



Mai - Juin 2008

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
117797

FEBELRAIL - Secretariaat
Holle Eikaard 45
2550 KONTICH

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 252
Mai - Juin 2008

Sommaire et informations générales

.....	p 2
<u>Un peu d'histoire</u> Nos Chemins de fer belges il y a 120 ans !	p 3
<u>Tourisme ferroviaire</u> Escapade en Jura Suisse et Forêt noire	p 7
<u>In Memoriam</u>	p 15
<u>Ferro Flash Photo</u>	p 16
<u>Agenda</u>	p 17
<u>Photo de couverture</u> Couplage d'autorails "Regioshuttle" de l'OSB en gare de Hausach (D) – photo Guy Bridoux Voir article page 7 et suivantes	

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

Commissaires (avec leurs attributions)

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

Comité de la section « Bruxelles »

– Président d'honneur	Michel Broigniez – Président du MOROP
– Président	Guy Bridoux 02 374 88 93 Coordinateur Ferro Flash
– Vice-Président	Armand Thonet 02 734 99 71
– Trésorier	Paul Marchal 02 354 14 14
– Secrétaire	Eric Poussart
– Coordination réunions	André H. + M.
– Bibliothèque et Web	Jean-Pierre Van Wansseele

Responsables de FSR

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

Nos Chemins de fer belges il y a 120 ans !

par Pierre Rasson

Lors de promenades avec des enfants, il est parfois question, longeant des voies de chemin de fer utilisées ou non, de raconter comment étaient les circulations ferroviaires il y a plus de cent ans !

Quelles étaient les lignes qui existaient alors, les locomotives à vapeur, les voitures voyageurs à plusieurs classes,...

Eh bien je vous propose de faire un petit retour en arrière, et de décrire comment étaient les chemins de fer autour de l'année 1887, proche de l'Exposition Universelle Parisienne de 1889 !

Nos chemins de fer ont pris à cette époque la tête des moyens de transport, et furent les premiers à s'adapter à l'ère industrielle.

Dans ces années-là, il y avait les lignes de l'Etat Belge, et d'autres concédées à des compagnies, comme :

Le Grand Central ; le Nord Belge ; la Flandre Occidentale ; le Liège-Limbourgeois ; le chemins de fer de Chimay ; et ceux d'Anvers à Gand (voie

étroite) ; de Gand à Bruges (par Ecloo) ; de Malines à Terneuzen ; de Termonde à St Nicolas ; de Liège à Maestricht.de Taviers à Embresin (voie étroite)....

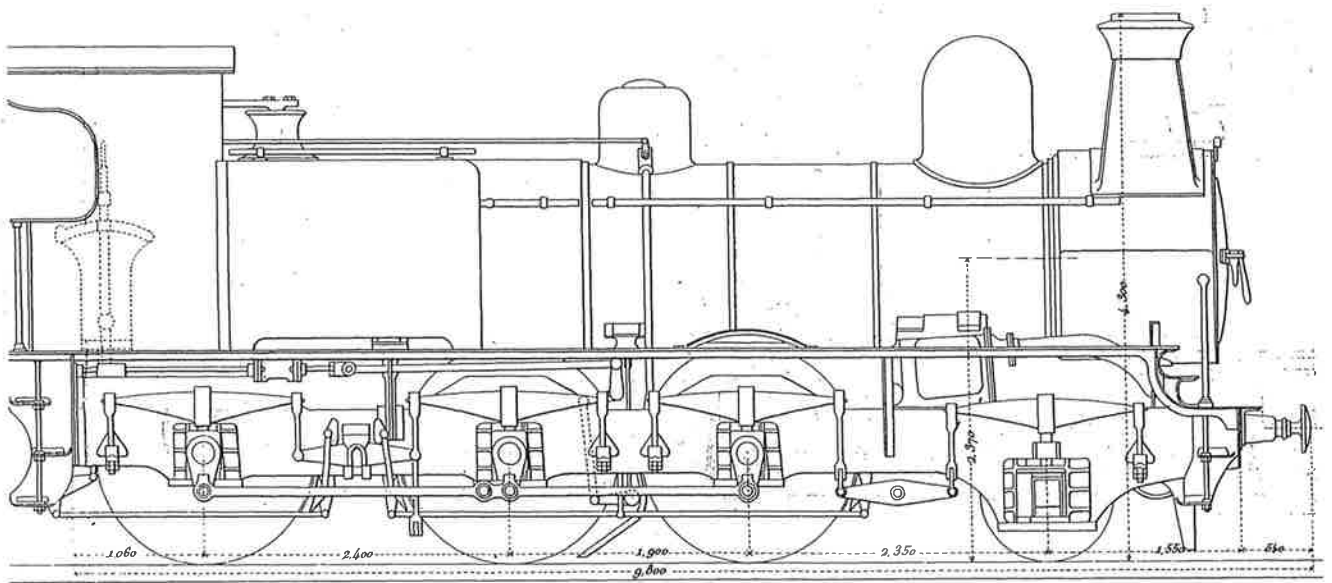
Au total, il y avait 4.445 km de lignes, dont 3.200 km pour l'Etat Belge, parmi lesquels 1.333 km à double voie. La Belgique occupait alors le 15^e rang dans le classement mondial des chemins de fer, ce qui n'était pas mal !!

Les activités économiques étaient très importantes, dont un commerce de transit non négligeable.

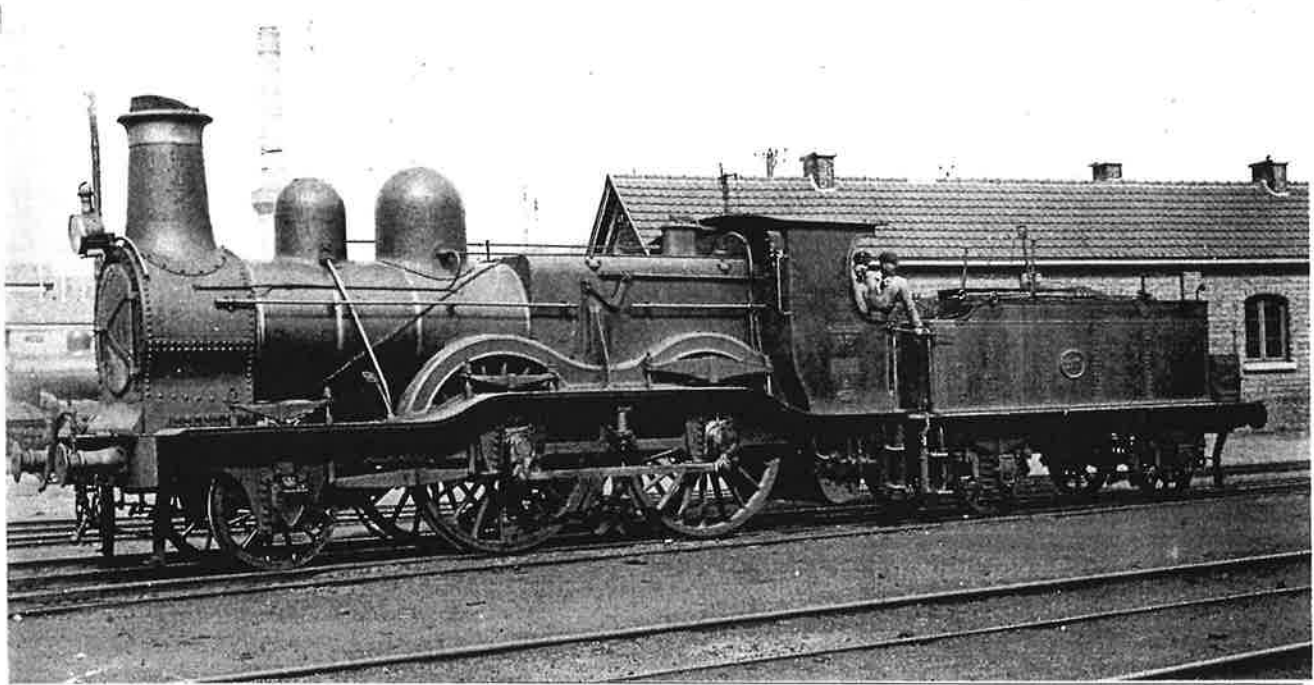
Le territoire était alors pourvu d'un maillage ferroviaire important, allant dans toutes les directions (les activités de l'Etat Belge sont à ce moment de loin supérieures à celles du PLM français !!)

La Belgique n'est pas très grande en dimensions ; fournissons quelques exemples :

Gand Ostende : 68 km ; Bruxelles Namur : 55 km ; Namur Jemelle : 57 km ; Gand Mons : 84 km ;



Locomotive à voyageurs type 6



*Locomotive à voyageurs du type 1 construite par Carels en 1882
(extrait de Max Delie "Vapeur vol. III", éd. G. Blanchart, photographe inconnu)*

Anvers Mouscron : 125 km ; etc. Ce contexte a un effet direct sur le parcours moyen d'un train qui est alors de 42,7 km pour les convois de voyageurs, et de 37,5 km pour les marchandises.

Les trains sont donc nombreux mais d'un faible parcours moyen. Le poids remorqué est de 115 t pour le service voyageurs et de 180 t pour les marchandises (sans compter le tender)

Le parcours total des trains à marchandises et mixtes s'élève néanmoins à un coquet total de 15,5 millions de kilomètres !

Cependant, sur certains parcours, il est parfois utile de prévoir deux machines, en particulier sur les lignes accidentées, comme celle des environs de Liège (*Pépinster à Trois Ponts,...*) ou de celles du Luxembourg. D'où la nécessité de remorquer une machine dite d'allège, installée soit en queue de train, ou en tête selon les dispositions de la ligne (en pente descendante, la locomotive est placée en tête, et sert de frein ; en rampe, elle est en queue)

En conclusion, les mouvements des trains en Belgique sont nombreux, car les parcours sont restreints et de faible charge sur les lignes de l'Etat Belge, ce qui suppose également un stationnement réduit des locos du fait des courtes durées des trajets.

Quelques mots sur la double traction :

Pour éviter de multiplier les convois de marchandises sur les lignes accidentées, on les remorque donc par

double traction, en particulier dans les environs de Liège ainsi que dans le district du Luxembourg (Bruxelles-Arlon, Virton à Marbehan,...). Comme décrit précédemment, les locos d'appoint sont placées soit en tête, soit en queue.

Pour la manœuvre, c'est le mécanicien de tête qui est responsable de la conduite du train, et c'est à lui que s'adresse le signal donné par le chef garde. A la mise en marche, après avoir sifflé, il n'ouvre son modérateur qu'après avoir entendu le coup de sifflet du machiniste de l'allège qui, en même temps, ouvre alors le sien.

Les machines ¹ :

Examinons maintenant les machines de l'époque : il y a deux types principaux de locomotives : celles réservées pour les voyageurs, et les autres pour les convois de marchandises.

Pour les voyageurs, nous trouvons :

- Le type 1 : à quatre roues couplées de 2 m de diamètre et deux roues porteuses, servant à la remorque des trains ordinaires sur les lignes dont les rampes ne sont pas supérieures à 5 mm/m.
- Le type 2 : à six roues couplées de 1m70 de diamètre qui font le service des trains ordinaires sur les lignes accidentées et des convois lourds de banlieue à petite vitesse.
- Le type 6 : à six roues couplées pour express et utilisation sur les lignes en forte rampe du Luxembourg.

- Les types 4 et 5 sont des machines tender remorquant des trains légers ou desservant des lignes en cul de sac.
- Les locos (hors type) pour les express sur les lignes de niveau.

Les machines pour les convois de marchandises :

- Nous citerons tout d'abord des machines identiques à la type 2, mais dotées de roues d'un diamètre réduit à 1,45 m ; elles servent sur les lignes de niveau, en particulier pour les trains mixtes.
- Il existe aussi les types 28 et 29, dont les roues ont le même diamètre que celle du type 2, pour les lignes accidentées, et roulant à faible vitesse.
- Pour les fortes rampes, les locos ont leur diamètre de roues réduit à 1,30 m : ce sont les type 25 ; leur puissance est accrue car si leur chaudière est celle du type du type 6, leur foyer est plus grand..
- Les manœuvres en gare sont exploitées par des locomotives tender à 6 roues couplées de 1m20 de diamètre.

Caractéristiques générales :

Toutes ces machines sont construites sous les directives de l'administrateur *Belpaire*² et comportent :

Un châssis extérieur aux roues et aux cylindres, muni d'un longeron central pour les machines à six roues

couplées ; ce longeron reçoit la plus grande partie des efforts alternatifs des bielles motrices .

Les cylindres sont intérieurs et inclinés, sauf pour les machines dont les roues motrices sont d'un diamètre de 2 m pour lesquelles les cylindres sont horizontaux.

La distribution est du type *Stephenson* ou *Walschaert*, intérieure avec tiroirs à double admission et changement de marche par vis ou par levier (à vapeur pour les machines fortes)

L'échappement de vapeur est variable à volonté.

Les roues à rayons sont en fer forgé, certaines sont munies de contrepoids allongés suivant leur circonférence ; les bandages sont en acier Bessemer³.

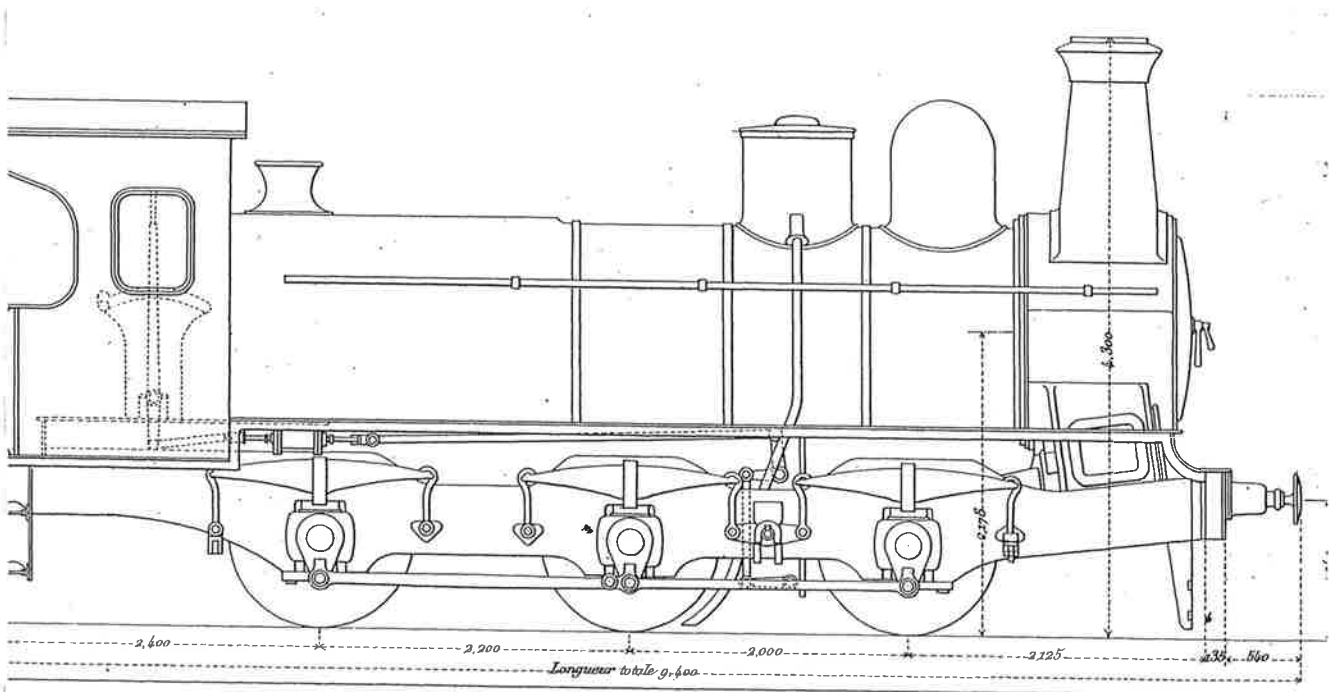
Les foyers sont peu profonds mais de grande surface, permettant la consommation de houille menue demi-grasse. Les chaudières sont en tôle de fer.

Quelques caractéristiques techniques complémentaires :

Dans les nouveaux types 6 et 25, le foyer déborde au-dessus des roues arrière ; les cheminées sont carrées et se rétrécissent vers le haut.

Le type 25 peut tracter des charges (marchandises) de l'ordre de 230 t.

Les machines à voyageurs (type 2, 6...) : à trois essieux, leur chaudière est de dimension importante (2,70 à 3 m), mais d'une longueur restreinte ; en effet, le foyer est d'une grande surface pour pouvoir brûler



Locomotive à marchandises du type 25 équipée de six roues motrices de 1,3 m

en couche mince les houilles menues. La charge maximale sur les essieux moteurs est de 14,5 t.

Les convois de marchandises ont leur vitesse limitée à 40 km/h ; en moyenne de 30 km/h en palier et alignement droit ; en refoulement, la vitesse est réduite à 20 km/h.

Leurs locomotives consomment des charbons gras de différentes provenances, dont celui de Bascoup, qui est utilisé sans mélange d'autre provenance.

Le type 29 remorque, sur les lignes du Luxembourg à rampes de 12 à 16 mm, des charges de 225 t à la vitesse moyenne de 15 km/h ; le type 25 remorque 230 t sur rampe de 16 mm à la vitesse moyenne de 30 km/h .

Ces deux types de machines avaient déjà été présentés lors de l'Exposition d'Anvers en 1885.

En conclusion, le nombre de km parcouru en 1886 était de 19,11 millions de kilomètres pour le service voyageurs et de 26,24 millions kilomètres pour les marchandises.

Il est aussi à signaler que les essais de résistance des machines sont effectués à l'Arsenal des Chemins de fer de Malines.

Notes :

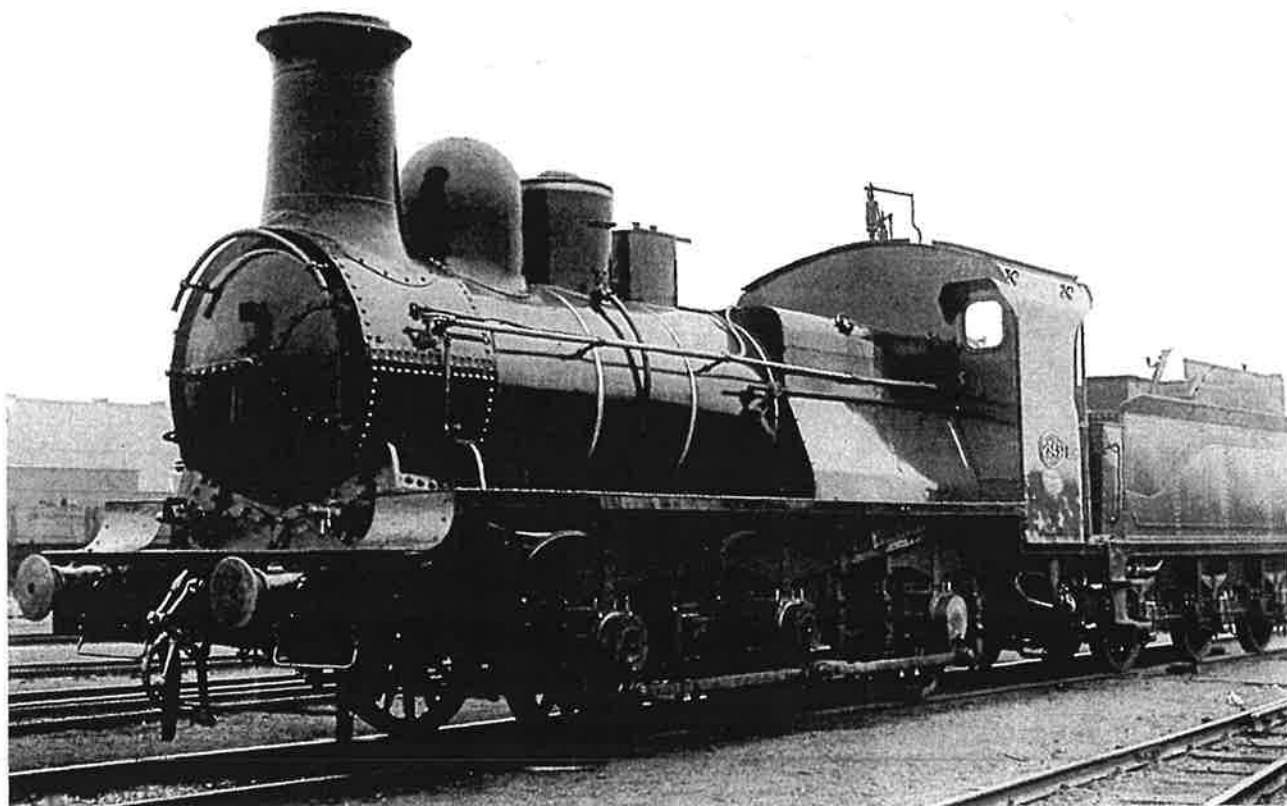
¹ : Les descriptions des machines ont été évoquées dans la *Revue des Chemins de Fer* de l'époque, lors du Congrès de Bruxelles (1880 ?)

² : **Alfred Belpaire** : né à Ostende le 25.09.1820, il entre comme volontaire aux Chemins de Fer de l'Etat le 3.10.1840 ; nommé sous-ingénieur un an après ; est le concepteur des foyers plats à grande surface de grilles, alors utilisés dans les machines fixes, et permettant d'utiliser à la place du coke les charbons menus, maigre ou semi-gras.(première utilisation en 1860). Décédé le 28.01.1893. (d'après Lamalle-la locomotive-2^e édition)

³ : **Bessemer** : le grand bouleversement des années 1850-70, c'est l'avènement de l'acier ; le premier convertisseur a été réalisé par le britannique Henri Bessemer (1813-1898) en 1855 et sa mise au point s'est prolongée jusqu'en 1862. Nécessite des fontes très pures, non phosphoreuses et si possible manganésifères. (en 1880, il n'existe en Belgique que cinq aciéries, dont Cockerill)

Bibliographie :

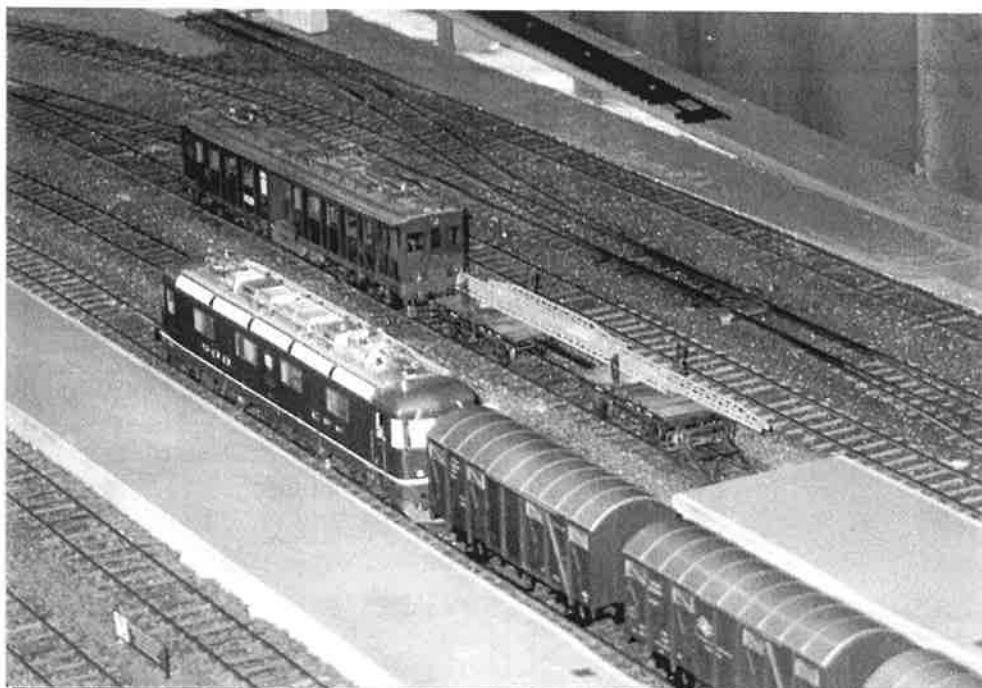
- Les sidérurgistes- Archives de Wallonie-1989. (Sur l'acier Bessemer)
- Vapeur en Belgique- P.Dambly (tome 1) Sur les premières lignes et les machines.
- Histoire des chemins de fer belges. Lamalle. Bruxelles. 1953.
- La ligne Bruxelles Luxembourg ; C.Piérard. « Rail et Traction » n° 46. 1957.
- Catalogues des constructeurs belges de locomotives.



Locomotive type 25 de 325 ch construite par "La Métallurgique " à Tubize
(extrait d'un calendrier LOCO, photographie non mentionné)

Escapade en Jura Suisse et Forêt noire

Texte et photos de Guy Bridoux



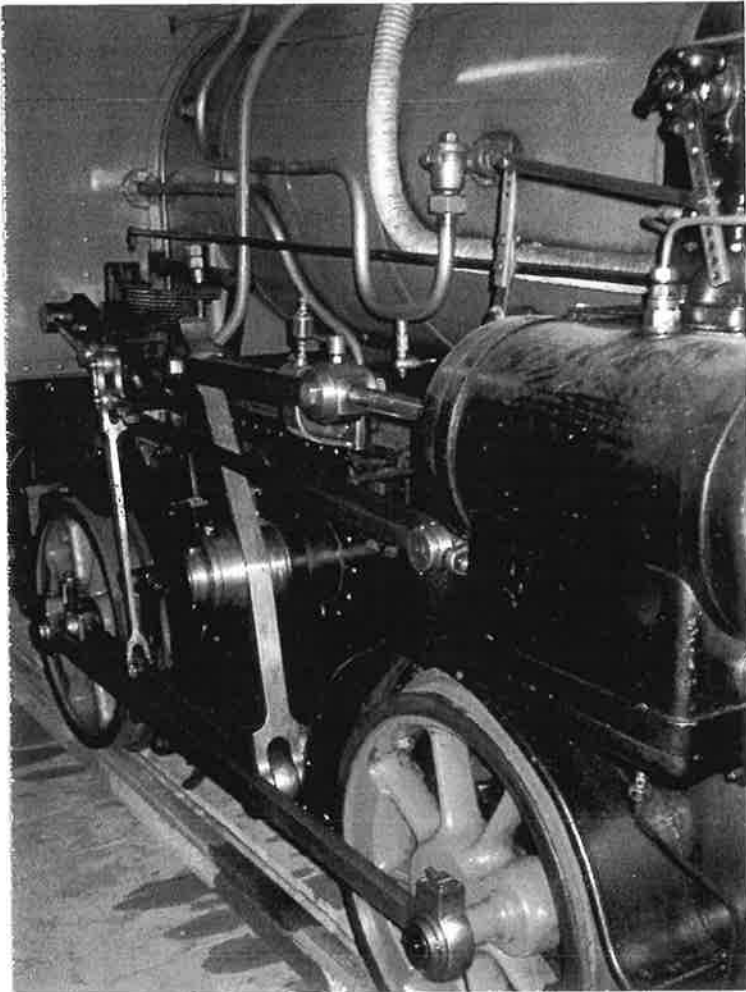
*Aperçu du réseau 0
du club de Bienne
(16/05/2008)*

La réunion de printemps de la Commission Technique du MOROP s'est tenue récemment à Bienne, dans le Jura Suisse. Le bref séjour dans la capitale de l'horlogerie (Omega, Rolex et Swatch, parmi d'autres,

pas moins . . .) et le retour par la Forêt Noire, moins connue par nous que l'Alsace ont permis quelques visites consciemment orientées. Le premier soir à Bienne, dès la clôture des réunions de la C.T., nous



*L'automotrice
historique du VVT
et son tracteur
bi-mode nous
attendent à
Fleurier
(17/05/2008)*



La transmission "Brown" de la E2/2 (17/05/2008)

fûmes conviés à visiter le club local qui dispose de deux petits bâtiments en bordure de la gare de triage de la ville. Le plus grand de ces locaux abrite deux vastes réseaux, tout en longueur, à gauche du couloir central un réseau à l'échelle 0, à droite un réseau H0. Non seulement il est rare de rencontrer un réseau

en 0 de cette importance, mais celui-ci présente la particularité d'être un réseau « 3 rails » dont la voie (plus de 500 m) et les appareils de voie ont été construits par les membres suivant la technique Märklin, à savoir des plots de contact dissimulés autant que faire se peut dans les traverses.

Il est de tradition de prévoir, au cours de cette rencontre de trois jours, une après-midi de détente. Les organisateurs avaient prévu de nous emmener en train régulier jusqu'à Fleurier via Neuchâtel, où nous attendait une automotrice historique pour nous emmener à Saint-Sulpice visiter le dépôt et les installations du « Vapeur du Val de Travers » (VVT). Pour la petite histoire, l'automotrice était remorquée par un tracteur bi-mode, vu l'absence de caténaire sur ce tronçon de 1,6 km.

Le matériel dont dispose le VVT est impressionnant : de la Cockerill à chaudière verticale de 1920, à la BR 52 221, en passant par une E 2/2 « Monteforno » dotée d'un embiellage « Brown » où le piston actionne les essieux par un balancier, une E 3/3 « Tigerli » et une 040 des TKp. Le dépôt abrite aussi depuis peu la superbe 241P30 ex SNCF, longtemps exposée en face de la gare de Vallorbe. En volume, quantité, nature et diversité du matériel, une comparaison avec notre CF3V est d'autant plus justifiée que des formes de collaboration ont été établies entre membres de ces deux associations. Le matériel remorqué « voyageurs » n'est pas en reste avec un



La TK 148, face au dépôt de Saint-Sulpice (17/05/2008)

parc à essieux et à bogies sans doute plus homogène qu'au CF3V, et disposant de WR fonctionnels.

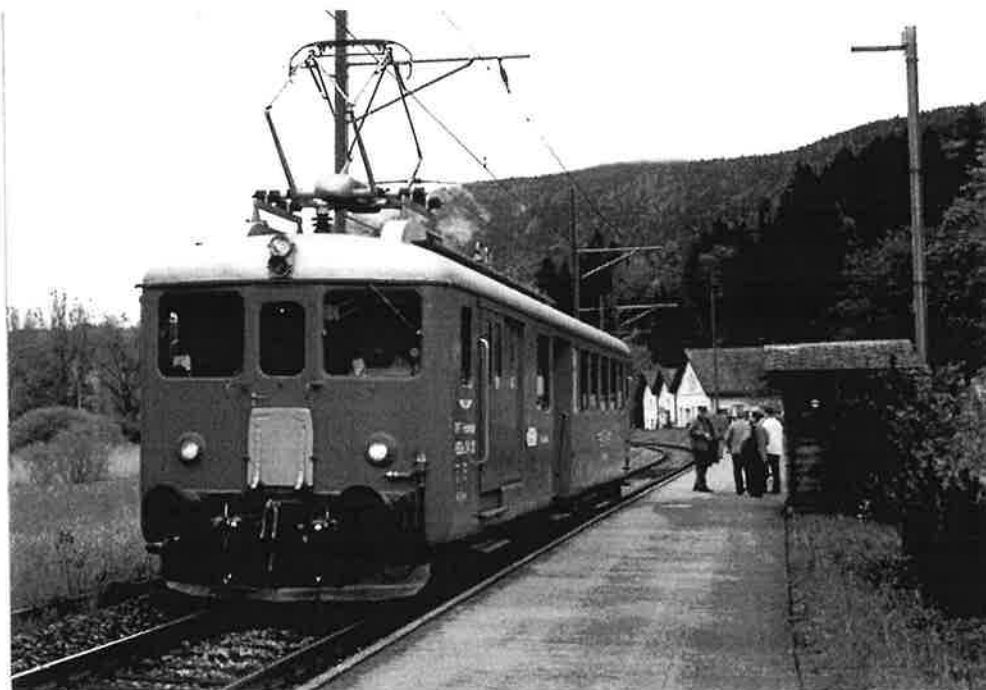
La principale différence entre le VVT et le CF3V se situe au niveau de l'infrastructure, car le VVT ne dispose pas de ligne où il puisse circuler à sa guise. Le court tronçon, à voie unique, aujourd'hui non électrifié, entre Fleurier et St. Sulpice ne lui appartient pas, ce qui contrecarre divers projets d'aménagements du raccordement et du dépôt. Pour les circulations en ligne vers Travers, et plus exceptionnellement vers la frontière française, voire Pontarlier, il faut jongler avec les contraintes d'une exploitation régulière sur des lignes à voie unique

(Pontarlier, Travers, Neuchâtel, se situent sur l'itinéraire des TGV Paris-Zürich !).

Après cette visite, le tracteur nous ramena à Fleurier où l'AM retrouvant une caténaire nous balada jusque Travers, surprenante petite gare CFF aux horaires d'ouverture et aux services étonnamment variés. On peut non seulement y acheter un titre de transport, ce qui va de soi, mais aussi y déposer du courrier, envoyer un fax, se procurer un rafraîchissement, ou au contraire de quoi se réchauffer, être séduit par des produits du terroir (fromage, vin, etc.) ou y acheter des modèles réduits, notamment des reproductions d'engins du VVT. Le préposé change de comptoir



Les services offerts par la gare de Travers (17/05/2008)



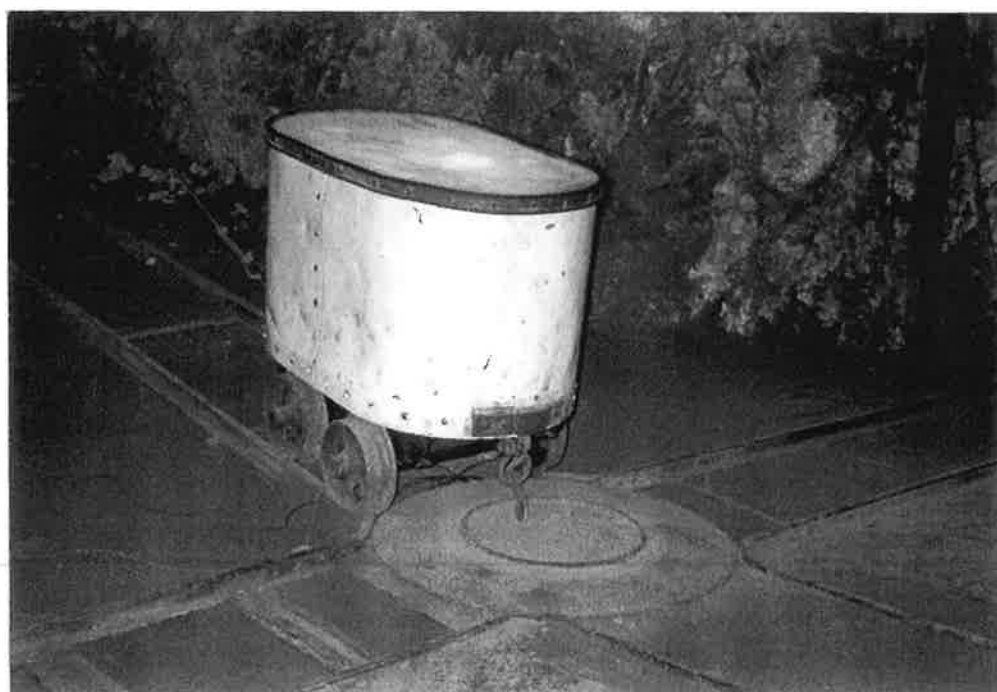
L'AM ABDe 2/4 n° 102,
ayant appartenu
à l'ancien
"Chemin de fer
Régional du
Val de Travers"
à la halte de La
Presta.
A l'arrière plan, les
bâtiments de la mine
(17/05/2008)

selon la nature de la demande ! Après cette escale, le temps d'un croisement, reprise de l'AM, pour aboutir finalement à la halte de La Presta où nous attendait la visite surprise d'une mine d'asphalte.

Retour à Bienne par les mêmes moyens : un service local des « Transports Locaux Neuchâtelois » assuré jusque Neuchâtel par des rames de la famille des « Colibri » donnant correspondance aux rapides desservis en majorité par des rames automotrices pendulaires ICN, plus précisément, selon la nomenclature des CFF, des RABDe 500. Pour ma part, je n'ai pas aimé d'être secoué par les oscillations quasi permanentes de ces engins, le trajet en bordure du lac étant assez sinueux.

L'option d'un retour par la Forêt Noire était prise avant que l'on ne connaisse le programme du GTF qui propose de parcourir cette région en août prochain. Comme il ne nous est pas possible de participer à ce voyage, nous avons tenté de découvrir certains des centres d'intérêt que ce programme propose, sans pouvoir évidemment effectuer les parcours mentionnés.

Comme nous entamons le parcours dans le sens sud-nord, c'est le petit musée de Zollhaus près de Blumberg, l'un des terminus de la Sauschwänzle Bahn qui reçut notre première visite . Cette gare-musée est le point de départ d'excursions en train vapeur ou



Wagonnet
et voie de 60 cm
dans la mine
d'asphalte
de La Presta

*Une AM des
Transports
Neuchâtellois
(Fleurier,
17/05/2008)*

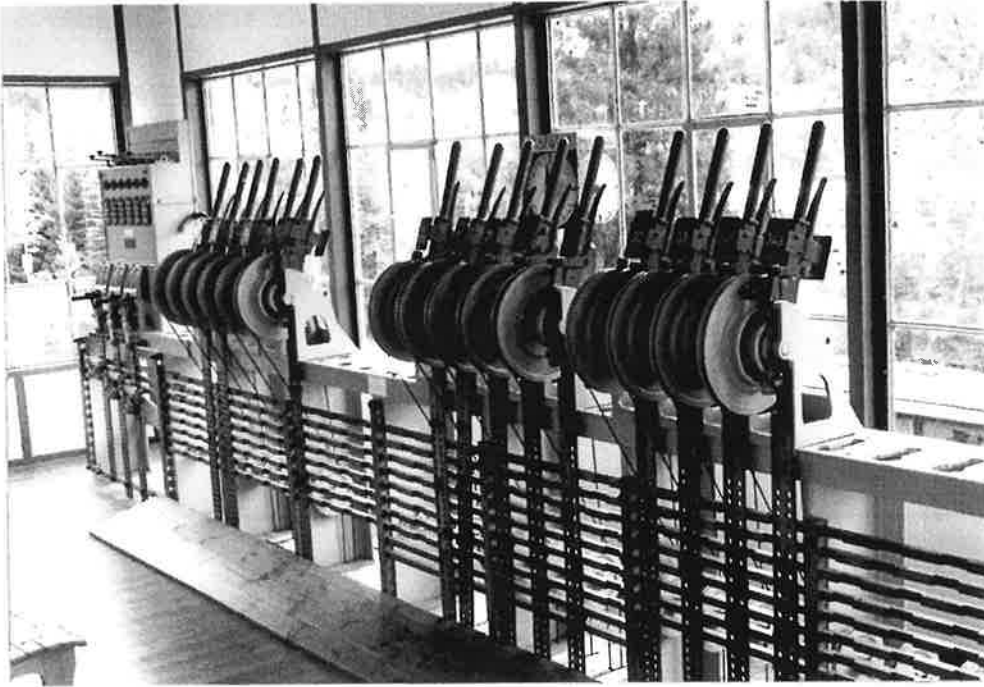


*Une rame ICN
des CFF (Bienne,
17/05/2008)*



*La gare-musée
de Zollhaus/
Blumberg (D)
(18/06/2008)*

*Aperçu de
l'équipement de la
cabine-musée de
Zollhaus (18/05/2008)*

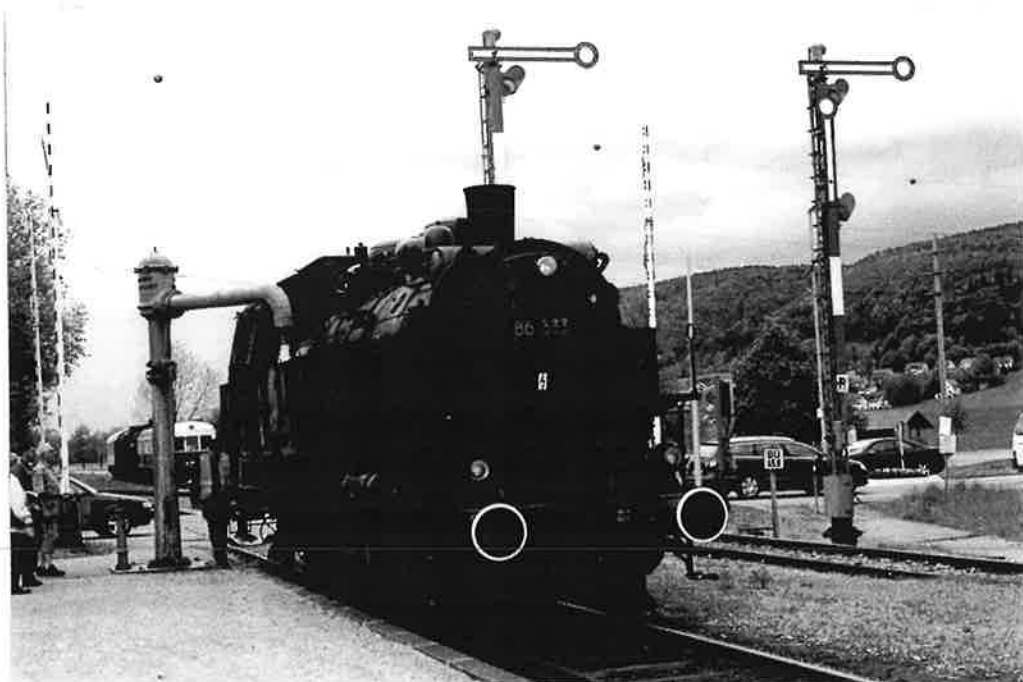


en autorail, les heures d'ouverture du musée étant apparemment liées à ces circulations touristiques, car il était fermé à notre arrivée. Il rouvrit à 16h30 en vue de l'accueil d'un spécial vapeur tracté par une BR86, dont les neuf voitures étaient majoritairement composées de matériel ex CFF..

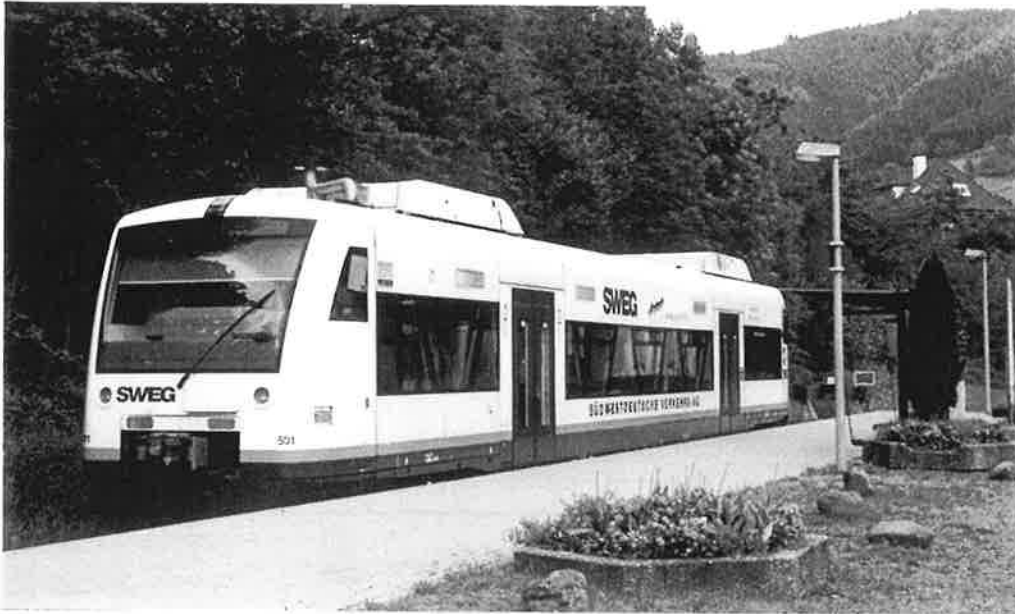
Le matériel roulant, exposé à l'extérieur du musée, se limitait à une BR 52, un autorail ancien, et une petite HL 030, non active. Il faut y ajouter deux WR installées de l'autre côté de la rue en annexe d'un établissement local qui y assure un service de restauration. Le bâtiment de la cabine, qui se visite, est aménagé en salle d'exposition et n'est plus opérationnel : la

« vraie » cabine se situant dans le bâtiment de la gare, dans un local adjacent au musée . Ce dernier, pas très grand, est aménagé de façon hétéroclite, mais présente quelques objets intéressants, ainsi que de nombreuses illustrations liées à la construction des lignes dans ce relief tourmenté,

En dehors d'une grande transversale électrifiée et à double voie, la majorité des dessertes locales sont assurées par des autorails, le plus souvent sur des parcours à voie unique, desservis par de nombreuses compagnies privées utilisant un même type d'engin, des Regio-Shuttle construits par Adtranz/Stadler en 250 exemplaires pour les services régionaux privatisés.



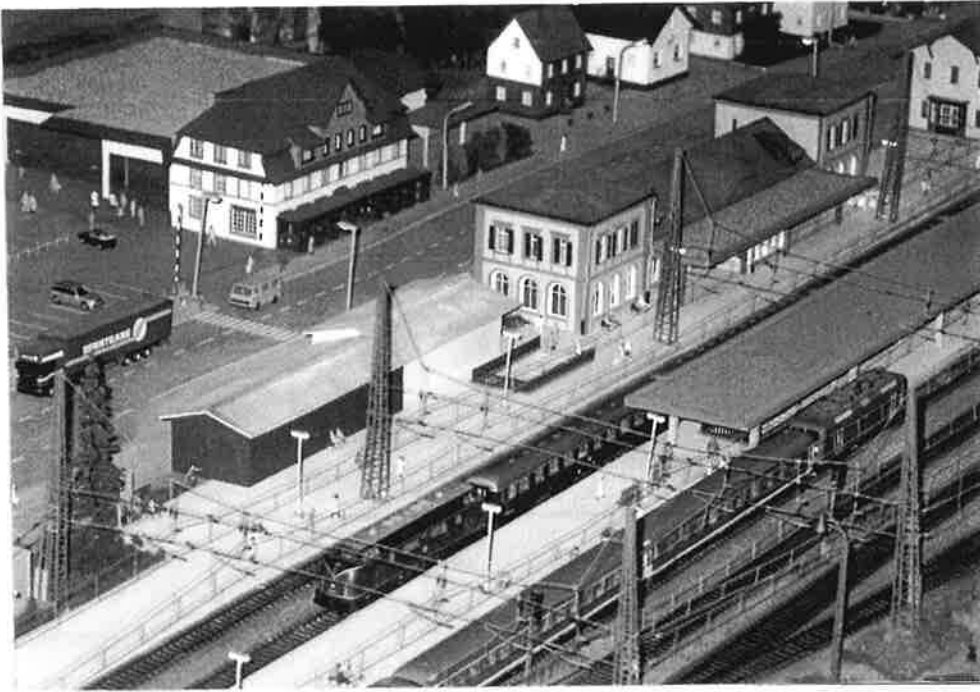
*Ravitaillement
d'une BR86 en
gare de Zollhaus
(18/05/2008)*



*Autorail des
SWEG à la gare
terminus de
Münstertal (D)
(19/05/2008)*



*Ci-dessus
et ci-contre :
Rame réversible
à étage, avec
une BR 146
en pousse, en
gare de Triberg (D)
(21/05/2008)*



Réseau H0 face à la gare de Hausach. Cette partie du réseau représente la gare locale, que l'on retrouve en photo de couverture (21/05/2008)

La firme BEMO, qui produit ce matériel à l'échelle H0, donne quelques informations à leur sujet.. Nous avons noté le long de notre route, l'OSB, (Ortenau S-Bahn), les BSB (Breisgau S-Bahn) et les SWEG (Südwestdeutsche Verkehrs A.G.), etc.

Une escale à Triberg, qui dispose d'un intéressant musée régional, a permis de constater que la grande ligne descendant depuis Offenburg, est parcourue en service cadencé par des rames réversibles.

Le hasard des prospectus picorés ça et là, nous a fait découvrir à Hausach, au centre du massif, un réseau

modèle d'une ampleur inattendue, et dont la dominante est la reproduction de différents sites des lignes de la région. Quelques chiffres : le réseau proprement dit occupe 400 m² dans un local de 1200 m², il comporte 1300 m de voies et est décoré d'environ 50.000 conifères et de 12.000 feuillus, le système Faller animant les voiries, un éclairage variable permettant d'alterner les ambiances « jour » et « nuit », etc..

Dernière escale Freudenstadt, le temps de constater que les S-bahn de Karlsruhe atteignent cette ville, et de sombrer dans un brouillard incitant à définitivement ranger la trousse photos en cette fin de voyage. !



Rame du S-Bahn de Karlsruhe en gare de Freudenstadt (21/05/2008)

In Memoriam ...

Notre parlophone ne retentira plus de cet appel jovial « **Bonjour, c'est Christian,** » auquel ses visites fréquentes nous avaient accoutumés. **Christian Dosogne** nous a quitté ce dimanche 8 juin, après deux ans et demi de lutte contre la maladie.

Ancien membre de notre club, mais aussi un temps de l'Echelle, il était devenu un actif collaborateur, jusqu'en avril dernier, des publications du PFT, et dans une moindre mesure du GTF qu'il enrichissait de photos originales et de commentaires pertinents.

Sur un autre plan, il était aussi un conseiller écouté de Marantrade et de divers importateurs pour la confection de dossiers destinés à promouvoir la fabrication de modèles belges notamment chez Piko, Rietze, Märklin, Busch, etc. En cette matière, ses talents de photographe et son sens du cliché utile faisaient merveille.

Prothésiste dentaire de métier, il a abordé le modélisme avec Märklin, dont il est resté un adepte, sans pour autant rejeter d'autres productions, surtout si elles permettaient d'être transformées en modèles présents à la SNCB. Habile de par sa profession, et bien outillé, je me rappelle d'un

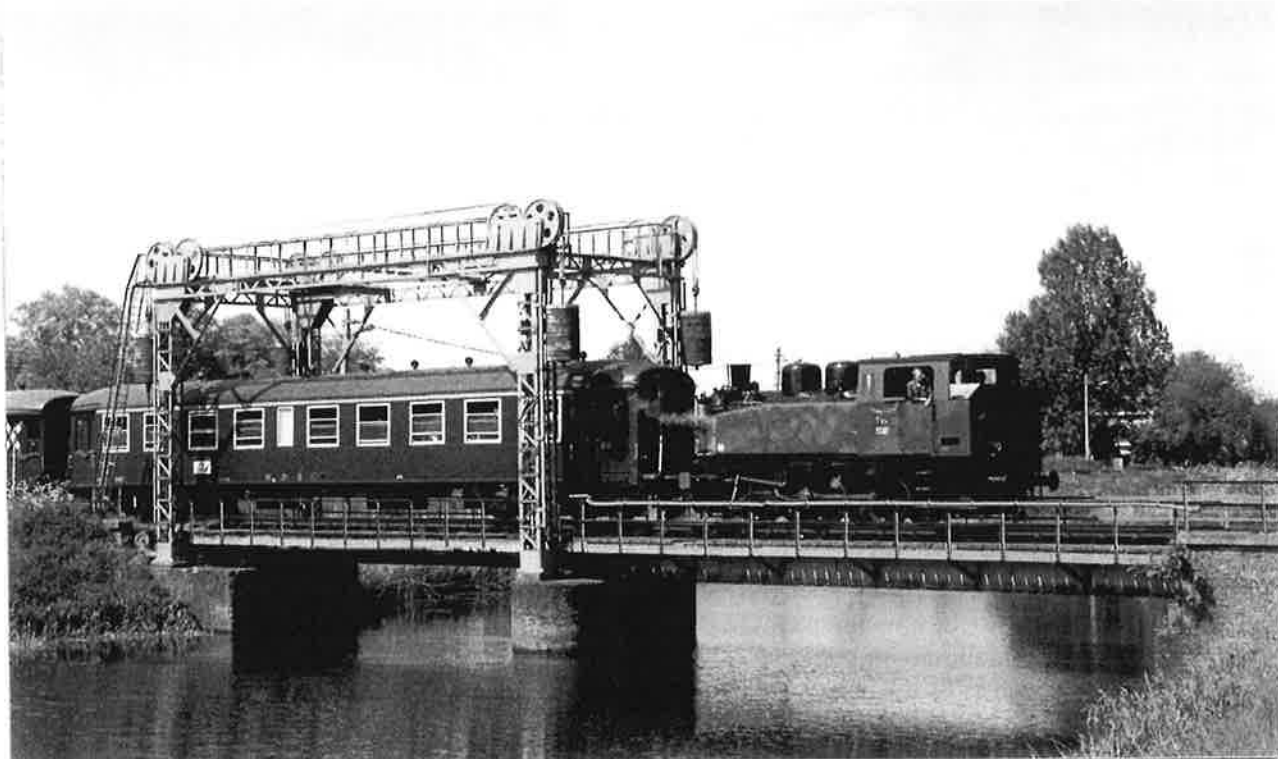
prototype du tracteur type 231, qu'il avait élaboré, il y a près de 25 ans, sur base d'un modèle allemand, avec l'idée, déjà, de le faire produire par un constructeur de modèles réduits. Très vite il a manifesté pour la photographie de l'intérêt et un réel talent qui l'ont incité, dès 1985, à s'intéresser à leur publication par le biais d'un petit magazine spécialisé lancé par Ph. Vanzandyeke sous le titre de Rail-Photo. Cette publication prit fin au début des années '90 ;

Son déménagement, à l'issue de conflits et déboires familiaux, marqua un tournant définitif dans ses activités ferroviaires : il se consacra dès lors exclusivement à la photographie d'actualité, et notre Ferro-Flash en bénéficia jusqu'en février dernier, tandis que les modèles devenaient virtuels, comme l'on dit de nos jours, sous la forme de photographies plus techniques destinées à la confection de dossiers descriptifs de matériels ferroviaires et routiers, pompiers compris, typiquement belges, tels qu'évoqués ci-avant.

Son enthousiasme ne l'a quitté qu'avec le déclin de ses forces, il a en effet encore collaboré à la correction du « En Lignes » de juin qui vient de nous parvenir.



Cadre original pour photo de mariage en gare de Moerbeke – Voyage PFT du 10 mai 2008 – Photo Guy Bridoux



Le pont de Balgerhoeke, lors du festival du "Stoom Centrum Maldegem", le 3 mai 2008 – photos Guy Bridoux



Agenda

Cette liste est non exhaustive et les informations qu'elle contient sont données de bonne foi. Ni le CFC, ni la "rédaction" ne peuvent être tenus pour responsables d'erreurs qui se seraient éventuellement glissées dans cet agenda. Pour tout renseignement relatif aux activités mentionnées, nous vous renvoyons aux différentes associations et organisations concernées.

Mercredi 25 juin

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

Vendredi 27 juin

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

Samedi 28 juin

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

Samedi 28 et dimanche 29 juin

Vercauteren Vente aux enchères Verlatstraat, 18 Antwerpen. info@veilingenvercauteren.be

Mercredi 02 juillet

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

Vendredi 04 juillet

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

Mercredi 09 juillet

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

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

Vendredi 11 juillet

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

Samedi 12 juillet

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

Mercredi 16 juillet

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

Vendredi 18 juillet

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

Dimanche 20 juillet

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

Mercredi 23 juillet

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

Vendredi 25 juillet

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

Samedi 26 juillet

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

Mercredi 30 juillet

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

Vendredi 01 août

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

Mercredi 06 août

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

Vendredi 08 août

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

Samedi 09 août

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

Dimanche 10 août

AMAY Le Cercle des Amis du jouet ancien organise sa 31^{ème} bourse de 9 à 13 h, 1 rue de l'hôpital

Mercredi 13 août

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

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

Vendredi 15 août

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

Samedi 16 août

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

Dimanche 17 août

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

Mercredi 20 août

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

Vendredi 22 août

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

Mercredi 27 août

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

Vendredi 29 août

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

Samedi 30 août

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

Samedi 30 août au vendredi 5 septembre

MOROP 55^{ème} congrès annuel à Anvers.

Mercredi 03 septembre

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

Vendredi 05 septembre

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

Samedi 06 et dimanche 07 septembre

CFC / Centre **Journées spéciales : Hommage au CFV3V avec la collaboration de Claude Bonaventure
Exploitation du réseau du club en mode numérique « DCC »**

Dimanche 07 septembre

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

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

Mercredi 10 septembre

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

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

Vendredi 12 septembre

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

Samedi 13 septembre

CFC / Bruxelles

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

Les Compagnons du Chemin de fer de Chimay Bourse internationale de matériel et de modélisme ferroviaire, de 10 à 18 h sur le site de la gare.

Dimanche 14 septembre

Woluwé

Attention, 2^{ème} dimanche du mois ! Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center

Hobby-Rail

Bourse ferroviaire, de 9 à 13 h.
Salle « Den Ulenspieghel », Gevaertstraat, 18 Vilvoorde

Bourse ADLER

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

Eindhoven (NL)

Bourse ferroviaire de 9 à 14 h, zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23 à Eindhoven.

Mercredi 17 septembre

CFC / Bruxelles

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

Vendredi 19 septembre

CFC / Centre

Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Mercredi 24 septembre

CFC / Bruxelles

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



pb Models

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

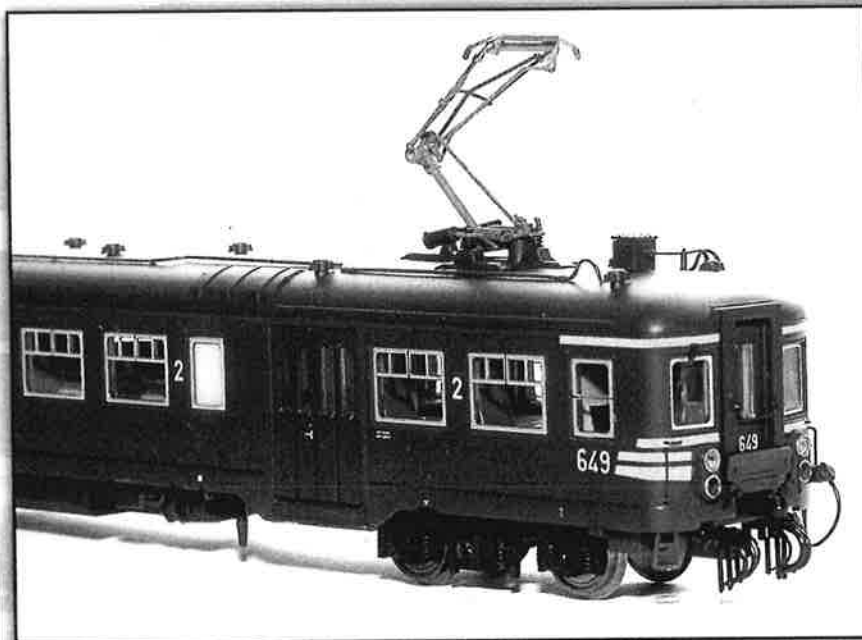
s.p.r.l. Jocadis

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



JOC 35200 AM 641

VERTE FINES BANDES TOIT NOIR 2 PANT.2R

JOC 35201 AM 641

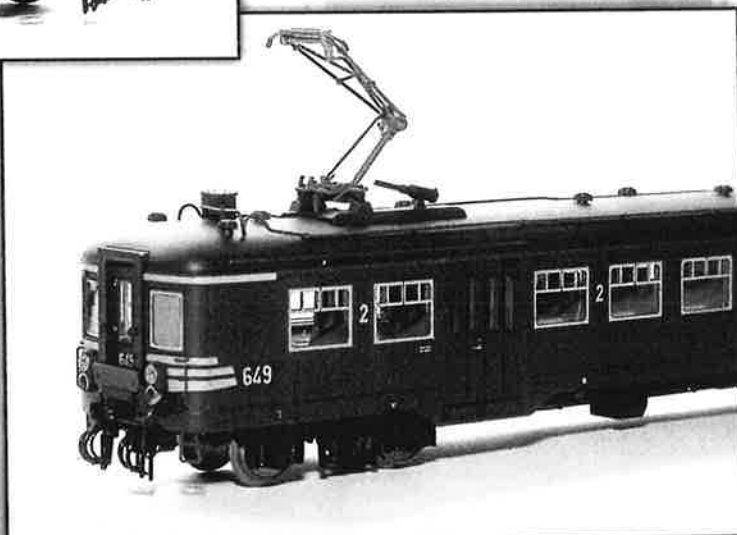
VERTE FINES BANDES TOIT NOIR 2 PANT.3RD

JOC 35202 AM 649

VERTE FINES BANDES TOIT VERT 2 PANT.2R

JOC 35203 AM 649

VERTE FINES BANDES TOIT VERT 2 PANT.3RD



Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - 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 - Falter - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocadis - Jordan - Jouef - Kadee - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Microscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - 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 - S1LModels - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - 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

Jocadis