

FERRO FLASH

N°173

Novembre - décembre 1994

périodique bimestriel à taxe réduite
Bureau de dépôt : 1450 Chastre

Locomotion

Holle Eikaard 45
2550 Kontich



Editeur responsable : M. Van Den Dries - Rue de Moscou, 14b - 1060 Bruxelles



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Documentation
Modélisme
Informations ferroviaires

**Secrétariat Bruxelles
et
Relations publiques**

Michel Broigniez
Allée des Jonquilles, 18
1457 Walhain (Perbais)
Tél: 010/65.87.48

Secrétariat Centre

Henri HAUBE
Rue Docteur Grégoire, 51
7100 La Louvière

Comptes bancaires

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

Les demandes de renseignements et d'anciens
FERRO-FLASH se font auprès de votre secréta-
riat respectif.

Les changements d'adresse sont à faire parvenir
uniquement au secrétariat de Bruxelles.

Pour toute correspondance, prière de joindre une
enveloppe timbrée et auto-adressée.

Montant des cotisations

Membre avec service FERRO-FLASH :

BEF 700, -

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

BEF 400, -
sans FERRO-FLASH

Membre bienfaiteur :

à partir de BEF 1000, -

Pour les moins de 18 ans, s'adresser au secrétariat
respectif

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

Les articles publiés n'engagent que la respon-
sabilité de leur auteur.

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 :

Mr. Pierre Hauteфин (Président démissionnaire)
Rue Argentin, 1
7140 Morlanwelz

Sommaire

Editorial

Perspectives

par Michel Broigniez p. 3

Voie étroite

Les chemins de fer forestiers américains (2ème) partie

par Guy Tyteca p. 4

Informations ferroviaires

Le triangle de Manage (suite)

par Jean-Luc Francq p. 10

Adieu aux voitures M3 et aux remorques 734

par Guy Bridoux et Raymond Legros p. 13

Echos du Centre

Bilan d'une saison

Par Jean-Luc Francq p. 16

Divers

Bibliothèque du CFC p. 18

Les cassettes ferroviaires à l'index p. 19

Bienvenue à TMRA p. 20

Renouvellement du Comité de la section de Bruxelles p. 20

Calendrier 1995 pour le local de FSR p. 21

Agenda p. 22

Photo de couverture : La petite nouvelle du CFV3V, une BR64 sortie de
révision (à Haine-Saint-Pierre) quelques jours auparavant - Festival de
Mariembourg - 25 septembre 1994 - Photo Guy Bridoux.

Perspectives

par Michel Broigniez

Me revoici de nouveau confronté avec la page blanche, autrement dit l'écran d'ordinateur où un petit curseur clignote d'impatience...? Ces lignes auraient sans doute dû paraître dans le Ferro-Flash précédent, mais vacances obligent, vous les lisez maintenant.

Pour nous, modélistes, l'année commence en fait lors de la rentrée de septembre. Au moment où vous lirez ces lignes, l'année modéliste sera déjà donc bien entamée. Il est toujours de bon ton d'avoir un regard sur ce que sera l'année nouvelle.

Nous avons déjà eu en pleines vacances un magnifique modèle belge, j'ai nommé la CC 55 SNCB de Märklin, ainsi que sa soeur jumelle la CC 1800 CFL.

Assurément deux très beaux modèles qui raviront certainement nombre d'entre nous. Voilà de la belle ouvrage, même si Märklin a dû faire quelques concessions afin que ces modèles «passent» partout. Et elles roulent, je vous raconte pas... J'adresse un grand bravo à Märklin Belgium et ceux qui me connaissent savent que je ne suis pas du genre à «cirer les pompes». Malheureusement une petite ombre est venue se glisser sur ce beau tableau : la «pénurie» assez rapide de ces modèles a eu pour conséquence la flambée des prix, heureusement pas chez tous les détaillants. Elle a même parfois été exploitée par certains «amateurs», mais ceux-là le sont-ils réellement, des amateurs ? J'en doute...

En ce qui concerne notre section, je crois que l'avenir ne s'annonce pas trop mal. Notre réseau de Schaerbeek progresse lentement, mais sûrement. Ayant eu l'occasion dernièrement d'y faire une petite visite, force est de constater que la fréquentation, peut-être grâce à la brocante qui y est organisée tous les samedis, était en hausse.

L'ex-gare de Nivelles a été modifiée, ce qui permet une exploitation plus souple ainsi que des possibilités supplémentaires. Le futur saut-de-mouton prend également forme, bref, ça baigne, pas trop quand même, sinon gare aux courts-circuits !!! Notre équipe très réduite de «purs et durs» de FSR fait donc aussi du bon travail, je leur souhaite bon courage, et continuez dans cette voie (et, toc !).

Vous lirez ailleurs dans ce bulletin que notre comité de Bruxelles doit être renouvelé. Si vous êtes disposés à consacrer un peu de votre temps pour (votre) notre club, nous attendons votre candidature.

Autre «prévision» pour cette nouvelle année modéliste : au moment où vous lirez ces lignes, nous aurons peut-être conclu un accord avec nos amis du club ALAF de Liège. Ceux-ci souhaiteraient en effet obtenir notre Ferro-Flash pour leurs membres car les responsables ALAF sont confrontés avec un déménagement de leurs locaux. Ils ont eu le «tort» de choisir il y a déjà plus de dix ans un bâtiment qui se trouve en plein... sur le trajet du futur TGV PBKA. Le petit train doit donc déménager pour faire place au grand !!! Nous serions heureux de pouvoir «dépanner» des collègues modélistes, et ainsi pouvoir mettre en application un des principes de FEBELRAIL.

Bonne lecture à tous.

Les chemins de fer forestiers américains (2ème partie).

par Guy Tyteca.

Voyons tout d'abord les types de wagons utilisés sur ces lignes forestières :

- Le classique wagon plat (flat) universellement connu est utilisé à toutes les sauces, avec ou sans ranchers.

- Moins connu en Europe, le wagon-squelette (skeleton) est constitué simplement d'une longue poutre et de deux supports transversaux, à l'intersection desquels sont articulés les bogies.

- Autres wagons bien particuliers, les plats à deux essieux équipés d'une fourche (disconnects) sont principalement nécessaires dans les cas de transports de troncs de grandes longueurs. Chacun d'eux recevant une extrémité de la pièce de bois, ils ne sont, dans la plupart des cas, pas reliés entre eux !

- L'omniprésent caboose (fourgon) termine chaque

train et, en plus du matériel embarqué pour toutes sortes de réparations de fortune, il est aménagé pour accueillir un observateur qui, par sa coupole surélevée, surveille en permanence son train de troncs. Les déraillements sont fréquents et également les chutes des charges mal arrimées ou déséquilibrées.

On peut aussi rencontrer d'autres wagons tout aussi intéressants, construits de toutes pièces par la compagnie exploitante, tels que wagon-forge, wagon-atelier, wagon-citerne, etc...

Quelques systèmes «embarqués» de chargement de bois sur les rames existent. Il s'agit de grues à vapeur se déplaçant sur les wagons et passant de l'un à l'autre. Les wagons plats sont alors équipés en permanence de rails qui permettent le déplacement de la grue (système Barnhart - voir photo 2). Une variante de ce système consiste, pour la grue, à déplacer ses deux coupons de

Steam Logging Steals The Show!

What would one expect to see at the Pacific Logging Congress? In 1989, for the first time, live logging demonstrations were featured. Modern day equipment was used at this "in the woods" site near North Bend, Washington. But one yarding operation featured a unique difference from the internal combustion, rubber tired machines so common today.

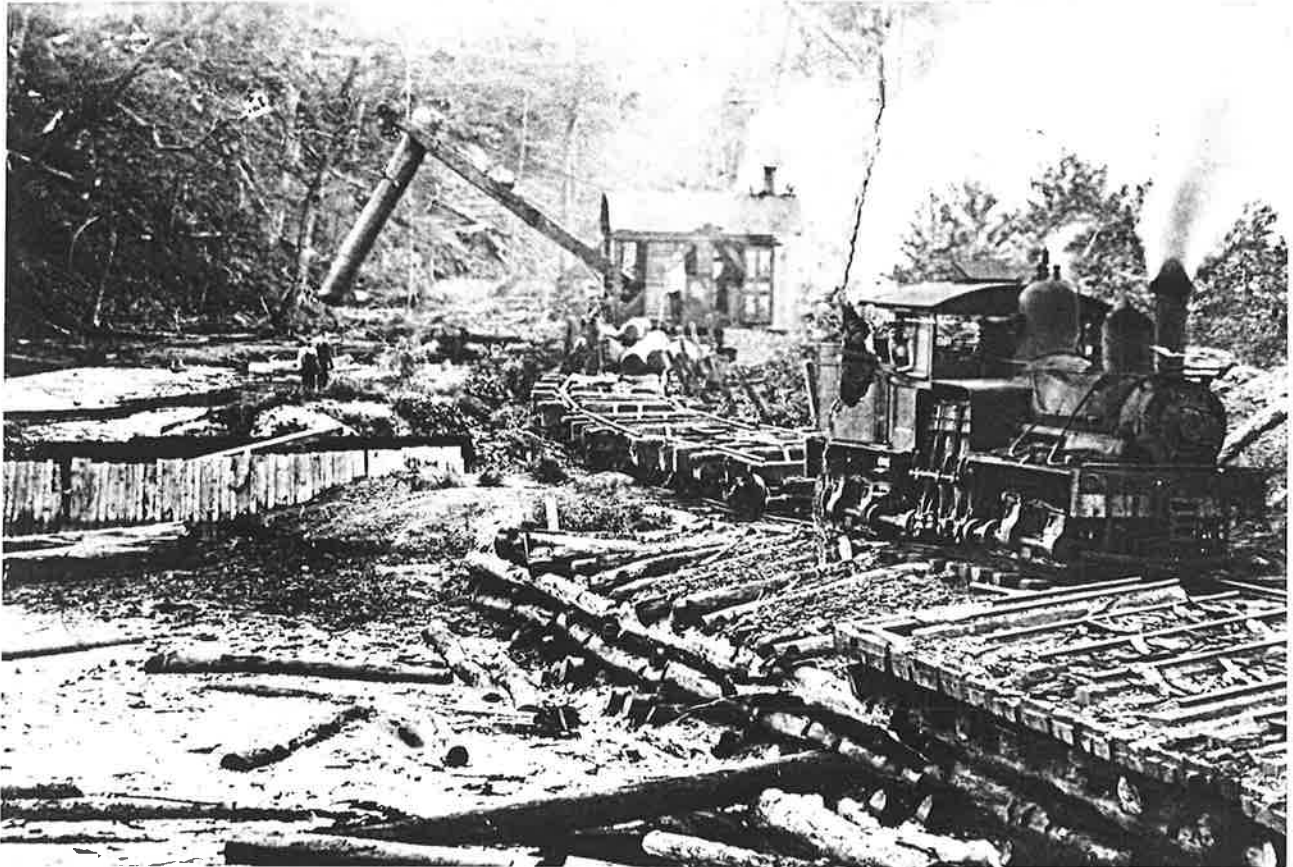
Using a wooden spar tree and 7x8 Washington Iron Works steam yarder, Bill Parson attracted plenty of attention. Although a small yarder (7" bore, 8" stroke) this doughty little machine did its share of bringing in logs, and bringing back the sound, the smell, and a little of the nostalgia of earlier days.

Some of the crew members: Bill Parson, owner and yarder engineer; Matt Lobow, fireman; Ron Parson, whistle punk; Lou Parson, chaser; Bruce and Rick Parson on chokers.

Photo by Merv Johnson.



1. Treuil à vapeur de configuration originale, construit en 1885. Celui-ci a été remis en état et est visible actuellement dans l'état de Washington (extrait du calendrier 1994 de «Camp 2 Consolidated»).



2. Grue à vapeur Barnhart en action : elle charge les troncs sur des wagons squelettes équipés de rails et sur lesquels elle peut se déplacer - Locomotive Shay (extrait du calendrier 1988 du MSR & LHA).

Slack-Line Logging with a Heel Boom in the Spar Tree

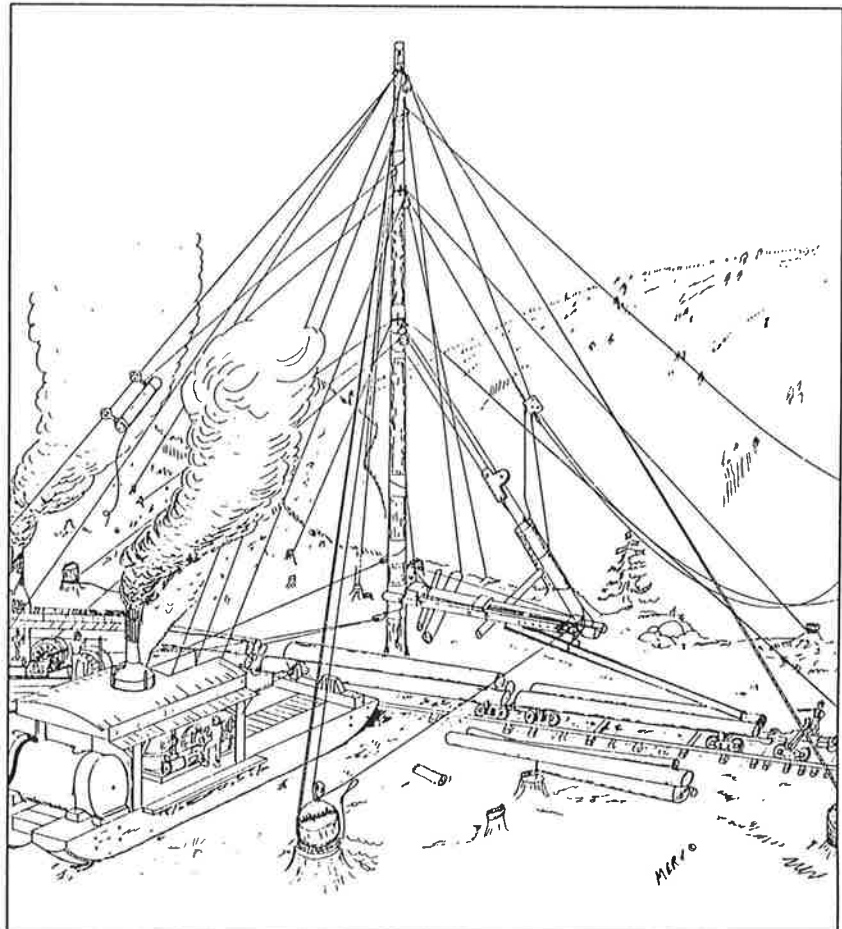
This high-lead logging scene depicts an elaborate system of logging during the hey-day of steam. This slacker system requires one more drum than the basic high-lead yarders needed. Slackers are equipped with a minimum of three yarding drums plus a straw-line drum. Two sets of guy-lines are needed for the slacker yarding system. In addition, four buckle guys are needed to support the loading system. In the example shown, a total of 14 guys are used. However, all lines may not be visible in this sketch.

There appears to be a lack of published information on how some rigged systems should look. There is a similar drawing on page 66 of the Willamette Iron and Steel Works catalog of 1925 of an unusual system, but not to be confused with this. The "disconnect" log cars, the donkeys equipped with "houses" (roof), and the spark arrestors, were a common sight.

In all probability, the yarder shown would be equipped with air controls. Some also had additional equipment, such as two-speed gearing on the skidding line drum.

There are some minor errors which loggers of the era might detect. Can you find them?

Rendering by Merv Johnson 1992.

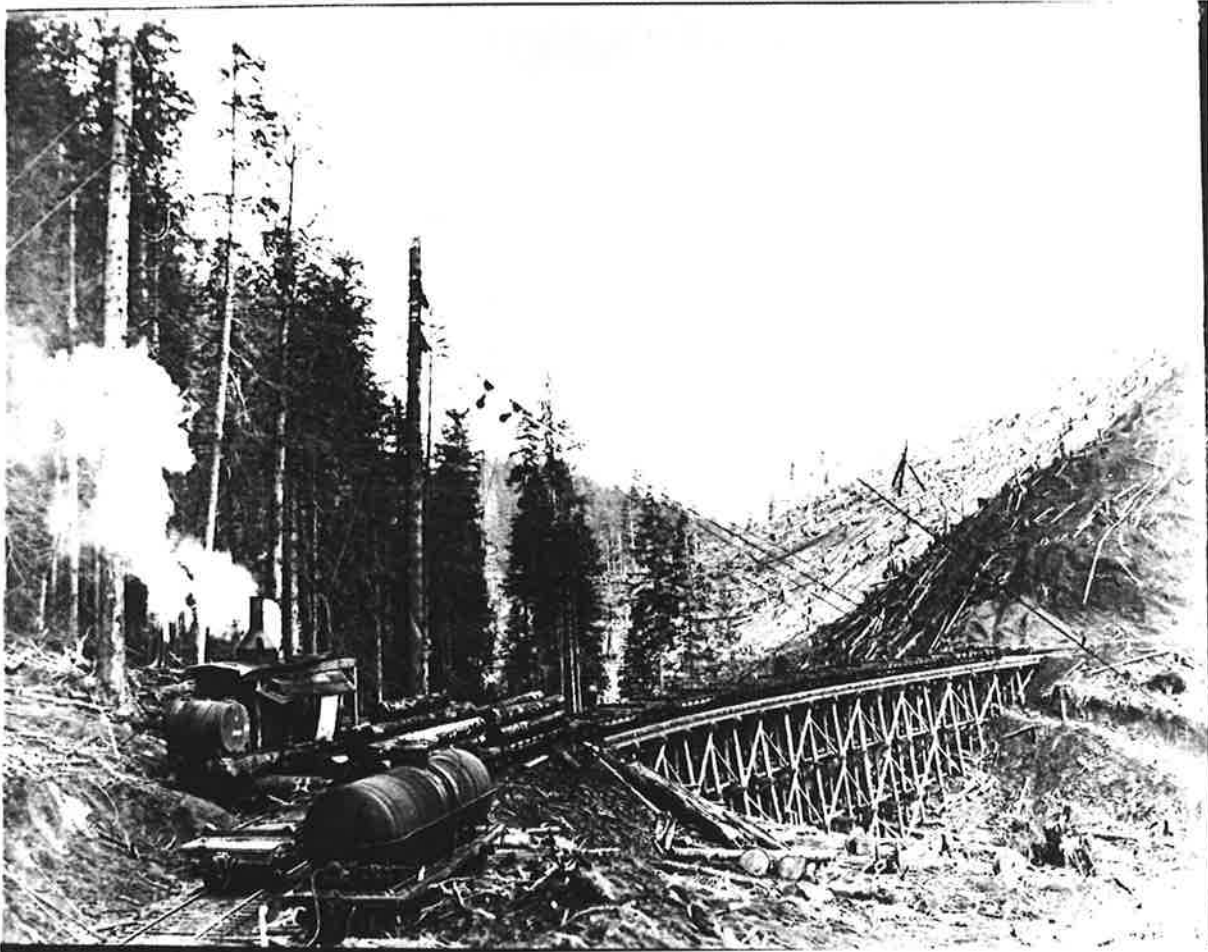


Tentative d'explication de l'utilisation de treuils à vapeur (extrait du calendrier 1994 de «Camp 2 Consolidated»).

3. Lidgerwood Skidder du Saginaw Timber Comp.

Cette photo foisonne de détails explicatifs. L'énorme treuil à vapeur (skidder) amené sur des wagons-plats, s'est installé, toujours par ses propres moyens, à côté de la voie, à un emplacement stratégique d'où il peut tout à la fois ramener les troncs, les charger, faire avancer la rame qu'il est occupé à charger. Pour ce faire, un arbre solide et bien droit a été étêté, ébranché et muni de plusieurs poulies et cabestans pour faire revenir les troncs de la coupe en cours. On peut distinguer vers le milieu et à droite de la photo, quelques troncs accrochés à un câble et en cours de chargement. Remarquez la colline, à droite, complètement ratissée du moindre arbre, le pont de bois (trestle) supportant la voie et, à l'avant-plan, le wagon-citerne contenant du fuel pour le treuil à vapeur.

Petite parenthèse ici. Au début, ces engins étaient commodément alimentés en bois abondant sur place. Après de multiples incendies, allumés par les flammèches sortant des cheminées et inévitables, il fut décidé dans la plupart des cas de ne plus alimenter qu'au fuel, malgré les inconvénients multiples, le moindre n'étant pas celui de devoir remonter fréquemment des wagons-citernes. C'est pour la même raison que la plupart des locomotives furent elles aussi converties pour la chauffe au fuel.



rails d'un wagon-plat à un autre après les chargements successifs.

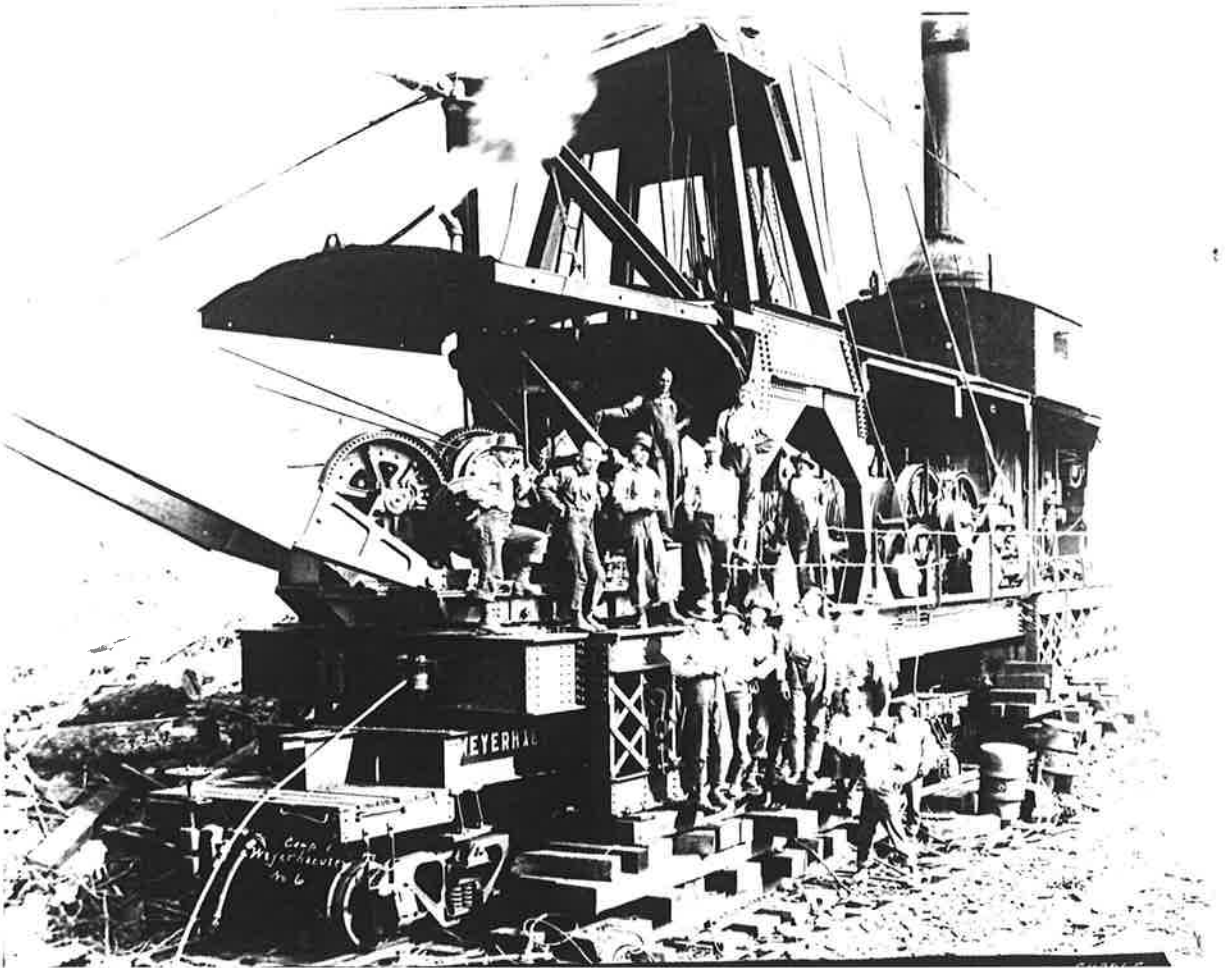
Voyons maintenant ces fameuses machines à vapeur servant au débardage et au chargement. Au début, simple plate-forme aménagée sur deux rondins de bois, ces treuils à vapeur (photo 1) sont constitués d'une chaudière à vapeur verticale et d'un treuil animé par un ou deux cylindres. Un seul treuil était problématique, en effet, une fois dans sa position de travail, sitôt le câble enroulé sur son treuil après avoir ramené sa charge de troncs, il fallait renvoyer le câble jusqu'à la coupe, parfois éloignée de plus d'un kilomètre ! Ceci se faisait par l'intermédiaire d'un cheval ou d'un boeuf. Rapidement, un deuxième treuil, plus petit, fut installé

pour remédier à cette perte de temps. Pour leurs déplacements, on accroche simplement le câble à un arbre et l'engin avance ainsi par sa propre puissance sur ses rondins taillés en forme de traîneau. Au fil du temps, ils seront perfectionnés et acquerront de plus en plus de puissance pour arriver dans les années 1920, à de véritables monstres à vapeur, toujours dans le même but : ramener le bois des forêts et le charger sur les trains à destination des scieries.

En voici quelques modèles parmi les plus impressionnants. A chaque fois, une photo introduit un long explicatif. Ces photos proviennent toutes de Clark Kinsey, photographe professionnel à cette époque, et dont la collection appartient maintenant à Martin Hansen.



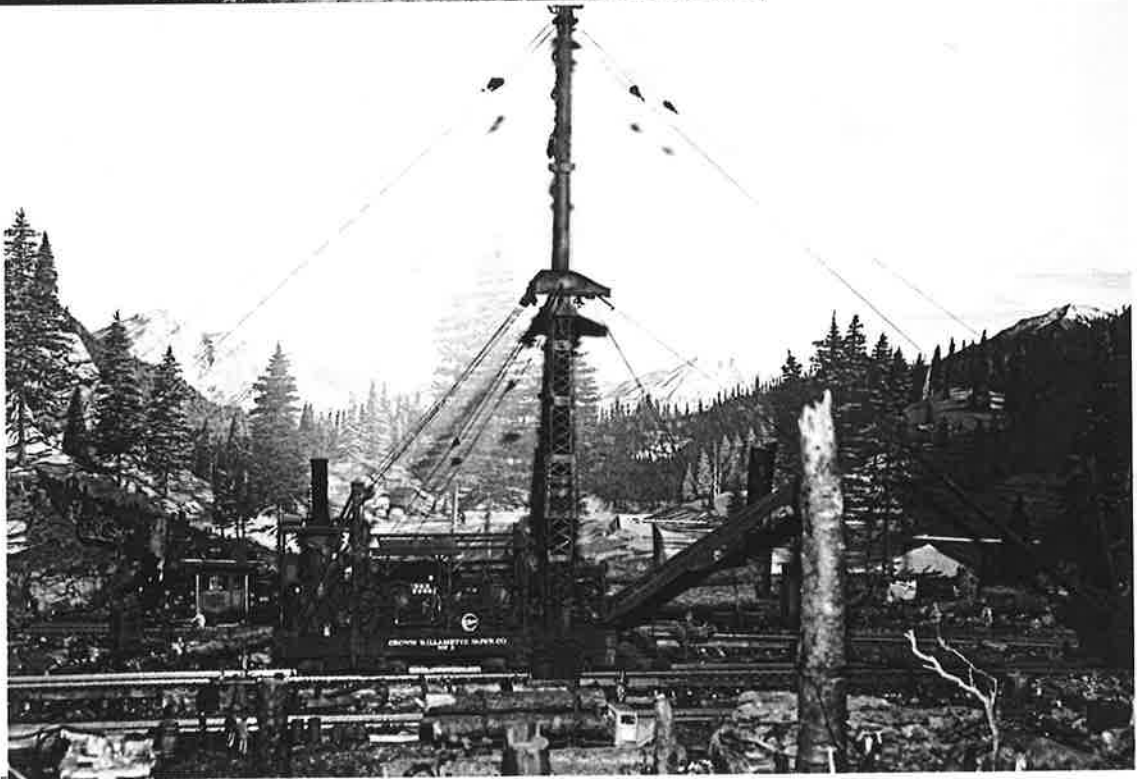
4



5



6



7

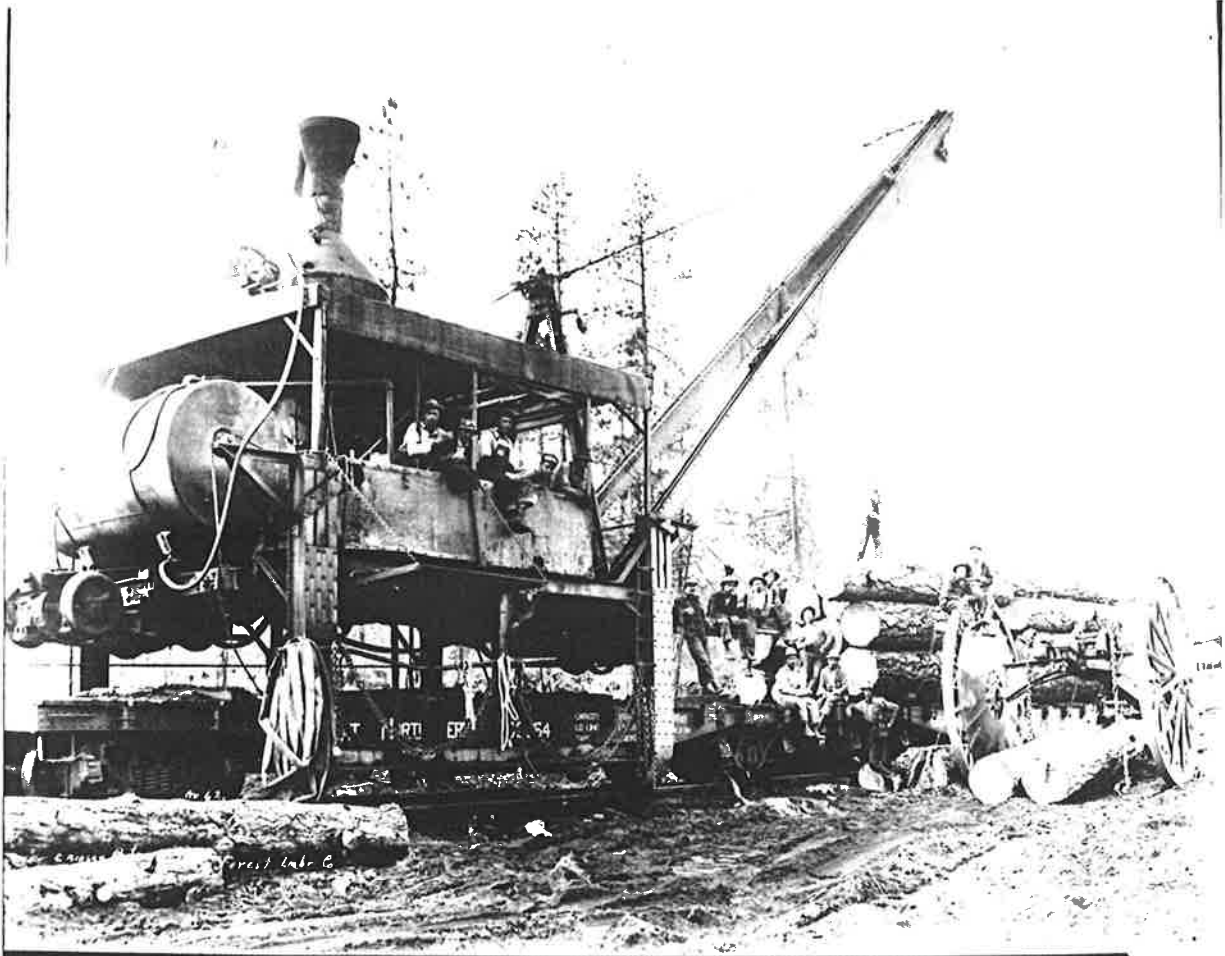
4. Weyerhaeuser Timber & Crown Willamette Paper Comp. (Washington)

Le «monstre absolu», en cours de déménagement vers une autre coupe de bois. Celui-ci, en plus de son bras de grue avant, qui sert aussi d'attelage à la loco, possède sa propre tour, sur laquelle s'articulent les différents câbles de treuils. Il est ici en position abaissée pour le transport. Etant donné son poids, de l'ordre de 300 tonnes, il nécessitera pas moins de quatre locomotives pour le déplacer à la vitesse faramineuse de 3 km/h! Cet engin repose en permanence sur quatre bogies.

5 & 6. Encore ce monstre avec ses 8 treuils et sa double chaudière. L'équipage qui pose pour la photo est bien celui nécessaire à son fonctionnement et surtout à ses applications propres (15 hommes dénombrés!) Plus besoin de trouver un arbre pour accrocher les poulies. Ici la tour repliable est en acier et peut atteindre 35 mètres de haut...

Un courageux modéliste suisse a reproduit précisément la machine reprise sur la photo 5 en HO. Intégralement conçue et fabriquée de toutes pièces, elle a demandé 542 heures de travail, 3.417 pièces de laiton, 1.500 embossages de rivets. Toutes les pièces réellement en mouvement sont fonctionnelles. (photo 7)

7. «Tower Skidder» à l'échelle (1:87) de A. Mäder (Suisse). Cette photo a été prise lors de la Convention des amateurs de chemin de fer US à Zürich, le 15 octobre 1994. (Photo Guy Tyteca).



8. Mac Giffert log loader.

Cet engin délirant possède ses propres bogies et peut se mouvoir sur rails par ses propres moyens sur de courtes distances. Une fois en position de travail, il s'assied sur ses quatre skis, relève ses bogies (visibles sur la photo) et peut commencer le chargement. Chaque wagon vide passe sous lui, tracté par un de ses quatre treuils. Si tôt chargé, il est repoussé par l'arrivée d'un nouveau wagon vide. Cet engin est donc totalement indépendant et n'a besoin d'aucune loco jusqu'à ce que la rame chargée soit prête. Remarquez sur la photo à droite, les «grandes roues» et leur timon : elles servent à amener les troncs près du lieu de chargement, tirées par des animaux de trait et, plus tard, par les premiers tracteurs à chenilles.

Je m'arrête là :

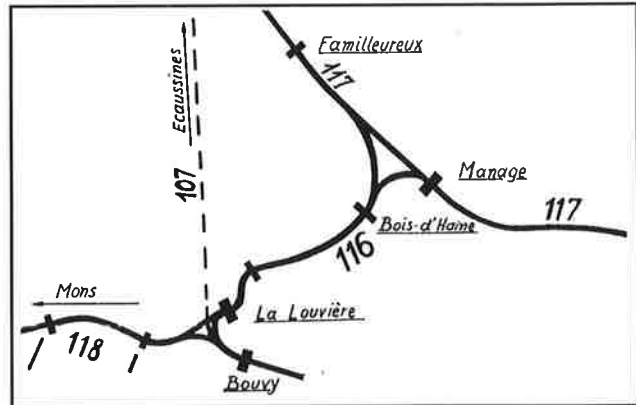
il existe bien d'autres engins à vapeur adaptés à ce genre de travaux.

J'espère avoir intéressé quelques amateurs et me tiens à leur disposition pour d'autres explications.

Le triangle de Manage (suite).

par Jean-Luc Franco

Ci-contre : plan des voies après 1964 - les gares ou points d'arrêt de Bouvy, La Croyère (entre La Louvière et Bois-d'Haine) et Bois d'Haine sont abandonnés.



Ci-dessous : horaire 116 de 1962

116		Manage - La Louvière - Haine-St-Pierre												116	
		112	7431	7291	TA 6842	TA 7235	M 1564	TA 7229	TA 7180	TA 7237	TA 7239	7177	TA 7241	TA 7191	
Manage	♀	16.03	16.49	17.18	17.56	18.33	19.03	19.41	19.57	20.26	20.26	21.00	21.08		
Bois-d'Haine	...	16.09	16.56	17.23	18.01	18.38	19.08		20.02	20.31	20.31	21.05	21.13		
La Croyère	...	16.11	17.01	17.28	18.06	18.43	19.13		20.07	20.36	20.36	21.10	21.18		
La Louvière	♀	16.17	17.01	17.28	18.06	18.43	19.13		20.07	20.36	20.36	21.10	21.18		
La Louvière-B.	...	17.02	17.28	18.06	18.52	19.13		20.07	20.36	20.36	21.10	21.18			
Haine-St-P.	♀	17.06	17.33	18.11	18.57	19.18		20.12	20.40	20.40	21.14	21.22			
		17.10	17.36	18.14	19.00	19.21	19.57	20.15	20.44	20.44	21.16	21.25			
Manage	♀	TA 7196	TA 7193	TA 7449	TA 7197	TA 7197	6151								
Bois-d'Haine	...	21.32	21.52	22.30	22.51	23.22	23.38								
La Croyère	...	21.37	21.58	22.35	22.57	23.28	23.46								
La Louvière	♀	21.42	22.03	22.40	23.02	23.33	23.51								
La Louvière-B.	...	21.42	22.07	22.44	23.06	23.37	23.51								
La Louvière-B.	...	21.42	22.13	22.50	23.12	23.43	23.51								
Haine-St-P.	♀	21.48	22.16	22.53	23.15	23.46	23.56								

116		Haine-St-Pierre - La Louvière - Manage												116	
		TA 7222	M 1613	TA 7236	TA 7218	7210 Sam. Zat.	TA 7443	TA 7220	TA 7226 Sam. Zat.	M 1653	TA 7216	7222			
Haine-St-P.	♀	7.41	8.05	9.38	10.17	10.20	11.21	11.55	12.40	13.02	13.16	13.33			
La Louvière-Bouvy	...	7.44	8.08	9.42	10.20	10.25	11.24	12.00	12.43	12.56	13.20	13.36			
La Louvière	♀	7.49	8.12	9.47	10.25	10.30	11.29	12.05	12.48	13.01	13.25	13.41			
La Croyère	...	7.50	8.13	9.48	10.26	11.25	12.06	12.49	13.02	13.25	13.42				
Bois-d'Haine	...	7.55	8.18	9.53	10.31	11.31	12.11	12.55	13.08	13.33	13.47				
Manage	♀	8.00	8.22	9.58	10.40	11.38	12.18	13.00	13.11	13.36	13.54				
Haine-St-P.	♀	TA 7222 Sam.	7282	TA 7228	7432	TA 7432	7224	TA 7224	7238	6282	TA 7234				
La Louvière-Bouvy	...	13.36	14.09	14.12	14.21	14.26	15.46	15.22	15.49	15.49	16.15				
La Louvière	♀	13.41	14.14	14.17	14.26	14.31	15.54	15.29	15.54	15.54	16.24				
La Croyère	...	13.42	14.18	14.21	14.30	14.35	14.47	14.47	15.55	15.29	15.54				
Bois-d'Haine	...	13.47	14.23	14.26	14.35	14.40	14.52	14.52	16.01	15.59	16.31				
Manage	♀	13.54	14.30	14.33	14.42	14.47	14.58	14.58	16.07	15.38	16.06				
Haine-St-P.	♀	TA 7230	TA 7375	TA 7375	TA 7240	TA 7242	TA 7242	M 1677	TA 7181	TA 7250	TA 7252	TA 7256			
La Louvière-Bouvy	...	17.06	17.30	17.30	17.56	18.38	18.38	19.36	20.03	20.03	21.26	23.12			
La Louvière	♀	17.09	17.33	17.33	17.59	18.41	18.41	19.39	20.06	20.06	21.31	23.15			
La Croyère	...	17.14	17.38	17.38	18.04	18.46	18.46	19.44	20.11	20.11	21.36	23.20			
Bois-d'Haine	...	17.15	17.39	17.42	18.05	18.46	18.49	19.44	20.14	20.14	21.36	23.20			
Bois-d'Haine	...	17.21	17.44	17.47	18.11	18.51	18.55	19.49	20.19	20.19	21.41	23.25			
Manage	♀	17.26	17.49	17.52	18.16	18.56	19.02	19.25	19.53	20.24	21.46	23.30			

♦ TA 7224 - TA 7375 Ne circulent que les samedi, dimanche et jours fériés.	♦ TA 7224 - TA 7375 Riiden enkel Zaterdag en op Zon- en feestdagen.
7282 Desservi le dimanche par TA.	7282 Zondags door TA bediend.
a Arrêt les dimanches et jours fériés seulement.	a Stopt enkel op Zon- en feestdagen.

Dans le précédent Ferro-Flash, nous avons envisagé les lignes 116 et 117 à la sortie de Manage.

Ces deux sections constituent deux des côtés du triangle de Manage, dont le sommet commun serait la gare de cette commune. Voyons maintenant le troisième côté : la liaison La Croyère/Bois d'Haine - Familleureux.

Il faudra plus d'un siècle, pour que les lignes citées soient reliées au nord de Manage. Les travaux furent entrepris au début des années soixante; on en profita aussi pour remodeler la courbe de Bois d'Haine (L116).

Cette nouvelle liaison fut régulièrement utilisée, lors du changement d'horaire de 1964. Pourquoi cette nouvelle liaison ?

1. L'abandon de la ligne Haine St Pierre - Houdeng -Ecaussinnes

Le maintien de cette ligne 107 aurait nécessité la construction d'importants ouvrages d'art, car suivant les plans établis, elle croisait les autoroutes E19 et E42 quasiment à l'endroit ou ces deux voies routières se séparent. Le détournement des trains fréquentant cette ligne par Familleureux et la L117 simplifia donc les choses; la mise hors service de la L107 est actuellement irrémédiable : les autoroutes d'abord, le nouveau canal vers Strepv-Thieu ensuite...

108 Binche - La Louvière - Braine-le-Comte - Bruxelles 108		La Louvière		Brussels	
St.	TA	TT	TA	TT	TT
	7403	7403	7115	8611	8611
	+	+	+	+	+
0 Binche					
2 Ressaix					
4 Leval					
5 Cronfestu					
7 Hayettes					
9 Haine-St-Pierre					
10 La Louvière-Bouvy	3.58	4.02	4.13	4.31	4.48
12 La Louvière	4.01	4.05	4.16	4.34	4.51
15 La Croÿère	4.05	4.09	4.20	4.38	4.55
17 Bois-d'Haine					
19 Manage					
22 Familleureux					
25 Marche-lez-Ecaussinnes					
28 Ecaussinnes (C.)					
34/0 Braine-le-Comte					
11 Tubize					
16 Halle N. 96					
31/0 Brussels					
6 Zd-Mi					
Cent.					
Nd					
Schaarbeek					
Schaarbeek					

Binche	1805	TT	7315	TT	TT
Ressaix	7273	7315	7109	7117	7463
Leval	7315	7109	7117	7463	7315
Cronfestu	7109	7117	7463	7315	1807
Hayettes	7463	7315	1807	2119	TT
Haine-St-Pierre	7315	1807	2119	TT	7471
La Louvière-Bouvy	1807	2119	TT	7471	7122
La Louvière	2119	TT	7471	7122	1805
La Croÿère	TT	7471	7122	1805	7273
Bois-d'Haine	7471	7122	1805	7273	7315
Manage	7122	1805	7273	7315	7109
Familleureux	1805	7273	7315	7109	7117
Marche-lez-Ecaussinnes	7273	7315	7109	7117	7463
Ecaussinnes (C.)	7315	7109	7117	7463	7315
Braine-le-Comte	7109	7117	7463	7315	1807
Tubize	7463	7315	1807	2119	TT
Halle N. 96	7315	1807	2119	TT	7471
Brussels	1807	2119	TT	7471	7122
Zd-Mi	2119	TT	7471	7122	1805
Cent.	TT	7471	7122	1805	7273
Nd	7471	7122	1805	7273	7315
Schaarbeek	7122	1805	7273	7315	7109
Schaarbeek	1805	7273	7315	7109	7117

118 Mons - La Louvière - Charleroi (Sud) 118		9801	TA	3156	3156	7122	7705	7408	TT	TT	TT	TT
Mons	7120	3156	3156	7122	7705	7408	7412	7126	3157	7416	7120	7416
Nimy	3156	7122	7705	7408	7412	7126	3157	7416	7120	7416	7120	7416
Obourg	7122	7705	7408	7412	7126	3157	7416	7120	7416	7120	7416	7416
Havré-Ville	7705	7408	7412	7126	3157	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416
Thieu	7408	7412	7126	3157	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7416
Bracquegnies	7412	7126	3157	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416
Bois-du-Luc	7126	3157	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7416
La Louvière	3157	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416
La Croÿère	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7416
Bois-d'Haine	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416
Manage	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7416
Godarville	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416
Gouy-lez-Piéton	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7416
Pont-à-Celles (Nord)	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416
Luttre Pont-à-Celles	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7416
Marchienne-au-Pt	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416
Charleroi (Sud)	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7416
Liège (Guill.) 130-125	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416	7120	7416

Horaires 108 et 118 de 1971

2. La concentration du trafic ferroviaire sur La Louvière.

La Louvière, capitale du Centre, dispose avant la fusion des communes de deux gares voyageurs : La Louvière, sur la ligne 116. Les installations y sont vétustes, l'accès peu aisé. Le trafic est constitué d'omnibus Mons - La Louvière - Manage - Luttre ou Haine-Saint-Pierre - La Louvière - Manage - Luttre. Exceptions : deux ou trois trains vers et de Bruxelles avec rebroussement à Manage : ce sont les descendants des relations Centre - Capitale via Manage et la L141 vers Baulers assurées par autorails rapides (doubles ou triples ? Des photos... des photos...!)

La Louvière Bouvy juste avant la bifurcation L118/107/116. La circulation y est importante, elle joue, avec Haine-Saint-Pierre un rôle de gare de correspondance, bien que ses installations ne s'y prêtent pas; autre défaut : elle ne se situe pas dans le «centre vital» de La Louvière.

D'importants travaux sont donc envisagés : nouvelle gare inaugurée le 22 avril 1965, mieux située, plus facilement accessible en voiture, bus ou trams, et... nouvelle liaison ferroviaire Bois d'Haine - Familleureux qui permet de détourner les trains de et vers Bruxelles - mais aussi de et vers les Flandres via la L123 - par les nouvelles installations. A noter aussi que le trafic semi direct entre

Mons	3158	TT	7132	TA	7418	TT	7134	3159	TT	7422	TT	7136	3160	TT	7424	TT	7140	3161	
Nimy	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140
Obourg	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161
Havré-Ville	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418
Thieu	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134
Bracquegnies	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159
Bois-du-Luc	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422
La Louvière	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136
La Croÿère	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160
Bois-d'Haine	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424
Manage	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140
Godarville	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161
Gouy-lez-Piéton	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418
Pont-à-Celles (Nord)	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134
Luttre Pont-à-Celles	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159
Marchienne-au-Pt	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422
Charleroi (Sud)	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136
Liège (Guill.) 130-125	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160	7424	7140	3161	7132	7418	7134	3159	7422	7136	3160



HLD .5131 tractant une rame marchandise sur la 117 vers Manage à hauteur du pont au enjambant le canal du Centre (photo Jean-Luc Francq).

Tournai/Mons et Charleroi/Liège fut aussi dès lors détourné par La Louvière. Mais là, c'est une autre histoire...

Autre conséquence indirecte de ces remaniements : la disparition du PN de la L116 - passage supérieur - et la disparition du trafic sur la L107, dont le PN croisait aussi la nationale 55 La Louvière - Roelux - Soignies, rendirent plus fluide le trafic routier et vicinal sur cette ancienne route Thérésienne. Mais revenons à nos moutons.

Situation actuelle.

La liaison Bois d'Haine - Familleureux est actuellement parcourue par les IR Binche - Bruxelles - Louvain-la-

Neuve (limités à Schaerbeek le dimanche et les jours fériés) à la cadence d'un train par heure dans chaque sens. A noter aussi quelques trains P matin et soir, en semaine.

Des trains complets de marchandises la fréquentent aussi, notamment à destination des usines Boël. Avant 1964, un tête à queue était nécessaire à Manage. Particularité de cette section : la bifurcation des L116 et 117 débute juste après un pont métallique surplombant le Canal du Centre.

Dans un prochain Ferro-Flash, si vous le voulez bien, nous ferons un sort à la «trifurcation» de Saint-Vaast que nous avons indirectement abordée ici, en envisageant la situation de La Louvière Bouvy.



IR vers Bruxelles assuré par l'AM 828 (photo Jean-Luc Francq).

Adieu aux voitures M3 et aux remorques 734.

La SNCB ayant décidé de retirer du service, cet été, les voitures M3 et les remorques d'autorail à bogies, tant le GTF que le PFT ont estimé devoir organiser un voyage d'adieu à ces matériels.

Vous trouverez ci- après une description succincte de ces HV, préparée par Raymond Legros, et quelques photos, tirées par Guy Bridoux, des trois rames imaginées par le PFT pour cette commémoration.



Voyage du PFT du 17 septembre : vue champêtre de la 5946 remorquant la rame de trois voitures M3.



Voyage PFT du 17 septembre : la M3 de queue type ABD.

Les voitures M3.

Ces voitures sont dérivées des prototypes des voitures M2.

Quantités :

- trente-six B12
- dix A6B3D.

Mise en service : de mai 1960 à juillet 1962.

Destination : lignes secondaires non électrifiées de Flandre.

Fabricant : Ateliers SNCB de Mechelen.

Chauffage : vapeur uniquement.

Vitesse autorisée : 120 km/h.

Type de bogies : Pennsylvania.

Places assises :

- 114, pour les B12;
- 44, en première et 29, en seconde pour les A6B3D.

Aménagements intérieurs :

- éclairage à commande centralisée;
- portes automatiques à commande centralisée;
- porte bagages longitudinal;
- pas de sas d'amortissement en bout de voiture.

Dépôt : Aalst.

Date de retrait des dernières voitures : juin 1994.

Modèles préservés : deux voitures A6B3D gardées pour le musée SNCB, mais pas de B12 !

Divers :

- dix-neuf voitures B12 ont été vendues en Israël et sont parties début août 1994;

- notez que la composition des autorails triples série 40 comprend une unité motrice, une M3 et une M3 modifiée avec poste de conduite (l'AR4001 du CFV3V comprend les deux prototypes M2 dont les parois latérales sont rainurées alors que les autres sont lisses).



Voyage PFT du 17 septembre : la composition d'autorails au croisement de la ligne 82 et de la 50a à Erpe-Mere.

Les remorques d'autorails type 734

Il y eut vingt-six voitures type R, C8, identiques qui furent construites en 1955. Dix d'entre elles devinrent les remorques 734, les autres furent appelées voitures R (auxquelles il faut ajouter quatre R B6P).

Quantités : dix B8.

Mise en service : mai à juillet 1956.

Destination :

- elles étaient destinées à être tractées par les autorails 602 à 606 (séries 43, 44 et 45).
- les 606 n'ont jamais été fabriqués.

Fabricant : ateliers SNCB de Mechelen.

Chauffage : autonome par brûleurs indépendants.

Vitesse autorisée : 90 km/h.

Type de bogies : type 17 SNCB

Places assises : 78.

Aménagement intérieur :

- portes automatiques à commande centralisée;
- pas de sas d'amortissement en bout de voiture;
- porte bagages longitudinal.

Dépôt : au début, elles furent toutes affectées à Kortrijk; par après, cinq à Kortrijk, deux à Merelbeke et trois à Bertrix.

Date de retrait des dernières : juin 1994.

Modèles préservés : trois remorques 734 sont toujours

reprises à l'effectif de Bertrix. Espoir d'en voir une préservée ?

Ces remorques sont normalement attelées à un autorail de la série 43, 44 ou 45 :

- soit un AR et une remorque;
- soit un AR, une remorque et un AR;
- soit encore, mais rarement, un AR, deux remorques et un AR.



Voyage PFT du 17 septembre : une composition originale de quatre remorques d'autorail à proximité de Waarschot sur la ligne 58.



La 26101 quitte Boussu vers Quievrain ce 11 septembre 1994 (photo Guy Bridoux).

Bilan d'une saison

par Jean-Luc Francq

Vendredi 4, samedi 5 et dimanche 6 février :

Les chemins de fer français.

Succès de foule durant ces trois jours dans notre gare décorée à la Française (grand merci à la représentation SNCF en Belgique). Les festivités commencèrent par la projection des films *Aux commandes du TGV Nord* et *La Bataille du Rail*. Le samedi et surtout le dimanche, les visiteurs purent admirer les nombreux modèles réduits en vitrine ou sur le réseau; ils purent aussi visionner de vieux films 16 mm consacrés aux chemins de fer français.

Les estomacs ne furent pas oubliés - la *bectance* c'est une tradition chez nous ! - Pain, vin et boursin les premiers jours et super bouillabaisse le dimanche : un repas qui est resté dans les mémoires (mon épouse en fait encore des cauchemars !)

Dimanche 6 mars :

Les chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Après un repas préparé par un commerçant de la rue de la Station, repas partagé par des membres CFC Centre rejoints par quelques amis de Bruxelles, un public particulièrement nombreux - la salle de projection était comble ! - embarqua pour un merveilleux voyage en train dans l'Entre-Sambre-et-Meuse; par la qualité de ses diapos, et de ses commentaires, Monsieur Guy Heinen réussit magistralement à nous faire partager l'amour qu'il a pour les lignes ferroviaires de cette région.

Dimanche 3 avril :

Le réseau vicinal de Don Sibley.

Encore un sujet d'émerveillement pour les visiteurs; cette activité fit l'objet d'un compte-rendu dans le



Festival de Mariembourg : un convoi militaire au passage du PN d'Olloy-sur-Viroin se dirige vers Mariembourg, tiré par une autre acquisition récente type BR52 (photo Guy Bridoux).

Ferro-Flash n° 170. Le réseau vicinal eut l'honneur de la page de couverture.

Dimanche 1er mai 1944 - 1994 :

La gare en guerre.

Une *première* : l'exposition fut réalisée en collaboration avec le Cercle d'Histoire Henri Guillemin et l'Ecomusée régional du Centre. Une première et une réussite, car notre exposition resta proposée au public, comme prévu dans le Ferro-Flash n° 171, jusqu'à fin septembre. Un bon souvenir : le *repas de guerre* concocté par Bernard et Cie : Surprenant...

Dimanche 3 juillet :

Balade sur le canal du Centre - Barbecue sur le quai.

Le Ferro-Flash n° 172 fait écho de cette belle journée; il est vrai que le temps était avec nous.

Dimanche 28 août : ***Annulé !***

Ne remuons pas le fer dans la plaie ! Dès le départ, l'excursion vers la baie de Somme était damnée (et pas seulement pour nous !). Nous avons pris la décision la plus sage, en attendant des jours meilleurs...

Dimanches 4 et 11 septembre :

Journées du patrimoine.

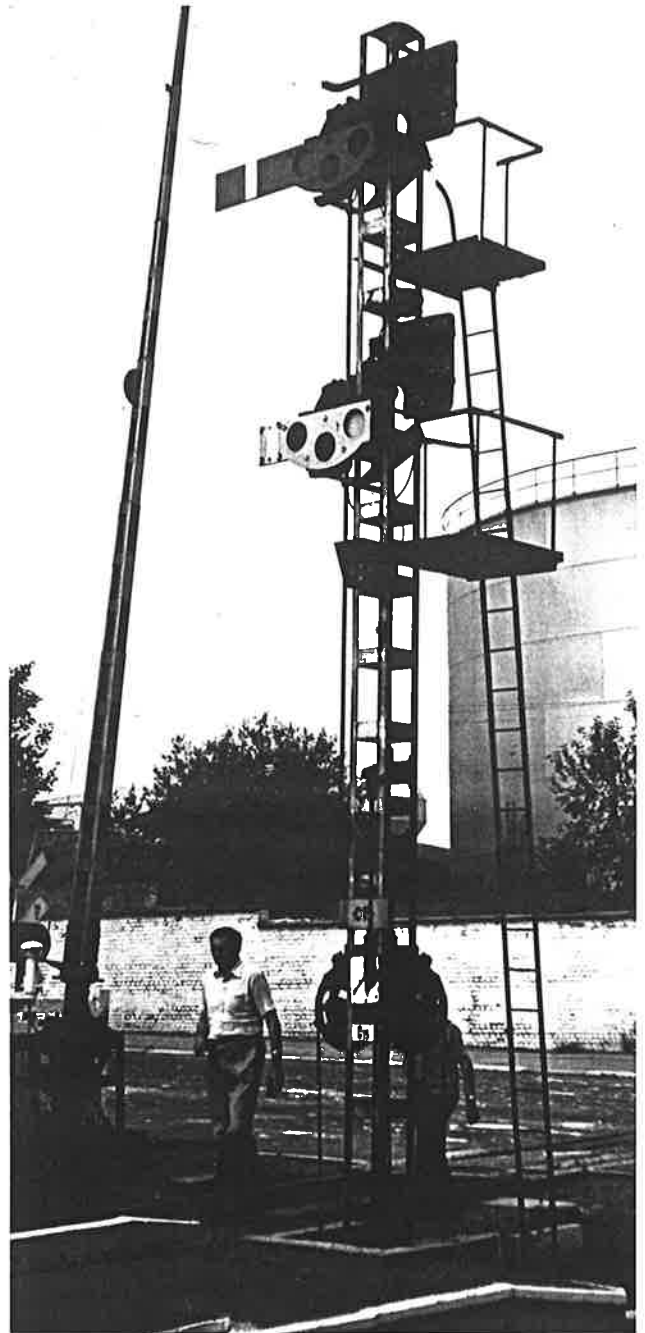
L'idée - pas évidente de prime abord - était de proposer quelque chose de différent les deux jours, mission réussie, grâce à l'Ecomusée et au Cercle d'Histoire, mais aussi avec l'aide de Monsieur Alain Guilleray qui présenta son magnifique mini Musée Vicinal et de Monsieur Michel Vander Elst qui proposa au public son réseau transportable HO (voir Ferro-Flash n° 172) et des *souvenirs de guerre*.

Du 30 septembre au 16 octobre :

Voies parallèles.

Ouvrir la gare pour une exposition, tous les jours durant deux semaines : un premier essai réussi. D'abord, les permanences furent assurées sans problème; du lundi au vendredi, il est vrai que nous eûmes peu de visiteurs. Les responsables en profitèrent pour réaliser quelques travaux sur les réseaux et dans les locaux que nous occupons (mise en couleur des panneaux de protection des portes, par exemple...). Les samedis et dimanches par contre, ce fut différent... Quant au vernissage, on battit certainement l'assistance record lors de l'ouverture officielle de la gare et du vernissage de la «60» Kleinmodelbahn.

Réussite aussi pour les artistes, qui vendirent plusieurs de leurs oeuvres.



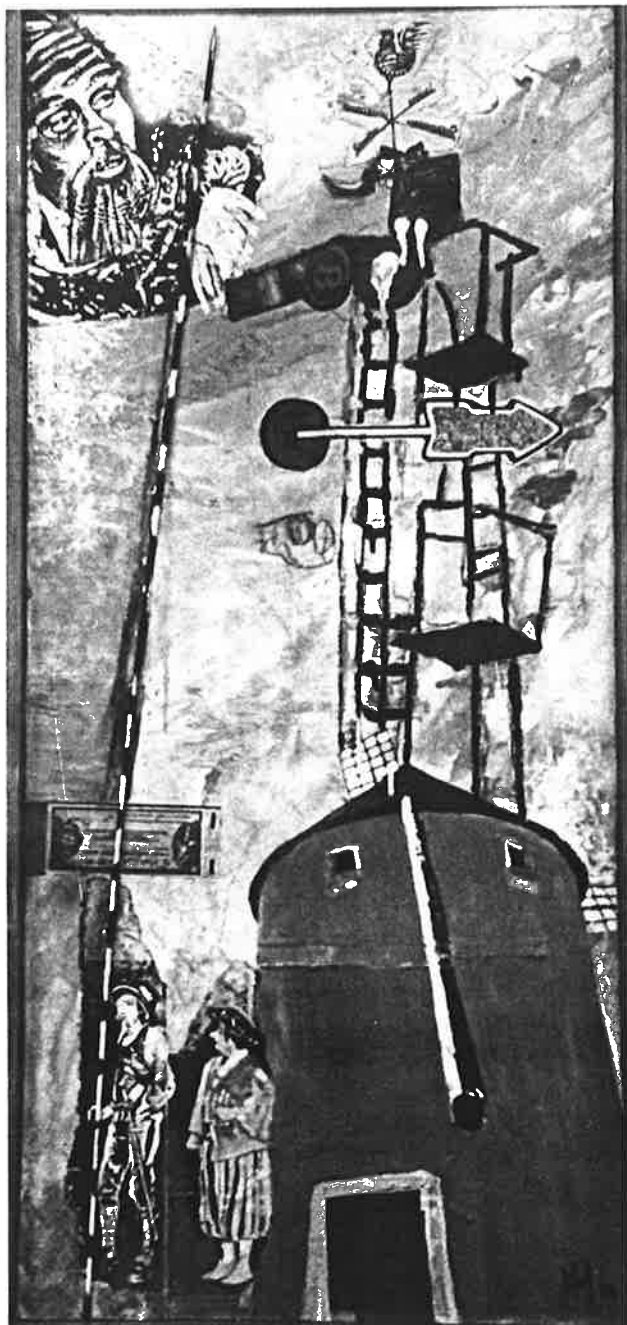
Signal de Frasne-lez-Anvaing (photo Henri Haube).

Réussite aussi pour notre club; plusieurs visiteurs, peu attirés au départ par la chose ferroviaire, se sont intéressés à notre hobby, au réseau HO sur lequel roulait non stop du matériel apporté par les *permanents*. De nouveaux membres en perspective ?

Des erreurs d'organisation seront à corriger à l'avenir:

- un manque d'agressivité au niveau publicité (cette exposition méritait certainement un investissement plus important de ce côté).

- un manque de clarté, quant à l'invitations au vernissage dans les Ferro-Flash 171 et 172, il était inscrit et «*sur invitation*» : nous aurions dû ajouter «*l'annonce dans ce Ferro-Flash tient lieu d'invitation*» ou envoyer une invitation personnelle à tous les



... qui devient par la magie du peintre, un épisode du roman de Cervantès.

membres... ce qui ne fut pas fait. Nous sommes désolés de cette *bourde* qui nous priva peut-être de votre présence. Une leçon à méditer...

Dimanche 6 novembre :

Tramways de chez nous et d'ailleurs.

Au moment où vous lirez ces lignes, la dernière animation en gare aura eu lieu. Nous devons malheureusement déplorer l'absence de monsieur Jansens, qui a dû, à son grand regret, déclarer forfait cette fois. Nous comptons bien pouvoir découvrir ses dias un dimanche en 1995; il est toujours le bienvenu.

Par contre, nous pouvons déjà saluer la participation de diverses associations - notamment Tram 2000, le

MUPDOFER et l'ASVi - ainsi que de S. Simon qui aura mis sa collection à la disposition du club.

Et 1995 ?

Notre saison recommencera donc le dimanche 5 février 1995 :

Les internationaux en Belgique : *Réalité et modèles réduits*

L'idée est de rassembler le maximum de documents, horaires, photos relatifs à ces trains de prestige, actuels ou non, et d'essayer de les reproduire, statiques ou en action sur le réseau.

Nous en reparlerons dans le prochain journal du club.

Nuit du film ferroviaire et fantastique.

Vu le succès de la première *nuit* pourquoi ne pas remettre cela avec un sujet un peu différent ?

Le train et la bande dessinée

Impossible de fixer une date; nous nous donnons le maximum de temps pour préparer cette exposition avec de préférence, l'aide d'un commerçant spécialisé.

Exposition de peinture ferroviaire.

Après le succès de la première expérience, Jean-Pol Abel nous proposera d'autres toiles ferroviaires.

A suivre...

Bibliothèque du CFC

Durant plusieurs semaines, les activités de la bibliothèque furent mises en veilleuse.

La cause : de gros travaux routiers qui ont rendu l'accès aux locaux de la place Caffet particulièrement ardu, voire carrément impossible...

A l'heure où vous lirez ces lignes, l'accès à la place Caffet est toujours aussi pénible, surtout le soir...

Rappelons aussi que si vous ne pouvez venir lors d'une permanence, il est toujours possible de prendre rendez-vous avec le responsable (064/44.25.71) ou de remettre les livres empruntés à la gare.

Bienvenue à T.M.R.A.

Une nouvelle revue destinée aux modélistes et amateurs de trains est donc née : «Trains et modèles réduits actualité». Nous lui souhaitons bonne route, ou plutôt bonne voie !

L'apparition de ce nouveau journal appelle cependant quelques commentaires, afin d'éviter toute confusion. T.M.R.A. est une revue privée, tout à fait indépendante du CFC Centre.

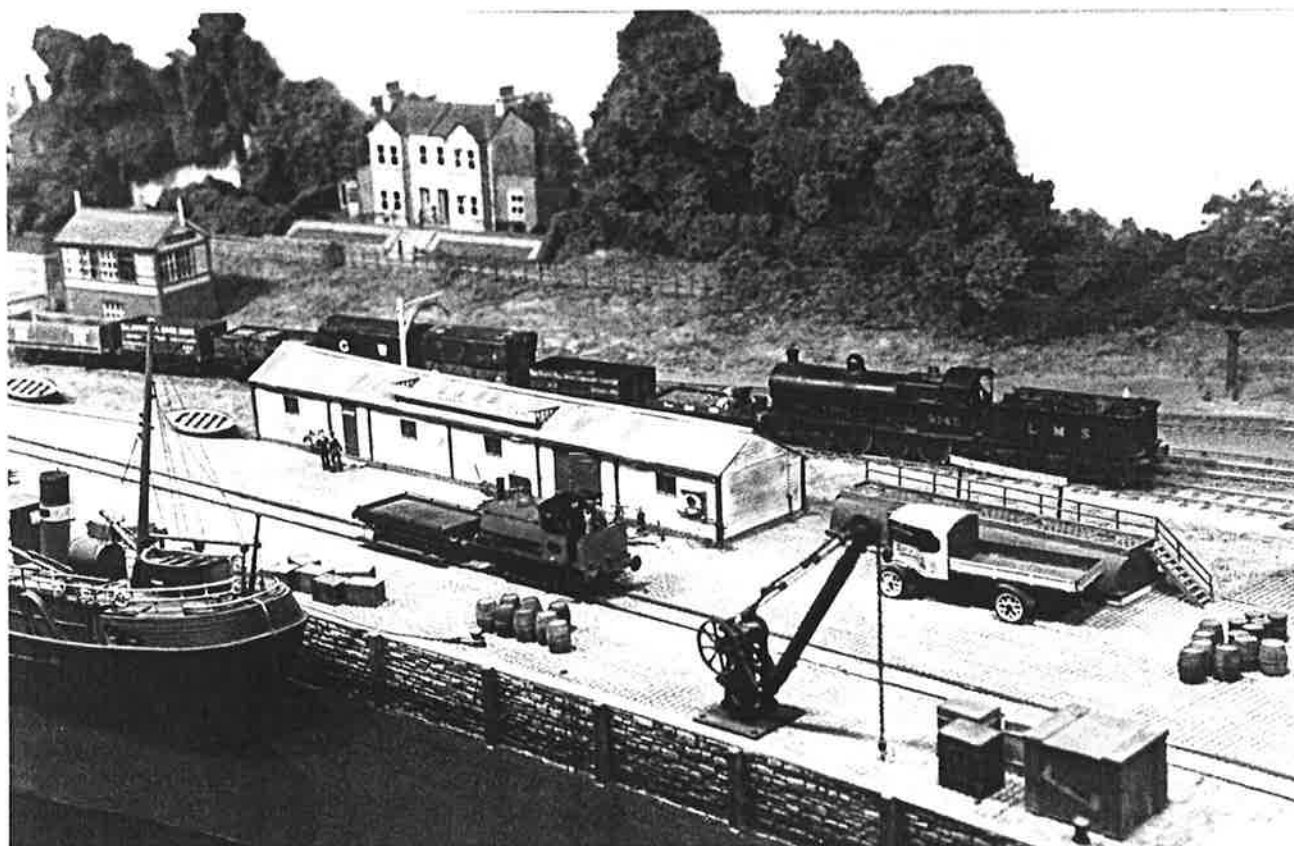
Les membres de notre association participent volontiers, mais à titre purement personnel à l'élaboration de T.M.R.A. Pour éviter toute erreur, quant à la destination des articles, il est souhaitable de respecter les consignes des rédactions

respectives.

Les responsables proposent à la rédaction de T.M.R.A. d'annoncer les activités du C.F.C. suivant les conditions proposées par celle-ci.

L'unique revue représentative du CFC Centre est et reste donc le Ferro-Flash dans sa formule actuelle, avec éventuellement l'adjonction d'un Ferro-Flash spécial, si l'actualité et les activités en rendent la parution nécessaire.

Au moment où vous lirez ces lignes, certains auront donc reçu le n° 4 de T.M.R.A. et constaté que l'on n'y trouve aucune information quant aux activités du CFC comme dans le n° 3 d'ailleurs. Voici donc une parfaite confirmation de ce qui est dit plus haut.



La biennale Rail 94 qui s'est tenue à s'Hertogenbosh du 23 au 25 septembre a connu comme de coutume un vif succès. Invités d'honneur, les clubs de modélistes anglais occupaient une salle particulière où l'on pouvait tout à loisir s'extasier sur leurs réseaux ou dioramas, donnant au décor une importance qui réduit l'élément ferroviaire au rang de prétexte.

Renouvellement du Comité de la section Bruxelles

Le comité actuel est démissionnaire au 31 décembre 1994, il est cependant rééligible pour un nouveau mandat de deux ans (période du 1^{er} janvier 1995 au 31 décembre 1996).

Tout membre ayant au moins un an d'ancienneté dans

notre club, peut poser sa candidature, qui doit parvenir par écrit à notre secrétariat Bruxelles avant la réunion de décembre 1994 dernier délai.

Si vous voulez consacrer un peu de votre temps pour notre club, nous accepterons votre candidature avec plaisir.

L'élection du nouveau comité aura lieu pendant la réunion de décembre 94.

Calendrier 1995 pour le local de FSR

Janvier

mardi 10	de 20 à 23 h	G. Collin	On roule
samedi 21	de 14 à 18 h	J.L. Wyns	On roule
vendredi 27	de 20 à 23 h	P. Cooreman	On travaille

Juin

mardi 6	de 20 à 23 h	G. Tyteca	On roule
samedi 17	de 14 à 18 h	J.P. Tramasure	On travaille
vendredi 23	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On roule

Février

mardi 7	de 20 à 23 h	G. Collin	On roule
samedi 18	de 14 à 18 h	G. Tyteca	On roule
vendredi 24	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On travaille

Septembre

mardi 5	de 20 à 23 h	G. Collin	On travaille
samedi 16	de 14 à 18 h	J.L. Wyns	On roule
vendredi 22	de 20 à 23 h	G. Tyteca	On roule

Mars

mardi 7	de 20 à 23 h	P. Cooreman	On roule
samedi 18	de 14 à 18 h	G. Collin	On travaille
vendredi 24	de 20 à 23 h	J.P. Tramasure	On roule

Octobre

mardi 3	de 20 à 23 h	J.P. Tramasure	On travaille
samedi 14	de 14 à 18 h	G. Tyteca	On roule
vendredi 27	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On roule

Avril

mardi 4	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On roule
samedi 22	de 14 à 18 h	P. Cooreman	On travaille
vendredi 28	de 20 à 23 h	J.L. Wyns	On roule

Novembre

mardi 7	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On roule
samedi 18	de 14 à 18 h	G. Collin	On travaille
vendredi 24	de 20 à 23 h	J.L. Wyns	On roule

Mai

mardi 2	de 20 à 23 h	J.P. Tramasure	On roule
samedi 13	de 14 à 18 h	J.L. Wyns	On travaille
vendredi 20	de 20 à 23 h	P. Cooreman	On roule

Décembre

mardi 5	de 20 à 23 h	G. Tyteca	On roule
samedi 16	de 14 à 18 h	P. Cooreman	On travaille
vendredi 22	de 20 à 23 h	J.P. Tramasure	Sous réserve

Le tableau ci-dessus reprend, pour chaque réunion, l'heure, le nom du responsable et l'activité de base

Pas de réunions prévues en Juillet-Août, sauf entente préalable avec un des responsables FSR.

Le local est ouvert, le mardi et le vendredi de 20 à 23 h, le samedi de 14 à 18 h.

Tous les samedis : brocante.

La composition du comité ainsi que les coordonnées des responsables du local FSR sont dans ce même bulletin. Conservez ces pages, elles vous seront utiles plus tard. Afin de ne pas couper dans votre Ferro-Flash, des feuilles libres de ce calendrier seront disponibles aux réunions «Stockel» uniquement.

Remarques importantes :

Si un des jours de ce calendrier devait coïncider avec un jour de réunion club à Stockel, la réunion FSR est en principe supprimée (sauf entente préalable).

Lors des réunions où d'après ce calendrier il est prévu de rouler, il se pourrait que pour l'une ou l'autre raison (panne subite, travaux non terminés,... par exemple) l'un ou l'autre des réseaux ne soient pas en état de fonctionner. Si vous désirez faire rouler votre matériel et que vous venez aux réunions uniquement pour cela, veuillez vous renseigner auprès du responsable de la dernière réunion FSR qui a eu lieu, il pourra vous confirmer la disponibilité des réseaux. Notez que même si les réseaux ne sont pas fonctionnels, il y a toujours autre chose à faire.

Nous rappelons aux "accros" du trois rails/alternatif que Jean-Pierre Tramasure ainsi que son réseau sont à votre disposition lors de chaque réunion (ou presque) au local de FSR.

Manifestations - Bourses - Expositions - Activités

Cette liste est non exhaustive. Ni le CFC, ni la «rédaction» ne peuvent être tenus pour responsables d'erreurs qui se seraient éventuellement glissées dans cet agenda. Pour tout renseignement relatif aux activités mentionnées, nous vous renvoyons aux différentes associations et organisations concernées.

Vendredi 2 décembre
à 19.30 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Ciné - Gare

*Pour ou contre les
cassettes «cab ride»
(voir article page 19)*

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Dimanche 4 décembre
de 11 à 16 h

Adler - Modellspielzeugmärkte

Bourse

Gürzenich
Martinstr. 29-37
Köln (D)

Renseignements :
02103-51133 et 0203-746327

Samedi 10 décembre
à partir de 20 h

CFFL

Club ferroviaire Froidmont-
Locomotion

*Présentation des chemins
de fer belges durant le
second semestre 1994*

par Chistian Dosogne

Centre culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)

Renseignements :
A. Defechereux 02/654.05.79
J.-C. Renier 010/41.85.33

Dimanche 4 septembre
de 9 à 13 h

Hoeseltse treinclub

Bourse d'échanges
Trains et accessoires

Cultureel Centrum
Hoeselt (B)

Renseignements :
089/41.53.72

Mardi 6 décembre
de 20 à 23 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Guy Tyteca

On roule

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Dimanche 11 décembre
à partir de 8 h

Bourse «en tout genre»

Shopping Center
Woluwe-Saint-Lambert (B)

Dimanche 4 décembre
de 14 à 18 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Animation en gare

Gare ouverte au public (!!!)

Explication :
vu le programme copieux,
les animateurs seront
certainement sur les genoux.
Ils auront ainsi le temps
de souffler, et de préparer
sereinement l'animation
de février

A 18.30 h

repas de fin d'année.

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 9 décembre de
19.30 à 22 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

*Réunion Place Caffet
Gare musée : réunion libre*

Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Vendredi 16 décembre
de 19.30 à 22 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion Gare Musée

Projection de dias

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Samedi 10 décembre
à 14 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

**Assemblée
générale**

Pour informations :
Henri Haube - 064/22.51.23

Samedi 17 décembre
de 14 à 18 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Pierre Cooreman

On roule

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Week-end
du 17 et 18 décembre
Vercauteren
*Vente aux enchères
et bourse*

Hôtel Serwir
Sint-Niklaas (B)
Renseignements :
052/47.84.02

Dimanche 1er janvier
de 11 à 16 h
Adler - Modellspielzeugmärkte
Bourse

Stadhalle
Jan-Wellem Str./Wienerpl.
Köln-Mülheim(D)
Renseignements :
02103-51133 et 0203-746327

Dimanche 4 décembre
de 10 à 14 h
LMS
Lierse modelspoorwegen
*Bourse de livres de
littérature ferroviaire*

't Kranske
Kerkstraat 1
Lier (B)
Renseignements :
M. Gullentops - 03/480.44.03

Dimanche 1er janvier
CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre
**Animation en gare
Relâche**

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)
Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 23 décembre
de 19.30 à 22 h
CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre
**Réunion Place Caffet
Gare musée : réunion libre**

Haine-Saint-Paul (B)
Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 6 janvier
de 19.30 à 22 h
CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre
**Réunion Place Caffet
Gare musée : réunion libre**

Haine-Saint-Paul (B)
Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 23 décembre
de 20 à 23 h
CFC
Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles
**Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek**
Responsable : Jean-Pierre Tramasure
Sous réserve

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Dimanche 8 janvier
de 9 à 13 h
**Bourse d'échanges
Trains - Voitures - Jouets**

Gymnase communal
Rue de l'Hopital
Amay (B)

Autoroute E42, sortie n°6,
direction Amay

Entrée : 50 BEF

Renseignements :
085/31.22.53

Vendredi 30 décembre
de 19.30 à 22 h
CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre
Réunion Gare Musée
**Projection
de diapos ou vidéo:
rétrotrains '94**

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)
Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Mardi 10 janvier
de 20 à 23 h
CFC
Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek
Responsable : Gilbert Collin

On roule

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez - 010/65.87.48

**Comité de la section
"Centre"
et
Responsables des réseaux**

Richard Debliquit

Responsable des rapports avec
les administrations et de l'organisation
des journées Vapeur vive

064/21.18.81

Rue Donat, 28 - 7110 - Houdeng-Goignies

Jean-Luc Francq

Responsable des Animations en gare
et de la bibliothèque

064/44.25.71

Avenue Churchill, 18 - 7140 - Morlanwelz

Henri Haube

Responsable des rapports avec les
autres associations, du fichier
des membres et du secrétariat

064/22.51.23

Rue Docteur Grégoire, 51 - 7100 - La Louvière

Pierre Hautefin

Président démissionnaire de la section Centre

064/44.99.60

Rue Argentin, 1 - 7140 - Morlanwelz

Jean-Pierre Hoven

Responsable des réseaux

064/54.05.53

Rue Abel Wart, 171 - 7170 - Fay-lez-Manage

Philippe Marchal

Trésorier démissionnaire

067/87.75.62

Marc Pater

Responsable pour les fournitures de bureau
et pour les réunions Place Caffet

064/28.31.57

Rue Henri Léonard, 50 - 7170 - La Hestre

Raphaël Renuart

Responsable des réseaux

Frank Wéry

Responsables des réseaux

Vendredi 13 janvier
à partir de 20 h

CFFL

Club ferroviaire Froidmont-
Locomotion

Conférence à déterminer

Centre culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)

Renseignements :
A. Defechereux - 02/654.05.79
J.-C. Renier - 010/41.85.33

Vendredi 20 janvier
de 19.30 à 22 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

**Réunion Place Caffet
Gare musée : réunion libre**

Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Samedi 21 janvier
de 14 à 18 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Jean-Luc Wyns

On roule - Brocante

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Vendredi 27 janvier
de 19.30 à 22 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion Gare Musée

Projection de diapos ou vidéo

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 27 janvier
de 20 à 23 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Pierre Cooreman

On travaille

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Dimanche 29 janvier
de 9 à 13 h

Hoeseltse treinclub

*Bourse d'échanges
Trains et accessoires*

Cultureel Centrum
Hoeselt (B)

Renseignements :
089/41.53.72

Dimanche 29 janvier
de 11 à 16 h

Adler - Modellspielzeugmärkte

Bourse

Kon.-Adenauer-Haus
F.-Ebert-Allee 73-75
Bonn (D)

Renseignements :
02103-51133 et 0203-746327

Vendredi 3 février
de 19.30 à 22 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Ciné - Gare

*Titre du film à déterminer
(voir Ferro-Flashn° 174)*

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Dimanche 5 février
de 10 à 18 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Animation en gare

*Les trains internationaux
réels et miniatures*

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Remarque :

*lors des réunions libres à la
Gare Musée, les
réseaux sont accessibles en
deux ou trois rails à la de-
mande, sauf grands travaux
sur l'infrastructure; voir le
tableau affiché dans le local*

**Comité de la section de
Bruxelles
et
Responsables de FSR**

Guy Bridoux

Coordinateur revue
02/374.88.93

Electronique, voitures ex-DB,
nouveau sur le marché du train miniature

Michel Broigniez

Président de la section de Bruxelles
010/65.87.48

Chemins de fer suisses
(CFF, RhB, FO, BLS)

Gilbert Collin

Responsable du réseau FSR
02/770.45.20 en soirée
Electricité, électronique

Pierre Cooreman

Responsable du local FSR
02/460.13.40

Electricité, électronique, informatique

Roger Lefrancq

Responsable du local FSR
02/523.15.97

Jean Mathurin

Trésorier de la section de Bruxelles
à contacter lors des réunions
Tout ce qui a rapport avec la quincaillerie
(visserie, outillage, etc...)

Jean-Pierre Tramasure

Responsable pour les expositions
010/41.54.91 - 02/516.94.73
Atelier de modélisme,
alimentation mixte 2 et 3 rails,
prêt de documentation

Guy Tyteca

Responsable du local FSR
067/67.02.46

Chemins de fer à voie étroite (Europe et USA),
LGB, HOm,
vapeur vive (voie de 600 mm)

Jean-Luc Wyns

Responsable du local FSR
02/428.95.88 en soirée
Réglementation SNCB, CFL,
matériel SNCB