



Juillet - Août 1998

BELGIQUE-BELGIE  
P.P.  
1180 Bruxelles 18  
17797

FEBELRAIL - Sekretariaat - 512

Holle Eikaard, 45  
2550 Kontich

# Ferro Flash



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 800, -**

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

**BEF 450, -**  
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**

**Dossier**

Les trains blindés (2<sup>e</sup> partie – suite du FF n° 192) ..... p. 4  
La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 8<sup>ème</sup> partie ..... p. 11

**Info « Bruxelles »**

Prochaines réunions mensuelles ..... p. 10  
Les travaux au réseau de Schaerbeek ..... p. 18  
Compte rendu de la réunion du comité de Bxl ..... p. 21

**Echos du « Centre »**

20 juin: destination Lille par la LGV ..... p. 22  
Le modélisme militaire à l'honneur au CFC Centre ..... p. 24  
Assemblée intermédiaire du CFC – Centre ..... p. 24

**Divers**

Editorial ..... p. 2  
In memoriam...Au revoir, Paul ..... p. 2  
Ferro Kids ..... p. 3  
Référendum CFC – Fébelrail ..... p. 10  
Erratum au FF n° 192 – mai-juin 1998 ..... p. 20  
Agenda ..... p. 25

**Photo de couverture**

Le plan IC/IR 98 a enfin rétabli un service de voitures internationales sur la liaison Liège-Luxembourg. Hormis la rame assurée par les CFL, la combinaison de base, cet été, s'établit: 2\*I10B + I10A + Dms le fourgon étant spécialisé au service des vélos. Gouvy, le 21 juin 1998

**In memoriam...Au revoir, Paul,**

Le 27 juillet 1998, notre ami Paul ISTAZE nous quittait pour un voyage où l'on ne délivre jamais de ticket de retour...

Ceux qui ne se rappellent pas bien qui était Paul, doivent imaginer un grand gaillard à la chevelure blanche qui débouchait de l'escalier du local de la gare de Schaerbeek, ou entrait en salle de réunion, avec toujours un large, très large sourire. Adresser un bonjour cordial à chacun était son premier souci, et, à l'époque des fêtes, il n'omettait jamais de gratifier ses amis d'un massepain dont il avait le secret.

Nous n'oublierons pas non plus sa visite à l'exposition de l'athénée de Woluwé St.Lambert, en mars 1997, où il proposa à notre admiration un splendide autorail de la série 4000 dont il était, à juste titre, très fier.

Toujours aux lèvres le mot pour rire, sachant se mettre au niveau de chacun, Paul était estimé par tous et par toutes pour son extrême cordialité.

Il nous a toujours vanté les mérites et la gentillesse de Carine, son épouse, connue seulement de quelques uns d'entre nous. Sachez, Madame, que nous participons à votre peine mais que le sourire de Paul est quelque chose qui ne s'oubliera pas.

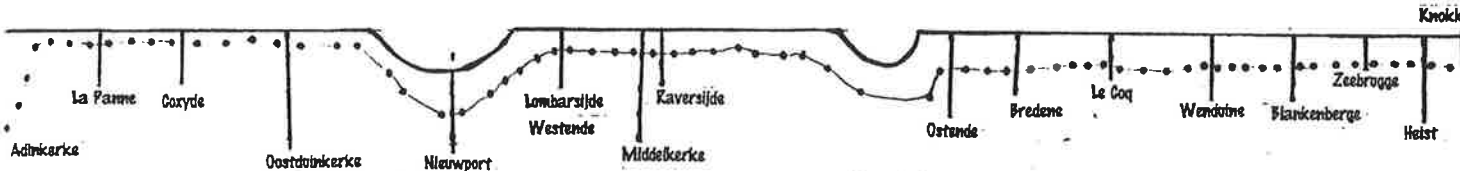


# FERRO == KIDS

NUMERO 4  
 éditrices responsables:  
 Francq Nathalie  
 Francq Barbara



## SUJET: VACANCES ... LES TRAMS À LA CÔTE



Pour ceux qui ne vont pas nager dans la mer "ultra bleue" ou grimper dans les cocotiers, il y a une dernière chance : la côte belge. De La Panne à Knokke, il y a 70 stations de trams. Les trams du littoral traversent 15 villes :

La Panne = 7 stations  
 Coxyde = 4 stations  
 Oostduinkerke = 4 stations  
 Nieuwport = 6 stations

Lombarsijde + Westende = 6 S  
 Middelkerke = 4 stations  
 Raversijde = 1 station  
 Ostende = 11 stations  
 Bredene = 3 stations  
 Le Coq = 5 stations  
 Wenduine = 5 stations  
 Blankenberge = 5 stations  
 Zeebrugge = 4 stations  
 Heist = 3 stations  
 Knokke = 2 stations.

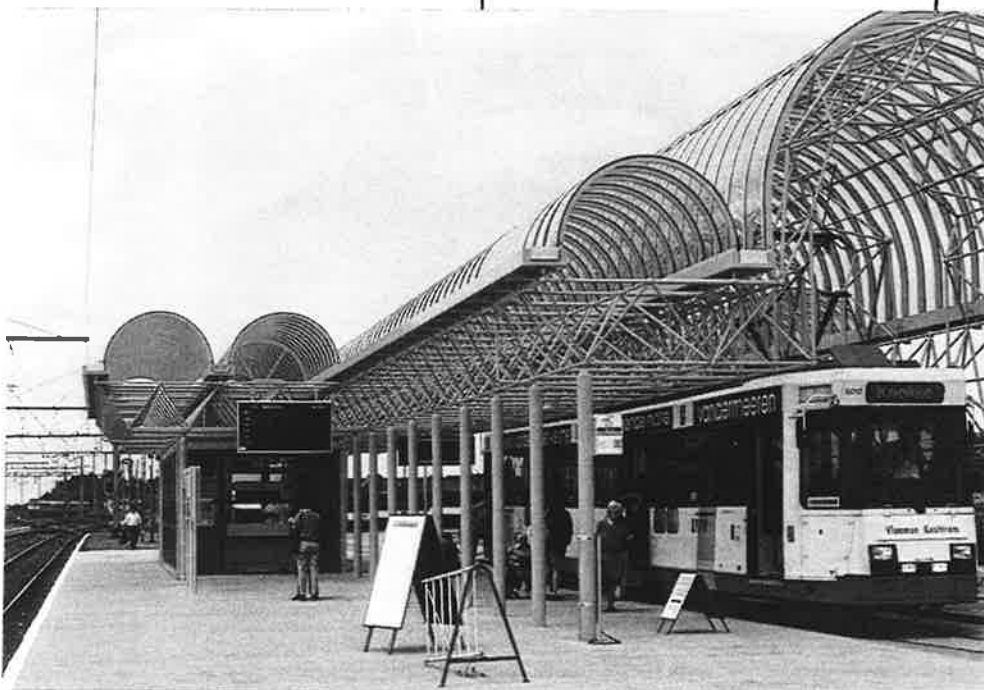
On vient de construire un tout nouveau terminus à Adinkerke près de la gare (photo 1).

S'ennuyer à la côte? Impossible!  
 On a tout prévu : Avec les trams, vous pouvez faire La Panne Knokke en 137 minutes si vous avez envie de changer d'air.

Avec le raz de marée de ticket spéciaux en tram, évidemment, comme :  
 La carte plus : aller-retour vers la destination de votre choix + entrée à un parc d'attraction  
 Le billet événement : voyage aller-retour avec un prix avantageux + un billet d'entrée éventuel à un événement sur place. Sans oublier l'abonnement, la carte urbaine, ...

Des Questions? Envoyez-nous une lettre à l'adresse ci-dessous

PROCHAIN NUMÉRO :  
 SPECIAL PHOTOS TRAMS  
 PASSÉ , PRÉSENT ...



FERRO -- KIDS

B.N. FRANCO  
 avenue W. Churchill, 18  
 7140 Morlanwelz.

# Les trains blindés (2<sup>e</sup> partie - suite du FF n° 192)

par Jean Harlepin

## 3. Composition des trains blindés

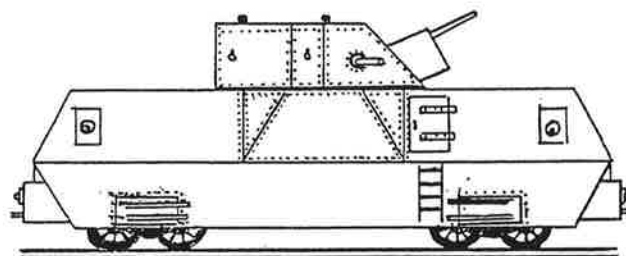
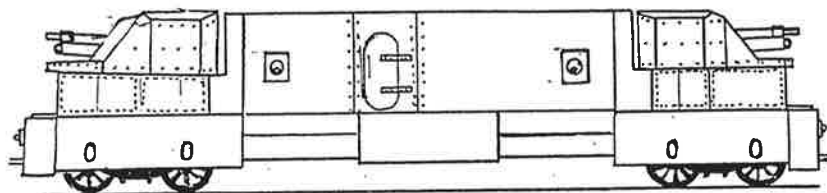
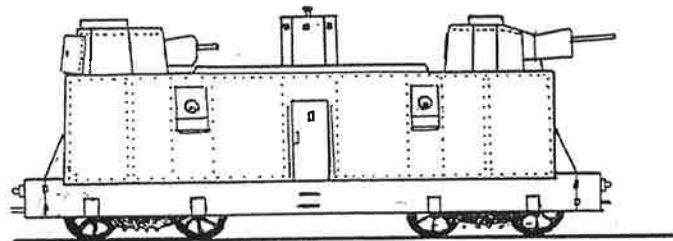
Au départ, aucune philosophie d'emploi ne déterminait de règles dans la constitution des trains blindés, et seules, les contingences locales déterminaient la réalisation, généralement improvisée, du train.

Le premier besoin était soit la protection du train, soit celle de la voie. Au début, on plaça quelques wagons protégés et armés devant les trains civils, mais très vite, on dut constituer des trains blindés autonomes pour le contrôle de la voie, avec possibilité de réparer.

Au fur et à mesure des expériences et des besoins, ces derniers permirent de définir des règles. Ainsi, le train blindé devant agir dans deux directions pouvant être hostiles, il fallut prévoir une symétrie; la locomotive fut ainsi prévue au centre du convoi et, de part et d'autre, des wagons blindés furent prévus pour agir soit défensivement, soit offensivement. Ici déjà apparaît une limite à l'action du train blindé; il est lié à la voie et son action est linéaire, avec des limites assez strictes dans le plan latéral.

Comme on le voit, l'improvisation fit place à l'organisa-

*Exemples de wagons blindés russes.*



tion; il en fut de même pour les wagons qui commencèrent à être agencés en fonction d'un rôle particulier; c'est ainsi que l'on arrive aux types de wagons suivants:

### 3.1 Dans les trains plus ou moins standardisés

#### 3.1.1. Wagon de sécurité (Abstosswagen)

Il s'agit la plupart du temps d'un wagon plat à deux essieux, destiné à «sauter» sur une éventuelle mine non repérée, pour protéger le train. Parfois ce wagon est chargé de matériel destiné à réparer la voie, en cas de sabotage.

#### 3.1.2. Wagon chasseur de char (Panzerjägerwagen)

Ce type de wagon est apparu en Allemagne à la fin du conflit 39-45 sur le front russe. A ce moment, les chars jouaient un grand rôle dans les batailles et les trains blindés devaient pouvoir se défendre contre les chars. Il s'agissait d'une tourelle de char, équipée d'un canon anti-char et montée sur un wagon spécial, blindé, au profil très bas.

#### 3.1.3. Wagon porte char (Panzerträgerwagen)

Ce type de wagon fut une spécialité allemande dès 1940. Au départ, on utilisait un wagon plat sur lequel on plaçait un véhicule blindé d'un modèle périmé (FT 18 français) ou déclassé (Skoda, Somaui). Cette technique procurait rapidement un wagon avec casemate blindée et tourelle d'appui feu. Très vite, ces wagons furent aménagés spécialement pour le transport de chars; ils furent blindés (latéralement et sur les infrastructures) et même équipés à l'avant, d'une rampe permettant de débarquer l'engin.

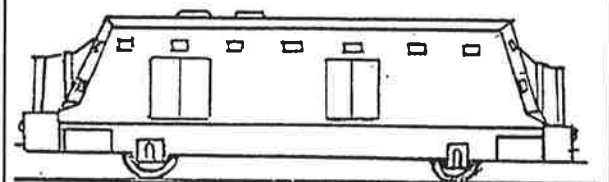
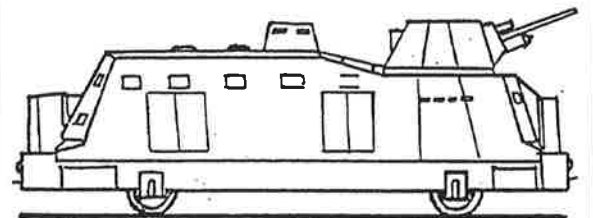
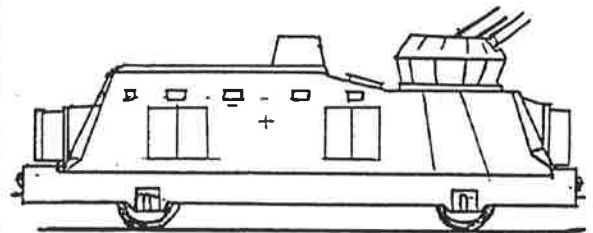
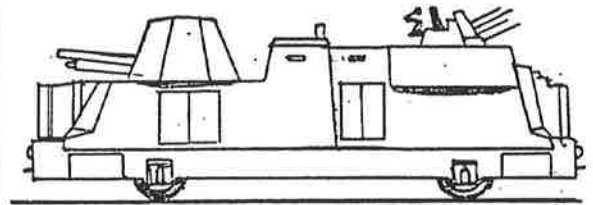
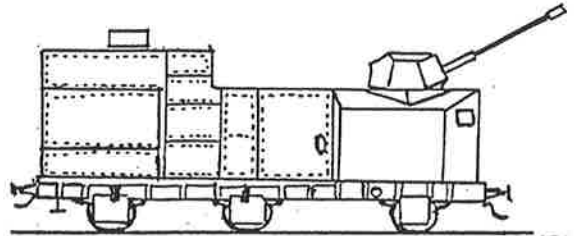
#### 3.1.4. Wagon d'artillerie (Artillerie und Flak und Komandowagen)

Appelé aussi «A Wagen» ce type de wagon comportait d'un côté une tourelle armée d'un canon (par exemple du calibre 75, 76,2 ou même 105 mm) et de l'autre, une nacelle ou baignoire équipée d'une pièce anti-aérienne; au centre, se trouvait un poste d'observation.

#### 3.1.5. Wagon artillerie (Geschützwagen)

Appelé aussi «G Wagen», ce wagon était équipé, lui, aux deux extrémités, d'une tourelle armée d'une pièce d'artillerie (canon ou obusier). Le calibre pouvant être de 105 et même de 150 mm.

### Exemples de wagons blindés standards allemands en 1943-44



### 3.1.6. Wagon de commandement et d'infanterie (Komando Wagen)

Appelé également «K Wagen», c'était un wagon blindé, fermé, avec des meurtrières et un poste d'observation. Ce wagon abritait le chef du train,

## 3.2. Dans les trains improvisés.

Dans ceux-ci, on trouve plus de variétés et d'agencements.

3.2.1. A partir de wagons plats, on réalise souvent, à l'aide de «sacs à terre», des abris pour des tireurs ou des mitrailleurs. On obtenait ainsi des profils bas ne gênant pas le tir des wagons suivants. Certains wagons reçurent une pièce d'artillerie de campagne sur roue (75 mm), très vite montée sur une plate forme tournante; par la suite, on vit des pièces entourées d'un blindage en tôle.

3.2.2. Les wagons de type «tombereau» virent leurs parois doublées et blindées; ils reçurent des armements de bric et de broc. En 40-45, ces wagons étaient intégrés dans les trains de transport militaires avec équipement de «Flak».

3.2.3. Wagons voyageurs: ils étaient parfois blindés, mais leur emploi fut plus rare.

3.2.4. Wagons à minerais: il s'agit de wagons longs, à bogies souvent et dotés d'une caisse en tôle solide dès le départ. Ces wagons étaient faciles à blinder. Ils furent utilisés dans les années '20 (surtout

## 3.3 Les locomotives.

Sur le plan des engins de traction, il n'y a pas grand chose à dire; on ne pouvait qu'utiliser des locomotives de types existant, au moment de la constitution du train blindé. Vu leur mécanique complexe, ces machines offraient une certaine fragilité aux coups: il fallait donc les protéger. Cela se fit, au début, en utilisant des sacs de terre et bien vite, des blindages en tôle dont on entourait l'ensemble de la machine. Simplistes au début (tôles droites rivées) ces blindages devinrent de plus en plus sophistiqués (tôles découpées pour épouser les formes de la machine et même tôles arrondies).

Les blindages qui font ressembler les locomotives à des monstres, rendent difficile leur identification. En 39-45, les Allemands utilisèrent à la fois leurs

ainsi que de l'infanterie d'intervention.

Remarque: cette description des wagons correspond aux réalisations allemandes de la guerre 39-45 et aussi au stade technique le plus évolué dans ce domaine, mais il y eut d'autres réalisations.

en Russie) pour la protection d'infanterie. Des meurtrières permettaient le tir.

3.2.5. Wagons fermés: leurs parois étaient blindées par doublement ou par l'emploi de tôle de blindage. On les rencontre comme wagons à munitions, wagons d'infanterie, et aussi comme wagons d'artillerie (avec le canon en bout de wagon, par exemple).

3.2.6. Enfin, on trouve des wagons spécialement aménagés et complètement blindés, spécifiques à un rôle particulier. On trouve ainsi:

- Des wagons d'infanterie.
- Des wagons d'artillerie à une tourelle.
- Des wagons d'artillerie à deux tourelles (parfois décalées en hauteur)

N.B. On passa progressivement du canon nu tournant, à la casemate fixe ou tournante, pour en arriver ensuite à la tourelle entièrement rotative. Celle-ci fut cylindrique, puis conique et, enfin devint une tourelle de char.

propres locomotives et des types provenant des prises de guerre.

En général, les locomotives n'étaient pas armées; toutefois, il faut citer une particularité: chez les Russes, vers 1920, on équipa les tenders à leur partie arrière, d'une nacelle dans laquelle on installa des mitrailleuses multiples contre avions.

N.B. Il est bon de citer une autre catégorie de matériel qui joua un rôle important dans les conflits: il s'agit des «draisines» et des autorails blindés. Ce matériel s'est également développé, en particulier lors du dernier conflit, utilisé davantage comme engin de reconnaissance, souvent en liaison avec des trains blindés. Toutefois, nous ne nous éten-

drons pas plus sur ce matériel, ce qui nous entrainerait dans des développements trop longs. Pour

ceux qui voudraient s'intéresser à ce domaine, nous les renvoyons au livre de Malmassari.

## 4. Trains blindés en Belgique.

A titre d'exemple de l'emploi des trains blindés, nous ne pouvons rien faire de mieux que de parler de l'emploi de ces trains en Belgique même. On a écrit beaucoup de choses sur les conflits qui se sont

passés sur notre sol et, la plupart du temps, on a oublié de parler de cette arme peu connue. Essayons de voir un peu plus en détail, ce qui a été réalisé dans ce domaine.

### 4.1. Les trains.

*Où et quand ?*

A Anvers, en 1914; en effet, après la ruée des Allemands par Liège, Namur et Maubeuge vers la France, les Belges, retirés dans le camp retranché d'Anvers, peuvent un peu souffler. Les Allemands se contentent au début, de masquer Anvers, mais les Belges ne vont pas rester inactifs et vont effectuer

des sorties, à la demande des Français. Ils vont s'efforcer d'obliger les envahisseurs à maintenir le maximum de troupe devant Anvers. C'est dans le cadre de ces actions, que naquit l'idée d'employer des trains blindés. Ils furent réalisés en un temps record et semblent avoir rendu des services, ainsi que nous allons le voir, ci-après.

### 4.2. Constitution.

En se référant au Bulletin Belge des Sciences Militaires (B.B.S.M.) de juillet 1932, article «Trains blindés et Trains fantômes à Anvers» - article de MFV Van Daele (M.R.A.) - nous apprenons qu'il y eut en septembre 1914, à Anvers, des trains blindés se répartissant en trois trains légers et trois trains lourds.

wagon est montée une mitrailleuse Hotchkiss sur affût de rempart: champ de tir de 120°

Ce wagon emporte en outre, 6 rails de 6 m., des éclisses et de l'outillage pour la réparation éventuelle des voies détériorées. **Nous renvoyons au plan annexe (fig 4)** qui reprend la disposition de ce train. Il est bon de remarquer que ce wagon a été réalisé avec des parois inclinées (ricochet des projectiles) ce qui est une idée moderne: elle sera reprise dans les wagons standardisés allemands de la seconde guerre.

#### 4.2.1. Trains blindés légers.

Nous ne savons pas qui a décidé la création de ceux-ci; toujours est-il que le premier entre en action début septembre; le deuxième sera prêt le 10 septembre 1914; le troisième sera terminé tout juste au moment de la capitulation d'Anvers.

Les trains 1 et 2 seront construits aux ateliers de chemin de fer de l'Etat à Anvers Nord et le 3 aux ateliers de Hoboken.

*Constitution des trains blindés légers.*

- Une locomotive blindée: c'est une locomotive-tender du type 15, sur laquelle nous reviendrons par après. Par la suite, elle fut remplacée par une locomotive de type 32.
- En queue, un wagon blindé de 15 tonnes, de 6 m. de long, et équipé à l'arrière d'une mitrailleuse.

- Un wagon de 35 tonnes à bogies et à carcasse métallique de 18 m. de long est utilisé comme base. A l'avant est monté un canon de 57 mm sur affût casemate (chandelier). Les Belges disposent de ce type de pièces dans les forts. Sur chaque flanc du

Le blindage est en tôle de navires de 15 mm d'épaisseur, avec crénaux de tir au fusil. Une tourelle d'observation est prévue sur le premier wagon. Le premier train fut terminé en 5 jours de travail, jour et nuit.

Chaque train avait en outre, une locomotive de reconnaissance séparée (on y retrouve l'idée des draines associées aux trains allemands du deuxième conflit). Le train N° 1 fut abandonné, car il ne put rejoindre sa base, suite à une destruction sur la voie et tomba aux mains de l'ennemi.

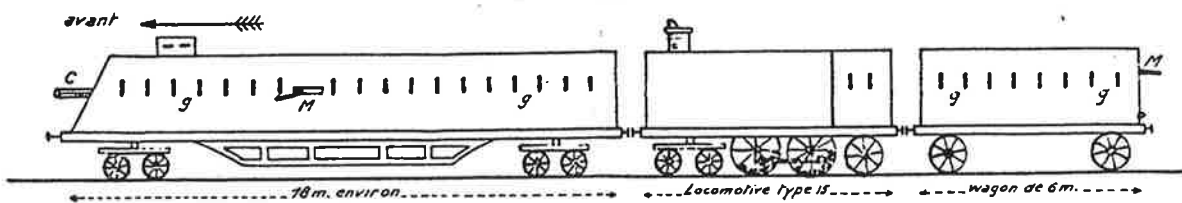
Le N° 2 et l'exemplaire inachevé furent évacués sur Ostende puis Calais, où ils furent démontés, semble-t-il. Il est apparent que ces trains avaient une vocation de reconnaissance et de raid; ils n'avaient pas d'artillerie suffisante pour un combat.

### Train blindé léger N° 1

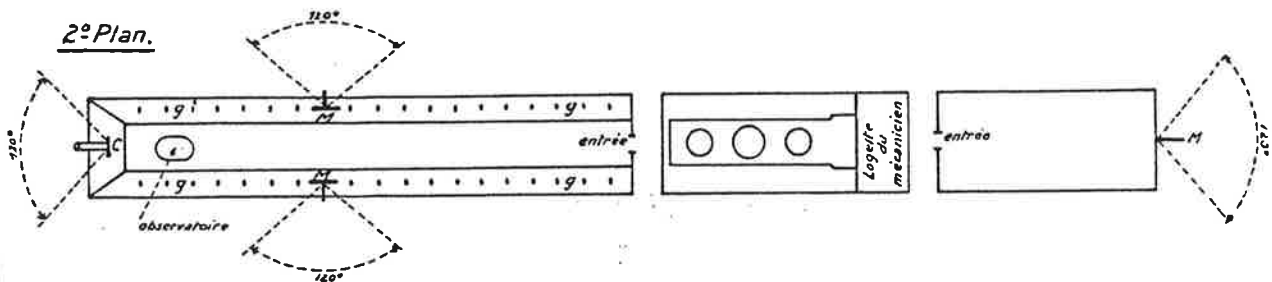
B.B.S.M. juillet 1932: trains légers et trains fantômes.  
Anvers 1914. F.V. Van Daele.

1° Elevation.

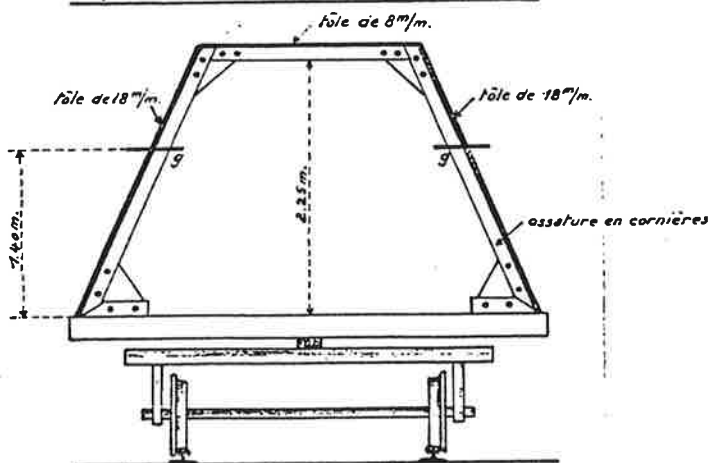
Schémas



2° Plan.



3° Coupe verticale dans le grand wagon.



#### Légende

C = canon de 5.7 T.R.  
M = mitrailleuses Hotchkiss.  
g = créneaux d'infanterie.

Un croquis, quelque peu naïf, mais qui montre clairement l'agencement d'un train blindé léger.



#### 4.2.2. Trains blindés lourds.

Suite à une intervention anglaise (visite de Churchill à Anvers), il fut décidé de construire trois trains d'artillerie blindés. L'armement fut fourni par la Royal Navy, qui envoya en Belgique, six pièces d'artillerie de 4,2" ou 4,7" (calibre 120 mm.) et deux pièces de 6" (150mm.). Ces pièces étaient accompagnées du Commander A. Scott Littlejohns, dont nous examinerons par la suite le rapport. Il y avait aussi des marins qui furent chargés du montage des canons et de l'instruction du personnel belge. La direction d'un train fut prise en main par Littlejohns lui-même. Les équipements en wagons blindés furent le fait des Belges.

Il était prévu trois trains lourds; seuls les deux premiers furent opérationnels. Le troisième et les pièces de 6", non encore montées au moment de la chute d'Anvers, furent évacués et se retrouvèrent à Ostende. Le troisième train y fut complété et équipé; ce qui fait que pendant la bataille de l'Yser, les Anglo-Belges disposèrent de deux puis trois trains blindés du type lourd (voir rapport de Littlejohn). Ce seront les trains « Churchill », « De-guise » puis « Jellicoe ». Il semblerait que ce dernier train, construit pour rappel peu après, avait donc des pièces de 6" au lieu de 4".

#### Constitution des trains blindés lourds.

En se référant à des photos, et sans être sûr à 100% nous pensons à la disposition suivante:

- Une locomotive blindée de type 32 en tête; elle pouvait être décrochée et servir de reconnaissance.

- Un wagon plat à bogies, de 40 tonnes blindé sur tout le pourtour, sauf ouverture d'accès au bout. Au centre, se trouvait une espèce de cuve ou nacelle, avec un canon de 120 mm. (le 4,7").

- Un wagon à deux essieux, blindé, servant de wagon à munitions. Ce wagon est accessible depuis le wagon-canon à partir de l'ouverture ménagée en bout de ce dernier (donc en passant sur les tampons). Nous n'avons pas de vue suffisante pour en définir la forme exacte.

- Une locomotive centrale blindée comme celle en tête.

- Un wagon-munitions, pour le deuxième wagon-canon, identique à celui en position 3.

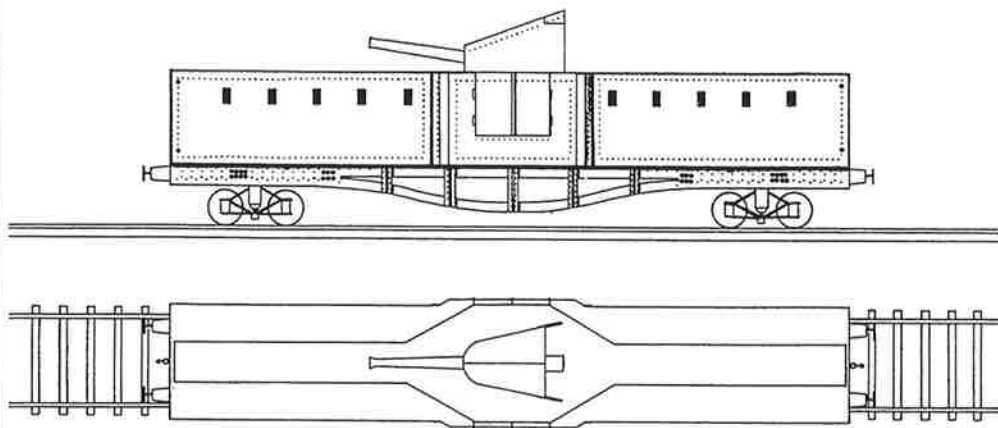
- Un wagon-canon, identique à celui repris en position 2.

- Enfin une troisième locomotive en queue.

Nous ne pensons pas que ce schéma théorique ait été respecté partout, car une photo représente ce type de train avec l'agencement simplifié suivant: un wagon-canon - un wagon-munitions - un wagon-canon - une locomotive blindée.

Outre la photo mentionnée ci dessus, le livre de Malmassari en donne deux autres: l'une montre deux trains blindés côte à côte à Ostende; on y

#### **Reconstitution approximative à partir de photos du M.R.A. du wagon artillerie des trains blindés lourds à Anvers en septembre 1914.**



Dessin de Mr David

voit les extrémités des wagons-canons (avec leur ouverture donnant accès au wagon-munitions); cette photo confirme pour le moins, l'existence de deux trains avec canons de 4,7".

L'autre photo montre une locomotive blindée tirant un wagon plat à bogies, de même type que ceux de la photo précédente, non encore blindé, mais équipé d'une pièce de 4,7" ou 6" sans son masque. (Serait-ce le train « Jellicoe » en cours d'équipement à Ostende ?). La légende donne le calibre de 4,7", mais la comparaison avec une pièce de 4,7" vue sur d'autres photos ferait plutôt penser à du 6" (150mm.); le cylindre récupérateur au dessus du canon n'existe pas sur les 4,7".

Le nombre de canons donnés par les Anglais nous laisse un doute sur les équipements des trains: il y avait, en effet, 8 pièces pour trois trains effectivement en service. A une pièce par wagon, cela donne 8 wagons; il en résulte deux hypothèses:

- Deux trains blindés à 3 wagons-canons, équipés

de 120 mm. (trains N° 1 et N° 2 - « Churchill » et « Deguise ») et un train (« Jellicoe » ?) avec deux wagons équipés de 150mm. construit à Ostende avec du matériel sauvé à Anvers.

- Deux trains à 2 wagons avec canons de 120 mm. ensuite, un train en construction à Hoboken, capturé par les Allemands, avec 2 canons de 120 mm. et un train entièrement construit à Ostende avec des pièces de 150 mm. (« Jellicoe »)

#### 4.2.3. Train batterie.

Selon le B.B.S.M. de juillet 32, cité précédemment, il y aurait eu un train spécial, équipé d'un mortier de 210 mm. de la redoute de Blauwgaren, deux locomotives blindées et plusieurs wagons à munitions. Ce mortier aurait effectué plusieurs tirs à Waarloos et participé à la bataille de l'Yser.

Nous n'avons actuellement rien trouvé qui puisse confirmer ou infirmer l'existence de ce train.

## Info Section de Bruxelles

### 1. Prochaines réunions mensuelles (Local La Ruche, à partir de 19.45 h)

#### Vendredi 18 septembre

présentation par J. De Deurwaerder (ARBAC, FEBELRAIL) de la deuxième partie de son exposé sur « *Les Chemins de fer du Congo* ».

(la première partie a eu lieu le 20 mars 1998)

#### Vendredi 16 octobre

présentation par le patron du Spoorloos de ses **Souvenirs de la ligne Bruxelles – Tervueren** ainsi que de la genèse de son établissement situé dans la halle aux marchandises de l'ancienne gare de Tervueren.

### 2. Référendum CFC – Fébelrail

**Nous insistons sur l'importance à accorder au référendum que nous avons lancé.**

Nous vous demandons de consacrer quelques minutes à remplir le questionnaire que vous trouverez à la dernière page du numéro précédent (FF n° 192) et de le renvoyer à

**Michel Broigniez, Allée des Jonquilles, 18 – 1457 Walhain (Perbais),**

ce que nous avons malencontreusement omis de préciser.

# La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 8<sup>ème</sup> partie

par Guy Bridoux

## 5. Le matériel de traction (suite du FF n°192)

### 5.3 La suprématie momentanée du moteur Diesel

**5.3.1** Avant 1956 le matériel Diesel n'avait fait que des apparitions limitées sur Paris-Bruxelles-Amsterdam, sous la forme de TAR ex-Compagnie du Nord, un peu plus nombreuses sur Paris-Liège où la liaison par autorail de luxe baptisée SAMBRE ET MEUSE fut assurée par des matériels DE DIE-TRICH, des BUGATTI doubles et des TAR.

**5.3.2** Il est intéressant de s'arrêter un instant à ces TAR (Trains Automoteurs Rapides) peu connus

chez nous.

Il s'agissait de rames à trois caisses, une remorque encadrée de deux motrices, disposant chacune d'un moteur de 410 ch équipé d'une transmission électrique, et aptes à 140 km/h.

Construites à raison de deux prototypes livrés en 1934, et d'une série de huit rames mises en service en 1936/37, elles ont effectué avant guerre des services Paris-Bruxelles et Paris-Liège, ce dernier étant temporairement prolongé jusqu'à Maastricht.

Ces rames TAR comportaient à l'origine respectivement 140 et 138 places mixtes de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> classes; l'aménagement d'un espace-bar ra-



*Un RGP-1 en visite à Mariembourg le 11/09/1993. Il s'agit ici d'un matériel de service intérieur, de couleur ocre, et non de la version TEE – Photo Guy Bridoux.*



*Un VT-08 de la DB en visite à Bruxelles-Nord le 13/05/1991.  
Il est conservé dans une livrée d'origine qui fut abandonnée en 1956 – Photo Guy Bridoux.*

mena cette capacité à 124 places.

Les dernières unités de cette série furent déclassées en 1959.

Après une première mais brève apparition sur Paris-Bruxelles à l'hiver 1945-46, elles prirent le relais des BUGATTI sur Paris-Liège de l'été 1953 à l'été 1954, pour revenir, à ce changement d'horaire, sur Paris-Bruxelles-Amsterdam préfigurer les TEE jusqu'en 1957.

**5.3.3** Des matériels DE DIETRICH inaugurèrent en 1947 la liaison par autorail rapide baptisée «Sambre et Meuse».

Ce service, assuré à partir du 4 mai, était confié à des engins de la série 2600 construits en 1937, plus précisément à leur version «luxe» portant les numéros 2622, 2624, 2625, 2627 et 2628.

Certains documents font état de la présence sur la ligne d'autorails de la série 2500 : il est possible que le dépôt de Noisy-le-sec mit occasionnellement sur cette ligne les deux autorails dont il avait la gérance, les 2511 et 2514 – (Leurs homologues 2513 et 2515 étaient affectés à Besançon pour assurer les liaisons Dijon-Lausanne).

Dotés d'un moteur de 320 ch, les autorails 2600 avaient une longueur de caisse de 22,2 m, offraient 42 places, 16A + 26B, et étaient autorisés à 120 km/h, contre respectivement 26,1 m et 52 places pour la série 2500.

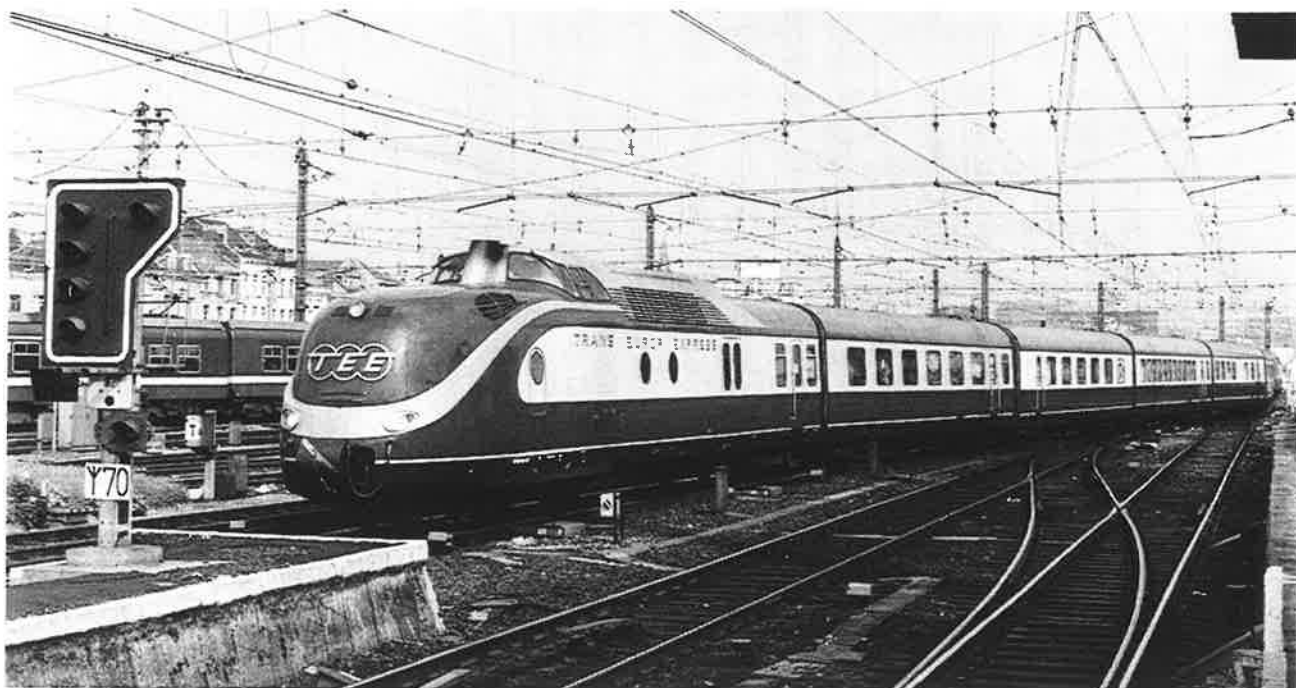
Ils avaient à l'époque conservé leur accouplement Willison que les 2500 gardèrent jusqu'à la fin; ils furent ensuite, à l'instar des autres membres de la famille DE DIETRICH, dotés progressivement d'organes de choc conventionnels dans le cadre d'un programme de rationalisation décidé par la SNCF. Ces machines continuèrent en effet à assurer divers services au sein de cette société jusqu'en 1974.

**5.3.4** La petite série de trois autorails doubles construits par BUGATTI pour le P.L.M. fut partiellement utilisée sur le Nord après la guerre, le premier itinéraire parcouru dès septembre 1944 allant de Paris à Bruxelles via Soissons, Hirson, Valenciennes et Lille ! Non accessible au public, ce service était réservé aux «chargés de mission» en cette période encore troublée.

Après des prestations remarquées sur Paris-Strasbourg, ils prirent la relève des DE DIETRICH à l'été 1950 et assumèrent le Sambre et Meuse jusqu'à l'été 1953. Curieusement, et peut-être parce qu'ils étaient dépourvus de cuisine, ils étaient exploités ici en 2ème classe.

Numérotés XB-1 à 3, ces autorails doubles étaient mus par quatre moteurs à essence de 200 ch actionnant un bogie à quatre essieux. La motrice comportait d'origine 45 places B et l'élément-pilote 38 fauteuils A, la vitesse maximale étant fixée à 130 km/h.

Ces engins conçus pour le P.L.M. ne supportaient



Un VT-601 (ex-VT11.5) de passage à Bruxelles-Nord en septembre 1992, assurant un affrètement touristique vers Oostende – Photo Guy Bridoux.

pas toujours le froid de nos contrées : il arriva certains hivers qu'il faille faire appel à la type 98 de planton à Liège pour servir de démarreur en tirant l'autorail jusqu'au signal de sortie.

L'architecture de ces engins était particulière à plus d'un titre, le conducteur étant placé transversalement au centre de la rame, au dessus de la salle des machines, la tête abritée par une vigie proéminente. Dans ces conditions sa visibilité était limitée et il ne voyait pas les abords des extrémités de sa rame : le chef de train était chargé de relayer par des boutons-poussoirs l'état des signaux rencontrés.

**5.3.5** Les services TEE ont, dès l'origine, bouleversé cette situation en faisant appel à des rames spécialisées toutes dotées d'une motorisation Diesel:

- un matériel NS/CFF comportant une motrice et trois remorques, doté d'une motorisation de 1000 ch pour mouvoir un poids de 225 tonnes offrant 114 places et un restaurant de 32 couverts à 140 km/h, fut utilisé sur

*l'Etoile du Nord du 2/6/57 au 1/8/64*

*l'Oiseau Bleu du 2/6/57 au 30/5/64*

- un matériel SNCF baptisé RGP-1 se composait d'une rame double, motrice + remorque-pilote, équipée d'un moteur de 825 ch qui offrait 81 places. D'un poids total de 84 tonnes, elle était apte à 140 km/h. Une rame complè-

te pouvait comporter de deux (configuration de base) à cinq caisses, dont une remorque intermédiaire, portant ainsi la capacité à 201 places, la configuration adoptée devant tenir compte de ce que l'intercirculation n'était possible qu'au travers des remorques. Ce matériel assura les services de

*l'Etoile du Nord (dédoublé) du 1/3/58 au 1/8/64*

*l'Ile de France du 2/6/57 au 30/5/64*

*le Brabant du 26/5/63 au 31/8/63*

*le Parsifal, via Liège, du 3/10/57 au 28/5/60*

*le Paris-Rhur, via Liège, du 25/5/60 au 29/5/65*

- le matériel VT-08 de la DB offrait quant à lui une capacité de 114 places plus un restaurant de 24 couverts, dans sa configuration de base à trois éléments, souvent renforcée d'une remorque intermédiaire supplémentaire.

Pourvue d'un moteur de 1000 ch, cette rame était également apte à 140 km/h. Elle fut mise en oeuvre sur

*le Paris-Rhur du 2/6/57 à la mi-12/57*

service qu'elle assurait déjà depuis l'été 1954, en attendant l'avènement des TEE.

- les VT 11.5 de cette même DB qui offraient une capacité largement supérieure. Deux motrices de 1100 ch chacune encadraient en ef-

fet cinq remorques proposant 122 places plus des espaces restaurant et bar pour 46 personnes, susceptibles d'être forcées de une à trois remorques offrant chacune 36 places supplémentaires. De telles rames assurèrent

*le Paris-Rhur de la mi-12/57 au 28/5/60 et du 30/5/65 au 31/5/69*

*le Parsifal du 29/5/60 au 28/9/68*

Ces divers matériels furent ultérieurement remplacés par des rames tractées de plus grande capacité.

**5.3.6** Au moment de la mise en oeuvre des services TEE, la SNCB disposait pour la remorque de trains de voyageurs rapides, en plus de ses HL type 1, des HLD des types 201 et 202 aptes à 120 km/h, et 204 apte à 140 km/h.

Le type 201, future série 59, était une BoBo de 87 tonnes mise en service en 1955, dont le moteur Cockerill développait une puissance à la jante de 1410 ch ou 1040 kW.

Le type 202, future série 52, était une CoCo de 108 tonnes mues par un moteur GMC 567C développant à la jante 1400 ch ou 1035 kW.

Le type 204, de conception semblable mais doté d'un moteur plus poussé développant 1600 ch ou 1175 kW, était pourvu d'un rapport d'engrenages permettant d'atteindre les 140 km/h. Il fut livré en

1957.

A partir de 1963, le type 205, future série 55, vint les renforcer: il disposait de la même motorisation et développait la même puissance que le type 204 tout en étant limité à 120 km/h.

Les puissances nominales de ces engins étant inférieures à celles des Pacific présentées ci-avant, il est compréhensible qu'elles aient souvent circulé en double traction.

En ce qui concerne les services autres que les TEE, un essai de remorque d'un train rapide par une double traction de HLD type 202 fut organisé en septembre 1956. L'essai fut fructueux et, dès le 2/5/57, les type 204 étant alors disponibles, la paire de trains 116/129 fut confiée à deux type 204 réalisant, à l'époque, entre Paris et Saint-Quentin, la meilleure performance pour une rame tractée dans la Région Nord.

Ces services prestigieux prirent fin au service d'hiver de 1961, par suite de l'électrification de Paris-Tergnier. A cette époque la paire 120/117 fut également confiée à des 204 à partir du relais de Tergnier. Au service d'été 1962, la rupture de charge fut reportée à Aulnoye, la traction étant alors assurée par une seule machine.

Au début de l'exploitation TEE en rames tractées, la tranche Bruxelles-Amsterdam limitée à trois, quatre, voire cinq caisses fut également confiée à des HLD du type 200, future série 51.



*La 202.017 remise à simples phares et en livrée ancienne pour assurer un parcours touristique. Bovigny, le 25/08/1990 – Photo Guy Bridoux.*

Vers Liège, à partir du 1/10/61, c'est toute la gamme des 201, 202, 204, puis des 205 et 212 qui règne sans partage sur cette ligne jusqu'à la fin des travaux d'électrification qui atteignent Namur en 1965 alors que le tronçon vers Liège ne fut mis sous tension qu'en 1970.

5.3.7 En modélisme, à l'exception des DE DIETRICH, des BUGATTI et des TAR, la plupart de ces matériels ont fait l'objet de reproductions de bonne facture:

- la rame TEE des NS/CFF le fut par MARKLIN (3070+4070, 3071+4071). Les deux références sont chaque fois groupées car la remorque

intermédiaire est indispensable, cette rame n'ayant jamais circulé en configuration à trois caisses. La dernière production, compatible Delta, fut d'ailleurs commercialisée en coffret de quatre éléments (3471).

LEMACO a récemment produit ce modèle en version NS et en version CFF (056 et 056/1)

- la rame RGP-1 de la SNCF à deux caisses a été mise sur le marché par ROCO avec deux numérotations distinctes (43033 et 43033.2). Elle avait antérieurement été reproduite par LIMA, au 1/100ème, dans une configuration à trois caisses de facture simplifiée (1001, 20.1001), vendues ensuite séparément (20.1003 +



Double traction de HLD série 54 remises au type 204, lors d'un spécial P.F.T. en direction de Paris. Laon, le 22/06/1991 – Photo Guy Bridoux.

20.1004 + 20.1005, deuxième motrice non motorisée).

- le matériel DE DIETRICH construit par la firme artisanale AS ne correspond pas aux modèles cités.
- la firme LSL, autre artisan français, met sur le marché en 1998 un autorail TAR, à construire, tout en laiton.
- le matériel DB VT-08 en version TEE à quatre caisses a été au catalogue LIMA les flancs étant malheureusement marqués «HELVETIA» (14.9820); en 1997 il est annoncé sous la même référence avec un marquage «SAPHIR».

En version non TEE, il a existé en livrée originale (période 1952-1956) à trois caisses (14.9808) et dans la livrée rouge foncé (à partir de 1956) (14.9821).

- le matériel VT-11.5 de la DB a dans un lointain passé figuré dans la production de ORTWEIN puis de ROWA. Il fut repris par ROCO et décliné successivement en versions HELVETIA puis PARSIFAL, cette dernière n'étant plus prévue pour l'éclairage intérieur.

Attention : elles portent les mêmes références alors que leurs composants ne sont pas toujours interchangeables. Chaque rame est constituée de deux références, un coffret de base à



*La 201.010, série 59 remise en version ancienne et en livrée «expo 58», assure un touristique du P.F.T. le 11/03/1989 – Photo Guy Bridoux.*

quatre éléments dont les deux motrices et un complément de trois voitures (43011+43014, en 3 rails : 43900+43903).

- le type 202 de la SNCB, la 202.016 a été reproduit dès 1961 par FLEISCHMANN (1385), il s'agit donc d'une 202 de la dernière série, dépourvue de frein rhéostatique. La référence (4270) a été utilisée ensuite pour une version récente numérotée 5201.

Entre les deux, vers 1976, mais cela sort de notre propos, une 5202 en livrée verte d'origine est apparue dans ce catalogue (4272).

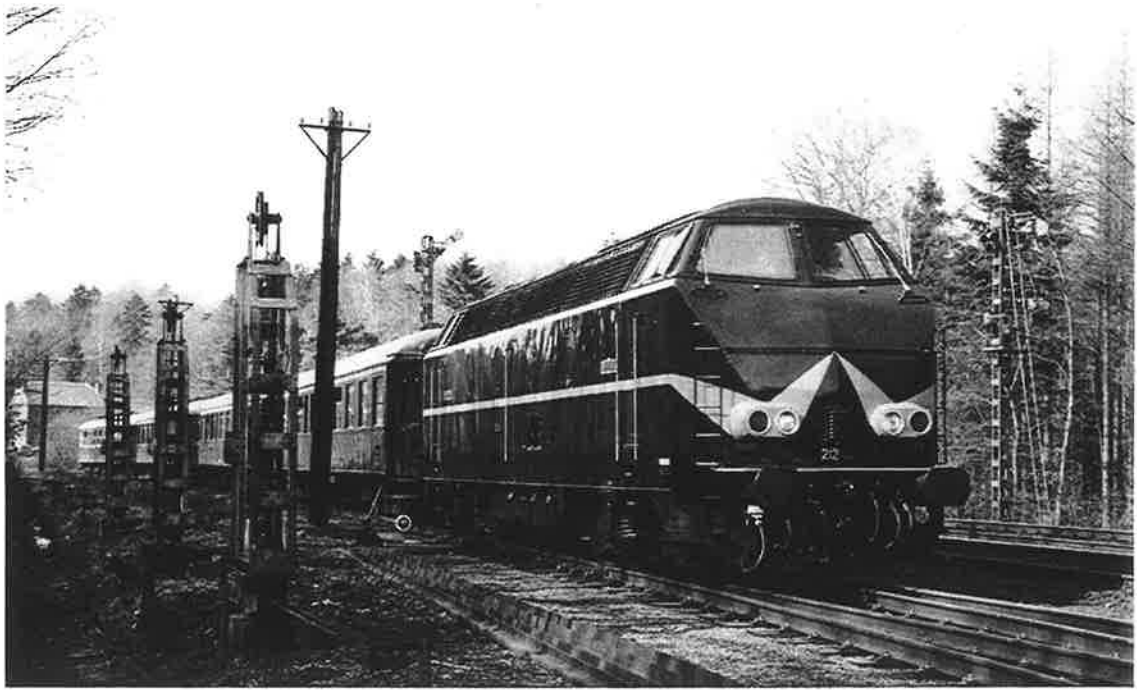
- le type 204 figure de longue date au catalogue MARKLIN qui reproduit la 204.008 sans l'emblème de la roue ailée, jusqu'en 1967, puis avec l'emblème de 1967 à 1986 (3066), référence également conservée pour des versions ultérieures immatriculées dans la série 54. Vint ensuite en livrée verte «1970» la 5401 (3133), présentée en 1988 avec sur la face avant une main courante incorrecte puis en 1989 en version correcte, suivie enfin d'une version compatible «Delta», la 5408 à large bande jaune (34661).

Les catalogues FLEISCHMANN de 1968 à 1974



*La 5530, ancien type 205, en livrée actuelle vert et jaune, saisie à Jemelle le 13/05/1988 – Photo Guy Bridoux.*





La 212.144, actuellement série 62, en livrée d'origine, affrétée par le P.F.T., est de passage à Vonèche le 11/03/1989 – Photo Guy Bridoux.

font apparaître une 204.006 sur base de la même caisse que la 202 et avec les mêmes références (1385, 4270) : l'absence de frein rhéostatique permettait cette version au départ du même moule.

PIKO, pour sa part, a produit une 204.001 (5/6002), depuis longtemps hors catalogue. Dotée d'une toiture avec ventilateur de frein rhéostatique, elle aurait dû être numérotée 202.011, si l'on tient compte de la livrée que cette machine arbora à partir de 1958.

LONG, firme danoise aujourd'hui disparue s'est également intéressée à notre 204.

N'oublions pas que seules les types 202 et 204 sont considérées ici, la renumérotation en séries 52 et 54 n'étant intervenue qu'en 1971, c'est à dire après l'électrification des lignes concernées par cette étude.

- le type 200 n'existe, dans ses différentes versions, que sous la forme d'un kit en métal blanc produit par JOCADIS.
- le type 201 n'a été reproduit par ROCO que dans des versions postérieures de la série 59. Ce modèle intéressant, mais imparfait, peut constituer une base pour un travail de repeinture.

En 1997, ROCKYRAIL présente cet engin en séries artisanales, doté d'un nouveau châssis,

livrée et numérotation au choix.

- à ce jour, la HLD type 205 n'a de même été reproduite par MARKLIN que dans des versions de la série 55; une type 205 pourrait voir le jour en 1999.
- le type 212 a fait l'objet de reproductions par ROCO (43593 et 43593.3)

à suivre

## CFC - Centre

**Tous les samedis, à partir de 12h30, sauf si des activités extérieures sont programmées, nous travaillons sur les réseaux (Gare - Musée à Haine-Saint- Pierre)**

**Nous comptons sur vous !**

**Contactez**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
 Marc Pater (064) 28 31 57  
 Didier Haesebroek (064) 28 47 05

# Les travaux au réseau de Schaerbeek

par Marc Symons

Comme nous avons constaté que notre réseau avait souffert des démontages et montages successifs ainsi que des travaux de réhaussement il nous a semblé bon de procéder à sa remise en état.

Le système de commande électronique de la signalisation, ainsi que plusieurs moteurs d'aiguilles sont défectueux. Sur un tronçon il y a une inversion parasite de la polarité, la position des signaux est fantaisiste.

La gare centrale de formation était dans un état lamentable. De plus dans depuis un certain temps une partie était inopérante et inutilisée. Nous avons donc pensé qu'au lieu de la remettre en état il valait peut-être mieux construire une nouvelle gare. L'ancienne gare a donc été démontée.

Après la consultation de documentation existante et après concertation avec quelques membres actifs présents nous avons adopté le plan de la gare de Troisvierges qui avec quelques modifications semblait le mieux se prêter à nos besoins.

La nouvelle gare centrale sera donc une gare à

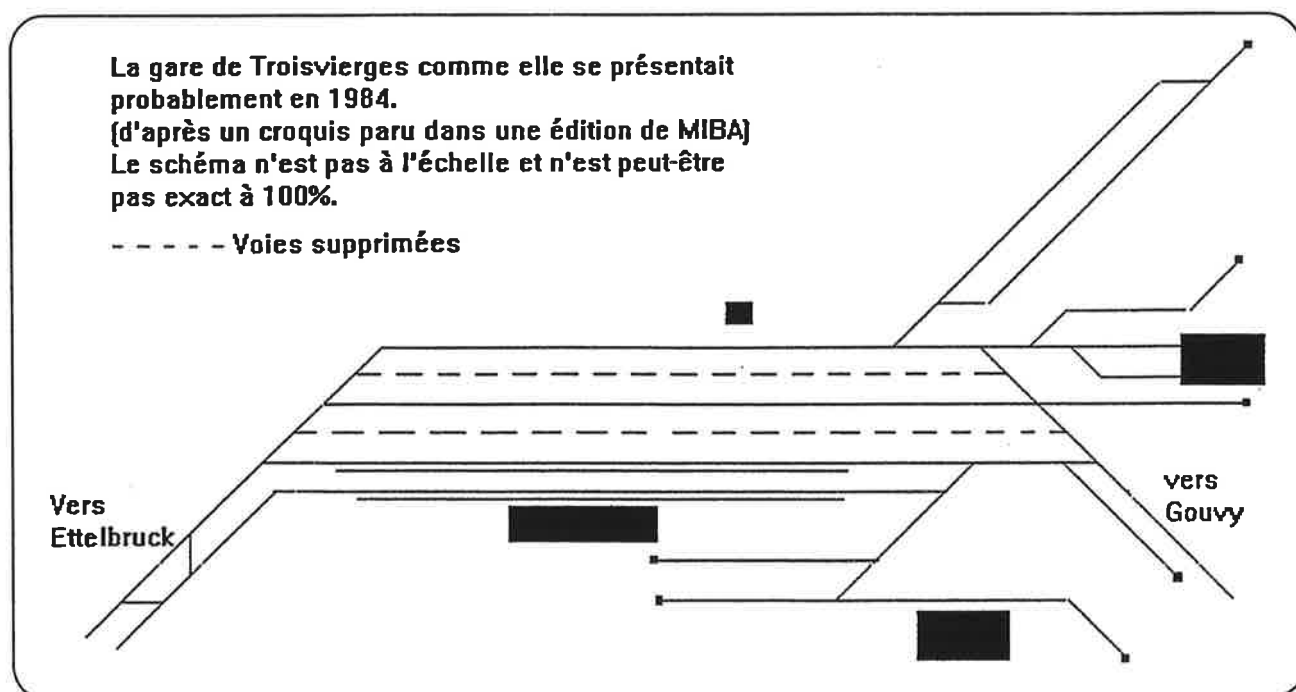
part entière avec une formation séparée. (Voir schéma) afin de ne pas entraver la circulation des trains, déjà lancés "en ligne".

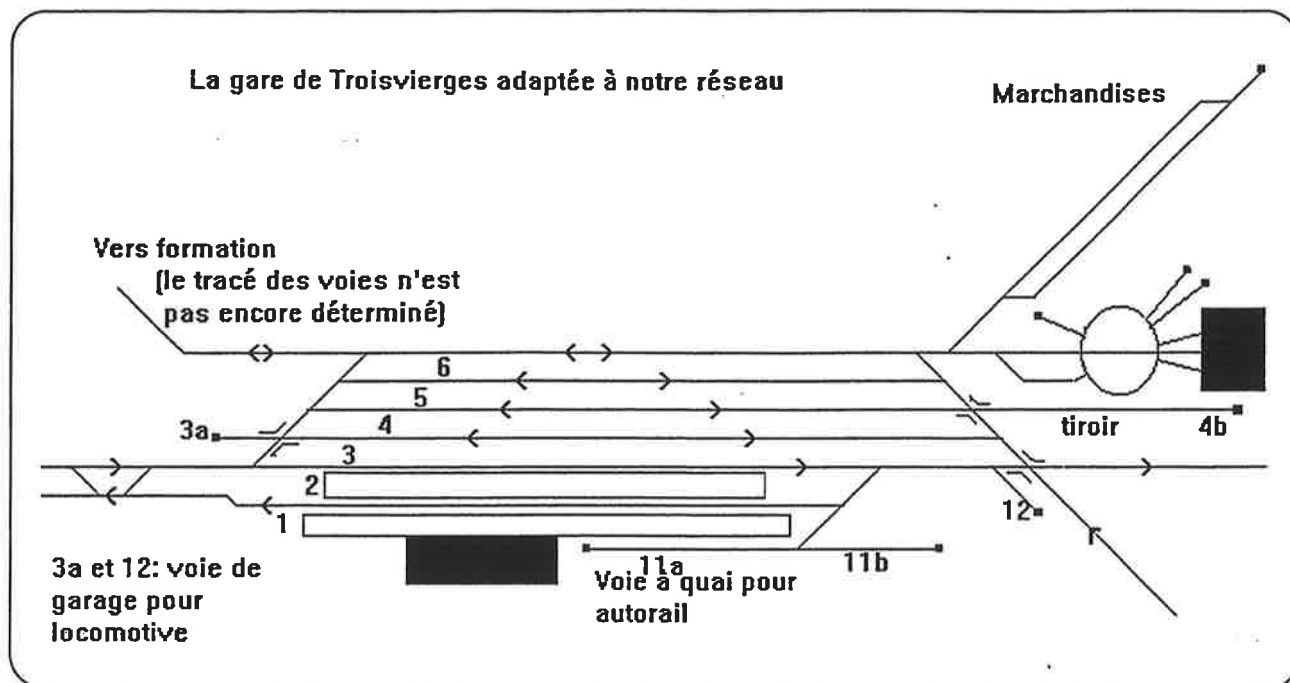
Le nombre de voies de la formation reste à déterminer. Pour éviter la circulation de rames trop longues nous avons cru bien faire en limitant la longueur des voies de la gare de formation à 230 m permettant la formation de convois d'une longueur maximale de 220 m.

La gare disposera d'un dépôt comme la vraie gare de Troisvierges, mais il sera légèrement plus grand et disposera d'un pont tournant.

La gare comptera sept voies dont trois à quai, dont une en cul de sac sera située à côté du bâtiment voyageurs, là où se trouvaient initialement les voies de marchandises; de quatre voies d'évitement, de garage et de manoeuvres; deux voies de garage, pour la mise en attente d'une locomotive; une voie de contournement avec accès à la formation et au dépôt. Un tiroir est également prévu.

Les quais auront une longueur maximale de 210





cm , permettant l'arrêt d'une rame composée de une à deux locomotives et six voitures voyageurs de 30 cm en HO.

La structure de la gare permettra, suite à la création de nouveaux pupitres de commandes, des manoeuvres multiples et un trafic varié.

Le dépôt disposera, en dehors du pont tournant déjà cité, d'une remise à trois voies, de trois voies de garage extérieures, ainsi que les installations nécessaires à l'entretien du matériel traction. L'importance et les dimensions de la gare ne justifient pas la construction d'un dépôt plus grand. Le dépôt original de "Troisvierges" ne dispose en réalité que d'une remise à deux voies et d'une voie supplémentaire extérieure.

A côté du dépôt se situeront des voies de marchandises, qui pourront également servir de voies de garage supplémentaires.

Le petit dépôt qui faisait partie de l'ancienne gare de formation trouvera une place à la gare de Nivelles. Un petit terrain d'industrie sera créé aux abords de celle-ci.

Reste à élaborer le système d'alimentation, ainsi que le système de commande d'aiguillages et de signalisation.

En ce moment nous pensons installer quatre postes de commandes à la gare centrale :

1. Deux pour la gare elle même ( un à chaque extrémité)
2. Un pour la formation;

3. Un pour le dépôt.

Le but est de permettre à plusieurs personnes de jouer et d'éviter comme cela ce passait souvent qu'un certain nombre de trains circulent sans que personne y prête attention. Plus un réseau est simple plus qu'il est attrayant

Nous disposons d'une table de 665 cm X 57,5 cm ce qui est suffisant pour créer une gare qui donne un reflet du réel sans trop de concessions et sans reproduire la réalité. Il est exclu de réaliser un projet mégalomane, c'est à dire, une gare de grande ville (p.e. gare du Midi) sur un site permettant à peine la construction d'une gare rurale d'importance locale. Ne retombons pas dans l'erreur de maints amateurs de trains. Les spaghettis, se mangent au restaurant italien !

Nous n'avons pas l'intention de recréer la réalité en miniature. Nous estimons néanmoins qu'il y a certaines normes à respecter, en laissant la place à l'imagination. Inutile de vous dire que raccourcir exagérément une gare résulte dans un amoncellement d'aiguillages avec des voies permettant à peine de garer un train de trois voitures de 30 cm, un résultat lamentable.

Nous comptons beaucoup sur Eric et Gilbert pour concevoir la partie électrique. Merci d'avance à tous les deux.

Pendant les mois juillet et d'août nous entamerons la pose des voies et l'implantation des moteurs d'aiguillages.

Nous espérons mettre en service les voies 1 et 2 de

la nouvelle gare pendant le mois de septembre. Ainsi après la remise en état du système de signalisation le trafic pourra reprendre sur ces voies. Progressivement nous mettrons en service les autres voies. Lorsque la gare sera opérationnelle nous mettrons en service les voies de formation et ensuite, en dernier lieu le dépôt.

Pour le dépôt nous espérons acquérir au courant de l'année prochaine le pont tournant Roco dont les dimensions s'adaptent parfaitement à l'impor-

tance du dépôt et de la gare. Il permet de tourner la majorité des locomotives. En effet ce n'est pas la longueur totale de la machine qui détermine la longueur du pont, mais l'empattement de la locomotive.

Nous pouvons donc conclure avec un peu d'optimisme et vous annoncer que sauf gros problèmes nous pourrions organiser un trafic limité à partir du mois d'octobre avec une amplification progressive du trafic d'après l'avancement des travaux.

## Erratum au FF n° 192 - mai-juin 1998

### 1. A propos de la saga PBA

La grande honte de votre serviteur...

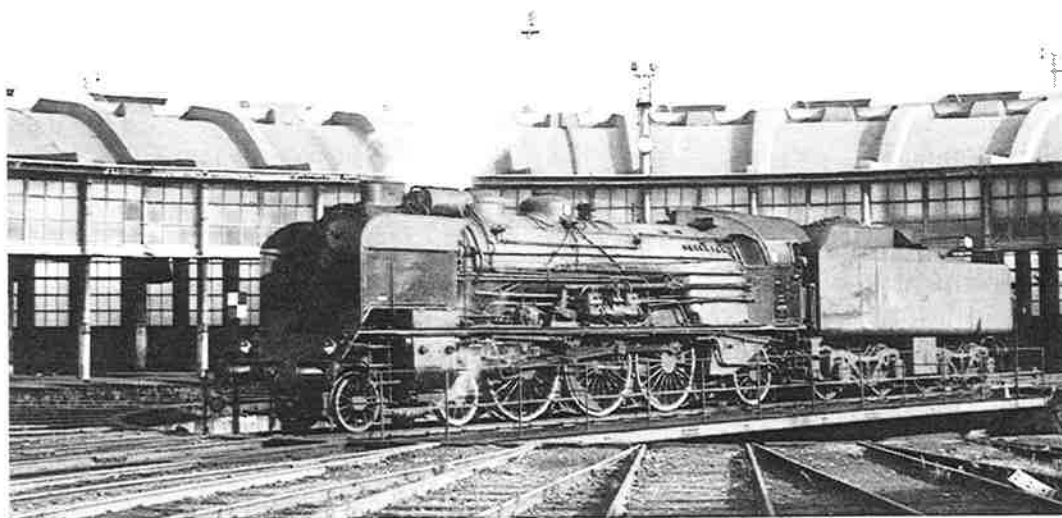
Un lecteur attentif de notre saga sur la relation ferroviaire PBA a en effet décelé une bourde qu'il importe de corriger ! A quoi sert-il en effet, au paragraphe 5.2.5, de mettre le lecteur en garde contre les pièges du code d'identification des locomotives de la SNCF si l'on s'enmêle soi-même les pinceaux !

A la page 7 du FF n°192, au dernier alinéa du 5.2.2, il convient de lire :

*Il n'existe malheureusement pas de survivante de cette série, la 231G558, reconnue « monument historique », étant une 3-231G ex-Etat de la région Ouest.*

Conjointement, la légende de la photo doit se référer à une 3-231G.

De plus, la photo de la page 4 est datée du 18/06/94 et non 98 !



231G ex-PLM photographée à Luxembourg – Collection de l'auteur, photographe inconnu

### 2. Dans l'article consacré aux nouveautés internationales

A la page 16 du FF n°192, une ligne a sauté au

cours de la mise en page; il faut lire :

*...de l'axe Oostende-Köln, ainsi que l'OST-WEST EXPRESS INT 240/241, pour fréquentation insuffisante, dont l'origine a été reportée à Köln.*

## Compte rendu de la réunion du comité de Bxl

Le comité de la section de Bruxelles s'est réuni en ce début de juillet pour effectuer un traditionnel bilan de l'année écoulée et évoquer les projets de l'exercice à venir. Au bilan de la saison 1997-1998, ont été évoqués :

– l'amélioration du programme des réunions plénières mensuelles par l'invitation de conférenciers, de membres de clubs amis, d'artisans, etc. Cet effort sera poursuivi bien qu'il n'ait pas obtenu les résultats escomptés en matière de participation, celle-ci restant sensiblement inférieure à ce qu'elle était au temps regretté de Jean Mathurin. Le référendum en cours permettra sans doute de mieux cerner vos centres d'intérêt et vos vœux en cette matière.

– le réseau de Schaerbeek qui roule à nouveau, disons sur une jambe, plutôt sur une voie : il reste d'importants travaux à prester pour réhabiliter la signalisation et créer une gare nouvelle permettant d'accroître les possibilités d'animation. Marc vous en entretient par ailleurs dans ce numéro.

– le dîner de fin de saison qui a rassemblé 25 membres, y compris pour une fois notre «chef» attiré, dans une ambiance sympa et devant une table délectable. Différentes formules sont envisagées pour l'an prochain, peut-être sous la forme d'un buffet facilitant les conversations croisées.

L'événement inattendu, bien que prévisible à terme par ceux qui connaissent la situation personnelle de notre président de section, vint de Michel qui a demandé au comité d'être déchargé des fonctions qu'il assume avec dévouement au sein de notre club depuis plus de deux décennies. Son déménagement vers un pays limitrophe pourrait en effet intervenir plus rapidement que prévu, avec toutes les contraintes que pa-

reil projet entraîne.

Il convient donc, dans les deux mois qui suivront la rentrée, que notre comité se restructure, que l'on trouve en priorité un secrétaire pour gérer le fichier des membres, pour procéder à l'expédition de notre périodique, etc., et que l'on assure la continuité des relations extérieures avec notre section soeur du Centre, avec Fébelrail, etc. Les vocations qui se manifesteront seront les bienvenues.

Michel ne nous quitte pas pour autant, mais il est évident que sa participation deviendra épisodique au fil des retours au pays.

Quoiqu'il en soit d'un avenir que nous lui souhaitons heureux, le créateur et l'animateur pendant

tant d'années de la section bruxelloise du CFC a droit à nos remerciements les plus chaleureux auxquels il faut associer Arlette pour son soutien efficace, toujours au créneau pour le seconder.

En ce qui concerne l'exercice 1998-1999, il a encore été discuté du ré-

**Créateur et animateur pendant tant d'années de la section bruxelloise du CFC, Michel a droit à nos remerciements les plus chaleureux auxquels il faut associer Arlette pour son soutien efficace, toujours au créneau pour le seconder.**

férendum et du concours:

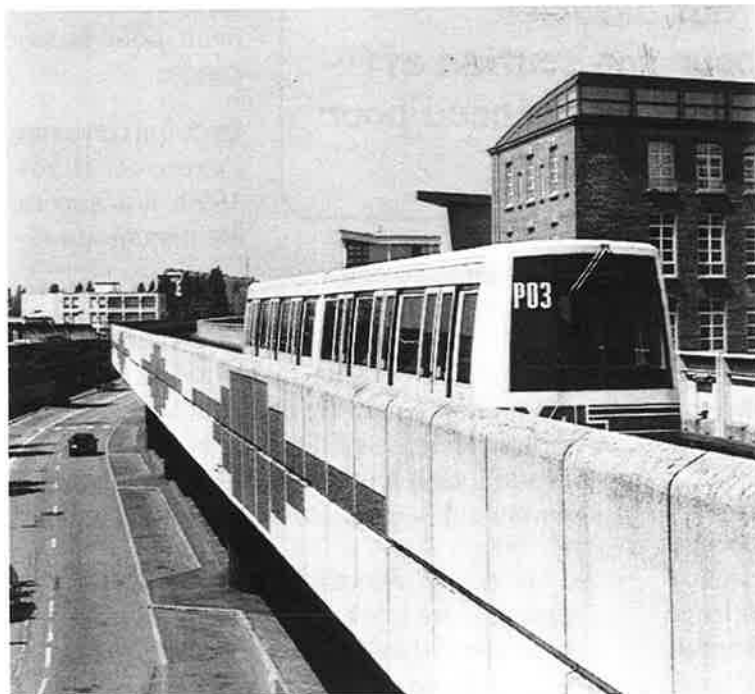
– le référendum est lancé, conjointement avec celui de la commission technique de Fébelrail, et la première réponse parvint à Michel le surlendemain de l'expédition de notre FF : bravo la Poste ! Une synthèse du dépouillement sera bien sur publiée dans le dernier FF de l'année.

– avec pour objectif de tenter d'intéresser des jeunes à notre hobby, un projet de concours est en gestation à l'initiative de notre club, mais avec la participation indispensable d'autres clubs modèles, si possible sous la houlette de Fébelrail qui a réagi positivement. Nous vous en parlerons plus longuement dans un prochain FF.

## 20 juin: destination Lille par la LGV.



*Un passage par Lille Flandres s'impose: à côté d'un TGV à la livrée publicitaire de circonstance "coupe du monde" sponsorisée par "Play Station", l'AM 96 489 assure une navette Lille - Tournai. (Photo Jilef)*



*Vu sa conception, il n'est pas toujours évident de photographier le VAL. Nous nous trouvons ici Porte de Douai, au milieu d'anciennes filatures transformées en habitations, centres culturels, facultés universitaires...une reconversion particulièrement réussie. (Photo Jilef)*

Ce mémorable voyage fera l'objet d'un compte-rendu accompagné autant que possible de nombreux documents photographiques.

En guise de "bande annonce" quelques anecdotes:

- Jacques Lechien confond son billet "Eurostar" avec son ticket "Braine-le-Comte - Bruxelles".

- Lindsey De Nutte est menacée d'interdiction Eurostar, car elle a oublié sa carte d'identité.

- Toujours dans cette zone d'embarquement, Willy Drugmand se déleste de 20 kg de clefs, pour passer sous le portique de contrôle...

- Au moment du dîner, personne ne se rappelle ce qu'il a commandé...

Epilogue

Ce voyage fut une réussite totale, si bien

que quasi tous les participants se sont déjà inscrits au déplacement en Baie de Somme.

Une équipe, composée de Serge, Dimitri, Jean-Pier-

re et Jean-Luc s'est rendue sur place, afin de préparer au mieux cette excursion qui promet...

Jean-Luc Francq

## Le modélisme militaire à l'honneur au CFC Centre



*Nous avons pu compter sur la participation de monsieur J. Lheureux, qui avait garé quelques engins de son imposante collection devant la gare: ambulance Dodge, camion GMC, canon anglais et Jeep Willy's (photo J.L. Francq)*

Une fois n'est pas coutume, nous avons un peu quitté nos rails, les samedi 6 et dimanche 7 juin.

En proposant deux journées consacrées au modélisme militaire, nous n'avons pas voulu passer pour des nostalgiques de la guerre, ni encore moins pour des militaristes...

Tout simplement voulions-nous, avec l'aide de "spécialistes", rappeler des faits historiques, des moments importants - et tragiques - de l'Histoire.

Nous avons pu compter sur la participation de modélistes, mais aussi de collectionneurs. Le résultat: une exposition spectaculaire et très variée: des trains blindés, bien sûr, mais aussi...des uniformes de l'armée rouge voisinant avec des dioramas particulièrement saisissants.

Merci à tous les participants; nous nous reverrons probablement en juin 99...

Jean-Luc Francq

Vendredi 11 septembre, à la Gare - Musée de Haine-Saint-Pierre à 20h30

### **Assemblée intermédiaire du CFC - Centre**

Les membres ont la parole...

Préparation du programme pour le premier semestre 1999.

## Manifestations - Bourses - Expositions - Activités

Cette liste est non exhaustive et les informations qu'elle contient sont données de bonne foi. 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.

Tous les samedis, sauf activités extérieures  
**CFC - Centre**  
Gare - Musée Haine St Pierre  
A partir de 12h30.  
**On travaille sur les réseaux**  
Contacter  
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
Marc Pater (064) 28 31 57  
Didier Haesebroek (064) 28 47 05  
\*\*\*\*\*  
Vendredi 4 septembre  
de 20 à 23 h  
**CFC - Bruxelles**  
**Réunion réseaux de FSR**  
**Gare de Schaerbeek**  
Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée  
Michel Broigniez - (010) 65 87 48  
\*\*\*\*\*  
Vendredi 4 septembre  
**CFC - Centre**  
Gare - Musée Haine St Pierre  
A partir de 19.30 h  
**Réunion libre.**  
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*  
Dimanche 6 septembre  
de 11h. à 16h.  
**Bourse ADLER**  
Monheimsallée, 48 - Aachen (D)  
**Entrée : DEM 7**  
\*\*\*\*\*  
Dimanche 6 septembre  
**CFC - Centre**  
Gare - Musée Haine St Pierre  
**de 10h à 18h**  
**Animation en Gare**  
**Souvenirs de vacances**  
**ferroviaires**  
Photos, dias, films, modèles réduits.  
Circulation de rames américaines.  
**Diner sur le quai**  
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Dimanche 6 septembre  
de 9 à 16 h  
**Bourse d'échange**  
Hôtel de Ville de Wavre (B)  
Info : (032) 675 06 13  
\*\*\*\*\*  
Dimanche 6 septembre  
de 9 à 13 h  
**Hoeseltse treinclub**  
**Bourse d'échange (31e)**  
Cultureel Centrum Hoeselt (B)  
(089) 51 466 44  
\*\*\*\*\*  
Vendredi 11 septembre  
**CFC - Centre**  
Gare - Musée Haine St Pierre  
à 20h30  
**Assemblée intermédiaire**  
Les membres ont la parole...  
Préparation du programme pour le  
premier semestre 1999.  
**Souper chinois**  
+/- 350frs. Inscription à la gare  
ou au 442571  
Place Caffet Haine St Paul  
de 19h30 à 20h30  
**Bibliothèque**  
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*  
Samedi 12 septembre  
de 14 à 18 h  
**CFC - Bruxelles**  
**Réunion réseaux de FSR**  
**Brocante**  
**Gare de Schaerbeek**  
Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée  
Michel Broigniez - (010) 65 87 48  
\*\*\*\*\*  
Dimanche 13 septembre  
de 11h. à 16h.  
**Bourse ADLER**  
Martinstr. Köln-Gurzenich (D)  
**Entrée : DEM 8:**

Dimanche 13 septembre  
de 9h. à 13h.  
**Hobby-club de Wilsele**  
**Bourse**  
Ecole Hertog Karel, Bornestraat  
Wilsele-dorp  
\*\*\*\*\*  
Dimanche 13 septembre  
**CFC - Centre**  
de 11h à 20h  
**Le Petit Train à Vapeur**  
**circule**  
Parc de la Crèche à Houdeng  
**Animations**  
**Barbecue champêtre.**  
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*  
Dimanche 13 septembre  
de 9 à 13 h  
**Ruilbeurzen**  
**van modeltreinen**  
**en toebehoren**  
Zaal Karthuizershof  
Karthuiszervest 55-57  
Lier (B)  
\*\*\*\*\*  
Dimanche 13 septembre  
de 9 à 13 h  
**Hobby-Rail**  
**Bourse d'échanges**  
Zaal Star  
N. De Brauwerstraat 19b  
Vilvoorde (B)  
**Entrée : 50 BEF**  
\*\*\*\*\*  
Vendredi 18 septembre  
**CFC - Centre**  
Gare - Musée Haine St Pierre  
A partir de 19.30 h  
**Réunion libre.**  
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71



Vendredi 18 septembre  
à partir de 19.45 h  
CFC - Bruxelles

**Réunion mensuelle**

présentation par J. De Deurwaerder  
(ARBAC, FEBELRAIL)  
de la deuxième partie de son exposé sur  
**Les Chemins de fer du Congo**  
**Local " La Ruche "**

Rue de la Ruche  
Schaerbeek  
Michel Broigniez - (010) 65 87 48  
\*\*\*\*\*

Dimanche 20 septembre  
à partir de 8 h  
**Bourse en tout genre**

Shopping Center  
Woluwé-Saint-Lambert (B)  
\*\*\*\*\*

Dimanche 20 septembre  
de 9 à 14 h  
**Bourse**

Palais Rameau  
Boulevard Vauban  
Lille (F)

Infos : 03 20 92 61 13  
\*\*\*\*\*

Dimanche 20 septembre, de 9h. à ?  
**Bourse ferroviaire**

Lille, Palais Rameau, Bd. Vauban.  
Entrée : FRF 20  
\*\*\*\*\*

Vendredi 25 septembre  
CFC - Centre

Gare - Musée Haine St Pierre  
A partir de 19.30 h  
**Réunion libre.**

Place Caffet Haine St Paul  
de 20h à 21h  
**Bibliothèque**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

25, 26 et 27 septembre  
**Rail 98**

Brabanthallen  
's Hertogenbosch (NL)  
\*\*\*\*\*

26, 27, 28 et 29 septembre  
**Société royale d'instruction**  
**populaire de Morlanwelz**  
**Exposition ferroviaire**  
**avec la participation**  
**du CFC - Centre**

Projections diasp  
Présentation du CFC  
Souvenirs du tram dans la région  
Maison de la laïcité  
Place Albert 1er  
Morlanwelz (B)  
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Dimanche 27 septembre  
de 9 à 13 h  
**Club de Wavre Six vallées**  
**Bourse d'échanges**

Hôtel de ville  
Wavre (B)

Entrée : 8.30 h 200 BEF  
9.00 h 100 BEF  
(02) 6675 06 13  
\*\*\*\*\*

Mardi 29 septembre  
de 20 à 23 h

CFC - Bruxelles  
**Réunion réseaux de FSR**  
**Gare de Schaerbeek**

Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée  
Michel Broigniez - (010) 65 87 48  
\*\*\*\*\*

Vendredi 2 octobre  
de 20 à 23 h

CFC - Bruxelles  
**Réunion réseaux de FSR**  
**Gare de Schaerbeek**

Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée  
Michel Broigniez - (010) 65 87 48  
\*\*\*\*\*

Vendredi 2 octobre  
CFC - Centre

Gare - Musée Haine St Pierre  
A partir de 19.30 h  
**Réunion libre.**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

Dimanche 4 octobre  
CFC - Centre

Gare - Musée Haine St Pierre  
de 10h à 18h  
**Animation en gare**  
**Trains à grande vitesse**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

Dimanche 4 octobre, de 9h. à 14h.  
**Bourse de l'ASMOCO**

Aywaille, salle St.Raphaël  
\*\*\*\*\*

Vendredi 9 octobre  
CFC - Centre

La réunion CFC se tient  
exceptionnellement à La Louvière  
**Expo, rue du Hocquet 7 à La**  
**louvière, dans le cadre du 4<sup>e</sup>**  
**salon de la retraite active et du**  
**temps libre.**

Rendez-vous au stand CFC à 19h.  
19h30: projection diasp: présentation  
de nos activités.

**Samedi 10 et dimanche 11 octobre**  
**Continuation de l'exposition.**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

**Comité de la section**  
**« Centre »**

*Président*

**Jean-Luc Francq**  
Responsable animations, bibliothèque,  
correspondant *Ferro-flash.*  
(064) 44 25 71  
Avenue Churchill, 18 - 7140  
Morlanwelz

*Vice-présidents*

**Richard Debliquit**  
Editeur responsable, animateur  
du Petit Train d'Houdeng.  
Rue Donat, 28  
7110 Houdeng-Coignies

**Pierre Hautefin**  
Responsable modélisme  
(064) 44 99 60  
Rue Argentin, 1 - 7140 Morlanwelz

*Secrétaire:*

**Jean-Pierre Hoven**  
Fichier membres, travaux informati-  
ques, courrier interclubs, modélisme:  
électronique.  
(064) 54 05 53  
Rue A. Wart, 181  
7170 - Fayt-lez-Manage

*Secrétaire adjoint:*

**Henri Haube**  
Courrier général, contacts presse,  
informations SNCB.  
(064) 22 51 23  
Rue Docteur Grégoire, 51  
7100 - La Louvière

*Trésorière*

**Patricia Francq - De Nutte**  
Finances, repas lors des animations.  
(064) 44 25 71  
Avenue Churchill, 18 - 7140  
Morlanwelz

*Commissaires*

**Frédéric Cheron**  
Responsable adjoint de la bibliothèque.  
Rue Albert-Elisabeth, 11  
7134 - Péronnes

**Jacques Lechien**  
Commissaire au compte, responsable  
voyages et visites.  
Rue Codefroid, 48 - 7100 Besonrieux

**Marc Pater**  
Responsable locaux  
(064) 28 31 57  
Rue Henri Léonard, 50  
7170 La Hestre

*Comité « ados »*

**Dimitri Crugenaire**  
responsable réseaux

**Barbara Francq**  
responsable décoration, repas, aubette.

**Nathalie Francq**  
responsable décoration, bar, aubette.

**Marc Minten**  
responsable réseaux, aubette.

**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 (journée)  
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

**Paul Steckelmacher**  
Trésorier  
(02) 672 86 08

**Marc Symons**  
Responsable du réseau de FSR  
(02) 733 72 97

**Jean-Pierre Tramasure**  
Responsable du réseau de FSR  
(010) 41 54 91  
Bureau : (02) 551 84 73  
Alimentation mixte 2 et 3 rails,  
prêt de documentation

**Jean-Luc Wyns**  
Responsable du local FSR  
(02) 725 99 45 en soirée  
Réglementation SNCB, CFL,  
matériel SNCB

Samedi 10 octobre  
de 14 à 18 h  
**CFC - Bruxelles**  
**Réunion réseaux de FSR**  
**Brocante**

**Gare de Schaerbeek**  
Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée

Michel Broigniez - (010) 65 87 48  
\*\*\*\*\*

Du 15 au 18 octobre  
**Festivités ferroviaires**  
**à Walcourt**

A la gare et en divers lieux  
Le 17 - Bourse, hall omnisport  
Le 18 - Spécial vapeur du P.F.T.  
\*\*\*\*\*

Vendredi 16 octobre  
**CFC - Centre**

Gare - Musée Haine St Pierre  
A partir de 19.30 h  
**Réunion libre.**

Place Caffet Haine St Paul  
de 20h à 21h  
**Bibliothèque**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

Vendredi 16 octobre  
à partir de 19.45 h  
**CFC - Bruxelles**  
**Réunion mensuelle**  
**Souvenirs de la ligne**  
**Bruxelles - Tervueren**  
par Le patron du Spoorloos  
**Local " La Ruche "**

Rue de la Ruche  
Schaerbeek

Michel Broigniez - (010) 65 87 48  
\*\*\*\*\*

Samedi 17 octobre  
**CFC - Centre**  
**Le petit train à vapeur circule**  
**parc de la Crèche à Houdeng**  
Voyages aux flambeaux et aux feux  
de Bengale...de 15h à...

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

Dimanche 18 octobre  
à partir de 8 h  
**Bourse en tout genre**

Shopping Center  
Woluwé-Saint-Lambert (B)  
\*\*\*\*\*

Du 22 au 25 octobre  
Le 22 à partir de 11h  
autres jours 9h.30

**Exposition et bourse**  
**EUROSPOOR 98**  
Utrecht, halles Jaarbeurs  
**Entrée : NLG 17,50**  
**(enfants NLG 8)**

Vendredi 23 octobre  
**CFC - Centre**

Gare - Musée Haine St Pierre  
**Réunion libre.**

Place Caffet Haine St Paul  
**Bibliothèque**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

Mardi 27 octobre  
de 20 à 23 h

**CFC - Bruxelles**  
**Réunion réseaux de FSR**  
**Gare de Schaerbeek**

Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée  
Michel Broigniez - (010) 65 87 48  
\*\*\*\*\*

Vendredi 30 octobre  
**CFC - Centre**

Gare - Musée Haine St Pierre  
A partir de 19.30 h  
**Réunion libre.**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

Vendredi 6 novembre  
**CFC - Centre**

Gare - Musée Haine St Pierre  
A partir de 19.30 h  
**Réunion libre.**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

Vendredi 6 novembre  
de 20 à 23 h  
**CFC - Bruxelles**  
**Réunion réseaux de FSR**  
**Gare de Schaerbeek**

Gilbert Collin - (02) 770 45 20 en soirée  
Michel Broigniez - (010) 65 87 48  
\*\*\*\*\*

Samedi 7 novembre  
**CFC - Centre**

**Déplacement en groupe**  
**à l'exposition organisée**  
**par l'ALAF à Ougrée.**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

Dimanche 8 novembre  
**CFC - Centre**

Gare - Musée Haine St Pierre  
de 10h à 18h

**Animation en gare**  
**Trams et métros d'ici et d'ailleurs.**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71  
\*\*\*\*\*

Vendredi 13 novembre  
**CFC - Centre**

Gare - Musée Haine St Pierre  
**Réunion libre.**

Place Caffet Haine St Paul  
**Bibliothèque**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71