands.

A suivre...

### Liste des bourses et autres manifestations pour les mois de mai et juin 2017.

- 14/05 Aywaille de 9 à 13h.
- 21/05 Woluwe St Lambert De 7h30 à 13h30
- 28/05 Hoeselt de 9 à 13h
  
- 4/06 Namur école St François rue de Pintamont, 20 de 9 à 13h
- 18/06 Woluwe St Lambert de 9 à 13hy
- 18/06 Aachen Dammstr, 40 de v11 à 16h.

Sponsor de notre club :

**Hobby 2000**

Quai de la Boverie, 78 4020 Liège

Tel: 04 341 29 87 fax: 04 343 66 03

mail: [hobby2000@hobby2000.be](mailto:hobby2000@hobby2000.be)

<http://www.hobby2000.be>