

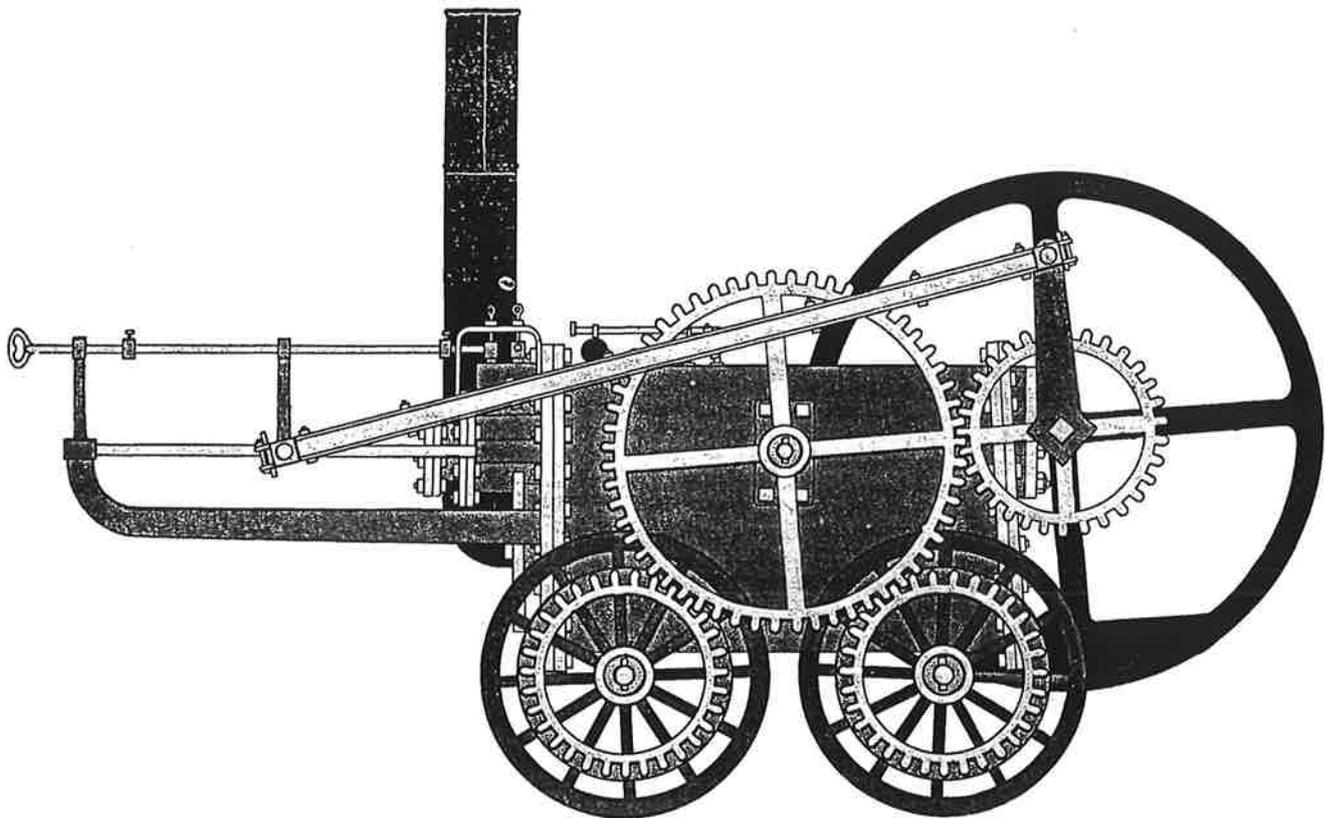


Janvier - Février 2004

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
1/7797

FEBELRAIL - Secretariaat
Holle Eikaard 45
2550 KONTICH

Ferro Flash



1180 BRUXELLES 18

Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 226
Janvier - Février 2004

Sommaire et informations générales

..... p 2

Un peu d'histoire ...

..... p 3

Reportage

La Foire de Nürnberg 2004

par Guy Bridoux p 4

Modélisme

Febelrail - Modèles de l'Année 2003

par Philippe Callaert p 9

Informations ferroviaires

Nouveaux wagons pour TRW

par Christian Dosogne p 11

De nouveaux trams pour Bruxelles

par Christian Dosogne p 12

La Conférence Européenne des Horaires

Entretiens avec Pierre Vankeer, recueillis par Guy Bridoux p 19

Divers

Compte rendu de l'activité de Watermael-Boitsfort

par Paul Steckelmacher p 14

Section de Bruxelles : Rapport de l'A.G. 2004

par Guy Bridoux p 16

J'ai lu ...

par Paul Steckelmacher p 17

Section du Centre : Assemblée générale 2004

J.L. Francq - Rapporteuse : Claire Karpinski p 18

Agenda

..... p 20

Cotisations 2004

..... p 23

Photo de couverture

La machine de Trevithick qui circula le 21/02/1804 - Voir article en page 3 - Extraite du livre Le TRAIN, éditions Princesse, 1978.

Secrétariat Bruxelles *Eric Poussart*
Avenue Rogier, 185 - 1030 Bruxelles

Secrétariat Centre *Jean-Pierre HOVEN*
rue Abel Wart, 181, 7170 Fayt lez Manage
Tf : 064 57 03 09 ou 0495 49 42 82
Courriel : jeanpierrehoven@skynet.be

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 - 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.

Montant des cotisations

Membre avec service FERRO FLASH
EUR 30,-

Membre vivant sous le même toit qu'un membre ordinaire (sans service FERRO FLASH)
EUR 15,-

Membre bienfaiteur : à partir de
EUR 40,-

Membre étudiant, avec service FERRO-FLASH
EUR 15,-

Abonnement à FERRO-FLASH (6 numéros)
EUR 15,-

Comité de la section " Centre "

Président d'honneur *Pierre Hauteffin* (064) 44 99 60

Président *Jean-Luc Francq* (064) 44 25 71

Vice-président *Richard Deblquit*
Rue Saint-Donat, 28 - 7110 Houdeng-Goignies

Trésorière *Patricia Francq-De Nutte* 064 44 25 71

Secrétaire *Jean-Pierre Hoven* 064 57 03 09

Secrétaire adjoint *Jean Boudart* 071 84 27 92

Commissaires

Jean Boudart Responsables bibliothèque

Dimitri Crugenaire Responsable réseau

Jérôme Dubols Responsable réseau

Jean-Luc Delguste Rue de la Station 22/103
7100 Haine-St-Pierre

Gilles Durvaux Rue Pachis Wiaux 32 - 6200 Châtelet

Christian Gauthier

Comité de la section " Bruxelles "

Président d'honneur *Michel Broigniez* - Président du MOROP

Président *Guy Bridoux* 02 374 88 93
Coordinateur Ferro Flash

Vice-Président *Armand Thonet* 02 734 99 71

Trésorier *Paul Marchal* 02 354 14 14

Secrétaire *Eric Poussart*

Représentant Papys *Jacques Nicaise* 02 731 63 06

Coordination réunions (*à désigner*)

Responsables de FSR

Jacques Mathieu Equipement et entretien

Eric Poussart Electricité, électronique

Armand Thonet Réseau deux rails
(*à désigner*) Réseau trois rails

Fabrice Carlier Responsable des locaux et du bar

Pierre Leclercq Responsable des locaux et du bar

Un peu d'histoire . . .

par Guy Bridoux

Notre ami Pierre Pigeolet, membre de la section du Centre, a eu l'heureuse initiative d'attirer notre attention sur un anniversaire qui risquait de passer inaperçu, à savoir le bi-centenaire de la circulation du tout premier train à traction autonome.

C'est le magazine LOCO-revue, bien connu des amateurs, dans son édition de février 2004 qui lève un coin du voile, encore l'annonce est-elle faite dans la modeste rubrique « Repères » consacrée prioritairement à l'agenda des événements à venir, pis encore, dans la sous-rubrique « Divers ». Plus de discrétion paraît difficile . . .

C'est le 21 février 1804 en effet, au pays de Galles, qu'un train au sens où nous l'entendons, a circulé sur une voie en cornières longue de 15 km. Si, à cette époque, l'usage de rails de guidage était bien connu, notamment dans les mines, s'il existait aussi des machines à vapeur statiques, pour actionner, par exemple, des pompes d'exhaure, la grande innovation était d'associer une machine à vapeur mobile à la traction d'un convoi.

Il faut noter que les machines statiques de l'époque étaient à basse pression et qu'une condensation se produisait dans les cylindres. Richard Trevithick, convaincu que l'autonomie d'une machine mobile exigeait le recours à la « haute » pression, construisit une machine fonctionnant à la pression de trois bars, ce qui était considéré comme exceptionnel et faisait craindre à ses détracteurs l'explosion de la machine.

C'est cet engin qui, il y a deux cents ans, conduisit avec succès de la mine au port de chargement du canal un train de cinq tombereaux portant dix tonnes de minerais, et quelques curieux (on parle de 70 !) juchés sur les wagons, à la vitesse de 8 km/h. Cet exploit permet de qualifier ce convoi de premier train de marchandises du monde, accompagné des premiers voyageurs clandestins !.

Ces quelques échos m'ont incité à rechercher un peu plus d'information, notamment dans une publication du CNRS de France, intitulée « L'aventure scientifique et technique de la vapeur », publiée en 1986, qui consacre trois pages à ce précurseur. Ingénieur aux mines de Cornouailles, c'est dès 1800 qu'il cherchait à mettre en œuvre ses idées pour réaliser une machine mobile routière : la machine dite de Camborne fut l'objet d'un premier essai en décembre 1801. La première tentative ne fut pas un succès, de nouveaux essais eurent lieu en juin 1802, nouvel échec qui, associé à d'autres tentatives, conduisit à penser qu'une application routière n'était peut-être pas adaptée à la voirie du temps !

Dès lors il songea à la voie ferrée et parvint à obtenir du maître des forges de Penryn, vers la mi-1803, de quoi financer son projet. Les sceptiques restaient nombreux, le maître de forges maintint sa confiance et paria un montant proche de 3000 euros d'aujourd'hui, que la machine serait capable d'acheminer jusqu'au port dix tonnes de minerai sur ce que la mine appelait son « tramroad ». Nous avons vu ci-avant ce qu'il en fut. L'expérience fut répétée plusieurs fois, les charges furent augmentées, jusqu'à ce qu'un rail se brisa et mit fin à l'expérience. Si le maître de forges gagna son pari, Richard Trevithick ne parvint pas à valoriser son développement ; il se livra encore à diverses tentatives qui s'achevèrent en 1808 faute de ressources, sur un manège au centre de Londres, qui atteignait cette fois 21 km/h mais qui se termina également son activité par une rupture de rail.

Le souvenir de cet événement aurait mérité une évocation plus remarquée, nos remerciements à Pierre, pour sa vigilance n'en seront que plus chaleureux.

Plus d'information sur le site www.trevithick2004.co.uk, notamment sur les événements associés à cette commémoration.

La Foire de Nürnberg 2004

par Guy Bridoux

1. Quelques échos ...

La foire internationale du jouet de Nürnberg, 55^{ème} du genre, vient de s'achever sans donner l'impression d'un grand cru. Les statistiques en matière de visiteurs se montrent plus discrètes, et l'on met l'accent sur une légère augmentation du nombre d'exposants, la participation étrangère passant à 62% du total avec la Chine comme pays présentant le plus grand nombre d'exposants et, pour la première fois, un stand groupé d'entreprises américaines. L'essaimage de la foire à Hong-Kong et maintenant à New-York explique sans doute cette évolution.

Un jury était chargé de traquer au sein de la foire les nouveautés dans diverses catégories de produits afin de décerner des « Innovation Award ». Huit produits ont été ainsi sélectionnés parmi lesquels dans la catégorie Créativité : des puzzle en matière plastique à monter sur une sphère, dénommés Puzzleball, comprenant 240 ou 540 pièces ; dans Le Monde en miniature : des dinosaures dans la glace, initiation au monde arctique, chez Playmobil ; plus proche de notre intérêt, en catégorie technique, : une grue mobile dont les multiples fonctions sont bien représentées, chez Conrad ; et pour la bonne bouche, dans les Jeux d'équipe : le « Disney Train Adventure » de LGB. Ce dernier consiste en un réseau circulaire au centre duquel se trouve le jeu proprement dit basé sur un thème de Disney, le train constitué d'une locomotive et de deux wagons participant à l'action.

En dehors de ces choix ponctuels, les organisateurs traquent toujours les grandes tendances : le retour des « classiques », déjà évoqué l'an dernier se confirme, des jeux de société comme le Scrabble et le Monopoly ayant figuré l'an dernier dans les 20 produits les plus vendus. Dans le domaine des jeux d'action et de mouvement, l'on note une progression des jeux d'extérieur et des jeux de plein air en général. Le secteur des collections, également cité en 2003,

conserve une bonne progression. Le grand modélisme fait de plus en plus appel à des motorisations électriques, moins polluantes que l'essence, grâce à la progression des batteries au lithium-polymère. Certains domaines par contre sont à la traîne, notamment celui de l'artisanat en arts décoratifs, la surface consacrée à ces techniques ayant fondu de près de 70% en quelques trois ans.

Le modélisme général, et le modélisme ferroviaire en particulier, se portent bien en apparence, et occupent toujours la totalité des deux grands palais 7 et 7A. A première vue, peu d'évolution dans le nombre et la qualité des exposants, ni dans l'affluence des visiteurs, toujours plus importante que dans les autres espaces d'exposition.

L'on constate cependant que le groupe LIMA, en « liquidation » depuis quelque temps déjà, n'occupait plus qu'un modeste stand, de surface inférieure à celui de Piko qui lui faisait face, et ne présentait aucune autre nouveauté que des caisses de voitures TEE, non peintes, et un catalogue 2004. Chez Hérès, dont le consortium international n'a pas tenu la distance, l'avenir doit être redéfini ; on y présentait un catalogue 2004 plus vaste encore qu'en 2003, et dans les vitrines, le même châssis moteur que l'an dernier, coiffé cette fois d'une caisse non peinte. Quelques petits artisans allemands et étrangers ont fait l'impasse sur le salon cette année, parmi eux les suédois de Perlmodell et de Hobby-Teknik. Chez Fleischmann, la nouvelle représentation pour la Belgique semble avoir trouvé sa place et ne manque pas de projets. Roco évoque également un programme s'étalant sur plusieurs années. Chez Märklin l'accent était mis sur de nouveaux organes de commande numérique dont la première phase faisait l'objet d'une présentation didactique en plusieurs langues. Chez nos délégués l'ambiance était cependant morose face à la restructuration annoncée de Märklin/Belgique.

2. Nouveautés belges annoncées en 2004

- ARNOLD (N) :** Malgré les rumeurs de reprise d'ARNOLD par Märklin, le groupe LIMA présentait le catalogue 2003 de cette firme ; pas plus d'intérêt pour nous que l'an dernier.
- AUHAGEN (HO) :** Une ferme belge, sur le modèle de celle du fabricant des produits Upignac, à trois corps de bâtiments, (11394). Une agence bancaire dérivée de la maison d'angle (11391) est en préparation.
- BRAWA (HO) :** Pas de modèle typiquement belge, mais certaines nouveautés en voitures allemandes anciennes pourraient faire l'objet de versions belges.
- EURO-SCALE (HO) :** Pas de présence à la foire, information attendue.
- FERIVAN (HO et HOm) :**
- Une nouveauté inédite : l'autorail aérodynamique limbourgeois de la SNCV, série 291-296, construit à Hasselt en 1948 ;
 - Remorque pour l'autorail précédent, série 19500-19502.
- FLEISCHMANN (HO) :**
- Le nouvel importateur semble avoir pris ses marques et propose un programme de matériels belges
 - Trois voitures ex-allemandes à trois essieux, d'un type non reproduit à ce jour, (93 5065B, 93 5066B et 94 5066B) ;
 - Un fourgon ex-allemand (93 5069B) ;
 - Un wagon Fals type 1000F5 en livrée B-Cargo (93 5523B) ;
 - SNCB) avec chargement ECS (SNCB) et Maersk (NS) (99 5246) ;
 - Pour 2005, une HL type 98 (93 4113B S) ;
- FLEISCHMANN (N) :**
- Un wagon Fals, B-Cargo (93 8523B) ;
 - Un coffret de deux porte-conteneurs (SNCB+NS) avec chargement ECS (SNCB) et Maersk (NS) (99 8246).
- FULGUREX (N) :** Pas de modèle belge. A signaler une 2-231 C de la région Nord de la SNCF venant chez nous à l'époque de la vapeur.
- HERIS (HO) :** Après la rupture du consortium de sept sociétés, dont nous avons annoncé la constitution l'an dernier, cette firme semble faire cavalier seul. Son catalogue, proche de celui de 2003, met en évidence la licence exclusive qu'elle aurait obtenu du groupe ACCOR pour la reproduction des modèles de la CIWL. En cas de confirmation, la WL type P, dans sa version CIWL initiale, serait donc produite par Heris. Il est trop tôt pour savoir comment ces modèles, s'ils sont mis en fabrication, seront distribués en Belgique.
- HERPA (HO) :**
- Un camion DAF XF SSC avec remorque de la firme A.J. Veurink (149860).
- JOCADIS (HO) :**
- La plupart des matériels ci-après, déjà annoncés en 2003 ont pris du retard ;
 - La HLD type 272 future série 72 est confirmée, elle sera produite en kits et en modèles prêts à rouler. (12150, et 12151 en 3 rails pour la 272 ; 12152, et 12153 en 3 rails pour la série 72) ;

- Le programme des voitures GCI a du être postposé et ne verra pas le jour avant la fin de cette année. Rappelons qu'elles seront proposées initialement en un set de quatre voitures, AB + B + C + D (42500) ;
- Le fourgon ancien dit « ballon » de la SNCB : dès à présent disponible dans ses premières versions, fera l'objet de variantes (fenêtres, marquage) dans les mois à venir ;
- Des cabines de PN en briques de cendrées de l'époque IV (91006) ;
- Des bornes hectométriques et kilométriques seront bientôt disponibles ;
- En complément, quelques réalisations artisanales seront annoncées en cours d'année suivant l'évolution des contrats en cours de négociation.

JOCADIS (HOm) :

- Une motrice standard de la SNCV avec boîte à films (82019 avec panto et 82020 avec flèche) ou avec plaque (82021 avec panto, 82022 avec flèche)
- Ensuite, une motrice « Eugies » de la SNCV (82023)
- Une remorque standard de la SNCV (82040)

KLEINMODELLBAHN (HO) : Pas de nouveauté belge. La rumeur de rupture des relations entre Märklin et Kleinmodellbahn pose le problème de la distribution de ces produits.

LILIPUT (HO) :

Aucune nouveauté belge annoncée.

LIMA (HO) :

- Officiellement en liquidation, ce qui en Italie s'apparente à notre concordat avec une durée maximale pouvant atteindre cinq ans, le groupe LIMA était présent au salon mais avec un stand de taille modeste ;
- Le programme des voitures TEE Inox serait confirmé : quelques caisses non décorées étaient montrées en vitrine.

L.S. MODELS (HO) :

- Toujours dynamique, la firme L.S.Models poursuit son activité malgré la rupture intervenue au sein du consortium HERIS. Elle reste associée à deux de ses membres : A.C.M.E. (I) et à RAILTRONIC (CH). Comme la firme HERIS assurait l'interface avec les centres de production, il en est résulté quelques retards mais pas de remise en question du programme. En conséquence la livraison de la gamme des fourgons Dms devrait débuter en avril. Cette situation nouvelle aura l'avantage de mettre L.S.M. en prise directe avec la production et d'être donc mieux en mesure de veiller à la conformité des produits ;
- Suite et fin des programmes I4 et I5, cette année également, avec des améliorations portant sur les feux d'extrémité et sur les bogies ;
- Six autres modèles seront produits pour le marché belge cette année, mais la réorganisation en cours ne permet pas, pour le moment, d'en préciser l'ordonnancement.

MARKLIN (HO) :

- La principale nouvelle, peu réjouissante, est la disparition programmée dans les prochains mois de Märklin/Belgique et de son centre de distribution. Il subsistera une cellule commerciale réduite constituant l'interface avec les services exportation de la maison-mère, qui assurera les livraisons. Simultanément les relations privilégiées nouées par Märklin/Belgique avec Bush, Kibri, KMB, Preiser, etc., qui nous ont valu quelques beaux « modèles belges » sont remises en question ;

et ne font l'objet d'aucun programme en 2004.

- Les trois voitures M2 avec élément pilote pour rame réversible pouvant accompagner par exemple la série 55, et disponibles séparément (43532 + 43534 + 43536), sont confirmées, bien que non encore visibles sur le stand ;
- La type 201, dans sa livrée portant l'étoile à trois branches est confirmée, mais, déception, pas encore visible sur le stand (37270). Il s'agira d'une série unique ;
- La type 260 ressort, malheureusement dans la même version que celle présentée en en 3 rails par Roco l'an dernier (37653). Seuls atouts, son attelage Téléx et une construction métallique ;
- Une rame de trois wagons de type Fc, de l'époque III (46313) ;
- Un porte-conteneur de type Kangourou dans une livrée B-Cargo peu vraisemblable (47448) ;
- Un coffret de deux wagons porte-coils en livrée bleue, réalisés sur une base in correcte (47210).

MEHANO (HO) :

- Cette année c'est une autre locomotive de la firme anversoise DLC qui est annoncée : la « classe 66 », une CC de grande allure. Comme d'habitude chez ce constructeur, quatre versions seront disponibles ;
- Voir aussi Rocky-Rail, ci-après.

NMJ (0) :

La 5407, et la 202020 en livrée verte.

Os.KAR (HO) :

Comme l'an dernier, cette firme n'était pas présente à la foire mais exposait discrètement quelques produits sur le stand de NMJ. Son importateur, Rocky-Rail, confirme la venue de nouvelles variantes de la famille des Remms, à commencer par le wagon 4012, déjà annoncé, destiné au transport de troncs ou de tuyaux. L'achèvement du programme des M4 est momentanément postposé.

PIKO (HO) :

- Le projet de HL type 71 de la SNCB est toujours à l'étude : le modèle de base, la prussienne G7.1, future BR55 à la DB n'étant toujours pas sorti de fabrication, ce sera, au mieux, en 2005 ;
- Un wagon citerne pour le transport de gaz liquide ;
- Des wagons plats dans la gamme Hobby.

PREISER (HO) :

La décision de produire des personnages typiquement belges annoncée en 2002 se concrétise plus que lentement : deux produits sont sortis en 2003, rien n'est annoncé cette année. La restructuration de Märklin/Belgique, évoquée ci-avant n'arrangera rien !

RIETZE (HO) :

- Ford Transit « Politie » (50686)
- Ford Focus « Politie Brugge » (50977)
- VW Sharan « D.M.H. Vlaams Brabant » (50778)
- Camion Iveco Euro-tech de la STIB (60638)
- Autocar Van Hool T9 de la société Gilles (61921)

- Autobus articulé Mercedes Citaro G « De Lijn » (62584)
- Les autocars belges en versions équipées pour le Car System de Faller ne sont pas encore disponibles.

RIVAROSSO : Voir LIMA

ROCKY RAIL (HO) : Le succès mérité de la HLD 77, fabriquée par MEHANO, entraîne la production de nouvelles numérotations, toujours en quatre versions de base. Ce seront les 7771, puis les 7783, 7723, 7738 et 7742 permettant la réalisation de double voire de triple traction comme dans la réalité.

- ROCO (HO) :**
- La reproduction de la famille des « Gros nez » sera poursuivie avec les séries 52 et 53. Sont annoncées, dans une livrée verte avec large bande jaune, la .5209 (63962) et la .5307 (63963, ou 69963 pour la version 3 rails) ;
 - Un wagon fermé type « Oppeln » vert , époque III (47529) ;
 - Un wagon plat type Ks en livrée B-Cargo (47752) ;
 - Un wagon type Rs avec bogies Y25 (47867) ;
 - Des voitures I6Ad et I6Bd (avec compartiment vélos) (45504 et 45505) ;
 - En préannonce, pour 2005, des « Gros nez » avec cabine flottante, ainsi qu'une autre version de la série 59 dans la gamme Hobby ;
 - En pré-préannonce pour 2006, un programme basé sur la famille de HLE des séries 21, 27, 11, et 12.

SAI (HO) : Cet artisan français spécialisé dans la « francisation » de matériels de grandes marques, et promoteur de modèles originaux, est distribué chez nous par Marantrade. Pour le marché belge, il faut citer dans le domaine sportif cycliste des voitures d'assistance de l'équipe nationale, ou d'équipes de marques, des duos de champions avec leur véhicule suiveur tels Rik Van Looy, Herman Van Springel, Eddy Merckx qui figuraient sur le stand aux côtés de Jacky Icks dans sa voiture de vainqueur aux 24 h du Mans.

- Treinshop OLAERTS (HO) :**
- Suite et fin du programme des AM 300 dites « Break »
 - Comme déjà annoncé, un nouveau programme axé sur les AM 66.
 - La sortie, tant de fois reportée, des autorails de la série 45, autrefois annoncée par le consortium O.V.B., qui a cessé son activité.

TILLIG (TT et HO) : Aucune production belge n'est annoncée pour le moment, sous l'enseigne Tillig. Sous celle de Sachsenmodelle., il est envisagé de sortir des voitures ex-allemandes (ex C4i30) (présentées antérieurement par LILIPUT et MÄRKLIN) et un fourgon ex-allemand inédit (ex Pw4ü Pr16), n° 87403 à la SNCB.

TRIX (HO) : Programme belge très pauvre, limité à la type 201 (22320).

TRIX (N) : Aucune référence belge nouvelle en 2004.

à suivre dans le Ferro Flash n° 227

Febelrail - Modèles de l' Année 2003

par Philippe Callaert

Comme d'habitude la commission « modélisme » de notre fédération a tenu deux séances d'évaluation de la qualité des modèles mis sur le marché en 2003. Le président de cette commission, Philippe Callaert, ayant établi un rapport de synthèse de ces travaux, nous avons cru qu'il valait mieux lui laisser la parole, ou plutôt le clavier . . .

Le 17 janvier, la Commission de Modélisme de Febelrail a élu pour la 13ème fois les « Modèles de l' Année », dans les nouveaux locaux du club Het Spoor à Sint-Niklaas, chaleureusement remercié pour son invitation.

Les scores atteints par tous les modèles nommés ci-après prouvent qu'un choix judicieux d'un modèle belge, sa reproduction fidèle à l'échelle et un prix attrayant garantissent le succès, même sur notre marché belge soi-disant limité.

Des petites marques ont déjà montré plusieurs fois que des phrases comme '*Il n'y a pas de marché pour des modèles belges*', '*La Belgique n'est pas assez grande pour une vente suffisante*' n'ont plus de raison d'être.

Par contre, il y a quelque chose qui ne va plus avec les prix : Mehano et Piko nous offrent des nouvelles locomotives à un prix attrayant tandis qu'un modèle re-numéroté et réédité par des grandes marques coûte presque le double !

L'année 2003 se montre une année faible dans la catégorie Wagons à Marchandises. Les scores n'atteignent pas le niveau habituel. Il y a de nouveau quelques modèles allemands simplement repeints dans une livrée belge.

Märklin nous vend le coffret de trois céréaliers de différentes sociétés ferroviaires : ceci oblige les collectionneurs de modèles belges à acheter des exemplaires d'autres réseaux dont il n'ont pas besoin. Pourquoi ne pas offrir chaque modèle séparément , ou un set de trois numéros belges ?

Roco obtient le Diplôme de **Modèle de l' Année** pour son modèle du wagon plat du type Stuttgart (réf. 47.391)

Dans la catégorie **Voitures** la situation était meilleure. LS-Models poursuit son programme de voitures typiquement belges, avec un peu de retard, et les offre maintenant avec des bogies conformes ! Via les détaillants spécialisés vous pouvez échanger les bogies des premières séries de voitures contre les bonnes versions. N'hésitez pas à les demander! (NDLR : il s'agit ici de certaines voitures I4 et I5)

Märklin mérite le diplôme du **Modèle de l' Année** dans cette catégorie pour sa **voiture pilote type M2** typiquement belge présentée dans le coffret 26530 de la rame réversible également typique. La finition et le choix du modèle lui ont valu un résultat de non moins que **96,36 %** !

Roco a enfin sorti ces 'gros nez' (**locomotives type 204**). La qualité de ce nouveau développement fera disparaître les anciennes versions d'autre marques de nos réseaux ! Les versions des '204.005' et '204.007' sont très attrayantes. La '5408' a circulé dans la version produite, bien que pendant une période courte.

Le promoteur des **Break**, Treinshop Olaerts, les a retirés de la vente suite à un problème avec les attelages. Suite à sa demande, ces modèles n'ont pas encore été jugés. Pour la première fois, un fabricant veut admettre qu'il y a eu une erreur de conception et qu'il va faire le nécessaire pour la corriger. La commission de modélisme a toujours encouragé la production de modèles conformes et techniquement parfaits, elle examinera donc les « Breaks » en 2004.

Mehano nous offre le modèle de la série 77-78, à la demande de son importateur pour la Belgique, Rocky-Rail. Nous avons attendu avec impatience leur première réalisation. Les main-courantes devraient être plus fines et plus solides (en laiton, par exemple) et l'éclairage est trop puissant (tandis que la troisième phare est trop faible) mais il n'y a pas d'autre remarque sur ce modèle. Le prototype a été copié jusqu'au dernier

détail, la vitesse est tout à fait réaliste, il dispose d'une puissance de traction énorme, il roule silencieusement, se montre très souple et il y a plusieurs numérotations disponibles. Le prix très attrayant (pour la version de base) permet d'acheter plusieurs exemplaires ce qui permet - tout à fait comme en réalité - d'imiter une double traction sur le réseau.

Mehano se voit donc attribuer le Diplôme de **Modèle de l'Année** avec un score de **96,66 %**, le meilleur score jamais atteint dans cette catégorie. Le choix judicieux d'un modèle typiquement belge, la qualité technique et la finition presque parfaite ont contribué à ce score.

Nos réseaux miniatures ont aussi besoin de **matériel de décor** typiquement belge. Il n'y a pas de manque de voitures ni de camions belges, mais des éléments spécifiques au réseau SNCB sont rares. Jocardis aimerait

résoudre ce problème avec le développement de tels éléments. Febelrail aimerait encourager ces efforts et attribue le diplôme de **Modèle de l'Année** à la firme Jocardis pour son modèle JOC 91007, la **cabine de passage à niveau moderne '39'**, un élément de décor typiquement belge.

La remise des **Diplômes de Modèle de l'Année** aux représentants des firmes gagnantes aura lieu à l'occasion de l'ouverture du 'Salon de la Maquette 2004' à Charleroi, le samedi 27 mars 2004, vers 11.00h.

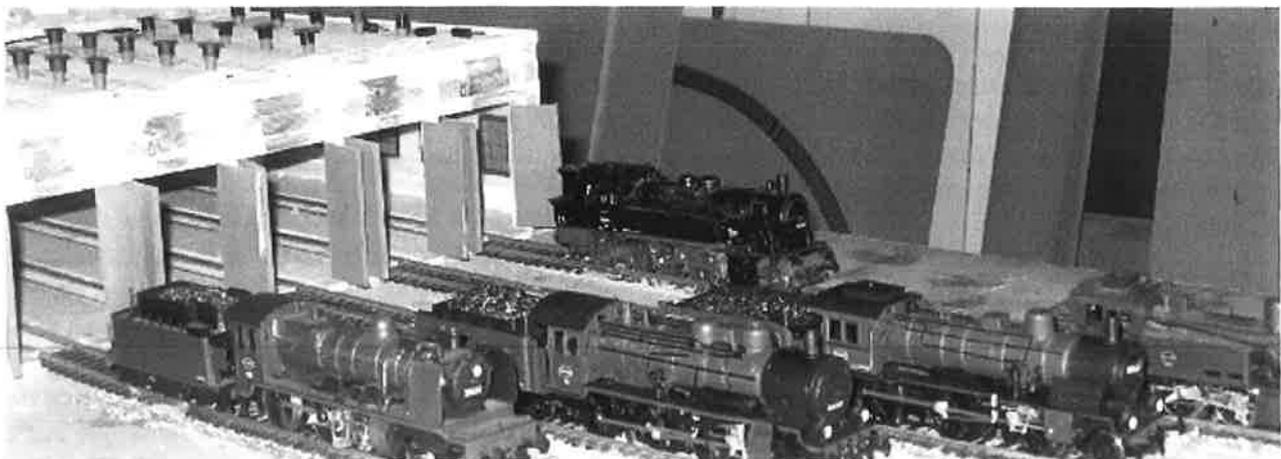
Les résultats détaillés de l'élection du **Modèle de l'Année** seront publiés dans l'**Agenda Febelrail**, et sur le site www.febelrail.be. N'hésitez pas à y laisser tous vos commentaires ou critiques, ou à les envoyer à :

Febelrail ASBL,

p/a Holle Eikaard 45, B-2550 Kontich.



*Ci-dessus et ci-dessous :
Ambiance vapeur à FSR, décembre 2003, photos Jacques Mathieu*



Quoi de neuf sur les lignes de la SNCB ?

Christian Dosogne a enquêté pour nous ...

Nouveaux wagons pour TRW

La société privée TRW (filiale de la SNCB) a commandé 75 nouveaux wagons porte conteneurs maritimes à la société française « Arbel Fauvet Rail » de Douai. Il s'agit d'un type nouveau construit suivant un cahier des charges de la société belge, désigné suivant l'UIC : Sggns, et à la SNCB : type 6432B0, immatriculé de 33 88 457 7 100 à 174.

Livré depuis août 2003, ce wagon a une masse à vide de 22,5 t et peut transporter des charges de +/- 67 t, soit une charge classique aujourd'hui de 22,5 t à l'essieu. Sa livrée est basée sur le nouveau ton de bleu adopté par TRW. Vu la diminution du trafic des remorques routières, il faut noter qu'il s'agit bien d'un wagon spécialisé pour les conteneurs et non pas d'un

wagon à poche dit « kangourou ».

A l'origine du projet, un wagon « européen » aurait du voir le jour ; fruit d'une collaboration entre TRW, Cemat (société italo-suisse) et Novatrans (F), malheureusement des différences dans les spécifications du cahier des charges, mais surtout dans les mentalités, n'ont pas permis d'aboutir : qu'il est difficile de construire une Europe ferroviaire !

A noter, pour les photographes, que, depuis le 13/12/03, TRW a transféré de FSR à Ronet son centre de formation des rames en partance pour l'étranger, avec comme conséquence la disparition des visites quotidiennes à Schaerbeek des (4)36000 de la SNCF.



Wagon TRW - Schaerbeek, novembre 2003 - Photo Christian Dosogne

De nouveaux trams pour Bruxelles

Christian Dosogne a enquêté pour nous . . .

Christian Dosogne a assisté chez Bombardier à la présentation officielle du nouvel engin

Le 30 novembre 2003, dans la plus belle salle du prestigieux Hôtel de ville de Brugge s'est tenue la séance de signature du contrat de livraison à la STIB de 46 rames de tramways de la famille « FLEXITY Outlook » de Bombardier

Il est important de noter que pour la toute première fois, il ne s'agit pas d'un projet « sur plans » ni d'un prototype « belgo-belge », mais bien du choix d'une technologie éprouvée : ces trams modernes, à plancher bas intégral, sont en effet déjà en service à Linz (A), à Lodz (PL) et ont été commandés pour Genève (CH) et pour Eskisehir (TK).

L'événement était suffisamment important pour que Monsieur Pierre Lortie, Président et Chef de l'Exploitation de Bombardier Transport fit le déplacement depuis le Canada jusqu'à Oostende à bord de son jet privé (Bombardier, lui aussi, . . .).

Elément nouveau, ce contrat comprend non seulement

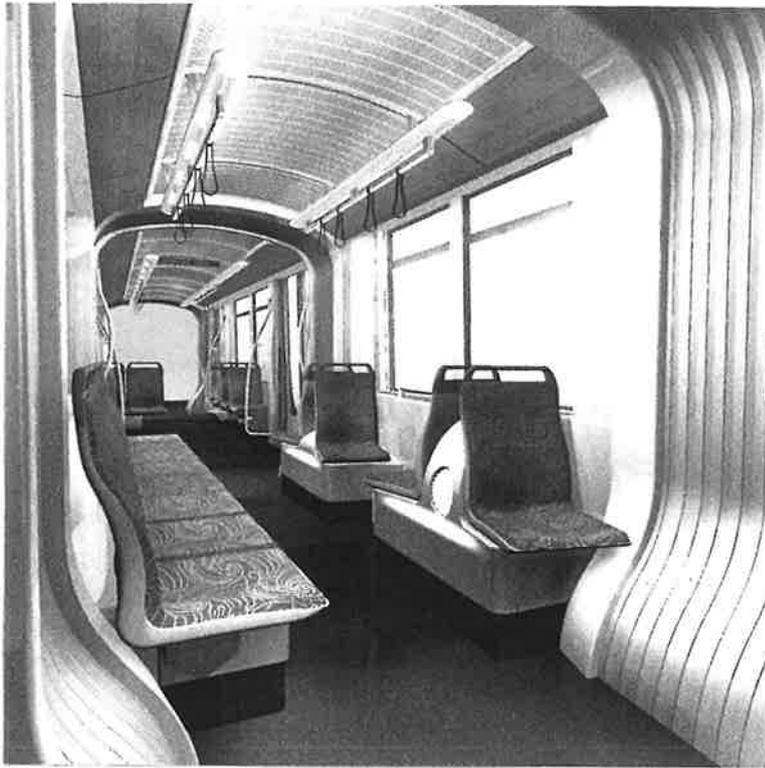
la livraison, mais aussi la révision et la maintenance corrective des bogies et de l'équipement de propulsion des véhicules pendant une période de quinze ans. La valeur totale du contrat s'établit à environ 125 millions d'euros, dont 106 pour les véhicules et 19 pour les services. La livraison de ces tramways s'étendra de juin 2005 à février 2007.

L'accord stipule que la STIB a la possibilité de commander d'autres lots d'un minimum de 10 véhicules de la gamme Flexity pendant une période de cinq ans. La STIB songe en effet, dès à présent, à la suite de son programme de renouvellement du matériel roulant, qui concernera les séries 7700 et 7900.

Ce genre de clause est important, car les règles européennes exigent, pour éviter les préférences nationales, que tout appel d'offres dépassant un certain montant fasse l'objet d'une procédure ouverte à l'Europe, ce qui, si l'on ne prend pas de précautions au stade du contrat initial, oblige à rouvrir le dossier à la concurrence au risque de ne pas permettre une standardisation du matériel. Pour être concret, faute



*Photos de la maquette d'une rame Flexity Outlook en version « courte ». La mise en situation est fictive.
Documents : dossier de presse établi par Bombardier*



Vue intérieure d'un T3000

de cette précaution, la SNCB ne pourra augmenter son parc de HLE série 13 sans nouvel appel d'offres.

Le contrat de livraison porte sur 27 tramways de cinq modules, d'une longueur de 32 m (T3000), et sur 7 tramways de sept modules, d'une longueur de 43 m (T4000). La version courte offre une capacité totale de 184 passagers, dont 54 places assises, tandis que la version longue offre un espace pour 258 passagers, dont 78 places assises. Dans chaque véhicule, un emplacement est réservé pour les personnes à mobilité réduite.

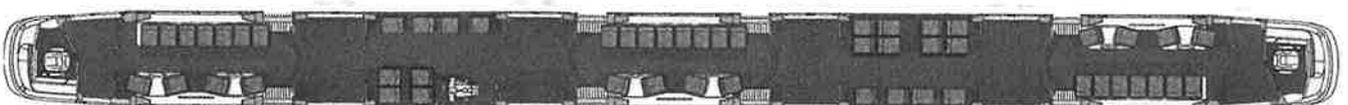
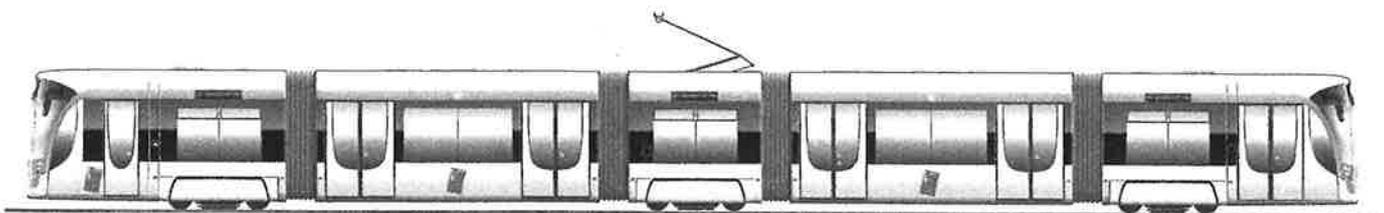
La STIB a voulu apporter une plus-value émotionnelle au renouveau de son matériel roulant : le cabinet de consultants ENTHOVEN Associate Design a été chargé d'en étudier l'esthétique générale, le choix des matériaux de finition, les combinaisons de couleurs et les

détails conviviaux en s'inspirant, autant que le contexte le permette, du style art nouveau dont Bruxelles fut l'un des berceaux. En termes imagés, faire passer un message valorisant avec un coup d'oeil sur le passé, et un regard sur l'avenir.

L'inspiration moderne de l'intérieur des véhicules fait appel à l'argenté, au cuivre, au laiton, au bois, et au cuir. Les peintures seront métallisées, les surfaces boisées importantes, le choix d'un matériau de recouvrement aux motifs Art Nouveau ou en cuir, et un système d'éclairage innovant contribueront à rendre l'atmosphère élégante et agréable. L'éclairage largement indirect se veut apaisant et l'utilisation au plafond de panneaux modulaires créera un rythme qui réduira l'effet «tunnel» que l'on pourrait ressentir.

Sur le plan du confort, la qualité du roulement a été améliorée par l'utilisation d'axes fixes, plutôt que de roues indépendantes, pour garantir une meilleure stabilité latérale. Parallèlement, les masses non suspendues ont été réduites en montant les moteurs entre les roues. Il en résulte un meilleur confort par une réduction du bruit et des vibrations, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des voitures.

Bombardier entreprendra la fabrication des véhicules principalement dans ses installations de Brugge, à l'exception des bogies qui seront produits dans son usine de Siegen (D), et de l'équipement de propulsion dans celle de Mannheim (D).



Compte rendu de l'activité de Watermael-Boitsfort

par Paul Steckelmacher

Comme annoncé précédemment, et à la demande de Monsieur X. Baeselen, échevin de l'instruction publique de la commune, les quatrième journées didactiques destinées aux enfants des écoles se sont déroulées du 9 au 13 février 2004. Cette activité s'est tenue dans les salons de la Maison Haute, face à la maison communale.

Ces journées s'adressaient cette année non seulement aux 3^e années fondamentales ainsi qu'à trois classes de 3^e maternelle de la commune. Pour la première fois, l'échevin avait invité également les écoles libres de Watermael-Boitsfort.

Chaque visite commençait par un historique des moyens de communication ferroviaire, présenté par le soussigné, pour passer ensuite à la nécessité de créer un réseau RER. N'oublions pas que Watermael-Boitsfort est directement concernée par ce problème de par la ligne 161 qui la traverse, ligne qui devrait normalement être mise à 4 voies.

Les questions fusèrent, souvent intelligentes ce qui entraîna parfois des échanges très positifs.

Pour la seconde partie de l'activité, consacrée au modélisme, nous avons développé l'ancien réseau des PPT, actuellement racheté et géré par Christian N. Contrairement aux années précédentes, nous avons fait circuler des rames de divers pays et notamment de France, d'Allemagne, d'Espagne et de Belgique.

La démonstration n'a pas seulement consisté à faire circuler des trains sur le grand réseau. En effet, nous disposons d'un petit réseau sur lequel les enfants sages ont pu faire circuler eux-mêmes une rame de marchandises avec des manoeuvres en gare de formation. Ce réseau étant compatible avec une commande numérique, Christian N. n'a pas manqué de faire une démonstration de cette technique avec grand succès auprès des

enfants mais aussi auprès du corps enseignant. Parallèlement, Jacques 3 a fait des démonstrations de commande digitale sur son réseau Märklin qu'il avait eu la gentillesse d'amener pour compléter l'activité de démonstration.

Terminons pour signaler que l'après-midi du mercredi fut consacrée à une porte ouverte qui a vu défiler de nombreux visiteurs très intéressés par les activités de notre club.

De l'ancienne équipe des PPT, ne subsistaient qu'Armand, Jacques N. et Paul S. Heureusement que des renforts ont permis de gérer une circulation souvent importante. Citons André 3, Jacques 3, Eric P., Jean-Pierre 2 & 3, sans oublier Victor L. qui a fait l'effort de venir nous rejoindre, et surtout Christiane, la





Ci-dessus : le maître en pleine action . . .

Ci-dessous : après l'observation des réseaux, la leçon de dessin (Photos Armand Thonet)



compagne de Christian N.. En ce qui concerne le montage du réseau, nous avons pu compter sur Jacques M, Marc H. Charles T., Christiane et Christian N et enfin Pierre L..

Ce furent de bien belles journées de par le contact avec notre jeunesse qui semble très ouverte à acquérir de nouvelles connaissances. Par ailleurs, il faut dire que les enseignants ont collaboré de façon étroite non seulement en veillant à une bonne discipline lors des

visites mais aussi en préparant les enfants à l'exposé et en leur faisant poser des questions judicieuses.

Il serait souhaitable de pouvoir répéter ce genre d'activité dans d'autres communes par exemple.

Il faut cependant exprimer un bémol aux commentaires optimistes qui précèdent : sauf notre président et les membres désignés ci-dessus, nous n'avons reçu la visite d'aucun autre membre du club. Dommage !!!

Section de Bruxelles : Rapport de l'A.G. 2004

Vingt et un membres effectifs ont tenu à assurer par leur présence leur souci de manifester de l'intérêt au fonctionnement de notre club. Comme de coutume quelques épouses vinrent assurer les troupes de leur support moral

Le bref rapport du président mit en évidence les activités de l'année : à l'extérieur, l'animation au profit des écoles de Watermael-Boitsfort, qui grâce à notre ancien vice-président/trésorier, Paul S., tend à devenir récurrente, et, en interne, le recentrage sur nos locaux de FSR suite au retrait de l'autorisation de fréquenter « La Ruhe ». Il évoque le travail de construction des réseaux, en souhaitant que les possibilités de circulation déjà acquises en « 2 rails » ne fassent pas oublier qu'il reste quelques aménagements et un grand travail de décoration à accomplir. Le secrétaire fut bref, n'ayant pas de problème particulier à évoquer. Le rapport du trésorier fut positif, au sens propre du terme, puisque les recettes furent supérieures aux prévisions, et les dépenses moindres, ce qui permet d'envisager un exercice 2004 moins spartiate, pour autant que les recettes des cotisations atteignent le niveau escompté. C'est donc sans réserve que l'assemblée donna décharge au trésorier pour la gestion comptable de l'exercice 2003.

Les élections statutaires furent simples, Paul Marchal et Eric Poussart, seuls candidats, se succédant à eux-mêmes pour un mandat de deux ans. La candidature de Jean-Pierre Story, en tant que bibliothécaire fut accueillie avec un intérêt unanime.

L'échange de vues qui suivit la partie statutaire de l'A.G évoqua des questions et suggestions sur lesquelles notre comité devra se pencher lors de sa prochaine séance. Nombre de celles-ci concernent notre trop grande discrétion :

- Veiller à mieux faire connaître le club, notamment lors de manifestations telles des bourses spécialisées (Woluwé, ou autres) incitant les amateurs à venir « rouler chez nous », par le biais d'une présence à une table si ce type de propagande est permis, ou par des prospectus.
- Adresser une lettre aux membres passifs ou récemment démissionnaires pour leur annoncer que

« l'on roule » à FSR, et que leur présence un mercredi soir serait une façon de rétablir un contact, sans engagement. Cette lettre pourrait être signée collectivement. Autre remarque : mieux utiliser le Ferro-Flash pour vanter auprès des membres l'activité à FSR, photos à l'appui.

- Utiliser le site internet de Claude Bonaventure pour mieux faire connaître le club.
- Faire également appel, pour mentionner nos activités, aux supports qui nous sont offerts : TMM, Agenda Febelrail, etc.
- Refaire un référendum permettant de mieux connaître les désirs actuels de nos membres : échelle préférée, choix de la technique 2 ou 3 rails, mode d'exploitation, etc.
- Sur le plan sécurité certains membres souhaitent être informés quant à la portée des assurances souscrites, et sur la possibilité de rétablissement d'un raccordement téléphonique dans le local.

En ce qui concerne les réunions « réseaux » des mercredis et de certains samedis, les points suivants ont été évoqués :

- Accord pour l'organisation d'activités thématiques, mais insistance pour qu'elles soient clairement annoncées (F.F., mais aussi affichage au local !)
- Rétablir un rôle de responsable du local lors des réunions (ouverture, ordre général et clôture) à afficher au local.
- Limiter les soirées à 22h30, le bar fermant à 22h15.
- Envisager des échanges d'activités avec d'autres clubs bruxellois, tel que l'Echelle.

Enfin, Paul Steckelmacher fait le point de l'organisation en février de l'activité au bénéfice des écoles de Watermael-Boitsfort, et un tableau de service des participants à cette manifestation est présenté à tous les membres présents.

La séance officielle est levée à 22h.

En tant que rapporteur de l'A.G.,

Guy

Les mémoires candides d'un bruxellois ordinaire (de Jean d'Osta)

par Paul Steckelmacher

Jean d'Osta est né en 1909 et est décédé en 1993. Il est mieux connu sous les pseudonymes de Jef Kazak sous lequel il a tenu une chronique hebdomadaire dans « Vlan » et de Virgile sous lequel il écrivait dans le défunt « Pourquoi Pas ? ». Il utilisait un savoureux langage qui était un mélange de français et de bruxellois.

Pour ses enfants, il a écrit ses mémoires sous le nom de « Mémoires Candides d'un Bruxellois ordinaire ». Il en a tiré une copie pour chacun d'eux. C'est au départ d'une de ces copies que les enfants ont décidé de publier un livre destiné au public.

Ces mémoires couvrent pour ainsi dire le XXe siècle. Nous assistons à la transformation de Bruxelles mais surtout d'Uccle, Forest et Saint-Gille. Il nous y décrit ses relations avec sa famille, ses jeux et ses amours.

Un des premiers chapitres du livre décrit ce que ressent ce jeune garçon au-dessus des voies desservant la gare du Midi. Ce chapitre dépeint les visites « protocolaires » qu'il faisait avec sa mère aux membres importants de sa famille, les tantes, les oncles et surtout Bon-Papa. Je voudrais vous en extraire un large passage.

« Bon-Papa habitait alors un petit appartement dans une haute maison, 194 rue Bara à Cureghem. Pour aller chez lui, il fallait traverser, au bas de la rue Théodore Verhaegen, les voies du chemin de fer (qui était encore au niveau de l'avenue Fonsny) et ensuite la Senne (qui n'était pas encore voûtée hors du pentagone urbain). Une passerelle métallique enjambait le chemin de fer à bonne hauteur. L'escalier de cette passerelle était pour moi une sorte de montée vers un paradis ferroviaire. On y jouissait d'une vue panoramique sur un éventail de voies où les locomotives s'agitaient en tous sens sous un panache de vapeur blanche Je courais d'un bout à l'autre de la passerelle pour me livrer à mon jeu délicieux : repérer les trains qui arrivaient du sud ou ceux qui démarraient de la gare, calculer par quelle voie ils rouleraient sous ma passerelle et me poster au bon endroit pour être baigné de la vapeur de la locomotive.

Il y avait des locomotives avarées (notamment celles qui venaient de Charleroi et qui avaient déjà amorcé leur freinage) ; il y en avait des prodigues (surtout les

grosses qui accéléraient et haletaient après leur départ de la gare) ; il y avait des propres, des sales, des charbonneuses, des odoriférantes, des irrégulières, des traîtresses (celles qui brusquement coupaient leur vapeur au moment de passer sous moi). Et il y avait aussi des fraîches et des chaudes. Et oui, vous qui n'avez jamais flirté avec les locomotives, vous ne pouvez savoir combien leurs panaches pouvaient avoir des températures différentes selon toutes sortes de circonstances physiques dont mon jeune âge n'avait cure. En tout cas, mon expérience personnelle, hautement spécialisée, me permet d'affirmer que cette vapeur en décompression, rapidement refroidie au contact de l'air, ne m'a jamais vraiment brûlé....., tout au plus ai-je eu parfois de minimes brûlures ponctuelles provoquées par quelque poussière de charbon collée à la peau... C'était mon nirvana, ma drogue.

.... la passerelle à peine franchie, le chemin de Bon-Papa avait un autre centre d'intérêt : le moulin à eau appelé *Nieuwmolen* dont la grande roue entraînée par le cours de la Senne tournait bruyamment à quelques pas du chemin de fer. Pour pouvoir traverser la rivière sur le pont étroit qui appartenait au meunier, il fallait lui payer une redevance de deux centimes (ou une *cenne*) par personne.

... le petit pont du *Nieuwmolen* était le dernier pont à péage de l'agglomération bruxelloise. Il était connu sous le non *Halfcentenbrug* (pont de la demi-cenne) parce que pendant très longtemps, la redevance avait été d'une demi-cenne, c'est-à-dire d'un demi-centième de florin. Notre ancien florin valait deux francs et le peuple a gardé jusqu'aux années 1920-1930 l'habitude de compter en cennes ou cents plutôt qu'en centimes..... Le péage fut définitivement supprimé en 1921, alors qu'il avait déjà atteint le taux astronomique de cinquante centimes. ».

Je vous convie de lire ce livre surtout si l'ambiance du Bruxelles ancien vous rappelle quelques souvenirs agréables.

Bibliographie : Jean d'Osta ; Mémoires candides d'un Bruxellois ordinaire – 306 pages – Quelques illustrations – Edité par Racine

Assemblée générale du 16 janvier 2004

J.L. Francq – Rapporteuse : Claire Karpinski

Les membres actifs se sont retrouvés à l'occasion de cette assemblée générale ; deux absences justifiées : Patricia De Nutte, trésorière, retenue par ses obligations professionnelles et Etienne Josse, secrétaire démissionnaire du comité.

La réunion commence par un mot de remerciement de notre président d'honneur, particulièrement sensible aux marques de sympathie témoignées par ses amis du CFC, après la disparition brutale d'Eliane, sa compagne, témoignages tout à fait normaux, entre amis, et vis à vis d'une charmante personne bien trop tôt disparue et qui avait marqué un réel intérêt pour la passion de Pierre... qui est aussi la nôtre.

Vient alors la présentation du bilan financier par le président, remplaçant à ce propos sa trésorière d'épouse. Les comptes avaient été vérifiés auparavant par Maurice Demaerschalck et Jacques Neirinck, réquisitionné pour la circonstance.

Le bilan 2003, toujours aussi bien présenté, est admis à l'unanimité. Une remarque de la trésorière : le côté frileux des investissements au niveau des réseaux HO. Le message est certainement bien passé !

Comme chaque année, une partie du comité est automatiquement démissionnaire, avec, bien entendu, une possibilité de réélection.

Président et trésorière sont d'accord pour reprendre un mandat, avec les réserves d'usage de votre serviteur, qui dispose de peu de temps libre... en attendant sa (prochaine ?) Retraite.

Comme vous pourrez le constater en annexe, il manque un(e) trésorier(e) adjoint(e) qui s'occuperait plus précisément des transactions en liquide (caisse bar, menues dépenses de fonctionnement...)

En outre, l'effort est porté sur une certaine spécificité des «g.o.» dans des domaines bien précis, avec une réelle autonomie : section zero, vapeur vive, information...

Nous accueillons donc de «nouveaux responsables» ; en fait, nous officialisons... ce qu'ils faisaient déjà !

Diverses propositions sont ensuite lancées, pour une

meilleure information relative au club et ses activités : publicité plus marquante et bien structurée. Marc Wautelet, webmaster, nous présente le site CFC qui, il faut l'avouer, a de la g... !

Dans ce domaine, on veillera à être attentif à l'utilisation abusive du nom et du sigle CFC tant sur le plan électronique, qu'au niveau des contacts écrits et verbaux.

On insiste aussi sur l'accueil des visiteurs, la convivialité. Chacun peut venir avec son matériel, « sans honte »

La bibliothèque est toujours en veilleuse ; un échange de locaux est espéré avec le Cercle d'Histoire (chacun se retrouverait dans un seul bâtiment, avec tous les avantages que cela implique). Nous avons reçu un accord oral et attendons la confirmation écrite de la ville.

La parole est alors donnée aux « responsables des sections »

Jacques Vandormael accompagné de Jean Delbègue présente son projet pour cette échelle ; les réunions auront lieu d'abord à la Gare-Musée (voir programme) avant de se généraliser à la place Caffet ; en effet, l'endroit est idéal pour envisager la construction de ce réseau et ensuite la circulation à cette échelle... mais nécessite quelques aménagements.

Pol Karpinski envisage les circulations futures sur le réseau à la Crèche de Houdeng. L'expérience positive en 2003 est particulièrement encourageante ; dès à présent des dates sont prévues et des agrandissements du réseau proposés. Une demande sera adressée à la ville de La Louvière en ce qui concerne l'entretien du parc ; jusqu'à présent, les services concernés ont toujours donné suite à nos sollicitations. Pierre Hautefin aimerait développer l'écartement 5 pouces déjà présent sur le site. Une équipe de force réunissant les deux personnes citées ainsi que Debliquit père et fils est chargée de la concrétisation des projets.

Jean Boudart et Christian Gauthier se penchent alors sur la problématique de notre participation aux expositions.

C'est une vitrine pour le club, avec la possibilité d'enrôler des nouveaux membres... mais il est parfois

difficile d'obtenir une équipe fiable pour assurer ces sorties, qui se sont révélées parfois...hasardeuses. Conclusion : il faut faire un choix...

Divers projets destinés à faire connaître le club... et à obtenir des subsides sont alors envisagés, ainsi que des jumelages avec d'autres clubs : exemples : avec un club néerlandophone, ce qui serait facilement envisageable, vu nos très bons contacts après la journée consacrée au zerO et les participations aux expositions de Blankenberge, ou même avec le club de vapeur vive à Folino (Italie)

Une fois de plus, le nuage de l'ASBL plane au-dessus de l'assemblée ; il faudra sans doute bien y passer...

Enfin, il sera question des animations en gare, snobées parfois. La raison : trop d'ouvertures – vendredi soir,

samedi ou dimanche pour les ateliers, dimanche complet pour les animations... - qui font que chacun est amené à faire un choix : il n'y a pas que le CFC dans la vie.

Pourtant, ces ouvertures au public sont vitales : on peut toujours en espérer une rentrée d'argent substantielle... et c'est en outre une vitrine, susceptible de nous amener de nouveaux adeptes, comme les expositions extérieures.

La solution : rationalisation. Le matin sera consacré à un atelier ou une mini bourse d'échanges, accessible aux membres et aux amateurs en général. Suivra un dîner convivial. L'ouverture au public sera limitée de 14h à 18h.

Le premier dimanche de mars sera un très bon test.

Informations ferroviaires

La Conférence Européenne des Horaires (CEH), quelques souvenirs personnels

Entretiens avec Pierre Vankeer, recueillis par Guy Bridoux.

La CEH, organisation internationale dont le siège est à Berne, oeuvrant dans l'orbite de l'U.I.C., a été plusieurs fois évoquée dans cette publication à l'occasion d'articles évoquant les liaisons internationales Paris-Belgique, et, plus récemment, la disparition des auto-trains.

Elle a pour objet de coordonner les liaisons internationales. En particulier elle détermine, sur une base de consensus, les horaires, les périodes d'exploitation, les conditions de circulation et les compositions de tous les trains internationaux. Les réunions plénières, annuelles, se déroulaient à l'automne précédant la saison d'été considérée, rencontres généralement précédées d'une réunion préparatoire à Paris.

Notre membre Pierre Vankeer, qui a fait toute sa carrière à la SNCB, a participé à l'activité de cette organisation, et a souhaité nous faire part de quelques souvenirs à ce propos.

Entré à la SNCB en 1956, Pierre, affecté initialement au service « marchandises », a rapidement noué des contacts avec ses collègues du service « voyageurs », afin de disposer des protocoles des séances plénières de la CEH, et d'évaluer l'évolution prévue du trafic « voyageurs » avant la publication des horaires officiels. Très rapidement, il a su ainsi se rendre compte de la mesquinerie qui pouvait affecter ces débats, et conduire à des compromis parfois boiteux entre les compagnies participant à ce forum européen.

Il est clair que la création par la SNCB des « auto couchettes express » en 1956, suivie des TEE (TransEuropExpress) en 1957 à l'initiative, rappelons le, de Monsieur Den Holländer (NS), et l'électrification de Paris-Bruxelles, en 1963, avaient des répercussions sur les autres trafics, et notamment celui des marchandises empruntant les mêmes lignes. Les excellents contacts noués avec ces collègues permettaient ainsi à Pierre d'anticiper les évolutions de l'exploitation.

En 1977, Pierre fut muté au service « voyageurs » en tant que chef de la division « marketing », ce qui lui donna l'occasion de participer aux réunions internes de préparation, d'abord, puis ensuite, en 1979, à la réunion de Paris. Il pouvait ainsi épauler le collègue de l'exploitation qui dirigeait la mission à la CEH, et assurer la liaison avec la « Conférence des Tarifs Voyageurs » (CEV) où il siégeait par ailleurs. Laissons lui la parole :

« Entre les lignes des documents qui m'étaient transmis, il devenait possible de comprendre les compromis parfois boiteux auxquels aboutissait ce grand forum européen. Ce qui me surprit le plus lorsque je fus sur le terrain, c'était la mesquinerie dont faisait preuve certains réseaux, ainsi que des propositions aberrantes ou des objections non justifiées. Un exemple : les ÖBB avaient supprimé une desserte locale entre Passau et Linz et proposaient en compensation d'ajouter six arrêts à l'Oostende-Wien Express entre ces deux villes, allongeant le parcours de 30 minutes, et perdant ainsi le bénéfice de la récente électrification. Je me permis de demander à mon collègue autrichien s'il ne fallait pas requalifier le train en Personenzug, appellation locale des omnibus. Un autre : la SNCB souhaitait créer un See-Express vers les lacs autrichiens, ce fut refusé par la DB pour cause de rentabilité réputée insuffisante, sans autre justification.

Malgré les difficultés rencontrées, mon adjoint De Coster, aujourd'hui décédé, et moi-même tentèrent au début des années 80 ; d'améliorer les liaisons avec Rome en substituant aux deux trains existants un dispositif à trois trains articulé comme suit :

Un express Bxl-Lx-Strasbourg-Basel-Bologna-Firenze-Roma, évitant Milano Centrale pour arriver à destination avant 10h. Ce fut accepté, mais, pour faire une économie, on fusionna ce train avec l'Edelweiss sur le parcours Bxl-Basel. A nos yeux donc, un demi-succès. Un deuxième express devait classiquement relier Bruxelles à Milano, mais avec cette fois un prolongement jusqu'à Venise. Enfin, le troisième train partait plus tard dans la soirée avec pour objectif premier d'acheminer via un arrêt matinal à Basel les voitures à destination des régions touristiques suisses. Je quittai ce service en 1987, pour prendre en charge le département des concessions, et, ensuite, tous les problèmes associés aux relations avec l'UIC. En 1992, je fus poussé à la retraite, prenant ainsi de la distance avec ce qui fut un épisode passionnant de ma carrière.

Aujourd'hui, plus de trains Bruxelles-Rome ou Bruxelles-Milano, plus de Flandres-Riviera vers la côte d'Azur, et plus d'Auto-Trains. A présent la CEH s'occupe de trouver des sillons pour les Thalys sur l'axe PBKA, pour les Eurostar vers Londres, et pour les quelques TGV qui nous relient à Nice, Marseille Bordeaux, et Perpignan.

La haute direction de la SNCB l'a déclaré : les trains de nuit n'ont plus d'avenir au départ de la Belgique. C'est une suite entre autres de la libéralisation des autocars long-courriers, et de la prolifération des compagnies aériennes low-cost ; c'est aussi la fin d'une époque.

Mais le rail n'est pas mort pour autant : il vivra sur d'autres bases. »

Agenda

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 mars

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.

Vendredi 5 mars

CFC / Centre

Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Dimanche 7 mars

CFC / Centre

de 10 à 12 h, atelier modélisme:
le montage des kits métalliques, leçons de soudure
à 12h : repas convivial, spaghetti maison (6€)
de 14 à 18 h à la gare-musée : animation mensuelle
La traction DIESEL

Bourse ADLER

de 11 à 16 h, à Köln (D), Gürzenich ; Martinstr.

Namur toy show

De 9h à 13h30, Bourse d'échanges au Collège Notre-Dame de la Paix à Erpent. Accès par la sortie n°15 de la E411. Info : 02 733 49 22

Mercredi 10 mars

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.

Vendredi 12 mars

CFC / Centre

Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

C.F.F.L.

à 20 h, au centre culturel de Froidmont à Rixensart :
« Nostalgie diesel à Haine St.Pierre », par Claude Defechereux

Dimanche 14 mars

Hobby-Rail

Bourse ferroviaire de 9 à 13 h, Salle STAR, De Brouwerestraat à Vilvoorde

Mercredi 17 mars

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.

Vendredi 19 mars

CFC / Centre

Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

CFC / Bruxelles

Réunion mensuelle à FSR : à partir de 20 h .
Guy Radelet nous entretiendra des projets de R.E.R.

Samedi 20 mars

P.F.T.

Voyage Bruxelles-Luxembourg en voitures KA : Parade de «Gros Nez»

Samedi 20 et dimanche 21 mars

Vercauteren

Ventes aux enchères Catalogue disponible dès le 10/03 sur
www.veiligenvercauteren.be Info. : 052 20 33 03

Mercredi 24 mars

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.

Vendredi 26 mars

CFC / Centre

Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Mercredi 31 mars

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.

Vendredi 2 avril

CFC / Centre

Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

C.F.F.L.

à 20 h, au centre culturel de Froidmont, à Rixensart :
« Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine », par Michel Liégeois

Samedi 03 et dimanche 04 avril

Asbl OVMV

Exposition annuelle et bourse de 10 à 18 h, à Alost, Tragel, 6d. Réseaux N, H0 et 0, camions téléguidés, etc. Info : 0497 54 49 97

Dimanche 4 avril

CFC / Centre

de 10 à 12 h :atelier modélisme, mini bourse d'échanges
de 14 à 18 h à la gare-musée :
Journée du modélisme (train, auto, avion, bateau), circulations Märklin

L.M.T.C.

34^{ème} bourse ferroviaire de 9 à 13 h, salle « de Roosenberg »,
Zoet Water, Oud-Heverlee

<u>Mercredi 7 avril</u>	CFC / Bruxelles	Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.
<u>Vendredi 9 avril</u>	CFC / Centre	Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée
<u>Mercredi 14 avril</u>	CFC / Bruxelles	Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.
<u>Vendredi 16 avril</u>	CFC / Centre	Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée
	CFC / Bruxelles	Réunion mensuelle à FSR : à partir de 20 h .
<u>Samedi 17 et dimanche 18 avril</u>	P.T.V.F.	Fête de la vapeur : ouverture de la saison 2004 au parc du Bempt à Forest
<u>Dimanche 18 avril</u>	B.V.S.	Journée du patrimoine (Flandre)
<u>Mercredi 21 avril</u>	CFC / Bruxelles	Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.
<u>Vendredi 23 avril</u>	CFC / Centre	Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée
<u>Vendredi 23 au dimanche 25 avril</u>	A.C. Salzinnes	A.C. Salzinnes Portes ouvertes à l'occasion de son centième anniversaire.
<u>Dimanche 25 avril</u>	Bourse ADLER	de 11 à 16 h, à Köln (D), Gürzenich, Martinstr.
<u>Mercredi 28 avril</u>	CFC / Bruxelles	Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.
<u>Vendredi 30 avril</u>	CFC / Centre	Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée
<u>Samedi 1 mai</u>	Bourse ADLER	de 11 à 16 h, à Bonn-Bad Godesberg, Stasthalle, Koblenzer Str.80
<u>Dimanche 2 mai</u>	CFC / Centre	de 11 à 19 h à la crèche, chaussée Houtart à Houdeng : <u>Circulations « vapeur vive »</u>
<u>Mercredi 5 mai</u>	CFC / Bruxelles	Réseaux de FSR : à partir de 19 h , on travaille et on roule.
<u>Vendredi 7 mai</u>	CFC / Centre	Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée
<u>Samedi 8 mai</u>	PFT / St.Ghislain	de 9 à 17 h, bourse d'échanges de la section modélisme. Info : 065 45 74 12
<u>Dimanche 09 mai</u>	Hobby-Rail	Bourse ferroviaire de 9 à 13 h, Salle STAR, De Brouwerestraat à Vilvoorde
<u>Vendredi 21 mai</u>	CFC / Bruxelles	à 20 h, réunion mensuelle. « La Suisse, en 1997 » par Michel Liégeois.
<u>Dimanche 30 mai</u>	Bourse de l'A.T.A.	Bourse ferroviaire de 9 à 13 h au fort de Merksem (accessible par tram n°3). Info : 03 644 96 44

Cotisations

Comme chaque année, quelques distraits ont oublié, à ce jour, de renouveler leur cotisation. Celle-ci étant la principale source de financement de nos activités, nos trésoriers insistent pour que les retardataires s'exécutent sans autre délai.

Les divers montants et comptes sont repris en page 2

Ce rappel sera le dernier, car, conformément à nos statuts, les membres non en règle de cotisation au 15 avril 2004 seront considérés comme démissionnaires et, en conséquence, ne recevront pas le Ferro Flash n° 227 expédié fin avril.

Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi

Sur rendez-vous

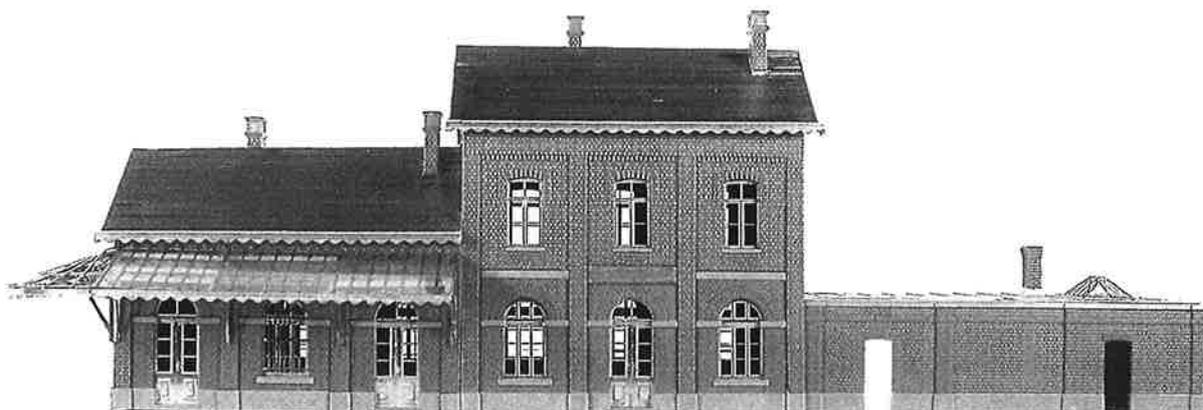
Avenue de Hinnisdael 11

1150 Bruxelles

Téléphone : (02) 779 02 81

PB Messing Modelbouw

Tel & Fax : + 32 (0)3 353.24.10
e-mail : info@pb-messingmodelbouw.com
pbmessingmodelbouw@skynet.be
pbmodels@hotmail.com
voir également : www.pb-messingmodelbouw.com



Dans notre assortiment : superdétaillage de la gare Kibri

s.p.r.l. Jocardis

Trains & Trams Miniatures
Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocardis.be>

E-mail: webmaster@jocardis.be

Tél.: 0032 - (0)2 / 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2 / 395.61.41

BIENTÔT

En collaboration avec:



Photo Calend. Ediblanchar/PFT

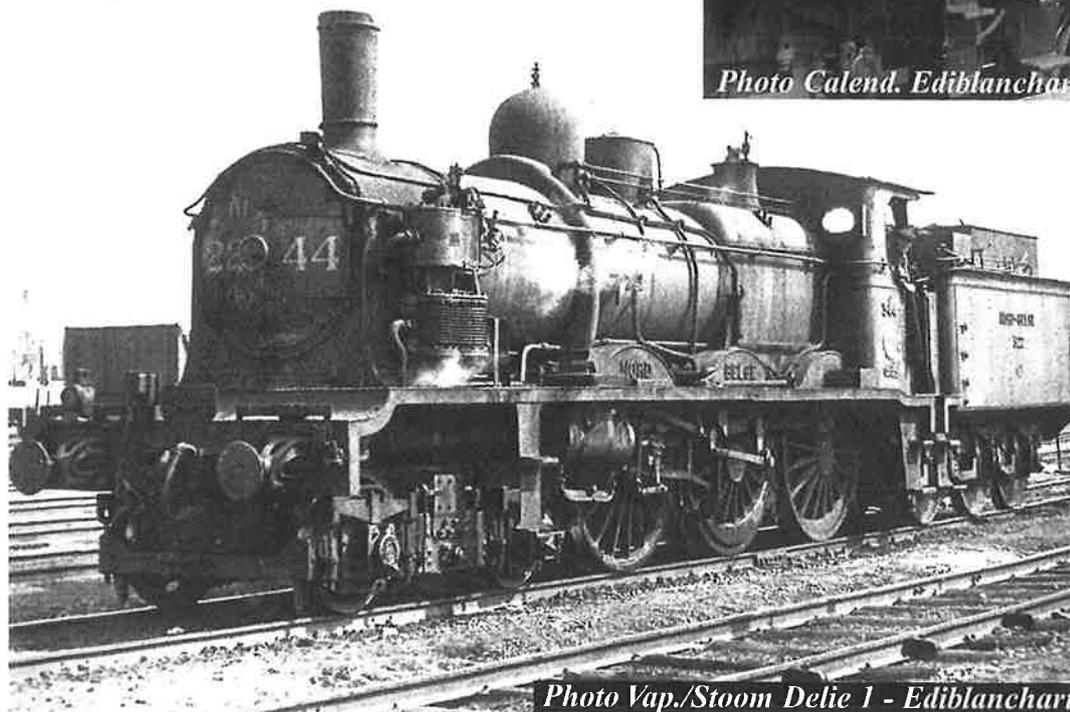


Photo Vap./Stoom Delie 1 - Ediblanchar

KIT

DE LA LOCOMOTIVE
type 22 SNCB
(22001 à 22034)

EX SÉRIE
321 À 362
du Nord-Belge

Accurail – AKU – Albedo – Arnold – Artitec – Athearn – Atlas – Auhagen – AWM –
Bachmann – Baumann – Bec-Kit – Bemo – Berka – Brawa – Brekina – Brunot Moret –
Busch – Calscale – Concor – DJH – D+R – Dremel – DS – Electrotren – Euro-Scale –
Evergreen – Faller – Faulhaber – Ferivan – Fleischmann – Frateschi – Fulgurex – Gauge-
master – Geco Model – Gera Nova – Gunther – Gutzold – Hag – Haxo – Heki – Heljan –
Herpa – Herkat – Hödl – Hornby – Humbrol – Igra – IHC – IMU – Jocardis – Jordan –
Jouef – Kadee – Kato – Keystone – Kibri – Klein Modellbahn – Lemaco – Lenz – LGB –
Life Like – Liliput – Lima – LS Models – Lux Modellbahn – Märklin – M+D – Mehano –
Merkur – Microscale – Microtrain – MZZ – Noch – NMJ – NWSL – Obsidienne – Peco –
Perl Modell – Piko – Plasticard – Pola – Preiser – Precision Scale – Proto 2000 – Prox-
xon – Rietze – Rivarossi – Roco – Romford – Roskoph – Roundhouse – Sachsenmodelle –
Schneider – SES – Seuth – Sommerfeldt – Spieth – Spörle – STL Models – Symoba – Til-
lig – Titan – Trident – Trix – Uhlenbrock – Uhu – Unimat – Viessman – Vollmer – W&H –
Walthers – Weinert – Wiking – Williams – Woodland Scenics – ...

HEURES D'OUVERTURE:

FERME LE LUNDI

MARDI ET MERCREDI	09H30 – 12H00 14H00 – 18H00
JEUDI	14H00 – 18H00
VENDREDI ET SAMEDI	09H30 – 12H00 14H00 – 18H00
DIMANCHE	10H00 – 12H00

Jocardis