



Mars - Avril 1999

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
17797

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Secrétariat Bruxelles

Marc Symons

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

Secrétariat Centre

Jean-Pierre Hoven

Rue A. Wart, 181
7170 – Fayt-lez-Manage
(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

Propos

Réflexions sur la crise du chemin de fer
par Claude Binamé p 3

Tourisme ferroviaire

Le musée de la DGEF à Neustadt an der Weinstrasse
par Marc Symons p 5

Reportage

Echos de la foire de Nürnberg 1999
par Guy Bridoux p 8

Dossier

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 12^e partie
par Guy Bridoux p 12

Divers

L'Ecomusée régional du Centre p 18

Arlette & Michel remercient le CFC p 20

Ferro Flash Photo p 21

Infos Bruxelles p 22

Agenda p 23

Photo de couverture

*La E 17 113 - 1'Do 1' - Locomotive électrique pour trains rapides (Voir article page 5)
Ce type été mis en service par la DRG en 1928/29. La 17 113 était la première
d'une série de 38. Les locomotives de la série 17 sont entraînées sur les quatres
axes par des moteurs doubles, un par axe. Elle fut achetée par la DGEF en 1980
Photo Marc Symons*



Les voies 1 à 3 de la nouvelle gare de Halle en cours de construction, mars 1999
Photo guy Bridoux

Réflexions sur la crise du chemin de fer

par Claude Binamé

Certains d'entre vous ont pu lire dans le journal "LE SOIR" du samedi 21 novembre, dans le courrier des lecteurs et suite à l'enquête qu'il avait lancée, plusieurs réflexions, dont celles que vous trouverez ci-après, au sujet de la crise que traverse actuellement le Chemin de Fer en Belgique.

Toutefois, le texte qui a été publié par le journal avait été amputé de près de la moitié de ses

arguments et a donc ainsi été dénaturé en n'y relevant que les critiques à l'encontre de l'organisation et non pas la défense que j'en prenais en analysant les causes plus profondes du mal.

Vous trouverez donc, ci-dessous, le texte intégral que je laisse à votre appréciation avec l'espoir qu'il réponde également à vos préoccupations.

Haro sur le baudet, mais qui est le baudet ?

Il est de bon ton, actuellement, de critiquer violemment la politique générale de la S.N.C.B., mais n'est-ce pas un peu trop facile ?

Certes, il n'est pas agréable d'attendre dans toutes les intempéries un train en retard ni d'y voyager debout sur la plate-forme pour rejoindre quotidiennement son lieu de travail.

Mais à qui la faute ?

La S.N.C.B. a cru bien faire en augmentant considérablement son offre générale, et je suis le premier à dire qu'elle y a très bien réussi et que de nombreuses relations ont été considérablement améliorées. Ne l'eut-elle pas fait qu'elle aurait encore été plus critiquée.

Hélas, la réalité sur le terrain est souvent battue en brèche par des événements regrettables et généralement imputables aux conditions d'utilisation de matériel et d'infrastructures à la limite d'usure et qui eussent dû être remplacées depuis longtemps si les pouvoirs politiques avaient eut le courage de consacrer les sommes nécessaires à l'amélioration de ce service public

au lieu de favoriser à outrance l'utilisation des transports individuels. Dans ces conditions, la menace du ministre Daerden de pénaliser d'avantage la S.N.C.B. est tout à fait inopportune !

Au lieu de construire des milliers de kilomètres d'infrastructures routières et de pousser à la consommation de la bagnole par des slogans aussi débiles que "mon auto c'est ma liberté", il aurait mieux valu investir dans les infrastructures et le matériel ferroviaire afin de créer un outil performant qui aurait permis de s'affranchir du transport individuel.

Mais seulement, c'est oublier que la bagnole rapporte de l'argent, beaucoup d'argent, à l'Etat, et qu'au passage certaines personnes et institutions (entreprises de constructions, lobbies pétroliers et automobiles, politiciens de quartiers de tous poils, etc...) ne se privent pas d'en profiter avec plus ou moins d'honnêteté (généralement plutôt moins que plus).

La politique du logement et des infrastructures industrielles n'est pas non plus à féliciter dans ce contexte, car comment pouvez vous inciter les

travailleurs à favoriser les transports en commun alors qu'on a permis aux industriels de notre pays de s'installer dans des zonings extérieurs à toute desserte valable par ces moyens de transport. Cherchez par exemple comment vous pouvez aller travailler au Keiberg si vous habitez à Moulinsart si ce n'est en utilisant votre voiture. Et les frais de ces déplacements, qui sont donc supportés par les travailleurs, rapportent encore plus d'argent à l'Etat puisque toute dépense relative à l'utilisation d'une voiture est lourdement taxée.

Il est donc grand temps de songer à arrêter complètement les dépenses en faveur du trafic routier et de verser ces mêmes sommes (pas un franc de moins !) pour construire ou reconstruire les infrastructures ferroviaires nécessaires, acheter le matériel roulant et engager le personnel indispensables.

Il est aussi grand temps de secouer le cocotier des politiciens afin qu'ils aient le courage de l'action rapide et non plus de se laisser porter par les vagues d'atermoiements inefficaces.

C'est maintenant que les décisions doivent être prises et les travaux immédiatement entrepris et non pas aux horizons 2005 ou 2010 comme cela a déjà été trop souvent écrit.

Il est également temps, entre autres, de mettre au pas certains citoyens, relayés par leurs politiciens de quartier, qui veulent freiner toute espèce de développement des infrastructures ferroviaires pour préserver leur petit intérêt égoïste, que ce soit en matière d'aménagement du territoire (phénomène nimby) ou de politique linguistique (franchissement du territoire au seul profit du voisin d'en face).

Que l'on construise donc sans plus tarder les voies supplémentaires qui sont nécessaires sur certaines lignes, que l'on crée enfin ce RER autour de Bruxelles mais en pensant à des itinéraires utiles et des fréquences acceptables, que l'on aménage convenablement les installations pour les voyageurs (gares pratiques et avenantes, quais hauts, parkings suffisants et gratuits, etc...) et que l'on conçoive et achète du matériel roulant moderne et spécialisé (planchers bas, plates-formes au niveau des quais, aménagements intérieurs pratiques, éclairage suffisant, etc...).

C'est à ce prix, et avec cette volonté seulement, que l'on donnera au chemin de fer les capacités qui lui sont nécessaires pour faire face au développement social des communications dans un esprit du bien être pour tous et de la sauvegarde de notre patrimoine naturel.



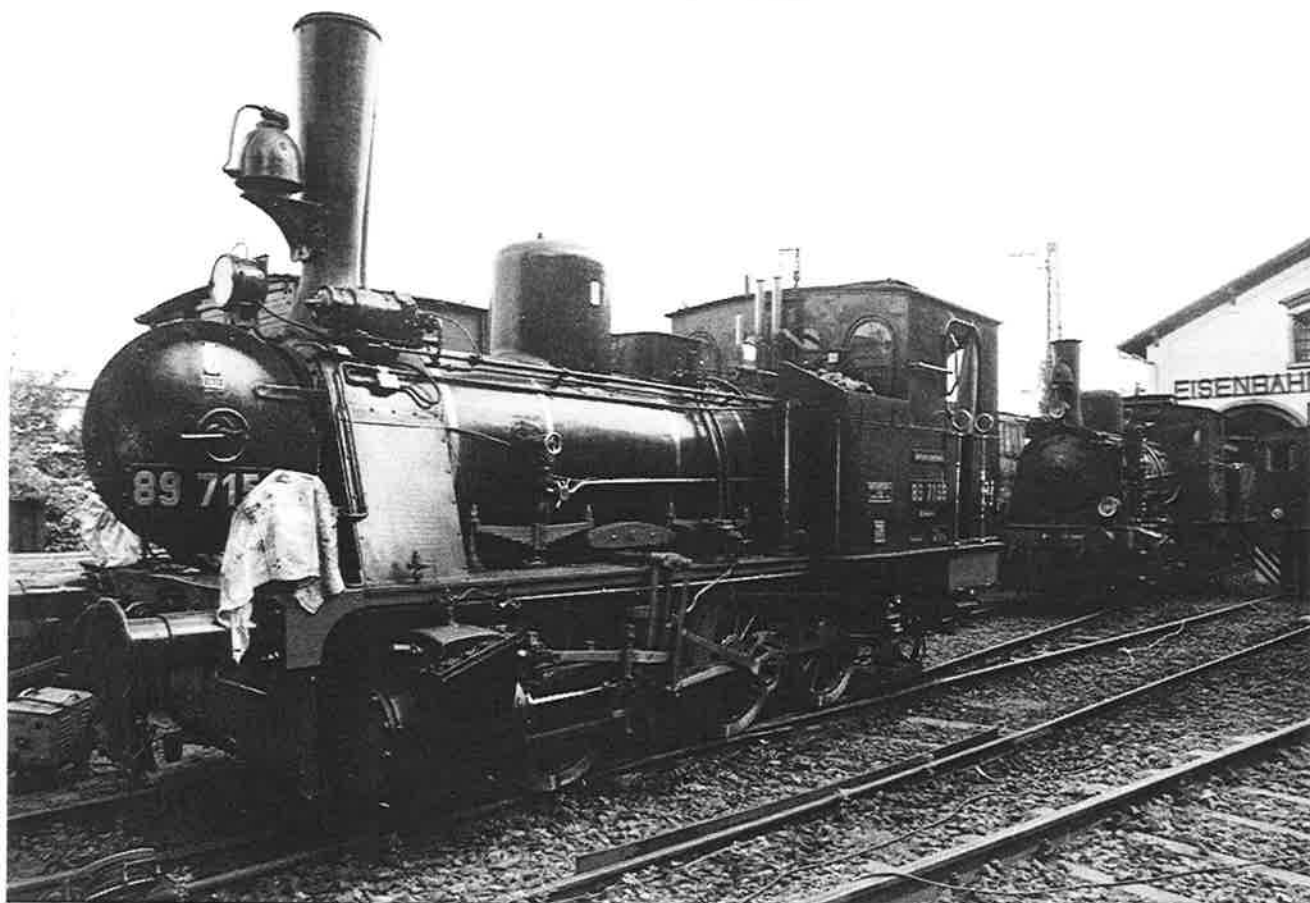
A l'occasion de la récente exposition Modelleisenbahn de Köln, Märklin présentait une maquette de BR 120 en livrée commémorant le 70^e anniversaire de Mickey Mouse, dont le modèle réel était exposé en gare de Köln-Deutz — Köln le 20 novembre 1998 — Photo Guy Bridoux

Le musée de la DGEG (DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE *) à Neustadt an der Weinstrasse

par Marc Symons

Une des plus belles collections ferroviaires d'Allemagne peut être admirée à Neustadt an der Weinstrasse, une ville de taille moyenne, comme son nom l'indique située dans une région viticole. Le musée appartient à la DGEG et est installé dans l'ancien dépôt. Le bâtiment date de l'époque 1. C'est une des plus anciennes constructions ferroviaires d'Allemagne.

La DGEG dispose en fait de deux musées avec deux collections bien distinctes. Tandis que le musée de Neustadt/W. présente essentiellement du matériel qui a circulé dans le sud de l'Allemagne, l'autre musée, situé à Bochum-Dahlhausen est consacré au matériel qui a roulé dans le Nord. Le musée fut créé en 1981 et contient quelques pièces uniques.



La 89 7159 devant les bâtiments du musée. La 89 7159 est une T3 prussienne - Cn2. Ce type de locomotive a été construit pour le service sur des lignes secondaires. Elle fut construite au nombre de 1300 exemplaires. Elle furent en service sur des lignes privées jusque dans les années soixante. La 89 7159 circule actuellement régulièrement sur une ligne musée et touristique de la région — Photo Marc Symons



"Die Pfalz" - 2An2 - Crampton (Locomotive pour trains rapides) est une copie en état de fonctionnement d'une machine de 1853.

La copie a été réalisée en 1925 aux ateliers de Weiden (RAW WEIDEN) d'après d'anciens plans.

Elle peut atteindre une vitesse de 100 km/h devant des trains légers

Photo Marc Symons

Ainsi nous pouvons admirer :

- un wagon de marchandises datant de 1846,
- la copie (1925) d'après plans originaux de la Pfalz de 1853,
- une locomotive Crampton,
- une rame électrique ET11 de 1935,
- deux locomotives diesel V36 dont une provenant de l'ancienne Wehrmacht,
- la prestigieuse BR 18 505 (S 3/6 bavaroise) qui naguère tirait des trains de luxe tel que l'Orient Express,
- un chasse-neige à vapeur.

Je n'en dirai pas plus, il vaut mieux y aller.

La section Neustadt an der Weinstrasse de la DGEG exploite également une ligne de chemin

de fer musée entre Lambrecht et Elmstein. La ligne musée porte le nom assez amusant de KUCKSBÄHNLE. Les trains circulent également sur la ligne DB Neustadt/W. - Lambrecht (20 km au total). Le matériel roulant est composé d'anciennes voitures d'origine wurtembourgeoises et des matériel provenant de la Deutsche Reichsbahn. Il est stationné au musée.

En dehors d'un petit catalogue la DGEG édite plusieurs ouvrages traitant des chemins de fer.

Neustadt an der Weinstrasse est à 400 km de Bruxelles. On y arrive facilement par l'autoroute Bruxelles (E40) - Liège, puis direction Verviers, par Prüm, Bitburg, Trier, à Trier choisir la direction Koblenz (E44) pendant quelques km, puis bifurquer vers Kaiserslautern (route 602 - attention la direction Kaiserslautern n'est pas indiquée, uniquement le numéro de la route).

Si vous ratez la sortie, continuer vers Hermeskeil où vous pouvez rejoindre l'autoroute 1/E422. Ce sera l'occasion de visiter éventuellement le musée de Hermeskeil qui a fait le sujet d'un article antérieur.

Ensuite à Landstuhl toujours suivre la direction Kaiserslautern (E50/6). A la sortie Enkenbach-Alsenborn choisir la direction Lambrecht, Neustadt/W.

Attention, certainement jusque fin septembre 1998, la route par Lambrecht est barrée. Il faut alors continuer jusqu'à Grünstadt. A Grünstadt, quitter l'autoroute et descendre sur Bad Dürkheim. Vous pourrez admirer les vignes et quelques beaux villages et petites villes.

Neustadt an der Weinstrasse est également accessible en train. Bruxelles – Luxembourg – Trier – Saarbrücken – Neustadt/W.

Le musée se situe en face du bâtiment de la gare de Neustadt. Lorsque l'on fait face au bâtiment, aller vers la droite, puis tourner à gauche, traver-

ser le pont qui surplombe le chemin de fer, après le pont prendre la rue à gauche qui longe la gare. L'entrée du musée est indiquée par un panneau, descendre les escaliers.

Le musée est ouvert le samedi, le dimanche et les jours fériés uniquement de 10.00 à 16.00 hrs.

Le prix d'entrée : 6 DEM

L'adresse :

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE *

Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstrasse + Kuckucksbähn

Hindenburgstrasse 12

67433 NEUSTADT

L'entrée du musée se trouve SCHILLERSTRASSE 1994.

* Fondation Allemande pour l'histoire des chemins de fer.



*Présentation à la presse de l'AM 606 dans sa nouvelle livrée, à Bruxelles-Midi, le 22 mars 1999
Photo Guy Bridoux*

Echos de la foire de Nürnberg 1999

par Guy Bridoux

Nürnberg s'enorgueillit d'être fabricant et exportateur de jouets depuis le quatorzième siècle. Créée lors de la reprise économique succédant à la deuxième guerre mondiale, la foire internationale du jouet de Nürnberg fête ses cinquante ans d'existence avec fierté, mais sans faste particulier.

Elle a néanmoins décidé d'honorer, au cours d'une séance académique, les soixante firmes qui ont assuré une présence constante depuis le début de son existence. Parmi celles-ci, l'on trouve une proportion importante de constructeurs familiaux du modélisme ferroviaire : *Arnold, Faller, Fleischmann, Kibri, Märklin, et Vollmer.*

Les professionnels sont unanimes : l'avenir du train électrique miniature est lié à la poursuite du développement des techniques numériques

Si le nombre d'exposants avoisine toujours les 2800, dont 181 trouvent place dans le hall 4 réservé au train et à ses accessoires, décor et véhicules routiers inclus, le nombre de visiteurs est en lente décroissance après un sommet atteint en 1995 (- 7 % en 1998), crise économique prolongée oblige.

Le souci de comprimer les frais généraux à tous les stades de la chaîne de distribution a un effet pervers beaucoup plus marqué encore sur la durée de séjour des visiteurs : celle-ci a chuté d'une moyenne de 2,6 jours, il y a quelques années, à 1,2 jour en 1998. En conséquence, la direction de la foire a décidé d'en réduire la durée à six jours au lieu de sept, les quatre prochaines années, afin de permettre aux exposants de réduire parallèlement leurs charges.

Les organisateurs estiment qu'il y a près d'un million d'articles présentés, toutes disciplines confondues, parmi lesquels 60.000 nouveautés en ce compris les améliorations et redécouvertes. Il est symptomatique de noter que 45 % du chiffre d'affaires de 1998 fut réalisé avec ces nouveautés, dont un cinquième seulement est encore présent l'année suivante (cette estimation n'inclut pas les jouets électroniques du genre Multimédia dont la durée de vie commerciale n'excède pas quelques mois).

Cette tendance générale ne peut, hélas, que conforter les fabricants dans leur tentation de multiplier les fabrications uniques, et autres séries spéciales, au détriment d'un catalogue de base qui pourrait être mieux étoffé, et d'une difficulté accrue pour l'amateur de gérer son budget.

Par ailleurs, le souci d'offrir au débutant des boîtes de départ attractives et des gammes de matériels accessibles à de petits budgets est confirmé chez la plupart des grands constructeurs de modélisme ferroviaire.

Sur un plan technique, l'électronique et les techniques numériques sont de plus en plus présentes, les télécommandes se perfectionnent et nombreux sont les constructeurs qui proposent leur matériel de traction en quatre versions, deux ou trois rails, avec ou sans décodeur.

Cette approche est d'autant plus facile que dans tous les systèmes numériques, y compris chez Märklin, le moteur fonctionne sous courant continu, et que l'on peut donc se contenter d'un seul type de moteur, les différences se situant dans le module électronique associé.

Les professionnels sont unanimes : l'avenir du train électrique miniature est lié à la poursuite du développement des techniques numériques.

Nouveautés belges annoncées en 1999

AMW – (HO)

Pas de nouveauté belge identifiée

ARNOLD – (N)

Pas de nouveauté belge identifiée

BREKINA – (HO)

Pas de nouveauté belge annoncée, mais des dossiers ont été préparés par l'importateur : des surprises sont donc possibles.

BUSCH – (HO)

Le catalogue des nouveautés fait l'impasse sur les matériels belges néanmoins exposés, mais le catalogue 99 mentionne :

- Une ambulance militaire, sur base d'une Ford Transit (43791),
- Un véhicule postal, nouveau logo, Citroën Jumper (47361),
- Camion ABX, Mercedes (40781),
- Véhicule Electrabel, Mercedes Sprinter (47817),
- Une paire de croix de St. André pour P.N.

En complément, pour la fin de l'année :

- Un minibus STIB,
- Un véhicule SNCB ép.III type Citroën HY

EURO-SCALE – (HO)

- Les I10B "Memling" tout métal restent au programme (deux numérotations),
- La SR2 Bar-Dancing en version brune RAILTOUR, avec bandeau arc-en-ciel.
- Un fourgon Dms en livrée C1 avec bandeau arc-en-ciel RAILTOUR,
- Un wagon Interfrigo SNCB type Ibcefs.

FLEISCHMANN – (HO)

- Une HL type 93 dérivée d'une BR91 de la DB (934030), prévue également en 3R (931030). La version avec décodeur numérique n'est pas annoncée bien que disponible dans la version DB.
- Le wagon plat Res dérivé du modèle 5787 (935787), annoncé en 1998, n'a pas été produit à cause d'une non-conformité des flancs.

HERPA – (HO)

- Un camion semi-remorque Mercedes Actros de la firme ROGISTER, pour transport de vitres (145398).
- Un camion avec remorque Mercedes Actros de ROGISTER Logistik (145466)
- Une bétailière Renault, de la firme MAES n.v.

JOCADIS

Echelle HOM

- La remise SNCV d'Enghien
- L'automotrice à bogies type Braine-le Comte, et sa remorque, en collaboration avec FERRIVAN.
- Une remorque à essieux pour autorails SNCV.

Echelle HO

- En collaboration avec LSM et SACHSEN-MODELLE, les voitures internationales I4 et I5 dans toutes leur variantes, telles qu'annoncées, étalées sur trois ans. Un projet de cette ampleur a inévitablement pris quelque retard : les premières voitures I5Bc sont attendues pour 7/99.
- En collaboration avec LEMACO, mais pour le début de l'an 2000 seulement, la HLE 18 en deux livrées différentes.
- La HLD51, non plus en kit mais montée, peinte, prête à rouler.
- L'autorail type 603 en kit de métal blanc.

JOUEF – (HO)

La HLE série 13 est annoncée, sans être présentée sur le stand, tout comme sa soeur série 3000 des CFL, toutes deux en quatre versions : deux ou trois rails, avec ou sans décodeur numérique.

Il est à espérer que le malaise qui subsiste dans la distribution des produits du groupe RIVAROSSO n'aura pas d'incidence sur la production de ces modèles.

KLEINMODELLBAHN – (HO)

- Un porte-coils fermé type Tams
- Un wagon plat type Rs.

LEMACO – (HO)

En collaboration avec JOCADIS la HLE 18, en variante de la SNCF 40100 confirmée, mais sans prototype visible la disponibilité étant fixée au début de l'an 2000. Version d'origine (097/2) et actuelle (097/3).

LILIPUT – (HO)

Pas de nouveauté SNCB annoncée.

LIMA – (HO)

Pas de nouveauté SNCB annoncée.

L'importateur reste dans l'expectative tant que les modalités de la distribution des produits du groupe ne sont pas clarifiées

L S MODELS – (HO)

Il eut été étonnant que le programme ambitieux annoncé l'an dernier ne prenne pas quelque retard, retard le plus souvent justifié par le souci de mettre sur le marché un matériel aussi conforme que possible au modèle réel.

A la grande déception des visiteurs belges aucune reproduction de voiture SNCB n'était visible sur le stand de SACHSENMODELLE, où il se disait que le prototype de la caisse I10 était prêt en usine, et qu'une première série de voitures I10 en livrée C1 pourrait être livrée en 5/99, les pre-

miers fourgons Dms en livrée C1 apparaissant alors en 7/99.

Les voitures USI prendront un retard plus important, le promoteur français S.A.I. ne poursuivant pas sa collaboration avec SACHSENMODELLE.

MARKLIN – (HO)

- Un couplage de HLD séries 52 et 53 (34664) en version originale à deux phares et toiture conforme, un engin étant motorisé, l'autre étant équipé d'un bruitage caractéristique. Sortie : 9/99
- Une HLE type 122, qui n'était présente que sous forme d'une maquette grossière, devrait sortir en version bicolore en 11/99.
- Une paire de wagons porte-coils Shimms en livrée B-Cargo (47205)
- Une paire de wagons-citernes à essieux, dont un Shell, (48541)

A l'étude pour l'an 2000 : une HLD type 205, la HL 27003 à condenseur et, surprise, des voitures M2. La nouvelle BR55 de la DB parmi les nouveautés 99, laisse également entrevoir une future type 81 qui serait différente de la Fleischmann de l'an dernier.

En collaboration exclusive avec KIBRI, présente sur le stand de cette marque mais pas dans son catalogue, une reproduction de la cabine de Que-nast. Superbe.

O.V.B. – (HO)

Le programme de voitures K1 se poursuit par l'édition des voitures K1A ayant été utilisées, un temps, dans des services internationaux. Il est prévu deux coffrets de quatre voitures, l'un pour l'époque III, l'autre pour l'époque IV

Un coffret VENNBAHN permettra par ailleurs de représenter trois voitures K1 et une voiture-restaurant utilisée sur cette ligne.

Lié au programme général de L.S.M. le coffret de voitures I10 et Bistro en livrée MEMLING a également été reporté à 1999.

L'étude de la motorisation de l'autorail série 45 se poursuit.

PERLMODELL – (HO)

Cet artisan a reporté à la mi-99 la préparation d'un fourgon à essieux SNCB n°27411 (129) sur base d'un fourgon ex-badois Bad11.

PIKO – (HO)

- Deux wagons-citernes de la famille bien connue, un FINA/Joassin (54182), et un ESSO/Millet (54181).
- Un porte-coils B-Cargo est également à l'étude.

RIETZE – (HO)

Le dépliant des nouveautés fait état de nombreux projets belges dont un petit nombre était déjà présenté sur le stand :

- Véhicule STIB, sur base Ford Transit (30701)
- Véhicule INTERLEC, sur base Ford Transit (50693)
- Véhicule du service des routes du M.E.T. sur base Ford Transit (30691)
- Véhicule de la protection civile, sur base Ford Transit (50723)
- Véhicule d'ambulance de la croix-rouge, sur base Ford Transit (50706)
- Véhicule du personnel de la croix-rouge, sur base Ford Transit (50724)
- Véhicule de pompiers, sur base d'une VW Caddy (50852)
- Camion La Poste, nouveau logo, base IVECO (60614)
- Camion La Poste, ancienne livrée, tracteur et remorque IVECO (60219)
- Camion ABX, base IVECO (60613)
- Autobus TEC, base Mercedes Integro

RIVAROSSO – (HO)

La production a pris un sensible retard, et pour la deuxième fois, l'on voit annoncer comme nouveautés :

- Un WL T2 de la SNCB (71 88 75-70 158-0)

(3618), et un semblable de la CIWL (3619).

ROCO – (HO)

- La sortie de la HL 25021, sur base de la BR44, avec un tender de BR50 qui l'accompagna après 1947 (43268), est maintenant sortie en 3/99.
- Les wagons plats à essieux déjà annoncés également sortiront en 4/99
- Dans la même famille de wagons pour débutants, il est prévu des tombereaux à essieux (46948 et 46948.1), un wagon fermé ép.III (46653) et une citerne à gasoil (47079).
- Un transporteur de coils plus conforme au modèle SNCB avec un chargement réaliste de trois bobines (46778)
- Une citerne ESSO/KVG (46978)
- Un wagon-poche, porte-conteneurs (Arthur Pierre et Maersk) (47008) prévu en 6/99.

SACHSENMODELLE – (HO)

En dehors des collaborations annoncées avec L.S.M., Jocadis et O.V.B., le catalogue général mentionne :

- Le WL AB30 (ex-type P) de la SNCB (14495).
- Un wagon Smms, porte-vitres à l'enseigne St.Roch (16188).

TREINSHOP OLAERTS – (HO)

Voir O.V.B. ci-dessus.

TRIX

Echelle HO

Les nouveautés MARKLIN en version 2R.

Echelle N

Pas de nouveauté belge.

WIKING – (HO)

Autobus Mercedes O405 en livrée De Lijn.

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 12^e partie

par Guy Bridoux

6. L'exploitation de la ligne (suite)

6.2.6 Une directive de l'U.I.C. prise en compte lors de l'établissement des horaires 1963/64 donne l'occasion d'une petite digression administrative ! Il faut en effet savoir que les K.E.V. (kilomètres*essieux*voitures) constituent la base des décomptes internationaux entre administrations selon les règles du R.I.C., l'idéal étant de tendre vers une parfaite compensation ce qui engendre périodiquement de petites variations dans les compositions des rames.

L'U.I.C. demandait à cette occasion que les rames des INT soient fournies par une seule administration, mais que l'on assouplisse les moyens

de solder les écarts en ne se limitant plus aux seules compensations en K.E.V.

La C.E.H. a souhaité voir amender la directive, peu réaliste à ses yeux, en exigeant non pas des voitures d'une seule administration mais des voitures de type uniforme et de confort équivalent, correspondant aux exigences du trafic international.

Ces questions seront encore débattues lors des sessions ultérieures mais nous ne nous y attardons pas abusivement.

En ce qui concerne l'axe PBA, 1963 verra l'achè-



*Une double traction de HLD type 204 en tête d'un train royal Paris-Bruxelles-central, le 24/06/60.
(Photo Bruno De Doncker, avec l'aimable autorisation du P.F.T.)*



L'INT 129 est de passage à Halle le 11/07/63. En juillet 1963, l'électrification du tronçon Mons-Quévy n'est pas achevée, d'où résulte cette double traction hétérogène – (Photo Bruno De Doncker, avec l'aimable autorisation du P.F.T.)

vement de l'électrification de la ligne, avec pour conséquence directe une refonte par étapes des horaires et la mise en ligne des premières HLE polycourant.

Il est créé entre Bruxelles et Paris un nouveau TEE baptisé Brabant, qui sera exploité le temps d'un été par autorail RGP-1. Bien que les voitures spécifiques ne soient pas encore disponibles, le Brabant constituera néanmoins, dès septembre, la première relation TEE en rame tractée, exploitation rendue plus aisée par l'inauguration le 9 septembre de l'électrification complète de Bruxelles à Paris.

Ce TEE numéroté 119/128 était en principe composé comme suit :

2*A + WR + AR + 2*A + AD

les voitures A étant des DEV AO longues, la voiture Bar AR une DEV inox. La voiture AD ne semble pas avoir été utilisée si l'on se réfère aux photos disponibles.

A l'été 1963, disparaissent les derniers services réguliers, sur cette ligne, de voitures Pullman, ainsi que la paire de trains de nuit 147/102. L'extension des services TEE entraîne de nouvelles réductions de composition des trains ordinaires.

Le Parsifal est à nouveau prolongé jusque Hambourg.

6.2.7 A l'horaire d'été 1964, tous les TEE de l'axe PBA seront constitués de rames tractées, sauf l'Etoile du Nord et sa doublure qui seront encore exploités en rames Diesel jusqu'au 1/8/1964.

A l'automne un nombre suffisant de voitures TEE Inox étant enfin disponibles, la composition des rames TEE sera unifiée, les rames Paris – Bruxelles étant constituées de

1 ou 2*A8 + A3Rt(bar) + A8t + A5Rt + A8t + A2D

complétées en tête lorsqu'il y avait lieu, d'une tranche A'dam :

A2D + A5Rt + A8t

(Rappel : le «t» à la SNCF indique une voiture à couloir central)

Pour les trains ordinaires, à l'exception des INT 117/120, un changement de machine intervenait à Aulnoye ou à Quévy.

A l'été 1965, certaines compositions de trains ordinaires sont remaniées, ainsi le INT 117 et sa doublure d'été INT 115 Paris – Bruxelles deviennent :

117 :

2*B {Bxl,120} + WR + 2*B + A {Bxl,144}
+ WL + Bc + A + AB + B + Ds {A'dam,144
l'été, 126 l'hiver}



La BB 30002 en tête d'un rapide pour Paris, à Bruxelles-midi – (Photo Fernand DRUGMAND)

115 :

$2*B \{Bxl,120\} + WR + 2*B + A \{Bxl,144\}$

6.2.8 L'exploitation connut alors une période de stabilité, hormis le changement de numérotation des TEE qui intervint en 1967, puis, à nouveau, dans un cadre plus général, en 1971.

L'Oiseau Bleu devint 62/63, puis 80/87

L'Etoile du Nord devint 72/73, puis 82/85

Le Brabant devint 64/61, puis 83/84

L'Ile de France devint 74/71, puis 86/81

Le Paris-Rhur devint 42/41, puis 40/41, pour devenir le Molière en 1973

Le Parsifal devint 44/43, puis 32/33

Stabilité ne veut cependant pas dire absence de progrès: des gains de temps sont opérés qui ramènent progressivement le temps de parcours des meilleurs TEE entre Paris et Bruxelles à 2h20 (Etoile du Nord/72, Ile de France/74) minimum historique de la ligne. Malgré l'achèvement de l'électrification Namur – Liège en 1971, les temps de parcours entre Paris et Liège ne descendront pas en dessous de 3h30.

A l'été 1967, quelques compositions sont remaniées, les tranches Paris – Amsterdam des 109, 117, et 129 devenant respectivement :

$A + AB + B + Ds, A + AB + 3*B + Ds$ et $A + AB + 2*B + Ds$

tandis que la tranche Paris – Bruxelles du 117 est réduite à 1 à 4*B .

Le train 137 est renuméroté 143, et c'est la paire 144/109 qui achemine les tranches Vintimille comprenant 1 ou 2*Bc + WLAB.

Le Paris – Berlin 197/152 voit sa composition modifiée :

$AB + 2*B + Ds \{Berlin\} + B + Bc + WLAB \{Dortmund\}$

L'accroissement du trafic a posé un problème d'allongement des rames limitées jusqu'alors à 12 voitures : à partir de cet été 67 la SNCB a mis à disposition à Bruxelles-Midi et à Mons des quais de 450m.

A l'été 1968, de petites modifications interviennent sur l'axe Jeumont – Liège :

181/182 :

$B + AB \{Welkenraedt\} + Ds + B + A \{Hamburg\}$

197/198 ex-152 :

$B_{(SNCB)} + A_{(SNCB)} \{Lg, \text{hiver}\}$
 $+ Ds + B \{Lg\} + WLAB + B + B_{(DB)} \{Dortmund\}$
 $+ Ds + B_{(DR)} + AB_{(DR)} \{Berlin, \text{été}\}$
 $+ B + AB + Bc + Ds \{Hannovre, \text{hiver}\}$

Le Nord-Express devenu 373/374 se compose alors de :

$Ds + WLAB + 1 \text{ ou } 2 * Bc + AB \{Cph\}$
 $+ B \{Puttgarden\}$
 $+ WL_{(fac.)} + B + Bc + WLAB \{Hamburg\}$
 $+ AB + WR \{Lg\}$

À l'été 1969, un train de nuit réapparaît modestement sur le trajet Paris – Roosendaal :

$Bc + Ds \{Roosendaal\} + Ds \{Bxl\}$

Une AB(SNCB) est ajoutée entre Paris et Bruxelles en tête du 126 et devant le Ds du 143.

La WLAB de Vintimille acheminée par les 144/109 est limitée à Bruxelles.

Au 29/09/68, le TEE Parsifal devient une rame tractée :

$Ap + 2 * A + WR + ARD \{Hamburg\}$

à laquelle on ajoute à Liège 2*A provenant de Bruxelles, tout matériel livré par la DB. (Rap-

pel : à la DB c'est un "p" qui indique un couloir central, tandis que le "v", non repris ici, caractérise les voitures à compartiments).

La tranche Bruxelles – Hamburg du Parsifal ne sera pas maintenue, il deviendra :

$Ap \text{ (fac)} + A + WR + ARD + A + Ap$

Le Paris-Rhur sera de même assuré par une rame tractée SNCF :

$A4Dt + A8t + WR + A8 + A3Rt + A8$

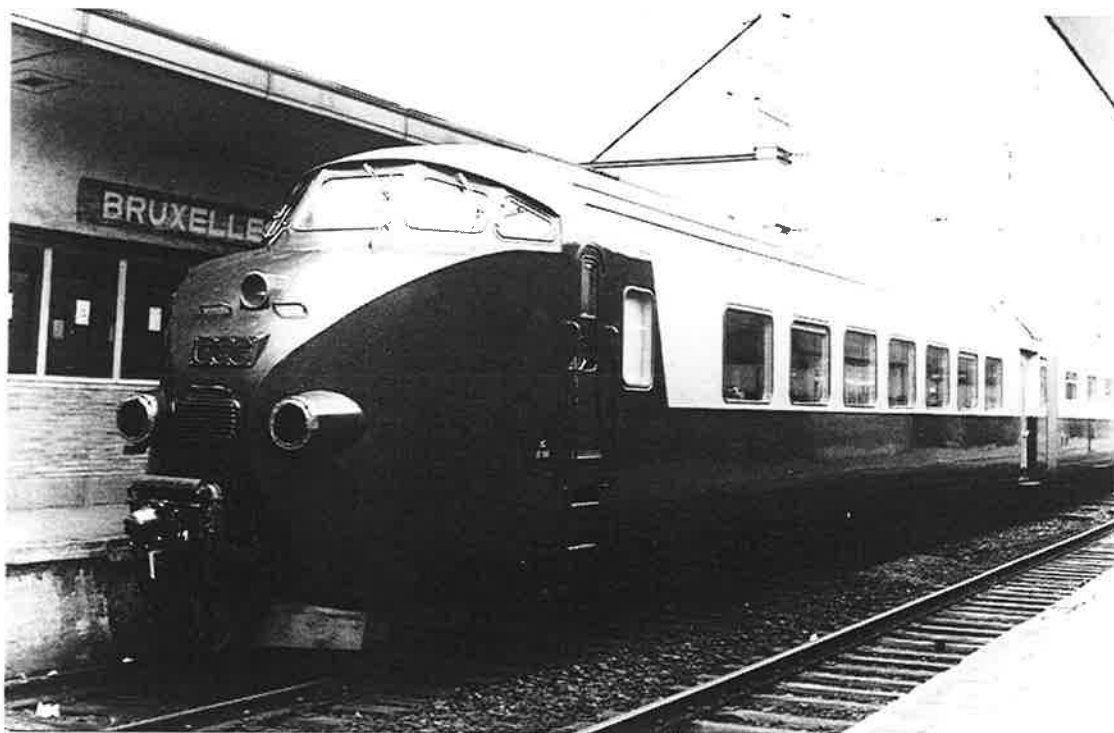
L'horaire de l'été 1970 rétablit un train de nuit jusque Amsterdam, ce train étant acheminé entre Paris et Aulnoye avec les 197/198 :

$Bc + AB + B + Ds \{A'dam\} + Ds \{Bxl\}$

6.2.9 L'accroissement du trafic international justifie une renumérotation complète des trains, des services directs (EWP) ainsi que des numéros des voitures dans les rames. Cette nouvelle numérotation est introduite en 1971 (voir tableau des TEE ci-dessus et les grilles de desserte ci-après).

Quelques autres modifications interviennent :

Le TEE Paris-Rhur est limité à Dusseldorf.



Rame TEE hollando-suisse assurant un Etoile du Nord, de passage à Bruxelles-nord.
(Photo Fernand DRUGMAND)

Le Paris-Scandinavie devenu 235/234 au lieu de 375/376 :

AB + B^(fac) {Welkenraedt} + AB + BD {Varsovie}
 + WLAB^(SZD) {Moscou} + B {Puttgarden}
 + Ds + AB + Bc + WLAB {Cph}
 + WR {Osnabrück}

Durant l'été, il sera forcé à 16 voitures.

Le Nord-Express devenu 233/232 au lieu de 373/374 :

Ds + AB + Bc {Cph} + Bc ou WLAB {Puttgarden}
 + B + Bc + WLAB {Hamburg} + AB^(SNCB) {Lg}

Le Paris-Aachen devient 247/246 au lieu de 181/182.

A l'été 1972, l'on renforce Paris-Köln par un train saisonnier 1133/1132 fourni par la DB :

BD + A + BR + 2 ou 3*B

Le 01/06/73, le "Paris-Rhur" est rebaptisé "Molière".

A l'hiver 1974 apparaissent entre Paris et Bruxelles deux TEE nouveaux, dans chaque sens, les Memling 86/79 et Rubens 78/87 :

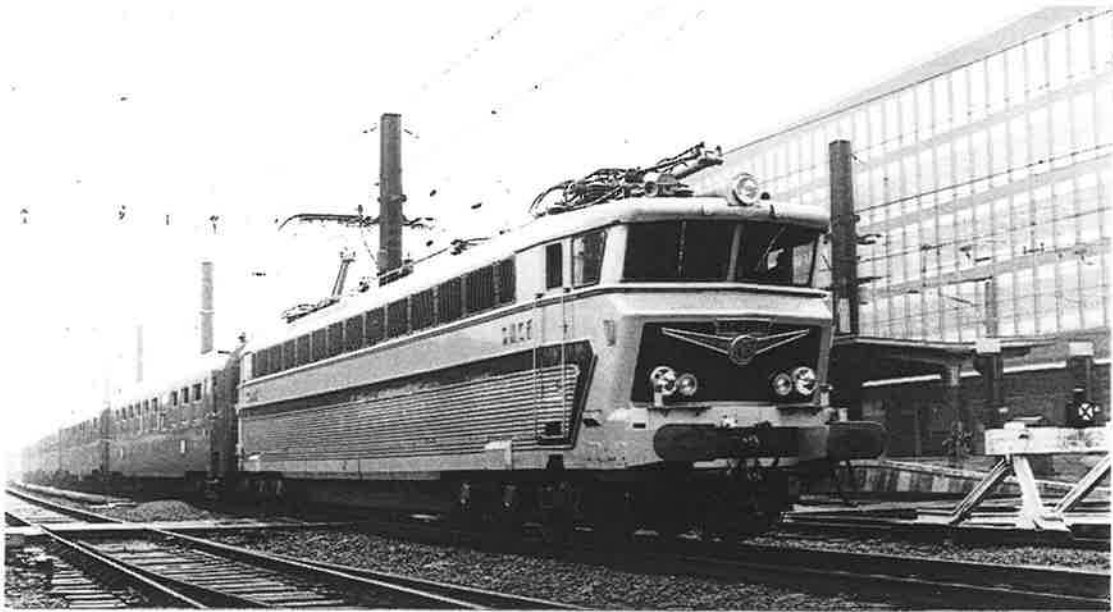
A2D + A8 + A8t + A5Rt + A8t + A3Rt + A8

La grille-horaire des liaisons Paris-Bruxelles comprend à l'époque les paires de trains:

TEE78/87	Rubens	2h23/2h20	
TEE80/89	Oiseau bleu	2h30/2h29	2 arrêts
280/287	Schaerbeek Paris	3h03/3h00	3 arrêts
282/285	Amsterdam Paris	2h46/2h57	3 arrêts
TEE82/85	Etoile du Nord	2h23/2h23	
284/283	Amsterdam Paris	2h53/2h44	3 arrêts
432/433	Köln Paris	2h47/2h56	3 arrêts
TEE84/83	Brabant	2h26/2h23	
TEE86/79	Memling	2h20/2h20	
286/281	Amsterdam Paris	2h54/2h58	3 arrêts
TEE88/81	Ile de France	2h23/2h23	
288/289	Amsterdam Paris	6h11/6h38	11 arrêts



La BB 30002 entre à Bruxelles-midi en tête d'un TEE composé de voitures inox; on distingue en tête le fourgon-générateur A2Dt – (Photo Fernand Drugmand)



La CC 40103 au départ de Bruxelles-midi en tête d'une rame de voitures DEV AO.
(Photo Fernand Drugmand)

Les TEE 80, 81, 84 et 85 voient leur composition renforcée l'hiver :

AD + 2*A + At + WR + 2*At
+ A3Rt + At + 2*A

mais amputée, l'été, des trois dernières voitures.

Ce sera l'apogée des services TEE: à cette époque, 30 services internationaux sont assurés sous ce régime. Ce maximum d'extension ne durera qu'une saison, avant l'amorce d'un lent déclin.

La tranche Paris-Amsterdam des 285/282 sera fournie par les NS dans les compositions ci-après :

L'été :

$2*A_{(DB)} + 3*B_{(DB)} + Ds_{(NS)}$

L'hiver :

$A_{(DB)} + 2 \text{ ou } 3*B_{(DB)} + Ds_{(NS)}$

Le saisonnier Paris-Köln n'est pas reconduit, par contre une nouvelle liaison est établie via Bruxelles sous le n° INT 433/432, avec pour composition :

A + AB + BR + 3*B + BD

fournie par la DB.

A la même époque, la grille des dessertes

Paris – Liège via Jeumont se présente comme suit :

32/33	Parsifal (Paris-Köln)	3h16/3h21
41/40	Molière	3h15/3h15
233/232	Nord-Express	3h33/3h27
234/235	Paris-Dortmund-(Cph l'été)	3h36/4h08
241/240	Paris-Berlin-Moscou	4h07/4h21
243/242	Paris-Berlin-Varsovie	5h00/5h01
247/246	Paris-Varsovie-Léningrad	4h04/4h11
331/330	Paris-Liège	4h10/4h18

L'INT 234/235 ex 431/430 est composé de nouvelles voitures CORAIL de la SNCF :

A9 + B11 {Dortmund} + A4B6 + 2*B11 + Bc {Cph}

Enfin, depuis quelques années, il circule en fin de semaine, l'été, un train de l'agence FTS dénommé GALLIA-Express 1135/1134 comprenant au départ de Paris:

D {Lg} + 1 ou 2*DD + Bc {Puttgarden}
+ WLAB + Bc + AB + Bc(fac) {Cph} .

Le fourgon de tête n'a d'autre utilité que la protection des voitures transportées sur les DD juste derrière la locomotive, jusqu'au changement de front de Liège.

à suivre

L'Ecomusée régional du Centre

Vous avez certainement eu l'occasion de découvrir à la Gare - Musée, l'exposition relative à l'industrie ferroviaire dans la région du Centre, exposition présentée par l'Ecomusée régional du Centre. Nous vous proposons de faire un peu plus connaissance avec cette association.

A voir: trois expositions à l'Ecomusée situé à Bois-du-Luc, village minier du début du siècle.

Créé le 18 mai 1983, l'Ecomusée, établi sur l'ancien site minier de Bois-du-Luc, s'efforce au travers d'expositions et de publications diverses, de sauvegarder la mémoire collective régionale.

Des visites guidées des installations de surface des anciens charbonnages sont organisées à la demande et des archives diverses sont régulièrement préservées de la dispersion ou de la destruction par l'équipe de permanents qui oeuvrent sur le site.

La cour des ateliers accueille trois expositions bien différentes qui évoquent au travers des documents iconographiques, de textes et d'objets divers, la vie économique, sociale et industrielle dans la région du Centre. Les cols blancs, un siècle de vie dans les bureaux.

Les cols blancs, un siècle de vie dans les bureaux

En 1993, l'Ecomusée présentait, dans les locaux de la Générale de Banque à La Louvière, une exposition sur le thème de l'évolution du matériel et du mobilier de bureau.

Au début de 1998, cette exposition était réactualisée, afin de prendre place dans les anciens bureaux de la société charbonnière de Bois-du-Luc.

Cette exposition doit être envisagée selon quatre dimensions indissociables des objectifs de l'Ecomusée.

L'Ecomusée tient son centre permanent en partie dans les grands bureaux de la société de Bois-du-Luc. Il était donc tout indiqué d'y évoquer la vie dans les grands bureaux industriels jusqu'à la période de fermeture du charbonnage, au début des années '70.

Trois bureaux - le bureau du directeur-gérant, la caisse et le local du concierge et de la téléphonie - ont été reconstitués selon les indications des témoins les ayant connus en activité.

La deuxième dimension de l'exposition est muséale. Au fil des années, les collections de l'Ecomusée se sont enrichies de nombreux objets et machines liés au travail de bureau. Cette exposition est l'occasion à la fois d'une présentation au public et d'une inventarisation scientifique de cette partie des collections.

La troisième dimension est de l'ordre de l'archéologie industrielle. Les machines de bureau ont souvent été oubliées au profit de leurs grandes soeurs industrielles. A l'exception du musée de l'imprimerie de la Bibliothèque royale et de quelques collectionneurs privés, aucune autre institution scientifique n'aborde la problématique du travail de bureau.

L'exposition s'efforce de présenter une collection complète de l'évolution de ce type de matériel, grâce à des pièces issues de nos collections ainsi que des collections du Musée de l'imprimerie et de collectionneurs privés.

Des machines à écrire, des machines à calculer, des machines à dupliquer, des machines à dicter et des téléphones sont exposés dans les couloirs et la salle d'attente des bureaux de charbonnage. Différents thèmes sont abordés, tels que la différence entre le calcul chez l'ingénieur (précision) et chez le comptable (rentabilité et donc mécanisation accrue), les différents types de frappe, de clavier, de design des machines à écrire.

Parmi les pièces exceptionnelles, signalons la présence d'un dictaphone directement inspiré du système à cylindre de cire Edison, une machine à écrire Remington à frappe invisible de 1896, une machine Underwood de 1898, une machine à double clavier Smith Premier, une machine MAP construite sous licence à la FN de Herstal, une machine à écrire à index AEG, diverses machines Royal à clavier belge (AEU), une des premières machines portatives (Corona) une machine Typo à clavier semi-circulaire ou encore, une des premières machines électriques IBM

Enfin, chaque fois que cela était possible, la dimension écomuséale n'a pas été oubliée. Le matériel de bureau ayant été utilisé dans la région, au sein d'administrations ou d'entreprises, a été privilégié au maximum, au moment du choix des objets à exposer. Une dizaine de panneaux explicatifs et illustrés complètent l'ensemble.

Les ateliers.

Comme son nom l'indique, la cour des ateliers était tout d'abord l'endroit où se concentraient les différents ateliers nécessaires à l'entretien et au bon fonctionnement de l'extraction charbonnière: menuiserie, atelier de mécanique, fonderie, atelier du bourrelier, du sabotier, du vitrier, de peinture...

Cette année, la menuiserie et l'atelier de mécanique sont accessibles aux visiteurs individuels et non plus seulement aux visites guidées en groupe.

a) La menuiserie.

La menuiserie du charbonnage assurait la fabrication et la réparation de portes, meubles etc... Les «bois de mine» (pour l'étagage des galeries) étaient acheminés directement vers la cour de la fosse Saint-Emmanuel. Une autre fonction de la menuiserie était la confection de modèles en bois destinés à la fonderie du charbonnage. Plusieurs dizaines de milliers de modèles en bois (chassis, poulies...) réalisés ici sont toujours conservés, en prévision de leur restauration et de leur présentation.

Les plus intéressants sont montrés dans cet atelier, parmi les machines à bois datant, pour certaines, du début du siècle.

Les armoires des ouvriers, converties en vitrines, accueillent un choix d'outils du menuisier issus de nos collections.

b) L'atelier de mécanique

L'atelier de mécanique du charbonnage assurait la réparation de l'outillage et du matériel utilisés par les mineurs de fonds. On y fabriquait même du matériel (par exemple le marteau-pic Rimo en 1910).

Aujourd'hui, plusieurs machines, avec transmission par poulies et courroies, ont été conservées et maintenues en fonctionnement.

Dans un objectif d'archéologie industrielle, l'atelier de mécanique abrite également quelques machines remarquables récupérées dans les usines de la région du Centre.

Pour compléter cet ensemble exceptionnel, l'exposition réalisée dans les années '80 pour la Direction générale des Enseignants de la Province de Hainaut, par le Centre hennuyer d'Histoire et d'Archéologie industrielles et l'Ecomusée, «**Mécanique, quand tu nous tiens**», est présentée au coeur de l'atelier de mécanique, véritable symbole d'une activité autrefois reine dans la région du Centre.

Dans une civilisation comme la nôtre, la mécanique est présente partout et contribue à satisfaire la plus grande partie de nos besoins. Du matin au soir, du réveil au coucher, la plupart des objets qui nous entourent sont les produits de la mécanique: le réveil-matin, le robinet du lavabo, le réfrigérateur, le journal, les transports en commun, l'automobile, les meubles, les casseroles du repas du soir...

Pour nos loisirs, pour nos vacances, nous faisons aussi usage de matériel issu des industries mécaniques.

Les panneaux évoquent l'histoire de la mécanique depuis les temps les plus reculés, mais aussi les différents secteurs où le Hainaut a brillé dans le domaine de la mécanique: machines à vapeur, turbines, charbonnages, transformation, cokéfaction, sidérurgie, fabrications métalliques, constructions mécaniques, matériel roulant, génie civil, construction automobile, imprimerie, verrerie...

à suivre

Arlette & Michel remercient ... le CFC

Chers membres et amis du CFC,

Arlette et moi avons été très touchés des marques d'amitié et de sympathie que vous nous avez témoignées lors de la fête d'adieu organisée le 27 février dernier à l'établissement «Sporloos» à Tervueren. Nous adressons nos plus vifs remerciements aux organisateurs et à «celui» ou «ceux» qui ont eu l'idée de cette petite fête à laquelle nous ne nous attendions pas.

Un grand merci pour nos magnifiques cadeaux reçus à cette occasion, nous ne pouvons pas résister au plaisir de souligner la coïncidence amusante des livres sur «Les Trains du Mont Blanc», nous nous y rendons début mai pour la réunion de printemps du MOROP. Autre cadeau splendide s'il en est, le superbe foulard en soie peinte offert à Arlette. Quelle ne fût pas notre surprise de voir une pièce sans doute unique et par la même occasion de découvrir des talents très «cachés», de quelqu'un que nous fréquentions depuis ... fort longtemps. Un tout grand merci donc à Henriette avec toutes nos félicitations pour ce foulard marqué du sigle du CFC qui lui aura certainement demandé de nombreuses heures de travail.

Nous n'oublions pas non plus les amis du Centre qui n'avaient pas hésité à faire le déplacement jusqu'à



Bruxelles, président en tête, merci Jean-Luc, merci Godelieve et Philippe. Nos remerciements vont aussi à ceux qui n'ont pu être présents, quelle qu'en soit la raison, nous savons qu'ils étaient là en pensées.

Honneur suprême, la promotion au rang de président d'honneur (j'insiste sur l'orthographe), mille merci.

Cette fête s'est déroulée dans une ambiance conviviale et ferroviaire très agréable (grâce au lieu choisi). Le petit histori-

que prononcé par Guy Bridoux a retracé les activités de notre section de BXL depuis sa création. Nous tenons encore une fois à rendre hommage à celui, grâce à qui la section de BXL a pu voir le jour, j'ai nommé Jean Mathurin. Vous qui l'avez connu, n'oubliez jamais Jean, c'est grâce à lui que votre section de BXL a vu le jour le 22 mai 1981 et que moi j'ai réalisé ce jour là un rêve d'enfant.

Nous espérons encore vous rencontrer lors de l'une ou l'autre réunion ou événement ferroviaire en Belgique, au Luxembourg ou ... en Suisse. Si vous passez par les montagnes luxembourgeoises nous serons toujours heureux de vous y saluer. Notre nouvelle adresse vous sera communiquée en temps opportun dans un prochain Ferro-Flash. Nous vous disons au revoir, à bientôt sans doute, longue vie à vous, au CFC, et beaucoup de joies dans notre magnifique hobby, vos dévoués,

Arlette & Michel



L'EC VAUBAN arrive à Luxembourg le 27/01/99. Il achemine en tête la HLE 3009 des CFL en cours de livraison après son passage aux ateliers de Merelbeke. (Photo G. Bridoux)

La voiture SR-2 Bar-Dancing a reçu après révision une nouvelle livrée en harmonie avec celle des WL de la SNCB. Forest-voitures, janvier 1999. (Photo G. Bridoux)



Comité de la section " Centre "

Président d'honneur

Pierre Hauteфин

(064) 44 99 60

Président

Jean-Luc Francq

Responsable animations, bibliothèque,
correspondant Ferro-Flash.

(064) 44 25 71

Vice-président

Richard Debliquit

Animateur du Petit Train d'Houdeng.

Rue Saint-Donat, 28
7110 Houdeng-Goignies

Trésorière

Patricia Francq - De Nutte

Finances, repas lors des animations.

(064) 44 25 71

Secrétaire

Jean-Pierre Hoven

Fichier membres, travaux informati-
ques, courrier interclubs, modélisme,
électronique.

(064) 54 05 53

Secrétaire adjoint

Henri Haube

Courrier général, contacts presse,
informations SNCB.

(064) 22 51 23

Commissaires

Jean Boudart

Modélisme, gestion de la bibliothèque
(071) 84 27 92

Frédéric Cheron

Assistant bibliothécaire.
Rue Albert-Elisabeth, 11
7134 – Péronnes

Dimitri Crugenaire

Responsable réseaux

Jacques Lechien

Commissaire au comptes,
responsable voyages et visites.
Rue Godefroid, 48 – 7100 Besonrieux

Marc Pater

Gérance des locaux
(064) 28 31 57

Comité " ados "

Jérôme Dubois

Responsable réseaux, aubette.

Barbara Francq

Responsable décoration, repas, aubette.

Nathalie Francq

Responsable décoration, bar, aubette.

Infos Bruxelles

Prochaines réunions mensuelles

(local La Ruhe à partir de 19.45 h)

Vendredi 21 mai

- Commentaires sur "Le modèle de l'année".
- La Suisse à toute vapeur (2^e partie) par Michel Liégeois.

Vendredi 18 juin

- Les voitures de la SNCB (2^e partie) par Guy Bridoux.
- L'Athus-Meuse (1^{ère} partie) : projection par Claude Defechereux.

Secrétariat de la section de Bruxelles

Nouvelle adresse :

Avenue Hansen-Soulié, 79

Bte 6, 1040 Bruxelles.

Téléphone : (02) 733 72 97

Activité des "Papys"

Dimanche 9 mai de 10 à 19 h

Ouverture de la saison du MTUB à Woluwé.

Un petit stand du CFC sera animé par les "Papys"

Vendredi 4 juin après-midi et samedi 5 juin

Grande Braderie d'Helmet à Schaerbeek

Un réseau des "Papys" animera une salle de l'école PRIMO,
rue R. Vandevelde.

Par sympathie,

La Brasserie

"Sporloos
Station"

(dans un bâtiment de l'ancienne ligne 160
à proximité du terminus STIB de Tervuren)

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 30 avril à partir de 19h30

CFC - Centre
Gare - Musée

**Préparation des locaux
pour l'activité du dimanche 2 mai**

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 1^{er} mai de 11h. à 16h.

Bourse ADLER

Koblenzer str. 80
Bonn-Bad Godesberg (D)

Samedi 1^{er} mai de 14h30 à 18h

CFC - Centre
Gare - Musée

Relâche...

Dimanche 2 mai de 10h à 18h

CFC - Centre
Gare - Musée

Animation en gare

**Les autos à petites et
grandes échelles**

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Vendredi 7 mai à partir de 19h30

CFC - Centre
Gare - Musée

Réunion libre

Vendredi 7 mai de 20 à 23 h

CFC - Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

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

Vendredi 7 mai à 20h15

à la ferme de Froidmont,
le C.F.F.L. présente :

**Un voyage sur les Chemins de
Fer aux USA**

Diapositives de Yves Jasselette

Samedi 8 mai de 14h30 à 17h30

CFC - Centre
Place Caffet

Bibliothèque

Jean Boudart - (071) 84 27 92
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 8 mai de 14 à 18 h

CFC - Bruxelles

Gare de Schaerbeek

**Réunion réseaux de FSR
Brocante**

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

Dimanche 9 mai de 9 à 13 h

Hobby-Rail

Bourse d'échanges

Zaal Star
N. De Brauwerestraat 19b - Vilvoorde (B)

Entrée : 50 BEF

Mardi 11 mai de 20 à 23 h

CFC - Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

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

Du 13 au 16 mai

Dans les 3 salles du casino de
Blankenberge

Chemins de fer pour touristes

Exposition de trains miniatures

Stand CFC

**Circulation du
petit train à vapeur
de Pol Karpinski sur la digue**

(050) 41 22 27

Du 13 au 16 mai
de 10 à 18 h

Salon du train

Exposition, bourse d'échange, ...

Espace SCULFORT de Maubeuge (F)

Vendredi 14 mai à partir de 19h30

CFC - Centre
Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 15 mai de 14h30 à 18h

CFC - Centre
Gare - Musée

Réunion de travail

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 16 mai à partir de 8 h

Bourse en tout genre

Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Dimanche 16 mai de 11h. à 16h.

Bourse ADLER

Gürzenich, Martinsstr.
Köln (D)

Vendredi 21 mai à partir de 19h30

CFC - Centre
Gare - Musée

Réunion libre.

Vendredi 21 mai A partir de 20 h

CFC - Bruxelles

Réunion mensuelle

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

Samedi 22 mai de 14h30 à 18 h

CFC - Centre
Gare - Musée

Réunion libre.

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Les 22 et 23 mai de 10h. à 18h.

**Exposition, Bourse
Mon hobby, c'est mini !
Stand CFC**

Centre des sports et des loisirs
Rue des Grands Bureaux - Ressaix (Binche)

PB Messing Modelbouw

Hogenaardseweg 7 – 2520 Ranst

Tel & Fax : (03) 353 24 10

E-mail : pbmessingmodelbouw@planetinternet.be

DANS NOTRE ASSORTIMENT :

- Wagon à marchandise Etat Belge (SNCB – CFL)
- Chariot pour transport de meubles Van Gend & Loos
- Automotrice type 608 (SNCB)
- Automotrice Maybach (SNCB)
- Automotrices type 35, 54, Budd, Poste (ancien et nouveau) HO et N
- Locomotives à vapeur type 50, 51, 80, 91, 98
- Plusieurs kits de transformation voiture M4
- Kit pour première classe AM800

ACCESSOIRES :

- Pièces laiton divers, environ 400 articles différents
- Profils laiton – Profils Plastruct
- Machines Profform – Machines à sabler Böhler
- Slaters, Lima, Rivarossi, LSM, Modelloco, Jouef, Electrotren

Notre production est disponible en kit et en modèle fini sur commande

*Vous trouverez notre stand aux bourses et expositions de Vilvoorde,
Hoeselt, Aywaille, ...*

LOCOMOTIVER

VOTRE SPÉCIALISTE
TRAINS MARKLIN, FLEISCHMANN, ROCO...

SERVICE ET CONSEILS TECHNIQUES

RUE CHARLES DEGROUX, 10
1040 BRUXELLES

TEL. 02-73665399

*Ristorante - 15%
sur nos prix.*

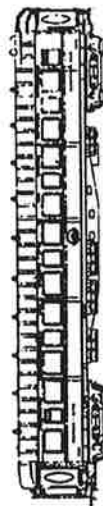
O RIENT - EXPRESS

TRAINS MINIATURES

195 avenue Louise - Galerie Le Bailli 13
1050 BRUXELLES ☎ 02/648 64 11

LE PLUS GRAND CHOIX A BRUXELLES !!! SPECIALISTE DU MATERIEL HO NEUF ET D'OCCASION

ENTRETIENS - REPARATIONS - TRANSFORMATIONS
SERVICE APRES-VENTE GARANTI



Ouvert du lundi au samedi de 10 à 18 h. Fermé mercredi et dimanche

Le 23 mai à Raeren
La VENNBahn
fête son 10^e anniversaire
Navettes et trains spéciaux vers
Eupen et Monschau

(087) 85 82 85

Mardi 25 mai de 20 à 23 h
CFC - Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

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

Vendredi 28 mai à partir de 19h30
CFC - Centre
Gare - Musée

Réunion libre.

Samedi 29 mai de 14h30 à 17h30
CFC - Centre
Place Caffet

Bibliothèque

Travaux sur le réseau vicinal

Jean Boudart - (071) 84 27 92
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Vendredi 4 juin 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 4 juin à partir de 19h30
CFC - Centre
Gare - Musée

**Préparation des locaux
pour l'activité des 5 et 6 juin**

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 5 et dimanche 6 juin
de 10h à 18h
CFC - Centre
Gare - Musée

**Animation en gare
Modélisme militaire**

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 6 juin de 9 à 13 h
Hoeseltse treinclub

Bourse d'échange (34e)

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

Mardi 8 juin 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 11 juin à partir de 19h30
CFC - Centre
Gare - Musée
Réunion libre.

Vendredi 11 juin à 20h15
à la ferme de Froidmont,
le C.F.F.L. présente :
**L'histoire du Diesel dans les
Chemins de Fer**
Par Phil Dambly

Samedi 12 juin de 14 à 18 h
CFC - Bruxelles
Réunion réseaux de FSR
Brocante

Gare de Schaerbeek

Samedi 12 juin de 14h30 à 17h30
CFC - Centre
Place Caffet

Bibliothèque

Travaux sur le réseau vicinal

Jean Boudart - (071) 84 27 92
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 13 juin de 11h. à 16h.
Bourse ADLER

Stadthalle - Köln-Mulheim (D)

Du 13 au 16 juin de 10h. à 18h.

**Salon du train
Exposition et bourse**

Espace Sculfort - Maubeuge (F)

Vendredi 18 juin à partir de 20 h
CFC - Bruxelles

Réunion mensuelle

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

Vendredi 18 juin à partir de 19h30
CFC - Centre
Gare - Musée

Réunion libre.

Samedi 19 juin de 14h30 à 18h
CFC - Centre
Gare - Musée

Réunion de travail

Dimanche 20 juin à partir de 8 h
Bourse en tout genre
Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Vendredi 25 juin à partir de 19h30
CFC - Centre
Gare - Musée

Réunion libre.

Samedi 26 juin de 14h30 à 17h30
CFC - Centre
Place Caffet

Bibliothèque

Travaux sur le réseau vicinal

Mardi 29 juin de 20 à 23 h
CFC - Bruxelles
Réunion réseaux de FSR
Gare de Schaerbeek

**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,
nouveau sur le marché du train
miniature

Michel Broigniez

Président d'honneur
Chemins de fer suisses
(CFF, RhB, FO, BLS)

Gilbert Collin

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

Pierre Cooreman

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

Roger Lefrancq

Responsable du local de FSR
(02) 523 15 97

Victor Lognard

Représentant des Papy's
responsable du local de FSR
(02) 215 91 63

Paul Steckelmacher

Trésorier
(02) 672 86 08

Marc Symons

Secrétaire
Responsable du réseau de FSR
(02) 733 72 97

Jean-Pierre Tramasure

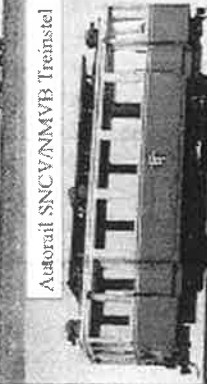
Coordination des réunions,
responsable du réseau de FSR
(010) 41 54 91
Alimentation mixte 2 et 3 rails,
prêt de documentation

Jean-Luc Wyns

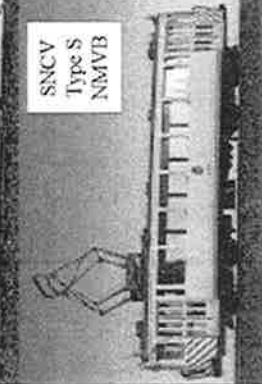
Responsable du local FSR
(02) 395 93 66 en soirée
Réglementation SNCB, CFL,
matériel SNCB



Voiture « L » Rijtuig



Autorail SNCV/NMVB Treinstiel



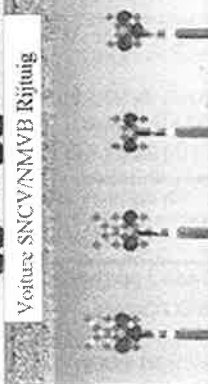
SNCV Type S NMVB



SNCV Wagon NMVB



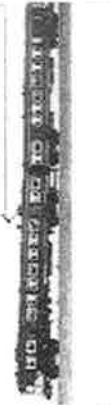
Voiture SNCV/NMVB Rijtuig



Gare de Voreeche Station



Voiture « L » Rijtuig



SNCB/NMBS AM 66



SNCB/NMBS Série/Reeks 43

Jocadis

s.p.r.l. – b.v.b.a.

TRAINS & TRAMS MINIATURES
TREINEN & TRAMS IN MINIATUUR

Rue de Bruxelles – 53 – Brusselstraat
B – ENGHIEU – 7850 – EDINGEN

Http://www.jocadis.com
e-mail: webmaster@jocadis.com

Tel: 0032 – (0)2/395.71.05
Fax: 0032 – (0)2/395.61.41

Arnold – ... – Bachmann – Bemo – Brawa – Bush – ... – DJH – D+R – ... –
Electrotren – ... – Falter – Fleischmann – ... – Gunther – Gutzold – ... – Hag –
Heki – Herpa – ... – Jocadis – Jouef – ... – Kadee – Kibri – ... – Lemaco –
Lenz – LGB – Liliput – Lima – ... – Märklin – ... – Noch – ... – Peco – Piko –
Pola – Preiser – ... – Rivarossi – Roco – ... – Sachsen Modell – Sommerfeld –
... – Tillig – Trix – ... – Viessman – Vollmer – ... – Walthers – Wiking – ...



SNCB/NMBS Type 1



SNCB/NMBS Type 10



SNCB/NMBS Type 29



SNCB/NMBS Type 53



SNCB/NMBS Type 5



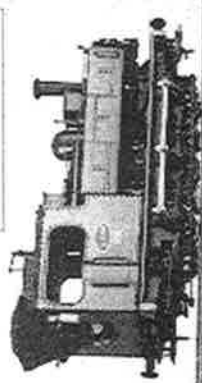
SNCB/NMBS Type 36



SNCB/NMBS Type 24



SNCB/NMBS Série/Reeks 73



SNCB/NMBS Type 51



SNCB/NMBS Série/Reeks 51



SNCB/NMBS Série/Reeks 91