

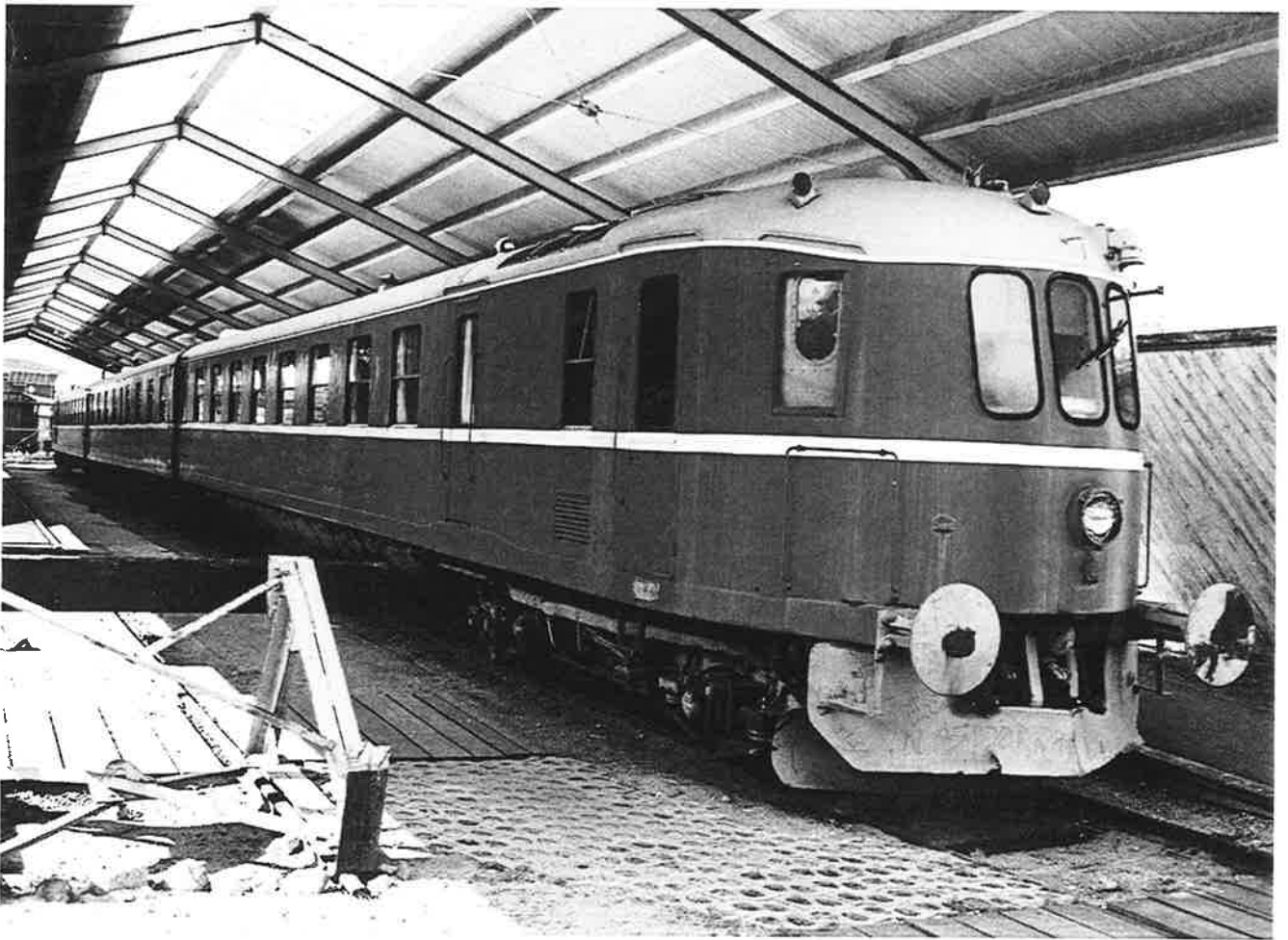


Septembre - Octobre 1999

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 cotisation pour 1999

Membre avec service
FERRO FLASH :

BEF 800,-

Membre vivant sous le même toit
avec service FERRO FLASH :

BEF 450,- sans FERRO FLASH

Membre bienfaiteur :

à partir de BEF 1000,-

Pour les moins de 18 ans, s'adresser
au secrétariat respectif

Les articles et photos pour parution
dans FERRO FLASH sont à faire
parvenir à votre secrétariat respectif

Les articles publiés n'engagent que
la responsabilité de leur auteur

Les firmes et commerçants
cités dans les articles,
ne le sont qu'à titre d'information.

Sommaire

Dossier

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 15^e partie
par Guy Bridoux p 4

Informations ferroviaires

Services internationaux, à l'hiver 1999/2000
par Guy Bridoux p 19

Modélisme

Tout le monde a de la place pour un réseau
par Jean-Louis Lepère p 16

Reportage

2000-1 – Le congrès MOROP à Århus (DK)
par Michel Broigniez p 10

Un peu de tourisme

« Le Chunnel » – Science-fiction ou réalité
par Paul Steckelmacher p 9

Divers

Infos Bruxelles – Une activité des Papys-Trains (P.P.T.)
par Paul Steckelmacher p 20

Agenda p 21

Avis – Annonces – Demandes p 22

Photo de couverture

*Autorail triple " Lyntog " exposé dans la cour du musée des chemins de fer
danois à Odense. Cet autorail était le train rapide de prestige des DSB dans les
années 50/60 – photo Michel Broigniez (septembre 1999)*



La 202020 du PFT, ex-CFL 1602 manoeuvre à Junkerrath, le 26 juin 1999
Photo Guy Bridoux

Bulletin informatif du Rail Miniature Mosan et du Club Ferroviaire
du Centre

Editeur responsable: THIRY Michel, Chaussée de Mons, 189
6198 SENEFFE

NOUVELLES S.N.C.B.

Circulations régulière d'une rame française à turbine à gaz (TGS)

Une rame TGS circule régulièrement sur les voies belges depuis quelques semaines. Elle est affrétée par la société Bergerot Monnayeur qui l'utilise pour ses relations avec Caterpillar.

Il s'agit d'un ancien autorail double unifié 295 kw transformé. Il reçut en 1967 outre son moteur diesel une turbine à gaz type aviation (Turmo III de 860 kw porté ensuite à 940 kw). Il est numéroté TAXU 101-TAR 102 et est affecté au dépôt de Caen. Cet engin, aux extrémités carénées, servit aux premiers essais à grande vitesse d'un élément automoteur. La plus grande vitesse, soit 248 km/h, a été atteinte le 2 septembre 1970. On peut dire on quelque sorte qu'il s'agit du premier prototype de T.G.V.

Pour les amateurs de dates, nous avons relevé les circulations suivantes :
Quévy-Bruxelles Midi: 23 et 26 février; 3, 11, 18 et 24 mars
Bruxelles Midi- Charleroi Sud: 24 et 27 février; 4, 12, 19 et 25 mars
Charleroi Sud- Jeumont: cf. Bruxelles Midi- Charleroi.

Matériel moteur

La locomotive diesel 5540 vient d'être équipée d'une installation de chauffage électrique des trains de voyageurs. Signalons qu'en dehors de cette machine et de la 5001, les locos diesel chauffe leur train par chaudière à vapeur.

Trilogie

Cette année, la S.N.C.B. fête ses 50 ans.

La société de voyages RAILTOUR fêtera, elle, ses 20 ans.

Quant à la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, c'est une vieille dame qui atteint 100 années d'existence depuis sa création par un Belge
M. Thiry

A L'ÉTRANGER

Le club allemand "Freunde des Deutschen Dampflokmuseum, fondé le 4 octobre 1975 ouvrirait son musée à Neuennarkt-Wisberg au début de cet été. Il dispose déjà des 15 locomotives suivantes: 01.111_01.1061_03.131 18.612_23.019_38.2382_44.276_50.975_52.5804_64.295_65.018_78.246_86.283 89.7531 et 94.1730. La dernière arrivée est la locomotive de guerre 52.5804 des ÖBB.

Le club dispose d'un avoir de 500.000 D.M. dont 350.000 offerts par l'état de Bavière, le reste étant à charge de l'arrondissement et de la commune. Pourquoi en Allemagne et pas chez nous? Le matériel conservé par la S.N.C.B. n'est même pas aussi important que celui de ce club privé allemand.

L'association Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées se propose de réaliser un musée de la locomotive industrielle dans le dépôt de Mariembourg; mais que représente l'investissement de 2.000.000 de la province de Namur pour faire de plus circuler un train touristique. Il est temps de réagir car le matériel susceptible d'être sauvé et restauré se fait de plus en plus rare.

Ceux qui, moins distraits que d'autres, auront constaté qu'à l'approche de l'an 2000 notre FERRO FLASH porte le n° 200 seront sans doute intéressés à noter l'évolution de notre organe de liaison et d'information créé en avril 1976, et dont nous reproduisons ci-dessus la page de couverture du n° 1.

Notre prochaine édition évoquera l'évolution de la couverture des FERRO FLASH au cours des 23 années qui suivent.

La relation ferroviaire Paris-Bruxelles-(Amsterdam) 15^e partie

par Guy Bridoux

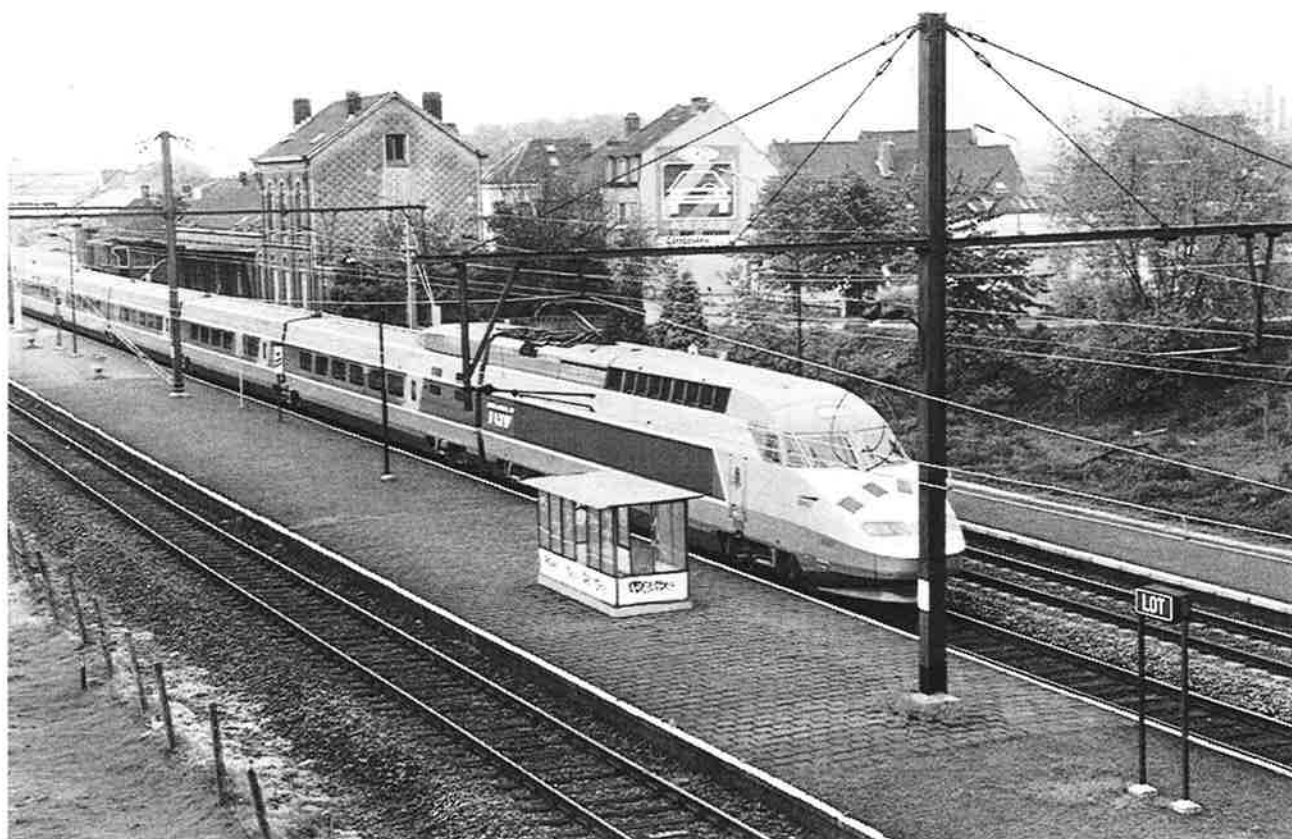
6. L'exploitation de la ligne (suite)

6.3.4 En 1993, nouveau changement: les EC Bruxelles-Paris redeviennent des ...TEE!, sans que cela change leurs horaires, ni leur composition. Il subsiste un EC Amsterdam-Paris, la paire EC 82/87.

Les mauvaises langues prétendent que ce changement d'appellation avait pour but de s'affranchir de certaines contraintes imposées aux EC par des

règles internationales de plus en plus difficiles à satisfaire avec un matériel fatigué, l'appellation TEE, obsolète, n'étant plus sujette à de telles obligations.

Sur proposition de la SNCF, un nouvel EC, pardon...TEE, Paris-Bruxelles composé de voitures inox est créé : le Watteau TEE88 à l'aller, TEE89 au retour de Paris, hors saison d'été, mais



Voyage inaugural du TGV Paris- Bruxelles. Lot, le 06/05/94 – Photo Guy Bridoux



L'EC 82 remorqué par une série 22. Bruxelles-midi le 30/10/95 – Photo Guy Bridoux

INT483, donc sans supplément, en été, avec dans les deux cas changement de machine à Quévy.

Des trains ordinaires sont également modifiés, tel le 281 livré par la SNCF :

Eté :

$2*Bt + BD + Bt + B + A \{A'dam\}$
 $+ A + 2*Bt + B + Bt(R7) \{Bxl\}$

Hors été :

$BD + Bt + B + A \{A'dam\} + Bt(R7)$
 $+ A + AB + Bt + B \{Bxl\}$

En sens inverse le 286 achemine une tranche Bxl-Vintimiglia, dont la composition et la fréquence varient au cours de l'été pour être totalement supprimé en juillet :

$4*Bc + 2 \text{ ou } 3*WLAB(SNCB)$

Le 285 livré par la SNCB devient alors :

$Ds + 5*Bt + B + 2*A \{A'dam\}$
 $+ A + B + 3*Bt \{Bxl\}$

Le 280 est adapté également comme suit :



L'EC 82 remorqué par une HLE série 15, Ruisbroek, le 21/04/96 – Photo Guy Bridoux



La tranche hollandaise du 282 au crochet d'une 25.5. Weerde, le 27/04/96 – Photo Guy Bridoux

Eté :

$Bt(R7) + B + 2*Bt + A$

Hiver :

$B + Bt + AB + A + 2*Bt(R6) + AB(R6)$

La relation Paris-Köln via Bruxelles INT 238/239 devient l'EC 38/39 «Jacques BREL» Paris-Dortmund.

Le Molière qui devient EC 30/31 est livré par la SNCF plutôt que par la DB. Composition de l'EC 31 :

$3*Bt + 2*B + WR + A + At$

Le Parsifal devient EC 32/33, la voiture de tête B6D devenant une B.

L'INT 230/231 Dortmund-Paris est maintenant livré par la DB

INT 231 :

$3*B + 2*AB + 2$ ou $3*B + 2$ ou $3*Bc + WLAB$

A cette époque le manque de fiabilité des machines polycourants entraîne des changements plus fréquents à Quévy. De tels changements sont programmés pour les TEE(?) 89, INT 280, 287, 288, 289, 483, 1181, 1182, 1186, 1281 et 1286 avec pour conséquence la mise en ligne de n'importe quelle HLE. Les INT 281, 282, 284, 286 et 482 changent à Aulnoye et nécessitent donc encore des HLE polycourants.



Une HLE série 15 en tête d'une rame CORAIL. Halle, le 30/05/96 – Photo Guy Bridoux

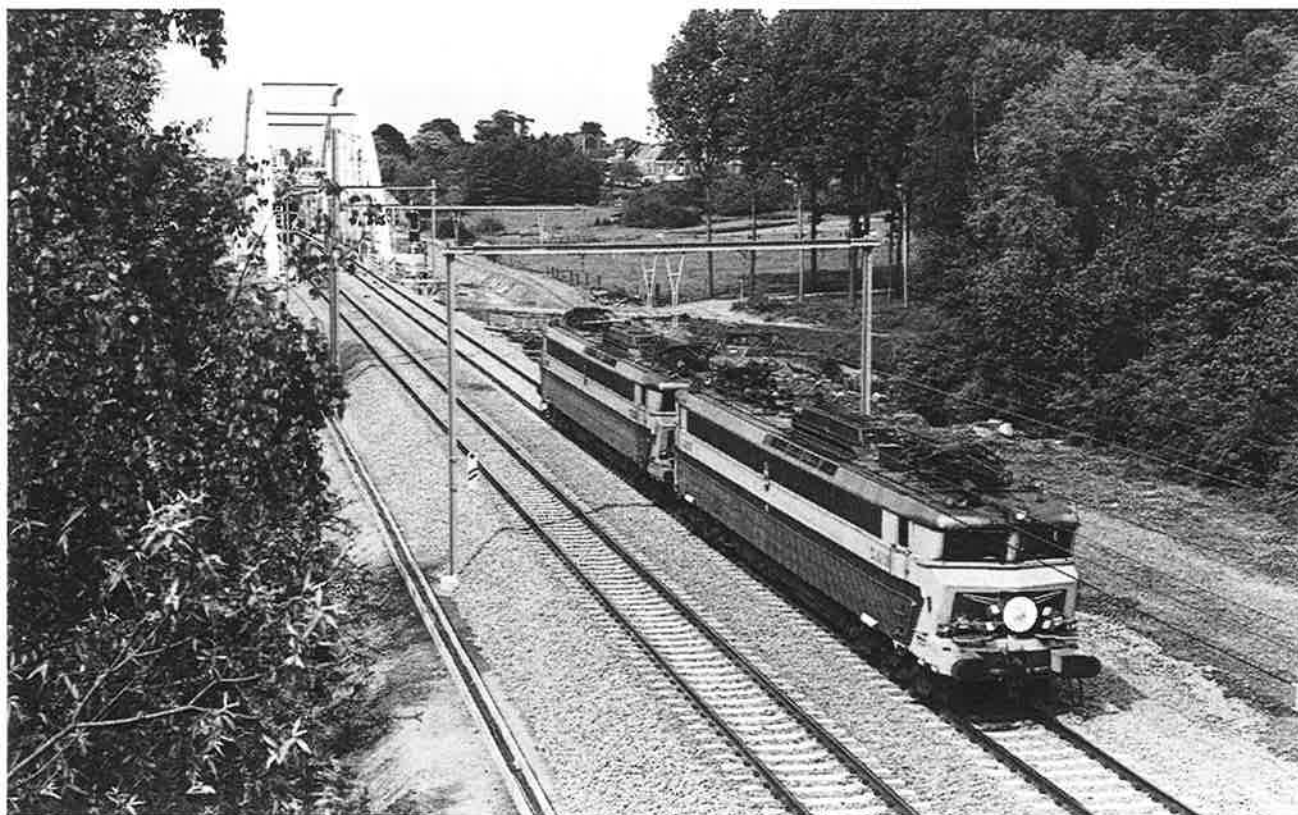


Ci-dessus :

*Un TGV R sur la ligne 94 au PN de Ligne.
Le 30/05/96 – Photo Guy Bridoux*

Ci-dessous :

*Après avoir assuré un spécial GTF en guise d'adieu,
les 40109 et 40110 quittent définitivement l'axe Paris-Bruxelles.
Halle, le 02/06/96 – Photo Guy Bridoux*





Une HLE série 20 en tête du Flandre-Riviera. Ruisbroek, juin 1996 – Photo Guy Bridoux

6.3.5 Pas de modification notable à l'été 1994, et l'on trouve toujours vers Liège les internationaux Molière EC 30/31, Parsifal EC 32/33 et Jacques Brel EC 38/39.

L'horaire d'été 1995 met en ligne les premières rames TGV qui soit par Lille, pour les TGV 80, 84, 86, soit par la ligne classique pour le TGV 88, offrent des temps de parcours réduits à 2h14, meilleur temps via Lille, ou maintenus à 2h36 par St.Quentin. Le gain de temps n'est donc pas significatif vis à vis des TEE d'antan et l'introduction de ces engins sert surtout à alléger les prestations des machines polycourants à bout de souffle.

L'EC 30/31 achemine maintenant en tête une WLAB des DSB Paris-Cph.

Le 230/231 Paris-Dortmund devient 238/239.

Le Nord-Express 232/233 est supprimé au départ de Paris, et voit son terminus ramené à Oostende : c'est la fin d'un autre mythe, aux variations nombreuses.

L'Ost-West Express est également supprimé au départ de Paris, son terminus étant ramené à Bruxelles; ce ne sera qu'un sursis.

Le 242/243 Paris-Berlin sera livré par la SNCF au lieu de la DR, sauf le WL. L'INT 243 devient donc :

WLAB(DB) + 1 à 3*Bc + 3*B

Il sera renforcé à Liège d'une rame en provenance d'Oostende livrée par la DB et placée en tête :

B (été) + Bc + WLAB (été)

6.3.6 L'été 1996 est caractérisé par l'entrée en scène des THALYS : il ne s'agit cependant à ce stade que de rames TGV «réseau» de la SNCF, tricourants, équipées pour la signalisation des NS et dotées d'une seyante nouvelle livrée bordeaux et gris.

Le passage par Mons et par un premier tronçon de notre LGV ont permis de réduire le temps de parcours sans arrêt à 2h03.

Une page importante de l'histoire de cette ligne est ainsi tournée car toutes les rames tractées passant par Bruxelles sont ainsi supprimées à l'exception de la paire nocturne 288/289.

Le nombre de relations quotidiennes entre Paris et Bruxelles est porté à quatorze, approchant la cadence horaire, quatre services étant prolongés jusqu'Amsterdam, un jusqu'Anvers et, en semaine, deux jusqu'à Liège.

Le Jacques Brel est donc supprimé, mais les EC 30/31 et 32/33 sont maintenus jusqu'à la future mise en service des THALYS «PBKA». Le rapide 330/331 est maintenu mais limité à Namur, sauf les W.E. lorsque les TGV ne circulent pas entre Bruxelles et Liège.

à suivre

« Le Chunnel »

Science-fiction ou réalité

par Paul Steckelmacher

Vous avez certainement lu de nombreuses revues ou vu d'excellents films relatant la traversée par le « Chunnel ».

Vous l'avez peut-être même emprunté en voiture ou en Eurostar. Je suppose que vous avez eu alors les mêmes impressions que moi et que vous avez eu envie de les partager.

Un jeudi matin pluvieux de septembre à 6h45 nous partons de Bruxelles en autocar. Notre destination ? Canterbury avec des prévisions météorologiques très pessimistes.

A la hauteur de Wetteren, un accident nous retarde de 45 minutes. Résultat : à Coquelle nous ratons le « Schuttle » et attendons le suivant pendant une demi-heure. Cela commence bien.

Une dizaine de minutes avant l'heure prévue du départ, un feu vert libère les files des véhicules qui doivent suivre la piste numérotée indiquée pour embarquer dans la rame. A son tour, notre chauffeur peut « introduire » son autocar dans le train et le remonter pratiquement sur toute sa longueur.

La belle aventure peut commencer.

Le car s'arrête devant une porte coupe-feu. Pendant que le chauffeur coupe son moteur, ouvre sa portière et les aeras du toit, une porte coupe-feu se ferme derrière le véhicule. Chaque wagon est ainsi isolé.

Et nous attendons toujours. Une jolie voix féminine nous accueille en français et en anglais pour nous donner diverses instructions pratiques.

Et nous attendons encore. Un participant de notre voyage nous signale que nous avons déjà un retard de cinq minutes. C'est à ce moment que je repère une petite fenêtre en contrebas, par laquelle, oh surprise, je me rends compte que nous avons démarré.

Je le signale à mes compagnons de voyage. Je remarque un certain scepticisme dans leur regard.

Par « ma fenêtre », je m'aperçois que le train accélère progressivement pour atteindre sa vitesse de croisière à l'entrée du tunnel. La stabilité du wagon est telle que seul un léger balancement de l'autocar trahit le mouvement du « Schuttle ».

Des avis électroniques s'affichent régulièrement signalant par exemple que l'on peut capter le programme musical du « Chunnel » sur telle ou telle longueur d'onde, que l'on se trouve à mi-distance du trajet et qu'il reste 15 minutes de voyage, que l'on va bientôt arriver, que les responsables espèrent que nous avons fait un bon voyage et qu'ils souhaitent nous revoir bientôt.

Et puis, le train ralentit et s'arrête. Un spectacle bien réglé commence. Le wagon de tête voit sa superstructure coulisser vers l'avant et s'ouvrir progressivement. Les portes coupe-feux s'ouvrent à leur tour, libérant les véhicules qui pourront descendre de la rame et s'engager sur les voies de sortie.

« What a surprise ! ! » La campagne anglaise est vallonnée et très belle. Le soleil brille et il fait délicieux, un comble pour un pays ayant la réputation d'être le plus humide d'Europe.

Notre voyage en Angleterre peut commencer, mais cela est une autre histoire... ! ! ! !

2000-1

Le congrès MOROP à Århus (DK)

par Michel Broigniez

Oui, vous lisez bien «deux mille moins un», c'est le slogan qu'avait trouvé un des organisateurs du congrès MOROP 1999 à Århus au Danemark, M. Ib Damm pour ne pas le nommer. Certains d'entre vous s'en rappellent peut-être encore, il avait apprécié le réseau modulaire (... et la trappiste) de la section de BXL exposé au musée du tram (MTUB) à Woluwé lors du congrès MOROP de 1985. Ce congrès 2000-1 a été organisé par le DMJU, Ib Damm en tête, fédération nationale danoise, l'équivalent de notre Febelrail nationale.

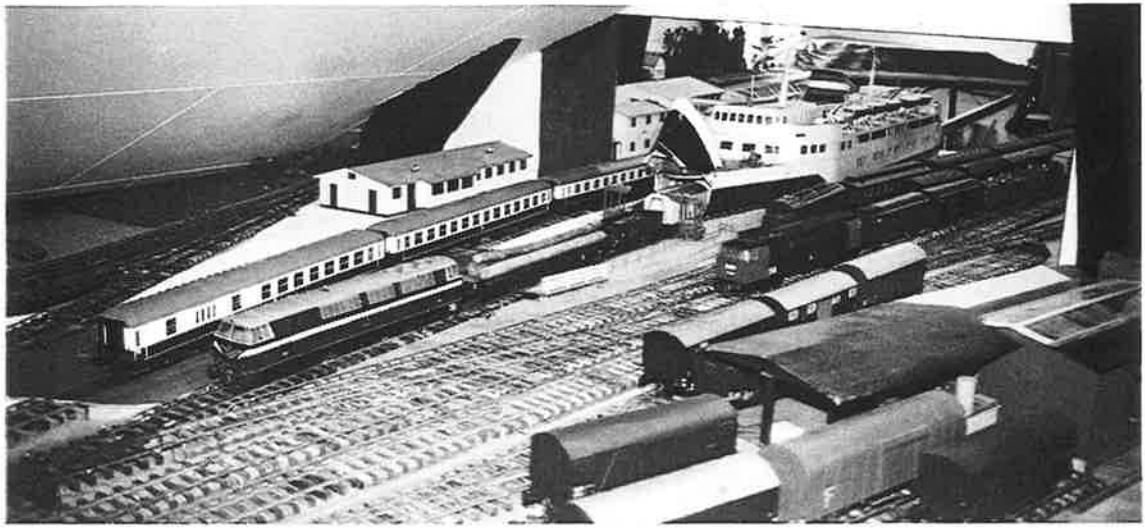
Pour ceux d'entre vous qui ignoreraient encore ce qu'est le MOROP, c'est la fédération européenne de modélisme ferroviaire qui a été fondée en 1954 à Gênes (I) et a son siège à Berne (CH). Ses statuts sont fondés sur le droit suisse. Le MOROP coiffe presque toutes les fédérations

nationales telles que Febelrail en Belgique, la FFMF en France, la DMJU au Danemark etc. En tout vingt-trois pays européens sont affiliés, y compris de nombreux pays de l'ancien bloc de l'est tels que la Hongrie, la Roumanie et même la Russie.

Le MOROP «pond» (crée) surtout les normes de modélisme dites NEM (normes européennes de modélisme) au travers de sa commission technique, en collaboration très étroite avec les grands fabricants de modèles réduits et d'accessoires. Il faut bien reconnaître d'ailleurs que tout le travail entièrement bénévole du MOROP est bénéfique net pour les firmes qui ne sponsorisent quasi pas le travail du MOROP alors qu'elles en sont les premières bénéficiaires. Je ne vous citerai qu'un seul exemple le boîtier NEM 362 qui per-



*Locomotive type H n° 946 construite par SLM Winterthur en 1917, dépôt musée de Randers
Photo Michel Broigniez (septembre 1999)*



Grand réseau en O (zéro) dont la construction a débuté en 1953. Ce réseau est entièrement alimenté par troisième rail latéral, technique courante pour le O à l'époque – Photo Michel Broigniez (septembre 1999)

met l'interchangeabilité de la tête d'attelage a été entièrement conçu par des responsables du MOROP. Lorsque le projet de norme a été présenté lors des réunions habituelles, les représentants des plus grandes marques ont simplement émis quelques réflexions et/ou critiques constructives, mais ont immédiatement adopté cette norme sur leur matériel et en ont fait mention dans leurs catalogues. Le plus gros du travail a quand même été fourni «gratuitement» par le MOROP.

Venons-en au sujet principal de cet article : le congrès. Par tradition, le MOROP se réunit deux fois par an, une première fois au printemps, souvent pendant le W-E du premier mai, et une seconde fois lors du congrès, qui par tradition se tient début septembre. Alors que la session de printemps composée de cinq demi-journées de travail est surtout réservée aux représentants des différents pays, commissions et industries du modélisme, le congrès est ouvert à tout un chacun, qu'il soit membre d'un club ou non. Il faut bien avouer que les différentes fédérations, tous pays confondus, ne font malheureusement pas suffisamment de publicité pour le congrès MOROP dans leurs différents organes de presse. Quand à la presse spécialisée, ... n'en parlons pas ! Dans les années 70, le congrès réunissait +/- 250 à 350 participants venant de toute l'Europe, le dernier congrès du Danemark en a encore réuni +/- 150. Sans doute que la période difficile actuelle et la relative dépense à consentir y sont pour quelque chose.

Ce congrès 1999, pardon ... 2000-1 s'est tenu au Danemark dans la très belle ville d'Arhus, deuxième

me du Danemark, c'est aussi la ville de vacances de la famille royale danoise. Le splendide yacht de la reine était d'ailleurs à quai dans la baie d'Arhus fin août. Et oui, exceptionnellement ce congrès s'est tenu du 22 au 28 août vu le climat plus frais et les journées plus courtes en septembre dans les pays nordiques. Les deux premiers jours étant par tradition encore réservés aux sessions de travail et à l'assemblée générale, les excursions débutent aussi traditionnellement le mardi.

Le lundi soir l'ouverture officielle du congrès s'est faite à l'hôtel de ville de Arhus où les responsables et les participants du MOROP ont été reçus en grandes pompes par M. le maire de la ville qui a fait un discours en trois langues; danois, français et anglais. Je dois avouer que le maire a surpris agréablement tous les francophones présents, son français était impeccable, ce qui peut surprendre de la part d'un danois. L'orchestre des chemins de fer danois DSB du dépôt d'Arhus a agrémenté la soirée par de belles mélodies de toutes sortes de musique, mais leurs airs de jazz ont particulièrement été applaudis par l'assemblée.

Le mardi 24/08 : l'excursion au départ de la gare d'Arhus, comme ce sera le cas tous les autres jours, a débuté par un voyage en train vapeur avec une locomotive "pacifique" (231) du type H construite en ... Suisse par SLM en 1917. Cette machine avait été particulièrement demandée par les organisateurs vu son pays de construction, je vous rappelle que le MOROP a son siège en Suisse. Petit détail qui a fait son effet.



*Locomotive 030 n° 665 à Bryrup sur la ligne touristique Bryrup-Vrads.
 Cette ligne parcourt la "campine" locale – Photo Michel Broigniez (septembre 1999)*

Notre train est parti pile à l'heure : 7h13' (un peu tôt pour un préretraité, mais enfin il faut bien faire un sacrifice de temps en temps), l'exactitude sera d'ailleurs LA règle pour TOUS les trains empruntés, qu'ils soient spéciaux ou de ligne. Les horaires ont été respectés à la lettre tout au long du congrès, mais les trains du service régulier que nous pouvions voir lors de nos déplacements étaient eux aussi parfaitement à l'heure, je tenais à le souligner, car sous nos latitudes l'horaire est ... plutôt du genre «élastique».

Ceci étant dit, notre premier train vapeur nous a emmené à ODENSE où se trouve le magnifique musée des chemins de fer danois DSB. Les collections sont parfois un peu «serrées», mais la richesse de ce musée est incontestable. Il se trouve dans une ancienne rotonde comprenant encore sa plaque tournante en activité. Cette plaque a d'ailleurs été utilisée par notre loco afin qu'elle se trouve en bonne position pour le voyage de retour. Pendant que les messieurs visitaient le musée, les dames pouvaient pendant ce temps visiter la maison de Hans Christian Andersen. Au retour de cette visite, nos épouses nous ont «conté» la beauté de cette maison musée. Le repas de midi s'est fait en commun avec les épouses dans le restaurant du musée des DSB avec les traditionnels et fameux «Smörebröd», qui soit dit en passant sont très nourrissants. La suite du programme de la journée, facultatif, nous a fait traverser le grand Belt avec une rame IC 3 «Gum-

minase» (nez de caoutchouc dont descendent nos AM 96) jusqu'à SLAGELSE où nous avons eu l'occasion de visiter un réseau en O (zéro) des années 50 du «Slagelse Model Jernbane Klub» avec alimentation par 3^{ème} rail latéral. Bien qu'assez ancien, ce réseau avait malgré tout un certain charme et la décoration était bien représentative du pays avec notamment un port d'embarquement des trains sur ferry. Le voyage de retour s'est fait avec à nouveau une rame IC 3 vers ODENSE en repassant le grand Belt. Il faut bien avouer que cet ouvrage est impressionnant, composé d'un immense viaduc routier auquel est accolé un pont comportant les voies de chemin de fer. Le viaduc routier comporte deux piliers de 270m. de haut, l'autoroute se trouve à 87m. au dessus de la surface de la mer afin de laisser passer les plus grands navires. Par contre le train est à côté de l'autoroute jusque sur une petite île où un tunnel uniquement ferroviaire a été percé en direction de SLAGELSE et COPENHAGE. Une vent favorable ayant ouvert la porte du poste de conduite à temps, nous avons pu observer la rentrée et la traversée du tunnel. Je me serais cru dans le tunnel sous la Manche, tant la ressemblance est forte à l'intérieur (N.D.L.R.). A ODENSE nous avons retrouvé notre vapeur de type H qui nous a reconduit jusqu'à Arhus.

Le mercredi 25/08 : nous sommes partis de notre hôtel en car de luxe vers BRYRUP où nous avons circulé sur la ligne touristique de 5 km

«VETERANEISENBAHN» entre VRADS et BRYRUP. Notre train était composé d'une loco vapeur 030 de type F et ... de deux autorails. Il faut bien reconnaître que ces autorails avaient leur utilité, puisque la ligne s'arrête net en ligne droite à 2 m d'une route sans possibilité aucune de manœuvre.

Poursuite du voyage en car vers LEGOLAND, le mot est lâché, Legoland ... le paradis sur terre pour les petits et les grands. Ce parc d'attractions constitué de belles réalisations en fameux blocs «Lego» est un enchantement pour tous. Les adultes retombent en enfance à la vue des splendides maquettes représentant presque toutes les régions d'Europe. Là un aéroport, là une usine de construction de voiture, tiens ... elles ressemblent à des Volvo, bizarre, là encore un port typique danois. Finalement on ne sait plus où regarder tant toutes ces choses sont splendides. Bien sûr nous n'avons pas raté entre grands enfants de faire un tour du domaine en ... petit train. Le train de la mine est aussi immanquable. Ce qui frappe surtout les adultes c'est que la plupart des attractions sont non seulement ludiques mais aussi éducatives. J'ai déjà visité bon nombre de parcs d'attractions, mais sans conteste celui-ci dépasse tous les autres. Dommage qu'il se trouve à mille kilomètres de chez nous.

La fin de la journée nous réservait encore une surprise., à BINDEBALLE, petit village en pleine campagne danoise, nous avons découvert au centre du village une épicerie du début du siècle avec attenante une gare limitée à un coupon de voie de 50m qui supportait un vieil autorail à caisse de bois. Cette épicerie était une véritable caverne d'Ali Baba, on pouvait y découvrir un tas de choses utiles ou non, mais tout cela avait une tel charme. Ce qui n'apparaissait pas immédiatement, c'est que cette épicerie fonctionnait encore normalement avec les produits d'aujourd'hui dissimulés dans ceux d'hier. Il était d'ailleurs assez difficile de distinguer l'actuel de l'ancien. Mais surprise s'il en fut, c'est de découvrir dans les rayons parmi d'autres vieilles choses des bouteilles de ... Chimay.

Le jeudi 26/08 : notre vapeur type R, une 230, nous a conduit vers RANDERS et MARIAGER. RANDERS est l'endroit où sont garées les locomotives, voitures et wagons musée des DSB. Notre train nous a déposés dans le dépôt même. Pour ceux qui lisent la revue «En Ligne» du PFT, vous aurez pu y voir des photos d'une rencontre de «gros nez» dans cette ville. Le dépôt musée comporte une plaque tournante, la réserve à charbon et une multitude de wagons marchandises en état plus qu'impeccable ainsi que des voitures



*Paysage ferroviaire et industriel dans le magnifique parc Legoland. A voir absolument !
Photo Michel Broigniez (septembre 1999)*

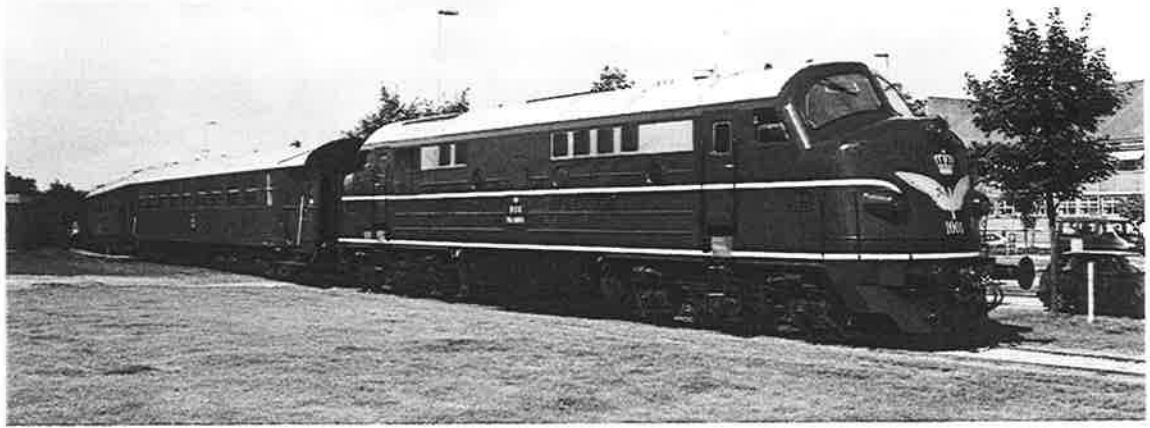
voyageurs de différentes époques, dont certaines attendent encore une remise en état, mais d'autres semblent venir tout droit du constructeur. Après avoir changé de rame et de loco au dépôt nous sommes repartis vers MARIAGER avec une petite vapeur 030 n°653 construite en 1949 chez Frichs à Arhus et avons emprunté la ligne touristique du «MARIAGER - HANDEST - VETERANEISENBAHN» sur laquelle circulent aussi des trains de marchandises réguliers. MARIAGER est une ville de cure située au fond d'un fjord et réputée pour son sel extrait de la mer. Le sel provenant de cette ville est distribué principalement dans tous les pays nordiques. Il est transporté de MARIAGER à HANDEST (gare DSB) par les trains de marchandises de la ligne touristique. Raffinement suprême, nous avons pique-niqué dans le train qui s'est arrêté spécialement à un endroit de la ligne qui nous permettait de jouir d'une magnifique vue panoramique sur la baie de MARIAGER tout en mangeant à l'aise sans être secoués. Revenus à RANDERS, nous avons retrouvé notre rame du matin qui nous reconduisit vers Arhus en faisant une halte à HADSTEN pour visiter l'EUROPABAHNEN, très grand réseau HO, plutôt commercial, car entièrement construit avec du matériel de la marque Fleischmann. Ce réseau est malgré tout une véritable attraction dans cette petite localité. Il se trouve dans un centre commercial fort fréquenté et possède même un tea room où l'on peut déguster de délicieux gâteaux en chocolat en forme de billes de chemin

de fer : original! Les loyers étant exorbitants au Danemark, les locaux sont payés par la commune qui sponsorise ainsi ce réseau.

Le vendredi 27/08 : excursion vers DJURS-LAND, notre train spécial était tracté par une Nohab CC MX 1001 «gros nez» en état impeccable et en livrée d'origine, tout simplement magnifique. A nouveau à RANDERS nous avons changé de rame pour parcourir la ligne menant à ALLINGABRO. Là le choix était laissé à chacun (lors de l'inscription) de faire une promenade en bus anciens, ou comme je l'ai choisi de faire un parcours de 4 km sur des draisines vélos, pfff-fooooouuuuu ... faut l'faire !!! J'ai conduit des trains de toutes sortes pendant près de 32 ans, mais c'est la première fois que j'étais aussi le «moteur». Après avoir pédalé pendant 4km, pendant lesquels madame était confortablement assise et admirait le paysage et moi qui pédalait dur, nous avons pique-niqué dans une superbe forêt de sapins. Heureusement que nous avons pu prendre des forces pour le retour, car une légère pente de 3/1000 pendant 4km achève son homme, surtout si comme moi il est sportif en «chambre». Au retour notre «gros nez» nous a conduit dans un magnifique parc qui comprenait une sorte de papillorama de toute beauté avec plantes exotiques, alligators, serpents et autres animaux tous les uns plus beaux que les autres dans une température de 29° et un taux d'humidité de 90%, ça fait suer. La partie serpents n'a pas été appréciée



*Locomotive 231 type R n°991 construite chez Frichs (DK) lors d'un arrêt photo à Horstens.
Photo Michel Broigniez (septembre 1999)*



Locomotive musée des DSB " Gros nez " MX 1001 (Nohab) en livrée d'origine avec sa rame attend les participants sur une voie industrielle aux abords de Randers – Photo Michel Broigniez (septembre 1999)

par tout le monde, surtout qu'un brave étudiant se promenait avec un boa albinos géant, impressionnant quand même ! Après cette magnifique visite nous sommes revenus vers Arhus et notre hôtel afin de nous rafraîchir et de nous préparer pour le souper de clôture, autre tradition du MOROP. La fanfare DSB du dépôt d'Arhus nous a une fois de plus accompagnés agréablement. Un groupe folklorique nous a également distraits par ses costumes d'époque. Une danse a d'ailleurs été exécutée (au sens propre du terme) par certains convives de l'assemblée choisis par les exécutants du groupe folklorique.

C'est lors du banquet de clôture que le président du MOROP rend compte des derniers travaux de la commission technique, entre autres les nouvelles normes mises en vigueur par l'assemblée générale qui s'est tenue le lundi. Lorsque comme cette année il y a de nouvelles nominations à différents postes, le président en fait également part à l'assemblée et présente les nouveaux. Il fallait cette année élire plusieurs personnes dont un trésorier, un vice-président, un vérificateur aux comptes et un président. Je crois que la chose est maintenant connue, votre serviteur a été élu président. J'espère ne pas décevoir ceux qui m'ont élu.

Le samedi 28/08 : était une journée facultative. Nombre de participants ayant parfois un long voyage de retour à faire, nous étions encore un bonne cinquantaine à embarquer dans un car qui nous mena à SKANDERBORG pour la visite du réseau HO du «Skanderborg Model Jernbane Klub». Je dois d'emblée vous dire que je ne regrette absolument pas d'avoir choisi cette option. Ce réseau se trouvant dans une école est une vé-

ritable splendeur. En deux rail continu piloté par le système digital Lenz, nous avons pu admirer de magnifiques rames, bien sûr toujours à thème DSB, mais ce qui a frappé tous les visiteurs, c'est le décor. Je ne trouve pas de mots pour décrire la finesse et la beauté de ce décor fait entièrement par un seul et même membre du club. Les fonds de décors en trompe l'œil sont admirables de réalité. Malheureusement je pense que sur les photos ce réalisme n'est pas bien rendu. Petit détail, à l'entrée du local du club, bien visible de tous les élèves, étaient affichés des panneaux didactiques montrant toutes les étapes de fabrication d'éléments de décor tels que arbres, toits de maison, barrières diverses, prairies, etc, etc.

En conclusion ce congrès a été organisé de main de maître par le DMJU en proposant un programme riche et varié, avec de la vapeur et d'autres sujets que du «train» quasi tous les jours, sans toutefois être stressant par suite d'horaires impossibles à tenir. Le climat nous a aussi été favorable, une seule matinée de pluie le jeudi et des températures journalières de 20° à 25° ce qui est très chaud pour les autochtones, ils couraient presque tous bras nus.

J'espère peut-être vous avoir donné envie de participer un jour à un de ces congrès, le suivant se tiendra du 10 au 15 septembre 2000 à Lisbonne (P) et en 2001 ce sera Karlsruhe (D) qui accueillera le MOROP.

N.B. : dans la langue danoise Arhus s'écrit avec un petit cercle sur le A et se prononce ôdrous. Pour des raisons techniques liées à l'informatique j'ai simplifié volontairement le A majuscule. Que les puristes veuillent bien m'en excuser.

Tout le monde a de la place pour un réseau

par Jean-Louis Lepère

Mais si, vous en avez..., levez donc les yeux au plafond : c'est fou ce qu'il y a de surface à prendre au dessus des meubles, fauteuils, etc., dont nous garnissons nos habitations.

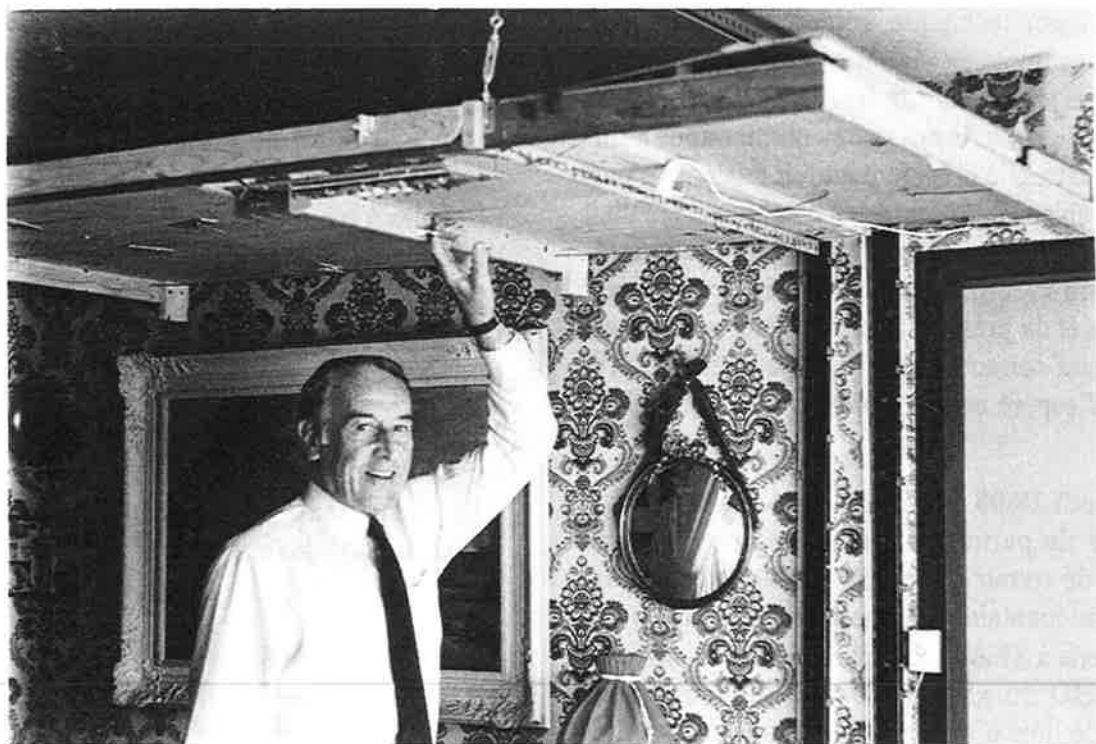
J'en suis à mon troisième réseau, le précédent, d'une surface de 15 m², ayant du être vendu pour cause d'expropriation. Cela me démangeait de voir abandonnés dans un placard le matériel roulant et quelques aiguillages qui me restaient, aussi ai-je décidé, à 72 ans, vivant seul, de me « reprendre en mains » et de me remettre à la tâche.

Vous y êtes ? Quatre trous dans le plafond d'environ 50 mm de profondeur (foreuse à percussion si béton) garnis de chevilles en plastique, des vis à bois de 45 mm, quatre rondelles de caoutchouc de protection : il n'en faut pas plus

pour fixer solidement deux cornières perforées qui supporteront un plateau relevable à l'horizontale. Par rapport à un plateau rabattable un tel dispositif à l'avantage de ne pas nécessiter à chaque fois l'enlèvement du matériel roulant, etc.

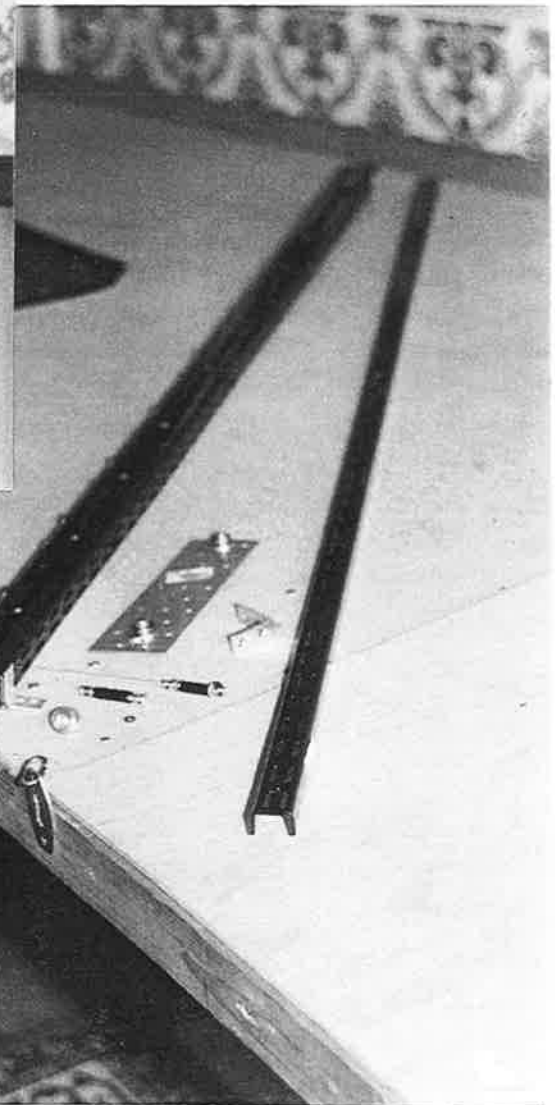
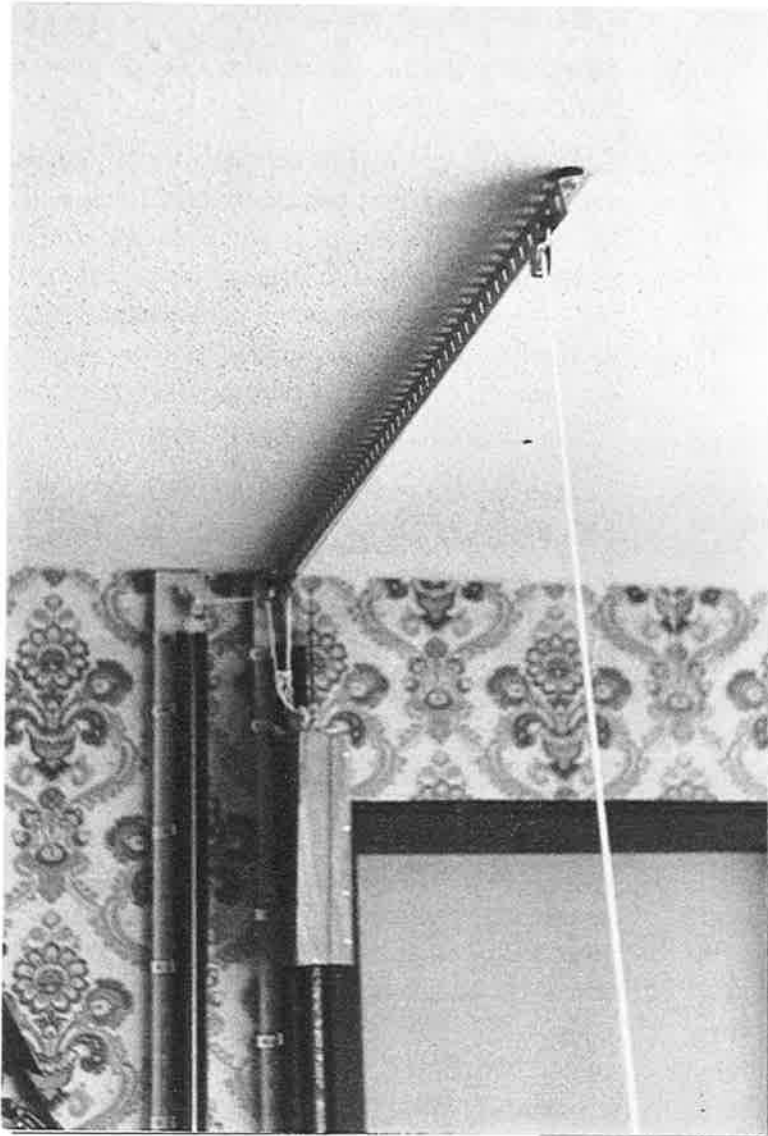
La détermination des dimensions du plateau nécessitera bien sûr d'opérer soigneusement des mesures des meubles qui demeureront sous le réseau; il faut être précis et tenir compte également de tous les obstacles constitués par les interrupteurs, encadrements de portes, cadres, etc.

Cherchant un compromis entre poids et rigidité, j'ai choisi une feuille de contreplaqué de 6 mm, aux dimensions standard de 2,44*1,22 m, allongée de 61 cm pour disposer d'une surface de roulement de 3,15*1,22 m, la jointure étant assurée



Le plateau en position surélevée dévoile sa structure

Vue de l'une des cornières de 1,30 m fixées au plafond.



A droite un élément de rail de guidage. A gauche, un rail constitué de deux U face à face avec l'équerre pourvue de trois galets à gorge assurant le guidage et le support du plateau.

par dessous par une planche de 95*18 mm, et la rigidité de l'ensemble renforcée par quelques lattes de 45*18 mm placées transversalement sur chant ainsi que le montre la photo n°1, et dans la

longueur par une latte de 50*18 mm placée par dessous côté face, et par dessus, pour créer un dossier, côté mur. Ce dossier est complété de deux planches verticales dépassant le plateau de

25 cm garnies de liège à leur partie supérieure afin de protéger le plafond des chocs lors de la remontée du réseau.

Deux cornières métalliques 30*30 mm sont placées transversalement à hauteur des rails verticaux assurant le guidage du mouvement du plateau, doublés, à droite sur les photos 1 et 2 par des rails de guidage des contrepoids. Ces rails sont fixés chacun sur une planche d'environ 70*18 mm, elles-mêmes fixées au mur.

En position basse, dite de roulement, le plateau se situe à 1,05 m du sol, minimum compatible avec le mobilier en place; en position haute, il est à 25 cm du plafond, ce qui est suffisant dans mon cas pour assurer un croisement de trains à deux niveaux et protéger les éléments du décor.

Il est souhaitable de ne pas omettre de prévoir un «trou d'homme» dans la partie centrale du plateau, en fonction du tracé des voies, afin de faciliter l'accès en tout point de celle-ci.

Pour assurer la stabilité de l'ensemble en position basse, deux pieds constitués de lattes de 45/18 mm repliables s'appuient contre une cale vissée sur la traverse de renfort longitudinal du plateau. Côté mur, la stabilité est assurée par deux câbles en nylon de 4 mm (résistance de 40 kg) dont il est recommandé de brûler les extrémités afin d'éviter l'effilochage, deux tendeurs à vis, deux fois deux poulies à gorges tournant libre-

ment dans une chape pivotante.

La distance entre le mur et le dossier du plateau est ici fixée à 12 cm .

Pour compléter l'équipement du plateau, il conviendra de fixer aux deux cornières transversales, côté mur, des équerres de 18*18 cm portant des poulies à gorge destinées au guidage du plateau. Ces équerres ne peuvent être mises en place qu'une fois les rails de guidage fixés au mur : il est donc utile de décrire d'abord cette partie du dispositif et l'assemblage de ses éléments.

Ces rails sont constitués chaque fois de deux profilés en tôle émaillée en forme de U placés face à face, de tels profilés étant couramment utilisés pour l'assemblage d'étagères ou de rayonnages. Les miens mesurent 22*14 mm avec une longueur de 1,6 m pour les rails de guidage, et 1,95 m pour les rails de contrepoids. Les planches de 70*18 mm sur lesquelles ils seront fixés seront plus longues que les rails correspondants de 15 cm. Elles seront tout d'abord fixées au mur de façon robuste avec des chevilles de 6 mm . Commencant par la vis supérieure, il conviendra de s'assurer de la parfaite verticalité de ces supports avant d'effectuer les autres percements : des vis à tête fraisée conviendront parfaitement à condition de procéder à un fraisage des trous dans les planches afin d'éviter tout dépassement des têtes de vis qui doivent venir à ras.

à suivre



*Ce matériel CIWL
préservé (?) n'a pas
échappé aux taggeurs.*

*Sospel,
ligne Nice (F) – Cuneo(I),
le 26 juillet 1999*

Photo Guy Bridoux

Comité de la section " Centre "

Président d'honneur

Pierre Hauteфин

(064) 44 99 60

Président

Jean-Luc Francq

Responsable animations, bibliothèque,
correspondant Ferro-Flash.

(064) 44 25 71

Vice-président

Richard Debliquit

Animateur du Petit Train d'Houdeng

Rue Saint-Donat, 28
7110 Houdeng-Goignies

Trésorière

Patricia Francq - De Nutte

Finances, repas lors des animations.

(064) 44 25 71

Secrétaire

Jean-Pierre Hoven

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

(064) 54 05 53

Secrétaire adjoint

Henri Haube

Courrier général, contacts presse,
informations SNCB.

(064) 22 51 23

Commissaires

Jean Boudart

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

Frédéric Cheron

Assistant bibliothécaire.

Rue Albert-Elisabeth, 11
7134 - Péronnes

Dimitri Crugenaire

Responsable réseaux

Jacques Lechien

Commissaire au comptes,
responsable voyages et visites

Rue Godefroid, 48 - 7100 Besonrieux

Marc Pater

Gérance des locaux
(064) 28 31 57

Comité " ados "

Jérôme Dubois

Responsable réseaux, aubette

Barbara Francq

Responsable décoration, repas, aubette

Nathalie Francq

Responsable décoration, bar, aubette

Informations ferroviaires

Services internationaux, à l'hiver 1999/2000

par Guy Bridoux

Sur le VAUBAN, EC 90/91 : suppression de la voiture Bt Bxl.-Lux.

Dans l'attente de la mise en service de l'électrification entre Rivage et Trois-Pont, les services Liège-Luxembourg sont provisoirement maintenus avec rupture de charge à Trois-Pont. Ils sont désormais considérés comme service intérieur à part entière et, à ce titre, disparaissent du livret du roulement des rames internationales.

L'EN 224/225 DONAUWALTZER voit son terminus reporté d'Oostende à Bruxelles, prélude à une probable suppression prochaine pour fréquentation insuffisante. La tranche allemande est réduite à :

$A + Bt \{Köln_{(SNCB)}\} + B + Bc + WLAB \{Münich_{(DB)}\}$

L'INT 288/289 se composera cet hiver de :

$A + 2*Bt + BD + Bt + Bc + WLT2_{(NS)}$

Toutes les rames Oostende-Köln seront pourvues d'une I11 BDx, dont la mise en exploitation comme voiture-pilote n'est pas encore prévue.

Vers la fin de l'année et pour toute la saison du ski, le SKI-Express 1116/1117 sera remis en route vers Villach, Bludenz et San Candido, ainsi que sa doublure 1216/1217 vers Selzthal et Villach.

Vers la France ce seront les ALP-Express 1184/1283 qui emmèneront les amateurs de glisse vers Moutiers et Bourg-St.Maurice, ainsi que leur doublure 1190/1289 Schaerbeek-Bourg-St.Maurice, et enfin, le 1192/1195 vers Modane via Lille-Flandres. La composition de ces deux derniers trains est limitée à :

$8*Bc_{(SNCF)}$

celle du 1184 comportant :

$1 \text{ ou } 2*DD_{(SNCB)} + 2*WLAB_{(SNCB)} + 3 \text{ à } 6*Bc_{(SNCF)}$

et une tranche provenant des Pays-bas :

$3*Bc + SR + 2*Bc + WL$

Une activité des Papys-Trains (P.P.T.)

par Paul Steckelmacher

La dernière sortie du réseau des P.P.T. s'est faite les 25 et 26 septembre derniers à l'occasion du 40^e anniversaire du jumelage entre Watermael-Boitsfort et Chantilly. La ville d'Annan en Ecosse a également participé aux festivités : Son jumelage date de 25 ans.

Watermael-Boitsfort nous avait demandé, par l'intermédiaire de Paul et avec l'accord de Guy et de Victor d'installer notre réseau à l'ancienne gare de Watermael dont la façade venait d'être restaurée et remise dans l'état initial. L'intérieur était simplement nettoyé sans aménagements notables.

C'est ainsi que nous avons partagé avec le C.F.C. (Chemin de Fer de Chantilly) l'ancienne salle des guichets. Nos collègues français ont amené un réseau en HO et un diorama en 0 représentant un dépôt avec plaque tournante et remise. Il faut noter que les locomotives, et surtout la superbe 231, exposées sur ce diorama ont été construites par le président du club, Jacky NOËL, qui était présent avec une bonne partie de son équipe.

Les P.P.T. ont amené quelques modules du réseau avec, notamment, la petite gare à trois voies ce qui a permis de faire de belles manœuvres de dépassement et de mise en garage.

Les visiteurs furent nombreux dès l'inauguration le 25 à 14h30. Les discours furent courts mais bien amenés, notamment par notre ami Jacques qui a brillamment exposé en quelques mots la philosophie des Papys. Après cet intermède, les Ecossais, en belle tenue ad hoc, nous ont offert une aubade avec cornemuses, tambours et grosse caisse.

Beaucoup de visiteurs, surpris d'apprendre l'existence d'un club ferroviaire à Bruxelles, ont été unanimes pour apprécier un aussi beau réseau.

La co-habitation entre Français et Belges fut très profitable et a permis aux uns et aux autres d'établir des liens d'amitié et qui, nous l'espérons, amorceront peut-être des relations futures.

En ce qui concerne les P.P.T., l'activité fut surtout assurée par Victor, Armand, Jacques, Roger et Paul. Malheureusement, mis à part Guy, Marc, Pierre L., Jean-Pierre et André M., le CFC brilla par son absence.

La concurrence du Festival de la Vapeur à Mariembourg a probablement joué en notre défaveur.

Comité de la section de " Bruxelles " et responsables de FSR

Guy Bridoux

Vice-président, président a.i.,
coordinateur Ferro Flash
(02) 374 88 93

Electronique, voitures ex-DB,
nouveau sur le marché du train
miniature

Michel Broigniez

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

Gilbert Collin

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

Pierre Cooreman

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

Roger Lefrancq

Responsable du local de FSR
(02) 523 15 97

Victor Lognard

Représentant des 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

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 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

Vendredi 5 novembre, à 20h15

CFFL
Centre culturel de Frolmont, à Rixensart

Voyage sur les Chemins de fer français

Projection vidéo et diapositive
par Michel Liégeois

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

Samedi 13 novembre, 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 14 novembre de 9 à 13 h
Magic World

Hangar 15a, Scheidekaal (à hauteur du
Cockerillikaal) - Antwerpen-Zuid

Ruilbeurs

Entrée : 50 BEF
(03) 237 03 29

Vendredi 19 novembre

A partir de 20 h
CFC - Bruxelles

Local "La Ruche"
Rue de la Ruche - Schaerbeek

Réunion mensuelle

L'Athus-Meuse (2^e partie)

Projection par Claude Defechereux

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 19 novembre, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 20 novembre, 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 21 novembre, à partir de 8 h

Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

**Vendredi 26 novembre, à partir de
19.30 h**

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 27 novembre

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 28 novembre, de 9 à 13 h
Hobby-Rail

Zaal Star

N. De Brauwerastraat 19b - Vilvoorde (B)

Bourse d'échanges

Entrée : 50 BEF

Mardi 30 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 3 décembre,
à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Vendredi 3 décembre 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

Samedi 4 décembre, 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 5 décembre,
de 10 à 18 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Animation en gare

Les trains de Saint-Nicolas

" Les trains LEGO "

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Vendredi 10 décembre, à 20h15
CFFL

Centre culturel de Froimont, à Rixensart

L'industrie ferroviaire belge

par Renaud de Froimont

Samedi 11 décembre, 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 décembre,
à partir de 8 h

Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

Mardi 14 décembre, 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 décembre,
à partir de 20 h

CFC - Bruxelles
Local " La Ruche "

Rue de la Ruhe - Schaerbeek

Réunion mensuelle

Marc Symons - (02) 733 72 97

Mardi 28 décembre, 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 14 janvier, à 20h15
CFFL

Centre culturel de Froimont, à Rixensart

Les paysages ferroviaires du Valais

Projection de diapositive
par Dr. Karl Pauls

Dimanche 16 janvier, de 9 à 11 h

Leuvense Modeltreinclub

Salle de Roosenberg,
Zoetwater, Oud Heverlee

26^{ème} bourse

(016) 62 19 99

Dimanche 16 janvier, de 9 à 14 h

Lille - Jouets anciens

Palais rameau
Boulevard Vauban - Lille (F)

Bourse internationale de miniatures et jouets anciens

Entrée : 20 FF
03 20 92 61 13

Avis - Annonces - Demandes

Recherche

- anciens indicateurs (belges, français, allemands, anglais, suisses, canadiens, américains et Compagnie des Wagons-lits) d'avant 1956,
- bandes dessinées d'avant 1950.

Pierre Vankeer,
avenue des charançons 7
1170 Bruxelles

Changement d'adresse

Nouvelle adresse à partir du 01/12/1999 :

Arlette & Michel Broigniez

2, Rue Astrid

L-1143 Luxembourg (GD)

Tél. - 00352 45 36 95

Fax - 00352 25 07 21 2246

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, ...*

LOCOTENDER

VOTRE SPÉCIALISTE
TRAINS MARKLIN, FLEISCHMANN, ROCO...

SERVICE ET CONSEILS TECHNIQUES

RUE CHARLES DEGROUX, 10
1040 BRUXELLES

TEL. 02-736 53 99

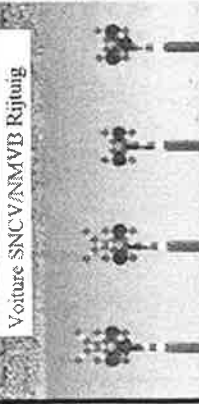
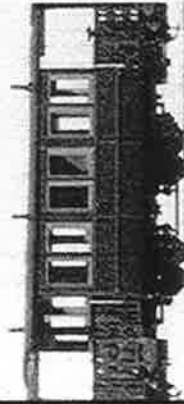
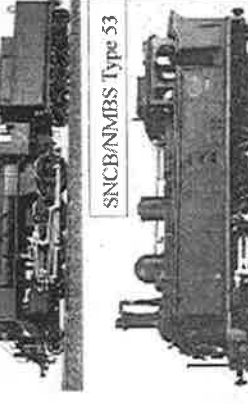
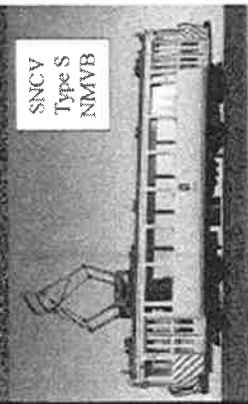
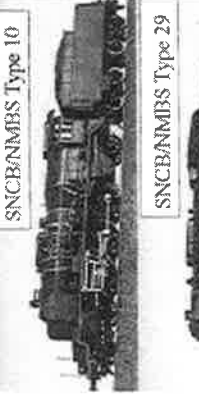
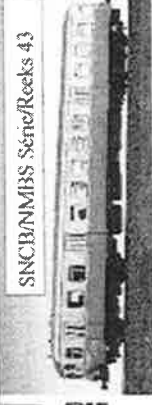
*Distribution - 15%
qui pas prime.*

Par sympathie,

La Brasserie

"Sporloos station"

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



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 – ...

