

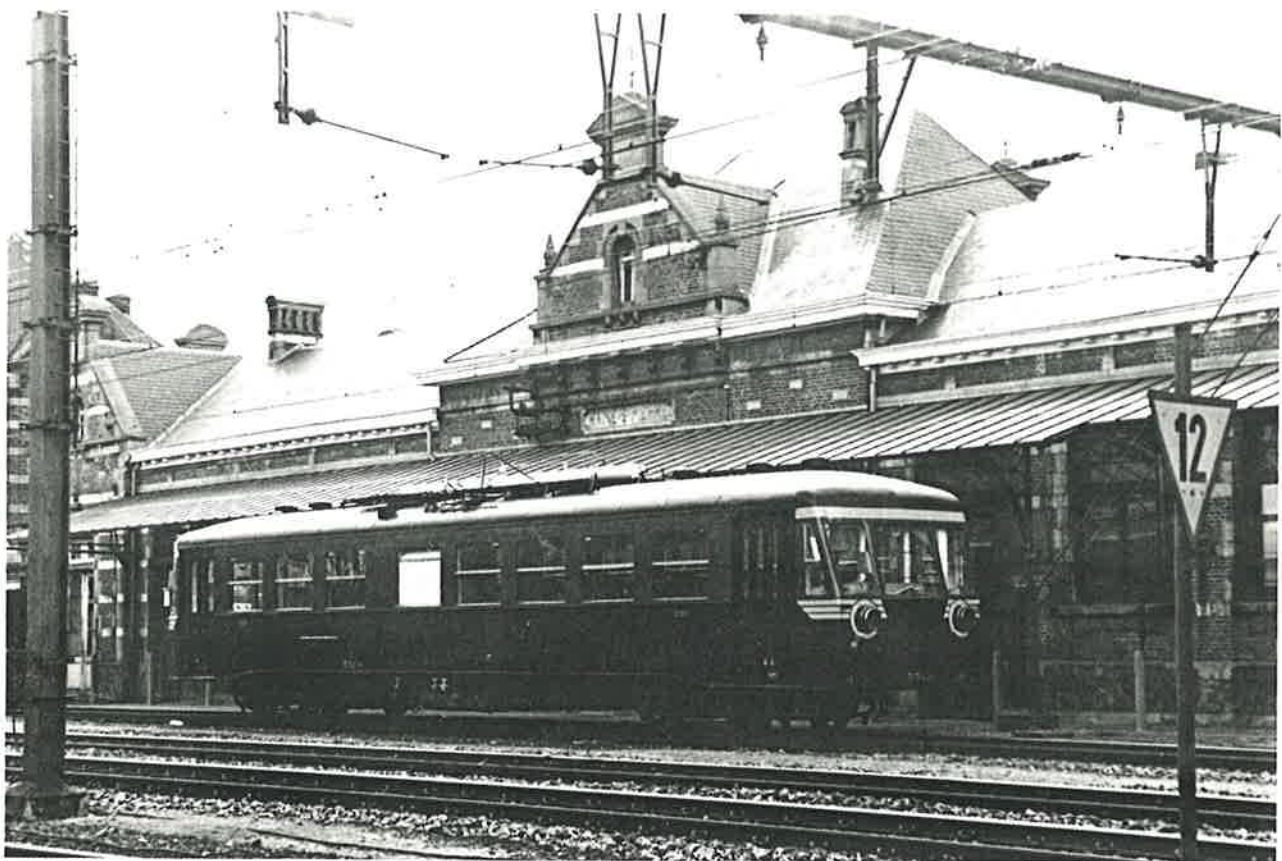
FERRO FLASH

N°176
Mai - Juin 1995

périodique bimestriel à taxe réduite
Bureau de dépôt : 1450 Chastre

FEBELRAIL - Agenda

Holle Eikaard 45
2550 Kontich



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 secrétariat
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
responsabilité 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 Hautefin (Vice-président)
Rue Argentin, 1
7140 Morlanwelz

Sommaire

Editorial

En guise d'éditorial : humour ferroviaire
par Jacques Nicaise p. 3

Documentation

Les gares d'Ecaussinnes
par Jacques Nicaise p. 4

Les autorails VT11.5 ou VT601 de la DB
par Guy Bridoux p. 10

Informations ferroviaires

EURAILCARGO
un label de qualité pour le transport de marchandises
par Guy Bridoux et Jean-Luc Wyns p. 7

En parcourant le bulletin des adjudications, rubrique SNCB
par Camille Nain p. 22

Dossier

L'ombre d'un géant
par Pierre Hellebaut p. 12

Echos du Centre

Compte rendu des activités
par Jean-Luc Francq p. 17

Animation en gare

Journées du Patrimoine 1995 le week-end du 9 et 10 septembre p. 9
Rendez-vous «Vapeur vive, le 4 juin p. 19
Les Chemins de fer américains, le 2 juillet p. 20

Divers

Courrier d'un lecteur p. 19
Vapeur, voies étroites, modèles et modules p. 21
Agenda p. 24

Photo de couverture :

le 554.18 prêt à assurer le TA6981, Haine-Saint-Pierre – Soignies
par la ligne 114 (on peut rêver !), lors de l'animation
«Haine-Saint-Pierre, noeud ferroviaire du Centre»,
le 8 avril 1995 - photo Jean-Luc Francq.

En guise d'éditorial : humour ferroviaire

par Jacques Nicaise

Prise au vol dans un train , avant la fusion des communes en 1977, une petite conversation, bien sûr caricaturée !

- Ainsi donc vous êtes d'Ecaussinnes !
- Oui.
- Ecaussinnes-Carières ?.. Ecaussinnes-Lalaing ?
- Non, Ecaussinnes d'Enghien.
- Suis-je bête ! J'oubliais qu'il y avait trois Ecaussinnes.
- Deux seulement ! Enghien et Lalaing. Carrière est le nom d'une gare.
- La gare d'Ecaussinnes d'Enghien !
- Exact !
- ... et Ecaussinnes-Nord est la gare d'Ecaussinnes-Lalaing ?
- Désolé ! C'est une autre gare d'Ecaussinnes d'Enghien.

- Il y a donc deux gares à Ecaussinnes d'Enghien ?
- Non trois, ... il faut ajouter Henripont... à Combreuil.
- Mais enfin ! Comment appelez-vous la gare d'Ecaussinnes-Lalaing ?
- Il n'y a pas de gare à Lalaing !
- ... et la rue des Stations, alors !!!

Il s'agit bien sûr des «Stations» d'un ancien Chemin de Croix.

Conclusions :

Heureuses lignes pittoresques, que de conversations et souvenirs ont pu s'échanger dans une GCI ou une M1 composant le train de la Sennette

Source :

Le Val Vert (bulletin trimestriel)



La gare de Henripont, avril 1995 – photo Guy Bridoux

Les gares d'Ecaussinnes.

par Jacques Nicaise

Avant la mise en service de la ligne 106, dite ligne de la Sennette, une seule gare : Ecaussinnes. Dès le 20 mai 1884, elle s'appelle Ecaussinnes-Sud puisqu'une nouvelle gare Ecaussinnes-Nord vient d'apparaître entre le chemin des Sept Douleurs et le cimetière du grand village.

La nouvelle ligne 106 quitte la ligne Bruxelles - Mons à Lembeek et dessert Clabecq, Oisquercq, Virginal, Fauquez, Ronquières, Henripont, Ecaussinnes, pour aboutir à Ecaussinnes-Sud. Plus tard cette dernière gare prendra le nom d'Ecaussinnes-Carières, quoi de plus normal pour une gare en liaison ferroviaire avec les carrières locales.

La plus importante, celle de Scouffény, était raccordée à la gare d'Ecaussinnes-Carières par

l'actuelle avenue de la Déportation, la rue de la Marlière, enjambait la vallée de la Sennette par un grand viaduc de douze arches situé à côté du château-fort et gagnait le site des Carrières par la rue de Seneffe et la rue de Scouffény. Ce viaduc était destiné à une ligne vicinale Soignies - Nivelles qui n'a jamais existé. La SNCV a loué l'assiette de la voie et le viaduc aux Carrières de Scouffény; la liaison a été ouverte fin octobre 1927 et a cessé vers 1965.

Mais revenons à nos gares écaussinnoises. L'appellation «Nord» a été accolée au nom de la gare située près du cimetière jusqu'en 1892, pour disparaître entre 1892 et 1896 et réapparaître après 1896. Mais le Nord s'appela Ecaussinnes «tout court» pendant plus de quatre-vingts ans. Lors de la fusion des communes en 1977, Marche-lez-Ecaussinnes apporte une quatrième gare aux Ecaussinnes. En 1979, la SNCB rend son appellation de «Nord» à cette gare virtuellement condamnée qui devient un point d'arrêt et meurt centenaire en 1984... IC/IR oblige !

Une seule des quatre gares d'Ecaussinnes n'a jamais changé de nom durant les nonante à nonante-cinq ans de son existence, mais elle portait le nom d'un village qui n'était pas le sien : Henripont !

Cette sympathique ligne de la Sennette a été déferrée en 1989 et, entre-nous, la borne hectométrique de la gare d'Ecaussinnes (Nord bien sûr) orne le jardin d'un membre du CFC.

Sources :

- 150 ans du rail dans le canton de Soignies,
- Le Val Vert : bulletin trimestriel publié par le cercle d'information et d'histoire locale des Ecaussinnes et Henripont.



La gare d'Ecaussinnes, avril 1995 – photo Guy Bridoux

106 Tubize - Clabecq - Ecaussinnes (Car.) 106

km	TA 5200	TA 5201	TA 5202	6982 O	TA 5203	TA 5205 x	TA 5206 +	TA 5207 8	TA 5208	TA 5209	TA 5210
0 Bru. (M-Z) 96	4.23	6.04			12.04	13.55	14.04	16.05	17.50	19.10	21.09
1 Tubize	5.13	6.36	8.19	12.03	12.34	14.20	14.34	16.39	18.15	19.47	21.41
2 Clabecq	5.16	6.39	8.22	12.06	12.37	14.23	14.37	16.42	18.18	19.50	21.44
3 Oisquercq	5.21	6.40	8.22		12.37 (A. 15.07)	14.24	14.37	16.43	18.19	19.51	22.21
4 Virginal	5.26	6.44	8.27		12.41	14.28	14.41	16.48	18.24	19.56	22.30
5 Fauquez	5.31	6.55	8.37		12.46	14.33	14.46	16.54	18.29	20.01	22.30
6 Ronquières	5.34	6.58	8.40		12.51	14.38	14.51	16.59	18.35	20.06	22.35
7 Henripont	5.37	7.02	8.44		12.56	14.43	14.56	17.05	18.41	20.09	22.37
8 Ecaussinnes	5.41	7.06	8.48		13.00	14.47	15.00	17.09	18.45	20.17	22.44
9 Ecaussinnes (C.)	5.46	7.11	8.53		13.05	14.52	15.05	17.14	18.50	20.22	22.49

km	TA 5250 96 (A. 106)	TA 5251	TA 5252	6659 O	TA 5253	TA 5254 +	TA 5255	TA 5256 8	TA 5257	TA 5258 8	TA 5258 8
0 Ecaussinnes (C.)	5.53	7.13	9.01		13.15		15.57	17.17	18.56	20.54	21.02
1 Ecaussinnes	5.57	7.18	9.05		13.19		16.01	17.21	19.00	20.58	21.06
2 Henripont	6.01	7.23	9.09		13.23		16.05	17.25	19.04	21.03	21.11
3 Ronquières	6.04	7.26	9.12		13.26		16.08	17.28	19.07	21.06	21.14
4 Fauquez	6.07	7.30	9.15		13.29		16.11	17.31	19.10	21.09	21.17
5 Virginal	6.12	7.35	9.20		13.34		16.16	17.36	19.15	21.14	21.22
6 Oisquercq	6.17	7.41	9.25		13.39		16.21	17.41	19.19	21.19	21.27
7 Clabecq	6.21	7.46	9.30		13.43		16.25	17.46	19.23	21.24	21.32
8 Tubize	6.23	7.47	9.31	11.50	13.44	14.23	16.26	17.47	19.24	21.25	21.33
9 Bru. (M-Z) 96	6.26	7.50	9.34	11.53	13.47	14.26	16.29	17.50	19.27	21.28	21.36
10 Bru. (M-Z) 96	6.57	8.23	9.57	12.37	14.56	14.56	17.00	18.10	19.57	21.56	21.55

Ci-contre : Extrait de l'indicateur de 1973-1974

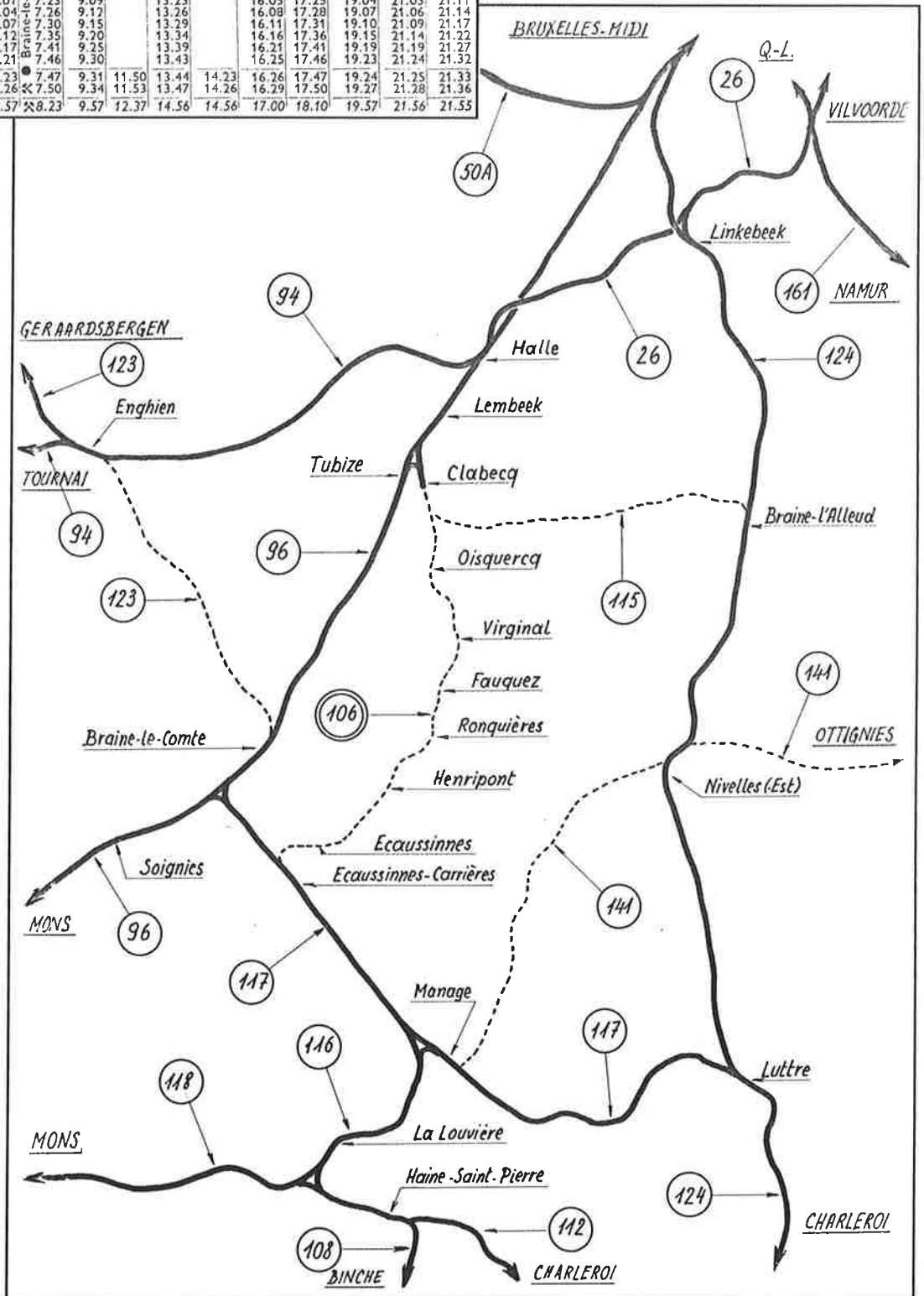


Schéma établi sur base de la carte «Les voies ferrées de Belgique» par G. Close Editions GTF asbl

107 Bruxelles-Brussel - Clabecq (Klabbeek) Ecaussinnes (Car.) (Groev.) - Haine-St-Pierre 107

km	6904	6905	6910	TA 7132	M 6924 Sam. Zat.	TA 7148 Sam. Zat.	6928	6930 Sam. Zat.	TA 6842	6946	2094
Schaerbeek	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	18.51
Brux. Cent. N.93	4.50	6.17	7.54	..	11.17	..	..	..	..	..	18.36
Halle	5.16	6.35	8.17	..	11.38	..	12.11	13.39	..	17.46	19.02
Lembeek (Halle)	5.17	6.36	8.18	..	11.39	..	12.12	13.39	..	18.06	19.16
Clabecq	5.28	6.40	8.21	..	11.43	..	12.16	13.43	..	18.12	19.19
Clabecq	5.28	6.46	8.27	..	11.48	..	12.22	13.49	..	18.17	19.22
Oisquerq	5.29	6.47	..	8.30	..	12.19	12.22	13.50	16.25	18.18	19.23
Virginal	5.35	6.52	..	8.34	..	12.23	12.26	13.57	16.30	18.26	19.28
Fauquez	5.40	6.57	..	8.39	..	12.28	12.33	14.03	16.35	18.33	19.33
Ronquieres	5.44	7.01	..	8.43	..	12.32	12.37	14.08	16.41	18.38	19.39
Henripoint	5.48	7.04	..	8.46	..	12.35	12.41	14.13	16.44	18.43	19.42
Ecaussinnes	5.53	7.09	..	8.50	..	12.39	12.46	14.20	16.48	18.48	19.46
Ecaussinnes (C.)	5.58	7.14	..	8.55	..	12.44	12.51	14.27	16.53	18.55	19.55
Haine-St-Pierre	6.29	7.44	..	9.24	..	13.37	13.37	14.36	16.58	19.04	19.55
Haine-St-Pierre	6.29	7.44	..	9.24	..	13.37	13.37	14.36	17.20	19.31	20.17
Haine-St-Pierre	5.41	6.50	..	8.21	..	12.19	11.24	19.59	19.59	..	..
Ecaussinnes (C.)	6.11	7.21	..	..	12.59	15.50	17.48	20.53	21.07	..	..
Ecaussinnes	6.17	7.26	..	..	13.05	15.54	17.54	20.58	21.12	..	..
Henripoint	6.22	7.30	..	..	13.09	15.58	17.58	21.02	21.16	..	..
Ronquieres	6.27	7.34	..	..	13.13	16.02	18.02	21.06	21.20	..	..
Fauquez	6.30	7.37	..	..	13.17	16.05	18.05	21.09	21.23	..	..
Virginal	6.35	7.43	..	..	13.21	16.09	18.09	21.15	21.29	..	..
Oisquerq	6.41	7.47	..	..	13.26	16.13	18.13	21.19	21.33	..	..
Oisquerq	6.46	7.51	..	..	13.31	16.17	18.17	21.23	21.37	..	..
Clabecq	6.49	..	8.55	11.57	12.19	13.31	..	18.18	21.24	21.37	..
Lembeek (Halle)	6.55	..	9.00	12.02	12.24	13.36	..	18.23	21.29	21.44	..
Lembeek (Halle)	6.59	..	9.04	12.06	12.28	13.40	..	18.27	21.34	21.44	..
Halle	7.00	..	9.05	12.07	12.29	13.41	..	18.29	21.36	21.45	..
Halle	7.24	..	9.29	12.21	12.43	14.03	..	18.43	21.49	21.57	..
Brux. Cent. N.93	..	..	..	..	12.54	..	..	21.56	22.03	..	..
Brux. Cent. N.93	..	..	..	..	12.59	..	..	22.00	22.07	..	..
Schaerbeek	..	..	..	..	13.06	..	..	..	..	..	..

**SPARTA
SPECIAL
ARTOIS**

◆ 2094 Les jours ouvrables, ne prend pas les voyageurs pour Hal (local et correspondances)
 ◆ 2094 Neemt op werkdagen geen reizigers op voor Halle (locaal en aansluitingen).
 ◆ 6905 Les jours ouvrables, ne prend : 1° à Lembeek (Halle) que les voyageurs pour Buizingen, Lot et Ruisbroek; 2° à Hal, que les voyageurs pour Buizingen et Lot.
 ◆ 6905 Neemt op werkdagen : 1° te Lembeek (Halle) slechts de reizigers op voor Buizingen, Lot en Ruisbroek; 2° te Halle, slechts de reizigers op voor Buizingen en Lot.
 ◆ 6928 Vers Manago (A 13.39) 117.
 ◆ 6928 Naar Manago (A 13.39) 117.
 ◆ 6951 Ne prend pas à Ecaussinnes (C.) les voyageurs pour Hal et Bruxelles (M.).
 ◆ 6951 Neemt te Ecaussinnes (Groeven) geen reizigers op voor Halle en Brussel (Z.).
 a Arrêt les dimanches et jours fériés seulement. a Stopt enkel op Zon- en feestdagen.

ndlr

le lecteur désirant approfondir le sujet lira avec intérêt

- Le déclin des lignes ferrées de Clabecq, par Philippe Janssens, dans Trans-Fer spécial n°3 (Editions GTF)
- Adieu à la ligne 106, dans le Ferro-flash n° 92

Extrait de l'Indicateur 1961-1962



Aspect champêtre de la ligne 106, lors du voyage d'adieu, le 1^{er} juin 1984 - photo Guy Bridoux

EURAILCARGO

un label de qualité pour le transport de marchandises

par Guy Bridoux et Jean-Luc Wyns

Le domaine d'application du concept *EURAILCARGO* est celui du «trafic diffus» qui traite des chargements individuels ou des produits en quantités limitées. Il ne concerne donc pas le trafic des «trains complets», ni celui du «transport combiné» qui achemine les semi-remorques, les conteneurs spécialisés, etc. En 1993 le trafic diffus représentait 35 % du tonnage global transporté.

Améliorer le trafic international diffus est l'un des défis que se posait la S.N.C.B. au milieu de la décennie 80. Rapidité et fiabilité des délais de livraison ne s'improvisent pas : la réussite était tributaire d'une organisation bien structurée visant à chaque niveau de concentration, de triage, de dispersion, à réduire les temps de transit, et les causes de retards. Des priorités furent donc accordées à ce type de trafic dans les diverses installations concernées par

le traitement des wagons. Au delà de ces dispositions à caractère technique, des procédures ont été mises en place pour permettre de suivre l'acheminement de chaque cargaison tout au long de la chaîne de transport, afin de pouvoir, le cas échéant, réagir en temps réel. L'un des objectifs commerciaux était l'offre, sur les liaisons bénéficiant de ce nouveau label, d'un départ quotidien et d'une livraison à heure fixe, après un trajet de durée aussi réduite que possible.

Ce concept fut expérimenté dès 1986 avec la création de l'*INTERDELTA* qui traite le trafic en direction, ou en provenance du Sud de la France. Il prit de l'extension en 1990 avec la création du *SCALDO* orienté vers l'Autriche, et celle du *NORLINK* vers la Scandinavie. Ces services furent suivis de peu par le *CARGOBAYERN* acheminant le trafic avec le Sud de l'Allemagne et l'Ouest de l'Autriche.



La 2737, EURAILCARGO/BELVETIC, à Bruxelles-Midi, en tête de l'Ost-West Express, le 6 novembre 1994 - photo Guy Bridoux

Pour être plus concret, le magazine *B-Cargo News* de la S.N.C.B. nous apprend que début 1993, le *NORLINK* assurait cinq fois par semaine l'acheminement d'une rame de 1300 tonnes entre Montzen et Helsingborg, avec un taux de remplissage moyen de 85%.

Sept ans après sa création le succès de l'*INTERDELTA* s'était affirmé et connaissait encore une légère croissance malgré la crise économique. Constitué à Stockem par la jonction de rames en provenance d'Anvers et de Hasselt, le convoi se trouve dispersé à Sibelin dans la banlieue de Lyon.



*La 2123, EURAILCARGO/BELALPIA,
Schaerbeek-Formation, le 1^{er} septembre 1994 – photo Jean-Luc Wyns*

A titre d'exemple, un chargement d'acide phosphorique de l'usine de PRAYON à Ruisbroek (près de Willebroek) préparé le lundi midi sera livré aux usines Rhône-Poulenc tôt le mercredi matin.

La clientèle de la S.N.C.B. a apprécié à leur juste valeur les accroissements de rapidité et de fiabilité offerts par EURAILCARGO. Devant le succès rencontré, de nouvelles liaisons furent améliorées et baptisées BELVETIC et BELALPIA. Notre envoyé spécial Jean-Luc nous a rapporté l'essentiel de la

cérémonie officielle de lancement de ces nouveaux services.

Le jeudi 1^{er} septembre 1994 a eu lieu en gare de Schaerbeek Voyageurs, une présentation de l'offre EURAILCARGO aux clients de la SNCB, à la presse ainsi qu'à d'importantes personnalités dont le Vice - premier ministre, Monsieur Elio Di Rupo et Monsieur E. Schouppe, Administrateur délégué.

Il faut savoir que les trains EURAILCARGO



*La 2737, EURAILCARGO/BELVETIC,
Haren (ligne 26), le 1^{er} septembre 1994 – photo Jean-Luc Wyns*

transportent 2,7 millions de tonnes brutes de marchandises par an sur quatre relations :

- l'Interdelta vers le Sud - Est de la France
- le Norlink vers la Scandinavie
- le Cargo Bayern vers l'Allemagne
- le Scaldo vers l'Est de l'Autriche

Après une conférence de presse dans le salon T.A.A., deux nouvelles relations EURAILCARGO ont été lancées officiellement, à savoir le **Belvétic** qui relie la Belgique à la Suisse et le **Belalpia** en direction de Munich et l'Ouest de l'Autriche.

A cette occasion, deux trains spéciaux promotionnels ont été mis en marche au départ des voies 3 et 4 de Schaerbeek Voyageurs, chacun composé de huit wagons dont la moitié de particuliers. Il faut également savoir que tous les wagons ont été nettoyés au CHW (atelier des wagons de Schaerbeek). La remorque du Belalpia a été confiée à la 2123 et celle du Belvétic à la 2737, ces deux locomotives ayant également été nettoyées et de plus elles furent décorées d'un auto-collant sur une paroi latérale portant

le nom du train ainsi que la mention EURAILCARGO.

Ces deux trains ont été formés en gare de Schaerbeek Formation (groupe A) et sont arrivés aux environs de 10 h 40 en gare de Schaerbeek Voyageurs. A 11 h 46 le départ du train Belalpia a été donné par Monsieur Schouppe et à 11 h 53 Monsieur Di Roupo autorisa le départ du Belvétic.

Etant donné qu'il s'agissait du lancement promotionnel de nouveaux produits B cargo, les deux trains n'ont effectué qu'un trajet limité de Schaerbeek Voyageurs à Schaerbeek Formation via Bruxelles Quartier-Léopold, Etterbeek et Schaerbeek-Josaphat et ce avec des wagons vides.

Il faut noter cependant que la 2123 baptisée pour la circonstance EURAILCARGO/BELALPIA, et la 2737, EURAILCARGO/BELVETIC, ne sont pas dédiées à ces services, ce qui a permis de rencontrer cette dernière en tête d'un Ost-West Express.

Le lecteur désirant approfondir le sujet, consultera avec intérêt : TRANS-FER n° 93 d'octobre 1994 pages 43 à 52 (Editions GTF) ainsi que les magazines B-Cargo News n° 1/93, 4/93, et 2/94 .

Journées du Patrimoine 1995

à la Gare-Musée le week-end du 9 et 10 septembre

Monsieur Bodson, Echevin du Patrimoine et du Tourisme, ainsi que son équipe particulièrement dynamique, ont décidé de frapper fort, cette année encore, en mettant sur pied un programme de visites diversifiées, intéressantes, voire inédites et ce, avec la collaboration des différentes associations et des services concernés.

Sujet obligé : la Gare-Musée fera partie d'un programme qui conduira les visiteurs aux quatre coins de l'entité.

Dans le prochain Ferro-Flash, nous vous ferons part du programme complet; voici toujours, en avant première, le projet rentré par le CFC.

Hall d'entrée : l'âge d'or de la gare voyageurs

Tournai, Liège, Erquennes, Bruxelles, Gand, Ostende... Voici, parmi tant d'autres, des destinations directement accessibles au départ de Haine-St-Pierre. Au travers de documents divers (horaires, cartes) retrouvons-nous dans la gare des années cinquante.

Salle de l'écomusée : les gares belges : du monument architectural au bâtiment fonctionnel.

Suivant les époques, et au gré des compagnies exploitantes, notre chemin de fer fut doté de gares particulièrement typées. Découvrons-les - particulièrement celles de notre région - par le biais de photos, de plans, de cartes postales anciennes.

Salle du CFC : présentation de gares modèles réduits.

Un réseau de trains miniatures ne se conçoit pas sans gare! Les membres du CFC comptent présenter des réalisations personnelles basées notamment sur les bâtiments de la région.

Cette entreprise ne pourra être réalisée qu'avec votre aide... Toute suggestion, toute proposition de participation sont les bienvenues. Pour reprendre une expression consacrée, nous savons que nous pouvons compter sur vous.

Jean-Luc Francq

Les autorails VT11.5 ou VT601 de la DB.

par Guy Bidoux

Lors de la mise en oeuvre de trains rapides en régime TEE, la DB a ressenti le besoin de se doter de sept rames automotrices de grand confort en aménagement de 1^{ère} classe. Elles furent mises en service à raison d'une rame par mois environ entre mai et décembre 1957.

Ces rames se composaient, en version de base, de cinq voitures encadrées de deux motrices à traction diesel, avec possibilité de l'ajout ultérieur d'une à trois voitures supplémentaires.

Compte tenu des nécessités de l'entretien, des révisions et réparations, il a été construit :

- dix-neuf motrices VT11 d'une puissance de 1100 ch chacune

- quinze plus huit voitures à couloir latéral type A4ü de trente-six places (les huit voitures supplémentaires étant construites de 1959 à 1963)
- huit voitures à couloir central type A4y de trente-trois places
- huit voitures «restaurant-bar» type AR4y de dix-sept places plus vingt-trois places de restaurant et sept places au bar
- neuf voitures restaurant avec cuisine type R4y avec vingt-trois places de restaurant

Les deux voitures A4ü étant accolées aux motrices, la composition de base se présentait donc comme suit : A4ü + A4y + AR4y + R4y + A4ü



Depuis 1992 une agence de Munster (D) organise des week-end d'été à Oostende, le transport étant assuré en rame historique VT11.5.

Voici la rame complète, en passage à Anderlecht (B), le 16 septembre 1994 – photo Guy Bidoux



Vue des voitures A4ü : passage à Bruxelles-Nord, le 19 juin 1992 – photo Guy Bridoux

Lorsque le trafic le justifiait, et dès que le matériel supplémentaire fut disponible, la composition était renforcée de une à trois voitures **A4ü** portant ainsi la capacité de la rame de 122 à 158, 194, voire à 230 places, restaurants non compris.

Les progrès de l'électrification, et la disparition progressive des services **TEE** entraînèrent tout d'abord une conversion aux services **IC**.

Actuellement deux rames de huit voitures ont été conservées pour des circulations spéciales à vocation touristique telles que celles qui viennent à Ostende les week-ends en fin de l'été. Leur composition ne respecte plus le schéma initial dans la mesure où certaines voitures type **A4y** et **AR4y** ont été transformées en voitures de 2^e classe de, respectivement, 44 et 52 places.

Qu'en fut-il des apparitions de ce matériel sur le réseau de la SNCB ? Des rames **VT11.5** assurèrent les services **TEE** ci-après :

- le «**MOLIERE**» (Paris – Ruhr) en composition à six remorques du 30/5/65 au 1/6/69
- le «**SAPHIR**» (Dortmund, puis Francfort – Ostende) en composition à cinq remorques 2/6/57 au 25/9/71
- le «**PARSIFAL**» (Paris – Hambourg)

avec six remorques, dont une facultative du 29/5/60 au 29/5/65

avec huit remorques dont deux facultatives du 30/5/65 au 28/9/68

- le «**DIAMANT**»

(Dortmund – Anvers, du 30/5/65 au 21/5/66)

(Dortmund – Bruxelles Midi, du 22/5/66 au 28/9/68)

(Köln – Bruxelles Midi, du 29/9/68 au 30/5/70)

(Hannovre – Bruxelles Midi, du 31/5/70 au 25/9/71)

en composition à six remorques

Pour le modéliste il convient de noter qu'une rame de base renforcée d'une **A4ü** est universelle car elle permet de représenter la circulation des quatre **TEE** précités depuis l'ouverture du service **TEE** le 2/6/57 (en se limitant à cinq caisses) ou depuis le 29/5/60 (six caisses) jusqu'au 25/9/71.

Références :

- Les **TEE** par Maurice Mertens – Editions La vie du rail
- Die **TEE** triebwagen der Deutschen Bundesbahn par Rüdiger Block – Editions Eisenbahn-Kurier

L'ombre d'un géant

par Pierre Hellebaut



Boîte de construction métallique Trix

En 1927, *Stéphan Bing*, neveu de la famille des fabricants de jouets du même nom en association avec *Andreas Forhner* et *John Haffner* fondent une nouvelle société qui a pour objet la fabrication de jouets.

Dès le départ, avec plusieurs ouvriers en provenance de Bing Werke A.G., la nouvelle société dépose plusieurs brevets pour la fabrication de boîtes de construction métallique. L'originalité du brevet de base réside dans la présence de trois séries de trous sur les plaques et barres de construction. Les possibilités de construction en sont multipliées par autant. Ce brevet, est exploité pour trouver un nom de firme. Le préfixe latin de trois = TRI + Metallbaukasten devint phonétiquement «*Trix*». D'autres parlent d'un X ajouté comme pour rappeler le principe de construire en forme de X. Mais quelle que soit la vraie version, une marque est née.

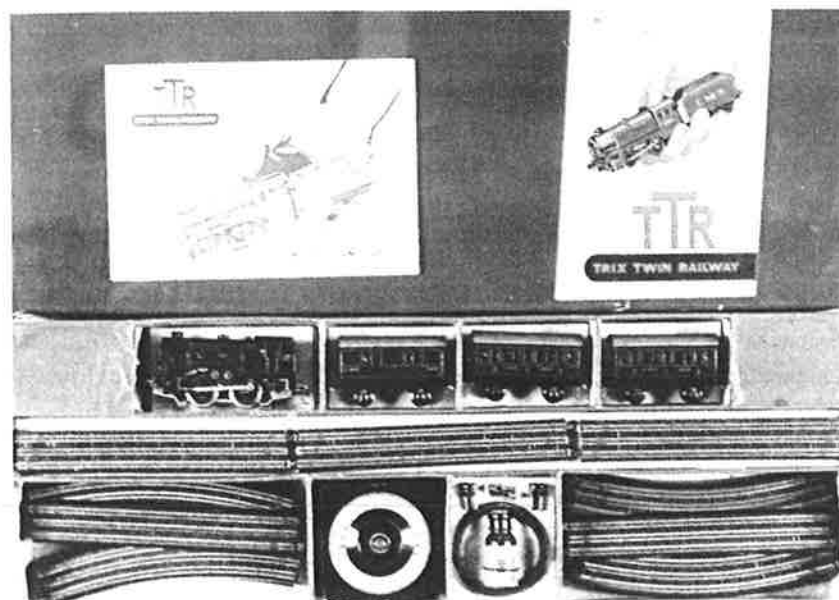
Dès 1928, le résultat commercial dépasse toutes les prévisions les plus optimistes, les boîtes de constructions sont exportées vers de

nombreux pays. A tel point que son concurrent direct la firme Meccano sort en 1932 une série de boîte appelée Meccano série X. Quatre ans plus tard Meccano est contraint et forcé de supprimer cette appellation protégée par les brevets *Trix*. En 1929 *Trix* propose également, tel son homologue Märklin, des voitures, bateaux et autres jouets métalliques.

Basset Lowke de Londres obtient en 1930 une licence de fabrication et de distribution pour le Commonwealth des boîtes de constructions métalliques.

C'est tout naturellement qu'en 1932 *Franz Bing*, le fils de Stéphan, devant la montée du national socialisme allemand s'exile en Angleterre. Avec *Basset Lowke* il fonde la *Trix Ltd* à Londres, avec un capital de cent livres sterling, de quoi rêver de nos jours...

Immédiatement, *Franz Bing* et *Basset Lowke*



Set de départ



Publicité pour comptoir de magasin

demandent à leurs ingénieurs respectifs *Oswald Fischer* (Allemagne) et *Henry Greenly* (Grande Bretagne) d'envisager la création et la réalisation d'un train électrique dit de «table» soit plus petit que le «0» très prisé à l'époque (Bing, Märklin...)

Le 3 mars 1935, lors de la foire du printemps de

Leipzig, est présenté en première mondiale un nouveau système à trois rails isolés, plus petit que le «0», appelé par la firme «00». Le système *Trix Express* voit le jour, protégé par de nombreux brevets : il permet la circulation de deux trains indépendants sur le même circuit, ce qui est révolutionnaire pour l'époque.

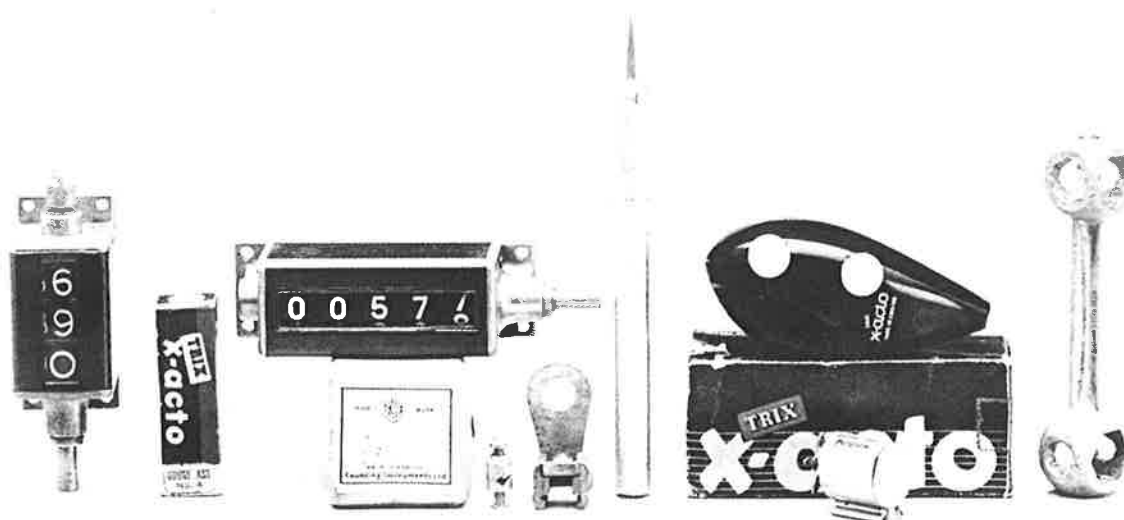
C'est la naissance du «00» qui sera rebaptisé ensuite «H0» (Halb null en allemand)

Dès le début, présent sur le stand de la foire de Leipzig, *Trix* propose un assortiment complet de rails, dételeurs électriques, buttoirs, aiguillages électriques, le tout à enfichage à éclisses automatiques avec un ballast incorporé en bakélite (c'est bon c'est du Belge) des signaux, des accessoires, bornes, transfo, rhéostats etc... une loco vapeur à tender, une loco électrique à pantos (non fonctionnels), plus de vingt wagons différents tant voyageurs que marchandises. Plusieurs sets de départ (start boxes) contenant rames complètes, un transfo et un ovale de rails. Commercialisé sous le nom de *Trix Express* en Allemagne (*TE*) et sous *Trix Twin Railway* en Angleterre (*TTR*) l'essor est fulgurant, les deux usines font le plein, chacune de son côté imaginant de nouveaux modèles commercialisés par

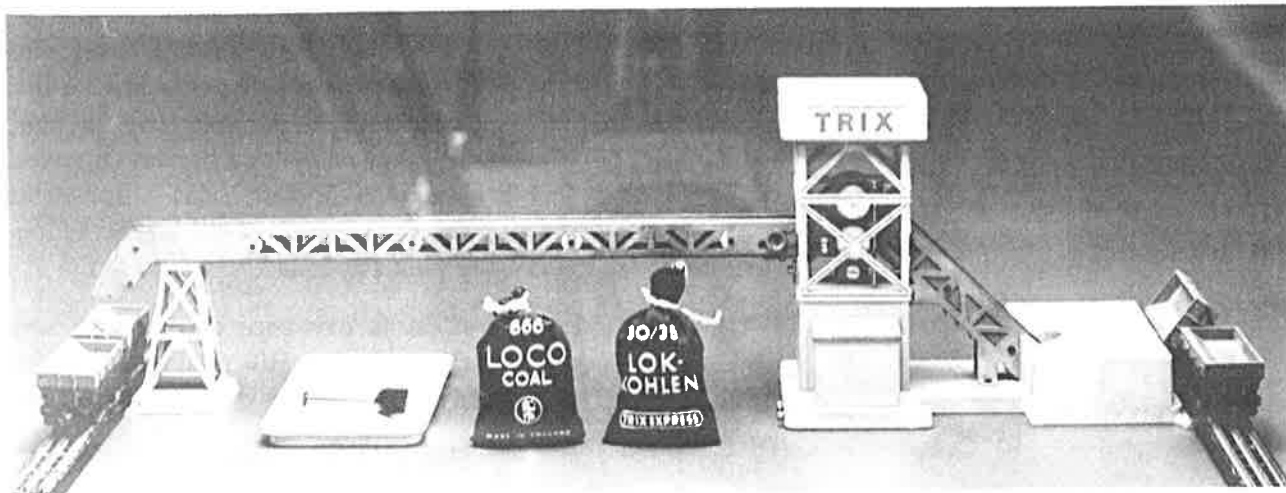
l'autre et vice versa.

1936 – Adjonction de gares et de bâtiments divers en bois

1937 – Apparition de la première loco type pacific 2-C-1 ainsi qu'un système génial d'attelage et décro-



Une sélection de compteurs, d'accessoires pour cycles et d'outils X-Acto.



Installation de chargement et de déchargement – Charbon synthétique, sans poussières ni dépôts

chage automatique par impulsion sur la machine même vous permettant d'atteler et de décrocher vos wagons n'importe où sur le circuit; j'ai l'honneur d'en posséder un exemplaire à l'état neuf.

Deux ans après *Trix*, la firme Märklin sort ses premiers modèles en «00», aussi sur base de trois rails conducteurs (Tiens tiens vous avez dit bizarre ? Comme c'est étrange).

Jusque fin 1939 plus de cinquante machines et deux cent wagons différents seront proposés avec succès tant par *TE* que par *TTR*.

1940-1945 : années de guerre – Les usines sont réquisitionnées pour la «machine de guerre». L'Angleterre fabrique des instruments pour tableau de bord d'avions. L'Allemagne entre autres des gyroscopes pour U-Boots (stabilisateurs d'assiettes pour sous-marins). D'autres jouets pour d'autres jeux...

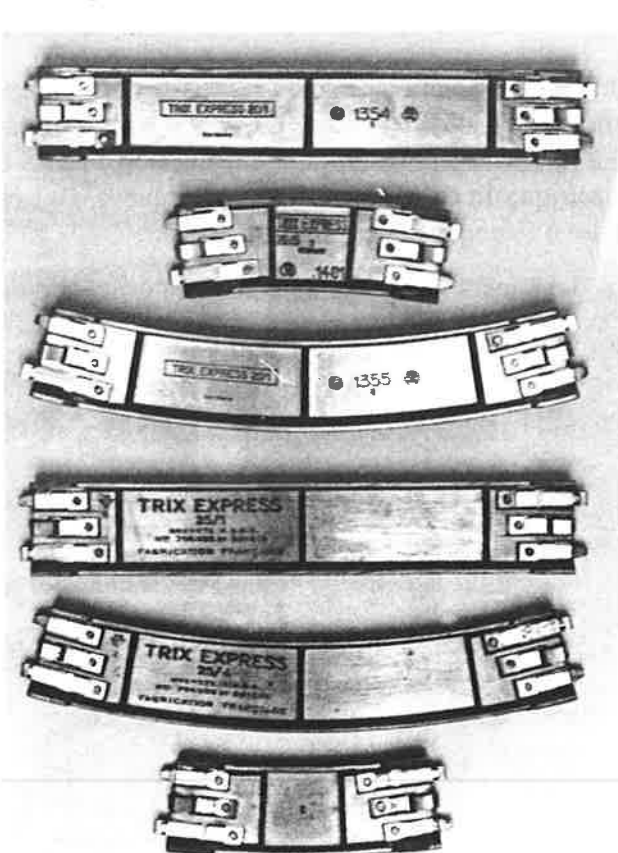
Après la guerre, outre la reconstruction de l'usine allemande de Nuremberg totalement détruite par les bombardements alliés (classée usine prioritaire par la RAF en raison de sa fabrication spécifique), une bataille juridique s'engage pour la récupération des biens. Il en résulte une séparation totale entre les deux firmes respectives. A partir de ce moment il n'y aura plus cette collaboration totale tant commerciale que créative et seul un échange de modèles intermarque parfois restreint subsiste.

TTR développe une gamme typiquement britannique, *TE* une gamme D.B. en principal et continentale tel Bavarois, SNCF, Hollandais et même USA surtout influencé par les résultats commerciaux des agents de distributions locaux.

De **1945 à 1965** se construit autour de Trix un empire du jouet au travers de nombreuses prises de

participation et de création de sociétés. Il est à noter que *Trix* fut propriétaire (ou fondateur), actionnaire majoritaire pendant cette période de marques très connues telles que :

- **X Acto** : les cutters, accessoires de vélo (qui n'a pas dans sa jeunesse utilisé la clef à deux têtes multi trous pour démonter son vélo - ça aussi c'est Trix)
- **Distler** : trains, voitures
- **Schuco** : voitures
- **Liliput** : trains injection plastiques

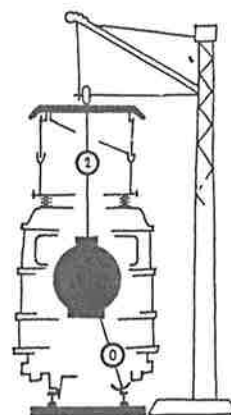
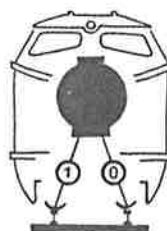


Rails Trix-Express

TRIX
INTERNATIONAL

MINITRIX
MODELLBAHNEN

Dans ce système de voies à deux rails une des locos prend son courant par les rails (0) et (1), la deuxième loco (type électrique) par le rails (0) et la ligne aérienne (2). Rail (1) à la borne rouge du premier transfo, ligne aérienne (2) à la borne rouge du deuxième transfo. Le rail (0) aux bornes bleues des deux transfos.



- **Précision Models** : bâtiments et accessoires ferroviaires
- **Röwa** : trains, wagons plastiques super détaillés et accessoires ferroviaires
- **Rivarossi** : trains, accessoires (pendant deux ans uniquement)
- **Hamo** : trains et accessoires

et de nombreuses autres firmes de distribution ou de fabrication en machines et outils

1970-1980 : la Gamme **TTR** devient obsolète, devant la montée de l'injection plastique, la filiale anglaise n'ayant pas en temps voulu réalisé les investissements nécessaires se voit contrainte de cesser la fabrication et de s'en remettre à des sous traitants (Liliput pour les carrosseries, **Trix Express** pour les châssis et moteurs).

Seul subsiste alors **Trix Mangold GmbH** à Nuremberg; l'Angleterre passe en société de distribution, Röwa et Liliput reprennent leur liberté et Hamo est absorbé par Märklin.

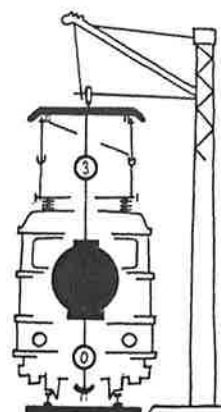
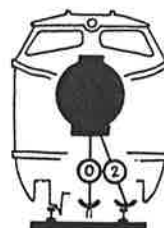
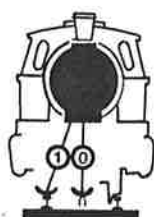
Trix développe alors sa gamme **N Minitrix** à outrance. A tel point qu'aujourd'hui encore la gamme **Minitrix** représente plus de 80% du chiffre d'affaires de la société.

Röwa et Liliput produisent leurs propres gammes et les proposent en sous-traitances à d'autres tels Märklin, Fleischman, Roco... Nous nous retrouvons alors avec des modèles identiques sous des marques différentes.

Le système **Trix Express** trois rails considérés par beaucoup comme dépassé (avec raison) subsiste toujours contre vents et marées à cause de l'action dynamique des clubs allemands, hollandais et suisses qui n'hésitent pas, pour maintenir la production, à commander eux-mêmes d'énormes quantités et de modèles spéciaux réservés à leurs membres. Hélas malgré tout la gamme s'amenuise au fil des années au grand désespoir des supporters inconditionnels dont je suis.

Une nouvelle direction commerciale s'est installée début 1994. La politique de la firme s'oriente de plus en plus en «HO» vers la production de modèles exclusifs, chers à l'achat, en séries limitées, et en collaboration étroite avec Märklin, qui bénéficie déjà

TRIX
EXPRESS



Trois trains sur la même voie. La première loco prend son courant par le rail (1), borne rouge du premier transfo, la deuxième loco par le rail (2), borne rouge du deuxième transfo, la troisième loco par la ligne aérienne (3), borne rouge du troisième transfo. Le retour commun se fait par le rail central (0), bornes bleues de chaque transfo.

de la mise à disposition de toutes les matrices d'injection de *Trix*.

Cette collaboration a déjà produit plusieurs modèles tel le train Louis II, la nouvelle machine vapeur à tourbe et ses wagons, la vapeur diesel carénée... Pièces métalliques Märklin, pièces plastiques injectée *Trix*, impression inscriptions *Trix* emballage système Märklin. Montage chez *Trix*... et Märklin... Que les puristes s'y retrouvent... Est-ce du *Trix* ? Est-ce du Märklin ? Un chat n'y retrouve plus ses petits... Rentabilité oblige...

1995 sera le 60e anniversaire de la création du système «00-H0» par *Trix*. De nombreuses manifestations et expositions sont prévues par les clubs nationaux. Hélas rien n'est prévu en Belgique...

L'échelle H0 n'a jamais été aussi populaire qu'aujourd'hui. C'est à l'infini que nous sont proposés les modèles ferroviaires et accessoires .

Trix son papy fondateur a soixante ans et, contrairement à Märklin, il lui a manqué un je ne sais quoi pour être le plus grand, alors qu'il a toujours été le premier avec ses innovations. Nombreux adeptes et surtout collectionneurs en «H0» ignorent l'apport indéniable et fondamental de *Trix Express* dans leur hobby principal.

L'histoire et l'Ombre de ce géant fondateur plane sur chaque objet en «H0» de par le monde. Sans lui rien ne serait comme maintenant.

Cet article résume de façon très succincte soixante années d'activité de la Firme *Trix*. Certains puristes ne seront pas satisfait par le contenu de cet article dont

le but est de faire connaître et lever légèrement le voile sur une partie de l'histoire du «H0». Mais ça c'est une autre histoire...

Nous sommes une dizaine d'amateurs passionnés de *Trix Express* en Belgique qui désirent absolument sauver un maximum de matériel afin de le restaurer.

Alors, si vous avez du *Trix Express*, plutôt que de le jeter, le laisser pourrir dans votre cave, ou si vous voulez nous rejoindre, contactez nous.

Sources :

- Tony Matthewman – The History of Trix HO/OO Model Railway in Britain
- Archives Trix-Mangold GmbH – Nuremberg
- Archives Trix club Holland

ndlr

A partir du catalogue 1961 figure une game Minitrix, non motorisée, à l'échelle du 1/180° et apparemment sans voie

Du matériel en version deux rails apparaît pour la première fois dans le catalogue de 1962 :

- la référence 2284 – autorail électrique ELD 2 des NS
- la référence 1531 – rame Adler

Le catalogue 1964 mentionne pour la première fois : «Trix Express international» et «Minitrix electric» ainsi que l'écartement «N», l'échelle du 1/160°. On y cite également un attelage universel Minitrix

C'est dans le catalogue 1965 que figure apparemment pour la première fois l'attelage N dans la gamme Minitrix



Ligne 19, point frontière des réseaux NS et SNCB, lors du voyage du PFT du 25 mars 1995 – photo Guy Bridoux

Compte rendu des activités

par Jean-Luc Francq

Visite de la section «Centre» à ses amis de la section «Bruxelles»

Comme prévu, les membres de la section «Centre» se sont rendus chez leurs homologues de Bruxelles le samedi 18 mars.

Nous étions une bonne douzaine à prendre l'IR de 13h09 à La Louvière Centre, gare choisie de préférence à La Louvière Sud, où s'arrêtait justement le train «télévie», avec Schaarbeek pour destination.

Bien installés dans l'AM800, nous négligeâmes le changement préconisé par l'indicateur, le sympathique chef garde et une vieille connaissance à son poste à la gare de Braine le Comte : le week end, en effet, le voyageur en provenance de la région de La Louvière se déplaçant vers Bruxelles a intérêt à quitter l'IR à Braine le Comte et à y emprunter l'ICI, ce dernier arrivant bien avant l'autre, transformé en omnibus au cours de son ultime étape.

Mais revenons à notre visite proprement dite : nous ne dirons qu'un mot : bravo!

Bravo pour les réseaux et leur exploitation avec

du matériel de rêve : nous en avons eu plein la vue!

Bravo pour l'accueil, la gentillesse, le continuels désir d'être patiemment à notre écoute et de satisfaire notre curiosité.

Cette visite, qui nous sembla si courte, ne nous laisse que de bons souvenirs. Grand Merci.

Nous comptons bien à l'occasion renouveler cette expérience – mais de façon beaucoup moins «officielle» – suivant le programme d'activités que chaque section propose.

D'autre part, certains désirent ardemment l'organisation de telles visites chez nos «collègues ferroviathes». On y travaille; il est encore un peu prématuré de dévoiler nos projet; une date est cependant retenue : le dimanche 9 juillet.

Vous êtes intéressés? Prenez contact avec l'habituel responsable, ou envoyez au secrétariat de la section «Centre» une enveloppe timbrée et self adressée : nous vous renseignerons alors avec précision.

A toute vapeur – Animation du dimanche 2 avril

De la vapeur sur le réseau et en vitrine - on avait, à cette occasion, sorti les modèles statiques réalisés par notre regretté membre Marcel Thibaut, des réalisations en plastique...mais aussi une type 1 en carton !

Des visiteurs nombreux et intéressés, un invité, Henri Scaillet, interpellé de toute part et de façon quasi ininterrompue pour une dédicace de son livre, une explication, une anecdote...et tout cela, dans une ambiance sonore typique...il ne manquait vraiment que l'odeur du charbon en ignition et de l'huile chaude ! Une réussite...!

Les membres du CFC ont été très heureux de recevoir leur «oldest member», Monsieur Emile Wery

Ci-contre : Monsieur Emile Wéry tient précieusement le livre que vient de lui dédicacer son auteur, Monsieur Henri Scaillet, le 2 avril 1995 – photo Jean-Luc Francq



Quant au repas, ce fut, une fois de plus, du délire; il semblerait d'ailleurs, que certains habitués se renseignent d'abord du menu et ensuite, éventuellement, du sujet traité !

Pour leur satisfaction :

mai : couscous
juin : barbecue à Houdeng
juillet : haricots au lard (!)

***En marge de cette journée :
Billet d'humeur***

«C'est tout ce qu'il y a ? C'est mince, hein !»

Nathalie a choisi de consacrer son dimanche à l'animation en gare; après avoir participé aux préparatifs durant la semaine, après avoir aidé son père au chargement et au déchargement de la voiture - pour arriver parmi les premiers, elle a accepté de se lever tôt - après avoir installé le stand «librairie» avec Thierry, la voilà prête à recevoir les visiteurs, à leur vendre livres, photos, autocollant, prête à participer au service du repas, prête à abreuver les éternels assoiffés que nous sommes.

Arrive un couple dont la visite sera brève; au moment de partir, l'homme s'approche de la fillette :

«C'est tout ce qu'il y a ?
C'est mince, hein !»

Comment décrire la déception de notre jeune membre qui, le coeur bien gros, vient raconter sa mésaventure ?

«Que veux-tu, Nathalie ?
Il y aura toujours des insatisfaits, quoiqu'on fasse; il y aura toujours des mécontents, oubliant que nous sommes simplement des bénévoles qui volent un peu de temps à leurs loisirs, à leur famille pour réaliser quelque chose; il y aura toujours d'éternels déçus qui ignorent que der-

nière le décor de cette activité, il a fallu remplir d'innombrables tâches obscures et ingrates : que d'heures passées à la rédaction des lettres, des affiches, des invitations, au déménagement du matériel nécessaire, d'objets parfois bien fragiles que l'on préférerait laisser en vitrine ou à l'abri dans leur écrin, mais que l'on accepte de déplacer, pour le plaisir et l'enchantement de tous...

Pour un «C'est tout ce qu'il y a ? C'est mince, hein»

Oublie ces paroles blessantes, Nathalie, ne pense qu'à toutes celles et tous ceux que tu as croisés ce dimanche et qui étaient heureux d'être là : voilà notre récompense.»

Je doute que cette «malheureuse personne» ne soit jamais membre du CFC et je ne le regrette pas.

Etre déçu est une chose, choisir comme cible à sa déception une fillette plutôt qu'un responsable adulte, c'est de la méchanceté gratuite.

Aussi gratuite...que l'accès à la gare et à nos activités.



*Monsieur Henri Scaillet dédicace son livre «J'étais machiniste»
le 2 avril 1995 - photo Jean-Luc Franco*

«Haine-Saint-Pierre, noeud ferroviaire du Centre» – Animation du samedi 8 avril

Avouons-le tout de suite : nous craignons saturer les visiteurs, en les conviant à deux activités fort similaires, à sept jours d'intervalle. Le hasard du calendrier ne fut heureusement pas préjudiciable à la présentation successive de deux livres ferroviaires. Ce fut aussi un succès, tant au niveau des visiteurs qu'au niveau de la vente des ouvrages.

Les grands artisans de cette réussite furent sans conteste les membres du PFT qui avaient répondu favorablement à notre demande, en présentant un stand particulièrement bien achalandé, mais aussi du matériel roulant sur la première voie : le 4333, la 5927 et le 554.18 tout frais repeint en deux tons de vert.

Grand merci pour leur collaboration, grand merci aussi pour la bonne surprise qu'ils réservèrent aux visiteurs présents l'après-midi.

Le bonheur et le contentement étaient aussi de rigueur, parmi les animateurs du Cercle d'histoire Henri Guillemain; un bonheur mitigé, cependant : ils espéraient tant faire participer Paul Vanbellingen, l'auteur de cet ouvrage, à cette journée mémorable... Hélas, il est malheureusement décédé, en décembre 1994.

Il reste néanmoins bien présent, au fil des pages de son livre, parmi nous.

Courrier d'un lecteur

Messieurs,

Concerne : Nouvelles de la SNCB du Ferro-Flash 175, page 23.

C'est avec grand intérêt que je lis la revue de notre club dans laquelle vous mettez tant de soin et de votre précieux temps. Je me dois néanmoins de rectifier un article paru dans le numéro 175 sous la plume de Monsieur Hector Habeu que je n'ai malheureusement pas l'honneur de connaître. Loin de moi l'idée de critiquer «stérilement», mais il me semble, selon mes informations et pour les avoir empruntés plusieurs fois, que les TGV-R (Réseaux) font arrêt à Lille-*Europe* (située sur la ligne nouvelle à grande vitesse) et non Lille-*Flandres* (gare des trains classiques). De plus, les TGV-R se composent de *dix* éléments dont :

- deux motrices (une à chaque extrémité)
- trois remorques de première classe

- cinq remorques de seconde classe dont une *Bar*

Or, à la lecture de l'article précité, et si je compte bien, trois remorques de première, une voiture bar et cinq voitures de deuxième classe font **Onze** éléments pour un TGV-R (voir le dernier paragraphe de la relation «Paris - Bruxelles» page 23).

D'autre part, dans le paragraphe concernant «*l'Atelier de Traction de Forest-Midi*», il est fait mention de l'abréviation «AT» pour Atelier de Traction. Or depuis le temps que je fréquente de nombreux cheminots, j'ai toujours entendu ceux-ci parler de ATE ou ATD selon qu'il s'agisse d'un atelier «électrique» (E) ou «diesel» (D). Cela peut paraître sans doute une futilité, mais il me semblait utile d'apporter ces précisions aux lecteurs de notre bulletin Ferro-Flash.

En attendant de vous lire très prochainement, recevez, Messieurs, mes sincères salutations ainsi que mes encouragements à poursuivre votre tâche.

Aries d'Octodurum

Rendez-vous «Vapeur vive»

Animation du dimanche 4 juin de 10 à 18h

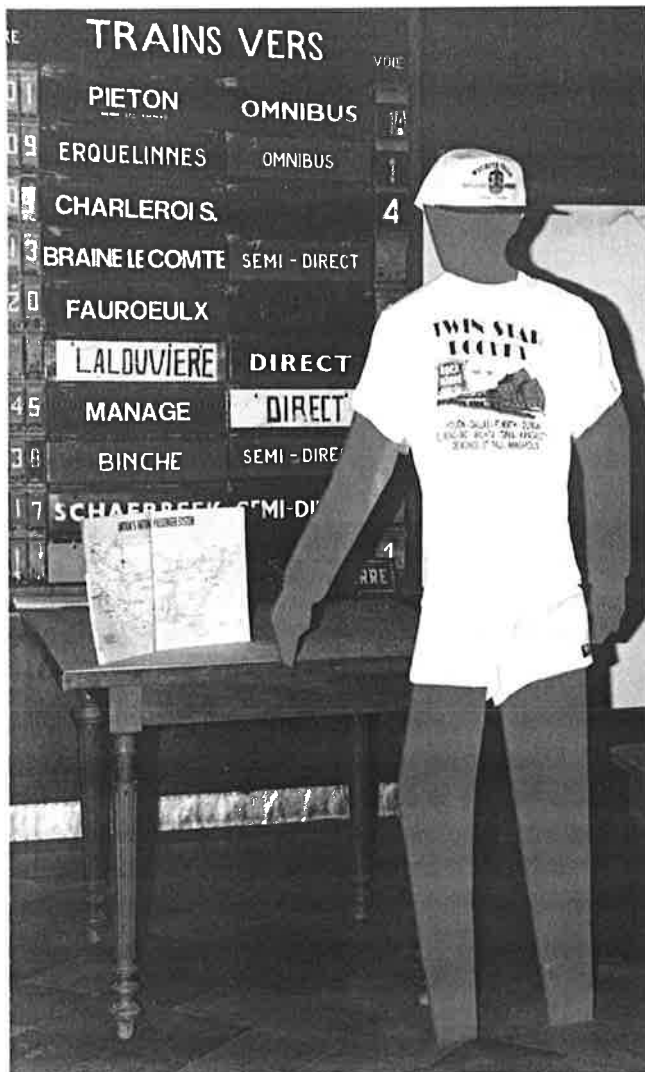
au Parc de la Crèche – Chaussée Houtart à Houdeng

Barbecue, journée reposante dans un cadre agréable.

Renseignements : Richard Debliquit (064/21.18.81) ou Jean-Luc et Patricia Francq (064/44.25.71)

Animation en Gare, le dimanche 2 juillet

Les Chemins de fer américains



Il semblerait que certains d'entre nous s'intéressent aux Chemins de fer américains .

Jean-Marie Boone, Michel Potie et dernièrement Jean-Pierre Hoven ont eu l'occasion de nous faire admirer leurs modèles US sur notre réseau.

Voilà pourquoi nous avons programmé cette journée. Modèles, documents, films...et repas de circonstance.

Illustration ci-contre :

Notre garde-salle a revêtu sa tenue de vacances, en lieu et place de son habit réglementaire.

Merci à notre ami – et nouveau membre – Alain Deltenre d'avoir pensé au CFC lors d'un voyage aux Etats Unis.

Le week-end du 1^{er} et 2 juillet est aussi de la ducasse du quartier et nous tenons à y participer à notre manière.

Illustration ci-contre :

Animation en – et hors de la – gare en juillet 1993.

Il arrive encore que ce quartier, autrefois si vivant, sorte un peu de sa torpeur, lors des festivités locales et c'est heureux.



Vapeurs, voies étroites, modèles et modules

Exposition de modélisme ferroviaire basée principalement sur les voies étroites

Nombreux réseaux animés et dioramas :

Vicinaux (H0m), belges (H0), rhétique suisse (H0m), français (H0m), américains (H0, H0n3 et HOe) et LGB. Maquettes artisanales et matériels peu courants de toutes échelles en vitrine

Exposition ouverte de 10 à 19 h les week-end des 10-11, 17-18 et 24-25 juin 1995

Musée du moulin d'Arenberg, rue Docteur Colson à Rebecq (B)

Les dimanches, possibilité de ballades en train à vapeur à voie de 0,60 m sur le

«Rail Rebecq Rognon»

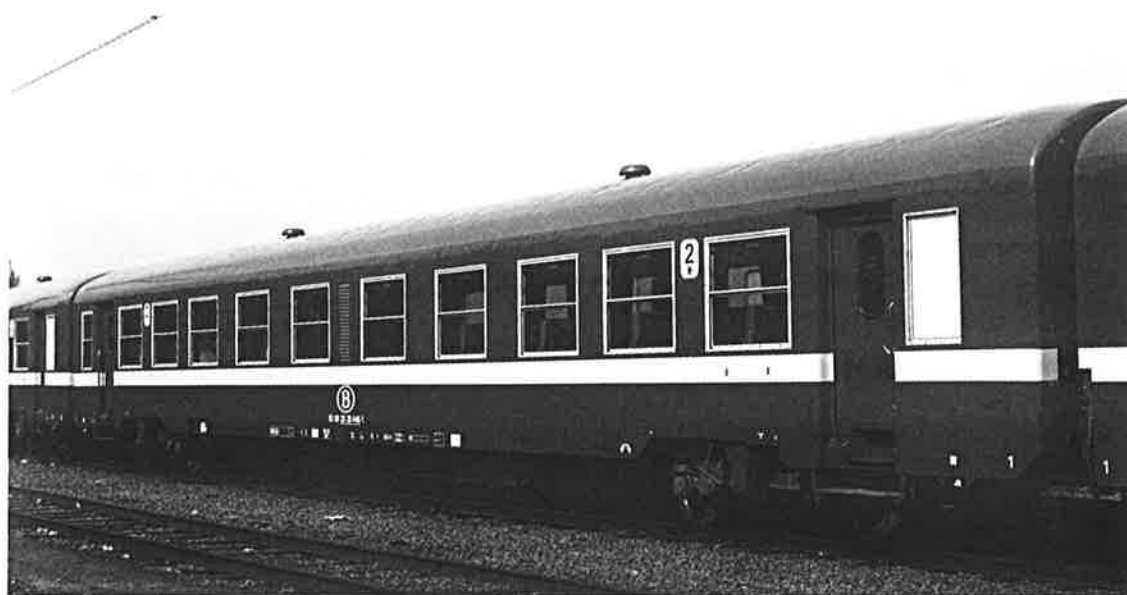
Pour les amateurs et seulement pendant la durée de l'exposition, circulations spéciales d'un train de mineurs sur cette ligne

Pour tous renseignements :

Guy Tyteca - rue des Prés, 6 - 7090 Steenkerque (B) - (067/67.02.46)



K4 ex-UIC Y SNCF, ci-dessus et K4 ex-USI SNCF, ci-dessous, en gare de Schaerbeek, le 23 avril 1995 - photo Guy Bridoux



En parcourant le bulletin des adjudications, rubrique SNCB

N° 5 du 3.02.1995

Avis n° 429 Fourniture et installation d'un câble à fibre optique suspendu à la structure porteuse du fil de contact de la SNCB.

Avis n° 430 Ligne 96, km 17,020 à 57,100, entre Mons et Lembeek : abattage d'arbres, coupe de taillis, débroussaillage et enlèvement d'objet dans les talus longeant les voies.

Avis n° 431 Ligne 97, Mons - Quiévrain, AT Saint-Ghislain : travaux de voie et réalisation de pistes en béton autour de l'atelier.

Avis n° 479 Ligne 50, tronçon Denderleeuw - Aalst : amélioration du drainage de la plate-forme de la voie.

Avis n° 490 Villes et communes de Rumes, Antoing, Leuze, Chièvres, Brugelette, Ath, Enghien, Rebecq et Tubize : construction de bâtiments pour postes CAI et AT sur la ligne à grande vitesse Paris - Bruxelles.

N° 6 du 10.02.1995

Avis n° 514 Gares de Meiser, Evere, Bordet et Haren : mise en oeuvre d'un nouveau revêtement de quai

Avis n° 528 Beauraing, ligne 166, Dinant - Bertrix : mise au gabarit électrique de la passerelle située au km 26.569.

Avis n° 567 CW Gentbrugge : pose d'une clôture à claire-voie côté rue.

N° 7 du 17.02.1995

Avis n° 608 Fourniture et placement d'un tableau général de basse tension dans la gare de Brugge.

Avis n° 659 Travaux de mise en place d'équipements de téléaffichage en gare d'ottignies, ligne 161, Bruxelles - Namur.

Avis n° 689 Gare de Bruxelles-Nord (ancien Salon royal) : réalisation d'une cabine de signalisation.

Avis n° 745 Base de Saint-Druon à Antoing : fourniture de cinq lots de fils et câbles nus pour lignes de contact (cuivre + aluminium).

N° 8 du 24.02.1995

Avis n° 758 Gare de Berchem : transformation du bâtiment de la gare (chauffage, ventilation, éclairage, force motrice, téléphone).

Avis n° 779 Passage supérieur (rue Dierin Patar), ligne 42, bk 28.192, Rivage - Troisvierges (commune d'Aywaille) : remplacement, avec rehaussement, du tablier dans le cadre de l'électrification.

Avis n° 780 Travaux d'entretien des toitures de divers bâtiments situés en gare d'Arlon et de Stockem.

Avis n° 781 Atelier central de l'Infrastructure de Bascoup : fourniture de 4.040 éclisses isolantes à base de résine époxy.

Avis n° 850 Travaux de stabilisation de talus et évacuation des eaux, ligne 78, bk 76,580 à 77,205, voie A (commune de Maubray).

N° 9 du 3.03.1995

Avis n° 882 Commune de Butgenbach, ligne 45A, Losheimergraben - Wévercé, pont passage inférieur situé au km 35.017 sur la route de Butgenbach à Elsenborn : réfection des maçonneries de parement en moëllons.

Avis n° 916 Fourniture, installation et mise en service de réseaux radio nouveaux, à remplacer ou à étendre, dans plusieurs ateliers de matériel roulant de la partie nord du pays.

N° 10 du 10.03.1995

Avis n° 998 Fourniture de 196 véhicules automobiles.

N° 11 du 17.03.1995

Avis n° 1074 Travaux de désherbage chimique de voies ferrées, dépendances et quais sur l'arrondissement infrastructure de Tournai (les opérations de désherbage doivent être terminées avant le 15 juin de chaque année).

Avis n° 1113 Antwerpen - Schijnpoort : bétonnage des fouilles et pose de colonnes verticales de support pour une installation de visite des pantographes.

Avis n° 1114 Commune de Sint-Katelijne-Waver, lignes 25 - 27, Bruxelles-Nord - Antwerpen-Centraal, section de ligne Mechelen - Kontich, passage supérieur Hertstraat, km 26,402 : réfection du béton et travaux de peinture.

Avis n° 1152 Gare de Deinze : mise sous abri des escaliers du quai n° 1.

Avis n° 1168 Ligne 130A, Charleroi - Erquelinnes, voie B : renouvellement de rails, traverses et ballast et assainissement de la plate-forme en gare de Landelies.

Avis n° 1200 Gare de Schaerbeek, bâtiment de service voie & E.S. : travaux de toiture et d'égouttage.

N° 12 du 24.03.1995

Avis n° 1201 Gares et dépendances sises sur le territoire du 23e arrondissement infrastructure, à Mechelen : contrôle de la croissance de la végétation pendant les années 1995, 1996, 1997, 1998 et 1999.

Avis n° 1212 Ligne 54, Willebroek-Y Heike : suppression des arrêts à hauteur des passages à niveau (PN) 7 et 9, dépose des quais et adaptations de la plate-forme.

Avis n° 1231 Oostende-Formation (faisceau C) : installation de vidange pour WC étanches.

Avis n° 1245 Ville de Mechelen, ligne 27B, Y Weerde-Y Otterbeek (voie A), Y Sint-Katelijne-Waver-Y Weerde (voie B), km 20.472. PI Leuvensesteenweg : remettre en état des éléments métalliques et travaux de peinture.

Avis n° 1263 Schaerbeek, centre de production infrastructure : livraison, placement et mise en service d'une installation d'éclairage pour un chantier de longs rails soudés.

Avis n° 1273 Gent-Sint-Pieters, ligne 50A, BK 52,195 : enlèvement des anciennes couches de peinture des parois du passage sous voies.

N° 13 du 31.03.1995

Avis n° 1329 Ligne 12. travaux au câblage.

1330 Ligne 21 C, Winterslag - Bilzen, Commune de Genk, km 30.808 : prolongation du passage inférieur «Klein Termien».

Avis n° 1338 Acquisition de circuits de voie à joint électriques pour la détection des trains sur le réseau. Ce type de circuit de voie fonctionne sans joints isolants et présente une immunité pour les courants de traction alternatifs et continus.

Avis n° 1342 Renforcement du passage inférieur situé au km 0450 de la ligne 124 A/1, bifurcation La Sambre - La Sambre.

Avis n° 1351 Postes d'entretien d'Oostende et de Châtelet, fourniture de deux installations fixes pour la vidange des WC fermés de voitures à voyageurs. Chaque installation comprend : une installation à vide, des réservoirs pour entreposer les eaux résiduaires des WC fermés, des pompes, des conduites hydrauliques, l'alimentation électrique nécessaire à l'aspiration automatique des eaux résiduaires dans des puits placés dans l'entrevoie d'un faisceau d'entretien.

Avis n° 1372 Ligne 44, Pépinster - Spa, commune de Pépinster, passage inférieur situé au km 0.130, entre les rues J. Bouhy et de l'Hospice : réfection des maçonneries de parement en pierres de taille.

Avis n° 1373 Ligne 34, Hasselt/Liège-Guillemins (voies électrifiées), Ville de Liège : renouvellement complet du passage à niveau n° 4.

Avis n° 1414 Travaux aux cables et à la signalisation : Antwerpen-DS-Linkeroever. Equipement des passages à niveau n° 1219, 1221, 1223 et 1229 de troisième catégorie et adaptation de l'annonce du passage à niveau n° 12.

N° 14 du 7.04.1995

Avis n° 1481 Fourniture, pose et jointage d'un câble à 36 fibres optiques monomodes sur le tronçon Mons - Halle et Jurbise - Ath des lignes 96 et 90.

Avis n° 1482 Modification des lignes de contact de la gare de Braine-l'Alleud.

Avis n° 1483 Gare d'Oostende : nouvelle cabine de signalisation.

Avis n° 1500 Ligne 42, Rivage - Troisvierges, tronçon Rivage - Gouvy : entretien des ouvrages d'art.

Avis n° 1501 Renouvellement du passage supérieur situé au km 133.981 de la ligne 165, Libramont - Athus, à Halanzy (commune d'Aubange).

Avis n° 1502 Fourniture de combustibles liquides pour chauffage

Avis n° 1538 C.W. Gentbrugge : renouvellement du toit en plan avec des bitumes renforcés aux fibres de verre.

N° 15 du 14.04.1995

Avis n° 1594 Peinture des supports métalliques et réparation des dés en béton des installations caténaïres des districts Nord-ouest, Sud-ouest et Sud-est.

Avis n° 1612 Ligne 204, Gent-Zeehaven, Petroleumdok : pose des rails et des appareils de voie.

Avis n° 1628 Remplacement de la superstructure du passage inférieur situé au km 47.552 de la ligne 166, Dinant - Bertrix, à Louette-Saint-Denis (commune de Gedinne).

Avis n° 1658 Fourniture de 1600 m³ de planches brutes en chêne ou en bois exotique pour planchers de wagons, répartis en 32 lots identiques, comprenant chacun : 37,5 m³ de planches de 2,80 m (50 mm d'épaisseur) et 12,5 m³ de planches de 2,80 m (75 mm d'épaisseur).

Avis n° 1660 Ligne 122, Y Melle - Geraardsbergen, commune de Moortsele : soutènement de talus, immobilisation de la couche meuble du sol au moyen de piliers coulés dans ce dernier.

Avis n° 1740 Ligne 97, Mons - Quiévrain, ville de Mons. Elargissement de la plate-forme ferroviaire en vue d'améliorer le tracé des voies principales, ainsi que la construction d'un couloir sous voies au km 41,439 sur la RN544 Mons - Blaregnies, avec établissement d'une voirie entre l'avenue Joseph Wauters et le zoning artisanal de Cuesmes en vue de la suppression du passage à niveau n° 99 au km 41,390.

N° 16 du 21.04.1995

Avis n° 1755 Y Stade de Berchem : travaux de câblage pour l'installation de réchauffement des aiguilles.

Avis n° 1770 Ligne 130, Namur - Charleroi, gare de Châtelet : construction d'un hall pour poste d'entretien couvert.

Avis n° 1779 Ligne 94, Silly - Enghien : entreprise de travaux extérieurs de signalisation.

Avis n° 1780 Antwerpen-Noord, nouvel atelier de traction et nouveaux faisceaux de voies, première phase : remblai.

Avis n° 1793 Lignes 124 et 130 A, anciens points d'arrêt de Marchienne-Est et de La Vilette : démolition de bâtiment, d'abris et remblayage d'un couloir sous voies.

Travaux sur le réseau (Centre)

Un vent nouveau souffle sur le réseau. On y travaillera, dans la mesure du possible chaque semaine; projections, activités «ludiques» diverses commenceront désormais à 21h.

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 19 mai
de 19.30 à 22 h

CFC
Section du Centre
Réunion Gare Musée

Réunion libre

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

Vendredi 26 mai
de 19.30 à 22 h

CFC
Section du Centre
Réunion Place Caffet

Bibliothèque

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

Du 3 au 5 juin

Stoomgroep Turnhout vzw
Internationale stoomdagen

Stadspark van Turnhout (B)
014/41.90.74

Week-end du 20 et 21 mai

Rail miniature hutois

*Salon international
de modélisme*

Hall Omnisports
Avenue de la Croix Rouge, 4
Huy (B)
085/71.33.43

Vendredi 26 mai
de 20 à 23 h

CFC
Section de Bruxelles

Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Pierre Cooreman

On roule

Gilbert Collin – 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez – 010/65.87.48

Dimanche 4 juin
de 10 à 18 h

CFC
Section du Centre

Animation en gare

*Rendez-vous
«Vapeur vive»*

Chaussée Houtart
Houdeng (B)

**Barbecue,
journée reposante
dans un cadre agréable**

Jean-Luc Francq – 064/44.25.71
Richard Debliquit – 064/21.18.81

Samedi 20 mai
de 14 à 18 h

CFC
Section de Bruxelles

Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Pierre Cooreman

On roule

Gilbert Collin – 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez – 010/65.87.48

Samedi 27 mai

GTF

Voyage

*Adieu et renaissance
des voitures K*

Dimanche 28 mai
de 11 à 16 h

Adler
Modellspielzeugmärkte

Bourse d'échanges

Messe, Congress-Centrum West
Rheinsäle u. Hauptrestaurant
Köln (D)

Entrée : 7 DM

02103-51133 et 0203-746327

Dimanche 4 juin
de 9 à 13 h

Hoeseltse treinclub

Bourse d'échanges

Trains et accessoires

Centre culturel
Hoeselt (B)

Entrée : 50 BEF

089/41.23.18 ou
089/41.53.72 après 20 h

Samedi 20 mai

PFT

Patrimoine ferroviaire touristique

*Excursion
avec l'automotrice AM 50
et la locomotive 40100*

02/770.51.82

Dimanche 21 mai
à partir de 8 h

Bourse «en tout genre»

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert

Vendredi 2 juin
de 19.30 à 22 h

CFC
Section du Centre

Ciné - Gare

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

Jean-Luc Francq – 064/44.25.71

Mardi 6 juin
de 20 à 23 h

CFC
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Guy Tyteca

On roule

Gilbert Collin – 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez – 010/65.87.48

Vendredi 6 juin
de 19.30 à 22 h

CFC
Section du Centre
Réunion Place Caffet

Bibliothèque

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

Vendredi 10 juin
à 20 h précises

CFFL
Club ferroviaire
Froidmont-Locomotion

*Les chemins de fer
après 1945*

**Cinéma 16 mm par
Monsieur Phil Dambly**

Centre culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)
Alain Defechereux - 02/654.05.79

Week-end du 10 et 11 juin

De Bontridder BVBA

Portes ouvertes LGB

Molenstraat 139
Lint (B)
03/455.49.49

Vendredi 16 juin
de 19.30 à 22 h

CFC
Section du Centre
Réunion Gare Musée

Réunion libre

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

Dimanche 16 juin
à partir de 8 h

Bourse «en tout genre»

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert

Samedi 17 juin
de 14 à 18 h

CFC
Section de Bruxelles

Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Jean-Pierre Tramasure

On travaille - Brocante

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

Dimanche 18 juin
de 11 à 16 h

Adler
Modellspielzeugmärkte
Bourse d'échanges

Stadhalle
Jan-Wellem Str./Wienerpl.
Köln-Mülheim (D)

Entrée : 7 DM

02103-51133 et 0203-746327

Dimanche 18 juin
de 9 à 13 h

*Internationale train
en autobeurzen*

Zaal Sint-Josef
Dalhiastraat 23
Wommelgem (B)

Marseloo - 03/231.64.17
Van Kerkhove - 03/774.13.05
03/774.50.98

Vendredi 23 juin
de 19.30 à 22 h

CFC
Section du Centre
Réunion Place Caffet

Bibliothèque

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

Vendredi 23 juin
de 20 à 23 h

CFC
Section de Bruxelles

Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Roger Lefrancq

On roule

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

Samedi 24 juin

PFT

Patrimoine ferroviaire touristique

*Voyage avec la
locomotive vapeur 26.101
autour de Bruxelles*

02/770.51.82

Dimanche 25 juin

Vercauteran

*Vente aux enchères
et bourse d'échanges*

Hôtel Serwir
Sint-Niklaas (B)

052/47.84.02

**Comité de la section
«Centre»**

et

Responsables des réseaux

Jean-Marie Boone

Commissaire

Richard Debliquit

Vice-président

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

Président de la section Centre

Responsable des Animations en gare
et de la bibliothèque

064/44.25.71

Avenue Churchill, 18
7140 - Morlanwelz

Patricia Francq - De Nutte

Trésorière

064/44.25.71

Avenue Churchill, 18
7140 - Morlanwelz

Serge Gailliez

Responsable des réseaux

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 Hauteфин

Vice-président

Responsable modélisme

064/44.99.60

Rue Argentin, 1
7140 - Morlanwelz

Marc Pater

Commissaire

064/28.31.57

Rue Henri Léonard, 50
7170 - La Hestre

Raphaël Renuart

Responsable des réseaux

Frank Wéry

Responsable des réseaux

Vendredi 30 juin
de 19.30 à 22 h

CFC

Section du Centre

Réunion Gare Musée

*Réunion libre Vidéo
à partir de 21 h*

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

Vendredi 21 juillet
de 19.30 à 22 h

CFC

Section du Centre

Gare Musée

Soirée à la belge

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

Dimanche 2 juillet
de 10 à 18 h

CFC

Section du Centre

Animation en gare

*Les chemins de fer
américains*

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

Vendredi 28 juillet
de 19.30 à 22 h

CFC

Section du Centre

Réunion Place Caffet

Bibliothèque

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

Vendredi 7 juillet
de 19.30 à 22 h

CFC

Section du Centre

Réunion Place Caffet

Bibliothèque

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

Vendredi 4 août
de 19.30 à 22 h

CFC

Section du Centre

Réunion Gare Musée

*Réunion libre Vidéo
à partir de 21 h*

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

Dimanche 9 juillet

CFC

Section du Centre

*Visite groupée
chez des amis
ferrovipathes*

informations suivront
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Dimanche 6 août

CFC

Section du Centre

Relâche

Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 14 juillet
de 19.30 à 22 h

CFC

Section du Centre

Gare Musée

Soirée à la française

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

Vendredi 11 août
de 19.30 à 22 h

CFC

Section du Centre

Réunion Gare Musée

Réunion libre

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

Les 12, 13 et 15 août

A.S.Vi.

Association pour la sauvegarde
du vicinal

Festival vicinal

Jean Laterre - 071/37.00.05
071/51.66.03 (le soir - 02/673.48.63)

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

Guy Bridoux

Coordinateur revue

02/374.88.93

Electronique, voitures ex-DB,
nouveautés 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

Victor Lognard

Responsable du local FSR

02/215.91.63

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

Charles Tubach

Responsable du réseau de FSR

02/380.58.16

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