

CF

**CLUB
FERROVIAIRE
DU CENTRE**

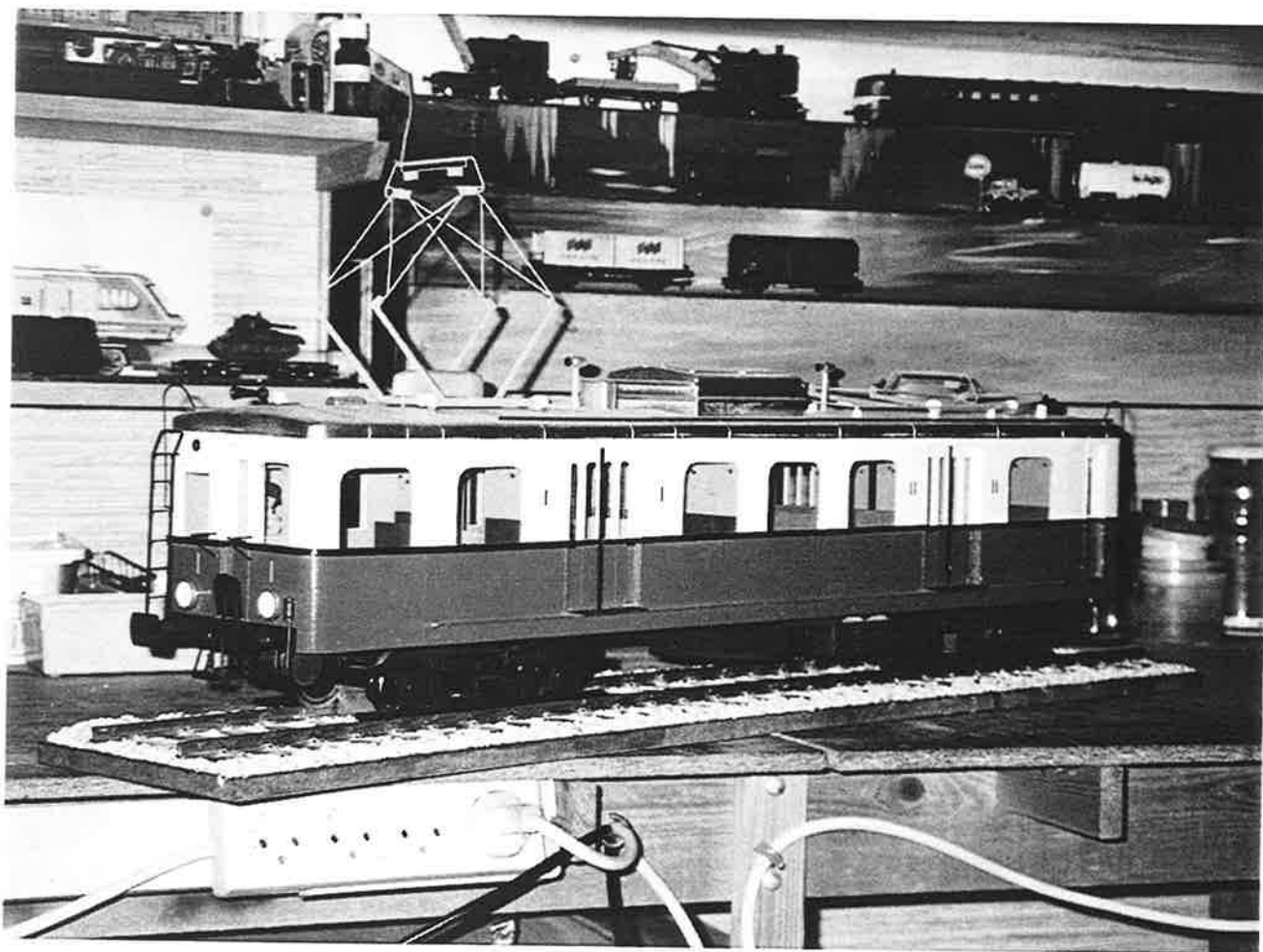
Janvier - Février 1999

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
17797

FEBELRAIL - Sekretariaat - 512

Holle Eikaard, 45
2550 Kontich

Ferro Flash



Secrétariat Bruxelles

Marc Symons

Avenue Hansen-Soulié, 79 – Bte 6
1040 – Bruxelles 4
Tél: (02) 733 72 97

Secrétariat Centre

Jean-Pierre Hoven

Rue A. Wart, 181
7170 – Fayt-lez-Manage
Tél: (064) 54 05 53

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.

Sommaire

Dossier

La relation ferroviaire Paris – Bruxelles – (Amsterdam) 11^e partie
par Guy Bridoux p. 3

Echos du Centre

Compte-rendu de l'assemblée générale du 15 janvier 1999 p. 11

Dimanche 7 mars – Animation en gare – Les chemins de fer de la RDA
p. 12

MTUB – En parcourant Bruxelles en tram p. 13

Infos Bruxelles

Nouvelles de la section de Bruxelles p. 14

Visite de gares bruxelloises p. 14

Réunion d'au-revoir à Michel et Arlette Broigniez p. 15

Prochaines réunions mensuelles p. 15

Secrétariat de la section de Bruxelles – Changement d'adresse p. 15

Rétro-flash

Que révèlent vos Ferro-Flash ? (2^e partie)

par Pierre Rasson p. 18

Divers

Cotisations 1999 p. 10

C.F.C. – Statuts (tels que modifiés lors des assemblées générales
du 15 janvier 1999) p. 16

Agenda p. 22

Photo de couverture

Le B.T. revit !

Des ateliers Métallurgiques de Nivelles en 1931 nous sommes passés en 1998 aux ateliers de la rue Général Eenens où les doigts d'or de notre ami Victor L. ont fait revivre au 1/20^e ce qu'était le premier train à traction électrique de Belgique.

Un ancien camarade d'études que je remercie en passant m'avait procuré une copie des plans originaux de l'automotrice destinée au trafic voyageur et de la locomotive destinée au trafic marchandises.

Le dernier train quitta le Quartier Léopold le 31 décembre 1958 à 21.50 h et arriva à Tervuren à 22.15 h.

Il paraît que la locomotive a été vendue à un charbonnage, mais lequel ? Un de nos membres le saurait-il ?

Photo et texte de Jacques Nicaise.

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 11^e partie

par Guy Bridoux

6. L'exploitation de la ligne (suite)

6.1.7 Tous les trains sauf le Sambre et Meuse deviendront 1.2.3 en 1952, deux convois avec voitures Pullman 1.2 étant maintenus toute l'année.

Pour la saison d'hiver, il apparaît une liaison directe Paris – Köln via Bruxelles associée aux 109/144. Les compositions sont donc modifiées comme suit :

Le 109 :

AB + C + D {Köln, 144}
+ A + B + 2*C {Bxl, 116}
+ AB_(NS) + C + D {A'dam, 102}

Au départ de Bxl vers A'dam, le 109 se voit ajouter en tête :

Post_(SNCB) {Roosendael} + AB_(SNCB) + C_(SNCB) + WR

(Il y a toujours un changement de front à Bxl-Midi).

Le 117 :

C + B + A + WR {Bxl, 144}
+ AB + C + D {A'dam, 120}
+ WSPA + WSPB + Bc {A'dam, 144}

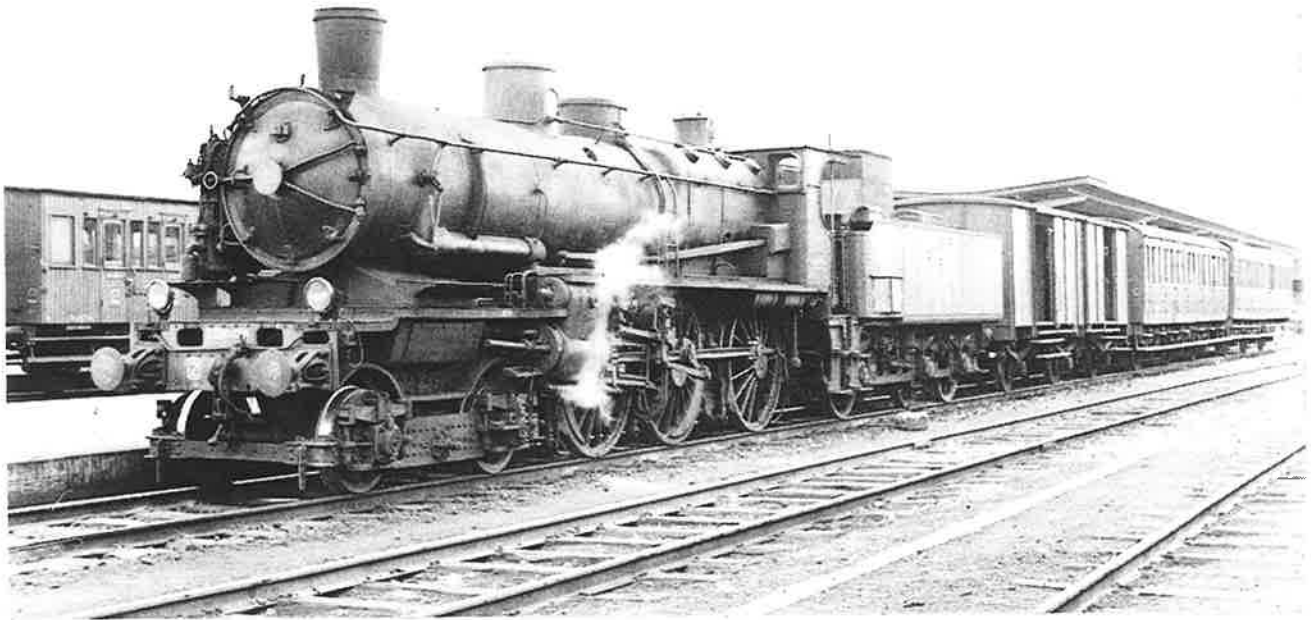
D'autres compositions sont également modifiées :

Le 127 :

D_(SNCB) + B + C {124} + 4*C + 2*AB_(SNCB) {102}



La 231C34 en tête d'un Bruxelles-Lille, service que cette série assurera jusqu'en 1962, après avoir été supplantée sur Paris-Bruxelles par les 231K puis par les 231C. Schaerbeek, le 19/07/58 – Photo Bruno Dedoncker, avec l'aimable autorisation du PFT.



La 230D129, dont la série fut longtemps la vedette des Paris-Liège, arrivée de Maubeuge à Mons, va assurer le 7770 Mons-Quévy, composé d'une rame type S derrière un fourgon non identifié. Mons, le 03/05/59.
Photo Bruno Dedoncker, avec l'aimable autorisation du PFT.

Le 129 :

$2 * C + AB \{Bxl, 102\}$
 $+ 1 \text{ ou } 2 * B + A + 2 * C + D \{A'dam, 126\}$

qui devient en été le 129/126 :

$2 * B + A + 3 * C + D$

Le 137 :

$WSPA + WSPB + WR + 2 * AB + C \{120\}$
 $+ AB + C + D \{116\}$

Le 147 :

$D_{(SNCB)} + Post + \{Bxl, 102\} + 2 * C + AB \{Bxl, 126\}$
 $+ WL.AB \{A'dam, 102\}$
 $+ AB_{(NS)} + C + D \{A'dam, 144\}$

Renforcé en été :

$+ AB + 2 * C \{Bxl\} \text{ et } + C \{A'dam\}$

A titre d'exemple vers Paris, le 124 devient après recomposition :

$2 * AB_{(SNCB)} + 5 * C + B + D$

et le 144 au départ de Bxl. avec des éléments des 109, 117 et 147

$WSPB + WSPA + D + C + AB_{(NS)}$
 $+ WR + A + B + C + D_{(DB)} + C + AB$

Sur Jeumont – Liège l'on note que le 197/152 de-

vient en été un Paris – Dortmund :

$AB + C + CD \{Lg\}$
 $+ D_{(DB)} + WL.AB + AB + C_{(DB)} \{Dortmund\}$

Quand au Nord-Express, il devient :

$C \{Herbesthal\} + ABD \{Varsovie\}$
 $+ WL.AB \{Hannovre\} + 1 \text{ ou } 2 * C_{(DSB)} + AB \{Cph\}$
 $+ WR \{Nyborg\} + WL.ABC \{Cph\}$
 $+ WL.ABC \{Stockholm\} + D \{Cph\}$

Sa doublure, le 183/172 ne subit qu'une modification d'horaire entraînant la suppression de la WR.

Si le temps de parcours du Sambre et Meuse demeure inchangé, celui du Nord-Express a été ramené à 5h et celui des relations ordinaires entre 5h35 et 5h45.

6.1.8 Au service d'été 1953, la relation Paris – Liège dénommée Sambre et Meuse était à nouveau assurée par un autorail TAR, en régime 1.2. Les compositions sur l'axe PBA sont à nouveau sensiblement modifiées :

En été, le 109, ne comporte plus la tranche {Köln} acheminée par la paire 181/182 via Jeumont. Il est dès lors limité à :

$2 * C + 2 * AB_{(SNCB)} \{Bxl, 120\}$
 $+ AB + C + D \{Bxl, 102\}$

Hors saison, seule une tranche est modifiée :



L'INT 107 Paris-Schaerbeek, au crochet de la 1019, passe à Lot le 28/06/58.
Photo Bruno Dedoncker, avec l'aimable autorisation du PFT.

C + B + A {Bxl,144}

Le 117 :

2*AB_(SNCB) + C {Bxl, 120} + WR {Bxl, 144}
+ AB + C + D {A'dam, 120}
+ WSPC.A + WSPB {A'dam, 144} + Bc {A'dam, 126}

En été, la tranche Bxl. devient :

C + B + A + WR {Bxl, 144}

Le 127 :

D_(SNCB) + B + 3*C + AB_(SNCB) {r.124}
+ AB_(SNCB) + 2*C {r.102}.

Le 129 :

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

La tranche A'dam est renforcée d'une C en été.

Le 137 :

1 ou 2*WSPA + WSPB + WR {A'dam, 120}
+ 2*AB_(SNCB) + C + AB + D {A'dam, 116}.

Les documents de la C.E.H. précisent que les voitures SNCB de ce train sont d'un type allégé : nous dirons qu'il s'agit d'un témoignage de la mise en service de nos I2.A2B6.



L'INT 126 Amsterdam-Paris tracté par la 231E30 traverse Ruisbroek le 28/06/58.
Photo Bruno Dedoncker, avec l'aimable autorisation du PFT.

Le 147 :

$D_{(SNCB)} + Post \{Bxl, 102\} + C + AB \{Bxl, 126\} + WL.AB \{A'dam, 102\} + AB + C + D \{A'dam, 144\}$

En été, la tranche {Bxl, 126} devient

$AB_{(SNCB)} + 2 * C_{(SNCB)} \{Bxl, 124\}$

renforcée le W.E. de

$2 * C + AB_{(SNCB)}$

Sur Jeumont – Liège, l'on voyait alors :

Le 197 :

$BD + AB + 3 * C \{Lg, 176\} + D_{(DB)} + C_{(DB)} + AB_{(DB)} + WL.AB \{Dortmund, 152\}$

Les 181/182 :

$C_{(DB)} + ABC_{(DB)} + D_{(DB)} + C_{(DB)} + AB_{(DB)} \{Köln\} + B + C \{Herbesthal\}$

les deux premières voitures ayant pour origine Jeumont.

Les 179/152 :

$BD + AB + 3 * C$

Le Nord-Express n'est pas sensiblement modifié, la voiture {Varsovie} devient une ABCD, tandis qu'une WL.ABC {Oslo} est ajoutée. La tranche {Lg} est réduite à C + B, le WR supprimé.

6.1.9 L'année 1954 voit le rétablissement sur PBA d'une relation rapide 1.2 en 2h55, par autorail TAR,

préfigurant les futurs TEE, à laquelle on attribue l'emblème de l'Oiseau Bleu. Au retour, elle est prolongée jusqu'à Paris – Lyon, pour assurer la correspondance avec le Mistral.

Parralèlement, la DB reprenait la liaison Paris – Liège en la prolongeant jusqu'à Dortmund et en l'exploitant au moyen d'autorails VT-08, prélude au futur Paris – Rhur (M185/M168).

Une menace pèse sur la WSP.B des 137/120 pour faible utilisation, elle sera toutefois maintenue pour une dernière saison, l'Etoile du Nord étant à ce moment composé de :

$D + 2 * C + AB_{(SNCB)} + AB + C + WR + WSP.B + WSP.A$

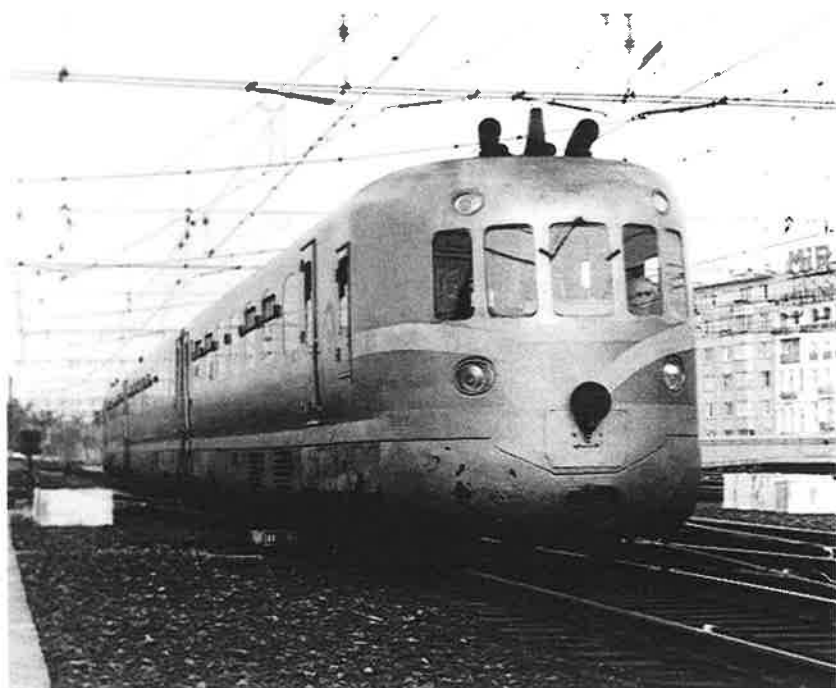
La composition du Nord-Express ne change pas, sa doublure 183/172 devenant :

$C + B \{Lg\} + D + WL.ABC + AB + C + C_{(DSB)} \{Nyborg\} + C + BC_{(DB)} \{Hambourg\}$

6.1.10 En 1955, les modifications apportées à l'exploitation de l'axe PBA sont minimes. La tranche Oostende du saisonnier devenu 124/127 est réduite à une BC. Sur les 137 et 147 une $AB_{(SNCB)}$ est remplacée par une $AB_{(SNCB)}$.

Le Nord-Express 187/166 ne comprend plus de tranche destinée à notre pays; il devient :

$WL.AB \{Hannovre\} + ABCD \{Varsovie\} + D + 2 * C \{Cph\} + WL.ABC \{Stockholm\} + WL.ABC \{Oslo\} + AB \{Cph\}$



Rame TAR assurant l'INT M128 à Bruxelles-Midi, le 16/8/55.
Photo Bruno Dedoncker, avec l'aimable autorisation du PFT.



L'INT 176 de passage à Chatelineau le 23/04/59 – Photo Bruno Dedoncker, avec l'aimable autorisation du PFT.

Il est renforcé en été d'une WL.ABC {Cph ou Flensburg}.

L'on note la mise en service d'un train saisonnier nouveau, le Paris-Scandinavie-Express qui ne comporte qu'un seul trajet de nuit, le 173/178 :

$$C + B \{Lg\} + WR \{Osnabrück\} \\ + BC + BC_{(DSB)} + WL.C \{Cph\} \\ + B_{(DB)} + 3 * C + CD \{Grossenbrode\}$$

Par ailleurs, le 191/164 vers Charleroi devient

$$2 * C + ABD$$

Enfin, l'INT 181/182 Paris – Köln devient, hors saison, :

$$ABC_{(DB)} + 2 * C_{(DB)} + AB_{(DB)} + CD$$

et en été :

$$B_{(DB)} + ABC_{(DB)} + 2 * C_{(DB)} + CD$$

6.1.11 En 1956, la restructuration du régime des classes a entraîné une réflexion générale sur la composition des trains internationaux qu'il s'agisse des trains directs, des voitures directes, des trains-blocs indéformables, des rames automotrices, etc. Sur PBA la nouvelle grille des services devient :

- un autorail rapide 1 (128/125)
- deux liaisons rapides 1.2 (116/129 et 126/109)
- deux liaisons rapides 1.2 avec WSP et WR (144/117 et 120/137)
- un renfort de pointe saisonnier (124/127)
- le train de nuit (102/147) avec WL.1.

Les 109/126 :

$$D + B + A \{A'dam\} + AB_{(SNCB)} + 1 \text{ ou } 2 * B \{Bxl\}$$

Les 117/144 :

$$Bc + D + B + A \{A'dam\} \\ + WR + A + AB_{(SNCB)} + B \{Bxl\}$$

Les 127/124 :

$$D_{(SNCB)} + 3 * B + 2 * A_{(SNCB)} \{Bxl\} + AB \{Oostende\}$$

Les 129/116 :

$$D + 2 * B + A \{A'dam\} + A_{(SNCB)} + 1 \text{ ou } 2 * B \{Bxl\}$$

Les 137/120 :

$$2 * WSPA + WR + B + A_{(SNCB)} \{A'dam\} \\ + A + B + D \{Bxl\}$$

Sur Paris – Liège :

- un Paris – Varsovie 1.2, exploité de nuit avec WL.1 (197/152)
- le Paris – Rhur 1 (M185/M168)
- le Nord-Express 1.2 (187/166)
- le Paris – Scandinavie Express 1.2 (173/178)
- un Paris – Köln 1.2 (181/182)
- deux Paris – Liège 1.2 (191/164) et (179/176)

Sur cet axe, le rôle d'artère de transit international est, au fil des années, devenu de plus en plus évident.

Les 179/176 comprennent alors une tranche plus importante numérotée EWP54 :

A + 3*B + AD {Lg}

Les 181/182 comportent une tranche numérotée EWP51 :

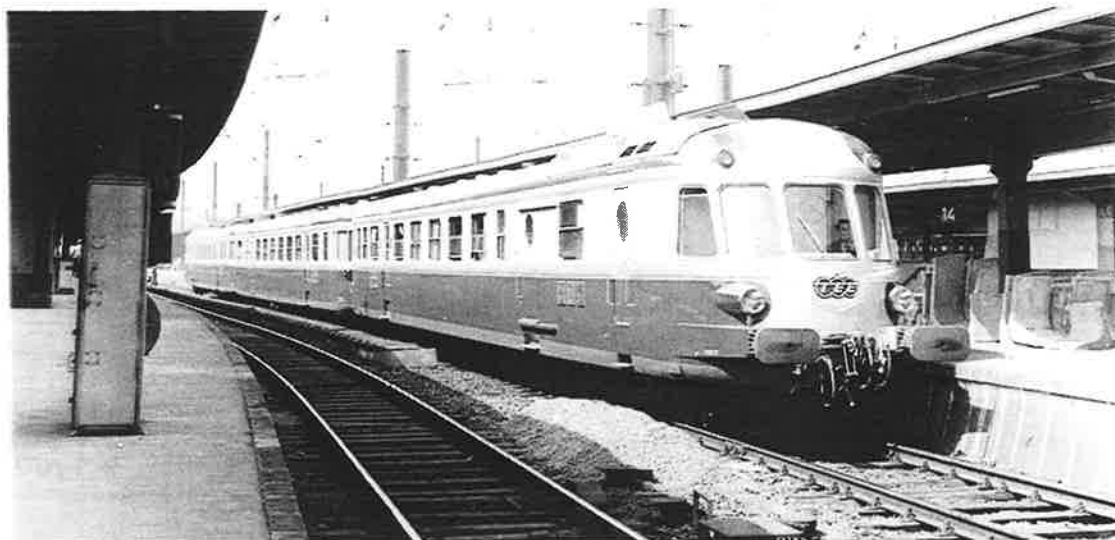
AB + B {Herbesthal}

Les 187/166 se composent de

WL.A {Hannovre} + AB {Berlin}
+ 2*B + D {Cph} + WL.AB {Stockholm}
+ WL.AB {Oslo} + A {Cph} + WL.A {Flensburg}

Les 191/164 prolongés de Charleroi vers Liège deviennent :

D + 2*B + A



Rame RCP-1 à trois éléments en gare de Bruxelles-Midi – Photo Fernand Drugmand

6.2 Du Trans-Europ-Express (TEE) à l'Intercity (IC) (1957-1984)

6.2.1 La modification du régime des classes est à peine entrée dans les moeurs, que l'indicateur de juin 1957 introduit une petite révolution: la mise en oeuvre du service TEE qui a pour effet de renforcer et de restructurer la desserte de la ligne PBA et

des relations Paris – Allemagne.

A cette époque charnière, il apparaît utile de décrire la nouvelle grille en mentionnant les temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord. Hormis les TEE, seuls les trains 120 et 117 effectuent le parcours sans arrêt. Les trains en caractères gras comportent WR et WSP, tandis que les TEE offrent tous la restauration à bord.

M108/M145	TEE Oiseau bleu	2h45
116/137	1.2 Schaerbeek – Paris	3h32/3h43
120/129	1.2 Amsterdam – Paris	3h32/3h21
126/117	1.2 Amsterdam – Paris avec tranche Vintimille	4h01/3h25
124/127	1.2 Ostende – Paris	4h00/3h45 (saisonnier)
M128/M125	TEE Etoile du Nord	2h45
144/109	1.2 Amsterdam – Paris	4h00/4h01
M148/M103	TEE Ile de France	2h45
102/147	Train de nuit Amsterdam – Paris avec WL.1	6h01/6h04

Il apparaîtra nécessaire dès le 1^{er} mars 1958 de doubler l'Etoile du Nord par la paire M130/M123, constituée d'une rame double RGP-1 de la SNCF,

parfois insuffisante avec ses 75 places. Rappelons que depuis le 2 mai 1957 la traction de la paire 129/116 est assurée par des HLD 204 de la SNCB.

De prime abord, l'axe Paris-Liège sera moins affecté par l'instauration du régime TEE. L'on note à cet-

te époque dans l'ordre des départs de Paris, avec les temps de parcours de Paris à Liège et v.v. :

181/182	1.2 Paris – Köln	5h04/5h17
179/176	1.2 Scandinavie-Express	4h46/5h06
M185/M168	1 TEE Paris – Rhur	3h29/3h35
191/164	1.2 Paris – Liège	5h09/5h02
187/166	1.2 Nord-Express avec WL 1.2 pour Stockholm et Oslo, et WL.1 pour Hannovre.	4h47/4h55
197/152	1.2 Paris – Varsovie avec WL.1 Paris – Dortmund	6h36/6h31

Seule la liaison TEE fait état d'un temps de parcours acceptable.

A l'hiver 1957/58 apparaît sur Paris – Dortmund un nouveau TEE dénommé Parsifal (M155/M190) joignant Paris à Liège en 3h27/3h37.

6.2.2 L'année 1958 ne verra pas de modification sensible si l'on excepte, EXPO 58 oblige, un renforcement des compositions de 1 ou 2*B ainsi que la mise en ligne le W.E. d'une liaison supplémentaire INT 107/146 composée de matériel SNCB :

1 ou 2*A + AB + 3 ou 5*B + D

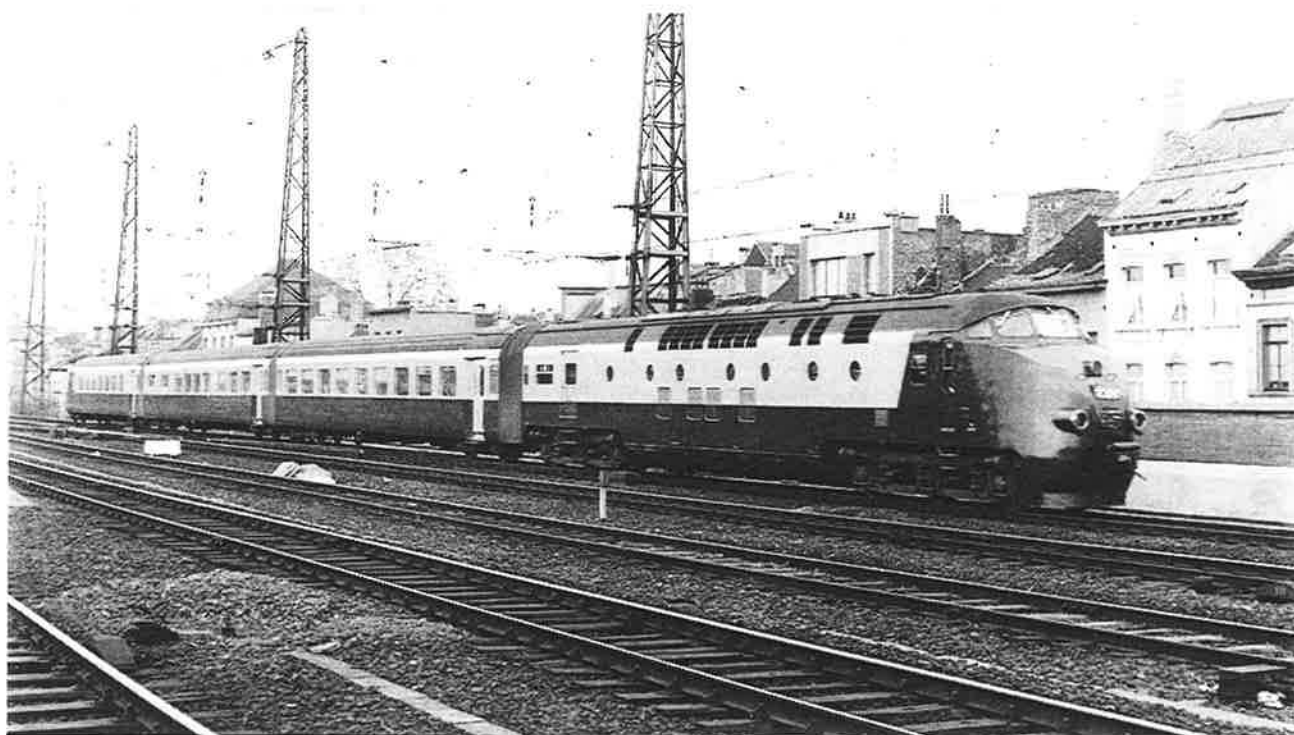
Il est prévu de plus, selon la demande, des dédoublements des 102, 124/127, 107/146 et 137 sous les numéros 10102, 10107, etc.

La mise en service des TEE contribue encore à raréfier la clientèle des voitures Pullman : l'usage des WSP sur les trains 117/144 et 137/120 se trouve réduit l'été à une voiture accolée à la WR côté cuisine afin d'en faire un usage commun. Une deuxième WSP était prévue l'hiver en renfort facultatif.

La composition typique du 117 était alors:

AcBc + Bc {A'dam, 126} + D + B + A {A'dam, 144} + 2*A + AB_(SNCB) + B + WR + WSP {Bxl, 144}.

Sur Jeumont – Liège, il fut décidé de gagner quelques minutes en reportant à Aachen le scindage des voitures limitées à Herbesthal des 181/182 : celles-ci voyageaient alors à vide sur la trajet allemand et n'étaient pas prises en compte pour les redevances RIC.



Rame TEE hollando-suisse de passage à Bruxelles-Nord – Photo Fernand Drugmand



L'INT 120 quitte Bruxelles-Midi le 10/09/60 remorqué par une 231K; on remarque en tête du train la WSP suivie de la WR.
Photo Bruno Dedoncker, avec l'aimable autorisation du PFT.

6.2.3 La desserte des liaisons Paris – Belgique semble stabilisée à partir de 1959 : les services supplémentaires de l'EXPO 58 sont évidemment supprimés, et l'on doit noter la fin de la liaison Paris – Amsterdam par WL en deux étapes, d'abord une limitation à Bruxelles suivie après l'été d'une suppression complète.

L'indicateur de l'époque suggère au voyageur nocturne d'emprunter la ligne 124 pour retrouver, à Charleroi, le Berlin – Paris.

La réduction de fréquentation du train de nuit résultait entr'autres de l'adaptation des horaires des INT 116 et 137 pour assurer à Bruxelles-Nord une correspondance avec les INT 311 et 350 Bruxelles – Den Haag et v.v.

Ces dispositions permettaient à un habitant de la capitale néerlandaise de se rendre à Paris, d'y séjourner six heures et de rentrer chez lui dans la journée.

A noter encore un arrêt supplémentaire des TEE passant par Herbesthal.

6.2.4 1960 voit quelques adaptations qui concernent les TEE : le Parsifal est prolongé jusqu'à Hambourg et opéré par des VT 11.5 de la DB, le Paris – Rhur (TEE 185/168) est assuré par la SNCF au moyen de rames RGP-1.

La liaison nocturne 147/102 sans WL est limitée à Bruxelles, et maintenue essentiellement pour les besoins de la poste et des colis express.

Les voitures SNCF Jeumont – Köln de l'INT 181/182 sont remplacées par du matériel de la DB.

6.2.5 Le succès des TEE, dont les capacités sont progressivement accrues, entraîne une réduction de fréquentation des trains ordinaires de l'axe PBA : dès l'été 1961, sur les 117/120 A + B devient AB_(SNCB), sur les 109/144 A + B devient B tandis que les 126/129 sont amputés d'une A en hiver.

La mise en service à l'hiver 1961/62 de la traction électrique sur Paris – Tergnier a une conséquence technique : toutes les voitures de ces rames doivent pouvoir être chauffées en 1500V/50Hz.

La relation Paris-Berlin reprend pour un temps l'enseigne prestigieuse de l'Orient-Express.

Les 181/182 sont tractés entre Liège et Köln par une HLD SNCB.

La seule modification notable de l'été 1962 concerne le Parsifal : les arrêts de Verviers et de Herbesthal sont supprimés, tandis que son parcours est limité à Dusseldorf.

à suivre

COTISATIONS 1999

Les deux comités rappellent aux retardataires, ou tout simplement aux distraits, qu'il est temps d'acquiescer leur cotisation pour 1999. La cotisation de base 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.

Compte-rendu de l'assemblée générale du 15 janvier 1999

Petite déception tout d'abord : peu de membres ont participé à l'assemblée; peut-être préférez-vous que cette réunion soit programmée un samedi ou un dimanche après midi, plutôt qu'en soirée ? A vous de nous le dire et nous en tiendrons compte pour la prochaine fois.

Ce qui est encourageant, par contre, c'est le côté constructif des suggestions, propositions, remarques et critiques émises à cette occasion.

Trois responsables étaient excusés :

- *Frederic Cheron* : malade
- *Pierre Hautefin* : accaparé par ses vies professionnelles.
- *Jacques Lechien* : retenu par des obligations familiales pénibles - une cousine de son épouse était décédée quelques jours plus tôt; nous leur avons présenté nos plus sincères condoléances, en notre nom à tous.

Evocation des statuts

Les changements apportés aux articles 4 et 15 furent admis...et immédiatement appliqués, comme vous pourrez le voir dans le paragraphe consacré au comité.

Incidemment, durant la soirée, on évoqua l'article 12.

Pour rappel, les personnes qui ne sont pas membres sont admises uniquement lors des réunions publiques : animations en gare, expositions, voyages...sous réserve, éventuellement, du paiement d'une participation aux frais supérieure à ce qui est demandé aux membres en règle de cotisation.

Quant aux nouveaux, nous leur laisserons une courte période d'acclimatation, avant de les inviter à payer leur écot.

Le comité.

Les responsables qui occupaient des postes démissionnaires (président, un

secrétaire, trésorière) se sont représentés avec succès (nous n'avons entendu aucune objection...) Par contre, notre commissaire aux comptes, atteint par la limite d'âge - c'est lui qui le dit ! - ne désire pas rempiler pour deux ans; il continue cependant à assurer sa charge, dans l'attente d'un successeur.

D'autre part, nous souhaitons la bienvenue à Jean Boudart et Didier Haesebroek dans le staf, ainsi qu'à Dimitri Crugenaire qui entre désormais dans la «cour des grands».

Voici la composition du comité et les attributions actuelles de chacun.

Président d'honneur - Pierre Hautefin

Ses nombreuses obligations professionnelles l'empêchent d'être régulièrement présent parmi nous...et de participer activement à la vie de l'association. En tant que cofondateur et ancien président du CFC, ce titre lui revient de droit, nous semble-t-il.

Président - Jean-Luc Francq

Gestion générale du CFC, organisation des activités, lien avec le CFC Bruxelles, correspondant du Ferro-Flash, gérance des locaux*

Vice président - Richard Debliquit

Gestion générale CFC en cas d'indisponibilité du président; animateur du «Petit train à vapeur d'Houdeng»

Trésorière - Patricia De Nutte

Gestion financière du club, organisations des repas et banquets.

Secrétaire - Jean-Pierre Hoven

Gestion administrative des membres, coordination de la gestion bar, modélisme (électronique).

Secrétaire adjoint - Henri Haube

Gestion administrative, relations publiques (presse) infos SNCB.

Commissaires

Jean Boudart : modélisme, gestion de la bibliothèque

Frédérique Cheron : assistant biblio-

thécaire.

Dimitri Crugenaire : responsable réseaux.

Didier Haesebroek : gérance des locaux*, responsable réseaux.

Jacques Lechien : commissaire aux comptes (ad interim)

Marc Pater : gérance des locaux*

* Ces trois personnes peuvent accéder aux différents bâtiments mis à la disposition du CFC par la Ville de La Louvière; ils disposent des clés et d'un n° code d'accès (alarme). La présence de l'un d'eux est requise au moins à l'ouverture et à la fermeture des locaux. De par leurs fonctions, Richard et Jean disposent des mêmes possibilités, en ce qui concerne l'accès au parc de la Crèche et à la bibliothèque.

Georges De Smet-Jouy, un membre particulièrement enthousiaste, présente sa candidature au comité...pour l'an 2000 (de façon à être en accord avec l'article 15)

Le comité «ados» se compose de Jérôme Dubois, Barbara et Nathalie Francq.

Bilan financier

Ce bilan est présenté sous réserve d'approbation par le commissaire aux comptes; ce dernier nous confiera son verdict une semaine plus tard : les comptes sont justes; il a notamment apprécié la présentation d'un bilan mensuel dans la gestion de la caisse club; en bon professionnel rigoureux de la finance, il propose cependant quelques corrections sur la forme : utilisation de termes appropriés, détails supplémentaires sous certaines rubriques...La trésorière en prend bonne note.

En 1998, les dépenses furent supérieures aux recettes (+/- 10%) nous avons donc puisé quelque peu dans notre réserve. Cela n'a rien de dramatique; plutôt que de se «serrer la ceinture» il faudra veiller à conforter les rentrées d'argent. Dans ce domaine, chacun au cours de l'assemblée apportera sa pierre à l'édifice.

La caisse est alimentée notamment par les cotisations; vous êtes nombreux à avoir versé la vôtre pour 1999, en l'ac-

compagnant souvent d'un plus qui est le bienvenu. Grand merci à tous. Conserver les membres en veillant à proposer des activités et un journal satisfaisants ne suffit pas; il faut faire la publicité du club, encourager parents, amis, voisins à nous rejoindre. Pourquoi ne pas proposer une «cotisation de sympathie» aux commerçants, aux édiles communaux... à toute personne désireuse de nous aider ?

Les bénéfices bar (repas et boissons) sont satisfaisants...mais peuvent être encore améliorés. Jean-Pierre Hoven accepte de prendre en charge la gestion administrative du bar. L'idée est lancée de reprogrammer des diners lors des animations. Message reçu.

La bibliothèque est en léthargie, place Caffet. Jean Boudart trouve plus avantageux de l'ouvrir le samedi après midi et est prêt à s'investir dans cette activité. On espère bien un jour rapprocher la bibliothèque de la gare.

Même chose pour le kiosque, où il n'y a plus grand chose à vendre; Henri se penche sur ce problème. A remarquer que les commandes de verres CFC s'accélèrent, après un départ timide. D'autres projets de «gadgets CFC» sont à l'étude...

L'idée de faire payer une entrée lors des activités est rejetée; outre les autocollants, on pourrait proposer aux visiteurs un objet en rapport avec le sujet : programme, photo(s), livre à colorier... Barbara se charge de ce projet.

Réseau HO 2001

Dimitri présente les premiers plans d'un réseau HO 2 rails CC. Nous rassurons tout de suite les membres qui à l'instar de Jean Boudart craignent pour le réseau actuel. Non, il n'est pas question d'abandonner ce réseau, de le démonter ou de le «charcuter». Les travaux de parachèvement continuent, mais on peut envisager déjà, pour l'avenir (dans deux ans ?) une nouvelle construction techniquement plus moderne, qui prendrait place à côté du réseau actuel accessible au Märklinistes, il ne faut pas l'oublier.

Des propositions et remarques en vrac

Nos possibilités techniques et financières ne nous permettent pas d'assurer seuls la remise en état de notre local à la Crèche (Petit train à vapeur

d'Houdeng) Richard Debliequit contactera les services communaux concernés, afin de recevoir une aide efficace, notamment pour les travaux de toiture nécessaires.

Plusieurs membres demandent aux responsables de prévoir des voyages, des visites... On tâchera de les satisfaire... Les responsables planchent sur l'excursion d'août; destination les Pays Bas ? Wait and see...

Pierre Rasson désirerait mettre sur pied une ballade dans le bois de Mariemont, sur les traces des chemins de fer charbonniers.

Faire du modélisme sur des tables en plastique n'est pas une solution; une équipe emmenée par Georges planifie la construction de plans de travail bien équipés (prises électriques, éclairage, transfo, voie d'essai, tiroirs de rangement...) histoire de faire du bon ouvrage dans un réel confort.

Le réseau vicinal modulaire mis en oeuvre par «Super Willy» est transféré dans la grande salle, place Caffet; on pourra y travailler de manière plus régulière, sans devoir tout démonter et empiler chaque mois, lors des animations.

Le programme

Réunions hebdomadaires à la Gare - Musée - le vendredi à partir de 19h30

Dimanche 7 mars - Animation en gare Les chemins de fer de la RDA

Notre ami Michel Maurage est un passionné des chemins de fer de la République Démocratique Allemande.

A vrai dire, on connaît très peu de choses, sur le réseau ferré de la RDA. Faisant partie du système stratégique de l'époque, il était frappé du secret militaire ! Idem pour le matériel, composé d'abord de vapeurs ex-DRG, ensuite d'imposantes locomotives diesel, certaines, d'origine soviétique, grandes dévoreuses...de combustible. A la fin des années '50 seulement 400 km de voies étaient électrifiées, sur les 17000 km que comprenait le réseau. A partir des seventies, le réseau s'est passablement modernisé. Il a fallu attendre la réunification pour connaître un peu mieux le matériel de l'Est.

Réunions de travail à la Gare-Musée - les samedis, de 14h30 à 18h

Réunions Place Caffet - les samedis 13 et 27/02, 13 et 27/03, 10 et 24/04, 08 et 29/05, 12 et 26/06, de 14h30 à 17h30 - bibliothèque, travaux sur le réseau vicinal.

Animations en gare :

- dimanche 7 mars : Les chemins de fer de la République Démocratique Allemande
- dimanche 11 avril : les 59.
- dimanche 2 mai : les autos à petites et grandes échelles.
- samedi 5 et dimanche 6 juin : le modélisme militaire, 2^{ème} édition.

Le petit train à vapeur d'Houdeng roulera :

- le mercredi 21 avril de 14 à 18 h pour les enfants des écoles (N.B. - les grands enfants sont les bienvenus aussi !!!)
- les dimanches 25 avril et 4 juillet, de 11 à 18 h.

Déplacements et visites :

- dimanche 28 février : voyage en motrice 5000 sur le réseau de la STIB (organisation : le MTUB)
- dimanche 18 avril : rendez-vous au Petit Train à Vapeur de Forest pour la réouverture de la saison 1999.

Cette réunification, associée à un tassement du trafic marchandises, a sonné le glas de pas mal de machines, notamment les diesel.

Petite anecdote : lors de la renumérotation générale en 1970 les diesel reçoivent l'indice 100 (103, 118, 132...) et les électriques l'indice 200 (230, 243...) à l'inverse de la RFA, si je ne m'abuse. Rectification fut faite lors du mixage DB-DR après la réunification de l'Allemagne (établissement d'un code UIC commun au 01/01/92).

Rendez-vous le 7 mars, pour faire connaissance avec la DR au travers des documents, photos et très nombreux modèles - Michel nous l'a promis ! présentés à cette occasion.



La 112 126 (photo ci-contre – Köln, avril 1995 – David Vangysegthem) fait vraisemblablement partie de la dernière série de machines livrées à la DR.

DB et DR commandèrent conjointement 91 machines électriques 112 aux usines LEW Hennigsdorf. La DR reçut les engins numérotés 112 101 à 112 145, la DB les suivants (112 146 à 112 191).

Le modèle existe chez Rocco (112 153 «DB») Märklin commercialise une machine de la même famille immatriculée 243, actuellement 143 – en fait, les 143 ex-243 sont des 112 ex-212 apparues au début des années '80 dont on a modifié les rapports d'engrenages : elles sont moins rapides (120 au lieu de 140 km/h) mais plus puissantes.

Des modèles – ainsi que d'autres – à découvrir le premier dimanche de mars.

MTUB – En parcourant Bruxelles en tram...

Le dimanche 28 février, le Musée du Transport Urbain Bruxellois organise un voyage en motrice 5000 sur le réseau de la STIB.

Nous vous proposons de participer à ce petit périple original.

Nous partirons de La Louvière -Sud au train de 7h15 (veillez à arriver 15 minutes plus tôt, afin de me laisser le temps de prendre les billets !) Rendez-vous au musée, avenue de Tervueren vers 9h. Le retour est prévu à 19h45.

La participation aux frais s'élève à 600 frs pour les membres et 700 frs pour les non membres. Ce prix comprend les déplacements en train, métro et tram...ainsi que l'excursion.

Une pause de midi est prévue au centre-ville pour le dîner.

*En voiture pour un périple dans Bruxelles.
MTUB – Été 1997 – Photo: Jilef.*



Visite de gares bruxelloises

La section de bruxelles organise une visite commentée de gares le samedi 8 mai.

Présentation et information pratique, dans les « Infos Bruxelles, page 14.

Nouvelles de la section de Bruxelles

Une séance du comité élargi s'est tenue le 11 janvier pour préparer l'A.C.. Aucune candidature n'étant parvenue au secrétariat, la vacance de la présidence se trouve donc prolongée.

En conséquence, le comité a décidé de confier à Guy B. un mandat de vice-président avec mission d'assurer la poursuite de l'intérim, lequel a accepté tout en insistant sur le caractère transitoire de cette situation, et marquant son souci de trouver dans l'année une solution plus durable.

Il est décidé également, en accord avec la section du Centre, de proposer aux A.C. des deux sections quelques amendements aux statuts ayant pour objectif principal de réduire les risques de vacance à la tête d'une section, notamment en formalisant une fonction de vice-président non explicitement prévue.

La situation des réseaux FSR est ensuite passée en revue, ainsi que diverses propositions d'extensions de leurs possibilités, notamment en «3 rails» et en HOM. Vu les moyens limités de nos forces vives et de nos finances, il est décidé de ne pas disperser nos efforts afin de rendre le grand réseau HO «2 rails» opérationnel et fiable le plus rapidement possible, et ensuite, seulement, de chercher à accroître les possibilités de circulation en «3 rails», et d'étudier un projet en HOM.

Enfin, il est décidé que la visite des gares de Bruxelles sera organisée le samedi 8 mai.

Plus de trente membres ont participé à l'A.C. annuelle et ont manifesté leur intérêt aux divers aspects de la vie du club.

En matière de nominations des responsables, les propositions du comité ont été entérinées, et la liste publiée en fin du Ferro Flash, mise à jour. Le comité est mandaté pour adapter si nécessaire l'équipe «local FSR» aux besoins résultant de l'accroissement du nombre de réunions.

Les statuts ont fait l'objet d'un large échange de vues, certains membres

découvrant ces textes pour la première fois. Les propositions du comité ont été approuvées sous deux réserves : l'article 2 sera maintenu dans sa forme originale, et, à l'article 7, la limite d'âge doit être fixée à 18 ans, et non à 16, conformément à la majorité légitime.

Le texte final des statuts ainsi amendés est publié dans le présent Ferro flash et sera affiché au local FSR.

Notre trésorier fit ensuite le point des finances de notre section en mettant l'accent sur la part des dépenses consenties pour transformer et développer le grand réseau HO et sur la nécessité de limiter les dépenses d'investissement et les frais postaux, à défaut de trouver des ressources supplémentaires.

Visite de gares bruxelloises

Le comité de la section de Bruxelles a mis à son programme une visite de certaines gares bruxelloises.

Nous pouvons actuellement vous confirmer cette activité pour le samedi 8 mai prochain.

Elle est organisée en commun avec l'association " La Fonderie " dont le but est de faire connaître le patrimoine industriel de Bruxelles.

L'activité commence par un rassemblement des participants à 14 heures et se termine vers 18 heures 30.

Un guide de l'association accompagne les participants et décrit les diverses gares expliquant notamment le pourquoi de l'implantation des bâtiments à tel ou tel endroit.

La visite commence donc par un rassemblement à la Place Rouppe où se trouvait anciennement la gare dite des Bogards. Une petite promenade à pied amène les participants à la gare du Midi. Les participants prennent alors le train pour passer la Jonction et arri-

Diverses suggestions sont évoquées, y compris une majoration spontanée de la cotisation de base dont le montant peut difficilement être sensiblement augmenté. Lors de sa prochaine séance le comité examinera prioritairement les moyens d'améliorer les finances du club.

En conclusion, les comptes de l'exercice 1998 sont approuvés et déchargés en est donnée au trésorier.

En ce qui concerne les activités, le nouveau canevas de réunions est approuvé. Suggestion est faite d'organiser une visite ou excursion en autocar à l'instar d'autres clubs : à examiner sur le plan de l'opportunité et du risque financier.

La date du 27/2 est confirmée pour la réunion d'au-revoir à Michel et Arlette Broigniez. Lieu : Het Spoorloos à Tervuren.

Détails pratiques page 15 (ci-contre)

ver à la gare de Jette. D'autres trains les amènent successivement à la gare du Nord, à la gare de Schaerbeek et enfin à la gare du Quartier Léopold d'où on regagne la Place Rouppe après un petit verre de l'amitié offert par l'association.

Le prix pour participer à l'activité revient à BEF 600- que le comité vous prie de régler au compte de la Section bruxelloise n° 068-2027267-91 avec la mention " activité du 8 mai 1999 ".

Il est évident que les membres de la section du Centre sont invités à participer à l'activité aux mêmes conditions.

La limite des inscriptions est fixée au 20 avril prochain.

Comme le nombre de participants est limité à 20 à la demande de l'association, si leur nombre devait largement dépasser la limite imposée, on peut prévoir une après-midi de visite supplémentaire.

Nous vous espérons les plus nombreux possible.

Réunion d'au-revoir à Michel et Arlette Broigniez

Cette rencontre amicale annoncée pour le 27 février se déroulera à partir de 17 h à la Brasserie Spoorloos Station située à proximité du terminus STIB de Tervuren, dans un bâtiment de l'ancienne ligne 160.

Un buffet de sandwiches en self service est prévu, la participation aux frais, une boisson au choix incluse, est de BEF 300 à verser dès que possible au compte de la section de Bruxelles avec la mention 27/2/99.

Les inscriptions tardives seront acceptées au secrétariat jusqu'au 25 février inclus.

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

Secrétariat de la section de Bruxelles

Vendredi 26 février

- Echos de Nürnberg 99 par Guy Bridoux
- La Suisse à toute vapeur (1^{ère} partie) – Projection video par Michel Liégeois

Vendredi 19 mars

- Deux et trois rails : Mode d'emploi par Jean-Pierre Tramasure
- L' «Athus – Meuse » en dias par Claude Defechereux

Vendredi 23 avril

- Les fous de la vapeur – Vidéo de Jacques nicaise

*Attention, changement
d'adresse à partir du 1er
mars 1999*

Nouvelle adresse :

Avenue Hansen-Soulié, 79

Bte 6, 1040 Bruxelles.

Téléphone : (02) 733 72 97



A.M. 96 en provenance de Lille, à Liège-Palais le 3 octobre 1998 – Photo Guy Bridoux

C.F.C. - Statuts

(tels que modifiés lors des assemblées générales du 15 janvier 1999)

ART 1

L'association dénommée « Club Ferroviaire du Centre » (en abrégé C.F.C.) est une association de fait qui a pour but de favoriser les contacts entre amateurs de chemins de fer tant réels que miniature, et de promouvoir le rail auprès du grand public.

Elle pourra utiliser dans ce but les moyens qui lui semblent les meilleurs .

ART 2

Le C.F.C. a été fondé à La Louvière en février 1975 par Messieurs Olivier Banneux, André Bastin, Freddy Deckx, Richard Debliquit, Fernand Drugmand, Pierre Gilsoul, Pierre Hauteфин, Jacques Lechien, Luc Tennstedt et Michel Thiry. Une section a été fondée à Bruxelles en mai 1981 par Messieurs Michel Broigniez et Jean Mathurin.

Le C.F.C. est établi dans l'agglomération louviéroise et est constitué pour une durée illimitée.

ART 3

Le C.F.C. s'interdit tout débat interne politique, syndical ou religieux.

ART 4

Chaque section est gérée financièrement de façon autonome par un comité élu en assemblée générale et composé d'un président, d'un secrétaire et d'un trésorier. Le comité est chargé de la gestion journalière et s'en occupe en bon père de famille.

Le comité peut s'adjoindre un certain nombre de responsables nommés en fonction des diverses activités de leur section. Ces responsables participent aux réunions du comité et y ont droit de vote.

Le comité élit en son sein un vice-président qui remplace le président en cas d'absence, d'incapacité ou de démission dans toutes ses fonctions.

ART 5

Chaque membre est libre de participer ou non aux réunions organisées par le club. Dans la mesure du

possible, les membres du comité sont tenus d'y participer.

ART 6

En cas de dissolution du C.F.C., l'actif sera versé à un club ou une association poursuivant les mêmes buts ou à une œuvre de bienfaisance.

En cas de dissolution d'une section, l'actif sera versé à l'autre section.

La dénomination de l'association « C.F.C. » reste sa propriété pendant 10 ans après sa dissolution.

ART 7

L'association est composée de membres effectifs et de membres bienfaiteurs.

Sont membres effectifs ou bienfaiteurs ceux qui payent la cotisation correspondante dont les montants sont fixés par le comité.

La signature du père ou du tuteur est indispensable pour les moins de 18 ans.

ART 8

Chaque nouveau membre reçoit une copie des statuts. Le paiement de la cotisation donne droit à la carte de membre du C.F.C. que le secrétaire délivre au membre dès réception de la somme correspondante à la cotisation de l'année.

Par le paiement de la cotisation, les membres adhèrent aux présents statuts et aux décisions que le comité est habilité à prendre.

ART 9

Chaque membre reçoit au moins quatre fois par an un bulletin informatif dénommé « Ferro-Flash ».

ART 10

Les cotisations payées pour l'année civile en cours restent acquises à l'association en cas de démission, de décès ou d'exclusion.

ART 11

Est déclaré démissionnaire tout membre qui n'a pas acquitté sa cotisation pour le 15 avril de l'année civile concernée.

Tout membre peut se retirer du club en donnant sa démission par écrit au secrétaire.

ART 12

Est exclu tout membre qui nuit à la bonne marche du club. Cette décision est prononcée par le comité, ratifiée à la prochaine réunion mensuelle et publiée dans le « Ferro-Flash ».

ART 13

Le membre démissionnaire ou exclu et les ayants droit d'un membre démissionnaire, exclu ou défunt, n'ont aucun droit à faire valoir sur l'avoir du C. F. C.

ART 14

Il est tenu une assemblée générale annuelle. Celle-ci se tient au cours du premier mois de l'année civile lors de la réunion mensuelle.

Y ont lieu :

- l'approbation des comptes de l'année écoulée
- la présentation du rapport annuel des activités du club
- la présentation et l'élection des nouveaux membres du comité
- la modification éventuelle des statuts

Toutefois, à la demande du comité ou d'une moitié des membres de l'association, il peut être tenu une assemblée générale extraordinaire. Son ordre du jour sera établi par le comité en accord éventuel avec les demandeurs.

ART 15

Les mandats du comité sont valables deux ans. Le comité est rééligible dans sa totalité. L'assemblée générale doit veiller à ce que tous les postes ne soient pas changés la même année. Il existerait ainsi une alternance au sein du comité qui ne risquerait pas d'être bouleversé dans son action, sauf cas de force majeure.

La candidature de nouveaux membres du comité

doit être envoyée par écrit au secrétaire de sa section avant le 30 novembre.

Si, par suite d'une exclusion, d'une démission, d'une incapacité ou du décès d'un membre du comité, une place se trouve vacante au sein de ce comité, celui-ci élira un remplaçant qui achèvera le mandat en cours.

Pour pouvoir présenter sa candidature au comité, il faut être membre de l'association depuis deux ans au moins.

ART 16

Le président représente sa section dans tous les actes de la vie civile et notamment dans les relations avec les autres clubs ferroviaires et les sociétés d'exploitation de chemins de fer.

ART 17

Le secrétaire est chargé de la correspondance pour les relations avec les autres clubs, les sociétés d'exploitation de chemins de fer, ou d'autres firmes ou associations pouvant procurer des avantages aux membres du club.

ART 18

Le trésorier est chargé de tout ce qui concerne la gestion financière de sa section. La comptabilité doit être régulière et il doit tenir le comité au courant du compte.

ART 19

Les membres du comité se réunissent aussi souvent que l'exige la gestion de leur section.

Les réunions du comité sont présidées par le président, ou en cas d'empêchement par le vice-président.

Un membre du comité empêché pour raisons majeures peut donner procuration écrite à l'un de ses collègues au choix. Chaque membre ne peut avoir plus d'une procuration.

Les décisions du comité sont prises à la majorité des deux tiers et sont sans appel en ce qui concerne la gestion journalière. Toute autre décision qui dépasserait le stade de la gestion journalière ne pourrait être prise qu'après en avoir référé à l'assemblée générale.

Que révèlent vos Ferro-Flash ? (2^e partie)

par Pierre Rasson.

n° 120

Les décadences de la SNCB.

SNCV:schéma de la boucle devant La Louvière-Sud (hypothèse).

Traction 59 : loco articulée Beyer Garrat au 1/87^e(V).

Les propos d'As et Stuces: attelage court à élongation RIBU sur voiture FLEISSHMAN L2.

Electro-flash : les conseils d'un vieux chaudronnier (V).

n° 121

SNCB : électrification de la ligne Franco-belge Mont-Saint-Martin – Athus.

A la SNCB : feu vert pour le 160 km/h.

Situation du matériel moteur de la SNCB (1987).

Le modélisme : modules HO: système 3 rails MARKLIN K, traction en courant continu.

n° 122

Modélisme: modèle en résines : pratique du moulage.

n° 123

Notre bibliothèque en 1986.

Positionnement des attelages courts sur la LIMA type 27 et ses dérivés.

Electro-flash:protection contre les surcharges (IV).

A la SNCB : locos électriques,...

n° 124

Les locos diesels type 201, série 59. (numéro entièrement consacré).

n° 125

Rétro : La Louvière en 1959.

Rétro-flash : loco SNCB, type 93.

Les locos vapeur type G (erreurs à corriger suite à l'article paru dans le n° 124).

Les signaux en détresse (II).

SNCB : planification des moyens de traction pour les 10 ans à venir.

SNCB : situation traction en 1987.

Reportage : Cripple creek et Victor Narrow Gange Railroad.

Les conseils d'un ancien chaudronnier (V).

n° 126

HSP : haut-lieu ferroviaire international ?

Les projets il y a 100 ans (cartes postales provinciales).

Louvain : portes ouvertes au dépôt du musée et en gare (07.1987).

HL type 12 : considérations sur le record de vitesse (SNCB).

n° 127

A la SNCB : matériels moteur: situation en 1987.

La jungle des chiffres en 150 ans de chemin de fer (I).

Information : les TGV dans le pré-métro ?

n° 128

La jungle des chiffres (II).

Transformation de la loco LIMA série 27.

Doc : autorail série 42 (1971).

n° 129

Le travail du plasticard en N.

La jungle des chiffres (III).

n° 130

Automotrice SNCB : type Budd (1956) en HO.

Jeu de l'oie ferroviaire.

Nouvelle d'Helvétie.

n° 131

Febelrail: compte-rendu du 2e forum des amis du rail belge.(10.10.1988).

Liste du matériel historique vicinal en Belgique.

Modélisme : motorisation universelle.

Loco type 48 sur format A3.

Rétro: Souvenons-nous – en mai 1940, la SNCB reprenait la Cie du Nord-belge.

n° 132

Calibre de contrôle pour essieu et voie (MOROP).

A la SNCB : lignes ou tronçons supprimés ou désaffectés.

CFF : nouvelles d'Helvétia.

A l'étranger : TRANSFESA – 45 années au service des transports marchandises par Chemin de fer.

Construction : générateur de bruit ferroviaire.

n° 133

A l'étranger : CFF: nouvelles d'Helvétia.

Eclairage stabilisé.

Sur format A4 : BN modular Suburban Electrical motor unit- Echelle:100°.

Modélisme : un pont sans prétention.

Améliorer notre service commercial : vitrines, fenêtres,...

Un tramway nommé plaisir.

Doc : des montres ou des trains.

n° 134

Histoire: « *nos libertés captives* », par L. d'Airemont.

Modélisme : plan d'un A R type 43 au 1/87°.

Rétro : histoire des C d F entre Lichtervelde et Dunkerque.

Sur format A4 : autorail T 43 à l'échelle 1/87°.

Construction d'un signal SNCB en HO.

A la SNCB : transformation de voitures T 4.

n° 135

Archéologie ferroviaire : les bancs de la gare de Binche, le site de Bois-du-Luc, la gare d'HSP.

Construction d'une Atlantic type 12 en HO – desins et détails (9 pages).

Titularisation des HLDES 62-63 -HSP (1973); sur la propreté des machines.

Page d'histoire ferroviaire : offre de John Cokerill pour 4 machines et tender (1835).

Quand les dépliants SNCB déraillent!

n° 136

Billet du Sud.

« Oh temps suspends ton vol ».

Transport en commun : la Belgique dans le marché.

La SNCF rallume la guerre d'Espagne (Canfranc).

MOROP : qu'est ce que c'est ?

Les nouvelles structures régionales de la SNCB et carte de réseau.

n° 137

Rétro : l'ouvrage Saint Pierre à Mariemont.

L'électrification de la ligne Mons Jurbise, Ath, Lessines, Gramont (SNCB).

Reportage : le démontage des installations de Florenne Central (Eté 1988).

A la SNCB : nouvelle installation de nettoyage de matériel voyageur à Chatelet – Charleroi.

Précisions: sur la 12 (suite du n° 135) et sur l'électrification de Paris-Bruxelles (suite du n° 136).

n° 138

Statuts su CFC (janvier-février 1989).

Le réseau belge D4 depuis le 29.05.1988 (wagons).

Marchandises par trains privés de Mariembourg à Momignies (8.12.1988).

Reportage: GLT.

Les nouvelles voitures : salon des SBB-CFF-FFS.

Compte-rendu condensé du Comité Technique du MOROP (28 et 29.08.1988).

Modélisme pour rien ou presque.

A la SNCB : le train-esposition technorama et un radar aux PN automatiques de 1^e catégorie.

Faisceau blanchisserie – Dampremy – Cokerill-Sambre.

A l'étranger : le retour de la Confédération (Espagne).

Reportage : SNCF – du TGV Sud au TGV atlantique.

n° 139

NEM 113 : Raccordement des courbes.

Signal SNCB.

Viaduc Saint-Pierre.

n° 140

Vous avez dit SNCB !; rouler belge, c'est possible!

Les livres à votre service.

Dossier : type 64 (caractéristiques + modèle allemand) – type 36 (tender) – loco type 81 et tender 31.

n° 141

Informations modélisme : les wagons Villach.

Modélisme : transformation d'une M 4, 1^{ère} classe en voiture pilote.

Acquisitions : bascule vicinale de Bourcy, wagonnet vicinal de la voie, les boules de Mons.

Commencer par le commencement.(Richardson).

n° 142

En HO : La série 1500, un intéressant outsider des

Chemins de fer Néerlandais (NS 1500+ Brith Rail EM 2).

Histoire : les traînages mécaniques houillers de Mariemont – Bascoup.

n° 143

Un TGV avant la lettre : un projet de réseau rapide à voie large (1942-45).

n° 144

La vitesse des trains miniatures.

La signalisation lumineuse SNCB.

En parcourant de vieux horaires.

Prêt ? feux! – modélisme : feux avant des locos en éclairage constant, et détection des convois.

Liste des livres et objets vendus au musée des Chemins de Fer à la gare de Bruxelles-Nord.

A gauche ou à droite (circulation)

n° 145

Informations sur l'industrie tramviaire (tram surbaissé; sybic; lignes nouvelles; rail à gorge à La Louvière,...

Petite chronique à grande vitesse (TGV).

Quand l'ancienne gare devient un centre de l'interprétation de la vie ferroviaire.

n° 146

Accidents de Chemin de Fer (1858).

La fin de la HL 36086 – hommage à Isidore Denisan.

Info : quand la gare de HSP vous dit tout sur les trams de votre région.

n° 147

Modélisme : Les voitures ex-allemandes de la SNCB (I).

La nouvelle génération de rail est arrivée (comparaison de voies en modélisme).

n° 148

Modélisme : les voitures ex-allemandes(II).

A la SNCB : mise en service de la TBL avec contrôle de vitesse.

A l'étranger : vers des gares sans voies en France ?

Journées portes ouvertes à l'atelier du matériel TGV, à Paris (Sud-Est-septembre 1989).

A la SNCV : régionalisation et autres informations.

n° 148 bis

Les Chemins de Fer Luxembourgeois.

n° 149

Modélisme : les voitures ex-allemandes (III).

Felberail (questionnaire).

A la SNCV : une nouvelle gare d'autobus à La Louvière.

Projet : le site du charbonnage St Félix.

n° 150

Rétro : « c'était le temps ou Bruxelles Bruxellait; c'était le temps ou le Centre Centrelait! »

Modélisme : tout le belge sur MARKLIN.

La signalisation en gare de Luxembourg.

Information : Charleroi, champion du gaspi ?

Lettre de la Société Régionale Wallonne du Transport (1991) TEC.

n° 151

La gare d'Haine-Saint-Pierre renaît (Club ferroviaire et Ecomusée).

Lettre de la ville de La Louvière sur la remise en état de l'aile droite de l'ancienne gare d'HSP.

Les liaisons rails-sol-train en service sur la ligne Charleroi – Saint-Ghislain.

Braine-le-Comte et Soignies : le train sifflera deux fois – 150 ans de rail!

Suppression de la remise d'HSP (atelier de traction); en couverture.

n° 152

Archéologie industrielle : le musée Cruquius (Hollande).

Ville de Laon : le tram automatique.

A la gare d'Haine-Saint-Pierre : pour sortir du train-train habituel.

Un beau voyage au Centre minier de Lewarde (Nord) – France.



Mise en nouvelle livrée de l'A.M. 604 – A.C. Mechelen, le 11 novembre 1998 – Photo Guy Bridoux

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.

Vendredi 19/02
19h30
Gare - Musée
Réunion libre
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 20/02
14h30 à 18h
Gare - Musée
Réunion de travail
Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 21 février
à partir de 8 h
Bourse en tout genre
Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert (B)

Dimanche 21 février
de 11h. à 16h.
Bourse ADLER
Koblenzer str. 80
Bonn-Bad Godesberg

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
à partir de 20 h
CFC - Bruxelles
Réunion mensuelle
Local " La Ruche "
Rue de la Ruche
Schaerbeek
Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 26/02
19h30
Gare - Musée
Réunion libre
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 27/02
14h30 à 17h30
Place Caffet
Bibliothèque
Travaux réseau vicinal
Jean Boudart - (071) 84 27 92
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 27 février
Réunion d'au-revoir à
Michel et Arlette Broigniez

voir détails page 15

Les 27 et 28 février
de 9h.30 à 18h.
Trains, modélisme, passion
Exposition, Bourse
Salle P.HERMAN
Wasquehal (F)

Dimanche 28/02
MTUB
Avenue de Tervueren 364B
1150 Bruxelles
Voyage sur le réseau
de la STIB
en motrice 5000
Participation du CFC
Prix
600 BEF (membres)
700 BEF (non membres)
Rendez-vous à
La Louvière Sud à 7h
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 28 février
de 9h.30 à 14h.
Bourse d'échange
internationale
Collège N.D. de la Paix
Erpent (Namur)

Dimanche 28 février
de 8.30 à 13 h
AFCC
Association ferroviaire des cheminots de
Charleroi
Bourse d'échange
Salle de la Régence
(sur la Grand-Place de marcinelle-Centre)
Rue de l'Ange, 5
Charleroi (Marcinelle)
PAF : 60 BEF

Vendredi 5/03
19h30
Gare - Musée
Réunion libre
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

Samedi 6/03
14h30 à 18h
Gare - Musée
Préparation des locaux
pour l'activité du dimanche
Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 7/03
10h à 18h
Gare - Musée
Animation en gare
Chemins de fer de la RDA

14h
Démonstration du système
Digital Arnold
par Pierre Hautefin
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

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

Guy Bridoux

Vice-président, président a.i.
Coordinateur Ferro Flash
(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
(CFF, RhB, FO, BLS)

Gilbert Collin

Responsable du réseau FSR
(02) 770 45 20 (journée)
Electricité, électronique

Pierre Cooreman

Responsable du local FSR
(02) 460 13 40
Electricité, électronique, informatique

Roger Lefrancq

Responsable du local FSR
(02) 523 15 97

Victor Lognard

Responsable du local FSR
Représentant des Papys
(02) 215 91 63

Paul Steckelmacher

Trésorier
(02) 672 86 08

Marc Symons
Secrétaire

Responsable du réseau FSR
(02) 733 72 97

Jean-Pierre Tramasure

Coordination des réunions
Responsable du réseau de FSR
(010) 41 54 91
Alimentation mixte 2 et 3 rails
Prêt de documentation

Jean-Luc Wyns

Responsable du local FSR
(02) 395 40 14 en soirée
Réglementation SNCB, CFL,
matériel SNCB

Vendredi 9/04
19h30

Gare - Musée

**Préparation des locaux
pour l'activité du dimanche**

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 10/04

14h30 à 17h30

Place Caffet

Bibliothèque

Travaux réseau vicinal

Jean Boudart - (071) 84 27 92

J.L. Francq - (064) 44 25 71

Samedi 10 avril

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 11 avril

10h à 18h

**Gare - Musée
Animation en gare**

Les 59

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Mardi 13 avril

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 16/04

19h30

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 17/04

14h30 à 18h

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05

Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 18 avril

Visite CFC au

**Petit Train à Vapeur
de Forest**

Chaussée de Neerstalle 332 B
à 1190 Forest

Infos J.L. Francq - (064) 44 25 71
ou via lettre timbrée self adressée.

Dimanche 18 avril
à partir de 8 h

Bourse en tout genre

Shopping Center
Woluwe-Saint-Lambert (B)

Vendredi 23 avril

à partir de 20 h

CFC - Bruxelles

Réunion mensuelle

Local " La Ruche "

Rue de la Ruche
Schaerbeek

Marc Symons - (02) 733 72 97

Samedi 24 avril

Grande bourse d'échange

Palais des exposition, Hall 2
Charleroi

Week-end du 24 et du 25 avril

**Salon international
du modélisme**

Palais des exposition, Hall 2
Charleroi

Week-end du 24 et du 25 avril
de 8h.30 à 13h.

**Bourse d'échange
ferroviaire**

Salle De Gilde, stationstr. 60
Maldegem

Mardi 27 avril

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 1^{er} mai

de 11h. à 16h.

Bourse ADLER

Koblenzer str. 80
Bonn-Bad Godesberg (D)

Vendredi 7 mai

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 8 mai

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 7 mars
De 11h. à 16h.
Bourse ADLER
Gürzenich, Martinsstr.- Köln (D)

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
Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 12/03 - 19h30
Gare - Musée
Réunion libre
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Vendredi 12 mars
CFLL
Cub Ferroviaire Froidmond Locomotion
Jean-François Huart présentera
des diapositives sur
**Les vapeurs à voies étroites
en ex-RDA (Saxe)**

(02) 654 05 79

Samedi 13/03
14h30 à 17h30
Place Caffet
Bibliothèque
Travaux réseau vicinal
Jean Boudart - (071) 84 27 92
J.L. 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 19/03 - 19h30
Gare - Musée
Réunion libre
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Vendredi 19 mars
CFC - Bruxelles
à partir de 20 h
Réunion mensuelle
Local "La Ruche"
Rue de la Ruche
Schaerbeek
Marc Symons - (02) 733 72 97

Samedi 20/03
14h30 à 18h
Gare - Musée
Réunion de travail
Didier haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 21 mars
à partir de 8 h
Bourse en tout genre
Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert (B)

Vendredi 26/03
19h30
Gare - Musée
Réunion libre
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 27/03
14h30 à 17h30
Place Caffet
Bibliothèque
Travaux réseau vicinal
Jean Boudart - (071) 84 27 92
J.L. Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 28 mars
De 11h. à 16h.
Bourse ADLER
Stadthalle
Köln-Mulheim (D)

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

Vendredi 2 avril
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 2/04
19h30
Gare - Musée
Réunion libre
Jean-Luc francq - (064) 44 25 71

Samedi 3/04
14h30 à 18h
Gare - Musée
Réunion de travail
Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Comité de la section « Centre »

Président d'honneur

Pierre Hauteфин
(064) 44 99 60
Rue Argentin, 1 - 7140 Morlanwelz

Président

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

Vice-président

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

Trésorière

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

Commissaires

Jean Boudart
Modélisme, gestion de la bibliothèque

Frédérique Cheron
Assistant bibliothécaire
Rue Albert-Elisabeth, 11
7134 - Péronnes

Dimitri Crugenaire
Responsable réseaux

Didier Haesebroek
Gérance des locaux, responsable réseaux

Jacques Lechien
Commissaire aux comptes (ad interim)
Rue Codefroid, 48 - 7100 Besonrioux

Marc Pater
Gérance des locaux
(064) 28 31 57
Rue Henri Léonard, 50 - 7170 La Hestre

Comité « ados »

Jérôme Dubois
Barbara Francq
Nathalie Francq