



Juillet - Août 2008

BELGIQUE-BELGIE  
P.P.  
1180 Bruxelles 18  
117797

FEBELRAIL - Secretariaat  
Holle Eikaard 45  
2550 KONTICH

# Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

---

## Sommaire et informations générales

---

Ferro Flash n° 253  
Juillet – Août 2008

### Sommaire et informations générales

..... p 2

### Information ferroviaire

Une grande dame typiquement belge, la Pacific type 10

..... p 3

### Tribune libre

Commentaires sur le rôle des moyens de transport dans le développement de la pollution mondiale

..... p 6

### Echos du Centre

Petit train d'Houdeng

..... p 8

### Ferro Flash Photo

Le Pays de l'Escaut en vapeur 2008

..... p 10

Un Thalys à La Louvière Centre

..... p 13

Le festival de l'ASVi

..... p 15

### Infos Bruxelles

..... p 16

### Agenda

..... p 18

### Photo de couverture

Pierre aux commandes de son locotracteur Maxitrak en 5' (voir article page 8).

**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](mailto: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 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
- Président : ? (Jean-Luc Francq)
- Vice-Président : Richard Debliquit
- Secrétaire : Jean-Pierre Hoven
- Trésorier : Sébastien Demaerschalck

### Commissaires (avec leurs attributions)

- Jean Boudart (bibliothèque)
- Maurice Demaerschalck (accueil – bar)
- Jérôme Dubois (accueil – inventaire matériel – webmaster)
- Didier Haesebroeck (section Märklin)
- René Leleu (relations extérieures)

### 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.
- Bibliothèque et Web Jean-Pierre Van Wansseele

### Responsables de FSR

- Jacques Mathieu Equipement, entretien, réseau 3 rails
- Eric Poussart Electricité, électronique
- Armand Thonet Réseau deux rails
- Pierre Leclercq Responsable des locaux et du bar
- Fabrice Urbain Responsable du bar

## Une grande dame typiquement belge : la Pacific type 10

Par Pierre Rasson

### Un peu d'histoire !

Ces curieuses locomotives donnent l'impression d'avoir un corps cylindrique trop court pour le châssis qui conduit à se demander à quoi peut servir cette grande plate-forme laissée libre tout à l'avant de la locomotive.

La réponse se trouve dans les travaux de l'ingénieur belge Jean-Baptiste Flamme <sup>1</sup>, l'un des meilleurs de son époque. Cet ingénieur, directeur du Matériel de l'Etat Belge, exploite une invention de 1898, due à l'allemand Schmidt, le surchauffeur, qui permet, pour un même poids de vapeur consommé, de renforcer la puissance de la locomotive.

Victor Soyeux, collaborateur au *Touring Club de Belgique*, écrit en 1912, sur cette locomotive : « *un monstrueux ensemble d'organes métalliques que la détente de la vapeur anime d'une si merveilleuse puissance...* ».

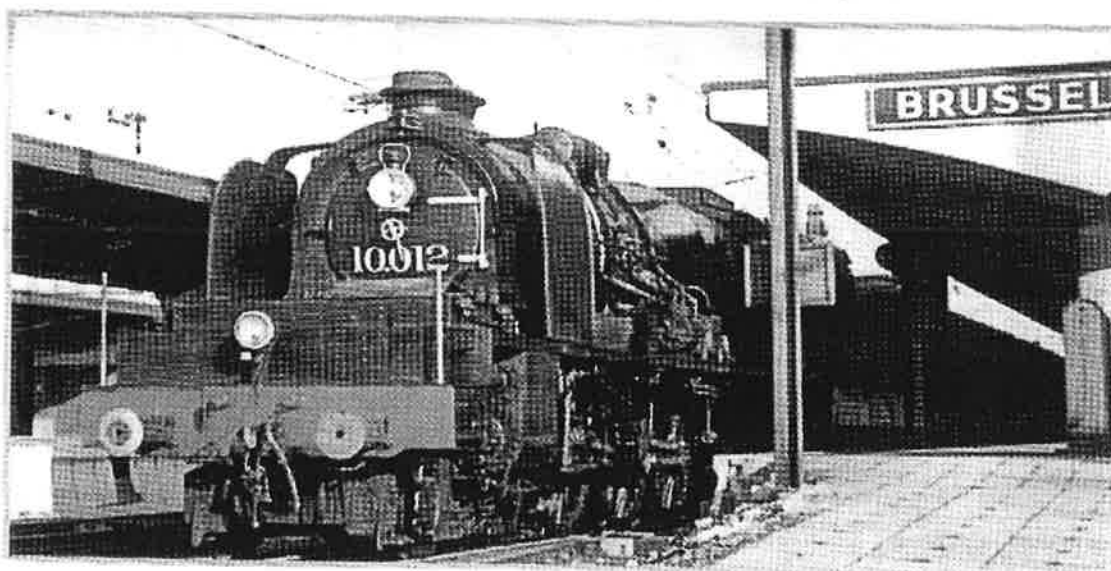
Elle pouvait atteindre une vitesse de 120 km/h en pleine charge.

Le nombre construit de ces locomotives est de 58 exemplaires : la première sort des Ateliers Cockerill en 1910.

Ces machines ont tracté des express et marchandises principalement sur les lignes du Luxembourg.

### Caractéristiques techniques principales:

- Type : 231 : un bogie à 2 essieux ; 3 essieux accouplés, avec 6 roues d'un diamètre de près de 2 m ; un essieu porteur à l'arrière.
- Cylindrées : 500 x 600 mm ; timbre de la chaudière : 14 kg/cm<sup>2</sup>.
- Moteur : 4 cylindres compound.
- Diamètre des roues motrices : 1980 mm



EDITIONS  
ATLAS

Printed in Italy - Imprimé en GEE D2 613 13 10  
Encyclopédie générale des Trains - Ne peut être vendu séparément

- Surface de la grille du foyer : 5 m<sup>2</sup>.
- Contenance du tender en charbon : 7 t.
- Contenance du tender en eau : 24 t.
- Masse totale avec tender : 159 t ; (poids en ordre de marche : 102 t)
- Longueur totale avec tender : 21,4 m.
- Echappement du type Kylchap appliqué en 1938.

## Les constructeurs de machines <sup>2</sup> :

Dans la région du Centre, trois sociétés ont construits ces machines. Il s'agit de :

- Anglo Franco Belge (La Croyère) : 17 exemplaires ;
- Forges, Usines, Fonderies, (Haine St Pierre) : 4 exemplaires ;
- Grosses Forges de La Hestre (Haine St Pierre) : 5 exemplaires.

(d'après P.Vanbellinghen)

## Autres Constructeurs :

- Cockerill : (dont un des deux exposées lors de l'Exposition de Bruxelles en 1910) ;
- Ateliers Métallurgiques de Couillet et de Tubize ;
- Société St Léonard : (dont une des deux exposées à l'Exposition de 1910) ;
- Ateliers de Construction de la Meuse (SA) ;
- Ateliers Zimmermann-Hanriez .

## Le dernier voyage de la 10.018

(sur la ligne 162)<sup>3</sup>

Le train 461 du 26 septembre 1956 parti du Luxembourg à 16h53, est le dernier à avoir relié les capitales des deux pays au moyen de cette locomotive à vapeur et tractant un convoi de plus de 500 tonnes.(depuis 1938)

C'est la 10.018, de Stockem, qui accomplit ce ultime voyage, et arriva à Bruxelles-Nord à 20h15.

Il faut avouer qu'à l'époque, elle n'a pas soulevé d'émotion particulière.

Les machinistes et les chauffeurs devaient avoir des qualités professionnelles importantes pour que les convois soient à l'heure, malgré les rampes de 16mm existantes sur ces lignes : il fallait de l'énergie, de la vigilance soutenue, l'esprit d'équipe, l'amour du métier,...

Les machinistes devaient également consommer la vapeur avec parcimonie.

Ces machines avalaient 250 briquettes de 10 kg et 300 pelletées pesant 8 kg de criblé et de menu et buvaient d'autre part 40 m<sup>3</sup> d'eau !

Les équipes qui menaient ces locomotives n'oublient pas les hivers rigoureux au cours desquels la température descendait souvent en dessous de moins 20° C ; il fallait combattre le gel des organes de machine et en même temps, chauffer les voitures remorquées. En fin de parcours, quand le train, parti de Bruxelles-Nord, arrivait à Courrière ou à Libramont, c'était parfois avec anxiété que l'équipe suivait les aiguilles du manomètre de pression.

Elles ont inspiré de la passion ; toutes frémissaient et brûlaient comme la vie... On aimait leur sensibilité, leur puissance, leurs lignes tourmentées, leurs sautes d'humeur qu'il fallait mater !

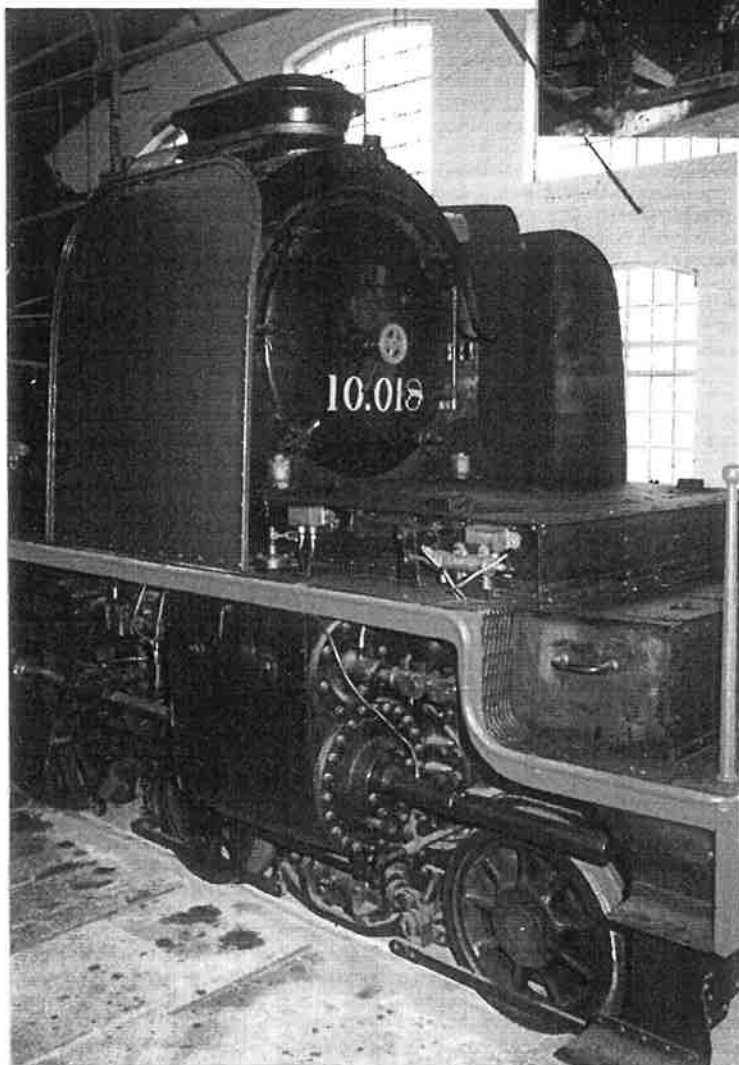
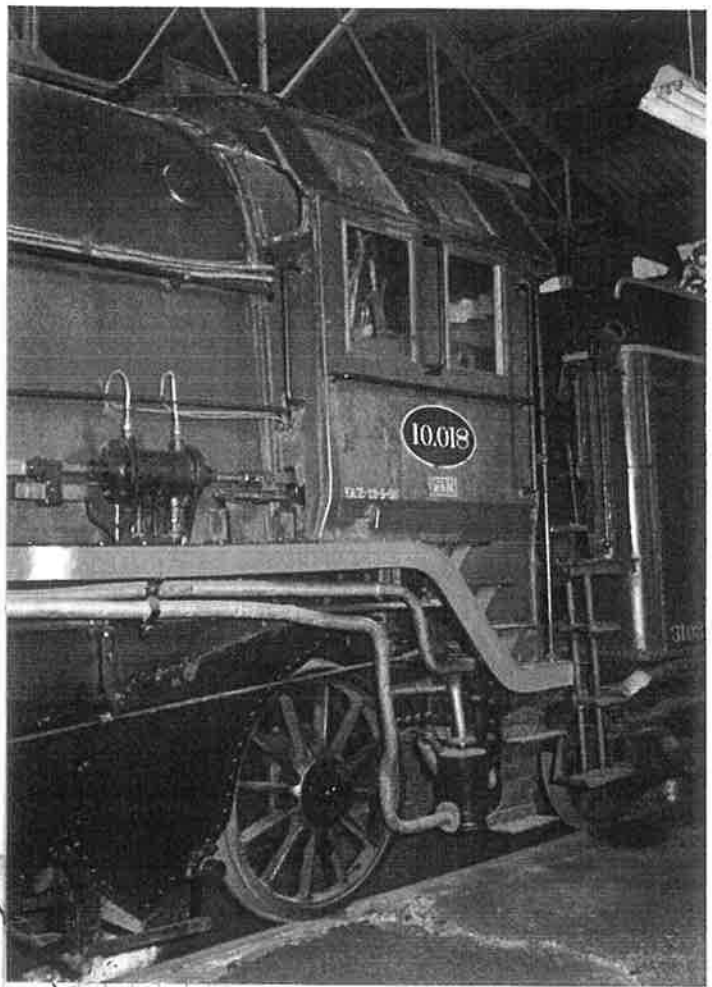
L'équipe de conduite de cette ultime voyage était composée de Jean-Arthur Rausch et Jean Lieffrig ; ils étaient accompagné de Fernand Léonard, chef instructeur de ces machines.

## Notes :

- <sup>1</sup> : Jean-Baptiste Flamme : (1847-1920) ; ingénieur, l'un des premiers à utiliser la surchauffe vers 1901 ; il conçut aussi un moteur à 4 cylindres à simple expansion avec surchauffe.
- <sup>2</sup> : Voir « 125 ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique ». A.Dagant. 1974.
- <sup>3</sup> : construite par les Ateliers Cockerill et prise en effectif à Verviers le 7.02.1913. Nombreuses mutations, dont la dernière à Bruxelles-Midi en 1956. radiée en 1959. Actuellement restaurée par l'Atelier Central de Malines, mais non réparée ; en attente pour une exposition dans un musée ferrovaire.

## Biographie :

- « *Vapeur en Belgique* ». P.Dambly. (tome II) (description de la machine)
- Revue sociale de la SNCB : novembre 1956. (dernier voyage de la 10.018)
- « *La locomotive* » ; U.Lamalle et F.Legein. Description des organes : surchauffeur, chassis,...
- « *Les chemins de fer à l'Exposition de Bruxelles en 1910.* » JB.Flamme. Technique Moderne.



*La 10.018 dans l'abri-musée de Leuven  
Photos Guy Bridoux*

# Commentaires sur le rôle des moyens de transport dans le développement de la pollution mondiale

Par Paul Steckelmacher

Les principaux sujets de conversation et de la littérature actuelle concernent le problème du réchauffement de l'atmosphère imputé au laisser aller de l'humanité ou aux changements climatiques comme il y en a déjà eu beaucoup dans un plus ou moins long passé. Des chercheurs plus ou moins qualifiés pensent avoir trouvé des moyens pour économiser l'énergie mais envisagent aussi le remplacement de certaines sources d'énergies, bases de la pollution atmosphérique responsable, disent-ils, de ce réchauffement et des changements climatiques conséquents.

Actuellement, 80 % de l'énergie est produite par des carburants minéraux dont les sources s'épuisent. Il faut penser ici au pétrole, au gaz et au charbon. Nous arriverons bientôt au sommet de la courbe d'exploitation. Dans cinquante ans nous n'aurons plus de carburants, sources probables de notre bien-être mais aussi de la pollution.

Nous disposons, heureusement, de l'énergie nucléaire qui a très peu de retentissement sur la pollution atmosphérique, donc sur les changements climatiques. Il existe toutefois un problème de santé lié à l'extraction. Ses causes et ses manifestations ressemblent à la silicose. Le stockage des déchets après traitement pose déjà un problème pour l'avenir. Il semblerait que ces déchets radio-actifs restent actifs pendant 200.000 ans. Il existe donc une pollution qui pourrait devenir dangereuse si l'on ne trouve pas une solution valable.

Il existe enfin les sources d'énergie renouvelables produites par le vent (éoliennes), par le soleil (panneaux solaires) et enfin les marées-motrices. Ces énergies renouvelables représentent environ 5 % de toute l'énergie nécessaire à l'activité humaine. Nous sommes donc loin de pouvoir considérer ces formes

d'énergies comme étant le remplacement attendu ainsi que le prévoient nos écologistes politiques au cas où les carburants minéraux venaient à manquer avec à la clef une fermeture des centrales nucléaires.

Les calculs faits actuellement démontrent qu'une des grandes causes de la pollution atmosphérique est constituée par les déplacements routiers et aériens.

Nous allons donc faire un historique de cette forme de pollution en évoquant ce problème de la préhistoire à nos jours. Ce premier article traitera de la préhistoire puis de l'antiquité surtout gréco-romaine.

A son apparition sur terre, l'homme ne se déplaçait pas ou très peu. Comme les animaux, il avait son aire dans laquelle il menait une vie en autarcie.

Au cours de son développement tant physique qu'intellectuel, ses besoins se modifièrent. S'il parvint à les satisfaire localement au début, il épuisa progressivement son aire proche et dut chercher plus ou moins loin les produits dont il avait besoin.

Il commença donc par se déplacer à pied. Il est vraisemblable que ses déplacements se faisaient le long d'un itinéraire, toujours le même, un peu comme le font encore actuellement les animaux sauvages. On peut ainsi suivre leurs marques qui se transforment progressivement en sentiers. En effet, comme ils passent toujours par le même endroit, ils finissent par écraser la végétation qui ne se régénère plus. Les marques de passage se rejoignent et forment un tracé continu qui devient un sentier.

Si au début les hommes marchaient l'un derrière l'autre, par la suite, ils se déplaçaient à deux, trois ou même à quatre de front (pour pouvoir se parler ?). Le

sentier s'élargissait se transformant en chemin dont la terre était quelque peu damée. S'il faisait sec, le déplacement était aisé. Mais il n'en était plus de même après une forte pluie.

Pour éviter la dégradation des chemins, on commença par damer le sol afin de le rendre plus dur et moins perméable. On profita de l'amélioration des chemins pour transporter des marchandises de plus en plus volumineuses et lourdes. Ces transports de marchandises se faisaient dans un premier temps à dos d'homme mais les limites physiques étaient rapidement atteintes.

C'est à ce moment qu'une grande découverte se fit en Chine. Il s'agit de la roue qui permit la construction et surtout l'utilisation de charrettes à traction et poussée humaines. Il ne fallut pas longtemps pour qu'apparaissent des chariots tirés par des chevaux ou des bovins. Vu le poids de ces chariots souvent très chargés, les chemins se dégradèrent. Les hommes entreprirent le revêtement par empierrement ou même pavage avec des dalles comme chez les Romains.

On sait que les Romains furent de grands constructeurs en génie civil et notamment de routes. On pouvait ainsi parcourir l'empire facilement et surtout rapidement. C'est ainsi que les ornières créées dans les chemins par le passage répété des chariots furent comblées par des débris de bois, régulièrement remplacés car ils pourrissaient. Les dalles de pavement étaient creusées de sillons espacés de la largeur des roues. Il s'agit là des ancêtres des rails. On a longtemps cru que ces ornières étaient la conséquence du passage répété des chariots. On sait actuellement que ces ornières étaient creusées spécialement pour faciliter et sécuriser le déplacement des chariots. Elles constituaient non seulement un guide mais encore une sécurité notamment dans les chemins de montagne. Elles empêchaient le versement dans les ravins, ce que l'on retrouvait trop souvent en Grèce, entre Le Pirée et Athènes, ou en Sicile, où les routes étaient dépourvues du système d'ornières.

Pour l'histoire, il faut dire que lorsque la voie tracée était unique, le conducteur le plus jeune devait céder le passage au plus âgé. Lors du croisement, il devait faire faire un quart de tour à son équipage pour sortir de l'ornière, attendre le passage de l'autre équipage, et regagner ensuite l'ornière. On retrouvait le même système en ville. En effet, les rues étaient pourvues de dalles surélevées non jointes pour permettre la traversée des piétons lors de grosses pluies. Les

ornières correspondant avec les espaces entre les dalles servaient de guide pour que les roues s'engagent entre les dalles de traversée. C'était surtout le passage des chariots mais aussi des chars qui était ainsi facilité.

En ce qui concerne les transports terrestres, il n'y avait pour ainsi dire pas de pollution atmosphérique. Il y avait bien sûr des accidents avec bris de matériels mais les marchandises transportées ne constituaient aucun danger.

N'oublions pas qu'à côté des voies terrestres, il existait un important réseau maritime surtout en mer Méditerranée. Un certain nombre de peuples comportait des commerçants. Pensons notamment aux Phéniciens, aux Carthaginois, aux Grecs et dans une moindre mesure, aux Egyptiens et plus tard aux Romains. Leurs vaisseaux étaient lourdement chargés, ils étaient propulsés par leurs voiles et par des rames mues par des esclaves plus souvent que par des marins de profession.

Les principaux ports étaient à l'époque Tyr et Sidon en Phénicie, Le Pirée en Grèce et Syracuse en Sicile, Alexandrie en Egypte et Phocée (future Marseille) importante colonie grecque en Gaule. N'oublions pas l'avant-port de Rome, Ostie. Il existait aussi un trafic le long des fleuves et des rivières à l'aide de barques relativement grandes. Tout le problème était de vaincre les irrégularités des cours d'eau ainsi que leur remontée à contre-courant. Il fallait parfois sortir la barque chargée de l'eau et la porter sur plusieurs kilomètres pour retrouver une navigabilité valable. En ce qui concerne la remontée des cours d'eau, il fallait avoir recours à des esclaves ou des chevaux pour tirer la barque. C'est ainsi qu'il fallait compter environ six semaines pour amener des marchandises d'Arles à Lyon.

Il y avait beaucoup de naufrages et d'actes de piraterie avec pertes de marchandises.

Nous pouvons considérer qu'ici également la destruction de ces marchandises n'entraînait pas de pollution.

Jusqu'à maintenant, nous avons envisagé les périodes de la Préhistoire et de l'Antiquité où il n'existait pas de pollution due aux transports.

L'article suivant envisagera l'histoire ultérieure où les problèmes surgiront et deviendront aigus aux XIXe et XXe siècles.

*à suivre*

## Petit train d'Houdeng (texte et photos Jilef)

Après une année « sans » (2007) le petit train d'Houdeng a donc repris du service, parc de la crèche à Houdeng Goegnies. Nous en sommes déjà à trois sorties. Prochain rendez-vous : le dimanche 20 septembre de 11h à 19h et une « nocturne » le troisième samedi d'octobre (date à confirmer)



*Voici la troisième génération Debliquit qui apparaît de plus en plus : la fille de Frédéric (et donc petite fille de notre ami Richard)...*



*Prêts pour le départ.*

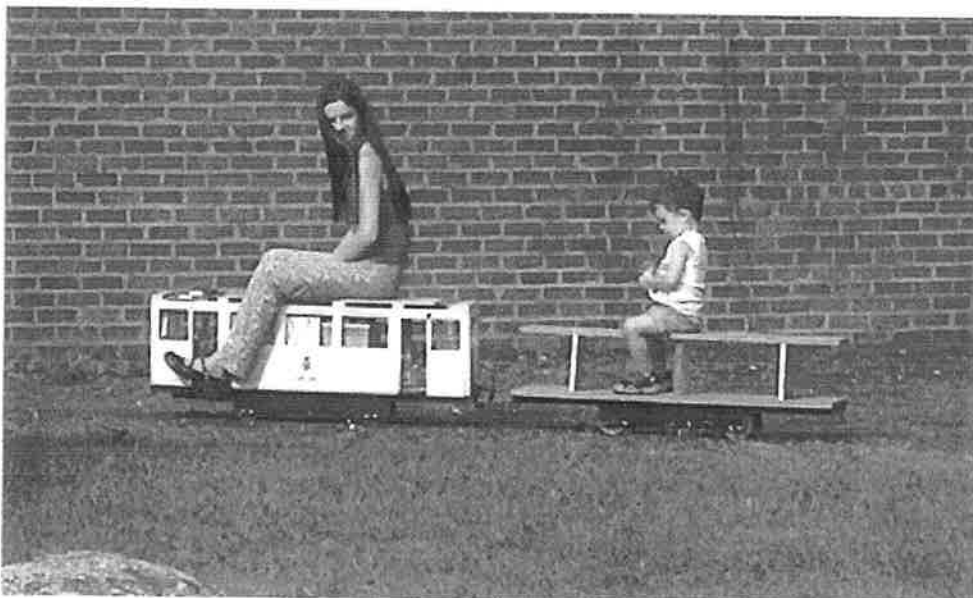




*Pierre est  
particulièrement  
attentif : après la  
descente, la courbe  
est assez délicate.*



*Frédéric en  
« marche à vue »*



*La fille de Marco elle  
aussi a pris des  
leçons de conduite et  
a le plaisir  
d'emmener son petit  
frère : la relève est  
assurée !*

## Le Pays de l'Escaut en vapeur 2008 (Scheldeland in stoom)

texte et photos Jilef

A l'occasion des festivités organisées sur la ligne touristique Dendermonde – Puurs, les samedi 5 et dimanche 6 juillet 2008, la SNCB avait mis en route un train spécial en traction diesel, entre Bruxelles Nord et Baasrode Noord, siège de l'association exploitant cette partie de la ligne 52 qui reliait jadis Dendermonde à Antwerpen via Boom.

Le samedi 5, la traction était assurée par la 210010. Le dimanche, c'était au tour de la 5166 d'assurer ce même service. Après avoir traversé la jonction Nord-Midi, la rame empruntait la ligne 28 jusqu'à Jette, la ligne 60 jusqu'à Dendermonde et enfin, après avoir changé de front, la ligne 52 jusqu'à Baasrode Noord. En fait, cette rame se limitait, le dimanche à l'aller, à une voiture M2 AB !

Les trajets sur la ligne musée étaient assurés par trois locomotives à vapeur :

- La locomotive Cockerill à chaudière verticale datant de 1907.
- La locomotive Tubize n° 2069 de 1927, appartenant à l'association
- Une seconde loco Tubize, n° 2002, du CFV3V

En outre des navettes étaient assurées par deux draisines, entre la station et le dépôt de matériel ; un matériel imposant, certes, mais qui demande de l'argent et de nombreux bras, pour retrouver son lustre d'antan...

Un nombreux public, des activités annexes – le rendez-vous d'anciens tracteurs agricoles, notamment – une ambiance sympathique, du sérieux dans l'organisation et le respect des horaires...

Voilà tous les ingrédients nécessaires à un succès certain.



5166 et M2 AB à Dendermonde



*La 5166 laisse la  
voiture M2 ...*



*En route pour  
St - Amands*



*HL 2002 du CFV3V et  
trois M2 appartenant  
au patrimoine de la  
SNCB au retour de  
Puurs*



*Nouveau départ vers Puurs ; cette fois, c'est la 2069 de l'association qui se met en tête de la rame.*



*Navettes assurées par les draisines .*



*Clin d'œil à notre membre, ex trésorière, qui nous nourrit, lors des animations.*

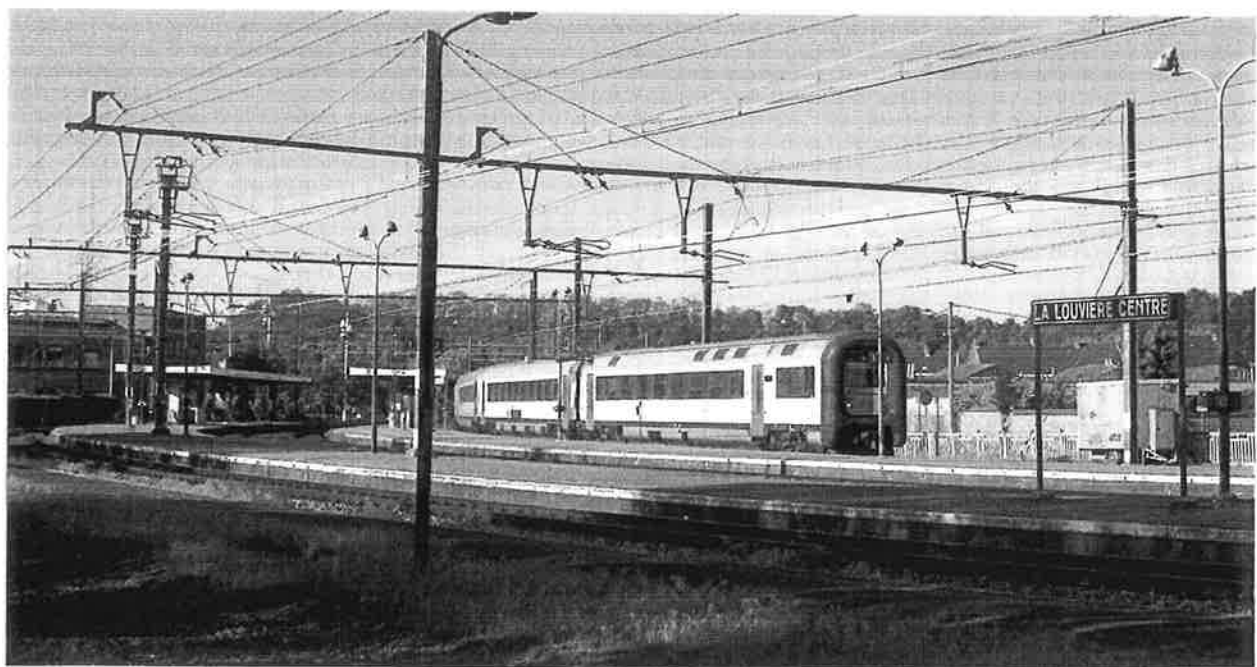


*Les deux HL ont  
abandonné  
la rame de  
voitures M2*

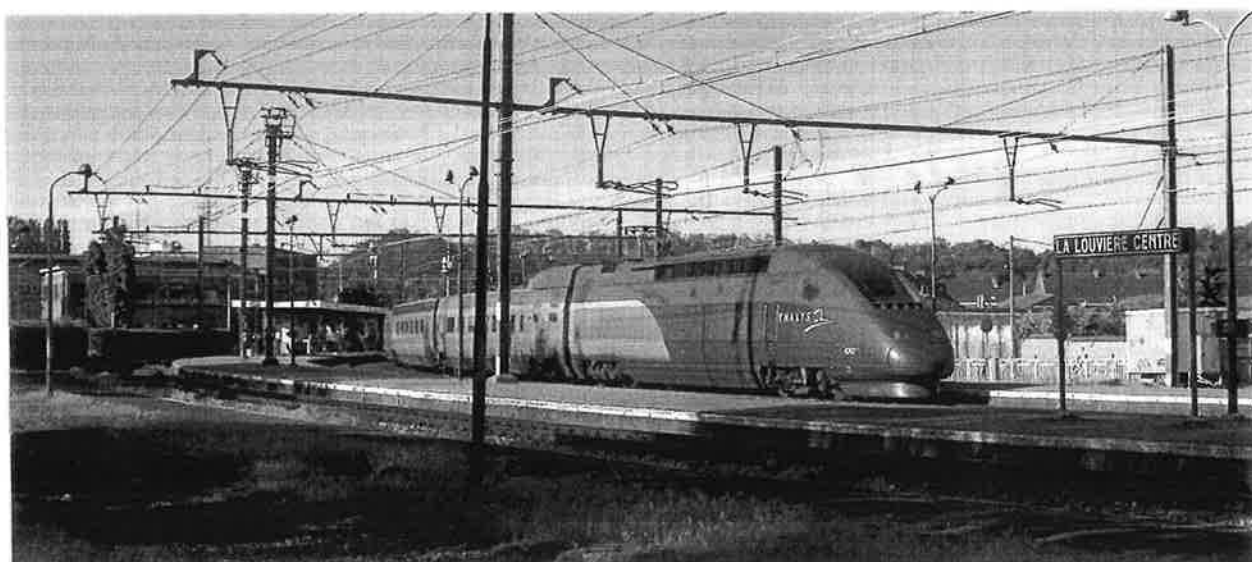
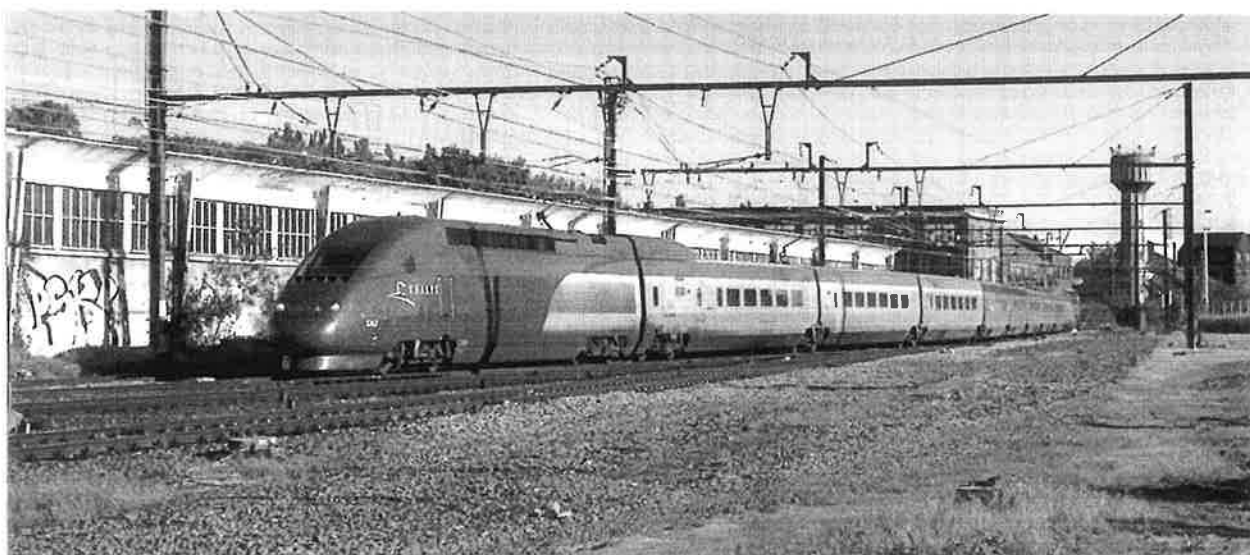
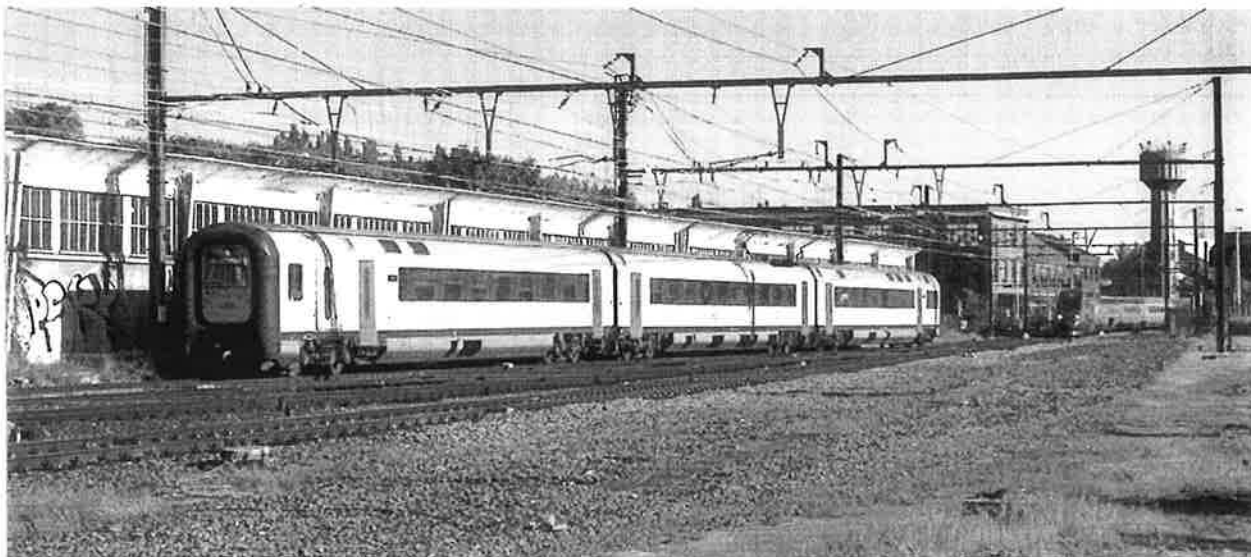
## **Un Thalys à La Louvière Centre** (texte et photos Jilef)

Les samedi 10, dimanche 11 et lundi 12 mai 2008, suite à d'importants travaux entre Marchienne et Monceau, la bifurcation L 124 / L 112, branche Marchienne - vers Forchies et Piéton fut neutralisée. Les trains L Mons – Charleroi devaient, nécessairement faire un crochet par Roux, en utilisant la voie du triangle réservée au trafic marchandises, avec changement de sens de circulation dans cette gare. Quant aux trains IC et aux Thalys, ils étaient détournés par Luttre, Manage et La Louvière Centre, avec un allongement du temps de parcours de 15 ou 16 minutes.

Ce fut l'occasion de réaliser quelques clichés sortant de l'ordinaire.

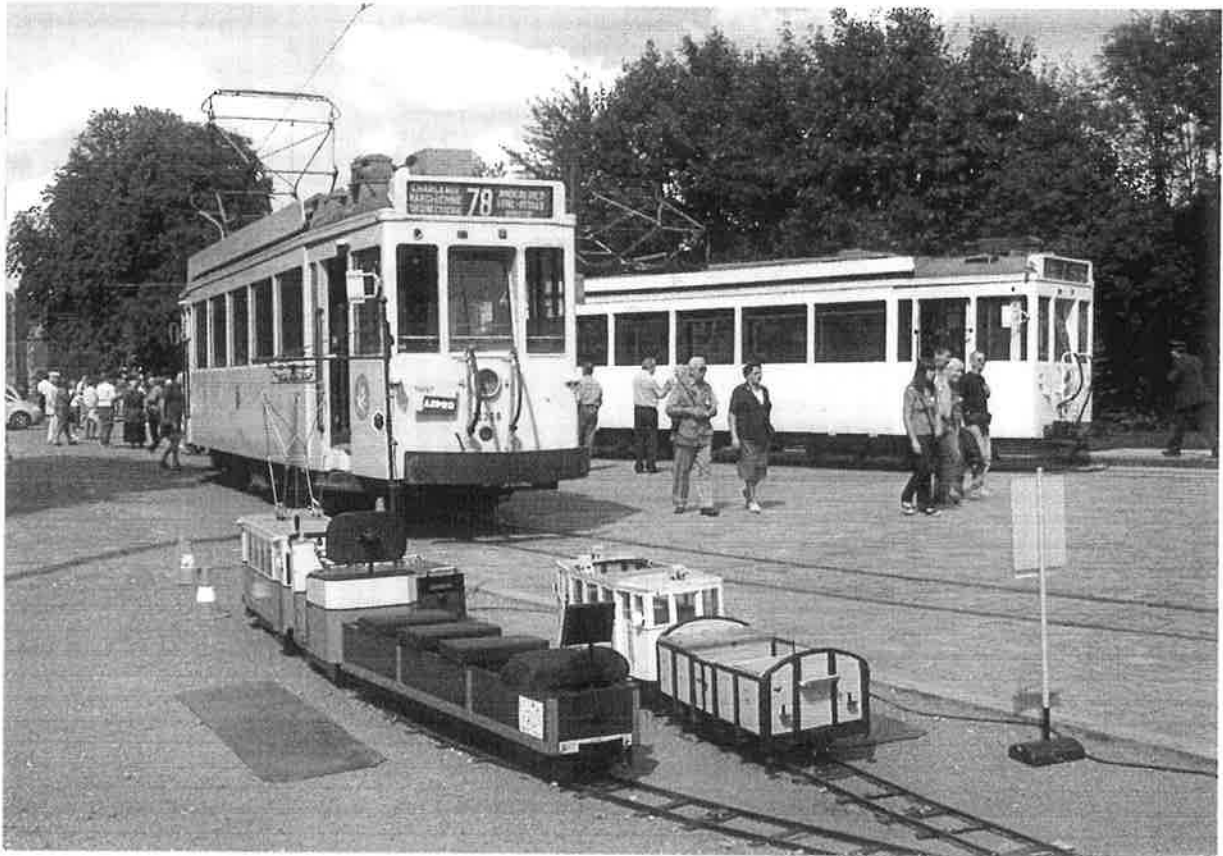


*AM 473 Lille Herstal en gare*



*En haut : AM 473 Lille – Herstal croise le Thalys 4342 vers Paris. Notez le désert ferroviaire :  
il ne reste que les voies principales. A l'arrière plan, Duferco.*

*Au centre : le Thalys 4342 vers Paris – En bas : le Thalys en gare*



**Guy Bridoux a visité pour vous le festival de l'ASVi, ce 16 août**

*Ci-dessus : une confrontation maquettes et réalité*

*Ci dessous : la 9924 fraîchement fraîchement rénovée assume ses premières sorties*



Tant qu'à faire, autant commencer par le plus désagréable : nous devons avec un vif regret vous faire part du décès d'un de nos membres, notre ami Joseph Vandenplas, victime d'une grave maladie, qu'une intervention récente n'a pu juguler de façon durable. Joseph, relieur de son état, ne nous avait rejoint qu'il y a deux ans environ : nous garderons le souvenir d'un être jovial et discret à qui les circonstances n'ont pas laissé le temps de s'exprimer pleinement. En votre nom, le comité a adressé à son épouse les condoléances de circonstance..

Notre comité s'est réuni le 17 juillet dernier pour faire le point de la situation des projets concernant les locaux de FSR, et préparer l'activité du second semestre.

Après l'euphorie ayant suivi la décision de créer un musée du chemin de fer centré sur le bâtiment de « Schaerbeek-Voyageurs », il faut constater que le comité de pilotage du projet tarde à décoller faute de directives précises. Entre les minimalistes souhaitant limiter le musée à ce seul bâtiment, et les rêveurs qui voudraient, en plus de l'espace muséal, disposer de locaux de réception voire de congrès, la direction de SNCB-Holding semble pencher pour les premiers. Comme la surface utilisable de la gare qui nous héberge est inférieure à la surface de l'ancien musée de la gare de Bruxelles-nord, c'est l'impasse même si certains responsables rechignent à l'admettre.

Cette situation renforce la justification de la pétition-patrimoine supportée par Febelrail, concernant l'atelier diesel de FSR, et nous espérons que tous nos membres domiciliés dans la région bruxelloise ont réagi positivement à la demande qui leur a été adressée.

A propos du réseau « 2 rails », Armand précise que la mise en place du bloc-système est achevée (merci Eric). A une objection concernant le comportement du système en présence de rames poussées, Eric répond que la solution est connue et réside dans la coupure de toute la section dès la détection d'une présence dans la zone d'arrêt. Il en estimera le coût en vue d'une décision ultérieure. L'aménagement de

la zone sidérurgique progresse à grands pas et l'on étudie l'implantation d'une commande numérique pour desservir cette zone.,

Par ailleurs, le problème de la formation des « chefs de gare » reste posé et l'on envisage des écolages par exemple certains samedis. Un rappel des règles de bonne pratique s'impose à l'égard de tous les « usagers » du réseau, à commencer par le respect de la longueur maximale des rames fixée à 2,30 m.

Evoquant le réseau « 3 rails », Jacques mets en évidence le début du travail de décoration dont l'élément le plus visible est la mise en place d'un fond rocheux (voir ci-contre, les photos de J.-P. Van Wansele). Il évoque brièvement une réflexion sur l'application d'un bloc-système à ce réseau et insiste pour que l'on examine les problèmes de déraillements qui contrecarrent l'exploitation de la gare terminus.

Le comité a ensuite écouté Paul évoquer ses conclusions du référendum auquel 2/3 de nos membres ont collaboré : au delà des premières informations déjà publiées nous en tenterons une synthèse dans notre prochaine édition.

Les activités à mentionner dès à présent sont :

- une journée à thème consacrée aux rames à marchandises pour service diffus (à l'exclusion donc de rames homogènes), toutes époques avec un privilège logique pour les époques III et IV, est proposée le mercredi 17 septembre.
- Une bourse d'échanges interne au club se déroulera le mercredi 19 novembre.

Nous avons reçu avec plaisir la visite d'une délégation du RMM le mercredi 6 août, par contre la visite de l'ALAF envisagée fin octobre coïncide avec l'exposition de Malines, et sera vraisemblablement reportée au samedi 29 novembre (à confirmer).

Dans les divers ont été évoqués, outre la gestion du bar, la confirmation de la cotisation réduite pour les jeunes membres et un examen de l'esthétique des modules des réseaux pour éviter les bandeaux gris terne qui barrent de nombreuses photos.

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.

Samedi 30 et dimanche 31 août

CMCF Oignies (F) 14<sup>ème</sup> festival vapeur au Centre Denis Papin, rue E. Zola à Oignies (62, F)

Samedi 30 août au vendredi 5 septembre

MOROP 55<sup>ème</sup> congrès annuel à Antwerpen.

Mercredi 03 septembre

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

Vendredi 05 septembre

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

Samedi 06 et dimanche 07 septembre

CFC / Centre **Journées spéciales : hommage au CFV3V avec la collaboration de Claude Bonaventure**  
**Exploitation du réseau du club en mode numérique « DCC »**  
**Le samedi 06 en soirée, dîner convivial pour les membres : toute l'info disponible à FSR**

Dimanche 07 septembre

Hoeseltse Treinclub Bourse au Centre Culturel « Ter Kommen » à Hoeselt Info. : 089 51 46 44

ATA/Merksem Bourse d'échange de 9 à 13 h au fort de Merksem

Namur Toy show Bourse d'échanges de jouets anciens, de 9 à 14 h  
au collège N.D. de la paix à ERPENT

Mercredi 10 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19h00, on roule.  
Attention : sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique

Vendredi 12 septembre

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

Vendredi 12 au dimanche 14 septembre

Het Spoor 25<sup>ème</sup> anniversaire du club. Exposition de trains miniatures  
le 12 de 19 à 23 h, les 13 et 14 de 10 à 18 h, Noordlaan, 32 à Sint Niklaas, juste derrière la gare.  
Au programme : deux réseaux, des modules, des dioramas, des photos, une bourse etc.

Samedi 13 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h30, on travaille.

Les Compagnons du Chemin de fer de Chimay : attention, la bourse est supprimée, mais l'exposition est ouverte

Samedi 13 et dimanche 14 septembre

Saint-Ghislain Portes ouvertes à l'abri-musée du PFT. Parcours vapeur le samedi, et autorails les deux jours.  
Accès aux locos, visite de cabines de conduite, présentation de la section modélisme.  
Vente de publications, buvette, etc.

Dimanche 14 septembre

Woluwé Attention, 2<sup>e</sup> dimanche du mois ! Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center

Hobby-Rail Bourse ferroviaire, de 9 à 13 h - Salle « Den Ulenspiegel », Gevaertstraat, 18 Vilvoorde

- Bourse ADLER** De 11 à 16 h, à la Stadthalle de BONN-Bad Godesberg, Koblenzer Str.,80
- 
- Eindhoven (NL)** Bourse ferroviaire de 9 à 14 h, zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23 à Eindhoven.  
Mercredi 17 septembre
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.  
*Attention : journée à thème : le trafic à marchandises diffus, toutes époques, mais préférence pour les époques III et IV où ce mode d'exploitation était plus courant.*
- Vendredi 19 septembre
- CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée
- Dimanche 21 septembre
- MSL Malines** Bourse d'échanges ferroviaire de 9 à 13 h, à la Wijkzaal, Mahatma Gandistraat, 25, Malines
- Mercredi 24 septembre
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19h00, on roule.
- Vendredi 26 septembre
- CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée
- Samedi 27 septembre
- R.M.M.** Le Rail Miniature Mosan organise sa journée « **Portes Ouvertes** », avec bourse ferroviaire, de 10 à 18 h en ses locaux du Centre Culturel de Géronsart à Jambes / Namur.
- 
- C.F.R.** Portes ouvertes de 10 à 18 h, place Communale à Rixensart
- Samedi 27 et dimanche 28 septembre
- CFV3V** De Mariembourg à Treignes : grand festival annuel. Trains spéciaux vers Mariembourg tractés par la 64169 depuis Charleroi et par la 29013 depuis Bruxelles.
- 
- P.T.V.F.** Grande fête de la vapeur au parc du Bempt à Forest.
- 
- Maubeuge (F)** Salon du Train de 13 à 18h30 (samedi) et de 10 à 18 h (dimanche) à l'espace Sculfort, organisé par l'association ferroviaire Sambre-Avesnois sur le thème de la ligne Paris-Bruxelles
- 
- Vercauteren** Vente aux enchères Verlatstraat, 18 Antwerpen. info@veilingenvercauteren.be
- Dimanche 28 septembre
- Bourse ADLER** De 11 à 16 h, à Köln, Technologie Park, Konferenzzentrum, Eupenerstrasse, 161.  
Mercredi 1<sup>er</sup> octobre
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.
- Vendredi 3 octobre
- CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée
- Samedi 4 octobre
- Houten (NL)** Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Euretco Expo Center, Meidoornkade ,24 (Accès par l'A27)
- 
- Trazegnies** Les ateliers des aînés du modélisme org,anisent leur bourse d'échanges, de 9 à 15 h  
A la salle A. Beguin, av. de l'hôtel de ville.  
Samedi 4 et dimanche 5 octobre
- Coudekerque-Branche (F)** Expo. modélisme (tous genres) et bourse à l'espace Jean Vilar Samedi à partir de 14h, dimanche à partir de 10h Organisation du Rail Modélisme Coudekerquois, entrée gratuite
- 
- Sinaai** Exposition avec bourse du Zwitserse Treinclub de 10 à 18 h à la gare de Sinaai..  
Mercredi 08 octobre
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.  
*Attention : sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique*

- Vendredi 10 octobre**
- CFC / Centre                      Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée
- Samedi 11 octobre**
- CFC / Bruxelles                      Réseaux de FSR : à partir de 14h30, on travaille.
- Dimanche 12 octobre**
- Bourse ADLER**                      De 11 à 16 h, à Aachen, Eurogress, Monheimsallee, 48
- 
- Bovigny (Gouvy)**                      Bourse d'échanges multimodélisme, de 9 à 14 h, à l'école communale
- Mercredi 15 octobre**
- CFC / Bruxelles                      Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.
- Vendredi 17 octobre**
- CFC / Centre                      Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée
- Dimanche 19 octobre**
- Woluwé**                      Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center
- Mercredi 22 octobre**
- CFC / Bruxelles                      Réseaux de FSR à partir de 19h00, on roule.
- Vendredi 24 octobre**
- CFC / Centre                      Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée
- Du vendredi 24 au dimanche 26 octobre**
- EUROSPOOR**                      Cette désormais classique manifestation, exposition et bourse, se tiendra pour la 16<sup>ème</sup> fois à la « Jaarbeurs » d'Utrecht à partir de 10 h le vendredi et de 9 h30 le W.E.
- Samedi 25 et dimanche 26 octobre**
- Train Miniature**                      Train Miniature Magazine organise sa 4<sup>ème</sup> grande EXPO au Nekkerhal de Malines  
Réseaux, bourse d'échanges, ateliers. Le samedi de 10 à 18h, le dimanche de 9 à 17h .
- Dimanche 26 octobre**
- Bourse ADLER**                      De 11 à 16 h, à Köln, Gürzenich, Martinstrasse
- 
- Steinsel (L)**                      Bourse d'échanges de 10 h à 17h30, Centre de loisirs, rue de l'Alzette, Steinsel (L)
- 
- AMSAC**                      Portes ouvertes et bourse de 9 à 13 h, à la gare de formation de Gand-maritime, (Gent-zeehaven)  
Veenakkerstraat,1, Gent. Info. : 09 236 24 12
- Mercredi 29 octobre**
- CFC / Bruxelles                      Réseaux de FSR à partir de 19h00, on roule.
- Vendredi 31 octobre**
- CFC / Centre                      Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée
- Dimanche 02 novembre**
- Wanze**                      Bourse d'échanges, de 9 à 13 h, salle Binamé Spirou, rue de Leumont 118, à Antheit
- 
- MSL Malines**                      Bourse d'échanges ferroviaire de 9 à 13 h, à la Wijkzaal, Mahatma Gandstraat, 25, Malines
- Mercredi 05 novembre**
- CFC / Bruxelles                      Réseaux de FSR à partir de 19h00, on roule.
- Jeudi 06 au dimanche 09 novembre**
- KÖLN**                      Grande exposition biennale à la Köln-Messe, de 9 à 18 h.
- Vendredi 07 novembre**
- CFC / Centre                      Permanence à partir de 19h30 à la Gare Musée
- Samedi 08 novembre**
- Houten (NL)**                      Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Euretco Expo Center, Meidoornkade ,24 (Accès par l'A27)

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 14h30, on travaille.

Samedi 08 au dimanche 09 novembre

A.L.A.F.

Portes ouvertes en ses locaux d'Ougrée, de 9 à 17 h, rue de la gare, 77.

Walferdange (L)

Exposition de modélisme ferroviaire, de 10 à 18 h, Hall Prince Henri, Walferdange (L)

Samedi 08 au mardi 11 novembre

De Pijl

Exposition « De trein in het klein », de 10 à 18 h, en ses locaux de la Leuvensesteenweg, Muizen

Ciney

Expotrains à Ciney-expo, de 9h30 à 18h30 (exposition « itinérante », ex Marche, Jemeppe, etc.)

Dimanche 09 novembre

Het Spoor

Bourse à Sint Niklaas de 9 à 13 h, sale Den Hof, Heymanplein, 7 (grote markt).

Mercredi 12 novembre

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR à partir de 19h00, on roule.

Attention : sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique

Vendredi 14 novembre

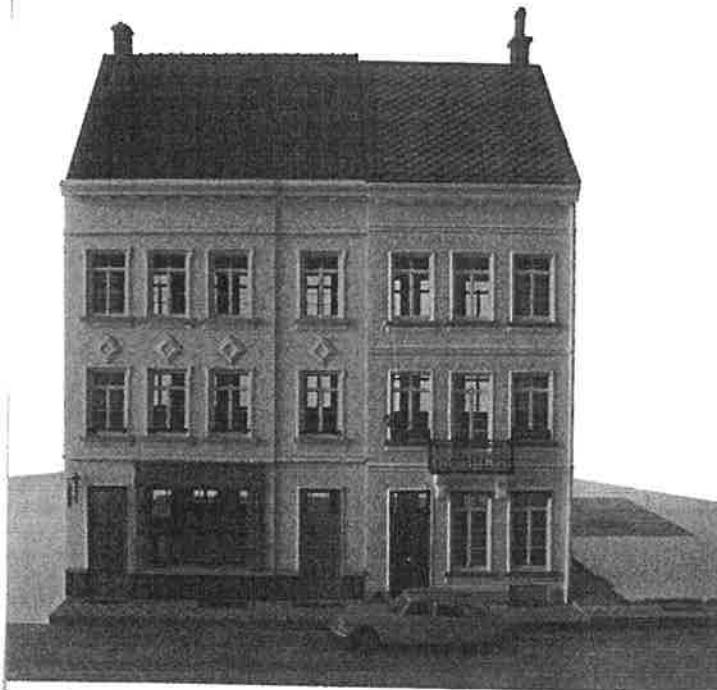
CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Dimanche 16 novembre

Woluwé

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



# pb Models

**Tel & Fax**

+ 32 (0)3 353.24.10

**e-mail**

[info@pb-messingmodelbouw.com](mailto:info@pb-messingmodelbouw.com)

[pbmessingmodelbouw@skynet.be](mailto:pbmessingmodelbouw@skynet.be)

[pbmodels@hotmail.com](mailto:pbmodels@hotmail.com)

**voir également**

[www.pb-messingmodelbouw.com](http://www.pb-messingmodelbouw.com)

# s.p.r.l. **Jocadis**

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

<http://www.jocadis.be>

E-mail: [webmaster@jocadis.be](mailto:webmaster@jocadis.be)

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



**712** ) fumeur

35210 2R  
35211 3RD

**715** ) lignes bleues

35218 2R  
35219 3RD

**720** ) non fumeur

35214 2R  
35215 3RD

Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec-Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Coneor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ERdecor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocadis - Jordan - Jouef - Kadee - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Microscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norsecot - NWSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - PrecisionScale - Proto2000 - Proxxon - RailTopModel - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Römford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeldt - Spieth - Spörle - STL Models - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitraïns - 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 SAUF JUILLET ET AOUT	10H00 - 12H00

**Jocadis**