

BELGIQUE-BELGIE

P.P.

1180 Bruxelles 18

17797

1180
18
17797

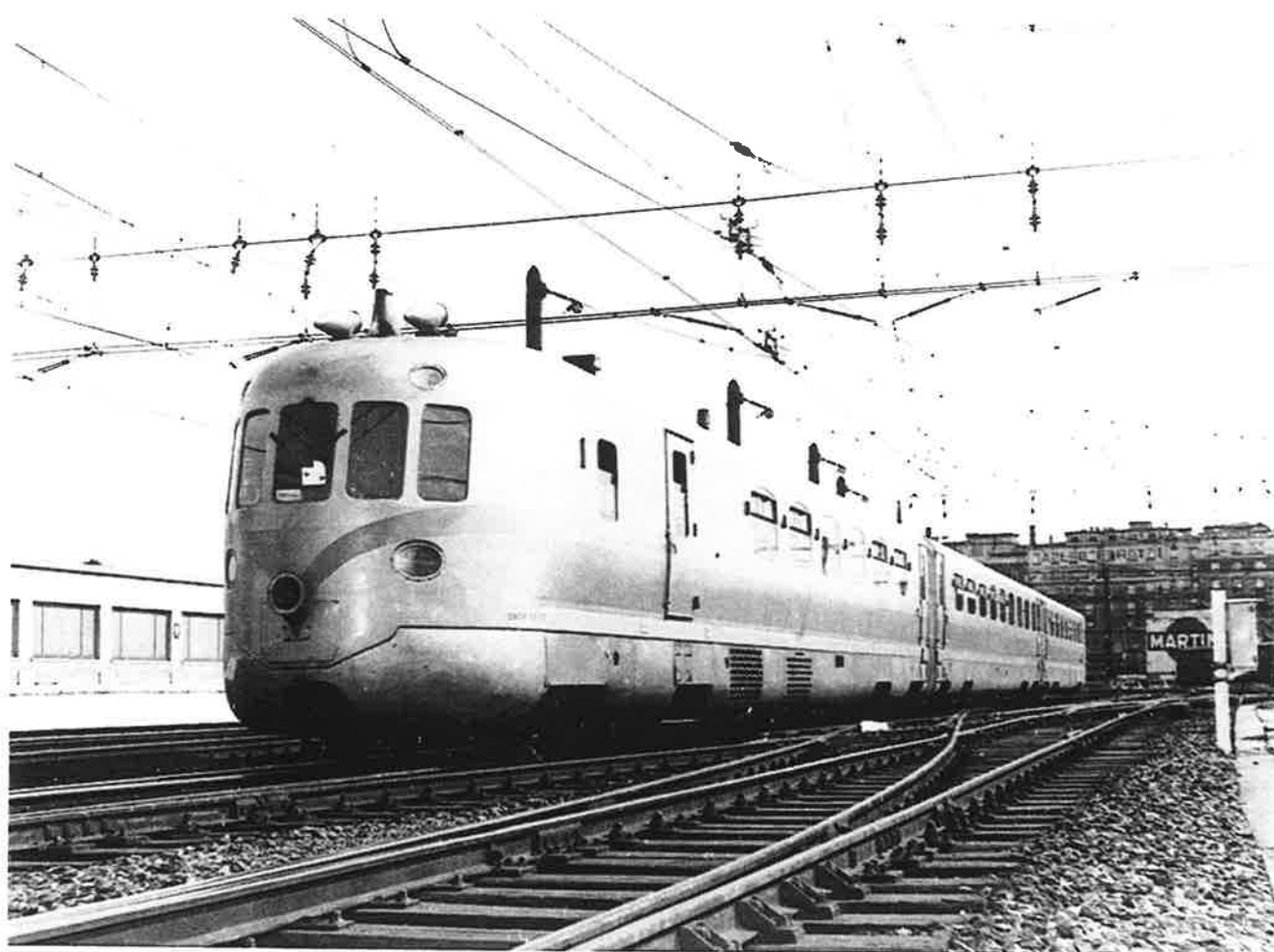


FEBELRAIL - Sekretariaat - 512

Holle Eikaard, 45
2550 Konlich

Septembre - Octobre 1998

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Secrétariat Bruxelles

Marc Symons

Avenue du Front, 10
1040 Bruxelles
Tél: (02) 733 72 97

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 Hauteфин (Vice-président)

Rue Argentin, 1
7140 Morlanwelz

Sommaire

Ferro-Kids

par Nathalie et Barbara Francq p. 3

Dossier

Les trains blindés – 3^e partie

par Jean Harlepin p. 4

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) – 9^{ème} partie

par Guy Bridoux p. 9

Tourisme ferroviaire

Wutachtalbahnhof Museumsbahn Zollhaus-Blumberg-Weizen Schwarzwald

par Marc Symons p.14

Divers

Info section de Bruxelles

Réunions hivernales à Schaerbeek : BRRRR ! p. 8

Prochaines réunions mensuelles p. 8

Echos du « Centre »

Après les vacances: une reprise en fanfare ! p.16

Voyage en Baie de Somme p.16

Assemblée intermédiaire du vendredi 11 septembre p.19

Activité prochaine – dimanche 7 novembre

Trams et métros d'ici et d'ailleurs p.20

Document inédit p.20

Agenda

..... p.22

Photo de couverture

TAR entrant en gare de Bruxelles-Nord – Photo Fernand Drugmand

Cette photo illustre le texte de la page 11 du Ferro Flash n° 193

Dernier rappel : 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

Marc Symons,

Avenue du Front, 10 – 1040 Bruxelles

ce que nous avons malencontreusement omis de préciser.



FERRO -- KIDS

NUMERO 5
éditrices responsables:
Francq Nathalie
Francq Barbara



SUJET: SPÉCIAL PHOTOS ~ LES TRAMS À LA CÔTE (PRÉSENT)



TRAM PROXIMUS

PHOTO JILEF



TRAM COCA COLA

PHOTO N.F.



Tram Méli .. Photo B.F.

FERRO -- KIDS

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

Les trains blindés - 3^e partie

par Jean Harlepin

4. Trains blindés en Belgique (suite du FF n° 193)

4.2.4. Les locomotives.

Il serait intéressant de pouvoir identifier les types de locomotives utilisées pour la traction de ces trains, mais les photos, rares et parfois floues, qui représentent ces machines laissent peu de détails reconnaissables, précisément à cause du blindage qui masque les éléments caractéristiques des types.

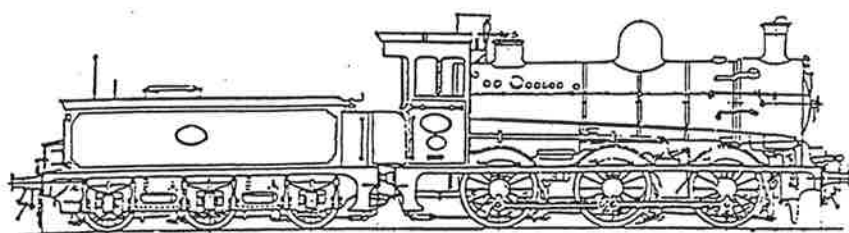
En principe, la locomotive est utilisée comme engin de traction, sans modification à ses éléments constitutifs. Seul, un revêtement en tôle vient en changer l'aspect. Les documents disponibles font état de l'emploi de locomotives des types 15 et 32, et c'est tout ! Pour en savoir plus, nous avons consulté le musée des chemins de fer à Bruxelles Nord.

Les types 15 et 32 appartiennent à la période «Mac Intosh». Cela résulte d'un document édité par le département du matériel de la S.N.C.B. et établi par Mr J. Vandenberghe, ingénieur en chef Ho-

noraire. On y apprend que, pour de diverses raisons, les chemins de fer de l'Etat Belge se tournèrent vers l'Angleterre (mission belge en 1897), pour y trouver des solutions à ses problèmes de traction.

A partir de 1900, l'Etat Belge commença à faire construire par nos usines quatre types de machines anglaises, dont les deux types qui nous intéressent, les 15 et 32. L'allure générale de ces machines est assez caractéristique pour les situer, mais elles comportent un grand nombre de variantes, par suite des diverses améliorations apportées : type de foyer, surchauffe...

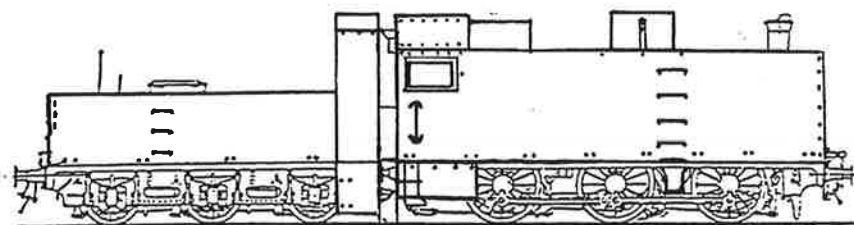
Au cours de la période de 1900 à 1906, plus de 900 locomotives de ces types furent construites. Il n'est donc pas étonnant qu'en 1914, on se tourna vers ces engins modernes et puissants, pour tracter les trains blindés. Ces machines, classées «période Mac Intosh» sont caractérisées par le fait que le système d'entraînement cylindres-bielles est placé à l'intérieur, entre les roues.



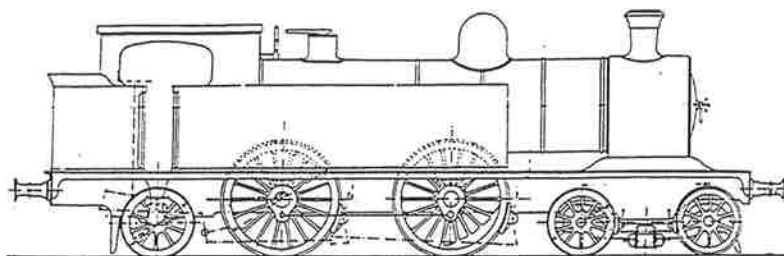
Locomotive-tender type 32 dans sa version civile

Extrait de la brochure SNCB, département matériel Période "Mac Intosh" 1898-1904

par ir. J. Vandenberghe

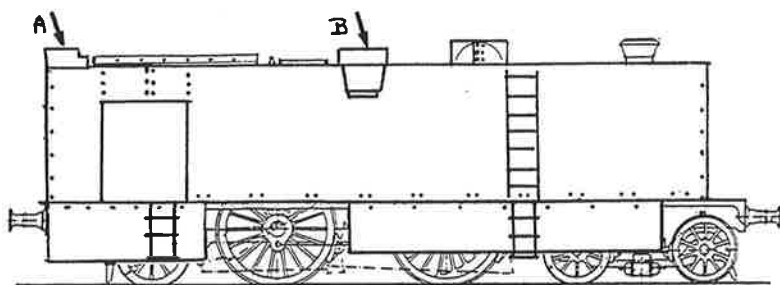


Reconstitution de la même locomotive en exécution blindée, à partir de photos



*Locomotive-tender type 16
dans sa version civile*

*Extrait de la brochure SNCB,
département matériel
Période "Mac Intosh" 1898-1904
par ir. J. Vandenberghe*



*Reconstitution de la même locomotive
en exécution blindée*

*En A : introduction du charbon
En B : introduction de l'eau*

4.2.4.1. Le type 15

C'est une locomotive-tender, destinée surtout à la traction des trains de voyageurs de banlieue. Elle avait deux essieux moteurs, un bogie à l'avant et un bissel à l'arrière. Sa configuration, selon la terminologie d'usage est «2 B 1 t» (221 t)

Il y eut divers types de foyers et de surchauffeurs. Dans les diverses variantes, on compta, selon l'étude précitée, plus de 200 locomotives construites jusqu'à la date du 29 août 1913. Il en résulte que tous les types produits peuvent avoir été utilisés.

4.2.4.2. Le type 32

Les premières commandes de cette machine type 32 remontent à 1901. Jusqu'en 1904, 250 machines furent livrées et en 1914, en comptant les types à surchauffe, il y avait un effectif de 809 unités.

La machine est à trois essieux moteurs et est ac-

compagnée d'un tender à trois essieux. Elle est destinée au service mixte.

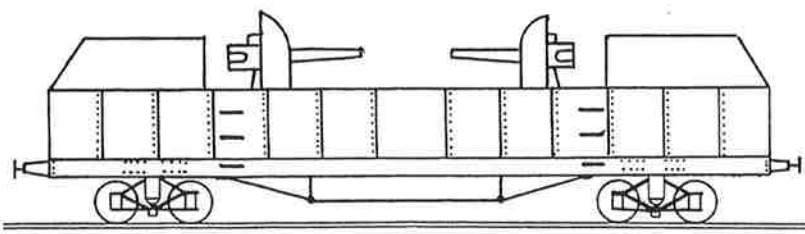
Il résulte de ces quelques commentaires, que ces deux types de locomotives, modernes pour l'époque, étaient bien représentés dans le parc des engins de traction de cette période. Les constructeurs de trains blindés n'eurent que l'embaras du choix pour les équiper en locomotives.

Nous donnons ci-avant deux plans de ces deux types de locomotives et de leur configuration probable en tant qu'engins blindés.

4.2.5. A propos de trains français.

Nous verrons dans le rapport de Littlejohn qu'il est fait mention de l'appui de trains blindés français à Anvers, en octobre 1914.

Si nous en croyons le livre de Paul Malmassari, «les trains blindés de 1826 à 1989» - Heimdal, il y aurait eu trois trains blindés dans le nord, en espérant



*Reconstitution approximative
d'un wagon artillerie blindé,
suivant photos,
utilisé probablement par les Français
avec le train blindé présent à Anvers.*

que cette mention ne se rapporte pas précisément aux trois trains anglo-belges («Churchill», «Deguisse» et «Jellicoe») qui y furent en action, comme en témoigne le rapport cité plus haut.

Le même livre mentionne toutefois que d'octobre 1914 à mars 1916, un train français a servi au siège d'Anvers et de Verdun. Formé par le 1^{er} RAP, il quitte Le Havre, le 3 octobre pour la Belgique (Littlejohn mentionne à Anvers les 5 et 6 octobre, la

présence de deux trains français).

Ce train est appelé officiellement «train batterie 95 N° 2» puis «train blindé 2» - Le N° 2 a peut-être induit Littlejohn en erreur; il n'y eut vraisemblablement qu'un train. Quant à sa constitution, on n'a guère de détails. Une photo du même livre (page 192) montre deux vues d'un wagon blindé français de l'époque. Ce type de wagon et d'aménagement est très voisin de celui des Belges.

Note sur l'organisation de l'armée belge en ce qui concerne les trains.

Il existe, dès l'apparition des chemins de fer, des troupes dites des chemins de fer. En Belgique, ce fut le 27^e bataillon du Génie.

Historique

- La première compagnie de chemin de fer remonte à 1874. Elle était installée à la caserne 5-6 à Borgerhout.
- En 1913, la compagnie passe au Génie de forteresse d'Anvers.
- En 1914, la compagnie forme corps, sous le commandement du capitaine-commandant Lefebvre, avec 300 hommes, à la mobilisation. Elle passera à plus de 2000 hommes, en 1918.
- Le 25 août 1914, elle participe à la réalisation des trains blindés, avec les Chemins de Fer de l'Etat Belge.

Conclusion.

Il est clair qu'il n'est pas possible en quelques mots, de faire le tour complet du sujet, très difficile d'ailleurs, parce qu'on a peu de données sur cette arme, qui a été laissée de côté. Pour ceux qui voudraient en savoir davantage sur le sujet, je les renvoie à la bibliographie, en insistant sur l'importance du travail de Malmassari.

Mais nous avons tout de même voulu sortir de l'ombre, pour ce qui concerne la Belgique, ceux qui ont conçu, réalisé et utilisé ce genre de matériel en 1914. Cela montre l'ingéniosité et la volonté de combattre de l'armée belge, si méprisée par les

Allemands à l'époque.

Les réalisateurs de ces trains n'ont pas eu le temps de se documenter, étant donné l'urgence. Tout a été improvisé et pourtant, les réalisations étaient techniquement valables (nous pensons aux tôles inclinées des T.B. légers, que l'on retrouve dans les trains blindés allemands de 44-45).

Leur action, sans réaliser des exploits sensationnels, fut quand même persévérante, pendant quelques mois. Les équipages prirent de gros risques et aucun train ne fut détruit malgré leur exposition au feu de l'ennemi.

Il était bon de les sortir de l'oubli.

Annexe 1

Copie de la note établie par Monsieur Jean Vindevogel, membre du Conseil d'Etat et qui semble avoir été mêlé à l'histoire de ces trains. (Document manuscrit - M.R.A.)

Les trains blindés

C'est lors d'une visite de Winston Churchill à Anvers qu'il fut décidé que le gouvernement britan-

nique donnerait à l'armée belge des canons de marine destinés à contrebattre les batteries allemandes situées hors de portée des canons des forts d'Anvers.

Ces canons devaient être montés sur de longs wagons plats et s'avancer dans les intervalles des forts. Ces wagons étaient blindés, de même que les locomotives destinées à les tracter. Il y eut six canons de 4 inches 2 (environ 12 cm.) et deux canons de 6 inches (15 cm.) Le matériel fut accompagné d'un officier de la Royal Navy et de six sous-officiers britanniques.

Quant aux soldats belges, ils furent recrutés dans les forts de la seconde ligne d'Anvers. On avait demandé des volontaires destinés à servir dans un train blindé. Chaque fort devait fournir un maréchal des logis, un brigadier et cinq canoniers; c'est du personnel du génie qui conduisait les locomotives. Le personnel belge fut placé sous les ordres du capitaine-commandant Henri Servais.

Equipement: presque tous les soldats belges étaient des volontaires de guerre qui avaient reçu un pantalon de toile bleue, une tunique de drap et un manteau. Ils portaient le bonnet de police.

Ils furent dirigés sur Anvers, où les trains se trouvaient à la gare du Sud. Il y avait deux trains. Celui armé des canons de 4,2" fut appelé train blindé

DEGUISE, du nom du général commandant la place d'Anvers; l'autre fut appelé train blindé CHURCHILL.

Les soldats étaient logés dans des wagons de voyageurs de seconde classe. Ils étaient tous «hors ménage» et touchaient donc une indemnité en plus de leur solde.

Au début, leur ravitaillement n'était donc pas organisé; chacun tirait son plan. C'est à la gare d'Anvers Sud que les soldats prirent contact avec l'officier et les sous-officiers britanniques qui devaient leur servir d'instructeurs et les mettre au courant du maniement des pièces de canon qui étaient montées sur une espèce de tourelle. Les Britanniques ne comprenaient ni ne parlaient le français; rares étaient les soldats belges qui connaissaient l'anglais. L'instruction se fit donc par gestes. Les Britanniques pointaient les canons.

Au bout de quelques jours, le train entra en action et plusieurs fois, il se plaça en avant des forts de Walhem et de Wavre-Sainte-Catherine. Il tira vers les Allemands. Il prit part aux combats aux environs d'Anvers, notamment en bombardant avec



Photo à bord d'un train blindé en action – Collection Musée Royal de l'Armée – Bruxelles.

des obus brisants, les villages occupés par les Allemands. Tous les soirs, le train rentrait en gare d'Anvers Sud.

Une nuit, vers 23 heures, un préposé de la gare vint avertir le sous-officier de garde aux trains, que les voies de communication vers la côte risquaient d'être coupées par les Allemands et qu'il était très urgent que les trains s'en aillent, pour ne pas être pris par les Allemands. Immédiatement, les trains partirent, sous la conduite des sous-officiers belges et des soldats du Génie qui connaissaient les voies. On ne prit même pas le temps de prévenir le commandant Servais et les Britanniques qui logeaient

en ville et qui rejoignirent les trains à Gand. J'ai l'impression que nous sommes passés par Tamise. De Gand, nous sommes partis sur Ostende puis vers Dixmude et Adinkerke, où le train a stationné pendant la bataille de l'Yser

Un ou deux canons tractés par deux locomotives partaient de Furnes. Le train étant lancé, on coupait la vapeur pour ne pas être repérés et on arrivait ainsi près de la gare de Caeskerke, d'où on tirait vers les Allemands, notamment à plusieurs reprises vers une «saucisse» d'observation allemande se trouvant sur une crête derrière Dixmude.

à suivre

Info section de Bruxelles

Réunions hivernales à Schaerbeek : BRRRR !

Cher ami, habitué du local CFC à la gare de Schaerbeek,

Pour vous éviter des déplacements inutiles, des rhumes, bronchites, et autres fléaux nous avons décidé que par grand froid (température extérieure +5°C ou moins) les réunions à la gare seront supprimées.

Par contre nous proposons à tous ceux qui désiraient passer une soirée ou un après-midi agréable avec les copains dans une atmosphère ferroviaire, de se rencontrer ces jours là à la bras-

serie SPOORLOOS à TERVUREN. Celle-ci est située à moins de cent mètres du terminus du tram 44, dans l'ancien hangar à marchandises de la défunte gare de Tervuren, derrière la station-service Fina.

Nous vous conseillons toutefois de contacter au préalable, le jour même de la réunion, Victor Lognard au numéro 02/215.91.63 ou Marc Symons au 02/211.45.02 (de 8 à 16 h) ou au 733.72.97 (après 17 h), à fin d'avoir certitude.

Le comité

Prochaines réunions mensuelles (Local La Ruche à partir de 19.45 h)

- | | |
|-----------------------------|--|
| Vendredi 20 novembre | Présentation de l'activité de "PB Messingbouw" par son promoteur Paul Bellon assisté de notre ami Luc Hofman
Projection de complément |
| Vendredi 18 décembre | Du bon usage de quelques colles par Victor Lognard
Les fous de la vapeur – sélection vidéo de Jacques Nicaise |
| Vendredi 15 janvier | Réunion tenant lieu d'Assemblée générale – bilan de l'action du club, de ses finances, etc. |

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 9^{ème} partie

par Guy Bridoux

5. Le matériel de traction (suite du FF n°193)

5.4 Le règne du tout électrique

5.4.1 Les principales phases de l'électrification Paris – Bruxelles peuvent se résumer comme suit :

- Paris – Aulnoye en service le 16/5/62
- Aulnoye – Feignies en service le 10/1/63
- Bruxelles – Mons en service le 26/5/63
- Mons – Quévy (frontière) le 28/7/63
- l'inauguration officielle ayant lieu le 9/9/63.

Une situation particulière a prévalu après la mise sous tension de Bruxelles – Mons : une HLD était placée derrière la HLE polycourant pour assurer la traction entre Mons et le réseau SNCF.

La voie était ainsi ouverte aux rames tractées de grande capacité qui se substituèrent progressivement aux trains automoteurs Diesel. L'Étoile du Nord résista jusqu'au 1/8/64.

Vers la hollande, le tronçon Anvers – Roosendaal était électrifié depuis 1957 : rien ne s'opposait dès lors, en principe, à la traction électrique de con-



La 30002 en cours de manoeuvre à Bruxelles-Midi – Photo Fernand Drugmand



La série 15, ex-type 150, dans sa deuxième livrée (jaune et bleue), de planton à Bruxelles-Midi le 10/05/1981 – Photo Guy Bridoux.

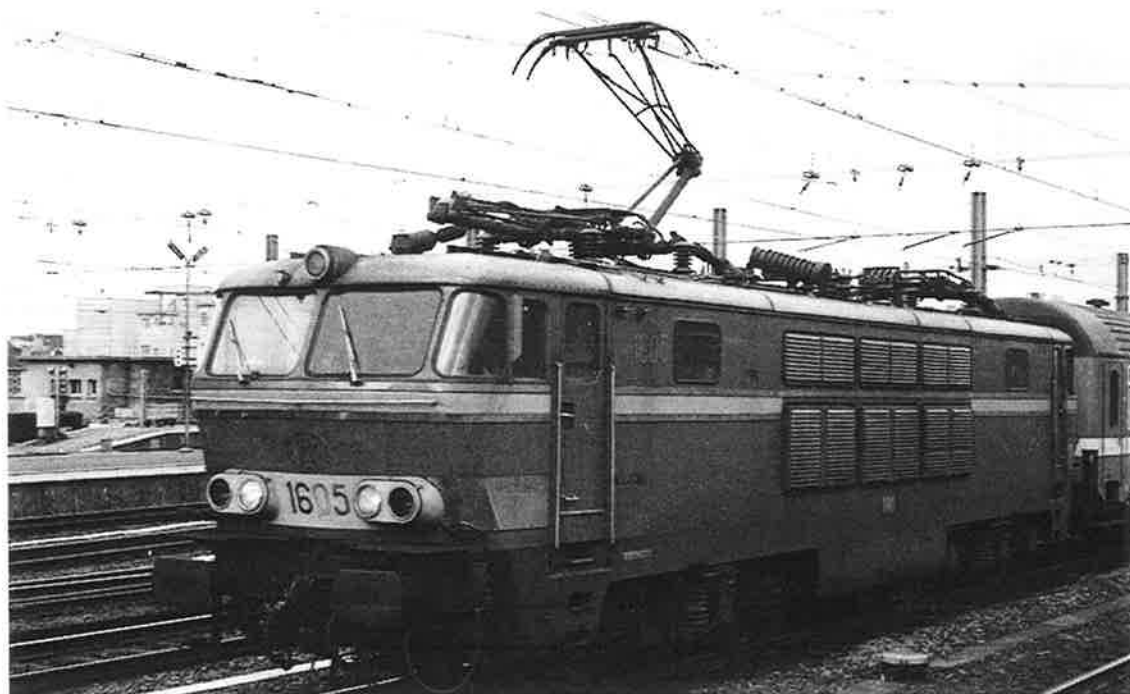
vois Paris – Amsterdam sans relais de traction.

La mise sous tension de Jeumont – Namur fut achevée en 1965, provoquant un relais de traction à Namur jusqu'à l'achèvement des travaux vers Liège, en 1970.

5.4.2 Avant d'énumérer les engins électriques (ou HLE) mis en oeuvre sur ces liaisons, l'auteur

souhaite émettre une opinion sur la controverse «polycourant» ou «polytension» développée par ailleurs et notamment dans les ouvrages récents des éditions du Cabri, dont la lecture est recommandée à ceux qui désirent approfondir le présent chapitre.

Il est d'usage «courant» de qualifier une source d'énergie électrique par la nature du courant qu'elle



La série 16, ex-type 160, à Bruxelles-Midi le 30/01/1984, en tête d'un INT pour Paris, déjà dans sa livrée actuelle – Photo Guy Bridoux.



La 40106, au dépôt du Landy, le 19/08/1992, attend l'heure de ramener sa rame à Paris-Nord en vue d'assurer un EC vers Bruxelles. Les fûtés ne manqueront pas de reconnaître le conducteur – Photo Guy Bridoux.

le est capable de débiter, qu'il s'agisse de courant continu ou alternatif et, si l'on veut être plus précis, de courant alternatif à 16 2/3 Hz ou à 50 Hz encore appelé courant industriel.

L'expression polycourant est donc justifiée, mais celle de quadricourant discutable car il n'existe dans notre cas que trois sortes de courant. Par contre l'expression polytension ne me paraît dépourvue

d'ambiguïté que si l'on a affaire à un seul type de courant, ce qui est le cas par exemple de nos série 25.5. Pour certains puristes notre série 16 serait donc tricourant, quadritension et bifrèquence! Pour ne pas désorienter le lecteur, nous maintiendrons ci-après les qualifications usuelles des engins cités.

Une caractéristique commune des polycourants de



*La 1805 dans sa livrée d'origine inox et bleue, était de planton à Bruxelles-Midi le 05/06/1982
Photo Guy Bridoux.*

l'époque était d'être dotée de moteurs à courant continu alimentés sous 750 V, ou, en version double, sous 1500 V, permettant par couplage l'alimentation directe sous caténaire 1500 ou 3000 V, ou par transformateurs et redresseurs, sous caténaires 16 2/3 ou 50 Hz.

5.4.3 Au moment de l'électrification complète de la liaison de Bruxelles à Paris, les compagnies exploitantes disposaient:

- à la SNCB, de cinq machines BB tricourant, type 150, de 2620 kW. Elles sont dotées de quatre moteurs de 750 V entièrement suspendus et de deux pantographes.
- à la SNCF, de deux machines BB tricourant, série 26.000, de 2135 kW, qui devinrent série 30.000 au début de 1964. Ces machines dotées de deux bogies monomoteurs de 1500 V, étaient directement dérivées des BB9400. La 30002 fut détruite par un incendie en 10/1970 et la 30001

retirée du service peu après.

S'y ajoutèrent ensuite:

- en 1964, à la SNCF, 10 machines CC quadricourant série 40100, de 4320 kW. Elles étaient également équipées de bogies monomoteurs alimentés sous 1500 V.
- en 1966, à la SNCB, 8 machines BB type 160 quadricourant de 2620 kW, électriquement proches des série 150 mais équipées pour le courant alternatif à 16 2/3 Hz.
- en 1973, à la SNCB, 6 machines CC série 18 quadricourant de 4320 kW, analogues à la série 40100 de la SNCF.
- en 1987, à la SNCB, 12 machines BB série 12 bicourant de 3130 kW, les premières à faire appel à la technologie des hacheurs à thyristors permettant de s'affranchir des ensembles de contacteurs et de résistances, à l'instar des séries 21 et 27 de la SNCB dont elles dérivent.



La 1207, plus récente, vue à Mouscron le 04/07/1987 – Photo Guy Bridoux.

5.4.4 En modélisme:

- **la type 150 SNCB, future série 15, fut reproduite par LIMA**

en livrée bleue d'origine: la 150.012 (8027, 20.8027)

en livrée jaune et bleue: la 1501 (20.8178)

en livrée bleue actuelle: la 1505, (également

20.8027)

- **la série 16 SNCB (ex-type 160) est au catalogue MARKLIN**

en livrée bleue d'origine: la 1605 (3152)

en livrée jaune et bleue: la 1602 (3163)

en livrée bleue actuelle: les 1606 et 1608 (3363)

Il n'existe pas de reproduction du type 160 : il fut, un temps, sous le n° 160.021, présenté par **JOUEF** sur une base trop courte, tout à fait fantaisiste, avec deux pantographes de type losange, des bogies non conformes etc.

- la série 18 SNCB fut reproduite par **JOUEF** en livrée d'origine : la 1801 (8899), et par **LIMA** : la 1802 dans une livrée expérimentale violette et jaune de 1982 à 1984 et, à partir de 1986, la 1805 dans la livrée actuelle (20.8121).

Dans les deux cas ces modèles représentent la première série des 40100 de la SNCF, ce qui entraîne pour notre série 18 des incorrections de détails. Dans les années 1983 à 1985, les série 18 furent dotées de nouveaux phares, les quatre projecteurs présentant actuellement le même diamètre.

JOCADIS en collaboration avec **LEMACO** annonce, en 1998, la sortie en séries limitées

d'une 18 en version d'origine (097/2) et en version actuelle (097/3)

- la série 12 SNCB ne peut être réalisée que sur une base de série 27 de **LIMA** (20.8023), qu'il est parfois possible de se procurer non numérotée, complétée d'un kit de toiture de **JOCADIS**.
- la série 30000 de la SNCF fait l'objet d'un kit de l'**OBSIDIENNE** (4016) destiné à la transformation d'une série 9400 de **LIMA** (20.8159 ou 20.8160 ou 20.8166 ou 20.8307).
- La série 40100 de la SNCF a été reproduite dans sa version d'origine par **JOUEF** : les 40101 et 40108 (8432 et 8451), ainsi que par **LIMA** : la 40101 (1022, 20.8122).

LEMACO annonce la sortie, en 1998, d'une 40100 en version d'origine (097) et en version finale (097/1).



RGP-1 dans une configuration à trois caisses entrant en gare de Bruxelles-Midi – Photo Fernand Drugmand
Cette photo complète l'illustration page 11 du Ferro Flash n° 193

Un de nos membres fondateurs, Fernand Drugmand, a eu l'obligeance de mettre à notre disposition des clichés qui nous ont permis de compléter l'illustration de ce dossier.

Il s'agit pour ce Ferro Flash de la photo de couverture, de l'illustration de la 30002 et du RGP-1. D'autres seront encore publiées dans la suite de cette saga.

Wutachtalbahn Museumsbahn Zollhaus-Blumberg-Weizen Schwarzwald

par Marc Symons

Une des lignes musée les plus remarquables sur le territoire allemand se situe dans le Sud de la Forêt-Noire non loin de la frontière suisse. Elle est constituée par une partie de l'ancienne ligne de Lauchingen à Immendingen, plus particulièrement le tronçon entre Zollhaus-Blumberg et Weizen. Sa sinuosité lui a valu le surnom : "Sauschwänschle" ou "queue de cochon".

Mise en service en 1890, la ligne avait une importance stratégique qu'elle a gardée jusque dans les années soixante. Initialement elle était conçue comme ligne principale à voie unique mais en 1932 elle fut dégradée au niveau de ligne secondaire. En 1955 elle fut fermée au trafic régulier. Pendant la guerre froide la ligne était à disposition des forces de l'OTAN, au cas où, mais l'OTAN ne l'a jamais utilisée. Le trafic fut supprimé définitivement le 30 mai 1976.

Un an plus tard, grâce aux efforts réunis de plusieurs communes de la région et EUROVAPOR, la ligne musée ZOLLHAUS-BLUMBERG - WEIZEN

fut inaugurée. La DB avait gracieusement mis à disposition le tronçon de voie.

La ligne devint propriété de la ville de Blumberg en 1988 et fut classée monument national.

Entre Blumberg et Weizen la ligne connaît une dénivellation de 231 mètres.

On compte 6 tunnels et 7 ponts et viaducs. La voie serpente à travers le paysage contournant collines et enjambant les vallées, ce qui lui donne des ressemblances avec le Chemin de fer Rhétique.

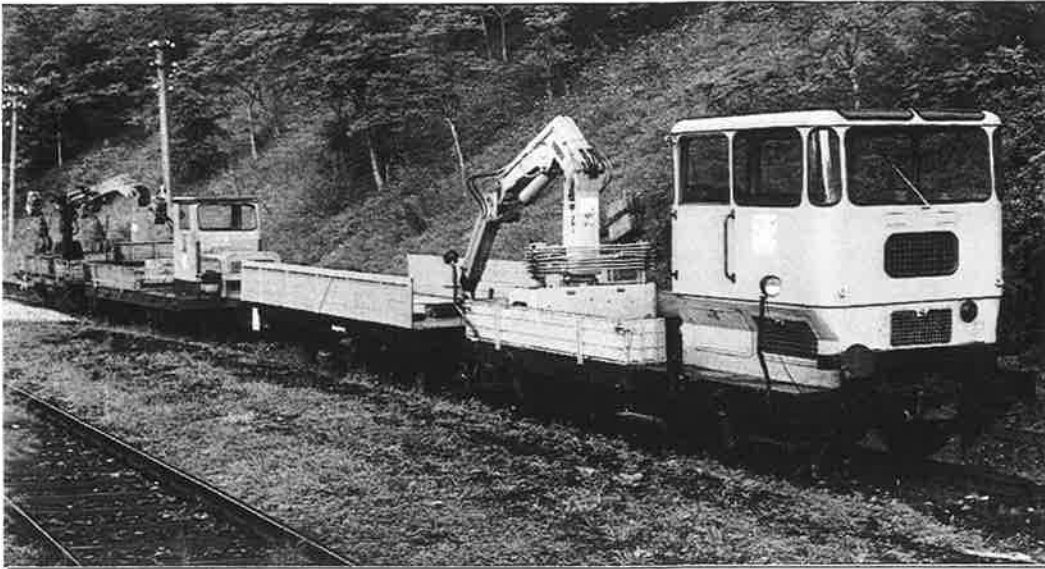
Partons pour une reconnaissance de la ligne.

Nous prenons le train à Blumberg-Zollhaus, direction Weizen. Bientôt la rame s'engage dans un premier tunnel long de 805 m, le Buchbergtunnel. Ensuite se succèdent quatre viaducs. Peu après le premier, le Biesenbachviadukt, nous apercevons quelques dizaines de mètres plus bas la gare d'Epfenhofen. Le deuxième pont se situe à l'entrée d'une grande boucle qui nous fait virer de 180



La BR 50 (50 2988)
ex-DB
en ligne

Photo Marc Symons



*Train de travaux
sur la ligne*

*Photo Marc
Symons*

degrés. A la sortie de celle-ci, après un troisième pont, nous traversons le viaduc d'Eppenhofen qui surplombe le village du même nom et nous entrons dans la gare d'Eppenhofen située en dehors du village immédiatement après le viaduc. Le train s'y arrête une minute à l'intention de quelques photographes. C'est d'ici que l'on a une des plus belles vues sur la ligne. On a l'impression de se trouver au milieu d'un réseau miniature. En effet on peut suivre le train dans le paysage, disparaissant et apparaissant à plusieurs reprises. Un coup de sifflet. Le machiniste ouvre le régulateur à fond, de gros nuages de fumée noire et de vapeur s'échappent de la machine, à la grande joie des photographes le long de la voie. Une large courbe suivie d'une ligne droite relativement longue et notre train entre dans une nouvelle boucle de 180 degrés dont l'entrée est marquée par le Grimmelshofenertunnel, avec une longueur de 225 m. Cette deuxième boucle transite immédiatement dans une troisième boucle similaire.

Nous admirons le paysage et traversons la gare de Futzen. Après 3 km environ nous pénétrons dans le Grosser Stockhaldetunnel (1700 m). Nous effectuons un tour complet de 360 degrés et sortons du tunnel quelques dizaines de mètres plus bas. C'est le seul tunnel en son genre en Allemagne. Se succèdent ensuite le Kleiner Stockhalde tunnel (86 m) et la gare de Grimmelshofen. Nous traversons encore le tunnel am Achdorfer Weg, entamons une dernière boucle de retournement située dans le Buchbergtunnel (805 m) et effectuons un dernier demi-tour. La ligne comporte au total 5 boucles de retournement dont deux entièrement sous tunnel. Imaginez-vous le coût de la construction de ce seul tronçon, sachant qu'en ligne

droite Blumberg et Weizen sont séparés de 10 km seulement. Il en résulte un tronçon d'une longueur totale de 26 km.

Longueur totale des tunnels : plus de 4500 mètres. Longueur totale des ponts : presque 780 mètres. Les plus longs étant le Eppenhofener viadukt avec 264 mètres, il est également le plus haut avec 34 m, et le Biesenbachviadukt avec 252, 5 mètres.

La "Wutachtalbahn" dispose de quatre locomotives dont trois BR 93 d'origine autrichienne et une BR 50 ex DB. Les voitures sont à quelques exceptions près toutes d'origine suisse.

Pour les ferroviphiles automobilistes, friands de kilomètres, désireux de s'y rendre : Blumberg se situe à vingt kilomètres au sud de Donaueschingen à mi-chemin sur la route vers Schaffhausen (B27) et à plus ou moins 65 km au sud-est de Freiburg in Breisgau. Pour les amateurs de voyages en train il est possible, soit à partir de Freiburg in Breisgau par le Höllental, en passant par Titisee vers Donaueschingen, ou à partir de Offenburg également vers Donaueschingen. Les deux trajets valent la peine. Le premier permet de parcourir la Höllentalbahn, le deuxième la Schwarzwaldbahn. Les deux lignes comptent parmi les plus belles et les plus imposantes de la Forêt Noire et même de l'Allemagne.

En principe il y a circulation du 1^{er} mai jusqu'au début octobre le dimanche, en juillet et août tous les mercredi. Mais mieux vaut se renseigner sur place soit auprès de EUROVAPOR, Wutachtalbahn, Bannstrasse 32, 79576 à Weil am Rhein soit à Stad Blumberg, Verkehrsamt, 78176 Blumberg , Tel. 07702/5127.

Après les vacances: une reprise en fanfare !

Il faut espérer que les responsables et les habitués du CFC avaient repris quelques forces, à défaut de soleil, durant le plein été.

Le programme de rentrée s'est avéré démentiel, les activités se succédèrent week-end après week-end:

- 30 août : voyage en Baie de Somme;
- 6 septembre : animation en gare consacrée aux souvenirs de vacances ferroviaires et aux trains américains;
- dimanche 13 septembre : petit train à vapeur

d' Houdeng;;

- 26 au 29 septembre : exposition à Morlanwelz;
- 4 octobre : animation en gare: lignes et trains à grande vitesse;
- 9 au 11 octobre : participation au 4^e salon de la retraite active
- 10 octobre: dernières circulations du petit train d' Houdeng cette année. A remarquer que nous avons dû à cette occasion, « travailler sur deux fronts » et ce, sans problème, notre équipe étant suffisamment solide.

Reprenons tout cela depuis le début :

Dimanche 30 août

Voyage en Baie de Somme

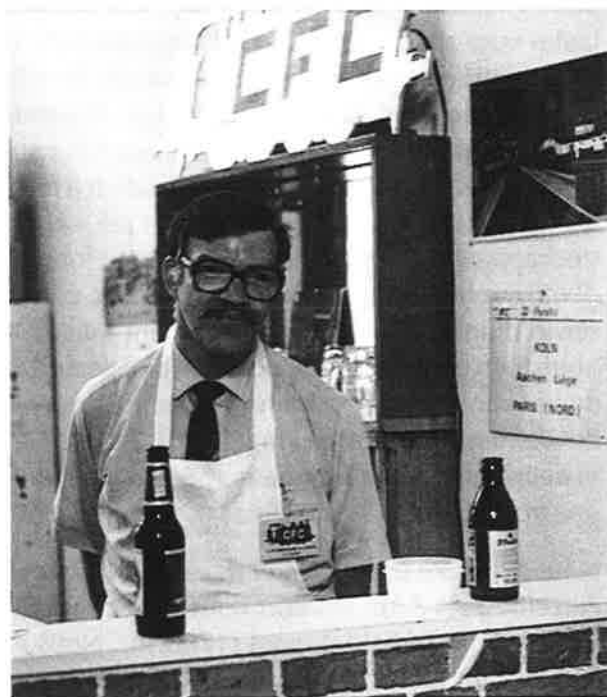
Minutieusement préparée par une équipe d'éclaireurs emmenés par Jean Pierre Hoven, cette activité fut une entière réussite, tant pour les enragés de trains, que pour les parents et amis intéressés surtout par l'aspect touristique de ce déplacement, aspect que nous n'avions pas voulu négliger, un peu comme à Lille. Il faut dire aussi que le soleil fut de la partie.

Ceux qui avaient choisi le départ à la gare-Musée y furent accueillis par Marc Pater, spécialiste du café « serré ».

Sa recette pour faire un bon café : humecter 1 kg de café avec un peu d'eau, tremper dans la mixture un tire-fond – de préférence, un de ceux tout rouillés, retrouvés par Super Willy lors de ses fouilles dans la campagne louviéroise – si le tire-fond ne flotte pas, rajouter du café.

Une petite halte fut prévue durant le voyage aller, le long de la LGV, histoire de se dégourdir les jambes et d'y faire l'unc ou l'autre photo. Comble de malchance: nous avons regagné le car, quand un TGV passa en trombe!

Nous nous rendîmes d'abord à Le Crotoy, le long



Marc Pater officie tôt le matin au bar – Photo JILEF

de la plage. Pendant que chacun faisait connaissance avec cette cité balnéaire, Claire, Pol et votre serveur se rendirent au restaurant «Le Commerce» qui allait nous accueillir en fin de journée, afin de nous organiser au mieux...et d'y déguster le premier Picon - Vin Blanc de la journée.

Départ ensuite en car vers la gare, via les petites



Arrivée de «notre» train
en gare de Le Crotoy.

Coup de chance :
il s'agit de la machine
« Haine-St-Pierre » n° 15

Photo JILEF

Noyelles sur Mer :
ravitaillement en eau

Photo JILEF



Cayeux sur Mer :
diesel 351
et deux voitures voyageurs
devant la gare

Photo Serge Gailliez

Le charme désuet
d'une ancienne
voiture voyageurs

Photo
Nathalie Franco



rues sinueuses de la localité. Nous arrivâmes suffisamment tôt, pour visiter le site et assister à l'arrivée de notre train.

Arrivé à Saint-Valery, le groupe se scinda en deux équipes; la première, conduite par Dimitri (« le Disciple ») et Serge, continua le voyage en train jusqu'à Cayeux sur Mer.

La seconde équipe reprit le car, jusqu'à la Pointe du Hourdel, son phare ... et son café belge (sachez que la tente est rouge, jaune et noire et qu'on y trouve un grand choix de bières du pays, notamment la Saint Feuillien) et, profitant d'un temps particulièrement clément pour la saison (!) s'installa en bord de baie, pour un agréable pique-nique.



Retour à Noyelles : la N° 15 « Haine-St-Pierre » dans le dédale de voies, écartements métrique et normal SNCF – Photo JILEF

L'après-midi fut consacrée à la visite de Saint-Valery, une visite appréciée par les participants qui purent assister en outre, au flux particulier de la marée montante, dans la baie : très rapide et insidieux, sans bruit ni vagues... ensuite, le groupe se reconstitua pour le retour en train vers Le Crotoy.

A Le Crotoy, le car nous attendait pour nous conduire au centre de la localité; nous avons rendez-vous au restaurant « Le Commerce »: une bonne adresse recommandée par Claire et Pol, des habitués de l'endroit. Nous ne fûmes pas déçus, que du contraire.

Le séjour au restaurant et le retour en car connurent quelques prolongations, si bien que l'arrivée à Haine-St-Pierre se fit aux petites heures... ce qui n'altéra ni notre bonne humeur, ni notre contentement d'une journée bien réussie.

Où allons-nous en 1999 ?

Avis de recherche

Des photos inédites illustrant cette mémorable journée – ainsi que d'autres activités – sont les bienvenues...

Compte-rendu des autres activités dans le prochain Ferro-Flash

Assemblée intermédiaire du vendredi 11 septembre.

Les membres les plus actifs du CFC se sont retrouvés en nombre, histoire de peaufiner le programme particulièrement chargé du second semestre 1998, et de préparer aussi les animations de la prochaine année.

On revit ainsi l'organisation des activités intra muros, ainsi que des expositions proposées. Il fut notamment question de retarder l'animation de décembre d'une semaine. Projet avorté, vu l'indisponibilité des animateurs du Club Märklin le di-

manche 13 décembre. L'activité aura donc bien lieu le 6 décembre.

Le banquet de notre association aura lieu le samedi 9 janvier; réunion à la gare - Musée vers 20h30 et départ pour le restaurant « Le Vieux Chêne » à Bellecourt. Pour rappel, il s'agit d'un buffet chaud et froid particulièrement bien achalandé, à volonté; le prix : 680frs, boissons non comprises. Les réservations sont possibles jusqu'au mercredi 6 janvier.

Voici le programme des festivités :

Samedi 6 février 20 h – 5^e nuit du film ferroviaire

Pour satisfaire tout le monde, nous reprenons la formule de la quatrième édition:

- Une soirée films ferroviaires: un programme composée d'un court mètre, de quelques extraits et de deux grands films (de 20h à +/- 24h)
- La nuit ferroviaire proprement dite avec, jusqu'à l'aube, divers films classiques ou moins connus.

Prix:

- pour la soirée: 200 frs (membres CFC : 150frs)
- pour la nuit complète, petit déjeuner compris: 300frs (membres CFC: 250frs)

Dimanche 7 mars 10h – Les chemins de fer allemands vus côté DR.

Dimanche 11 avril 10h – Reparlons des Diesel série 59

Dimanche 2 mai – L'automobile modèle réduit

du plus petit à la réalité : en effet, on nous promet la présence d'ancêtres devant la gare...

Dimanche 6 juin – Journée Märklin

L'assemblée générale aura lieu le vendredi 15 janvier à 20h30.

Il y sera question du remaniement éventuel du comité.

Rappelons que toutes les bonnes volontés sont les bienvenues

Posez votre candidature par écrit, à l'un de nos secrétaires Henri haube, rue Dr Grégoire 51 à 7100 La Louvière ou J. Pierre Hoven, rue A. Wart 181 à 7170 Fayt-Lez-Manage.

Notre trésorière présentera le bilan financier de l'association et, tous ensemble, nous concocterons un programme d'enfer avec, notamment, les circulations du petit train d'Houdeng et notre grand voyage d'été.

Activité prochaine - dimanche 7 novembre Trams et métros d'ici et d'ailleurs

Chaque année, nous prévoyons une animation en gare consacrée aux trams. Nous voulions la cuvée 1998 un peu plus universelle que les précédentes, mais chassez le naturel : il revient au galop!

Une fois encore, il sera surtout question de notre région : en effet, Simon Simon (« le mage du

tram ») et Luc Darigny (« Monsieur TEC ») dévoileront leurs trésors vicinaux, côté Ecomusée.

Dans la salle des réseaux, l'idée est de rassembler – et de faire rouler – une multitude de modèles les plus originaux possible. Nous comptons – et nous savons que nous pouvons compter – sur vous.

Document inédit



Richard Deblieuit a retrouvé une photo prise au temps de sa jeunesse, au Roelux. Photo particulièrement intéressante : il s'agit du tram 34 (motrice 10270), photographié à son terminus au Roelux vers 1957.

La voie d'évitement servait aux manoeuvres, lorsque le convoi se composait d'une motrice et d'une remorque (il existe une photo d'une telle rame, prise à Houdeng : motrice standard et remorque à deux essieux). Au delà de la courbe serrée à droite, le tram continuait jusqu'à la gare.

La ligne du Roelux fut ouverte en plusieurs étapes :

20/10/1891

Houdeng-Aimeries place - La Louvière; traction vapeur, jusqu' au 07/12/1898 ensuite électrique.

14/12/1898

Bifurcation Houdeng-Goegnies (rue Houtart) - Houdeng-Aimeries (pont du Sart) directement en électrique.

24/02/1906

Houdeng-Aimeries (pont du Sart) - Roelux Centre; directement en électrique.

06/10/1911

Roelux Centre - Roelux Gare. Cette extension fut supprimée en 1947.

L'exploitation complète de la ligne (Carnières - Le Roelux) ne fut possible, qu'à partir de 1933.

20/10/1891

Morlanwelz Place - Morlanwelz Nouvelle Avenue (en direction de Mariemont et Jolimont) traction vapeur jusqu'au 07/12/1898 ensuite électrique.

26/05/1900

Morlanwelz-place - Carnières place.

01/08/1933

Bifurcation Morlanwelz Nouvelle Avenue – Hayettes – Haine-Saint-Pierre Houssu. A cet endroit, la ligne rejoint la section Haine-Saint-Pierre – La Louvière, ouverte le 30/03/1907. A noter que cette relation fut, au départ, parcourue par des bus. Vu l'état des routes et le manque de confort des transports routiers à l'époque, on décida la construction d'une voie ferrée vicinale !

Au départ, le service se résume au parcours Houdeng – Le Roelux qui, début des années '30, reçoit l'indice 5. Le 4 était, en principe, réservé pour la relation Morlanwelz – La Louvière, via Hayettes et Haine-Saint-Pierre. En 1936, les deux parcours fusionnent: Morlanwelz – Le Roelux : N° 9 ensuite 34. Fin 1944, début 1945 eut lieu l'ultime prolongement vers Carnières place. Utilisé par les travailleurs et les étudiants en semaine, ce tram avait une vocation touristique le dimanche, permettant

à tout un chacun de passer quelques heures de détente dans la cité du Roelux, célèbre pour son château, le parc...et probablement la Saint-Feuillien, déjà !

Le tram fut supprimé le 31/08/1959 et un service de bus le remplaça. Actuellement, la ligne est à nouveau scindée:

- 134 La Louvière (Jolimont Hôpital) – Houdeng – Le Roelux – Soignies.
- 132/133 boucle La Louvière gare du Centre - Binche – La Louvière gare du Centre via Morlanwelz, Hayettes, Houssu.

La motrice 10270 a aussi son histoire : construite par Ragheno durant l'été 1938, elle parcourut les lignes de Charleroi, d'abord, de Mons – Borinage, ensuite. Douzième motrice transformée en type S par les ateliers de la rue Eloy à Anderlecht ce fut le premier engin de ce nouveau type à rouler sur le réseau de La Louvière. Elle y termina sa carrière, numérotée 9069 lors de la suppression « provisoire » (sic) des lignes du Centre le 1^{er} novembre 1986 (exception faite de la relation La Louvière – Binche – Anderlues, qui résista encore quelques années)

A remarquer qu'au départ, ces motrices n'étaient pas équipées des protections latérales, au bas de la caisse.

Sources

Aide - Mémoire : les trams du Centre et du Pays de Charleroi TLV 09/1992

Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux. Groupe du hainaut. Le réseau de Mons - Borinage.

R. Dieudonné Amutra.

Informations de L. Darigny et S. Simon

AVIS: VENTE DE VERRES "CFC"

La section "Centre" met en vente des verres gravés au nom de notre club; il s'agit d'un verre à pied de 25cl. Y apparaît le sigle bien connu de notre association (une type 53 avec les lettres CFC) ainsi que l'inscription "Club ferroviaire du Centre" "La Louvière" ou "Bruxelles" au choix.

Le prix: 250 frs pour un verre, 1200 frs pour la série de 6.

La réservation se fait par paiement sur le compte 000 1560678 45 (CFC Section "Centre" Patricia De Nutte, avenue Churchill 18 à 7140 Morlanwelz)

Ne tardez pas à commander: nous aimerions pouvoir livrer pour les fêtes de fin d'année.

Un exemplaire "prototype" est visible à la Gare - Musée, lors de nos réunions

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

Contacteur

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

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 Schaerbeeck
Gilbert Collin - (02) 763 38 55 en soirée
Marc Symons - (02) 733 72 97

7 et 8 novembre

Ougrée, rue de la gare,

Exposition de l'ALAF.

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

Dimanche 8 novembre

De 8h30 à 13h

Chatelet, école communale,
rue de Loverval, 175

19^e bourse d'échanges

P.A.F. : 60 BEF

11, 13, 14 et 15 novembre

Muizen, Leuvense steenweg 443

Portes ouvertes du club

"De Pijl"

Vendredi 13 novembre

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

Samedi 14 novembre

de 14 à 18 h

CFC - Bruxelles

Réunion réseaux de FSR

Brocante

Gare de Schaerbeeck
Gilbert Collin - (02) 763 38 55 en soirée
Marc Symons - (02) 733 72 97

Dimanche 15 novembre

à partir de 8 h

Bourse en tout genre

Shopping Center
Woluwe-Saint-Lambert (B)

Vendredi 20 novembre

CFC - Centre

Gare - Musée Haine St Pierre
A partir de 19.30 h

Réunion libre.

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 20 novembre

CFC - Bruxelles

Réunion mensuelle

Modélisme

Présentation de l'activité

de "PB Messingbouw"

Local "La Ruche"

Rue de la Ruche

Schaerbeeck

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 20 novembre à 20h15

à la ferme de Froidmont

Le C.F.F.L. présente :

Les Ch. de fer de l'ancien

Congo Belge (2^e partie)

Par J. De Deurwaerder

Samedi 21 novembre

Le C.F.F.L.

organise

Une visite de l'exposition

de modélisme ferroviaire

de Köln

Info : (02) 654 05 79

Mardi 24 novembre

de 20 à 23 h

CFC - Bruxelles

Réunion réseaux de FSR

Gare de Schaerbeeck

Gilbert Collin - (02) 763 38 55 en soirée

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 27 novembre

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

Dimanche 29 novembre
de 9 à 13 h
**Ruilbeurzen van modeltreinen
en toebehoren**
Zaal Karthuizershof
Karthuizerverst 55-57
Lier (B)

Dimanche 29 novembre
de 9 à 13 h
**Hobby-Rail
Bourse d'échanges**
Zaal Star
N. De Brauwerstraat 19b
Vilvoorde (B)
Entrée : 50 BEF

Dimanche 29 novembre
Bourse ADLER
Bonn-Bad Godesberg
Stadthalle
Entrée : DEM 7

Vendredi 4 décembre
CFC - Centre
Gare - Musée Haine St Pierre
A partir de 19.30 h
**Préparation des locaux
pour l'animation du dimanche 6
décembre**
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 4 décembre
de 20 à 23 h
CFC - Bruxelles
Réunion réseaux de FSR
Gare de Schaerbeek
Gilbert Collin - (02) 763 38 55 en soirée
Marc Symons - (02) 733 72 97

Dimanche 6 décembre
de 9 à 13 h
Hoeseltse treinclub
Bourse d'échange (32e)
Cultureel Centrum Hoeselt (B)
(089) 51 466 44

Dimanche 6 décembre
CFC - Centre
Gare - Musée Haine St Pierre
de 10h à 18h
Animation en gare
Le train-cadeau...journée Märklin.
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 11 décembre à 20h15
à la ferme de Froidmont,
le C.F.F.L. présente :
"L'Athus Meuse"
Projection de diapositives 2^e partie
Par Claude Defechereux

Vendredi 11 décembre
CFC - Centre
Gare - Musée Haine St Pierre
A partir de 19.30 h
Réunion libre.
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Samedi 12 décembre
de 14 à 18 h
CFC - Bruxelles
**Réunion réseaux de FSR
Brocante**
Gare de Schaerbeek
Gilbert Collin - (02) 763 38 55 en soirée
Marc Symons - (02) 733 72 97

Dimanche 13 décembre
à partir de 8 h
Bourse en tout genre
Shopping Center
Woluwe-Saint-Lambert (B)

Dimanche 13 décembre
de 9h. à 14h.
Bourse
Ensisval, salle Rendo, rue des chapaliers
Entrée : BEF 50

Vendredi 18 décembre
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 18 décembre
CFC - Bruxelles
Réunion mensuelle
Du bon usage de quelques colles
Local "La Ruche"
Rue de la Ruche
Schaerbeek
Marc Symons - (02) 733 72 97

Samedi 19 et dimanche 20 décembre
de 11h. à 16h.
Bourse ADLER
Kölner-modellspielzeugtage
Köln, Messe, Congress centrum west.
Entrée : DEM 8

Mardi 22 décembre
de 20 à 23 h
CFC - Bruxelles
Réunion réseaux de FSR
Gare de Schaerbeek
Gilbert Collin - (02) 763 38 55 en soirée
Marc Symons - (02) 733 72 97

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-Goignies

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 Godefroid, 48 - 7100 Besonriex

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

Past-président de la section de Bruxelles

(010) 65 87 48

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

Gilbert Collin

Responsable du réseau FSR

(02) 770 45 20 (journalière)

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

Secrétaire

(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

Vendredi 25 décembre
CFC - Centre
Pas de permanence
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 1^{er} janvier
CFC - Centre
Pas de permanence.
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 8 janvier
CFC - Centre
Gare - Musée Haine St Pierre
A partir de 19.30 h
Les bons vœux du CFC.

Place Caffet Haine St Paul
de 20h à 21h
Bibliothèque
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 8 janvier à 20h15
à la ferme de Froidmont,
le C.F.F.L. présente :
En ballade
avec le photographe,
le long
des chemins de fer
Par Pierre Poirier

Samedi 9 janvier
CFC - Centre
20h30
Départ de la Gare-Musée
21h

Banquet annuel
du CFC «Centre».

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 15 janvier
CFC - Centre
Gare - Musée Haine St Pierre
A 20.30 h
Assemblée générale
annuelle

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 15 janvier
CFC - Bruxelles
Réunion mensuelle
tenant lieu d'Assemblée générale

Local " La Ruhe "
Rue de la Ruhe
Schaerbœk
Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 22 janvier
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

Dimanche 28 janvier
de 9 à 13 h
Hoeseltse treinclub
Bourse d'échange (33e)
Cultureel Centrum Hoeselt (B)
(089) 51 466 44

Vendredi 29 janvier
CFC - Centre
Gare - Musée Haine St Pierre
A partir de 19.30 h
Réunion libre.
Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Samedi 21 novembre 1998

Le C.F.F.L. organise

**Une visite de l'exposition
de modélisme ferroviaire de Köln**

Départ en car de luxe de la gare de Rixensart à 7.30 h
pour y revenir en soirée vers 20.30h.

Prix du voyage : 900 BEF par personne à verser sur le compte
310-0909190-95 avant le 16 novembre 1998 au plus tard.

Prix de l'entrée - non encore communiqué : se munir de 20 DEM

Info : (02) 654 05 79