

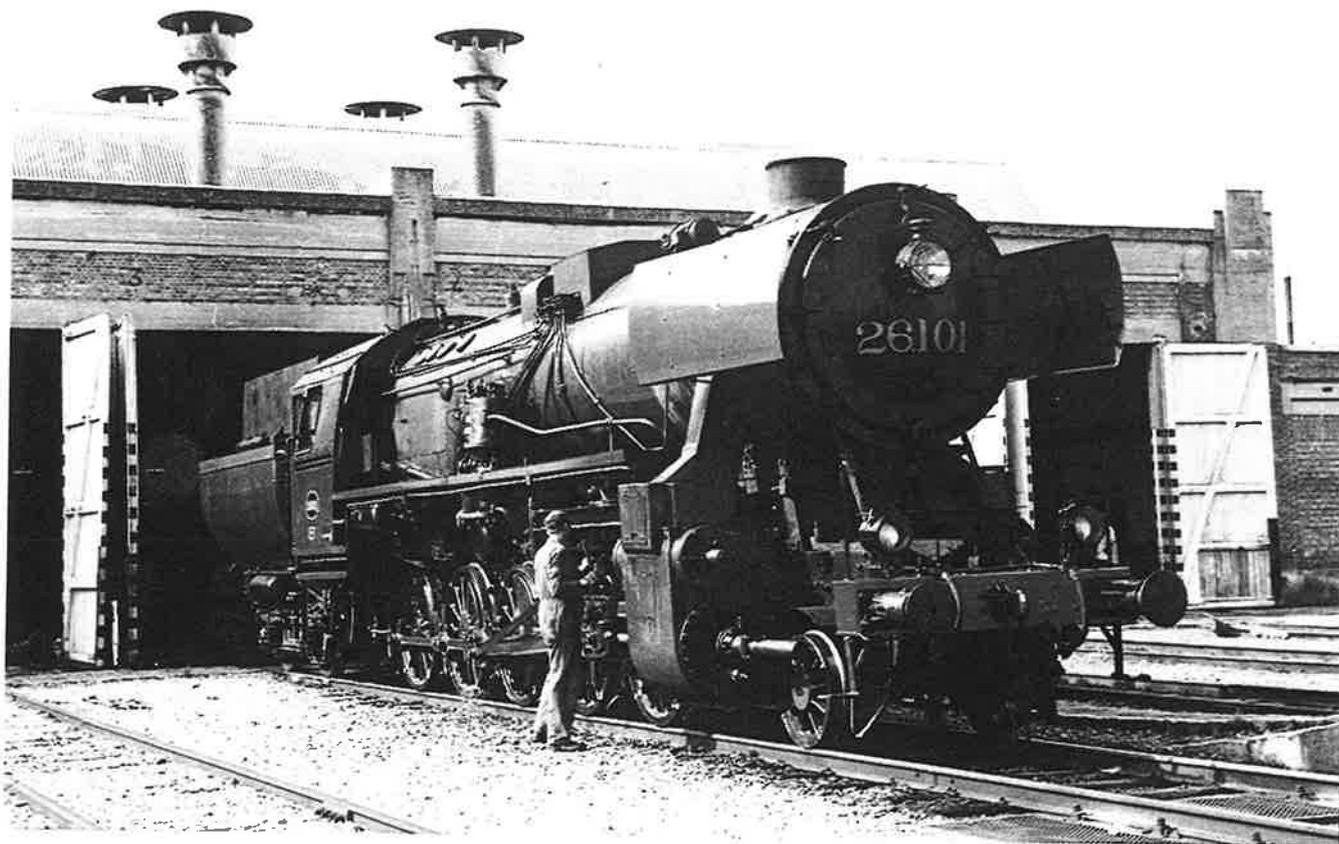


Mars - Avril 2000

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 1200,-

Membre vivant sous le même toit
avec service FERRO FLASH :

BEF 600,- sans FERRO FLASH

Membre bienfaiteur :

à partir de BEF 1500,-

Membre étudiant, avec service
FERRO-FLASH :

BEF 600,-

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

Au fil des "Ferro Flash"
par Jean-Luc Francq p 3

Dossier

Historique de la traction vapeur allemande pendant la 2^{ème} guerre mondiale
par Pierre Rasson p 6

Informations ferroviaires

Trafic international à l'été 2000
par Guy Bridoux p 12

Divers

Echos de la foire de Nürnberg 2000 (suite)
par Guy Bridoux p 15

Echos du Centre
par Jean-Luc Francq p 16

Actualités p 19

In memoriam p 20

Infos Bruxelles p 20

Rail au Centre p 21

Agenda p 22

Référendum p 25

Photo de couverture

La 26101 du P.F.T. ex-BR52 remise au type de nos « 26 » à Gouvry,
le 09/08/97 – Photo Guy Bridoux (voir article page 6)

Modèles de l'année

L'abondance de matière ne nous permet pas de reproduire les tableaux complets des résultats de cette compétition organisée annuellement par FEBELRAIL. Ceux-ci sont affichés pour consultation au local de FSR.

En matériel de traction, la palme revient à Märklin/Trix pour la HLE type 122 avec un score inégalé à ce jour de 91,13. Remarqué : son attelage court à élongation. Elle est suivie, en HOM, de la Garrat type 23 de Jocardis et en HO de la type 93 de Fleischmann.

En matériel remorqué, les nouveautés annoncées en voitures ont toutes été retardées tandis qu'en wagons la palme a été attribuée à KMB pour son Fas B-Cargo (Sose 86/99) avec un score de 87,36 suivi dans l'ordre par les Shimmns de Märklin (47205) avec 86,3 et le Habillns de Roco (47131), meilleures reproductions à ce jour de ces types de wagons très répandus.

En matière d'accessoires et de décor, la commission a décidé d'honorer la gamme complète de signaux belges produite par l'artisan BFM.

Au fil des "Ferro Flash "

ou de la dactylographie primaire au traitement de texte intelligent

par Jean-Luc Francq

Comme vous avez pu le lire dans un numéro précédent, Pierre Rasson s'est penché sur le contenu de notre revue.

A la demande des éditeurs actuels, alors que nous en sommes au 202^e numéro, je me suis plutôt attaché à la forme de notre périodique, aux différents procédés de réalisation, que j'ai classés, suivant les normes NEM (Normes Empiriques de Mise en page d'une revue)

Epoque 1 - Le règne de la machine à écrire et du stencil à encre

Sauf erreur de ma part, le CFC n'a connu ni *l'époque -1* (l'imprimerie mécanique avec des caractères mobiles, chère à Gutenberg) ni *l'époque 0* (le duplicateur à alcool), deux méthodes que j'ai bien pratiquées à l'école, au service militaire et lors de mes débuts d'animateur en maison de jeunes.

Les articles sont donc tapés sur des stencils, fines feuilles à l'aspect résineux. Des corrections sont possibles : on recouvre de vernis le texte fautif et ensuite, on retape les bonnes lettres. Hélas, si l'entraînement de la feuille est imparfait, vous obtenez une frappe de texte digne des machines à écrire du paléolithique !

Il est possible de tracer des lignes, des schémas simples ; pour le reste, un stencil électronique est nécessaire : il se réalise sur une machine spécialisée assez rare, que l'on pourrait comparer à une imprimante à aiguilles pratiquant de minuscules perforations dans le film. Pour des photos, même tramées, le résultat n'est pas toujours satisfaisant, car il dépend aussi du duplicateur.

Parlons en de ce duplicateur à encre : on ne le trou-

ve généralement que dans les écoles, les associations ... C'est ainsi que votre revue sera à l'occasion tournée "à tour de bras" sur le duplicateur du Club des Jeunes de Jolimont, une machine manuelle !!!

J'ai remarqué en outre que certaines ajoutes furent faites au moyen d'un cachet d'imprimerie - jouet ! On ne néglige pas sa peine, pour vous informer au mieux !

Epoque 2 - L'offset

Révolution dans le n° 41 d'octobre 1979 : fièrement, on annonce dans l'éditorial que notre périodique sera désormais réalisé sur la machine offset du club. La qualité s'améliore ; dessins, plans apparaissent de façon plus claire. On peut y insérer des textes manuscrits, varier les polices, en jouant avec les transferts "letraset".

La mise en page se réalise aisément par découpage. Cependant, l'impression de photos reste coûteuse, car il nécessite l'emploi de feuilles métalliques d'impression spéciales. La solution : une page photos, réalisée chez un imprimeur ... qui revient aussi chère que la revue complète !

La couleur apparaît dans le n° 56 de janvier 1981 : la page de couverture, recto verso d'abord et des pages intérieures ensuite : des plans électroniques sur fond jaune dans le n° 57, un plan géographique du port de Zeebrugge dans le n° 58, le plan de voies de Mouscron dans le n° 59 ... Mais la réalisation est fastidieuse et coûteuse : ce procédé nécessite plusieurs passages des feuilles, avec un nettoyage complet de la machine entre chaque utilisation. De plus, l'entraînement des feuilles n'est pas parfait sur notre modeste machine : le déchet en papier est énorme.

mule lente et coûteuse. Les possibilités d'écriture se diversifient : après la machine à écrire mécanique, la machine à écrire électrique, voici venir le PC avec ses possibilités d'écritures infinies.

Epoque 3 bis

Nous en arrivons à une époque de transition fort courte : dès le n° 161, en janvier/février 1993, un numéro est réalisé par le Centre, l'autre par la section Bruxelles. Le Centre reste sur son procédé de photocopies ; Bruxelles utilise l'informatique et fait appel à un imprimeur.

Le n° 166 sera le dernier numéro édité par le Centre. Suivront seulement des spéciaux, tel le 168 en février 1994

Epoque 4 - Les temps modernes

Dès le n° 167 nous entrons dans l'ère moderne : le journal est réalisé sur PC ; les articles sont envoyés au redac. chef sur disquettes – prière d'utiliser un système compatible ! – et après savante mise en page, l'ensemble est imprimé par un pro. Pour les photos, dessins et plans, on procède toujours par découpage...mais...

Epoque 5

Traitement de texte de plus en plus sophistiqué, scanner, couleurs... pourquoi pas ?

Oui mais le plus important, c'est l'alimentation de notre revue, qui dépend de votre bon vouloir.



Ferro Flash n° 92
de juillet 84

Planche où il est question de
Willy Trucman

Chacun aura reconnu qu'il
s'agit de notre ami Willy
Drugmand, Super Willy...

Historique de la traction vapeur allemande pendant la deuxième guerre mondiale

Leur application en Belgique et les modèles réduits s'y rattachant

par Pierre Rasson

A. Généralités :

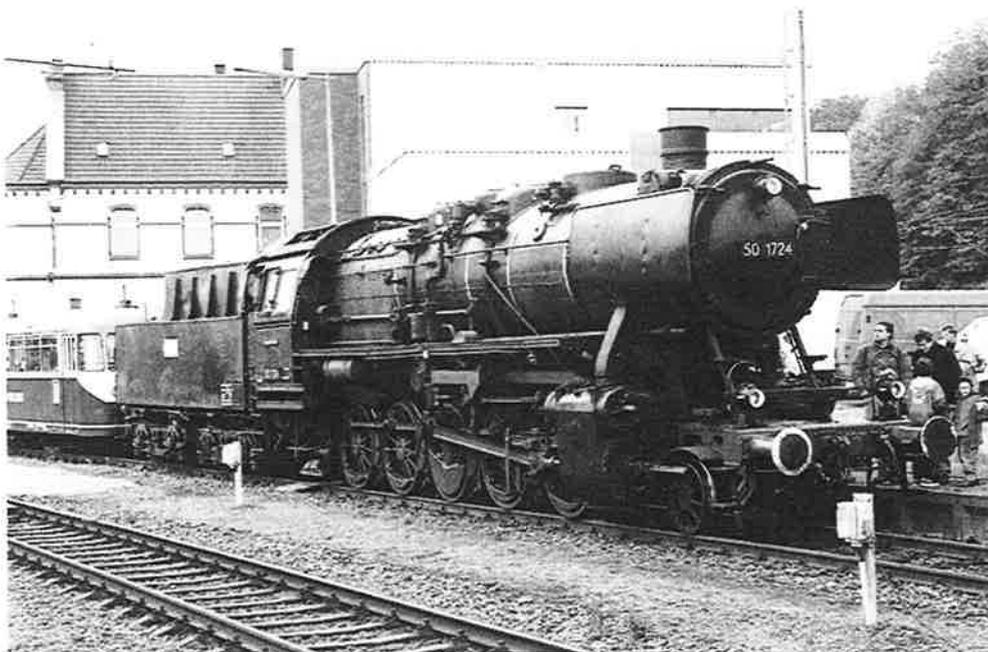
La période s'étendant entre les années 1930 et le début de la seconde guerre mondiale constitue une sorte d'apogée pour la locomotive allemande avec des réalisations et des recherches théoriques non négligeables, comme la course aux grandes vitesses ; rappelons le 11 mai 1936, avec la 05001 ⁽¹⁾, en tête d'un train léger de 297 T sur la ligne plate Berlin-Hambourg, et atteignant 196 km/h.

Les recherches sur le compoundage ⁽²⁾ à 4 cylindres, l'usage de la thermodynamique, la mécanique américaine, les types de machines unifiées ⁽³⁾ et l'or-

ganisation germanique devaient permettre de réaliser la machine "idéale" !

Ces démarches sont devenues caduques par suite du déclenchement du deuxième conflit mondial, ce qui arrêta l'évolution des recherches sur les chaudières nouvelles spéciales, les turbines et les petits moteurs, les générateurs à HP ou la vaporisation rapide avec les chaudières du genre La Mont ou Vellox ⁽⁴⁾.

Ce dernier conflit a eu pour conséquence le retour à la locomotive à vapeur à simple expansion ⁽⁵⁾, deux cylindres, sachant qu'il est préférable de posséder un parc aussi simple que possible, même si la con-



BR50 1724
avec tender 4T26
à Stolberg
le 16/10/93.

Photo
Guy Bridoux



BR50 3666 de la Vennbahn avec tender au fuel à Welkenraedt le 16/10/93. Photo Guy Bridoux

sommation en combustible est plus grande, mais avec des machines robustes ; de plus, la facilité de conduite permet de confier ce type de matériel à du personnel peu qualifié.

Il est important de noter que les machines à simple expansion n'étaient pas nouvelles ; en effet, dans les années 1920-30, les machines unifiées de Richard Paul Wagner étaient toutes, à quelques exceptions près à deux cylindres, simple expansion et surchauffe.

Les premiers projets de guerre (Kriegsdampflokotiven ou KDL) n'ont été étudiés qu'en décembre 1941 par la Wiener Lokomotivfabrik en Autriche, dont la 050 à tender séparé établie pendant l'offensive allemande sur Moscou. Le projet de ces machines avait pour but de protéger l'ensemble des appareils sensibles des conditions rigoureuses de l'hiver russe. Les conditions atmosphériques étaient non négligeables comme des températures très basses de l'ordre de -35° , un trafic ferroviaire arrêté, les sablières et les pompes à air gelées, ... Ce projet n'eut pas de suite.

L'Etat Major se démenait pour obtenir véritablement une machine de guerre, sachant également que le nombre de constructeurs de machines s'était considérablement agrandi avec les pays occupés. Il faut rappeler que ces constructeurs étaient coordonnés par le Ministère de l'Armement qui réglait la répartition et les commandes sur l'ensemble des territoires; les fabricants de matériels étaient suivis par l'inter-

médiaire d'une association, le GGL (Gemeinschaft Grossdeutscher Lokomotivfabriken).

En 1942, le GGL reçut du Directeur général de la Reichbahn la commande de 15000 locomotives de guerre à raison de 7500 engins par an.

La première " 150 ⁽⁶⁾ " construite dans le cadre de ce contrat sortit des usines BORSIG à Henningsdorf le 12 septembre 1942, au début de la bataille de Stalingrad ; celle-ci était copiée sur la série 50 de 1938, mais avec de nombreuses simplifications comme l'utilisation de métaux non ferreux. Le total de fabrication de ces machines en 1945 était de 6303 dont 64 après 1945 sur un total prévu ... de 8000 unités, résultat surprenant malgré les bombardements intensifs, une main-d'œuvre étrangère et peu motivée (surtout dans les pays occupés !). Leurs tenders comportaient 5 essieux et le réservoir d'eau pouvait contenir 16 m^3 .

Un autre type de construction, la série 52 à condensation ⁽⁷⁾ a été décidée par le chef de service des Transports de la Whermacht, le Général Gerke et par le Ministère de l'Armement. Les sept machines (52 KON) de ce type arrivent au dépôt de Tchaplino (Russie) dans le courant de juin 1943. (La SNCF a récupéré un de ces engins échoué à Pont de Deule; numérotée 150E 21 à la région Nord, puis 150Y 1993 à la région Est, emploi limité). Les tenders sont montés sur 4 essieux mais ne seront achevés qu'après 1945.

Le type 27 de la SNCB appartient à cette famille, la 27002 avec un tender à 4 essieux, la 27003 avec un tender à 5 essieux

Une autre série, semblable aux 52, mais avec des chaudières plus importantes est la type 42. L'étude de base est établie à partir d'une série polonaise⁽⁹⁾ de même disposition d'essieux datant de 1937. Les deux premières sortent en août 1943 de l'usine de Florisdorf en Autriche avec chaudière à tubes à eau. Il sera construit 837 de ces machines pendant la guerre.

Les type 150 série 50 à deux cylindres ont continué à être produites pendant la guerre ; elles connurent une série simplifiée dite 50 UK (Übergang Kriegslokomotiven ou de transition) ; 3171 série 50 et 50 UK seront construites entre 1939 et 1945. La capacité de production allemande a donc été très importante ; les usines des pays occupés prirent une large part dans le cadre de cette production et des machines laissées pour compte par l'occupant lors de sa retraite furent récupérées par les Alliés et incorporées dans leurs propres réseaux.

En 1943, on ne fabriqua que deux types seulement, les 52 et 42. (soit 5243 unités !).

Ensuite, une autre version UK de la Decapod série 44 fut réalisée également et 1977 machines ont été construites jusqu'en 1946 ; pour la série 42, ce sont 1076 machines qui sont réalisées entre 1943 et 1949.

D'autres engins ont cependant été construits pendant le conflit notamment pour l'exportation, à savoir⁽⁹⁾ :

- des « pacific » ;
- des « mountain » ;
- des 142, 250 et 162 T pour la Bulgarie ;
- des 150 pour la Turquie ;
- des 030 T destinées au Japon, via la Chine ; ces machines ont été récupérées à Bordeaux en pièces détachées et renumérotées 030 TX dans le parc français.

Pour ce qui est des autres projets de machines, citons par exemple les entreprises⁽¹⁰⁾ construisant des machines à voie normale :

Boris :

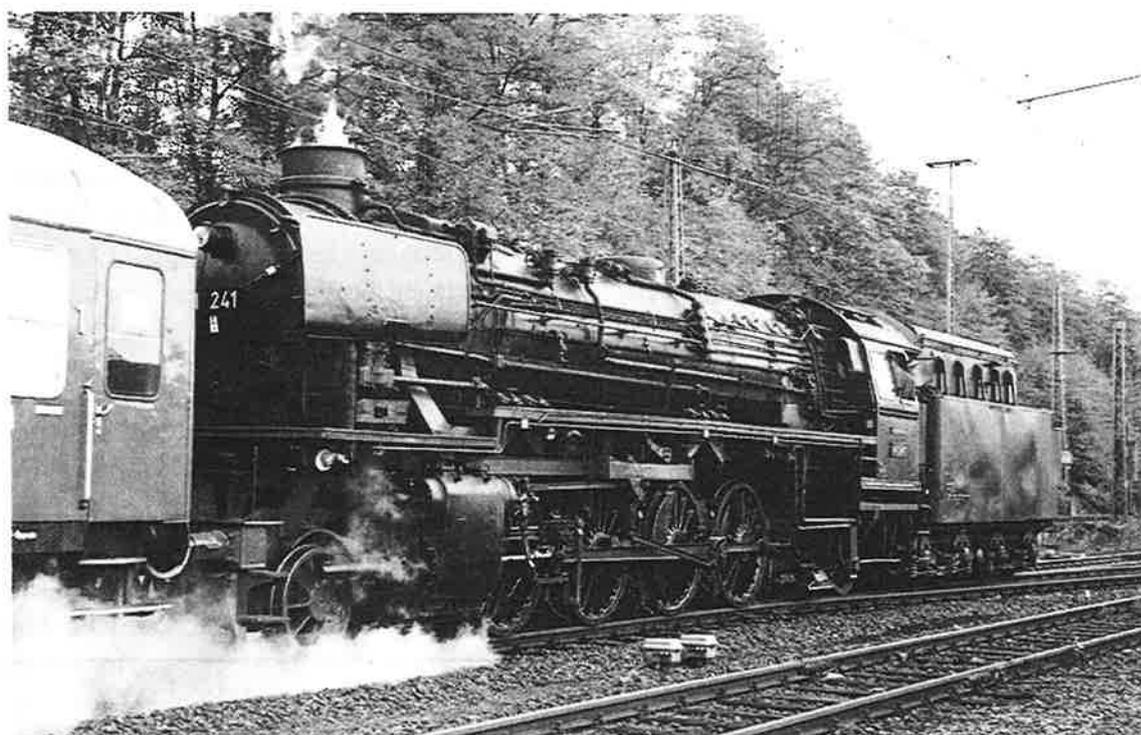
- une « Mallet » 130-040, 4 cylindres, simple expansion ;
- une type 152, 3 cylindres, simple expansion ;

Deutsche Waffen und Munition Fabrik :

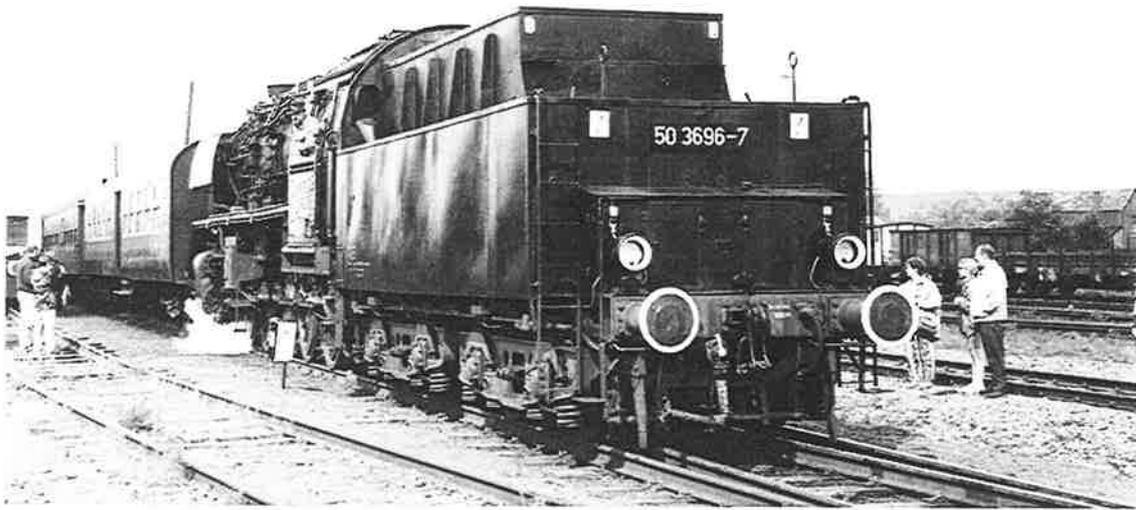
- une type 160, 3 cylindres, simple expansion ;

Henschel :

- une type 161, 3 cylindres, simple expansion ;
- une type 152 avec moteurs identiques ;



BR50 241 avec tender au fuel à Stolberg le 16/10/93. Photo Guy Bridoux



Gros plan sur le tender 4T26 de la BR50 3696-7 (immatriculation U.I.C. de l'ex DR)
Mariembourg, 24/09/95 – Photo Guy Bridoux

Krupp :

- types 151 et 160, 3 cylindres, simple expansion ;

Krauss Maffei :

- une type 160, 3 cylindres, simple expansion ;

Schichau :

- une type 170, 2 cylindres, simple expansion, (les sept essieux moteurs n'ont été utilisés qu'une fois en 1935) ;

Maschinenbau und Bahnbedarf :

- une type 160, 3 cylindres, simple expansion ;
- une " Fairlie " 141-141, 4 cylindres, simple expansion ;

Schwartzkoff :

- une type 160, 2 cylindres et 3 cylindres, simple expansion ;

Wiener Lokomotivfabrik :

- une type 1CC1, 4 cylindres, simple expansion ; machine non articulée avec chaudière Brotan et cylindres placés sous la boîte à fumée et sous l'abri.

Technischer Burö der Gemeinschaft Grossdeutscher lokomotivfabriken :

- une type 151, 3 cylindres, simple expansion.

Tous ces projets étaient à surchauffe et les études

étaient effectuées en fonction des conditions particulières du front de l'Est.

B. Commandes passées à l'industrie belge :

La Deutsche Reichbahn commanda 200 locomotives série 50 simplifiées et autant de KDL série 52 avec tenders de 26 et 33 m³ (sous appellation 4T26 et 4T32). Les tenders de 33 m³ étaient appelés " tender baignoire ", et étaient entièrement soudés.

Répartition de la première commande :

- Cokerill : 42 machines. (50 de 2034 à 2075) ;
- Tubize : 38 machines. (50 de 1996 à 2033) ;
- HSP : 28 machines. (50 de 2102 à 2129 et 38 tenders) ;
- SAFB : 26 machines. (50 de 2130 à 2155 et 50 tenders) ;
- La Meuse : 26 machines. (50 de 2076 à 2102) ;
- Couillet : 24 machines. (50 de 1972 à 1895) ;
- Energie : 16 machines. (50 de 2156 à 2171 et 32 tenders) ;
- Nivelles : 80 tenders.

Les locomotives en cours de fabrication à la libération furent complétées par la SNCB qui en fit le type 25 et en prit possession de novembre 1944 à avril 1945.

Une deuxième commande porte sur 200 KDL série 52 mais aucune machine ne fut terminée à la Libération.

Les locomotives "butin de guerre" type 50 devinrent pour 11 d'entre elles la série 25 ; celles de la série 52 deviendront les type 26.

C. Coloris des locomotives :

La livrée normale des locomotives à la DR était la suivante :

- chaudière des cylindres et abris : noir.
- châssis, roues lisses de tablier, support de coulisses et traverses d'attelages : rouge.
- numéros en maillechort et inscriptions blanches.

Toutefois, les parties en rouge étaient repeintes en noir pour éviter le repérage par les avions alliés. En principe, les abris étaient ornés de l'emblème du III^e Reich, en maillechort ou peint en blanc. En outre, certaines machines ont reçu un camouflage constitué de zébrures blanches et grises (séries 55 et 57). D'autres (série 44. 1804 ÜK, 50. 2700 ÜK et les 52 KOND) étaient uniformément gris foncé avec numéros et inscriptions peints en blanc ; ces livrées sont effectuées à partir de juin 1942 sur les locomotives ÜK et à toutes les KDL en remplacement de la peinture de guerre gris moyen de 1941.

NOTES:

- 1 *Il s'agissait d'une 232 carénée, simple expansion, possédant 3 cylindres; chaudière timbrée à 20 kg/cm² et étudiée par A. Wolff (série de 3 unités).*
- 2 *Compound : machine due à Jonathan Hornblower, constructeur de machines Newcomen qui breveta en juillet 1781 l'emploi de deux cylindres en cascade pour opérer la détente de vapeur. A. Wolff reprit l'idée en 1803 et utilisa des pressions plus élevées et accrut la détente. C'est E. Wolff en 1834 qui breveta une machine à réservoir dont l'introduction de vapeur vive se fait dans un réservoir intermédiaire pour aider au démarrage de l'engin. Le phénomène de l'action des parois (et donc des températures), et son influence sur le rendement des machines ne sera démontré que plus tard, en 1876-78 par Hirn et Dwelshauvers-Dery) - D'après "Vapeur en Belgique", p. 94.*
- 3 *Machines unifiées : production de machines identiques répartie sur des sites industriels différents.*
- 4 *Velox : chaudière à tubes à eau et à circulation forcée.*
- 5 *Simple expansion : détente de la vapeur, en une fois (un seul étage de détente), dans le (ou les) cylindre(s).*
- 6 *Numérotée 52 001, type Décapod, série 52, à 2 cylindres et à surchauffe.*



La BR50 3666 de la Vennbahn à Raeren, le 23/05/99. Photo G. Bridoux

- 7 Mis au point en Allemagne dans les années vingt.
- 8 Il s'agit de la série Ty 37 de 1937.
- 9 Pour description complète, voir " 125 ans de construction de locomotives en Belgique " - A. Dagent-
- 10 Après l'invasion de la Pologne en 1939, la firme Cegielski de Poznan est incorporée au groupe allemand Deutsche Waffen-und Munitions fabriken et la Pierwsza Fabryka lokomotyw Polsce à Chrzanow devint les Oberschlesische lokomotivwerke Kattowitz/Werk Krenau sous tutelle d'Henschel. En août 1940, lors de l'Annexion de l'Alsace-Lorraine, l'usine de Graffenstaden de la SACM passa sous le contrôle de la Mgeburger Werkzeugmaschinen fabrik.
- 11 La compagnie Schneider et Cie fabriquera les 150 Decapod, type Eh3 (193) ; elle comporte un bissel à un essieu porteur à l'avant et 5 essieux moteurs ; remorquage des trains : 1200 t ; longueur : 13 m ; poids à vide : 93,3 t.
- Système Compound avec vapeur surchauffée à 16 kg/cm2 agissant sur trois cylindres en fonte de diamètre de 55 cm, deux extérieurs au châssis (bp), et un à l'intérieur HP.
- Les machines KDL 4 ELNA deviennent les type 194 Schneider, plus tard les 040, locomotives de manœuvre.
- Revue " Journal du Chemin de fer (B) " : n° 38-mai 1990. Traite de la série 50 (modèle Märklin BR 50) ; machine construite en 1939 par Henschel-mise hors service le 2.06.1971. Cette machine a été affectée en 1941 à Reichbahn Kassel. (n° 050.082-7). Tender à cabine. Modèle belge : réf. Märklin n° 3316). Cette machine n'a pas circulé sur les lignes belges.
- Autres numéros :
- 107-5/98 : modèles belges ; p : 52 à 53.
- 103-3/98 : vues de la type 26/101, (ex-BR 52) entre Clabecq et Quenast-p 48 à 49.
- Revue " En Ligne " : n° 28-dec 1996-Vue de la type 26 pour un tournage de cinéma.
- " Reichbahn-Dampflokomotiven " ; Ed : Eisenbahn Kurier Verlag. Postfach 5560-7800 Friburg. Phototèque de Carl Bellingrodt en noir et blanc ; sujets couvrant la période des chemins de fer allemand de 1925 à 1942.
- " Geschichte der deutschen Kriegslokomotiven (Reihe 52 und 42) " ; par Helmut Griebel et Hanjürge Wenzel. Ed : Slezak- Vienne. 1971.
- " Engines of War " ; par Guy Wildish-Ian Allan Ltd. Londres-1946.
- " 125 ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique " ; A Dagent. Ed : Vaillant-Carmann-Liège 1974.

Ouvrage important décrivant l'ensemble des réalisations des industries belges sous l'occupation et leur devenir.

- " Vapeur en Belgique ", tome II - De 1914 aux dernières fumées ; par Phil Dambly. Ed : Blanchart & Cie-Bruxelles 1994.

Pour tout savoir sur les types 25, 26 et 27 de la SNCB

Vidéo

- Editions HK-Welkenrardt (En allemand).
- Coll Rio Grande : n° 301-Die Baureihe 50.
- Coll Eisenbahn Kurier : n° 5150 : Die Baureihe 52.

à suivre

BIBLIOGRAPHIE :

Les livres à consulter sont nombreux mais principalement en langue allemande ou anglaise.

- " The German class 52 Kriegslok " : texte anglais, 128 pages-Ed : stenvalls Forlag Box 17111 S-20010 Malmö-Suède.

Il récapitule les listes de toutes les machines et des constructeurs avec leur date de construction, affectations, carrières et liste des locomotives préservées. (Liste des constructeurs de 1942 à 1951).

- " Deutsche Kriegslokomotiven 1939-45 " ; par A Gottwaldt Ed : Franckh -Stuttgart-1974.
- Revue " Rail Magazine " : numéros 114, 98, 106 ; ce dernier numéro traite de l'histoire de la traction vapeur allemande, de la page 28 à 37).

Trafic international à l'été 2000

par Guy Bridoux

Au changement d'horaire du 28/05/2000, l'exploitation des services internationaux connaîtra de nombreux changements.

Conséquence du refus de la SNCB de mettre en circulation des voitures I11 sur l'EC Vauban, ce dernier sera, au delà de Luxembourg, composé d'une tranche Bruxelles-Basel et d'une tranche Bruxelles-Milano. La tranche Milano qui comporte actuellement sept voitures SNCB des séries I6 et I10 sera fournie par les CFF, tandis que celle limitée à Basel restera composée de matériel I10 de la SNCB. L'EC 91 devient dès lors :

$$\begin{aligned} & (A + Bt)_{(SNCB)} \{Lux\} \\ & + (A + At + 3 * Bt)_{(CFF)} \{Milano\} \\ & + 1 \text{ ou } 2 * Bt_{(SNCB)} \{Basel\} \end{aligned}$$

L'une des voitures Bt des CFF comprendra un

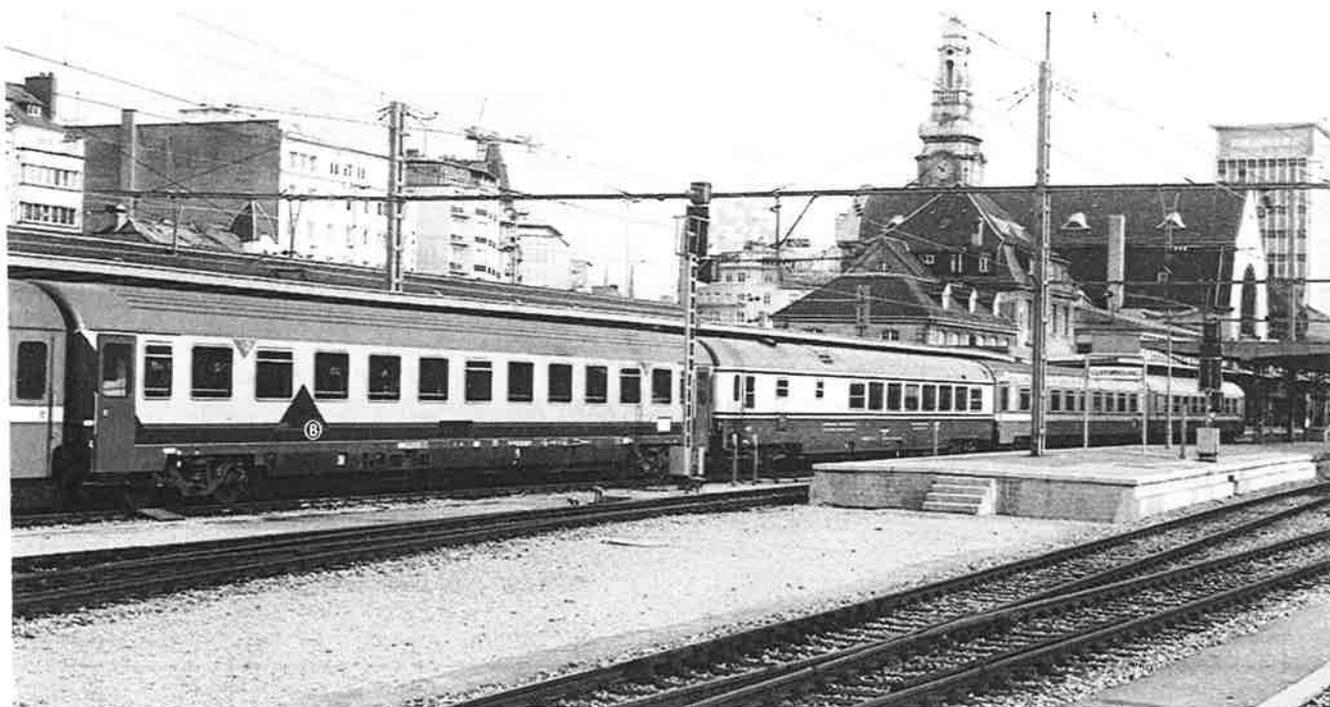
compartiment vélos et un accès pour voyageurs à mobilité réduite.

L'EC Iris perdra son fourgon qui sera remplacé par une Bt modifiée comme indiqué ci-avant, les tranches CFF de ces deux EC étant dès lors identiques.

Le problème de l'utilisation des I6 et des I10 se pose dès lors avec encore plus d'acuité.

L'EN 224/2245 Donauwaltzer qui dessert Vienna et Munich voit son terminus ramené d'Oostende à Bruxelles.

L'INT 242/243 Paris-Berlin/Hamburg n'empruntera plus la dorsale wallonne mais fera arrêt à Bruxelles. En conséquence la tranche Oostende-Berlin qui était acheminée à Liège en queue du 521, pour y rejoindre le 243, est supprimée. Entièrement livré



Une tranche du VAUBAN quittant Luxembourg le 25 avril 1995.

On remarque une I6B en livrée MEMLING plutôt que C1 et la WR fournie à l'époque par les FS – Photo Guy Bridoux



*Le VAUBAN arrive à Luxembourg le 14 décembre 1995.
Hormis la voiture de tête, une I6A limitée à Luxembourg, la livrée dite MEMLING est maintenant généralisée. La WR est la voiture BISTRO ex-MEMLING – Photo Guy Bridoux*

par la DB, ce train à son départ vers l'Allemagne se composera de :

2*WLAB33 + 3*Bc + AR + 2*B{Berlin}
+ B + 3*Bc + WLAB33{Hamburg}

Une des liaisons Paris-Namur INT 332/337 est supprimée par manque de fréquentation. Sur les autres liaisons, l'on note la disparition du compartiment fourgon, la composition devenant :

2*Bt + B + 2*Bt + At

Sur l'axe Bruxelles-Köln, la fatigue de nos vaillantes HLE série 16 se fait sentir et les INT 423 et 428 feront l'objet d'un changement de machine à Aachen.

Une modification majeure concerne l'exploitation des TAA à la suite de la décision de reporter de Schaerbeek à Denderleeuw tous les TAA en vue des travaux du TGV qui vont remodeler cette gare, ainsi que de la suppression de l'association en gare de Bressoux de rames TAA des NS et de la SNCB. En conséquence ces trains partiront soit d'Oostende pour rejoindre Denderleeuw, Bruxelles et Jemelle où ils seront associés à une rame venant de Bres-

soux, soit de Bressoux vers Bruxelles, Denderleeuw, et le Nord de la France via Kortrijk.

Partiront donc d'Oostende pour recevoir une tranche supplémentaire à Jemelle, les 1294/1295 Freccia del Tirreno vers Roma et Livorno, les 1375/1378 vers Avignon et St.Raphaël (la prolongation vers Vintimiglia étant supprimée) et les 1481/1484 vers Narbonne.

Partiront d'Oostende sans recevoir de renfort à Jemelle, les 1218/1219, les porte-autos déchargeant à Villach et Salzburg plutôt qu'à Innsbrück, et les 1290/1291 Freccia del Sole qui desservent Ancona, Rimini et Innsbrück.

Partiront de Bressoux les 1430/1433 vers Brive, Toulouse et Lourdes, au crochet d'une série 12 jusqu'à Lille-délivrance et les 1486/1487 vers Biarritz.

Les trajets Bressoux-Jemelle seront donc assurés par des trains courts, intéressants à reproduire en modélisme . Dans le sens vers Liège :

1294 : 2*DD + Bc + WLAB(MU)

1378 et 1484 : WLT2 + Bc + 2à3*DD



*L'IRIS à Bruxelles-Midi
fin juin 1997 :*

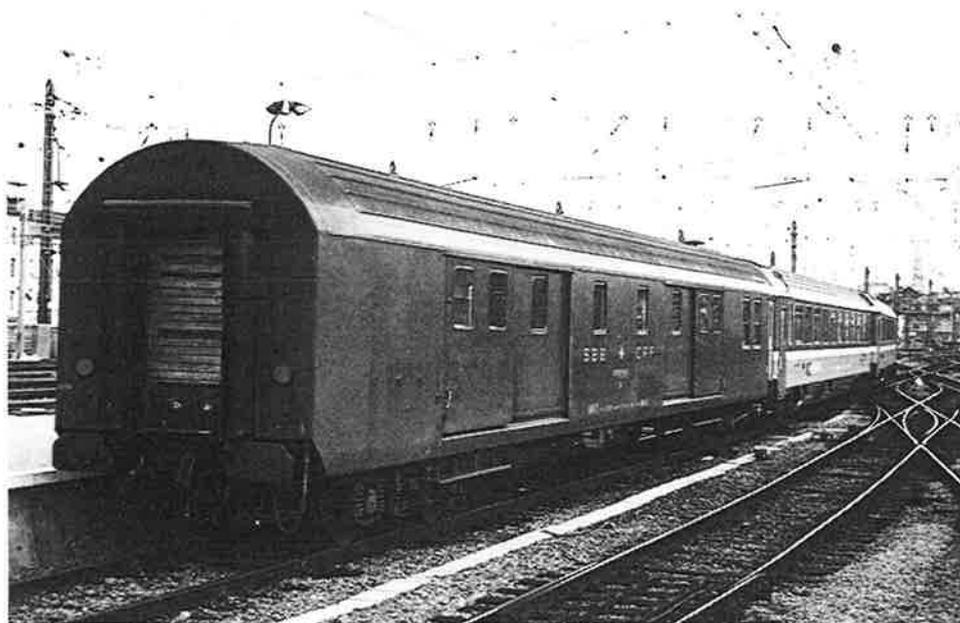
*ci-dessus en tête la
voiture bistro SNCB,
ci-contre, en queue le
fourgon qui sera
supprimé à l'été 2000.*

Photos Guy Bridoux

*Ci-dessous, l'IRIS de
passage à Haversin en
juillet 1998 :*

*la WR est cette fois livrée
par les NS – il s'agit,
comme pour les RESTO
de la SNCB d'une
GRILL-EXPRESS de la
SNCF transformée.*

Photo Guy Bridoux



Echos de la foire de Nürnberg 2000 (suite)

par Guy Bridoux

Les informations ci-après ont été fournies par L.S.MODELS :

- Le programme des voitures I10, Bistro, et fourgons DMS est confirmé. Les outillages ont été rachetés aux administrateurs provisoires de Sachsenmodelle, et les premiers prototypes sont en voie d'achèvement. Encore un peu de patience !
- Sur base du Rils de Lima, considéré comme plus conforme au modèle belge que celui de Jouef, des wagons seront reproduits avec une bâche grise (302909) et bleue(302909/1) et dans deux versions des CFL en exclusivité pour le détaillant luxembourgeois MBS.
- Sur base Lima, également, un jeu de deux couverts Gbs (302720/1)
- Intéressante, parce qu'elle circule aussi chez nous, la voiture « vélos » des CFL avec deux numéros (309390/1 et /2)
- Sur base de la voiture-lit T2 de Jouef, une version arborant la dernière livrée SNCB.
- Le jeu de trois wagons sur base Sachsenmodelle annoncé en 99, sortira cette année.
- La réalisation de deux wagons sur base Electrotren est à l'étude ainsi que d'autres projets à annoncer en cours d'année

Marantrade nous informe que :

- En dehors du matériel roulant précédemment décrit, elle mettra sur le marché un char d'assaut M36 au 1/87^{ème}. Il s'agit d'une production EKO (E), « belgicisée » par Parsifal.
- Elle a pris la représentation de HEKI

Les établissements De Prest annoncent des nouveautés Lenz :

- Le souci de démocratiser l'accès à la commande numérique des réseaux a amené Lenz à proposer un « set » 02 limité au contrôle de locomotives, avec possibilité d'extension, d'un « set » 03 permettant jusqu'à 100 locomotives et 100 aiguillages. Ce dispositif permet de programmer l'adresse des locomotives ; il offre une possibilité d'extension jusqu'à 6 commandes séparées sur un même réseau.
- Une commande par radio LH250 compatible avec les trois systèmes de base.
- Un nouveau décodeur pour l'échelle N.

Ainsi que chez Roco, dans le domaine des accessoires et du décor :

- Un portique à conteneurs, pour la fin de l'année.
- Un nouveau patin pour le troisième rail, plus performant et moins bruyant.

Euroscale nous a fait parvenir un document annonçant :

- Une voiture I10 non climatisée en livrée C1 (8842)
- Une voiture I10 climatisée en livrée Memling (8834)

Le catalogue complet des nouveautés O.V.B. ne sortira que vers la fin avril.

Quel avenir pour l'ancienne remise de Haine-Saint-Pierre ?

par Jean-Luc Francq

*Et le rapide oublié, second linéol des morts,
A couvert le sentier qui menait vers ces bords.
(Lamartine)*

Lorsque la SNCB décida de fermer la remise de Haine-Saint-Pierre il fut question de la transformer en musée ferroviaire. Bien vite, du matériel ancien fut rassemblé dans le bâtiment et sur les nombreuses voies d'accès. L'idée se concrétisa par quelques journées portes ouvertes. Les visiteurs purent ainsi découvrir diverses machines, des voitures, des wagons, restaurés. ou à restaurer.

Il nous faut bien constater que plus aucune manifestation n'a lieu sur ce site mémorable. Pire : incendies, saccagés, dépecés de façon anarchique, voitures et wagons ne constitueront bientôt plus qu'un

immonde tas de ferraille. C'est vraiment dommage, notamment pour les voitures Nord-Belge qui mériteraient assurément un sort plus enviable. A la longue, les bâtiments aussi risquent de souffrir du temps et des événements. Si l'on n'y prend garde, la seule solution sera bien vite de raser un site jadis si vivant du travail consciencieux, mais maintenant sinistre d'oubli et de délabrement.

Réagissons avant qu'il ne soit trop tard. Bastion de l'industrie ferroviaire florissante, notre région mérite aussi que l'on s'efforce de conserver son patrimoine. Nous voulons être optimistes, et nous comptons bien sur les forces vives de la région, qui ne ménagent pas leurs efforts quand il s'agit de conserver un souvenir vivant de notre riche passé industriel, pour concrétiser ce projet bien légitime.



*Matériel ancien exposé lors d'une journée portes ouvertes à la remise de haine-Saint-Pierre
Photo Jilef*

Nos prochaines activités

par Jean-Luc Francq

Dimanche 28 mai :

«les grandes échelles... de pompier»

Souvenez-vous : nous avons déjà évoqué ce sujet, de façon quelque peu impromptue ; nous vous proposons à nouveau de rassembler du matériel automobile typique, ancien ou moderne ; des dioramas et des invités... spectaculaires sont prévus.

« mai...comme Märklin »

Nous n'oublions pas nos amis *Märklinistes* : le réseau sera à leur entière disposition, ainsi qu'une table pour des démonstrations de digital et de commande par ordinateur.



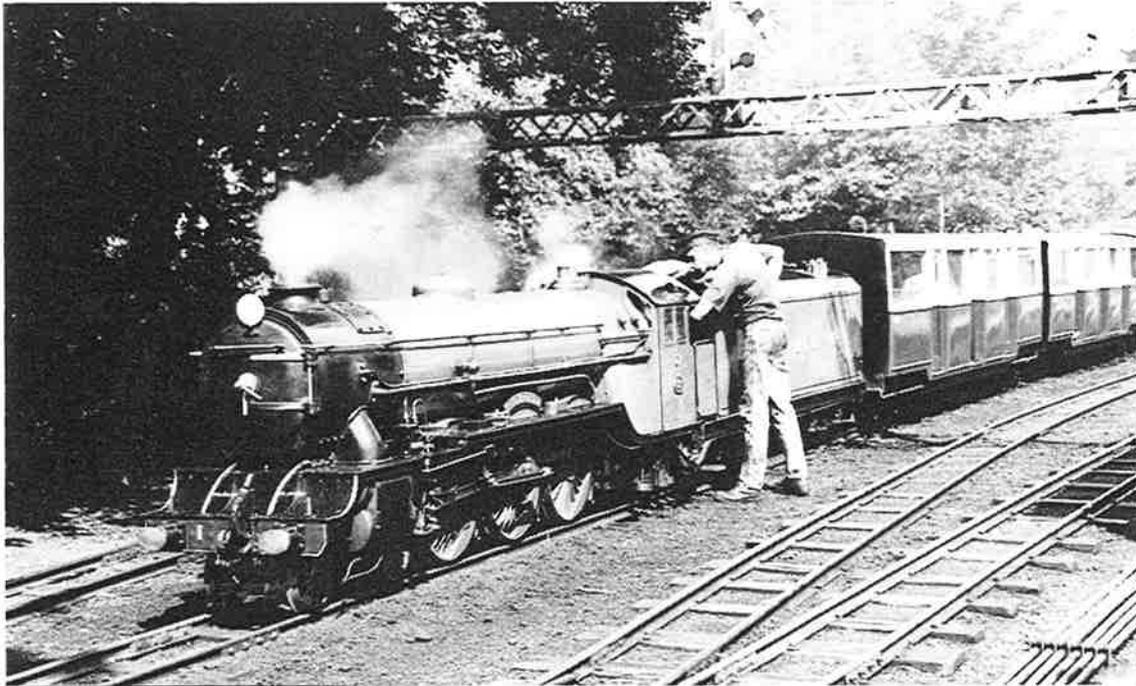
Lors d'une précédente édition, nous avons accueilli avec plaisir des représentants du club Märklin Belgique ; nous espérons que ce sera encore le cas, cette fois-ci – Photo : Jilef.

Dimanche 25 juin : *« journée du tour ferroviaire »*



Souvenir de notre voyage aux Pays Bas : le tram à vapeur Hoorn – Medemblick fait arrêt à Twisk, dans un cadre particulièrement verdoyant – Photo : Jilef

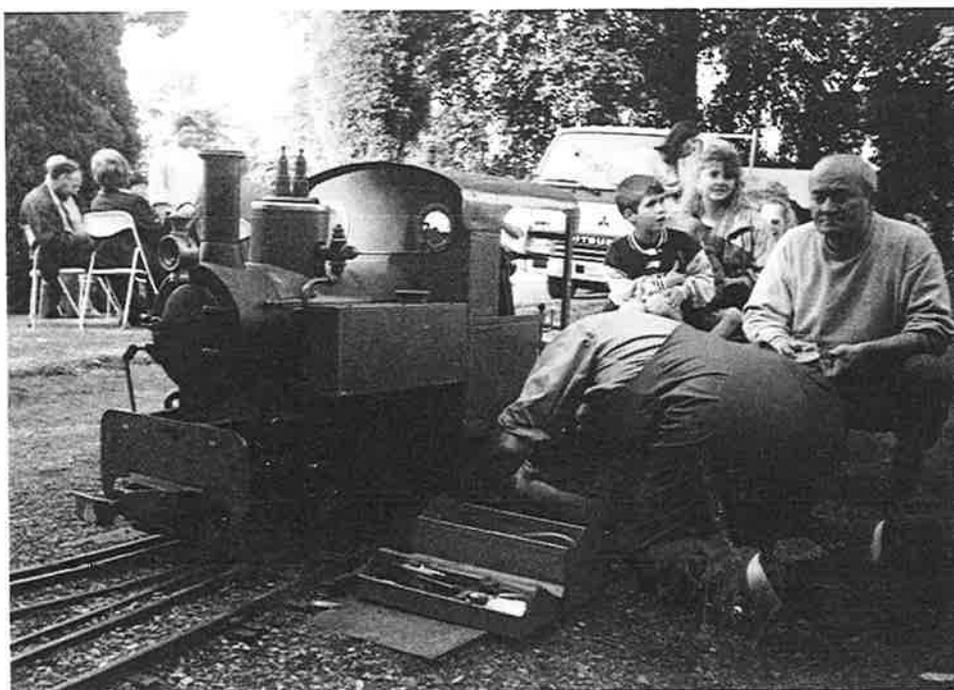
Encore un sujet déjà évoqué avec succès, il y a quelques années ! A nouveau, nous allons proposer à diverses associations de présenter leurs activités ferroviaires et touristiques. De nombreuses idées de voyages et de découvertes en perspective...



*Particulièrement spectaculaire, cette rame du Romney, Hythe and Dymchurch Railway, que nous comptons bien redécouvrir, ainsi que d'autres joyaux ferroviaires britanniques, le dimanche 27 août –
Photo : Thierry*

Dimanche 2 juillet : « circulation du petit train à vapeur d'Houdeng »

Dès à présent, nous pouvons vous donner rendez-vous parc de la Crèche, pour une journée que nous espérons cette fois encore bien agréable.



Dernière mise au point de la machine, avant le voyage dans le parc.

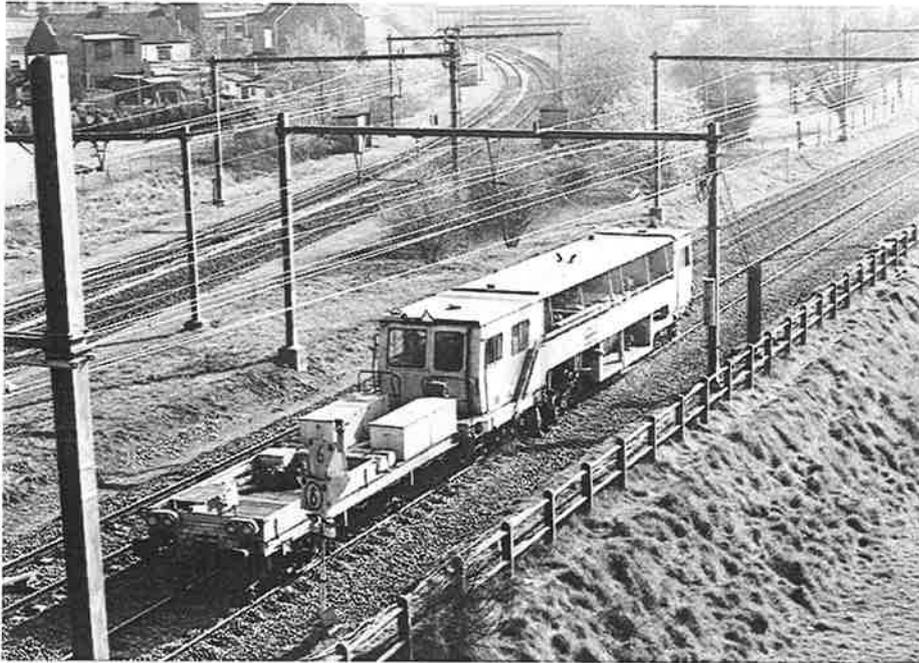
Pol et Claire, qui fêteront en plus leur anniversaire de mariage ce jour là, nous ont promis une surprise de taille...

Photo: Jilef

Travaux sur la 108

Grands travaux sur la section comprise entre la bifurcation de Mariemont et Hayettes de la ligne 108, en direc-

tion de Binche, en fait des travaux qui précèdent la mise à simple voie de la section terminus Hayettes – Binche.



"Bourreuse" en pleine action, sur la voie Binche - Haine-Saint-Pierre.

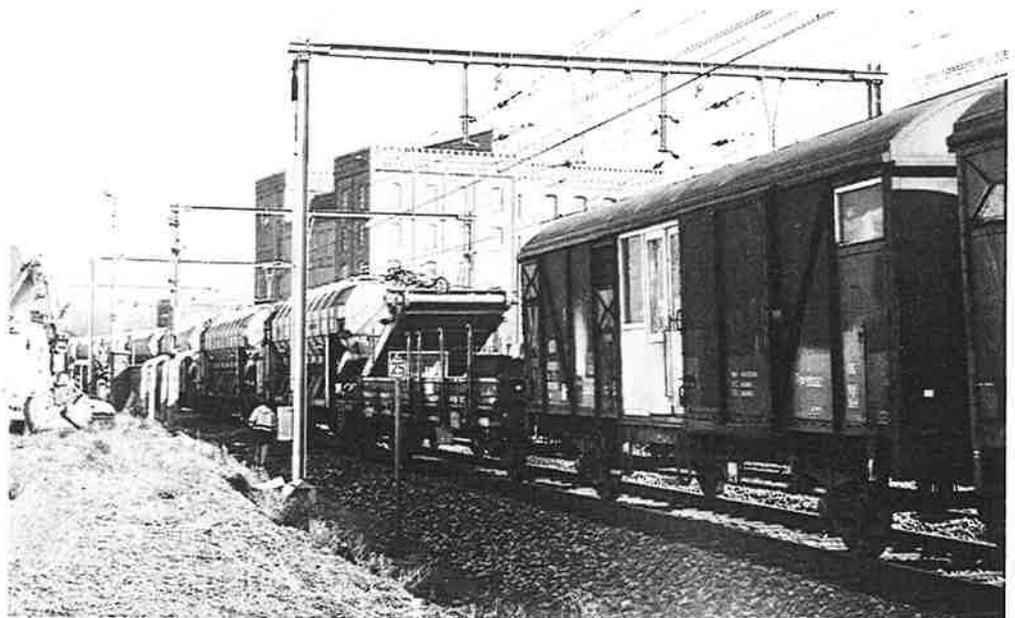
A l'arrière plan, la ligne 112, Haine-Saint-Pierre – Piéton – Marchienne.

Photo : Jilef.

Le train cribleur de ballast au travail au P.N. des Hayettes.

Le bâtiment imposant était occupé par la boulangerie "le Bon Grain", naguère raccordée au chemin de fer, pour les livraisons de farines, notamment.

Photo : Jilef



La B.N. Manage en péril.

Nouvelle particulièrement alarmante, en cette fin mars : après Bellecourt, Familleureux, Nivelles, le dernier site régional de la B.N. ferme

rait ses portes début juillet. Quatre cents personnes feront les frais de cette restructuration, mais que représentent quelques centaines de travailleurs dans une telle multinationale, où la B.N. se noie ? Grosses For-

ges de la Hestre, Nicaise et Delcuve, Baume-Marpent, F.U.F, Franco-Belge... B.N. Il ne restera RIEN de l'industrie ferroviaire dans le Centre ; jadis si florissante... rien que des souvenirs, et des expos...

In memoriam

Au revoir Michel

Au début du mois de février dernier, notre ami, Michel FOULON, nous a brutalement, trop brutalement quittés.

Un infarctus du myocarde l'a terrassé alors qu'il suivait un cours à Louvain-la-Neuve.

A 48 ans, il désirait toujours parfaire ses connaissances que nous lui savions déjà très étendues.

Il faisait partie de notre club depuis de nombreuses années. Ne trouvant pas chez nous tout ce qu'il cherchait du point de vue ferro-

viaire, il avait aussi adhéré au Réseau Miniature Mosan (RMM).

Michel avait la particularité d'être toujours disponible. Il faisait, d'ailleurs, partie des « Papys-Trains » et avait activement collaboré à l'édification de leur splendide réseau.

Il avait toujours un mot gentil pour chacun.

Chacun de ceux qui l'ont fréquenté regretteront son départ vers un monde dont on ne revient jamais.

Le Club Ferroviaire du Centre présente ses condoléances les plus sincères à toute sa famille.

Chronique des « Papys-Trains » MOMA 2000

L'exposition du MOMA s'est tenue dans la palais 12 du Heysel les 18 et 19 mars 2000. A cette occasion, le CFC-Section de Bruxelles y a été représenté par le réseau des Papys-Trains. De plus, Jean-Pierre Tramasure avait installé une table de démonstration de son système d'alimentation courants continu/alternatif. Il disposait d'un petit réseau permettant toutes sortes de manœuvres et d'innombrables documents destinés à ceux qui les demandaient.

Le montage s'est fait le 17 au matin et a pris environ 5 heures. C'est la première fois que le réseau était visible par le public sur ses quatre faces. Notre voisin immédiat était le réseau de De Pijl de Mechelen. Nous étions près d'une des sorties qui donnait accès au réseau dit de « Vapeur Vive de Houdeng ».

Dès l'ouverture, le samedi, le public fut nombreux à admirer le réseau disposé en carré. Heureusement,

outre les Papys, de nombreux membres du club participèrent au fonctionnement et aux manœuvres des rames. Tous furent sollicités par des visiteurs pour donner des explications sur le fonctionnement du réseau peut-être, mais aussi du club lui-même. Un grand nombre d'entre eux demandèrent à connaître les possibilités et conditions d'adhésion.

Très nombreux furent aussi ceux qui marquèrent un intérêt majeur aux explications de Jean Pierre Tramasure qui ne ménagea ni ses efforts ni sa salive.

Ce fut surtout le dimanche que le public fut particulièrement nombreux et marqua son plus grand intérêt pour les « petits trains miniatures ». Ce fut ce jour-là que nos « techniciens » donnèrent le plus d'ampleur au mouvement des rames. C'est ainsi, qu'à certains moments, six rames circulèrent simultanément. La petite gare à trois voies fut exploitée au

maximum de ses possibilités de même que la gare de formation qui dut à plusieurs reprises servir « d'exutoire ». Rares furent ainsi les « catastrophes ».

La journée du dimanche se termina par le démontage du circuit. Ce fut fait en un temps record de 75 minutes.

Tous les participants rentrèrent fatigués certes mais heureux de ces belles journées consacrées à notre « amusement ».

Outre aux Papys-Trains représentés par Victor Lo-

gnard (bien sûr), Armand Thonet, Jacques Nicaise, Roger Lefrancq et Charles Tubagh, nos remerciements vont aux autres membres du CFC qui sacrifièrent leur fin de semaine à cette activité. Citons surtout Marc Symons, Fabrice Carlier, Jean-Pierre Tramasure, Pierre Leclercq, Christian Naegels et Paul Steckelmacher. David Wuestenbergh, un ancien membre du club, vint épauler l'équipe avec son savoir et sa gentillesse habituels.

De nombreux membres du club sont venus nous dire un gentil bonjour ce qui nous a fait un plaisir énorme.

Rails au Centre

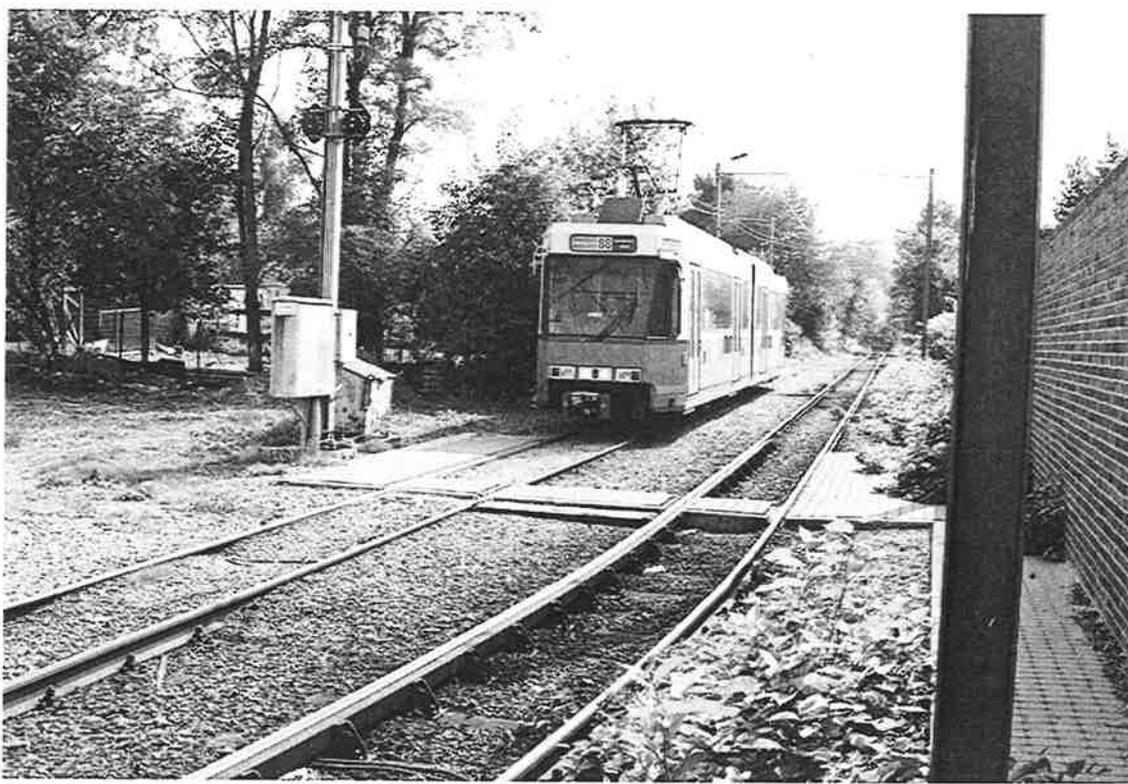
On ne voit pas beaucoup de photos de trains en provenance de notre région, dans le Ferro-Flash.

Ce n'est pas normal, alors qu'il y avait – et qu'il y a toujours – autant de lignes ferroviaires autour de nous.

Réparons cet oubli ! Envoyez moi vos photos, et les négatifs, si possible, avec une petite légende

Barbara Francq – avenue Churchill 18 – Morlanwelz.

D'avance, merci beaucoup.



Oui, je sais, nous sommes un peu loin de notre « terrain de chasse », mais c'est la seule manière d'encore voir un tram. Anderlues, terminus 01/09/99 – Photo : Dominique Cheron.

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.

Mercredi 3 mai à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 5 mai, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Samedi 6 mai, 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 6 mai, à 14 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Mercredi 10 mai à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

« On roule »

Marc Symons - (02) 733 72 97

Les 12, 13 & 14 mai

Journée du chemin de fer

**Inauguration
d'un circuit à vapeur vive**

**Participation
du CFC ♦ Centre**

Institut Saint-Joseph - Rue Boël à La Louvière
Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Vendredi 12 mai, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Samedi 13 mai, de 14 à 18 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion de travail

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

Week end du 13 & 14 mai

Mon hobby c'est mini

**Maquettes, modélisme
Trains**

Bourse d'échanges

**Participation
du CFC ♦ Centre**

Centre des sports et loisirs Des Trieux
Binche (Ressaix)
Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Samedi 13 mai, de 14 à 18 h
Dimanche 14 mai, de 9.30 à 18 h

Exposition ferroviaire

Centre socio-culturel Maurice Baquet
57525 Talange
Entrée : 25 F

Dimanche 14 mai de 9h00 à 16h00

Hobby-Rail

Salle STAR, De Brouwerestraat
VILVOORDE

Bourse ferroviaire

Mercredi 17 mai à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 19 mai
à partir de 20 h

CFC - Bruxelles

Local "La Ruche"
Rue de la Ruche - Schaerbeek

Réunion mensuelle

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 19 mai, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Samedi 20 mai, 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 mai, à partir de 8 h
Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

Mercredi 24 mai à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 26 mai, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Samedi 27 mai

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 Francoq - (064) 44 25 71

Samedi 27 mai, à 14 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Dimanche 28 mai
CFC ♦ Centre

Animation en gare

« Les grandes échelles »

Des voitures et des camions
de pompiers
à toutes les échelles

Sur le réseau

« mai »

comme Märklin

Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Dimanche 28 mai de 9h00 à 13h00
ALAF

Ancienne école du château, rue de Bertoz
Schassin

Bourse d'échanges

Mercredi 31 mai à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Mercredi 31 mai à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Du jeudi 1 au dimanche 4 juin,
de 10 à 19 h.

Exposition de chemins de fer miniatures

Vapeur, voie étroite,
modèles et modules

Moulin d'Arenberg à REBECQ

Vendredi 2 juin, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Les 2, 3, et 4 juin

150^{ème} anniversaire du rail à Huy

Expositions
circulations spéciales

Tél. 08523.21.11

Samedi 3 juin, 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 4 juin de 9h00 à 13h00

Hoeseltje treinclub

Cultureel Centrum Hoeselt
Tél. 08951.46.44

38ème bourse d'échanges

Mercredi 7 juin à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 9 juin, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Samedi 10 juin

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 Francoq - (064) 44 25 71

Mercredi 14 juin à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 16 juin, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Samedi 17 juin, 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 18 juin, à partir de 8 h
Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

Mercredi 21 juin à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 23 juin, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Réunion libre

Jean-Luc Francoq - (064) 44 25 71

Comité de la section " Centre "

Président d'honneur

Pierre Hauteфин

(064) 44 99 60

Président

Jean-Luc Francoq

Coordinateur, responsable des
animations, correspondant Ferro-
Flash, courrier administratif et
interclubs.

(064) 44 25 71

Vice-président

Richard Debliquit

Responsable du Petit Train d'Houdeng
Rue Saint-Donat, 28 - 7110 Houdeng-Goignies

Trésorière

Patricia Francoq - De Nutte

Gestion financière, repas lors des
animations.

(064) 44 25 71

Secrétaire

Jean-Pierre Hoven

Fichier membres, travaux informa-
tiques, gestion financière du bar,
modélisme, électronique.

(064) 54 05 53

Secrétaire adjoint

Henri Haube

(064) 22 51 23

Commissaires

Jean Boudart

Gestion de la bibliothèque, modélisme
(071) 84 27 92

Dimitri Crugenaire

Responsable réseaux électricité,
électronique.

Georges De Smet-Jouy

Commissaire au comptes, responsa-
ble locaux, coordinateur expositions

Gilles Durvaux

Modélisme

Rue Pachis Wiaux 32 - 6200 Châtelet

Didier Haesebroek

Responsable locaux, modélisme
(064) 28 47 05

Marc Pater

Responsable locaux
(064) 28 31 57

Daniel Wairy

Responsable locaux

Rue du Commerce 34 - Haine-Saint-Pierre

Comité " ados "

Jérôme Dubois

Responsable réseaux, aubette

Barbara Francoq

Responsable décoration, aubette

Samedi 24 juin, à 14 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek
Réunion réseaux de FSR
Marc Symons - (02) 733 72 97

Samedi 24 juin
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 24 et dimanche 25 juin
Hall polyvalent, Arlon
EXPO-TRAINS
Bourse
Tél. 06324.00.04

Samedi 24 et dimanche 25 juin
de 10 à 18 h.
Salon du TRAIN de l'A.F.S.A.
Exposition et bourse
Hôtel de ville de Maubeuge (F)
Entrée : 10 FRF

Dimanche 25 juin de 9 à 13 h
Magic World
Hangar 15e, Scheldekaai (à hauteur du Cockerillkaai)
Antwerpen-Zuid
Ruilbeurs
Entrée : 50 BEF
(03) 237 03 29

Mercredi 28 juin à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek
Réunion réseaux de FSR
Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 30 juin, à partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée
Réunion libre
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 1^{er} juillet, de 14 à 18 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée
Réunion de travail
Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Mercredi 5 juillet à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek
Réunion réseaux de FSR
Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 7 juillet, à partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée
Réunion libre
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 8 juillet
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

Mercredi 12 juillet à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek
Réunion réseaux de FSR
Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 14 juillet, à partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée
Réunion libre
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 15 juillet, 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 16 juillet, à partir de 8 h
Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)
Bourse en tout genre

Mercredi 19 juillet à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek
Réunion réseaux de FSR
Marc Symons - (02) 733 72 97

Samedi 22 juillet
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

Mercredi 26 juillet à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek
Réunion réseaux de FSR
Marc Symons - (02) 733 72 97

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)

Pierre Cooreman

Responsable du local de FSR

(02) 460 13 40

Electricité, électronique, informatique

Pierre Leclercq

Responsable du local de FSR

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

Eric Poussart

Responsable du réseau de FSR

Electricité, électronique

Paul Steckelmacher

Trésorier

(02) 672 86 08

Marc Symons

Secrétaire

Responsable du réseau de FSR

(02) 733 72 97

Armand Thonet

Responsable adjoint
du réseau de FSR

Jean-Pierre Tramasure

Coordination des réunions,
responsable du réseau de FSR

(010) 41 54 91

Alimentation mixte 2 et 3 rails,
prêt de documentation

Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi

Sur rendez-vous

Avenue de Hinnisdael 11

1150 Bruxelles

Téléphone : (02) 779 02 81

Notre membre

Jean-Louis VAN LENS

souhaite compléter notre récent
référendum sur les échelles
pratiquées en identifiant les
utilisateurs de systèmes de
commande numérique

aux normes DCC/NMRA,

afin de permettre un échange
d'expériences en ces matières.

L'on peut prendre contact
directement avec lui

à l'adresse de la rue E. Dereume,
35 à 1330 Rixensart,

ou par téléphone au (02) 653 31 65

ou encore par E-mail :
jl.vanlens@hq.nato.int

PB Messing Modelbouw

Hogenaardseweg 7 – 2520 Ranst

Tel & Fax : (03) 353 24 10

E-mail : pbmessingmodelbouw@planetinternet.be

DANS NOTRE ASSORTIMENT :

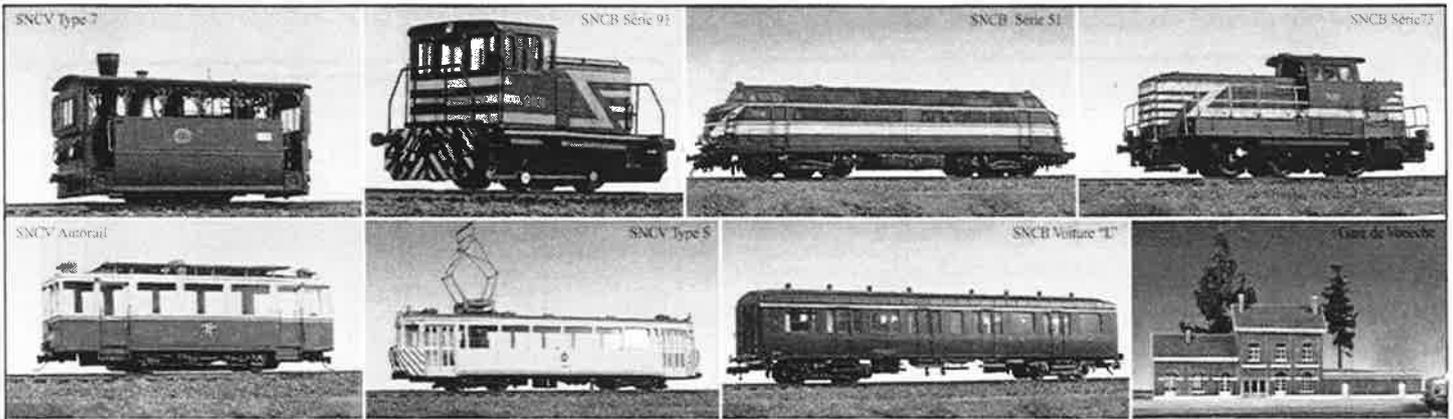
- Wagon à marchandise Etat Belge (SNCB – CFL)
- Chariot pour transport de meubles Van Gend & Loos
- Automotrice type 608 (SNCB)
- Automotrice Maybach (SNCB)
- Automotrices type 35, 54, Budd, Poste
(ancien et nouveau) HO et N
- Locomotives à vapeur type 50, 51, 80, 91, 98
- Plusieurs kits de transformation 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 bourse et
expositions de Vilvoorde, Hoeselt, Aywaille, ...*



Jocadis - s.p.r.l.

TRAINS & TRAMS MINIATURES

Rue de Bruxelles 53 • 7850 ENGHEN

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

Tél.: 0032 - (0)2/395 71 05 • Fax: 0032 - (0)2/395 61 41

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

