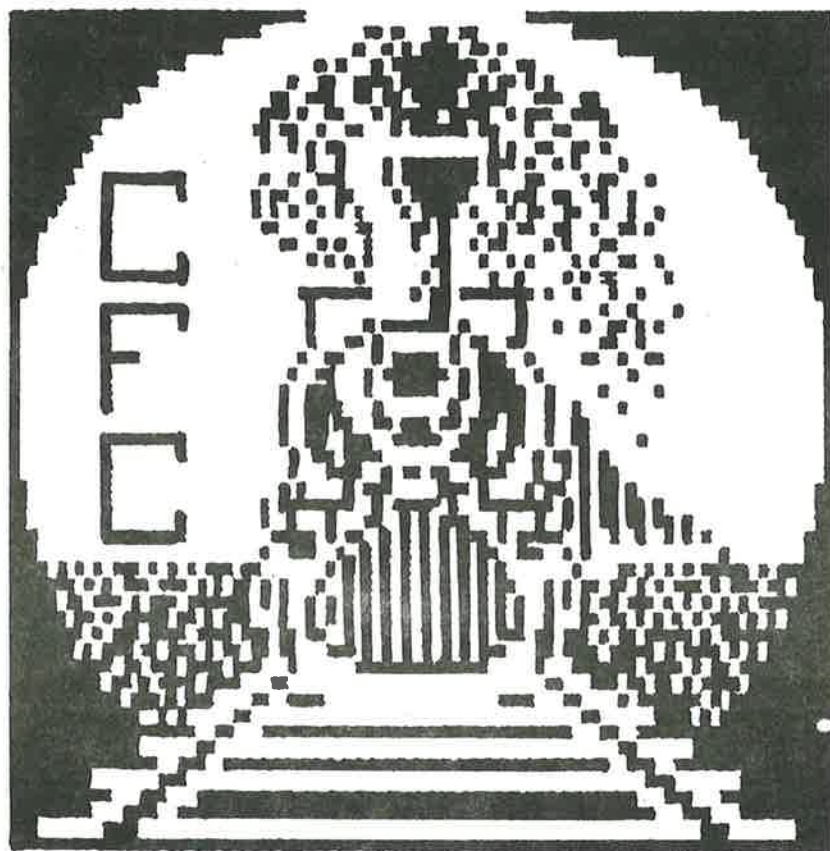




# FERRO FLASH



N° 136 SEPTEMBRE 1988  
OCTOBRE

EDITEUR RESPONSABLE : DEBLIQUIT RICHARD  
28, Rue St Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.

## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION  
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

**Secrétariat BRUXELLES**

Michel BROIGNIEZ  
Allée des Jonquilles 18  
5865 Walhain-Saint-Paul  
Tél: (010) 65.87.48

**Secrétariat CENTRE**

Henri HAUBE  
Rue Docteur Grégoire 51  
7100 La Louvière

**Comptes bancaires:**

**BRUXELLES:** 068-2027267-91

**CENTRE:** 271-0061822-65

Les demandes de renseignements et d'anciens FERRO-FLASH sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les changements d'adresse sont à faire parvenir UNIQUEMENT au secrétariat de BRUXELLES.

Prière de joindre pour toute correspondance une enveloppe timbrée et auto-adressée.

**Montants des cotisations**

Membre avec service  
FERRO-FLASH: BEF 600,-

Membre vivant sous  
le même toit qu'un  
membre avec service  
FERRO-FLASH: BEF 300,-

Membre bienfaiteur: BEF 800,-  
et plus...

N'oubliez pas de mentionner vos nom et adresse complète ainsi que votre numéro de membre.

**FERRO-FLASH - FERRO-FLASH**

Les articles et photos pour parution dans Ferro-Flash sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les articles publiés dans Ferro-Flash n'engagent que la responsabilité de leur(s) auteur(s).

Les firmes et commerçants cités dans les articles, ne le sont qu'à titre d'information.

**ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS**

Les revues sont à faire parvenir à  
Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons 125

7160 Haine-Saint-Pierre.

**C.F.C. réunions C.F.C.**

Samedi 26 novembre 1988, au local  
place A:Caffet à Haine-Saint-Paul  
à partir de 14h30.

**PROGRAMME**

- Présentation des nouveaux statuts.
- Election d'un nouveau trésorier.
- Election de deux commissaires qui auront pour tâche de coordonné les différentes activités du club.

Les candidatures sont à faire parvenir à l'adresse du secrétariat Centre pour le 19 novembre au plus tard.

- Projection : le voyage d'adieu aux locomotives diesel type 201 d'Antwerpen-Dam.

Et bien entendu, le réseau sera à votre disposition pour essayer vos modèles, et la bibliothèque sera ouverte.

Mois de décembre : en raison des fêtes de fin d'année, la réunion est avancée au samedi 17 décembre.

**En librairie****En bibliothèque**

LES CHEMINS DE FER BELGES EN COULEURS  
1980 - 1988 + CFL

178 pages, 152 photographies couleurs, couvertures couleurs, entièrement bilingue.

Un magnifique ouvrage qui se doit de figurer dans toute bonne bibliothèque ferroviaire.

Il nous en reste deux exemplaires,  
prix : 1595 francs/pièce.

Si vous êtes intéressés, vous pouvez réserver en versant la somme précitée au compte 271-0061822-65 du Club Ferroviaire du Centre à Houdeng-Goegnies en mentionnant le motif en communication

**MAIS ATTENTION**, il ne sera procédé à AUCUN ENVOI POSTAL, le livre sera à retirer au local un vendredi soir ou lors de la réunion mensuelle.

\*\*\*\*\*

CFC \*\*\*\*\* CFC \*\*\*\*\* EDITORIAL \*\*\*\*\* CFC \*\*\*\*\* CFC

\*\*\*\*\*

Nous espérons que vous avez tous passé de bonnes vacances en ayant fait le plein d'énergie et d'air pur, vous serez ainsi en pleine forme pour les diverses activités ferroviaires et autres qui vous accapareront bientôt, du moins nous l'espérons. En ce qui concerne les activités du club, nous les souhaitons nombreuses et fructueuses, et surtout qu'elles nous rapprochent, car nous savons aussi qu'il n'est pas toujours facile de concilier tous nos caractères si différents, surtout lorsque certains l'ont très susceptible et **TRES** nerveux. Mais c'est là peut-être aussi le "sel" de la vie en communauté. Il n'est bien sûr pas très facile d'animer un club, ou une section de celui-ci, en voulant satisfaire tout le monde et son père, c'est chose quasi impossible sans provoquer des heurts, surtout lorsque l'on a une nature assez "soupe au lait" comme c'est mon cas.

Mais dans un groupe comme le nôtre, il y a heureusement des caractères qui se compensent, et certains GM (pas Général Motors, mais Gentils Membres) ont le don de calmer l'animateur au cas où il aurait tendance à s'emballer. En termes ferroviaires on parlerait d'antipatinage. Mais peut-être vous demanderez-vous pourquoi toute cette prose ? Et bien tout simplement parce que certains animateurs, tant à Houdeng, qu'à Bruxelles, ont de plus en plus difficile de porter le club à bout de bras. A propos, Houdeng et Bruxelles? Pourquoi ces deux sections? Il semble en effet que bon nombre de membres ignorent le pourquoi des choses, car s'il en était autrement, on n'entendrait pas des réflexions du genre: "on n'en n'a rien à f..... de Houdeng (ou de BXL), et oui, cela va dans les deux sens, malheureusement!!! Et ne croyez pas que ce sont des bruits de "couloir", je les ai entendu personnellement. Je crois qu'il serait peut-être bon de clarifier la situation, du moins pour ceux qui ne l'ont pas vécue.

Je vous rappelle les faits par un bref historique :

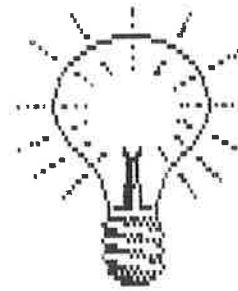
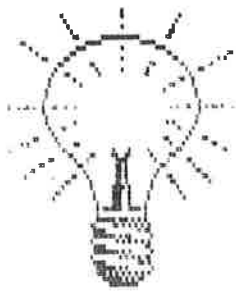
- fin 1979 : en plus de ma fonction de **Relations publiques**, je prends le secrétariat du club, qui se compose à l'époque de Houdeng **UNIQUEMENT**. Je constate immédiatement qu'il y a une quarantaine de membres qui sont de la région bruxelloise et grande banlieue, et que seuls trois ou quatre de ceux-là sont présents aux réunions à Houdeng. Je suis d'ailleurs dans le nombre, car à l'époque j'habite BXL.
- été 1980 : commence à germer dans mon esprit tordu l'idée de réunir cette quarantaine (sans jeux de mots) de membres à BXL.
- fin 1980 : je reçois l'accord du comité de Houdeng (et oui je les avais mis au courant de mon idée farfelue et j'avais demandé leur accord et leur autorisation pour créer la section de BXL!!!). Je reçois l'accord unanime des dirigeants de Houdeng, carte blanche pour ce qui allait devenir la section de BXL, " MA section ", mon rêve depuis mes 14 ans. Accord, oui mais... pas un radis, débrouille-toi "qui m'ont dit!!!"

Je commence par lancer un appel dans le F.F., et ce afin de trouver un local, de préférence accessible en transports en commun, et aussi de savoir combien de membres seraient intéressés par des réunions à BXL.

suite >>>

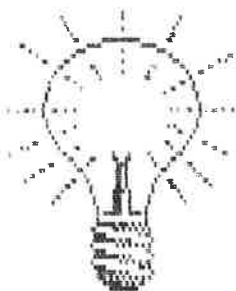
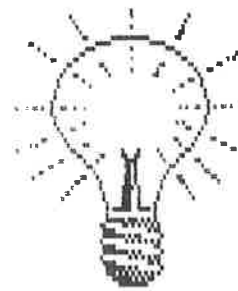


**9/09/1963**



**9/09/1988**

**25 ANS  
DE  
TRACTION  
ELECTRIQUE  
PARIS  
BRUXELLES**



Eh oui!! Il y a déjà 25 ans ( $\frac{1}{4}$  de siècle) que les trains circulent en traction électrique de bout en bout entre Paris et Bruxelles. En effet, c'est le 9 septembre 1963 qu'a eu lieu l'inauguration de la traction électrique sur cet axe. Côté français la SNCF avait fait construire des CC quadricourant numérotées 40.101 à 4 (les 40.105 à 10 que nous connaissons actuellement seront livrées plus tard en une 2<sup>e</sup> série). Il y avait également deux autres locomotives qui semblent assez peu connues des amateurs, du moins en Belgique, ce sont les BB 30.001 et 2, ex 26.001 et 2, ex 20.004 et 5 (ouf, c'est fini). Ces BB 26.000 étaient issues de la série des BB 9400, mais elles étaient bicourant (25Kv-50Hz et 1,5Kv cc). Par une modification assez simple (couplage), la SNCF les transforma en machines tricourant (25Kv-50Hz, 1,5Kv et 3Kv cc). Il semble que cette numérotation soit chère à la SNCF, elle l'utilise encore aujourd'hui pour des engins prototypes.

Côté belge nous n'étions certes pas en reste, la SNCB avait commandé pour cette relation cinq locomotives tricourant (3Kv et 1,5Kv cc, 25Kv-50Hz), ces BB 150.001 à 3 et 150.011 et 12 avaient une puissance de 3.600 CV pour une vitesse maxi de 150 Km/h. (d'où leur numérotation): ce sont actuellement les 1501 à 1505 (numérotation de 1971), les 150.001/3 sont devenues les 1501/3, et les 150.011/12 sont devenues les 1504/5, leur vitesse maxi a été portée depuis à 160 Km/h. La différence entre les deux séries d'engins réside principalement au niveau des armoires à redresseurs (Siemens pour 1 à 3 et Schneider-Westinghouse pour 4/5).

Revenons-en à ce fameux voyage inaugural du 9 septembre 1963. Pour la Belgique, les 150.011 et 12 étaient de la fête: en effet la 150.011 (1504) était exposée à Paris toute rutilante et pouvait être visitée par le public. La 150.012 (1505) quant à elle tracta un des trains inauguraux de Paris vers Bruxelles sans arrêt à la frontière bien évidemment. Les autorités et autres ministres tant français que belges furent reçus à l'hôtel de ville de Bruxelles où les discours furent prononcés, et bien sûr les verres vidés. Là je ne peux vous certifier s'il s'agissait de bière ou de vin.

Petite anecdote: vu sa plus grande puissance, la BB 30.001 tracta le train le plus lourd (14 voitures) alors que notre 150.012 tracta le deuxième train composé de 8 voitures. Alors que le retour vers Paris le soir était prévu dans les mêmes conditions, avec la loco belge partant la première, celle-ci dut tracter les 14 voitures, la BB française ayant eu des difficultés lors du voyage aller (échauffements anormaux). Pour la petite histoire, les deux locos belges (150.011 et 150.012) sont "montées" à Paris la veille à vide (hlp), ainsi que le personnel accompagnant (chef-instructeurs, conducteurs dépanneurs et techniciens - ndlr: que de monde !!).

Autre précision pour les ravagés que cela intéresse: une série de conducteurs aptes à la conduite des engins polycourants et au réseau SNCF (signalisation), dénommée série A,

fut constituée début 1963 et comportait 14 conducteurs qui à l'époque furent triés sur le volet, non seulement du point de vue métier mais aussi vie privée. Cette série fut aggrandie par la suite, nos engins circulant vers Amsterdam (série 15) et Köln (séries 16,18).

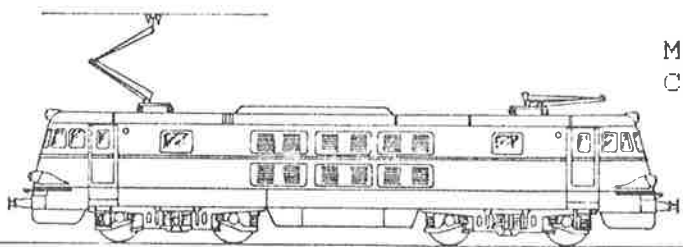
Elle comporte à ce jour 39 hommes, qui malheureusement ne vont plus hélas ni à Amsterdam (depuis de nombreuses années déjà), ni à Köln (depuis le 29 mai 1988).

Des 14 conducteurs de l'origine, il n'en reste plus que DEUX en activité, tous deux devenus instructeurs, l'un d'eux étant même instructeur de la série actuelle (dénommée I pour Internationale, depuis la restructuration de 1984).

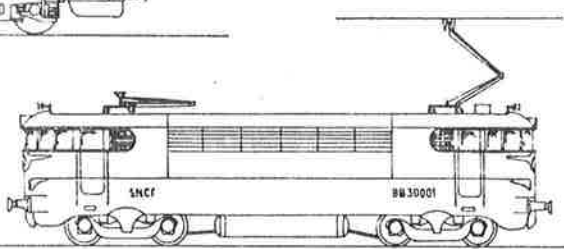
Amis ferroviaphates, lorsque vous rencontrerez une série 15, pensez qu'elle a parcouru des millions de Km entre Bruxelles, Paris et Amsterdam, qu'elle a "connu" des dizaines de conducteurs qui eux jouissent d'une retraite bien méritée, mais ELLE est toujours en activité, pour encore pas mal d'années. Les BB 30.001/2 sont à la retraite depuis longtemps, la 002 a subi un grave incendie et n'a vraisemblablement jamais été réparée, elle fut garée longtemps au dépôt de Fives (Lille); quant à la 30.001 je l'ai encore photographiée à Brux.-Midi en 1967/68, et je ne peux malheureusement pas vous préciser ce qu'elle est devenue (ferraillée probablement).

Je remercie mon chef ainsi que mes anciens collègues, car c'est grâce à eux que j'ai pu vous fournir certaines anecdotes. Les renseignements techniques ainsi que les schémas sont extraits de : "Le Matériel Moteur SNCF", édition N.M. "La Vie du Rail" 1970 - Mise à jour 1976. (sauf pour les 150 SNCB)

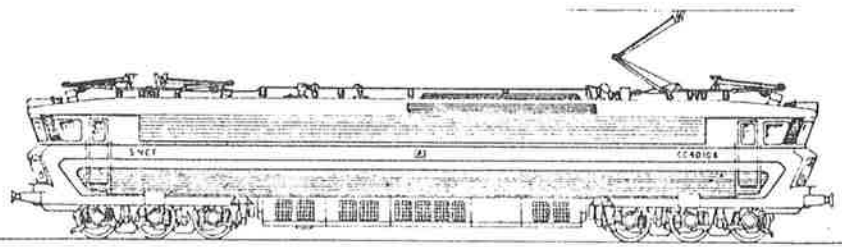
Michel BROIGNIEZ.  
C.T.E. - FBMZ.



SNCB. BB-150.000



BB.30000



CC.40100



## Billet du sud

Au printemps toute la nature reprend vie. Après une léthargie plus ou moins longue, la nature se réveille à nouveau.

Ceci pour introduire un gros changement sur une ligne internationale, j'ai cité la ligne Luxembourg- Gouvy.

Une nouvelle variété de plante y voit le jour. Ses caractéristiques sont spectaculaires :

Elle atténue le bruit des moteurs.

Elle est non polluante.

Sert de perchoir aux oiseaux.

Améliore les performances des trains qui ont recours à elle.

Ne fane pas en automne.

Est utilisée dans tous les pays (ou presque)

Sa solidité et sa résistance sont à toutes épreuves.

Est peu coûteuse à l'usage.

Sa plantation a commencé à Lorentzweiler et va atteindre d'ici peu Ettelbruck. Seuls les troncs sont actuellement visibles, mais sa ramure suivra de peu.

Bref le montage de la caténaire 25000 V./ 50Hz est commencé.

Dans un premier temps elle n'ira que de Luxembourg à Ettelbruck et Diekirch.

Depuis deux ans déjà, les CFL modernisent cette ligne en commençant par le renouvellement des voies, suivi du remplacement de la vieille signalisation Guillaume par la signalisation lumineuse type CFL.

La modernisation va entraîner la suppression des locomotives CFL série 1600 (semblables à nos 52-53-54) dans un premier temps.

Pour ce faire les CFL étudient actuellement l'achat de nouvelles automotrices. La Belgique, l'Allemagne et la France sont sur les listes. La Belgique propose la nouvelle automotrice série 900 récemment inaugurée sur notre réseau.

Le but sera de faire un horaire cadencé à la **demi - heure !!!** (Qui dit mieux? )

Pour les photographes, il faut se dépêcher car seul entre Luxembourg et Lorentzweiler il est encore possible de photographier la ligne sans poteaux et encore! les travaux avancent !! (cela pousse vite )

La section Ettelbruck- Gouvy et son antenne vers Wiltz c'est pour la seconde phase, car les nombreux tunnels demandent une modification importante des voies ( probablement le mariage dans les tunnels avec signalisation correspondante.)

A noter que le projet une fois terminé verrait la suppression au Grand-Duché des autorails, de toutes les locomotives diesels (sauf les manoeuvres ) ainsi que des rames tractées en voyageurs.( exploitation uniquement par automotrices )

CFL veut vraiment aborder 1993 sous une bannière forte et de bonnes performances !!

A quand la  $\frac{1}{2}$  heure sur nos principales lignes ?

C.S.      05/88

**Note:** Le train plantoir est celui de la firme " ABAY" de Belgique. Il est en route sur la ligne. Je l'ai vu garé à Ettelbruck et à Lorentzweiler. Il ne passe pas inaperçu, vu qu'il est jaune vif et relativement long.



Ma troisième montre n'est pas une montre "belge", mais faute de grives, on mange des merles! Bien qu'elle soit un peu moins travaillée que la première montre, elle est néanmoins fort jolie. On trouve, gravée sur le pourtour du cadran, la mention "Montre Louis Roskopf S.A.". Il faut faire observer ici que le nom Roskopf est orthographié avec un seul "s". La gravure au dos représente une locomotive d'inspiration américaine, avec chasse-buffles et lanterne montée devant la cheminée, sortant d'un tunnel dont l'entrée, semi-circulaire, porte la mention "Louis Roskopf S.A.", tandis que l'indication "montre chemin de fer" apparaît dans le beau panache de fumée que crache la cheminée. La locomotive est une 230, dont la silhouette rappelle vaguement notre type 40.

Si la décoration extérieure est assez soignée, la décoration intérieure ne l'est pas moins. Une étiquette en papier recouvre la face interne du couvercle extérieur. Elle porte le texte suivant. Sur le pourtour: "Manufacture d'horlogerie - maison de confiance"; dans la partie supérieure: "On reconnaîtra la véritable qualité à la marque ci-dessous apposée sur chaque montre". Suit au centre dans un cercle "Louis Roskopf et Cie. Patent".

En dessous: "Tous nos produits doivent être accompagnés du présent bulletin portant la signature "Louis Roskopf S.A."".

Le couvercle intérieur est richement décoré. On y voit un décor de montagnes et une guirlande de fleurs, qui orne les 2/3 du pourtour. Sur ce fond de montagnes se détache la silhouette de Guillaume Tell, l'arbalète à l'épaule, la main gauche posée sur l'épaule de son fils. Sous ce groupe figure dans un cercle la mention "Louis Roskopf S.A." avec le mot "patent" répété de part et d'autre. Viennent ensuite le millésime "1906" puis les indications "qualité supérieure", "anti-magnetic" et enfin "Véritable Louis Roskopf". C'est cette profusion de détails qui m'a incité à acheter cette montre.

Le cadran est émaillé blanc; il indique les heures de 1 à 12 en chiffres romains, et de 13 à 24 en chiffres arabes, respectivement à l'intérieur et à l'extérieur du cercle portant les divisions en secondes et minutes. On y trouve les mentions "Louis Roskopf S.A. Patent" et "anti-magnetic". Les aiguilles sont fines et joliment travaillées, il y a une trotteuse. La montre est en état de marche.

Ma quatrième montre est également belge. Bien qu'elle soit moins travaillée que les autres, je l'ai acquise parce qu'en plusieurs années de recherches, c'est la première montre SNCV qu'il m'ait été donné d'examiner. Le pourtour du verre et le couvercle sont gravés de motifs d'inspiration florale. On trouve sur le cadran en émail blanc l'inscription "chemins de fer vicinaux" et en dessous, une roue ailée. Au-dessus du cadran des secondes figure l'inscription "Moeris patent", et dans le bas, une adresse: "Rosseels, 56 rue de Namur, Bruxelles". Le couvercle intérieur reproduit différentes médailles, qui attestent sans doute de la participation à autant de concours. Puis vient l'inscription "Ancre Moeris - membre du jury - Milan 1906 - Hors concours". Comme pour la montre précédente, les heures sont marquées de 1 à 12 et de 13 à 24, mais en chiffres arabes seulement.

Voilà donc ma collection. J'ajouterai pour mémoire une montre de facture assez moderne, me semble-t-il, portant au dos, dans un ovale, la silhouette d'une locomotive à vapeur de dessin libre, avec la mention "Railway Regulator, Swiss made". Sur le cadran figure la mention "chronomètre Tennora watch - Lever 16 jewels". L'aiguille des secondes manque et la montre n'est pas en état de marche.

Je vous ai ainsi présenté ma collection, encore modeste comme je l'avais annoncé! Bien sûr, je n'ai pas renoncé à la montre au type 1 ni à celle au type 10. Peut-être certains d'entre vous pourraient-ils me communiquer des indications plus précises? Alors, peut-être dois-je marquer au bas de ma page: "A SUIVRE..."?

*R. Baucke*  
*numéro 231*

LIBRAIRIE

LE RAIL PASSE PAR LIEGE (du remorqueur au TGV) - Edition G.T.F. asbl  
A l'occasion du 150e anniversaire de l'arrivée du rail à Liège et de la première relation internationale vers l'Allemagne, le GTF édite ce livre de façon à commémorer de façon durable ces événements.  
Au format Din A4, il comprend plus de 165 pages sur papier couché 115gr; couverture inédite en quadrichromie cousue fil de lin; plus de 200 photos; 10 plans et cartes divers.  
Il est possible de l'obtenir en versant BEF 890,- augmentés des frais d'envoi (par volume) ordinaire: BEF 90,-  
recommandé: BEF 190,-  
sur le compte 001-0643004-67 de GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 en indiquant le motif du paiement.

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
**TENTION !!! ATTENTION !!! ATTENTION !!! ATTENTION !!! ATTENTION !!!**  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

Le club CFO (Ottignies) nous signale que contrairement à ce qui avait été annoncé, leur exposition dans le centre routier SNCB d'Ottignies **N'AURA PAS lieu les 1 et 2 octobre prochains**, un problème de locaux ayant surgi à la dernière minute. Les organisateurs nous demandent de signaler qu'ils ne sont absolument pas en cause. Dont acte.

REUNION : C.F.C. CENTRE: samedi 23 novembre 1988 Place Caffet HAINE ST PAUL.

A 14h20, un "taxi" C.F.C. sera en face de la gare de LA LOUVIERE-CENTRE

A 14h25, idem à LA LOUVIERE-SUD.

Si vous souhaitez bénéficier du service, prière prévenir de votre présence à l'un de ces deux lieux de rendez-vous par simple carte postale au secrétaire Henri HAUBE ou téléphoniquement au 064/22.39.43 le vendredi 25 de 14 à 16h. ou le samedi 26 de 9 à 12h.

AU PROGRAMME: 1a 84 JOCADIS et quelques mots sur le travail du métal blanc.

TOUS A ANVERS les 11, 12 et 13 novembre

ANVERS, capitale du modélisme pour trois jours avec les expositions de

- MOBOV à K.C. "DE KERN" Voir encart avec plan d'accès
- AMRA qui fête son 25e anniversaire et présente son réseau de 1000m. au fort 2 124-126 à WOMMELGEM de 10 à 18h.

## LIBRAIRIE

### - CALENDRIER EDIBLANCHART 1989

|  |   |
|--|---|
| Automotrice type 1935 SNCB. (*)                | Locomotive à vapeur type 81 SNCB. (*)           |
| Locomotives à vapeur types 16 et 6 Etat belge. | Locomotive diesel-électrique 6039 SNCB.         |
| Locomotive à vapeur 5103 des CFL.              | Rames TEE Diesel hollando-suisse ("Edelweiss"). |
| Locomotive électrique série 20 SNCB. (*)       | Locomotive à vapeur type 7 SNCB.                |
| Autorail Brossel type 551 SNCB.                | Locomotive à vapeur n° 3410 des CFL.            |
| Locomotive diesel-électrique n° 201.001, SNCB. | Locomotive diesel-électrique 5914 SNCB. (*)     |

Les 4 vues marquées d'un (\*) sont en couleurs.

Vous pouvez réserver dès maintenant en virant la somme de 300 francs ( enlèvement lors d'une réunion ) ou de 340 francs ( franco ) au compte de votre section respective ( page 2 ) en n'oubliant pas d'indiquer vos nom et adresse.

### - TRAINS ELECTRIQUES

Un nouveau livre de M. DELIE et J-P. SCHENKEL ( voir encart )

Vous pouvez réserver dès maintenant en virant le montant de 1880 francs ( enlèvement au local lors d'une réunion ) ou de 1920 francs ( franco ) ou de 2000 francs ( franco recommandé ) au compte de votre section respective ( page 2 ) en n'oubliant pas d'indiquer clairement la formule choisie et vos nom et adresse.

## 150E ANNIVERSAIRE DES CHEMINS DE FER DANS LE CENTRE

Des tas de dates à pointer à votre calendrier 1989 ( déjà ) avec

- Deux expositions ( gare de HAINE ST PIERRE et Ecomusée BOIS DU LUC ) d'avril à mi-octobre.

- Notre deuxième bourse d'échange internationale le dimanche 21 mai 1989 sur le site même de BOIS DU LUC ( atelier de mécanique )

- Forum FEBELRAIL à BOIS DU LUC le samedi 14 octobre 1989

- manifestation ADEPS avec des marches Vapeur Vive le samedi 2 septembre 1989

et continuant sur notre lancée,

- troisième bourse d'échange internationale le dimanche 4 décembre 1989 à l'école communale Chaussée, 316 à HOUDENG GOEGNIES.



NE RATEZ PAS....notre 8<sup>e</sup> marché d'occasion de trains miniature qui aura lieu

SAMEDI 19 novembre de 10 - 18 heures

et DIMANCHE 20 novembre 1988 de 10 - 18 heures

au Centre Culturel Prince Henri a Walferdange

ACHAT

VENTE

 ECHANGE

DE TRAINS MINIATURE, DE WAGONS,  
DE LOCOMOTIVES, DE VOITURES POUR  
VOYAGEURS, DE MAISONNETTES, DE  
GARES, DE BATIMENTS ET D'ACCESSOIRES,  
DE LIVRES ET PHOTOS FERROVIAIRES,  
ETC...ETC...TOUS LES AMATEURS DE  
TRAINS MINIATURE, SONT CORDIALE -  
MENT INVITES.

ENTREE  
LIBRE



C'EST EGALEMENT UNE OCCASION UNIQUE QUI SE PRESENTE AUX PARENTS, AFIN D'ACQUERIR POUR LA ST.NICOLAS A DES PRIX FORTEMENT REDUITS DES MODELES ET ACCESSOIRES QUASIMENTS NEUFS.

\*\*\*\*\*

SEANCES DE DIAPOSITIVES SUR LES CHEMINS DE FER ET SUR LE MODELISME FERROVIAIRE. \*CIRCUIT L.G.B. FONCTIONNEL. \*EXPLICATIONS ET INFORMATIONS GRATUITES SUR LE MODELISME FERROVIAIRE.





## Transports en commun: la Belgique dans le marché

---

Les produits issus de l'industrie belge dans le secteur des transports en commun ont une renommée indéniable. Cela grâce à l'héritage que nous ont laissé nos industries ferroviaires et automobiles qui ont connu des heures de gloire, et aussi au savoir faire de nos ingénieurs.

Nous avons exporté beaucoup de matériel mais malheureusement, sauf pour le secteur des bus, cela fait déjà partie du passé. Si nous n'avions pas des clients obligés comme la SNCB, les transports en commun des villes et les compagnies de vicinaux, je me demande ce que l'on ferait encore dans ce secteur. Et pourtant on peut comparer sans rougir nos productions à celles des étrangers, elles sont toujours à la pointe du progrès.

Nous avons même mis au point des projets très valables qui répondent très bien aux problèmes actuels:

- le T.A.U.: genre de métro automatique
- le G.L.T.: véhicule de transport articulé dont la motorisation s'adapte aux nécessités du site.

Il y a d'ailleurs déjà plusieurs années qu'ils sont à peu près au point.

Vous vous demandez peut-être pourquoi je me donne tant de peine à écrire ces lignes au sujet de quelque chose que tout le monde connaît?

Et bien, simplement pour vous faire part de mon désappointement mêlé de colère impuissante au sujet de la situation existante dans ce secteur de notre industrie.

Nous avons exporté des quantités importantes de matériel ferroviaire il y a des années de cela. Maintenant, presque plus rien. A l'heure actuelle où les transports en commun sont favorisés dans de nombreux pays de par le monde, nous avons à présenter deux projets intéressants et prêts à être mis en exploitation.

Le premier, le T.A.U. qui est un métro automatique semblable au V.A.L. français que tout le monde connaît et admire. Il y a de par le monde pas mal de villes qui s'intéressent à cette solution. Si on compare succinctement le T.A.U. et le V.A.L., on peut dire que techniquement ils sont très intéressants tous les deux, le T.A.U. étant, je crois, plus maniable et plus simple comme infrastructure. Mais où on trouve la grande différence, c'est dans la façon de présenter le produit et dans l'effort commercial de lancement. Un produit peut être aussi bon qu'il veut, sans le faire connaître, il restera ignoré. La Palice l'aurait bien dit avant moi. Résultat: le V.A.L. est en exploitation non seulement à Lille mais est aussi adopté aux USA. Par contre, on discute encore toujours au sujet de l'installation du T.A.U. à Liège. Si vous feuillotez une revue comme MASS TRANSIT qui reflète tout ce qui se fait en transports en commun dans le monde, vous trouverez de la publicité pour le V.A.L. à deux endroits différents. Je ne me souviens pas d'avoir trouvé le T.A.U. dans cette revue.

Le second, le G.L.T. est un gros bus articulé qui peut, suivant les nécessités du site, adopter la traction diesel ou la traction électrique avec un pantographe et un rail de guidage. Le véhicule est au point et va être mis en exploitation dans le sud de la Belgi-



que. Je viens d'apprendre par la même revue MASS TRANSIT n° 5 de 1988 ce qui suit:  
 La ville de Seattle (USA) vient d'adopter un véhicule très semblable. Après une première série de demandes d'offres en septembre 1985 et une précision des spécifications en août 1986, ce fut la firme italienne BREDA qui, restant seule, emporta le marché.  
 Pensez-vous que nous avons proposé notre G.L.T.?  
 Cela ne semble vraiment pas le cas. Il était pourtant déjà au point à cette date, si je ne me trompe pas.  
 Voilà deux exemples qui montrent clairement que notre industrie des transports en commun est très mal représentée dans le monde et pas prête du tout à décrocher de gros contrats comme le font les Français par exemple, pour ne parler que d'eux.  
 Une seule consolation: nous, modélistes, n'aurons bientôt plus de problèmes pour trouver du matériel belge, car bientôt cela n'existera plus.  
 Tout ceci vous laisse-t-il indifférent ou, comme moi, éprouvez-vous un sentiment de révolte?  
 J'attends avec impatience les réactions et j'espère que l'avenir me donnera tort.

R. LEGROS.

\*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*  
**ATTENTION !!! ATTENTION !!! ATTENTION !!! ATTENTION !!! ATTENTION !!!**  
 \*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*  
**NOTEZ DANS VOS TABLETTES, FAITES UN NOEUD DANS VOTRE MOUCHOIR !!!**

Le 3e Forum de FEBELRAIL aura lieu cette année le samedi 8 octobre au club "De Pijl", Leuvensesteenweg 417 à 2960 Mechelen (Muizen) de 10h à 18h.

Tous les modélistes et amateurs de chemin de fer sont les bienvenus.

Au programme:

- réseau modulaire selon la norme belge
- nouveautés belges
- matériel roulant et accessoires
- représentation des clubs belges (dont bien sûr le C.F.C.!!)
- tuyaux et trucs de modélistes
- réseau de "De Pijl" en pleine action
- revues et livres
- marché d'occasions ...

*Il y a encore des Pyrénées : le train Pau-Saragosse ne passe plus depuis dix-huit ans*

# **La SNCF rallume la guerre d'Espagne**

*En 1970, un accident banal coupe – en territoire français –  
la seule ligne internationale qui traversait le cœur des Pyrénées. Réparer ?  
Pas rentable, dit Paris. L'Espagne en fait une affaire d'Etat.*

Au détour d'une route en lacet, à la frontière franco-espagnole, le choc : la montagne paraît comme morte, la gueule ouverte. Un panneau indique "Canfranc estacion". La gare internationale de Canfranc est une vraie cathédrale à la gloire du rail, plantée, à la fin du siècle dernier, à 1100 mètres d'altitude, dans une vallée aragonaise. Mais cette immense bâtisse, née de l'imagination d'un architecte italien, est plus surréaliste que la gare de Perpignan. Côté français, quelques centaines de mètres de rails rouillés et la bouche du tunnel du Somport, d'où plus aucun train ne sort. Ici, jusqu'en 1970, tout le monde descendait ; il fallait changer de quai en passant par des portes douanières qui ressemblent à des confessionnaux. Et pourtant, sur le quai espagnol, les rails brillent, les traverses sont noires de cambouis. Quelques trains arrivent encore, pour entretenir la fiction du Pau-Saragosse. Des trains à la Kafka, quasiment sans voyageurs, complètement sans issue.

En dix-huit ans la "ligne du Canfranc" - c'est ainsi qu'on l'appelle - a pris quelques rides. C'est une oeuvre d'art, mais il faut chercher les tunnels derrière les fourrés. La ligne est dans un triste état, et les fanas du chemin de fer qui ont adhéré au Comité pour la réouverture de la ligne d'Oloron-Canfranc (CRELOC) osent à peine regarder les arbres qui poussent entre les traverses. Heureusement, les ponts et les viaducs, c'est du solide. Et gare au premier qui voudrait toucher à la ligne pour faire un peu plus de place à la route ! La tentation est grande, mais ce serait la fin des espoirs de réouverture et on ne verrait plus jamais "des Talgo monter le Somport à 70 km/heure", comme rêve Alain Cazenave-Piarrot, du CRELOC.

Français et Espagnols s'étaient mis d'accord, à la fin du siècle dernier, pour passer sous le col du Somport et n'avaient pas lésiné sur les moyens pour percer un extraordinaire tunnel hélicoïdal de 1800 mètres de long. C'est en Espagne, juste à la sortie du tunnel du Somport, que fut construite la gare internationale de Canfranc. Tout est resté en l'état : même si on a mis à l'entrée le nouveau logo de la RENFE - la SNCF espagnole - sur panneau plastique lumineux, les plaques émaillées bilingues sont toujours là et vous rappellent qu'autrefois employés des chemins de fer espagnols et français cohabitaient dans cette gare maintenant fantomatique.

Plus aucun train n'a circulé depuis 1970 sur cette partie haute de la ligne. La rupture, ce fut le très banal accident d'un train de marchandises côté français, et la chute d'un petit pont que la SNCF n'a pas voulu reconstruire. Aujourd'hui, il en coûterait 170 millions de francs pour faire passer à nouveau les trains ; une

addition que la SNCF trouve parfaitement incongrue. L'arrêt du trafic a troublé l'histoire d'amour qui unit depuis bien longtemps le Béarn et l'Aragon. Mais depuis l'entrée de l'Espagne dans la CEE, les Espagnols se font de plus en plus pressants. Le refus des Français de remettre en service la ligne internationale (!) pose en effet d'énormes problèmes aux industriels et agriculteurs de la région de Saragosse. Les voies ferrées qui franchissent les Pyrénées par Irun ou Barcelone obligent à une énorme détour, et fonctionnent déjà au maximum de leurs capacités.

Pour témoigner de leur détermination, les Espagnols organisaient dernièrement une série d'actions revendicatives. Plusieurs trains transportant à la fois des syndicalistes, des grosses légumes politiques et des agrumes se sont présentés à la gare de Canfranc "attendant" le passage vers Pau, escortés de groupes folkloriques aragonais. Une atmosphère en apparence bon enfant, mais d'enfant plutôt crispé. Derrière cette mini-bataille du rail, la France pourrait bien laisser échapper le marché très juteux (cinq milliards de francs) de la modernisation des chemins de fer espagnols, convoité par Alstom: vingt-quatre trains à grande vitesse et septante-cinq voitures de grande puissance. (\*)

Carlos Garcia, le responsable régional de la RENFE, l'affirme clairement: ou bien les Français rouvrent la ligne internationale ou alors les Espagnols iront se fournir en matériel ailleurs. Du côté béarnais, en deux ans, le comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc s'est beaucoup agité; mais pas question pour ces défenseurs du rail, au discours teinté de régionalisme, de laisser croire que l'avenir est au tortillard pittoresquement touristique. Ils se battent à coup de dossiers techniques et économiques, pleins de Talgo qui transporterait des voyageurs prêts à s'embarquer dans un TGV, lequel fera son entrée en gare de Pau au début des années 90.

Pour ces défenseurs du rail qui ne sont pas découragés: "le chemin le plus court d'un point à un autre, c'est la ligne droite, et quand on a compris cela, on a compris pourquoi nous oeuvrons pour le Canfranc". La SNCF poursuit dix-huit ans de soliloque: la ligne n'était pas rentable avant l'accident et ne le serait pas plus demain. Mais les temps ont changé depuis 1970 de l'autre côté des Pyrénées, où l'on convoite les marchés de l'Europe du Nord. En Espagne, le Canfranc devient un enjeu politique.

La balle est maintenant à Paris, car le Canfranc dépend d'un accord international. Le traité n'a officiellement jamais été rompu, puisque le trafic est maintenu par un autobus. Mais si la question du Canfranc ne passionne pas la SNCF, reste à savoir si la France pourra longtemps opposer une immense gare fantôme aux rêves d'ouverture de l'Espagne.

David GROSCLAUDE.

(\*) Ndlr: Pour moi, les voitures ont une capacité et non une puissance, non?

Extrait et condensé par BAM de l'"Evènement du Jeudi" (07/88)

L'"Union Européenne des Modélistes Ferroviaires et des Amis des Chemins de fer" (en allemand Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas) fondée en 1954 est l'union des associations des différents pays européens. Plus de 50.000 amis des grands et petits chemins de fer de 17 pays y sont réunis. Les amis des chemins de fer de Belgique par exemple sont représentés auprès du MOROP par FEBELRAIL (Fédération des associations belges d'amis du rail).

Les chemins de fer unissent les pays. Comme les associations professionnelles des grands chemins de fer, le MOROP ne connaît pas de séparation par le rideau de fer. Les amis des chemins de fer et les modélistes de Hongrie, Pologne, Tchécoslovaquie et de la RDA forment avec ceux d'Autriche, Italie, Suisse, Espagne, Portugal, France, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Danemark, Norvège, Suède et de la République Fédérale Allemande une grande communauté.

#### Quel but a le MOROP?

- l'encouragement du travail en commun des associations-membres et l'échange des expériences,
- l'entretien de rapports amicaux entre les membres ainsi qu'avec les sociétés de chemins de fer et l'industrie du modélisme ferroviaire.

#### Comment le MOROP atteint-il son but?

- par les délibérations de ses organes de travail,
- par l'élaboration de bases techniques unifiées pour le modélisme ferroviaire sous forme de "Normes Européennes du Modélisme ferroviaire" (NEM),
- par l'échange d'informations et de publications,
- par des assemblées annuelles et des congrès.

#### Les organes du MOROP

L'**assemblée des délégués** se compose des représentants des associations-membres et est l'organe le plus élevé du MOROP. Elle a lieu une fois par an lors du congrès et décide des missions de l'union, prend des initiatives, entre autre sur les finances et l'admission de nouveaux membres, élit les représentants des groupes de travail, met les normes NEM en vigueur, etc...

Le **président** représente le MOROP à l'extérieur et est responsable de l'exécution des décisions de l'assemblée des délégués. Le président actuel est Monsieur le Docteur Ehrhard THIELE (RDA), depuis le 1er janvier 1988.

Le **comité directeur** est l'organe de conseil et de support du président. Il se compose de six membres qui se rassemblent deux fois par an pour délibérer.

Le **comité pour les amis des chemins de fer** a été formé en 1985 pour représenter les intérêts des amis des chemins de fer de toutes nuances (y compris les amateurs de musées de chemins de fer). Il a pour tâche de coordonner les échéances des réunions internationales, d'informer sur les formalités et les prescriptions sur les autorisations de photographier lors de voyages à l'étranger, de dresser des listes des musées et des chemins de fer-musées, etc...

Le comité technique est le point central du MOROP. Sa mission est de faire et de diffuser des bases unifiées pour le modélisme ferroviaire sous forme de

**Normes Européennes du Modélisme ferroviaire (NEM).**

Les NEM se composent de

- **normes impératives** qui ont pour but de garantir un fonctionnement sûr et fidèle sur les réseaux modèles.
- **recommandations** qui ont pour but d'obtenir une bonne similitude au prototype, de garantir l'interchangeabilité des pièces et de rendre possibles certaines fonctions.
- **propositions** sous forme de règles, aperçus, plans de travail, méthodes de mesures et autres.

Les NEM servent

- l'**industrie des chemins de fer miniatures** comme base pour la possibilité d'exécution des éléments fonctionnels,
- les **modélistes** comme aide dans la construction et l'utilisation de modèles réduits ainsi que pour l'examen des produits de l'industrie.

Une liste des NEM qui sont valables actuellement est disponible auprès du secrétariat de Bruxelles, Allée des Jonquilles 18 à 5865 Walhain-Saint-Paul.

**Les congrès MOROP**

ont lieu tous les ans vers la fin de l'été sur l'invitation d'une association-membre et durent une semaine. Ils offrent à chacun la possibilité

- d'échanger des expériences sur l'exécution de modèles, sur les activités des amis des chemins de fer, sur l'organisation d'expositions, sur l'entretien de chemins de fer traditionnels et touristiques et dans le cadre des musées, d'étudier et d'échanger,
- d'avoir une vue d'ensemble sur les caractères particuliers des chemins de fer du pays de l'association organisatrice et de créer des relations plus étroites entre les associations-membres et les compagnies de chemins de fer.

IN MEMORIAM

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès inopiné de Monsieur Théo HOCARDIAUX, père de notre trésorier Christian HOCARDIAUX. Les membres et le comité du Club Ferroviaire du Centre lui présentent ainsi qu'à sa famille leurs plus sincères condoléances.

**DIVISION DU RESEAU**

Les huit groupes régionaux ont été remplacés par cinq districts numérotés :

- N° 1 : « Centre » ; siège : Bruxelles ;
- N° 2 : « Nord-est » ; siège : Anvers ;
- N° 3 : « Nord-ouest » ; siège : Gand ;
- N° 4 : « Sud-est » ; siège : Liège ;
- N° 5 : « Sud-ouest » ; siège : Charleroi.

Chaque district se divise en quatre unités administratives :

- Direction régionale ;
- Gares autonomes et leurs dépendances ;
- Ateliers de traction et leurs organes subordonnés ;
- Arrondissements « Infrastructure ».

La division « Transport » a été complétée par deux nouvelles cellules techniques :

- « Personnel des trains », dont la mission consiste à assurer la tutelle technique des agents d'accompagnement des trains de voyageurs et des conducteurs de traction, des visiteurs et nettoyeurs du matériel ;
- « Signalisation », dont le rôle est également d'assurer la tutelle technique des signaleurs, le contrôle des instructions locales des postes de signalisation et la création de la documentation professionnelle de ces mêmes postes.

**LES GARES AUTONOMES**

Les gares autonomes avec leur(s) dépendance(s) sont regroupées en arrondissements « Transport » qui correspondent au point de vue numérotation et limites à ceux des arrondissements « Infrastructure ».

**LES ATELIERS DE TRACTION**

Les ateliers de traction avec leurs organes subordonnés sont rattachés à la division « Matériel » et leur mission consiste à assurer la maintenance du matériel roulant ferroviaire et routier.

**LES ARRONDISSEMENTS « INFRASTRUCTURE »**

Identifiés par un nombre de deux chiffres, dont le premier est celui du district dont ils

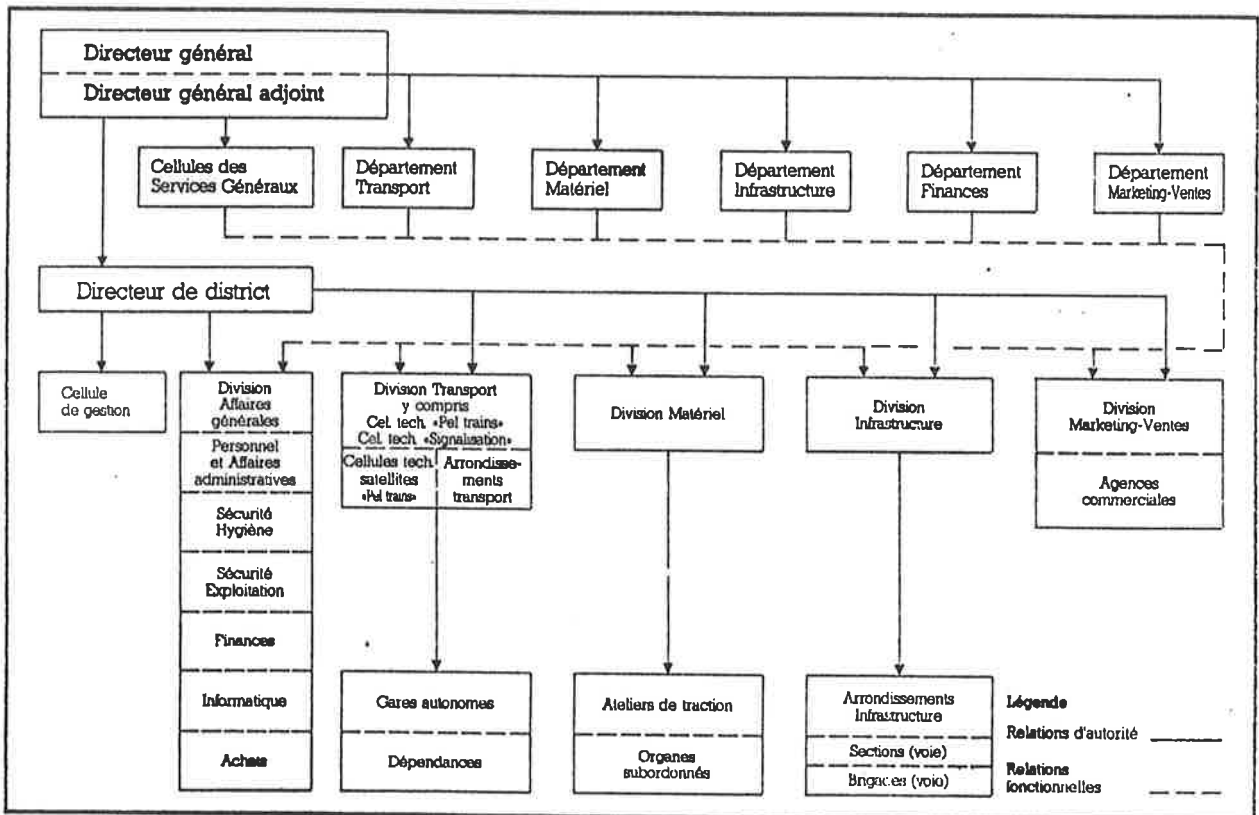
**LA DIRECTION REGIONALE**

Celle-ci comporte cinq divisions, auxquelles s'ajoute une cellule de gestion :

- Affaires générales ;
- Transport ;
- Matériel ;
- Infrastructure ;
- Marketing-ventes.

Le siège de travail de cette unité administrative est établi au siège du district pour le « Centre » et le « Nord-ouest ».

En ce qui concerne les trois autres districts, deux sièges de travail sont prévus, à Anvers et Hasselt pour le « Nord-est », à Liège et Namur pour le « Sud-est », et Charleroi et Mons pour le « Sud-ouest ».



relèvent, les arrondissements I sont rattachés à la division I.

Chaque arrondissement est divisé en sections en ce qui concerne leurs activités « Voie »,

sections elles-mêmes subdivisées en brigades.

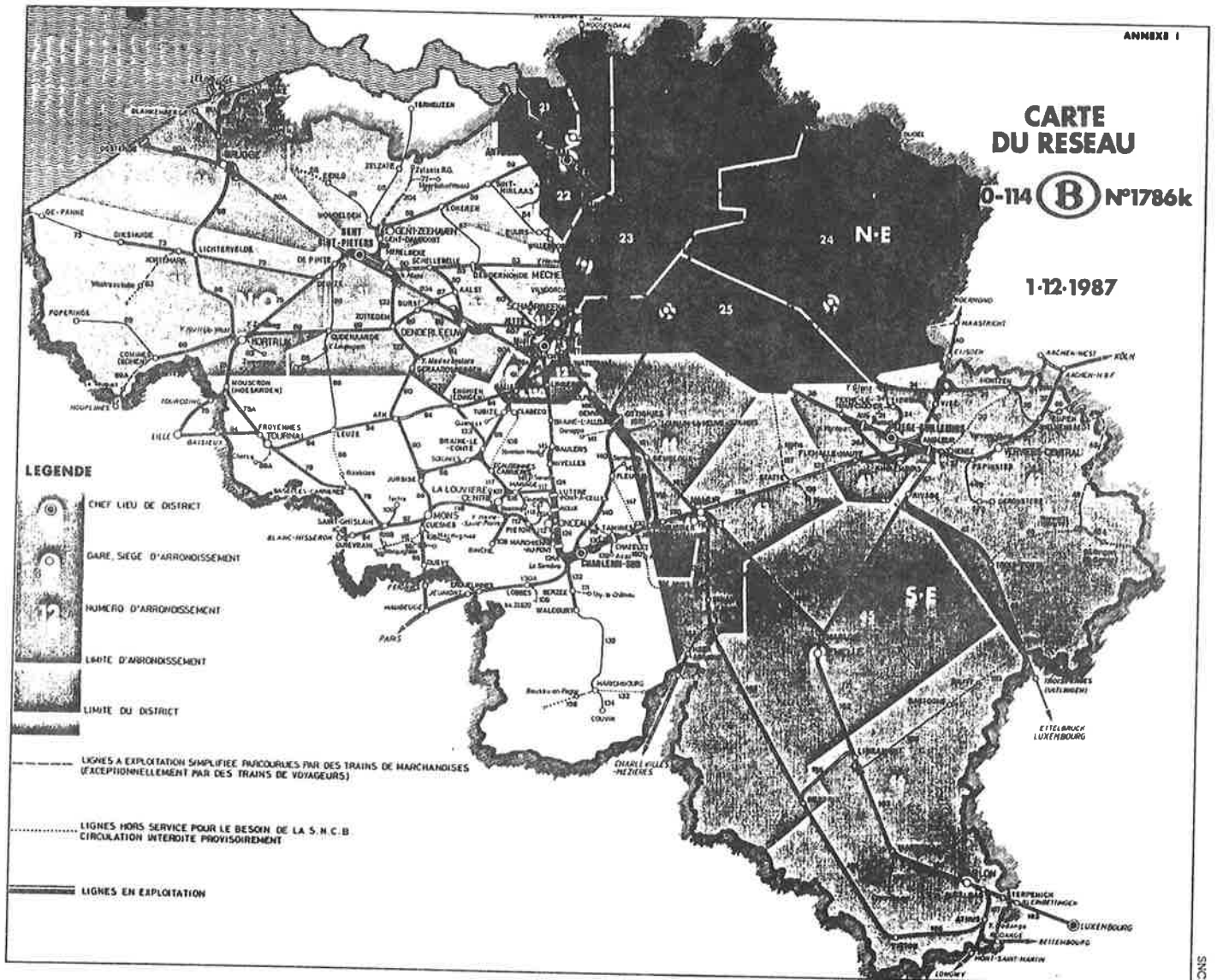
Leur tâche est l'entretien des équipements d'infrastructure tandis que les activités

| <b>NUMEROTATION ET SIEGE DES ARRONDISSEMENTS</b> |                        |                       |  |                                |
|--|------------------------|-----------------------|--|--------------------------------|
| <b>DISTRICT</b>                                  | <b>ARRONDISSEMENTS</b> |                       | <b>NOMBRE</b>  | <b>GARE SIEGE</b>              |
|  | <b>Infrastructure</b>  | <b>Infrastructure</b> | <b>DE SECTIONS</b>                                       | <b>D'ARRONDISSEMENTS</b>       |
|  | <b>Transport</b>       | <b>SIEGE</b>          | <b>INFRASTRUCTURE</b>                                    |                                |
|  | <b>NUMERO</b>          |                       |  |                                |
| <b>Centre<br/>(n° 1)</b>                         | 11                     | Bruxelles             | 3  | Schaerbeek                     |
|  | 12                     | Bruxelles             | 2  | Bruxelles Midi                 |
|  | --                     | Bruxelles             | <u>1 section unilingue<br/>néerlandophone<br/>n° 130</u> |                                |
| <b>Nord-Est<br/>(n° 2)</b>                       | 21                     | Anvers                | 3  | Anvers Bassins<br>et Entrepôts |
|  | 22                     | Anvers                | 3  | Anvers Central                 |
|  | 23                     | Malines               | 3  | Malines                        |
|  | 24                     | Hasselt               | 3  | Hasselt                        |
|  | 25                     | Louvain               | 3  | Louvain                        |
| <b>Nord-Ouest<br/>(n° 3)</b>                     | 31                     | Gand                  | 3  | Gand St-Pierre                 |
|  | 32                     | Gand                  | 2  | Gand Maritime                  |
|  | 33                     | Denderleeuw           | 3  | Denderleeuw                    |
|  | 34                     | Bruges                | 3  | Bruges                         |
|  | 35                     | Courtrai              | 3  | Courtrai                       |
| <b>Sud-Est<br/>(n° 4)</b>                        | 41                     | Liège                 | 3  | Liège Guillemins               |
|  | 42                     | Verviers              | 3  | Verviers Central               |
|  | 43                     | Namur                 | 2  | Namur                          |
|  | 44                     | Namur                 | 2  | Ronet                          |
|  | 45                     | Jemelle               | 3  | Jemelle                        |
|  | 46                     | Arlon                 | 3  | Arlon                          |
| <b>Sud-Ouest<br/>(n° 5)</b>                      | 51                     | Charleroi             | 3  | Charleroi Sud                  |
|  | 52                     | La Louvière           | 3  | Monceau                        |
|  | 53                     | Mons                  | 3  | Mons                           |
|  | 54                     | Tournai               | 2  | Tournai                        |



# CARTE DU RESEAU

**B** T 10-114 N° 1786k  
1-12-1987



« bâtiments, ouvrages d'art, gestion du patrimoine, caténaires et télécommunications » relèvent directement de la division I.

Afin de mieux illustrer cette nouvelle répartition, figurent ci-avant la carte, les limites d'arrondissement et l'organigramme des structures régionales.

## REMARQUES

Le district « Centre » comporte une section unilingue néerlandophone qui relève de la division « Infrastructure » pour les activités de cette nature et de la division « Transport » pour les tâches qui en dépendent. Cette section réunit les zones suivantes

- Ligne 96 Ruisbroek-Lembeek
- Ligne 94 Hal-Beert-Bellingen
- Ligne 26 Huizingen-Beersel
- Ligne 124 Linkebeek-Rhode-St-Genèse-De Hoek
- Ligne 161 Groenendaal-Hoielaert.

Certains sièges de travail implantés dans les districts dépendent directement de l'administration centrale, tels les ateliers centraux M qui relève directement du département M, les centres médicaux régionaux qui, eux, relèvent directement de la cellule 05 des services généraux (Personnel et Affaires sociales). □

# PETITES ANNONCES

WANTED !

Recherche tous documents sur la dernière manifestation Vapeur-Vive au parc de la Crèche d'Houdeng, le 18 septembre 88. Mon appareil m'ayant été rendu déréglé, je n'ai aucun souvenir de cette représentation à laquelle mon père assistait pour la dernière fois. Quelque soit vos supports photographiques (dias, photos, films...) j'en prendrais grand soin et vous les rendrai rapidement. Vous pouvez me joindre au CFC, mais je peux aussi me déplacer si vous préférez. D'avance je vous remercie car ces documents souvenirs me tiennent très à coeur.

HACARDIAUX Christian n°358

Chaussée de Brunehault, 79

7140 - RESSAIX

# INFORMATIONS

**1839** Le 150<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE des CHEMINS DE FER dans la REGION DU CENTRE sera fêté en 1989. **1989**

C'est en effet en 1839 que la première ligne a été créée dans notre région; elle permettait de relier des industries - notamment des charbonnages - à l'embranchement du canal de Charleroi, à la Croyère.

Pour commémorer cet événement, deux expositions seront organisées de la fin avril 1989 à la mi-octobre par l'Ecomusée Régional du Centre.

- L'histoire des voies ferrées et la vie ferroviaire dans notre région, dans le magasin des Charbonnages de Bois-du-Luc à Bois-du-Luc.

- La construction ferroviaire dans le Centre, en la salle d'attente de 2<sup>ème</sup> classe de l'ancienne gare d'Haine-Saint-Pierre.

Il a été demandé au CFC d'y collaborer dans la mesure de ces moyens, ces derniers ne dépendent que de vous. Vous avez des documents, des objets relatifs à ce qui a été décrit ci-dessus, alors prenez contact avec nous lors des réunions du vendredi soir à Haine-Saint-Paul ou par écrit à l'adresse suivante : Club Ferroviaire du Centre

C/O Henri Haube

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

N.B. : le délai imparti pour préparer ces deux expositions est de 6 mois, ce qui en regard de la matière à traiter est très court.