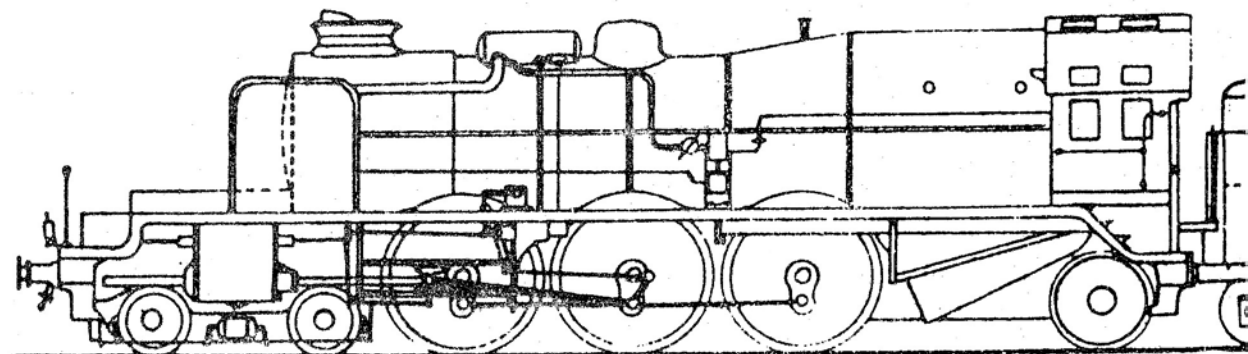


**51**

**AOUT  
1980**



## FERRO-FLASH

*Ferro Flash : Bulletin informatif mensuel  
du Club Ferroviaire du Centre (C.F.C.)  
et du Rail Miniature Mosan (R.M.M.)*

*Editeur responsable : Michel THIRY*

*Secrétariat C.F.C. : Michel THIRY  
chaussée de Mons, 189  
6198 SENEFFE*

*Secrétariat R.M.M. : Jean-Marie WARZEE  
route de Gembloux, 25  
5002 S. Servais NAMUR*

*Les articles de FERRO FLASH peuvent être reproduits librement,  
veuillez simplement en informer l'éditeur responsable et citer la source.*



Pendant ce soir inerte et tendre de l'été,  
Où la ville, au soir bleu mêlant sa volupté,  
Laisse les toits d'argent s'éffranger dans l'espace,  
J'entends le cri montant et dur des trains qui passent...

- Qu'appellent-ils avec ces cris désespérés ?  
sont-ce les bois dormants, l'étang, les jeunes près,  
Les jardins où l'on voit les petites barrières  
Plier au poids des lis et des roses trémières ?  
Est-ce la route immense et blanche de juillet  
Que le brulant soleil frappe à coup de maillet ?  
Sont-ce les vérandas dont ce dur soleil crève  
Le vitrage ébloui comme regard qui rêve ?

- O trains noirs qui roulez en terrassant le temps,  
Quel est donc l'émouvant bonheur qui vous attend ?  
Quelle inimaginable et bienfaisante extase  
Vous est promise au bout de la campagne rase ?  
Que voyez-vous là-bas qui luit et fuit toujours  
Et dont s'irrite ainsi votre effroyable amour ?

- Ah ! de quelle brûlure en mon coeur s'accompagne  
Ce grand cri de désir des trains vers la campagne !...

Anne de NOAILLES



# INFORMATIONS

## Nos réunions

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

Réunion mensuelle: samedi 16 août 1980 à 14h30  
Ecole Communale de l'Alliance  
Rue de l'Alliance HOUDENG GOEGNIES

Au programme: réunion super relaxe pour ceux qui ne se seront pas évadés en ce long week-end  
Discussions et projections libres (vos premières impressions de vacances -ferroviaires bien entendu- et peut-être déjà vos premières diapositives)  
Dernières mises au point pour le voyage à LILLE

Réunions hebdomadaires: les vendredis soirs de 19h30 à ...23h en principe

Au programme: construction du réseau C.F.C.  
construction d'une type 29 SNCB par MM SOETENS et DRUGMAND assisté de M. REGIBO: détails et avancement des travaux de construction.  
permanence administrative.

R.M.M.

R.M.M.

R.M.M.

R.M.M.

Pas de réunion dans le courant du mois d'août

## Voyage

Le mercredi 20 août: voyage à LILLE

Visite des ateliers SNCF d'HELLEMMES (c'est là qu'est entretenue et révisée la cavalerie du Nord)

Visite de la gare de Triage de LILLE DELIVRANCE (une des plus importantes de la région)

Départ par route: 7h30 face à la gare de MANAGE (correspondance avec le train 3105 Charleroi Sud: 7h10)

Ensuite, nous effectuerons un ramassage au mieux de notre itinéraire et passerons à HAINE ST PIERRE Souterrain (7h40) LA LOUVIERE Gare (7h45) HOUDENG Chaussée (7h50) MONS ou ST GHISLAIN Gare (8h10)

Participation provisoirement fixée à 200 frs pour adultes  
100 frs enfants (-12 ans)

Inscription: AVANT LE 14 AOUT.

Veuillez svp utiliser le bulletin d'inscription au verso de cette page (ou le recopier) et suivre strictement les instructions!



## Histoire Des Chemins de Fer

### LA PENETRATION DU CHEMIN DE FER DANS LA REGION DU CENTRE

Mieur P. Vanbellingen

( suite du F.F. n°50 )

Au cours d'une autre discussion, née à la suite de la comparaison faite entre les avantages respectifs de Liège et du Hainaut, le même Alexandre Gendebien dit au ministre de l'Intérieur :

" Je le répète, tenez-en bonne note, le Hainaut a déjà fait assez de  
" sacrifices en se rattachant à la métropole, en faisant cause commune avec  
" la Belgique. C'est assez de sacrifices comme cela, le Hainaut n'en fera  
" pas davantage : si vous ne voulez pas entendre le langage de la raison,  
" on vous fera entendre celui de la force."

Le ministre répondit : "Nous ne le craignons pas."

Gendebien conclut : "Nous verrons bien."

Le sénateur Biolley de Verviers, déclara que malgré sa méfiance vis-à-vis des nouveautés, il était convaincu de l'utilité du projet d'ensemble et de la nécessité de ne pas en différer l'exécution. Il ajouta que la Belgique neutre, serait avec le chemin de fer d'Anvers à la Prusse, notre diplomate le plus expressif et un gage de paix en Europe.

Le représentant Lefèvre-Meuret de Roulers rappelant que le canal de Charleroi si bien construit qu'il était impossible d'y faire naviguer autre chose que des coquilles de noix, souhaitait qu'il n'en fût pas de même des chemins de fer. Prophétisant, cet honorable membre ajoutait : "si la guerre survient, les Prussiens arriveront comme la foudre sur le chemin de fer, que vous aurez construit."

Pendant que les discussions s'éternisaient et que les mois sinon les années s'écoulaient on vit surgir des demandes de concessions :

- de Houdeŋg à la Dendre;
- des houillères de Haine-Saint-Pierre et Houssu vers le canal de Charleroi à Bruxelles sur le territoire de Seneffe (Dupont de Fayt);
- des houillères de Bracquegnies à Ronquières au canal de Charleroi, en passant par Ecaussinnes (Van der Elst de Cuesmes);
- de Charleroi à Tubize par Nivelles (Alvin et Cie) etc ...

En avril 1837 on en est toujours à se demander par où passera la ligne entre Tubize et Mons et on ne sait pas encore si partant de Bruxelles la ligne empruntera la rive droite ou la rive gauche du canal de Charleroi.

Au persévérant Alexandre Gendebien, demandant qu'on passe à l'exécution sous l'une ou l'autre forme, le ministre des Travaux Publics annonce que le gouvernement se propose d'instituer une commission d'enquête qui examinera tous les projets mis en présence.

A la mi-septembre, le gouvernement communiqua que ladite commission avait retenu le projet de Vifquain, Noël et Demoor de Bruxelles à Tubize et entre Mons et Quiévrain et celui de Simons et De Ridder par Ecaussinnes et Bracquegnies.

En décembre 1837 Gendebien intervint à nouveau en ces termes :

" il n'y avait que 12 ou 15 heures de railway pour le transport des houilles  
 " du Hainaut à Bruxelles, tandis que pour faire arriver les houilles de  
 " Liège dans la même ville, on a confectionné sans désespérer un chemin de  
 " 27 lieues, et ce chemin sera achevé avant que celui du Hainaut soit  
 " commencé."

Six mois passèrent encore et le 3 juin 1838, l'inspecteur Vifquain proposait le rattachement de Namur au système de chemins de fer. La ligne projetée devait quitter cette ville, suivre la vallée de l'Orneau, passer entre Fleurus et Sombreffe et se diriger sur Viesville. Elle devait emprunter alors la vallée du Piéton, bifurquer sur Buzet jusqu'au sommet de la crête de partage du bois de Nivelles, suivre les vallées de la Thisnes et de la Dodaine et atteindre Bornival pour y joindre la vallée de la Samme et pointer finalement sur Tubize tout en laissant Ronquières sur la gauche. Ce tracé nécessitait toutefois le creusement d'une tranchée de 18 m de profondeur au bois de Nivelles et d'un souterrain de 160 m de long dans les schistes d'Askimpont.

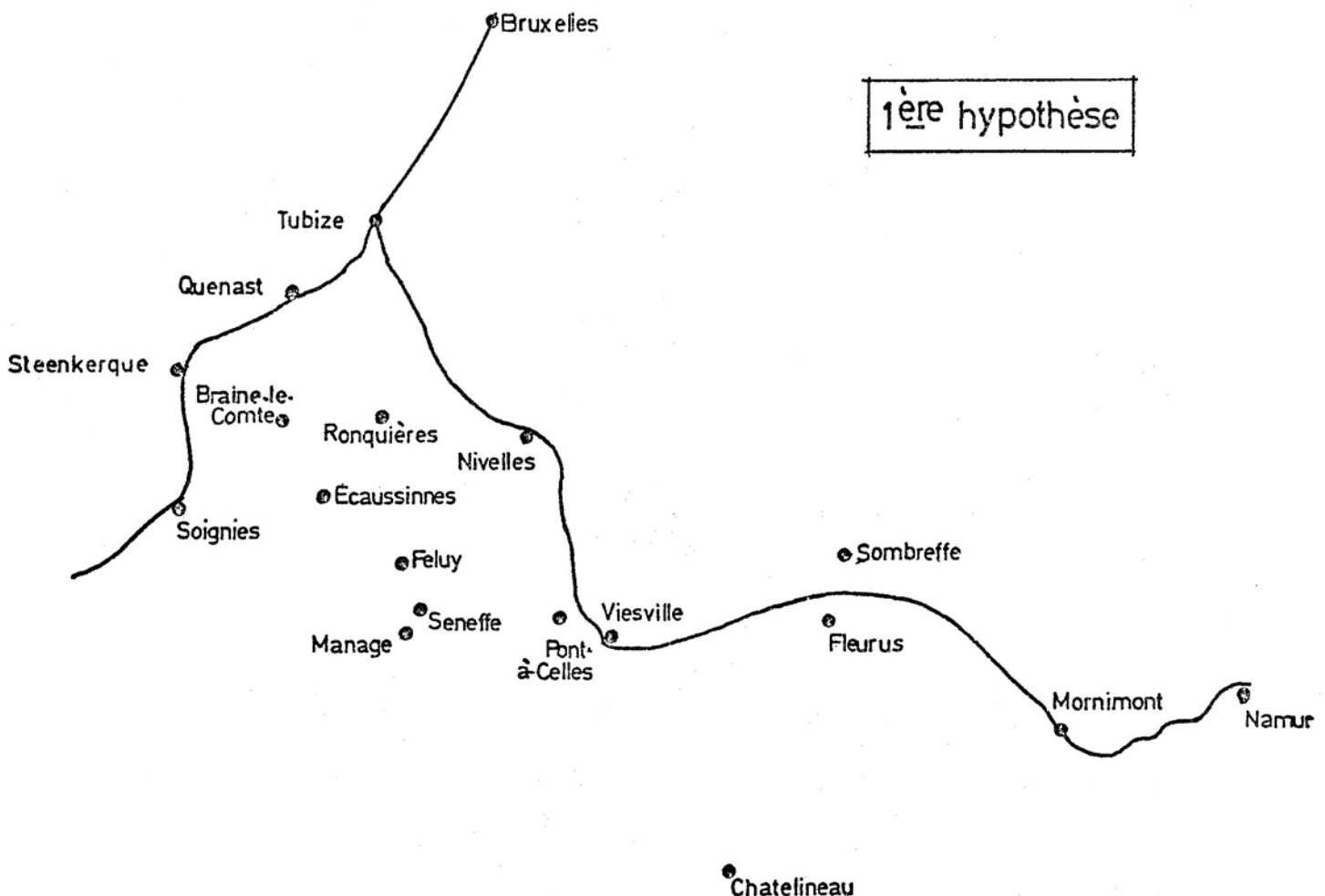
Un mois plus tard, le 8 juillet 1838, on annonçait la mise à la retraite de l'ingénieur Gustave De Ridder, compagnon et beau frère de Simons.

Au début du mois d'août suivant on vit se réveiller les carolorégiens. Par la voix de leur Chambre de Commerce ils firent valoir que le passage de la ligne par Charleroi ne présenterait que des avantages :

- un débouché pour tous leurs produits;
- une liaison possible avec le chemin de fer de Sambre et Meuse;
- une évacuation de secours lorsque le canal serait gelé.

L'arrêté royal du 28 août ne tenant aucun compte de ces desiderata était conqndans les termes ci-après :

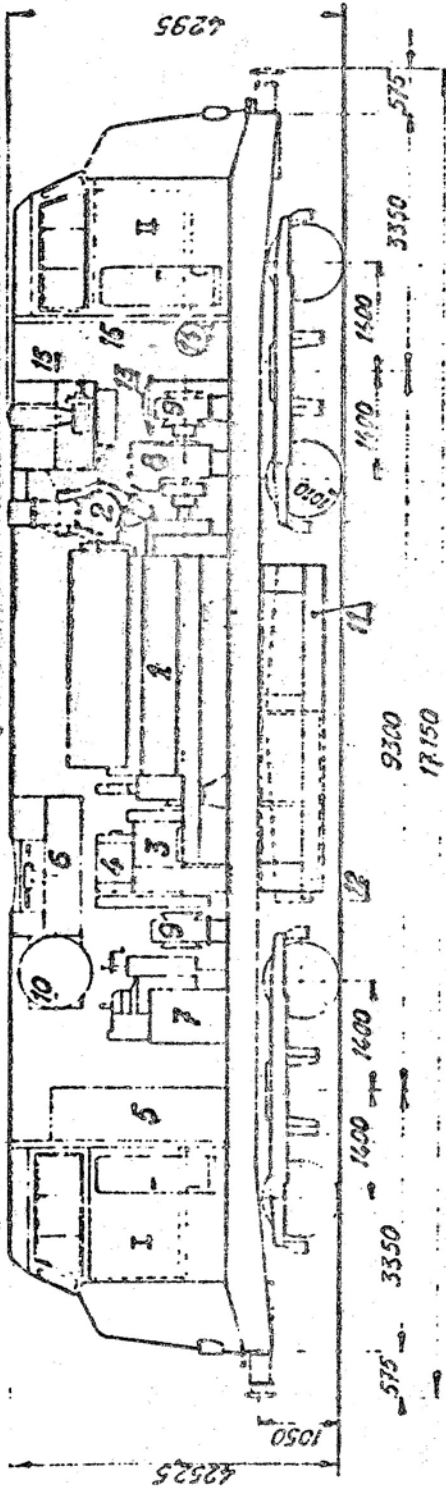
- " le chemin de fer se dirigera de Tubize sur Soignies et de là sur Mons et
- " la ligne venant de Namur ira à partir de Viesville se raccorder à la
- " ligne du Midi de la manière la plus avantageuse aux lignes du Hainaut
- " et de Namur."



( à suivre )



# Locomotive Diesel-électrique série 60-61 2: et 3: tranche



- 1 Moteur Diesel
- 2 Turbo-soufflante
- 3 Génératrice principale
- 4 Groupe génératrice auxiliaire
- 5 Armoire appar. élect. auxiliaire
- 6 Groupe de refroidissement
- 7 Chaudière
- 8 Compresseur
- 9 Ventilateur des moteurs de traction
- 10 Réservoir principal d'air
- 11 Réservoir d'eau
- 12 Filtre à huile
- 13 Refroidissant d'huile du moteur
- 14 Réchauffeur
- 15 Appareillage pneumatique

## Généralités

**Effectif:** 100  
**Type:** B.3  
**Poids: glob. en ordre de marche:** 70  
**Approvisionnement:**  
 - gazoil: 3000  
 - huile de graissage: 400  
 - eau p. chauffage du train: 3000  
 - eau de refroidissement du diesel: 850  
 - sable: 640  
**Charge max. par essieu:** 19500 kg  
**Puissance: du moteur:** 1400 ch (suit fiche vic. 622 Q)  
**Effort de traction continu:** 11000 kg  
**Effort max. au démarrage:** 20000 kg  
**Vitesse max.:** 120 km/h  
**Rayon min. de courbe:** 50 m  
**Rayon min. de courbe dans le plan vertic.:** 300 m  
**Diamètres des roues:** 1010 mm  
**Anciennement**  
 type 210 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> série  
 nrs: 210.007 à 210.091  
 210.201 à 210.215  
 \* Avec bandages mi-usés

## Partie caisse

**Constructeur:** Cockerill-Ougrée  
**Date de construction:** 1963 (64-65/66)  
**Numérotation:** 19.33 6510-19.361 à 19.365  
**Freinage:** frein pneumatique Berkton, à 2 régimes de freinage; voyageurs et marchandises, avec robinet de réglage; type R14 et distributeur LST 1, combiné avec un frein direct Berkton, robinet de récon. type Fd1. Compresseur Gardner-Denver, type 14X5, entraîné par accouplé à vis, placé dans chaque d'une capacité de 1000 l.  
 Un frein à main à vis, placé dans chaque P.C. et agissant chacun sur un bogie  
 Un frein d'arrêt, par image  
**Disposition de commande:** réglage de la puissance par commande pneumat. UG du diesel. Appareils de commande dans chaque P.C. avec dispositifs de veille automatique.  
**Installation de chauffage:** générateur de vapeur Gk-4511 de la "Koror Inter national. C. p. 414".  
**Production de vapeur (nom):** 765 kg/h pour la pression de 6 kg/cm<sup>2</sup>  
**Puissance de surcharge:** 870 kg/h.

## Moteur Diesel

**Constructeur:** Cockerill-Ougrée sous licence: Bialwin-Jima-Hamilton  
**Type de fabrication:** TH 9. 95 SA.  
**Mode de fonctionnement:** 4 temps, suralimenté par turbo-souffl. Brown-Boveri  
**Mode d'injection:** directe  
**Régime de la puissance:** par réglage de la vitesse  
**Démarrage du moteur:** par la génératrice principale  
**Puissance nominale:** 1400 ch / 1000 kW  
**Vitesse de rotation (nom):** 750 tr/min  
**Cylindres:** nombre 8  
 disposition alésage course  
**Poids aléol:** 12000 kg  
**Pression d'injection:** 275 kg/cm<sup>2</sup>  
**Pression moyenne:** 11,4 m/sec  
**Vitesse moy. du piston:** 1015 m/sec  
**Couple max.:** 1002 kgm.

## Transmission

**Constructeur:** G.P. 606 - ACEC/SEM  
 MT DN 441 - ACEC  
**Mode de fonctionnement:**  
 Une génératrice principale, entraînée par le moteur Diesel, alimente les 6 moteurs de traction couplés en permanence en parallèle.  
 L'excitation de la génératrice principale est fournie par le groupe excitatrice-génératrice auxiliaire et 6 pôles entraînés par courroies à partir de la génératrice principale.  
**Mode d'entretien des essieux:**  
 Les 6 moteurs de traction suspendus par le nez, sont logés dans les bogies et actionnent chacun l'essieu par une paire d'engrenages droits. Les 4 essieux de la locomotive sont des essieux moteurs. 59/10  
**Rapport d'engrenages:** 59/10  
**Locos:** 210.201 à 210.215  
 excitation par alternateur à régulation électronique



# **Manifestation**

Les 12 , 13 , 14 SEPTEMBRE 1980 : à BOIS DU LUC - C.F.C.

Sur le site des anciens charbonnages de Bois du Luc, l'Administration Communale de La Louvière, en collaboration avec le Centre Culturel du Hainaut et le Centre Hennuyer d'Histoire et d'Archéologie Industriel, organise une série d'animations à l'occasion du 150<sup>ème</sup> anniversaire de la Belgique.

Notre Club a été invité à participer activement à ces manifestations. Il ne s'agit pas d'exposer, mais d'annimer le site!

Aussi nous vous prions de vous joindre à nous pour atteindre ce but. nous espérons beaucoup vous présenter, lors de ces journées, grâce à la collaboration de plusieurs membres aussi fidèles que dévoués :

- Vapeur vive en 71/4"
- Ateleir de modélisme HO
- Projections de films et de diapos ferroviaires
- Restauration de matériels anciens

Si vous désirez participer efficacement à ces journées, veuillez en informer M. M. THIRY , Chée de Mons 189 à 6198 SENEFFE.

D'avance merci.

Votre visite sera aussi bienvenue et nous tiendrons une réunion de septembre "Buissonnière" le samedi 13 à partir de 14 heures 30 au charbonnage de Bois du Luc.

De plus ample informations vous seront données dans le prochain F-F.

Samedi 20 septembre à Turnhout

"Bienvenue aux modélistes vapeurs" organisé par le TREINGROEP TURNHOUT.

Samedi 20 septembre à St. NICOLAS

Vente de jouets et de trains anciens à l'hôtel SERWIR.

N.S. N.S. N.S.

- 16.08.80 ROTTERDAM, journée portes ouvertes au dépôt Delfshaven (trams)
- 29.08.80 DEN HAAG, journée portes ouvertes au dépôt Lysterbesstraat (Trams)
- 20.09.80 AMSTERDAM, cent ans de trams électriques, sur ligne musée, départ haarlemmermeer station.
- 27.09.80 ROTTERDAM, dépôt N.S. grooswyk et ateliers SSN (Stoom-Stichting-Nederland), portes ouvertes.

**Gagnez du temps :**

Voyagez de nuit  
en voiture-lit



**TEN** Trans  
Euro  
Nuit

## **Nos commandes groupées**

### DISPONIBLE AU LOCAL :

- FEUILLES DE PLASTICARD. Les membres qui ont réservés sont priés d'en prendre livraison à la réunion d'OCTOBRE AU PLUS TARD.
- LIBRAMONT/BASTOGNE par A. DAGANT; Les délais d'impressions étant plus long que prévus, le livre n'est pas encore en notre possession. Nous prions les membres qui ont réservés de bien vouloir patienter.
- PHOTOS P. TORDEUR. Disponible en septembre.

### EDITION C.F.C.

#### Le dossier 551

Un dossier préparé par X. JACQUET, spécialement à notre intention, Comment construire sans peine, à partir de feuilles de plasticards un autorail type 551 S.N.C.B. Ce dossier est complété d'une historique, de fiches descriptives et de photos du matériel autorail.

Prix de vente : 140 Frs. tous frais compris.

Commande par versement de la somme au compte 271-0061822-65 du Club Ferroviaire du Centre en n'oubliant pas de communiquer "DOSSIER 551" ainsi que Nom et adresse complète. Egalement, vente directe lors de nos réunions.



UNE TOUTE GRANDE NOUVEAUTE : LA 7000 S. T. I. B. EN HO I

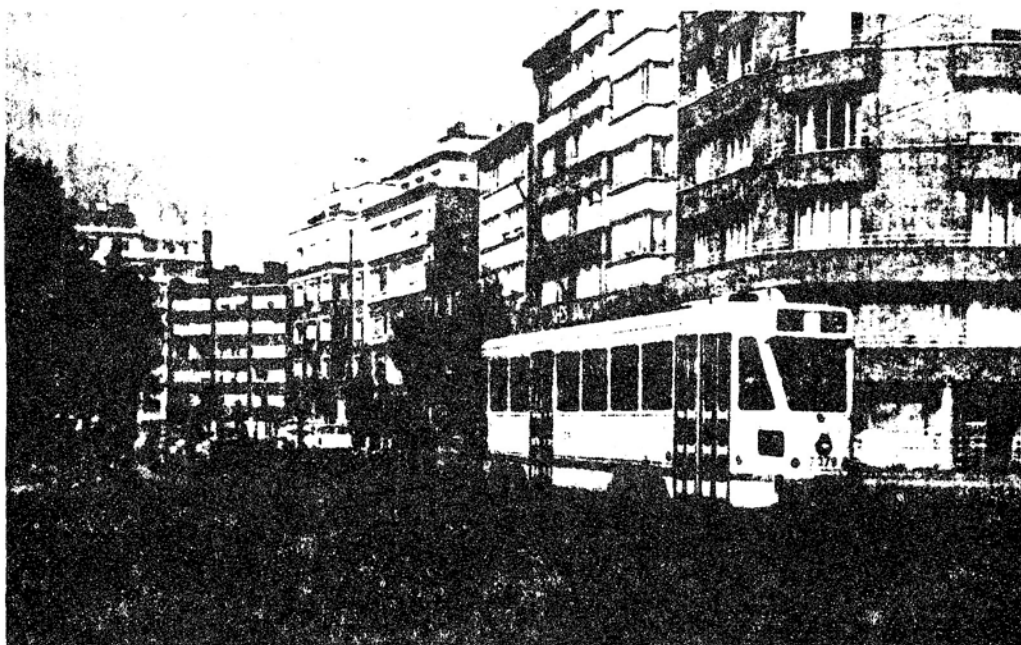


Photo  
C.C.Thornburn  
16.09.63  
M. 7078

EH OUI , UNE 7000 S.T.I.B EN HO : cette initiative a été prise conjointement par MUPDOFER ., une association d'amateurs allemande et la firme BEC en Angleterre, qui s'est chargée de la réalisation du kit. Ce choix est dicté par les éléments suivants: multiplicité des versions possibles réalisables à partir d'un même kit de base , multiplicité des intérêts des amateurs locaux (villes où ces trams ont circulé ou circulent encore), débouchés possibles pour rentabiliser le coût des matrices et moules de coulage, entr'autres. Cet ensemble d'éléments fort positifs permet de réaliser un modèle réduit de qualité à un prix vraiment très abordable.

Versions possibles avec un minimum de modifications ou sans modifications:

- S.T.I.B. 7000 - 7171 au choix première, deuxième, troisième ou quatrième série
- H.H.A. (Hambourg) 3060 en version Hambourg ou en version Copenhague
- BELGRADE 112 - 116

Versions possibles avec modifications plus importantes :

- S.T.I.B. 7501 prototype (pourquoi pas?)
- M.I.V.A. 2000
- SAINT ETIENNE 500

Le kit se compose d'éléments en métal coulé à assembler à l'aide de colle epoxy ou cyanoacrylique, de deux bogies-moteurs 12 Volts C.C., d'un ensemble de décalcomanies pour Bruxelles ou pour Hambourg, et soit d'une flèche ou d'un pantographe (ceci en fonction du kit choisi). Chaque kit au départ permet de faire n'importe quelle série de 7000 (Bruxelles) il suffit soit de le construire tel quel, soit de supprimer certains éléments (cfr mode de construction).

Lors d'une éventuelle commande, il y a lieu de préciser le numéro du kit choisi et de compléter le bon de commande annexé à ce numéro de FERRO-FLASH (en fin de la revue). Vous recevrez alors votre modèle dans les trois mois, à condition bien sûr que votre versement nous soit bien parvenu.

A noter qu'il ne s'agit pas ici d'une souscription, mais bien d'un modèle destiné à être suivi durant une certaine période (par exemple celle de durée de vie des moules et matrices). Il n'y a dès lors pas lieu de s'inquiéter d'un délai indéterminé de livraison. La livraison se fera lors des réunions de novembre et/ou décembre.

		P R I X
N° de kit	type	
5 . . . . .	7000 STIB non motorisée flèche fictive. . . . .	.1490 FB
6 . . . . .	7000 STIB motorisée flèche fictive. . . . .	.1630 FB
7 . . . . .	7000 STIB motorisée flèche fonctionnelle. . . . .	.1780 FB
8 . . . . .	7000 STIB motorisée pantographe fonctionnel . . . . .	.1920 FB
9 . . . . .	7000 STIB motorisée avec flèche et pantographe fonctionnels. . . . .	.2060 FB
10 . . . . .	3060 HHA motorisée flèche fonctionnelle. . . . .	.1770 FB

Les prix ci-dessus ne pourront vraisemblablement être maintenus fort longtemps, une augmentation de prix du métal utilisé pour les coulage devant intervenir dans un proche avenir, en Angleterre.

A noter également que les kits ne seront pas vendus dans le commerce. De plus certains détails contenus dans les kits livrés en Belgique ne seront pas livrés dans les kits en vente dans les pays voisins, que ce soit par correspondance ou au détail.

-----

BON DE COMMANDE A NOUS RETOURNER SOUS ENVELOPPE FERMEE ET AFFRANCHIE EN FIN DE CE NUMERO DE FERRO-FLASH.

( ces signaux sont identiques aux signaux type A-SNCB) Ces signaux ont été placés le 24 mars 80.  
 -Le 12 avril 80, les signaux de reprise de vitesse (identiques aux signaux type C-SNCB) ont été placés après le tunnel (dans le sens de marche) : ce sont des triangles verts sur la base avec chiffre "4" blancs. Il est prévu de placer en dessous des triangles jaunes des panneaux ( type BX-SNCB) marquant l'origine de la limitation de vitesse : rectangle blanc avec couronne noire ( ces panneaux sont en fabrication).  
 Il est prévu aussi de réimplanter les signaux de changement de signalisation initialement implantés par la SNCB à Nismes ( avant la signature de l'avenant à la convention CFV3V-SNCB et portant sur l'exploitation par le CFV3V de la section Mariembourg-Nismes)  
 Ces panneaux de changement de signalisation seront prochainement implantés à Mariembourg.

### CHANGEMENT DE LIVREE POUR LES AUTORAILS "SHIENENBUS"

Le CFV3V exploite les trains TT de la saison 1980 avec les autorails "Shienenbus" ex DB (RFA) munis d'attelage automatique. Le nombre de places assises offertes est de 56 places pour les autorails moteur et de 35 places pour les remorques (de plus, chaque remorque possède un compartiment bagages).

Le CFV3V a décidé de changer la livrée rouge-grenat DB pour la livrée vert-wagon de la SNCB et aussi d'adapter la numérotation et les inscriptions (style de chiffres vapeur SNCB).

C'est ainsi que les autorails moteur :

N° DB 795-662-6 (ex VT 95-662)  
 795-669-1 (ex VT 95-669)

et les remorques

N° DB 995-328-2 (ex VB 95-328)  
 995-332-4 (ex VB 95-332)

vont recevoir respectivement les numéros CFV3V :

autorails moteur 551.662  
 551.669

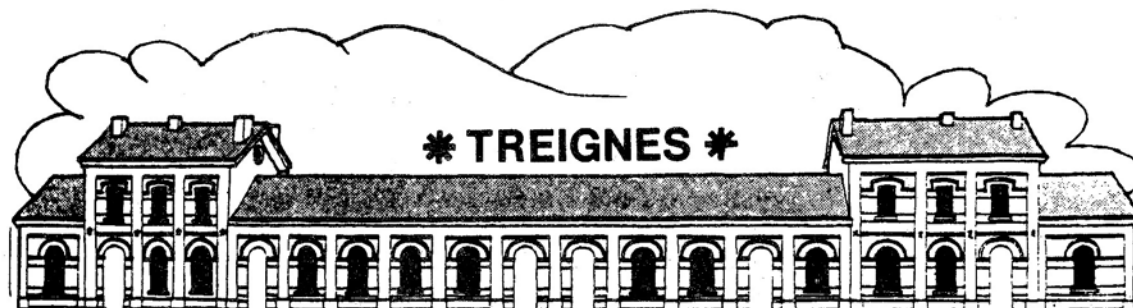
REMORQUES 731.328  
 731.332

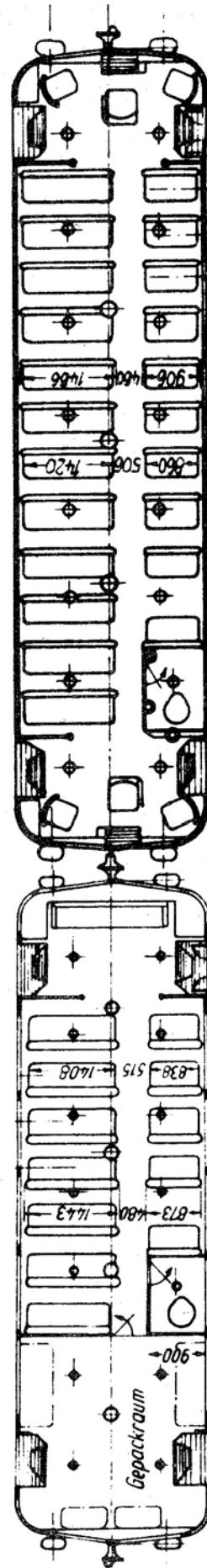
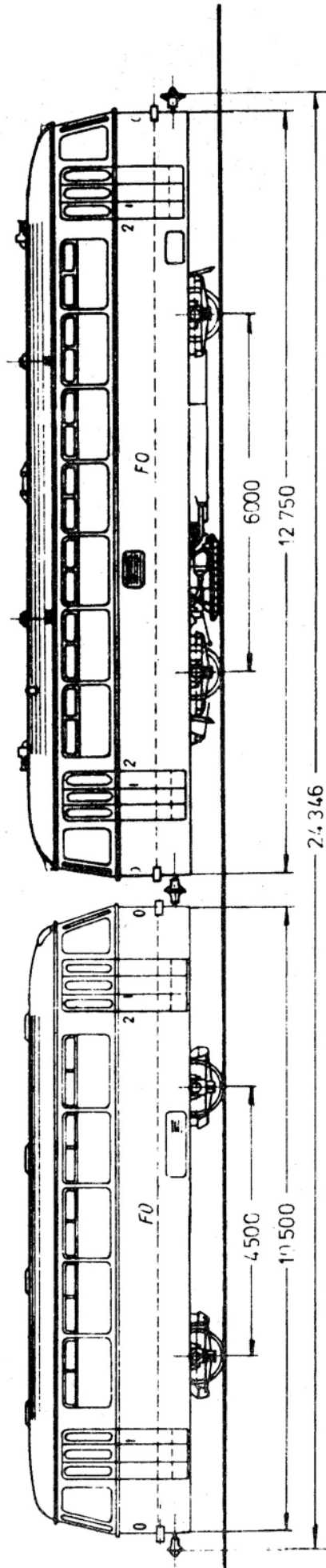
les phares vont recevoir une couronne jaune de 10 cm de large à partir de laquelle vont partir trois moustaches également jaunes.

Le changement de livrée se fait progressivement, au fur et à mesure de la remise en peinture des engins (il devrait être terminé pour le festival de la vapeur du 28 septembre 80).

Le premier autorail à recevoir la nouvelle livrée est le 551.662 .

Jean-Marie Warzée  
 chef mouvement CFV3V





VB 995

VT 795