



Novembre - Décembre 2008

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
17797

FEBELRAIL - Secretariaat
Holle Eikaard 45
2550 KONTICH

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 255
Novembre – Décembre 2008

Sommaire et informations générales

..... p 2

Echos du Centre

A la découverte du Cercle d'Etudes Ferroviaires Nord (France)

..... p 4

A propos du Chemin de fer des Mines d'Anzin

..... p 7

Souvenirs de voyage

Visite au musée canadien du chemin de fer, le 21/06/2008

..... p 8

Infos Bruxelles

Calendrier provisoire des réunions en 2009

..... p 12

Référendum auprès des membres bruxellois

..... p 13

A propos du Ferro-Flash

..... p 15

Section de Bruxelles l'A.G. 2009

..... p 15

Divers

Voeux

..... p 3

Ferro Flash Photo

..... p 16

Propos

..... p 17

Agenda

..... p 20

Cotisations

..... p 23

Photo de couverture

Après avoir traversé le Doux, la vaillante 403 aborde le massif du Vivarais (voir aussi Ferro Flash Photo page 16)

le 26 août 1995 – Photo Guy Bridoux

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 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 Hauteфин
- Président : ? (Jean-Luc Francq)
- Vice-Président : Richard Debliquit
- Secrétaire : Jean-Luc Francq (ad interim)
- Trésorier : Sébastien Demaerschalck

Commissaires (avec leurs attributions)

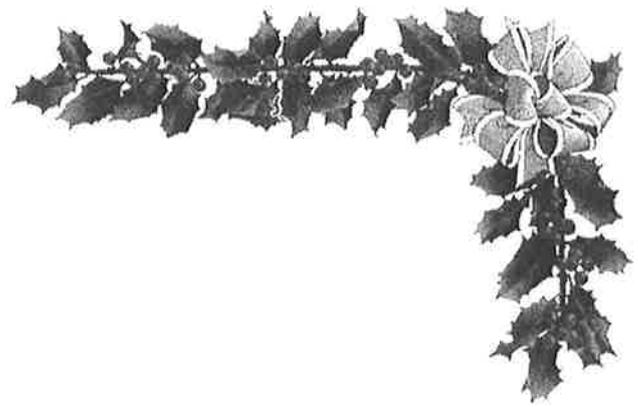
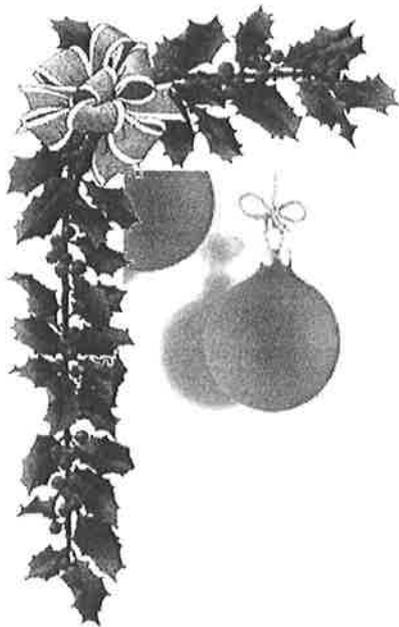
- Jean Boudart (bibliothèque)
- Maurice Demaerschalck (accueil – bar)
- Jérôme Dubois (accueil – inventaire matériel – webmaster)
- Didier Haesebroeck (section Märklin)
- René Leleu (relations extérieures)

Comité de la section « Bruxelles »

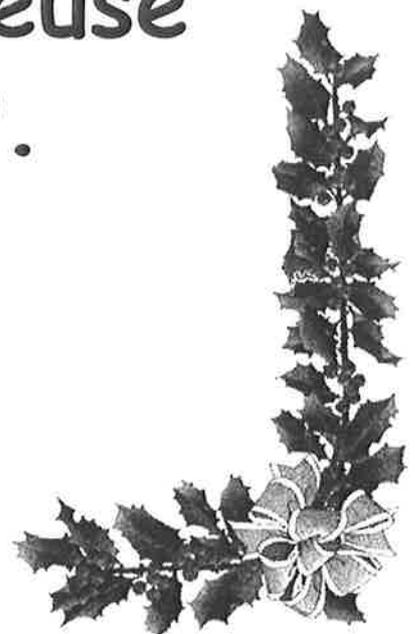
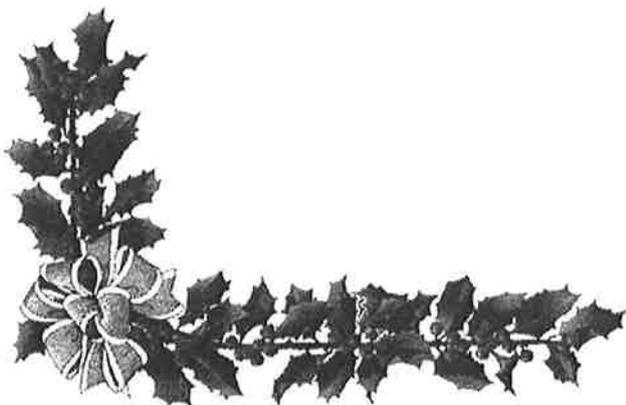
- Président d'honneur Michel Broigniez –
Président du MOROP
- Président Guy Bridoux 02 374 88 93
Coordinateur Ferro Flash
- Vice-Président Armand Thonet 02 734 99 71
- Trésorier Paul Marchal 02 354 14 14
- Secrétaire Eric Poussart
- Coordination réunions André H. + M.
- Bibliothèque et Web Jean-Pierre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



Les comités de nos
deux sections
expriment à tous
leurs membres et à
leur famille le
souhait de les voir
vivre une heureuse
année 2009.



Voyage GTF (mars 2008)

Texte et photos de Jean-Luc Franco

A la découverte du Cercle d'Etudes Ferroviaires Nord (France)



Ci-dessus :

*Le tram dans le contexte
industriel de Denain*



Ci-contre

*une locomotive
en voie de 60cm*

Lors du deuxième voyage GTF (mars 2008), consacré au tram de Valenciennes et à son extension vers Denain, il nous fut possible de découvrir le Cercle d'Etude Ferroviaire Nord.

Cette association s'est installée à Denain, dans l'emprise de l'ancienne remise des Chemins de Fer des Mines d'Anzin.

Elle a pour but de sauvegarder du matériel ferroviaire ayant circulé ou ayant été construit dans la région, de le restaurer et de le faire circuler, ainsi que de conserver des archives, avec, en vue, la création d'un musée des chemins de fer dans la région Nord – Pas de Calais.

Les membres du cercle se sont réunis à partir de 1980 ; de 1990 à 1994, ils ont assuré des circulations entre Denain et le site minier d'Arenberg. L'existence du Train Touristique du Hainaut fut éphémère, mais son retour en exploitation fait toujours partie des projets de l'association.

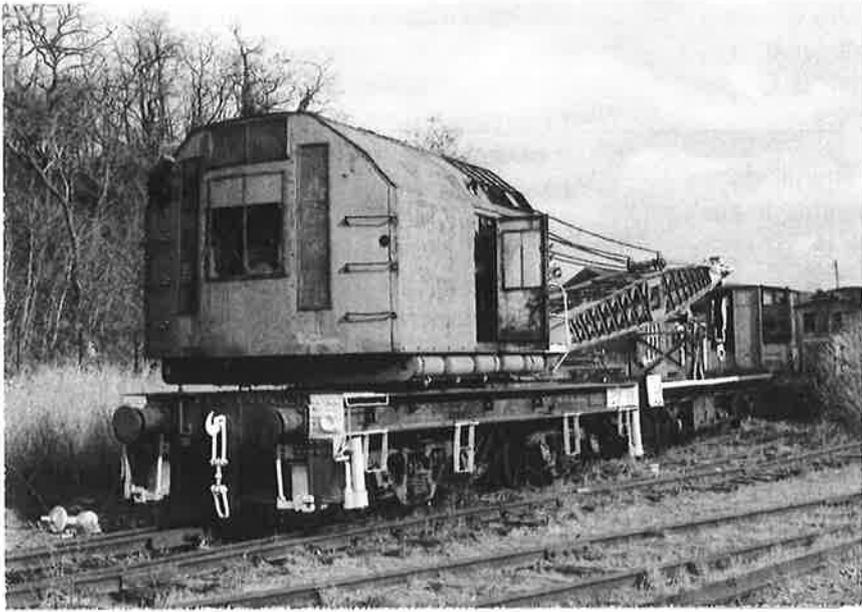
En attendant, l'association a rassemblé un imposant de matériel roulant, qu'il est malheureusement difficile de mettre réellement en valeur. Cependant, une visite s'impose, d'autant plus que les membres du Cercle sont particulièrement sympathiques.

L'adresse : rue de Turenne à Denain. Téléphone 0033 327293602

Ci-contre, ci-dessous et page suivante :

Matériel « exposé » à l'extérieur de la remise





A propos du Chemin de fer des Mines d'Anzin

Comprenant l'intérêt d'un transport par rail avec machine à vapeur, La Compagnie des Mines d'Anzin construisit une ligne entre Saint-Waast et Denain dès 1838, bien avant l'arrivée du « grand » chemin de fer à Valenciennes.

Les extensions suivirent rapidement :

- en 1841 : prolongation jusqu'à Abscon ;
- en 1848 jusqu'à Somain ; en 1874 jusqu'à Peruwelz.

Cette relation n'est pas seulement réservée aux marchandises ; des convois sont prévus aussi pour les voyageurs, notamment pour les mineurs. Elle sera

reprise dans l'indicateur SNCB comme ligne 92, mais elle ne survivra pas à l'agonie des charbonnages ; la dernière circulation entre Somain et Anzin ayant eu lieu en 1986.

Quant à la relation transfrontalière vers Peruwelz, elle apparaît toujours dans l'indicateur de 61/62, mais elle aurait cessé avant 1973.

Comme mentionné ci-avant, la remise, à Denain, est occupée par le cercle d'Histoire Ferroviaire Nord.

L'assiette de la voie est maintenant reprise par la ligne de tram Denain - Valenciennes, entre Saint-Waast-La-Haut et Denain.

Ci-dessous

Ligne 92 : indicateur SNCB hiver 1961/62

92		Péruwelz-Bon-Secours - Anzin - Somain										92		
E K		16 A	2 A	4 A	6 A	8 A	10 A	24 A	12 A	18 A				
	Mons 78 .....	..	5.06	8.01	..	..	..	..	..	17.39	..	..	..	..
0	Péruwelz-Bon-S.	4.25	6.12	9.00	..	..	15.52	..	..	18.44	..	..	..	..
8	Vieux-Condé	4.30	6.43	9.27	11.49	14.04	16.15	17.05	18.21	18.55	..	..	..	..
10	Condé	4.34	6.47	9.31	11.57	14.12	16.24	17.13	18.29					
11	Fresnes	4.38	6.51	9.34	12.00	14.16	16.28	17.16	18.32					
13	Escautpont (Mines)	4.43	6.56	9.38	12.04	14.20	16.32	17.20	18.36					
14	Thiers-la-Grange	4.48	7.01	9.44	12.09	14.25	16.38	17.25	18.41					
17	Bruay-s-l'Escaut	4.53	7.06	9.49	12.13	14.30	16.43	17.30	18.45					
18	Le Moulin	4.59	7.12	9.55	12.18	14.39	16.47	17.36	18.49					
20	Anzin	5.03	7.15	10.00	12.21	14.42	16.50	17.39	18.52					
21	St-Waast-la-Haut	5.09	7.21	10.08	12.27	14.48	16.56	17.45	18.58					
24	Hérin	5.18	7.31	10.19	12.40	15.00	17.09	17.57	19.06					
30	Denain (Mines)	5.24	7.37	10.25	12.45	15.06	17.15	18.03	19.11					
33	Escaudin	5.30	7.42	10.30	12.50	15.12	17.21	18.07	19.16					
36	Abscon	5.35	7.47	10.35	12.55	15.17	17.26	18.12	19.21					
39	Somain	A												
E K		1 A	27 A	3 A	5 A	7 A	9 A	11 A	13 A					
0	Somain	6.15	..	9.05	11.32	14.06	16.59	18.11	20.25					
4	Abscon	6.22	6.43	9.12	11.39	14.13	17.05	18.20	20.32					
7	Escaudin	6.27	6.49	9.17	11.44	14.18	17.10	18.25	20.37					
10	Denain (Mines)	6.33	6.55	9.24	11.50	14.24	17.15	18.31	20.42					
15	Hérin	6.42	7.04	9.33	11.59	14.33	17.24	18.42	20.51					
18	St-Waast-la-Haut	6.49	7.11	9.40	12.05	14.39	17.30	18.48	20.57					
19	Anzin	6.53	7.16	9.44	12.09	14.42	17.34	18.51	21.00					
21	Le Moulin	6.57	7.20	9.48	12.13	14.45	17.38	18.55	21.04					
23	Bruay-s-l'Escaut	7.01	7.24	9.54	12.17	14.49	17.42	18.59	21.08					
25	Thiers-la-Grange	7.08	7.31	10.00	12.23	14.55	17.48	19.05	21.14					
27	Escautpont (Mines)	7.12	7.35	10.03	12.26	14.58	17.52	19.08	21.17					
29	Fresnes	7.16	7.39	10.07	12.30	15.01	17.56	19.12	21.21					
30	Condé	7.20	7.43	10.11	12.34	15.05	18.00	19.16	21.25					
32	Vieux-Condé	7.58	7.47	10.15	12.38	15.19	18.11	19.20	21.29					
39	Péruwelz-Bon-S. A	8.09	..	..	..	15.30	18.22	..	..			
..	Mons 78	A	8.55	..	..	..	17.02	..	..			

◆ 24-27 Les bagages enregistrés ne sont pas admis.

◆ 24-27 Ingeschreven bagage niet toegelaten.

PRIOR

La plus grande
firme belge
de pronostics sur
matches de football

Visite au musée canadien du chemin de fer, le 21/06/2008

Texte et photos par Jacques Nicaise

Lors de notre dernier voyage au Canada, débuté à Montréal, j'ai eu l'occasion de visiter le musée ferroviaire canadien situé à St. Constant dans la grande banlieue de cette ville, la deuxième en importance de ce vaste pays.

La carte du site extérieur montre les principaux points d'intérêt de ce musée dont le pavillon principal comprend douze voies sur lesquelles est exposé l'ensemble du matériel roulant préservé. Cela va du « tram-traineau » à la Buick 1938 destinée à l'inspection des voies.

Parmi le matériel qui retient particulièrement notre attention figure un tram « promenade », une HL Mallard « Sir H.N. Gresley » ayant tracté le « Flying Scotsman », une autre HL type 232 « Royal Hudson », ayant tracté le train de Georges VI lors de sa visite en 1938.

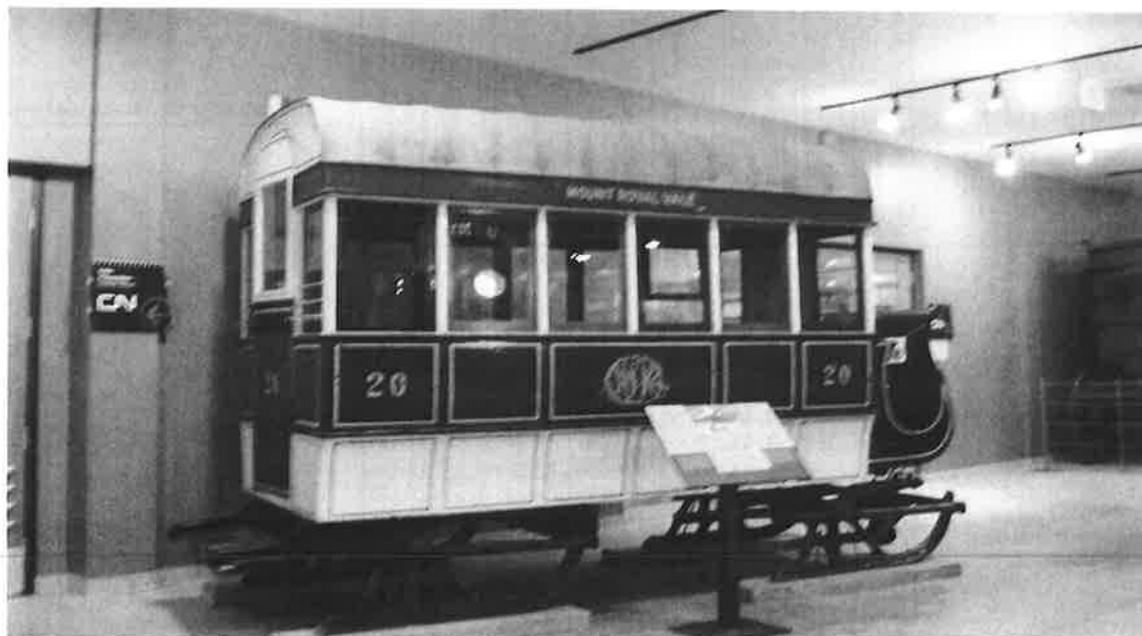
Présenté, mais non illustré ici, un train-école avec une voiture divisée en deux parties : une salle de classe équipée de huit bancs et du matériel didactique, et

une seconde salle destinée au logement de l'instituteur et de sa famille. Ce train était destiné à stationner une semaine dans une localité, et déplacé ensuite pour prodiguer ailleurs un enseignement de base.

L'ensemble est complété d'un pavillon consacré à une réserve de matériel, un autre abritant un atelier non accessible au public, un petit tram faisant le tour du site avec arrêts à la demande aux endroits intéressants.

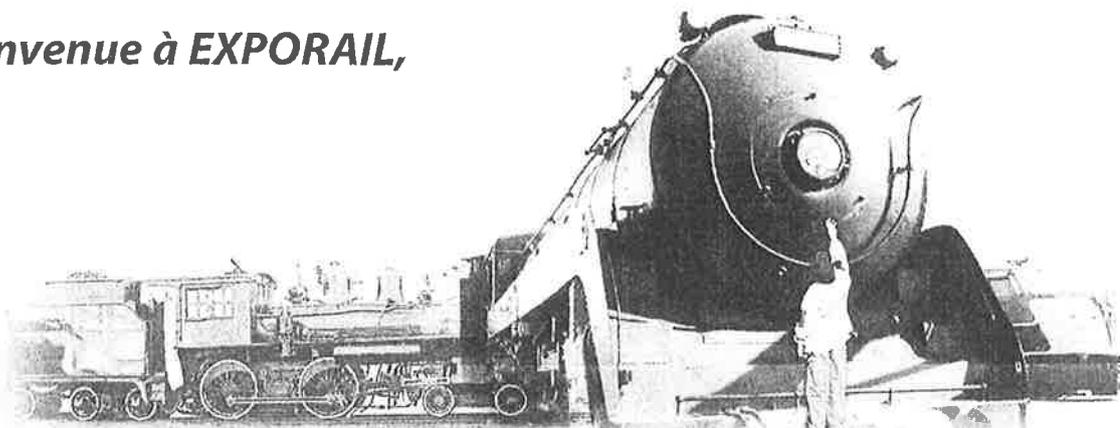
Le pavillon principal comporte également une salle de projection équipée en IMAX où l'on présentait des extraits d'un film sur les montagnes rocheuses qui sera achevé l'an prochain : avis aux futurs visiteurs du musée !

Pour vous faire rêver, je joins à ces notes un extrait du carnet horaire de Via Rail reprenant le trajet Vancouver-Toronto, lequel avec son prolongement vers Montréal, totalise plus de 5000 km., Effectué en 1997, la relation de ce voyage a fait, en son temps, l'objet d'une de nos réunions du vendredi.



Tram "traineau" à traction chevaline

Bienvenue à EXPORAIL,



EXPORAIL

Carte du site extérieur

LÉGENDE DES LIEUX

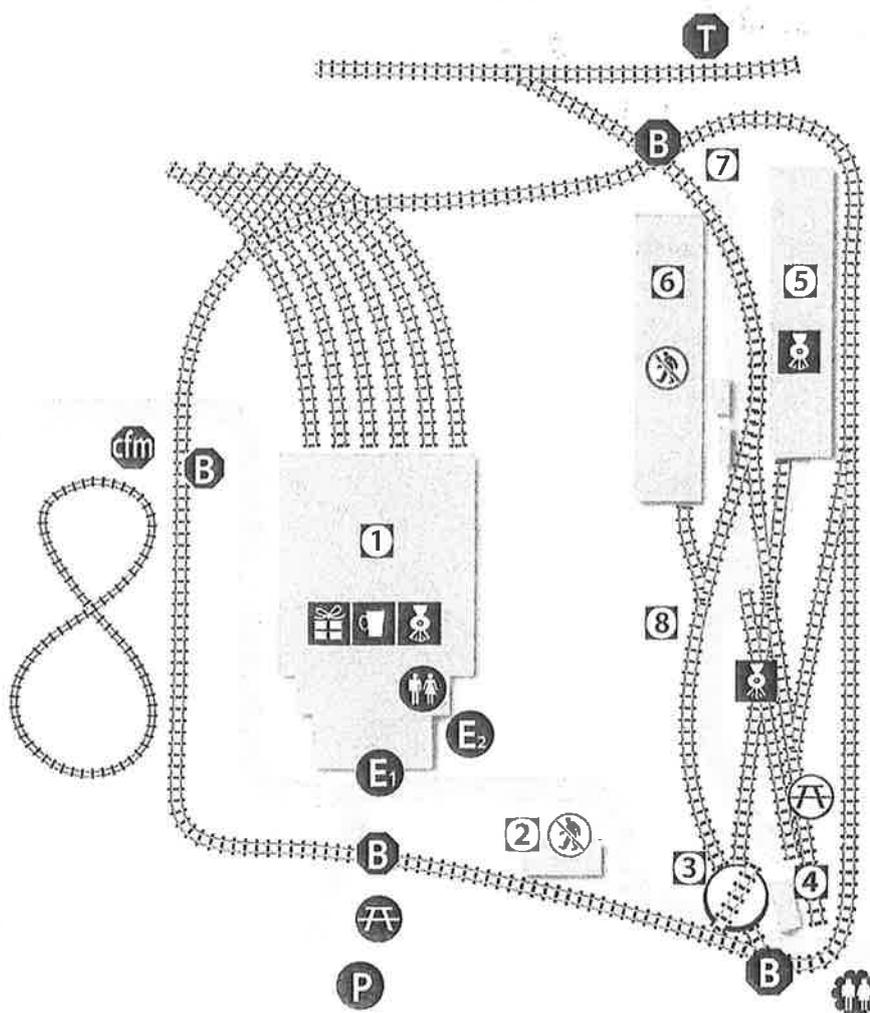
- ① Pavillon principal
- ② Atelier de restauration
- ③ Pont tournant
- ④ Édifice Hays
- ⑤ Réserve ouverte des véhicules ferroviaires
- ⑥ Réserve fermée
- ⑦ Gare Barrington et jardin
- ⑧ Cour de triage

LÉGENDE DES SERVICES

- P Stationnement du Musée
- E Entrée principale
- E₂ Entrée des groupes
- Boutique du Musée
- Café «Le Tramway»
- Expositions
- Toilettes
- Toilettes saisonnières
- Aire de pique-nique
- Wagon de pique-nique

LÉGENDE DES BALADES

- B Arrêt de tramway
- T Arrêt du train de passager
- cfm Point de départ du chemin de fer miniature



BALADES QUOTIDIENNES - saison estivale

(L'horaire d'opération des balades peut être modifié ou annulé en tout temps sans préavis.)

Tramway : Lundi au dimanche de 10h30 à 12h et de 13h à 17h

Chemin de fer miniature : Lundi au dimanche de 11h à 12h et de 13h à 17h

Train de passagers : Dimanche de 13h à 17h



Ci-contre :

Une loco anglaise, la mallard de Sir A. Gresley

Ci-dessous (centre)

Buick 1938 destinée à l'inspection des voies

Ci-dessous (bas)

Tram promenade ayant circulé à Montréal : les banquettes font face à l'avant et le tablier est incliné

Page de droite (haut)

La "royal Hudson" type 232 ayant tracté le train de Georges VI lors de sa visite au Canada en 1938





Western Canada

VANCOUVER • JASPER •

TRAIN	KM	2	
NAME / NOM		Canadian / Canadien	
DAYS / JOURS		2,5,7	
Vancouver, BC PT / HP (Pacific Central Station / Gare Centrale du Pacifique)	0	DP	1730
Mission	42 61	↓	1915
Agassiz	42 106		1952
Katz	42 128		2010
North Bend	42 201		2130
Ashcroft (CN Station / Gare CN)	42 349		2357
Kamloops North	428	AR	0150
		DP	0225
Clearwater	42 543	↓	0414
Blue River	42 652		0608
Valemount, BC PT / HP	42 745	AR	0749
Jasper, AB MT / HR	866	DP	1100
		AR	1220
Hinton	42 948	↓	1335
Edson	42 1036		1438
Evansburg	42 1135		1550
Edmonton	1245		1730
		DP	1820
Viking	42 1377	↓	2000
Wainwright, AB MT / HR	42 1449		2045
Unity, SK CT / HC	42 1581	↓	2302
Biggar	1674		0030
Saskatoon	1764	AR	0145
		DP	0210
Watrous	42 1864	↓	0323
Melville, SK	2072		0550
Rivers, MB	42 2293	↓	0823
Brandon North	42 2316		0835
Portage la Prairie	42 2434	↓	0956
Winnipeg, MB CT / HC	2523		AR	1120

42 Stops on request with a 48-hour advance notice.
Arrête sur demande avec préavis d'au moins 48 heures.

* Sudbury Jct., ON is 10 km from Sudbury, ON. No shuttle service.
Sudbury Jct., ON à 10 km de Sudbury, ON. Aucun service de navette.

40

Ouest du Canada

WINNIPEG • TORONTO

TRAIN	KM	2		
NAME / NOM		Canadian / Canadien		
DAYS / JOURS		4,7,2		
Winnipeg, MB CT / HC	2523	DP	1225	
Elma	42 2612	↓	1327	
Brereton Lake	42 2640		1346	
Ophir	42 2660		1402	
Winnitoba, MB	42 2665		1407	
Rice Lake, ON	42 2670		1413	
Copeland's Landing	42 2678		1423	
Malachi	42 2682		1426	
Ottermere	42 2686		1431	
Minaki	42 2708		1449	
Redditt	42 2731		1511	
Farlane	42 2748		1528	
Canyon	42 2784		1607	
Red Lake Road	42 2814		1633	
Richan	42 2845		1707	
Sioux Lookout	2929		AR	1835
		DP	1855	
Savant Lake	42 3026	↓	2017	
Flindt Landing	42 3045		2028	
Allanwater Bridge	42 3065		2042	
Collins CT / HC	42 3118		2129	
Armstrong ET / HE	42 3152		2305	
Mud River	42 3193		2341	
Ferland	42 3201		2350	
Auden	42 3244		0024	
Nakina	42 3333		0124	
Longlac	42 3362		0159	
Caramat	42 3420		0231	
Hillsport	42 3477		0319	
Hornepayne	3545		AR	0430
			DP	0505
Oba	42 3607		↓	0558
Elsas	42 3727	0732		
Foleyet	42 3783	0819		
Gogama	42 3883	0944		
Westree	42 3919	1014		
Ruel	42 3939	1037		
Felix	42 3945	1041		
McKee's Camp	42 3972	1057		
Laforest	42 3993	1111		
Capreol	4022	AR		1230
		DP		1255
Sudbury Jct.*	42 4044	↓		1321
Parry Sound (CN station / Gare CN)	42 4225			1617
Washago	42 4323	↓		1749
Toronto, ON ET / HE (Union Station / Gare Union)	4466			AR	2000

41

Section de Bruxelles**Calendrier provisoire des réunions en 2009**

Janvier	Mai	Septembre
Mercredi 7 Samedi 10 (¹) Mercredi 14 Vendredi 16 (A.G.) Mercredi 21 Mercredi 28 Samedi 31	Mercredi 6 Samedi 9 (¹) Mercredi 13 Vendredi 15 Mercredi 20 Mercredi 27 Samedi 30	Mercredi 2 Mercredi 9 Samedi 12 (¹) Mercredi 16 Vendredi 18 Mercredi 23 Samedi 26 Mercredi 30
Février	Juin	Octobre
Mercredi 4 Mercredi 11 Samedi 14 (¹) Mercredi 18 Vendredi 20 Mercredi 25 Samedi 28	Mercredi 3 Mercredi 10 Samedi 13 (¹) Mercredi 17 Vendredi 19 Mercredi 24 Samedi 27	Mercredi 7 Samedi 10 (¹) Mercredi 14 Vendredi 16 Mercredi 21 Mercredi 28 Samedi 31
Mars	Juillet	Novembre
Mercredi 4 Mercredi 11 Samedi 14 (¹) Mercredi 18 Vendredi 20 Mercredi 25 Samedi 28	Mercredi 1 Mercredi 8 Samedi 11 (¹) Mercredi 15 Mercredi 22 Samedi 25 Mercredi 29	Mercredi 4 Mercredi 11 Samedi 14 (¹) Mercredi 18 Vendredi 20 Mercredi 25 Samedi 28
Avril	Août	Décembre
Mercredi 1 Mercredi 8 Samedi 11 (¹) Mercredi 15 Vendredi 17 Mercredi 22 Samedi 25 Mercredi 29	Mercredi 5 Samedi 8 (¹) Mercredi 12 Mercredi 19 Mercredi 26 Samedi 29	Mercredi 2 Mercredi 9 Samedi 12 (¹) Mercredi 16 Vendredi 18 Mercredi 23 Samedi 26 Mercredi 30

Programme soumis à l'approbation de l'A.G. du 16 janvier.

(¹) : réunions de travail soumises à confirmation le mercredi précédent.

Référendum auprès des membres bruxellois

par Paul Marchal

Durant le second semestre 2007, nous avons organisé un référendum auprès de nos membres bruxellois. Deux tiers d'entre eux se sont exprimés. Il portait sur la découverte de l'existence du CFC, sur les préférences en matière de modélisme ferroviaire, sur les opinions concernant l'infrastructure, les activités et le périodique du cercle, et sur les aspirations concernant l'évolution future.

Nous sommes

- 45 % à avoir découvert le CFC lors d'une exposition où celui-ci était présent avec un réseau de démonstration,
- 37 % à l'avoir découvert par relation avec l'un de nos membres,
- 18 % par un périodique ou par un canal qui se perd dans les brumes de notre mémoire.

Ceci montre à quel point le fait que nous participions activement à une *exposition* est important pour faire de nouvelles recrues.

Nous sommes

- 63 % à préférer le H0 2 rails continu,
- 30 % le H0 3 rails alternatif,
- 7 % un autre écartement.

A propos des échelles pratiquées :

- le H0 2 rails recueille 85 %,
- le H0 3 rails 56 %, le N 26%,
- le H0m 19 %,
- et les autres échelles 14 %, soit un total de 200 % ; en moyenne nous pratiquons donc deux échelles.

Ceci montre que si nous envisageons de développer une nouvelle échelle, c'est au *N* que nous devrions nous intéresser.

A propos du mode de commande, seuls 20% manifestent un intérêt pour la commande numérique ; cette proportion est plus importante en H0 3 rails (49%) qu'en H0 2 rails (8%).

Ceci montre que les tenants de *l'analogique en 3 rails* sont loin d'avoir disparus, ce que ne traduit pas la seule réunion mensuelle qui leur est dévolue.

40 % des 93% qui préfèrent le H0 ont un réseau à leur domicile ; certains d'entre eux sont disposés à

recevoir des visiteurs ; il s'agit, par importance décroissante de la superficie totale, pour le H0 2 rails, de Claude B., de Jacques N., de Paul S. et de Marc H., pour le H0 3 rails, de Jean-Pierre V., de Patrick G. et de Damien M., et pour le H0 3 rails mais continu, de Raymond L..

En matière de type de transport, la préférence pour les convois de marchandises atteint 54 % contre 46 % pour les services de voyageurs.

Si l'on considère le mode de traction, moins de surprise dans les choix exprimés :

- 49 % pour les HL,
- 23 % pour les HLE,
- 15 % pour les HLD
- et un solde de 13 % pour les AM et les AR.

Le type de trafic ne donne pas lieu à des préférences très marquées si ce n'est que nous affectionnons plus le «local» que l'«international».

Notre matériel roulant est

- belge à 47 %,
- allemand à 23 %,
- français à 9%
- et d'une autre nationalité pour les 21 % restants.

En matière d'époque, nous privilégions

- la III (1945-1970) à 46 %,
- la IV (1970-1990) à 27 %,
- la II (1925-1945) à 14 %,
- la I (jusqu'à 1925) à 9 %
- et la V (depuis 1990) à 4 %.

Dans le domaine du décor de réseau,

- un environnement de collines recueille 49 % d'opinion favorable,
- une zone de plaine 38 %
- et une région montagneuse 13 % ;
- nous sommes 47 % à privilégier un environnement rural,
- 32% une zone urbaine et 21 % une région industrielle.

Ceci montre que les tenants du *rural* sont plus de deux fois plus nombreux que ceux de l'industriel, ce

que ne traduit pas le *décor du 2 rails*.

Nous sommes

- 37 % à être abonnés à 2 ou plus de 2 périodiques de modélisme et/ou de matériel ferroviaire,
- 37 % à être abonné à 1 périodique
- et 26 % à ne pas souscrire d'abonnement.

Les périodiques que nous retenons sont, par ordre d'importance décroissant : TMM, En Ligne et Loco-Revue.

En ce qui concerne l'infrastructure de notre cercle dans la gare de Schaerbeek :

- les utilisateurs du réseau H0 2 rails considèrent à 83 % qu'il est suffisant pour les convois de marchandises ; 17 % sont d'avis qu'il manque une gare de formation.
- Pour les services de voyageurs, nous sommes 57 % à estimer le réseau suffisant ; les 43 % restants considèrent qu'il manque une *gare de destination*, une *gare de passage avec arrêt* et, peut-être, une gare de formation.
- Les utilisateurs du réseau H0 3 rails considèrent à 75 % qu'il est suffisant pour les convois de marchandises ; 25 % sont d'avis qu'il manque une gare de destination.
- Pour les services de voyageurs, nous sommes 67 % à estimer le réseau suffisant ; les 33 % restants considèrent qu'il manque une *gare de destination*.

En ce qui concerne les réunions mensuelles du vendredi, notre ami Michel L. et Jean-Claude R., tous deux du C.F.R. (Rixensart) ont reçu la cote de 9/10; nos membres André Dupont et André Dupond, 8/10; notre président, avec 6/10, a été pénalisé par l'aspect trop technique de son intervention mais sa « minute d'actualité » en début de chaque réunion est appréciée par une large majorité.

Notre périodique Ferro-Flash reçoit une bonne cote (8/10) en ce qui concerne les rubriques « *agenda* », « *nouvelles du Centre et de Bruxelles* » et « *divers* » (*photos des améliorations apportées aux réseaux* et tribune libre de Paul S. par exemple) ; la rubrique « *document, dossier, histoire, rétro rail* » reçoit un 7/10 ; la rubrique « *modélisme* » qui regroupe Morop, Nürnberg et Fébelrail n'est appréciée qu'à 5/10 ; un membre sur deux la considère comme inutile sous la forme actuelle et souhaite y voir un article consacré à une technique de modélisme proprement dit.

Sur nos aspirations concernant l'évolution future, il y a lieu de distinguer celles qui découlent implicitement de l'expression de nos préférences et avis de celles

que nous avons exprimées explicitement.

Celles qui découlent des préférences et avis ont déjà été détaillées :

- *participation aux expositions*,
- *réseau N*,
- *réunions 3 rails analogique*,
- *décor 2 rails plus rural*,
- *gare de destination et gare avec arrêt 2 rails, gare de destination 3 rails (allongement de l'existante ?)*,
- *allègement du Ferro-Flash*.

Nous avons exprimé explicitement un certain nombre d'aspirations concernant l'évolution future ; celles-ci sont triées par ordre d'importance :

- 74% d'entre nous souhaitent *visiter d'autres cercles en dehors des portes ouvertes organisées*, une légère majorité se prononçant pour la possibilité d'y faire rouler notre matériel personnel;
- 59% désirent améliorer leur compétence dans un ou plusieurs domaines du modélisme soit par un *article publié dans le FF*, soit par un *atelier du samedi après-midi* (30% en électricité, 22% en électronique, 22% en entretien du matériel roulant, 15% en création de paysage et de bâtiment, 7% en pose et raccordement de voie et d'aiguille et 7% en commande numérique); mais les candidats qui envisageraient éventuellement d'écrire ou d'animer ne représentent que 26% d'entre nous;
- 52 % se déclarent favorables à l'idée que notre cercle souscrive *un abonnement à TMM et/ou à Loco-Revue*;
- 19 % souhaitent que notre situation s'améliore en ce qui concerne les *toilettes, l'eau courante et le chauffage* tout en étant conscients de l'impossibilité d'une solution dans un délai rapproché;
- 11% souhaitent l'installation d'une *commande numérique sur une partie du 2 rails*;
- 7% suggèrent que nous fassions de la *publicité à Woluwé, à Vilvoorde et chez nos fournisseurs* sous forme d'une feuille A4 mise à disposition des visiteurs et/ou clients;
- 7 % d'entre nous, en général les plus âgés, déclarent qu'ils viendraient plus régulièrement, ou qu'ils viendraient tout simplement si nous étions *ouverts tous les samedis après-midi*.

Je remercie ceux d'entre nous qui ont consacré entre 9 et 35 minutes à répondre le mieux possible aux questions posées ; je demande à ceux qui n'ont pas eu l'occasion

de répondre d'excuser mon manque de persévérance dans mes tentatives d'entrer en contact avec eux dans un moment de disponibilité ; j'invite chacun à me pardonner les questions mal formulées, ou tout simplement inutiles parce que ne pouvant déboucher sur aucune conclusion intéressante pour notre avenir commun. Je termine en soulignant combien nos réponses aux

différentes questions ont été positives, traduisant en cela notre haut niveau de satisfaction pour les différents aspects de notre cercle. Les remarques émises l'ont été de manière constructive et ne mettent pas en cause les efforts réalisés par nos différents responsables sans le travail desquels ce niveau de satisfaction général ne serait pas ce qu'il est.

A propos du Ferro-Flash

Ce numéro 255 est peut-être le dernier que vous recevrez sous cette forme : l'équipe rédactionnelle qui l'a pris en charge il y a 15 années, avec le n° 163, et principalement le soussigné, souhaite un relais difficile à concrétiser.

Les contraintes de la préparation de cette publication, évoquées lors d'une récente réunion du comité de la section de Bruxelles, ont fait l'objet d'une large discussion. La conclusion de l'échange de vues fut, à une large majorité, qu'il faut poursuivre l'édition d'un journal de club tant comme organe de liaison avec les membres qui ne peuvent assister régulièrement à nos réunions, que pour les informations pratiques qu'elle diffuse, tel l'agenda. Au-delà de ces bonnes paroles, aucune proposition concrète de contribution ou d'assistance n'a été formulée.

Comme il est exclu que je continue à consacrer seul à cette tâche le temps très important qu'elle requiert, le problème sera mis à l'ordre du jour de la prochaine A.G. qui prendra la décision qu'elle estimera la meilleure.

Pour être clair, l'édition d'un F.F. commence par la collecte d'articles ou la rédaction de textes à publier, parfois la frappe, souvent la mise en forme et/ou la correction des contributions reçues, (j'avoue être maniaque en ce qui concerne l'orthographe et les tournures de phrases!) le choix des illustrations, de leur format, de leur légende, leur reproduction sous la forme voulue, une moyenne de trois rencontres avec Camille qui assure avec persévérance la mise en page, avec pour conséquence l'adaptation du format de l'une ou l'autre illustration, et la recherche de compléments photographiques ou autres pour compléter certaines pages, un tirage provisoire à relire pour traquer les fautes de frappe ou de ponctuation qui auraient échappé en première lecture (il y en a plus qu'on ne l'imagine), la confection de l'agenda très consommatrice de temps, l'édition définitive, la découpe et le collage des illustrations hors texte, les corrections ultimes éventuellement nécessaires, une moyenne de trois visites chez l'imprimeur, et enfin la préparation de l'expédition, le collage des étiquettes et la visite à

la poste pour l'envoi sous le régime dont nous bénéficions (conditions de poids, de nombre, etc.).

Un partage des tâches est évidemment envisageable, un traitement des documents faisant plus appel à l'informatique serait sans doute avantageux, sans doute y a-t-il d'autres bonnes idées à considérer, comme l'on dit « yaka », à vous la parole.

Section de Bruxelles l'A.G. 2009

Suivant les usages, notre A.G. se déroulera le vendredi 16 janvier.

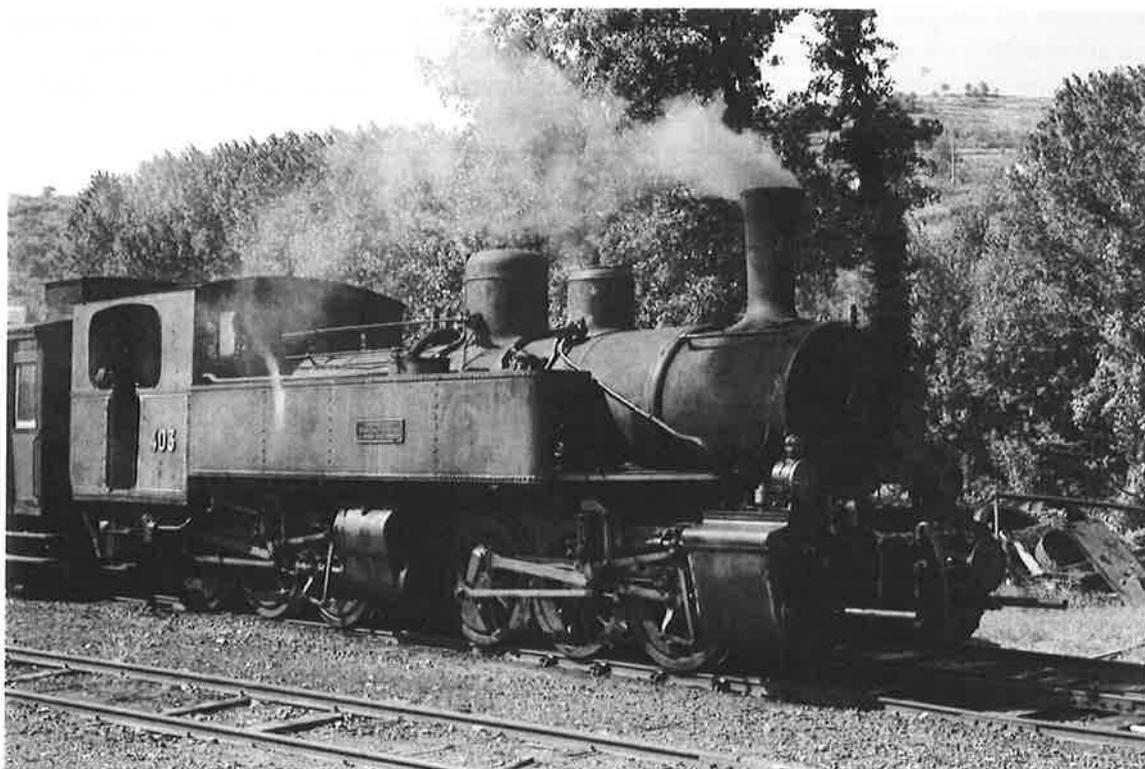
Sur le plan statutaire, c'est le mandat du Président qui vient à expiration en cette fin d'année. Pour mémoire ce mandat, comme celui des autres membres du comité restreint, est de deux ans. J'ai déjà déclaré en 2005 et en 2007 que la succession était ouverte, et j'ai rappelé lors de la dernière séance du comité mon souci de n'être pas considéré comme un président à vie, ainsi que l'intérêt qu'il y aurait à rajeunir la direction du club pour y introduire des idées neuves. Les mandats de durée indéterminée ne sont plus dans l'air du temps !.

Parallèlement les autres fonctions exercées au sein du comité élargi doivent être confirmées ou renouvelées. Si tu te sens l'envie d'assumer l'une de ces fonctions, ou d'aider le club à oeuvrer plus efficacement, fais nous parvenir ta candidature dans les plus brefs délais en précisant tes domaines d'intérêt.

En dehors de ces aspects statutaires, et des points inhérents à toute A.G., il y aura à l'agenda le problème du Ferro-Flash exposé par ailleurs dans ce numéro.

Il y aura enfin, et c'est essentiel, la parole donnée aux membres pour exprimer leurs questions et leurs attentes, c'est pourquoi nous espérons vous voir nombreux à cette séance qui orientera notre activité en 2009.

Guy Bridoux

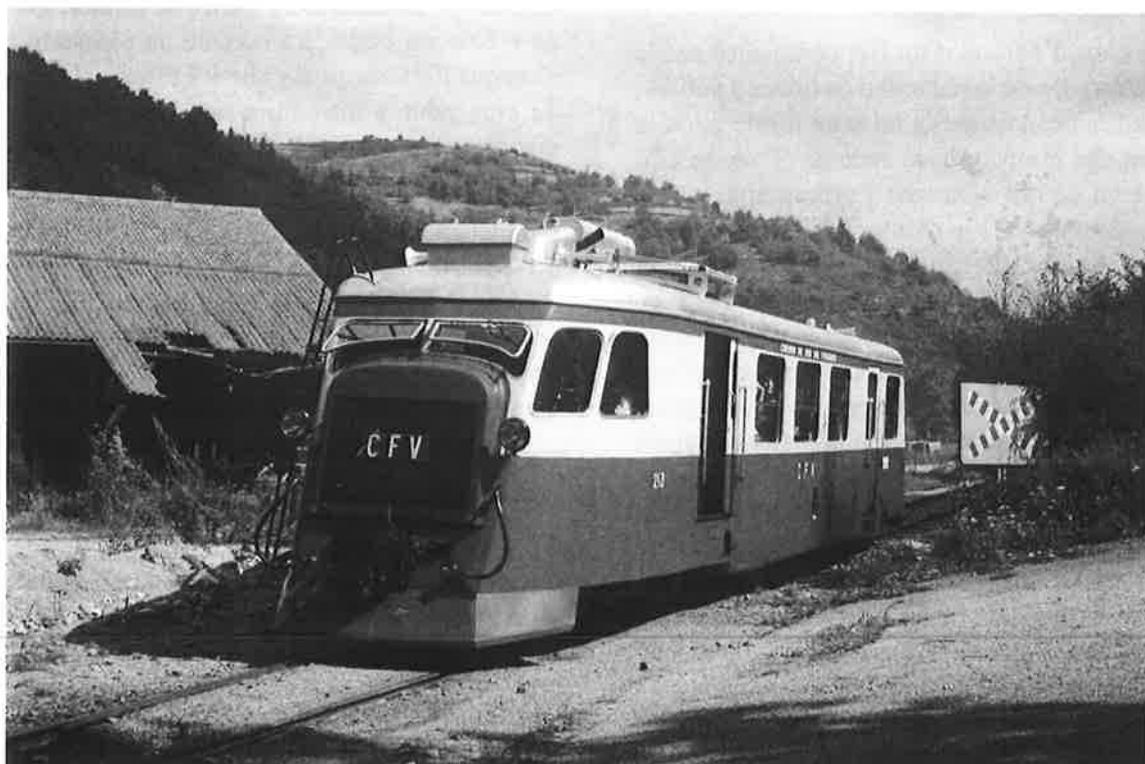


Pour compléter l'hommage au Mastro rendu par notre invité Michel Liégeois, lors de la réunion mensuelle du 21 novembre 2008 à FSR, voici quelques photos du CFV à son heure de gloire

Ci-dessus : la 403 prête au départ en gare de Lamastre – 01/09/1984 – photo G. B.

Ci-dessous : l'autorail Billard 213 à l'entrée de Lamastre ; il a assuré un service voyageur quotidien jusqu'à la fermeture de la ligne en avril 2008 – 26/08/1995 – photo G. B.

Page 17 : la rame approche de Lamastre – 26/08/1995 – photo G. B.





Propos

Commentaires sur le rôle des moyens de transports dans le développement de la pollution mondiale (2^e suite)

par Paul Steckelmacher

Vous allez prendre connaissance du troisième article concernant la pollution due en ordre principal aux moyens de transport.

Je vous rappelle que le premier article traitait de la période commençant au début de l'humanité et se terminant au début du Moyen Age. Il n'y avait pas trace de pollution de l'atmosphère mais par contre il y avait une destruction de la nature et des cultures par le passage des armées à travers champs et des naufrages et actes de piraterie en ce qui concernait les transports par eau.

Le deuxième article traitait ce problème du début du Moyen-Age jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. C'est à ce moment que l'on découvre la machine à vapeur. Cette découverte constitue un grand tournant dans l'histoire économique du monde.

Le troisième article traitera de la période allant de la fin du XVIII^e siècle à nos jours. Il sera le témoin du développement de la métallurgie et des moyens de transport avec ce qui entraînera une pollution importante non seulement de l'atmosphère mais surtout de la nature.

Vers les années 1780, et presque simultanément, la machine à vapeur est inventée dans trois pays. Il s'agit de l'Angleterre avec Fulton qui construisit la première machine à vapeur et Stephenson qui devint le premier constructeur d'une locomotive. La France suivit avec notamment Denis Papin et enfin les pays allemands qui ne seront unifiés qu'en 1870. Les centres industriels commencèrent à se développer avec en corrélation, le charroi minier qui augmenta en importance.

Jusque là, les wagonnets sortaient le charbon des mines. Ils étaient poussés par des hommes (et souvent des femmes) puis étaient tirés par des chevaux pour amener le combustible vers les lieux d'embarquement fluviaux ou directement vers les usines métallurgiques. Certaines voies industrielles servaient au transport de matériaux de construction dont notamment d'énormes blocs pesant souvent plus d'une tonne.

Stephenson, en Angleterre, imagina un chariot sur lequel il monta une machine à vapeur avec un système de transmission direct vers les roues. Cette locomotive était bien plus puissante que la traction chevaline. Ce système permit de tirer des rames de wagonnets plus nombreux et aussi plus lourds. C'était donc tout profit pour les propriétaires des mines.

L'industrie se développa d'abord en Angleterre puis en France et dans les pays allemands. Les États-Unis d'Amérique suivirent bientôt. Ce développement s'accompagna de l'émission importante de fumées qui obscurcirent le ciel et diminuèrent en conséquence l'ensoleillement local.

L'industrialisation se poursuivit et plusieurs régions furent ainsi touchées. Dans la mesure du possible, les industries s'installèrent près des mines ce qui réduisit l'obligation d'utiliser des rames ferroviaires pour le transport du charbon. Toutefois, le minerai devait être amené vers les usines et les produits finis être transportés vers les lieux de « consommation » et d'embarquement sur des chalands.

Si les premières voies ferrées furent installées dans les mines et leurs alentours, on assista bientôt à leur développement. Les wagonnets se transformèrent en wagons pour le transport plus lointain du charbon, du minerai et des produits finis. On vit apparaître des locomotives à vapeur de plus en plus puissantes en remplacement des « petites machines à vapeur » ayant servi à la traction des wagonnets miniers du début.

Les usines et les moyens de transport participèrent à l'augmentation des fumées restant en suspension. La qualité de l'air respiré se dégradait de plus en plus. On ne parlait pas encore de pollution de l'air et d'augmentation du CO₂. On se demandait seulement

pourquoi il y avait plus de cas d'affections bronchiques et surtout de tuberculose dans certaines régions industrialisées. On envoya les enfants atteints en cure d'air à la campagne ou en montagne. On ne savait que faire des adultes atteints et nous arrivons ainsi à la fin du XIXe siècle. Le début du XXe siècle voit un développement maximal du nombre d'ouvriers occupés dans l'industrie surtout métallurgique. Le nombre de lignes de chemins de fer et surtout le trafic ont augmenté parallèlement.

Un de nos grands peintres wallons, Pierre Polus dit de Châtelet a reproduit l'atmosphère enfumée et sombre des zones industrielles de la Sambre. Dire que des gens devaient vivre dans une telle ambiance.

Jusqu'au début du XXe siècle le transport routier et fluvial avec traction encore hippomobile et très souvent humaine avec majorité de femmes, ne participait pas au développement de la pollution. Ce n'est que lorsque, Diesel et Benz ont inventé le moteur alimenté par des dérivés du pétrole (essence ou diesel) que l'on a assisté à l'augmentation des trafics routier et fluvial.

Au début du XXe siècle, le chemin de fer est développé au maximum mais il est toujours à vapeur, tant en ce qui concerne les grandes lignes que les lignes locales et les transports citadins. Les lignes de tramway et les métros commencent à voir le jour mais la traction se fait à la vapeur. Il en résulte une pollution citadine de plus en plus importante.

On expérimente sans beaucoup de succès une locomotive électrique à batteries sur le réseau du PLM en France.

Après la première guerre mondiale, le moteur à essence ou au diesel se développe. Il est nettement moins cher que le moteur à vapeur et d'autre part son utilisation est aussi plus avantageuse. Le transport par route des marchandises d'abord puis des passagers est très modulable et permet de faire du porte à porte ce qui n'est certainement pas le cas du chemin de fer qui doit se contenter d'une activité sur les grandes et moyennes lignes avec complément d'une circulation routière. Les petites lignes dites locales disparaissent progressivement à partir de la première guerre mondiale.

Malheureusement, comme tous les combustibles non renouvelables, les dérivés du pétrole sont aussi, sinon plus, polluants. Ils sont d'autant plus polluants, que les transports par route se multiplient par un coefficient relativement important en ce qui concerne les marchandises et les personnes.

Le transport routier devient si important après la seconde guerre mondiale que l'on doit développer les

routes par la construction intensive d'autoroutes à deux, trois et quatre bandes. Les transports internationaux voient le jour. Malheureusement pour la pollution qui est importante, le transport routier est modulable et reste moins cher que le transport par rail. Toutefois, c'est presque le seul moyen de transport qui permet le porte à porte.

A partir des années cinquante, les sociétés d'exploitation ferroviaire remplacent progressivement la traction à vapeur par des locomotives diesel, diesel-électrique, puis électrique. Les deux premières ont un moteur à combustion au diesel. Si la première est mue par son moteur comme un camion, la deuxième est la source d'énergie pour fournir du courant à un moteur électrique. Toutes les deux sont la source d'une pollution relativement importante mais nettement moindre que celle produite par le charroi routier. En effet, chaque camion transporte une charge de 25 à 30 tonnes au maximum tandis que la locomotive tire des rames de 30 à 40 wagons chargés chacun de la même charge que celle d'un seul camion. On peut donc en déduire que la pollution produite par le charroi routier est environ 40 fois plus importante que celle du transport par rail. Puisque les deux modes de transport ont leurs indications propres, il serait intéressant de mélanger les deux systèmes pour les longues distances trans-continentales par le ferroutage par exemple où les camions ou les remorques sont transportés sur des wagons spéciaux en longues rames tractées par des locomotives parfois en unités multiples. Les camions ne seraient alors utilisés que pour amener les marchandises des lieux de production ou de stockage vers les gares de départ et des gares d'arrivée vers les lieux d'utilisation. Le ferroutage permettrait d'écartier des routes les camions, source importante de pollution. Le ferroutage déjà utilisé en Suisse et en Autriche pour la traversée des Alpes, pourrait être généralisé en Europe pour autant que nos politiques y réfléchissent positivement.

La traction électrique remplace avantageusement celle du moteur à combustion au point de vue de la pollution due à la circulation des trains. Il existe un problème de taille en ce qui concerne la fragilité inhérente aux caténaires. Dans ce cas d'espèce, c'est le mode de production de l'électricité qui est responsable de la pollution. En effet, si des centrales sont souvent hydroélectriques, beaucoup fonctionnent encore au charbon ou au diesel avec le problème de l'augmentation du CO dans l'air. N'oublions pas les centrales nucléaires presque pas polluantes par elle-même si ce n'est la température de l'eau servant au refroidissement du système. Cette eau assez chaude est rejetée vers les cours d'eau dont la température peut augmenter avec destruction de la flore et de la faune. Deux autres problèmes sont l'extraction et le

stockage des déchets dont on ne sait que faire étant donnée leur longue vie.

N'oublions pas les voies fluviales améliorées par d'importants travaux de génie civil parcourue par des péniches de plus en plus grandes, chargées de marchandises volumineuses telles les matériaux de construction (sable et ciment par exemple) ou des éléments de montages métalliques. Toutes ces marchandises ne demandent pas des transports à vitesse importante. Par ailleurs, les péniches peuvent avoir un poids de 1.350 tonnes avec un seul moteur ce qui correspond à pas mal de rames ferroviaires et surtout de camions. Sur le Rhin, on voit des systèmes de barges au nombre de 6 à 8 entourant un remorqueur. Ce mode de transport voit son utilisation augmenter ces temps-ci.

Une cause importante de pollution est due au transport aérien. Les moteurs carburent au kérosène dont les déchets après combustion restent en suspension dans l'air. Si le transport par air est nécessaire pour certains tant pour les personnes que pour certaines marchandises dont la réception est souvent urgente, je ne vois pas pourquoi nous consommons en grande quantité des fruits et des légumes en dehors de nos saisons de production. Je pense aux fraises, aux cerises et aux asperges qui nous parviennent par des avions souvent anciens avec une pollution au kérosène et une pollution acoustique. Ces transports se font la plupart du temps de nuit. Ces deux modes de pollution sont à prendre en considération tellement ils sont parfois importants.

En dernier lieu, y a-t-il une solution pour la route ? On a essayé le moteur électrique mais les recherches n'ont pas été poussées à fond. Il existe un grand obstacle qui est la recharge nécessaire trop fréquente des batteries de la voiture (tous les cent à deux cents kilomètres). C'est compatible avec une activité en ville. Les bornes de chargement sont rares. De toute façon, il est difficile d'augmenter la production de ces véhicules car ils reviennent trop chers. Certains ont trouvé une solution en produisant des voitures hybrides électriques couplées à un petit moteur à combustion servant à recharger les batteries donc consommant très peu d'essence et ne polluant qu'un minimum.

Enfin, nous avons en Belgique le réseau de la SNCV fonctionnant en général à l'électricité. Pourquoi ne pas y revenir. Cela remplacerait les bus des TEC qui polluent un maximum bien que certains véhicules soient alimentés au gaz.

Faites-moi savoir ce que vous pensez de cette pollution qui constitue un grand problème socio-économique.

Merci d'avance.

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 24 décembre

JOYEUX NOËL

Vendredi 26 décembre

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

Samedi 27 décembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h30, on roule. Dernière réunion de l'année.

Mercredi 31 décembre

BONNE ET HEUREUSE ANNEE.

Vendredi 02 janvier 2009

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

Dimanche 4 janvier 2009

Bourse ADLER De 11 à 16 h, à Aachen, Eurogress, Monheimsallee, 48

Mercredi 07 janvier 2009

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

Vendredi 09 janvier 2009

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

Samedi 10 janvier

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

Samedi 10 et dimanche 11 janvier

AAMCS Expo-Rail 2009 à St. Amand les eaux, de 14 à 18h le samedi, de 10 à 18h le dimanche
Salon du chemin de fer et du modélisme ferroviaire, salle A. Lemaitre, rue Henri Durre

Dimanche 11 janvier 2009

CFC / Centre **Les bons voeux du CFC**
14h00 : accueil des membres – 14h30 : Assemblée générale – 16h30 : goûter (tartes et café !)

AMAY Grande bourse d'échanges annuelle, de 9 à 13 h, gymnase communal, rue de l'hôpital à AMAY

Mercredi 14 janvier 2009

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

Vendredi 16 janvier 2009

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

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle à 20h. Assemblée Générale annuelle

Samedi 17 janvier 2009

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

Dimanche 18 janvier

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

Mercredi 21 janvier 2009

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

Vendredi 23 janvier 2009

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

Dimanche 25 janvier 2009

Berdorf(L) Bourse et exposition de 10 à 17h Info. : www.LGBF-Berdorf.info

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

Mercredi 28 janvier 2009

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

Vendredi 30 janvier

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

Samedi 31 janvier

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

Samedi 31 janvier et dimanche 01 février

FESTIRAIL 2009 Salon du chemin de fer et du modélisme ferroviaire, à Pont à Marcq (F)
De 10 à 18 h à la salle des Sports, rue de la gare. Info. : <http://france.autorails.monsite.orange.fr>

Dimanche 1 février

Wanze Bourse d'échanges du club AMAF, de 9 à 13h, Caserne Lieutenant Binamé, rue de Leumont 118

Mercredi 4 février

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

Jeudi 5 au mardi 10 février

Nürnberg la traditionnelle « Spielwarenmesse »

Vendredi 6 février

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

Dimanche 8 février

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

Mercredi 11 février

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

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

Vendredi 13 février

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

Samedi 14 février

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

Dimanche 15 février

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

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

Mercredi 18 février

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

Vendredi 20 février

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle à 20h. Compte-rendu de la foire de Nürnberg

Vendredi 20 février

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

Samedi 21 février

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

Samedi 21 et dimanche 22 février

Wasquehal (F) Exposition Maquettes et Modélisme avec Bourse. De 10 à 18 h au DOJO, rue du Molinel

Mercredi 25 février

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

Vendredi 27 février

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

Samedi 28 février

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

Dimanche 01 mars

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

Bourse ADLER Düsseldorf, de 11 à 16h, au Boston-Club Vennhauser Allee 135

Eindhoven Bourse ferroviaire, de 9 à 14h, salle Valfenhorst, Dirschotsedijk 23

Mercredi 4 mars

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

Vendredi 6 mars

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

Vendredi 6, au dimanche 8 mars

RAIL 2009 Date à retenir, précisions suivront.
Cette très intéressante exposition, initialement créée à s'Hertogenbosch, a émigré temporairement à Leiden, avant d'aboutir à Houten.

Dimanche 8 mars

Bourse ADLER De 11 à 16 h, à Köln, Gurzenich, Martinstrasse 29

Amay Bourse aux jouets anciens, de 9 à 13h, rue de l'hôpital, 1

Mercredi 11 mars

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

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

Vendredi 13 mars

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

Samedi 14 mars

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

Dimanche 15 mars

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

Mercredi 18 mars

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

Vendredi 20 mars

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle à 20h.

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

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 2009 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

RAPPEL

Les assemblées générales de nos deux sections se tiendront respectivement

le dimanche 11 janvier à
14h30 à la Gare-musée

le vendredi 16 janvier à
20h00 à FSR



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. 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



712) fumeur
35210 2R
35211 3RD

715) lignes bleues
35218 2R
35219 3RD

720) non fumeur
35214 2R
35215 3RD

Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec-Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ERdecor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocardis - Jordan - Jouef - Kadec - 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 - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitraains - 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