



Mai - Juin 2009

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° 258
Mai – Juin 2009

Sommaire et informations générales

.....	p 2
<u>Un peu d'histoire</u>	
Record de vitesse à la SNCB, et ...bruits de bottes !	
.....	p 3
<u>Documentation ferroviaire</u>	
Histoire d'un train africain – La ligne Addis-Abeba – Djibouti	
.....	p 4
<u>Electronique</u>	
Du bon emploi des LED's / 2	
.....	p10

Echos du Centre

La fin d'une époque	
.....	p12

Divers

Ferro-Flash Photo	
.....	p14
Que révèle vos Ferro-Flash ?	
.....	p15
Agenda	
.....	p17

Photo de couverture

Addis-Abeba : détail de la façade de la gare	
le 18-01-2002 – Photo Guy Bridoux (voir article p. 4)	

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

Commissaires (avec leurs attributions)

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

Comité de la section « Bruxelles »

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

Responsables de FSR

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

Record de vitesse à la SNCB, et ... bruits de bottes !

par Pierre Vankeer

En 1939, la SNCB est très heureuse d'avoir gagné le « ruban bleu » de la vitesse en traction vapeur. En conséquence, elle met en service en juillet 1939 une paire de trains reliant Bruxelles à Ostende en 60 minutes, pas une de plus, avec un seul arrêt à Bruges pour assurer les correspondances vers Blankenberge et Knokke.

Le premier tronçon, Bruxelles-Midi / Bruges était parcouru en 47 minutes soit à la vitesse moyenne de 120,5 km/h, dépassant de peu la vitesse maximale atteinte à l'étranger en traction vapeur.

La composition de ces trains, tractés par une magnifique type 12 « Atlantic » toute carénée, fraîchement sortie d'usine, comportait trois voitures de 1^{ère} et 2^{ème} classes (pas de troisième classe, ce qui est exceptionnel à la SNCB pour un train de service intérieur).

Les départs de Bruxelles-Midi étaient programmés à 8h50 et 17h50 pour la seule saison balnéaire, dont la fin fut perturbée par la mobilisation des militaires réservistes et la situation bizarre de « neutralité sur pied de paix renforcé » adoptée par notre pays..

Déjà, des bruits de guerre annoncée avaient contribué à élaguer quelque peu le service international. Dès le 15 mai 1939, le Bruxelles-Calais Pullman Express, qui assurait une correspondance rapide dans le port français, quai à quai avec le navire pour Douvres (et de là par train pour Londres) était supprimé. Il comportait un couplage Pullman, et une WL Berlin-Londres, qui était détachée du Nord-Express à Bruxelles-Nord. Il se trouvait remplacé par un train plus lent vers Calais, offrant les trois classes (déchéance !) et, tout de même, une WR.

On ne sait pas encore que ce sera le dernier été du « Ostende-Cologne Pullman Express » dont les jours sont également comptés : il sera supprimé le 3 septembre suite aux hostilités déclarées entre la Pologne, épaulée par la France et l'Angleterre d'un côté, et l'Allemagne de l'autre.

Surprise, vu les circonstances, l'indicateur d'hiver paru le 8 octobre mentionne les horaires des trains

internationaux, comme si le continent n'était pas en guerre. Cette situation proprement surréaliste résulte d'une impression du document avant le déclenchement des événements. Un examen attentif montre que la liaison Pullman vers Cologne est maintenue, mais se limite à un couplage fusionné avec l'express régulier n° 117 dont il partage le sillon. Bien que les deux trains apparaissent dans des colonnes séparées, il s'agit d'un premier exemple d'économie de trains.km anticipant un projet de la CEH.

Un copieux supplément à l'indicateur est publié le 18 novembre pour rendre enfin compte de la situation nouvelle créée par le conflit.

L'indicateur suivant, qui paraît le 15 mars 1940, annonce des réductions du service intérieur résultant d'une baisse de trafic du fait des quelques 500.000 citoyens mobilisés « sous les drapeaux ». On y trouve cependant encore des express 1^{ère} et 2^{ème} classes vers Ostende (départ à 8h25 de Bruxelles-Midi) et vers Liège (départ de Bruxelles-Nord à 8h30) effectuant l'un comme l'autre le trajet en 60 minutes au crochet de nos type 12, comme à l'été 1939, les retours étant fixés respectivement à 17h et 17h30.

Bien entendu, le trafic international est fortement amaigri et se limite à deux AR quotidiens vers Paris et vers Cologne, avec mention de changement de l'heure d'été prévue le 01 avril en Allemagne et le 19 mai en Hollande.

Toujours optimiste, l'indicateur annonce que les trains supplémentaires du service balnéaire, et de la desserte des Ardennes pour les vacances d'été feront l'objet d'un supplément en temps utile.

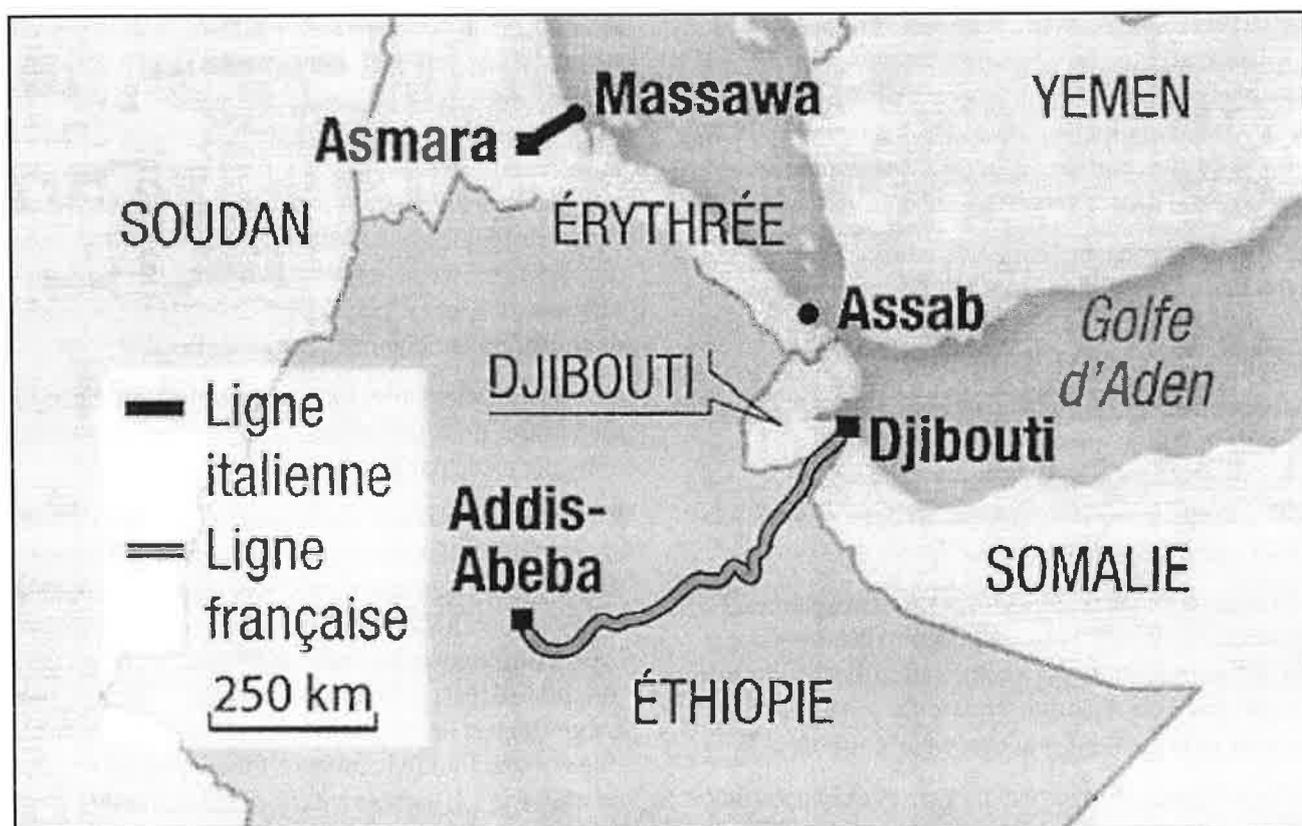
Les allemands n'attendront pas le 19 mai pour envahir la Belgique et les Pays-Bas. Les trains spéciaux de vacances seront reportés à des temps meilleurs, et dans l'immédiat, la SNCB contribua, autant que faire se pouvait, à faciliter l'exode vers la France où de nombreux compatriotes avaient choisi de se réfugier.

La sombre période qui venait de commencer allait durer cinq ans..

Histoire d'un train africain

La ligne Addis-Abeba - Djibouti

par Paul Steckelmacher



La ligne ferroviaire qui relie Djibouti à Addis-Abeba est considérée par les Ethiopiens comme une victoire sur des puissances coloniales, en l'occurrence l'Italie.

Alain FREREJEAN, ingénieur-historien, influencé par la série télévisée « Des trains pas comme les autres » a écrit un article concernant cette ligne dans la publication « Historia ».

Le 4 novembre 1889, Ménélik II, descendant en ligne directe du Roi Salomon et de la Reine de Saba, monte sur le trône du légendaire royaume d'Abyssinie. L'homme qui se fait sacrer ce jour-là Négus, Empereur, Roi des Rois, Lion Conquérant de la tribu de Juda, élu de Dieu a eu les plus grandes difficultés à établir son autorité sur tous les féodaux qui se disputent le pouvoir. L'Abyssinie est deux fois plus grande que

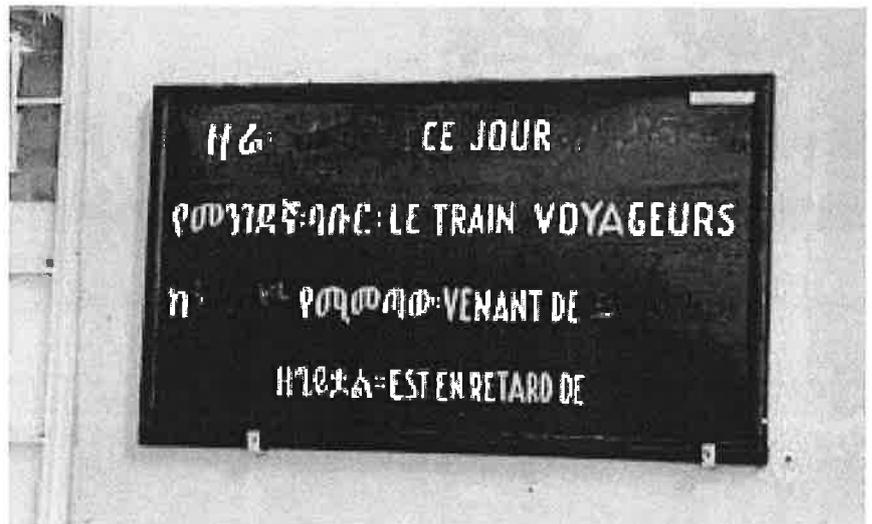
la France. Dès son sacre, Ménélik II lui donne le nom d'Ethiopie. Il crée de toutes pièces sur les hauts plateaux une nouvelle capitale à qui il donne le nom d'Addis-Abéba.

Pour moderniser son pays, l'Empereur s'appuie sur un ingénieur suisse, Alfred Liget et un français Léon Chefneux. Dans un premier temps, les deux conseillers forment l'armée éthiopienne au maniement des armes modernes et improvisent une usine de munitions. Ils font tant et si bien que le 1^{er} mars 1896, l'armée éthiopienne écrase l'armée italienne à Adoua. Ce sera là la première victoire des Ethiopiens sur des Européens.

Les italiens se cramponnent à l'Erythrée coupant l'accès naturel de l'Ethiopie à la mer. Les Italiens font



Addis-Abeba :
la gare côté quai
le 18-01-2002
Photo H. Bridoux



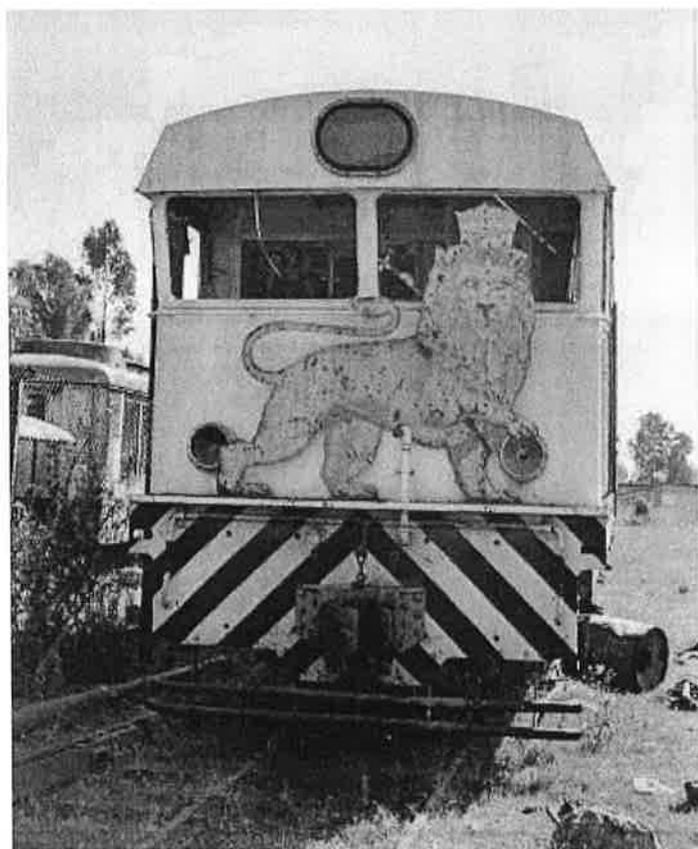
Addis-Abeba
un élément essentiel
de l'exploitation
le 18-01-2002
Photo H. Bridoux



Addis-Abeba
la gare côté quai,
détail
le 18-01-2002
Photo H. Bridoux



Addis-Abeba : la gare côté ville – le 18-01-2002 – Photo Guy Bridoux



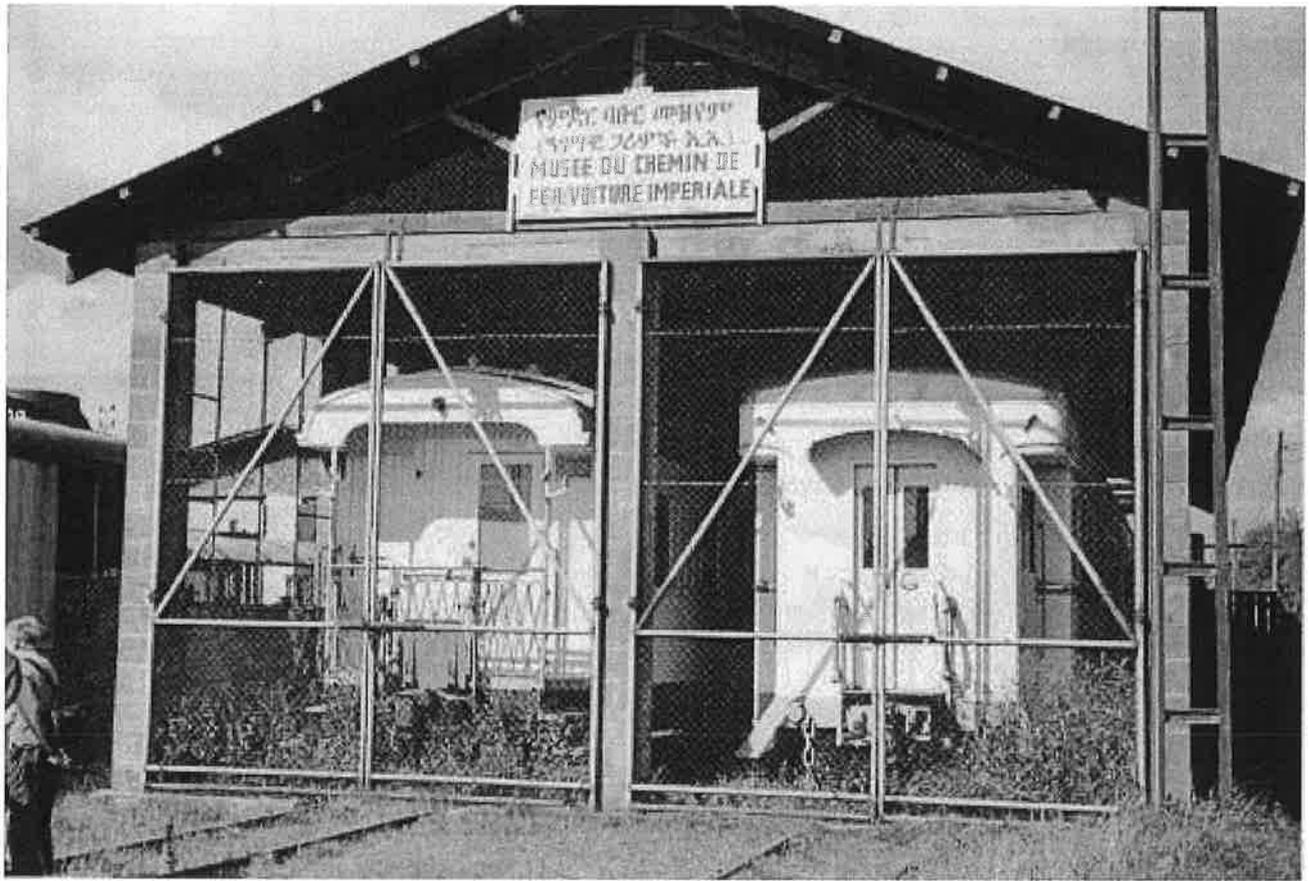
*Addis-Abeba :
La locomotive du train impérial a connu des jours meilleurs !
18-01-2002 – Photo Guy Bridoux*

d'Asmara la capitale de leur colonie et projettent de la relier au port de Massawa par un chemin de fer de 118 kilomètres.

Les Ethiopiens et leurs conseillers considèrent cette décision comme un défi. Par ailleurs, pour résister aux visées des Italiens et des Britanniques présents dans la région, ils ont besoin de recevoir des armes de l'étranger apportées par des trafiquants comme Arthur Rimbaud. Encore faut-il les acheminer jusqu'à Addis-Abéba, d'où l'idée de construire un chemin de fer de 784 kilomètres jusqu'à Djibouti.

Cette ligne devrait remédier à la lenteur des caravanes et symboliser la modernité occidentale à laquelle le Roi des Rois est attaché.

Le Négus accorde une concession en 1894. Avec quelques actionnaires français et belges, les conseillers du Négus, le suisse Ilg et le français Chefneux, créent la compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, la CIE. Il faut tout importer d'Europe, les rails, les locomotives, les wagons Decauville, et même les traverses et les poteaux télégraphiques en fer à cause des termites.



Addis-Abeba, le musée ferroviaire fermé lors de notre visite – le 18-01-2002 – Photo Guy Bridoux

Le premier rail est posé à Djibouti en 1897, un an après la victoire d'Adoua et le kilomètre 163 est atteint en 1899. Malheureusement le coût de la construction s'avère nettement plus élevé que prévu et la CIE doit déposer le bilan en 1907, année où Ilg regagne son pays, la Suisse. Le médecin personnel de l'Empereur,

Joseph Vitalien, un Français de la Guadeloupe, va relancer les travaux avec le concours de la Banque de l'Indochine. Une nouvelle société est créée en 1909, la Compagnie Française du Chemin de Fer Ethiopien, la CFE présidée en alternance par un Français et un Ethiopien..



Djibouti, la gare

12/1990

Photo Guy Bridoux



Ci-dessus : Djibouti, le P.N. à la sortie de la gare – 12/1990 – Photo Guy Bridoux

Ci-dessous ; Djibouti, arrivée d'un train lourd sur le P.N. à l'entrée de la gare – 08/1991– Photo Guy Bridoux





*Djibouti : un convoi en provenance de Dire-Diwa longe le golfe d'Aden à l'entrée de la ville
08/1991 – Photo Guy Bridoux*

Les travaux reprennent en 1912 et en 1917, le premier train arrive à Addis-Abeba après 20 années de travaux..

En 1930, au maximum de sa splendeur, le train mettait 27 heures pour relier les deux terminus. . Le chemin de fer comptait 54 locomotives et 511 voitures et wagons. Trente quatre gares aux murs peints en jaune et au toit rouge foncé jalonnaient le trajet.

Tout va bien jusqu'en 1962, lorsque l'Ethiopie annexe purement et simplement l'Erythrée et trouve plus commode d'utiliser les routes, négligeant le train. L'Ethiopie n'a plus qu'un point d'accès à la mer Rouge, Djibouti. Faute de pièces de rechanges et d'entretien des voies, le matériel, bien que passé au diesel, se dégrade. La ligne interrompue par endroits ne possède qu'une voie unique et est dépourvue de signalisation

Et pourtant, cette ligne reste importante pour les deux pays. A Djibouti, le train apporte les fruits et les légumes venant des Hauts-Plateaux éthiopiens ainsi que des chameaux qui continuent leurs trajets, mais alors à pied, vers la péninsule arabe. A l'Ethiopie, elle offre le débouché à la mer qui fait défaut depuis l'indépendance de l'Erythrée. Elle offre aux populations des deux pays un moyen de transport bon

marché mais très lent et irrégulier car sujet à des fluctuations imprévues d'horaire.

Le non-respect des horaires est chose courante surtout à cause du mauvais état des voies quand elles ne sont pas tout simplement coupées. Des récits de voyageurs font mention de sections de voies inondées que le train doit franchir très lentement après avoir reçu l'autorisation de passage après une longue, parfois très longue attente due à des conversations téléphoniques à « caractère familiale et surtout social » qui se font en lieu et place des demandes de passages plus officielles. Le matériel de traction n'est pratiquement pas entretenu si ce n'est par cannibalisation au départ d'un matériel encore plus en mauvais état et malgré le courage et la ténacité des cheminots pour qui la ligne constitue un véritable mythe.

Et puis, tout se fait encore en français, reliquat de la société franco-éthiopienne du début du XXe siècle.

Actuellement, la société a été reprise par un consortium suf-africain mais il est question qu'une firme omanaise la reprenne activement en main.

Enfin, qui vivra verra !!!!.

Du bon emploi des LED's / 2

par Guy Bridoux

Ces quelques notes font suite à l'introduction publiée dans le FF n° 246

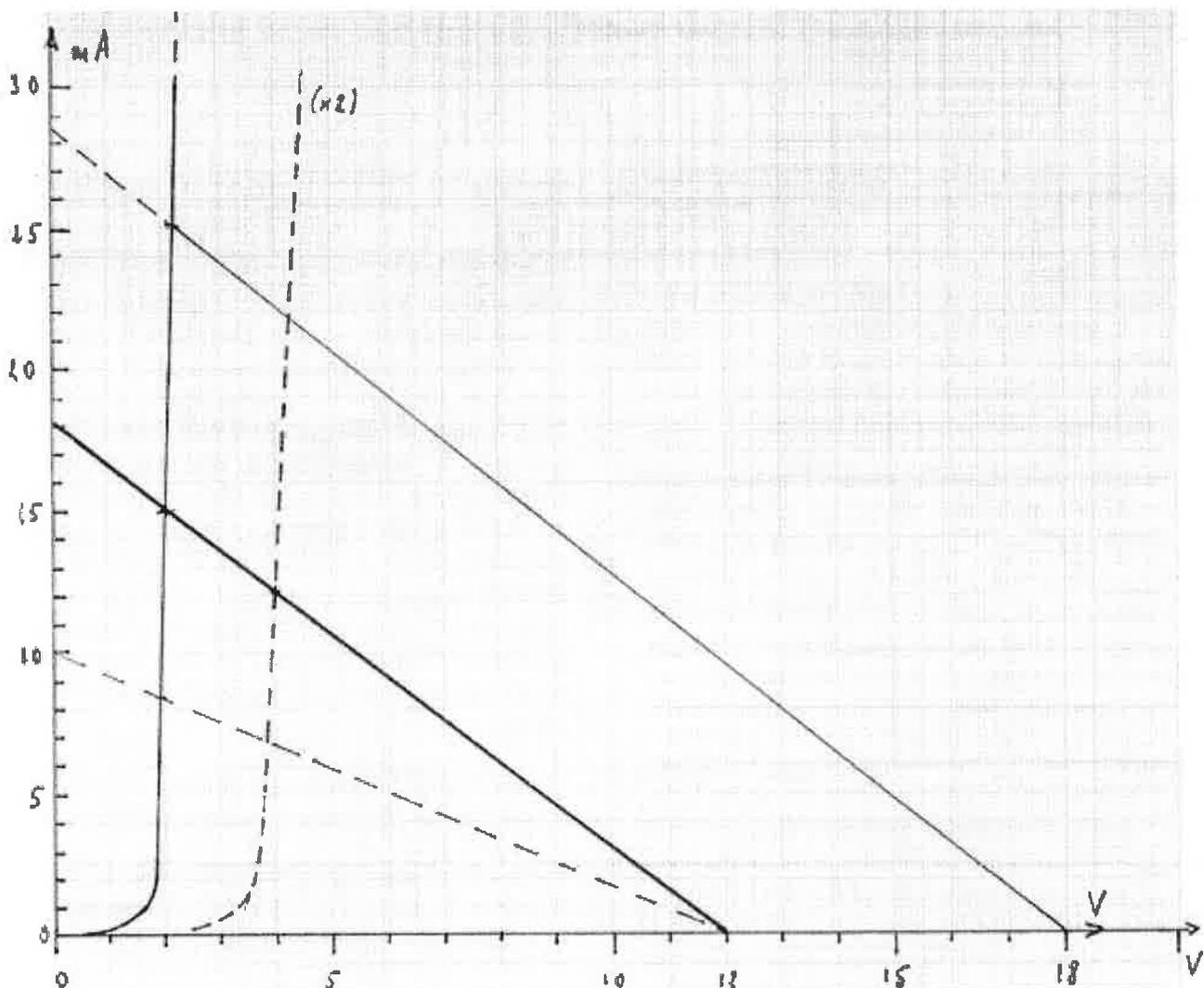
Au cours des séances d'atelier animées par notre ami André DB et consacrées à la mise en œuvre de LED's dans les modèles réduits, il est apparu qu'il n'était pas toujours aisé de déterminer la valeur de la résistance à placer en série avec ce composant pour le protéger des surintensités susceptibles de le détruire. (Voir remarque ci-dessous).

L'utilisation d'une résistance de protection est en effet

indispensable pour toute réalisation fiable d'un éclairage soumis à une tension variable et à d'éventuelles surtensions occasionnelles.

Il existe une construction graphique qui peut faciliter la détermination de sa valeur sans calcul compliqué.

Sur la figure ci-dessous, la ligne continue, quasi verticale est la caractéristique moyenne des LED's jaunes et rouges acquises par le CFC/Bruxelles pour ces initiations. Elle montre qu'un courant de 9 mA environ correspond à une tension de 2 V aux bornes de la



diode : si l'on met six diodes en série et que l'on applique une tension de 12 V l'on obtiendra le même résultat, sans ajout de résistance, mais avec deux restrictions : d'une part il faudra un minimum d'environ 1,7 V par diode, soit 10 v au total, pour obtenir un courant de 1 mA qui ne donne qu'une luminosité insuffisante alors que d'autre part, l'exposition éventuelle à une tension de 18 ou 20 V, présente aux rails d'une commande numérique, entraînera un risque de destruction des composants.

(Dans le cas de l'exploitation 3 rails en mode analogique, il faut tenir compte non seulement d'une tension d'alimentation normale de 16 V, mais aussi de la surtension d'inversion de 24 V.)

Le procédé graphique décrit ici fait appel à ce que les électroniciens appellent la droite de charge : elle consiste à tracer une droite entre l'abscisse correspondant à la tension d'alimentation, dans l'exemple 12 V, et l'ordonnée qui correspond au courant qui serait traversé par la résistance sous cette tension, par exemple pour une résistance de 1200 ohms (illustré par la droite oblique en pointillé), ce serait 10 mA (soit $12 : 1200$). Le point d'intersection avec la courbe de la LED donne la valeur du courant qui la traversera, ici 8,4 mA. Inversement, si l'on veut obtenir une luminosité plus intense, par exemple avec un courant de 15 mA, on marquera le point sur la courbe, on tracera la droite entre ce point et la tension d'alimentation (trait oblique gras), que l'on prolongera jusqu'à l'ordonnée où l'on lit 18 mA. $12 V : 0,018 A = 667$ ohms, on choisira donc une résistance série de 680 ohms, valeur normalisée la plus proche.

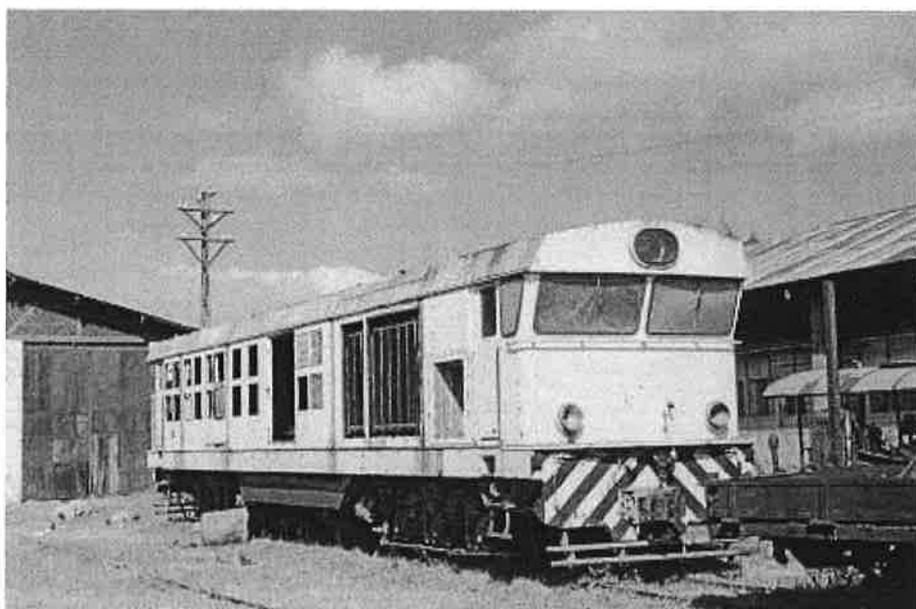
La courbe verticale en pointillé, montre le comportement de deux LED's en série, situation

fréquente : on constate qu'avec la résistance de 680 ohms, le courant dans les LED's serait réduit à 12 mA. Rien n'empêche de tracer la courbe de quatre éléments en série, etc., mais du fait de la remarque ci-avant, le seuil de tension à partir duquel on obtient un éclairage satisfaisant s'en trouve augmenté.

Le même procédé peut être utilisé pour évaluer la protection requise dans des conditions limites, illustrées par la droite oblique fine : si la tension extrême à laquelle on risque d'être exposé est de 18 V, et que la LED admet un courant maximum de 25 mA, on trace la droite qui relie ces deux points, que l'on prolonge jusqu'à l'ordonnée où l'on lit 28,5 mA. $18 V : 0,0285 A = 632$ ohms, la valeur normalisée supérieure étant ici aussi de 680 ohms.

Il reste encore la solution d'un dispositif limiteur de courant, mais l'on entre ici dans des montages électroniques un peu plus complexes qui s'écartent du processus d'initiation, mais qui pourraient être évoqués ultérieurement.

Remarque : comme pour tous les semi-conducteurs, il n'y a pas de problème d'usure, mais un risque de destruction par échauffement excessif de la jonction active. Pour des LED's comme celles que nous utilisons, certains fabricants donnent comme limite une dissipation de maximum 100 mW, ce qui sous 2,5 V, représente 40 mA. Ceci dans des conditions idéales de refroidissement, car si le composant se trouve dans un milieu fermé, la température ambiante sera souvent plus élevée, donc le refroidissement moins efficace et la valeur limite de 100 mW réduite en conséquence. Comme ce calcul est difficile les constructeurs préfèrent souvent fixer une limite de courant telle que par exemple 25 ou 30 mA pour le type de composant utilisé ici.



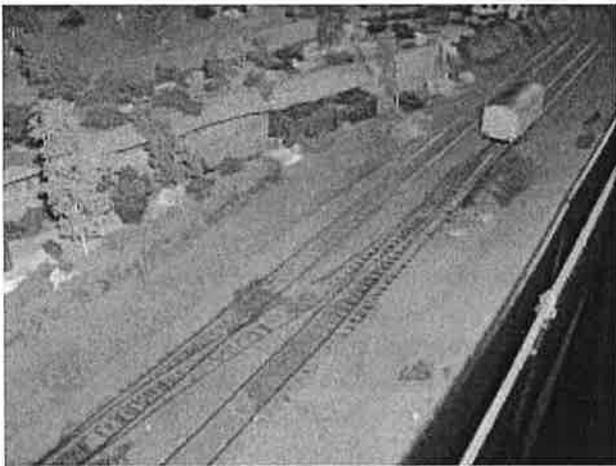
*Loco diesel de ligne
Addis-Abeba
le 18-01-2002
Photo Guy Bridoux*

LA FIN D'UNE EPOQUE

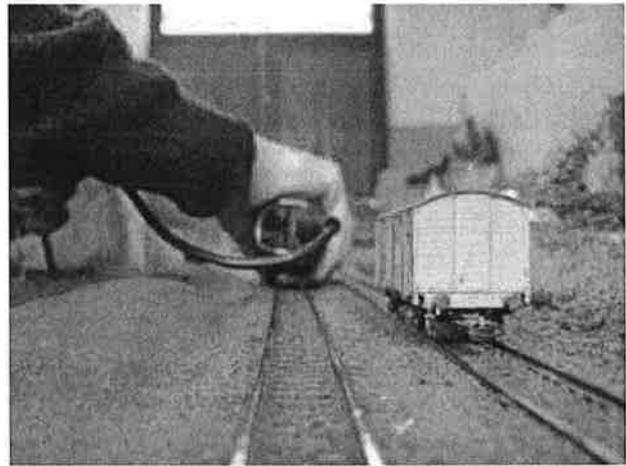
Textes : Etienne. Photos : Jilef

Après moult années de discussions, les aiguillages Marklin du grand réseau seront remplacés un par un. En effet avec l'évolution au niveau des normes de roulement des nouvelles machines courant continu (2R) ceux-ci ne permettaient plus une circulation correcte. La désaffection des membres possédant du matériel 3R, envers cet ensemble, fit le reste.

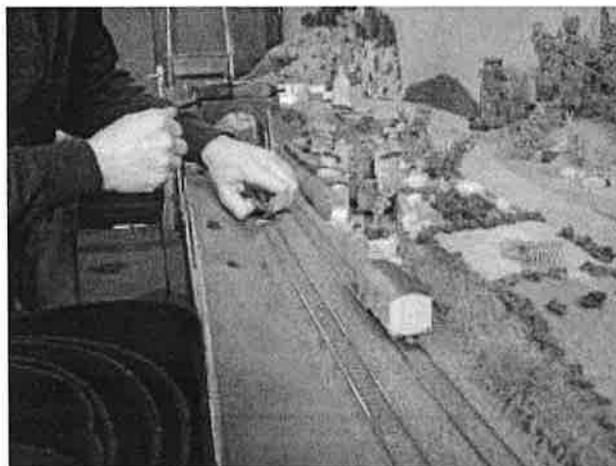
Ce samedi, le bourreau fit son œuvre sur la paire d'aiguillage avant l'entrée de la carrière.



Tout commença par le mouillage du ballast afin de pouvoir désolidariser plus facilement les aiguillages de l'ensemble.



Ensuite vint le grand moyen, la « dremel » fut sortie de sa boîte. Remarquez là présence du wagon du service de la voie.



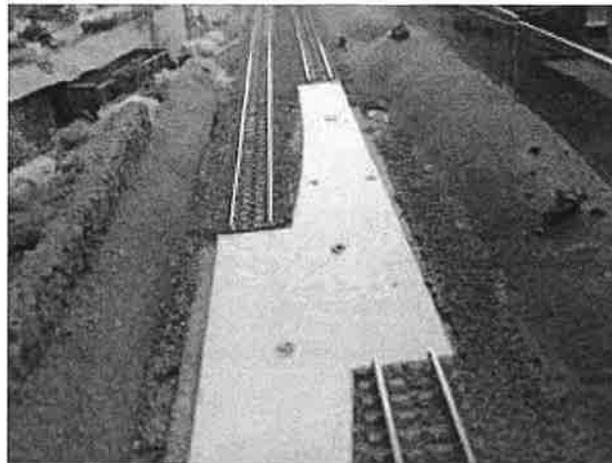
Le premier aiguillage commence à lâcher.



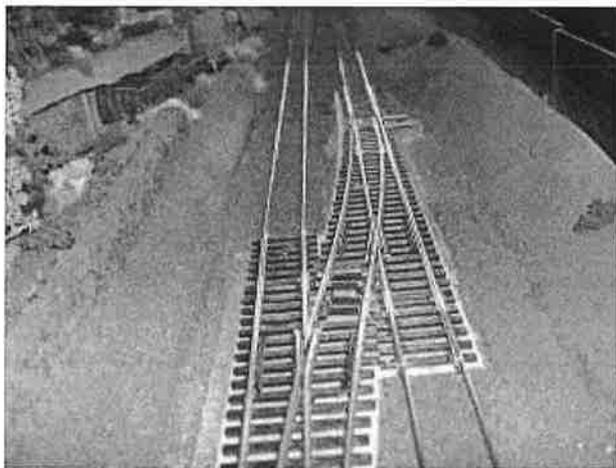
Mais, il fait de la résistance. Dimitri tient à l'enlever avec soin ; il peut toujours servir.



Voyons un peu pourquoi, il ne lâche pas prise



La mise dépose terminée, voici le moment du placement de la nouvelle semelle pour bien installer les remplaçants.



La prochaine étape, le ballastage, qui ouvre une nouvelle ère pour ce grand réseau.

Quant aux voies Märklin enlevées elles seront conservées soigneusement, en vue d'un futur hypothétique réseau en 3 rails CA. Pourquoi pas ? ce n'est pas nous qui faisons l'histoire !

Si vous désirez participer à cette nouvelle aventure, vous pouvez contacter les membres actifs le vendredi de chaque semaine lors de leur réunion hebdomadaire.



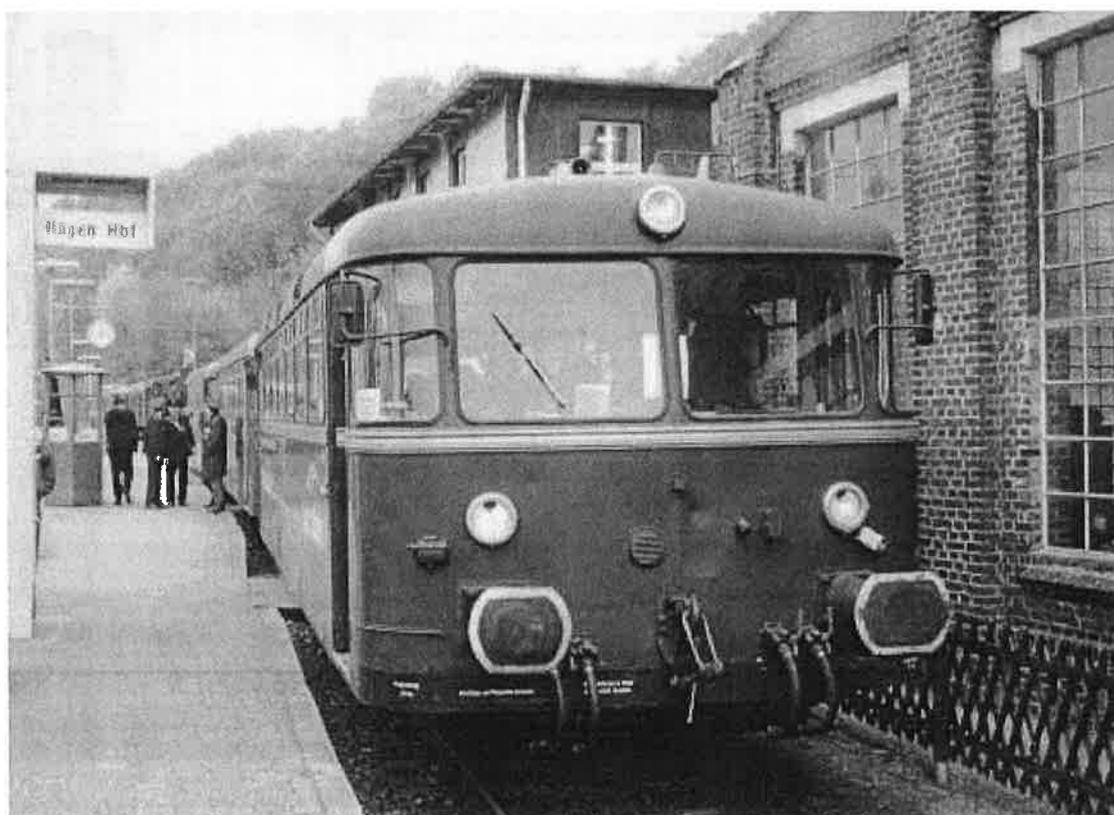
Une BR 78 en parcours de démonstration à Bochum-Dalhausen, le 18/04/09 – Photo Guy Bridoux



Ci-dessus : une E94 à Bochum-Dalhausen le 18/04/09

Photos Guy Bridoux

Ci-dessous : une triple rame "Schienenbus" assure un touristique de Dalhausen vers Hagen, le 18/04/09



Que révèle vos Ferro-Flash ?

(Du n° 238 au n°257 - 4^e partie)

Notre ami Pierre RASSON nous fait périodiquement parvenir une synthèse des articles parus dans notre Ferro-Flash, afin de faciliter la recherche d'un article ayant suscité notre intérêt.

Afin de ne pas alourdir cette présentation, la rédaction a négligé les rubriques régulières telles que " Agenda ", " FF Photos ", " Echos de . . (sauf les A.G.) ", etc.

N° 238 :

- La foire de Nürnberg 2006.G.Bridoux.
- Echos du Centre : AG du 13.01.2006.
- Infos Bruxelles : CR de l'AG du 20.01.2006.
- Altaya et l'Orient Express (modélisme)

N° 239 :

- La foire de Nürnberg 2006 (suite du n°238).G.Bridoux.

N° 240 :

- Tribune libre : quel avenir pour notre hobby ? P.Steckelmacher.
- Un peu d'histoire : Canfranc, la gare fantôme !! P.Rasson
- Regard sur un passé pas très lointain. P.Vankeer

N° 241 :

- Regard sur un passé pas très lointain (suite du n°240). P.Vankeer
- Un fait de la grande histoire. P.Steckelmacher.
- Modélisme : calibre de contrôle des normes NEM 310 et 311.
- Tribune libre : quel avenir pour notre hobby ? Raymond.

N° 242 :

- Visite au musée de l'ardoise de Haut Martelange

(GD de Luxembourg) J.L.Francq.

- Les hommes ferroviaires de l'ombre : G.Nagelmakers. P.Rasson.
- Tribune libre (suite) : quel avenir pour notre hobby ? Raymond.
- Changement d'écartement aux frontières septentrionales de l'Europe. G.Bridoux.
- Modélisme : MOROP : petit compte rendu du 53^e congrès. G.Bridoux.

N° 243 :

- La fin des trams dans le Centre. G.Durvaux.
- Informations ferroviaires : un graphique de chemin de fer, pourquoi faire ? P.Rasson
- Le train du Buis (France) P.Steckelmacher.
- Le service international " voyageurs " en 2007. G.Bridoux
- Tribune libre (suite) : quel avenir pour notre hobby ? Raymond.

N° 244 :

- La foire de Nürnberg 2007 .G.Bridoux.
- Les maquettes de locomotives au Conservatoire des Arts et Métiers à Paris. P.Rasson
- Tribune libre (suite et fin) : quel avenir pour notre hobby ? Raymond.
- Infos Bruxelles : AG du 19.01.2007.
- AG du CFC Centre du 12.01.2007.

N° 245 :

- La foire de Nürnberg 2007 (suite).G.Bridoux.

N° 246 :

- L'histoire des Chemins de fer du Vaucluse. P.Steckelmacher.
- Comme au bon vieux temps du B Tourail par Jilef

- Spoorwegen voor toeristen par Jilef
- Du bon usage des diodes électroluminescentes (G. Bridoux).

N° 247 :

- Le précurseur du TGV : l'Aérotrain ou une voie sans issue. P.Rasson.
- La ligne du Gothard, publication de K.T.Elsasser.
- Modélisme : les modèles de voitures de la CIWL reproduites par Altaya. R.Legros.
- L'IRIS 320 : une rame d'exception de la SNCF. G.Bridoux.

N° 248 :

- Reportage : MOROP : CR du Congrès 2007. G.Bridoux.

N° 249 :

- Modélisme : un super détaillage d'un modèle. R.Legros.
- En tram, à Anvers : un peu d'histoire et d'actualité (1^{ère} partie) JL.Francq.
- La reproduction à l'échelle HO de nos locomotives polytensions. G.Bridoux.
- La nouvelle gare de La Louvière Centre et son inauguration en 1965 ; et les autres ? P.Rasson
- Le trafic international à l'horizon 2008. G.Bridoux.

N° 250 :

- La foire de Nürnberg 2008. G.Bridoux.
- Echos du Centre : AG de janvier 2008. JL.Francq.
- La nouvelle gare de La Louvière Centre et son inauguration en 1965. (suite du n°249) P.Rasson
- Infos Bruxelles : AG du 18.01.2008.

N° 251 :

- La foire de Nürnberg 2008 (suite du n° 250). G.Bridoux.
- Souvenirs de la ligne 113. JL.Francq.

N° 252 :

- Un peu d'histoire : nos chemins de fer belges il y a 120 ans ! P.Rasson.

- Escapade en Jura Suisse et Forêt Noire. G.Bridoux.

- In Memoriam (Christian Dosogne)

N° 253 :

- Une grande dame typiquement belge: la Pacific type 10. P.Rasson
- Commentaires sur le rôle et des moyens de transport dans le développement de la pollution mondiale. P.Steckelmacher.
- Petit train d'Houdeng. Jilef.

N° 254:

- In Memoriam (JP.Hoven)
- Souvenirs de la ligne 113 (suite du FF n° 251). JL.Francq
- Le 55^e congrès du MOROP. G.Bridoux.
- En ballade à Valenciennes. JL.Francq.
- Commentaires (suite du n° 253) sur le rôle et des moyens de transport dans le développement de la pollution mondiale. P.Steckelmacher.

N° 255:

- A la découverte du Cercle d'Etudes Ferroviaires Nord (France). JL.Francq.
- Visite au musée canadien du chemin de fer (21.06.2008) J.Nicaise.
- Référendum auprès des membres bruxellois. P.Marchal.
- Commentaires (suite du n° 254) sur le rôle des moyens de transport dans le développement de la pollution mondiale. P.Steckelmacher.

N° 256:

- La Foire de Nürnberg 2009. G.Bridoux.
- Histoire de la relation ferroviaire Bruxelles Antwerpen.. P.Steckelmacher.
- Info Bruxelles : CR de l'AG du 16.01.2009.
- Echos du Centre : CR de l'AG du 11.01.2009.

N° 257

- La Foire de Nürnberg 2009 (suite du n°256). G.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 01 juillet

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

Vendredi 02 juillet

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

Mercredi 08 juillet

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

Vendredi 09 juillet

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

Samedi 11 juillet

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h30, on travaille. (à confirmer le 8/7)

Dimanche 12 juillet

Hélécine Fête du modélisme au domaine provincial de 10 à 18 h (accès par l'E40, sortie n°26).
Exposition, démonstration, bourse multi- modélisme. Info.: 019 65 54 91

Mercredi 15 juillet

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

Vendredi 17 juillet

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

Dimanche 19 juillet

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

Mercredi 22 juillet

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

Vendredi 24 juillet

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

Samedi 25 juillet

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

Mercredi 29 juillet

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

Vendredi 31 juillet

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

Mercredi 5 août

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

Vendredi 7 août

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

Samedi 08 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h30, on travaille. (à confirmer le 5/8)

Mercredi 12 août

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

Vendredi 14 août

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

Dimanche 16 août

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

Mercredi 19 août

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

Vendredi 21 août

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

Samedi 22 et dimanche 23 août

A.M.F.B. Le club de Braine-l'Alleud organise deux journées de portes ouvertes avec présentation de réseaux Z, N, H0, et 1 (train de jardin). Rue Fossé aux sables, 67 à quelques centaines de mètres de la gare SNCB en se dirigeant le long du chemin de fer vers Nivelles
Contacts 02 384 46 07, ou 02 366 25020, ou encore www.amfb.be

Mercredi 26 août

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

Vendredi 28 août

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

Samedi 29 août

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

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

Dimanche 30 août

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

Namur / Erpent Bourse d'échanges de jouets anciens, de 9 à 14 h au collège N. D. de la Paix à Erpent

Mercredi 2 septembre

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

Vendredi 4 septembre

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

Samedi 5 et dimanche 6 septembre

CFC / Centre **Deux journées portes ouvertes consacrées au modélisme ferroviaire. et plus particulièrement à la commande numérique.** Les membres souhaitant faire rouler à cette occasion leur matériel, sont priés de le soumettre à un test (adresse, profil de vitesse, etc.) lors d'une des permanences afin d'éviter de compliquer la tâche des responsables du mouvement.

Dimanche 6 septembre

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

Mercredi 9 septembre

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

Vendredi 11 septembre

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

Samedi 12 septembre

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

Mercredi 16 septembre

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

Vendredi 18 septembre

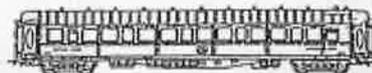
CFC / Bruxelles Réunion mensuelle à 20h à FSR.

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



La foule est présente autour de la vieille cabine du dépôt de locomotives de Dahlhausen ce 18 avril 2009. Photo G.B.

ORIENT-EXPRESS TRAINS MINIATURES



- . TRES GRAND CHOIX EN **MARKLIN HO**
- . SERVICE RAPIDE POUR LES ENTRETIENS ET REPARATIONS DE VOS LOCOMOTIVES **MARKLIN**
- . MONTAGE AVEC 1 AN DE GARANTIE DE DECODEURS DELTA OU DIGITAL
- . MONTAGE SOIGNE DE VOS BATIMENTS
- . PATINE (VIEILLISSEMENT) DE VOTRE MATERIEL ROULANT ET SURTOUT DE VOS WAGONS MARCHANDISES.

AVENUE LOUISE, 195
GALERIE LE BAILLI, 13
B-1050 BRUXELLES
TEL/FAX: 02/648.64.11

OUVERT DE 10H A 18H
FERME LE MERCREDI ET LE DIMANCHE

Lampenhuis
NMBS
Bouwkit

Lampisterie
SNBC
Boîte de
construction



pb-Models

99022

pb Models

Tel & Fax

+ 32 (0)3 353.24.10

e-mail

info@pb-messingmodelbouw.com

pbmessingmodelbouw@skynet.be

pbmodels@hotmail.com

voir également

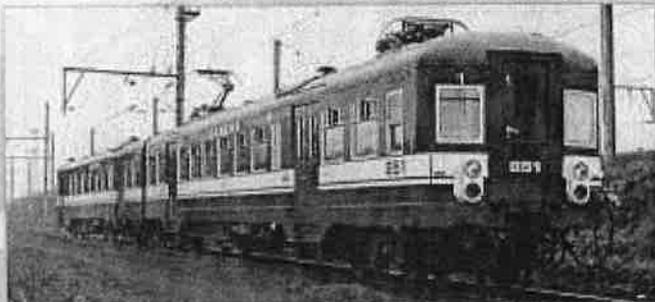
www.pb-messingmodelbouw.com

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



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



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



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



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

EN PREPARATION!

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 AOÛT	10H00 - 12H00

Jocadis

Accurand - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Athagen - AWM -
Bauchmann - Bee Kit - Bemo - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Comcor - DJH -
D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ERdecor - ESU - Euro Scale - Evergreen - Falter -
Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Fraesehl - Fulgurex - Gangenwaster - GeraNova - GPP -
Guthrie - Grutzold - Hag - Havo - Heka - Heijan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby -
Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocadis - Jordan - Jouef - Kadee - Kato - Keystone - Kibri -
Klein Modellbahn - Le Maec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lina - LS Models -
Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGI - Microscale - Microtrain -
Motoran - MZZ - Noch - Norscor - NWSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola -
Preiser - Precision Scale - Proto2000 - Proxson - Rail Top Model - Rieko - Rietze - Rivarossi -
Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seith -
Sommerfeldt - Spieth - Spörle - STR Models - Symoba - Tillig - Titan - Trengelst - Trident -
Trix - Uhlenbrock - Ujan - Unimat - Viessman - Vitrans - Vollmer - W&H - Walther -
Weinert - Wiking - Williams - Woodland Scenics