



Septembre - Octobre 2009

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

FEBELRAIL - Secretariaat
Holle Eikaard 45
2550 KONTICH

Ferro Flash



Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 260
Septembre – Octobre 2009

Sommaire et informations générales

..... p 2

In Memoriam

..... p 3

Un peu d'histoire

Quand le tramway vicinal relayait le « grand frère »

..... p 5

Dossier

Vous avez dit « Grue » ? Diplodocus, va !!

Ou l'histoire des trains de secours, de levage et relevage (2^e partie)

..... p 7

Reportage

Echos du 56^{ème} congrès du MOROP

..... p 14

Divers

CFC section de Bruxelles : nos réunions mensuelles

..... p 4

Agenda

..... p 20

Photo de couverture

Une rame à crémaillère du RHB descend vers Rorschach.

Le 6 septembre 2009, photo G.B.

voir article en page 14

Secrétariat Bruxelles Eric Poussart
Avenue Rogier, 185 – 1030 Bruxelles

Secrétariat Centre Jean-Luc Francq (ad interim)
avenue Winston Churchill, 18
7140 Morlanwelz – Tf : 064 44 25 71
Courriel : jileff@hotmail.com

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 Hautefin
- Président Jean-Luc Francq
- Vice-Président Richard Debliquit
- Secrétaire Alain Meunier
- Webmaster Jérôme Dubois
- Trésorier Sébastien Demaerschalck
- Trésorière adjointe Patricia De Nutte

Commissaires (avec leurs attributions)

- Jean Boudart (bibliothèque)
- Maurice Demaerschalck (accueil – bar)
- Dimitri Crugenaire (travaux modélisme)
- Didier Haesebroeck (section Märklin – interventions de proximité)
- Pol Karpinski (circulations vapeur vive)

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 Wanseele

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

In Memoriam

Le semestre écoulé n'a pas été favorable à la section de Bruxelles, qui a perdu successivement trois de ses membres.

Henri Van Camp nous a quitté le jeudi de l'Ascension à l'âge de 87 ans après une période relativement courte où des ennuis de santé se sont accumulés.

Membre de longue date de notre section de Bruxelles, mieux que par son prénom ou par son nom, il était connu comme Monsieur « Klein Modellbahn »; il avait acquis beaucoup de matériel roulant de ce constructeur et, 10 ans avant de disparaître, il préparait déjà son départ en se séparant auprès de nos membres de tout ce qu'il avait pu accumuler pendant 50 ans. Il avait en conséquence progressivement réduit ses visites à FSR.

C'était un modéliste averti et méticuleux. Il a créé chez lui un assez beau diorama de 65x300 cm centré sur une gare belge type 1895, faisant, à l'échelle H0 et en continu 2 rails, cohabiter l'écartement normal et le métrique. Son intérêt le portait plus particulièrement vers les trains métriques suisses et les vicinaux belges dont il prenait beaucoup de photos.

C'était un néerlandophone, parlant parfaitement le français et d'autres langues comme beaucoup de compatriotes de sa génération. Il était d'une très grande gentillesse, doté d'un sens permanent de l'autodérision et de l'humour; chacune de ses visites parmi nous était ponctuée de « Vous connaissez cette histoire... ? »; se moquer de nos problèmes linguistiques constituait pour lui un vrai régal.

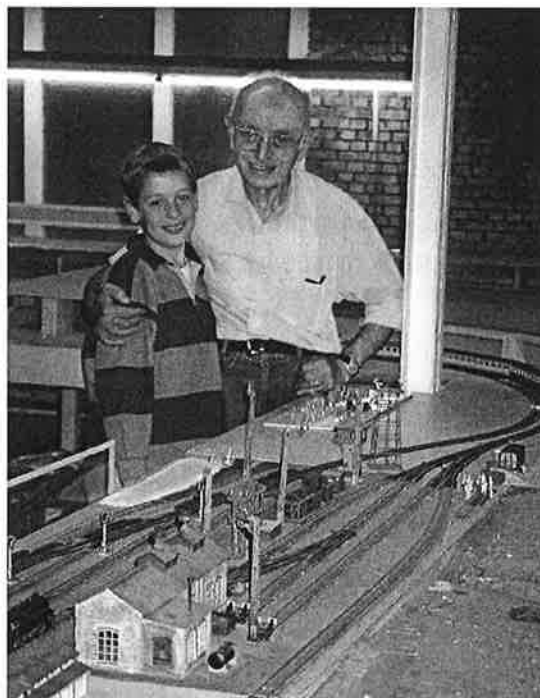
Il faut ensuite, hélas, déplorer la disparition de **Jean Henrot**, père de notre membre **Benjamin**, plus récemment affilié à notre section, et qui n'a guère eu l'occasion de s'exprimer personnellement, tant il souhaitait prioritairement soutenir son fils dans sa prise de contact avec ce nouveau domaine d'activité.

En dehors de nos réunions récurrentes auxquelles père et fils participaient fidèlement, tant que la santé de Jean le lui a permis, il était courant de les rencontrer dans des bourses comme celle de Woluwe à la recherche de telle pièce manquante de leur collection.

Au delà des traditionnelles condoléances, nous exprimons à Benjamin notre soutien et notre volonté de l'aider, malgré les difficultés qui l'attendent, à poursuivre son activité au CFC.

Ce 19 septembre, c'était notre éminent membre le docteur **Paul Steckelmacher** qui, à 80 ans, embarquait pour un dernier voyage dans la plus grande discrétion, après quelques temps d'absence forcée par la maladie. Michel, notre président d'honneur, se souvient de l'affiliation de Paul au CFC, quelque peu poussé dans le dos par sa fille Sylvie, lors d'une journée « portes ouvertes » dans le salon royal de Bruxelles-Midi, à laquelle s'était associé notre club. Cela ne date pas d'hier ! Ancien trésorier puis ancien vice-président de notre section, il avait demandé à être relevé de ces fonctions en 2003 après un accroc de santé qui lui faisait craindre de ne plus pouvoir les assumer pleinement.

Il était un modéliste discret, adepte de la marque Fleischmann, et avait comme tant d'autres construit un réseau privé. Ce n'est pas à ce titre



*Paul et son petit fils François, en visite à FSR.
Photo Armand Thonet*

que sa présence parmi nous a été la plus marquante, mais par la manifestation répétée de son souci d'ouvrir le club vers l'extérieur et en particulier vers le jeune public. En vue de ces activités extérieures, il fut un support actif de l'épopée du défunt réseau des « Papys », un participant tout aussi actif à l'organisation des expositions de Wezembeek, et le promoteur des séances d'initiation de jeunes élèves organisées pendant plusieurs années avec la collaboration des services de l'enseignement de sa commune.

Ses idées, toujours fondées et généreuses ne purent malheureusement pas être toutes matérialisées, car son enthousiasme l'amenait parfois à sous-estimer les difficultés de leur mise en œuvre, qu'il s'agisse du peu de support des pouvoirs publics ou des limites des moyens humains disponibles au sein de nos clubs,

Au dynamisme dont il faisait preuve, il faut encore ajouter ses contributions à notre Ferro-Flash où, entre deux évocations historiques, il aimait exposer ses idées et susciter une réflexion. Le débat lancé sur « l'avenir de notre hobby » est encore dans notre mémoire récente, tandis que notre n°259 récemment paru a publié un article que nous n'imaginions pas être le dernier.

Conscient du déclin de ses forces, il offrit au club quelques semaines avant sa disparition, des boîtes d'éléments de décor et de personnages qui n'avaient pas encore trouvé place sur son réseau.

Pour tout cela, et pour ta gentillesse jamais prise en défaut, merci Paul

Que Cécile, son épouse, Sylvie, sa fille et François son petit fils qui nous rendit souvent visite sachent que son passage parmi nous ne sera pas oublié.

CFC section de Bruxelles : nos réunions mensuelles

Cet article est destiné à fournir à nos membres quelques informations au sujet des réunions mensuelles du "troisième vendredi" de chaque mois.

Celles-ci se déroulent, pour rappel, vers 20h00, au local de la Gare de Schaerbeek, dit de FSR. Les sujets évoqués tournent bien sûr toujours autour du chemin de fer, consistant en conférences, projections photos ou vidéos, films, etc..

Pour exemple, la soirée du 18 septembre a eu comme sujet : " **Le train 1900, la vallée du fer à toute vapeur**". Ce film vidéo présentait en 90 minutes le train touristique Luxembourgeois du Fond-de-Gras, situé au cœur d'un ancien parc industriel dont le but était l'extraction du minerai de fer, et nullement le transport de voyageurs.

Ce parc possède de superbes infrastructures, accessoires et bâtiments, témoins d'un riche passé industriel, entre Allemagne, France et Belgique. Les hauts-fourneaux belges ont bénéficié pour une grande partie du minerai extrait de ces galeries Grand-ducales.

Le film nous a fait découvrir un parcours à voie normale, ainsi qu'une ligne à voie de 700 mm.

Le matériel utilisé en voie normale à titre touristique est essentiellement d'origine allemande, mais aussi constitué de plusieurs pièces d'origine belge : des voitures GCI, L, et une locomotive vapeur 040T "La Meuse".

La petite ligne à voie étroite, appelée "Minières Bunn Dhoil" (MBD en abrégé) relie le Fond-de-Gras au village ouvrier de Lasauvage en parcourant l'ancienne galerie minière du "Dhoil".

Une riche collection de locomotives provenant des mines françaises et allemandes est préservée par le "MBD".

Le vendredi 16 octobre nous avons reçu **Michel Liégeois** du CFR qui nous a présenté avec la maîtrise qu'on lui connaît, son programme varié " **Bourlingueur du Rail / 2**". Analyse dans notre prochain numéro.

La soirée du vendredi 20 novembre, nous aurons l'honneur d'accueillir **Guy et Cathy Titeca**, qui nous commenteront des images de l'**exploitation d'un chemin de fer forestier aux USA**. C'est avec joie que nous retrouverons ces passionnés de paysages et du matériel à vapeur américains.

Pour la soirée du vendredi 18 décembre, l'année se terminera par la présentation des visites organisées lors du **congrès du MOROP 2009** et en particulier celle des usines Städlér (constructeur d'automotrices, trams, etc.), des ateliers de modélisme Hag et d'un club de Wil adepte du "0", par notre président, **Guy Bridoux**.

En espérant vous voir nombreux à ces réunions, auxquelles, il faut le rappeler, la porte est ouverte à tous.

André Mertens

Co-responsable des programmes des réunions

Quand le tramway vicinal relayait le « grand frère »

par Pierre Vankeer

Mai 1940 ! Après l'agression du 10 mai, et une campagne vouée aux replis et aux encerclements, les forces armées belges capitulaient le 28 de ce même mois.

Dans quel état se trouvait le pays en ce moment, et plus particulièrement son réseau ferroviaire ?

La SNCB était de fait hors course car toutes ses lignes étaient monopolisées pour les transports de troupe et de matériel de la « Wehrmacht ». Il fallut attendre la mi-août pour revoir circuler quelques convois civils, alors qu'il devenait urgent d'aider des milliers de réfugiés coincés en Flandre Occidentale, dans ce qui fut le dernier réduit de l'armée belge au combat, qui voulaient regagner leur domicile (il y avait aussi bien sûr ceux qui avaient trouvé asile dans le sud de la France, mais c'est une autre histoire qui pourrait être racontée dans un prochain article). Une partie de la population désirait également se déplacer pour prendre des nouvelles de membres de la famille ou de proches restés au pays mais résidant dans une autre région, car le téléphone interurbain était coupé par l'occupant, et le poste ne fonctionnait guère que sur le plan local.

Nos compatriotes se tournèrent alors vers la SNCV, dont les services n'étaient pas visés par les « diktat » de l'occupant et dont 90% du réseau demeuraient en état de fonctionner, au prix parfois de détours invraisemblables. Exemple vécu : aller à Namur impliquait d'emprunter au petit matin le tram électrique jusqu'à Louvain, où l'on embarquait sur un autorail à destination de Tirlemont, où l'on trouvait en correspondance un autre autorail qui permettait de rejoindre St.Trond. Après une attente assez longue un troisième autorail menait le voyageur à Hannut d'où un cinquième convoi, un sympathique tram à vapeur, permettait enfin d'approcher Namur, au coucher du soleil.

La situation de la SNCB s'améliora vers le mois d'octobre, tout au moins pour le service intérieur ; le trafic international quant à lui n'amorça une timide reprise qu'en décembre. L'un de ces trains reliait directement Bruxelles à Nancy via Namur, Givet, Charleville et Sedan, relation répondant plus aux souhaits de l'occupant qu'aux besoins de notre

population. La liaison Bruxelles Anvers était interrompue car la traversée du canal à Malines n'était possible que sur un pont provisoire, le pont « Vierendeel » ayant été détruit au mois de mai. Une liaison directe ne put être rétablie qu'en 1941, mais dès ce moment l'on adopta un service cadencé comparable à celui d'avant-guerre et qui subsista pratiquement jusqu'à la fin de l'occupation, ce qui fut loin d'être le cas sur les autres grands axes.

Qu'en était-il pendant ce temps de la SNCV ? On assista à la création d'un nouveau service électrique, cadencé à l'heure, entre Bruxelles et Wavre, via Waterloo, Maransart et Rixensart. Les motrices assurant ce service affichaient à l'avant, en plus de la plaque ou du film « Waterloo », une petite plaque jaune « Wavre direct » pour les distinguer de l'ancien service impliquant une correspondance à Waterloo.

Les autres services électriques connurent également un succès remarquable. Depuis le terminus de l'avenue du Boulevard, au coin de la place Rogier, l'on y trouvait des services vers Alost, Grimbergen, Humbeek, et Londerzeel qui faisaient le plein de voyageurs. La configuration de ce terminus à cette époque rendait l'exploitation difficile : chaque motrice abandonnait à l'arrivée sa ou ses remorques pour emmener celle(s) laissées par le convoi précédent, rame qui était reprise en charge par la motrice suivante et ainsi de suite.

A l'amorce de la chaussée d'Haecht, près de la porte de Schaerbeek, se trouvait le départ de la ligne vers Haecht via Diegem et Campenhout, tandis que les trams vers Ninove s'ébranlaient de la porte du même nom.

Enfin, la place Rouppe (qui ne disposait pas d'un terminus en boucle, mais d'un terminus en ligne à 3 voies), était à l'origine d'un trafic intense non seulement vers Waterloo, Braine-l'Alleud et Wavre, dont nous avons déjà parlé, et bien sûr vers Rhode Ste. Genèse et vers l'Espinette, mais aussi vers Hal et Leerbeek, via Zuen, vers Dilbeek, etc. En été la ligne de Wavre était prise d'assaut par les Bruxellois qui allaient faire trempette à Renipont-plage, entre Lasne et Rixensart, au point de justifier des services

supplémentaires limités à Rixensart pour ramener à Bruxelles les amateurs d'un moment de détente dans le Brabant Wallon.

Dans les « têtes de ligne » l'on pouvait acquérir un petit indicateur à couverture rouge qui contenait les horaires des lignes de la zone de Bruxelles. J'en parle de mémoire car je n'ai malheureusement pas retrouvé l'un de ces indicateurs édités en 1940, 1941, 1942 et 1943 : si l'un des lecteurs du Ferro-Flash disposait d'un tel document, je lui serais très reconnaissant de m'en faire une photocopie ! En plus des lignes au départ de Bruxelles, cet indicateur mentionnait également quelques liaisons interprovinciales telles que Bruxelles-Liège via Louvain, Tirlemont, St.-Trond (St.-Trond-Liège en service électrique), Bruxelles-Gand via Alost et Wetteren (Wetteren-Gand en service électrique), Bruxelles-Mons par Leerbeek, Enghien, Casteau, ainsi qu'une extension vers Binche et Charleroi par tram au départ de Mons.

Quelle était la clientèle de ces services ? D'abord des citoyens ordinaires qui voyageaient pour raisons familiales ou qui allaient se ravitailler auprès d'un fermier de leur connaissance, mais aussi des professionnels du marché noir, les « smokkeleirs », qui n'avaient pas leur pareil pour deviner la présence de contrôleurs du ravitaillement sur la ligne et descendre au plus vite, quitte à reprendre un autre convoi dès que l'alerte semblait passée. On y trouvait aussi des résistants ou plus généralement des personnes traquées qui évitaient la SNCB pour échapper à la surveillance opérée par les allemands dans de nombreuses gares. De ce point de vue les vicinaux étaient plus lents mais plus surs. Il serait intéressant d'entreprendre une étude sur ces « clients » en danger permanent et sur le rôle des séides de

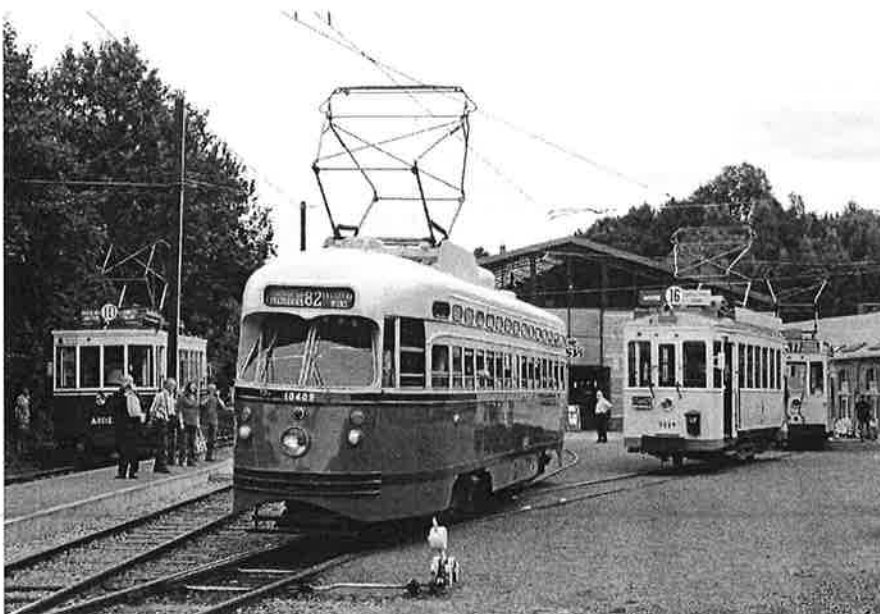
l'occupant tels les « Vlaamse wacht » ou les auxiliaires de REX.

Après la libération et la fin du conflit les services interprovinciaux de la SNCV perdirent leur raison d'être. Quelques liaisons électriques furent encore mises en service pour combler des lacunes du réseau, comme l'électrification de Haecht- Keerbergen-Bonheiden pour permettre de rejoindre Malines par liaison électrique directe, et le fameux 67 qui relia Charleroi à Namur via Onoz et Temploux.

A partir des années 50, la tendance s'inversa et le réseau de la SNCV fut progressivement démantelé en commençant par les dessertes par autorails pour s'attaquer ensuite aux lignes électriques qui disparurent finalement en 1978 à l'exception de la ligne du littoral et de quelques lignes du Centre qui bénéficièrent d'un bref sursis. Vive l'autobus qui était l'avenir et le progrès !

Ce n'est évidemment pas une raison pour oublier définitivement ces lignes à voie métrique créées dès la fin du 19^{ème} siècle et qui ont rendu tant de services. Mais où sont les neiges d'antan

J'ajouterai au texte de Pierre un souvenir personnel remontant à 1943 : celui d'un dimanche en famille dans la région de Keerbergen que l'on atteignait alors, au-delà de Haecht, par un train vapeur à destination de Tremeloo. En milieu de journée, l'aérodrome de Melsbroek fut bombardé avec pour résultat la mise hors service de la ligne électrique vers Haecht. Un convoi vapeur improvisé ramena les voyageurs de Haecht à Steenockerzeel, lesquels furent alors priés de continuer à pied le long de l'aérodrome, constatant les dégâts causés par le bombardement, jusqu'au dépôt de Diegem-loo.



Heureusement qu'il existe des associations comme l'ASVi pour perpétuer le souvenir de nos lignes vicinales.

*Festival à l'ASVi
le 16/08/08
photo G.B.*

Vous avez dit « Grue » ? Diplodocus, va !! Ou l'histoire des trains de secours, de levage et relevage

suite du FF 259, par P.Rasson et l'aimable concours de M.Thiry

3.6. Les grues de manutention

3.6.1. Les grues vapeur de 5 et 10 t de levage

3.6.1.1. Les grues vapeur de 5 t de levage (avec ou sans ressort de suspension)

Elles ont toutes été construites par *F.U.F* (Goldschmid Haine-St-Pierre) ou par *l'Atelier de Mécanique et Chaudronnerie de Bouffioulx* (anciennement *la Biesme*)

La numérotation est la suivante :

- A 320/10 à 320/19, pour les grues équipées de ressort de suspension ;
- A 330/2 à 330/35, pour les grues sans ressort de suspension.

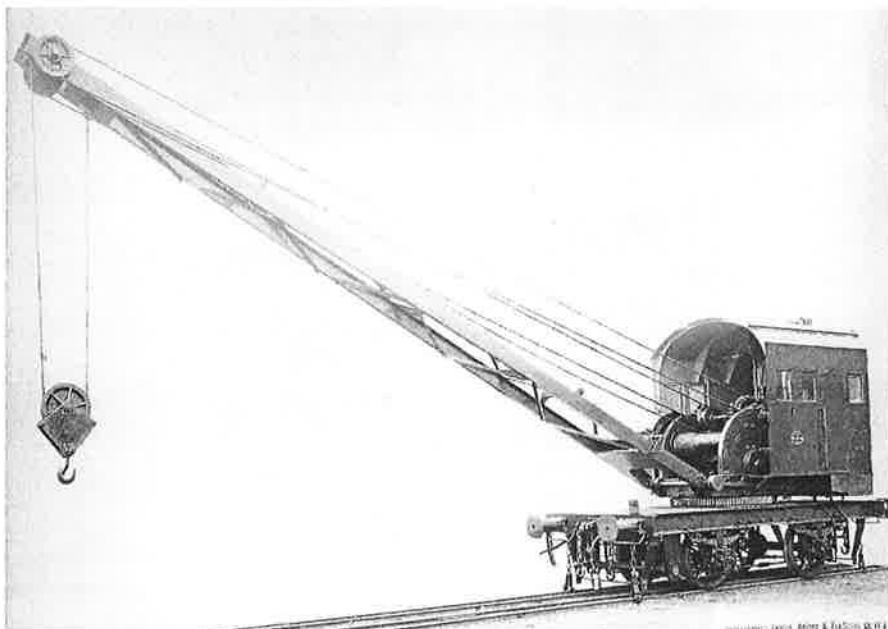
Début des années 1960, suite à la mise hors service des autorails type 551, l'atelier central de Luttre dispose de leurs moteurs Brössel de réserve. Les grues des séries 320 et 330 sont diésélisées dans leur

majorité, la puissance portée de 5 à 10t pour quelques unités.

Au 31 décembre 1976, on dénombrait toujours 15 unités dans la série 320, toutes converties en Diésel.

On a par exemple :

- A 320/21 : de 5 t de puissance ; hauteur de levage : 10m ; moteur à vapeur, remplacé à Salzinnes en mars 1963 par un Diesel (d'après la fiche d'immatriculation SNCB -fonds MT)
- A 320/23 : Saint Ghislain ; année indéterminée de diésélisation.
- A 320/24 : machine utilisée à Schaerbeek



type de grue du
constructeur de la FUF
extrait catalogue
(Goldschmid
Haine-St-Pierre)

En cette fin d'année 1976, on compte toujours 12 grues dans la série 330. Six unités supplémentaires non pu être localisées ; elles sont toutes équipées d'un moteur Diesel.

Les grues A 330/12 de l'atelier des wagons de Hasselt et A 330/15 de celui de Saint Ghislain font exception. Ces deux dernières sont toujours en traction vapeur.

3.6.1.2. Les grues vapeur de 10 t (levage), sans ressort de suspension (appelées « loco-grue »), se déplaçant par leurs propres moyens.

Le constructeur est la société *J. Cockerill* à Seraing et elles datent de 1914.

La situation dressée fin 1976 est la suivante :

A.320/1 DCV Schaerbeek HS en 1980.
 A.320/2 DCV Schaerbeek HS en 1974.
 A.320/3 AC Bascoup HS en 19xx

A.320/4 DCV Schaerbeek HS en 1980.
 A.320/5 AC Bascoup HS en 19xx
 A.320/6 Non retrouvée HS en ?
 A.320/7 AC Bascoup HS en 1980 ; démolie
 A.320/8 Non retrouvé HS en ?
 Ces grues n'ont jamais été diésélisées.

STOOMKRAAN A 320 - 7.

Hefvermogen	
lengte arm	gewichte
4 m.	10 T.
6 m.	6 T.
8 m.	4 T.
10 m.	2,5 T.

Bouwer : SA. J. Cockerill Seraing Belgique.
 Bouwjaar : 1914
 Fabricatienummer : 5591/5489
 Karakteristieken :

<u>als stoomkraan</u>	<u>als locomotief</u>
aantal cilinders 2	aantal cilinders 2
diameter " 172mm.	diameter " 286mm.
zuigerslaglengte 300mm.	zuigerslaglengte 290mm.
vermogen 18 pk.	gekoppelde wielen 4
tot.ritvaardig gew. 35,6 t.	
inhoud waterbakken 0,784m ² .	<u>stoomketel</u>
max.snelheid 18 km/uur.	keteldruk 12 kg/cm ² .
straal van de bochten 150m.	diameter 1274mm. hoogte 2375mm.
	dikte der platen 14/15mm.
	aantal kookpijpen 6
	lengte " " 1160mm.
	diameter " " 2X200mm. 4X150mm.
	inhoud van de ketel 0,980m ³ .
	verwarmingsopp.vuurkist 22,40m ² .
	" " kookcuizen 0,950m ² .
	roosteroppervlakte 0,949m ² .

Naar SPIN. Leuven overgebracht op 20 - 03 - 1980.
 Laatste eigenaarsdepot : C.W. Dienst Baan Bascoup.

Grue vapeur de
 Bascoup
 fiche. (fonds MT)

3.6.2. Wagons grues à 2 essieux (matériel moderne)

Réalisées par les Usines de Braine-le-Comte au début 1980, elles sont destinées au service d'entretien et vérification des ponts à peser. Treize unités sont construites.

- Poids total : 33,3 t
- Vitesse de déplacement maxi : 100 km/h.

A la fin des années 80, ces engins sont utilisés pour

les travaux de renouvellement des aiguillages.

Flèche à l'horizontale et télescopique, mobile uniquement par pivotement sur un plan horizontal. Fortement handicapées par cette impossibilité de mouvement de la flèche sur le plan vertical, ces grues ont été abandonnées et toutes mises hors service dans les années 1990. Les châssis ont été réutilisés, la superstructure étant transformée en wagon potence.

3.6.3. Grues diesel de 10 tonnes de levage

Toutes ces anciennes grues de manutention des séries 320 et 330 sont hors service et remplacées par des engins construits en 1990 par *ABT Gottwald*. D'une puissance de levage de 10 t, ces grues sont au nombre

de 13, et toujours en service. Elles desservent les ateliers de Bascoup, Kinkempois, Monceau, Charleroi-Sud-Quai, Salzennes, Malines, Cuesmes, Merelbeke, Stockem, etc...

4. Une histoire peu banale : « diplodocus », le retour !

Ou le 5^e Régiment du Génie- (France)

4.1. Historique du régiment

Créé en 1869 par le Ministère de la Guerre, celui-ci fournit des instructions ferroviaires aux sapeurs sur les réparations et la destruction de voies ferrées.

Initialement, le service comprend des troupes de sapeurs de Chemin de Fer et des sections de campagne. Le système, mixte, est composé d'un cheminot et un militaire chargés de diriger les transports civils et militaires en temps de guerre.

Courant 1914-18, ce service comprend un effectif de 450 officiers, 21500 gradés et sapeurs. Ils ont construit et réparé 7000 Km de voies et lancé 4000 m de ponts durant le conflit.

En 1938, lors de la création de la SNCF, ce régiment prend le nom de Commission Centrale des Chemins de Fer ; il construit et aménage des voies ferrées, exploite des chemins de fer en Afrique du Nord (Algérie, Tunisie, Maroc) ainsi qu'en Afrique comme l'Ethiopie, le Togo, le Congo, et même en Chine ainsi qu'à Madagascar.

Courant 1940, les sapeurs détruisent plus qu'ils n'aménagent !

Elle est alors dissoute la même année, mais certains hommes deviennent des résistants et suivront les armées alliées jusqu'à la capitulation allemande.

Dès 1946, le régiment est reconstitué et envoyé en Indochine jusqu'en 1950.

Durant une dizaine d'année, il porte des missions en Afrique du Nord, en renouvelant les voies et réparant les lignes après les attentats organisés par le FLN.

Son rapatriement est programmé en 1961 en métropole et une réorganisation s'opère jusqu'en 1970, année qui donne naissance au régiment actuel, et qui comprend 1700 cadres et sapeurs, 500 véhicules et 300 engins, dont le célèbre « diplodocus », engin de poseur de traverses de voies ferrées assemblées, mais aussi de ponts rails, des tabliers métalliques, ainsi que grue de secours...

4.2. Explication et représentation de la machine

L'évolution des techniques de pose relative aux ponts métalliques démontables, en particulier le lancement au-dessus de brèches à franchir, a nécessité l'invention d'appareil d'envergure après 1945. C'est le Service d'Etude du Matériel de Génie qui est chargé de la conception ; l'avant-projet retenu fut une grue à 2 flèches identiques mais disposées de chaque côté d'un axe central. (1)

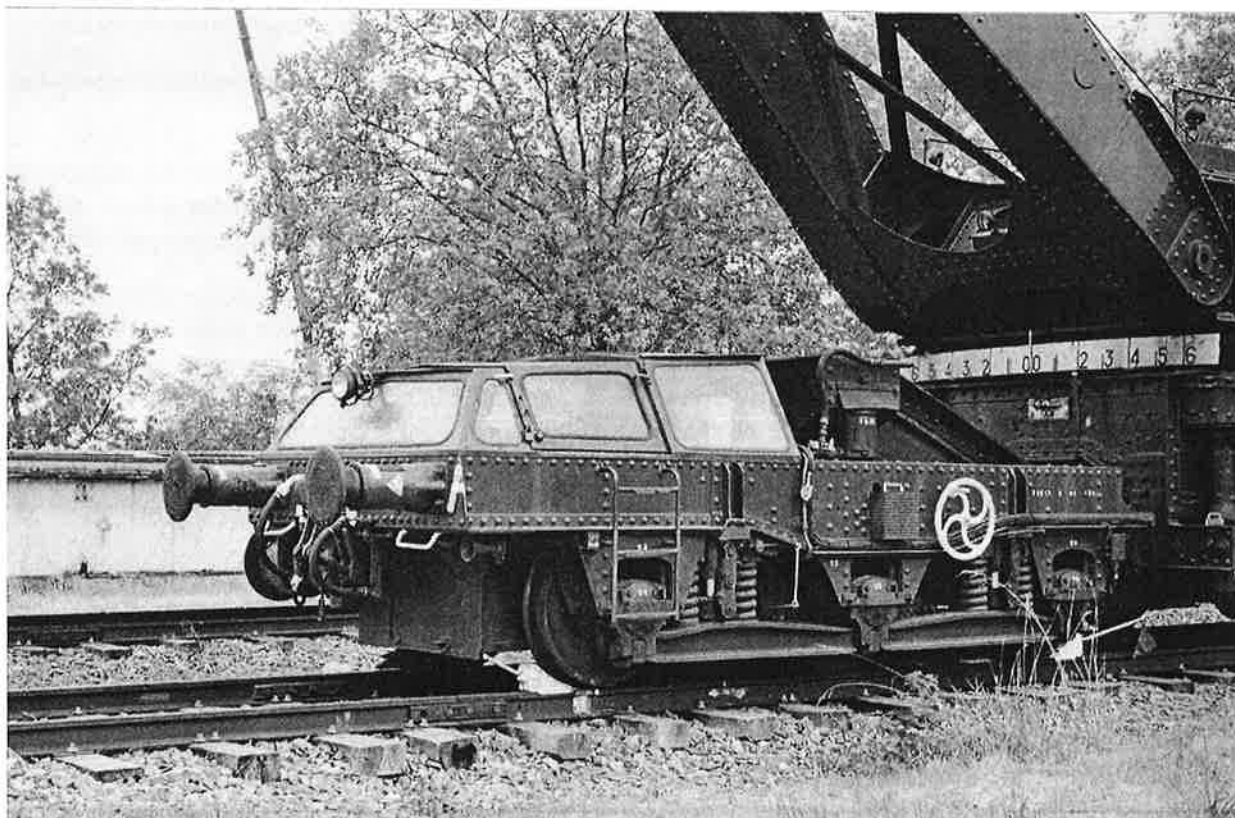
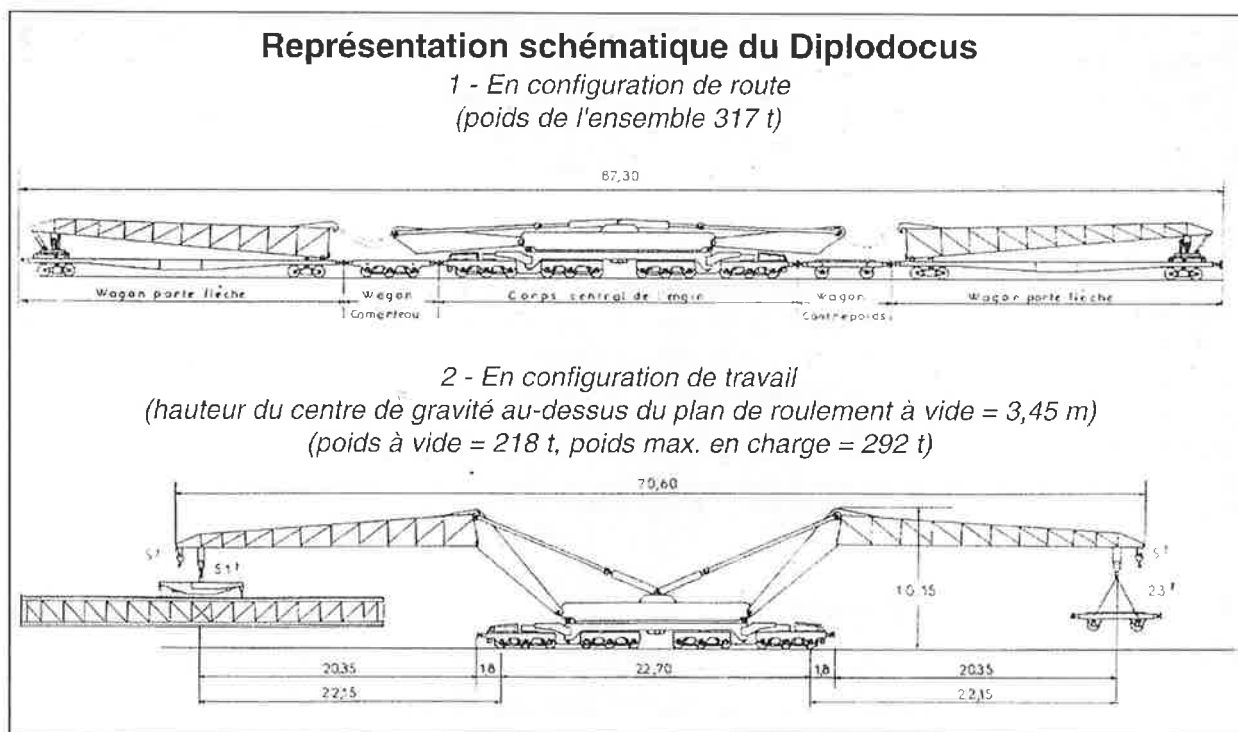
Ce sont les Ateliers de Construction *Schwartz-Hautmont* (entreprise pilote), et la *Division des Etudes de Voitures et de Wagons* qui ont reçu commande de cet appareil ; cette dernière laissera cependant à l'Entreprise *SA Baume et Merpent* la charge de construire la partie ferroviaire, comme les bogies, ... Le montage date de 1956 et se termine aux Ateliers de Vitry en 1958 ; la machine sera opérationnelle la

même année ; son équipage comprend 1 officier, 1 s/ officier et 5 hommes.

Sa première opération consiste, dès octobre 1958, à

reprandre un tablier sur la ligne d'Alès à Nîmes (pont du Gardon) ; elle est effectuée en 26 minutes !!

Ainsi commence sa vie de voyages ; en 1989, il avait



Par suite d'une erreur de composition, la vue d'ensemble du "Diplodocus" a fait l'objet de la couverture du FF 259.

Ci-dessus, une vue de l'une des cabines de commande de l'engin (photo Guy Bridoux)

manutentionné 66500 tonnes, et parcouru plus de 120.000 km !

Tout aussi efficace, il décharge des chars d'assaut, venant d'Irak, comme prises de guerre en décembre 1991.

Il n'est plus opérationnel actuellement, et a été classé monument historique en 2005.

Exemplaire unique construit en 1958 :

- Il pèse 317 tonnes (218 tonnes sans le contrepoids), et mesure 87 mètres de long.
- Il comprend un corps central (n° W3), deux wagons porte flèches (n° W1 et W5), le wagon

marteau (n° W2), le wagon contrepoids (n° W4).
Capacité : 23 t (?)

Il a posé plus de 9800 km de voies durant sa carrière, mais aussi capable aussi de poser des tabliers de ponts et traverses.

Anecdote :

Un wagon plat porte-flèche doit-il être recensé comme wagon plat ou faisant partie intégrante de la grue qu'il accompagne ?

Sur l'E.P.T.V.F (vrai nom de l'appareil), c'est la deuxième solution qui est retenue, car si porte-flèche il y a, il est à priori pourvu d'un agrès particulier ; il est donc impropre à tout autre usage.

5. Le modélisme de grues au 1/87^{ème}

De la grue de Cockerill de 85 t (de 1945), rappelons que nous la trouvons chez l'ancien fabricant *Jouef*. (production entre 1966 et 2001)

Grue Cockerill (85 t) d'Alain Jarry (2006)

La marque *Hornby* avait sorti dans les années 60, une grue de 45 t (de 1947- réalisée par la société Cowans Sheldon-Angleterre- (British Railways)

Fleischmann (Grue de la DB, avec wagon porte contrepoids, wagons porte flèche, wagons outillage et atelier) ; *Roco* et *Liliput* ont aussi réalisé des modèles de grues. (DB)

Lima a réalisé une grue et un wagon porte flèche (DB)

Kibri a même proposé une référence avec logo SNCB ; il s'agit de la grue *Gottwald* type Gb 100.06T (référence Kibri 19600), semblable aux deux engins construits à Braine Le Comte (Le châssis est cependant monté sur 2 bogies à quatre essieux)

Grue Kirow KRC 1200 de la société *Kleinspoor* en HO (modèle en kit de 2007)

Si vous voulez réaliser un train complet, examinez la revue *Loco Revue* d'avril 2008, dans laquelle est décrit un train de secours sur la base d'une grue américaine de marque *Tichy*, évoquant les grues « Industrial Works » représentées en France.

Quelques mots sur le modèle à modifier, le matériel évoqué à retenir est le suivant :

- une voiture Mitropa de *Fleischmann* (réf 5156)
- un wagon plat TP de *Fleischmann* (réf 5262 K)

- un wagon couvert Ocem de *Piko* (réf 95624)
- un kit de grue *Tichy* (réf 4010) ;
- des tampons en HO.
- des planches de marquages spécifiques AMF 87 ;
- des essieux à roues fines RP 25, code 88.
- de la peinture verte 306 (*Railroder*- AMF 87)

Vous ne pourrez pas utiliser le kit de cette grue qui est conçue pour les voies ferrées américaines ; il faut modifier l'épaisseur du châssis pour qu'elle puisse rouler selon le gabarit européen. On réduira aussi la hauteur hors tout de la grue de 4mm, et supprimer sa cheminée.

Découvrez ce numéro pour la suite de cette construction ; il en vaut la peine, et vous serez émerveillé de pouvoir faire circuler votre modèle sur les voies ferrées de notre circuit d'Haine St Pierre !!

La société *Epure (France)* prévoit pour 2009 une gamme de grues de chargement (grues de quai), à l'échelle HO ; la première de la série est la grue 6 tonnes du P L M ; viendra ensuite une grue Ouest. Si la demande est suffisante, une grue PLM de 10 tonnes pourra compléter la gamme. Ces modèles seront en métal et gravure chimique. (prix non connus)

De même, la société SMD (78640-Neauphle le Château) fabrique des kits laiton à monter pour une grue Caillard, en version diesel ou vapeur (2008)

Modifications de la grue Cockerill de Jouef : article paru dans la revue *Loco Revue* n° 733 (août 2008), pour une version dieselisée.

Notes

Pour mémoire les notes 1 à 10 figurent dans le FF 259 auquel elles se rapportent

(11) Cinq engins devaient être construits, mais un seul réalisé par mesure d'économie.

Bibliographie

Revue

- « *La vie du Rail* » : N°3124 : la grue Cockerill de Perrigny rejoint la cité du Train.
- « *l'Ossature Métallique* » ; n° 1 et 2 (1950) ; grues de 62,5 et de 85 t- *Cockerill*.
- « *Connaissance du Rail* »
*n° 154 (1994) ; 215 (1999) sur le « *dipodocus* »
*n° 215 (06.1999) la grue de 130 t (Cockerill) de la SNCF. (1^{ère} partie)
*n° 216 (07.1999) suite du n°215.
- « *Rail Magazine* » n°105 '01.1996) le 5^e régiment du génie et le dipodocus.
- « *Ferrovissime* » n° 4 (04.2008) : la grue *Kirow* en action, relevage à Villeneuve St Georges. 9 pages.
- « *Ferrovissime* » n° 7 (07.2008) : les grues *Cokerill* de 85 t (1^{ère} partie) : principes constitutifs.
- « *Ferrovissime* » n° 8 (09.2008) : les grues *Cokerill* de 85 t (2^e partie), 7 pages.
- « *Trans Fer* » n°30 (décembre1983)
- «*Loco Revue*» :
*N° 321 et 322 (10 et 11. 1971)
*N° 545- grue ferroviaire en G
*n°716-03.2007 (modèle réduit en HO d'un modèle de chez *Tololoko*)
*n°729-04.2008. (sur un train de secours en HO) ;
*n°730 : la grue de manutention en HO (Jouef)

- *n°733-08-2008 (modification du modèle pour version dieselisée)
- *n°638 (07/08.2000) photo d'une grue de la société Cegelec (grue PPM montée sur un wagon automoteur)
- « *Voies ferrées* » n°165 (01/02.2008) : modèle réduit en HO chez Atelier Debelleyme.
- *Ferro Flash* (CFC) : n°92, 98, 99, 100. 1984/85, Trains de relevage et leurs lignes parcourues.
- *RMF n°522 (janvier 2009)* : la grue Caillard.
- *TMM (05/06/2002 et 09/10/2002.*
- *Le Rail(SNCB)*, n°131 (07/1967) vue de 2 grues (Ronet et Antwerpen-Dam) au service de l'industrie à Visé.
- *Le Rail(SNCB)*, n°135 (11/67) travaux de diélisation en cours de la grue de Ronet ; force de levage portée à 55 t ; vitesse de circulation : 90 km/h.

Livres :

- *Vapeur en Belgique*. Tome II. P.Dambly.
- *125 ans de Constructeurs de locomotives*. A.Dagant.
- La société anonyme *Baume et Marpent*. (Fonds Ecomusée Régional du Centre. 2008)
- *Catalogues de constructeurs ferroviaires* (dont celui de Couillet, 1923 (2 grues) ; ... (Fonds d'archives de M.Thiry)

Annexe : Et à la SNCV, que trouvons nous ?

Quelques pièces rares de grues à la SNCV

Brefrappel historique :

La SNCV est née pour une durée illimitée, par une loi du 28 mai 1884 et ses quelques dispositions complémentaires l'année suivante.

De nombreuses lignes en voies métriques, sont fondées, et en 1894, le réseau totalise déjà 1340 km, exploités en traction vapeur.

Au fil du temps, l'activité principale de la SNCV est

devenue le transport le plus utilisé du public.

A la veille de la première guerre mondiale, la société exploite 4000 km de lignes, dont 400 km en lignes électriques. Rappelons aussi qu'elle gère un nouveau moyen de transport, à savoir les autobus à partir des années 1921-23.

Elle a eu aussi besoin de différents appareils pour

relever ses engins en difficulté, ou pour soulever des charges afin de les poser sur des wagons de transports.

La société est régionalisée en août 1988, et c'est la région qui en a la responsabilité depuis le 1^{er} janvier 1990 (La SNCV n'existe plus depuis le 27.03.1991)

Pour la région du Centre, c'est le TEC- Hainaut qui en est l'exploitant.

Quelques caractéristiques de machines découvertes au gré des relevés de revue

- Dépôt d'Ostende : wagon grue n° A.8051 : empattement court, capable de soulever un poids de 3 t. Installée sur wagon plat à deux essieux, avec pivot ; sans doute à main ?

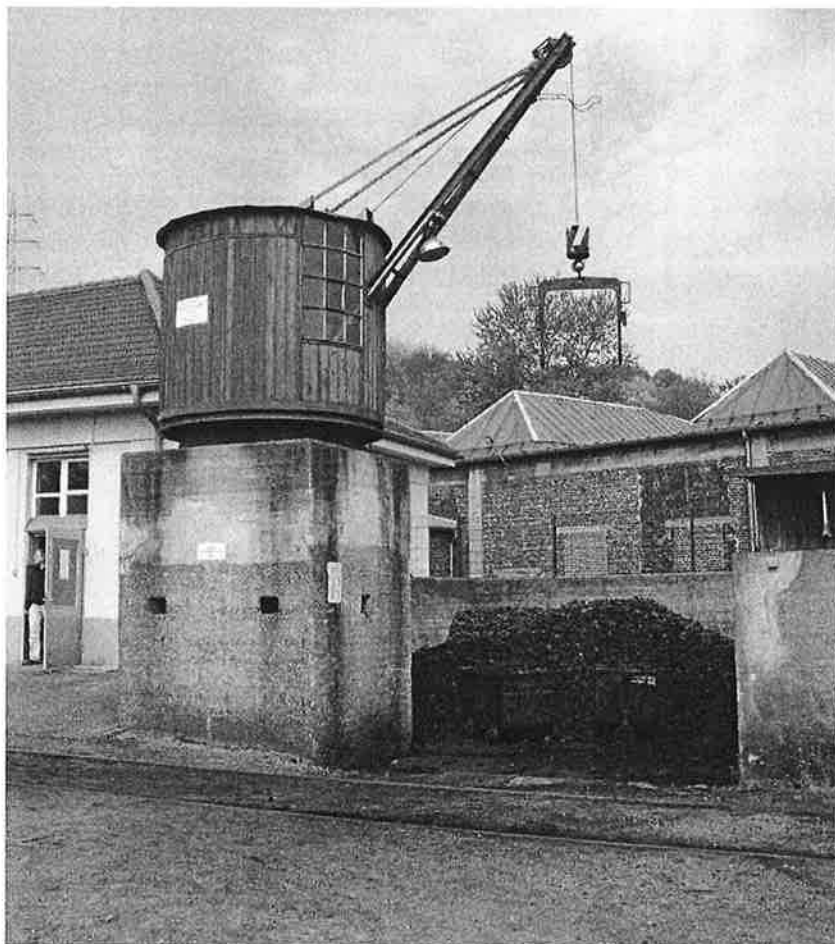
(Photo dans revue *Mupdofers* n°123- 2005. Fonds CFC Centre)

- Grue n° C.8510 et son wagon d'accompagnement n°C.8511 (Goé en juillet 1958) ; grue à pivot posée

sur wagon plat à deux essieux ; balustrades métalliques en bout et emmarchements sans doute voiture voyageurs transformées. Fonctionnement manuel. Poids de soulèvement inconnu (3 t ?)

(Photo dans revue *Mupdofers* n°122- 2005. Fonds CFC Centre)

Dans un prochain article, description des grues « européennes »



Pour rester dans le thème, une vue d'une grue ancienne visible au musée de Bochum-Dalhausen (D)

Photo Guy Bridoux, le 18-04-2009

Echos du 56^{ème} congrès du MOROP

par Guy Bridoux

Comme annoncé précédemment, ce congrès s'est déroulé à Weinfeld en région du Thurgau (CH), à 15 km de Constance.

La Commission Technique a achevé le projet de remaniement des NEM 310 et 311, en séparant les notions de voie (nouvelle NEM 110) et d'essieux (qui demeurent l'objet de la NEM 310) et en incorporant dans la NEM 311 (profil des roues) son ancien appendice 311.1. La raison fondamentale de cette réorganisation est la tendance marquée par les modélistes à rechercher des roues plus fines, et donc plus conformes d'aspect aux roues réelles, ce qui était déjà l'objet de l'appendice 311.1 mais qui devait être généralisé tout en évitant autant que possible les incompatibilités mécaniques qui pouvaient en résulter. Les NEM 124 et 127 consacrées aux appareils de voie seront adaptées en conséquence en 2010 afin d'éviter des incohérences dans les dimensions et tolérances mentionnées de part et d'autre.

Nous ne manquerons pas de publier ici ces importantes NEM, dès que les problèmes de traduction et de mise en page auront été finalisés.

La NEM 658 qui traite de l'interface électrique du standard PluX a pour sa part fait l'objet de corrections. Ce ne seront sans doute pas les dernières car un délégué de la firme ESU a fait un intéressant exposé, estimant que cette NEM s'écartait de la pratique des fabricants, entendez, la leur, et en particulier négligeait l'interface « 21MTC » développée pour Märklin. ESU se targuait en l'occurrence d'être le fournisseur attitré de 23 marques dont . . . B-Models. Un dossier technique sera fourni par ESU pour supporter sa démarche, il sera examiné lors des sessions de travail en 2010.

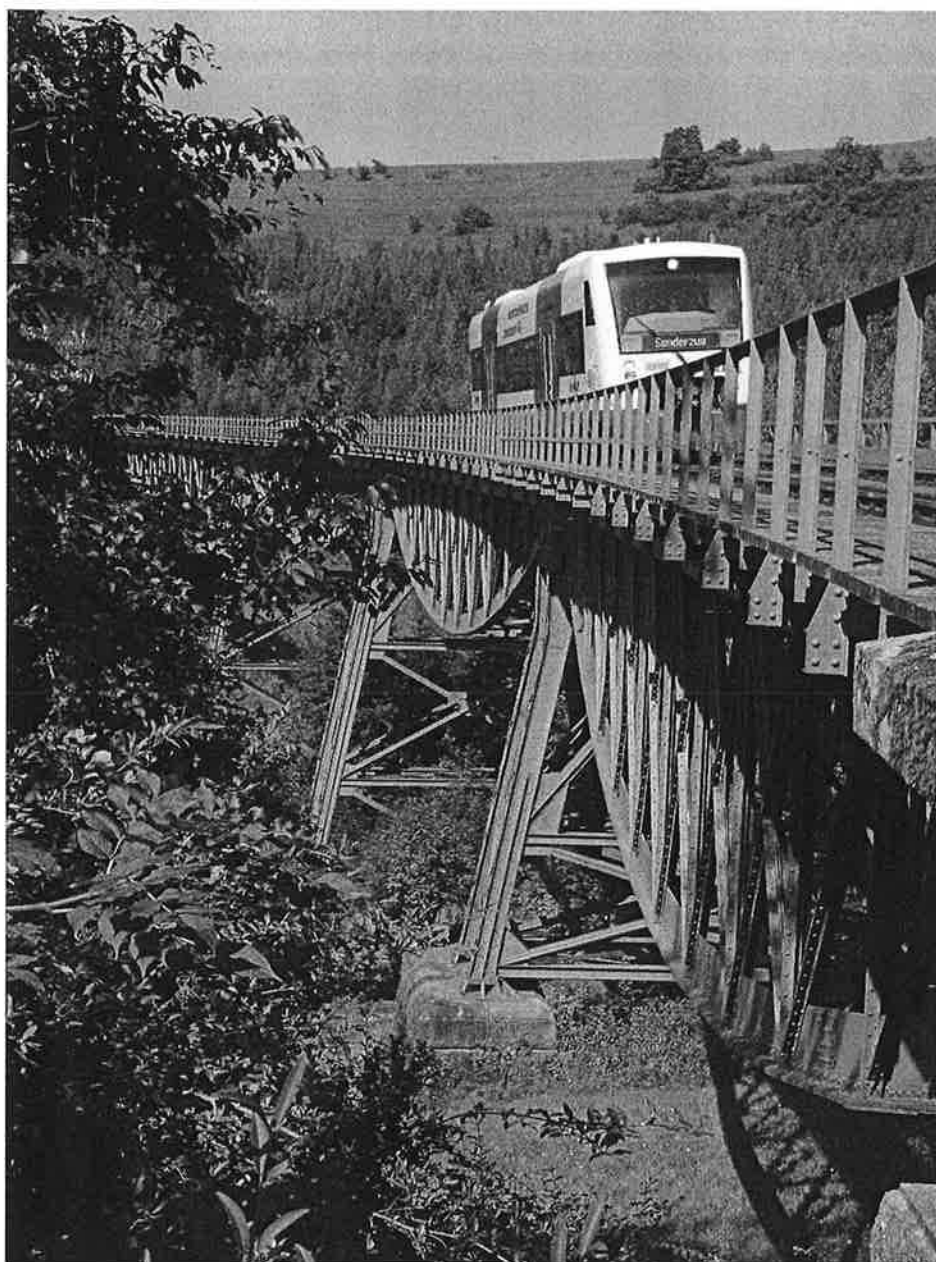
Un groupement des fabricants de décodeurs et d'unités de commande numérique associées est en cours de constitution en Allemagne sous l'étiquette de VHDM : la C.T. du MOROP y sera représentée par un de ses membres les plus actifs (candidat par ailleurs au poste de directeur de la C.T., vacant l'an prochain) afin de disposer d'un meilleur contact avec ces industriels.

L'un des points importants de l'O.J., la mise à jour de la NEM 609 consacrée à la sécurité électrique dans les expositions, a du être une nouvelle fois postposée



*Sur la ligne
stratégique
Immendingen-
Waldshut, halte à la
gare-musée de
Blumberg / Zollhausen
à côté de l'ancienne
cabine de
signalisation de
Constance
reconstituée.*

*Le 08/09/09, photo
G.B.*



Sur la même ligne stratégique, l'autorail du HzL, traverse le viaduc de Biesenbach.

Le 08/09/09, photo G.B.

parce que l'auteur allemand du texte remanié a demandé à y apporter de nouvelles modifications dont personne n'avait pu prendre connaissance avant la séance.

Ajoutons-y quelques corrections ou modifications mineures d'autres NEM, et la prise de connaissance des NEM 818 (NL) et 804 (CH) concernant les époques des chemins de fer dans ces pays. Prochaine réunion fin mars 2010 à ASPEREN dans la banlieue de Leerdam (NL).

Rien de particulier à mentionner à l'A.G. qui a avalisé les conclusions du travail de la C.T., a confirmé que le prochain congrès se déroulerait à STRALSUND (D), et a fait part d'une invitation de la Catalogne pour le congrès 2011.

La partie ludique s'étalait sur trois jours, débutant par un parcours en Allemagne sur une ligne stratégique

bordant le sud de la forêt noire.

Il s'agit d'une ligne construite par l'Allemagne pour pouvoir acheminer troupes et matériel vers la France sans empiéter sur le territoire de la Suisse, qui s'opposait à tout transit de matériel militaire, alors que la ligne directe coupe l'enclave de Schaffhausen. Comme il s'agissait d'un trafic lourd, le cahier des charges imposait une pente maximale de 1% avec pour résultat un tracé sinueux, un tunnel hélicoïdal, et des ouvrages d'art spectaculaires. Si le parcours fut effectué en autorail spécial, il est bon de savoir que ce trajet fait l'objet, en été, le W.E., de deux A.R. en train vapeur sous l'enseigne du « Wutachtalbahn ».

Le deuxième jour était destiné aux « accros » car il comportait trois visites, la principale usine de la firme Städler à Bussang, la firme de modélisme Hag à



Vue de l'extérieur des usines STÄDLER de Bussingen

*le 09/09/09
photo G.B.*

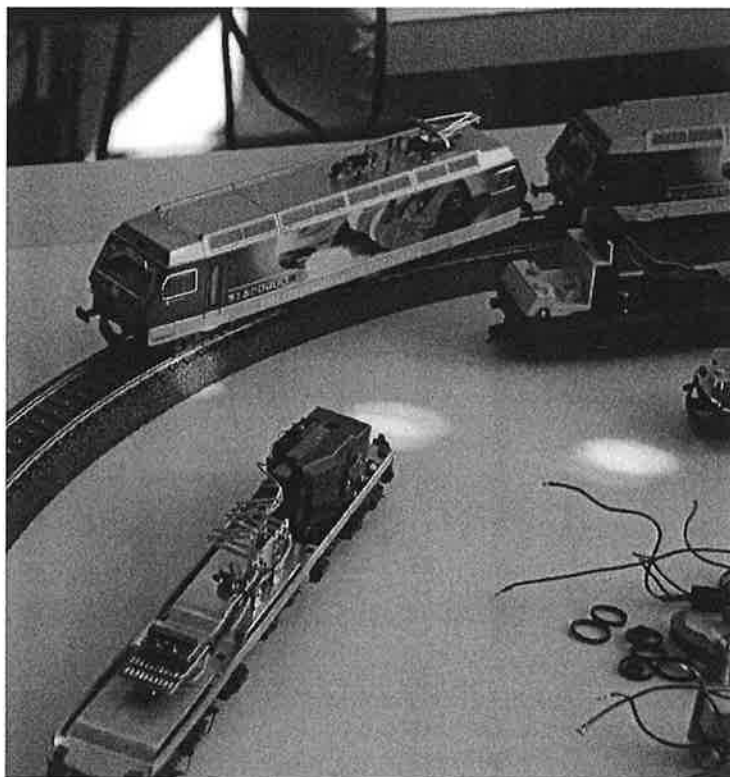
Vue intérieure de l'usine : des restrictions étant imposées à la publication des prises de vues à l'intérieur de l'usine, celles-ci, au nombre de 60, feront l'objet d'une présentation à FSR le 18/12/09.



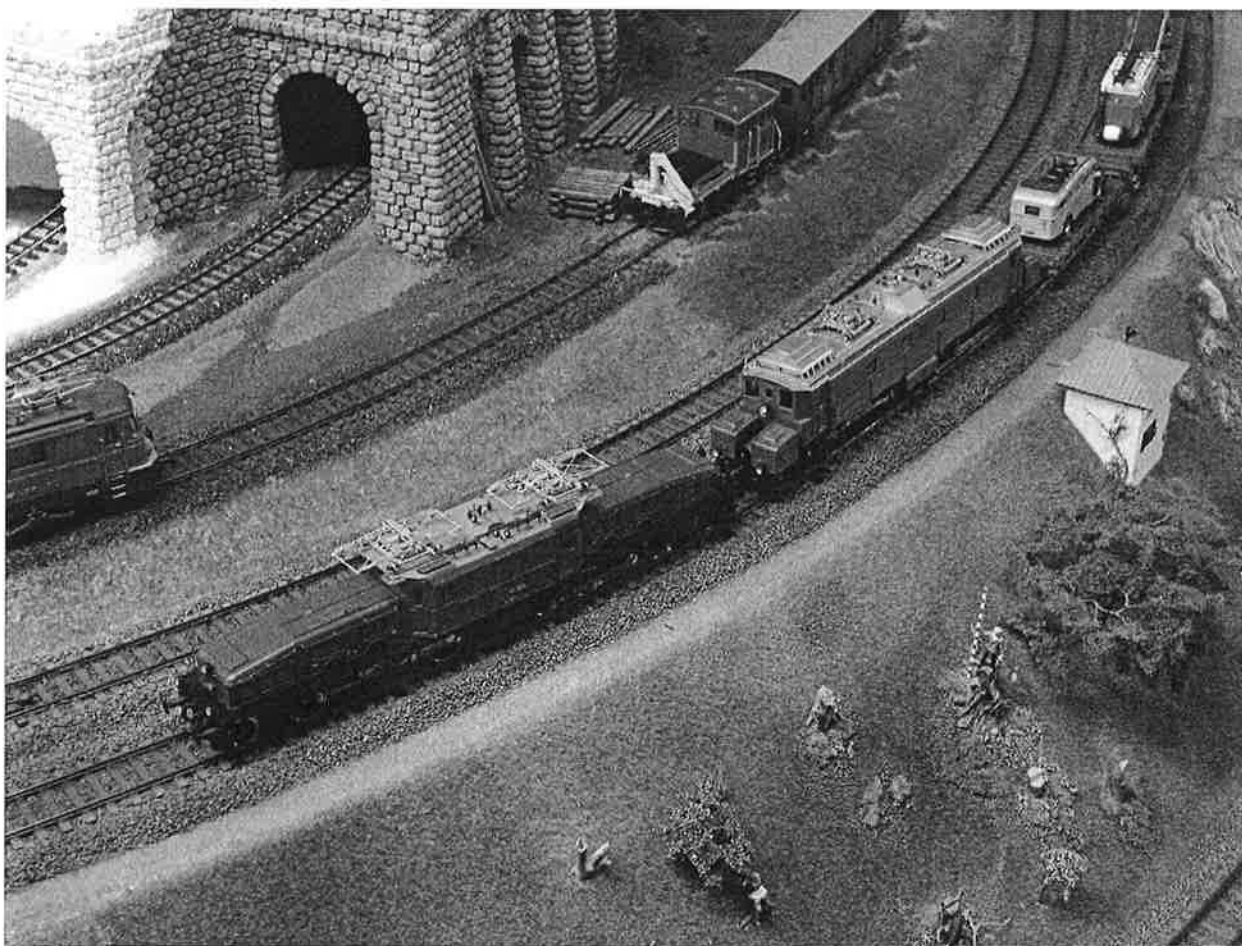
*Vue d'ensemble des ateliers de la firme HAG à Mörschwill
le 09/09/09, photo G.B.*

Mörschwil, et un grand réseau en 0 à Wil. Städlér, qui est un des rares constructeurs ayant échappé à l'emprise des Alstom, Siemens, et Bombardier, a connu un succès tel que 80% de sa production est actuellement exportée, notamment près de chez nous, en Hollande au sein des compagnies privées « VEOLIA » et « ARRIVA ».

Ses anciennes et nouvelles automotrices GTW, qui se caractérisent par un bloc moteur inséré entre deux des deux ou trois caisses de la rame, assurent de fait l'exclusivité des transports régionaux du Thurgau sous l'enseigne « THURBO ». Cette génération de produits dont on trouve même trace à Austin (Texas, USA) est suivie par les FLIRT, automotrices dont la motorisation est plus classiquement répartie dans les motrices d'extrémité, avec une capacité allant de 3 à 6 caisses, vendues notamment en Allemagne, en Norvège, en Finlande, en Italie et en Algérie.



HLE en livrée « Ecole de police » en cours d'essai chez HAG.



Réseau en 0 du club MEKW à Wil. Le 09/09/09, photo G.B.



Une Re 4/4 I préservée par le club Locorama à Romanshorn le 10/09/09, photo G.B.

Vient ensuite le DOSTO, une rame automotrice à étage et à six caisses destinée au S-bahn de Zürich. A ce programme il faut ajouter les fabrications sur mesures pour de petites compagnies, à divers écartements, avec ou sans crémaillère, notamment un matériel pour voie de 95 cm destiné à la Sardaigne en cours de production. Dans une autre usine sont fabriqués des tramways du type « Tango ».

Une caractéristique générale de cette production est

l'emploi généralisé de profilés d'aluminium pour la construction des caisses. Heureuse surprise, toute liberté de photographier, avec cependant l'engagement moral de ne pas publier les clichés. Ceux-ci sont nombreux et, à défaut de les publier ici, je proposerai d'en faire l'objet d'un prochain programme mensuel.

Visite de Hag intéressante certes, mais l'entreprise a du être revendue et n'est plus la propriété des fondateurs même si la direction est toujours en place.



Surprise au retour en gare de Romanshorn



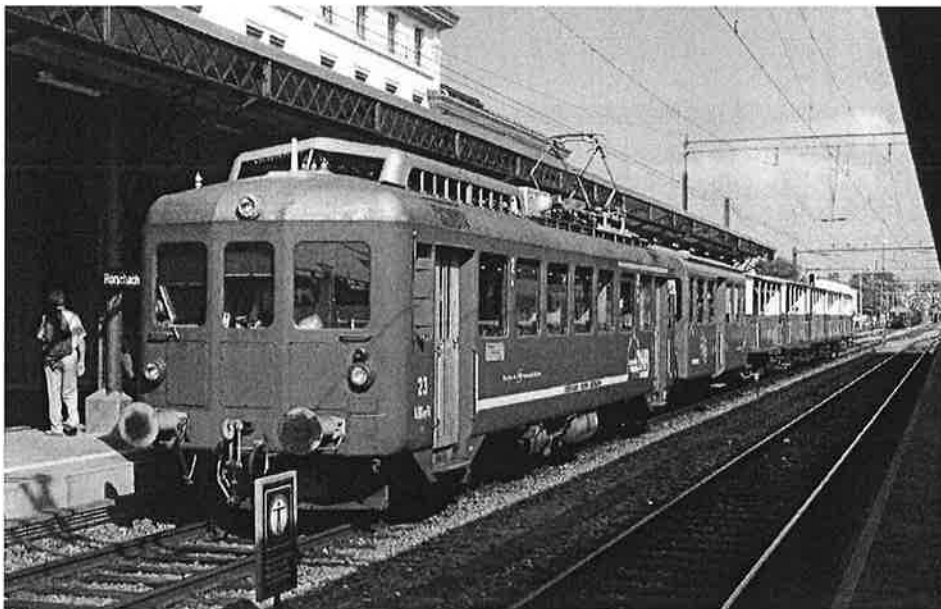
Aiguillage avec crémaillère au terminus de Heiden, le 10/09/09, photo G.B.

L'activité semble au ralenti, de nombreux postes de travail étaient inoccupés lors de la visite. Enfin, à Wil, ce fut la découverte au club MEKW d'un superbe réseau en 0 représentant plusieurs dizaines d'années de travail, converti à la commande numérique, et, comme il se doit, toujours partiellement en chantier.

Troisième jour d'escapade, le petit club LOCORAMA à Romanshorn, qui préserve et restaure du matériel roulant historique sans toutefois disposer d'un réseau

propre. La seule HL en ordre de marche était malheureusement en déplacement pour des festivités locales. L'après-midi fut consacrée à parcourir la seule ligne à crémaillère à voie normale, le RHB pour Rorschach-Heiden Bergenbahn, à ne pas confondre donc avec les célèbres RhB.

Merci à l'ASVEA pour l'excellente organisation de ce congrès, quelque peu improvisé, il faut le rappeler suite au forfait de nos collègues tchèques



*Une rame du RHB
en gare de
Rorschach hbf.
le 10/09/09*

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 31 octobre et dimanche 01 novembre

MSCM De Pijl Journées portes ouvertes de 10 à 18 h, Leuvensesteenweg 443 à Muizen (Malines)

Dimanche 01 novembre

Bourse ADLER De 11 à 16 h, à la Stadthalle de BONN-Bad Godesberg, Koblenzer Str.,80

Eindhoven (NL) Bourse « trains » de 9 à 14 h, salle Valkenhorst, Dirschotsedijk, 23

Mercredi 4 novembre

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

Vendredi 06 novembre

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

Samedi 07 et dimanche 08 novembre

MSCM De Pijl Journées portes ouvertes de 10 à 18 h, Leuvensesteenweg 443 à Muizen (Malines)

Dimanche 08 novembre

MSL Malines Bourse d'échanges ferroviaire de 9 à 13 h, à la Wijkzaal, Mahatma Gandistraat, 25, Malines

Wanze Bourse d'échanges trains, voitures, jouets, de 9 à 13 h, à la nouvelle salle Binamé Spirou, rue de Leumont, 118 à ANTHEIT (Wanze) Info : type1@swing.be

Gilly 14^{ème} bourse d'échanges ferroviaires, de 9 à 13 h, rue circulaire, 27 à Gilly (Charleroi)

Mercredi 11 novembre

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

Vendredi 13 novembre

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

Vendredi 13, samedi 14 et dimanche 15 novembre

C . F . E . B. Ce club devenu « Royal CFEB » fête son 55^{ème} anniversaire dans la salle des fêtes de Spixhe/Theux (SPA), le 13 de 14 à 22 h, les 14 et 15 de 10 à 18 h

Samedi 14 novembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h30, on travaille. (à confirmer le 11/11)

Samedi 14 et dimanche 15 novembre

Ciney-Expo 21^{ème} expo « Train et modélisme », de 9h30 à 18h30, rue du marché couvert, 3 à CINEY

Dimanche 15 novembre

Woluwé Bourse en tous genres au « shopping » du boulevard de la Woluwe

Mercredi 18 novembre

CFC / Bruxelles

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

ATTENTION, pour les deux réseaux : REUNION à THEME sur les trains étrangers (tels qu'ils circulent chez eux, une occasion de montrer du matériel ne venant jamais chez nous !)

Vendredi 20 novembre

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

CFC / Bruxelles

Réunion mensuelle à 20h à FSR. Visite de Guy et Cathy TITECA nous parlerons, et nous montrerons des images, de « l'exploitation d'un chemin de fer forestier aux USA »

Samedi 21 et dimanche 22 novembre

CL-Decor

W.E. portes ouvertes au magasin, Stationstraat, 79, à 8340 Sijsele/Damme
Info. : tél. 05035 04 62 et www.cldecor.be

Dimanche 22 novembre

Schijnpoort

Bourse trains et autos, organisation Vercauteren, de 9 à 13h30,
Schijnpoortweg, 55a, Antwerpen (Sportpaleis)

Mercredi 25 novembre

CFC / Bruxelles

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

Vendredi 27 novembre

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 28 novembre

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 14h00, on roule.

Dimanche 29 novembre

Bourse ADLER

De 11 à 16 h, à Köln, Technologie Park, Konferenzzentrum, Eupenerstrasse, 161.

CFME 7850

Bourse aux trains à Enghien, de 9 à 13 h, aux Ecuries du Parc, entrée par le Porche du Château,
Rue du Château. Info : cfme.bourses@gmail.com ou 0472.641.758 ou www.criiis.net/cfme

Mercredi 2 décembre

CFC / Bruxelles

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

Vendredi 4 décembre

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 5 décembre

P.F.T./T.S.P.

Saint-Ghislain, bourse d'échanges ferroviaire, de 9h30 à 17 h, à l'ancien atelier des wagons

Dimanche 6 décembre

Woluwé

ATTENTION : changement de date !

Bourse en tous genres au « shopping » du boulevard de la Woluwe

Hoeseltse Treinclub

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

Mercredi 9 décembre

CFC / Bruxelles

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

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

Vendredi 11 décembre

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 12 décembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h30, on travaille. (à confirmer le 9/12)

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

Dimanche 13 décembre

Bourse ADLER De 11 à 16 h, à la Stadthalle de BONN-Bad Godesberg, Koblenzer Str.,80

Eindhoven (NL) Bourse « trains » de 9 à 14 h, salle Valkenhorst, Dirschotsedijk, 23

Mercredi 16 décembre

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

Vendredi 18 décembre

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

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle à 20 h à FSR : Guy Bridoux évoquera en images les excursions du récent congrès du MOROP à Weinfelden (région du lac de Constance), et en particulier la visite de l'usine STÄDLER, des ateliers de HAG, de Locorama et d'un réseau en 0 à Wil.

Samedi 19 et dimanche 20 décembre

Vercauteren Vente aux enchères à la Veilinghuis Bernaerts, Verlatstraat, 18, Anvers
Info 052/20 33 03 ou info@veilingenvercauteren.be

Dimanche 20 décembre

Bourse ADLER De 11 à 16 h, à Köln, Gürzenich, Martinstrasse, 15.

Woluwé Bourse en tous genres au « shopping » du boulevard de la Woluwe

Mercredi 23 décembre

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

Samedi 26 décembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h00, on roule.

Mercredi 30 décembre

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

Mercredi 6 janvier 2010

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

Vendredi 8 janvier

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

Samedi 9 janvier

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h30, on travaille. (à confirmer le 6/1)

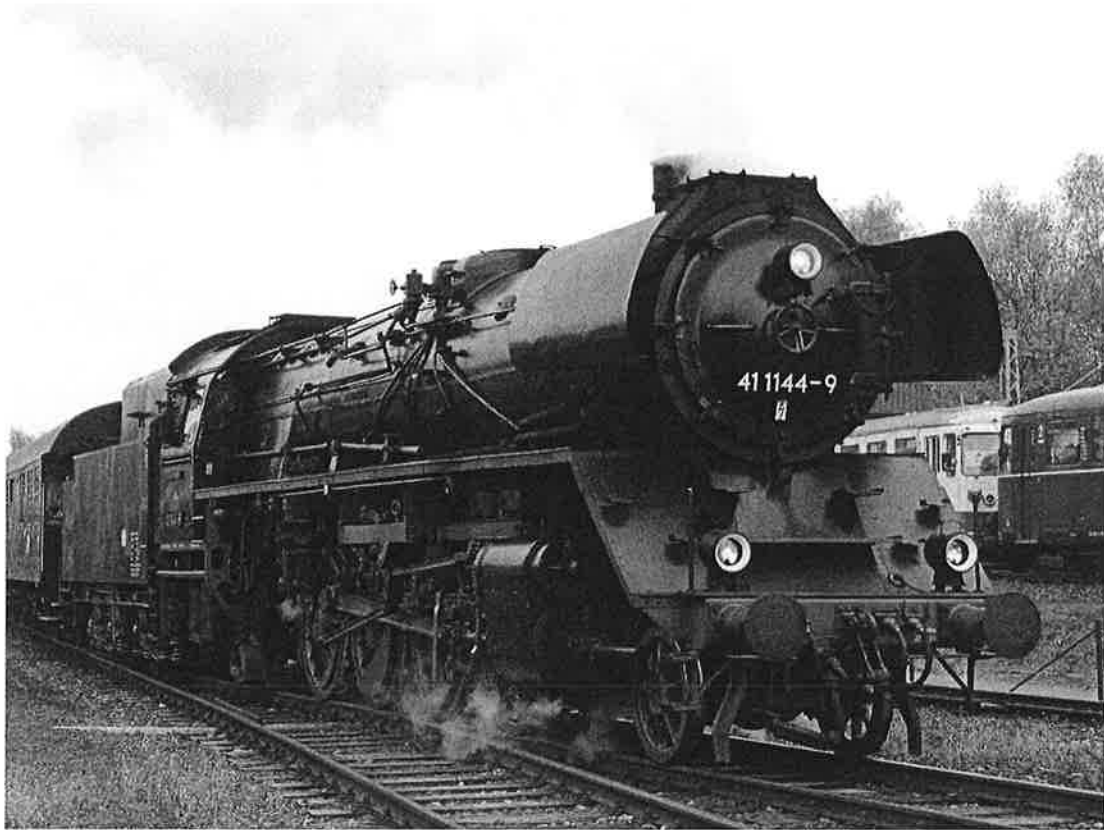
Mercredi 13 janvier

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

Vendredi 15 janvier

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

CFC / Bruxelles ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE à 20 h à FSR.

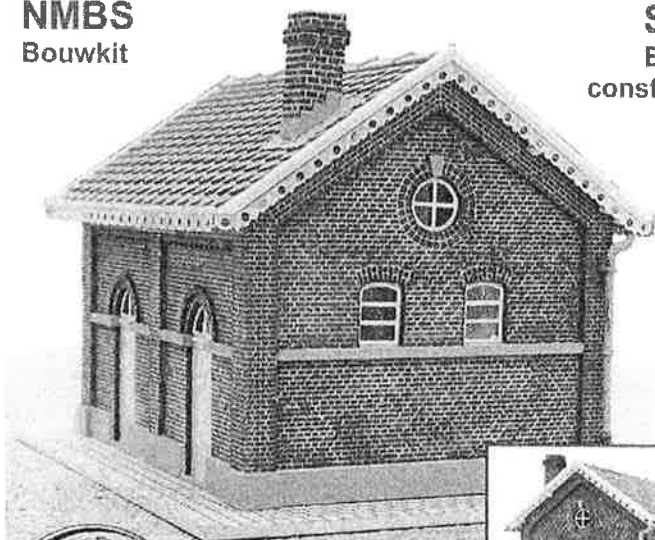


Une BR 41 en pleine action au musée de Dalhausen, le 18 avril 2009 (photo G.B.)

**Lampenhuis
NMBS
Bouwkit**

**Lampisterie
SNCB
Boîte de
construction**

pb Models



pb-Models

99022



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

s.p.r.l. Jocardis

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

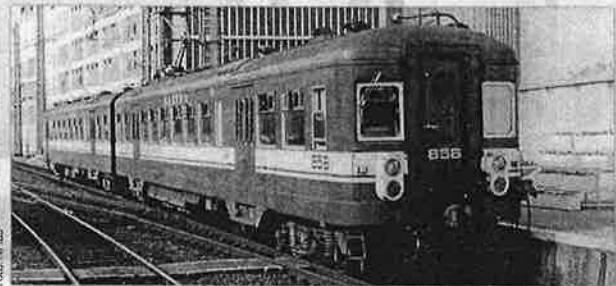
<http://www.jocardis.be>

E-mail: webmaster@jocardis.be

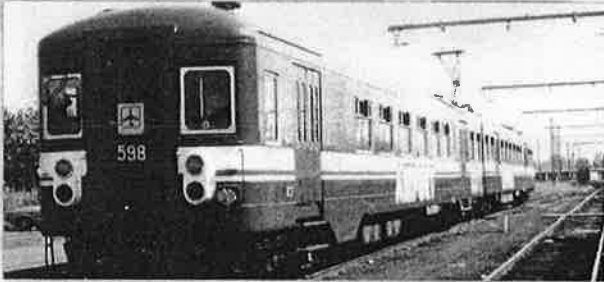
Tél.: 0032 - (0)2/ 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2/ 395.61.41



JOC 35300 (2R) AM851 Sabena 2 Pantos
JOC 35301 (3RD) AM851 Sabena 2 Pantos



JOC 35302 (2R) AM856 Sabena 1 Panto
JOC 35303 (3RD) AM856 Sabena 1 Panto



JOC 35306 (2R) AM Sabena 598 Airport Express
JOC 35307 (3RD) AM Sabena 598 Airport Express



JOC 35304 (2R) AM597 Sabena petit avion
JOC 35305 (3RD) AM597 Sabena petit avion



JOC 35308 (2R) AM 596 ex Sabena
JOC 35309 (3RD) ex Sabena

EN PREPARATION!

Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Aritec - Atheam - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec-Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ERdecor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurox - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocardis - 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 - Norscot - NWSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - PrecisionScale - Proto2000 - Proxxon - RailTopModel - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeldt - Spieth - Spörle - STLModels - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Tridont - Trix - Uhlenbroeck - Uhu - Unimat - Viessman - Vitrains - 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

Jocardis