



Novembre - Décembre 2005

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° 237
Novembre – Décembre 2005

Sommaire et informations générales

..... p 2

Dossier

Les lignes de charbon sous occupation allemande 1914-1918
..... p 4

Informations ferroviaires

Service international « Voyageurs »
..... p 8

Modélisme

La confection des arbres
..... p 10
Roco : « suite » et sans doute pas encore « fin » p 11
Les TEE Inox de LSM p 11

Ferro Flash Photo

..... p 14

Divers

Info Bruxelles p 7 & 12

Documentation p 18

Agenda p 20

Cotisations p 23

Photo de couverture

L'ancienne gare de la chaussée de Louvain à Bruxelles/ St-Josse, inaugurée en 1885 a été reprise par la commune de Saint-Josse-ten-Noode sur base d'un bail emphytéotique de 66 ans, et rénovée par ses soins pour en faire un centre culturel consacré principalement à la musique de Jazz. Jean-Louis Van Lens en a saisi la façade le 30 septembre dernier, jour de son inauguration.

Secrétariat Bruxelles *Eric Poussart*
Avenue Rogier, 185 – 1030 Bruxelles

Secrétariat Centre *Jean-Pierre HOVEN*
rue Abel Wart, 181, 7170 Fayt lez Manage
Tf : 064 57 03 09 ou 0495 49 42 82
Courriel : jeanpierrehoven@skynet.be

Comptes bancaires **Bruxelles** : 068-2027267-91
Centre : 000-1560678-45

Les demandes de renseignements et d'anciens FERRO FLASH se font auprès de votre secrétariat respectif – Les changements d'adresse sont à faire parvenir uniquement au secrétariat de Bruxelles – Pour toute correspondance, prière de joindre une enveloppe timbrée et auto-adressée – Les articles et photos pour parution dans FERRO FLASH sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur – Les firmes et commerçants cités dans les articles, ne le sont qu'à titre d'information.

Montant des cotisations

Membre avec service FERRO FLASH
EUR 30,-

Membre vivant sous le même toit qu'un membre ordinaire (sans service FERRO FLASH)
EUR 15,-

Membre bienfaiteur : à partir de
EUR 40,-

Membre étudiant, avec service FERRO-FLASH
EUR 15,-

Abonnement à FERRO-FLASH (6 numéros)
EUR 15,-

Comité de la section " Centre "

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

Commissaires

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

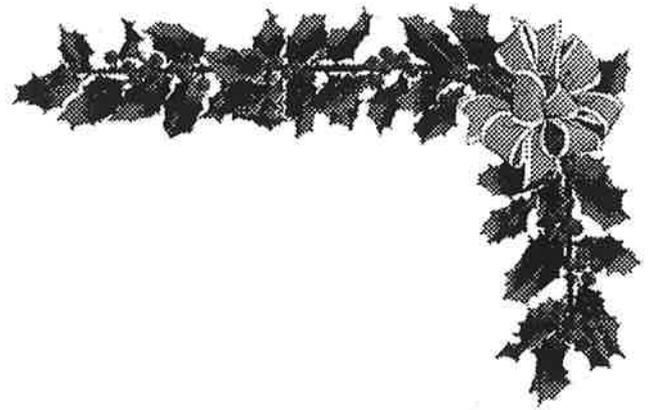
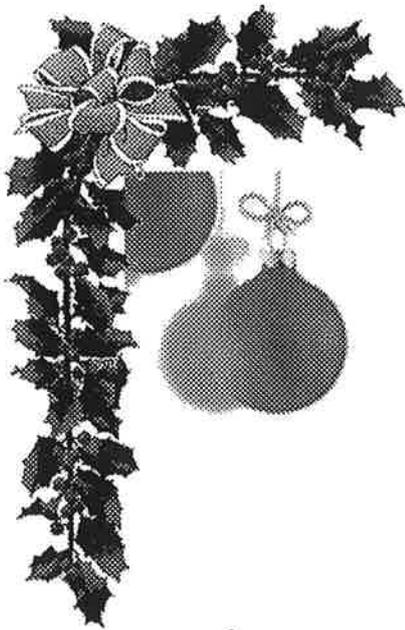
Comité de la section " Bruxelles "

Président d'honneur *Michel Broigniez* –Président du MOROP
Président *Guy Bridoux* 02 374 88 93
Coordinateur Ferro Flash
Vice-Président *Armand Thonet* 02 734 99 71
Trésorier *Paul Marchal* 02 354 14 14
Secrétaire *Eric Poussart*
Représentant Papys *Christian Nagels*

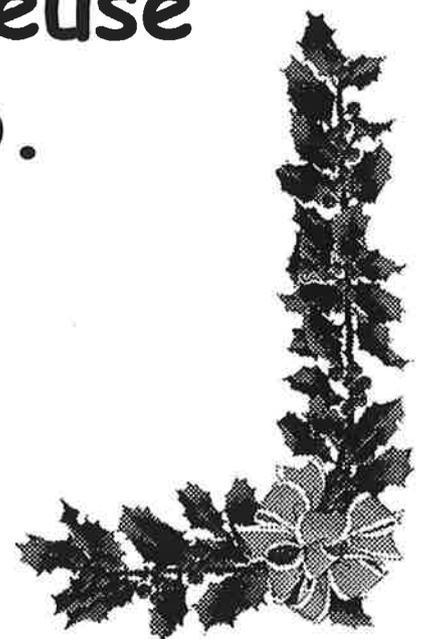
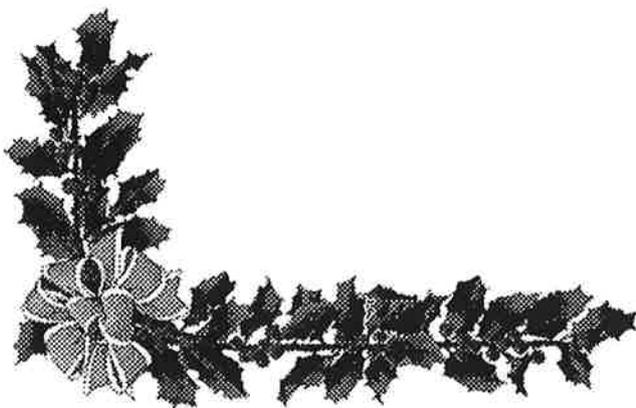
Coordination réunions (à désigner)

Responsables de FSR

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



**Les comités de nos
deux sections
expriment à tous
leurs membres et à
leur famille le
souhait de les voir
vivre une heureuse
année 2006.**



En marge des commémorations de la fin de la première guerre mondiale :

Les lignes de charbon sous occupation allemande 1914-1918

par Pierre Rasson

Dans un article paru dans le Ferro Flash n° 234 de mai-juin 2005, il avait été évoqué les « routes de charbon de la Compagnie du Nord », dont certaines lignes rejoignaient les charbonnages belges pour alimenter ensuite la capitale française.

Les itinéraires des convois durant le premier conflit mondial, étaient décrits assez brièvement.

Aujourd'hui, et à la veille des commémorations de l'Armistice, je vous propose de revenir sur cette période douloureuse pour la population belge, et décrire les réseaux belges, et plus particulièrement celui du Centre.

Situation économique du Centre à la veille du conflit

La région du Centre, avant 1914, est une des plus riches de la nation ; les charbonnages et les carrières sont en pleine expansion¹ ; les verreries fleurissent et sont connues mondialement ; la production du matériel ferroviaire par ses usines métallurgiques est en plein essor ; la démographie suit une courbe ascendante.

L'infrastructure ferroviaire et l'embranchement reliant le canal de Charleroi-Bruxelles, permettent des débouchés importants dans tout le pays. Une exception : le canal du Centre et ses ascenseurs tardent à être ouverts à la navigation.

Début de l'occupation allemande

Après les offensives allemandes de 1914, les zones du Borinage et de Charleroi ont souffert des bombardements et des batailles, sauf le Centre, dont les allemands vont se servir pour exploiter intensément et même démembrer certaines de ses entreprises sidérurgiques (Boël), ou de constructions métalliques, qui seront systématiquement enlevées, démontées et envoyées en Allemagne ou démolies.

Le matériel et les machines de ces sociétés subiront le même sort ! (En juin 1918, 177 usines belges seront détruites).

Infrastructure ferroviaire

Dès le début de l'occupation et dans le pays entier, le personnel des chemins de fer belges n'est pas employé par l'envahisseur mais est remplacé par du personnel allemand. Il faut rappeler qu'au début du conflit, des convois entiers de locomotives ont été évacués par des cheminots belges vers le port du Havre et même, pour certains, vers la frontière espagnole.

Cependant, le personnel était majoritairement resté en Belgique, mais était de fait au chômage, alors que Bruxelles manquait de tout, et notamment de charbon ! La situation ne pouvait perdurer ; c'est pourquoi, et avec l'aide de quelques responsables, il est créé une association charbonnière dans le but de ravitailler la capitale belge en charbon et en matières premières. Elle porte le nom de « Association Charbonnière du Centre » et voit le jour en octobre 1914 ; l'autorisation allemande étant donnée pour l'organisation de ces convois de ravitaillement.

Ce n'est pas facile car les lignes principales sont réservées aux convois militaires allemands ; il faut donc se rabattre sur les lignes secondaires pour rejoindre Bruxelles. L'association gère des gares, dont celle d'Haine-Saint-Pierre, ainsi que le personnel resté sur place. Raoul Warocqué jouera un rôle important comme responsable de cette association, qui commença ses transports en novembre 1914.

Le personnel roulant, dans un premier temps, était composé de 18 agents de conduite nécessaires pour la desserte des 9 locomotives disposées à Luttre, du type 29 (Etat Belge, pas le type 29 SNCB de 1946 !) et aussi d'une machine de manœuvre venant des mines d'Anzin. Ce personnel était autorisé à opérer ces

transports par le gouvernement belge, réfugié au Havre au début du conflit.

Le bureau de formation des trains était installé dans la remise d'Haine-Saint-Pierre.

Quelles étaient les lignes concernées ?

1. Haine-Saint-Pierre, Ecaussinnes, Ronquières, Clabecq, Braine l'Alleud, Bruxelles ;
2. Haine-Saint-Pierre, Piéton, Courcelles, Luttre ;
3. Haine-Saint-Pierre, Fontaine l'Evêque, Monceau ;
4. Haine-Saint-Pierre, Piéton, Anderlues ;
5. Haine-Saint-Pierre Binche, Lobbes ;
6. Haine-Saint-Pierre, Binche, Erquelinnes.

L'itinéraire 1 fut le principal axe alimentant en charbon la capitale ; les itinéraires 2, 3 et 4 collectaient les wagons de charbon dans les différents charbonnages de la région. Cependant, la ligne 1 ne fonctionnera pas longtemps ; les allemands la limitèrent au parcours Haine-Saint-Pierre Ecaussinnes, où les allemands reprenaient les wagons.

En 1916, les allemands reprirent toute la ligne depuis Haine St Pierre, et un nouvel itinéraire dut être recherché, et l'on opta pour Piéton, Manage, Baulers pour atteindre Bruxelles-Midi, où les convois n'entraient pas en gare, mais étaient repris par les allemands, qui remplaçaient ces convois par des rames vides qui retournaient ensuite à Haine St Pierre tender en avant (la plaque tournante de Bruxelles était interdite aux locos de ces convois).

Après l'occupation de toute la ligne 1, le siège de l'association dut évidemment déménager et quitter Haine-Saint-Pierre pour se réfugier, avec les locomotives, à la remise et à la gare de Piéton. Comme Haine-Saint-Pierre était interdite par les allemands, les lignes empruntées furent les suivantes :

- Piéton à Bruxelles ;
- Piéton à Luttre ;
- Piéton à Monceau ;
- Piéton à Lobbes, par Anderlues, Buvrines ;
- Piéton à Erquelinnes, par Anderlues, Merbes-Sainte-Marie et Fauroeulx.

L'entretien des machines et le lavage des chaudières étaient effectués tous les quinze jours, le dimanche par le personnel de conduite.

La petite machine de manœuvre était utilisée le jour et la nuit par deux équipes différentes.

Comme dit plus haut, ces convois étaient destinés au transport du charbon vers la capitale ; cependant, ils incorporèrent des wagons fermés avec du ravitaillement

pour la population (pommes de terre, grain,...), mais aussi des wagons de transport de bois et de nourriture pour les chevaux des mines. Ces convois étaient parfois obligés de prendre en complément certains wagons allemands pour les besoins de leurs troupes d'occupation. Un mois avant l'armistice, l'Association cessa ses activités, celles-ci devenant impossibles vu l'encombrement des lignes par des convois entiers en attente de rejoindre la frontière allemande. Le personnel fut congédié.

Et le 11 novembre 1918 fut la délivrance ; tout le personnel des chemins de fer, y compris celui de l'Association, reprit le chemin de la gare et de la remise sans problème particulier.

Les déportations

Faute de matières premières à disposition, les usines sont obligées de fermer ; le nombre de chômeurs augmente dans des proportions importantes.

Fin 1917, les allemands décident de déporter beaucoup de travailleurs inoccupés vers l'Allemagne pour les utiliser dans leurs usines, par suite du manque de personnel allemand envoyé au front dans les troupes de combattants.

Les belges sont dirigés par convois, certains à partir d'Ecaussinnes-Carières vers Meschède, Wittenberg, Soltau, Altengrabow. Beaucoup de cheminots mourront en déportation ; leurs noms figurent sur nos monuments aux morts, mais aussi dans des gares comme celle d'Haine-Saint-Pierre, sur une plaque en bronze. Ne les oublions pas dans notre mémoire collective.

Notes :

- 1 L'objectif des charbonnages belges est de développer les exportations de charbon vers les pays neutres, comme la Suisse, la Hollande, les Pays Scandinaves,... Pour contrôler l'activité charbonnière, l'administration allemande met en place un organisme chargé de contrôler et de répartir toute la production de charbon belge.
2. Sur les lignes secondaires, l'Association est autorisée à transporter aussi bien du charbon que des marchandises comme du fer, du verre à vitre, du sucre, des betteraves,... Chaque semaine, une dizaine de trains sont dirigés vers Bruxelles par les lignes décrites plus haut. Les convois sont composés de wagons, ayant chacun une charge de 10 tonnes de produit.

Bibliographie :

De nombreux ouvrages décrivent la situation de notre pays au cours de la guerre 1914-18.

Nous en citons quelques-uns :

Haine-Saint-Pierre, nœuds ferroviaire du Centre par P.Vanbellinghen ; 1995 (Ed Cercle H.Guillemin) ;

Rapport et dossier d'enquête sur les mesures allemandes à l'égard de l'industrie belge pendant l'occupation ; Edit : De Wit (1921) ; Tome I, 3^e volume.

Histoire des chemins de fer belges ; U.Lamalle-1953 ;

Articles de journaux (*Le Soir* et *le Peuple* de 1918) jugeant l'activité charbonnière de l'association ;

L'industrie en Belgique 1780-1980 -le développement industriel; Crédit communal de Belgique (1981) ;

Vapeur en Belgique ; P.Dambly-Tome II ;

Histoire et petite histoire de La Louvière ; M.Huwé ; F.Mengal ; F Liénaux ; Tome II. 1984.



Au départ de la sucrerie de Brugelette, le trafic saisonnier de pulpe de betteraves est assuré par trains complets, tractés tout d'abord par une loco de manoeuvre, ici la 7385, jusqu'en gare de Ath, où a lieu un relais de traction en vue d'acheminer la rame vers le port d'Anvers. Photos Christian Dosogne, octobre 2005.



Section de Bruxelles
Calendrier des réunions en l'an 2006
(sous réserve d'approbation par notre A.G. du 20 janvier 2006)

Janvier

Mercredi 4
Mercredi 11
Mercredi 18
Vendredi 20
Mercredi 25
Samedi 28

Mai

Mercredi 3
Mercredi 10
Mercredi 17
Vendredi 19
Mercredi 24
Samedi 27
Mercredi 31

Septembre

Mercredi 6
Mercredi 13
Vendredi 15
Mercredi 20
Samedi 23
Mercredi 27

Février

Mercredi 1
Mercredi 8
Mercredi 15
Vendredi 17
Mercredi 22
Samedi 25

Juin

Mercredi 7
Mercredi 14
Vendredi 16
Mercredi 21
Samedi 24
Mercredi 28

Octobre

Mercredi 4
Mercredi 11
Mercredi 18
Vendredi 20
Mercredi 25
Samedi 28

Mars

Mercredi 1
Mercredi 8
Mercredi 15
Vendredi 17
Mercredi 22
Samedi 25
Mercredi 29

Juillet

Mercredi 5
Mercredi 12
Mercredi 19
Mercredi 26
Samedi 29

Novembre

Mercredi 8
Mercredi 15
Vendredi 17
Mercredi 22
Samedi 25
Mercredi 29

Avril

Mercredi 5
Mercredi 12
Mercredi 19
Vendredi 21
Mercredi 26
Samedi 29

Août

Mercredi 2
Mercredi 9
Mercredi 16
Mercredi 23
Samedi 26
Mercredi 30

Décembre

Mercredi 6
Mercredi 13
Vendredi 15
Mercredi 20
Samedi 23
Mercredi 27

Service international « Voyageurs »

par Guy Bridoux

L'usage de modifier annuellement les horaires à la mi-décembre s'est établi sur un plan international, c'est donc le 11 décembre dernier que le nouveau service international est entré en vigueur. L'examen ligne par ligne des modifications apportées à ce service montre quelques surprises :

Le VAUBAN, EC 90/91 sera composé de matériel des CFF sauf la voiture Bruxelles-Bâle placée en queue au départ de Bruxelles. Le nombre de voitures Bp (ou Bt suivant l'usage SNCB) est porté de trois à quatre. Les voitures I11 ne sont plus autorisées en Suisse, le problème étant lié à la logique de fermeture des portières..

L'INT 242/243 desservira, à partir du 28 juin 2006 la nouvelle « Hauptbahnhof » de Berlin. Sa composition et les heures de passage à Bruxelles ne sont pas modifiées .

L'EC 295/296 Jean MONNET est renforcé d'une B (donc une I6) le dimanche soir à Bruxelles et le lundi matin à Bâle.

L'INT 348/349, Jan KIEPURA passe à la trappe ! Les PKP qui avaient lourdement insisté pour obtenir son prolongement jusqu'à Bruxelles, changent de politique.

L'INT 13220/13221 « TRESKI » est une nouveauté destinée aux skieurs circulant le W.E. du 23/12 au 10/03/2006 entre Oostende et Innsbruck.. Ce train composé d'un maximum de 10 x Bt (I10) et d'une B (I6) ne comporte aucun élément de confort ou d'agrément : ni Bc, ni SR et encore moins de WR ou de WL.

Pas de modification significative des services TGV, qu'ils se nomment TGV, Thalys, ICE, ou Eurostar

Les auto-trains de la firme hollandaise de s'Hertogenbosch vers Avignon et vers Narbonne sont toujours sans arrêt commercial chez nous, mais horaire et compositions sont cette fois mentionnés . Info. disponible au club sur demande.

Par contre un projet d'Auto-train au départ de Denderleeuw vers Narbonne à raison de deux fréquences hebdomadaires du 23/6 au 2/9/2006 serait rétabli à l'initiative du même opérateur hollandais. Composition envisagée, tout en matériel SNCB : 2 x WL T2 + 2 x WLAB30 + WR + 4 x Bc (I6) + 8 x DD.

INT 13226/13227 le « Bergland Express » est annoncé comme un nouveau train de sky joignant Rotterdam à Innsbruck et à Zell am See à raison de deux fréquences

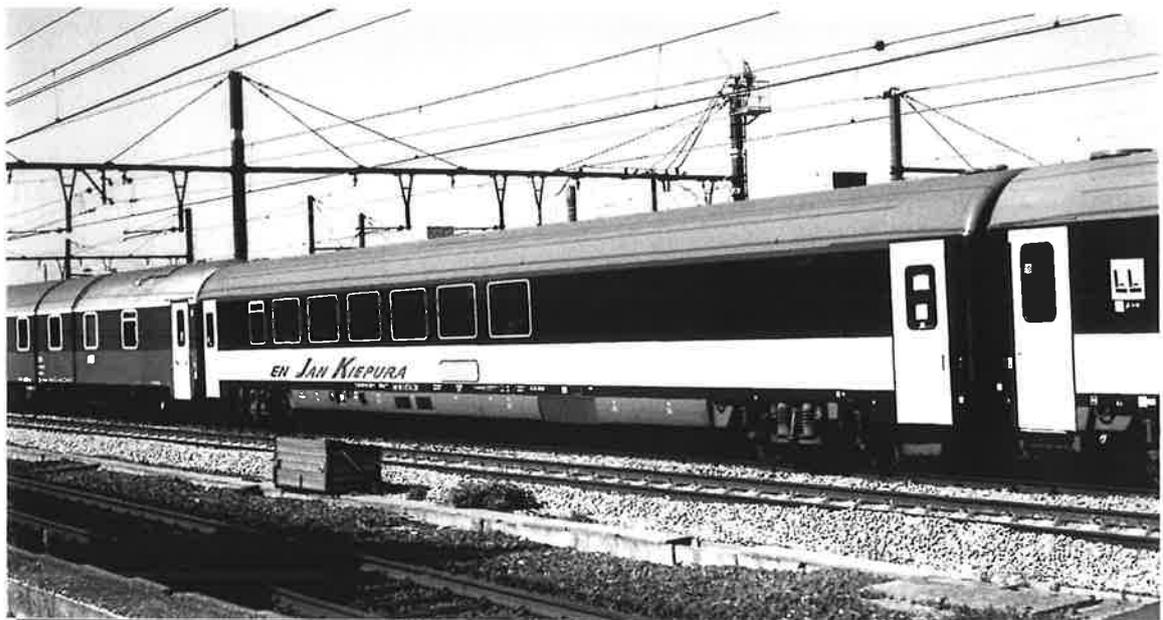




Ci-contre : La rame du Jan Kiepura entre à Bruxelles-nord le 31 juillet 2004. On distingue en tête la voiture WLAB62 des BC en provenance de Minsk, suivie des trois WLAB62 des RZD venant de Moscou

Ci dessus : voiture WLABz61 des PKP dédiée à ce train de prestige et ci dessous voiture WRz61 des PKP, louée à la DB, également dédiée à ce train

Photos Guy Bridoux



par W.E. du 30/12 au 18/3/2006. Le matériel serait livré par la SNCB, et la tranche vers Innsbruck comprendrait au maximum : 1 ou 2 x WL T2 + 5 x Bc + SR3, celle vers Zell am See : 5 x Bc + WL T2 + WL AB30.

INT 13230/13231 serait un autre auto-train joignant Denderleeuw à Bologne les vendredi et samedi du 23/6 au 2/9/2006. Sa composition théorique maximale serait : 4 à 6 DD + WL T2 + 2 x WLAB30 + WR + 4 x Bc (I6) + 2 à 3 DD limités à Vérone.

Il faut enfin mentionner le rétablissement de liaisons transfrontalières au départ de Quévy, à raison de quatre liaisons quotidiennes A.R. vers Maubeuge, et autant vers Aulnoye.

Le matériel, livré par la SNCF, comporte une rame réversible de voitures régionales inox associée à une HLD de la série 67400. Aux heures de pointe, la correspondance est assurée en gare de Quévy avec nos IRj qui aujourd'hui ont pour destination, ou pour origine, Louvain, via Bruxelles-aéroport."

La confection des arbres (suite)

Suite, parce que ce thème a déjà été largement traité par Paulette Vandormael dans notre n° 229 à l'été 2004. Si les modes de construction proposés ci-dessous sont sensiblement différents, l'article précité conserve toute sa valeur sur le plan des généralités, de la hauteur, des silhouettes, des couleurs et de l'habitat de 18 arbres présents dans nos régions, toutes considérations importantes pour créer avec succès un décor réaliste.

Nos animateurs de l'atelier de ce 21 octobre ont évoqué tout d'abord les matériaux et l'outillage qu'ils recommandent d'utiliser pour réaliser ces éléments du décor.

Le matériau de base dont ils ont fait choix est la mousse dite « Zeeschuim » commercialisée entre autres par ER Décor. C'est sans doute l'élément le plus onéreux, car sa mise en œuvre nécessite des produits aussi sophistiqués que de l'eau, de la colle à bois, un produit de vaisselle, de la laque pour cheveux (mate), de la gouache brune (terre de Siègne brûlée), du fil à coudre et des produits de flochage (Heki-Flor, ou autre), et comme outillage, une paire de ciseaux, de petites pinces pour maintenir des assemblages (genre pinces crocodiles d'électricien), un cutter, des pinceaux, et une passette de ménage pourvue d'un fin tamis, bref un investissement assez limité.

Ces préparatifs accomplis, il faut se fixer un choix (essence, silhouette, taille, etc.) en harmonie avec le décor projeté, et y ajouter une observation attentive de la nature et une dose massive de bon goût.

Première opération : mettre tremper la veille dans de l'eau les éléments de mousse que l'on va assembler pour constituer les arbres, afin de les assouplir pour éviter de rendre les assemblages cassants.

Deuxième opération : préparer une solution de 60 % d'eau et de 40 % de colle à bois complétée de quelques gouttes de produit de vaisselle comme agent mouillant. Cette solution sera placée dans un vaporisateur (genre Glasex) qu'il conviendra de nettoyer après chaque usage.

Assembler deux ou plusieurs tiges de la mousse ramollie la nuit précédente, suivant le volume et la silhouette de l'arbre à réaliser, les assembler au moyen de colle à bois et d'une ligature (fil à coudre) pour les immobiliser jusqu'au séchage de la colle. C'est le moment de se référer aux silhouettes évoquées ci-

dessus, et de se rappeler, pour donner un exemple, qu'un arbre présentant dans la nature une taille de 13 m équivaut pour nous à un élément de 15 cm

Rassembler dans une boîte des flochages qui peuvent être de nuances différentes, et des récupérations d'opérations antérieures : l'uniformité est rarement de mise.

Vaporiser généreusement avec la mixture de colle déjà préparée les squelettes d'arbres ainsi assemblés, avant de les rouler dans le flochage ou de les saupoudrer de poudre à décor au moyen de la passette (travailler au dessus d'une boîte destinée à récupérer le flochage excédentaire pour éviter le gaspillage).

Disposer les arbres ainsi floqués en les piquant dans une plaque de frigolite pour attendre leur séchage. Si le résultat est satisfaisant, vaporiser de laque et laisser reposer 24 h. Secouer légèrement pour vérifier si le flochage est bien fixé.

Enfin, il conviendra de peindre les troncs à la gouache et de placer votre œuvre sur le réseau.

Jacques et Jean-Pierre n'excluent pas d'utiliser des arbres déjà confectionnés, Heki ou autres : l'on fait parfois de bonnes occasions dans les bourses ! Si un flochage s'avère nécessaire, l'on opérera comme ci-dessus en commençant par l'encollage et en terminant par la couche de laque.

En cas de difficulté lors de vos premiers essais, Jacques et Jean-Pierre se feront un plaisir de vous conseiller.

Un autre de nos modélistes de talent s'est piqué au jeu : Raymond Legros nous a fait part de ses réflexions, tout en remerciant Jacques Nicaise d'avoir, par son initiative, réanimé un projet personnel laissé à l'abandon.

Il envisage, comme matériau de base, l'emploi de branches de « Cyprès plumeux » et de « Génévrier » qui ont l'avantage de présenter naturellement du volume. Pour le trempage préalable, Raymond suggère d'ajouter à l'eau un cinquième en volume d'huile de vaseline, et de prolonger l'opération deux ou trois jours pour donner aux branches une souplesse optimale et surtout durable.

Si le choix, le nombre et le mode d'assemblage des branches sont similaires à ceux décrits ci-avant,

l'enroulement de fil à coudre va ici servir de base pour la préparation du tronc. Pour réaliser celui-ci, Raymond recommande la confection d'une pâte épaisse constituée de colle à bois, de terre séchée très fine, et d'un mélange de gouaches des tons vert, brun et noir, dont il enduira la base préparée avec le fil à coudre.

Le procédé de finition diffère plus sensiblement, car il fait un plus large appel à la peinture pour enduire les branches, souvent devenues brunes en séchant, de gouache vert foncé ou d'autres nuances de vert. Si la gouache nécessite plusieurs couches, il est aussi possible d'utiliser une couche d'une peinture plus épaisse telle qu'une peinture plastique murale. En travaillant au pinceau, l'on peut créer des zones irrégulières, telles qu'elles se présentent effectivement dans la nature.

S'il est fait usage de branchettes fraîches, encore vertes,

le pré-trempeage demeure justifié, mais la peinture peut se révéler superflue. Un léger flochage peut parachever ce traitement, mais il n'est pas toujours nécessaire.

L'arbre terminé sera aspergé de vernis acrylique, que Raymond préfère à la laque, pour le protéger et rigidifier l'ensemble. Pour le séchage, il procède en pendant les arbres tête en bas, sur un fil comme une lessive.

Vous voici maintenant avec pas moins de trois méthodes pour réaliser des arbres afin de décorer nos réseaux : à vous de choisir, d'expérimenter, mais surtout ne pas attendre que « les autres » s'en chargent ! Si l'on n'y prend garde, et si la contagion s'en mêle ce seront des forêts qu'il faudra bientôt envisager de planter sur nos réseaux.

(Tentative de synthèse rédigée par G.B.)

Roco : « suite » et sans doute pas encore « fin »

Dans le cadre des restructurations en cours, il apparaît que la firme De Prest va cesser la distribution des produits Roco dans notre pays. Celle-ci sera assurée par la firme néerlandaise « Reynen en Zonen » qui distribue aux Pays-bas les marques Roco, Lenz, Tanya, etc. La firme De Prest continue à représenter les produits de la marque Lenz, ainsi que ceux du

groupe Bachman, dont fait partie Liliput. L'amateur belge sera-t-il mieux ou moins bien servi ? Ne soyons pas inquiets a priori : la restructuration de la distribution de Fleischman a eu, depuis deux ans, des résultats qui me semblent positifs. Nous verrons déjà ce qui se dira au stand Roco à Nürnberg, à propos des programmes à venir.

Les TEE Inox de LSM.

Sur cet autre thème, des membres continuent à s'interroger sur les rames TEE ayant circulé chez nous, que l'on peut réaliser sans compromis à l'aide du programme actuel de LSM.

La configuration la plus courte correspond au TEE n° 41/42, devenu ensuite 41/40, « Paris-Rhur », qui prit en 6/73 le nom de « Molière ». A partir de juin 1969, jusqu'en mai 1979, il fut en effet constitué d'une rame tractée composée de matériel Mistral 69 de cinq ou six voitures : $A4D + A8t + WR + A8 + A3Rt + A8$ (facultative), ce qui correspond très exactement aux sets 41001 + 41003 du programme LSM.

Sur Paris-Bruxelles c'est en 1974, à la mise en ligne de services supplémentaires, que l'on vit apparaître le matériel Mistral 69 et les premières voitures SNCB

de cette famille. Les TEE 80, 81, 84 et 85 avaient une même composition de base de huit caisses :

$Ar + 2 \times At + WR + At + 2 \times A + AD$, où les deux voitures At encadrant la WR étaient fournies par la SNCB. Si les matériels PBA 64 et Mistral 69 étaient souvent mélangés, il est tout à fait vraisemblable de considérer qu'il y avait des rames homogènes Mistral 69. La composition décrite ci-avant correspond à nouveau au contenu des sets 41001 + 41003, majorés cette fois du set 43001, ce dernier étant constitué de deux At de la SNCB.

Certains services de week-end étaient limités à six caisses par suppression de l'Ar (bar) et de l'At adjacente (SNCF), soit, chez LSM, les références 41003 + 41005 (ou 41006) + 43001

Le compte-rendu publié dans le Ferro Flash n° 236 évoquait la nécessité de mettre l'accent sur la décoration des réseaux de FSR. Comme un décor réaliste se conçoit mal sans végétation, Jacques Nicaise et Jean-Pierre Story ont proposé de consacrer la réunion mensuelle du 21 octobre à un atelier de modélisme destiné à initier nos membres à la fabrication des arbres. Une synthèse de leur présentation est évoquée page 10 en rubrique « Modélisme ».

Le deuxième fait marquant de cette fin d'année, fut, fin octobre, l'achèvement de la pose de la voie de la grande boucle « nord » du réseau « 3 rails », et les premières tentatives de circulation en vue d'une inauguration fêtée avec faste le 3 novembre. L'on put admirer en cette circonstance, entre d'autres vedettes, la « Big Boy » de Patrick avant de déguster le verre de l'amitié en félicitant Jacques Mathieu pour la persévérance de ses efforts pour finaliser cette importante étape. Une réunion « ad hoc » sera prochainement organisée pour définir la suite des travaux sur ce réseau (mise en œuvre des gares voyageurs, décor, etc.).

Le comité a tenu sa réunion de fin d'année ce 8/12 en évoquant tout d'abord la prochaine A.G. du 20/01/2006. Pour mémoire, les mandats des secrétaire et trésorier viennent à échéance, mais sont reconductibles. Les mandats de responsable du local et du bar

(remplacement de Fabrice) et d'animateur des réunions mensuelles restent toujours ouverts, mais ces formes de collaboration ne sont pas exclusives : si une fonction vous paraît manquer dans notre organisation ou si simplement vous désirez vous impliquer un peu plus dans la vie du club, n'hésitez pas à en faire part à Armand, à Eric, à Paul M. ou à moi-même.

Il sera proposé à l'A.G. de maintenir le canevas actuel des réunions. Les activités prévues le 26/11, annulées pour causes météorologiques sont reportées, inchangées, au samedi 25 février 2006. Il a été proposé, après le succès de la réunion consacrée aux arbres, d'organiser d'autres ateliers de modélisme. A titre d'essai, ces ateliers se dérouleraient le samedi en parallèle avec l'activité réseau mensuelle. Un premier thème sera proposé le samedi 25 mars.

Autre activité à mentionner : le marché de Noël à Schaerbeek/Helmet, pour l'animation duquel Jacques M. avait à nouveau mis à notre disposition son réseau modulaire « 3 rails ».

Agrandi, et en cours de décoration ce réseau, aisé à mettre en œuvre, fut exploité en mode numérique par divers chefs de gare se relayant pour leur plus grand plaisir, et, subsidiairement pour celui des visiteurs, parmi lesquels le bourgmestre du lieu.

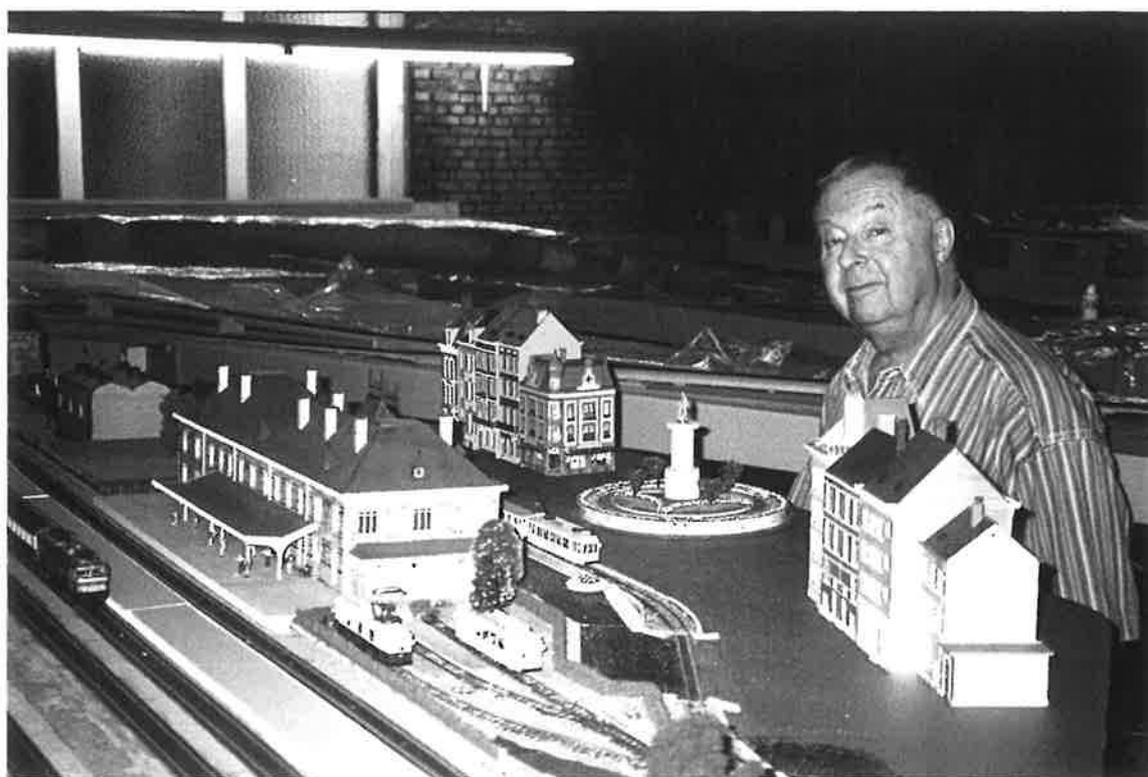




Ci-contre : L'extrémité nord du réseau 3 rails, telle qu'elle se présente aujourd'hui

Ci-dessus et ci-dessous : Nos décorateurs à l'oeuvre sur le réseau 2 rails

Photos Armand Thonet





Le prolongement de la LGV n° 3 vers l'Allemagne, au delà du tunnel de Soumagne, a nécessité la construction de nombreux ouvrages d'art parfois spectaculaires. Sur les 28 km qui séparent la sortie du tunnel du raccordement à la ligne 37, ce ne sont

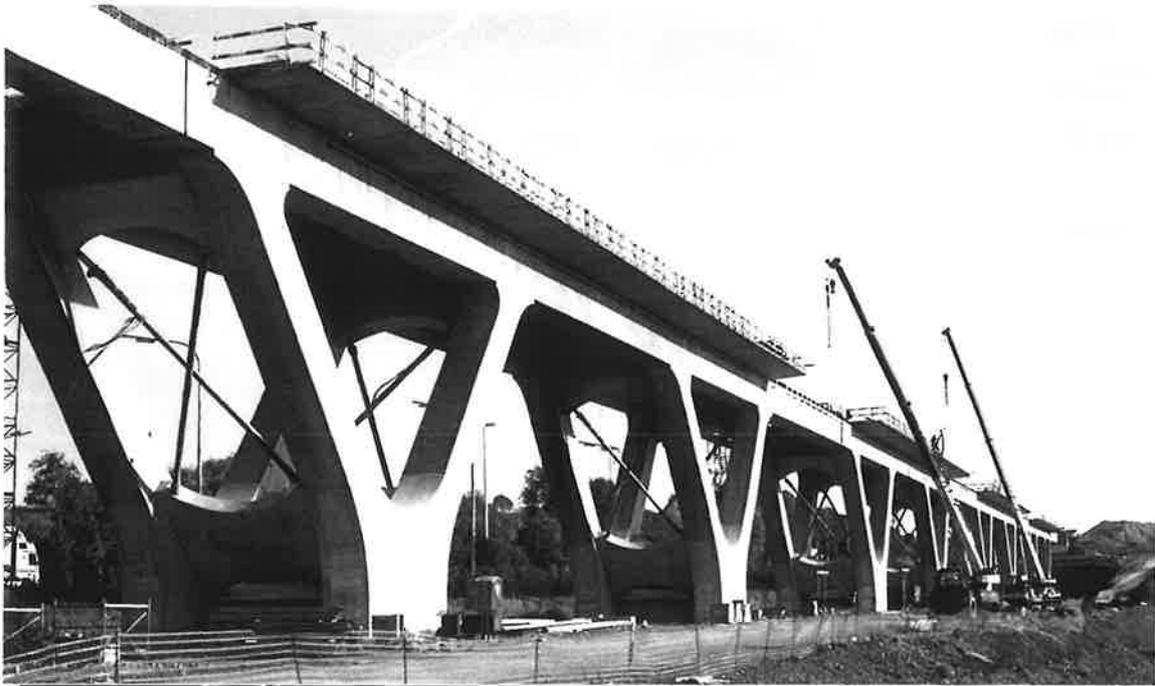
pas moins de sept tranchées couvertes, (dont une, à Walhorn, de près d'un km), douze passages inférieurs, huit passages supérieurs et quatre viaducs qui permettent à la ligne nouvelle de s'affranchir du relief et des croisements de la voirie existante.



Les quatre viaducs, dits de José (420 m, partiellement en courbe), de Herve (470 m), de Battice (de loin le plus long avec ses 1230 m au dessus de l'échangeur autoroutier) et de Ruyf (le plus modeste avec ses 312 m) sont constitués d'une série de portiques à béquilles inclinées supportant des tabliers (isostatiques, petite précision pour les familiers de la stabilité des

constructions). Cette structure à la fois légère et élégante a valu à TUC-RAIL le prix Charles Lemaire décerné par notre Académie des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts pour la biennale 2002-2004.

Ces quelques photos prises le 27/10/2004 illustrent ces importants chantiers.



Ci-dessus : Viaduc de Battice – vue partielle vers l'Allemagne, tandis que dans l'autre direction, un tablier est encore manquant.

Ci-contre : Viaduc de José – (en haut : vue d'ensemble – en bas : gros plan sur la béquille d'extrémité côté Allemagne)

Photos Guy Bridoux



Viaduc de Herve : vue partielle vers Liège, à l'arrière plan, le viaduc de l'autoroute.

Photo Guy Bridoux



Les travaux de pénétration de la ligne 96N, de Ruisbroek vers Bruxelles-Midi sont, enfin, activement poursuivis.

La pose du ballast est en cours à hauteur de Forest-Midi le 9/11/2005.

La rame est encadrée par deux « cabines flottantes » de la série 53

Photo Christian Dosogne



Abritant la toute nouvelle «Jazzstation», la gare de la chaussée de Louvain qui enjambe le «Chemin de fer du Luxembourg» fut inaugurée en 1885, mais son service aux voyageurs fut interrompu dès 1918 !

Les façades et la toiture furent seulement classés en 1996, trop tard pour éviter le percement de la baie qui dénature quelque peu la façade principale. Sur le plan architectural, elle connaît un mélange de styles néo-baroque et de néo-renaissance flamande.

Une photo de Christian Dosogne montre l'aménagement actuel de l'arrière du bâtiment (ci-contre). Un projet prévoit l'aménagement d'une promenade vers le pont de la rue de la cible, d'où est prise la photo, afin de ménager une continuité du square Ambiorix à l'avenue Deschanel.

Félicitations la commune de cette initiative ayant permis de rénover, et de redonner vie à un beau témoignage des débuts de l'aventure ferroviaire de notre pays.

Ci-dessous, la façade avant photographiée par Jean-Louis Van Lens (voir également la photo de couverture)



Comme annoncé dans notre n° 237, vous trouverez ci-après une présentation plus complète des deux ouvrages cités, pour lesquels nous organisons une commande groupée, à prix « club ». Cette recension sera suivie d'une information concernant l'activité « librairie » de l'ARBAC

«Le Larousse des trains et des Chemins de Fer »

aux éditions « Larousse »

L'éditeur LAROUSSE, célèbre pour ses dictionnaires, s'est déjà intéressé par le passé au domaine ferroviaire : les plus anciens d'entre vous se rappelleront peut-être le livre intitulé simplement « Les Chemins de Fer » paru en 1964, plus proche à mon sens d'une petite encyclopédie que d'un dictionnaire. Beaucoup l'ont considéré à l'époque comme une « bible » ; l'intérêt était d'ailleurs tel que mon exemplaire, un jour prêté, n'est pas encore revenu à son dépôt d'origine.

Il n'est pas possible d'évoquer ce nouvel ouvrage sans dire un mot de son auteur, modéliste de talent (dont Loco-Revue vient d'évoquer les trésors), mais aussi cheminot dans l'âme, qui s'est consacré à la formation de professeurs de l'enseignement technique et fut dans ce cadre, pendant des années un collaborateur des instructeurs de la SNCF, et, enfin, historien du rail reconnu,

Clive Lamming, d'origine anglaise, qui vit en France depuis l'âge de sept ans et qui se passionne pour le rail depuis son adolescence, n'a cessé, tout au long de sa carrière, de publier des articles ou des livres, de collaborer à de nombreux ouvrages collectifs, notamment pour les éditions de La Vie du RAIL, de Loco-Revue etc.

Plus près de nous, il fut aussi l'auteur du catalogue de l'exposition « Ces SACRES PETITS TRAINS » qui fut organisée à Bruxelles, à l'initiative du Crédit Communal, à la fin de 1983.

Comme déjà annoncé, l'ouvrage comporte deux parties distinctes, environ 150 pages étant consacrées à un volet encyclopédique, débutant par une évocation historique remontant brièvement à l'antiquité romaine, pour considérer ensuite, dès la fin du 16^{ème} siècle les premiers transports miniers et s'attarder un peu plus aux deux siècles qui précédèrent l'avènement de la

locomotive à vapeur. L'évolution de la traction est traitée ensuite jusqu'à la grande vitesse sur rail bien évidemment. L'iconographie, entièrement en couleurs, sauf pour les documents les plus anciens, n'a plus aucun rapport avec celle de l'ouvrage de 1964 cité ci-dessus.

Si cette introduction présente avant tout une histoire qui nous est géographiquement proche, un chapitre est consacré au développement du chemin de fer dans les autres parties du monde, l'accent étant mis sur les différentes politiques nationales et leurs conséquences sur l'activité ferroviaire.

Un chapitre, un peu trop bref peut-être, est consacré à la normalisation et à ses problèmes, dont l'échec partiel nuit encore aujourd'hui au développement du rail du fait de réglementations nationales trop contraignantes pour ne pas dire proches du protectionnisme, et de développements techniques non coordonnés notamment en matière de signalisation compliquant inutilement l'interopérabilité des matériels. Les différents modes de trafic et leur exploitation devaient être mentionnés pour clôturer ces évocations.

L'aspect encyclopédique eut été incomplet sans prendre en considération l'art graphique, le cinéma, et les représentations en miniature, du train jouet au modélisme ferroviaire, mais, sur ces dernières considérations qui ne concernent qu'une quinzaine de pages, vous disposez déjà d'une abondante documentation.

Vient la partie dictionnaire, évidemment impossible à résumer. Disons qu'il est très complet, et que les quelques acronymes et les illustrations de signaux propres à la SNCF ne se révèlent pas gênants. Ce qu'il est important de mettre en évidence, c'est la riche illustration de cette partie qui ne se limite pas aux classiques définitions. Tous les pays cités sont accompagnés d'une carte mettant en évidence le tracé de leurs principaux réseaux, des photos illustrent de nombreuses définitions, alors que d'autres sont accompagnées de croquis explicatifs, tel l'attelage normalisé, ou un châssis de locomotive, un contre-rail, un essieu à écartement variable, des modes d'accouplement par bielles, etc.

Cette partie essentielle de l'ouvrage est suivie d'un certain nombre d'annexes constituées pour une large part de tableaux rappelant les écartements en usage, les tensions d'alimentation des réseaux à traction électrique, les principes de marquage des véhicules

selon l'UIC, etc. Une abondante bibliographie, et un répertoire de films, permettent à qui le désire de compléter cette riche documentation.

Enfin, inattendu dans un tel ouvrage, mais riche d'information, une énumération détaillée (15 pages) des firmes produisant, ou ayant produit des modèles ferroviaires, depuis la deuxième guerre mondiale, avec une description de leur programme, permettant ainsi au collectionneur de mieux appréhender les produits offerts dans les expositions et les bourses d'échanges.

Sous une reliure robuste et attrayante, cette remarquable somme d'information nous est proposée à un prix inférieur à celui d'une maquette de voiture de ligne de bonne marque.

L'épopée des TRAINS en France

aux éditions « Sélection du Reader's digest »

Cet ouvrage, riche par son iconographie, est accompagné de textes dus à la plume de André Papazian. Cet auteur est loin d'être méconnu des amateurs, lui qui fut à la direction de « Rail Magazine » dans les années '70 et '80, revue mensuelle française qui se caractérisait déjà par la qualité de ses illustrations.

Dans la logique des éditions « Sélection du Reader's Digest », les textes sont donc concis, mais suffisants pour introduire les huit chapitres du volume aux yeux d'un public non spécialisé. Il se conclut par un glossaire, utile pour le non initié, mais sans commune mesure avec l'approche du Larousse des Trains évoqué ci-dessus.

La partie historique est limitée, conformément au titre, aux origines du chemin de fer en France et à l'avènement de la SNCF, en évoquant au fil des années l'évolution des modes de traction.

Le développement important des réseaux secondaires dans la première moitié du siècle dernier est mis en évidence, avant que ceux-ci, négligés par les opérateurs nationaux au cours des décennies qui suivirent, ne connaissent un lent déclin. L'ouvrage évoque celles de ces lignes encore en exploitation, fut-ce à des fins touristiques .

Le trafic des marchandises n'est pas oublié, qu'il s'agisse d'évoquer les wagons dont la spécialisation est de plus en plus poussée, ou les modes d'exploitation actuels tels que le transport combiné, les trains complets, le ferroutage, etc.

Quelques images évoquent trop brièvement me semble-t-il l'évolution de la signalisation, confirmant qu'il

s'agit d'une publication destinée prioritairement au grand public

Le chapitre « Grandes lignes » fait pratiquement l'impasse sur le passé et n'est guère illustré que de photos représentant des matériels récents, voire actuels. Il se complète logiquement par l'approche de la grande vitesse et le développement des réseaux TGV qui en a découlé.

Chaque chapitre est illustré de superbes photos, souvent inédites, nombreuses en grand format, dont 26 en double page, qui constituent indéniablement l'un des charmes de la publication.

Bref, si la qualité des illustrations est de nature à ravir tous les lecteurs, les textes par trop succincts risquent de laisser sur leur faim les amateurs confirmés auxquels cet ouvrage malgré ses qualités iconographiques, n'est ouvertement pas destiné.

L'initiative de l'ARBAC

L'évocation de la documentation mise à votre disposition en cette fin d'année, ne serait pas complète si nous ne mentionnions pas l'initiative de l'ARBAC qui a l'ambition de développer son activité d'édition et de constituer une véritable « Librairie ferroviaire et de la mobilité ».

Dans le même temps, notre ami et ancien membre Charles Blanchart a décidé, l'âge venu, de mettre fin à l'activité des éditions Ediblanchart qui furent à l'origine de nombreux ouvrages consacrés au monde ferroviaire. Rappelons simplement le beau livre consacré à Bruxelles-Tervueren qui fut présenté lors de l'exposition de la section de Bruxelles à Wezembeek.

L'ARBAC a profité de cette circonstance en décidant de procéder au rachat du stock d'ouvrages ferroviaires encore disponibles (14.000 volumes !) afin de poursuivre la diffusion de ces publications et contribuer à créer une bibliothèque spécifiquement consacrée à la mobilité par les transports publics.

De façon surprenante, cette initiative est restée des plus confidentielle et n'a fait l'objet que d'un entrefilet dans le dernier agenda trimestriel de Febelrail, ainsi que d'une information aux « Amis du Rail » (qui sont-ils ?) par le biais de la Commission Régionale de la Mobilité, dont j'ai eu connaissance de façon indirecte.

Une liste des documents disponibles auprès de l'ARBAC, nouveautés incluses, sera mise à votre disposition au local de FSR ; une réduction étant offerte par cette association sur votre premier achat, en guise de promotion.

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 24 décembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : **PAS DE REUNION MENSUELLE**, calendrier oblige

Mercredi 28 décembre

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

Vendredi 30 décembre 2005

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

Mercredi 4 janvier 2006

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

Vendredi 6 janvier 2005

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

Dimanche 8 janvier

CFC / Centre **Les bons vœux du CFC** à partir de 14h30 jusqu'à 18 h à la Gare-Musée

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

Beuvry-la Forêt (F) Bourse internationale. De 9 à 18 h, à la salle des sports Albert Ricquier
Info. : France-autorails@lexpress.net ou au +33 685243749

Mercredi 11 janvier

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

Vendredi 13 janvier

CFC / Centre **Assemblée Générale 2006, à 20 h, à la Gare-Musée**

C.F.F.L. Réunion mensuelle : les DVD de Carl Pauls (BLS, Vapeur à la Furka, Glacier express)
A 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier, à Rixensart

Samedi 14 janvier

CFC Réunion de la Commission Modélisme de Febelrail, de 10 à 17h à la gare-musée de H.St.P.

Heinkenszand (NL) Bourse d'échange. De 10 à 15 h 30 au centre de congrès De Stenge, Stengeplein 1

Dimanche 15 janvier

Leuvense modeltrein club Bourse, de 9 à 13 h, salle "de Roosenberg", Zoetwater, à Oud-Heverlee

Mercredi 18 janvier

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

Vendredi 20 janvier

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

CFC / Bruxelles **Assemblée Générale statutaire à 20 h à FSR.**

Samedi 21 janvier

CFC / Centre **Banquet annuel du CFC, à 20 h à la gare-musée**
Réservation nécessaire avant le 14/1, au 064 44 25 71

Dimanche 22 janvier

Louvain-la Neuve **Bourse d'échanges, de 8h30 à 12h30, avenue des Arts, 20 Entrée gratuite**
Info. : 02 652 21 48 ou michel.vandenabeele@yucom.be

Mercredi 25 janvier

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

Vendredi 27 janvier

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

Samedi 28 janvier

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

Houten (NL) **Bourse ferroviaire, de 10 à 15 h à l'Eureto Expo Center,**
Meidoornkade, 24 (Accès par l'A27)

Samedi 28 et dimanche 29 janvier

Festirail 2006 Pont-à-Marcq (F), de 10 à 18 h, **Exposition internationale, salle des sports, rue de la gare**
Info. : + 33 3209 29677 ou France-autorails@laposte.net

Mercredi 01 février

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

Vendredi 03 février

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

Mercredi 08 février

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

Vendredi 10 février

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

C.F.F.L. **Réunion mensuelle : Les vidéos de Claude Defechereux**
En ligne aux côtés du conducteur sur les 161, 162 et Athus-Meuse.
A 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier, à Rixensart

Mercredi 15 février

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

Vendredi 17 février

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle : à partir de 20h00 à FSR .

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

Samedi 18 et dimanche 19 février

Show de modélisme GOES (NL) De 10 à 18 h aux Zeelandhallen Info. : +31 113 220493

Dimanche 19 février

A.T.A. / Merksem **Bourse ferroviaire de 9 à 13 h au fort de Merksem; Tram n°3, vaste parking**

Mercredi 22 février

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

Vendredi 24 février

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

Samedi 25 février

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 14h00, réunion à thème : les trains de marchandises complets. (toutes époques). **Mini-bourse entre membres.** Reprise de l'activité annulée le 26 novembre !

Mercredi 01 mars

CFC / Bruxelles

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

Vendredi 03 mars

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Mercredi 08 mars

CFC / Bruxelles

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

Vendredi 10 mars

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 11 mars

Heinkenszand (NL)

Bourse d'échange. De 10 à 15 h 30 au centre de congrès De Stenge, Stengeplein 1

Dimanche 12 mars

Hobby-Rail

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

Het SPOOR

Bourse ferroviaire, de 9 à 13 h, salle Den Hof, H. Heymanplein, 7 à St. NIKLAAS

Vendredi 17, samedi 18 et dimanche 19 mars

Modelma

2^{ème} exposition, palais 8 du Heysel. Info. : fvandenbergh@cpexpo.com

EXPORAMA

7^{ème} salon du modélisme, avec bourse d'échanges, organisé par l'ATMC à Cambrai (F)
De 13 à 18 h, le samedi, de 10 à 18 h le dimanche, au Palais des Grottes

Samedi 18 mars

Houten (NL)

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

Samedi 25 mars

CFC / Bruxelles

Réseaux de FSR : à partir de 14h00, on travaille et on roule.
Atelier modélisme, animé par Jacques Nicaise (thème encore à définir)



Des HLD 59 devant la remise à locomotives de Jacques Nicaise – Photo Armand Thonet

COTISATIONS

Eh! oui, ce moment pénible est arrivé. Certains d'entre-vous ont déjà pris les devants : qu'ils soient remerciés pour leur fidélité.

Malgré les coûts qui augmentent de toutes parts nos comités ont décidé de maintenir encore pour 2006 le barème de cotisations en vigueur, tout en espérant que vous serez nombreux à choisir l'option "membre bienfaiteur" afin de donner à nos activités et à l'aménagement de nos réseaux, quelques moyens supplémentaires.

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. **Jocadis**

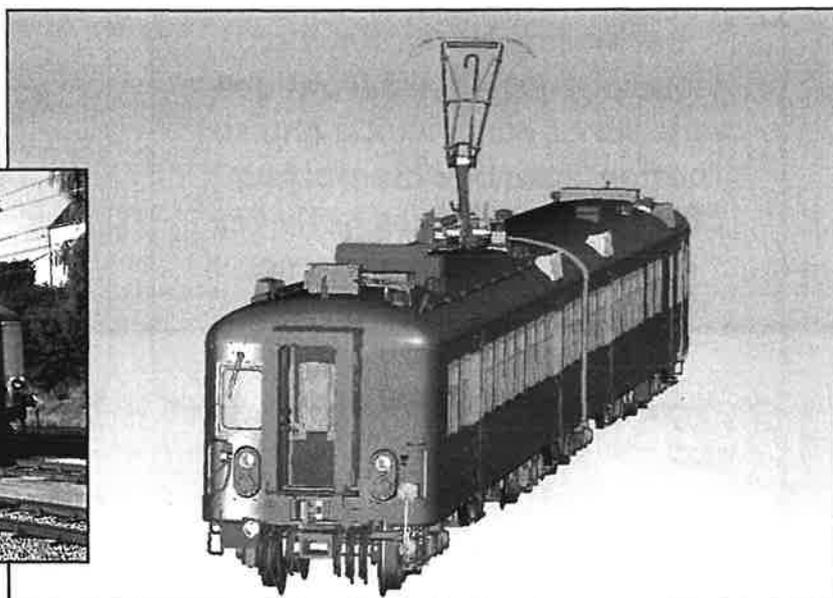
Trains & Trams Miniatures
Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocadis.be> • E-mail: webmaster@jocadis.be
Tél.: 0032 - (0)2 / 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2 / 395.61.41

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



PHOTO: J.L. VANDEBRANCKEN



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

Jocadis