



Novembre - Décembre 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

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

Dossier

Les trains blindés – 4^e partie
par Jean Harlepin p. 3

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 10^{ème} partie
par Guy Bridoux p. 8

Infos Bruxelles

Nouvelles de la section de Bruxelles p. 14

Visite à « Het Spoor » à Sint-Niklaas p. 14

Réunions de la section de Bruxelles en 1999 p. 15

Echos du « Centre »

« Circulations spéciales » sur le réseau p. 16

Rétro-flash

Que révèlent vos Ferro-Flash ? (1^{ère} partie)
par Pierre Rasson p. 20

Divers

In memoriam p. 7

Cotisations 1999 p. 13

Agenda p.24

Photo de couverture

Jubilé de la ligne 24 – Spécial vapeur sur le viaduc de
Fouron-Saint-Martin, le 7 novembre 1998 – photo Guy Bridoux

**Les comités des deux sections
et l'équipe de rédaction**

vous présentent

leurs meilleurs vœux

Bonne

et heureuse

année 1999

Les trains blindés - 4^e partie

par Jean Harlepin

4. Trains blindés en Belgique (suite du FF n° 194)

Annexe 2

Examen du rapport « report by commander A. Scott Littlejohns, R.N. on operations - september 1914 to march 1915. »K (Document M.R.A.)

Il s'agit, bien évidemment, des opérations avec des trains blindés à Anvers pendant la période en question. Ce rapport reprend par date, les diverses interventions effectuées par ces trains sous le commandement de Littlejohns. Nous en résumons les événements marquants pour ne pas être trop fastidieux.

9 septembre

Arrivée à Anvers avec 6 canons de 4,7", destinés à être montés sur wagons. Travail commencé immédiatement. Le premier canon est prêt en six jours et les autres, montés et en action pour le 25 septembre. Collaboration avec E. Lefebvre du Belgian Royal Engineers.

N.B. Littlejohns était rattaché au général Deguise, le gouverneur militaire d'Anvers. Le travail a été fait à « l'Antwerp Engineering Cy of Hoboken ». Le Roi des Belges rendit visite à Hoboken.

15 septembre

Procédé à un essai à 7 miles hors d'Anvers, du premier canon; l'essai fut satisfaisant.

du 16 au 22 septembre

On procède à des reconnaissances de lignes, en visitant les forts extérieurs d'Anvers. Il y avait un avantage, car une ligne de chemin de fer desservait les forts; celle-ci fut d'ailleurs étendue spécialement. Les trains sont sous le commandement de Littlejohns et du capitaine Servais. Le déplacement se fit jusqu'à Zemst, où le train prit contact avec l'ennemi.

23 septembre

Départ d'Anvers à 11h. avec un canon en action. Collaboration avec l'aviation pour repérer des batteries allemandes supposées à Epegem. Envoyé ensuite à Malines, toujours pour repérer des batteries. L'avion ne peut rien voir, à cause du brouillard. Tir sur les Allemands avec constatation d'une explosion dans les lignes allemandes.

du 24 au 27 septembre

Action à Malines avec avion et ballons. Le 27, un canon prend position à Thisselt.

28 et 29 septembre

Canon en action entre les forts de Wavre Ste Catherine et Walhem, à Duffel et Waarloos, toujours sous le commandement de Littlejohns et Servais. Près du fort de Wavre Ste Catherine, une pièce lourde tire vers le fort et manque de peu le train. Tir sur des troupes allemandes à 6000 yards. Train sous le feu (shrapnel), mais sans dommages: les Allemands observent depuis des «Drachen».

4 octobre

Nouvelle sortie hors d'Anvers des trains; ceux-ci sont sous le feu ennemi; un canon ouvre le feu et abat un ballon allemand. Retour à Waarloos. Visite de personnalités officielles. Toute la journée se passe à tirer en étant sous le feu de l'ennemi.

5 et 6 octobre

Un train va à « Kleine Miel » (?) (ligne Hove - Kon-tich) et ouvre le feu sur Lierre. Deux trains blindés

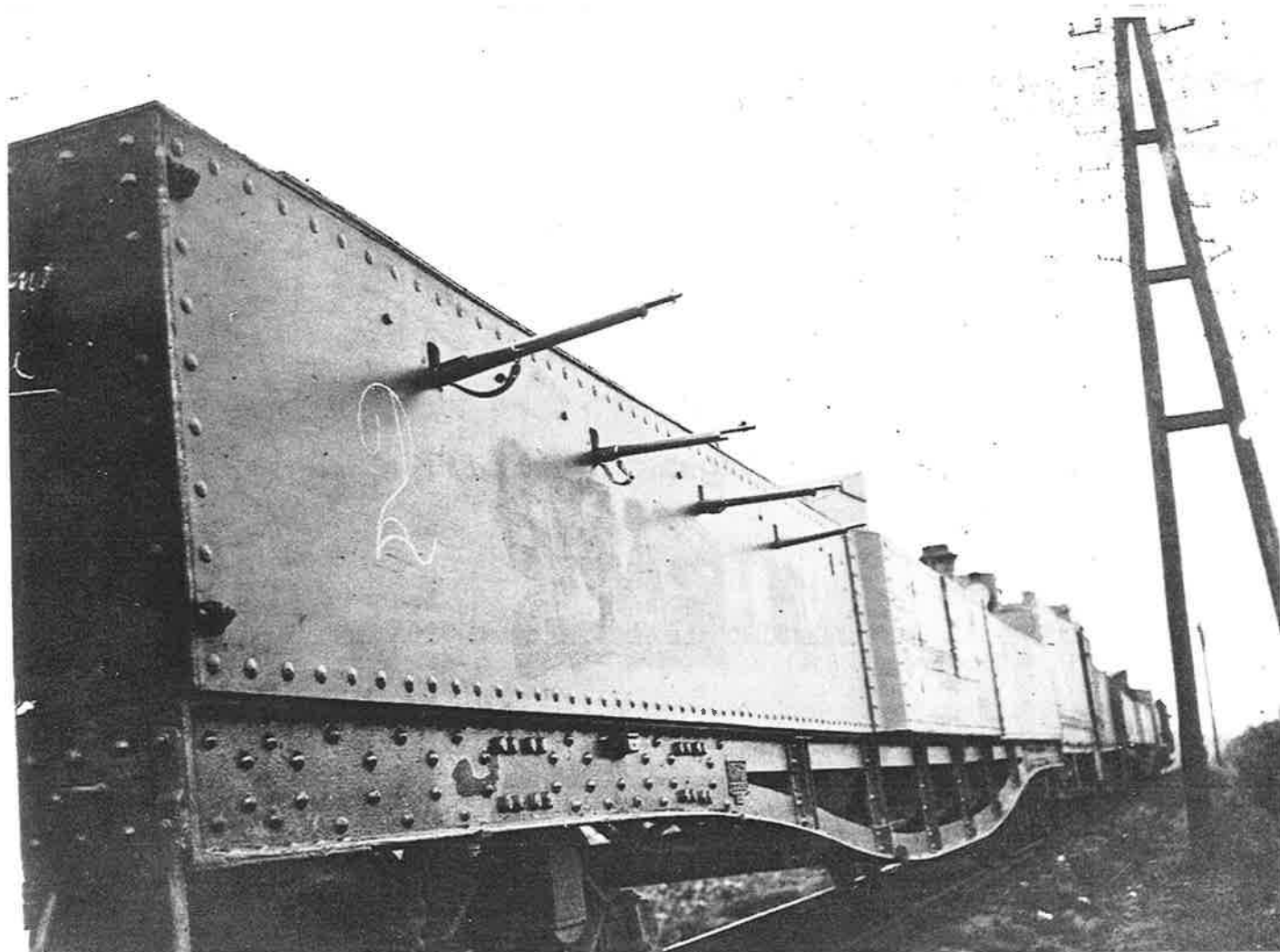


Photo d'un train blindé en ligne – Collection Musée Royal de l'armée – Bruxelles.

français joignent les Belges et tirent des salves. Les trains restent toute la nuit sur place et, le 6, engagent avec succès les batteries ennemies, toute la journée.

Le soir du 6, les canons, sous les ordres du Lieutenant-commander Littlejohns et du lieutenant Robinson, agissent le long de la ligne de Boechout, en engageant l'ennemi à Lierre.

Les voies furent coupées par places par le feu ennemi et le canon de tête dérailla. Abandonné la pièce et son wagon, et retour au point de départ pour agir sur la ligne parallèle. Cette ligne était peu abimée et put être réparée. Beaucoup de précautions furent nécessaires, car la nuit était noire et les gares et les postes étaient innocupés. A ce moment, à 4000 yards des Allemands, il y eut un nouvel engagement, avec succès, sur les batteries allemandes.

Plus tard, retour vers le wagon déraillé. On put le remettre sur la voie. Les canons s'avancèrent de nouveau; la ligne était fort avariée, mais le train put tirer.

7 octobre

Sortie des trains avec 6 canons de 120 mm hors d'Anvers. Les trains passèrent sur un pont à l'extérieur de la ville, une demi-heure avant qu'il ne saute.

Deux canons de 6" montés sur wagons, furent sortis d'Anvers vers Saint-Nicolas, sous le commandement des lieutenants Ridler et Robinson. Personnellement, Littlejohns retourna en ville pour chercher Servais et les équipages belges.

On chargea des wagons avec des provisions sous le feu des Allemands. On détruisit ce qui ne put être emporté. L'officier anglais fut légèrement blessé, à cette occasion. Littlejohns fut remercié par lettre, par le général Deguise.

Cela termine l'épisode d'Anvers, qui a précisément capitulé à ce moment; mais il apparaît que les trains blindés continuèrent à jouer un rôle au moins jusqu'à mi-mars 1915, ainsi qu'il résulte de l'examen de la suite du rapport précité.

Nous reprenons le rapport de Littlejohns.

12 octobre

A Ostende, ordre est donné aux trains de couvrir l'évacuation de Gand et les combats dans ce secteur.

15 octobre

Les trains escortent l'armée britannique de Roulers à Ypres; celle-ci marche des deux côtés de la ligne de chemin de fer, accompagnée par le train. A l'entrée d'Ypres, rencontre d'une patrouille de six «Uhlans» qui sont dispersés.

19 et 20 octobre

Un train supporte une attaque à Menin. Au sud de Wervick, bombardement des lignes allemandes et de l'église de Comines (poste d'observation). Le 20 en position sur la ligne Ypres - Roulers. Le feu est aussi ouvert sur Passchendale (Passendale entre Ypres et Roulers) et sur les batteries vers Moorslede (à côté de Roulers).

21 octobre

Action sur la ligne Ypres - Roulers

26 et 31 octobre

Les trains tirent sur des tranchées, près du château de Hollebeke et sur des batteries près de Voilaines (?). Le feu est observé par un avion.

Les trains blindés, sous les ordres de Littlejohns et de Servais, furent en action à différents endroits de la ligne Furnes - Dixmude (tir sur concentration de troupes et batteries à l'est de Dixmude). Actions également à l'ouest de la route Pervijse - Schoorbake. Pendant ces actions, le train fut l'objet de tirs continus et nourris. Les manoeuvres du train lui permirent de s'échapper.

Le canon de 6" déjà monté et sauvé d'Anvers, en octobre, fut blindé et, sous les ordres du lieutenant-commander Ridler, rejoignit les autres trains dans le secteur d'Ypres. A ce moment également, l'autre pièce de 6" et des pièces de 4" sauvées d'Anvers, furent montées sur wagons blindés.

du 1 au 7 novembre

Le train de Servais, en position sur la ligne de Oostkerke, tira sur une batterie au N.O. de Beersel (?) avec un bon résultat. Le 3, le train abattit un ballon à 8000 yards (4 coups); après 2 heures, un ballon remonta et fut de nouveau abattu.

Le train avec le canon de 6" fut en action sur la ligne Ypres - Roulers. Un prisonnier allemand rapporta qu'un des coups du canon de 6" mit hors de

combat 87 hommes dans une tranchée. Le train était sous un feu violent et il y eut un blessé à bord.

9 novembre

Littlejohns rappelle les noms donnés aux trains (il y en a trois)

- Train commandé par le Lieutenant Ridler : H.M.A.T. «Churchill»
- Train commandé par le capitaine Servais: H.M.A.T. «Deguise»
- Train commandé par le lieutenant Robinson: H.M.A.T. «Jellicoe»

N.B. H.M.A.T = His Majesty Armoured Train

A partir du 11 novembre et jusqu'à la fin de 1914, le rapport continue à mentionner des interventions dans la bataille de l'Yser, avec des réactions de l'artillerie allemande de plus en plus dures, causant quelques pertes dans le personnel des trois trains. Il serait fastidieux de tout mentionner.

Quand les Allemands ripostaient, le train filait...tout cela à la grande colère des soldats belges qui, après son départ, recevaient la riposte des Allemands. Un officier dit un jour au commandant: « la gare demeure....et le train s'en va ».

Au cours de la bataille de l'Yser, les servants de ces trains commencèrent à être ravitaillés par l'armée anglaise. Un wagon allait chercher les munitions et le ravitaillement à Dunkerke ou à Calais même; dans les wagons de marchandises, des couchettes furent aménagées; on y plaça un poêle pour faire la cuisine. Lorsque l'hiver arriva, les pantalons de toile et les tuniques bleues furent remplacés par des uniformes kaki de l'armée anglaise, sur lesquels étaient cousus des boutons belges. Les hommes reçurent également des bérets de marin avec un ruban portant « H.M.A.T Deguise » ou « H.M.A.T Churchill ». Toutefois, au bout de peu de temps, les bérets furent remplacés par des képis avec écusson belge.

Après la bataille de l'Yser, une partie du train est allée à Ypres en renfort, lors de l'attaque aux gaz, tandis qu'une autre partie allait vers Armentières. Ils ont alors quitté le front belge et furent envoyés à Beuvry, en avant de Bethune d'où ils tiraient sur la Bassée et les environs. Une partie du train était en opération, l'autre restait en gare de Marquise (entre Calais et Boulogne)

En septembre 1915, les trains furent mis hors service et les soldats belges répartis dans les dépôts divisionnaires de l'armée belge ou les centre d'ins-

truction d'où ils repartirent au front.

Notons que Littlejohns fait figurer dans son rapport, un certain nombre de télégrammes et lettres de remerciements, pour l'action des trains blindés, et cela de la part de chefs de corps et même du ministre Broqueville.

Vint alors l'année 1915: ici encore, les trains poursuivirent leurs actions avec des interventions en France (La Bassée, Beuvry, Armentières). Cela dura jusqu'à début mars 1915. On constate que de plus en plus, les trains sont utilisés comme support d'artillerie mobile.

La dernière mention du rapport concerne une action à Neuve Chapelle (?) du 10 au 13 mars, sur laquelle des détails sont donnés; mais l'intervention des trains est toujours du même type, à savoir « support d'artillerie ».

Après, nous n'avons plus trouvé trace d'une intervention des trains blindés. On peut supposer que la guerre de position s'étant installée, les trains n'étaient plus justifiés. De plus, le calibre et la portée des canons obligeaient les trains à se trouver

près des premières lignes, exposés comme vu ci-dessus, au feu des batteries ennemies.

On comprendra facilement l'abandon de ces trains au profit d'une artillerie plus performante, à plus longue portée et sur voies ferrées, l' A.L.V.F. (artillerie lourde sur voie ferrée). Nous n'avons pas trouvé de détails sur la fin de ces trains. Probablement, comme les trains légers, ils furent désarmés et leurs constituants récupérés.

Remarque A

On retrouve dans ce rapport, de nombreux noms de villes et villages des Flandres, qui furent le théâtre de la bataille de l'Yser. De plus, la comparaison avec le rapport de Mr Vindevogel confirme certains points.

Remarque B

Nous avons vu que monsieur Winston Churchill, Lord de l'Amirauté, avait visité Anvers en 1914 et avait essayé d'aider les Belges (modestement, il est vrai) en leur fournissant huit pièces d'artillerie avec les instructeurs. Cette aide ne semble pas avoir été la seule.

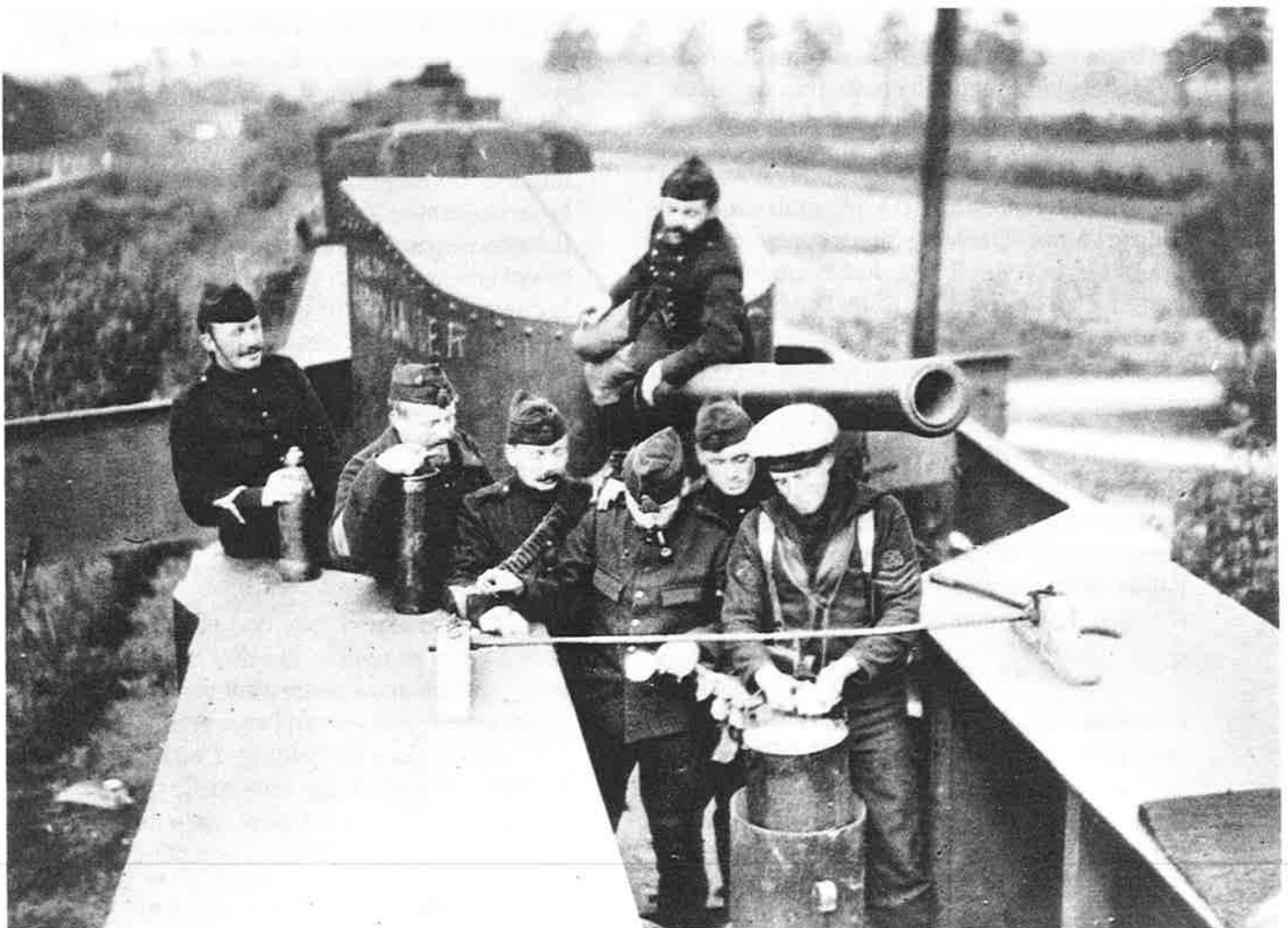


Photo des servants à bord d'un train blindé – Collection Musée Royal de l'armée – Bruxelles

En effet, en lisant la revue du « Tank Museum » n° 28 d'avril 90, nous y lisons une intéressante communication de Mr Georges E. Mazy, à propos de l'auto blindée Wolseley.

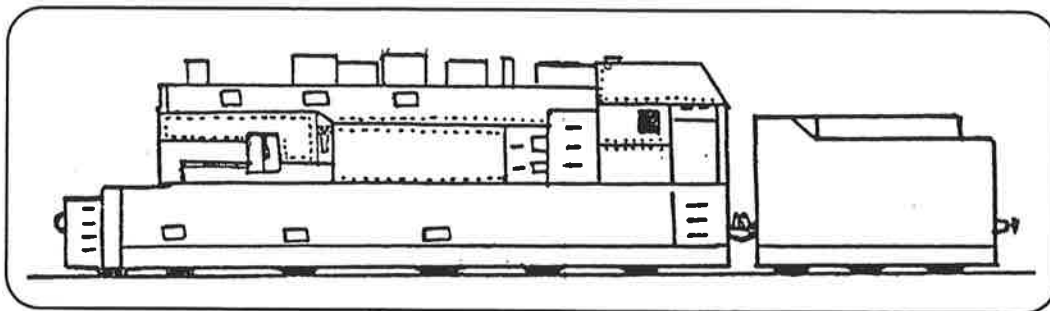
Nous y apprenons entre autres qu'au début octobre 1914, dans le cadre de l'initiative de Churchill, des troupes des Royal Marines Britanniques furent envoyées à Anvers, pour y renforcer la garnison belge. Parmi ces troupes, figure un convoi du Squa-

dron Commander Charles Rumney Samson, comportant 11 voitures blindées Wolseley, ainsi que 2 bus blindés et 70 bus civils à imperiale.

L'aide des Anglais a donc bien commencé en octobre 1914 à Anvers. Il ne semble pas que cette aide ait marqué les événements puisque la propagande de l'époque ne semble pas avoir relevé le fait; pas plus que l'intervention des trains blindés de Littlejohns...

Bibliographie

- SNCB Département matériel - X Période MAC INTOSH - 1898-1904 J. Vandenberghe
- B.B.S.M. - Bruxelles - Juillet 1932. Article de M.F.V. Van daele: « Trains blindés et trains fantômes »
- Royal Naval Air Service: « Armoured trains » - Report by Commander A. Scott Littlejohns. R.N. on operations Sept. 1914 to March 1915. (M.R.A.)
- « Les trains blindés 1826-1989 » Paul Malmassari - Heimdal
- « The armoured trains » Balfour (M.R.A.)
- « Trains blindés - Armee Rundschau 76-78 » (M.R.A.)
- « Railway and war before 1918 » Denis Bishop
- Cabinet des estampes du M.R.A.



Silhouette d'une locomotive blindée

In memoriam Emile Wery

Emile Wery faisait partie de la première mouture du CFC, voici plus de vingt ans maintenant. Il restait fidèle à notre association, bien qu'il lui fût de plus en plus difficile de nous rejoindre; quel plaisir de le retrouver cependant, quand nous évoquions, un dimanche, son sujet favori: la machine à vapeur.

Notre seul lien, c'était le Ferro-Flash, qu'il attendait sans doute avec impatience.

Notre dernier numéro nous est revenu. Fermé.

Il l'a sans doute oublié, en partant...

Au revoir, Emile.

A sa famille, à ses proches, nous présentons nos plus sincères condoléances

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 10^{ème} partie

par Guy Bridoux

6. L'exploitation de la ligne

6.0 Note préalable

6.0.1 Les informations développées ci-après ont essentiellement pour origine d'une part, les « Indicateurs officiels » de la SNCB conservés au musée de la gare de Bruxelles-Nord, d'autre part, les compte-rendus de la « Conférence Européenne des Horaires » ou C.E.H. accessibles à l'intervention du service archives du « Centre de documentation de la SNCB ».

6.0.2 Les abréviations utilisées sont, autant que possible, les notations officielles présentes dans ces documents avec néanmoins quelques réserves. Les abréviations ont en effet évolué dans le temps et ont, en particulier, été modifiées en 1967 avec par exemple la notation D plutôt que Pw pour désigner un fourgon ou un compartiment fourgon. Comme dans les chapitres consacrés au matériel roulant, nous utiliserons le D quelle que soit l'époque concernée, à une exception près.

Par ailleurs, pour indiquer les classes des places offertes dans les trains, la SNCB privilégie des notations du type 1.2, 1.2.3, WL.2, etc. plus compréhensibles par les voyageurs que les A, B, C, D etc. utilisés systématiquement par la C.E.H. pour déterminer la composition des rames. Nous nous inspirerons des deux méthodes : les chiffres pour caractériser l'offre de services et les lettres pour le matériel roulant. Rappelons, en passant, qu'il n'y a pas eu de voitures Pullman de 3^e classe et que WSPC signifie voiture-salon Pullman avec cuisine.

L'ancienne classification des voitures mentionnait également par un chiffre le nombre d'essieux, et l'existence d'une intercirculation entre voitures,

notée ü. Une voiture internationale de 3^e classe à bogies se définissait alors comme une C4ü : pour le matériel considéré ici, à un fourgon à deux essieux près, cette information est redondante et ne sera pas reproduite lors de la description des rames, nous noterons simplement C.

La grande majorité des matériels étant livrée par la SNCF, et un certain temps par la CIWL (cfr. le chap.4), seuls les matériels des autres exploitants seront identifiés par une mention telle que (SNCB) ou (NS) etc.

6.0.3 Sauf mention particulière, les compositions des rames seront indiquées dans l'ordre, derrière la locomotive, à l'entrée en Belgique en provenance de Feignies ou de Jeumont.

Lorsque les rames sont destinées à être scindées, notamment parce qu'elles comportent des tranches à destinations multiples, une mention telle que {BxI} sera ajoutée à l'extrémité de chaque tranche, le nom des destinations étant autant que possible abrégé. Si les parcours d'équilibre sont scindés également, la mention sera complétée par l'indice du train assurant le trajet de retour, par exemple : {Lg, 176}.

6.0.4 Les trains internationaux à destination de l'Allemagne et au delà, tels le *Nord-Express*, le *Scandinavie-Express*, l'*Ost-West Express*, ont connu après la guerre un succès croissant et une évolution rapide. Avec leurs multiples origines et destinations, continuellement modifiées, ils pourraient faire l'objet d'une étude distincte. Pour ne pas trop nous éloigner du sujet, nous nous limiterons ici à mentionner quelques compositions typiques ayant parcouru le tronçon Jeumont – Liège.

6.1 De la fin des hostilités au TEE (1945 à 1957)

6.1.1 Les premières relations régulières entre Paris et Bruxelles apparaissent dans l'indicateur d'octobre 1945 : deux relations de jour, l'une sans arrêt par autorail TAR en 4h15, l'autre avec douane à Feignies en 6h06, et une troisième de nuit en 7h15 avec arrêt aux deux gares frontières. Une relation Liège – Paris est rétablie également mais nécessite 11h de trajet!

La relation de jour par rame tractée comporte une WR, tandis que le train de nuit est pourvu d'une WL.AB.

L'horaire de mai 46 fait état du rétablissement d'un *Nord-Express* via Liège, rapide 1.2 avec WR. Dans le même temps la relation rapide Paris – Bruxelles par autorail est remplacée par une rame tractée de plus grande capacité comprenant des voitures Pullman A et B. Le parcours est allongé de dix minutes pour permettre des arrêts de service aux gares frontières.

Depuis le début de l'année 46, la relation Bruxelles – Amsterdam est assurée par quatre services quotidiens dont un doté de voitures Pullman A et B : il

n'y a pas encore à ce moment de liaison directe Paris – Amsterdam.

6.1.2 A l'hiver 46-47, une deuxième paire de trains rapides 1.2 avec voitures Pullman A et B (116/137) est mise en ligne entre Paris et Bruxelles alors que la paire existante (117/132) est prolongée et rétablit la liaison directe avec Amsterdam, à l'enseigne retrouvée de l'« *Etoile du Nord* ». Pour ces trains directs les arrêts à la frontière franco-belge sont supprimés.

A l'été 47 une relation saisonnière supplémentaire (144/113) est mise en oeuvre, portant à trois les relations directes avec voitures Pullman, le temps de parcours entre Paris et Bruxelles étant proche de 4h00.

Le train de nuit (102/147) devient également Paris – Amsterdam plutôt que Paris – Bruxelles.

Les liaisons vers Liège s'étoffent également par la mise en service du « *Sambre et Meuse* » M162/M189 assuré par un autorail De Dietrich, effectuant le trajet en 4 h 44 contre plus de 7 h pour les rames tractées, ce qui porte à trois le nombre de liaisons de jour, auxquelles s'ajoute un train de nuit, INT 197/152, qui comporte une WL directe pour Stockholm.



INT 117 Paris – Amsterdam, tracté par une 231 E de la SNCF, à Hennuyères, le 15 avril 1957
Photo Bruno Dedoncker, avec l'aimable autorisation du PFT.



INT 124 Schaerbeek – Paris , tracté par une 231 E de la SNCF, à Ruisbroek, le 28 avril 1958
Photo Bruno Dedoncker, avec l'aimable autorisation du PFT.

Cette évolution témoigne de la reprise de l'activité économique deux ans après la fin du conflit mondial.

Il est intéressant, à ce stade, d'examiner la composition des rames mises en ligne pour assurer ces services. Il convient de noter que les fusions et séparations de rames étaient alors plus fréquentes qu'aujourd'hui notamment à Aulnoye, à Jeumont, à Bruxelles où les tranches Paris – Amsterdam étaient associées à des rames Paris – Amsterdam, à Liège où le Nord-Express recevait une tranche provenant d'Oostende, etc.

En ce qui concerne le matériel, WL, WR, WSP, étaient à cette époque, exclusivement fournies par la CIWL. A l'exclusion de la liaison de nuit 102/147 tout le matériel, autre que CIWL, circulant entre Paris et Bruxelles appartenait à la SNCF.

Au départ de Paris l'INT 147 comportait une tranche Bruxelles composée de :

$D + \text{Post}_{(SNCF)} + WL + 2 * C_{(SNCB)} + AB_{(SNCB)}$

et d'une tranche Amsterdam :

$AB_{(NS)} + C_{(NS)} + D_{(NS)}$

A Bruxelles, l'on plaçait en tête de cette dernière :

$WSPC.A + WSP.B + AB_{(NS)} + C_{(NS)}$

D'autres compositions de trains se présentaient ainsi:

La paire 113/144 :

$CD + C + WR + A + 2 * B + WSP.B + WSPA + D$

La paire 129/126 : $A + 3 * B + D$

La paire 137/116 :

$2 * C + 3 * B + A + WSP.B + WSPA + D$

La paire 117/132 était le train de prestige que la CIWL aurait voulu, comme avant-guerre, transformer en convoi pur Pullman; il comportait un couplage WSPA et un couplage WSP.B mais aussi des voitures A et B, les administrations n'ayant pas exaucé le vœu de la CIWL.

La tranche du Nord-Express en provenance de Paris, l'INT 187/166 se composait de

$WL.AB + AB + D$

auxquels on ajoutait à Liège, après changement de front :

$WL + ABC_{(DSB)} + AB_{(SNCB)} + WL$

en provenance d'Oostende. La présence d'un compartiment C était une exigence danoise, tous les trains circulant dans ce pays devant être accessibles aux passagers de la classe inférieure.

6.1.3 A l'été 1948 apparaît une relation supplémentaire 1.2.3 entre Mons et Paris (140/107), en plus du renfort saisonnier 144/113, ainsi que le prolongement vers Amsterdam de la paire 126/129, tandis que le 132/117 Amsterdam – Paris devient également sans arrêt commercial entre Bruxelles et Paris. Aller de Bruxelles à Saint-Quentin dans ces conditions n'était possible qu'en allant à Mons chercher le 140 !

Par ailleurs, la situation reste stable en 1948, sauf que l'horaire d'hiver montre le rétablissement pour tous les trains directs d'un arrêt de service pour la douane à Quévy. Ce retour en arrière se prolongera jusqu'à l'été 1951.

A noter que les 117/132 et 137/116 changeaient de machine à Feignies.

Le *Nord-Express* se démocratise et comprend désormais des voitures de troisième classe au départ de Paris.

Au point de vue du matériel, les voitures C des NS des 102/147 deviennent respectivement des SNCF au départ de Paris et SNCB dans la tranche Bruxelles – Amsterdam.

Le nouveau service 129/126 offre des places de 3^e classe. Il comporte alors au départ de Paris :

$$CD + 2^*C + 2^*B + A \{BxI\} + 2^*AB_{(NS)} + C_{(SNCF)} + D_{(NS \text{ ou } SNCF)} \{A'dam\}$$

Le 137/116 est alors limité 1.2 :

$$D + WSPA + WSPB + 4^*B + A$$

Le 113/144 devient

$$D + B + A + WR + 3^*C$$

(donc, plus de WSP)

Le nouveau 107/140 Paris – Mons, offre les trois classes :

$$AB + B + C + D$$

Le Paris-Liège 159/190 comprend :

$$2^*D + 4 \text{ ou } 5^*C + B + AB$$

Ces deux dernières paires de trains étaient fusionnées de Paris à Aulnoye et vice-versa.

6.1.4 A l'été 1949, la desserte s'étoffe d'un train saisonnier Paris-Bruxelles (124/131). Des modifications sont apportées à certaines compositions :

Le 113/144 :

$$ABD + AB + B + 4^*C$$

Le 117/132 :

$$1 \text{ ou } 2^*B + A \{BxI\} + AB + 2^*WSPA + 2^*WSPB + D \{A'dam\}$$

Le 129/126 :

$$2 \text{ ou } 3^*C + B + AB \{BxI\} + AB + 2^*B + 2^*C + D \{A'dam\}$$

Le 147/102 :

$$D_{(SNCB)} + \text{Post} + WL.AB + 2^*C_{(SNCB)} + AB_{(SNCB)} \{BxI\} + AB_{(NS)} + C + D_{(NS)} \{A'dam\}$$

avec renfort possible de 1 ou 2^{*}C.

Un dédoublement facultatif entre Paris et Bruxelles est instauré également : le 129 bis/126 bis avec

$$ABD + 2^*B + 4^*C$$

Sur l'axe Liège, l'on note *Le Nord-Express* 187/166:

$$D + WL.AB + ABD + 2^*WL.ABC + AB + C_{(DSB)}$$

avec une B en renfort l'été.

L'autorail M189/M162 doit être dédoublé l'été, ou, à défaut, remplacé par une rame tractée

$$AD + 3^*B \text{ ou } AD + AB + 2^*B$$

Le 197/152 :

$$CD + 3^*C + B \{Lg\}$$

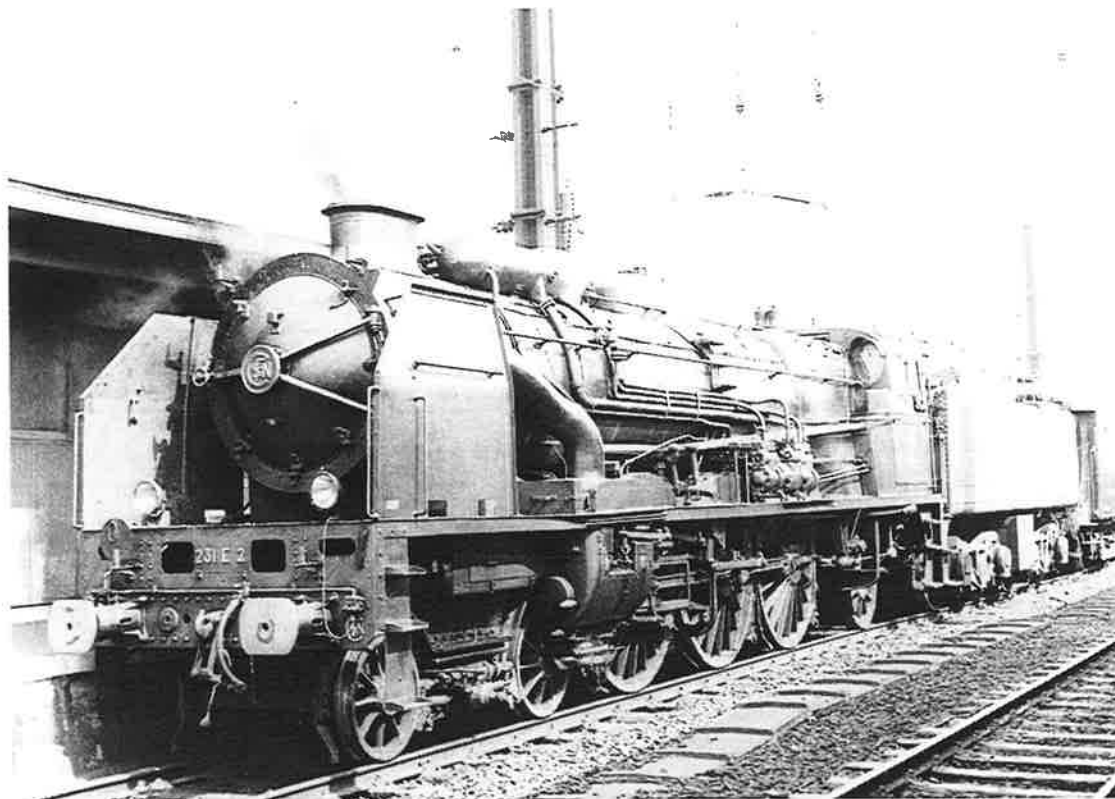
suivis pour rallier en Allemagne le *Scandinavie-Hollande Express*, de

$$D_{(DR)} + C + C_{(DSB)}$$

6.1.5 Peu de changements en 1950, sauf que le nombre de liaisons de jour Paris – Amsterdam est porté à trois par prolongement des 113/144, et que le service rapide Paris – Liège est maintenant assuré par un autorail double (voire triple en été), Bugatti, en régime de 2^e classe, la capacité du matériel De Dietrich étant devenue notoirement insuffisante.

Par ailleurs, un meilleur horaire des 129/126 cherche à améliorer les relations de 3^e classe; pour *l'Etoile du Nord*, l'échange de machine à Feignies est supprimé.

En conséquence les compositions deviennent :



La 231 E 2 à quai à Bruxelles-Midi – Photo Fernand Drugmand

117/132 :

D + AB + WSPA + WSPB {A'dam}
+ WSPA + WSPB + 2*B {Bxl}

Renfort possible d'une B.

113/144 :

ABD + B + 3 ou 4*C {Bxl}
+ 2*C + B + ABD {A'dam}

129/126 :

2*C + B + AB {Bxl}
+ C + AB + B + C + Bc + D {A'dam}

La voiture Bc vient de Vintimille. Renfort possible d'une C.

Le 126 comporte en plus au départ d'Amsterdam, en queue, des voitures à destination de Paris-Lyon:

AB + C + D

127/124 :

4 ou 5*C + B + ABD

(traction SNCB depuis Aulnoye)

137/116 :

D + WSPA + WSPB + 3 ou 4*B + A + WR + 2*C

147/102 :

D_(SNCB) + WSPA + 2*C_(SNCB) + AB {Bxl}
+ WL.AB + AB + 1 ou 2*C + D_(NS, en été) {A'dam}

107/140, limité à Mons :

AB + 2*C + Pw2

La notation ancienne Pw2 est ici utilisée pour mettre en évidence l'emploi d'un fourgon Nord à deux essieux.

Vers Liège, la paire 159/186 devient, en été, un Paris-Charleroi :

D + CD + 4*C + 2*B + ABD

Les 177/152 :

ABD + B + 2*C

(renfort d'une C en été)

Le 197 comporte :

ABD + B + 2*C {retour 174}
+ 2*C + Pw2 {retour 152}

(renfort d'une C en été).

Le Nord-Express 187/166 devient :

B + WR {Herbesthal} + WL.AB {Hannovre}
 + C + AB + WL.ABC {Copenhagen}
 + WL.ABC {Stockholm} + D {Cph}

Il est dédoublé en été par les 161/194 :

2*C + B {Lg} + WR {Osnabrück}
 + ABD + B + 2*C_(DSB) + 2*C + D {Nyborg}

6.1.6 En juin 1951, suppression cette fois définitive de l'arrêt de service à Quévy. Signe de démocratisation, l'un des trains directs 1.2 devient 1.2.3. Enfin, le Paris – Mons (140/107) est remplacé par un Paris – Bruxelles.

D'autre part, pour mieux rentabiliser le matériel, les rames sont de plus en plus scindées et redistribuées entre plusieurs services.

L'Oiseau bleu (INT 117) :

WR + AB + B + 2*C + 2*WSP {A'dam, 144}
 + AB + C + D {Bxl, 116}

Le 109 :

2*C + B + AB {Bxl, 116}
 + AB + C + D {A'dam, 102}

Le 127 :

D_(SNCB) + AB_(SNCB) {Bxl, 124}
 + 2*C_(SNCB) + 2*C + AB + AB_(SNCB) {A'dam, 102}

Le 129 :

2*C + AB {Bxl, 102}
 + AB + B + 2 ou 3*C + D + Bc {A'dam, 126}

L'Etoile du Nord devient 137/120 et ne comporte plus de matériel de la SNCF :

D_(NS) + 2*AB_(NS) + WSPB + WSPA {A'dam}
 + WSPA + WR + 2 ou 3*AB_(SNCB) {Bxl}.

Le 147 :

D_(SNCB) + Post {Bxl, 102}
 + 2*C_(SNCB) + 2*C + AB + AB_(SNCB) {Bxl, 124}
 + WL.AB {A'dam, 102}
 + AB + C + D {A'dam, 144}

A la tranche Paris – Amsterdam, l'on ajoutait à Bruxelles vers Amsterdam :

WSPC + AB_(SNCB) + C_(SNCB)

Cinq ans après la reprise des relations régulières, le meilleur temps de parcours des trains directs est 3 h 22, celui des autres trains voisin de 4 h.

Sur l'axe Jeumont – Liège, l'évolution était la suivante :

Les 179/176 :

2*C_(SNCB) + AB + C + CD

Les 181/182 :

B + C {Herbesthal}
 + ABD + C + C_(DB) + ABC_(DB) {Köln}

Les 191/164, limités à Charleroi :

D + B + C

Les 197/152, en été, :

C_(SNCB) + 2*C + 2*AB_(SNCB) + D_(SNCB)

Les 183/172, dédoublement en été du Nord-Express :

WR + 2*C + B {Lg}
 + ABD + BC_(DSB) + C_(DSB) + C {Nyborg}
 + D {Hambourg}

Les 187/166 :

B + WR {Herbesthal}
 + ABD {Varsovie} + WL.AB {Hannovre}
 + C_(DSB) + BC_(DSB) + AB + 2*WL.ABC + D {Cph}

à suivre

COTISATIONS 1999

Les deux comités ont estimé que dans la situation de crise actuelle, il n'était pas opportun d'augmenter la cotisation de base qui demeure fixée à 800 BEF pour un membre ordinaire, et à 450 BEF pour un membre habitant sous le même toit, sans service du Ferro-Flash.

Les difficultés de trésorerie nous incitent cependant à demander à ceux qui le peuvent de majorer spontanément leur cotisation.

Nouvelles de la section de Bruxelles

Une réunion du comité élargi s'est tenue le 2 septembre, suivie d'une réunion restreinte le 12 novembre, dans le but d'assurer la continuité d'activité de la section.

Ni l'annonce du Ferro Flash n° 193, ni les contacts personnels, n'ont permis à ce jour de susciter des candidatures pour renforcer notre comité, et en particulier remplacer Michel à la présidence. Seuls Marc Symons et Jean-Pierre Tramasure, déjà membres du comité, ont proposé d'accepter des responsabilités supplémentaires.

En conséquence, un nouvel appel sera lancé aux membres en vue de l'assemblée générale du 15 janvier 1999 qui aura à se prononcer à ce sujet.

A titre intérimaire, diverses initiatives ont été prises telles que le transfert du fichier des membres, le transfert du bureau de dépôt du Ferro Flash, la lettre d'invitation à la reprise des réunions en septembre, l'élaboration d'un programme d'activités jusqu'en mars 1999, et la convocation à la prochaine assemblée générale.

Le comité réuni le 12 novembre a consacré une large attention à la préparation de l'assemblée générale, et notamment au programme d'activités qui sera proposé, ainsi qu'aux problèmes de trésorerie qui figureront également à l'ordre du jour que les membres de la section auront reçu entretemps.

Une réunion d'au-revoir à Michel et Arlette sera organisée au début de 1999, un samedi-après-midi, la date provisoirement retenue étant le 27 février; les modalités pratiques restent à préciser.

Le club est logé au premier étage de la gare de la localité où il occupe cinq pièces. Trois sont destinées à des réseaux en HO, une est utilisée comme salle d'exposition de matériel et la dernière est le bar.

Nous avons rencontré le président du club, Monsieur SAERENS, avec qui nous avons envisagé une collaboration dans le futur. Il est prévu notamment que lorsque notre réseau sera terminé, nous organiserons une journée commune à Bruxelles puis une autre à Sint Niklaas.

Nous avons admiré leurs réalisations et notamment un réseau dont l'alimentation se fait en courant pulsé. La circulation des trains se fait sous la protection d'un ordinateur. Le créateur du système a bien insisté sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une gestion automatique du trafic mais d'une aide à la supervision des tracés d'itinéraires, etc. Il existe néanmoins deux possibilités d'exploitation qui sont soit le système « Miracos MC » sans protection par ordinateur, mais avec bloc-système, soit le système « Miracos PC » avec protection par ordinateur. On peut passer du système « MC » au système « PC » par simple remplacement d'une pièce et l'adjonction de l'ordinateur muni d'un programme évolué (Windows 95 par exemple).

Il existe de la documentation pour ce système mais elle est actuellement uniquement en néerlandais. Il est prévu une édition française.

Ils nous ont fait la proposition d'envisager une démonstration dans leur local pour ceux que cela pourrait intéresser, de préférence un vendredi. Le comité souhaite organiser cette visite rapidement. Ne tardez donc pas à nous communiquer vos coordonnées soit en nous écrivant au secrétariat ou en nous téléphonant.

Marc Symons et Paul Steckelmacher

Visite à « Het Spoor » à Sint-Niklaas

A l'occasion de ses journées « portes-ouvertes » des 10, 11, 17 et 18 octobre 1998, ce sympathique club du pays de Waes avait décidé de mettre ses réalisations à la vue du public.

A vendre :

Une HLE Type 20 (n° 2018), catalogue Roco 95/96 n° 43670, deux rails, pantos d'origine (non conformes) changés par pantos Märklin : BEF - 3.000,-

Journal du Chemin de Fer, numéros 12 à 106, à vendre de préférence en un seul lot : BEF - 3.800,-

Contact téléphonique à prendre avec Jacques Nicaise, au (02) 731 63 06, après 18 heures.

Réunions de la section de Bruxelles en 1999

Réunions réseaux à la gare de FSR (Schaerbeek)

Le local est ouvert le premier vendredi, le deuxième et le dernier mardi, ainsi que le deuxième samedi (le mardi et le vendredi de 20 à 23 h, le samedi de 14 à 18 h), soit :

Janvier	Juin
Samedi 9	Vendredi 4
Mardi 12	Mardi 8
Mardi 26	Samedi 12
Février	Mardi 29
Vendredi 5	Septembre
Mardi 9	Vendredi 3
Samedi 13	Samedi 11
Mardi 23	Mardi 14
Mars	Mardi 28
Vendredi 5	Octobre
Mardi 9	Vendredi 1 ^{er}
Samedi 13	Samedi 9
Mardi 30	Mardi 12
Avril	Mardi 26
Vendredi 2	Novembre
Samedi 10	Vendredi 5
Mardi 13	Mardi 9
Mardi 27	Samedi 13
Mai	Mardi 30
Vendredi 7	Décembre
Samedi 8	Vendredi 3
Mardi 11	Samedi 11
Mardi 25	Mardi 14
	Mardi 28

Remarques:

Des réunions seront aussi prévues en juillet-août

Pour tous renseignements complémentaires veuillez vous adresser à un des responsables et / ou membres du comité : la composition du comité ainsi que les coordonnées des responsables du local FSR sont rappelées à la page 26 de ce bulletin.

Afin de ne pas couper dans votre Ferro-Flash, des feuilles libres de ce calendrier seront disponibles aux réunions « La Ruche ».

Trois rails :

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

Tous les samedis de réunion : brocante

Réunions mensuelles

Rue de la Ruche, 30 à 1030 Schaerbeek, le troisième vendredi du mois, sauf en février et en avril, soit les :

15 janvier	18 juin
26 février	17 septembre
19 mars	15 octobre
23 avril	19 novembre
21 mai	17 décembre



La 1002 évolue en gare de Walcourt lors des festivités du 17 octobre 1998

Photo Guy Bridoux

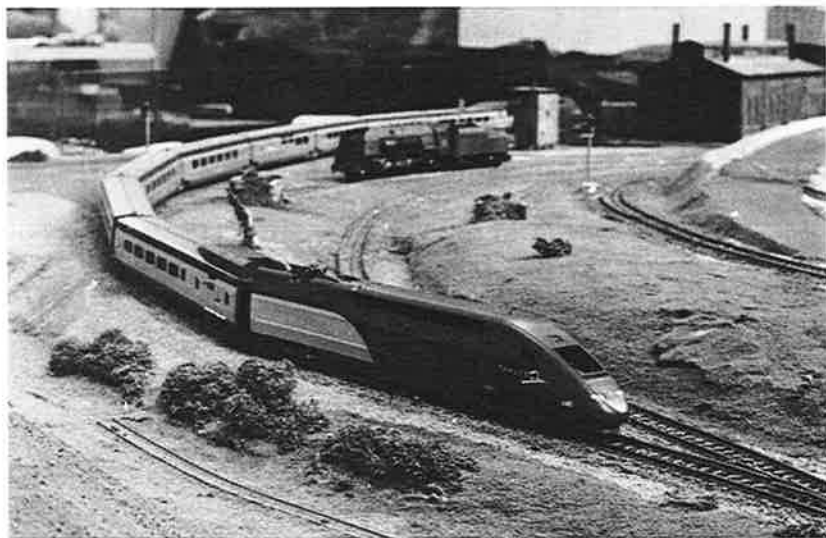
« Circulations spéciales » sur le réseau.

Les trains de vacances, la grande vitesse, trams et métros...

Chaque sujet de nos animations en gare est, pour nos membres, l'occasion de présenter ou de faire rouler du matériel particulier, rare, hors du

commun...en un mot, des engins de rêve. En voici quelques-uns, photographiés lors de nos réunions.

Grand merci à tous ceux qui participent ainsi activement à nos réunions et permettent à chacun de découvrir de véritables trésors.

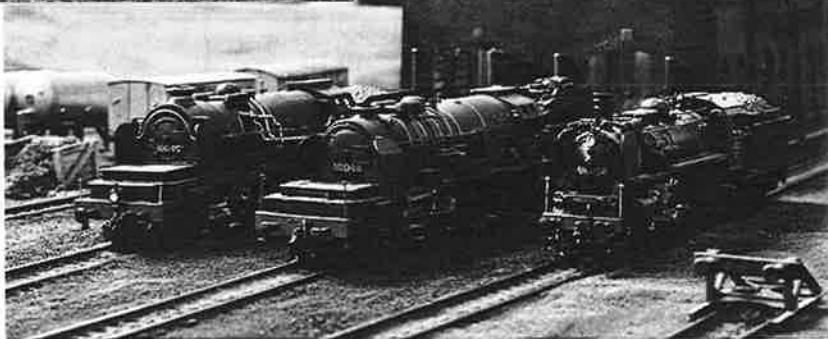


Un Thalys - modèle Lima - s'engage sur la boucle du terril et dépasse une imposante type 1 - kit DJH - qui manoeuvre derrière la remise.

Notre membre Jean Boudart est le constructeur du kit et le propriétaire des deux modèles.

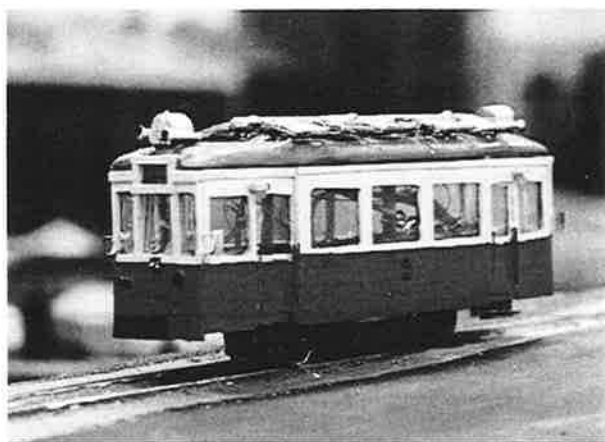
Impressionnante cavalerie, devant la remise: deux type 10 - un kit laiton de chez Hünerbein monté sur un châssis Märklin/Hamo (2 rails CC) de S 3/6 et un kit DJH - et une type 69 - Westmodell.

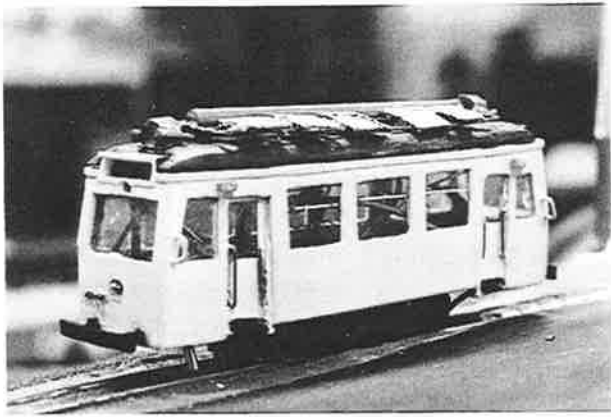
Constructeur des deux premiers et heureux propriétaire de l'ensemble: Jean Boudart.



Nous connaissons tous l'intérêt de notre ami Richard Debliquit pour les trams, intérêt matérialisé par de magnifiques petites maquettes « maison » qui ont circulé sur la boucle vicinale, en cours d'achèvement. La caisse est réalisée en plasticard. La motorisation utilisée provient de Ferrivan, via l'Etoile du Nord.

Pour cet autorail, Richard a choisi la livrée des trams des Grottes de han, une de ses destinations favorites...et pourquoi pas la nôtre, lors d'un prochain voyage ?





ART de la série 297-300

Pour rappel, il s'agit de la dernière série d'autorails construits par la SNCV.

Quelques données techniques:

- longueur de caisse: 4,760 m
- largeur: 2,320 m
- hauteur au-dessus du rail: 3,100 m
- empattement: 3,800 m
- poids en ordre de marche: 19.200 kg
- moteur: GM Diesel 2 temps 6 cylindres
- boîte de vitesses: Brossel 2 x 4 vitesses (boîte de vitesses à double réduction, suivant son utilisation « voyageurs » ou « marchandises »)
- 20 places assises sur deux banquettes longitudinales recouvertes de simili, 32 places debout sur les plates-formes (ah bon ?)

Le plus connu est sans conteste l'ART 300.

Construit en 1947 dans les ateliers SNCV d'Andenne (caisse) et de Destelbergen (châssis) il fut affecté au groupe du Hainaut; on le retrouve dans la région de Tournai, de Quevaucamps. En 1954, il passe dans la province du Luxembourg, au dépôt de Marloie, où il assure la traction de lourds trains de marchandises, tâche pour laquelle il fut conçu.

Entré au musée de Schepdaal en 1961, il reprend du service en 1969, à l'occasion du démontage de différentes lignes ferrées du Brabant. Depuis 1983, il fait partie du patrimoine de la SRWT et est confié à l'ASVi. Il circule alors sur les lignes encore praticables de la région, avant - ou juste après - leur déclassement.

L'ART 300 fut notamment le dernier engin à circuler sur les lignes 30/31 et 80/82 après leur fermeture, entre Morlanwelz et Mariemont, lors d'une mémorable exposition organisée au Prieuré de Montaigu, dans la cité des Warocqué: à cette occasion, il roula en navette, sur ces deux bouts de lignes franchissant un endroit bien connu: l'ouvrage Saint-Pierre, décrit par notre spécialiste Pierre Rasson, dans un Ferro-Flash précédent.

Sources:

- Dossier SNCV édité à l'occasion du centième anniversaire de la société.
- Informations de S. Simon
- Souvenirs personnels



ART 300 et une remorque d'un style bien différent, lors d'un périple autour de Trazegnies.



Il s'agit de l' AR 134. Pourquoi 134 ? Tout simplement, parce que cet engin, tout comme le 135, a circulé sur la ligne Binche – Bersillies-l'Abbaye et que notre ami Richard, tout jeune ferrovipathe, l'a emprunté pour un voyage qui, manifestement, l'a marqué. L'AR 134, à caisse métallique, fut construit par Baume - Marpent en 1935. Il fut directement affecté au dépôt de Solre-sur-Sambre, base de la ligne mentionnée plus haut. En 1937, 134 et 135 émigrèrent dans le groupe de Namur et furent remplacés par les AR 165 et 208; on retrouve ensuite l' AR 134 sur la ligne Melreux – La Roche.

Bien que faisant partie des lignes vicinales de notre région, ces relations au delà de Binche semblent un peu ignorées.

La liaison Binche – Merbes le Château – Solre sur Sambre et deux antennes vers Bersillie-l'Abbaye d'une part et Montignies-Saint-Christophe d'autre part sont ouvertes en traction vapeur dès 1915. Quelques mois plus tard, l'occupant exige le démontage de ces deux prolongements. L'ensemble de la relation est à nouveau praticable, en septembre 21.

A Montignies-Saint-Christophe, sur la route de

Mons, la ligne devait se prolonger jusqu'à Beaumont, mais les voies ne furent pas posées. Les lignes existantes ne furent jamais électrifiées, malgré d'audacieux projets restés hélas, dans les cartons.

Si l'on consulte l'indicateur de 1935, édité par nos amis du PFT, on constate que les relations voyageurs sont réduites...mais on prévoit du changement, lors du remplacement des convois vapeur par des autorails. Et effectivement, le service semble plus étoffé, dans l'indicateur de 1949. A remarquer que depuis 1936/37, ces deux lignes ont reçu un numéro: 36A pour la relation vers Bersillie et 36B pour la relation vers Montignies-Saint-Christophe

Durant le second conflit mondial, une partie de la ligne vers Bersillie-l'Abbaye fut démontée, ainsi que l'antenne vers Montignie-Saint-Christophe. La première fut rétablie en 1945, l'autre fut abandonnée. Dans les horaires d'après guerre, on constate qu'il existe un service assez régulier Binche – Bersillie-l'Abbaye (indice 36A) avec des partiels limités à Solre-sur-Sambre siège de la ligne, avec son dépôt (indice 36B).

Le service ferré voyageurs disparaît le 01/08/53 au profit d'une desserte par bus étendue à Buvrines et à Erquelines.

Actuellement, le service se résume à un ou deux aller-retour en bus, au trajet assez biscornu et variable, sous indice...134

Le service marchandises fut supprimé en août 1954. D'autres sources citent cependant 1956 (fin de la desserte des carrières de Bersillie).

Nous manquons de documents sur ces relations vicinales (petit appel à l'aide...) Essayons de rétablir le trajet...

Départ de Binche « postes » là, où se croisent les lignes 36 (Binche – La Louvière) et 90 (Mons – Binche – Charleroi, relation sans numéro, avant la guerre !)

Nous roulons cinquante mètres sur la ligne fréquentée par les trams cités plus haut, puis quittons la ligne vers Anderlues, Charleroi; nous bifurquons résolument à droite, route de Merbes, en compagnie du 36.

A quelques encablures du PN de la ligne SNCB 108 Haine-Saint-Pierre – Binche – Erquelines, nous abandonnons la section électrifiée, bou-

450		Binche - Montignies - St-Christophe		450			
Lors de la mise en service des autorails, consulter les affiches.							
Binche (rue de Merbes).....	—	8.50	7.25	8.0	12.22	15.22	18.25
Merbes Ste-Marie (Etat).....	—	7.10	7.46	8.20	12.41	15.42	18.45
Merbes-le-Château (r. de Binche)...	—	7.28	8.1	8.35	13.1	15.55	18.58
Solre-sur-Sambre (dépôt) ...	A. D.	5.15	8.10	8.41	13.7	16.1	19.5
» (Station N.B.)...	—	5.17	8.18	8.45	13.10	16.7	19.15
» (Bifurcation) ...	—	5.19	8.17	8.48	13.12	16.9	19.17
Bersillies-l'Abbaye (Station)...	—	—	8.20	8.51	13.22	16.11	19.19
Solre-sur-Sambre (Bifurcation)...	—	—	—	9.5	—	16.26	19.27
Montignies-St-Christophe	—	—	—	—	—	16.53	—
Route de Mons.....	A.	5.31	8.32	—	13.35	17.5	—
Montignies St-Christophe	—	—	—	—	—	—	—
Route de Mons ...	D.	5.34	8.40	13.37	—	17.8	—
Solre-sur-Sambre (Bifurcation)...	—	—	8.56	13.52	—	17.23	19.34
Bersillies-l'Abbaye (Station)...	—	—	9.15	—	16.34	—	19.48
» (Bifurcation)...	—	—	9.33	13.52	16.53	—	19.50
» (Station N. B.)...	—	—	9.36	13.56	—	17.23	19.52
» (Dépôt) ...	A. D.	6.0	9.38	14.5	—	17.26	—
Merbes-le-Château (r. de Binche)	—	6.7	10.0	14.5	—	17.28	—
Merbes-Ste-Marie Etat.....	—	6.20	7.28	10.7	14.12	17.34	—
Binche, (rue de Merbes)....	—	6.45	7.30	10.20	14.24	17.45	—
	—	—	7.58	10.46	14.46	18.5	—

O Supprimé le dimanche entre Binche et Bifurcation.
 ♦ Supprimé le dimanche jusque dépôt.
 ▼ Vers Bersillies.

Table with 18 columns and 14 rows showing train timetables and station names. Columns include departure times, arrival times, and station names like Binche Bureaux Postes, Merbes Ste-Marie, Solre-sur-Sambre, Bersillies-l'Abbaye, and Montignies-St-Christophe.

clant à la gare de Binche et nous franchissons les voies du grand chemin de fer.

A Merbes-Sainte-Marie, nous croisons une autre relation SNCB: ligne 109 Mons - Chimay, entre Fauroeux et Bienne-lez-Happart. Après avoir traversé Merbes-le-Château, nous voilà au dépôt de Solre-sur-Sambre. Nous franchissons une nouvelle ligne SNCB, ex Nord Belge: la liaison Charleroi - Erquennes et ensuite la Sambre. Nous atteignons la bifurcation: à ce moment, nous pouvons continuer plein sud (orientation générale de la ligne) franchir la route Mons - Beaumont (actuelle N40) et atteindre Bersillie l'Abbaye, à deux pas de la frontière française. Il est possible aussi - avant le démontage durant le second conflit mondial - d'emprunter la sec-

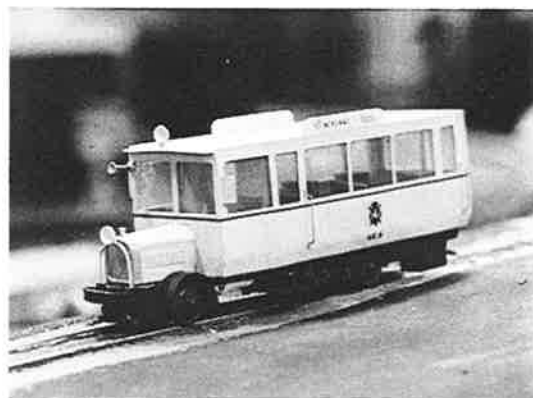
tion qui, via Hantes-Wihéries, nous permet d'atteindre Montignies-Saint-Christophe, sur la déjà citée N40 à moins de 8 km de Beaumont.

Un beau voyage, en rêve...

Sources:

- Une étude en néerlandais sur les lignes vicinales du Centre et de Charleroi. Anonyme
- Les trams du Centre et du Pays de charleroi. Aide - mémoire TLV
- Avancez, SVP Cent ans d'histoire vicinale en Belgique. AMP
- Indicateur SNCB de 1935 Réédition PFT (extrait page précédente)
- Indicateurs SNCB 1939 (extrait ci-dessus)
- Indicateurs SNCB 1953 (extrait ci-contre)
- Carte de la Wallonie éditée par Geocart
- Informations de MM Debliquit et Simon

Table titled '695 Binche ↔ Bersillies - l'Abbaye [36^A] 695'. It contains two sections of train timetables, one for Binche to Bersillies and one for Bersillies to Binche, with columns for station names and departure/arrival times.



AR 6 réalisé par Jean-Pierre Hoven sur base du kit Gecomodel. Notre ami s'est basé sur une photo parue dans le livre « Avancez SVP » (page 42). Kit...et modèle réel (De Dion) sont d'origine française. Un AR d'aspect assez semblable circula entre Mons et Quevy: l'AR 11, présenté dans un livre de R. Dieudonné: « Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux - Groupe du Hainaut - Le réseau de Mons-Borinage » Chacun ne dispose que d'un poste de conduite et doit être retourné, grâce à une plaque tournante à billes, abaissée au moyen d'une manivelle, manoeuvre assurée par un seul homme (ah bon?) L'AR 11, plus long, repose à l'avant sur un boggie; si l'ensemble est d'origine allemande (châssis de camion Büssing, pièces de carrosserie provenant des usines d'Uerdigen) on retiendra que l'engin est sorti des usines Anglo Franco Belges à La Croyère (cocorico !!!).

Que révèlent vos Ferro-Flash ? (1^{ère} partie)

par Pierre Rasson.

Les membres du CFC sont abonnés à la revue du Club, depuis parfois l'origine. Cette revue recèle de véritables mines d'or pour ceux et celles qui souhaitent exécuter un modèle ou connaître l'histoire de certaines lignes, parfois disparues depuis longtemps, ou encore trouver la description de matériel ferroviaire.

A cet effet, il est toujours utile de connaître la bibliographie des articles parus, permettant de s'y retrouver. Je vous propose donc de définir les récapitulatifs de ces articles à partir du numéro 81,

n° 81

Les alimentations (principes généraux, comportement des moteurs); rappel des numéros parus précédemment, n° 71 et suivants, ainsi que les n° 55 et 60.

Modification de lignes de trams réels: 80, 89, 90, 92, 41 et matériels roulants sur ces lignes.

Récapitulation de matériels moteur en traction électrique (SNCB)-1983.

n° 85

SNCB: la voie (I).

n° 86

SNCB: la voie (II): rails soudés et voies en courbe.

Reportage: T.A.U, qu'est ce ?

La construction de la voie (par M Suplis): la peinture, semelle, soudage, ballastage, patine, et odeur!

Alimentation: le régulateur.

n° 87

Dévers en HO ?

(premier numéro que je possède).

Un des membres du Club aura peut-être la possibilité de compléter cette nomenclature en traitant les numéros antérieurs.

Pour mieux rendre compréhensive cette récapitulation, il ne sera fait mention que des articles dans lesquels sont effectivement décrits soit du modélisme, soit l'histoire d'ouvrages ou des matériels roulants. (Les publicités et les réunions ne sont pas portées dans ce répertoire).

Alimentation (IV): réalisations commerciales.

n° 88

Le point sur les commandes de matériels roulants à la SNCB: locos type 27, 21, 11, 12; automotrices-voitures voyageurs, wagons.

Couleur de matériels roulants de la SNCB.

n° 89

Des autobus farfelus mais bien réels (Electrobus, gyrobus,).

Construction d'un autorail Brossel à bogies (I).

n° 90

Centre de recherches et d'études historiques de la 2e Guerre Mondiale: tables géographiques n° 15: le Centre.

Annnonce de la fermeture de lignes 106-113 et autorails à H S P.

Répartition du matériel moteur en juin 1984.

Autorail Brossel (II).

6084: come back ou la réincarnation de la 6084:

loco réservée au Vietnam.

n° 91

Les alimentations: le régulateur d'Elektor.

Autorail Brossel (III).

Fiche technique des locos à vapeur type 25 et 27.

Sur les voies italiennes.

Vapeur à toutes latitudes et altitudes.

Essais de transmission: balises, machines réels.

Rames complète de voitures M2 en HO-transfor-
mations des voitures LIMA.

n° 92

L'adieu des lignes 106 et 113.

Actualités SNCB: automotrices, AM 707-HLE sé-
ries 23, 27 20- voitures K1, K2, entretien matériel.

Fournitures des automotrices électriques Breack de
la série Q3-(tranche 80-82.)

Nouveaux films des types S (trams), suite aux chan-
gements de parcours de la ligne 80 et de la future
desserte de la gare IC- La Louvière-Sud par la ligne
30.

Deux nouvelles grues pour la SNCB.

n° 93

Evolution de trafic-1983 (voyageurs et marchandises).

Autorails type 600 de la SNCB en modélisme.

Effectif actuel du matériel SNCB conservé pour la
remise de Louvain (futur musée des chemins de
fer ?).

n° 94

Le travail des tôles en laiton et en cuivre (modélis-
me I).

Histoire française ou modéliste: ne poussez plus !
sur les échelles et mesures anglaises.

n° 95

Reproduction interdite et droit d'auteur.

Précisions sur les locos type 95 de la SNCB.

Actualités SNCB: commande de voitures et maté-
riel moteur.

Liste des abréviations du nom des gares belges (I).

n° 96

Les trams verts (historique).

Le travail des tôles en laiton et en cuivre (II).

Les autorails de la SNCB.

n° 97

Travaux d'aménagements sur la ligne 98.

Le travail des tôles en laiton et en cuivre (III).

Réalisation d'un attelage court pour voiture M2 de
Lima (HO).

Matériel moteur de la SNCB (modification de l'ef-
fectif, mutation,...).

n° 98

Les alimentations (régulateur FR3 de Modellelek-
tronik):voir 1^{er} article FF n° 86.

Histoire: les trains de relevage (I).

Documentation: type 38; liste des tenders accou-
plés aux machines (1948)

matériels moteurs SNCB

Montages des kits en métal blanc/ laiton.

Miniscience n° 1: le courant.

n° 99

De nouvelles aiguilles pour la SNCB.

Histoire: les trains de relevage (II).

La numérotation des locos à vapeur SNCB-dispo-
sition et dimension des chiffres.

Miniscience 2: les moteurs.

n° 100

Les trains de relevage (III).

Miniscience 3 et 4: les moteurs.

Abréviation des noms de gares (II).

Loco diesel de lignes à la SNCB (série 51, 52, 60,...)

n° 101

Histoire d'un dépôt: Haine-Saint-Pierre et les locos type 38-(I).

Montage d'un modèle de chez KEYSER: Brossel diesel 551.

Abréviation des noms de gares belges.(III).

Situation du matériel moteur de la SNCB.

Miniscience n° 6 et 7: collecteur et graissage.

n° 102

Histoire d'un dépôt: Haine-Saint-Pierre (II).

Joyeux anniversaire de la SNCB.

Abréviation des noms de gares belges (IV et fin).

Document sur automotrice série double-fiche technique.

Brossel-diesel, type 551-SNCB-montage (II).

La cabine téléphonique en modélisme.

Miniscience N° 7 et 8: porte-balais et alimentation.

n° 103

Histoire des crocodiles aux balises.(crocos ferroviaires I).

Mouvements de locos SNCB.

Musée des chemins de fer à Bruxelles.

Miniscience n° 9 et 10: réseaux et changement de marches.

n° 104

Histoire des crocodiles (II).

Mouvements de locos SNCB.

Miniscience n° 11 et 12: le magnétisme.

n° 105

Fourniture des automotrices électriques série 27 et 23.

Miniscience 13 et 14: système alternatif et continu.

n° 106

Les colles: comment coller quoi avec quoi!

Echelles (anglaises et écartement).

Documentation: fiche technique AM ES 101 à 106.

En bref: faits divers (pannes, quais déposés, à Bois d'Haine).

Miniscience n° 15 et 16: les échelles.

n° 107

Histoire des crocodiles aux balises (III).

Documentation modélisme; locos étrangères en Belgique.

La vitesse de nos trains.

Miniscience n° 17 et 18: le sablage et le courant.

Documentation: autorail ES série 200.

n° 108

Un train à la fois grand et petit.(A l'étranger: Glacier Express).

Modélisme: trucs et machines: transformation de la T3 de TRIX en type 59 SNCB.

Fixation des vitrages sur vos modèles réduits.

Epoques ferroviaires (B): Normes européennes de modélisme ferroviaire .(NEM 801 B).

Photocopie de la voiture deux niveaux Hv M5 B sur format A3.

SNCV: cannibalisme vicinal à Charleroi.(En marge du 100^e anniversaire).

Trafic des voyageurs transportés par les trains internationaux (année 1984).

Miniscience n° 19 et 20: câblage d'inverseur bipolaire et les condensateurs.

n° 109

Modélisme : loco articulée Beyer Garrat au 1/87^e (I).

Les voitures à deux niveaux type M5.

SNCB: situation du matériel moteur (au 1/10/1985).

L'eau des chaudières (locos à vapeur).

Miniscience n° 21: nomenclature des signes : transistors, fusibles,...

n° 110

Les M5 à l'essai.

Les alimentations à éclairage constant et traction variable (dispositifs).

Les propos d'As et Stuces (poussières en peinture).

Le réseau à vapeur vive et l'aiguillage prototype du CFC (I).

Automotrices électriques à la SNCB.

Documentation: loco série 24.

n° 111

Presses SNCB: nouveautés (1986).

Wagon-trémie à 2 essieux, transport de schlams sur format A3.

Dito pour la voiture M5.

Matériels moteur SNCB (1985).

n° 112

La modernisation du réseau (SNCB).

La nouvelle loco série 11.

Histoire d'une remise à Haine-St Pierre (tranches de vie).

Documentation: immatriculation des locos-type 20 avec tender).

Amélioration de la LIMA HO: SNCB série 27.

Vapeur Vive: le réseau vapeur vivie du CFC-(II).

n° 113

Situation du matériel moteur de la SNCB (au 12/85).

Reproduction de la gare de Jamioux sur format A3.

L'eau des chaudières (II).

Modélisme: amélioration de la LIMA (II).

n° 114

Loco articulée Beyer Garrat au 1/87e (II).

Amélioration de la LIMA série 27 (III).

Informations étrangères: rails autrichiens.

SNCB: locos, autorails, diesels, ...

n° 115

Dossier constructeur: " Osons 31 ": la machine réelle (I).

Attelage court à élongation de Rieu sur voitures M4 de chez LIMA.

Modélisme: loco Beyer Garrat au 1/87e (III).

Vapeur Vive: réalisation des croisements (III).

SNCB: locos, diesels de manoeuvres (suite).-1986.

n° 116

Plan de la gare de La Croyère sur format A3.

Signalisation belge aujourd'hui.(SNCB).

" Osons 31 ": histoire du mouvement (II).

Machine type 31 HSP après la guerre (liste).

n° 117

SNCB: jonction entre les gares de Charleroi-Sud et Charleroi-Ouest.

Quelques trains suisses qui se portent bien (II).

Signalisation belge SNCB (II).

" Osons 31 ": fixation entre modules (III).

n° 118

Reportage: quel avenir pour les trams à La Louvière ?

L'ancêtre des diesels électriques (d'après la Revue Générale des C de F n° 3-1907).

Précisions complémentaires locos à vapeur type G.

Im Mémoriam: Marcel Thiébaud .

Modélisme: la photogravure.

Les propos d'As et Stuces: voie MARKLIN M.

Electro-flash: introduction à l'électricité (I).

n° 119

Traction 59: loco Beyer Garrat au 1/87e.(IV).

Attelage court-MODEREL: montage.

Electro-flash: électricité et électronique (II).

Vue d'un pont tournant de 18,50 m à l'échelle HO.

Vapeur Vive: les conseils d'un vieux chaudronnier (IV).

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 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
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

Samedi 9 janvier
CFC - Centre

Réunion au local à 19h30.
20h30

Départ de la Gare-Musée
vers le restaurant

LE VIEUX CHÊNE

à Bellecourt.

21h

*Banquet annuel
du CFC «Centre»*

Prix: 680 frs
(boissons non comprises)

Inscription au plus tard la veille

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Mardi 12 janvier
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

Vendredi 15 janvier
CFC - Centre

Gare - Musée Haine St Pierre
à 20 h

**Assemblée générale
annuelle**

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 15 janvier
CFC - Bruxelles

à 20 h

**Assemblée générale
annuelle**

Local " La Ruche "
Rue de la Ruche
Schaerbeek
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 23

Bibliothèque

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Mardi 26 janvier
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

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

Dimanche 31 janvier
de 9 à 13 h

Hoeseltse treinclub

Bourse d'échange (33^e)

Cultureel Centrum Hoeselt (B)
(089) 51 466 44

Vendredi 5 février
CFC - Centre

Gare - Musée Haine St Pierre
A partir de 19.30 h

*Préparation de
l'animation du mois.*

Place Caffet Haine St Paul
de 20h à 21h

Bibliothèque

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Vendredi 5 février
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

Samedi 6 février

CFC - Centre

Gare - Musée Haine St Pierre
A partir de 20 h

**CINQUIEME NUIT
DU FILM FERROVIAIRE.**

Une sélection de films à voir...et à
revoir (court-métrage documentaire,
extraits et deux grands films)

Petite restauration toute la nuit.
Solide déjeuner le dimanche matin.

Deux formules:

Soirée cinéaferroviaire:

Membres CFC: 150frs
Non membres: 200frs

**La totale, nuit du film
petit déjeuner compris:**

Membres CFC: 250frs
Non membres: 300frs

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Mardi 9 février

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

Vendredi 12 février

CFC - Centre

Gare - Musée Haine St Pierre
A partir de 19.30 h

Réunion libre.

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Samedi 13 février

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

Vendredi 19 février

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

Mardi 23 février
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

Vendredi 26 février

CFC - Bruxelles

Réunion mensuelle

Local " La Ruche "
Rue de la Ruche
Schaerbeek
Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 26 février

CFC - Centre

Gare - Musée Haine St Pierre
A partir de 19.30 h

Réunion libre.

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Dimanche 28 février

de 8.30 à 13 h

**Association Ferroviaire
des Cheminots de Charleroi
2^e bourse d'échange**

Salle de la Régence
Rue de l'Ange 5 Marcinelle-Centre
(071) 51 55 19

Vendredi 5 mars

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 5 mars

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 7 mars

CFC - Centre

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

Animation en gare

Destination: DR

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Mardi 9 mars

de 20 à 23 h

CFC - Bruxelles

Réunion réseaux de FSR

Gare de Schaerbeek
Gilbert Collin - (02) 763 38 55 en soirée

**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 Hauteфин

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 Besonrieux

Marc Pater

Responsable locaux

(064) 28 31 57

Rue Henri Léonard, 50

7170 La Hestre

Comité « ados »

Dimítri 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,
nouveauautés sur le marché du train
miniature

Michel Broigniez

Past-président de la section de Bruxelles

(010) 65 87 48

Chemins de fer suisses
(CFE, 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

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 12 mars

CFC - Centre

Gare - Musée Haino St Pierre

A partir de 19.30 h

Réunion libre.

Jean-Luc Francq (064) 44 25 71

Samedi 13 mars

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 14 mars

de 9 à 13 h

Hobby-Rail

Bourse d'échanges

Zaal Star

N. De Brauwerestraat 19b

Vilvoorde (B)

Entrée : 50 BEF

Vendredi 19 mars

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 19 mars

CFC - Bruxelles

Réunion mensuelle

Local " La Ruche "

Rue de la Ruche

Schaerbeek

Marc Symons - (02) 733 72 97

Mardi 30 mars

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



Voici la photo du
verre CFC que
nous vous
proposons :

**un beau cadeau de
fin d'année.**

Nous vous rappelons que la réservation se fait par paiement

BEF 250,-
le verre,

BEF 1200,- frs
la série de 6,

sur le compte
CFC Centre
000 1560678 45

en précisant bien
l'inscription
choisie:

« La Louvière »
ou
« Bruxelles »