



Novembre - Décembre 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

Documentation ferroviaire

Bruxelles-Vilvoorde par autorails Maybach "652"
par Pierre Vankeer p 3

Nous avons lu pour vous

Les locomotives à vapeur forestières américaines
par Paul Steckelmacher p 5

Echos du Centre

Bilan des activités et perspectives p 10

Locodéfi : dCun projet ambitieux à une réalisation magistrale
par Jean-Luc Francq p 12

Infos bruxelles

Divers p 15

Le futur réseau 2/3 rails à Schaerbeek
par Jean Pierre Tramasure p 18

Calendrier des réunions FSR – La Ruche 2001 p 16 & 17

Divers

Cotisations 2001 p 2 & 25

Rétro Flash p 4

Erratum p 14

In Memoriam p 14

Ferro Flash Photo p 19

Agenda p 22

Photo de couverture

*Le 2 juillet 2000, la section vapeur vive du CFC Centre est l'hôte de l'Association Vaporiste du Centre (voir article page 12)
Photo Guy Bridoux*

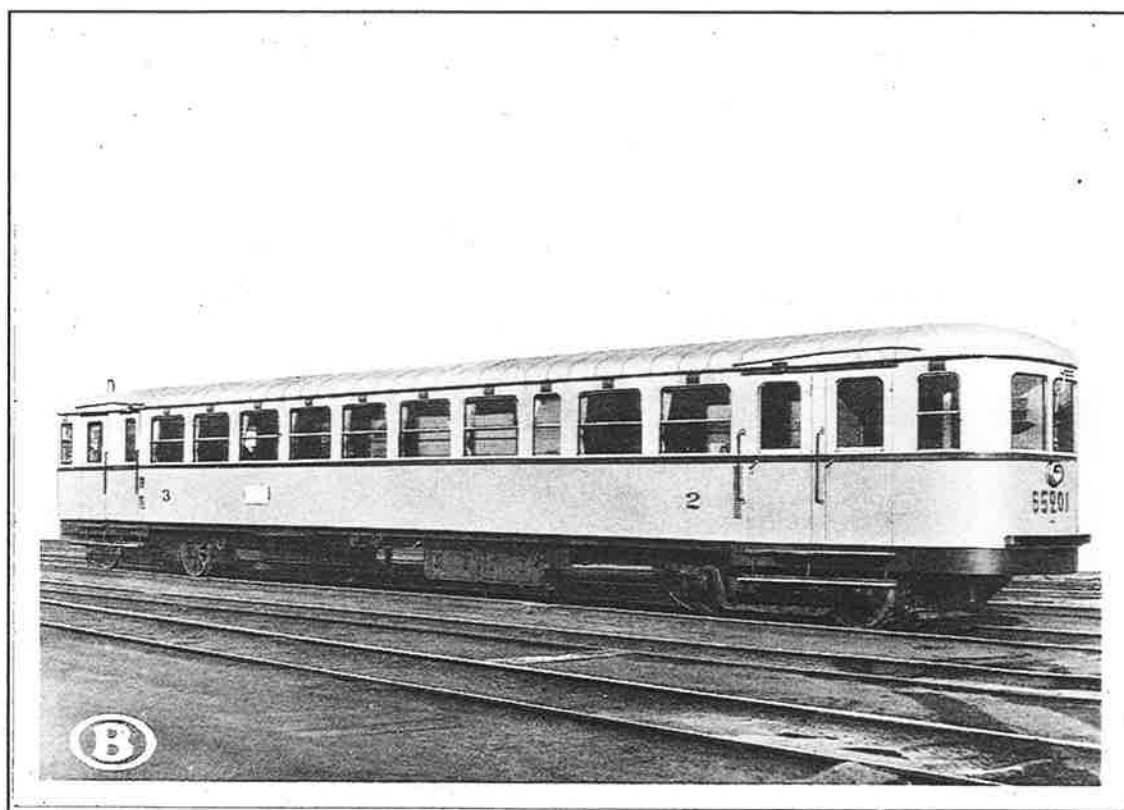
COTISATIONS 2001

Les montants des cotisations pour l'exercice 2001 demeurant inchangés, les trésoriers de nos deux sections apprécieraient grandement que nos membres renouvellent sans retard leur adhésion !

Ils rappellent que pour les membres d'honneur, il n'y a pas de limite supérieure aux contributions toujours bienvenues vu l'ampleur des dépenses à consentir pour la valorisation de nos locaux et de nos réseaux.

Un service de "navette" peu connu: Bruxelles-Vilvoorde par autorails Maybach "652"

par Pierre Vankeer



En mai 1935 (année de l'Exposition universelle et cent ans après l'inauguration du premier chemin de fer belge Bruxelles-Mechelen) la SNCB mit en service l'électrification de la ligne Bruxelles-Antwerpen. Les automotrices quadruples peintes en bleu et jaune avaient fière allure. Quelques 60 trains électriques journaliers remplaçaient 23 "directs" et "trains-blocs" à vapeur; la durée du parcours Bruxelles (Nord) - Antwerpen sans arrêt était ramenée de 40 à 29 minutes.

Mais sur cette ligne électrifiée à double voie il n'y avait qu'une gare intermédiaire: Mechelen. Le service "omnibus" restait confié à des trains vapeur circulant sur les deux voies parallèles (ou presque) non électrifiées où s'effectuait aussi le trafic marchandises. La situation n'avait donc pas changé pour les habitants des localités intermédiaires. La commune de Vilvorde

bénéficiait-elle d'appuis importants auprès de la SNCB? Toujours est-il qu'un service fréquent et sans arrêt fut créé entre Bruxelles et Vilvorde. Nous n'avons pu trouver la date exacte de la mise en service mais nous donnons ici la reproduction de l'horaire au 15 mai 1938. Il y avait les jours ouvrables 27 trajets quotidiens dans chaque sens effectués en 9 minutes pour une distance de 10 km, ce qui n'était pas mal. Ces services étaient assurés par des autorails Maybach type 652 à l'esthétique séduisante. Ces engins peints en bleu et jaune roulaient à 90 km/h de vitesse maximale et comportaient 20 places assises en 2^e classe et 70 en 3^e classe (plus quelques strapontins).

Ce service fut très apprécié par la clientèle vilvordoise mais perdit sa raison d'être et fut supprimé quand en octobre 1939 la SNCB mit en service les quais "élec-

triques" de toutes les gares intermédiaires, avec un omnibus par heure Bruxelles-Antwerpen et aux heures de pointe un second omnibus ainsi que des "semi-directs" avec arrêts à Vilvorde, Mechelen, Kontich et Oude-God (Vieux-Dieu). Les autorails 652 continuèrent leur carrière sur le réseau SNCB (après une mise en veilleuse pendant l'occupation en raison du manque de carburant). Les derniers furent retirés du service vers 1960.

Le point de vue du modéliste ... et du collectionneur

L'autorail Maybach type 652 fut réalisé aux couleurs de la SNCB avant-guerre pour l'écartement 0 par la firme bruxeloise CAM (Chemin de fer Aviation Mari-

ne). Ce modèle ne fut construit qu'en série relativement limitée et est difficile à trouver.

Le même autorail fut fabriqué pour l'écartement H0 et dans les couleurs de la Deutsche Reichsbahn (brun-rougeâtre et crème) par la firme TRIX dans l'immédiat avant-guerre. A noter que le modèle vendu dans le commerce comportait obligatoirement un autorail moteur et une remorque absolument semblable à l'engin moteur. Nous nous souvenons avoir admiré (de loin!) ce très beau couplage circulant sur le réseau "vitrine" des anciennes Galeries Anspach lors de la Saint-Nicolas 1939. Trix en continua longtemps la fabrication en système "Trix-Express" bien sûr mais aussi semble-t-il en "Trix-International". Nous nous rappelons avoir vu encore ce couplage fonctionner sur le circuit d'un stand au salon international de l'AR-BAC à la gare de Bruxelles-Central vers 1980...

Rétro Flash

Chronique des temps anciens (suite du Ferro Flash 204)

par Paul Steckelmacher

Vous avez pu prendre connaissance de la relation d'un voyage de Lokeren à Paris par un couple qui était allé visiter l'exposition internationale de 1855.

Cette relation a paru dans le numéro 204 de notre « Ferro-Flash ».

Plusieurs de nos membres m'ont posé des questions auxquelles je n'ai pu donner de réponse valable.

Le descendant de ce couple m'a procuré une documentation française qui me permet de répondre en fin de compte de façon assez précise.

C'est ainsi que je suis tombé sur une brochure éditée par les chemins de fer du Nord en France. J'ai pu prendre connaissance par exemple des tarifs en vigueur à cette époque.

Pour aller de Paris à Bruxelles, il fallait payer 37,75 francs en première classe. En deuxième classe on payait 27 francs. Le voyage en troisième classe était limité à Quiévrain pour la modique somme de 16,50 francs.

Il était accordé à chaque voyageur le transport gratuit de 30 kilos.

Les chiens étaient transportés pour 50 centimes par fraction indivisible de 30 kilomètres.

Le transport d'un cheval revenait à 60 francs de Paris à la frontière.

Le transport de voitures de Paris à la frontière coûtait :

- pour une voiture à une banquette, deux voyageurs compris : 147 francs
- pour une voiture à deux banquettes, trois voyageurs compris : 188 francs

les voyageurs en plus payaient le prix de la deuxième classe.

Il était payé 40 centimes pour l'enregistrement de tout objet transporté

Comme on peut le remarquer, le transport de la voiture et du cheval était d'application pour faciliter les déplacements des voyageurs déjà à cette époque.

Comme quoi le système du train-auto-couchettes n'est pas une trouvaille si récente.

Les locomotives à vapeur forestières américaines

par Paul Steckelmacher

En parcourant le livre « Portrait de Locomotives » que Dave Bohn et Rodolfo Petschek ont écrit en se basant sur des photographies de Darius et Tabitha Kinsey, je me suis résolu à en faire profiter les lecteurs de « Ferro-Flash ».

Darius Kinsey a commencé par être un photographe ambulancier. Exerçant son métier sur la côte ouest des Etats-Unis, il eut l'occasion de visiter des exploitations forestières. Lors d'une de ses pérégrinations, il fit la connaissance de Tabitha qui allait devenir non seulement sa femme mais encore sa collaboratrice la plus douée. Ils exercèrent leur métier pendant près d'un

demi-siècle, amassant d'innombrables photographies de locomotives notamment.

Les lieux d'exploitation forestière se situaient aux limites de la Californie et de la Colombie Britannique dans une zone circulaire dont le centre était de façon approximative Seattle. La carte de la figure 1 nous en montre la localisation.

C'est dans la seconde moitié du XIXe siècle que les exploitants forestiers durent remplacer la traction animale car les distances entre les chantiers et l'eau étaient devenues trop longues.

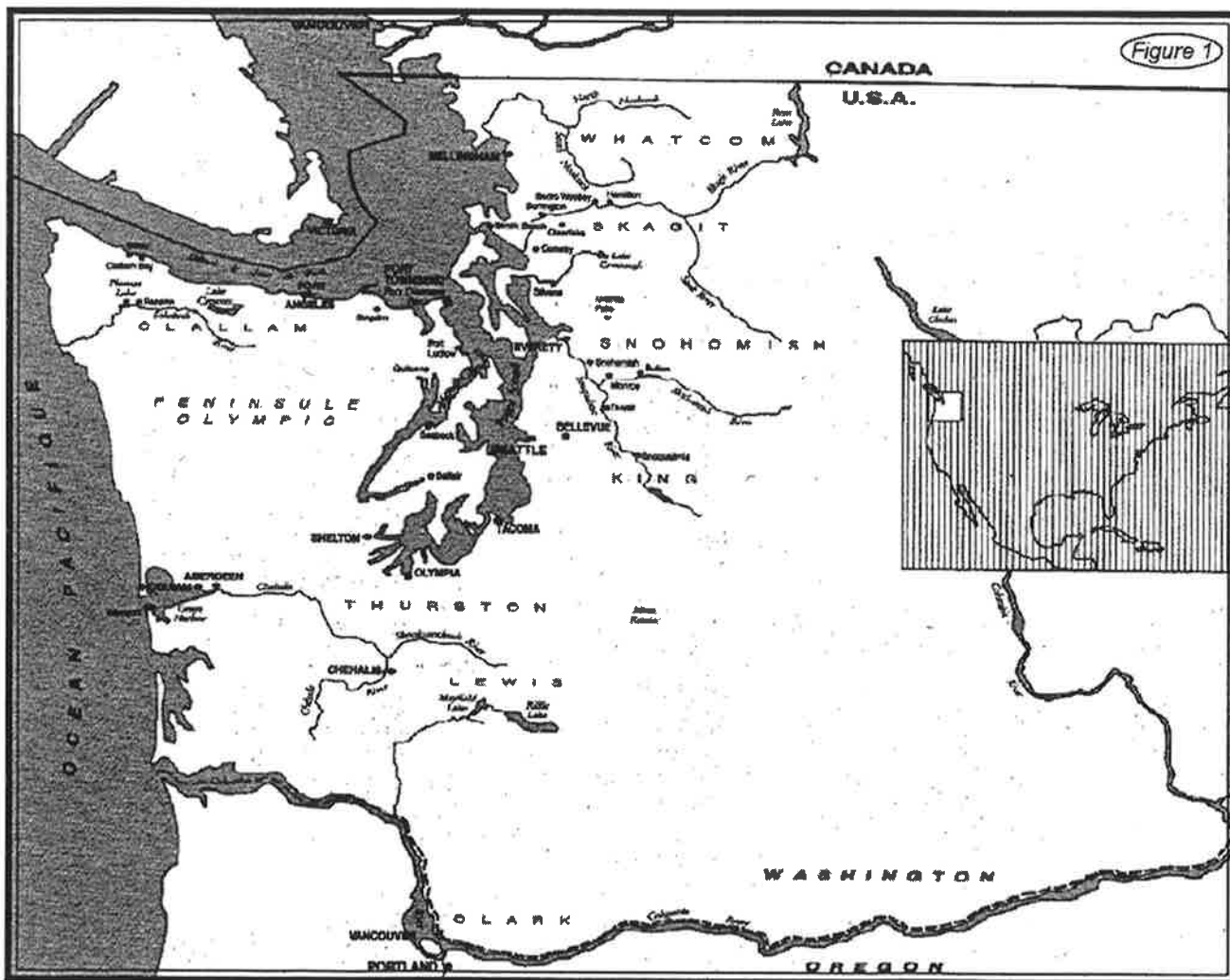
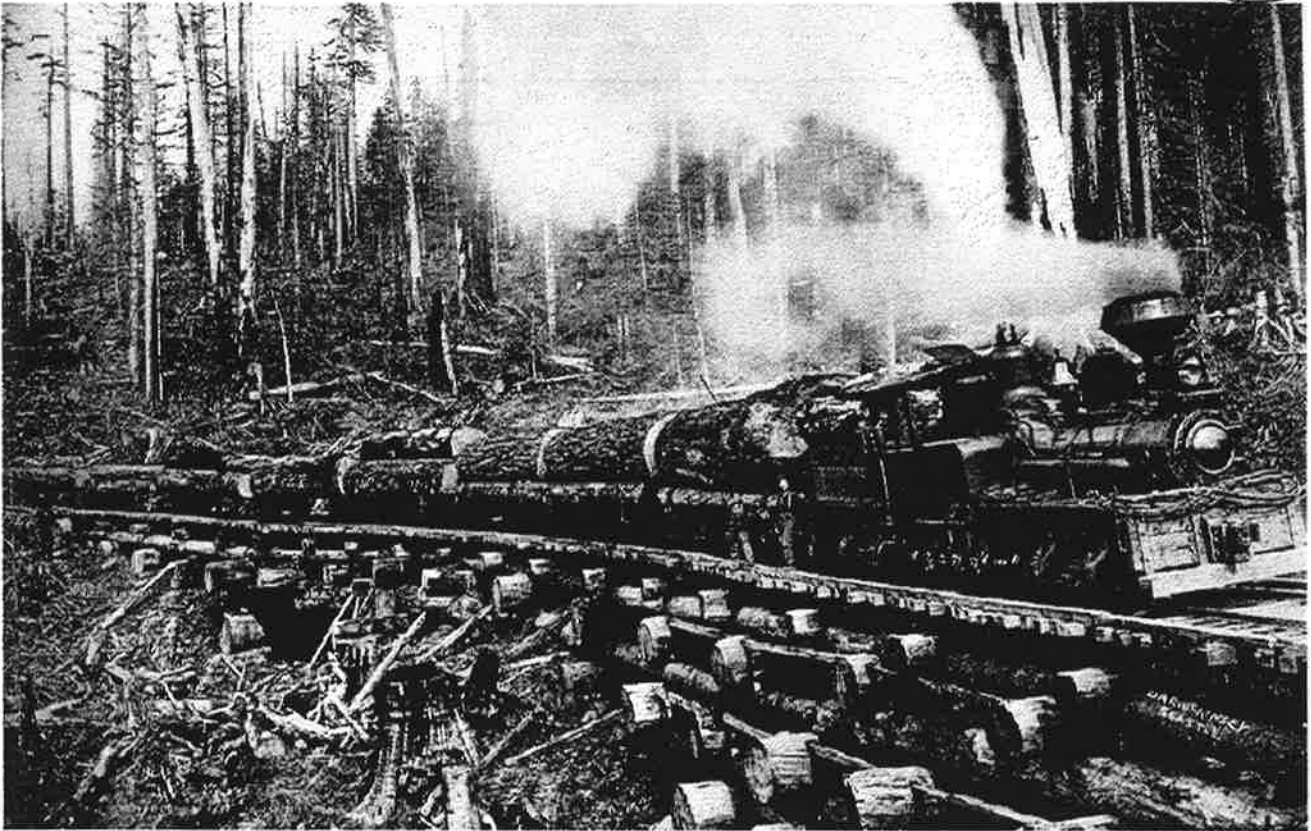


Figure 2



Les voies étaient installées tant bien que mal. Lorsqu'il fallait franchir des dénivellations, on les comblait de troncs d'arbres et l'on fixait les traverses par

des liens solides sur les derniers troncs de l'amoncellement. La figure 2 nous montre une de ces installations. Les pentes étaient souvent de 40 pour mille et

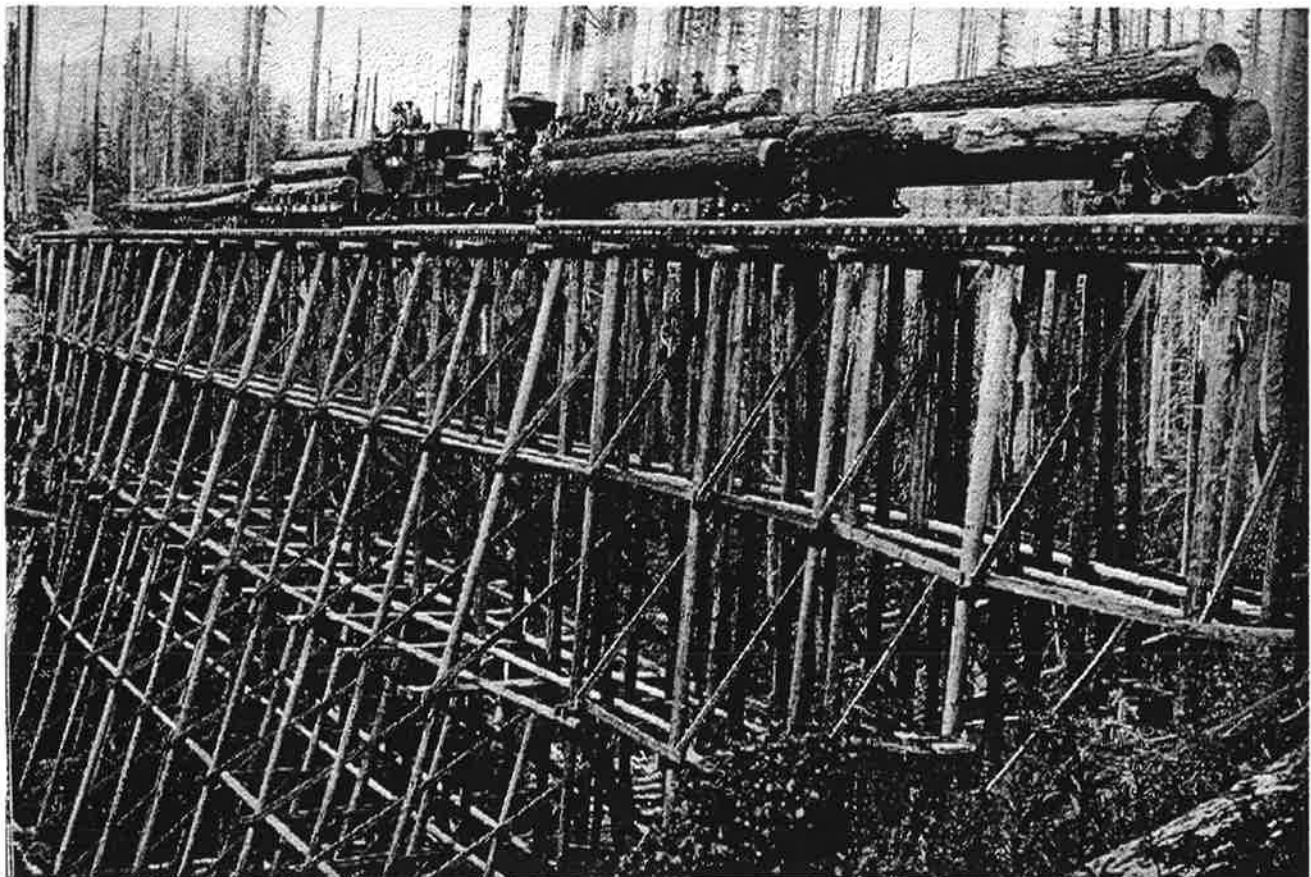


Figure 3

Figure 4

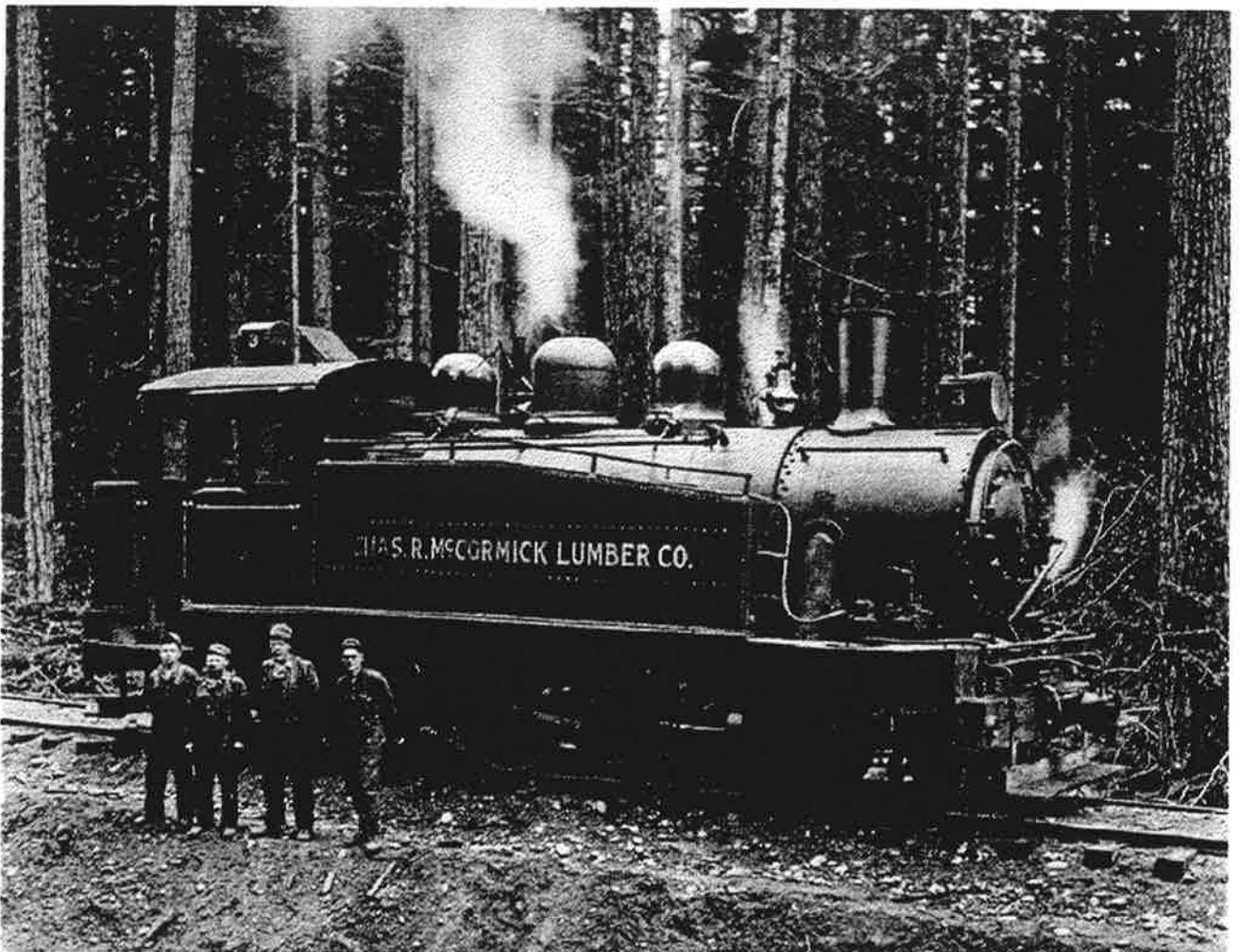


Figure 5

les courbes parfois fort accentuées. Il fallait construire des ponts provisoires qui enjambaient parfois de profondes vallées.

La figure 3 en montre un exemple.

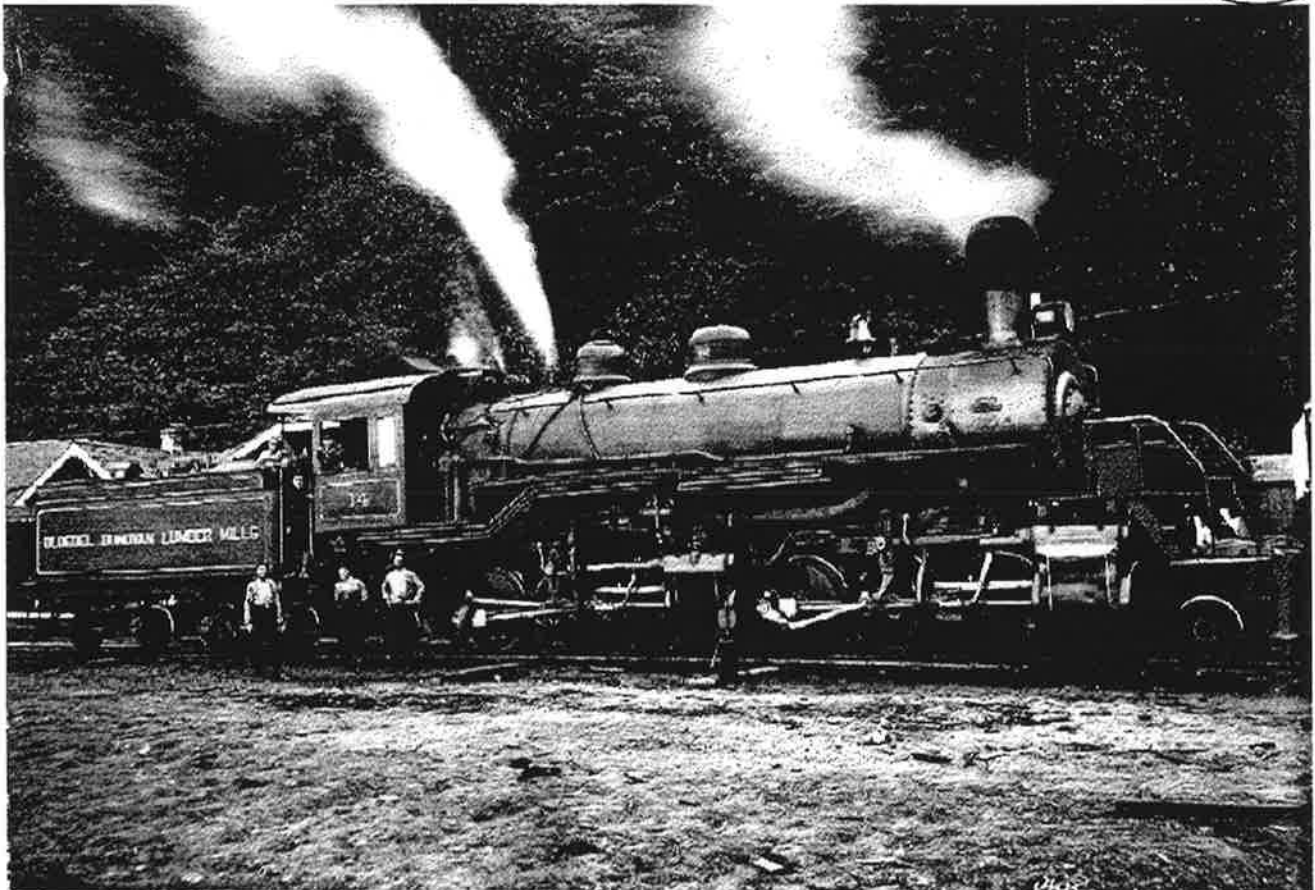
Au début, ils eurent recours à des locomotives conventionnelles de ligne ou plus modestement de type industriel. Elles étaient munies de mouvements à transmission par bielles. Malheureusement, elles ne répondaient pas au tracé des voies de plus en plus acciden-

té, ni à la puissance qu'il fallait déployer pour tracter les troncs parfois gigantesques.

Bientôt, les exploitants bricolèrent un système en utilisant des chaînes pour transmettre la force motrice aux essieux. On n'était pas loin du système qui allait révolutionner l'industrie : celui de l'engrenage.

En 1877, Shai fabriqua une locomotive comprenant des cylindres moteurs verticaux avec un arbre de transmission relié à l'essieu. Ce système entraînait des

Figure 6



engrenages fixés à l'extérieur des roues sur chacun des essieux du bogie. La transmission était pourvue de joints à cardan coulissants laissant aux bogies leur propre débattement dans les courbes.

Ce système se trouvant sur le côté droit de la locomotive, il fallait compenser la surcharge à droite en décalant la chaudière vers la gauche, donnant ainsi à la locomotive un aspect très particulier. Les roues motrices supportaient tout le poids de la locomotive et d'un autre côté le système d'engrenage utilisait moins de vapeur mais pouvait fournir davantage d'énergie.

La figure 4 montre une de ces locomotives à engrenages construites par Shai.

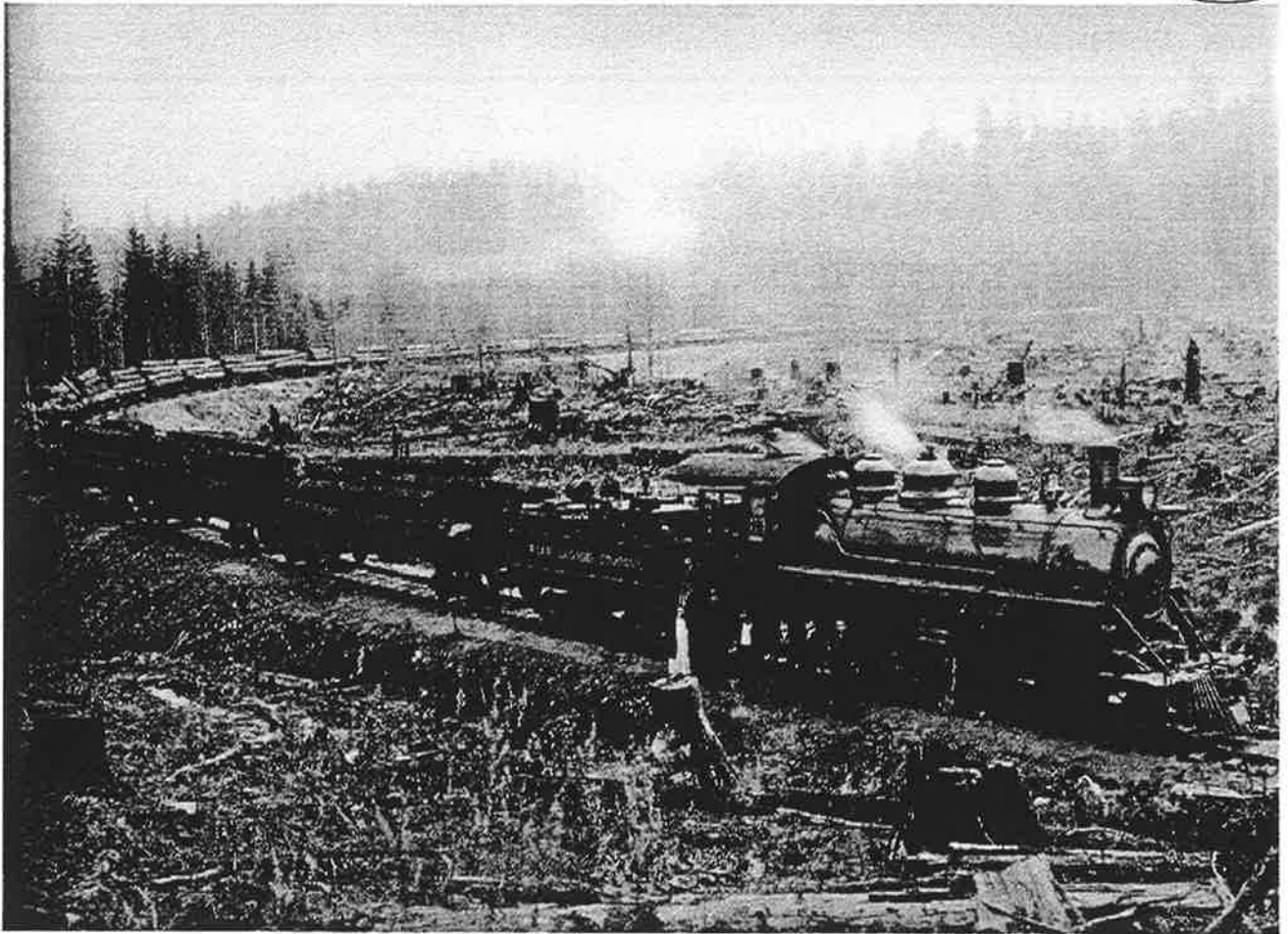
Remarquez que les engrenages s'étendaient aux roues

du tender rendant toutes les roues de l'équipage motrices.

La Shai fut utilisée le plus souvent. Elle fut à l'origine de plusieurs autres types dont la Climax et la Heisler. Chacune avait d'énormes qualités mais aussi quelques défauts. Le principal en était le manque de vitesse.

Or, les lieux d'exploitation s'éloignaient de plus en plus de l'eau. Il fallut envisager des relais avec des machines peut-être moins puissantes mais plus rapides. On en revint à la transmission par bielles en utilisant soit des loco-tenders pour les trajets les moins longs, ou des locomotives à tender séparé de type 141 Mikado.

Les loco-tenders pouvaient remonter des pentes de 70



à 80 pour mille en remorquant des wagons vides qu'elles redescendaient chargés.

La figure 5 montre un de ces loco-tenders de type 131 construits par Porter

L'apogée des locomotives à engrenage se situe à la fin des années 20. La machine à bielles dans sa forme adaptée aux besoins des forestiers avait également trouvé sa formule la plus massive et la plus élaborée, la locomotive articulée.

La figure 6 montre une locomotive Baldwin articulée. Ces locomotives avaient été conçues par Anatole Mallet. La vapeur actionnant les cylindres arrière était réutilisée dans les cylindres avant, lesquels, à cause de l'expansion de la vapeur, étaient nécessairement plus larges pour produire la même quantité d'énergie. Le système donnait sa pleine efficacité à vitesse réduite et pour les fort tonnages.

La figure 7 montre un de ces pesants convois tracté par une locomotive 141 Mikado.

Malheureusement, les grandes réserves de bois ne tardèrent pas à s'épuiser et l'on remplaça la locomotive à vapeur par des transports par camions et, dans certains cas, et pour les quelques rares transports par rail, par la traction diesel au début des années 50.

« La locomotive diesel ? Une vilaine tache jaune dans les bois » proclamait un mécanicien des temps héroïques de la vapeur. On ne peut qu'être d'accord avec cette affirmation. Et encore plus lorsque l'on envisage le travail des tracteurs et des camions occasionnant des dégâts au milieu forestier.

Progressivement, ces magnifiques locomotives à vapeur tant à transmission par bielles que par engrenages disparurent du paysage pour être envoyées à la ferraille dès la fin des années 40. Elles en disparurent tout à fait au milieu des années 50.

Bibliographie

Portraits de Locomotives : Un demi-siècle de photographies de Darius et Tabitha Kinsey

Auteurs : Dave Bohn et Rodolfo Petschek

Edité par La Nompaille,
11, Rue Saint Vincent, F-75018 Paris

Bilan des activités et perspectives

« Bilan 2000 »

Permanences

Le vendredi, de 19h30 à minuit – Travaux et circulations libres sur les réseaux, informations diverses, présentation des nouveautés, projections diapos ou vidéo, détente...

Séances de travail

Le samedi, de 14h30 à 18h – Travaux divers, mise en ordre des locaux, leçons de modélisme... – (sauf activité ponctuelle)

Bibliothèque, place Caffet

Le 2^{ème} et le 4^{ème} samedis du mois, de 14h30 à 17h30 (sauf activité ponctuelle) – Des livres, revues, plans, documents d'archives... sont mis à la disposition des membres du CFC – Toute personne intéressée par le monde ferroviaire peut y avoir accès, évidemment.

Animations en gare

- Dimanche 30 janvier – Les locomotives électriques de la SNCB – de la réalité au modèle réduit.
- Dimanche 27 février – Les trains SNCF et TEE en modèles réduits.
- Vendredi 24, samedi 25 et dimanche 26 mars – 25^{ème} anniversaire du C.F.C. Circulations non-stop sur les réseaux, diapos films vidéo... – Projection diapos : 25 ans de photos ferroviaires.
- Dimanche 28 mai – Mai... comme Märklin.
- Dimanche 25 juin – Journée du tourisme ferroviaire : trains et trams touristiques de Belgique.
- Samedi 9 et dimanche 10 septembre – Journées trams et métros.
- Samedi 28 et dimanche 29 octobre – Trains belges en modèles réduits : "au temps de la vapeur" –

(N.B. Animation proposée dans le cadre des activités prévues par le Cercle d'histoire H. Guillemin, à l'occasion de la sortie de leur dernière publication).

- Samedi 25 novembre – Festival du film ferroviaire.

Les diners au buffet de la gare

Outre le banquet proposé à l'occasion du 25^{ème} anniversaire du C.F.C. le dimanche 26 mars, les membres de l'association, leur famille, leurs amis, se sont retrouvés pour de mémorables "moules frites" les dimanches 27 février et 8 octobre.

Participations à des expositions

Le C.F.C. fut représenté par un stand - panneaux, photos, maquettes, réseau animé... à divers salons ou expositions :

- 11 et 12 mars – Première exposition des Amis du Modèle Réduit à Roux.
- 8 et 9 avril – 8^{ème} salon international du modélisme à Charleroi
- 12, 13 et 14 mai – "Locodéfi" à La Louvière
- 13 et 14 mai – "Mon hobby, c'est mini" à Binche (Ressaix)
- 1^{er} juin – Journée de la laïcité au Roelux.
- 30 septembre et 1^{er} octobre – exposition organisée par le C.F.C. section Bruxelles à Wezembeek-Oppeem, à l'occasion des 25 ans du club.
- Du 1^{er} au 15 octobre – exposition ferroviaire au musée communal de Braine l'Alleud.
- 13, 14 et 15 octobre – 6^{ème} salon de la retraite active à La Louvière.

Déplacement en groupe

- Dimanche 17 septembre – en train à Bruxelles. Visite du 40^{ème} salon de l'ARBAC ("RER, réseau régional pour la mobilité"), ballade en tram,

sur le réseau de la STIB et participation à la "grande journée de la fête de la vapeur" au Petit Train à Vapeur de Forest.

Petit train à vapeur d'Houdeng

Vu notre programme chargé, nous n'avons pu, cette année, remettre le réseau et le "club house" en état - et ils en avaient bien besoin ! - Nous nous sommes donc associés de façon ponctuelle, à l'Association Vaporiste du Centre, qui exploite un réseau identique, sur le site de l'Institut Technique Saint-Joseph, rue Boël à La Louvière.

Lors de l'assemblée générale de janvier 2001, nous prendrons une décision, quant à la poursuite des activités à Houdeng, en fonction du temps... et des moyens financiers disponibles.

Les locaux.

Outre de grands nettoyages réguliers, nous avons entamé la remise en état des locaux, notamment des sous-bassements :

- Enlèvement des tapis souillés,
- Réparations éventuelles des murs,
- Traitement contre l'humidité,
- Mise en couleur ou pose d'un nouveau revêtement mural.

Les réseaux miniatures.

Petit à petit, le décor du grand réseau évolue ; les visiteurs réguliers peuvent se rendre compte aisément des transformations successives, souvent spectaculaires (par exemple l'éclairage des quais)

Le réseau "expo" est dorénavant exploité en mode digital, suivant ainsi les évolutions les plus modernes du modélisme ferroviaire.

« Perspectives pour 2001 »

Programme des animations

- 4 février - Portes ouvertes : circulations non-stop, atelier de modélisme...
- 11 mars - Transport des marchandises en modèles réduits : transport par rail et par route.

- 1^{er} avril - Les chemins de fer allemands.
- 6 mai - Mai... comme Märklin.
- 10 juin - Cirques et champs de foire en miniature.
- 1^{er} juillet - Les chemins de fer américains.
- 2 septembre - Modélisme ferroviaire : les productions artisanales ("foire aux artisans")
- 7 octobre - Les petites échelles N (1/160^e) et le Z (1/220^e) - Démonstration du système de commande digital.
- 11 novembre - Modélisme militaire.
- 2 décembre - A toute vapeur...

Expositions

- Avril - Salon international du modélisme, au palais des expositions à Charleroi.
- Mai - Exposition de modélisme au casino de Blankenberge.

Cette liste n'est pas limitative ; néanmoins, nous nous limiterons à six ou huit sorties.

Déplacements

Outre l'une ou l'autre visite ponctuelle, nous projetons à nouveau un grand voyage, le dernier dimanche d'août.

Exposés - Ateliers

Nous comptons proposer quelques exposés avec projection diapos ou vidéo, en fonction des sujets qui nous seront présentés.

Les amateurs auront aussi l'occasion de se retrouver régulièrement, en présence de modélistes confirmés, lors d'ateliers de modélisme.

Exemples : la construction de modèles réduits en plastique, petits montages électroniques... Ces réunions s'adresseront d'abord aux néophytes et aborderont des sujets très simples (la construction de modèles en métal viendra plus tard !)

Une participation aux frais des plus modiques, juste destinée à couvrir le prix des matériaux employés, sera réclamée aux participants, qui seront alors propriétaires de ce qu'ils auront réalisé.

La bibliothèque

La Ville de La Louvière - et nous l'en remercions -

nous permet d'occuper quatre locaux supplémentaires, sur le site de la Gare - Musée. Deux d'entre eux seront réservés à la bibliothèque, qui sera ainsi beaucoup plus accessible. Ce "centre d'informations ferroviaires" petit à petit informatisé, sera à la disposition de tous.

Les réseaux miniatures

Divers travaux d'aménagements sont prévus :

- Grand réseau - remise en état du système de block automatique, amélioration du décor.
- Réseau expo : nouveau câblage - qui a souffert des nombreux transports et déplacements - décoration revue et modernisée de façon spectaculaire - un champ de foire animé est prévu sur la "place de la gare".

Remarque :

Régulièrement de nouveaux réseaux sont mis à l'étude. Il faut cependant achever les travaux actuellement entrepris, avant d'envisager de nouvelles constructions.

Les locaux

Les travaux de rafraîchissement entrepris seront menés à bien, notamment au niveau de la salle de projection.

Les locaux de la place Caffet seront libérés, petit à petit, en fonction de l'occupation des nouvelles pièces obtenues sur le site de la Gare - Musée.

« Assemblée générale »

La prochaine assemblée générale est prévue le vendredi 5 janvier à 20h.

- Présentation du bilan financier.
- Election du nouveau comité : le président, la trésorière, le secrétaire adjoint et deux commissaires sont obligatoirement démissionnaires, après deux ans de mandats.
- Confirmation du programme, pour le premier semestre 2001.

Locodéfi : d'un projet ambitieux à une réalisation magistrale

par Jean-Luc Francq - photos Guy Bridoux



Le site

Le réseau actuel - un ovale à simple voie, dédoublée devant la gare, avec une bifurcation vers la remise - développe ses sept cents mètres de voie sur un terrain de 2,5 hectares. Ce terrain s'étend derrière les installations de l'Institut technique Saint-Joseph et est limité "au sud" par la ligne SNCB 116, entre La Louvière Centre et la bifurcation La Louvière Sud / Bracquenies - Mons.

Le projet

L'idée fut de faire participer les étudiants des différentes sections techniques de l'Ecole. Ceux-ci se mirent à l'ouvrage avec un réel enthousiasme : enfin, des "travaux scolaires" qui, mis en commun, servaient un projet pour le moins spectaculaire...

La réalisation

Les travaux débutèrent au cours de l'année scolaire 97/98, sous l'œil bienveillant de Christian Hacardiaux, Pol Karpinski et Jean-Marie Robert, des "vaporistes" bien connus du CFC ; à noter que le dernier cité est, en outre, professeur dans cet établissement.

- Les sections "machines-outils - usinage" et "soudure" ont réalisé les voies, les aiguillages, en général tous les éléments métalliques de l'infrastructure... mais aussi le matériel roulant : locomotive et wagons sortent de leurs ateliers.
- La section construction - gros œuvre a érigé, des

fondations à la maçonnerie, les divers bâtiments particulièrement bien intégrés dans le décor... mais aussi parfaitement opérationnels.

La gare, construite à l'échelle 8/10, est bâtie sur le modèle de la gare de Bouvy. C'est le "club house" de l'association.

La rotonde et le château d'eau sont deux éléments indispensables à l'exploitation du réseau, et servent donc, comme leur modèle réel, à la préparation et à l'entretien des locos vapeur.

Du poste de commande, surélevé, on surveille les circulations et on y commande les aiguillages et les signaux.

- La section "menuiserie" fut chargée de la réalisation et du placement des charpentes, châssis, portes...
- La section "électricité" s'occupa de l'installation électrique tant domestique - éclairage des locaux - que technique - signalisation, commande des aiguillages...

Le grand jour : l'inauguration.

Le réseau fut inauguré le 12 mai 2000 "fait admirable, le jour de l'inauguration, tous les bâtiments de service étaient aussi terminés" (phrase reprise d'un journal d'époque, relatant l'inauguration de la ligne... Baume (Haine-Saint-Pierre) - Erquelinnes) !

Durant ce week-end d'exposition, plus de 2000 personnes purent découvrir le site.



Les projets d'avenir

Ce qui fut réalisé entre 1997 et 2000 constituait en fait la première phase des projets. Une deuxième phase est déjà en cours – la réalisation de divers “ouvrages d’art” : tunnel, passerelle, pont métallique ou en bois... – doit porter la taille du réseau à 2 kilomètres.

Nous vous conseillons des visites régulières qui vous permettront de constater l'évolution spectaculaire des extensions en cours.

Exploitation

Le site est géré par l'asbl “Association Vaporiste du Centre”

Après l'inauguration, des circulations furent régulièrement prévues, notamment en juillet, avec la participation du C.F.C.

En 2001 le réseau sera accessible au public le deuxiè-

me dimanche du mois, de 10h à 18h. Ainsi qu'à l'occasion de certaines festivités (journées portes ouvertes à l'institut notamment).

L'adresse

Rue G. Boël 23 (entrée de l'Institut Technique Saint-Joseph) à La Louvière. Cette rue est en fait une portion de la chaussée reliant La Louvière à Houdeng et au Roeulx. L'accès se situe entre la Gare de La Louvière Centre et le pont sur le canal du Centre.

Pour des informations complémentaires

- Jean-Marie Robert président de l' A.V.C. Clos des Princes 36 à 7070 Le Roeulx Tél. 064 66 56 53
- Christian Hacardiaux, secrétaire, Chaussée Brunehaut 79 à 7134 Ressaix Tél. 064 33 86 30
- Site internet : <http://users.win.be/W0080404>

Erratum

Dans le numéro 206 de notre « Ferro-Flash », dans le cadre des chroniques du temps présent, vous avez peut-être lu l'article « Considérations sur un Problèmes Aigu ».

Une erreur de recopie s'est glissée dans le texte du dernier paragraphe.

Il était écrit : « Par ailleurs, il faudrait que les sociétés gérant les soient motivées par ces problèmes et aient les moyens financiers pour en assurer l'exécution dans des délais pas trop longs ».

Il fallait lire : « Par ailleurs, il faudrait que les sociétés gérant les transports, le plus souvent privatisées ou en voie de l'être, soient motivées par ces problèmes et aient les moyens financiers pour en assurer l'exécution dans des délais pas trop longs »

In memoriam

Nous avons appris, avec beaucoup de tristesse, le décès fin novembre de notre ami

Marcel Hautefin,

membre du CFC et père de Pierre Hautefin, notre président d'honneur.

Nous garderons en nos cœur la mémoire d'un Monsieur discret, aimable, souriant, qui, en compagnie de son épouse nous rendait régulièrement visite, admirant d'un regard pétillant et amusé, les réalisations du club créé, voici 25 ans, par son fils.

A Madame, à toute la famille, nous avons présenté nos plus sincères condoléances au nom du club, en espérant que nos pensées, notre amitié, leur apportent quelque réconfort dans ces moments pénibles.

Local FSR

Nous étions optimistes en écrivant dans le Ferro Flash n° 206 que les réunions du mercredi soir seraient maintenues pendant les travaux. La réunion de comité du 9/11 a été la dernière à pouvoir se tenir dans ces locaux, car le démontage partiel du mur de façade, côté place, a mis en évidence une dégradation plus grave que prévue d'un tirant de la charpente métallique qui assure la stabilité du bâtiment. Ce tirant sera remplacé par une poutre en béton, ce qui implique un coffrage et un échafaudage de support qui empêchent l'accès à l'étage.

Au moment de mettre sous presse, il n'est pas encore possible de prédire la date de réouverture de notre local

Un lieu provisoire de rencontre, au restaurant LE TRAIN 152, rue François Gay à Woluwé, permet de maintenir le contact, de poursuivre l'élaboration des plans des travaux à venir, d'échanger des photos, etc.

Comité élargi du 9 novembre

Exposition :

Après un bref rappel des conclusions de notre récente exposition, une large majorité s'est déclarée en faveur de l'organisation d'une nouvelle manifestation ouverte au public dans un délai de deux ans, soit vers la fin de 2002. Un premier souhait a été exprimé, à savoir une plus grande ouverture vers le public jeune. Compte tenu du temps nécessaire à l'organisation d'une exposition, il importe que le nouveau comité qui sera mis en place par l'A.G. de janvier 2001 mette ce point à l'ordre du jour de sa première réunion.

Locaux de FSR :

Les responsables de nos réseaux attirent l'attention sur le fait que des travaux de réfection sont également nécessaires à l'intérieur du grand local, et qu'ils devraient être exécutés avant les extensions et modifications projetées, c'est à dire avant que l'espace au sol ne soit trop encombré. Il s'agit de la protection en plastique tenant lieu de faux plafond qui devrait être

remplacée. L'idée de mettre un faux plafond solide est évoquée mais un tel travail nécessiterait l'accord préalable de la SNCB et excéderait vraisemblablement nos moyens financiers. Un certain nombre de montures de tubes fluorescents sont défectueuses et nécessitent également des interventions (ballast à remplacer, etc.) .

Réseaux :

Jean-Pierre présente les plans détaillés et valorisés des extensions projetées du réseau bi-système. Le projet est approuvé sous réserve d'un réexamen du découpage en modules dans le but d'en alléger la structure et de réduire le coût des boiseries d'un réseau qui, sauf déménagement forcé n'est pas destiné à être déplacé. Puisqu'accord il y a, il suffit de s'y mettre !

Quant au grand réseau, il y eut unanimité pour estimer qu'il faut profiter du démontage partiel qui nous a été imposé pour le remodeler, la structure en ovale n'offrant pas de possibilités de jeu et d'exploitation satisfaisantes. Marc, Armand et Victor se penchent sur une nouvelle géométrie (en S, en spirale, etc.) qui se doit de réutiliser au maximum les modules existants. Dans ce but un inventaire détaillé de ce qui sera réutilisé sera dressé avant de poursuivre le démontage.

Ces divers travaux d'infrastructure des réseaux impliqueront que l'on applique de façon plus stricte la notion de réunion « où l'on travaille » et de réunion « où l'on roule » même si, pour le réseau bi-système, le nombre de jours d'interruption de circulation sera très réduit.

Activités extérieures :

Le MOMA se déroulera les 17 et 18 mars 2001 au palais 12 du Heysel. Les PAPYS sont disposés à assurer l'essentiel de notre participation à cette manifestation, pour autant que le club prenne en charge le transport de ce réseau, ce qui a été accepté.

Assemblée générale de janvier 2001

A l'exception de notre trésorier dont le mandat a été renouvelé cette année, tous les membres du comité sont statutairement démissionnaires. Un appel de candi-

datures est donc lancé avec insistance pour pourvoir les postes ci-après :

- pour le noyau statutaire : un **PRESIDENT** et un **SECRETARE**
- pour des fonctions de responsabilité supplémentaires (il s'agit de postes décidés par l'A.G. et donc susceptibles de modification sur proposition lors de la prochaine A.G.), actuellement : un **VICE-PRESIDENT**, un **COORDINATEUR** des réunions mensuelles, un **RESPONSABLE DES RESEAUX** à FSR assisté d'un responsable du réseau bi-systèmes, et d'un adjoint pour le grand réseau et d'un responsable électricité et électronique, et, enfin, d'un **REPRESENTANT** des **PAPYS**.
- à ces tâches opérationnelles, il faut ajouter trois ou quatre « responsable local FSR » pour, en alternance, veiller au bon ordre du local, en assurer l'ouverture et la fermeture, suivant les directives

du secrétaire qui en assure la coordination.

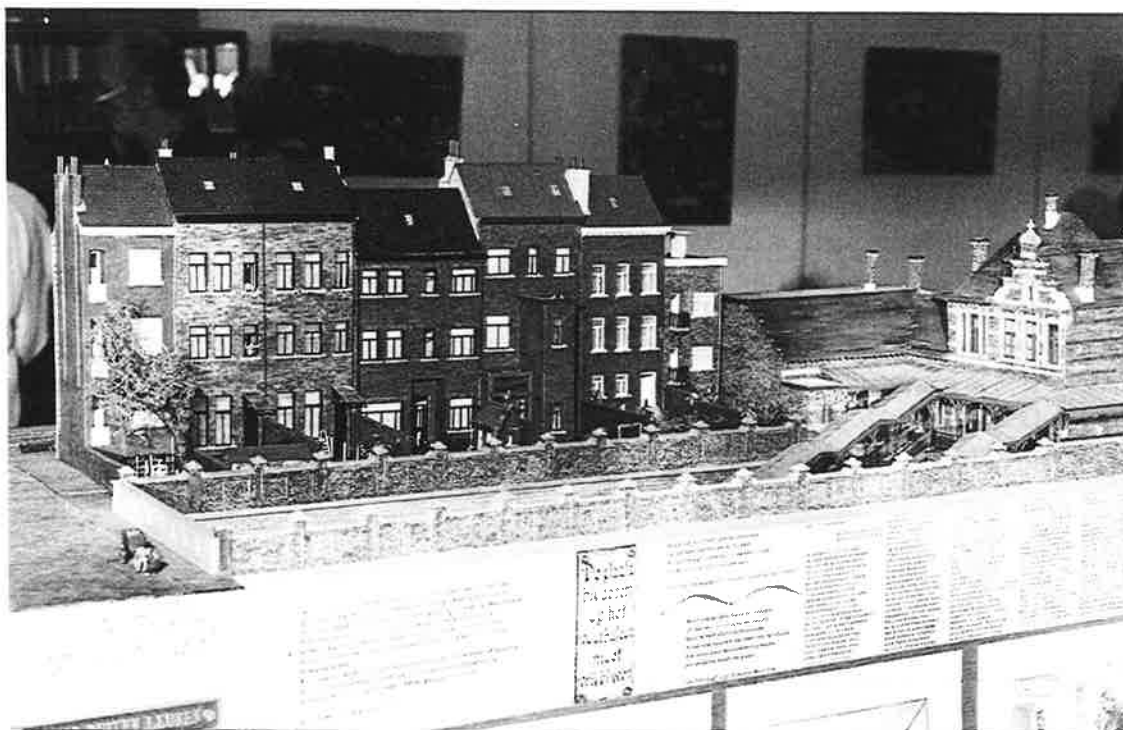
Les candidatures doivent être transmises au secrétaire du club dès que possible et avant le 10/01/2001 ; les membres qui assument actuellement une de ces fonctions doivent également faire savoir s'ils souhaitent renouveler leur mandat ou éventuellement en changer.

En dehors des désignations de ceux qui piloteront la vie du club au cours des deux années à venir, notre trésorier évoquera la situation financière sous ses divers aspects, notre secrétaire fera le bilan de l'année, etc. Un débat sera ouvert également sur nos réunions mensuelles, le ferro-flash, et toute autre considération sur l'organisation et les activités du club qui serait proposée par les membres présents.

Nous espérons vous y voir très nombreux venir exprimer vos avis et suggestions pour améliorer la vie de notre club qui se doit d'être un fidèle reflet de ses membres, encore faut-il qu'ils prennent la peine de s'exprimer !

Nos réunions mensuelles

- le vendredi 19 janvier sera consacré à notre Assemblée Générale, aux élections statutaires et à un large échange de vues sur la vie de notre club. Une projection est prévue en complément, suivant le temps disponible.
- le vendredi 16 février, Guy Titeca sera notre invité pour évoquer ses équipées ferroviaires aux Etats-Unis.
- compte tenu de notre participation au MOMA, la réunion du mois de mars est fixée le 23 au lieu du 16



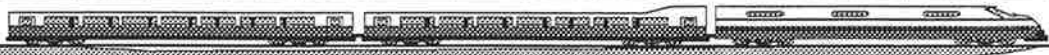
Expo jubilaire – Vue sur l'arrière du diorama de Luc Hofman représentant la gare de St. Josse – Wezembeek, le 01/10/2000 – Photo Guy Bridoux

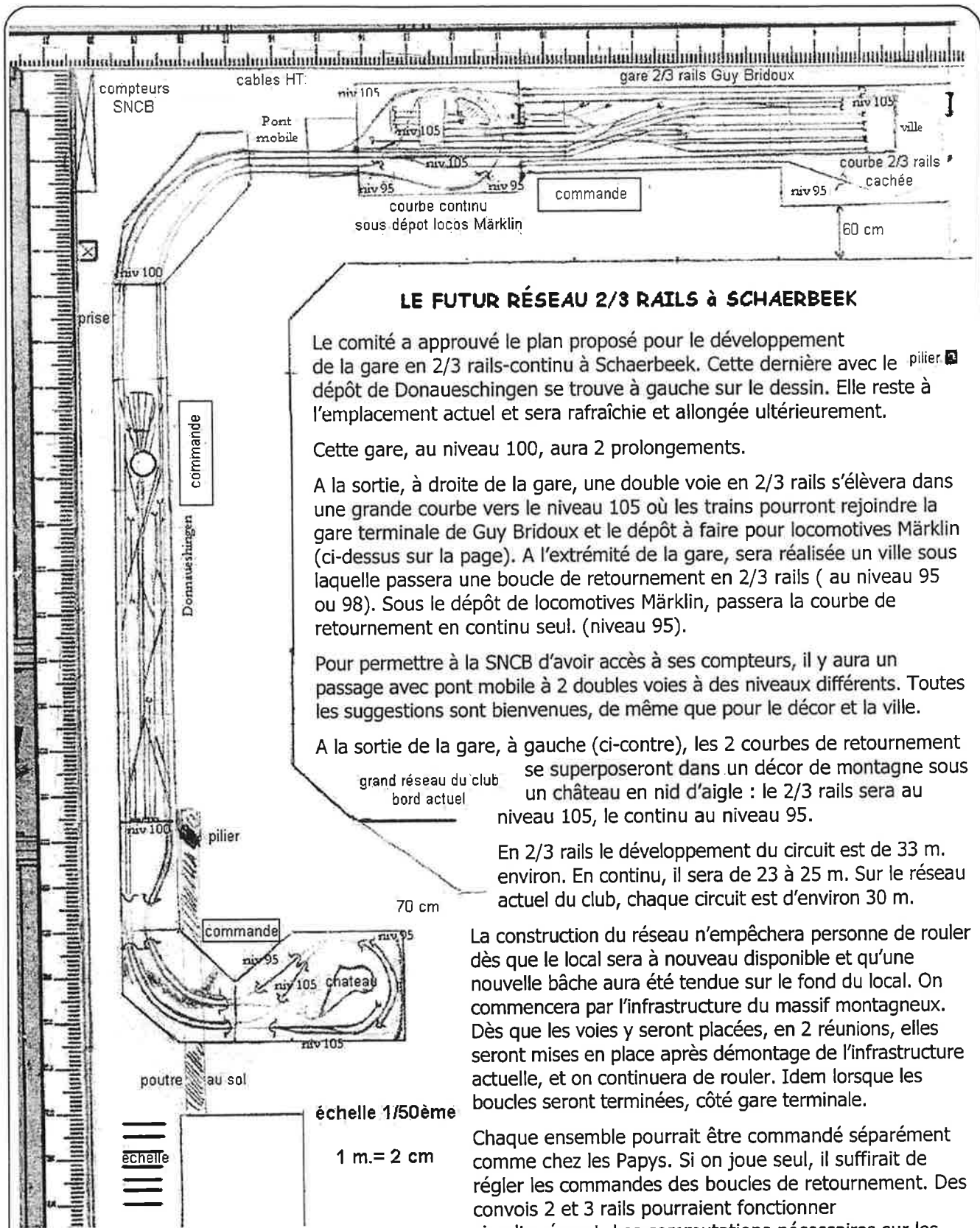
2001

REUNIONS FSR - LA RUCHE


2001

JANVIER						FEVRIER						MARS					
L	1	8	15	22	29		5	12	19	26		5	12	19	26		
M	2	9	16	23	30		6	13	20	27		6	13	20	27		
M	3	10	17	24	31		7	14	21	28		7	14	21	28		
J	4	11	18	25		1	8	15	22		1	8	15	22	29		
V	5	12	19	26		2	9	16	23		2	9	16	23	30		
S	6	13	20	27		3	10	17	24		3	10	17	24	31		
D	7	14	21	28		4	11	18	25		4	11	18	25			
AVRIL						MAI						JUIN					
L		2	9	16	23	30		7	14	21	28		4	11	18	25	
M		3	10	17	24		1	8	15	22	29		5	12	19	26	
M		4	11	18	25		2	9	16	23	30		6	13	20	27	
J		5	12	19	26		3	10	17	24	31		7	14	21	28	
V		6	13	20	27		4	11	18	25		1	8	15	22	29	
S		7	14	21	28		5	12	19	26		2	9	16	23	30	
D	1	8	15	22	29		6	13	20	27		3	10	17	24		
JUILLET						AOÛT						SEPTEMBRE					
L		2	9	16	23	30		6	13	20	27		3	10	17	24	
M		3	10	17	24	31		7	14	21	28		4	11	18	25	
M		4	11	18	25		1	8	15	22	29		5	12	19	26	
J		5	12	19	26		2	9	16	23	30		6	13	20	27	
V		6	13	20	27		3	10	17	24	31		7	14	21	28	
S		7	14	21	28		4	11	18	25		1	8	15	22	29	
D	1	8	15	22	29		5	12	19	26		2	9	16	23	30	
OCTOBRE						NOVEMBRE						DECEMBRE					
L	1	8	15	22	29		5	12	19	26		3	10	17	24	31	
M	2	9	16	23	30		6	13	20	27		4	11	18	25		
M	3	10	17	24	31		7	14	21	28		5	12	19	26		
J	4	11	18	25		1	8	15	22	29		6	13	20	27		
V	5	12	19	26		2	9	16	23	30		7	14	21	28		
S	6	13	20	27		3	10	17	24		1	8	15	22	29		
D	7	14	21	28		4	11	18	25		2	9	16	23	30		





LE FUTUR RÉSEAU 2/3 RAILS à SCHAERBEEK

Le comité a approuvé le plan proposé pour le développement de la gare en 2/3 rails-continu à Schaerbeek. Cette dernière avec le pilier  dépôt de Donnaueschingen se trouve à gauche sur le dessin. Elle reste à l'emplacement actuel et sera rafraîchie et allongée ultérieurement.

Cette gare, au niveau 100, aura 2 prolongements.

A la sortie, à droite de la gare, une double voie en 2/3 rails s'élèvera dans une grande courbe vers le niveau 105 où les trains pourront rejoindre la gare terminale de Guy Bridoux et le dépôt à faire pour locomotives Märklin (ci-dessus sur la page). A l'extrémité de la gare, sera réalisée un ville sous laquelle passera une boucle de retournement en 2/3 rails (au niveau 95 ou 98). Sous le dépôt de locomotives Märklin, passera la courbe de retournement en continu seul. (niveau 95).

Pour permettre à la SNCB d'avoir accès à ses compteurs, il y aura un passage avec pont mobile à 2 doubles voies à des niveaux différents. Toutes les suggestions sont bienvenues, de même que pour le décor et la ville.

A la sortie de la gare, à gauche (ci-contre), les 2 courbes de retournement se superposeront dans un décor de montagne sous un château en nid d'aigle : le 2/3 rails sera au niveau 105, le continu au niveau 95.

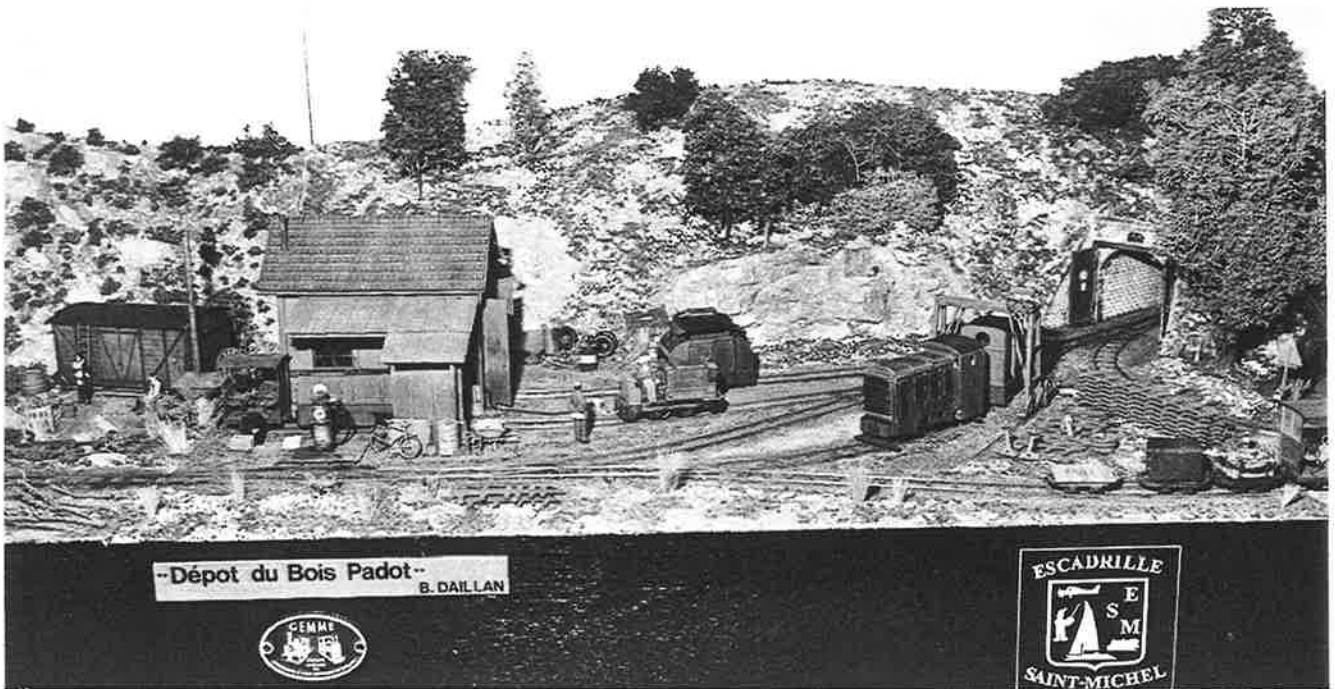
En 2/3 rails le développement du circuit est de 33 m. environ. En continu, il sera de 23 à 25 m. Sur le réseau actuel du club, chaque circuit est d'environ 30 m.

La construction du réseau n'empêchera personne de rouler dès que le local sera à nouveau disponible et qu'une nouvelle bâche aura été tendue sur le fond du local. On commencera par l'infrastructure du massif montagneux. Dès que les voies y seront placées, en 2 réunions, elles seront mises en place après démontage de l'infrastructure actuelle, et on continuera de rouler. Idem lorsque les boucles seront terminées, côté gare terminale.

Chaque ensemble pourrait être commandé séparément comme chez les Papys. Si on joue seul, il suffirait de régler les commandes des boucles de retournement. Des convois 2 et 3 rails pourraient fonctionner simultanément. Les commutations nécessaires sur les sections 2/3 rails du réseau seront décrites par ailleurs, comme suite à l'article débuté dans le Ferro Flash n° 206.

La gare de Donnaueschingen servira, comme elle l'a toujours été de gare bi-courant sur 3 voies, permettant ainsi le transfert de rames aux roues isolées d'un réseau à l'autre, d'une traction à l'autre. Un autre principe de base du réseau est que tout type de matériel doit pouvoir y rouler sans aucune transformation

Jean-Pierre TRAMASURE



Rail 2000

Vues d'un diorama modulaire du club de l'Escadrille St. Michel (région parisienne)

A noter que le module du Bois Padot voisinait celui du lieu-dit de Lapeire Haut.

Photos Guy Bridoux





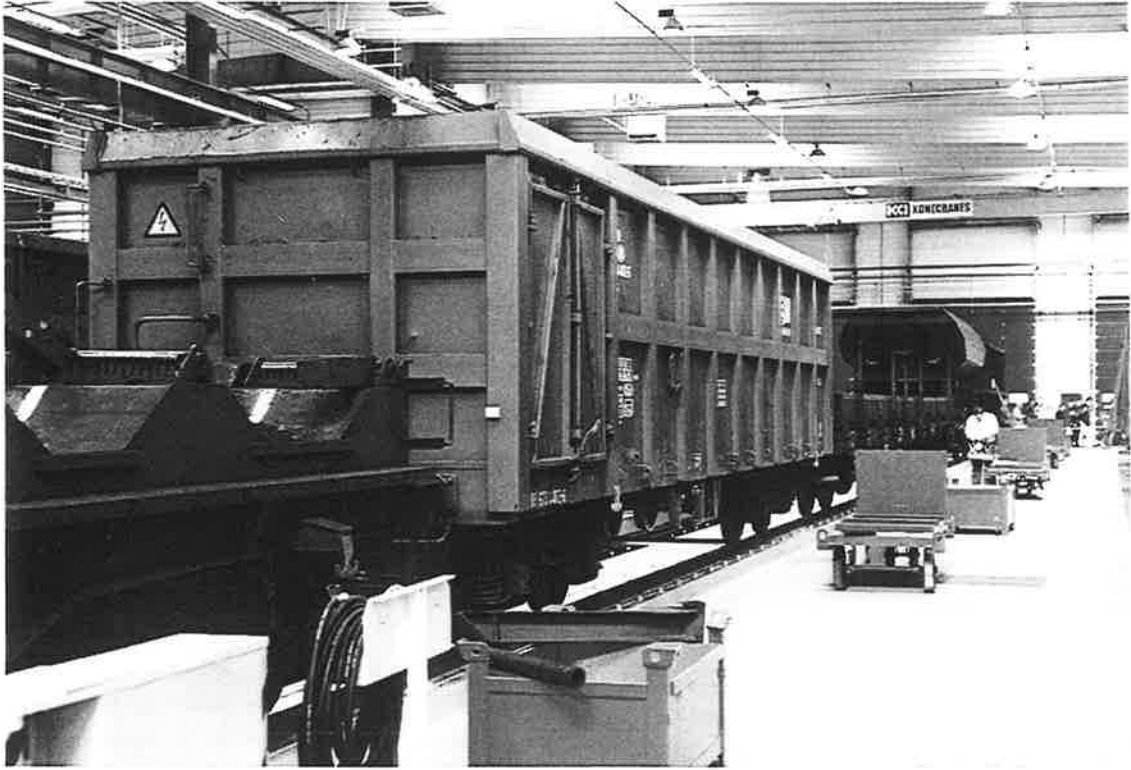
Journée portes ouvertes du nouvel atelier de traction de Charleroi

– ci-dessus, une vue de l'intérieur

– ci dessous, un engin rail-route pour remorque de matériel en zone d'atelier.

Le 22/10/2000 – Photos Guy Bridoux





*Journée portes ouvertes au nouvel atelier de wagons de Monceau
Aspect intérieur de locaux tout beaux, tout neufs, montrant :
ci dessus, un Fas et ci dessous un Falns, tous deux en livrée B Cargo.
Le 22/10/2000 – Photos Guy Bridoux*



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 janvier, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 5 janvier, à 20 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Assemblée générale

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 6 janvier, de 14.30 à 18.30 h

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

On travaille

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

Mercredi 10 janvier, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

*Vendredi 12 janvier,
à partir de 19.30 h*

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 13 janvier

CFC ♦ Centre

de 14.30 à 17.30 h

Gare - Musée

On travaille

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

Place Caffet

Bibliothèque

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

Dimanche 14 janvier de 9 à 16 h

Hobby-Rail

Salle STAR,
De Brouwerestraat - Vilvoorde

Bourse ferroviaire

Mercredi 17 janvier, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 19 janvier, à partir de 20 h

CFC ♦ Bruxelles

Local « La Ruche »
Rue de la Ruche - Schaerbeek

Assemblée générale

Marc Symons - (02) 733 72 97

*Vendredi 19 janvier,
à partir de 19.30 h*

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

*Samedi 20 janvier,
de 14.30 à 18.30 h*

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

On travaille

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

Dimanche 21 janvier, à partir de 8 h

Shopping Center Woluwé-Saint-Lambert

Bourse en tout genre

Mercredi 24 janvier, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

*Vendredi 26 janvier,
à partir de 19.30 h*

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 27 janvier, à 14 h

CFC ♦ Bruxelles

Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

Samedi 27 janvier

CFC ♦ Centre

de 14.30 à 17.30 h

Gare - Musée

On travaille

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

Place Caffet

Bibliothèque

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

Dimanche 28 janvier, de 9 à 13 h

Leuvense Modeltreinclub
LMTC

Bourse ferroviaire

Heverlee, Zoetwater
Zaal « De Roosenberg »

Mercredi 31 janvier, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles

Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

*Vendredi 2 février,
à partir de 19.30 h*

CFC ♦ Centre

Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 3 février, de 14.30 à 18.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

On travaille

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

Dimanche 4 février

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Portes ouvertes

Circulations non-stop Atelier de modélisme

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Mercredi 7 février, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles
Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

**Vendredi 9 février,
à partir de 19.30 h**

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 10 février

CFC ♦ Centre
de 14.30 à 17.30 h

Gare - Musée

On travaille

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

Place Caffet

Bibliothèque

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

Mercredi 14 février, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles
Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 16 février, à partir de 20 h

CFC ♦ Bruxelles
Local « La Ruche »
Rue de la Ruche - Schaerbeek

Réunion mensuelle

(voir page 16 de ce Ferro Flash)

Marc Symons - (02) 733 72 97

**Vendredi 16 février,
à partir de 19.30 h**

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 17 février, de 14.30 à 18.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

On travaille

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

Dimanche 18 février, à partir de 8 h

Shopping Center Woluwé-Saint-Lambert

Bourse en tout genre

Mercredi 21 février, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles
Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

**Vendredi 23 février,
à partir de 19.30 h**

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 24 février, à 14 h

CFC ♦ Bruxelles
Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

Samedi 24 février

CFC ♦ Centre
de 14.30 à 17.30 h

Gare - Musée

On travaille

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

Place Caffet

Bibliothèque

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

Mercredi 28 février, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles
Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

Comité de la section

" Bruxelles "

Responsables de FSR

Guy Bridoux

Vice-président, président a.i.,
coordinateur Ferro Flash
(02) 374 88 93
Electronique, voitures ex-DB,
nouveauautés sur le marché du
train miniature

Michel Broigniez

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

Pierre Leclerq

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

Vendredi 2 mars, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 3 mars, de 14.30 à 18.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

On travaille

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

Mercredi 7 mars, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles
Restaurant Le Train 152
Rue François Gay à Woluwé

Réunion de contact

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 9 mars, à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 11 mars

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Animation

Transport des marchandises en modèles réduits

Transport par rail et par route

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Comité de la section

" Centre "

Président d'honneur

Pierre Hautefin

(064) 44 99 60

Président

Jean-Luc Francq

(064) 44 25 71

Vice-président

Richard Debliquit

Rue Saint-Donat, 28
7110 Houdeng-Goignies

Trésorière

Patricia Francq - De Nutte

(064) 44 25 71

Secrétaire

Jean-Pierre Hoven

(064) 54 05 53

Secrétaire adjoint

Henri Haube

(064) 22 51 23

Commissaires

Jean Boudart

(071) 84 27 92

Dimitri Crugenaire
Georges De Smet-Jouy

Gilles Durvaux

Rue Pachis Wiaux 32
6200 Châtelet

Didier Haesebroek

(064) 28 47 05

Marc Pater

(064) 28 31 57

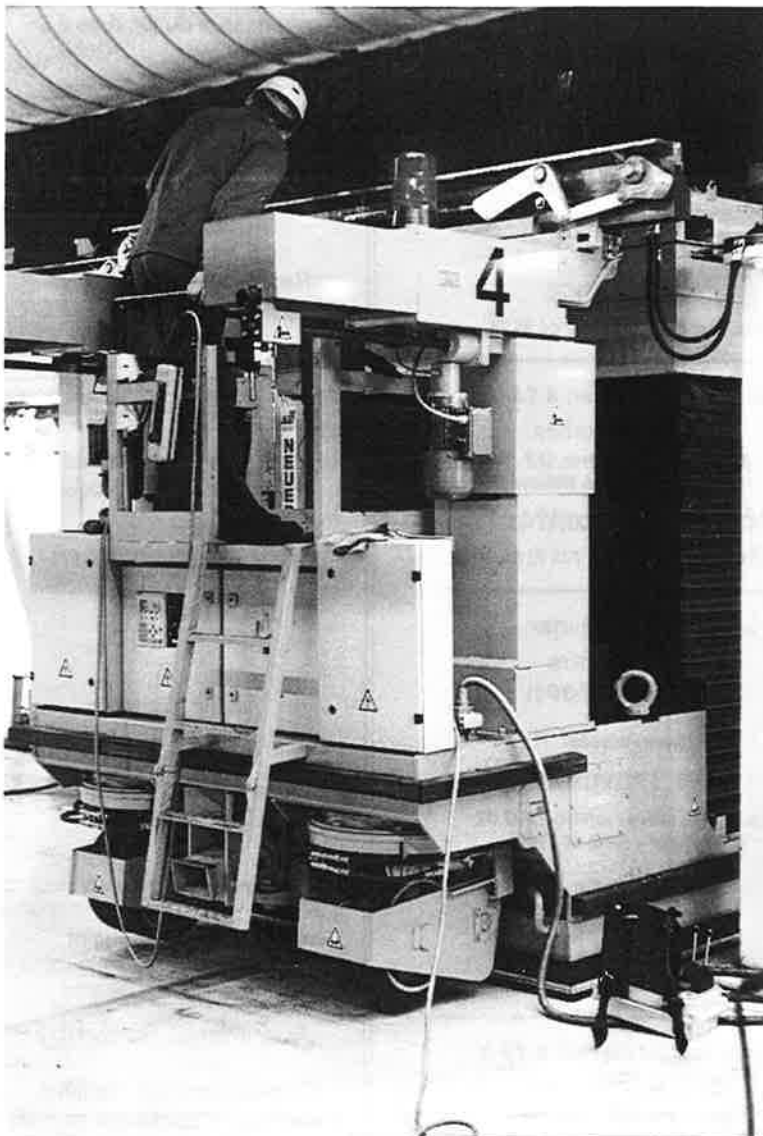
Daniel Wairy

Rue du Commerce 34
Haine-Saint-Pierre

Comité " ados "

Jérôme Dubois

Barbara Francq



Journée portes ouvertes du nouvel atelier de traction de Charleroi,
le 22/10/2000 – Engin éliminateur de voie pour extraction d'essieu
Photo Guy Bridoux

Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi

Sur rendez-vous

Avenue de Hinnisdael 11

1150 Bruxelles

Téléphone : (02) 779 02 81

Cotisations 2001

Les montants des cotisations pour l'exercice 2001 demeurant inchangés, les trésoriers de nos deux sections apprécieraient grandement que nos membres renouvellent sans retard leur adhésion !

Ils rappellent que pour les membres d'honneur, il n'y a pas de limite supérieure aux contributions toujours bienvenues vu l'ampleur des dépenses à consentir pour la valorisation de nos locaux et de nos réseaux

PB Messing Modelbouw

Hogenaardseweg 7 – 2520 Ranst

Tel & Fax : (03) 353 24 10

E-mail : pbmessingmodelbouw@planetinternet.be

DANS NOTRE ASSORTIMENT :

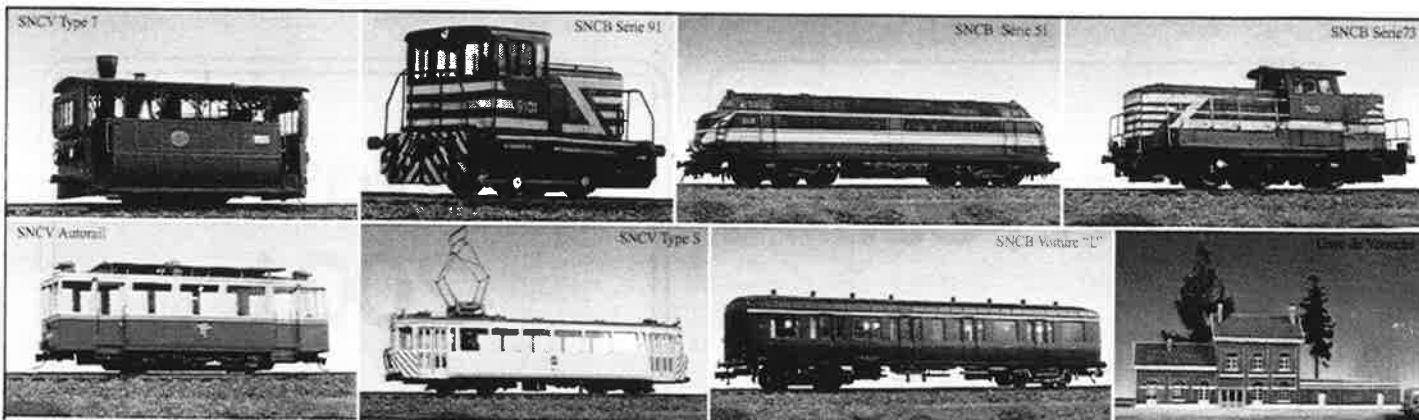
- Wagon à marchandise Etat Belge (SNCB – CFL)
- Chariot pour transport de meubles Van Gend & Loos
- Automotrice type 608 (SNCB)
- Automotrice Maybach (SNCB)
- Automotrices type 35, 54, Budd, Poste (ancien et nouveau) HO et N
- Locomotives à vapeur type 50, 51, 80, 91, 98
- Plusieurs kits de transformation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



Jocadis - s.p.r.l.

TRAINS & TRAMS MINIATURES

Rue de Bruxelles 53 • 7850 ENGHEN

[Http://www.jocadis.com](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 - ...

