

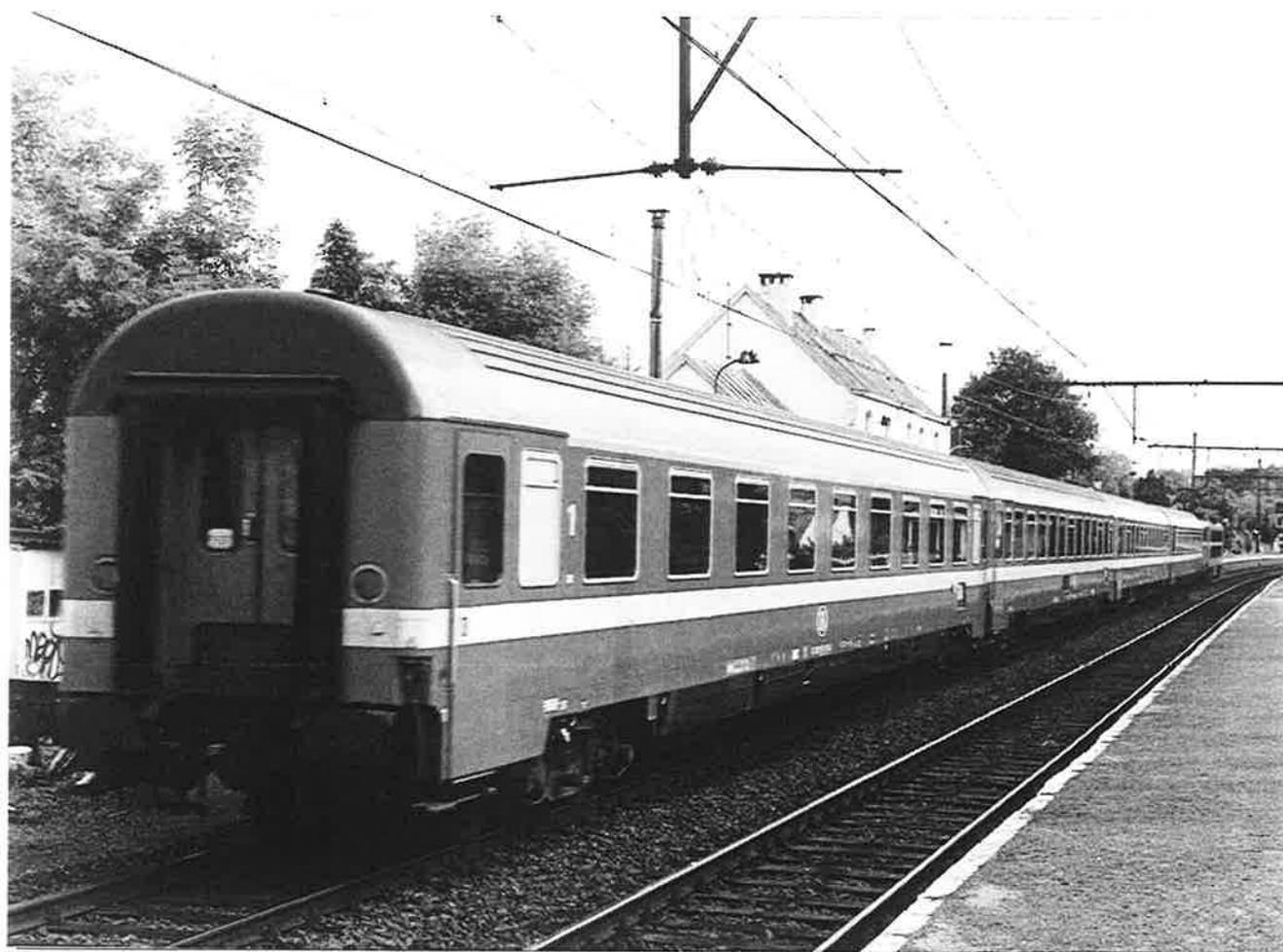


Mai - Juin 1999

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
17797

FEBELRAIL/Secretariaat
Holle Eikaard, 45
2550 KONTICH

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

Dossiers

La relation ferroviaire Paris–Bruxelles–(Amsterdam) 13^e partie
par Guy Bridoux p 3

Les voies industrielles de raccordement autour et à Haine-Saint-Pierre
par Pierre Rasson p 19

Informations ferroviaires

Evolution du trafic international à l'été 1999
par Guy Bridoux p 12

Divers

L'Ecomusée régional du Centre p 10

Echos du Centre... en quelques photos p 14

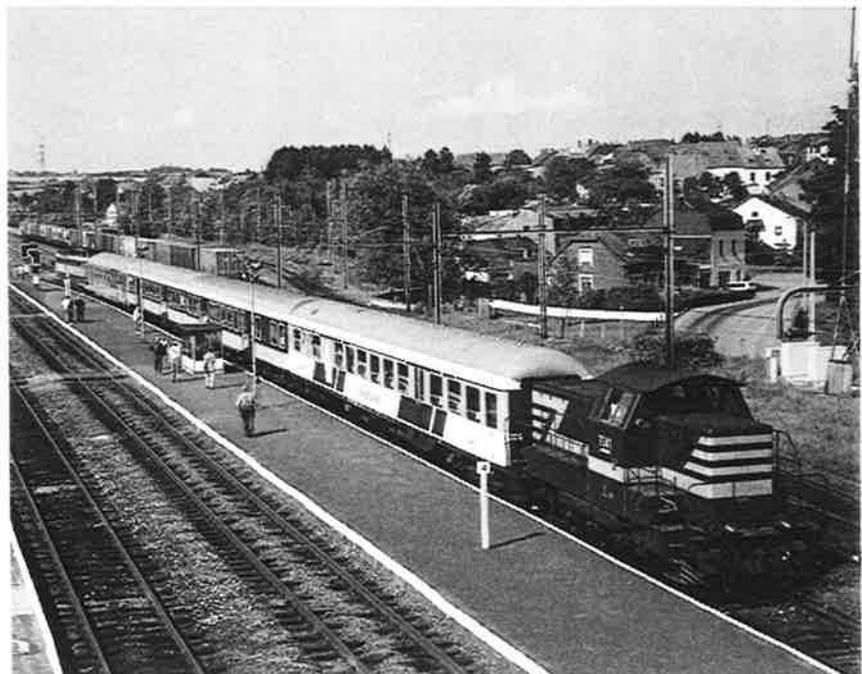
Ferro Flash Photo p 17

Infos Bruxelles p 18

Agenda p 23

Photo de couverture

*L'EDELWEISS INT 295 en livrée uniforme C1 passe à Uccle-Calevoet,
le 18 mai 1998 – photo Guy Bridoux*



*L'épisode le moins glorieux du voyage d'adieu aux HLE de la série 18,
organisé par le G. T.F. le 29 mai dernier, fut certainement la remorque
du convoi de Arlon à Athus par la 7341.
On distingue en tête la WR " rendez-vous " des CFL et en queue, devant la 1805,
la voiture du COPEF, club français invité – photo Guy Bridoux*

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 13^e partie

par Guy Bridoux

6. L'exploitation de la ligne (suite)

6.2.10 Pendant les dix années qui suivirent les liaisons entre Bruxelles et Paris ne connurent pas de modifications majeures.

La crise économique naissante entraînait cependant une réduction de la clientèle de certains trains qui laissait présager une nécessaire restructuration.

Pour augmenter la rentabilité de certaines dessertes TEE, il était logique de tenter d'élargir la clientèle en offrant sur ces liaisons des places de

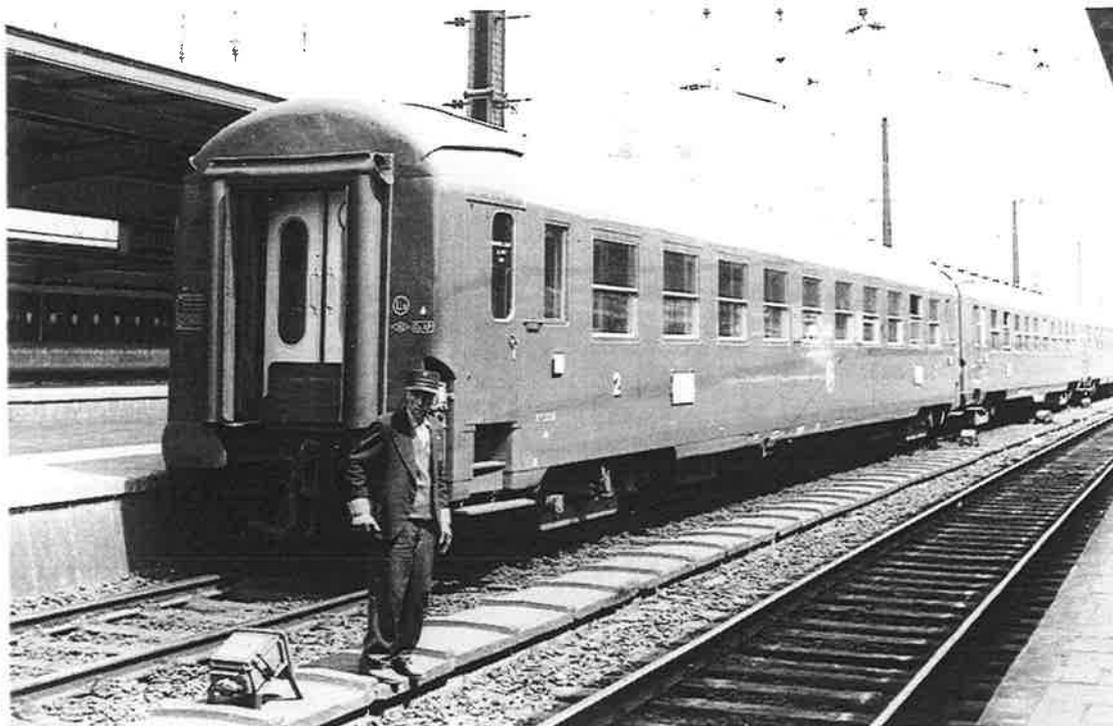
seconde classe. C'est dès 1974, en pleine apogée des TEE, que la SNCF introduisit pour la première fois la suggestion de transformer les TEE 83/86 et 87/82 en y ajoutant de deux à cinq voitures B.

Ainsi naquit le concept des IC internationaux qui ne firent finalement leur première apparition qu'à l'été 1979, sur les liaisons Paris – Allemagne, et en 1984 sur Paris – Bruxelles.

Les TEE 81/84 qui répondaient bien aux besoins



*La BB30002 prête au départ, cotoie le Saphir en gare de Bruxelles-Midi à la fin des années «60».
Photo Fernand Drugmand*



Rame Bruxelles-Paris composée de voitures SNCF UIC Y et DEV AO en attente de machine à Bruxelles-Midi. Ce matériel sera bientôt remplacé par des voitures climatisées issues des séries UIC Z (Eurofima), CORAIL, etc. – Photo Fernand Drugmand.

de la clientèle d'affaires seront renforcés d'une A8 trois jours par semaine à l'hiver 1976. Par contre les TEE 78, 79, 86 et 87 sont supprimés en été, et pendant les fêtes de fin d'année.

C'est en 1976 également que l'on assiste à la mise en circulation entre Paris et Bruxelles, sur les trains ordinaires, de voitures climatisées : les A9, A4B6, B10t, B11, B6D de la famille Corail de la SNCF et I6A9, I6B11 de la SNCB.

Le train de nuit 289/288 se voit renforcé de 2*B.

En 1977, les NS expriment le désir de bénéficier d'une quatrième liaison diurne avec Paris, ce qui ne sera pas immédiatement exaucé. Par ailleurs, ils autorisent la circulation sur leur réseau des nouvelles voitures climatisées, en précisant que leur capacité d'accueil limite à 15 le nombre maximum de voitures de 26,4m au sein d'une rame.

La tranche Paris – Amsterdam (EWP 116) des trains 281/286, 283/288-242, 243/289-284 est unifiée et se compose alors de :

B6D + 2*B10t + A4B6 + A9

Dans celle des INT 285/282, le fourgon NS devient Ds_(DB).

Les tranches Paris – Bruxelles deviennent quant

à elles :

INT 287/280 (EWP 72) :

BD + 6*B11_(SNCB) + 2*A9_(SNCB)

INT 281/284 (EWP 66) :

A9 + 2*B10t

INT 283/286 (EWP 69) :

2*A4B6 + B10t

INT 289/288 (EWP 74) :

B6D

INT 285/282 :

A9_(SNCB) + 4*B11_(SNCB) en été

2*A9_(SNCB) 3*B11_(SNCB) en hiver

INT 283/284 : + 2*B11_(SNCB) en hiver

En haute saison, les INT 281/286 seront déboublés par des INT 1181/1186.

En 1979, une renumérotation des trains ordinaires est adoptée suivant le schéma

28X pour Paris – A'dam et v.v.

48X pour Paris – Bxl et v.v.

Dans ce contexte le dédoublement 10283 devient

permanent sous le n° 483, l'ancien 287 devient 485 et le 280 devient le 482.

De nouveaux trains sont mis en ligne, la Hollande bénéficiant durant l'été de la quatrième liaison diurne demandée deux ans plus tôt.

La composition de la paire 483/484, quotidien en été, le W.E. l'hiver, convient bien au modéliste :

A + AB + 3*B

tandis que la paire 287/1182 comprend :

3*B + AB + A {Bxl} + A + 2*B {A'dam, l'été}

Le Flandre – Riviera est dédoublé l'été au départ de Bruxelles : INT 1181/1286.

Le Molière est le premier de nos trains de prestige à perdre sa qualification TEE, devenant IC 430/431 Paris – Köln tandis que le Parsifal deviendra de même INT 435/434 perdant momentanément sa classification de train de luxe, après sa fusion avec les 247/246.

D'autres TEE furent sacrifiés à ce moment tels l'Iris qui devint IC et l'Edelweiss qui perdit toute qualification.

Composition du Molière :

2*A + WR + AB + 2 ou 3*B + BD

et du Parsifal :

B{Varsovie} + WLAB_(SZD) {Léningrad} + AB_(DR) {Berlin} + A + At + WR_(DB) + 3*B + D {Köln}

L'INT 243/242 comprend à cette époque :

D_(DB) {Aachen} + 1 à 3*B + 1 à 3*Bc + WLAB {Hannovre} + AB_(DR) + Ds {Berlin} + B {Varsovie}

A l'été 1980, la restauration dans les trains ordinaires 282, 283, 286 et 485 ne se trouve certainement pas améliorée par le remplacement des WR par des I2A3R de la SNCB !

L'on voit apparaître un nouveau train Paris-Bruxelles aux heures favorables du début de soirée numéroté IC 287, le parcours d'équilibre étant confié à l'INT 484.

En 1981, la liaison Paris – Köln via Bruxelles entra dans la nouvelle famille des IC (IC 432/433). Dans ce cas, comme dans celui du 287 ci-dessus, il faut noter qu'il ne s'agissait pas de liaisons TEE «dégradées» mais de l'opportunité de facturer un supplément IC sur des trains dont le confort et la rapidité n'étaient en rien améliorés.

Les services de l'axe PBA restent stables; la SNCF multiplie ses plaintes à l'égard de nos A3R «...leur état de vétusté ne permettant pas de satisfaire aux règles d'hygiène alimentaire actuelles», tandis que la SNCB se retranche derrière un plan de modernisation de ces antiques voitures.

La composition du Molière est légèrement adaptée :

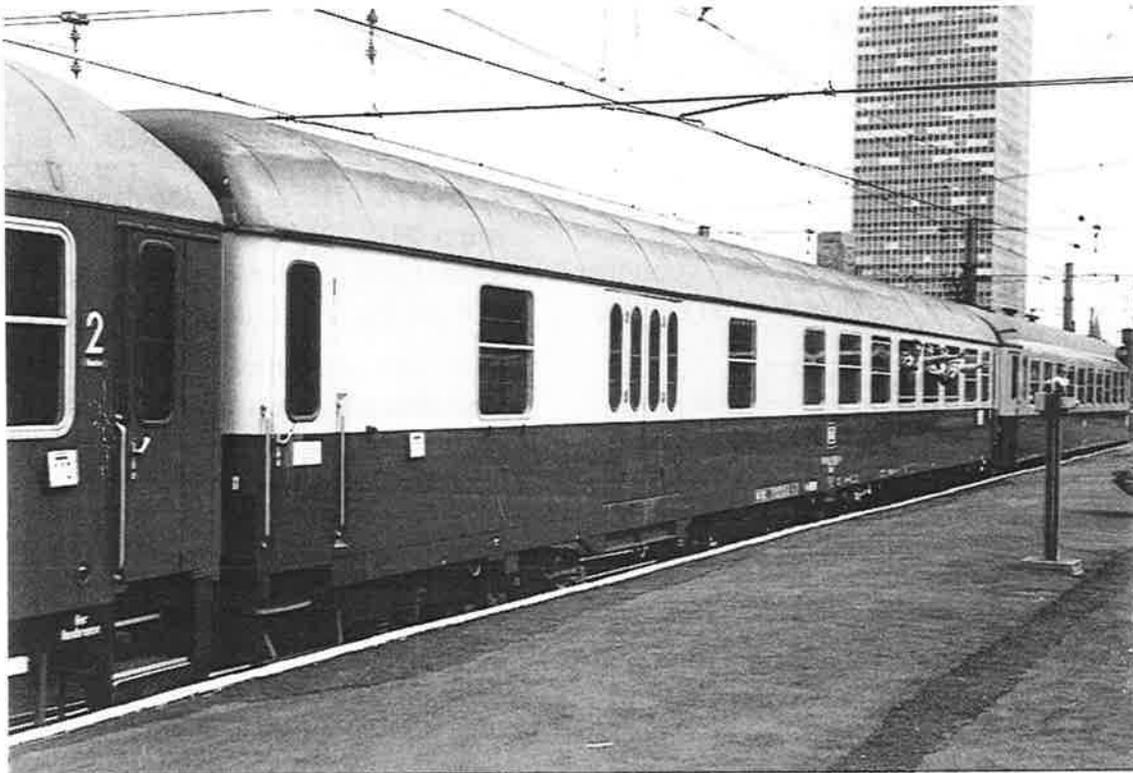
2*A + WR + 2*Bt + BD

comme celle du Parsifal :

B {Varsovie} + WLAB(SZD){Léningrad} + AB(DR){Berlin} + D + 3*B WR(DB) + 2*A {Köln}



Passage à Mons de l'INT 432. Photo Fernand Drugmand.



Tranche A'dam – Paris : voitures DB et B des séries UIC X de la DB et voiture SNCF UIC Y dans une rame A'dam – Paris. Bruxelles-Midi le 04/07/81 – photo Guy Bridoux.

La qualification IC du Parsifal est toujours discutée, par suite d'une régularité qui demeure insuffisante, et d'une composition non conforme aux règles d'attribution de ce label. La composition du 243/242 devient :

B {Varsovie} + Ds + AB_(DR) + B + 1 à 3*Bc +
 WLAB_(DB) + B_(DB) {Hannovre} + 2*B + D {Aachen}

A l'été 1982, ce sont surtout les services de haute saison d'été qui font l'objet d'adaptations (le 287 est limité à Bruxelles pendant les périodes de circulation du 1182, etc.).

La qualification IC est proposée pour les 283/284.

Des retouches sont apportées aux compositions des trains de l'axe Jeumont-Liège :



Départ vers Paris d'une CC 40100 suivie d'une WR et de voitures en livrée C1. Bruxelles-Midi, le 02/05/82 – Photo G. Bridoux.

le Molière devient :

$3 \text{ ou } 4 * B + WR_{(DB)} + 2 * A \{Dortmund\}$

(les B10t ont été remplacées par des B11)

tandis que l'INT 435/434 Parsifal comprend :

$Dd + 3 \text{ à } 5 * B + WR_{(DB)} + 2 * A \{Köln\}$

Le Nord-Express a pour sa part évolué comme suit :

$A + 1 \text{ ou } 2 * B \{Lg\} + B + Ds + B + AB + 2 \text{ à } 3 * Bc + WLAB_{(MU \text{ du pool de la DB})} \{Cph\}$.

En hiver, le 232 achemine en queue une tranche

$WLAB_{(SZD)} \{ex-Moscou\} + BDs + AB \{ex-Varsovie\}$

avec ajout à Liège, en provenance d'Oostende, de :

$WLAB_{(MU \text{ du pool SNCB})} + Bc_{(SNCB)} \{Cph\}$

Le 235/234 :

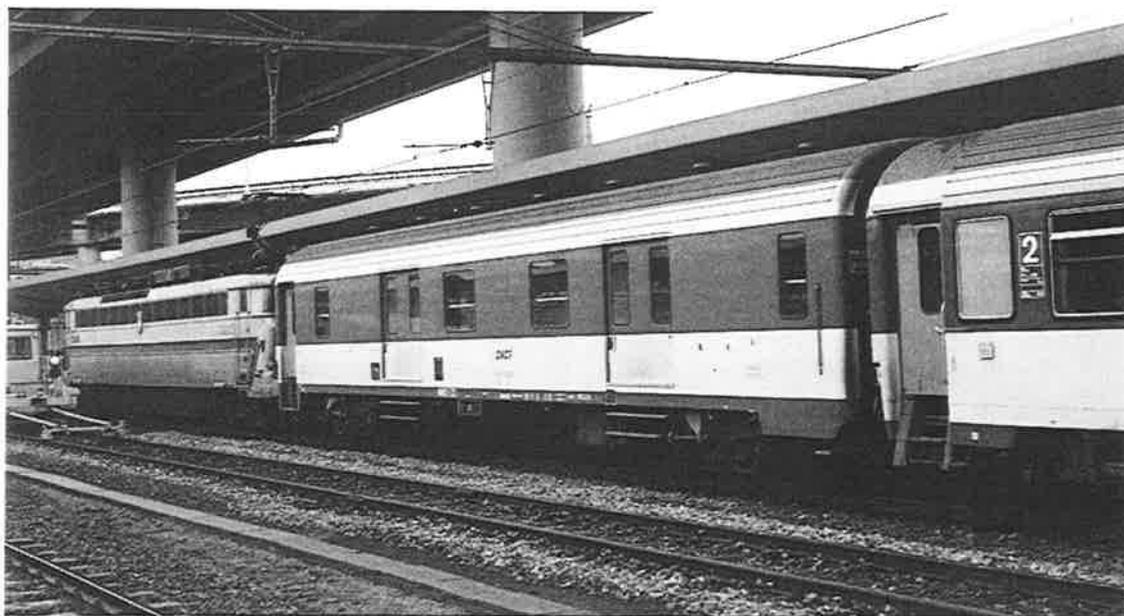
$Ds + 3 \text{ à } 5 * Bc + WLAB_{(U \text{ du pool DB})} + 2 * B + AB \{Hamburg\}$

avec ajout à Liège en provenance d'Oostende de

$Bc_{(SNCB)} + WLAB_{(U \text{ du pool DB})} \{Hamburg\}$

Au retour le 234 se voit ajouter en queue une tranche Cph-Paris :

$1 \text{ ou } 2 * Bc + WLAB_{(MU \text{ du pool DB})}$



L'INT 435 PARSIFAL de passage à Charleroi, le 26 septembre 1982 – Photo Guy Bridoux

et en tête, lors du changement de front à Liège, une tranche Liège-Paris :

$B + AB + A + B$

En 1983, une relation avec le Roussillon est instaurée pour la saison d'été. Pour ce faire deux Bc sont incorporées à A'dam à l'INT 286 jusqu'à Bruxelles où elles sont ajoutées à deux autres Bc Bxl – Cerbère le tout étant acheminé jusqu'à Paris par le 1186. Elles reviendront au sein du 281.

Le Molière perd sa qualification IC et se trouve limité à Köln, sauf en saison d'été – INT 431:

en hiver : $3 \text{ ou } 4 * B11 + 2 * A9 \{Köln\}$

en été : $3 * B11 + A4B5 \{Cph\} + 2 * A9 \{Dortmund\}$

En contrepartie le Parsifal devient un véritable IC.

6.3 De l'IC au THALYS (1984-1996)

6.3.1. En 1984 intervint la mini-révolution annoncée: le nombre de TEE est réduit de cinq à deux, deux anciens TEE étant convertis en IC. Les deux TEE matinaux, dans chaque sens, sont fusionnés, l'appellation «Memling» disparaît de l'axe PBA, et seul l'Etoile du Nord effectue encore Amsterdam – Paris, les autres TEE et IC étant limités à Bruxelles – Paris.

Sur ces liaisons les voitures IC de 2^{ème} classe étaient des voitures TEE-inox A8u et A8tu en sur-

nombre transformées respectivement en B8u et B91/2tu. (A la SNCF la mise en ligne des TGV «sud-est» avait en effet libéré du matériel ex-Mistral). La grille devient alors:

TEE80/85	Ile de France	2h23/2h27	1 arrêt à l'aller
482/485	Schaerbeek – Paris	2h46/2h48	3 arrêts
282/287	Amsterdam – Paris	2h50/2h50	3 arrêts
1182/1281	Bruxelles – Paris	2h49/2h56	3 arrêts (saison)
IC82/87	Etoile du Nord	2h26/2h28	
284/285	Amsterdam – Paris	2h48/2h58	3 arrêts
432/433	Köln – Paris	2h48/2h49	3 arrêts
TEE84/81	Rubens	2h30/2h27	
IC86/83	Brabant	2h35/2h29	1 arrêt à l'aller
286/283	Amsterdam – Paris	2h54/2h53	3 arrêts
280/281	Bruxelles – Paris	2h34/3h00	1/3 arrêts
288/289	Amsterdam – Paris	5h57/6h14	4 arrêts

La création des IC posait problème au niveau de la restauration: dans les TEE le service était assuré «à la place» au départ d'une voiture mixte A5rtu. Ces voitures seront remplacées par des WR ex-Mistral accessibles aux deux classes, le service à la place restant assuré en 1ère classe dans une ou deux voitures A8tu adjacentes à la WR.

Les IC 83/86 se composaient alors de :

2 à 5*B + AR_(bar) + At + WR + At + A + AD {Bxl}

Les IC 87/82 quant à eux comprenaient :

AD + 2*B + AR + A + At
{A'dam} + WR + At + A +
AD {Bxl}

les tranches Bxl de ces compositions étant allégées l'été d'une A et d'une At pour les 83/86 et d'une A pour les 87/82.

La composition et la destination des INT431/430 sont modifiées en haute saison d'été :

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

ils restent limités à Köln en dehors de cette période avec :

3 ou 4*B11 + 2*A9

En 1985 quelques compositions sont modifiées sur l'axe Jeumont-Liège :

INT 431/430 Molière : en été, une A4B5 au lieu d'une A4B6.



L'INT 281 passe à Bruxelles-Nord au crochet de la 1504, le 14/06/86.
L'on remarque en tête les voitures Bc en provenance de Vintimille – Photo G. Bridoux.

INT 435/434 Parsifal :

Ds + 4 à 6*B11 + WR_(DB/DSG) + 2*A9 {Köln}

Nouvel arrivé, l'INT 433/432 Diamant :

B11 + 5*B10 + 2*A9 {Köln}

INT 331/330 :

2*B10t + A4B6 {Lg}

complété en haute saison d'été d'une A3R_(SNCF)

La rentabilité du Nord-Express INT 233/232 est mise en question, surtout en dehors de la saison d'été. Sa suppression est envisagée dans le cadre d'une restructuration des liaisons Paris-Allemagne, mais il bénéficiera d'un sursis.

En 1986 tous les IC reprirent la numérotation à deux chiffres des TEE: le Molière redevint IC 40/41, l'IC 432/433 fut baptisé Diamant IC 42/43, et le Parsifal rentra dans la famille comme IC 44/45, tandis que l'Ile de France et le Rubens survivaient comme TEE.

Les réductions de capacité de certains TEE et IC sont confirmées, voire étendues : suppression d'une voiture A dans les TEE 81/84, 80/85, et 87/82. Par ailleurs, le fourgon Ds des 485/482 est dorénavant fourni par la SNCB.

Le Nord-Express est cette fois supprimé entre Paris et Aachen, le WL Paris – Moscou étant acheminé par le Molière. Il est remplacé en été par un INT 1233/1232 Viking-Express :

3 ou 4*B + AB + WLAB_(Pool DB) + 2 ou 3*Bc {Helsingör} + Bc + AB_(SJ) + B_(SJ) {Stockholm}

La composition de l'IC 41/40 Molière devient dès lors :

3*Bt {Lg, 234} + Ds + 5 ou 6*Bt + 3*A {Dortmund} + WLAB_(SZD) {Moscou}

La tranche Paris – Dortmund est assurée par la DB en été, et par la SNCF en hiver.

L'IC 45/44 Parsifal se compose alors de :

BD + 4 ou 5*B + AR_(DB/DSG) + 2*A {Köln}

L'INT 243/242 qui assure la liaison nocturne Paris – Berlin et Varsovie est maintenu comme suit :

D {Köln} + 1 ou 2*B + Bc + AB + 2*B {Dortmund} + B + D {Varsovie} + AB_(DR) + B_(DR) {Berlin} + B_(DB) + 2*Bc + WLAB_(DB) {Hannovre}

(Les tranches Köln et Dortmund sont pourvues de matériel de la DB).

à suivre



Des défaillances peuvent survenir : une HLE série 23 prend le relais de la 40107 en tête de l'INT 282. Bruxelles-Midi, le 05/09/82 – photo Guy Bridoux.

L'Ecomusée régional du Centre (suite et fin)

Le Centre, du charbon à la chimie

Inaugurée en 1993, l'exposition «le Centre, du charbon à la chimie» entame sa sixième saison.

Après autant d'années passées dans un des anciens ateliers de la cour de Bois-du-Luc, certaines reproductions photographiques ont perdu leurs couleurs, certains textes ont quelque peu pâli.

Cette année sera sans doute une de ses dernières saisons, dans sa configuration actuelle.

Pour rappel, cette exposition permanente, en plus de six cents documents et objets, retrace l'évolution historique de la région du Centre, de l'industrie charbonnière en général et de la société charbonnière de Bois-du-Luc en particulier. Les panneaux et vitrines sont présentés, suivant un cheminement chronologique (six périodes s'étendant de 1685 à 1993) et thématique (Centre, charbonnages, Bois-du-Luc).

Dans le cadre de l'aménagement muséographique de la fosse Saint-Emmanuel de Bois-du-Luc, grâce à l'aide du Feder-Objectif 1, il est prévu d'aménager les anciens bains-douches des hommes en galerie de l'histoire où l'évolution du

site et de la société seront évoqués à travers près de cinq cents ans d'histoire. Cette exposition sera appelée à remplacer «le Centre, du charbon à la chimie» dont le lieu d'implantation actuel deviendra une rue des métiers.

Il est donc inutile, à l'aube des grands travaux, d'investir exagérément dans le rafraîchissement de l'exposition.

En attendant l'ouverture officielle du site rénové à l'été 99, on pourra toujours la découvrir, jusqu'à une date indéterminée. Il n'est donc pas encore trop tard pour la visiter, mais le temps presse !

Visite guidée du site de Bois-du-Luc

Aussi prestigieux soit-il, le site de Bois-du-Luc présente un inconvénient majeur à qui souhaite le visiter par un bel après-midi d'été: son étendue.

Il est effectivement impensable, dans sa configuration actuelle, de visiter individuellement les ateliers, les bureaux, une maison des Carrés, le chassis à molettes et la sous-station électrique sans l'aide d'un guide, et donc sans la constitution préalable d'un groupe organisé. Trop de lieux à visiter, trop de portes à ouvrir !

Pour remédier à cette situation, tous les derniers dimanches des mois de mai à octobre, ainsi que le dimanche du week-end du Patrimoine (13 septembre) à partir de 15h30, une visite guidée de l'ensemble du site sera organisée à l'attention des visiteurs in-



La fosse Saint-Emmanuel

dividuels intéressés, pour le prix attractif de 100 frs (50frs pour les moins de 16 ans).

En dehors de ces journées «exceptionnelles», la cour des ateliers et ses expositions sont accessibles en semaine de 9h à 12h et de 13h à 16h toute l'année; les wek-ends et jours fériés de 15h à 18h de mai à octobre.

Pour toute information:

Ecomusée régional du Centre – Centre minier de Bois-du-Luc – rue Saint-Patrice 2b – 7110 Houdeng-Aimeries – Tél. 064 282000 – Fax 064 212641. Accès via E19 - E42, sortie 21 «Le Roeulx»

N.B. A quand, une visite du site par le CFC ?

Les publications de l'Ecomusée :

« Le Centre, mémoire en images »

Dans le sillon charbonnier qui suit l'axe Haine-Sambre-Meuse, le Centre forme, au coeur de la province de Hainaut, entre le Borinage et Mons à l'ouest et le pays de Charleroi, à l'est, une région aux contours flous, centrée sur La Louvière.

Les illustrations de ce livre, judicieusement choisies par Jacques Liébin, directeur de l'Ecomusée, offrent un large panorama de cette région à la fois industrielle, urbaine et rurale, qui recèle de nombreux trésors patrimoniaux.

Scènes de labeur et de vie quotidienne défilent sous les yeux du lecteur, apportant une multitude de renseignements sur les habitants du Centre, attachant à plus d'un titre. La richesse du mouvement associatif, qu'il soit politique, culturel, sportif ou musical, est illustrée par des documents souvent inédits.

Autant de documents qui feront connaître et aimer une région qui fut l'un des berceaux industriels de notre pays et qui a donné naissance à «des femmes et des hommes durs dont la tendresse perçait par éclairs, a d'autant plus de prix» (Jean Louvet).

Publié par les éditions Alan Sutton (Joué-lès-Tours, France), l'ouvrage de 128 pages, est vendu au prix de 690 frs (+ 50 frs de frais de port), en librairie ou contre paiement sur le compte N° 068 2020285 93 Ecomusée régional du Centre.

«Le Centre 1914 - 1918»

La Première Guerre mondiale a laissé la région du Centre dans un état de délabrement industriel important. La population fut à jamais marquée dans sa chair par les privations et les brimades des forces allemandes d'occupation. Face à toutes ces vexations, des patriotes s'illustrèrent dans la lutte contre l'occupant. La publication illustre à merveille ces quatre années qui plongèrent la Belgique dans un climat de terreur quasi permanent.

Une série d'articles, largement illustrés, abordent cette guerre au travers de différents aspects historique, industriel (les Charbonnages du Bois-du-Luc dans la guerre) patriotique, etc...

L'ouvrage de 192 pages est vendu au prix de 600 frs (+ 50 frs de frais de port) en librairie ou contre paiement sur le compte N° 068 2020285 93 de l'Ecomusée.

Ces deux titres font partie de la trentaine de publications actuellement disponibles au siège de l'ASBL qui, en outre, édite un bulletin trimestriel d'information relatif aux activités de l'Ecomusée (150 frs à verser sur le compte N° 001 1802730 61 c/o J. Liébin – rue Sars-Longchamps 5 – 7100 La Louvière).



La rue Saint-Emmanuel, habitations typiques des « Carrés de bois-du-Luc »

Evolution du trafic international à l'été 1999

par Guy Bridoux

Les modifications annoncées par la SNCB concernent en ordre principal une restructuration des liaisons sur l'axe Bruxelles, Luxembourg, Bâle, ainsi que la diversification des destinations des TAA (Trains Autos Accompagnés) afin de tenter de mieux rentabiliser ces rames en leur assurant trois rotations hebdomadaires..

Le train EC «Vauban» voit son retour avancé de deux heures et reçoit à Luxembourg une tranche Bt + A + WR pour Bruxelles.

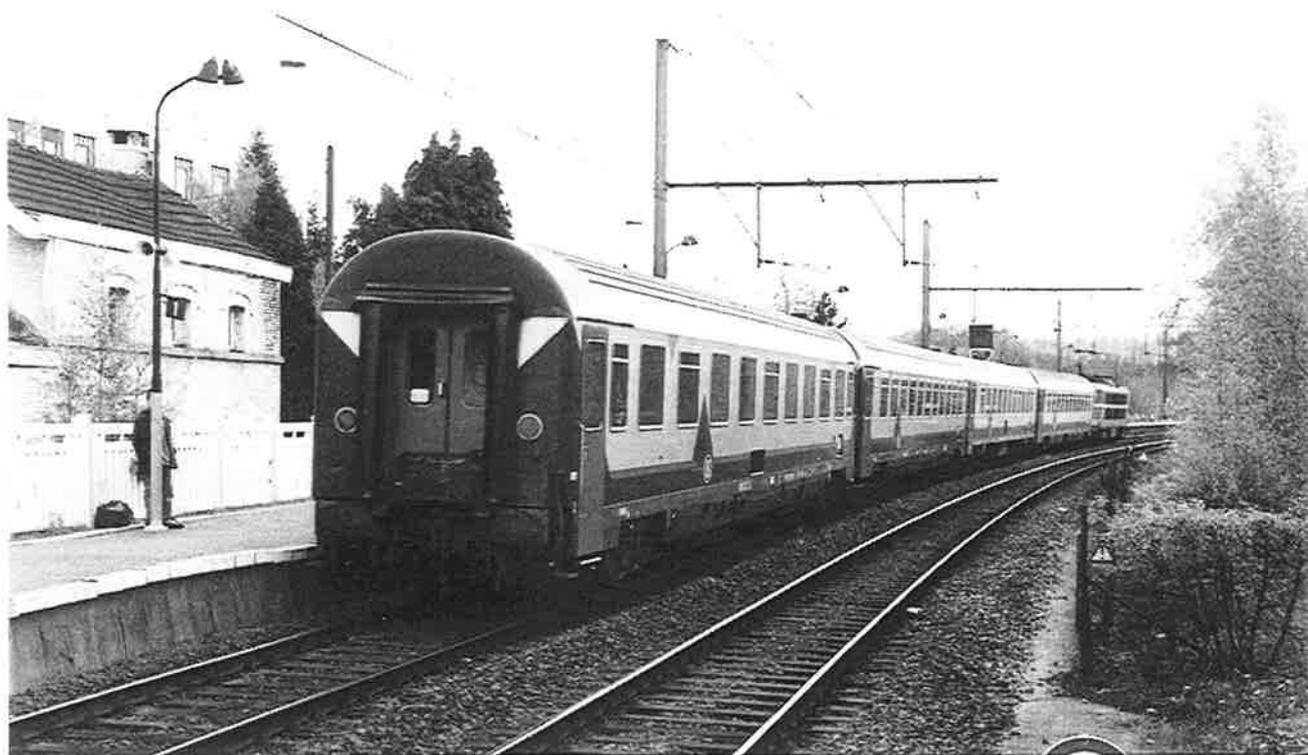
L'INT 96/97 «Iris» devient un EC de composition inchangée, avancé au retour de trois heures environ.

L'INT 295/296 «Edelweiss» est supprimé et remplacé par l'EC 295/296 «Jean Monnet» limité à Strasbourg, composé de 2*A + B + Bt + B avec, lors des jours de forte charge, un renfort de 2*Bt.

Le «Grand-ducal» INT 102/103 devient également un EC de composition inchangée.

Un nouvel EC 104/105 «Etoile d'Europe» de même composition que le «Grand-ducal» vient renforcer les liaisons directes avec Luxembourg.

Durant l'été les rames Liège-Luxembourg seront renforcées d'une voiture type Bmh livrée par les CFL.



L'EDELWEISS INT 295, cette fois en livrée uniforme dite " Memling " (voir aussi la photo de couverture), toujours à Uccle-Calevoet, le 22 avril 1998. Bien que les instructions du département des voitures internationales visaient à la constitution de rames homogènes, il faut bien reconnaître que la situation illustrée était plutôt exceptionnelle et que toutes les combinaisons de livrées furent rencontrées dans la pratique – photo Guy Bridoux

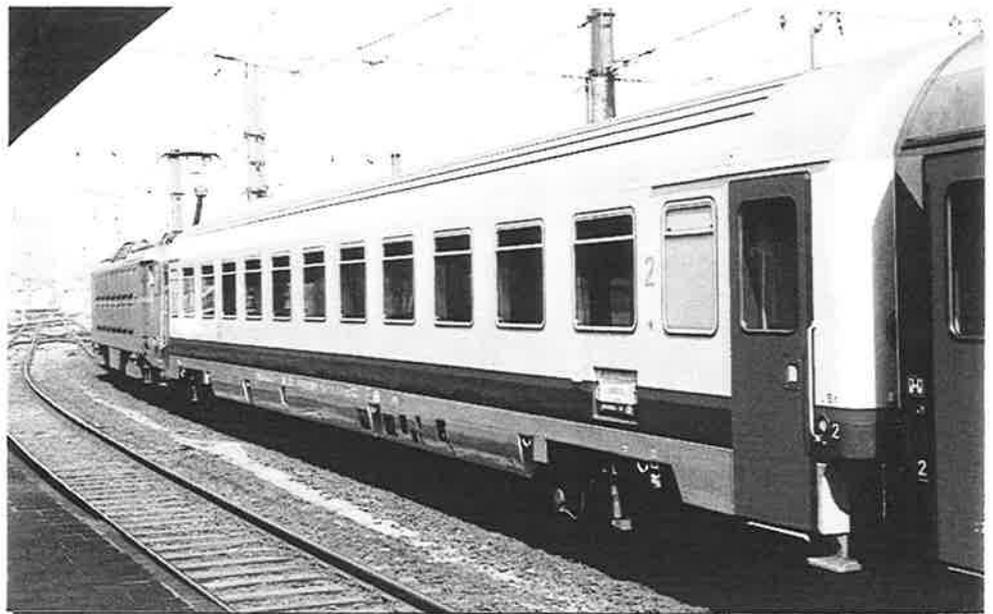
Rappelons qu'en été ce train était complété d'une tranche avec destination Rome :

*B + 2*Bc + WLAB(MU) SNCB en début et fin de saison, 2*B + 3*Bc + WLAB(MU) FS, sauf la WLAB, en haute saison d'été.*

Les quelques voitures I6 qui subissent actuellement une cure de rajeunissement sont dotées d'une livrée grise différente de la livrée dite Memling, proche de celle des M4 rénovées.

L'on commence à les apercevoir sur l'axe Bruxelles – Luxembourg, telle qu'ici, une I6B en tête de l'Edelweiss du 27 mai 1999

Photo Guy Bridoux



Les INT 234/235 Paris-Hambourg et INT 242/243 Paris-Berlin sont fusionnés en un 242/243. La tranche Paris-Liège est limitée à une AB61 (AB climatisée), tandis que l'on ajoute à Liège une tranche Oostende-Berlin composée de B + Bc.

La rame assurant la liaison nocturne Paris-Amsterdam est modifiée, les deux Ac4Bc5 étant remplacées par Bc + WLT2(NS).

Pendant la saison d'été l'INT 298/299 Bruxelles-Milano se voit pourvu de fourgons porte-autos (DD), et, les W.E., d'une tranche pour Florence 2*Bc61 + WLMU.

Tous les INT Paris-Namur voient leur composition réduite à BD + 4*Bt + At.

La tranche Oostende-Aachen des INT 415 et 424

est supprimée.

L'INT 498/499 qui assure l'été Bruxelles-Brig et Chur, se voit complété le vendredi de 1 à 3*DD vers St.Maurice.

La liaison Bruxelles-Rome devient hebdomadaire l'été avec l'ajout de 4*DD à la rame de l'INT 1294/1295 comportant B61 + 5*Bc + WR + Bc + 2*WLAB(SNCB).

Un TAA INT 1362/1363 apparaît sur Schaerbeek-Narbonne-Port-Bou-La tour de Carol.

Un nouveau TAA desservira dorénavant l'ouest de la France, l'INT 1434/1437 Schaerbeek-Quimper avec DD vers Auray et Nantes :

2*DD + 2*DD + B + 2à5*Bc + WLAB(MU de la SNCB).

La disparition de l'Edelweiss est aussi celle de l'un des derniers témoins de l'époque des trains de luxe. Il a débuté sa carrière entre Amsterdam et Bâle, via Bruxelles, le 15 juin 1928 sous la forme d'un train Pullman comportant un couplage A et un couplage B encadré de deux fourgons.



Ressuscité en 1948 comme INT, il subsistait une WSPB circulant entre Bruxelles et Bâle, accolée à la WR. L'appellation fut reprise le 2 juin 1957 comme nom de baptême du nouveau TEE Amsterdam – Zürich, lequel disparut à son tour en mai 1979 remplacé par un simple INT – photo Guy Bridoux

« Il n'a que de...bons plans ! »

Nous avons surpris notre brave Henri, en train de travailler sur le réseau; en fait, il vérifiait une dernière fois les plans de sa villa qui prendra bientôt place, à cet endroit. Les fondations sont déjà commencées. Sachez aussi que notre secrétaire adjoint à

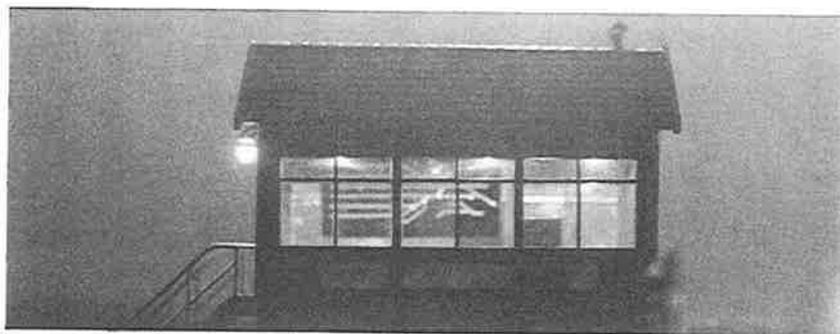
prévu une piscine de rêve, entourée de baigneuses...de rêve aussi. Pour ce faire, il a choisi avec les spécialistes de la chose...miniature - la liste de noms est censurée, mais on y retrouve les habitués du vendredi - les figurines les plus jolies, proposées

dans le catalogue « Preiser » (édition spéciale « connaisseurs »)

Nul doute que cette partie du décor vaudra le déplacement; nous préviendrons d'ailleurs le matériel optique nécessaire - loupes et compte-fils - afin que chacun puisse vérifier la véracité et la pureté des détails : compteurs de rivets : à vos postes !



Dimitri a réalisé ce poste d'aiguillage qui a trouvé sa place idéale derrière la remise, entre les voies principales et le grill d'entrée en gare. Ce qui est spectaculaire dans ce bâtiment, c'est l'éclairage et le tableau lumineux...qui l'est vraiment ! On s'y croirait...



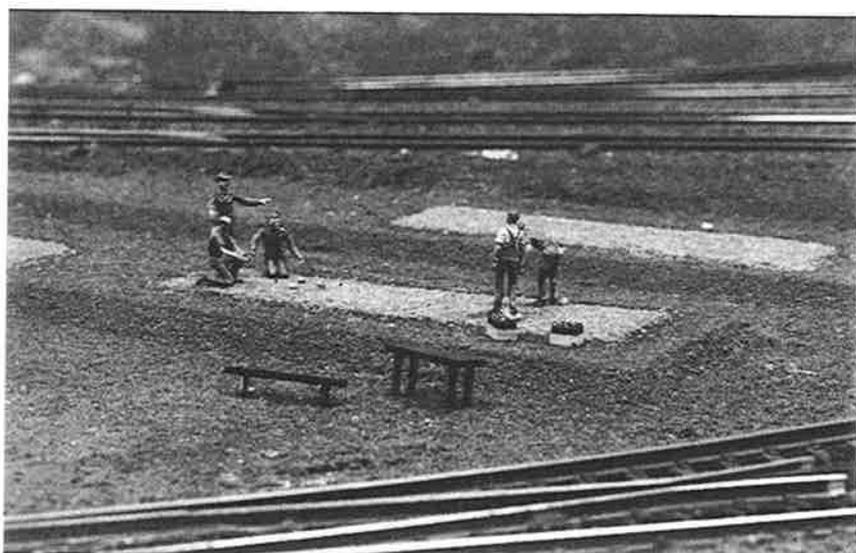
« Ils n'ont que de...mauvais plans ! »

Lors de la dernière assemblée générale, des membres ont émis le vœu de disposer de tables de travail; c'est chose faite, grâce à une équipe emmenée par Georges et Didier; chacun

peut maintenant s'adonner à son hobby sur un plan de travail confortable et pratique: éclairage, prises de courant, voies d'essai... et outillage à portée de la main, dans des tiroirs ou

des armoires de rangement.

Dimitri et Serge ont tenu à inaugurer ce « site du modélisme » en transformant à leur manière la 118 DR de votre serviteur ! Quand on voit les réalisations de nos deux amis, on peut leur pardonner quelques fantaisies.



Serge de son côté, a pensé aux loisirs des cheminots retraités; entre les voies il était possible d'installer quelques terrains de pétanque, où se déroulent des parties acharnées. Quel plaisir de « pointer » et de « tirer » dans une ambiance éternellement ferroviaire. Il manque encore le « club house », un vieux wagon couvert délesté de ses essieux suffirait...

Cela me fait penser que « Super Willy » dispose actuellement d'un couvert Jouef un peu défraîchi (plus de tampons, une roue sur quatre, une paroi d'extrémité en dentelle, une toiture ouverte à la façon d'une boîte de sardines) retrouvé un jour à Houdeng...

Le Petit Train à Vapeur d' Houdeng : fin prêt pour le 4 juillet - (photos : Georges D.J.)

Quelques visites dans le Parc de la Crèche nous ont permis d'effectuer les premiers travaux nécessaires à la bonne marche de nos activités sur ce site, tant au niveau du local, que de la voie.

Fait positif : nous avons retrouvé les lieux tels que nous les avons laissés, lors de notre mémorable «nocturne» d'octobre 1998 : pas de dégâts dus à l'hiver...ou aux vandales, c'est encourageant.

Une répétition générale était prévue un mercredi après-midi d'avril. Avec le soleil de la partie, ce fut un essai positif pour le CFC et l'occasion d'une joyeuse escapade pour les petits internes du pensionnat de l'athlétisme provincial mixte Warocqué de Morlanwelz.

Après une séance de natation au bassin tout proche, garçons et filles nous ont rejoints, accompagnés de leurs sympathiques moniteurs. Le pique-

nique rapidement avalé sous les frondaisons, ils prirent littéralement le train d'assaut, pour de très nombreux tours.

Enfin, avant de regagner la « Cité des étudiants », les plus grands accompagnèrent - avec une attention touchante - les mini-bambins de la crèche voisine, dans le petit train enfumé.

Sans conteste, le plus content était votre serviteur: une activité réussie pour le CFC...ainsi que pour le pensionnat (pour ceux qui l'ignorent encore, le président du CFC est aussi...éducateur à Morlanwelz !)



Rendez-vous donc le dimanche 4 juillet, avec un chaud soleil en prime. On vous le promet...

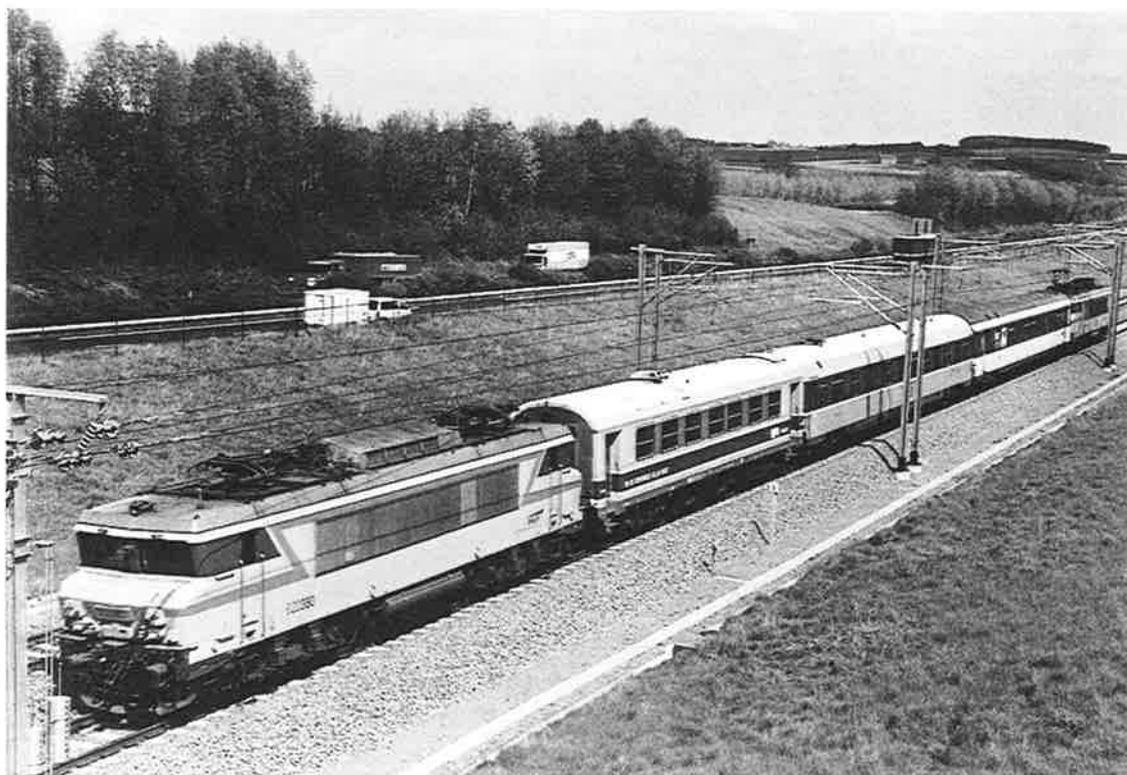
Attention

Durant la période estivale, il est possible que nous soyons dans l'incapacité d'assurer l'une ou l'autre permanence, notamment le samedi. Il est prudent de téléphoner. Nous vous remercions de votre bonne compréhension.



Présentation à la presse des HLE série 13 à Bruxelles-Midi le 26 avril 1999 – Photo G.Bridoux.

*Toutes les huit semaines, le mercredi, une rame de mesures de la SNCF parcourt la LGV1 de la frontière à Lembeek. A noter, confort oblige, la présence d'une voiture Bar.
Rebecq le 28 avril 1999 – Photo G.Bridoux.*





*Quelques souvenirs
photographiques
de la soirée
d'au-revoir à
Michel et Arlette
le 27 février dernier.*

Photo Guy Bridoux



Les voies industrielles de raccordement autour et à Haine-Saint-Pierre

par Pierre Rasson

En guise de préliminaire :

L'histoire économique de notre région a vécu et vit encore en ce moment des heures difficiles (Boël ; Boch) ; la crise est toujours là avec son cortège de misères, de chômage et de désespoir !

C'est dans un contexte identique que, dans un livre du *Cercle H Guillemin* intitulé " **nos industries au passé** " paraissait en 1981, les mêmes propos.

Les industries situées sur le territoire des anciennes communes d'Haine-Saint-Pierre, Haine-Saint-Paul, La Louvière et autres lieux proches étaient nombreuses et variées, les principales étant les industries charbonnières, les verreries et la métallurgie.

Elles ont pu se développer grâce aux chemins de fer utilisés comme moyen de transport, alors prédominant.

Je vous propose donc un voyage dans le passé

avec comme objectif principal les raccordements industriels à Haine-Saint-Pierre (gare) aux lignes principales permettant de rejoindre soit la capitale, les villes voisines ainsi que les pays limitrophes.

Un certain nombre de photos seront utiles pour illustrer cette rubrique, et je vous propose donc un reportage photos à réaliser ensemble selon un calendrier à déterminer.

Faisons maintenant un retour en arrière.

Avertissement :

Afin de simplifier ce cadre, la liste des entreprises qui seront citées n'est pas exhaustive.

Les publications ayant trait aux industries locales ont été publiées et peuvent faire l'objet d'une bibliographie afin d'apporter au lecteur des compléments d'informations et d'études complémentaires éventuelles.

1. Naissance du chemin de fer dans la région du Centre

Le premier chemin de fer de Belgique utilisé comme voie industrielle fut inauguré en **mai 1830** et reliait le charbonnage du Grand Hornu au canal de Mons à Condé⁽¹⁾. Long de 1,8 km, il était à l'écartement de 90 cm.

Pour le Centre, les lignes de chemin de fer appartiennent à la SA des Embranchements du canal de Charleroi à Bruxelles, canal achevé en 1832. Il est situé au nord du bassin du Centre.

C'est en 1833⁽²⁾ qu'est créé la **société des Embranchements du canal de Charleroi à Bruxelles** ; les embranchements étaient ceux de Belle-

court, Houdeng, La Croyère. Ceux de Bellecourt et La Croyère étaient prolongés par un chemin de fer vers les charbonnages de Mariemont et Bas-coup, d'Haine-Saint-Pierre et La Hestre ainsi que ceux de Houssu.

Ces lignes privées furent ouvertes en 1839. **Ce sont donc les premières lignes de chemin de fer du Centre réservées donc au transport de la houille.**

Les sociétés houillères créent leurs propres lignes ferrées, comme par exemple les charbonnages de Mariemont se chargeant de réaliser le pro-

longement vers Bellecourt afin de rejoindre la branche ferrée est de l'embranchement du canal de Charleroi-Bruxelles. Cette branche ferrée montait en partie par un plan incliné le plateau de Bellecourt afin de desservir les fosses de Bascoup et de l'Olive. Un autre exemple : deux lignes accèdent aux charbonnages pour se diriger vers l'embranchement du canal ; l'une amène les charbons des fosses de Sars-Longchamps et Bouvy, l'autre les mines de La Louvière et la Paix.

Pour la branche ouest, le prolongement du canal à La Croyère, ce sont les charbonnages d'Haine-Saint-Pierre et La Hestre qui se raccordent ainsi que les charbonnages de Houssu.

Le bassin de Houdeng reçoit les charbons de Bois-du-Luc, la ligne ferrée est construite par

les charbonnages eux-mêmes ; comme pour Mariemont un plan automoteur aide les rames de charbon à franchir une déclivité, grâce à une machine à vapeur fixe installée au sommet ; cette machine date de 1845⁽³⁾.

La ligne principale est celle entre Mons et Manage avec antenne vers La Louvière qui dessert les charbonnages de la région. Ce projet date de 1845 et prévoit la construction de la ligne grâce à des capitaux anglais et présidé par M. Robert d'Her-court de Londres.

La première mise en service de la ligne est celle de Manage à Bracquegnies et de La Louvière à Bascoup le 20 janvier 1848 ; le deuxième tronçon est celui de Bracquegnies à Nimy en 1849 et de Nimy à Mons le 20 octobre 1849.

Cette ligne fut reprise par l'Etat le 1^{er} janvier 1859.

2. Liaisons industrielles et raccordements sur les lignes principales et gares.

Les charbonnages et autres industries ont besoin de commercialiser leurs produits pour vivre et donc de trouver des liaisons les plus faciles et économiques à partir de leurs lieux de production. Les lignes de chemin de fer ont permis un développement très important notamment celles des industries installées à proximité de la **gare d'Haine-Saint-Pierre**.

Ces industries étaient les suivantes :

– **les charbonnages de Houssu** sont raccordés

En 1857, l'Etat étudie un projet de ligne entre le Centre (Baume) et Charleroi ; il accorde la concession aux chemins de fer du Centre en 1859 ; la ligne passe par Baume, Morlanwelz, Piéton, Fontaine-l'Evêque et Marchienne-au-Pont. Le trafic marchandises est très important dès l'ouverture de la ligne en 1865.

L'introduction de toutes ces lignes a modifié le paysage de notre région. On peut encore en voir des vestiges dans les environs (passage à niveaux, ponts,...).

Des suppressions de voies auront également lieu comme pour la ligne vers l'Olive, le plan incliné.

Des déplacements de bâtiments seront également d'actualité, comme la gare de Mariemont.

La **dernière ligne** érigée dans le Centre fut celle entre **Tubize et Ecaussines-Carières via Virginal en 1884**.

Depuis cette date, il n'y aura plus que des aménagements particuliers, comme celui de la **courbe de la Paix en 1923**, reliant la Paix (Bois-du-Luc) à La Louvière-Bouvy, ce qui a permis d'éviter le rebroussement en gare de La Louvière des trains venant de Mons et allant vers Haine-Saint-Pierre.

Lorsque nous regardons une carte, nous sommes frappés, à première vue, par l'ampleur et la confusion de toutes ces voies qui forment un véritable enchevêtrement. Et pourtant, elles forment néanmoins des nœuds ferroviaires importants dont Haine-Saint-Pierre, qui devint gare de triage et de formation.

sur la ligne de chemin de fer des Embranchements (fosse n° 6) en 1864, à la station de Baume ; cette station était située à proximité de la chaussée de Mons à Nivelles.

- **Le siège de la fosse de St Félix**, des charbonnages de HSP et de La Hestre, fut raccordé à Baume-Jonction le 1^{er} mai 1866.⁴
- **Poterie Monseu** la jonction est réalisée par quai à Baume-Jonction le 1^{er} novembre 1865. De même pour les Verreries de Marie-

mont. Il y aurait eu deux autres branchements vers 1882 ?

- **Société des Boulonneries de Mariemont** (vendue en 1962 à Remytole), raccordement sur réseau vers fosse St Alexandre ?
- **Usines et fonderies Delbêque** (plus tard Baume et Marpent) : se rattachent à Baume en 1859⁽⁵⁾
- **Acierie d'Arts et Lesquin** : raccordement industriel rue de la Poterie ; l'ensemble de ces voies sont déferées en 1985 ?
- **Usines Hiard** (C C C) : raccordement en 1871 lors de la création de l'usine réalisée par plaque tournante sur voies Etat. Arrêt de l'usine en 1961 et dépose de l'aiguillage proche de la gare en 1995 ?
- **Atelier Spiltoir-Hecq** : le raccordement industriel se faisait par la rue de la Déportation-Arrêt en 1968.
- **Four à coke Coppée** : raccordé à Baume-Jonction le 18 avril 1860 ; ensuite, après suppression du raccordement de l'entreprise Metz et Cie, réalisation directe sur voies Etat en 1909.
- **Le réseau des Charbonnages d'Haine-Saint-Pierre et La Hestre** : raccordé au Puits St Alexandre possédant une pompe à feu; cette ligne de l'embranchement ouest reliait le Bassin de La Crorière.
- **Les Verreries de Mariemont** (1786-1930) : raccordement à partir des voies de la ligne de Baume et Marpent ; sous-raccordement pour l'Acierie d'Art et Lesquin sur la même ligne.

Voilà présentés les raccordements principaux autour de la gare d'Haine-Saint-Pierre ; peut-être y a-t-il des oublis ? A vous de compléter cette rubrique et de se rendre sur place pour un reportage photos sur les sites et les vestiges ferroviaires qui restent avant que tout soit oublié et détruit.

Notes:

- (1) voir " *Le Centre, mémoire du Rail* " - P Vanbellinghen-Ecomusée Régional du Centre-1989.
- (2) dito, page 14.
- (3) D'après Dagant-Le Centre, p 112.
- (4) jonction réalisée entre la gare de Baume (centre) et la Verrerie (Baume-Jonction) en 1865.
- (5) De nouvelles règles apparaissent pour les raccordements fixées par l'Etat belge depuis le 29 novembre 1858. Les conventions sont donc revues. D'après *les canaux et C d F charbonniers dans le Centre*-T II-Dagant et Vanbellinghen- CHG.1986.

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 informatiques,
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

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.

Samedi 26 juin

CFC ♦ Centre

de 14.30 à 18 h

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

de 14.30 à 17.30 h

Place Caffet

Bibliothèque

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

Mardi 29 juin, 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 2 juillet, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 3 juillet, à 14.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Assemblée générale intermédiaire

Programme des activités

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 4 juillet, de 11 à 19 h

CFC ♦ Centre

Parc de la Crèche à Houdeng

Le petit train à vapeur roule

Une journée agréable, dans un cadre reposant, ou dans le "Club house" rénové.

Animations diverses.

Barbecue champêtre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Vendredi 9 juillet, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 10 juillet

CFC ♦ Centre

de 14.30 à 18 h

Gare - Musée

Réunion de travail

Jean Boudart - (071) 84 27 92
Marc Pater - (064) 28 31 57

de 14.30 à 17.30 h

Place Caffet

Bibliothèque

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

Dimanche 11 juillet

Journée vapeur à Trois-Ponts

Les 120 ans du chemin de fer du Val de l'Amblève - Train spécial vapeur (GTF/PFT/SNCB), engins routiers, etc.

Vendredi 16 juillet, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 17 juillet, de 14.30 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 18 juillet, à partir de 8 h

Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

Vendredi 23 juillet, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 24 juillet

CFC ♦ Centre

de 14.30 à 18 h

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

de 14.30 à 17.30 h

Place Caffet

Bibliothèque

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

Vendredi 30 juillet, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 31 juillet, de 14.30 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Vendredi 6 août, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 7 août

CFC ♦ Centre

de 14.30 à 18 h

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

de 14.30 à 17.30 h

Place Caffet

Bibliothèque

Jean Boudart - (071) 84 27 92
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,
nouveauautés 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 Papys
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

Vendredi 13 août, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 14 août, de 14.30 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 15 août, à partir de 8 h

Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

Vendredi 20 août, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 21 août

CFC ♦ Centre

de 14.30 à 18 h

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

de 14.30 à 17.30 h

Place Caffet

Bibliothèque

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

Vendredi 27 août, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 28 août, de 14.30 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 29 août

CFC ♦ Centre

Grand voyage aux Pays Bas

Retenez cette date, les informations
pratiques suivront...

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 29 août, de 9.30 à 14 h

Collège N.D. de la Paix - Erpent (Namur)

**Bourse d'échange
internationale**

Vendredi 3 septembre, 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 3 septembre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 4 septembre, de 14.30 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 5 septembre, de 10 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Animation en gare

**Souvenirs de vacances
ferroviaires**

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 11 septembre, 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 12 septembre, de 9 à 13 h

Hobby-Rail

Zaal Star

N. De Brauwerestraat 19b - Vilvoorde (B)

Bourse d'échanges

Entrée : 50 BEF

Mardi 14 septembre, 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 17 septembre, à partir de 20 h

CFC - Bruxelles

Local " La Ruche "

Rue de la Ruche - Schaerbeek

Réunion mensuelle

Echange de vues sur les activités à
venir, visites, expositions, etc.

Nouveautés en modélisme.

Souvenirs de la vapeur en Belgique :
apportez vos meilleures diapos qu'elles
soient anciennes ou récentes

Marc Symons - (02) 733 72 97

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 Profiform – 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, ...*

LOCOLENDER

VOTRE SPÉCIALISTE
TRAINS MARKLIN, FLEISCHMANN, ROCO...

SERVICE ET CONSEILS TECHNIQUES

RUE CHARLES DEGROUX, 10
1040 BRUXELLES

TEL. 02-736 53 99

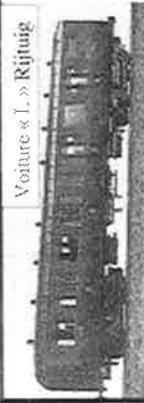
*Distributeur - 15%
sur nos prix.*

Par sympathie,

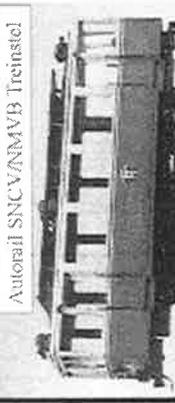
La Brasserie

"Sporloos station"

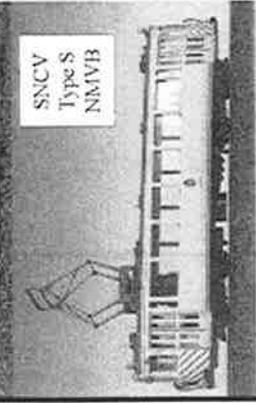
(dans un bâtiment de l'ancienne ligne 160
à proximité du terminus STIB de Tervuren)



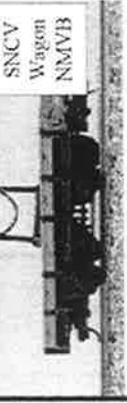
Voiture « L » Rijtuig



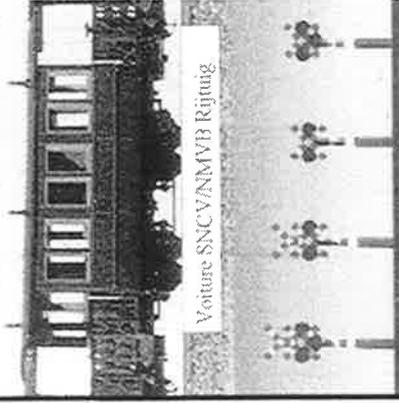
Autorail SNCV/NMVB Treinstel



SNCV Type S NMVB



SNCV Wagon NMVB



Voiture SNCV/NMVB Rijtuig



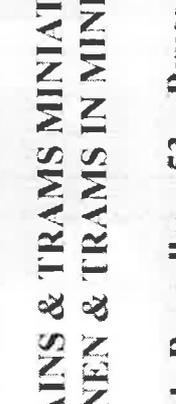
Gare de Voneche Station



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 – ENGHEN – 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

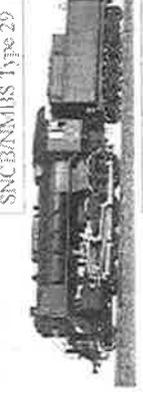
- Arnold – ... – Bachmann – Bemo – Brawa – Bush – ... – DJH – D+R – ...
- Electrotren – ... – Faller – Fleischmann – ... – Gunther – Gutzold – ... – Hag – ...
- Heki – Herpa – ... – Jocadis – Jouef – ... – Kadec – Kibri – ... – Lemaco – ...
- Lenz – LGB – Lilliput – Lima – ... – Märklin – ... – Noch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



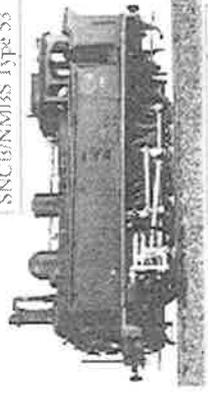
SNCB/NMBS Type 1



SNCB/NMBS Type 10



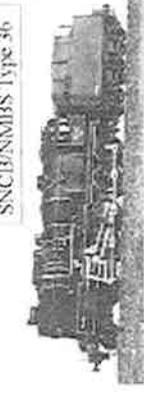
SNCB/NMBS Type 29



SNCB/NMBS Type 53



SNCB/NMBS Type 5



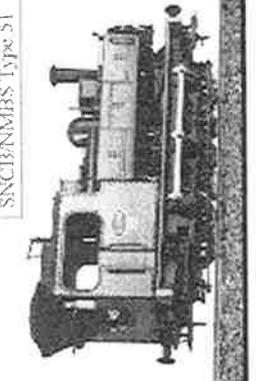
SNCB/NMBS Type 36



SNCB/NMBS Type 24



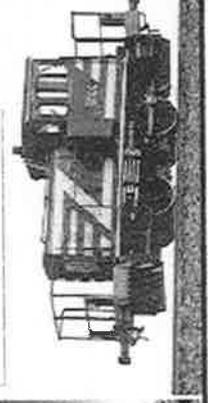
SNCB/NMBS Série/Reeks 73



SNCB/NMBS Type 51



SNCB/NMBS Série/Reeks 51



SNCB/NMBS Série/Reeks 91