

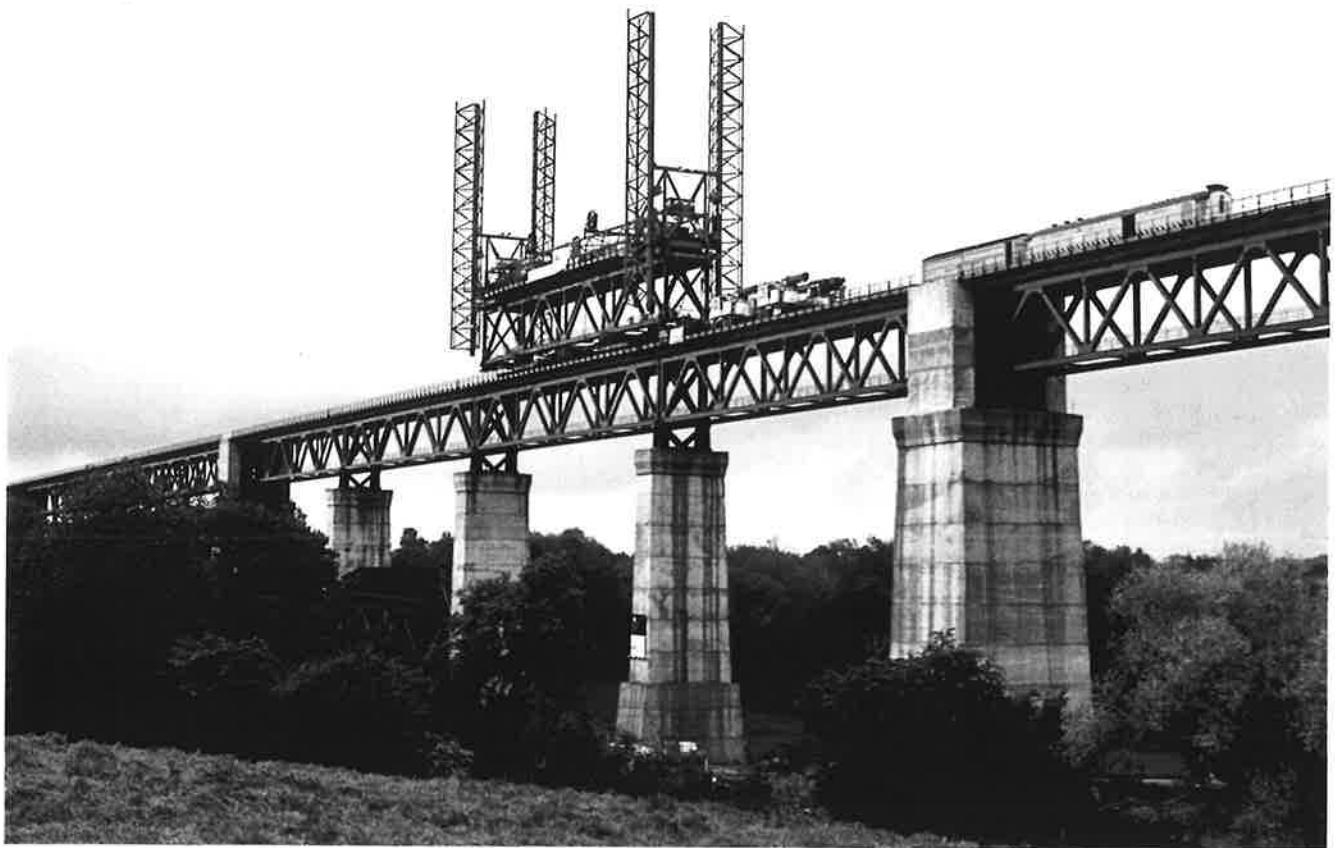


Mai - Juin 2004

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

FEBELRAIL - Secretariaat
Holle Eikaard 45
2550 KONTICH

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 228
Mai - Juin 2004

Sommaire et informations générales

..... p 2

Informations ferroviaires

Ligne 24 : La rénovation de viaduc de Moresnet
par Guy Bridoux p 3

A propos de la famille des wagons Eaos
par Christian Dosogne p 12

Dossier – La saga ferroviaire de la bande dessinée

Chapitre 2 – Le ferroviaire dans les œuvres d'Edgar Jacobs
par Pierre Rasson p 7

Divers

Dernière minute
..... p 13

Nouvelles de la section de Bruxelles
..... p 14

Nouvelles de la section du Centre
..... p 15

L'association « 0-Forum »
..... p 15

Agenda
..... p 16

Photo de couverture

Une nouvelle travée du viaduc de Moresnet parcourt la partie déjà rénovée, poussée vers son emplacement définitif au cœur du village – Le 07/05/04 – Photo Guy Bridoux

Secrétariat Bruxelles *Eric Poussart*
Avenue Rogler, 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 Hauteфин* (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 Responsable bibliothèque
Dimitri Crugenaire Responsable réseau
Jérôme Dubois 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 Nicalse* 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

Ligne 24 : La rénovation de viaduc de Moresnet

par Guy Bridoux

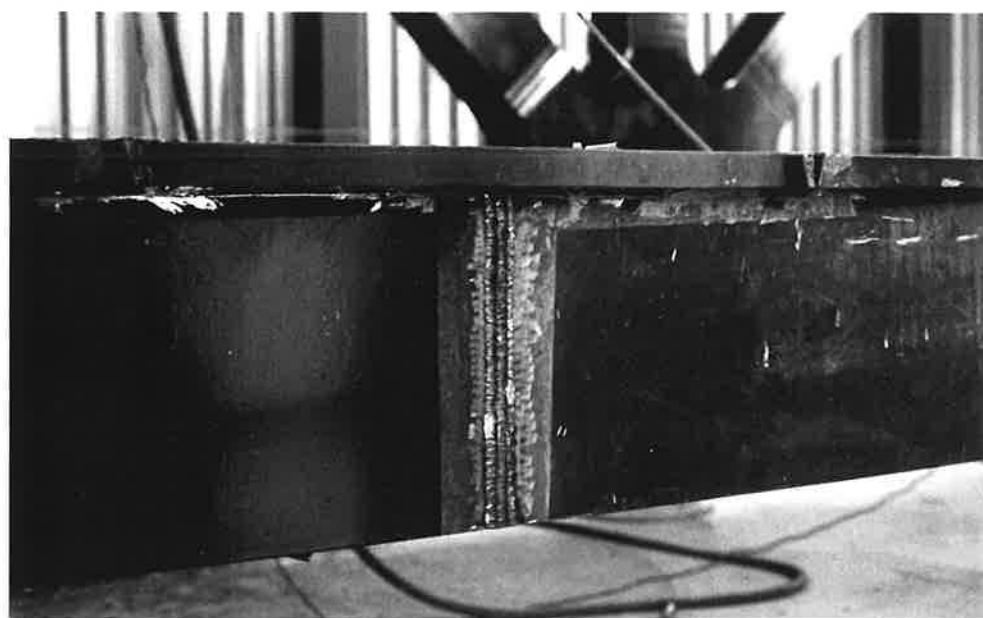
La plupart des lecteurs de F.F. n'ignorent sans doute pas que le plus long ouvrage d'art du réseau de la SNCB, un viaduc de 1100 m de longueur, se situe sur

la ligne 24 entre Montzen et la frontière allemande. Il constitue un élément majeur de l'axe économique reliant le port d'Anvers à Aachen via Tongres et Visé,



*Vue en enfilade de
l'atelier de montage.
Au fond les structures
portant les travées
à mettre en place
du 7 au 9 mai*

*Montzen le 30/04/04
Photo Guy Bridoux.*



*Soudure d'assemblage
de deux éléments
de la travée*

*Montzen le 30/04/04
Photo Guy Bridoux.*



Ci-dessus :

Au dernier stade de l'assemblage, la travée reçoit la dalle de béton supportant le plan de roulement, le ballast, et les voies fixées provisoirement afin de permettre un ajustage latéral.

Ci-dessous :

Vue de côté de l'un des bogies permettant la translation de la structure – Montzen le 30/04/04 – photos Guy Bridoux.



et comporte 22 tabliers à double voie de 48 m placés à une hauteur de 23 à 52 m au-dessus du sol.

Quelques uns seront sans doute surpris d'apprendre que cet ouvrage a été construit sous la direction de l'armée allemande pendant la première guerre mondiale, plus précisément en 1916, inauguré en 1917, et remis en bon état à la Belgique dans le cadre des accords d'armistice en 1918, après avoir contribué au repli des troupes allemandes.

La traversée de la deuxième guerre mondiale fut moins glorieuse : 14 des 21 piles sont minées par nos armées, et le 10 mai 1940 les piles 14 et 19 sont détruites entraînant la chute de tabliers. Vu l'importance stratégique de l'axe, l'occupant en confia la reconstruction aux firmes qui l'avaient élaboré en 1916, et le viaduc sera remis en service dès décembre. Quatre ans plus tard, ce seront les allemands qui le mineront : le 10 septembre 1944, quatre piles sont détruites entraînant la chute de 11 tabliers. La remise en état fut plus laborieuse : débutée en 1946, elle ne fut achevée qu'en 1949 avec une première circulation le 2 octobre.

Depuis, la ligne 24 achemine près de 70% du trafic d'Anvers vers l'Allemagne, mais, malgré son importance économique, le viaduc n'a fait l'objet que de travaux d'entretien très limités. Sa dernière mise en couleur remonterait à 1970, tandis que le béton de protection des piles se désagrègeait sans que l'on n'y prête trop d'attention, rien n'empêchant la rouille de



Vue de face de la structure reposant sur les deux bogies avant. L'élément de liaison permet de compenser des variations de l'entre-voies au cours de la translation

Montzen le 30/04/04

Photo Guy Bridoux.

poursuivre son œuvre destructrice. Résultat de cette lente mais certaine dégradation, des restrictions à la circulation ramenant la vitesse permise à 20 km/h.

Une rénovation en profondeur fut décidée impliquant la réfection des piles et le remplacement intégral de toutes les charpentes métalliques constituant les tabliers. L'entreprise est en voie d'achèvement : au moment de la parution de ces lignes, il restera quatre travées à remplacer, deux en août, deux en septembre, l'inauguration étant envisagée le 2 octobre.

Le remplacement des tabliers s'opère par groupes de deux, le déplacement des structures, leur mise en place et le raccordement aux tronçons adjacents étant opéré

en 50 heures, durant un week-end, l'opération débutant le samedi à 14 h, la ligne vers Aachen-West étant fermée à 16h et rouverte le lundi à la même heure, le trafic étant acheminé temporairement via Welkenraedt par la ligne 39.

Les nouveaux tabliers sont assemblés, préparés et équipés dans un hall de montage spécialement construit à cet effet à Montzen, à proximité des anciens halls sous douane aujourd'hui désertés. Les éléments de base des charpentes sont fabriqués dans une entreprise métallurgique de la région gantoise et acheminés par transport de nuit spécial à raison de huit éléments par tablier : trois tronçons de 16 m de chacun des flancs,

Deux ensembles prêts pour leur transfert vers le viaduc

Montzen le 30/04/04

Photo Guy Bridoux.





et deux cadres d'environ 8 m de côté pour les solidariser aux extrémités. Ces éléments sont alors assemblés par des soudeurs spécialistes, toujours les mêmes, pour constituer un tablier qui sera progressivement équipé jusqu'à la mise en place provisoire des deux voies sur leur plan de roulement en béton armé. Lorsque deux tabliers sont prêts, ils sont translatés latéralement sur deux voies parallèles voisines pour être finalement posés sur quatre bogies spéciaux constitués d'éléments classiques Y25 (chaque bogie spécial en comporte quatre, donc seize au total).

L'ensemble est doté de systèmes hydrauliques complexes comportant de nombreux vérins, l'un des problèmes à prendre en compte lors de la translation vers le site de mise en œuvre étant la variation de l'écartement entre les deux voies. La pousse est assurée par des grues, aucune locomotive n'étant utilisée ; l'acheminement dure environ une heure.

Le processus est le suivant : le premier tablier est poussé depuis Montzen et mis à l'aplomb de son emplacement sur le viaduc, des vérins reposant sur les piles le soulèvent alors légèrement de façon à dégager les bogies qui seront ramenés à Montzen pour assurer la

Ci-dessus :

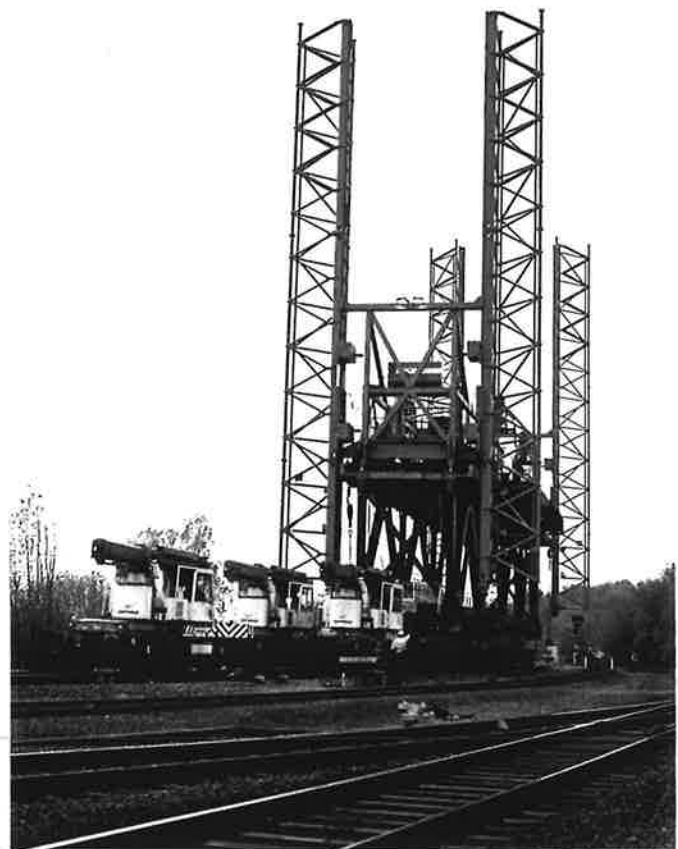
En dessous de travées déjà remplacées, les éléments anciens toujours tels qu'ils ont été découpés et déposés.

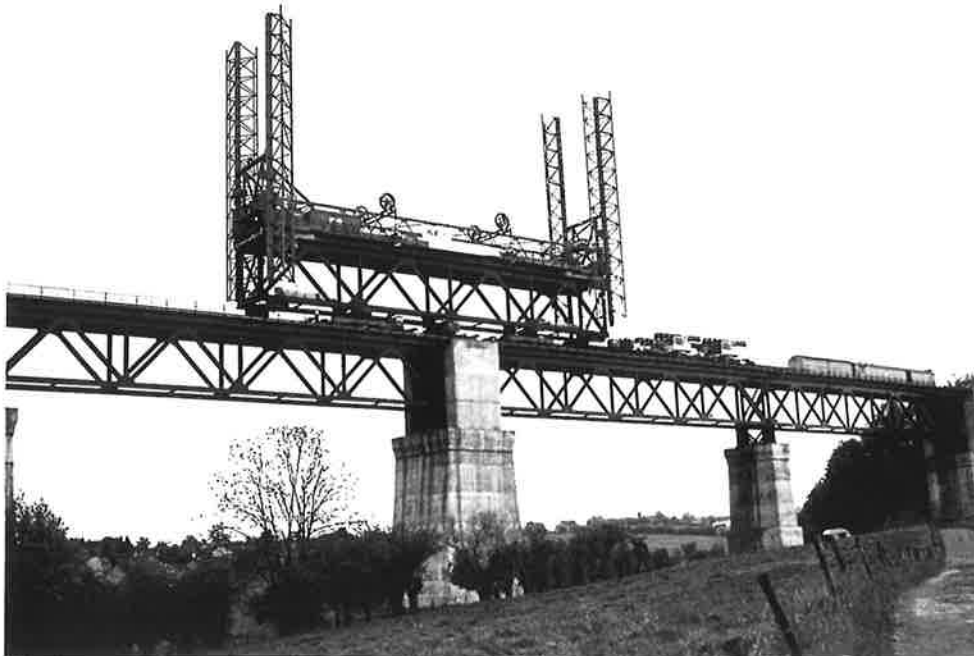
Moresnet, le 30/04 – Photo Guy Bridoux

Ci-contre :

La première travée à mettre en place va pénétrer sur la ligne 24, hors trafic depuis 15h30, poussée par trois grues.

Morenet, 07/05/04 – Photo Guy Bridoux





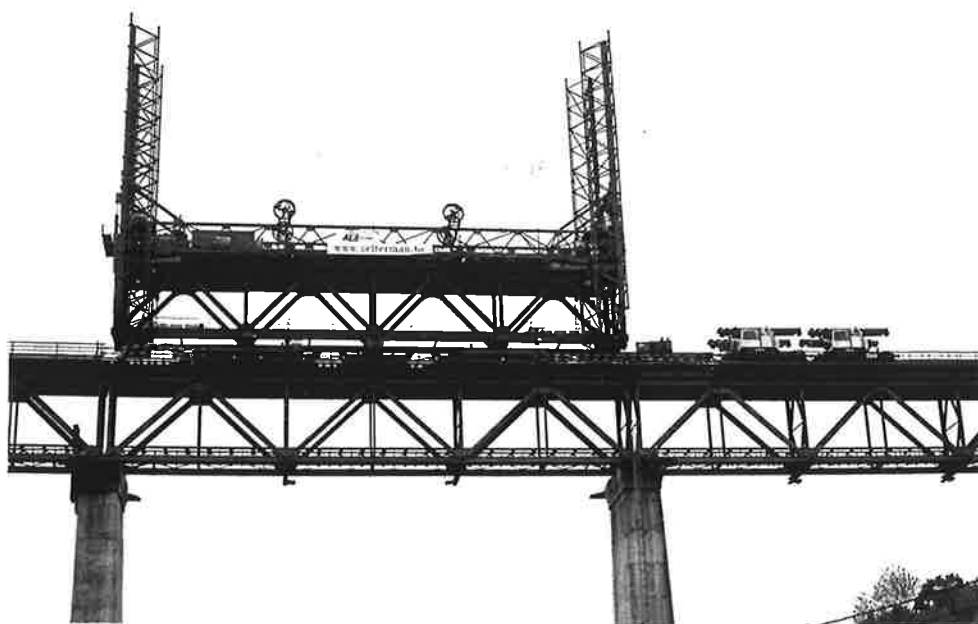
*La structure vient d'entrer sur la partie déjà rénovée du viaduc.
Moresnet, le 07/05/04 – Photo Guy Bridoux*

translation de l'autre tablier. Il faut ensuite découper l'élément central du tablier à remplacer, le descendre sur le sol ainsi que les éléments d'extrémité encore en place, et, enfin, descendre le nouveau tablier sur les piles qui le soutiendront.

« Il n'y a plus qu'à » raccorder les voies aux éléments

adjacents et rouvrir la ligne.

Rappelons que le tout mobilise plusieurs équipes se relayant afin que l'opération totale puisse se dérouler en maximum 50 heures. Ces quelques images n'ont d'autre prétention que d'évoquer le caractère spectaculaire de l'ensemble de l'opération.



*La nouvelle travée est en place à l'aplomb de l'élément à remplacer au centre du village de
Moresnet – Moresnet, le 07/05/04 – Photo Guy Bridoux*

Chapitre 2 - Le ferroviaire dans les œuvres d'Edgar Jacobs (suite du FF n° 218)

par Pierre Rasson

Dans un chapitre précédent, nous avons décrit les convois ferroviaires ou les représentations du chemin de fer dans les œuvres d'Hergé, et en particulier dans ses albums.

A l'occasion de l'exposition, en cours actuellement à Paris, sur Edgar Jacobs, nous vous proposons de poursuivre l'étude sur cet auteur et dans ses albums.

Biographie succincte de Jacobs

Né le 30 mars 1904 à Bruxelles, près du quartier du Sablon, il découvrit le monde du théâtre et de la musique au cours de son enfance.

Pendant la guerre 1914/18, il aperçut les premiers avions allemands dans le ciel au-dessus de Bruxelles (les « taubes », avions rappelant la voilure et l'empennage d'un pigeon) ; il vit aussi l'entrée des

troupes allemandes dans la capitale le 20 août 1914 et les zeppelins dans le ciel.

Il se rappelle également le dur hiver de 1916, avec son cortège de difficultés : charbon rare, pas de cuir ni de caoutchouc, pas de pains, mais des rutabagas remplaçant les pommes de terre !

Jacobs est un dessinateur né ! Aussi loin qu'il se souvienne, il a toujours dessiné. C'est à l'école, en 5^e (vers 11 ans), qu'il découvre sa vocation : la rencontre avec l'histoire ; une révélation !

En effet, il la découvrait sous la forme imagée d'un immense théâtre, dont les scènes se déroulaient sous forme de tableaux géants et grandioses, avec des personnages violents ou pacifiques, ...une véritable fresque !

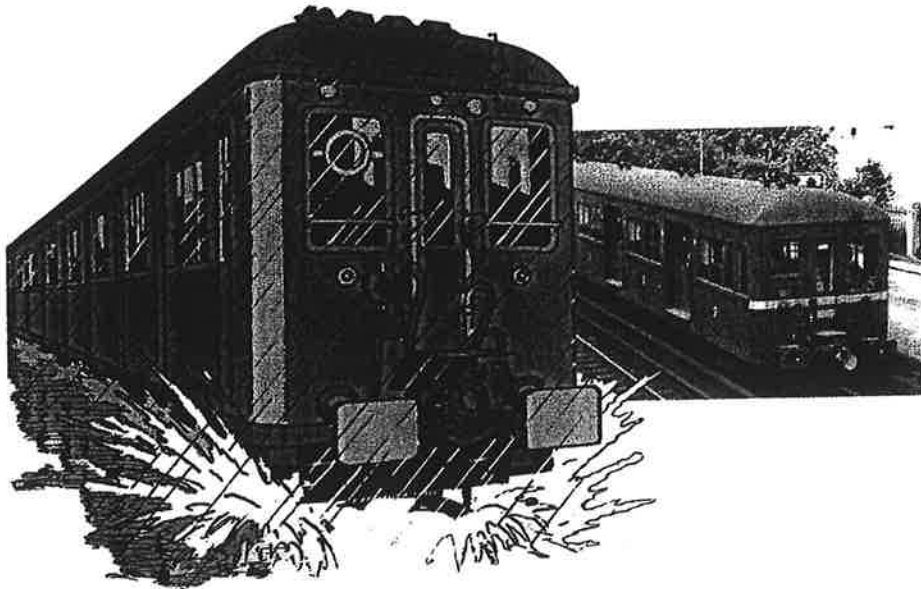
C'était aussi un professeur qui l'incitait à imaginer la présentation et l'illustration de ses cours.



TRÈS BRITISH

La Marque jaune (p. 21)

La Marque jaune a déjà fait la démonstration de son pouvoir et Septimus, monté en gare de King's Cross dans le train pour Ipswich, semble vouloir lui échapper. Jacobs a même soigné la signalisation, *typically British*, très d'époque. La locomotive comporte également quelques détails bien anglais, comme la conduite de frein à vide sur la traverse de tamponnement et l'absence d'écrans pare-fumée. Mais les roues sont encore fantaisistes, sans distinction entre celles du bogie avant et les roues motrices, qui devraient être plus grandes et comporter des bielles.



BANLIEUE

SOS Météores [p. 5]

Temps de chien sur Paris, à l'arrivée de Mortimer dans *SOS Météores*. Parfaitement restituée, cette rame électrique de banlieue, type Standard de l'ancien réseau de l'État, fut mise en service à partir de 1924. Elle roula sur les lignes de Saint-Lazare jusqu'aux années 1980. La destination pour Versailles-RG est tout à fait exacte. Par contre, sur la vignette d'origine, on remarque que le rail d'alimentation manque à l'appel...

Il lut avec passion les bandes dessinées de l'époque : « *l'Epatant, le petit Illustré, la semaine de Suzette* »,...

Nous n'évoquerons pas une autre passion de cette personne, à savoir l'opéra et les œuvres lyriques.

Les premiers dessins

C'est dans la revue « *Bravo* », que Jacobs commence ses dessins, avec des illustrations diverses pour des contes, nouvelles et romans.

Le premier « *Flash Gordon* » de la main de Jacobs sortit en 1942, en pleine période d'occupation.

Mais la censure allemande veillait aussi !! Elle s'aperçut que Gordon était passé dans le camp allié ; elle exigea le retrait pur et simple de cette série .

Le journal, perplexe, demanda à Jacobs de raconter une histoire imitant la science fiction, imitant une sorte de pastiche de Gordon !

C'est le début du « *Rayon U* », qui eu un succès inattendu et immédiat !!

C'est aussi en 1943, que Jacobs rencontre Hergé qui lui proposa de travailler avec lui, en qualité de coloriste.

Jacobs demeura quand même au journal *Bravo*, jusqu'en 1946, tout en débutant chez Hergé le 1 janvier 1944 où il réalisa les corrections de différents albums de Tintin, comme *Tintin en Amérique, au Congo, le sceptre d'Ottokar*,....

En 1946, sort le premier numéro belge de Tintin, dont une première histoire de Jacobs : « *Le secret de l'Espadon* » ; de même, il sort également à la même époque des illustrations

Les chemins de fer dans les albums de Jacobs

LE SECRET DE L'ESPADON

Le thème de l'histoire est la libération mondiale ; on sortait de la guerre par le champignon atomique d'Hiroshima.

Jacobs reprit certains dessins du « *Rayon U* », en les réaménageant ; le nucléaire était cependant nouveau ; peu de notions quand même sur les corps radioactifs !!

Le choix s'est porté sur un avion supersonique, opérant à partir d'une base sous-marine. La première vignette que l'on rencontre dans l'album, c'est celle d'un sabotage de voies ferrées et de voitures versées et fortement abîmées (voir Tome 2, p 38 ; *Ed Blake et*

Mortimer-1985), ainsi que la vue frontale d'un blindé automoteur, version purement imaginaire.

Dans le Tome 3, on trouve un peu plus de références ferroviaires :

- dans le détroit d'Ormuz, la base souterraine est parcourue par un train de mines, inspiré par une locomotive américaine (commodore Vanderbilt) ; mais ces convois roulent sur voies étroites et non de 1m44 !
- wagons à bestiaux : type PLM de sinistre mémoire ; wagons couverts qui ont servis pour les convois de déportés.

LA MARQUE JAUNE

Train de nuit, le savant Septimus est monté dans une voiture en gare de King's Cross à destination de Ipswich ; les signaux et sémaphores sont bien représentés ; la locomotive est de type anglais sans écran pare-fumée ; les roues sont toutes identiques, alors que celles du bissel devraient être plus petites ! !

SOS METEORES (Ed Blake et Mortimer- 1989)

Une ambiance pluvieuse, froide et angoissante, imprègne cet album, ou les représentations ferroviaires sont fréquentes :

- rame banlieue parisienne – type standard de l'ancien réseau de l'Etat ; la mise en service est de 1924 ; ligne de St Lazare ; elles ont existé jusqu'en 1980. Leur destination est Versailles rive gauche. La représentation est exacte ; toutefois, il n'y a pas trace du rail d'alimentation.
- la gare de Palaiseau, avec son faisceau de voies de triages (page 38).

- la gare du Port royal parfaitement restituée (page 40).
- Interconnexion entre 2 voitures : plate forme étroite à l'air libre, avec échelons donnant accès au toit (page 40).

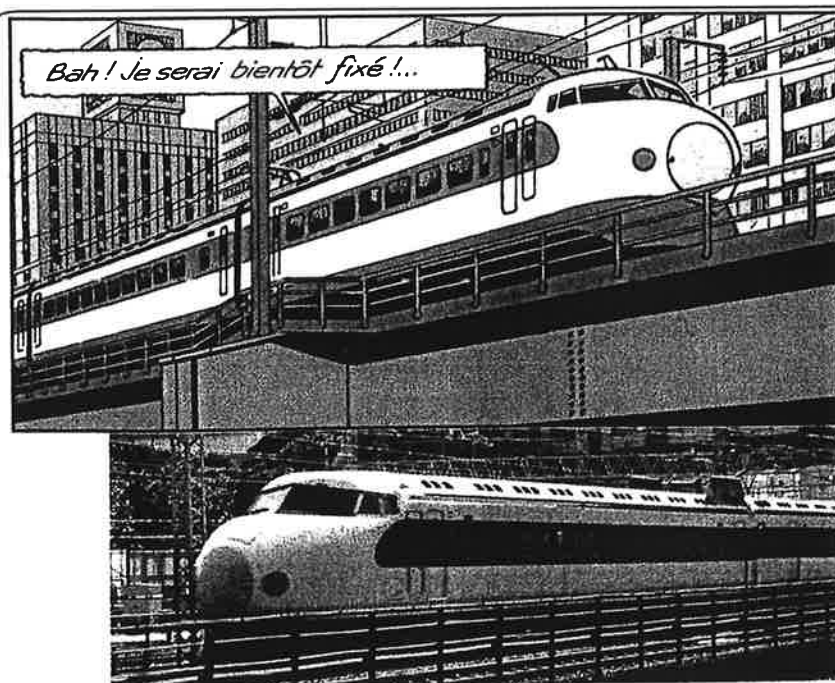
LE PIEGE DIABOLIQUE

Ruine du XXI siècle, Jacobs reproduit une rame suspendue de métro, roulant sur des pneumatiques ; ces rames ont été présentées par la Régie des Transports parisiens en 1960 ; réalisation du prototype par la Société *Safège* ; une voie aérienne avait été installée près de Chateaufort/Loire, mais le projet est resté sans suite.

LES TROIS FORMULES DU Pr SATO (Tome 1)

C'est le train à grande vitesse que Mortimer découvre au Japon.

L'Hikari, l'un des premiers Shinkansen, entre Nagoya et Tokio, rame de 1964 parfaitement dessinée (pages 24 et 25).



ULTRAMODERNE

Les 3 Formules du Pr Sato, tome 1 [P. 25]

Au Japon, Philip Mortimer découvre les contrastes entre tradition et modernité en courant après *Les 3 Formules du Pr Sato*. C'est l'Hikari, l'un des premiers Shinkansen (trains à grande vitesse), qui amène notre héros de Nagoya à Tokyo. La modernité même ! Et un sans-faute pour Jacobs, avec cette rame du premier type (1964), parfaitement dessinée.

Les productions ferroviaires autres que dans les albums :

Collection Voir et Savoir :

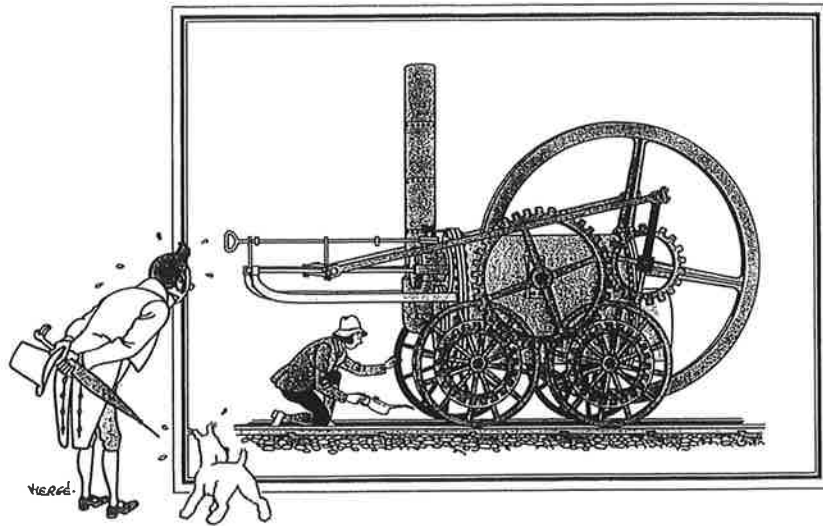
Les Editions du Lombard commencèrent à éditer, à partir de 1950, des chromos en couleurs, indépendants du journal Tintin. Ils étaient obtenus en échange de points ou de timbres Tintin.

Les vignettes étaient ensuite collées dans un recueil

contenant des textes explicatifs.

C'est Jacobs qui était chargé de réaliser l'historique et de dessiner les vignettes.

Le chemin de fer ne vit jamais le jour dans un album ; seules 6 vignettes en couleurs existent, mais sont assez rares à trouver.



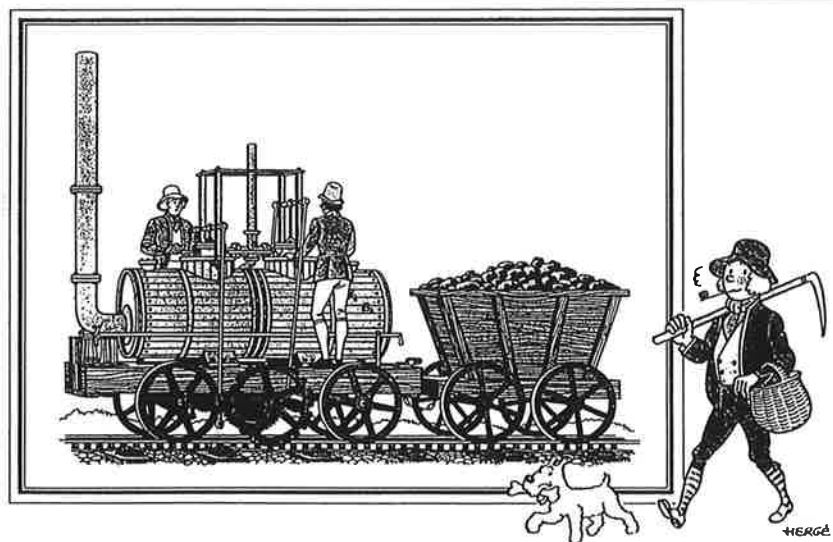
Machine de Trevithick
Construite en 1803, elle a
circulé voici deux siècles.

Voir article dans notre
FF n° 226, p.3.

Locomotive à crémaillère de
Blenkinsop, première du
genre, construite en 1812
par Matthew Murray et mise
à l'essai le 24 juin.

A cette occasion, elle a
tracté 94 tonnes de charbon,
chargées dans 27 wagons, à
la vitesse de 5,6 km/h.

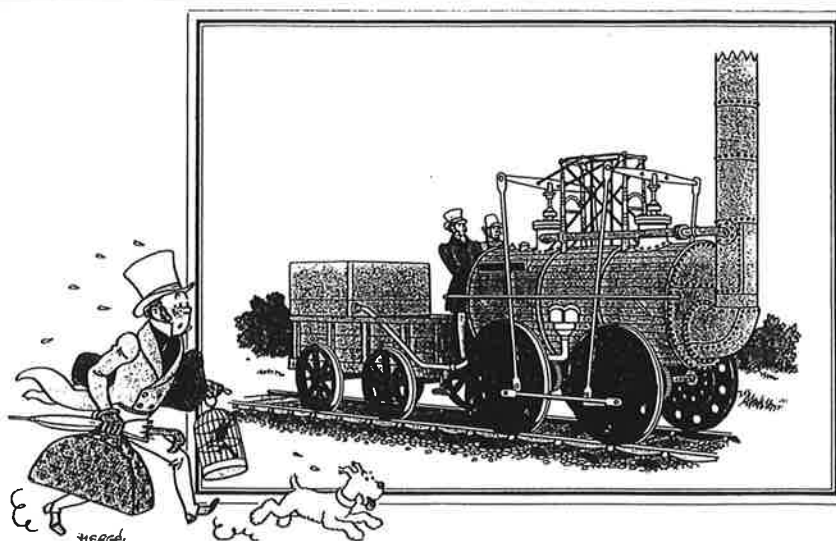
Elle est restée en service
pendant 20 ans.



La locomotive Stephenson
illustrée ici, a circulé de 1825
à 1846 et est conservée en
gare de Darlington.

Elle a assuré le premier
transport régulier de
voyageurs sur les 39 km de
la ligne de Stockton à
Darlington.

Ce train de 90 t offrait jusqu'à
600 places dans des wagon
à charbon!



Quoi de neuf sur les lignes de la SNCB ?

Christian Dosogne a enquêté pour nous . . .

A propos de la famille des wagons Eaos récapitulatif et informations récentes

En 2002, la SNCB a loué plusieurs séries de wagons de la famille des tombereaux Eaos pour des usages divers, en voici le détail :

- Eaos, type 1415 H0 à la SNCB, au nombre de 100

Ces wagons, d'un modèle ancien, ont pour origine « France-wagons » et sont destinés au transport de mitraille. Vinrent ensuite les :

- Eaos type 1415 H1, au nombre de 20 ayant pour origine les CFL

- Eaos type 1415 H2, au nombre de 29 provenant cette fois du réseau AAE

Il s'agit ici aussi de matériel de facture ancienne. L'origine AAE, qui sera encore citée ci-après, nécessite un mot d'explication : il s'agit d'un réseau privé allemand, proche de la frontière des Pays-bas, l'Ahaus Alstätten Eisenbahn. Faute d'un trafic propre significatif, ce réseau a créé une société de location de wagons dont le siège est en Suisse, et qui dispose d'un parc d'environ 11.000 wagons qui, pour la plupart, n'ont jamais circulé à Ahaus.



Wagon Eaos en livrée brune, Schaerbeek, janvier 2004 – Photo Christian Dosogne



Rame de quatre wagons Eanos-x en livrée rouge, Schaerbeek, janvier 2004 – Photo Christian Dosogne

Plus récentes, d'autres versions de cette famille de wagons ont été construites en 1997 par l'usine slovaque « TATRAVACOVA » de Poprad, et ont fait l'objet d'une révision générale avant d'être mises à la disposition des services d'infrastructure de la SNCB et de Tuc-Rail.

Il s'agit cette fois d'Eanos, l'ajout de l'indice « n » indiquant un châssis allongé et renforcé permettant une capacité de chargement supérieure à 60 tonnes. Plus précisément, la SNCB a loué des :

– Eanos type 1415 H4 au nombre de 70, d'origine AAE,

– Eanos type 1415 H5 en livrée brune au nombre total de 150, également loués à l'AAE,

– Eanos-x type 1415 H5 en livrée rouge.

Au point de vue de leur équipement, tous les Eanos disposent du frein à vis alors que la norme UIC stipule qu'un minimum de 1/5^{ème} du parc doit en être pourvu.

Pour les modélistes, la firme Märklin a mis sur le marché en 2001 les Eanos-x de la DB, dans leur livrée rouge DB Cargo (47190), et, ensuite, la version Eanos brune (47191). Pouvons-nous espérer qu'une version « belge » suivra ?

Dernière minute

A.S.V.I.

Le Centre de Découverte du Chemin de Fer Vicinal a été officiellement inauguré ce 15 juin en présence d'une centaine d'invités. Bien aménagé dans un local tout neuf, bien éclairé, comportant quatre voies, c'est une destination à ajouter à vos programmes de l'été. Le projet de reconstruction du pont sur la Sambre, combiné avec un pont pour le Ravel, est en bonne voie.

Trafic international

Après de longues tergiversations et réticences tant de la DBAG que de la SNCB, un nouveau train international a été mis en service le 13 juin, répondant à une demande insistante de la Pologne.

Il joindra quotidiennement Bruxelles à Varsovie et à Moscou, via Minsk. La composition de l'INT 347/348 comprend 12 voitures :

WLAB62(BC, Minsk) + 3 WLAB62(RZD, Moscou) + WR61(DB) + Bpz61(PKP) + 3 Bcz61(PKP) + 3 WLAB(PKP), les huit dernières étant limitées à Varsovie.

Nouvelles de la section de Bruxelles

Par Guy Bridoux avec des contributions de Paul Steckelmacher et de Armand Thonet

Depuis que les réseaux de FSR permettent des circulations variées, l'assistance aux réunions du mercredi soir s'est affirmée et de quinze à vingt membres viennent régulièrement y travailler (si, si, il y en a encore !) ou s'y délasser.

A noter : le réseau « 2 rails » s'est enrichi d'une ligne à l'échelle H0m avec garage et dépôt, qui a vu circuler en ce mois de mai ses premiers « vicinaux » bien de chez nous. Il s'agit là d'une belle réalisation due à Victor L., lequel poursuit activement, avec le talent qu'on lui connaît, la décoration de la place face à la gare principale. Il y a encore du travail en perspective pour l'aménagement des zones industrielles et l'exécution de la majeure partie du décor : nous en reparlerons.

A défaut d'un block-système généralisé, qui verra le jour ultérieurement, une protection des circulations dans la gare principale en cas de cisaillement d'itinéraires a été mise en œuvre par Eric avec succès. La gare dite de Nivelles, qui devient une gare industrielle, a vu son tableau

de commande amélioré, toujours grâce à Eric : elle est aujourd'hui tout à fait fonctionnelle.

En ce qui concerne le réseau « 3 rails », la deuxième boucle de gauche a été refaite en mode « Märklin » et l'idée d'un raccordement intérieur des deux boucles abandonnée, tant pour sa pente excessive que pour son manque de réalisme, au profit d'une extension de la petite gare voyageurs, qui sera réalisée cet été. Le grand faisceau de la gare de triage est terminé, et le faisceau d'arrivée, ainsi que la bosse de triage seront opérationnels au milieu des vacances d'été, grâce à la mise en place par Jacques M. du premier module de prolongement du réseau vers la droite du local. Ce prolongement passera par un pont amovible dont l'étude est en cours (il s'agit de laisser un passage de service pour les électriciens de la SNCB).

Lors de nos réunions mensuelles, André Mertens et André Hyernaux viennent régulièrement faire état de leur talent de vidéastes, et nous avons eu le grand plaisir d'accueillir une fois encore en ce mois de mai



Une image du nouveau réseau H0m

Michel Liégeois, venu nous entretenir, autour de superbes images, du cent-cinquantenaire des CFF. Merci à tous et, à bientôt !

Notre comité, qui s'est réuni à la fin du 1^{er} trimestre, a constaté une rentrée des cotisations plus rapide qu'à l'accoutumée. Néanmoins sept membres ainsi qu'un annonceur en retard de paiement se verront approchés pour connaître leurs intentions.

En conclusion de l'opération de Watermael-Boitsfort, la situation du réseau des Pypys a été examinée : l'ensemble des travaux de modernisation envisagés par Christian durera environ deux ans, entre-temps, pour permettre une première phase de travaux, il faut considérer que le réseau ne sera pas utilisable avant début 2005.

Les suggestions de l'A.G. concernant une plus large publicité de l'existence de notre club ont été examinées :

un projet de feuille d'information à large diffusion sera élaboré, une liste d'anciens membres reconstituée, et les possibilités de collaboration avec Febelrail et les sites Internet de Claude B. et de notre section du Centre approfondies.

L'idée d'organiser d'autres visites inter-club sera examinée : premier objectif, l'Echelle.

Il a été décidé également de relancer un petit référendum parmi les membres pour connaître l'éventuelle existence de réseaux privés, et, plus largement leur intérêt pour les différentes échelles et modes de pilotage.

Enfin, en ce qui concerne notre local, une certaine priorité doit être accordée à l'amélioration de l'éclairage par remplacement progressif des montures défectueuses non réparables (première tranche accomplie en mai).

Nouvelles de la section du Centre

L'opération « Vapeur Vive » du 2 mai sur le réseau de la crèche à Houdeng fut une réussite, et cette opération sera certainement répétée, en particulier si la section 5 pouces recueille le succès attendu.

Le groupe de travail de la section du Zéro a fait parvenir sa « newsletter n°4 » : pas moins de dix pages, et le plan en principe définitif du réseau modulaire en 0, le

tout disponible sur le site de la section (www.cfc.be.tf)

A côté du compte-rendu de la réunion du 17/4, chaque responsable d'un thème à développer sur le réseau a exposé ses vues de façon détaillée, et une nouvelle réunion de travail a eu lieu le 15 mai, dont nous ferons écho si nous en sommes informés à temps. Puissent-ils tenir ce rythme, nous le souhaitons tous.

L'association « 0-Forum »

Tous les clubs de modélistes n'ont pas la possibilité de créer une section spécialisée à l'échelle 0, tous les membres de la section de Bruxelles intéressés par cette échelle n'ont pas nécessairement la possibilité de s'associer au projet de la section Zéro du Centre. D'autre part, il n'existe pas à notre connaissance, en Belgique, de club spécialisé dans ce domaine.

A l'intention de ces amateurs, et en réponse à une question posée, nous informons nos lecteurs de la création récente d'une association ayant pour vocation la promotion du modélisme ferroviaire à l'échelle Zéro

et ayant opté pour un statut d'a.s.b.l.. Elle permet ainsi le regroupement de modélistes passionnés par les reproductions à l'échelle du 1/43^{ème}, qu'ils soient individuels ou isolés au sein d'un club.

Cette association nous a fait parvenir ses statuts : ceux-ci seront tenus à la disposition des membres éventuellement intéressés en notre local à FSR.

Adresse de contact :

Eric BORREIJ – Koning Albertstraat, 110 – 2800 Mechelen
0-forum@online.be www.0-forum.tk

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.

Vendredi 25 juin

CFC / Centre *Permanence* à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 26 juin

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h , *on travaille et on roule*

PFT-TSP *Voyage d'adieu aux HLE de la série 22 et de leurs dérivées*

Samedi 26 et dimanche 27 juin

Train Modèle Sud *Exposition et bourse ferroviaire*
Arlon, hall polyvalent, de 10 à 18 h Info. : 063 240 004

Dimanche 27 juin

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

Mercredi 30 juin

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, *on travaille et on roule*

Vendredi 02 juillet

CFC / Centre *Permanence* à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 3 et dimanche 4 juillet

NS / Roosendaal *Grande exposition de matériel roulant, à l'occasion du cent-cinquantième de la liaison Anvers-Roosendaal.*
A partir de 10 h , navettes ferroviaires vers l'exposition au départ de la gare de Roosendaal. Participations annoncées de la SNCB et de la DBAG

Dimanche 04 juillet

Bourse ADLER de 11 à 16 h, à Bonn-Bad Godesberg, (D) Stadthalle, Koblenzer Str.80

CFC / Centre *Visite au «Petit train du bonheur » à Rebecq*

Mercredi 7 juillet

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, *on travaille et on roule*

Vendredi 09 juillet

CFC / Centre *Permanence* à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Mercredi 14 juillet

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, *on travaille et on roule*

Vendredi 16 juillet

CFC / Centre *Permanence* à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 17 juillet

CFC / Centre

Section du Zéro

réunion de travail aux modules du réseau, de 13h30 à 18h à la gare-musée

Mercredi 21 juillet

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19h00, *on travaille et on roule.*

Vendredi 23 juillet

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 24 juillet

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 14h , *on travaille et on roule*

Mercredi 28 juillet

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19h00, *on travaille et on roule.*

Vendredi 30 juillet

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 31 juillet

Bourse d'échange

De 10 à 15 h à HOUTEN (NL), Meidoornkade, 24

Info : +31 30 601 34 00 ou www.modelspoorbeurs.nl

Mercredi 04 août

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19h00, *on travaille et on roule*

Vendredi 06 août

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Mercredi 11 août

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19h00, *on travaille et on roule*

Vendredi 13 août

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 14 et dimanche 15 août

A.S.V.I

Festival. Circulations au départ du CDV, rue du Fosteau à Thuin.

Mercredi 18 août

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19h00, *on travaille et on roule*

Vendredi 20 août

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 21 août

CFC / Centre

Section du Zéro

réunion de travail aux modules du réseau, de 13h30 à 18h à la gare-musée

Mercredi 25 août

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 19h00, *on travaille et on roule*

Vendredi 27 août

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 28 août

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 14h , *on travaille et on roule*

Samedi 28 et dimanche 29 août

Festival + bourse Centre Denis Papin à Oignies (F), de 10 à 18h

Présence probable du réseau modulaire du CdZ

Mercredi 01 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on travaille et on roule

Vendredi 03 septembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Dimanche 5 septembre

CFC / Centre Réunion mensuelle à la gare-musée.
De 10 à 12 h : atelier modélisme et mini bourse. A 12h dîner convivial ; A partir de 14h, accès ouvert au public sur le thème du retour de vacances

Hoeseltje treinclub 59^{ème} bourse internationale de 9 à 13h au Centre culturel de Hoeselt

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

Mercredi 08 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on travaille et on roule

Vendredi 10 septembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 11 et dimanche 12 septembre

A.S.V.L Animation spéciale au CDV de Thuin

Modelspoor 2004 Mortsel
Exposition de 10 à 18 h , Van Peborglei, 15 à MORTSEL, dans les locaux du club

Dimanche 12 septembre

CFC / Centre de 11 à 19 h à la crèche, chaussée Houtart à Houdeng :
Circulations « vapeur vive » Activité ouverte au grand public

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

Ch. de fer de Sprimont Au départ de Trooz, programme spécial, à l'occasion des journées du patrimoine

Mercredi 15 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on travaille et on roule

Vendredi 17 septembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

CFC / Bruxelles à 20 h à FSR, : réunion mensuelle..

Samedi 18 septembre

CFC / Centre Section du Zér0 :
réunion de travail aux modules du réseau, de 13h30 à 18h à la gare-musée

Bourse d'échange De 10 à 15 h à HOUTEN (NL), Meidoornkade, 24 . Info : +31 30 601 34 00
ou www.modelspoorbeurs.nl

Dimanche 19 septembre

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

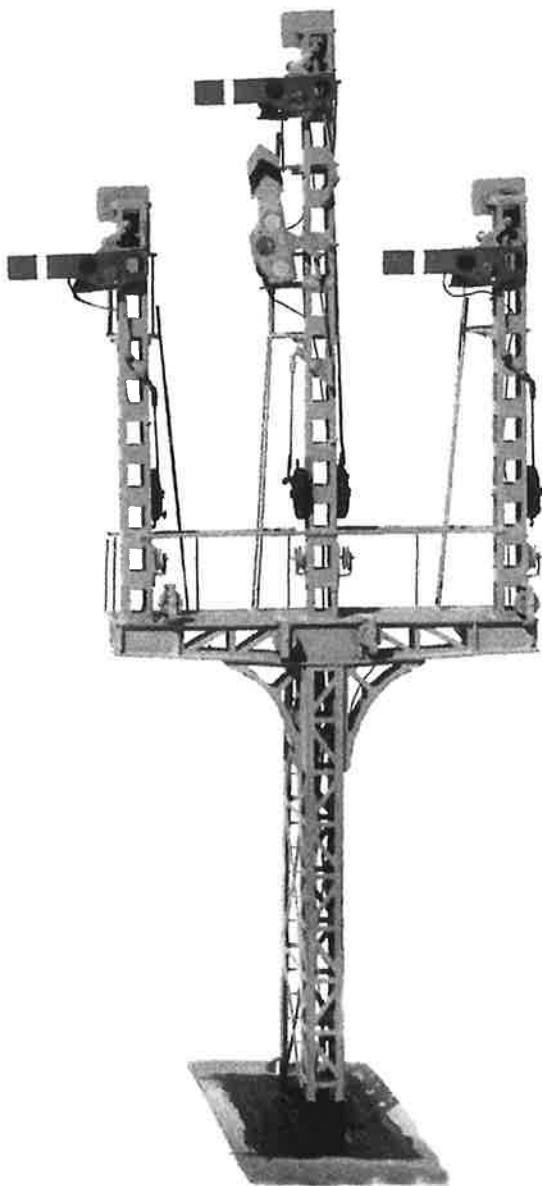
Mercredi 22 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on travaille et on roule

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 :



Chandelier à trois mâteraux

Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi

Sur rendez-vous

Avenue de Hinnisdael 11

1150 Bruxelles

Téléphone : (02) 779 02 81

**En attente
de publicité**

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. Ediblanchart/PFT

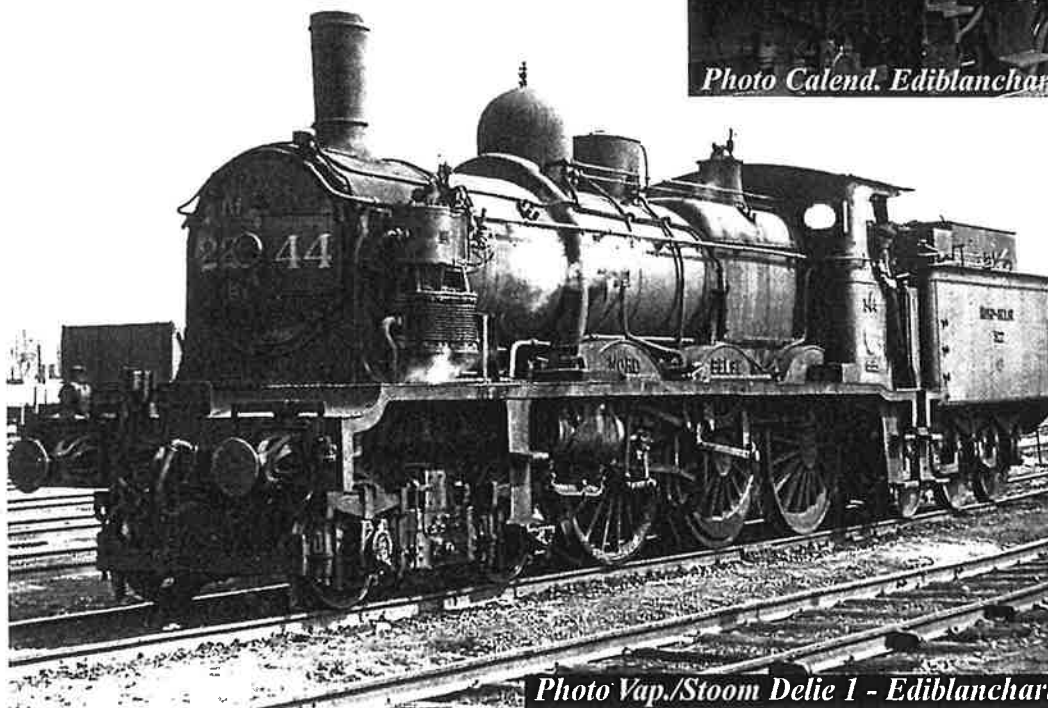


Photo Vap./Stoom Delie 1 - Ediblanchart

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