



Juillet - Août 1999

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
17797

FEBELRAIL
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

Rétro-flash

Un pont... Un train... Il y a déjà 25 ans
par Jean Boudart p 4

Informations ferroviaires

Qu'est ce qu'un train «EUROCITY» ?
par Guy Bridoux p 8

Les prémisses de la grande vitesse en Europe
par Jacques Nicaise p 16

Dossier

La relation ferroviaire Paris–Bruxelles–(Amsterdam) 14^e partie
par Guy Bridoux p 10

Documentation ferroviaire

Composition de rames de voitures de type L aux époques III b+c
par Guy Bridoux p 12

Divers

Propos – Libre réflexion et suggestion...
par Paul Steckelmacher p 3

Infos Bruxelles p 20

Agenda p 21

Photo de couverture

Un trafic transmanche en deçà des prévisions initiales, et un besoin accru de rames TGV Réseau polycourants ont incité la SNCF à retirer deux rames «Eurostar» du contingent affecté aux liaisons avec l'Angleterre au profit de son réseau intérieur.

Le choix s'est porté sur deux des trois rames transformées antérieurement pour circuler également sous caténaire 1500 V C.C.; elles opèrent depuis fin mai sur la relation Bruxelles-Nice.

Ces rames arborent logiquement le logo SNCF en lieu et place du logo Eurostar, ainsi qu'en témoigne la photo ci-dessous. La photo de couverture montre cependant que le service est parfois confié à une troisième rame momentanément retirée du pool Eurostar.

Cannes, les 28 et 30 juillet 1999 – Photos Guy Bridoux



Libre réflexion et suggestion...

par Paul Steckelmacher

Le comité de la section bruxelloise de votre club a l'impression que les membres ne se connaissent peut-être pas assez entre eux.

La fréquentation de nos réunions, que ce soit à la rue de la Ruche, à la gare de Schaerbeek ou à la gare-musée de Haine-Saint-Pierre, n'a jamais réuni la totalité de nos membres, ce qui serait d'ailleurs assez illusoire. Il arrive que nous devions demander le nom d'un intervenant à nos discussions. Lorsqu'il décline son identité, nous nous rendons compte qu'il figure sur nos listes depuis des années parfois.

Le référendum portant sur l'intérêt du chemin de fer miniature, envoyé il y a un peu plus d'un an, a ramené 21 réponses valables sur 120 envois.

Parmi ces réponses, neuf évoquaient la possession d'un ou même de deux réseaux. Deux de nos membres se disposaient à préparer un petit reportage sur leur réalisation.

Notre comité s'est dit d'une part que parmi la petite centaine de membres qui n'ont pas cru devoir consacrer quelques minutes à exprimer leur avis, il doit exister également des réseaux dont certains sans doute de grande qualité et d'autre part, que certains heureux possesseurs de ces réalisations pouvaient être intéressés à les montrer aux membres et, en particulier, à ceux un peu plus nombreux, qui déclarent avoir un projet de construction ou une réalisation en cours.

Cette situation n'est pas particulière à notre club. A l'occasion d'une réunion de Fébelrail, l'on a évoqué l'existence de modélistes qui possèdent de merveilleux réseaux particuliers. Et pourtant, leurs propriétaires n'en parlent que rarement : C'était comme s'ils étaient honteux et qu'ils se cachaient.

En ce qui nous concerne, et plus particulièrement pour ceux qui ne se sont pas exprimés à ce jour, que diriez-vous de faire parvenir à notre rédaction un petit texte nous décrivant votre réalisation.

Vous pourriez y joindre une ou deux photos avec des explications concernant l'échelle, le thème, le mode d'alimentation, le système de protection des convois et la dimension du réseau.

L'adresse avec le numéro de téléphone serait jointe de façon à ce que les personnes intéressées puissent prendre rendez-vous directement avec vous.

Ces renseignements pourraient paraître dans " Ferro-Flash " afin que chacun d'entre nous soit contacté. Nous apprendrions ainsi à nous mieux apprécier.

Ne soyez surtout pas " honteux " de vos réalisations. Faites-vous connaître. Notre club est une bande d'amis toujours prêts à donner un conseil s'il est sollicité. Il est aussi prêt à admirer une belle réalisation quelle que soit son importance.

Nous nous souvenons d'un membre qui possède une magnifique collection toujours dans ses boîtes d'origine. Pendant la visite, il s'excusait à tout instant de la vilaine présentation de sa collection. Nous avons admiré, l'avons encouragé et il est devenu un assidu de nos réunions.

Si vous êtes disposés à faire connaître vos réalisations aux membres de votre club, vous pouvez envoyer votre courrier à votre secrétariat respectif ou pour les publications dans " Ferro-Flash " directement à :

Guy Bridoux

Avenue J. & P. Carsoel, 100 Bte 1
1180 Uccle – Tél. : (02) 374 88 93

Un pont...

Un train...

Il y a déjà 25 ans

par Jean Boudart

Chaleur croissante tout au long de cette journée du mois d'août, à croire que la météorologie est immuable aux environs de cette date.

L'après-midi touchait à sa fin et la chaleur était aussi moite que pesante.

Les pêcheurs tâtaient le goujon, lançant une dernière ligne le long du chemin de halage du canal Charleroi-Bruxelles, à hauteur de Luttre au lieu dit « Pont de Bruxelles ».

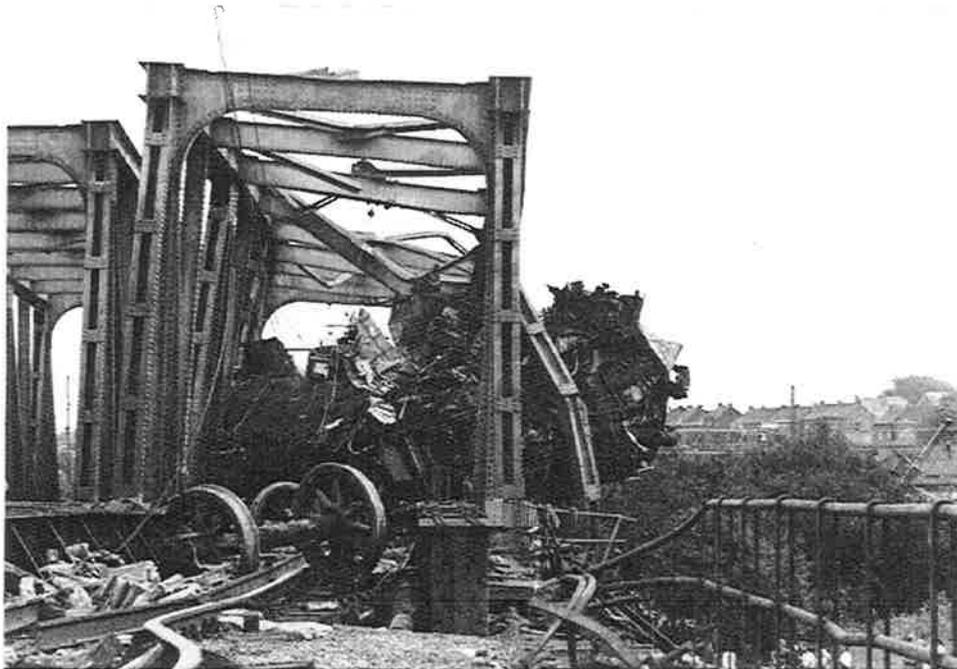
Les bouchons flottant paisiblement allaient subitement prendre l'eau, en même temps que les lignes lâchées de stupéfaction : 19.15 h, le direct Charleroi-Bruxelles, déraillait dans le pont.

A cette date, je me trouvais chez mes parents à Obaix, soit à deux kilomètres de l'impact.

et le vacarme métallique laissait supposer une catastrophe très proche.

Par déduction, je me suis dirigé vers le « Pont de Bruxelles » ; les riverains arrivaient attirés par le tonnerre provoqué.

Un spectacle indescriptible se présentait à mes yeux ; une rame franchissant brutalement une partie du pont, une voiture arrêtée légèrement penchée hors des rails, bogies arrachés, une autre voiture était retournée vingt mètres plus bas, au delà du pont, sur le chemin de halage, une autre



Vue du pont (côté Charleroi) – Photo Jean Boudart



*Vue du pont
(côté Charleroi)*

Photo Jean Boudart

voiture arrachant les poutrelles et dans laquelle venaient s'emboutir et s'écraser les autres.

Le chemin de halage, ainsi que la route qui longe le canal et menant à Luttre, étaient jonchés de débris métalliques et d'essieux de voitures.

Alors que les premiers rescapés s'extirpaient d'aciers éventrés, d'autres bloqués par la ferraille enchevêtrée ne pouvaient se dégager et par leurs cris et hurlements demandaient assistance et secours.

Quelle atrocité que d'entendre ces appels parmi toute cette ferraille !

A cette vue, les plus courageux plongèrent dans le canal pour, malheureusement, n'en remonter que des corps sans vie.

Je me suis engagé avec quelques uns sur le pont, mais il était impossible de s'approcher à moins de 20 mètres, les poutrelles tordues et enchevêtrées pouvaient céder et basculer sur le chemin de halage.

Dans la première voiture, sur le pont même, il y avait une famille. Le père avait la jambe coincée et sa femme était visiblement déjà morte. Une dame d'une trentaine d'années, avec, à ses côtés,



*Vue du pont
(côté Charleroi)*

Photo Jean Boudart



*Vue du pont avec essieu sur le chemin de halage
Photo Jean Boudart*

un bébé de deux ans environ.

Pendant ce temps la gendarmerie ainsi que les pompiers sont arrivés et nous avons dû quitter les lieux pour laisser le champ libre aux sauveteurs de service. Le travail s'est effectué toute la soirée et durant la nuit pour sortir les derniers blessés.

Les blessés légers furent dégagés en premier et les ambulances se faisant attendre, les tous premiers corps dégagés par des volontaires furent acheminés vers les hôpitaux mobilisés Montignies, Gailly, Rayon de Soleil et Hôpitaux Civils, par les combis de la gendarmerie.

La suite de la soirée, la nuit, ainsi que les jours qui vinrent furent interminables pour de nombreuses familles, réduites à attendre et espérer quelque bonne nouvelle.

Par delà la douleur, les lendemains furent aussi et surtout marqués par une polémique relative à la cause de la catastrophe.

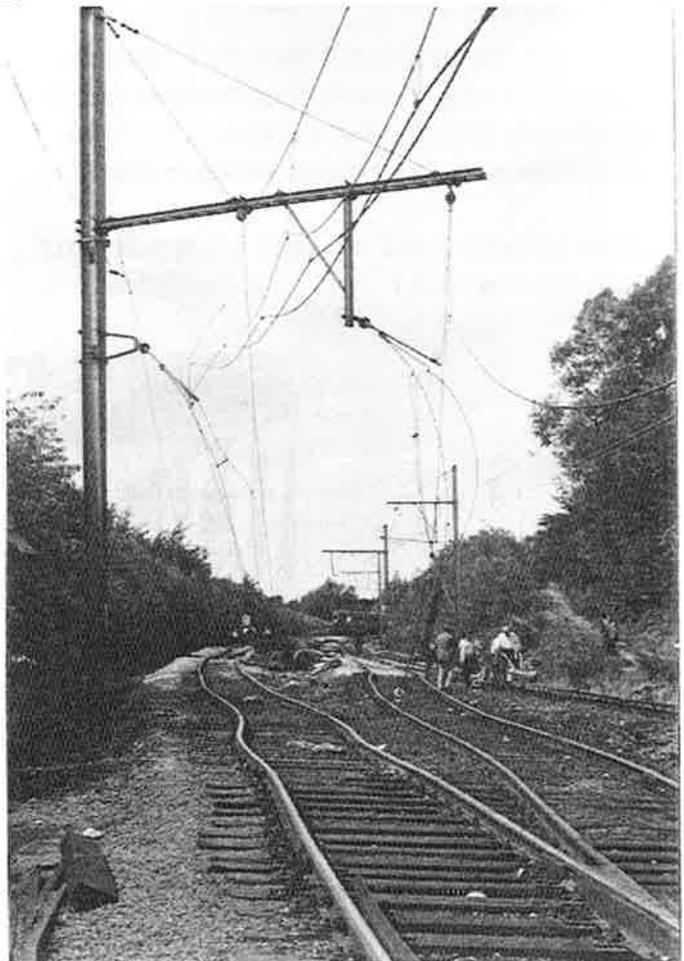
Après de longues investigations (35 mois) dans le chef du Parquet de Charleroi, six agents de la SNCB étaient inculpés pour homicide, coups et blessures involontaires.

Toutefois, l'affaire ne connaîtra pas pour autant un dénouement : un expert du Parquet décède alors que des hypothèses sont échafaudées, et ses collègues-remplaçants n'arriveront jamais à une unité de vues.

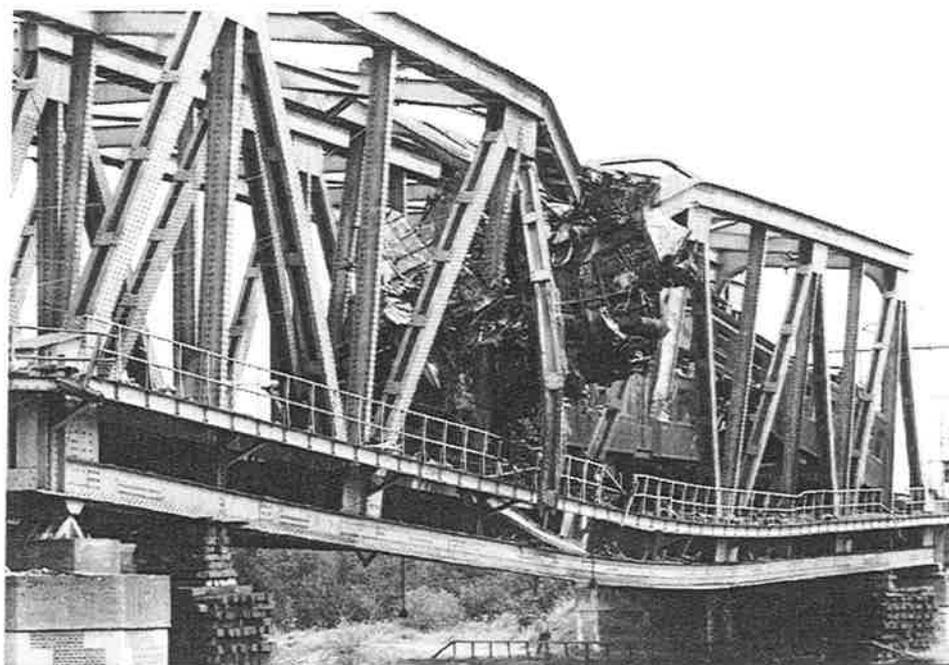
Les enquêteurs ne parviendront jamais à décréter que la cause de la catastrophe réside dans un mauvais état des voies et ce, malgré des conclusions allant nettement en ce sens.

Les différentes querelles d'interprétation prirent le dessus et finalement, la Chambre du Conseil carolorégienne rendit une ordonnance de non-lieu.

En 1979, la catastrophe ferroviaire de Luttre entrait ainsi de manière définitive dans l'histoire et les souvenirs, au grand dam d'une opinion publique de toute évidence peu satisfaite de la tournure que prirent les événements.



Etat de la voie, côté Bruxelles – Photo Jean Boudart



*Vue du pont
de la route
de Pont-à-Celles
vers Luttre*

Photo Jean Boudart

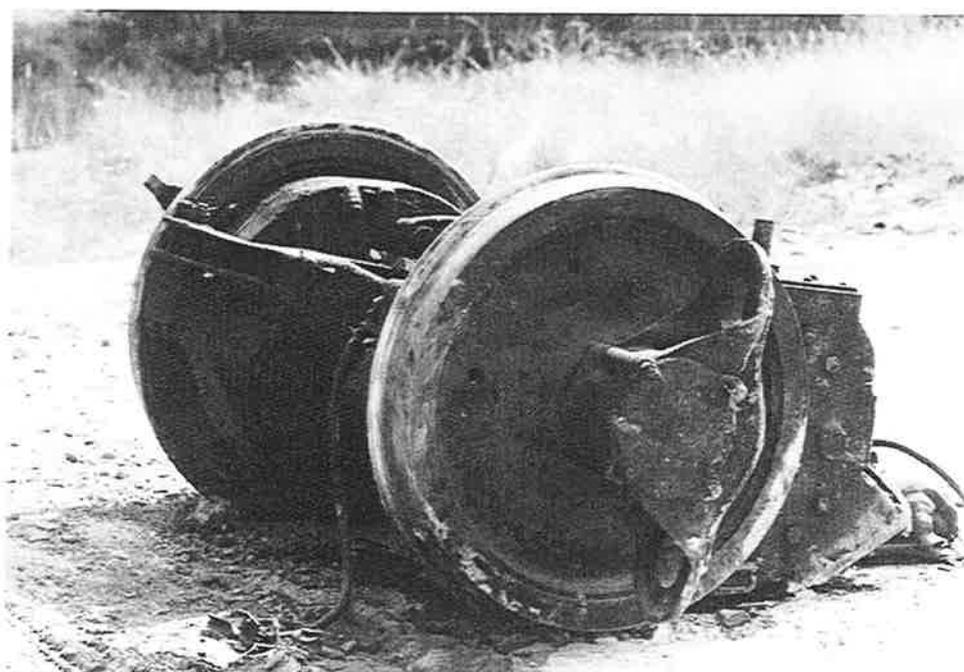
A tout malheur, la société se rassure et a un maladif besoin d'accusé(s) ou de bouc émissaire. Besoin qu'elle ne put ici satisfaire.

Quoiqu'il en soit, une chose demeurait malheureusement sûre, le bilan : lors de cet accident 18 personnes qui avaient pris anonymement le train pour Bruxelles trouvaient la mort, 69 autres s'en extirpaient blessées, et une dizaine de personnes enfin en avait la mémoire à jamais marquée.

Suivant les statistiques rendues par la presse, une centaine de voyageurs avait pris place dans ce train.

Cependant, si on se rappelle, quelques mois auparavant, on avait fêté, par le biais d'une exposition notamment, le 100^e anniversaire de la ligne ferroviaire n° 124.

C'était le 15 août 1974



*Vue d'un essieu,
au bord de la route
Pont-à-Celles - Luttre*

Photo Jean Boudart

Qu'est ce qu'un train «EUROCITY» ?

par Guy Bridoux

La série d'articles consacrée aux relations ferroviaires entre Paris et la Belgique a mentionné l'attribution du label «TEE», «IC», puis «EC», à certains trains, mais aussi la possibilité du retrait de cette qualification entraînant le retour à un statut «inférieur», voire de simple INT.

Quelles sont les règles de l'UIC qui président à l'octroi de ces labels ?

Oublions les TEE qui ne sont plus de ce monde ferroviaire, (sur Paris-Bruxelles, les derniers ont circulé en mai 1987), ainsi que les IC qui étaient une tentative d'extrapolation des règles applicables aux services intérieurs de la DB sans qu'il y ait eu un réel consensus des administrations concernées.

Pour les EUROCITY, introduits chez nous en 1987, les critères, au nombre de neuf, sont clairement définis. Il s'agit pour chaque train d'évaluer sur base d'une grille de cotation attribuant 10, 5, 2 ou 0 points les aspects suivants :

La rapidité du voyage :

- 1 - la vitesse commerciale
- 2 - la distance moyenne entre arrêts
- 3 - le pourcentage temps d'arrêt / longueur du voyage

Le confort du voyage :

- 4 - la climatisation
- 5 - l'aménagement des places et des sièges
- 6 - l'âge et l'état technique des voitures

L'agrément du voyage :

- 7 - la restauration

8 - les offres supplémentaires (téléphone, journaux, table à langer, etc.)

9 - les annonces vocales et l'information aux voyageurs

Sans entrer dans tous les détails du système d'évaluation, notons à titre d'exemple que le critère n° 5 se subdivise en six exigences pour chacune des classes de confort proposées aux voyageurs. En ce qui concerne la 2^{ème} classe il faut :

- dans une voiture type UIC X maximum 72 sièges (DB, FS)
dans une voiture type UIC Y maximum 60 sièges (SNCF)
dans une voiture type UIC Z maximum 66 sièges (Eurofima, certaines Corail, etc.)
- une disposition des sièges 3 - 0 ou 2 - 2. Dans le cas 2 - 2, qui ne concerne que le type UIC Z et ses dérivés, le nombre maximum de sièges est porté à 88.
- un revêtement des sièges en matière textile
- une largeur avec accoudoir d'au moins 633 mm
une largeur sans accoudoir d'au moins 460 mm
- une profondeur des sièges comprise entre 430 et 500 mm
- un niveau de bruit intérieur qui n'excède pas 68 dBA

Toutes exigences rencontrées, la cote attribuée à ce critère sera 10, une exigence défailante ce sera 5, etc.

Pourra bénéficier du label EC le train qui, en fin d'analyse, totalisera au moins 37 points, un 0 dans l'évaluation de l'un des critères 3, 4, 5, 6, 7 ou 9 constituant une cote d'exclusion. Concrètement, un train ne pourra en aucun cas être qualifié EC si :

- les temps d'arrêts cumulés atteignent 20% de la durée du voyage
- s'il ne dispose ni de climatisation, ni de ventilation forcée
- si plus de deux exigences sur six en matière de confort des sièges ne sont pas satisfaites
- si ses voitures ont plus de 25 ans d'âge sans avoir été modernisées
- s'il ne comporte aucune possibilité de restauration (un bar, ou un minibar valent deux points)
- s'il ne prévoit pas, au minimum, l'annonce des gares d'arrêt.

L'attribution du label n'est en aucun cas définitive, et peut donc être retirée en cas d'irrégularité, de changement d'horaire ou de composition, qui affecterait les critères énumérés.

Petit rappel :

La première tentative d'unifier le confort des trains internationaux date de 1961 où l'UIC a défini deux types de voitures : l'un dénommé type X avait une longueur de 26,4 m et des configurations A9 et B12, tous les compartiments offrant 6 places. Il fut adopté entre autres par la DB, la FS, les CFF. L'autre type dit Y ne mesurait que 24,3 m, il ne fut choisi que par la SNCF en versions A9 et B10 et par extension A4B5 et B5D, et les CFL en versions B10 et A4B5. Ces matériels étaient ventilés mais non climatisés.

Les I4A9 et I4A4B5 de la SNCB avaient une taille intermédiaire entre les types X et Y.

Le type UIC Z qui conserve la longueur de 26,4 m est une évolution plus récente qui fut à l'origine de la commande groupée de 500 voitures financée par EUROFIMA. Il s'agit cette fois de matériel climatisé de configurations A9 et B11 à compartiments séparés.

La configuration B11 fut boudée par la DB, la SNCF et les CFF au profit d'une B11t (ou Bp11) de 88 places à couloir central, complétée ensuite d'une A4B6 à compartiments de 24 + 36 places.



L'EC48 "MEMLING" en gare de Bruxelles-Midi, le 29 juillet 1992 – Photo Guy Bridoux

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 14^e partie

par Guy Bridoux

6. L'exploitation de la ligne (suite)

6.3.2 1987 sera une année de transition.

La plupart des TEE survivants et des IC seront rebaptisés EUROCITY ou EC : ce sera le cas de tous les trains 80 à 87 de l'axe PBA même ceux qui comme l'Ile de France et le Rubens continuent à n'offrir que des places de 1^{ère} classe.

Par manque de fréquentation la deuxième voiture

A est supprimée toute l'année sur les 85/80 et en été sur les 83/86. De plus, toujours en été, la quatrième voiture A est sacrifiée sur les 83/86 au profit d'une B Paris-A'dam. La WR des 485 et 282 est maintenant fournie par la SNCB.

Sur Jeumont-Liège et au delà, les trains 40 à 45 deviennent également EC, le Diamant étant changé en Gustave Eiffel EC 43/42.



L'INT283 se dirige vers Amsterdam dans une composition qui, dix ans après la mise en service des premières «Eurofima», tient du patchwork ancien et moderne : une série 11 flambant neuve suivie d'une I4AB en livrée Benelux, d'une I2B8 ex A8, d'une I1B8 ex A8, d'une I4A en livrée d'origine... Bruxelles-Nord, le 18 mai 1986 – Photo Guy Bridoux.

L'INT 243 ne comporte plus de fourgon de tête.

Enfin, une fois par semaine l'été, une tranche Benelux-St.Gervais transitera par Paris, remorquée à l'aller en queue du 1286 et au retour en queue du 1281. Au départ d'Aulnoye vers la Bel-

gique ce train se compose de :

DD + 2*Bc + WLAB_(pool T2) + B {Schaerbeek}
+ B_(NS/DB) + Bc {A'dam}

la tranche {Schaerbeek} étant fournie par la SNCB.



Le 1186 Flandre-Riviera au crochet d'une série 12.
Lot, le 21 août 1990 – Photo Guy Bridoux

6.3.3 En 1988 la situation des nouveaux EC s'est stabilisée, sauf pour le Gustave Eiffel, qui assure un Paris-Köln via Bruxelles, et se retrouve «dégradé» en simple INT 248/249.

La desserte se présente donc comme suit:

EC 80/85	Ile de France	2h25/2h28	
482/485	Schaerbeek-Paris	3h01/3h00	2 arrêts
1182/483	Bruxelles-Paris	2h52/2h56	3 arrêts
282/287	Amsterdam-Paris	2h50/2h47	3 arrêts
EC 82/87	Etoile du Nord	2h26/2h47	
284/285	Amsterdam-Paris	2h52/2h58	3 arrêts
248/249	Gustave Eiffel	2h46/2h50	3 arrêts
EC 84/81	Rubens	2h30/2h27	
EC 86/83	Brabant	2h35/2h29	1 arrêt
286/281	Amsterdam-Paris	2h56/3h00	3 arrêts
280	Bruxelles-Paris	2h34	1 arrêt
288/289	A.B.P. de nuit	4h54/5h10	4 arrêts

Les compositions des autres trains sont revues, et, hors saison d'été, les rames des 282, 285, 482 et 485 sont livrées par la SNCB, renforcées en été d'une tranche SNCF

Bt + B + A

Toujours en été, une WR de la SNCB apparaît sur les 282 et 485.

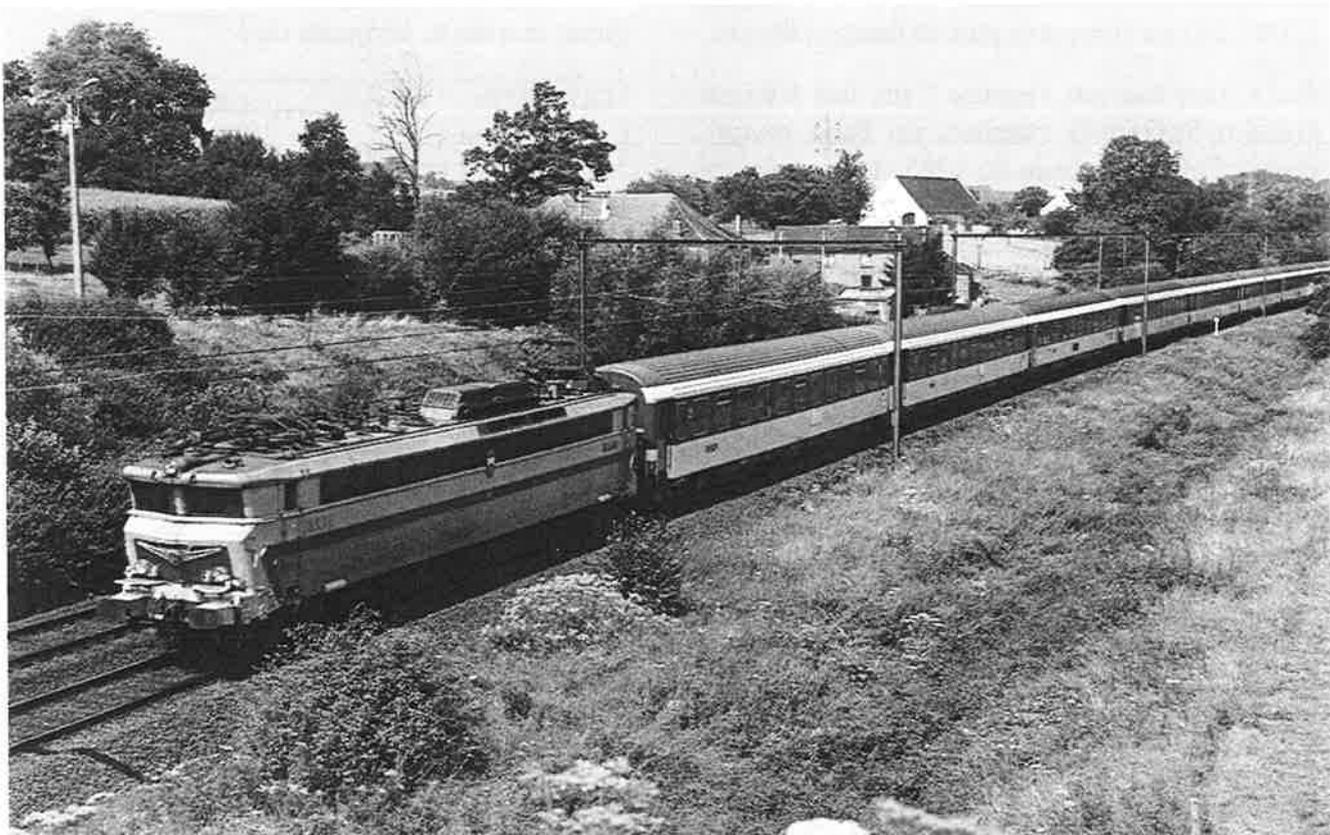
La SNCF assure pour sa part la livraison du matériel des 280/287, 283, 483, 1182 ainsi que des 330/331 de l'axe Jeumont-Liège.

Une antique A3R de la SNCB circule au sein des 287, 1182, 330 et 331.

A cette époque, les compositions les plus courtes sont :

INT 331/330 :

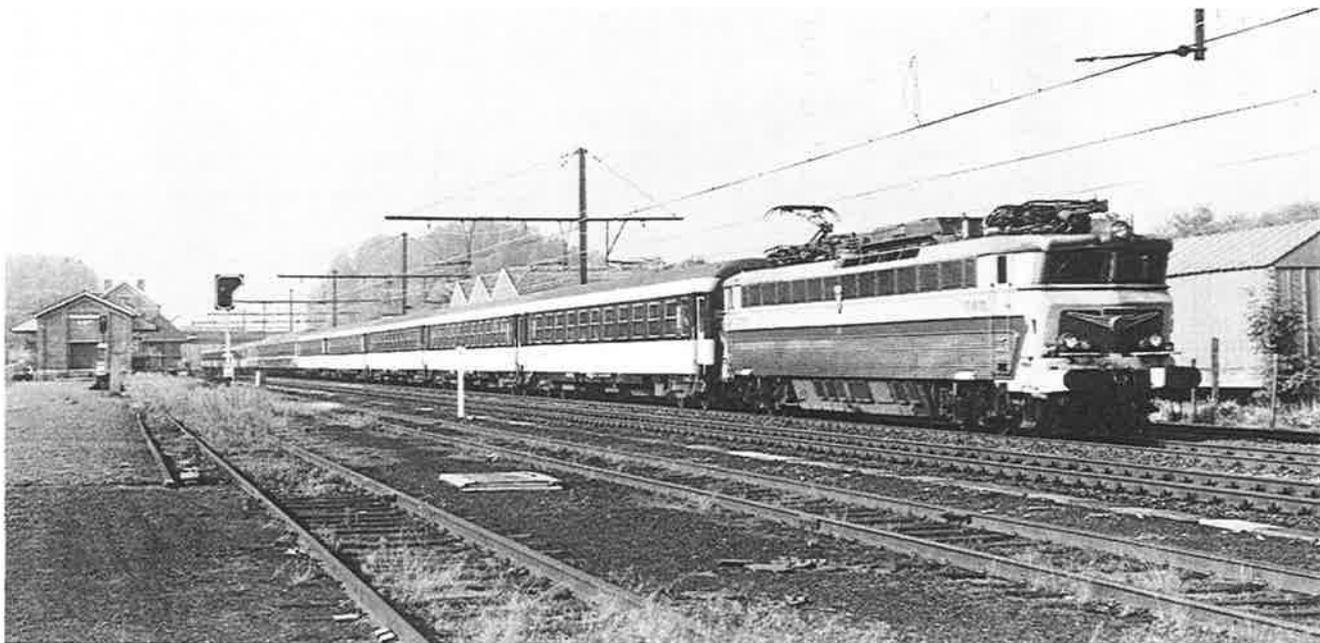
2*Bt + AB + A3R_(SNCB)



L'INT 284 au crochet d'une 40100 dans la côte d'Hennuyères le 6 août 1992 – Photo Guy Bridoux

L'INT 1182 tracté par la 1203 passe à Hennuyères le 6 août 1992 – Photo Guy Bridoux





Le Flandre-Riviera tracté par une 40100 passe à Lot le 27 août 1990 – Photo Guy Bridoux

INT 280 :

Bt + B + 2*Bt + AB

En 1989, pas plus qu'en 1990, l'on ne note de changement significatif sur PBA.

Sur proposition de la DB qui livre cette rame, l'EC 41/40 Molière sera modifié comme suit :

**Ds + B + 4*Bt + AR + 2*A {Dortmund}
+ WLAB {Moscou}**

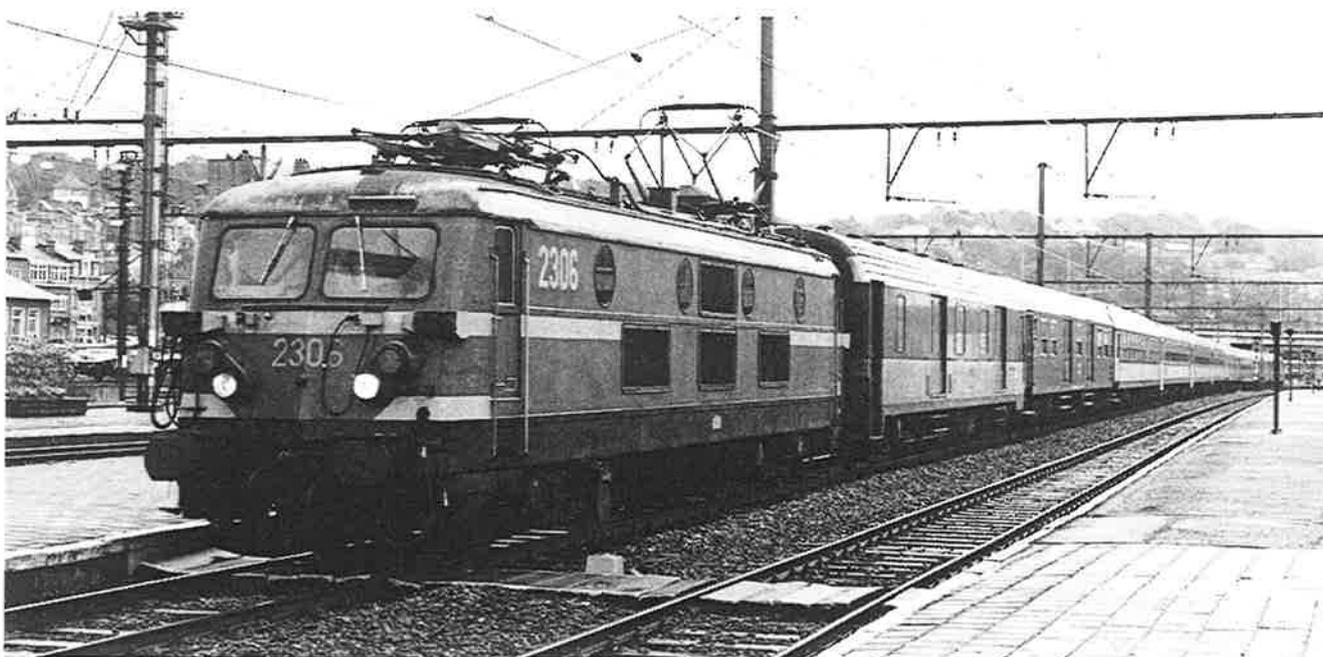
Le Viking Express 235/234 se compose alors de :

**B_(fac.) + AB + A + B {Lg}
+ 2 ou 3*B_(DB) {Hamburg, l'été}
+ B + Ds + 2 à 6*Bc_(suivant saison) + WLAB_(DB) {Hamburg}**

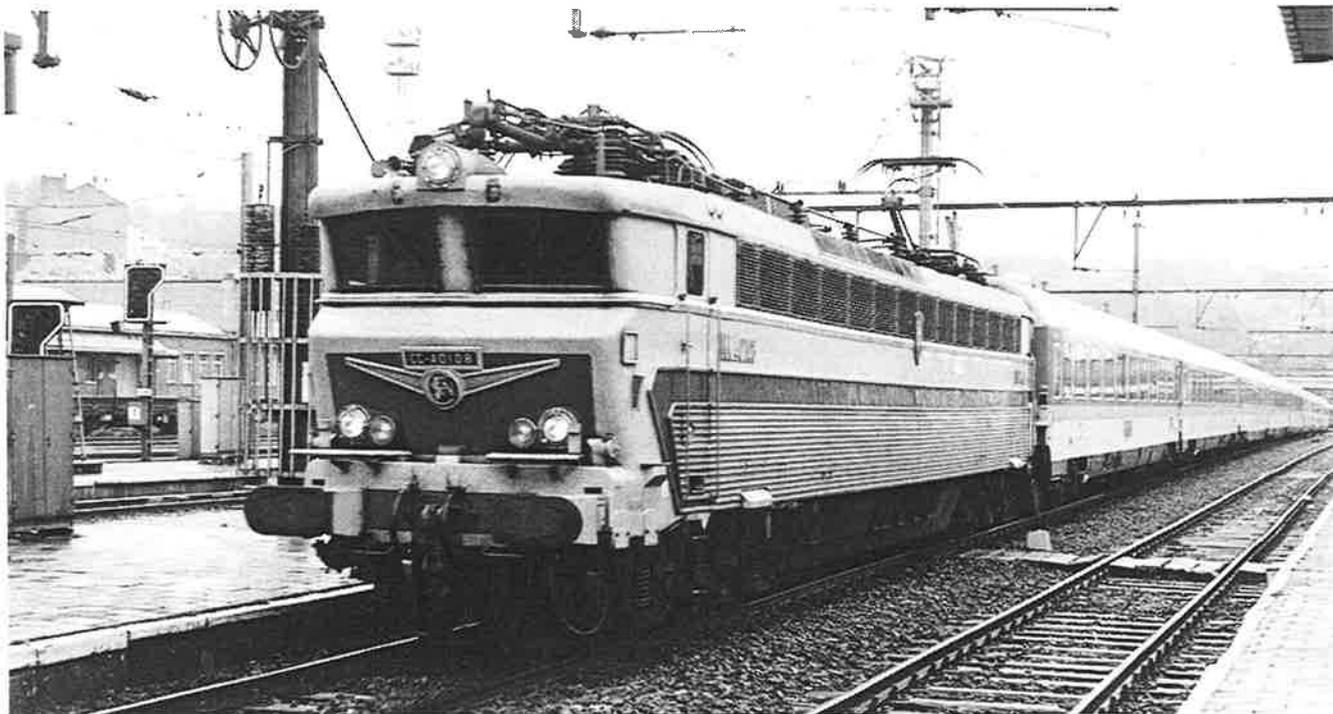
Il est dédoublé, l'été, par les INT 1233/1232 Paris-Cph et retour :

2 à 4*B + WLAB_(DB) + 2 à 4*Bc

A l'été 1991, l'Ile de France est également reconverti 1.2.



Passage à Namur de l'OST-WEST EXPRESS le 14 septembre 1992 – Photo Guy Bridoux



*L'EC 40 MOLIERE entre en gare de Namur le 14 septembre 1992,
les voitures IC de la DB arborant leur nouvelle livrée avec un dégradé de rouges – Photo Guy Bridoux*

Sa composition devient alors :

B3D + 3*A8t + WR + A8
+ A3R + A8 + B9½ + 2*B8

Le Molière et le Parsifal voient leurs compositions à nouveau modifiées :

EC41 (livraison DB) :

4 à 5*B + AR + 2*A {Dortmund}

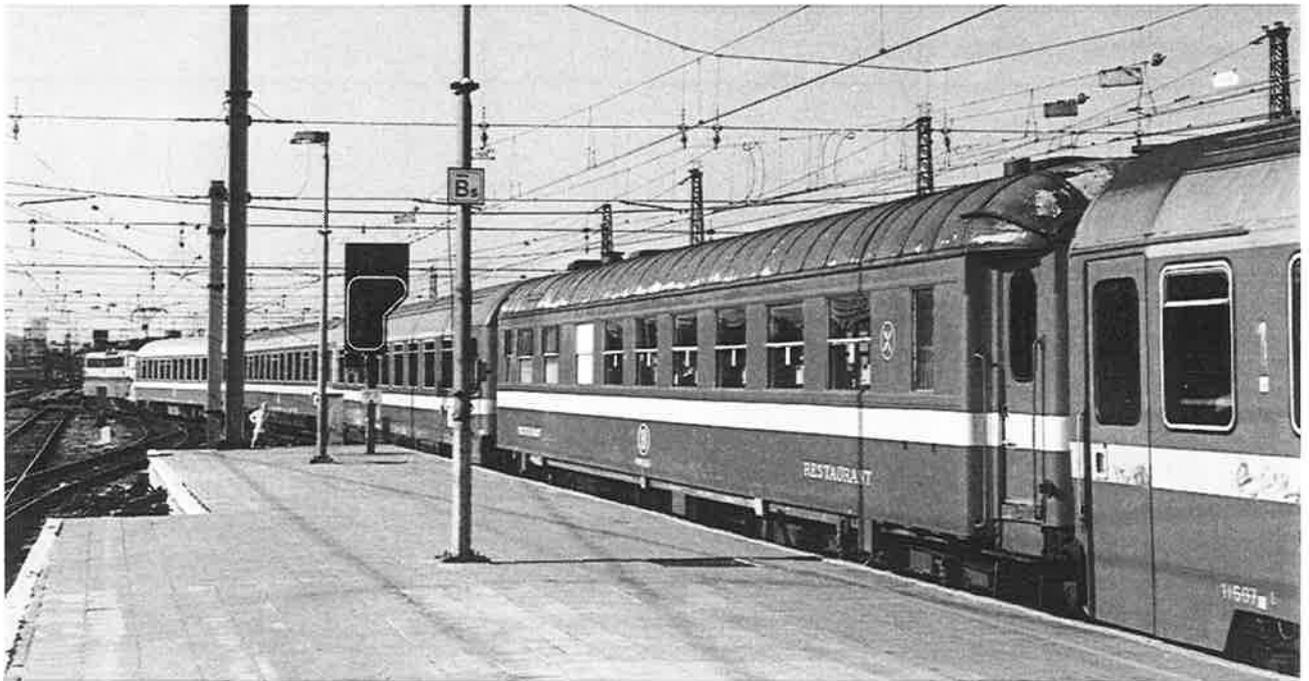
EC45 (livraison SNCF) :

BD + 4 à 5*Bt + WR + 2*A {Köln}

Toutes ces rames EC sont actuellement constituées de matériel intégralement climatisé (code 61).



*La 2802 manoeuvre une rame de voitures CORAIL à Bruxelles-Midi, mi février 1993
Photo Guy Bridoux*



L'INT282 quitte Bruxelles-Midi le 2 avril 1996 dans une composition homogène C1 au sein de laquelle on distingue une antique WR – Photo Guy Bridoux

Le Paris-Köln via Bxl, INT 239 (livraison SNCF) :

$5 \text{ à } 6 * \text{Bt} + \text{B} + 2 * \text{A} \{ \text{Köln} \} + 2 * \text{Bt} \{ \text{Bxl} \}$

A partir de cet horaire l'on constate une réorganisation complète de la présentation, sensiblement plus étoffée, des indicateurs internationaux édités par la SNCB. La ligne PBA, longtemps tableau n°6 devient n°70, etc.

En 1992, le Rubens EC81/84 dernier train à survivre dans une composition type TEE se voit également doté de voitures de 2^{ème} classe :

$\text{B3Dt} + \text{B91/2t} + 2 * \text{B8} + 2 * \text{A8} + \text{A8t} + \text{WR} + 3 * \text{A8t} \{ \text{A8t en été} \}$

A cette époque, les NS se plaignent de nombreux retards dans l'acheminement des trains de l'axe PBA sur leur réseau.

Rappelons que de nouvelles dispositions en matière de signalisation sur le réseau NS interdisent l'accès aux HLE série 15, le trafic étant assuré par les seules 25.5.

Quelques modifications mineures sont proposées par la SNCF aux autres trains de l'axe PBA, tandis que le 239 Paris-Köln via Bxl devient :

$5 \text{ à } 8 * \text{Bt} + \text{B} + 2 * \text{A} \{ \text{Köln} \}$

la tranche Bruxelles étant supprimée.

Sur l'axe Paris-Dortmund la composition des 231/230 est revue :

$\text{BD} + 3 * \text{B} + \text{AB} + \text{AB}_{(\text{DB}, \text{l'été})} + 2 * \text{B}_{(\text{DB}, \text{l'été})} + 2 \text{ ou } 3 * \text{Bc}_{(\text{DB})} + \text{WLAB}_{(\text{DB})}$

Le 1233/1232 livré par la SNCF (sauf la WL) roule maintenant toute l'année :

l'hiver :

$\text{Ds} + 2 * \text{B} + \text{Bc} + \text{WLAB}_{(\text{DB})} \{ \text{Cph} \}$

l'été :

$\text{Ds} + 4 * \text{B} + 4 * \text{Bc} + \text{WLAB}_{(\text{DB})} \{ \text{Cph} \}$

Quant aux EC ils sont une nouvelle fois adaptés :

l'EC41 Molière :

$3 \text{ à } 4 * \text{BT} + \text{B} + \text{AR} + 2 * \text{A}$

l'EC45 Parsifal :

$\text{Bt}(\text{l'été}) + \text{BD} + 4 \text{ à } 5 * \text{Bt} + \text{WR} + 2 * \text{A}$

le parcours d'équilibre l'EC44 étant renforcé en tête, au départ de Liège, de $2 * \text{Bt} \{ \text{Paris} \}$

à suivre

Les prémisses de la grande vitesse en Europe

par Jacques Nicaise

Lors de l'exposition internationale des transports qui c'est tenue à Munich en 1965 des locomotives électriques du type E 03 de la Henschel-Werke AG ont assuré quelques trajets Munich-Augsburg et retour en roulant à 200 km/h entre certains points du trajet :

- du km 14.0 au km 18.0 et km 27.4 au km 53.9 dans le sens IVA et Augsburg Hbf.
- du km 48.0 au km 21.3 et du km 12.1 au km 10.7 dans le sens Augsburg Hbf et Munich IVA.

qui était la gare de l'exposition internationale des transports(IVA : Internationale Verkehrs Ausstellung).

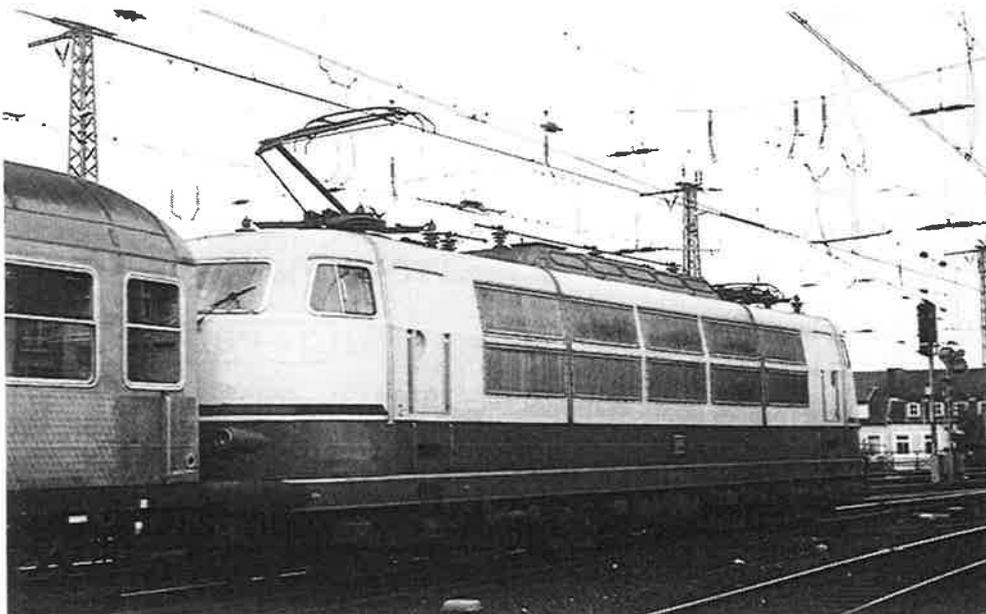


Ci-dessus une copie du billet daté du 15 septembre 1965

La E 03

Cette nouvelle locomotive de la Bundesbahn du type 03 a été construite pour assurer le service voyageurs à une vitesse de 200 km/h.

Ci-contre une copie de la feuille horaire



Une BR103 vue à Aachen en mars 1994 – Photo Guy Bridoux

Fahrplan Time Table

Ankunft km Abfahrt

München IVA 13.20 Sonderbhf. auf dem Ausstellungsgelände

61,9

Zwischen Kilometer 14,0 und Kilometer 18,0 (Bahnhöfe Lochhausen und Olching) sowie zwischen Kilometer 27,4 und Kilometer 53,9 (Haltepunkt Malching bis Bahnhof Kissing) erreicht der Zug die nach dem Fahrplan vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h

13.46 Augsburg Hbf

Augsburg Hbf 14.08

61,9

Zwischen Kilometer 48,0 und Kilometer 21,3 (Bahnhof Mering bis Haltepunkt Gerolinden) sowie zwischen Kilometer 12,1 und Kilometer 10,7 (hinter Bahnhof Lochhausen) erreicht der Zug die nach dem Fahrplan vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h

14.34 München IVA Sonderbhf. auf dem Ausstellungsgelände

Samstags und Sonntags findet eine zusätzliche Schnellfahrt statt: München IVA Ausstellungsgelände ab 16.33 Uhr, München Hbf. an 18.02 Uhr. (Rückfahrt ab Augsburg als D-Zug mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit.)

Munich - Augsburg:

The train reaches its max. speed of 200 km/h according to schedule between mileage post 14.0 and mileage post 18.0 (station Lochhausen and Olching) as well as between mileage post 27.4 and mileage post 53.9 (stop Malching and station Kissing)

Augsburg - Munich:

The train reaches its max. speed of 200 km/h according to schedule between mileage post 48.0 and mileage post 21.3 (station Mering and stop Gerolinden) as well as between mileage post 12.1 and mileage post 10.7 (behind the station Lochhausen)

HENSCHEL

Ein Rheinstahl-Unternehmen

Henschel baut Lokomotiven von 160 PS bis zu den höchsten Leistungen. Bis heute wurden über 31 000 Lokomotiven abgeliefert.

Henschel-Werke AG 35 Kassel 2 Henschelstraße 2
Postfach 786 Telefon (0561) 8011

Henschel-Informationsstand auf der IVA:
Nähe Halle 21 (Endpunkt der Seilbahn), Telefon 553453

The new series E 03 locomotive of the Federal Railways has been developed for regular haulage of passenger trains at a speed of 200 km/h in close cooperation with the Bundesbahnen zentralamt, Munich, with the mechanical part designed by Henschel-Werke AG, Kassel, and the electric equipment by Siemens-Schuckertwerke AG, Erlangen.

track gauge	1435 mm
axle arrangement	Co'Co'
length over buffers	19500 mm
bogie wheel-base	2250 mm
driving wheel dia.	1250 mm
gear ratio	1:1.74
hourly rating at max. speed	6420 kW/8750 HP
Max. speed	200 km/h

It will be possible to considerably increase the output for 10 minutes, i. e. to more than 9000 kW (12000 HP), thus permitting a fast train with a max. of 8 coaches to reach its max. speed of 200 km/h from standstill within less than 3 minutes.

weight in working order	108 t
contact wire voltage	15 kV, 16 ² / ₃ cycles, single-phase alternating current
power transmission	cardan drive or Henschel distribution drive *)

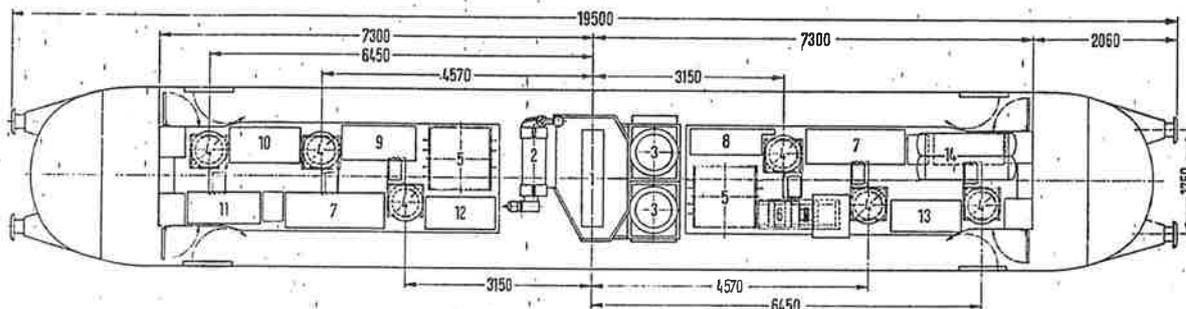
Light metal superstructure on steel main frame

The E 03 is the first locomotive of the German Federal Railways which is equipped with automatic speed control. The speed desired is automatically reached with the most favorable acceleration and maintained independent of up-grades and down-grades. Position and distance of the signals in advance are transmitted by radio to the locomotive where the permissible speed is determined by electronic computers. +)

*) A bogie of the E 03 electric locomotive with cardan drive will be shown on the International Exhibition of Transport and Communication, hall 18.

+) Also in hall 18 "Railways all over the World - today and in future", the method of operation of this cybernetic system will be demonstrated on a running simulator and a model driver's cab of the E 03 locomotive.

Disposition des organes dans la salle des machines



- | | | |
|--|---|--|
| 1 Haupttransformator | 7 Gerätegerüst für Hauptstromschaltgeräte | 11 Gerätegerüst für elektronische Ausrüstung |
| 2 Schaltwerk mit Thyristorlastumschalter | 8 Gerätegerüst für Hilfsbetriebsschaltgeräte | 12 Schrank für statischen Gleichstrom-Gleichstrom-Umformer (Erregerstromversorgung für elektrische Bremse) |
| 3 Ölkühler mit Lüfter | 9 Gerätegerüst für Zugheizung | 13 Gerätegerüst für Druckluftausrüstung |
| 4 Fahrmotorlüfter | 10 Gerätegerüst für induktive Zugbeeinflussung und Sicherheitfahrtschaltung | 14 Druckluftbehälter |
| 5 Bremswiderstand mit Lüfter | | |
| 6 Luftpresser mit Antriebsmotor | | |

Elle fut développée en collaboration avec le Bundesbahn-zentralamt München d'après des projets de la Henschel Werke AG pour la partie véhicule et La Siemens -Schuckertwerke AG pour la partie électrique.

Ecartement : 1435 mm

Type : Co'Co'

Longueur hors tampons : 19 500 mm

Diamètre des roues : 1250

Puissance : 6420 kW/8750 PS

Vitesse maximale : 200 km/h

Pendant une courte période de 10 minutes une puissance plus élevée de 9000 kW (12 000 PS) peut être livrée. Ainsi un train composé de 8 voitures voyageurs pour trains rapides peut atteindre la vitesse de 200 km/h en moins de trois minutes, départ arrêté.

Poids de service : 108t

Alimentation : 15kV courant alternatif monophasé
16 2/3 Hz

Transmission : courroie en caoutchouc et cardan

Caisse en alliages légers sur châssis en acier

La E03 était la première locomotive de la Deutsche Bundesbahn avec un système d'autorégulation de la vitesse.

La vitesse souhaitée est obtenue automatiquement avec l'accélération la plus favorable et est maintenue indépendamment des montées et descentes. La position et l'emplacement des signaux sont transmises par un système radio à la locomotive dans laquelle la vitesse autorisée est calculée électroniquement.

Modélisme :

Cette belle machine a fait l'objet de nombreuses reproductions par ARNOLD (N), FLEISCHMANN (HO et N), LIMA (HO), Marklin (HO et Z), ROCO (HO) et TRIX (HO et N).

Elle est apparue successivement dans sa version d'origine E03 en livrée rouge et crème, dans sa version de série BR 103 en même livrée IC, suivie des livrées rouges avec ancien logo, puis avec nouveau logo, dans sa livrée LUFTHANSA jaune et grise vendue le plus souvent en coffret avec une rame de trois ou quatre voitures assorties, et, enfin, dans une livrée bariolée dite touristique.



Une BR103 en tête d'un IC arrive à Munich le 23/10/88. – Photo Guy Bridoux

Composition de rames de voitures de type L aux époques III b+c

par Guy Bridoux

Les configurations de voitures de ce type en service aux époques considérées étaient A8, A4B4 (transformation de A8 en 1963-1965), A5D, B8 (A8 déclassées en 1963-1965), B10, et B6D.

La firme JOCADIS a mis sur le marché des kits permettant de construire ces différentes variantes à l'exception de la B6D.

Examinant d'abord les rames comportant une voiture mixte-fourgon de type AD, nous trouvons les compositions ci-après :

AD + 2B

- de Charleroi vers Mariembourg
- de Gent vers Ekloo, Oudenaarde, Renaix

AD + 3B

- de Gent vers Aalst, Kortrijk

AD + 5B

- de Gent vers Geerardsbergen, Aalst, Muizen, Renaix
- de Bruxelles vers Kortrijk, Zottegem (parfois +2B)

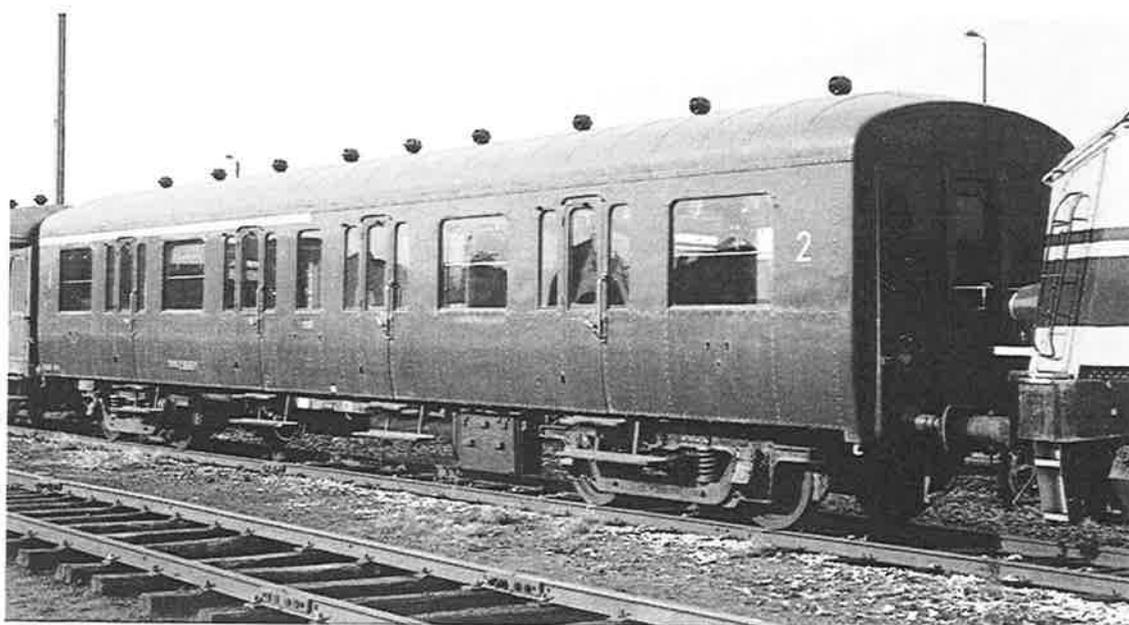
AD + 10B

- de Bruxelles vers Geerardsbergen (train P)

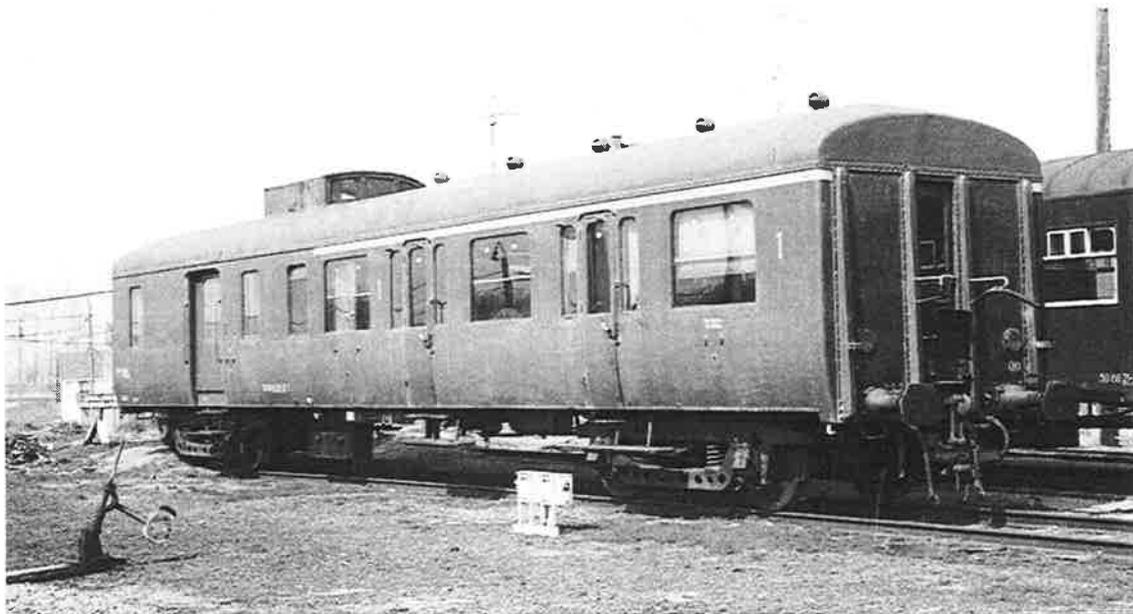
Rames équipées d'une voiture mixte-fourgon de type BD ou d'un fourgon D :

A + B + BD

- de Antwerpen vers Leuven, Hasselt, Liège
- de Liège vers Trois-Ponts, Aarschot, Leuven, Hasselt



Voiture A4B4 type L – 26 septembre 1982 – Photo Guy bridoux



Voiture A5D type L – 12 avril 1988 – Photo Guy bridoux

A + 2B + BD

– de Antwerpen vers Leuven, Aarschot, St.Niklaas

– de Charleroi vers Liège, Mons, Erquelinnes

A + 3B + D

– de Antwerpen vers Aarschot

A + 3B + BD

– de Gent vers Ekloo, Oudenaarde, Renaix

2A + 2B + BD

– de Antwerpen vers Lille

AB + 3B + BD

– de Antwerpen vers St.Niklaas, Gent (-B le W.E.)

– de Gent vers Mons, Adinkerke

A + 3B + 2BD

– de Liège vers Leuven, Hasselt

– de Gent vers Tournai, Oudenaarde, Adinkerke

A + 4B + BD

– de Liège vers Namur

A + 8B + D

– un train P Antwerpen - Aarschot

Les fourgons D sont les classiques fourgons de service intérieur dits de 14 m.

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

Vendredi 17 septembre 1999

Echange de vues sur les activités à venir, visites, expositions, etc... – Nouveautés en modélisme. – Souvenirs de la vapeur en Belgique : apportez vos meilleures diapositives qu'elles soient anciennes ou récentes, après en avoir avisé Jean-Pierre Tramasure qui coordonnera cette présentation.

Vendredi 15 octobre 1999

L'Orient Express et sa légende : exposé et projection par Jean-Pierre Tramasure

Vendredi 19 novembre 1999

L'Athus-Meuse (2^e partie) : projection par Claude Defechereux

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 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

En principe,
vous êtes TOUS inscrits...

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

Mise en ordre des locaux

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 4 septembre, de 14 à 18 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Réunion de travail

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

Samedi 4 septembre, de 10 à 15 h

Hôtel Postiljon/Dordrecht (NL)

Bourse ferroviaire

Samedi 4 et dimanche 5 septembre
de 10 à 17 h

Domaine provincial Rivierenhof à Deurne

Festival du modélisme à vapeur

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

Dimanche 5 septembre, de 9 à 13 h

Hoeseltse treinclub
Cultureel Centrum Hoeselt (B)

Bourse d'échange (35€)

(089) 51 466 44

Vendredi 8 septembre, à 20h15

CFFL
Centre culturel de Froimont, à Rixensart

Projection de diapositives

L'Europe des nez ronds
Escapade au danemark

Vendredi 10 septembre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 11 septembre

CFC ♦ Centre

de 14 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

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

Samedi 11 et dimanche 12 septembre

Journées P.O. au PFT,
à l'abri du matériel de
St.Ghislain

Le 11 septembre, circulations
vers Harmignies.

Dimanche 12 septembre

Vennbahn, Raeren

**Train vapeur
vers Gerolstein**

Tf. 087/858285 Fax 087/858289

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 diapositives qu'elles
soient anciennes ou récentes

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 17 septembre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 18 septembre, de 14 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

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

Samedi 18 septembre

Voyage PFT au C.F.T.S.A.

dans les Ardennes françaises

Samedi 18 et dimanche 19 septembre,

de 14 à 18h

au P.T.V.F. à Forest :

Fête de la vapeur

Dimanche 19 septembre, à partir de 8 h
Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

Vendredi 24 septembre, à partir de
19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 25 septembre

CFC ♦ Centre

de 14 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

Samedi 25 et dimanche 26 septembre

Au CFV3V à Mariembourg :

Festival vapeur

(060) 31 24 40

Dimanche 26 septembre, de 9 à 14 h

Grande bourse d'échanges

à Wavre

Nouveau lieu : hall Manifagri

Tf + fax : 02/675.06.13

Mardi 28 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 1^{er} octobre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Vendredi 1^{er} octobre, 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 1^{er} au 3 octobre de 9.30 à 18 h

(de 10.30 à 18 h le 1/10)

Limburg hal, GENK

Exposition internationale

EUROMODELBOUW

Tel. + fax : 089/51.46.44

Samedi 2 octobre, de 14 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

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

Comité de la section " Centre "

Président d'honneur

Pierre Hautefin

(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

Samedi 2 octobre

Journée train-tram-bus

Renseignements : SNCB

Week-end du 2 et du 3 octobre, de 9 à 18 h
Modelspoorclub van de kust
Oostende (face à la gare De Lijn)

18^e Trein Weekend d'Oostende

Vendredi 8 octobre, à 20h15
CFFL

Centre culturel de Froimont, à Rixensart

Les derniers moments de la vapeur en F et en D

Vendredi 8 octobre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Du vendredi 8 au dimanche 10 octobre
La Louvière Expo

Salon de la retraite active

Stand CFC

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 9 octobre, 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

Samedi 9 octobre

CFC ♦ Centre

de 14 à 18 h
Gare - Musée

Réunion de travail

Mise en ordre des locaux

Didier Haesebroeck - (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

Samedi 9 octobre, de 10 à 18 h

Journée P.O. au R.M.M. à Jambes

Centre culturel de Géronsart :

12 heures de modélisme
ferroviaire

Samedi 9 et dimanche 10 octobre
Gare de Sint-Niklaas

Grande exposition du club Het Spoor

Dimanche 10 octobre, de 10 à 18 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Animation en gare

Journée du tram

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Mardi 12 octobre 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 15 octobre, à partir de 20 h

CFC - Bruxelles
Local " La Ruche "

Rue de la Ruche - Schaerbeek

Réunion mensuelle

L'Orient Express

Exposé et projection
par Jean-Pierre Tramasure

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 15 octobre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 16 octobre, à partir de 14.30 h

CFC ♦ Centre

Le petit train à vapeur roule

Parc de la Crèche à Houdeng

En soirée, circulations aux flambeaux

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 16 octobre, de 10 à 15 h

Hôtel Postiljon/Dordrecht (NL)

Bourse ferroviaire

Samedi 16 et dimanche 17 octobre

Gare de Sint-Niklaas

Grande exposition du club Het Spoor

Dimanche 17 octobre, à partir de 8 h
Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

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 Paps
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 22 octobre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 23 octobre

CFC ♦ Centre

de 14 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

Dimanche 24 octobre, de 9h. à 11h

Leuvense Modeltreinclub

Salle de Roosenberg, Zoetwater, Oud Heverlee

25^{ème} bourse

(016) 62 19 99

Mardi 26 octobre, 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 29 octobre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Du vendredi 29 au dimanche 31 octobre,

de 9 à 18h

Utrechtse Jaarbeurs, Utrecht (NL)

Eurospoor 99

Samedi 30 octobre, de 14 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05

Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 31 octobre, de 9 à 13 h

Gemeenteschool à Krulbeke

Bourse trains + autos

Dimanche 31 octobre de 10 à 17.30 h

Module Club Luxembourg

Ancien hall de basket à Steinsel (L)

Bourse d'échanges

Entrée 80 BEF

Vendredi 5 novembre, 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 5 novembre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 6 novembre, de 14 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

Mise en ordre des locaux

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05

Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 7 novembre, de 9 à 13 h

Rail miniature Hutois

Salle communale de Ben-Ahin
à Huy/Ben-Ahin

Bourse d'échanges

Tel en soirée : 085/23.21.11

Mardi 9 novembre, 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 jeudi 11 au samedi 13 novembre

de 10 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Animation en gare

Le modélisme militaire

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 13 novembre de 14.30 à 17.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée - Place Caffet

Bibliothèque

Jean Boudart - (071) 84 27 92

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71



La 1306 en tête d'un train P composé de voitures 110, avec une HLE 27 en réserve " active ",
Schaerbeek le 260 mai 1999 - Photo Guy Bridoux

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, ...*

LOCOLENDER

VOTRE SPÉCIALISTE
TRAINS MARKLIN, FLEISCHMANN, ROCO...

SERVICE ET CONSEILS TECHNIQUES

RUE CHARLES DEGROUX, 10
1040 BRUXELLES

TEL. 02-736 53 99

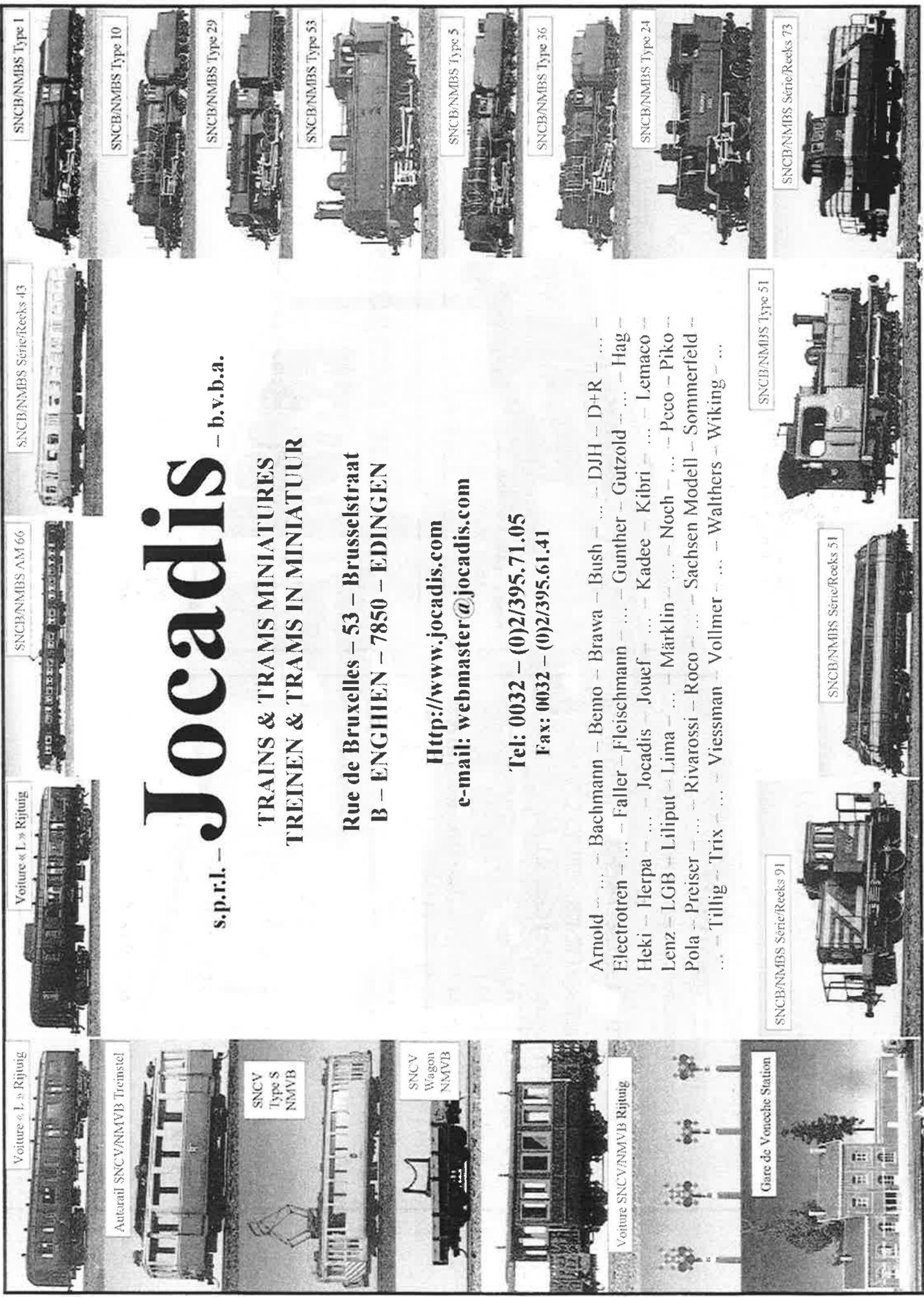
*Distributeur - 15%
sur nos prix.*

Par sympathie,

La Brasserie

"Sporloos station"

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



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 Série/Reeks 43

SNCB/NMBS AM 66

Voiture « L » Rijtuig

SNCB/NMBS Série/Reeks 51

SNCB/NMBS Série/Reeks 51

SNCB/NMBS Série/Reeks 51

SNCB/NMBS Série/Reeks 91

SNCB/NMBS Série/Reeks 91

SNCB/NMBS Série/Reeks 51

Voiture « L » Rijtuig

Antaraal SNCV/NMVB Treinstel

SNCV Type S NMVB

SNCV Wagon NMVB

Voiture SNCV/NMVB Rijtuig

Gare de Voreche Station

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 ... – 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 ...