



Mai - Juin 2005

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
117797

FEBELRAIL - Secretariaat
Holle Eikaard 45
2550 KONTICH

1180
117797

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 234
Mai – Juin 2005

Sommaire et informations générales

Reportage

La Foire de Nürnberg 2005 – Addendum

Dossier

Les routes du charbon de la Compagnie du Nord

Ferro Flash Photo

Rétro Rail

Nostalgie des modélistes d'antan

Info Bruxelles

Agenda

Photo de couverture

Après une longue fermeture pour extension et rénovation, le "Musée du Chemin de Fer" de Mulhouse s'est mué en une "Cité du Rail".

La façade est devenue méconnaissable et ressemble, ce n'est sans doute pas un hasard, à un empilement de conteneurs.

Mulhouse, le 13/05/2005. – Photo Guy Bridoux

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 Hautefin** (064) 44 99 60
Président **Jean-Luc Francq** (064) 44 25 71
Vice-président **Richard Debliquit**
Rue Saint-Donat, 28 – 7110 Houdeng-Goignies
Trésorière **Patricia Francq-De Nutte** 064 44 25 71
Secrétaire **Jean-Pierre Hoven** 064 57 03 09
Secrétaire adjoint **Jean Boudart** 071 84 27 92

Commissaires

Jean Boudart	Responsable bibliothèque
Dimitri Crugenaire	Responsable réseaux
Jérôme Dubois	Responsable réseaux
Christian Gauthier	Responsable réseaux
Gilles Durvaux	Ateliers, et section 0
Pol Karpinski	Réseau vapeur vive
R. et F. Debliquit	Réseau vapeur vive
Marc Wautelet	Webmaster

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 **Christian Nagels**
Coordination réunions (*à désigner*)

Responsables de FSR

Jacques Mathieu	Equipement, entretien et réseau trois rails
Eric Poussart	Electricité, électronique
Armand Thonet	Réseau deux rails
Fabrice Carlier	Responsable des locaux et du bar
Pierre Leclercq	Responsable des locaux et du bar

La Foire de Nürnberg 2005 – Addendum

par Guy Bridoux

Deux sauts de pages intempestifs ont perturbé dans le F.F n° 233 la présentation des nouveautés de Hornby à Kleinspoor et de L.S. Models à Märklin avec pour résultat que les modèles Märklin (Z) se trouvent aux postes 4 à 7 de la liste de L.S.Models (H0) et que cette société est censée faire du (1), alors que tout le Märklin (H0) a disparu ! Veuillez nous excuser pour ce contre temps, et trouver ci-après la présentation correcte des produits annoncés par ces diverses firmes involontairement négligées.

HORNBY – 00 et H0

- Si les quatre firmes de l'ancien groupe LIMA disposaient d'un module de présentation dans le stand Hornby, ARNOLD ne figure pas dans le programme prévisionnel 2005 distribué aux visiteurs.
- Une moitié de ce document de 24 pages est consacrée à des extraits de la gamme RIVAROSSO, essentiellement du matériel des FS et des USA. Venaient ensuite des matériels allemands dont une rame Thalys immatriculée à la DB, des versions des BR 127 (Europrinter) et BR 152, annoncées en 2 et 3 rails, ainsi que des HLD V 300, des voitures Rheingold et des wagons Fad et Tadgs.
- Pour la France, une HL 141P, des HLE des séries 6500 et 3600, des HLD des séries 66400, 67000, et 72000, une WL T2, des voitures DEV inox et TEE Inox de la série Mistral 69.
- Il y avait, bien sur, mais discrètement, des nouveautés nombreuses à l'échelle 00, dont en vedette une « Mallard » à vapeur vive

KATO – N et H0

- En N : la rame THALYS quadri-tension à 10 éléments était présente sur un réseau du stand, elle serait disponible en mai., ainsi qu'une réédition de l'Eurostar à 8 éléments.
- Toujours en N, la HLD « Classe 66 » dans les livrées HGK, ERS et Rail4Chem.
- En association avec Hobbytrain, l'ancien TEE Rae II des CFF, et une WR RIC des CFF en trois livrées.
- En H0, les autorails VT 137 et VS 145 de la DB dans diverses livrées, ainsi que des VT 183, ces derniers en H0 et en N.

KIBRI – H0

- Des bâtiments d'usines transposables chez nous, (B-9813 et B-9814)
- Un moulin à vent (B-9151)

- Des réservoirs de stockage de carburants (B-9830 et B-9832) et un stand de ravitaillement à leur associé (B-9834 ou B_9835)
- Une gamme de vitrines de diverses largeurs, couplables pour constituer de grands ensembles.
- Une gamme copieuse d'engins de chantiers,
- Kibri produit également des éléments de décor aux échelles TT, N et Z.

KLEINSPoor – HO

- Des wagons spéciaux, tel un wagon-grue , et un engin de la voie Plasser et Theurer UFM 120

De Kleinmodelbahn à Lima, l'énumération ayant été correctement reproduite, il vient ensuite :

L.S. MODELS – (HO)

L.S.Models a largement développé sa gamme de matériels SNCF.

Sont annoncés pour 2005 :

- Les voitures Grand Confort TEE en livrée inox (sets 40093 et 40094, et en complément une A8u 40098 et une A8tu 40100) ou en livrée grise (sets 40101 et 40102 et en complément une A8u 40103 et une A8tu 40104).
- Les voitures TEE inox de la série Mistral 69 en trois sets de trois éléments (41001, 41002, et 41003) et des voitures complémentaires A8u (41005 et 06), A8tu (41007 et 08), A4Dtux (41009) et Vru (41010). Pour les EC (EuroCity), après 1984, un set de voitures A déclassées B8u et B8tu (41021).
- Des voitures corail Vtu (A10tu, B11tu et B5rtu) dans diverses livrées : neuf références de sets et huit de voitures complémentaires.
- Les voitures Gril Express en livrée rouge et grise (40150) ou corail (40151)
- Pour les NS, une voiture « Auto Slaap Trein » ex Bcm de la DB (440034) et de plus récentes Bcvmh ex TUI (encore en livrée TUI : set 44010, en bleu + lune jaune : set 44011, avec logo Alpen Express : 44012)
- Pour les NS également des voitures Buffet ex Gril Express SNCF, en quatre variantes de livrées (44030 à 44033), et, pour la suite, les voitures ICR tant pour les services intérieur (44077 à 44079) que Benelux (44060 à 44063).
- Pour la DB, des sets de Bcvmh TUI (46001 à 46003) et City night line (49001)
- L'associé suisse RailTop propose pour sa part, pour les CFF, diverses déclinaisons des voitures pilotes ABt et Bdt , des voitures légères type Seetal, et pour les ÖBB des voitures UIC-X, tant en livrée C1 que dans celle blanc et rouge des ÖBB, ainsi que des voitures UIC-Z récentes en livrée actuelle.
- L'associé Italien A.C.M.E. présente des voitures UIC-Z des FS à l'époque IV types B (50300) et D (50310).ainsi que des voitures des FS de l'époque III.

MARKLIN – HO

- La nouvelle Central Station annoncée l'an dernier ne sera disponible qu'en fin d'année, ce qui pose problème à ceux qui ont opté pour le nouveau système de pilotage de la marque, ainsi qu'aux revendeurs qui n'ont pas de système de commande numérique à proposer. L'une des raisons de ce retard serait le souci d'assurer une compatibilité avec les unités « booster » de l'ancienne génération.

- En série unique, une rame bavaroise de l'époque I comportant une HL de la série « Glaskasten », trois voitures et un wagon citerne. Une autre HL bavaroise de l'époque I chauffée à la tourbe est proposée également (37974)
- Le coffret de départ vedette est en 2005 composé d'une BR 146 tractant deux voitures à étage (29470)
- La rame de prestige est constituée cette année du train « Henschel-Wegman » comprenant une BR 61 entièrement carénée et quatre voitures aérodynamiques en livrée mauve et crème (26610). Série unique « Insider ».
- Des voitures anciennes, à bogies, de la DB de l'époque III (43040, 43050, 43060, 43070, et 43080)
- Une HL série 42.9 de la DB, avec tender baignoire (39161)
- Une rame automotrice rapide série 602 (il s'agit de la VT 601 équipée de turbines à gaz) en coffret de base à 4 éléments (37606) et un complément de trois voitures (43116). Modèle en exécution de luxe doté de sonorisation. Voir aussi Roco ci-après.
- La HLE série 485 du BLS en livrée bls-Cargo (36852)
- La HLD série 2016 « Hercules » des ÖBB (36845)
- La HLE série 185 des CFL (36853)
- Deux wagons trémie type Fcs des CFL (46314)
- La HLE série 1200 des NS dans sa dernière livrée (37120)
- La HLE lourde type GG-1 du Pennsylvania Railroad (37490)

MARKLIN – Z

- La rame « Henschel-Wegman » déjà citée en H0, comprenant une BR 61 entièrement carénée et quatre voitures aérodynamiques en livrée mauve et crème (81436).
- Des voitures à portières latérales multiples et des fourgons de l'ancienne Prusse, des types AB4 Pr04 (87561), B4 Pr04 (87562), B4 Pr04 sans guérite (87563), Pw4 Pr04a (87581) et Post4-a (87582).
- La HL BR 42.9 déjà citée en H0 (88041)
- Des wagons poches pour la fonte en fusion en set de quatre (86210)à

MARKLIN – 1

- Voitures de la DRG types BC4ü-39 et C4ü-39 (58121 et 58122), et les mêmes en livrée bleue de la DB (58131 et 58132) à l'époque III.
- Une HL BR 44 de la DB, série unique « Insider » (55440)

En dehors de cet accident informatique intervenu dans les échanges de fichiers, il nous faut mentionner, de la part de Monsieur Guido Olaerts, l'annonce de sa prochaine HL haut de gamme, prévue pour l'année 2006, la TYPE 36.

Par ailleurs, sous la pression semble-t-il des importateurs mécontents de la faiblesse du programme belge de Märklin, il faut annoncer la production, en série sans doute limitée, d'une autre version de la HLD type 201 dans la livrée verte toute simple avec une large moustache jaune.

Les routes du charbon de la Compagnie du Nord

par Pierre Rasson

Introduction

L'activité économique du 19^e et du 20^e siècle, a été marquée par l'utilisation de plus en plus importante de la houille, que ce soit pour l'industrie, les transports, le chauffage ou la production de gaz, et par la suite, pour l'électricité. Son utilisation n'a fait donc que croître.

Les mines de charbon les plus importantes étaient localisées en France, dans le Nord et le Pas de Calais, ainsi qu'en Belgique, et son acheminement notamment vers la région parisienne était assuré par la Compagnie du Nord.

Nous allons retracer sommairement comment étaient organisés ces transports et quelles en ont été les principales caractéristiques.

Avant l'apparition du chemin de fer, Paris recevait le charbon par voie d'eau; cependant, les péniches de transport étaient de faibles tonnages. Ce charbon était fourni par différents sites houillers, comme Decize, Epinal St Etienne, mais provenait aussi *de Belgique*.

Le rail va bouleverser cet ordre des choses. En effet, la demande en houille ne va que s'accroître par suite de besoins toujours plus importants ; les industries métallurgiques et chimiques vont se multiplier, sans oublier l'utilisation du gaz d'éclairage dans les villes. Au début de 1890 ; il viendra s'y ajouter ceux des centrales thermiques produisant de l'électricité.

C'est le Bassin Houiller du Nord- Pas de Calais qui va devenir le principal fournisseur de charbon pour la région parisienne au détriment du Massif central et de la Belgique.

Le réseau ferré du Nord va devoir s'adapter à l'évolution du volume de la production en adaptant ses infrastructures, son matériel et son exploitation de transports toujours plus importants.

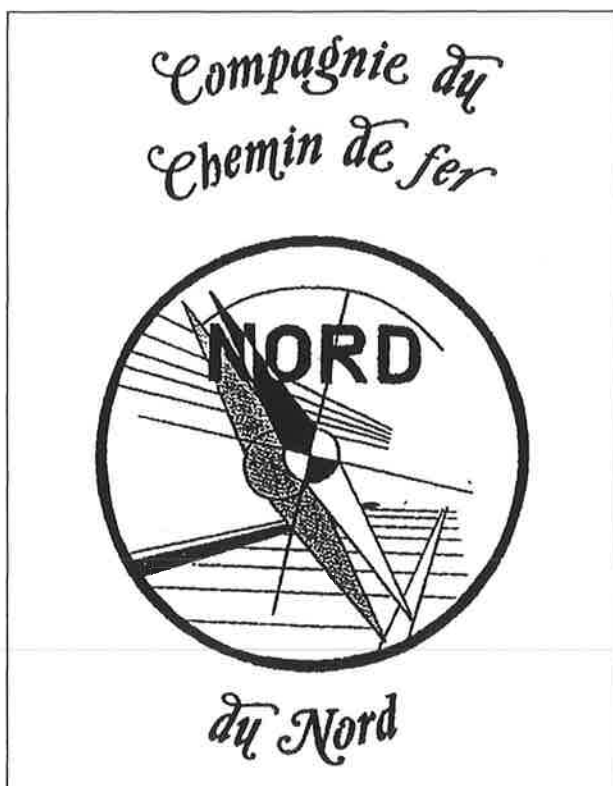
Itinéraires suivis

A l'origine, deux itinéraires sont adoptés pour acheminer le charbon vers Paris :

1. Par Douai, Arras, Longueau, Créil et Paris (bassin de l'Ouest, mines de Lens, de Béthune).
2. Par Cambrai, Busigny, Tergnier, Ormoy-ville et le Bourget (bassin de l'Est, Anzin, Thieucelles).

(voir plan en annexe)

L'importance des convois va bientôt gêner le transport des voyageurs sur la section Longueau - Paris, comme sur les lignes de Lille et de Calais. Le réseau du Nord va dès lors, à partir de Longueau, détourner le trafic venant de l'Ouest par Montdidier et Ormoy sur des voies secondaires, les trains de marchandises pourront se suivre, parallèlement à la grande ligne, sans perturbation due au trafic voyageurs, donc sans subir de retards importants.



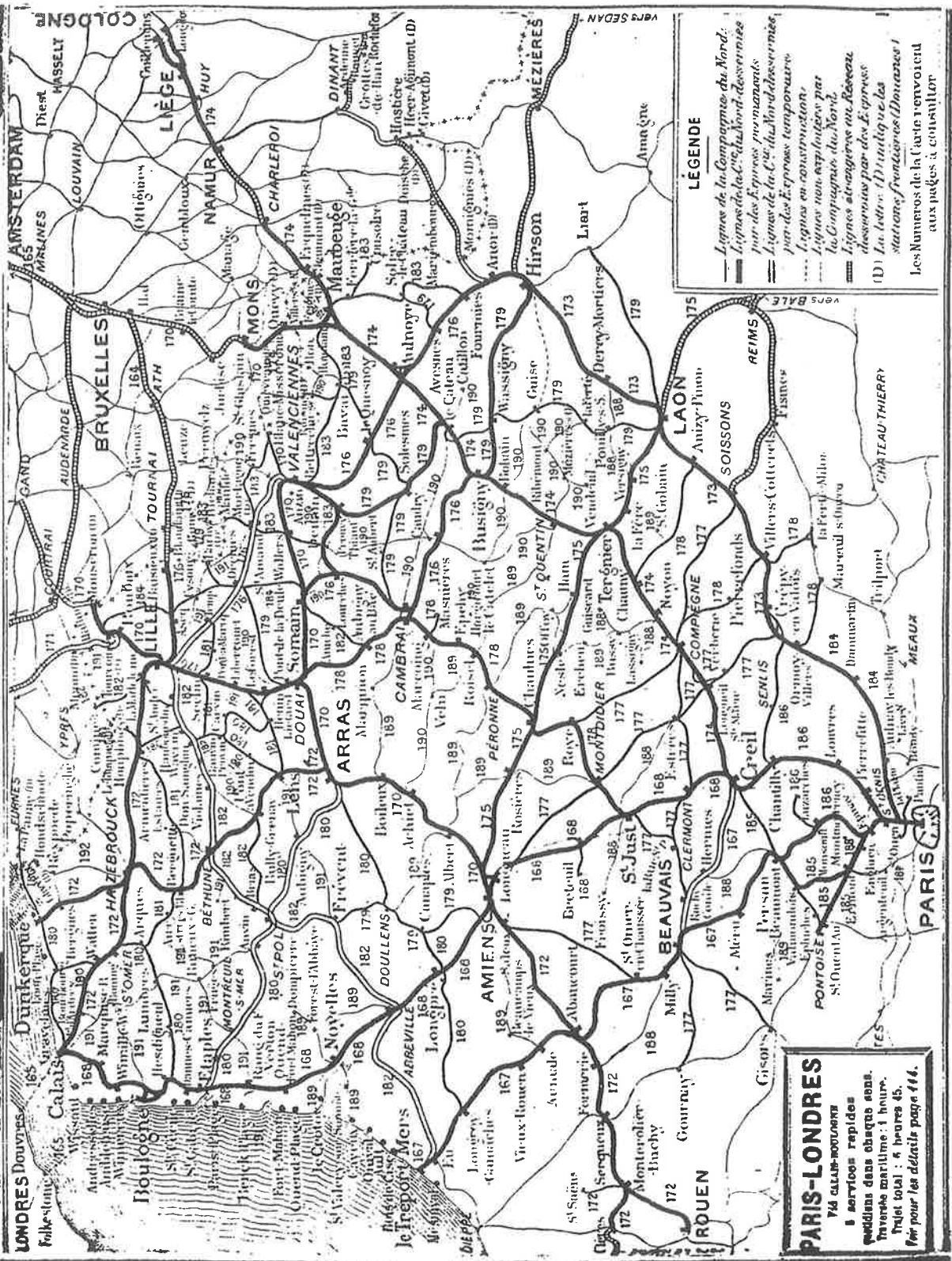
CHEMIN DE FER DU NORD

ABSINTHE JOANNE

Les N° de la carte renvoient aux pages à consulter.

Les N° de la carte renvoient aux pages à consulter.

EXCLUSIVEMENT VEGETALE
SAVOUREUSE



PARIS-LONDRES
 174 CALAIS-MONTREUIL
 5 services rapides
 perdus dans chaque sens.
 Traversée maritime : 1 heure.
 Total : 4 heures 45.
 Voir pour les détails page 111.

LEGENDE
 Lignes de la Compagnie du Nord.
 Lignes de la C. d. la Nord-Ouest.
 Lignes en construction.
 Lignes non exploitées par la Compagnie du Nord.
 Lignes at-traversées au Niveau des passages par des E. express.
 Stations frontalières (Douanes).
 Les Numéros de la Carte renvoient aux pages à consulter.

Dès les premières années de 1900, et afin de dégager la section Arras-Longueau, la Cie du Nord aménage l'itinéraire Douai- Montdidier via Cambrai, Péronnes et Chaulnes, tronçon de la ligne Douai- St Just, réalisé par la Cie Picardie et Flandre, et reprise par la Cie du Nord en 1883. Cet itinéraire verra ses lignes dédoublées et ses déclivités ramenées à 1% maximum, afin d'assurer un débit et un écoulement satisfaisants. Les bâtiments seront aménagés de même, comme la gare de Cambrai, remaniée en totalité.

Jusqu'en 1931, il arrive souvent que les convois, utilisés entre Arras et Longueau empruntent cette voie vers Le Bourget ou Creil. La Cie avait étudié le projet d'une nouvelle ligne à double voie entre Verberie et Aulnay-sous-Bois ; les travaux préliminaires avaient même été engagés ; mais c'était sans compter sur la guerre 1914-18 qui interrompit les travaux, qui ne seront, par la suite, jamais repris.

Les trains de charbon aboutissent aux gares parisiennes spécialisées : La Chapelle-« Charbons » raccordée depuis les « Buttes Chaumont » à la petite ceinture, aujourd'hui hors service, ainsi que la Gare aux Mines au Bourget ; pour la région parisienne Nord, celle d'Achères, gare de triage des Yvelines et, pour la région Ouest, la gare des Batignolles qui se situait entre la porte de Clichy et le pont Cardinet.

C'est donc la Compagnie du Nord qui s'adjuge la part la plus importante de l'acheminement du charbon, soit 4 millions de T en 1938 contre 1,5 million de T pour la partie fluviale du trafic..

Locomotives employées

Les trains de charbon tractés par des locomotives à vapeur, vont être confrontés à des charges de plus en plus lourdes.

En 1846, la Cie utilisait des machines à trois essieux, comme les « *Mammouth* » (les type 030), fournies par les premiers constructeurs de locos et notamment les sociétés installées dans le Nord, comme Cail, Derosne , etc... Des engins plus puissants seront nécessaires pour assurer la traction des trains de plus en plus lourds, afin d'éviter des doubles tractions.

A partir de 1866, la série des 040 construites au Creusot est mise en service; puis des type 140 pour la ligne Cambrai- Chaulnes.

Des « *Consolidation* », puissantes machines aptes à démarrer des trains lourds (dénommées des bœufs !!) sont ensuite mises en service.

Cent quarante machines ont été construites entre 1912 et 1913, cent en 1922 et encore quarante en 1928-29, soit au total deux cent quatre-vingt engins. Elles furent retirées du service actif en 1938.

En 1912, la Compagnie utilise encore des machines plus puissantes, les « *Decapod* », machines comprenant 5 essieux couplés (1-5-0), assurant une forte adhérence. Les tenders de ces machines sont à bogies, leur capacité en eau était de 37 m³ et ils emportaient 10 T de charbon !

Le parc de tombereaux

En 1860, la compagnie possédait déjà plus de 4000 wagons affectés au transport de charbon, dont 1000 pour le coke. De 5 à 7 T au début, leur capacité est passée rapidement à 10 T ; c'est la Compagnie du Nord qui en 1896, a adopté le wagon de 20 T . En 1905, elle possédait plus de 11000 wagons, dont 7100 tombereaux.

Toujours à la pointe de l'évolution des matériels, la Compagnie fera construire en 1907, par les Forges de Douai, 40 wagons tombereaux de 40 T à bogies. Ce parc était très sollicité, en particulier entre les mois d'octobre à décembre, période au cours de laquelle le réseau assurait également le transport des betteraves ! !

En 1895, les trains complets de charbon circulant entre Lens et la gare de La Chapelle, sont composés de 36 wagons chargés à 10 T. La vitesse n'était que de 30 km/h ; entre Creil et Arras, elle passa ensuite à 40 km/h. Dès 1908, à chaque fin de journée, 50 trains desservaient la région parisienne grâce à un parc de 7400 tombereaux. Les dernières locomotives citées, les type 150, en service à partir de 1933, vont permettre de tracter des trains lourds de 2000 T.

Quelques mots

sur la Compagnie du Nord

La Compagnie a toujours possédé un matériel de traction pour les marchandises, par le fait du trafic important entre les industries extractives du Nord et Paris.

Le constructeur J. Cockerill, installé à Liège, s'est intéressé à l'artère Paris Bruxelles, dès 1837 ; cependant, il ne pourra constituer une société par le fait même d'événements politiques et d'intrigues financières.

C'est la famille Rothschild qui va créer la société en 1845 ; elle s'appellera la Compagnie du Chemin de fer du Nord. C'est elle qui va intégrer un certain nombre de concessions indépendantes, permettant de limiter la concurrence et les divers capitaux de ces sociétés. Elle constitue, en outre, de 1854 à 58, une filiale dite du Nord Belge, qui obtient la concession du prolongement des lignes ferroviaires françaises vers Mons, Namur, Liège et les Ardennes belges ; elle

reprend à son compte la ligne Creil- Beauvais à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Oise.

Cependant, son monopole est menacé, comme, par exemple, par le groupe présidé par P. Phillipart, et ses entreprises ferroviaires secondaires du Nord et de l'Est de la France.

Après 1875, plusieurs sociétés d'intérêt local ne peuvent se développer et sont contraintes de revendre leur concession auprès de la Compagnie du Nord, comme la Compagnie des Chemins de Fer du Nord et du Nord-Est, principale branche du groupe Phillipart,

formée en 1869 et cédée en bail le 17 décembre 1875, où comme la Compagnie des Chemins de Fer de Picardie et de Flandres, rattachées en 1879.

Cette « guerre » (écono-mique) de rachats et de ventes, cesse en 1875, sous la pression du Ministère des Travaux publics, afin de réclamer pour l'ensemble de ses réseaux le souci de l'intérêt général.

Les itinéraires de guerre

Fin 1916, seules les mines du Pas de Calais Bray, Noeux,..) et partiellement celles de Béthune, restent en dehors du conflit.

Cependant, Arras et son accès vers la ligne principale rejoignant la capitale française, n'est pas accessible.

Il va être nécessaire de trouver d'autres itinéraires.

Fin octobre 1916, un service de train navette est mis en place entre la zone Ouest du bassin minier et la région parisienne, décision prise par le Quartier général des Armées (Direction des Chemins de Fer) :

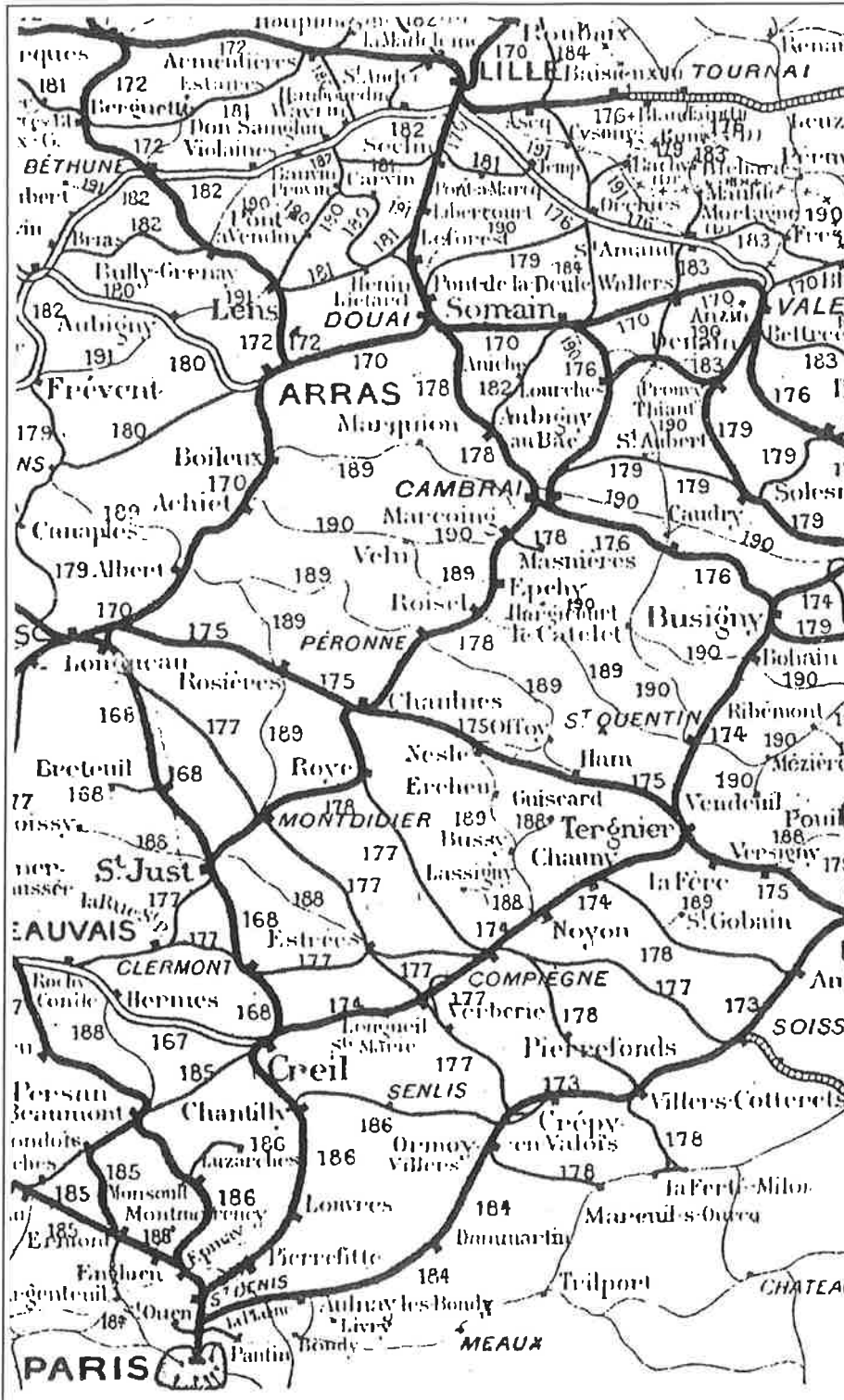
Dans le sens des retours à vide, les convois empruntent l'itinéraire par eauvais, Crévecoeur le Grand, Flesselles, DouLens, St Pol.

Dans le sens à charge, St Pol, Etaples, Epluches.

Chaque rame se compose de trente tombereaux de 20 T, dont certains munis de frein et accompagnés d'un fourgon pour le couchage du personnel ferroviaire (mécanicien, chauffeur, conducteur et serre-frein).

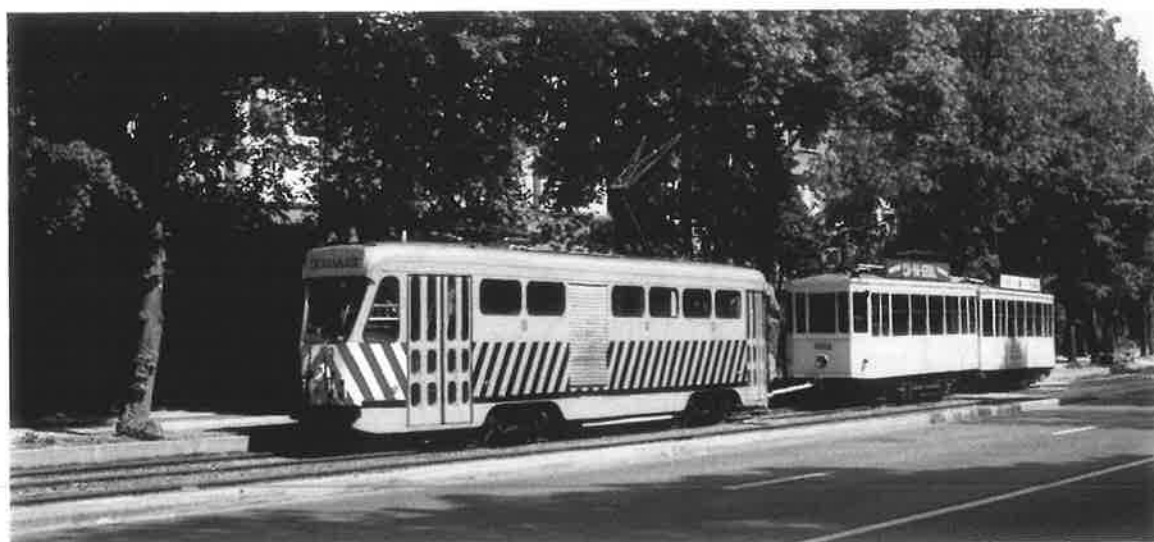
Ces itinéraires ne seront modifiés qu'après l'armistice de novembre 1918.

Cette évocation mettra fin à cette courte histoire des convois de charbon de la Compagnie du Nord.



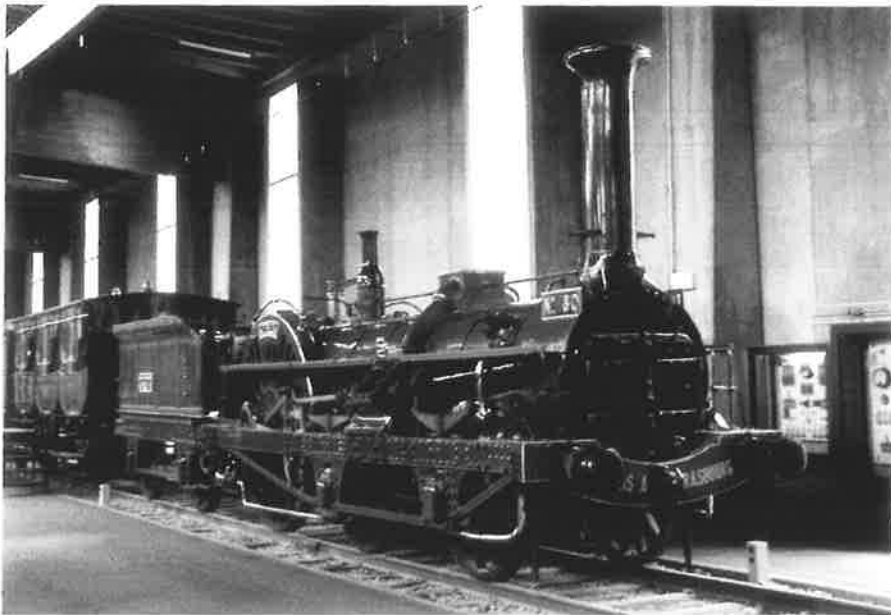


"La traditionnelle manifestation du MTUB lors du W.E. de Pentecôte, a été, cette année, la mise en évidence du terminus WIENER de la ligne 94, en passe de disparition du fait du prolongement de la ligne vers Audergem. Le dimanche, une parade de véhicules anciens, le lundi un spécial pour amateurs photographes avec la 1002 et sa perche" – Toutes les photos sont de Guy Bridoux



La fête est finie, une motrice de service est nécessaire pour ramener la rame dotée d'une perche au musée, la caténaire ne permettant plus l'utilisation de ce type de capteur sur l'ensemble du réseau.





*Locomotive Crampton type 120 de
la compagnie de Paris à
Strasbourg (1852).*

*Construite en 12 exemplaires, elle
pouvait atteindre 120 km/h*

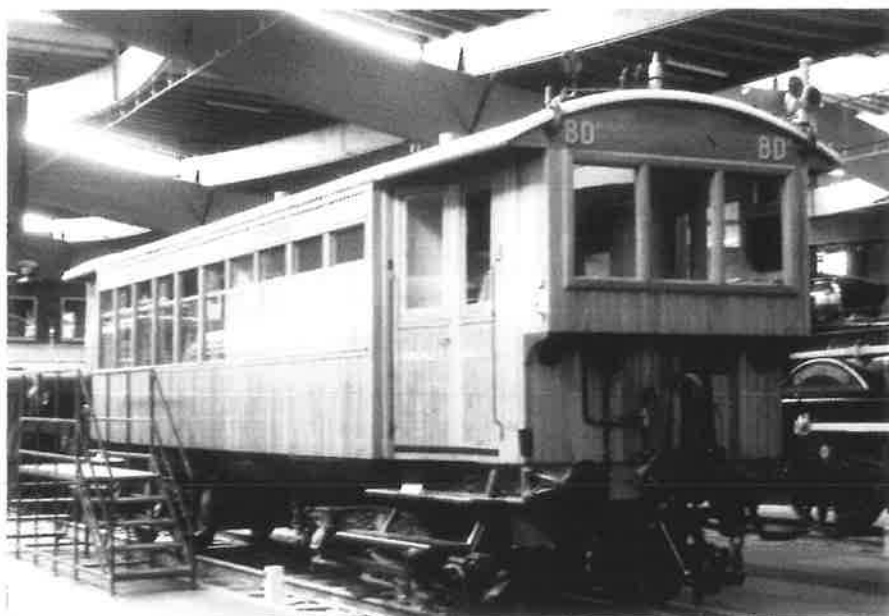
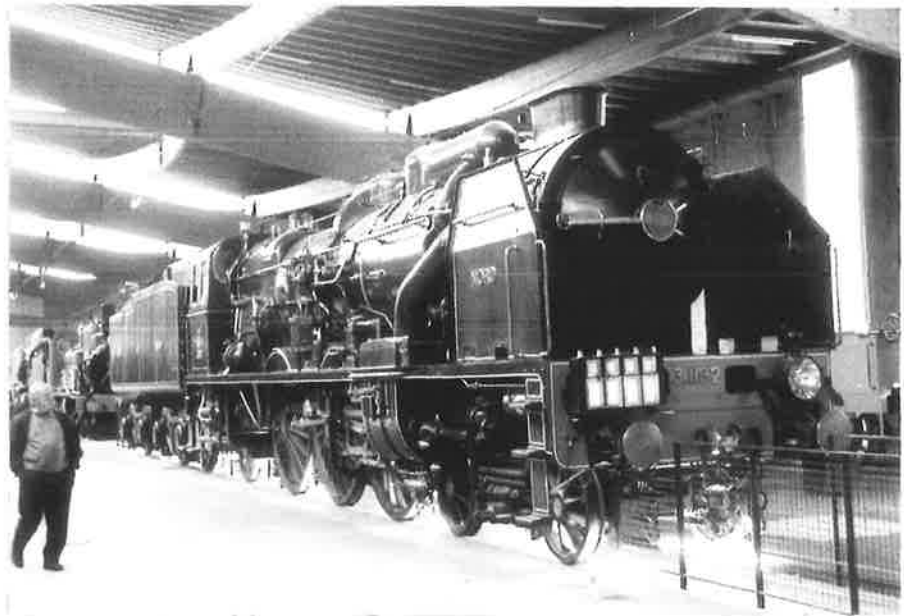
*Cité du train de Mulhouse, le 13
mai 2005*

Photo Guy Bridoux

*La Pacific Nord de A. Chapelon,
qui à 120 km/h pouvait développer
3100 ch*

*Cité du train de Mulhouse, le 13
mai 2005*

Photo Guy Bridoux



*Une automotrice électrique de la
compagnie de l'Ouest construite
en 1902.*

*Alimentée sous 600 V par 3ème
rail, elle desservait Paris-
Versailles R.G.*

*Cité du train de Mulhouse, le 13
mai 2005*

Photo Guy Bridoux

Nostalgie des modélistes d'antan

par Pierre Vankeer

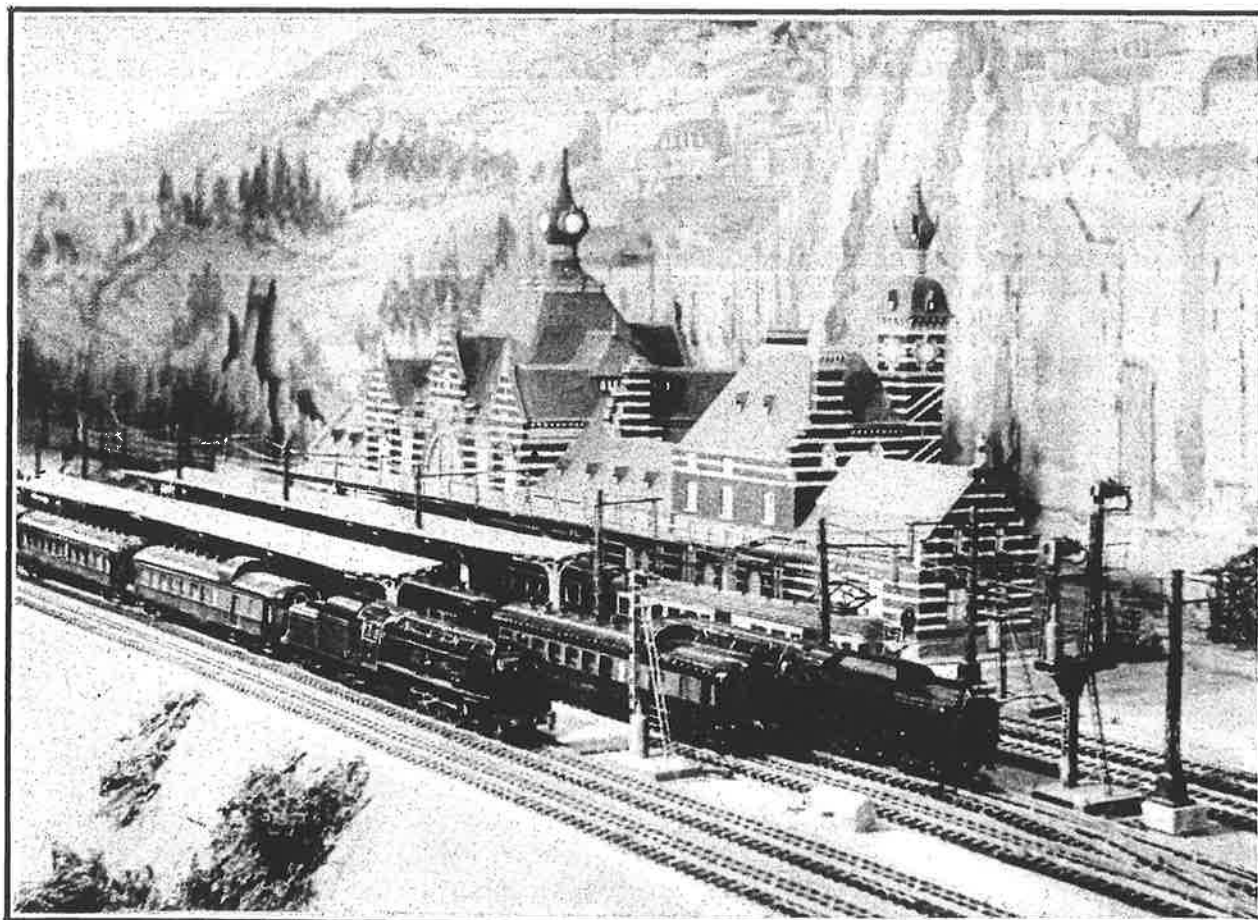
Faut-il l'avouer, j'avais quatorze ans en 1945 ! Les hostilités en Europe avaient cessé le 8 mai chez nous, et le 15 août en Asie, après la capitulation japonaise. On était entré dans l'ère atomique avec le bombardement d'Hiroshima, mais cela n'empêchait pas, en Europe, de goûter la paix retrouvée et de rejoindre l'association Belge des Amis des Chemins de fer, devenue plus tard « royale » sous le sigle de l'ARBAC.

Mon père, et moi-même en tant que membre junior, étant attirés par le chemin de fer étions tout à fait à notre place parmi les membres de cette association, qui a peut-être influencé le choix de ma future carrière à la SNCB.

A côté des ballades et visites ferroviaires organisées par ce club, en train, en vicinal, voire en tramway bruxellois (TB : ainsi s'appelait la STIB à l'époque), il nous fut donné d'assister à des démonstrations par des membres, modélistes de talent.

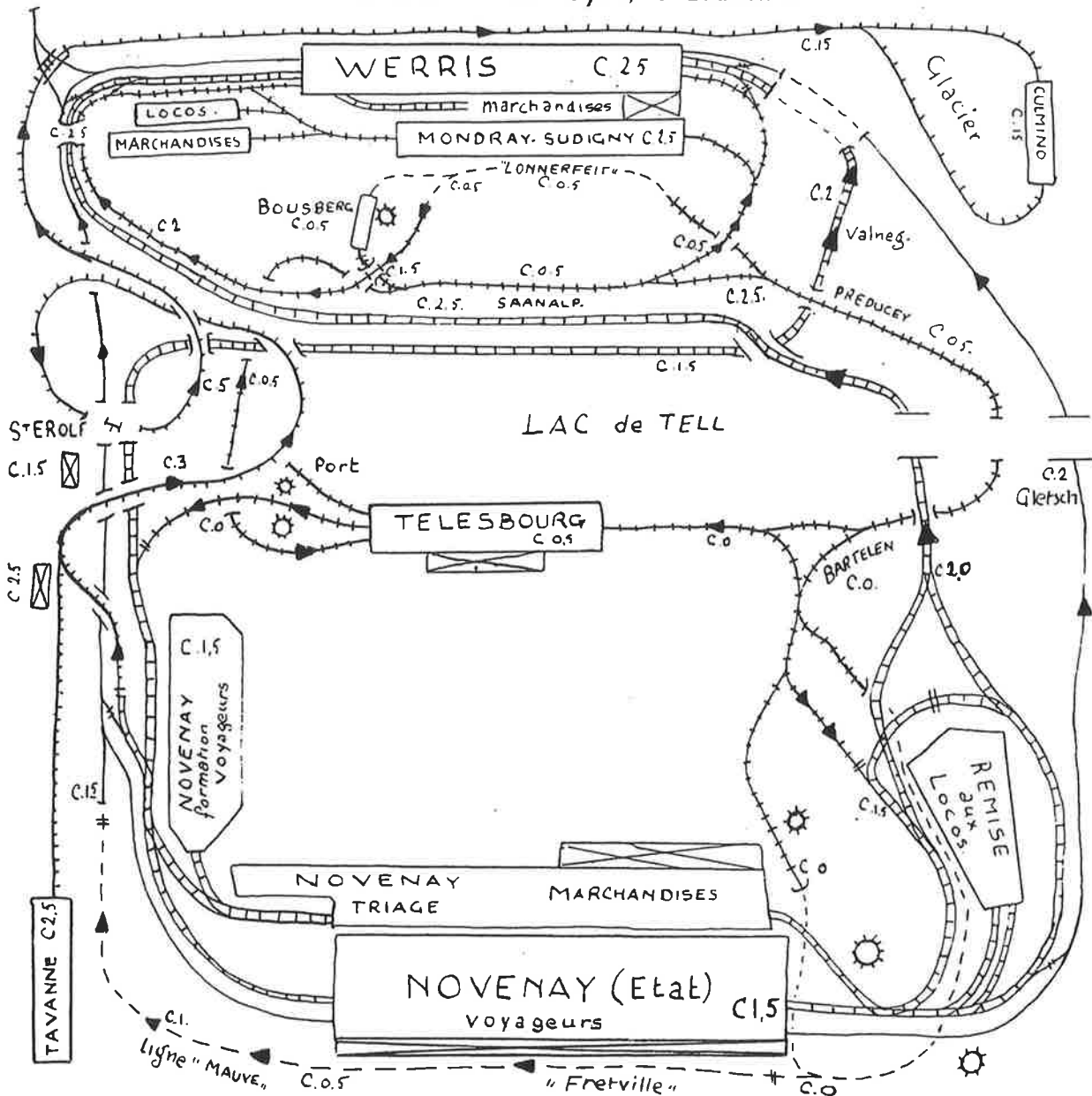
Je me souviens notamment, du très rigolo Raymond Legrand, membre bruxellois qui réalisait intégralement ses modèles à l'échelle 1, et Pierre Pitsaer, qui, dans son grenier de Rixensart fignolait avec amour la reproduction de toutes sortes de tramways.

Il me faut citer également, Monsieur Van Oyen, ténor du barreau bruxellois mais passionné de trains, l'un n'excluant pas l'autre, qui avait construit un grand



VUE D'UNE STATION EN MODÈLE RÉDUIT — ÉCARTEMENT O

RÉSEAU EN OO
de Monsieur Van Oyen, à Bruxelles



Légende :

- Réseau "VERT" Trains de montagne, C^{ie} privée.
- " " "ROUGE" Trains rapides ou lourds (Etat)
- ==== Réseau à voie double "NOIR et BLANC" idem.
- ++++ " " "BLEU" Trains légers - C^{ie} des "Transports Telesbourgeois".
- - - - Sections en tunnel.
- || Sectionnement des réseaux.
- C = cote. 1 unité égale 8 cm. → sens des montées. ☼ usines

réseau à l'échelle OO, devenue plus tard H0 sur le continent. Ce réseau fit l'objet, dès décembre 1945, de diverses présentations, notamment dans l'arrière salle d'un café proche de la colonne du Congrès, avec

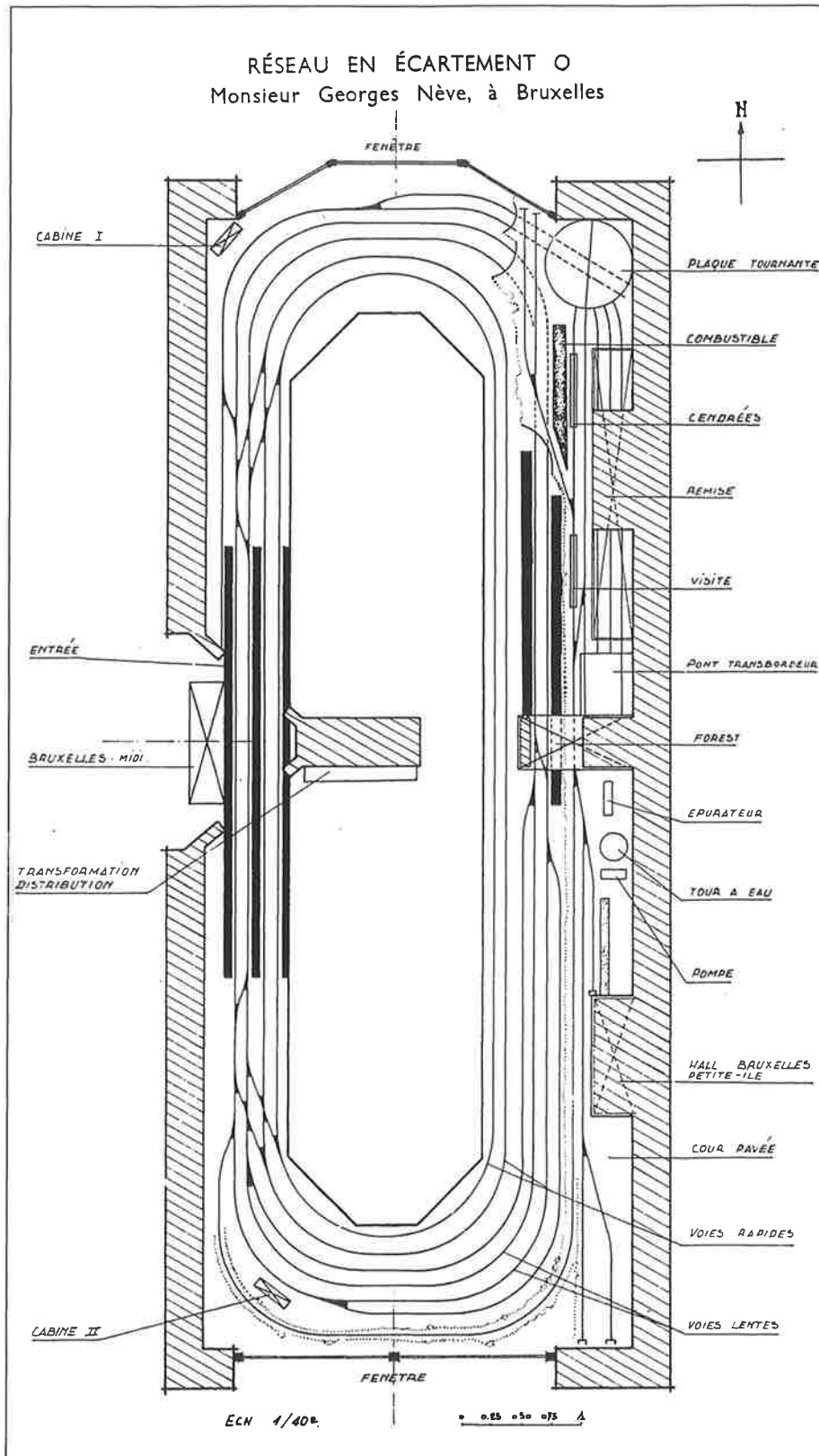
les moyens « techniques » de l'époque : à savoir de l'éloquence, du talent, de l'humour et quelques diapositives. J'ai le souvenir d'une assemblée littéralement suspendue aux lèvres du conférencier.

Alliant réalisme, tant technique que géographique, et poésie, le réseau situé en Suisse Romande et pourvu d'un décor approprié, comportait une gare principale nommée WERRIS et une gare de correspondance TELESBOURG. Détail dont je me souviens malgré les années écoulées, le décor comprenait la fromagerie dénommée, un peu facilement, Puedupied. La conférence de présentation devait être suivie d'une visite et de démonstrations « in situ », malheureu-

sement l'auteur emprunta dans les premières semaines de 1946 un chemin de rêves dont on ne revient pas.

Par chance, je découvris bien plus tard dans le numéro 23 de l'encyclopédie « Au fil du Rail » de Fernand Lebbe, déjà évoquée ici, le plan de la réalisation de Monsieur Van Oyen. Ce numéro, consacré à « L'exploitation des installations ferroviaires à l'échelle », comprenait d'autres plans de réalisations de modélistes chevronnés de l'époque dont celui, à l'échelle 0 de Monsieur Georges Nève que nous sommes nombreux à avoir bien connu puisqu'il fut président de l'ARBAC jusqu'à son décès à la fin de 2003.

Ces descriptions, et en particulier le plan de la réalisation de Monsieur Van Oyen excitèrent de lointains souvenirs : comme dans le roman de Proust, le Temps était retrouvé.



NDLR :

Pour nos membres qui l'ignoraient, le réseau « Legrand » est actuellement installé à la station Anneesens.

Le matériel roulant, équipé d'origine d'une motorisation à 36 V, est en cours de rénovation à l'initiative de Monsieur Claude Vandenhove, membre de l'ARBAC.

Il sera doté en particulier d'une motorisation 24 V compatible avec des systèmes de commande disponibles sur la marché.

Le FF n° 233 annonçait une période agitée : elle le fut certes, mais pas tout à fait suivant les prévisions. Les responsables des programmes de FR3 ont tout à coup constaté que la gare de FSR n'avait guère de rapports avec l'art nouveau, ce qui ne nous surprend guère, ils l'ont donc supprimée de leur reportage. Nous avons reçu un courriel d'excuses, notamment à l'égard de Victor qui avait entrepris de réaliser la maquette de la maison Aurique, indiscutable témoin schaarbeekois de l'art nouveau, qui, à défaut d'apparaître sur le petit écran, enrichit le décor citadin de notre réseau. Une fois de plus, merci Victor.

Nous eûmes par contre le 25 mai la visite de l'association PatriS (Patrimoine de Schaerbeek) qui souhaitait compléter une visite des ateliers de la SNCB par une présentation de nos réseaux, initiative à laquelle la fille Joëlle de notre ami Raymond n'était pas tout fait étrangère. Cette rencontre se termina chaleureusement par un vin offert par les visiteurs, en guise de remerciement.

La présentation de Michel Liégeois fut brillante, comme à l'habitude, devant une assistance anormalement clairsemée ; dommage ! Pas découragé pour autant, Michel a déjà accepté de revenir le 18 novembre pour nous entretenir de la première partie d'une saga consacrée à l'Alsace-Lorraine.

La remise en ordre du grand local à l'issue des travaux de couverture des réseaux, a consisté avant tout en une rénovation de l'éclairage par le placement de sept montures doubles en remplacement des bacs à lumière anciens pour la plupart défectueux : ce fut l'œuvre, une fois de plus de Armand, Jacques M., et Philippe. De leur côté, les Victor, Jacques N., et Jean-Pierre S., restituèrent les éléments de décor démontés par précaution.

Début en douce le 28 mai de notre essai de bourse « interne », avec quatre « exposants » et un nombre de transactions limité. L'expérience sera reconduite en septembre, puis en décembre avant de décider de poursuivre ou non cette activité.

Le comité a tenu également sa traditionnelle réunion d'avant vacances.

Notre trésorier a constaté une stabilité dans les effectifs avec 42 membres en ordre de cotisation ; quelques lettres de rappel ciblées seront adressées à des membres qui ne se sont pas ré-affiliés.

En ce qui concerne le réseau « 2 rails », le block système a été étendu à la deuxième diagonale et la sécurité du trafic améliorée. La poursuite de l'implantation de ce système peut donc être différée, mais il serait utile de prévoir un tiroir avec tableau de





commande pour la zone dite de Kinkempois. La priorité doit être mise sur les travaux du réseau « 3 rails » non seulement au niveau du « pont » et de sa prolongation, mais aussi dans l'achèvement de la gare de triage et de la petite gare voyageurs qui ne peuvent être exploitées pleinement par manque de commande des appareils de voie et des circuits d'alimentation. Il y a beaucoup de travail d'électricien, voire d'électronicien de ce côté, bien avant de songer à un block système qui s'imposera là comme ailleurs.

Concernant le programme des réunions, il a fallu décider d'annuler la réunion mensuelle de juin en l'absence d'animateur et de programme du fait de congé pour les uns, de voyage GTF pour d'autres, etc. La prochaine journée de circulation à thème, le mercredi 24 août, sera

consacrée aux autorails et automotrices (n'incluant pas les rames réversibles, ni les TGV)

Abordant le problème des activités ouvertes vers l'extérieur, il a été estimé que les travaux encore à accomplir sur nos réseaux, tout comme la disponibilité du réseau des Papys ne permettaient pas d'envisager de telles activités avant 2006.

La première à venir serait une ré-édition de l'activité destinée aux écoles de Watermael-Boitsfort dont les responsables nous ont approchés à cet effet. La décision, à prendre d'ici la fin du mois d'août, est avant tout liée à la disponibilité professionnelle de Christian un jour ouvrable.

Guy Bridoux



Agenda

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 29 juin

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

Vendredi 1 juillet

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

Samedi 2 et dimanche 3 juillet

B.V.S. 125ème anniversaire de le ligne Dendermonde-Puurs
Week-end du train, exposition, circulations renforcées.

Mercredi 6 juillet

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

Vendredi 8 juillet

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

Dimanche 10 juillet

CFC / Centre Animation en gare : les TGV en modélisme .
A partir de 10 h pour les membres, de 14h pour le public.
Info. : 064 44 25 71 ou www.cfc.be.tf

Mercredi 13 juillet

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

Vendredi 15 juillet

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

Samedi 16 juillet

CFC / Centre Permanence à partir de 14h30 à la Gare-Musée : ateliers

Samedi 16 et dimanche 17 juillet

HAN La ligne des tramways des grottes fête ce week-end son centenaire.
Circulations spéciales avec renfort de véhicules du TTA,
ambiance début de siècle avec costumes d'époque

Dimanche 17 juillet

Bourse d'échanges Woluwé Shopping center de 8 à 13 h Info.: 02.771.20.45

Mercredi 20 juillet

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

Jeudi 21 juillet

P.T.V.F. 20ème anniversaire de présence dans le parc du BEMPT. Circulations nocturnes

Vendredi 22 juillet

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

Samedi 23 juillet

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR :. Comme d'habitude, à partir de 14 h, on travaille et on roule.

Mercredi 27 juillet

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

Vendredi 29 juillet

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

Mercredi 03 août

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

Vendredi 05 août

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

Mercredi 10 août

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

Vendredi 12 août

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

Samedi 13 au lundi 15 août

ASVI Festival du CDV : circulations spéciales, animations, etc.

Stoomcentrum Grande fête du rail à Maldegem

Mercredi 17 août

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

Vendredi 19 août

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

Samedi 20 au vendredi 26 août

MOROP 52^{ème} Congrès à HÖNEFOSS (N). Info : www.morop.org

Dimanche 21 août

CFC / Centre Petit train à vapeur d'Houdeng de 11 à 19 h , au parc de la crèche, chaussée Houtart, 339

Bourse d'échanges Woluwé Shopping center de 8 à 13 h Info.: 02.771.20.45

Mercredi 24 août

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

Attention : journée à thème : Les **AUTORAILS** et les **AUTOMOTRICES**

Vendredi 26 août

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

Samedi 27 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR :. Comme d'habitude, à partir de 14 h, on travaille et on roule.

Samedi 27 et dimanche 28 août

CMCF (F) 11^{ème} festival de modélisme et de chemin de fer réel.
De 10 à 18 h au Centre Denis Papin rue E. Zola à OIGNIES (F).
Accès par la sortie 18 de l'A1. Site internet : www.cmcf-oignies.com

Mercredi 31 août

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

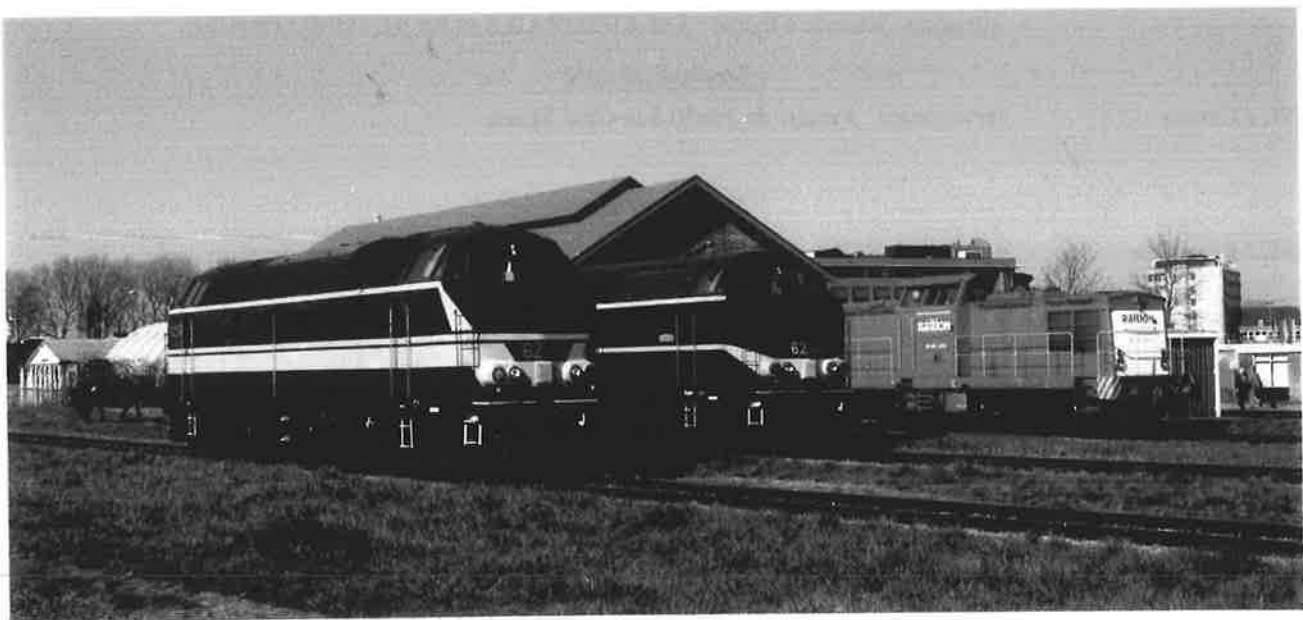
Vendredi 02 septembre

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

Dimanche 04 septembre

CFC / Centre Petit train à vapeur d'Houdeng de 11 à 19 h , au parc de la crèche, chaussée Houtart, 339

- Hoeseltje treinclub** 63^{ème} bourse, de 9 à 13h, au Centre culturel de Hoeselt. Info. : 089 51 46 44
Mercredi 7 septembre
- CFC / Bruxelles** Réseaux dc FSR : à partir de 19h00, on travaille et on roule.
Vendredi 09 septembre
- CFC / Centre** Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée
-
- C.F.R.L.** Pot pourri de photos ferroviaires, par Henri Van Mons,
à 20h15 au Centre culturel de Froidmont à Rixensart. Info. : 02 654 05 79
Dimanche 11 septembre
- CFC / Centre** Animation en gare : les trains du troisième millénaire .
À partir de 10 h pour les membres, de 14h pour le public.
Info. : 064 44 25 71 ou www.cfc.be.tf
Mercredi 14 septembre
- CFC / Bruxelles** Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on travaille et on roule.
Samedi 17 septembre
- CFC / Centre** Permanence à partir de 14h30 à la Gare-Musée : ateliers
Samedi 17 et dimanche 18 septembre
- P.T.V.F.** Grand W.E. de la vapeur : clôture de la saison. De 10 à 18 h.
Mercredi 21 septembre
- CFC / Bruxelles** Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on travaille et on roule.
Samedi 24 septembre
- CFC / Bruxelles** Réseaux de FSR :. Comme d'habitude, à partir de 14 h, on travaille et on roule.
2^{ème} bourse d'échanges interne au club
Samedi 24 et dimanche 25 septembre
- CFV3V** Festival de la vapeur, de Mariembourg à Treignes.
-



Parallèle en gare de Terneuzen lors du voyage PFT du 2 avril 2005 : les 6244 et 6256 en livrée verte et une des cinq locomotives Railion affectées à cette zone – Photo Guy Bridoux

La section du Centre vous rappelle

- L'animation en gare centrée sur les TGV en modélisme le 10 juillet
- Le petit train à vapeur d'Houdeng, les 21 août et 4 septembre

La section de Bruxelles vous rappelle

- Les réunions des samedis 23 juillet et 27 août.
- La soirée à thème du 24 août consacrée aux AUTORAILS et AUTOMOTRICES de toutes époques

Sans oublier

- le 125^{ème} anniversaire de la ligne Dendermonde-Puurs, les 2 et 3 juillet
- le centenaire des trams des grottes de Han les 16 et 17 juillet
- du 13 au 15 août, le festival de l'ASVI à Thuin, et la fête du rail à Maldegem.

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 :

Château d'eau typique aujourd'hui disparu, similaire à celui de Treignes.

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

**En 2005, notre programme AM continue
une toute nouvelle conception**



PHOTO: J.L. VANDERHAEGEN

NOUVEAU JOC 65079

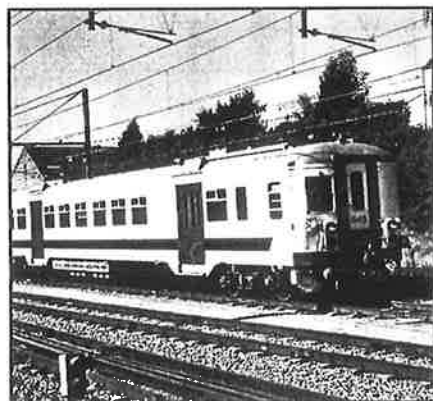


PHOTO: J.L. VANDERHAEGEN

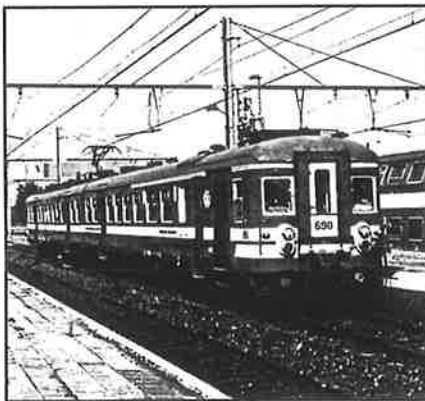


PHOTO: J.L. VANDERHAEGEN

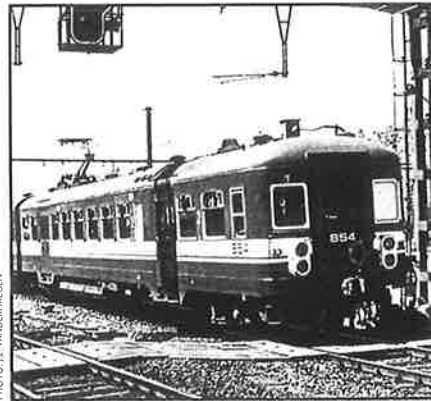


PHOTO: JOCADIS

JOC 35 200 2R 
JOC 35 201 3R Digital/Analogique
AM 665 - Verte - 2 Pantos
petites bandes jaunes

JOC 35 218 2R 
JOC 35 219 3R Digital/Analogique
AM 653 - Bordeaux - "Fumeurs"

JOC 35 304 2R 
JOC 35 305 3R Digital/Analogique
AM 597 - SABENA + petits avions

JOC 35 204 2R 
JOC 35 205 3R Digital/Analogique
AM 651 - Verte - 1 panto
larges bandes jaunes

JOC 35 220 2R 
JOC 35 221 3R Digital/Analogique
AM 765 - NEW LOOK

JOC 35 306 2R 
JOC 35 307 3R Digital/Analogique
AM 598 - SABENA "Airport Express"

JOC 35 210 2R 
JOC 35 211 3R Digital/Analogique
AM 691 - Bordeaux - 1 panto

JOC 35 300 2R 
JOC 35 301 3R Digital/Analogique
AM 855 - SABENA

JOC 35 308 2R 
JOC 35 309 3R Digital/Analogique
AM 596 - Bordeaux - Ex SABENA

HEURES D'OUVERTURE:

LUNDI FERMÉ

MARDI et MERCREDI

09h30 - 12h00
14h00 - 18h00

JEUDI

14h00 - 18h00

VENREDI et SAMEDI

09h30 - 12h00
14h00 - 18h00

DIMANCHE

10h00 - 12h00

Jocardis