



Mai - Juin 2006

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° 240
Mai – Juin 2006

Sommaire et informations générales

..... p 2

Tribune libre

Quel avenir pour notre hobby ?

..... p 3

Un peu d'histoire

Canfranc, la gare fantôme !!

..... p 5

Dossier

Regards sur un passé ... pas si lointain

..... p 14

Divers

Nouvelles de la section de Bruxelles

..... p 4

Quelques échos du monde du modélisme

..... p 9

Echos du Centre

..... p 10

Ferro Flash Photo

..... p 17

Agenda

..... p 22

Photo de couverture

La firme Alstom a demandé l'agrément de la SNCB pour la circulation sur son réseau de la locomotive PRIMA 6000. Le prototype soumis aux tests est la 447001 de la SNCF, photographiée ici en gare de ATH le 3 juin 2006 – Photo Christian Dosogne.

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 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 réseaux

Jérôme Dubois Responsable réseaux

Christian Gauthier Responsable réseaux

Gilles Durvaux Ateliers, et section 0

Pnl Karpinski Réseau vapeur vive

R. et F. Deblquit 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**

Coordination réunions **André H. + M.**

Responsables de FSR

Jacques Mathieu Equipement, entretien
et réseau trois rails

Eric Poussart Electricité, électronique

Armand Thonet Réseau deux rails

Pierre Leclercq Responsable des locaux et du bar

Au delà de son aspect ludique et de la satisfaction immédiate que procure notre hobby, notre ami Paul Steckelmacher n'a jamais cessé de penser à l'avenir du modélisme ferroviaire, estimant, avec raison, qu'il était nécessaire de saisir, voire de provoquer, des occasions d'y intéresser des jeunes. Ses initiatives auprès des autorités scolaires de Watermael-Boitsfort n'en sont qu'un témoignage.

Soucieux de provoquer un échange d'idées sur ce sujet, il nous a fait part de ses réflexions que nous publions sous une rubrique de « tribune libre », avec l'espoir de susciter des réactions que nous espérons nombreuses et qui pourraient être l'amorce d'un débat de fond. N'hésitez pas à vous exprimer, vos contributions seront publiées dans cette même rubrique.

Quel avenir pour notre hobby ?

par Paul Steckelmacher

Ces quelques réflexions reprennent, en les développant, des idées exposées lors de la dernière assemblée générale devant la dizaine de membres présents. Elles s'adressent à tous nos membres, les plus actifs, ceux qui viennent seulement « jouer » tous les mercredis soir, mais aussi, tous ceux que nous rencontrons moins car leur activité au sein du club se limite à payer la cotisation annuelle et à lire, nous l'espérons, le « Ferro-Flash ». : Nous aimerions beaucoup connaître votre avis.

Pourquoi un jeune adolescent s'occuperait-il de trains modèles ? Les jeux électroniques, l'attirent beaucoup plus car ils sont plus faciles à gérer qu'une activité constructrice nécessitant de la réflexion comme le modélisme.

Il est tellement plus facile et moins coûteux de s'installer devant son ordinateur, sa télévision, sa « play-station » ou son « game-boy » et d'actionner au pire son pouce ou son index pour « jouer ». L'enfant ne crée plus rien, il passe seulement son temps.

En ce qui concerne notre passe-temps, nous étions attirés avant les années cinquante et soixante par la circulation des trains à traction vapeur d'abord puis diesel et électrique. Les locomotives à vapeur avaient une attirance et une poésie que l'on n'a plus jamais retrouvées. Par ailleurs, avec les années, les modèles réduits ressemblaient de plus en plus à la réalité. Ils étaient exposés et roulaient à l'occasion de la Saint Nicolas dans les vitrines de certains grands magasins. Il y avait de véritables attroupements d'enfants accompagnés de leurs parents et surtout de leur papa. Les parents offraient à cette occasion la boîte de

débutant qui était souvent complétée par la suite pour peu que l'enfant « mordait » au jeu. Et c'est ainsi que débutait le « hobby » avec tout ce que cela comportait. C'était l'époque où Märklin était LE train électrique par excellence.

L'ennui était que souvent les appartements ne disposaient pas de la place suffisante pour le montage d'un réseau plus ou moins permanent. Il fallait donc, dans beaucoup de cas, démonter le réseau à la fin du week-end et remettre les éléments dans leurs boîtes si l'on ne voulait pas encourir les remontrances maternelles.

En outre, le prix du matériel augmentait. Il était difficile pour un enfant de compléter sa collection.

Dès les années soixante, les grands magasins cessaient leurs expositions et surtout leurs démonstrations de la Saint Nicolas. Les jeunes surtout n'avaient plus l'occasion de voir les manœuvres d'un circuit le plus souvent automatisé. Les détaillants spécialisés fermaient les uns après les autres. C'est ainsi que pour la région de Bruxelles, actuellement, il ne reste que deux ou trois détaillants qui se plaignent d'ailleurs de la « crise ». Ces détaillants exposent leur matériel mais ne le démontrent pas. Il reste encore les bourses de seconde main. Là aussi les prix sont élevés, même trop élevés et il n'y a aucune démonstration. De plus, on ne peut que rarement essayer le matériel lors de l'achat, d'où risques fréquents de malfaçons

Restent les clubs pour un candidat ferroviathe. Pour autant que les membres veulent bien accepter cette mission, c'est à eux qu'il faudrait confier la mission

«prosélytique». C'est aux clubs de faire connaître l'histoire du chemin de fer en général et de la S.N.C.B. en particulier. En effet, les collections de matériel roulant belge en grandeur nature peuvent se compter sur les doigts d'une seule main. Le plus fort, c'est que la S.N.C.B. se contente du petit musée de la gare du Nord à Bruxelles fermé la plupart du temps en fin de semaine. On prétend que ses collections sont complétées par le matériel rouillant dans divers dépôts dont notamment à Leuven. Le plus fort aussi, c'est qu'il y a toujours un cerbère qui interdit l'entrée de ces « dépotoirs » aux candidats visiteurs. Le patrimoine a refusé d'installer un musée du chemin de fer sur le site des Tours & Taxis qui s'y serait prêté pourtant fort bien. Remarquons que pendant ce temps les chemins de fer hollandais viennent de créer leur musée à Utrecht et que la S.N.C.F. a rénové le sien à Mulhouse.

Il faudrait ouvrir plus largement les clubs aux visiteurs par l'instauration de portes ouvertes à l'occasion desquelles les membres feraient des démonstrations pratiques avec leurs trésors roulants.

Les manœuvres en gares de formation, en dépôts et sites de garages ou industriels attirent plus que de faire tourner seulement les convois. Les visiteurs, souvent

en possession de trésors qui dorment depuis parfois des décennies dans des cartons au grenier ou à la cave, pourraient montrer et faire rouler leurs rames dans les mêmes conditions. Si l'activité leur plaît, ils pourraient s'affilier par la suite au club

Il faudrait que les clubs ouvrent leurs portes aux enfants les mercredi et samedi après-midi pendant quelques semaines avant la Saint Nicolas et la Noël. Bien sûr, ces horaires ne conviendraient pas aux membres encore en activité professionnelle mais le contact entre les jeunes et « les vieux » serait très favorable pour ces deux extrêmes de générations au point de vue psychologique .

Les clubs relanceraient ainsi le goût de la «création» chez les jeunes. Bien sûr, ce but ne serait pas atteint avant un temps certain. Il pourrait facilement être compté en années. Les clubs pourraient envisager la création d'une section « junior » dont l'activité serait parallèle à la nôtre. Cette section pourrait bénéficier, à la demande, de conseils tant théoriques que pratiques de la part des « seniors ».

Comme mentionné dans la présentation, j'attends, avec la rédaction du F.F. vos remarques et suggestions que nous espérons nombreuses.

Nouvelles de la section de Bruxelles

La fête de quartier organisée la samedi 27 mai par l'asbl ZUMBA fut un succès. Associés « porte ouverte » à cette manifestation, nous eûmes de très nombreux visiteurs, d'abord surpris de découvrir cette activité en ce lieu, et souvent intéressés. Aucun élément négatif à déplorer. Cela nous apportera-t-il de nouveaux membres ? Il est évidemment trop tôt pour tirer des conclusions, mais ce fut également une occasion de rencontrer des mandataires communaux qui se sont montrés intéressés : cela peut toujours servir, pour autant qu'ils soient réélus en octobre prochain..

L'affluence de visiteurs, en ce compris au bar, n'a pas permis de tenir la réunion consacrée à la construction du décor, initialement programmée à cette même date.

Lors de la réunion du comité tenue la semaine suivante, Jacques Nicaise, a proposé de repenser

l'approche de cette activité. En effet, l'agencement de nos locaux et l'affluence rencontrée aux réunions hebdomadaires ont pour conséquence de remettre en cause la notion ancienne du « on travaille ET on roule ». Il n'est plus possible dans les conditions que nous connaissons actuellement, de travailler au décor, ou de tenir un atelier de décoration, quand de 15 à 20 membres s'agitent avec enthousiasme autour des réseaux. Après échange de vues, il a été décidé d'organiser mensuellement une réunion supplémentaire qui serait consacrée prioritairement à la décoration des réseaux. A titre expérimental, jusqu'à la fin de l'année, cette séance aura lieu le **deuxième samedi du mois, de 14h30 à 17h** environ. Il s'agira bien de réunions de travail au cours desquelles, par définition, on ne roule pas !

Première séance le **samedi 15 juillet**. Oui, nous savons compter, c'est exceptionnellement le troisième samedi, mais nous avons tenu compte de ce que le F.F., qui doit annoncer cette décision ne sera distribué que dans la semaine du 3 au 7 juillet, un peu juste pour annoncer une activité qui se déroulerait le 8. Pour plus d'info, Jacques Nicaise vous répondra au 02.731 63.06.

Canfranc, la gare fantôme !!

par Pierre Rasson

Sur la ligne de chemin de fer transpyrénéen entre Pau et Saragosse, le développement du transport au début du siècle, a nécessité de construire une gare internationale, au lieu dénommé Canfranc.

Pour y avoir accès, il faut franchir le col du Somport et la frontière espagnole ; le chemin descend ensuite vers la vallée et le village, qui s'était construit autour de la gare, bâtiment énorme de 220 m de long implanté sur une propriété ferroviaire de 18 ha.

Il faut préciser que c'est, en taille, la deuxième plus grande gare d'Europe, après celle de Leipzig en Allemagne.

Un peu d'histoire :

L'arrivée du chemin de fer dans les Pyrénées eut lieu le 27 mars 1855 avec le prolongement de la ligne Paris-Bordeaux-Dax jusqu'à Bayonne.

La Compagnie du Midi fut chargée en 1857 de réaliser un réseau pyrénéen de chemin de fer dans un délai de 8 ans.

C'est ainsi qu'en 1863 la ligne Paris-Bordeaux-Dax s'étendit jusqu'à Pau qui n'était désormais qu'à 36 heures de Paris au lieu de 6 jours par la route. Le réseau s'étendit progressivement sur l'ensemble des vallées pyrénéennes. Les progrès réalisés dans l'électrification du réseau furent à la base de la mise en place de deux grandes traversées transpyrénéennes : le *Somport*, et *Puycerda*.

En effet, l'ingénieur Jean-Raoul Paul comprit très rapidement l'intérêt d'utiliser les nombreux torrents de la région comme matière première pour la production d'électricité.

De nombreuses centrales hydroélectriques furent installées dans les Pyrénées. Les possibilités offertes par l'électricité permirent l'élaboration, vers 1852, des premiers projets consistants à faire passer une ligne de chemin de fer sous le Somport. Faute de moyens, ils ne furent pas mis en œuvre.

Il fallut attendre 1878 pour que le projet de la ligne Pau Canfranc par le Somport, soit retenu par le Conseil général des Basses Pyrénées par 19 voix pour, et 18 contre ! De nombreux projets furent alors examinés mais les choses avancèrent très lentement en raison de problèmes financiers.

Les premiers travaux ont consisté à poser 25 km de voie ferrée afin de relier Oloron et Bedous. Cette tranche de travaux nécessitait la réalisation de 77 ponts et 7 tunnels et la ligne fut achevée en septembre 1913.

La partie Bedous Canfranc comprenait 5 gares, 14 tunnels et 3 viaducs, chantier colossal pour l'époque, qui employa près de 2.500 ouvriers pour la plupart espagnols. La construction de la ligne Pau Canfranc sera l'occasion de réaliser des ouvrages d'art tout à fait exceptionnels en pierre de taille, aujourd'hui impossibles à réaliser par manque de moyens et surtout de main d'œuvre qualifiée – le viaduc de la *Pène d'Escot* qui enjambe le Gave et la route ne peut que forcer l'admiration !

Le tunnel reliant la France à l'Espagne fut percé en 4 ans au prix d'immenses efforts car les moyens étaient rudimentaires : perforatrices à air comprimé, au début, actionnées par la vapeur et perçant des trous de 50 mm de diamètre et de 3 mètres de profondeur que l'on bourre ensuite de dynamite. Les accidents furent bien sûr nombreux sur le chantier, par suite du manque d'expérience des ouvriers et des conditions de travail pénibles.

La jonction entre les équipes françaises et espagnoles sous le Somport eut lieu le 28 octobre 1912. Cependant, le déclenchement de la première guerre mondiale de 1914 entraîna un retard important du côté français qui fut par la suite difficile à rattraper.

En 1922 la ligne menant à Canfranc était enfin terminée, et des habitations commencèrent à urbaniser le plateau des « Aranones », jusque là désertique.

L'inauguration de la ligne eut lieu en grande pompe le 18 juillet 1928 en présence du Roi d'Espagne Alphonse XIII accompagné de son chef du gouvernement, le

général Primo de Rivera et du Président de la République Française, Gaston Doumergue accompagné de son ministre de l'intérieur, Louis Barthou.

La crise économique des années trente et le déclenchement de la guerre civile en Espagne firent que cette liaison transpyrénéenne ne tiendra pas ses promesses, ce qui se traduira par la suspension du trafic entre Canfranc et les Forges d'Abel.

Elle fut cependant réouverte en 1939. Durant la deuxième guerre la ligne continua de fonctionner car les Allemands comprirent les avantages qu'ils pouvaient en tirer. C'est pour, cela qu'en juin 1944, la résistance fit sauter la passerelle d'Escot et provoqua le déraillement d'un convoi de 8 wagons. L'Espagne ferma sa frontière en octobre 1944. La ligne reprit son trafic en 1948, mais ne sera jamais vraiment rentable.

L'aventure prit fin le 27 mars 1970, lorsque les freins d'une rame cédèrent alors qu'elle était immobilisée sur une pente de 2,5 %. Le train fou, sans chauffeur, aborda le pont de l'Estanguet à trop vive allure lui arrachant sa cage métallique. Cet accident entraîna l'arrêt complet de la circulation des trains venant de France, tandis que des navettes circulaient encore du côté Espagnol.

Description des ouvrages et de la gare :

Les installations et sa plate-forme mesurent 1200 m de long et 170 m de large comprennent un faisceau de voies ferrées totalisant 27 km de voies ! Cette gare est implantée entre des voies espagnoles et françaises. De nombreux entrepôts et un dépôt de locomotives accompagnent la gare, ainsi que des quais couverts de l'ordre de 20.000 m² de surface.

On est bien toutefois dans une gare fantôme, coté français ; le passage souterrain permettant de relier la gare, est clos par un grillage métallique munis d'un cadenas ; pour aller sur le quai, il faut enjamber les rails, pour atteindre les autres bâtiments ; qui sont en piteux états, les herbes folles et des arbres divers ont envahi les lieux. On distingue à peine les rails ; tandis que, coté marchandises, les entrepôts se succèdent ainsi que des grues disséminées entre les voies.

Deux convois composés de wagons et de voitures sont toujours présents sur les rails, mais à l'état de décomposition avancée ! Les espagnols ont-ils imaginé un musée avant l'heure ? L'ancien dépôt de locomotives est proche du pont tournant, de grues à eau... et même d'un tas de charbon ! *Mais où sont les locomotives à vapeur d'antan ?*

Une grande partie du quai espagnol reste accessible au public, les trains desservent la gare, cependant, les portes et fenêtres sont également closes depuis quelques dizaines d'années. (on dénombre 156 portes et 365 fenêtres !) On peut apercevoir, à travers les vitres sales, l'escalier monumental en marbre blanc inscrit dans le hall principal, sur lequel débouchait le souterrain d'accès à la gare.

On peut aussi se rendre vers le tunnel du Somport, (qui est en travaux de restauration), et qui débouche près du petit village français des « *Forges d'Abel* » à 8 km du tunnel.

L'espoir fait vivre !!

Mais quand est-il aujourd'hui de cette liaison laissée à l'abandon depuis 1970 ?

Des négociations sont actuellement en cours entre les deux pays, en vue de la réouverture de la ligne permettant de compléter les liaisons de marchandises, actuellement saturées ; elle permettrait en outre, de rapprocher deux villes européennes : *Toulouse* et *Saragosse*.

Le *Conseil Régional d'Aquitaine* a débloqué en mars 2000 une enveloppe de 340 millions de francs français pour cette réouverture ; cependant, la *SNCF* et le *Réseau Ferré Français*, organisme qui gère les infrastructures ferroviaires, restent à convaincre, ce qui n'est pas gagné !

La ville de Canfranc a pris déjà des engagements pour la reconversion de l'ancienne gare ; une nouvelle gare serait construite, et l'ancienne deviendrait un énorme complexe commercial, hôtelier et résidentiel, centre attractif de la vie de la ville.....

Production d'électricité pour la Compagnie du Midi :

Après avoir évoqué un hypothétique futur, faisons un retour en arrière !

Dès le début de notre siècle, le développement des nouvelles applications de l'électricité, notamment la production de force par des moteurs silencieux et puissants, a amené les hommes à envisager son utilisation pour la traction des trains. Les premières applications furent effectuées à l'exposition universelle de 1900. C'est en 1901 sur une ligne de montagne entre St Gervais et Chamonix que l'on note une première application de la traction électrique. En 1902, la compagnie du Midi décidait d'électrifier dans les Pyrénées des lignes de montagne dont l'exploitation



*Premier train français ouvrant
l'exploitation
Bedous - Canfranc*

Canfranc : la façade de la gare



*Denier service animant cette
gare jusqu'en février 2003,
l'autorail en provenance de
Saragosse
(photo Nicolas Quiery)*

en traction vapeur se révélait techniquement difficile et très onéreuse. Les sources de productions d'énergie électrique étaient alors rares, de faible puissance, et établies pour une utilisation industrielle déterminée. Donc, pour envisager une consommation nouvelle, il était nécessaire de créer la source d'énergie qui l'alimenterait.

C'est ainsi que le projet d'électrification de la ligne de Villefranche de Conflent à Mont-Louis et Bourg-Madame conduisit la Compagnie à édifier de 1904 à 1909 le barrage des Bouillouses et la première centrale de la société à

La Cassagne près de Mont-Louis. Dès 1910 elle alimentait le petit train qui circulait sur voie métrique. Cette expérimentation fut ensuite étendue à la traction électrique sur voie normale avec la construction des centrales de Fontpédrouse en 1913, de Soulom en 1913-1915 et d'Eget en 1919.

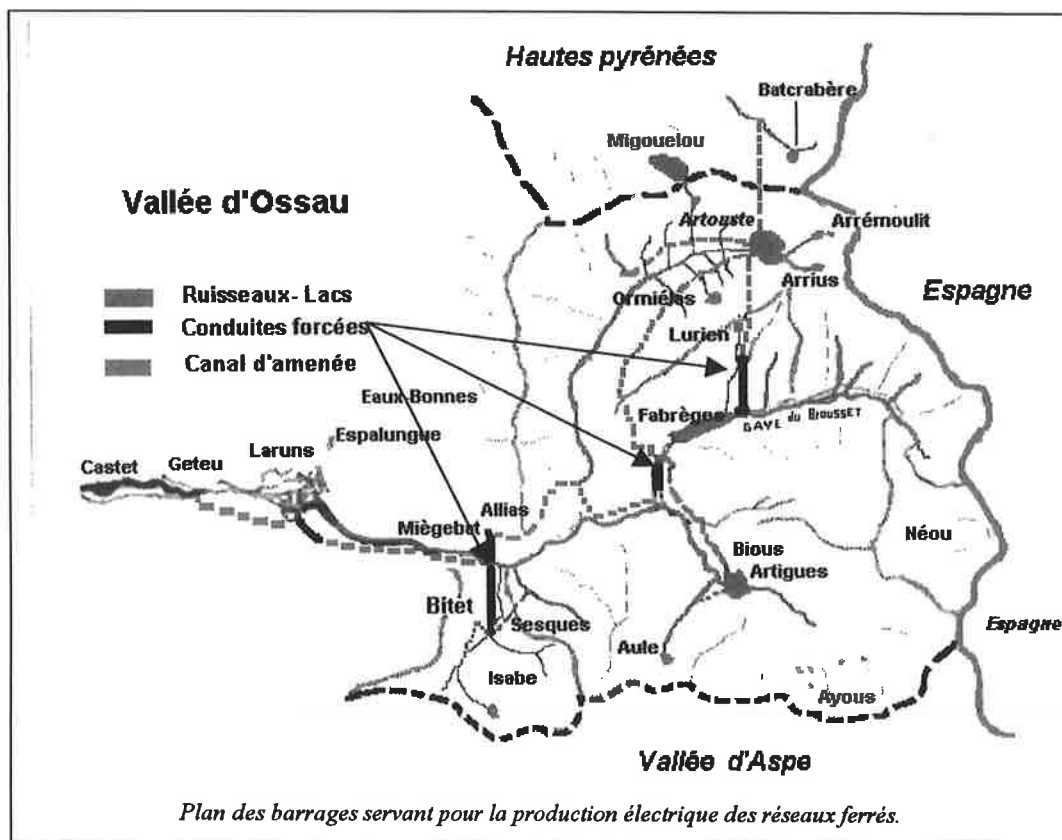
La Compagnie des chemins de fer du midi avait mis sur pied, avant la guerre de 1914, un vaste programme de construction d'usines hydroélectriques ayant pour objet l'électrification de son réseau pyrénéen de voies ferrées. Le programme de la Compagnie visait à étendre l'électrification des lignes à tout le réseau pyrénéen ou pré pyrénéen comme Toulouse - Pau, Toulouse - Sète, et même au-delà vers Bordeaux. Il prévoit également l'alimentation de lignes encore non construites ou des lignes existantes, comme Pau-

Montréjeau, Pau-Bedous et plus tard Canfranc, Busy-Laruns, Lourdes-Pierrefitte, Lanmezan-Arreau.

Après la guerre de 1914-1918, le programme d'électrification du Midi concernait 3.300 km de lignes et prévoyait l'important équipement hydroélectrique de la vallée d'Ossau.

Bibliographie :

- Géographie des chemins de fer Français. H. LARTILLEUX - Imprimerie Chaix-Desfossés-Néogravure. 1965.
- Le Chemin de Fer à Bayonne et dans le Sud-Ouest. Société des Sciences, Lettres & Arts de Bayonne. Actes du Congrès d'Histoire Ferroviaire de Bayonne - 4 et 5 octobre 1986, n° spécial 143.
- Les journaux *Sud-Ouest*, *La République des Pyrénées*, *Le Monde*...
- L'histoire du rail en Béarn. Hors série 1988. *Magazine des Transports à Vapeur et des Secondaires*.
- *Connaissance du Rail* n°8 de 1980 et numéro hors-série.
- Certains numéros de *La Vie du Rail*.
- *Pyrénées Magazine*.





Ci-dessus : la gare abandonnée



Canfranc : la gare côté voies

Quelques échos du monde du modélisme

MÄRKLIN :

Les rumeurs alarmistes circulant à Nürnberg se sont confirmées, et le scénario de ROCO s'est répété pour ce constructeur légendaire, à savoir le rachat par un investisseur (britannique cette fois), étranger au monde du modélisme, qui espère relancer l'entreprise en vue de la revendre une fois la rentabilité retrouvée. Contrairement à ce que la société Bachmann laissait entendre à la récente

foire ce n'est pas elle qui a emporté la mise.

La différence avec le scénario de ROCO, c'est que la vente est intervenue ici avant la faillite. En fait, ce n'est que deux ou trois jours avant l'ultimatum des banquiers, que trois actionnaires (sur vingt et un), héritiers des fondateurs, il faut le préciser, ont décidé de sauter le pas.

Il faudra sans doute attendre la foire de 2007 pour se faire une idée de la nouvelle orientation prise par l'entreprise.

ROCO :

La reprise semble ici en bonne voie. Des difficultés subsistent du fait de brevets enregistrés par une filiale non faillie, toujours sous contrôle de l'ancien directeur. Ceci ne concerne pas seulement le nouveau sigle (problème déjà évoqué) mais aussi des aspects techniques tels que les patins silencieux pour les versions « 3 rails », l'attelage à quatre contacts, etc. Les adeptes du « 3 rails » auront en effet constaté que la HLD 52 à cabine flottante est dotée d'un patin standard alors que la version d'origine était pourvue du patin silencieux. Des équipes d'avocats essaient de résoudre ces problèmes.

Par ailleurs, la nouvelle voie dite « Geoline » est conforme aux normes NEM, ce qui n'était pas le cas de la « Roco Line » initiale. Le constructeur lui reconnaît cependant un défaut : l'absence sur l'organe de commande d'un inverseur libre de potentiel afin de reporter la position sur un TCO ou tout autre dispositif de télécommande.

MOROP :

La réunion de printemps, vient de se dérouler à Beaune (F) dans de bonnes conditions. Elle fut constructive, même si certaines lenteurs dans les modes de travail subsistent. Les compte-rendus sont en préparation.



La fête de l'échelle 0 programmée à la gare-musée, correspondait à la réunion de printemps du 0-forum, auquel nous avons offert l'hospitalité, à la grande satisfaction des deux associations.

Ci-après quelques illustrations d'une journée très réussie.

Ci-dessus : Aperçu de l'anneau circulaire, modulaire, et très spectaculaire des frères Borreij (invités du 0-forum) installé dans la salle des troisièmes classes pour le grand plaisir des visiteurs.

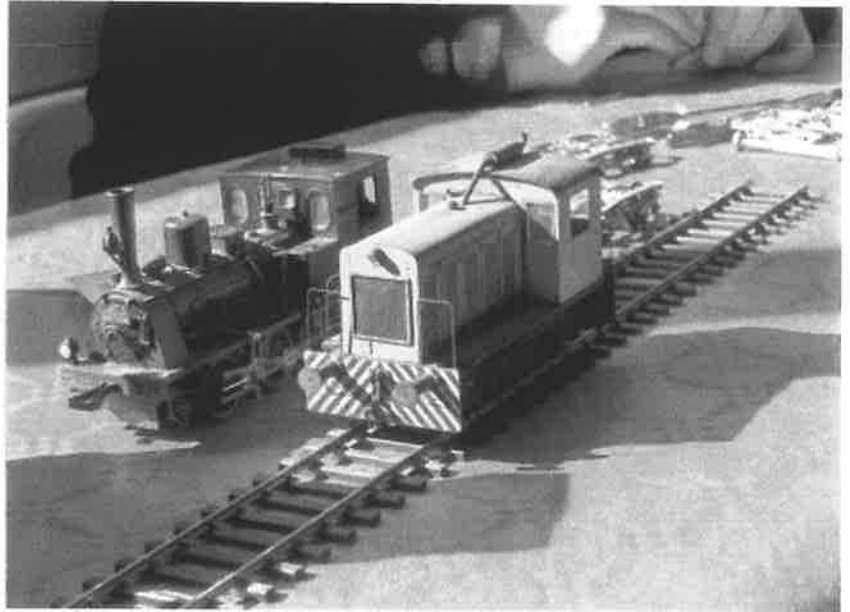
Ci-dessous : Vue rapprochée d'une rame circulant sur cet anneau



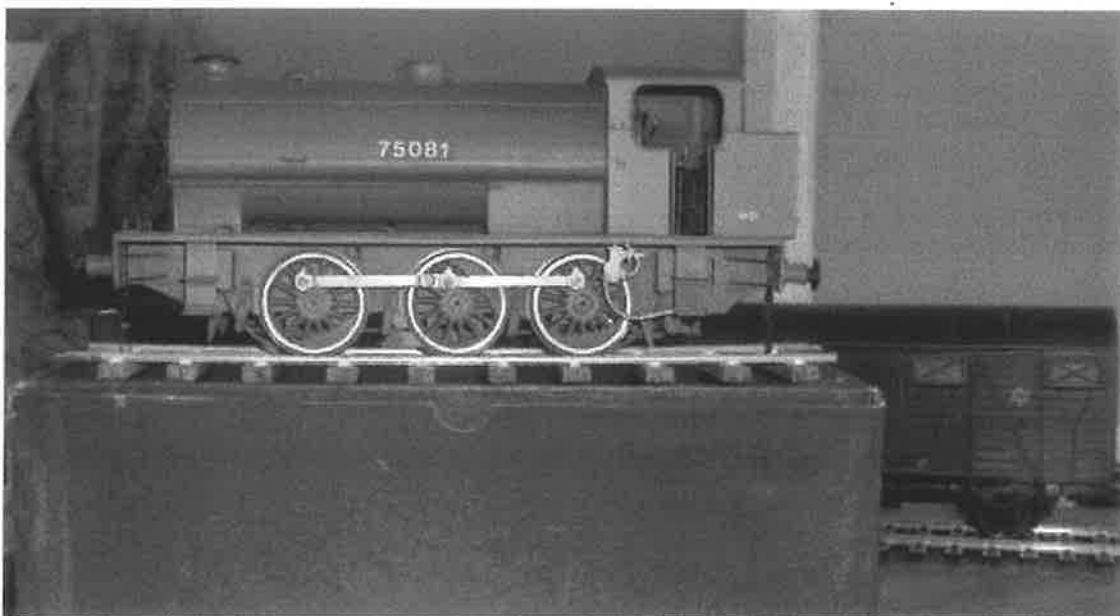


Invités représentant également le 0-forum, Roland Paternoster et René Ceulemans font une démonstration de montage d'un kit du commerce.

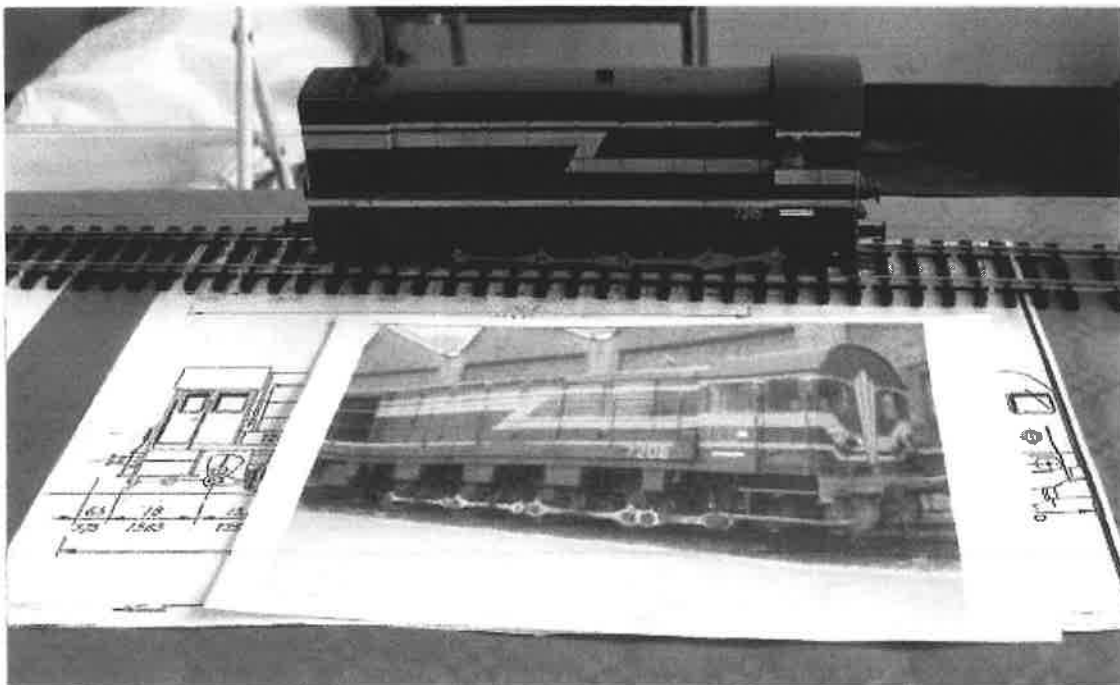
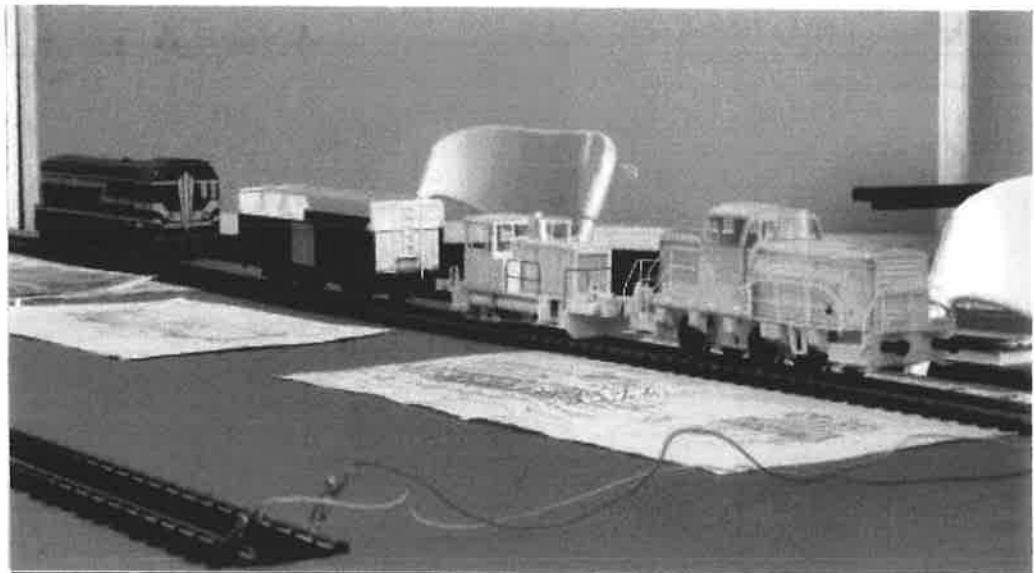
Ci-contre : Gilles Durvaux présentait quelques modèles en cours d'achèvement



Ci-dessous : Belle locomotive militaire



*De nombreux modèles en
plasticart étaient présentés
par Geoffroy Quinet*



Le modélisme ferroviaire semblait se limiter à la gent masculine : cette opinion quelque peu mysogine n'a plus sa place au CFC. Sara, nouvelle membre 2006, s'est spécialisée dans les soudures fines. Elle n'hésite pas à participer activement à la maintenance et aux réparations des réseaux du club.



Cette année nous nous rendrons à nouveau à Bois-du-Luc le samedi 26 août, départ de la gare à 14 h ou rendez-vous sur place à 14h30.

Ci-contre et ci-dessous, deux photos souvenir de notre visite en 2005.,



Regards sur un passé ... pas si lointain

par Pierre Vankeer

Comment se rendait-on de Bruxelles à Paris, avant la deuxième guerre mondiale, pendant l'occupation et dans les années suivant la libération ?

1. L'avant-guerre, ou le crépuscule d'une époque

Commençons notre récit au printemps et à l'été 1939, à la fin de la période de paix. L'indicateur couvrant la période de mai au 7 avril de cette année, mentionne 10 liaisons entre Bruxelles et Paris, chacune ayant des caractéristiques particulières mentionnées dans les renvois de bas de page : nous les présentons ici de façon plus lisible.

Numéro	Départ	Arrivée	Composition et remarques
156	07.27	12.05	Express 1-2-3, Bruxelles-Paris, le meilleur de sa catégorie
112	09.15	12.50	Rapide 1-2 Bruxelles-Paris, avec WR
P188	10.47	13.47	«Oiseau bleu» : Pulmann 1-2, Amsterdam-Paris Sans arrêt entre Bruxelles et Paris
118	11.09	16.40	Express (?) 1-2-3, Amsterdam-Paris, plutôt un semi-direct! Arrêts à Feignies (25 min), Busigny, St. Quentin, Tergnier, Noyon et Creil Excellent pour la découverte de l'architecture des gares du Nord.
122	13.26	16.55	Rapide Amsterdam.-Paris, 1-2, et WR + voiture 1-2 pour Paris-Lyon acheminée de Paris Nord à Paris-Lyon par la petite ceinture, cette voiture donnait correspondance vers la Côte d'azur.
P198	16.11	19.25	«Etoile du Nord» : Pulmann 1-2, Amsterdam-Paris Un peu plus lent que l'Oiseau bleu car composition plus lourde <i>Evoqué par Simenon dans «Pietr le letton»</i>
192	17.41	23.24	Express 1-2-3, Bruxelles-Paris. La «brouette» du soir! Mêmes arrêts que le 118, plus Landrecies et Le Cateau
	18.00	21.37	Relation avec changement à Charleroi. Direct 2-3, Bruxelles-Charleroi. A Charleroi, un rapide 1-2 en provenance de Berlin;
128	20.08	23.45	Rapide 1-2, Amsterdam-Paris + WR Bruxelles-Paris
170	00.55	06.56	Express 1-2-3, Amsterdam-Paris + WL 1-2 Bruxelles-Paris. <i>Evoqué par Simenon dans «L'homme qui regardait passer les trains»</i>

L'indicateur du 8 octobre 1939 fut imprimé et vendu comme si la guerre n'avait pas éclaté le 3 septembre entre l'alliance franco-britannique et l'Allemagne. Sur papier, les horaires demeuraient pratiquement inchangés, à l'exception du 122, avancé à 13.15 : pour faire une économie, la SNCF envisageait une fusion à Aulnoye avec un rapide Köln-Paris (!).

Il fallut attendre le supplément du 18 novembre pour qu'il soit tenu compte de la réalité du conflit. Aucun document ne témoigne de ce qui circula réellement pendant les deux premiers mois de la guerre, si ce n'est que les trains Pulmann furent retirés du service en septembre, dès le début des hostilités.

A la date du 18 novembre 1939, le service, considérablement amaigri, était le suivant :

Numéro	Départ	Arrivée	Composition et remarques
112	07.45	13.35	Express 1-2-3 Bxl.-Paris, avec WR Feignies-Paris
128	17.27	23.10	Rapide 1-2-3 Amsterdam-Paris, avec WR

Cette situation restera pratiquement inchangée durant la première phase de cette guerre, c'est à dire jusqu'au 9 mai 1940, veille de l'invasion de notre pays.

2^{ème} partie : Les quatre années d'occupation

Après les combats qui, pour la Belgique, durèrent du 10 au 28 mai, la Wehrmacht occupe entièrement le réseau ferroviaire belge, et l'exploite exclusivement pour ses besoins.

Ce n'est que le 15 août 1940 que quelques trains à l'usage des populations civiles furent remis en marche en service intérieur. Un indicateur réputé « complet » fut publié le 6 octobre, mais il n'y est fait aucune allusion à un trafic international.

Nous avons toutefois découvert un indicateur français de l'époque, le « Mayeux », apparemment plus complet puisqu'il mentionnait dans son édition du 25/10/1940 deux liaisons quotidiennes entre Bruxelles et Paris. Les horaires sont toujours mentionnés au départ de Bruxelles (Nord ou Midi) et à l'arrivée à Paris-Nord.

Départ	Arrivée	Remarques
+/- 15.00	22.00	Train en provenance de Köln
+/- 22.00	05.30	Train en provenance de Berlin

Ce n'est que le 15 décembre 1940 que paraîtra un indicateur digne de ce nom, édité par la Wehrmacht Betriebs, direction de Brüssel. En trois langues, privilégiant bien sûr l'allemand, puis le néerlandais, il comportait cette fois une section internationale.

A noter qu'à cette époque, où la jonction Nord-Midi n'existait pas, les trains en provenance de l'Allemagne (et ensuite de la Hollande) et continuant vers Paris, partaient de Bruxelles-Nord, tandis que les trains Bruxelles-Paris avec Bruxelles pour origine, partaient de Bruxelles-Midi.

Numéro	Départ	Arrivée	Composition et remarques
D156	07.50	14.30	Bruxelles-Paris 1-2-3 + WR
D116	15.18	22.15	Köln-Paris 1-2-3 + WR, Berlin-Paris WL 1-2
D24	23.00	06.50	Berlin-Köln-Paris 1-2-3, Aachen-Paris WL 1-2 -2 et 3 voitures 3 depuis Berlin
D172	23.52	07.13	Köln-Paris 1-2-3

La situation est sensiblement modifiée dans l'indicateur édité le 4 mars 1941 :

Numéro	Départ	Arrivée	Composition et remarques
D156	07.35	14.30	Bruxelles-Paris 1-2-3 + WR
D110	13.52	21.00	Amsterdam-Paris 1-2-3 + WR
D24	22.50	06.30	Berlin-Paris 1-2-3, Aachen-Paris WL 1-2 et Liège-Paris WL 1-2

Remarques : L'indice D dans la numérotation des trains relève d'une pratique de la DRG

Tous les services WL et WR sont assurés par la MITROPA, au mépris des contrats existants avec la CIWL. Cette dernière n'intervient plus que comme avitailleur lors des départs de, ou des passages à, Bruxelles.

La mention WL 1-2 s'écrivait suivant la nomenclature actuelle WLAB, mais il faut se rappeler qu'à l'époque considérée régnait le régime des trois classes.

La situation ne se modifie plus guère jusqu'au début de 1944. Sur le terrain les circonstances vont aggraver la situation, notamment le débarquement des Alliés le jour « J » et les actions menées par la Résistance, tant française que belge.

L'indicateur français Mayeux, déjà cité, du mois d'avril 1944 mentionne que le D156 ne circule plus que trois fois par semaine, tandis que l'indicateur Chaix du 22 mai 1944, plus complet que le Mayeux, ne mentionne plus, vers la Belgique, que des circulations de trains omnibus entre Paris et Aulnoye.

De son côté l'indicateur belge du 3 juillet 1944, le dernier à paraître avant la libération du pays, confirme les réductions de services liées aux circonstances et ne fait plus mention de liaisons Bruxelles-Paris.

(à suivre)



La rame d'essai de la HLE 447001 en cours d'agrégation par la SNCB quitte le site de mesures du Bois du Coucou en direction de Ath, le 3 juin 2006 – Photo Christian Dosogne



Des problèmes techniques divers affectent la stabilité des HLE de la série 20. Pour limiter les perturbations des services «voyageurs», la traction des trains IC J assurés entre Bruxelles et Luxembourg par des rames de voitures M6, est progressivement confiée à des HLE série 3000 des CFL.

Ci-dessus : L'IC J 2110 est ici photographié à Etterbeek le 22 avril 2006 – photo Christian Dosogne

Ci-dessous : L'IC J 2116 est ici photographié à Etterbeek le 16 mai 2006 – photo Christian Dosogne





Le 1^{er} juin, la SNCB fêtera, à la gare du midi, et par des parcours promotionnels, les 10 ans d'exploitation des services THALYS. Les rames à destination de KÖLN et de AMSTERDAM sont côte à côte prêtes au départ à Bruxelles-midi ce 24 mars 2006 – photo Christian Dosogne



Sur le même thème, la rame en provenance d'Oostende passe à Anderlecht le 21 mars 2006. Il n'est pas certain que cette antenne vers Oostende survivra encore longtemps, question de rentabilité et de besoin de matériel pour renforcer d'autres segments – photo Christian Dosogne



La voiture d'essai «Mélusine» incorporée derrière l'une des motrices d'une rame TGV «réseau» est actuellement remplacée par une nouvelle rame de mesures résultant de la transformation de la rame «réseau» n° 4530. Elle parcourt toutes les trois semaines l'ensemble du réseau TGV «Nord» y compris notre LI examinant particulièrement le comportement des pantographes. Lot; le 10 mai 2006 – photo Christian Dosogne



A l'occasion des vingtièmes fêtes de l'Europe EUROSTAR a décoré les motrices de la rame 3205/3206 Bruxelles-Petite Ile le 17 mai 2006 – photo Christian Dosogne

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.

Vendredi 30 juin

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

Mercredi 5 juillet

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

Vendredi 7 juillet

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

Samedi 8 et dimanche 9 juillet

B.V.S./S.D.P. Week-end du train à Baasrode et à Puurs
Info. : 052 33 02 23 et info@stoomtrein.be ou www.stoomtrein.be

Dimanche 9 juillet

CFC / Centre **Réunion mensuelle** : de 10 à 18 h (membres) et de 14 à 18 h (public)
Sur les réseaux : **Trains internationaux, et trains de vacances**
Repas sur le quai (Inscriptions : 064 44 25 71)

Mercredi 12 juillet

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

Vendredi 14 juillet

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

C.F.R.

Ex-CFFL, ce club organise toujours ses réunions mensuelles le deuxième vendredi à 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier à Rixensart.
Claude Binamé évoquera : « La tarification voyageurs dans les chemins de fer »

Samedi 15 juillet

CFC / Bruxelles Nouvelle activité : Atelier modélisme centré sur le décor des réseaux.
A 14h30 à FSR, réunion de travail. Info. : Jacques Nicaise, aux réunions ou 02 731 63 06

Dimanche 16 juillet

Woluwé Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center

Mercredi 19 juillet

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

Vendredi 21 juillet

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

P.T.V.F.

Au parc du Bempt à Forest : Fête nationale. Circulations spéciales, et nocturnes, dès 14 h .

Samedi 22 juillet

PFT / TSP La Flèche du Condroz : de Saint-Ghislain à la découverte de la ligne du Bocq, en rame tractée de voitures KA, via Bruxelles et Namur. En option, visites à Crupet et à Purnode.

Houten (NL)

Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Euretco Expo Center, Meidoornkade ,24 (Accès par l'A27)

Mercredi 26 juillet

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

Vendredi 28 juillet

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

Mercredi 2 août

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

Vendredi 4 août

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

Samedi 5 août

PFT / TSP Date retenue pour un voyage. Programme à préciser.

Mercredi 9 août

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

Vendredi 11 août

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

Samedi 12 août

CFC / Bruxelles **NOUVEAU !** : A partir de 14h30 à FSR , 2^{ème} réunion de l'atelier « décoration des réseaux »

Samedi 12 et dimanche 13 août

Stoomcentrum Fête du Rail à Maldegem (trois locomotives sous pression !) Stationsplein 8 –Info. : 050 71 68 52

Samedi 12 , dimanche 13 et mardi 15 août

ASVi-Thuin Festival annuel, de 10 à 18h : musée ouvert, et circulations intensives

Dimanche 13 août

CFC / Centre **Réunion mensuelle** : de 10 à 18 h (membres) et de 14 à 18 h (public)
Sur les réseaux : **Circulations libres.**

Mercredi 16 août

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

Vendredi 18 août

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

Dimanche 20 août

Woluwé Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center

Mercredi 23 août

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

Vendredi 25 août

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

Samedi 26 août

CFC / Centre **Visite à Bois-du-Luc** : Rendez-vous à 14 h à la gare-musée, ou à 14h30 à Bois-du-Luc

Dimanche 27 août

Vercauterem Bourse ferroviaire. Nouveauté : il ne s'agit pas cette fois de vente aux enchères.
De 9h30 à 15h00 à la salle ALPHEUSDAL, Filip Williotstraat, 22 2600-Berchem (Antwerpen)
Info. : 052 20 33 03 ou info@veilingenvercauterem.be

Mercredi 30 août

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

Vendredi 1 septembre

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

Vendredi 1 au lundi 4 septembre

P.T.V.F. Au parc du Bempt à Forest : Rencontres de la C.A.V. 2006.
Circulations les 2 et 3 septembre à partir de 14 h .

Samedi 2 au vendredi 8 septembre

MOROP 53^{ème} congrès à Kosice (SK) Information disponible auprès de votre section du club

Dimanche 3 septembre

Hoeseltje treinclub 68^{ème} bourse au centre culturel « Ter Kommen » de Hoeselt, de 9 à 13h.
Info. : 089 51 46 44 ou ruilbeurzen@hoeseltsetreinclub.be

Collector's Bank

Vente aux enchères A parti de 10h à l'Auditorium TER ELST, Prins Boudewijnlaan à EDEGEM. Info. : 03 440 52 44 ou www.collestersbank.com

Mercredi 6 septembre

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

Vendredi 8 septembre

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

Samedi 9 septembre

CFC / Bruxelles NOUVEAU ! : A partir de 14h30 à FSR, 3^{ème} réunion « décoration des réseaux »

Samedi 9 et dimanche 10 septembre

PFT / TSP Journées du patrimoine : ouverture du musée du Rail à Saint-Ghislain

ASVi-Thuin

Journées du patrimoine : de 10 à 18h : musée ouvert, et circulations intensives

Dimanche 10 septembre

CFC / Centre Réunion mensuelle : de 10 à 18 h (membres) et de 14 à 18 h (public)
Animation : Photos, films, vidéos, DVD, de vacances

Hobby-Rail

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

Mercredi 13 septembre

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

Vendredi 15 septembre

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

Dimanche 17 septembre

Woluwé Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center

Mercredi 20 septembre

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

Vendredi 22 septembre

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

Mercredi 27 septembre

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

Vendredi 29 septembre

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

Samedi 30 septembre et dimanche 1 octobre

P.T.V.F. Au parc du Bempt à Forest : Grande fête de clôture. Circulations dès 10h .

Trazegnies

Exposition et bourse organisée par « Les mordus du modélisme »
De 9 à 18 h, salle A. Beguin, plaine de sports, av. de l'hôtel de ville à Trazegnies.

Rappel de dates importantes

Bruxelles

Samedis 15 juillet et 12 août
de 14h30 à 17h à FSR

**Premières réunions de l'atelier
modélisme consacré à la décoration
des réseaux (voir page 4)**

Info.: Jacques Nicaise tf. 02 731 63 06

Centre

Dimanche 9 juillet

**Réunion à thème sur « Les trains
internationaux »**

Samedi 26 août

Visite à Bois-du-Luc

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 :

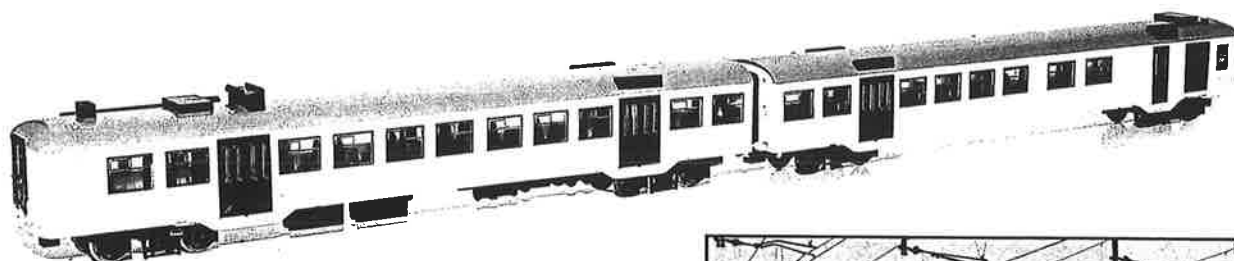
Château d'eau typique aujourd'hui
disparu, similaire à celui de Treignes.

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 2006, notre programme AM continue
une toute nouvelle conception**



ELLE ARRIVE BIENTÔT

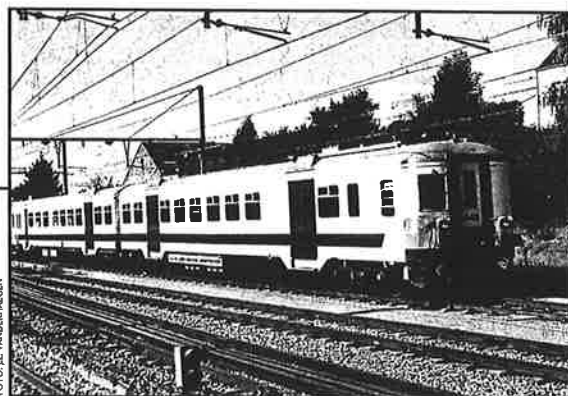


FOTO: LL VANDERHAEGEN

SUR LA BONNE VOIE

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
-------------	---	------------------------	---	---------------------------	-----------------