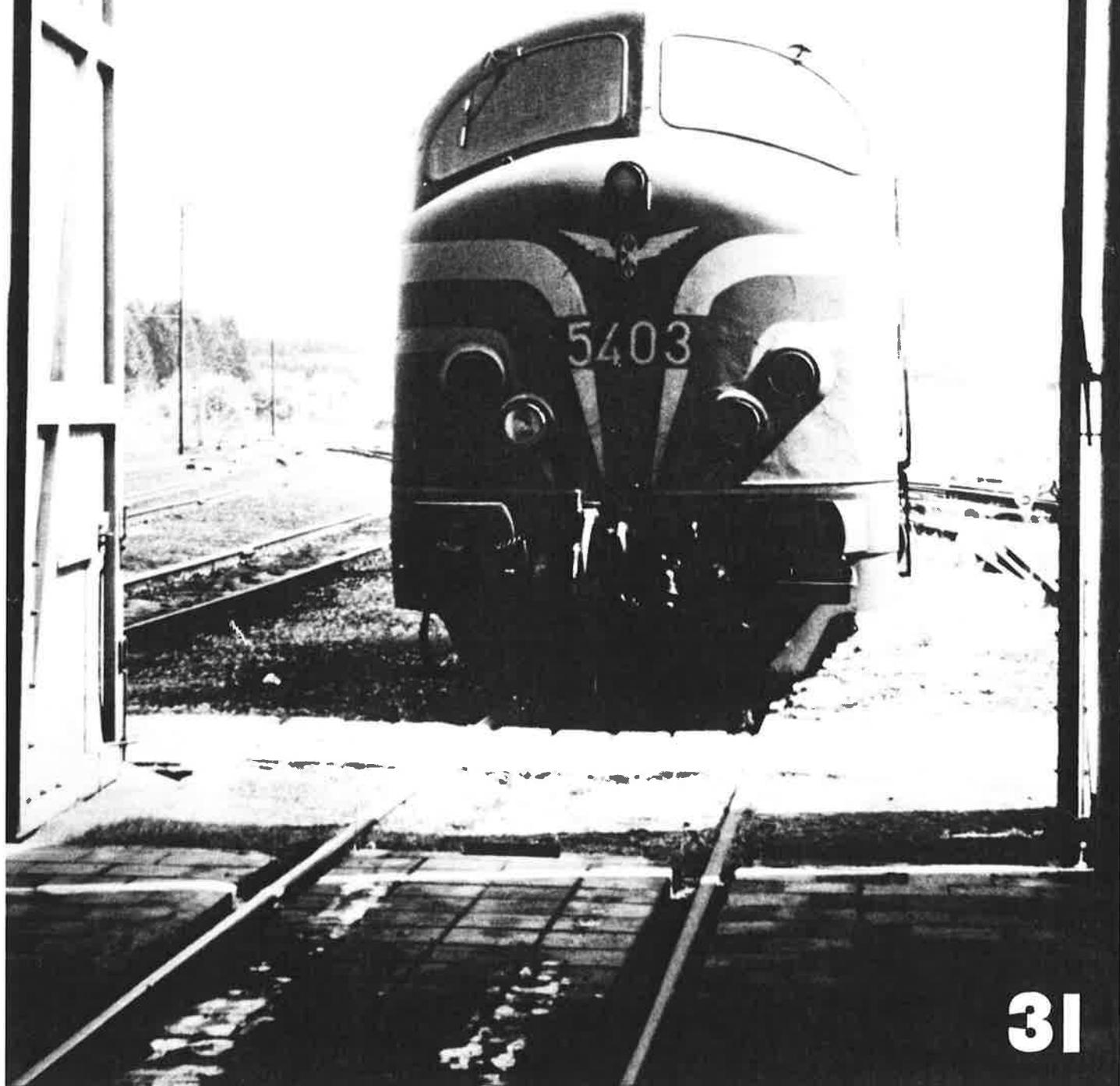


Ferro Flash Namur

spécial série 54



31

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1500 frs
- membre ordinaire :	1000 frs (*)
- membre junior (moins de 18 ans) :	500 frs (*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur" :	600 frs

(*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBOUX tel : (081) 61 39 42

Compte bancaire : 360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPÖEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE NAMUR

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise 53 5150 WEPION tel : (081) 46 08 52

Diffusion : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBOUX tel : (081) 61 39 42

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

vie du club

Au programme des prochaines réunions :

17 juin : **projections** : deux gares "spéciales": LINDAU et SCHAFFHAUSEN, par Michel ARCHAMBEAU.

documentation : la **signalisation sncb**,
5ème partie : les signaux de vitesse,
par André-Marie DUCARME.

Thème d'exposition et de circulation sur le réseau :
les chemins de fer suisses.
Apportez votre matériel !

Les 17 - 18 - 19 - 20 juin : **Exposition de modélisme à Musson**
(20km au sud d'Arlon) au Centre culturel et sportif.
Le RMM y participe en compagnie du club malinois "de Pijl".

1er juillet : réunion "réseau".

8 juillet : réunion "réseau".

15 juillet : réunion "réseau".

22 juillet : **projections** : la ligne "Athus - Meuse" (2e partie),
diapositives de Jacques QUOITIN.

thème d'exposition et de circulation : les chemins de fer français.

29 juillet : réunion "réseau".

5 août : réunion "réseau".

12 août : réunion "réseau".

Le Rail Miniature Mosan tient à exprimer sa sympathie à Michel HERBIET à l'occasion du décès de son père, ancien cheminot, qui, très tôt, avait communiqué à son fils sa passion des choses du Rail, et avait partagé avec lui cette passion jusqu'au dernier jour.

Le RMM a reçu : deux belles journées de rencontre et d'amitié.

Le 7 mai, le MoBoV, club anversois bien connu, très actif, en ballade parmi les installations ferroviaires du Namurois, nous a fait l'honneur d'une visite. Rencontre chaleureuse (ces flamands savent y faire pour mettre de l'ambiance !) qui, de plus, aura permis à l'effectif matériel du RMM de s'agrandir de deux unités, deux wagons fermés à parois coulissantes KLEIN Modellbahn, gentiment offerts par nos amis du MoBoV. Merci à eux, que nous reverrons avec plaisir.

Le 14 mai, Dinan (Bretagne) et Dinant fêtaient joyeusement l'anniversaire de leur jumelage. Parmi les bretons, Jacky Hamoniaux et ses troupes des "Amis du Rail dinannais" n'ont pas voulu manquer leur rendez-vous au RMM. Dans leurs bagages, un "truc" énorme, que nous avons découvert avec curiosité, trophée qui garnira désormais les murs de notre local : un macaron SNCF "perdu" par une BB 9400. Merci donc à nos amis français, et merci également pour leur cordiale invitation à visiter leur réseau dont nous avons eu un avant-goût par un montage photographique.

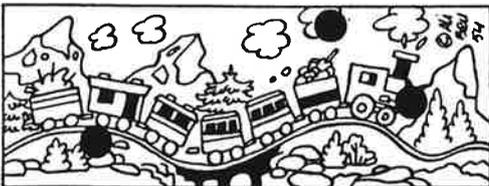
M.A.

récréation ferroviaire

Solution
du jeu précédent

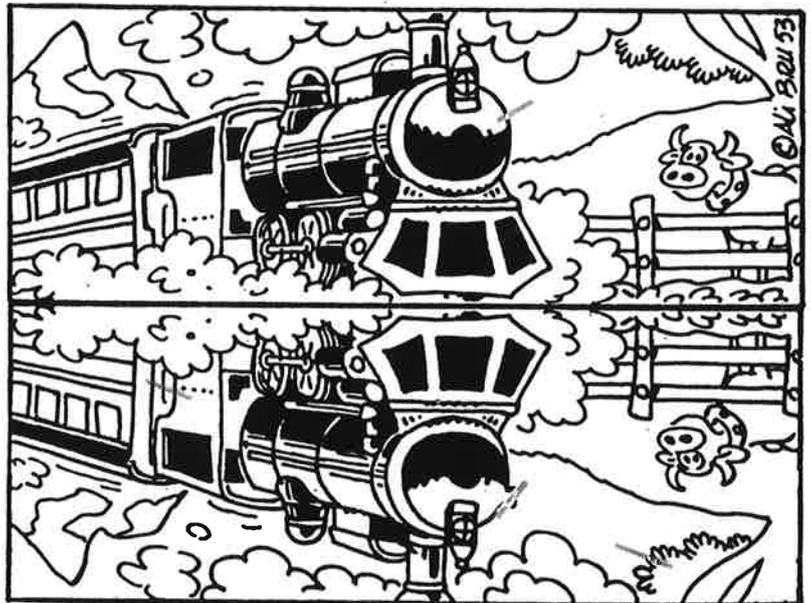
(n°30, p.4)

Les curieux reflets.



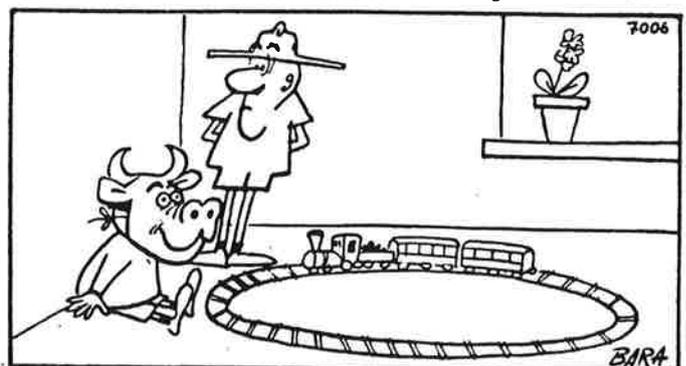
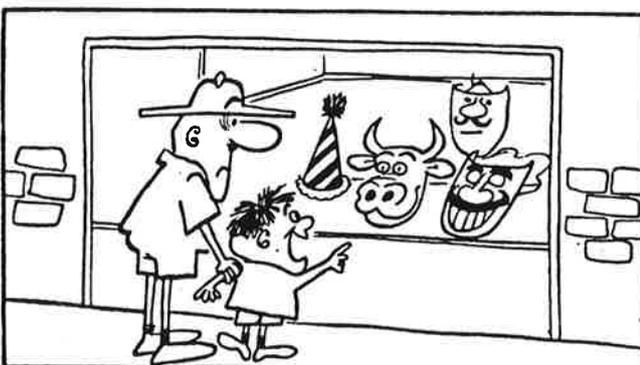
Les curieux reflets

Quels sont, dans le reflet, les trois détails qui ne correspondent pas à la réalité ?



MAX L'EXPLORATEUR

par Guy Bara



actualité

L'indicateur nouveau est arrivé

Comme le signale dans la préface, M. E. Schoupe, Directeur Général, la SNCB l'a voulu aimable, explicite, exemplatif, maniable et bon marché. Ce dernier point retiendra principalement l'attention des voyageurs devant se procurer ce précieux document nécessaire à la préparation des itinéraires et à l'établissement des horaires. Son prix a été fixé à FB 130,-, soit FB 50,- de moins par rapport à l'édition précédente. Cette intéressante diminution est due à la suppression de plus ou moins 300 pages consacrées à une rubrique intitulée "1.000 relations de ville à ville" dont certaines enquêtes avaient révélé qu'elle n'intéressait pas 5 % des utilisateurs de l'indicateur. Un souhait pour l'édition 89/90 pour une parfaite compréhension des tableaux-horaires : l'emploi de la couleur brune pour l'impression des horaires de tous les trains. En effet, la couleur bleue employée pour certains horaires (pour distinguer deux trains différents repris dans une même colonne) n'est que source de confusion pour les utilisateurs.

Par rapport à l'édition précédente, notons :

- la suppression du service "voyageurs" sur les lignes Dinant-Givet, Arlon-Âthus, Enghien-Braine-le-Comte et Renaix-Leuze
- la suppression des arrêts de Autelbas, Barnich, Bovigny, Grand-Halleux, Overboelare, Sterpenich, Vichenet-Bossières et Weyler.
- sur certaines lignes importantes et principalement le week-end, la mise en marche de trains plus tôt le matin et plus tard le soir
- la réouverture des arrêts de Aigremont, Genly, Hemiksem, Hoboken, Hoboken-Polder, Méry, Niel, Pin, Sleidinge, Waarschot et Wondelgem
- l'arrêt à la Hulpe, Genval et Rixensart des trains T 9915/T 9935 de la relation touristique des week-ends et jours fériés Bruxelles-Namur-Virton, et ce, un an après l'arrêt aux mêmes gares des trains T 9608/T 9661 de la relation de même type, Namur-Bruxelles-Blankenberge/Knokke.



AUTOMOTRICE A HACHEURS 3 KV CC TYPE L 86 - SERIE 09 - 35 exemplaires : 901 à 935 (PHOTO SNCB)

rétro rail

L'inestimable trésor photographique des frères Van Puyvelde

Le numéro 14 du "Journal du chemin de fer" nous fait découvrir 9 photos prises en 1935-1936 par Jean et Jean-François Van Puyvelde représentant des locomotives photographiées sur des voies ferrées se situant à la sortie de Bruxelles. L'article accompagnant ces photos est très intéressant car il nous permet de situer les différents endroits où furent prises ces remarquables photos. C'est ainsi que nous apprenons que les trains de la ligne Bruxelles-Antwerpen étaient photographiés un peu au nord de Vilvoorde, ceux des lignes Bruxelles-Mons-Paris et Bruxelles-Tournai-Lille (tronçon commun entre Bruxelles et Halle) un peu au sud du passage à niveau de Ruysbroek, ceux de la ligne Bruxelles-Oostende sur un remblai près du canal de Charleroi. Mais l'endroit de prédilection des frères Van Puyvelde se situait à la sortie de la gare de Boitsfort, direction Namur, à l'orée de la forêt de Soignes où défilaient principalement les locomotives des remises de Schaerbeek, Ottignies, Ronet, Jemelle et Stockem. Grâce à la documentation de M. M. Havelange, il nous est possible de vous communiquer les remises d'affectation de 8 des 9 locomotives représentées dans le "Journal du chemin de fer" :

Page	Type	Numéro	Remise	Page	Type	Numéro	Remise
10	36	3609	Schaerbeek	12	1	109	Schaerbeek
11	5	503	Jemelle		60	6005	Schaerbeek
	16	1645	Ottignies	13	10	1003	Jemelle
	62	6212	Bruxelles-Midi		36	3630	Schaerbeek

Le tome 2 de "Vapeur à la SNCB" de Max Delie comprend de nombreuses photos des frères Van Puyvelde prises en 1935-1936 aux endroits précités. Afin de permettre à ceux possédant cet ouvrage de compléter ou de modifier les légendes de certaines photos, nous leur faisons part ci-après des observations émises par MM. Havelange et Huysman après examen de cet ouvrage :

a) Remises d'affectation

Page	Type	Numéro	Remise	Page	Type	Numéro	Remise
44	1	101	Schaerbeek	68	10	1029	Schaerbeek
47	1	104	Schaerbeek	69/70	10	1027	Liège
49	5	502	Jemelle		72	1004	Jemelle
50/51	5	503	Jemelle	80	36	3610	Schaerbeek
54	7	728	Schaerbeek	82	36	3675	Ronet
55	7	722	Ronet	84	38	3924	Ottignies
57	7	702	Herbesthal	88	40	4031	Baulers
58	7	724	Schaerbeek	99	62	6217	Bruxelles-Midi
60	8	807	Tournai	100	64	6501	Ottignies
62	9	935	Schaerbeek	101	64	6494	Ottignies
64	9	902	Schaerbeek	117	81	8288	Schaerbeek
65	9	922	Liège	123	97	9703	Bruxelles-Midi

b) Modifications de légende

Les photos 60 et 89 nous montrant respectivement la locomotive type 8 n° 807 remorquant un train de voyageurs composé de voitures du type K et une locomotive type 41 en tête d'un train de marchandises ne sont pas comme l'indique leur légende, prises sur la ligne du Luxembourg ou à Boitsfort en 1935 mais bien un peu au sud du passage à niveau de Ruysbroek sur la ligne Bruxelles-Mons-Paris à l'époque indiquée. C'est également au même endroit qu'ont été prises les photos 64, 90, 99, 117 et 123.

P.S. : Rappelons que bon nombre de photos prises par les frères Van Puyvelde illustreront "Vapeur en Belgique", l'ouvrage tant attendu de Phil Dambly.

En 1987, le journal "Le Soir" célébrait son centième anniversaire. Parmi les événements rappelés à cette occasion, Michel Herbiet a retenu pour vous :

1953 : Dans la ville de Luxembourg, frémissante de drapeaux, en ce jeudi 9 avril a lieu le mariage du prince Jean de Luxembourg et de la princesse Joséphine-Charlotte de Belgique. Dans l'allégresse générale, plus de cent mille personnes acclament les jeunes époux. La veille du mariage, notre Princesse et la suite royale avaient rallié la capitale du grand-duché au moyen du train royal dont la locomotive était ornée d'un écusson représentant les armoiries de notre pays.

(NDLR : c'est à la locomotive 10.015 de la remise de Schaerbeek qu'échut l'honneur de remorquer le convoi royal).

Samedi 26 septembre à 7 h 26 exactement, par un brouillard intense, le train omnibus Namur-Charleroi entre en gare de Jemeppe-sur-Sambre. Lors du passage à Moustier, l'on avait remarqué un bruit anormal à la quatrième voiture du convoi qui en comptait sept (voitures en bois type GCI). A l'arrivée à Jemeppe-sur-Sambre, constat d'une rupture d'attelage à cette voiture et par mesure de précaution, le chef de gare décide de la retirer. Pour cela, l'on décroche les quatre premières voitures dont les voyageurs avaient été invités à rester sur le quai. Une fois la voiture avariée mise sur une voie de garage, le train viendrait raccrocher les trois voitures toujours remplies de voyageurs et restées en voie principale. Mais durant cette manoeuvre, le semi-direct Liège-Tournai est annoncé et le garde-bloc, croyant que tout le convoi avait été garé, ouvre le signal d'entrée en gare à ce second train dont la locomotive tamponne les trois voitures restées sur la même voie. Dans la dernière voiture réduite à un amas de ferraille, l'on dénombre trois tués et plus de cent blessés dont plusieurs très gravement atteints.

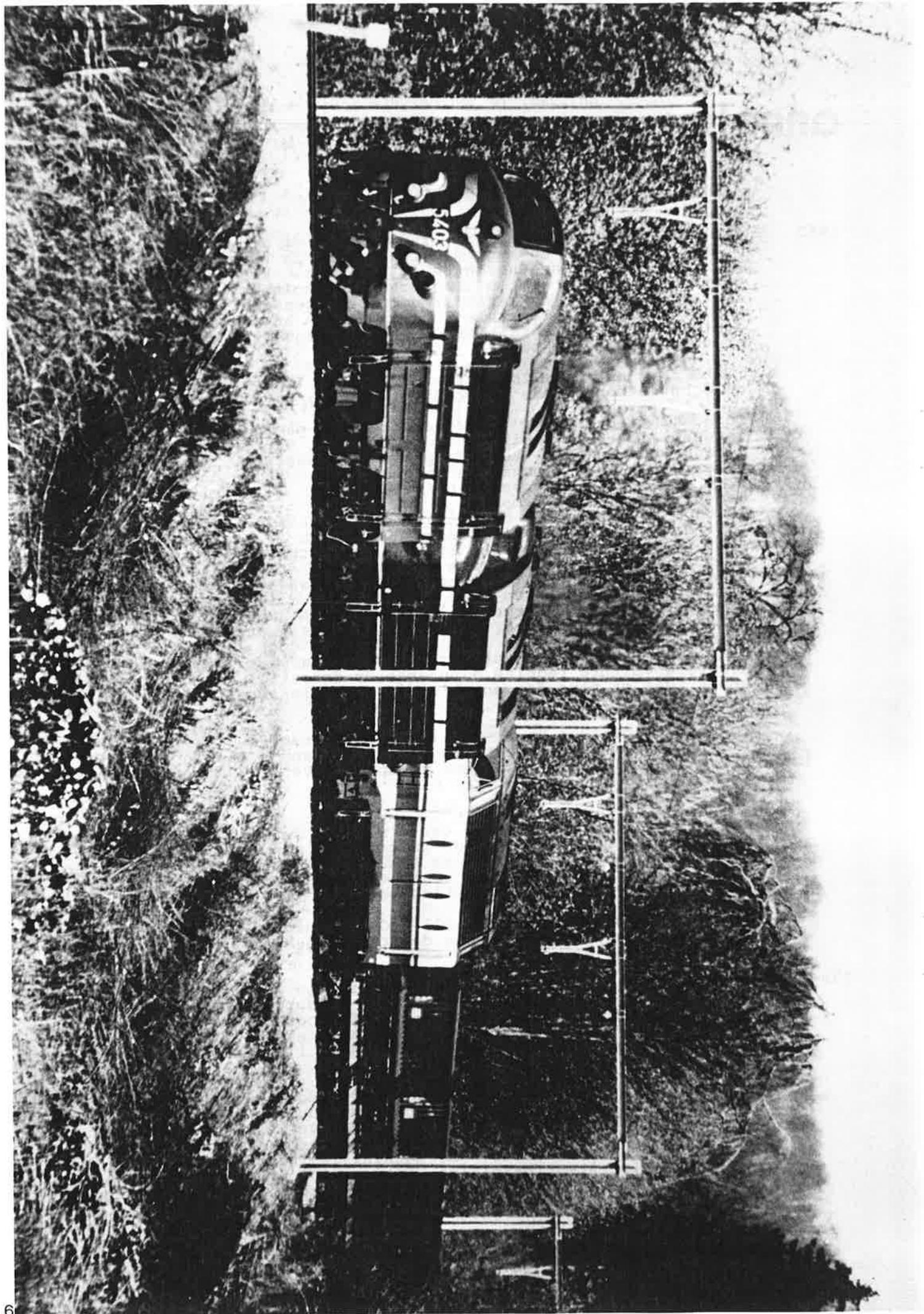
(NDLR : l'omnibus Namur-Charleroi était remorqué par la locomotive 29.043 de la remise de Ronet tandis que le semi-direct Liège-Tournai avait à sa tête la locomotive 7.035 de la remise de Tournai).

Par un brouillard épais, en cette matinée du 8 décembre, le semi-direct Bruxelles-Ostende tamponne un convoi à l'arrêt sur le territoire de la commune de Lombeek-Ste-Catherine. De la dernière voiture en bois du train tamponné, l'on dénombre vingt morts et une quarantaine de blessés.

(NDLR : le semi-direct Bruxelles-Ostende était remorqué par la locomotive 1.001 de la remise de Bruxelles-Midi).

1954 : Déraillement à Wilsele, près de Louvain, le jeudi 2 décembre au matin, d'un train de voyageurs rempli de supporters allemands qui regagnaient leur pays après le match de football Angleterre-Allemagne joué la veille au stade de Wembley. Dans l'enchevêtrement des voitures déraillées, l'on dénombre vingt morts et une quarantaine de blessés.

(NDLR : ce train était remorqué par la locomotive 1.001 de la remise de Bruxelles-Midi. Cet accident dû à un excès de vitesse (prise d'un aiguillage à 80 km/h au lieu de 30 km/h comme indiqué) vit la locomotive et les quatre premières voitures dérailler et se renverser. Le machiniste-instructeur et le chauffeur figurèrent parmi les victimes. Quant à la 1.001, elle fut relevée et amenée à l'A.C. Salzinnes, où l'on constata que le châssis était plié, et elle fut jugée irréparable. Elle fut mise hors écritures en juin 1957).



les diesel 204

ambassadrices de la sncb

Samedi 14 mai 1988, gare de Namur, quai n° 1, 9 h 15 : entrée en gare du train spécial d'adieu aux locomotives Diesel type 204/série 54. Rame composée de 7 voitures du type 11 et d'un fourgon utilisé en service international, remorquée par nos diesels 5404 et 5403 toutes resplendissantes et pimpantes dans leur livrée initiale et portant leur numéro d'origine, 204.004 et 204.003 . Du très beau travail exécuté au dépôt de Ronet, nous ramenant trente ans en arrière et nous permettant de nous rappeler nos 204 s'élançant vers la frontière franco-belge à destination de Paris-Nord ou vers la frontière belgo-allemande à destination de Köln Hbf. Arrivées à destination, elles ne laissaient jamais indifférents nos voisins rhénans et d'outre-Quévy qui leur vouaient beaucoup d'admiration.

Un peu d'histoire

Impossible de ne pas parler des types 202 et 203 en retraçant l'historique des type 204 car, extérieurement ces trois types de locomotives sont semblables et présentent les mêmes caisses et les mêmes bogies à 3 essieux tous moteurs. Les locomotives 202 et 203, commandées en 1954, ont été montées par la "Société Anglo-Franco-Belge" à La Croyère, qui construisit les caisses mais importa les organes moteurs. C'est ainsi que le moteur Diesel, les génératrices et l'appareillage électrique provenaient de l'EMD (Electromotive Division) à La Grange (USA) et les moteurs de traction furent construits sous licence EMD chez Smit à Slikkerveen (NL). Quant aux bogies, ils furent coulés chez Lesquin à Haine-Saint-Pierre et usinés à l'Anglo-Franco-Belge. Les chaudières de chauffage équipant les 202 étaient du type Vapor - Clarkson. Quant aux type 203, ils ne furent pas équipés de chaudière et de ce fait n'assurèrent pas de service "voyageurs" pendant la période de chauffage des rames. La livraison des 36 locomotives commandées eut lieu en 1955.

L'ordre chronologique de fourniture fut le suivant : 202.015 à 202.018 (non munies du freinage rhéostatique), 202.001 à 202.013 et 203.001 à 203.019. La commande initiale prévoyait 18 locomotives type 202 et 18 locomotives type 203 mais la locomotive prévue pour être la 202.014 ne fut pas munie de chaudière de chauffage et devint la 203.019, ce qui donnait finalement un effectif de 17 locomotives type 202 et 19 locomotives type 203. Notons que 4 locomotives identiques aux 202.015 - 202.018 furent également livrées aux chemins de fer luxembourgeois et y devinrent la série 1600 (1601-1604).

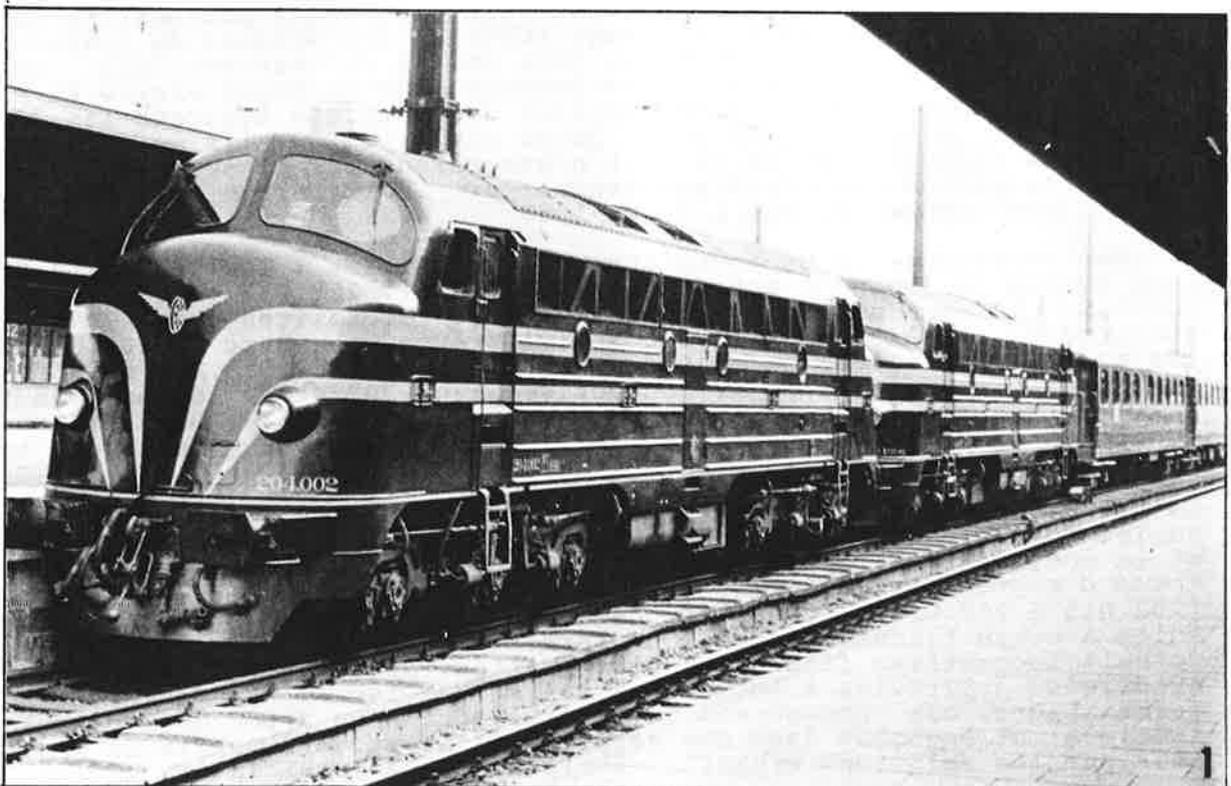
La livraison, de janvier à mars 1957, de quatre nouvelles locomotives non munies du freinage rhéostatique et dénommées type 204 (204.001 à 204.004) et la modification, de mars à mai 1957 du rapport de réduction des trains d'engrenages (61/16 en 56/21) des quatre locomotives type 202 (202.015 à 202.018), dénommées également type 204 (204.005 à 204.008) suite à cette transformation, ont permis à la SNCB de disposer d'une série de huit locomotives fiables et performantes, de bonne puissance et autorisées à circuler à la vitesse maximum de 140 km/h. Efficientes et de fière allure, ces locomotives ont été affectées au dépôt de Schaerbeek (série A) et engagées dans des services de prestige à partir du 2 juin 1957 sur les relations Bruxelles-Paris et Bruxelles-Köln.

Services de prestige au dépôt de Schaerbeek

Relations Bruxelles - Paris

Comme l'indique le roulement inclus dans le présent article, il était prévu la remorque de bout en bout et dans des horaires accélérés des trains 116 (Bruxelles-Paris) et 129 (Paris-Bruxelles), assurés par deux locomotives en unité multiple, mais avec un conducteur présent sur chaque locomotive, celui de la machine menée se trouvant dans la cabine arrière et ayant comme mission d'assurer la surveillance à bord. Il est bien entendu que chaque conducteur restant sur sa locomotive, les rôles étaient inversés lors du voyage retour. Les charges autorisées du couplage étaient, pour les deux sens de circulation, de 550 t de Bruxelles à Aulnoye et de 750 t d'Aulnoye à Paris-Nord, cette dernière valeur pouvant être atteinte en haute saison sur la section considérée. Remarquons qu'avec 700 t remorquées, on montait la côte de Survilliers à 90 km/h. Il est arrivé occasionnellement qu'une locomotive étant tombée avariée, l'autre ait assuré sans retard appréciable la traction du train alourdi de sa soeur circulant comme véhicule. A la seule exception d'un train royal à faible charge mis en marche à l'occasion de l'inauguration de la statue du roi Albert, place de la Concorde à Paris, le 12 octobre 1938, et du parcours d'essai qui l'avait fort prudemment précédé, jamais une locomotive belge n'avait atteint la capitale française et la venue des 204 à la gare de Paris-Nord a constitué une première en la matière. Remarquons que le train royal précité était remorqué par la locomotive type 1 n° 112 de la remise de Bruxelles-Midi. Une autre locomotive type 1 a également atteint Paris-Nord au début de l'Occupation. En effet une photo signée A. Henry et prise le 9 juillet 1940 nous montre la 124 en tête d'un convoi de voitures (ex-KPEV) de la Deutsche Reichsbahn transportant des marins allemands.

La mise en exploitation électrique de Creil-Tergnier a mis fin à cette épopée (du 2 juin 1957 au 30 septembre 1961), qui laisse le souvenir d'un bon service, assuré avec ponctualité, dans la plus pure tradition de la ligne. Au service d'hiver du 01.10.61 au 25.05.62, nos type 204 en simple traction ont encore assuré de Bruxelles à Tergnier les trains 116/117 et 120/129 avec une charge autorisée de 550 t. L'électrification de la section Tergnier-Aulnoye le 26 mai 1962 a limité nos 204 à Aulnoye, et ce, jusqu'à l'électrification totale de la ligne Bruxelles-Paris en septembre 1963.





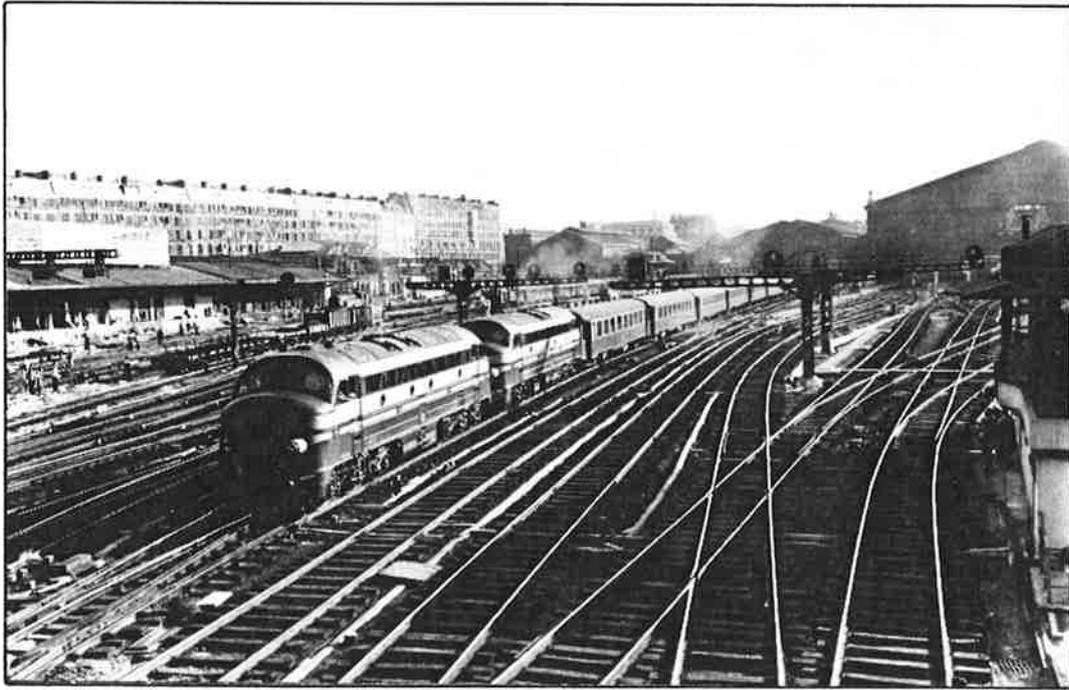
Relations Bruxelles - Köln

Comme l'indique également le roulement du présent article, deux paires de trains-drapeaux Bruxelles-Köln ont été créés et confiés aux type 204. Il s'agissait des trains 84/85 le matin et 86/87 l'après-midi. Ils effectuaient notamment dans chaque sens le parcours Bruxelles (Nord) - Liège (Guillemins) dans l'excellent temps de 60 minutes, ramené dans les faits à 56 minutes en cas de retard. Le trajet Liège (Guillemins) - Ans, sans arrêt à cette dernière gare, était prévu en 7 minutes et la charge pouvant être remorquée sans pousse par une locomotive type 204 sur les plans inclinés de Liège était de 330 t, limite absolue. Une charge supérieure exigeait la pousse d'une locomotive électrique. Ces trains, tout d'abord formés de 4 voitures (environ 170 t) ont été dès la première année forcés à 6 voitures (environ 245 t) pour les trains 84 et 85 et à 7 voitures (environ 280 t) pour les trains 86 et 87. Les rames de ces trains étaient en principe composées de matériel allégé I2 et d'une voiture B1111 réaménagée en B5RD par CW Mechelen et comprenant un bar, 5 compartiments de 2e classe et un fourgon. Remarquons que ces voitures modifiées (au nombre de 3) étaient dépourvues d'intercirculation du côté fourgon et de ce fait nécessairement utilisées comme voitures d'extrémité (normalement côté Bruxelles). Le remplacement partiel du matériel I2 par du matériel I1 étant chose courante, les charges atteignaient fréquemment 280 t pour 6 voitures et 335 t pour 7 voitures.

Au 30 septembre 1962, les trains 86 et 87 disparaissaient du roulement des type 204 (c'est ainsi que le 86 partait d'Oostende et était prévu en traction électrique jusqu'à Liège, où une diesel type 205 de Kinkempois en reprenait la remorque jusqu'à Köln). C'est le 21 mai 1966, veille de la mise en exploitation électrique de la ligne 37 (Liège-Guillemins/Aachen Hbf) qu'une locomotive type 204 a assuré pour la dernière fois la traction des trains 84 et 85.



3

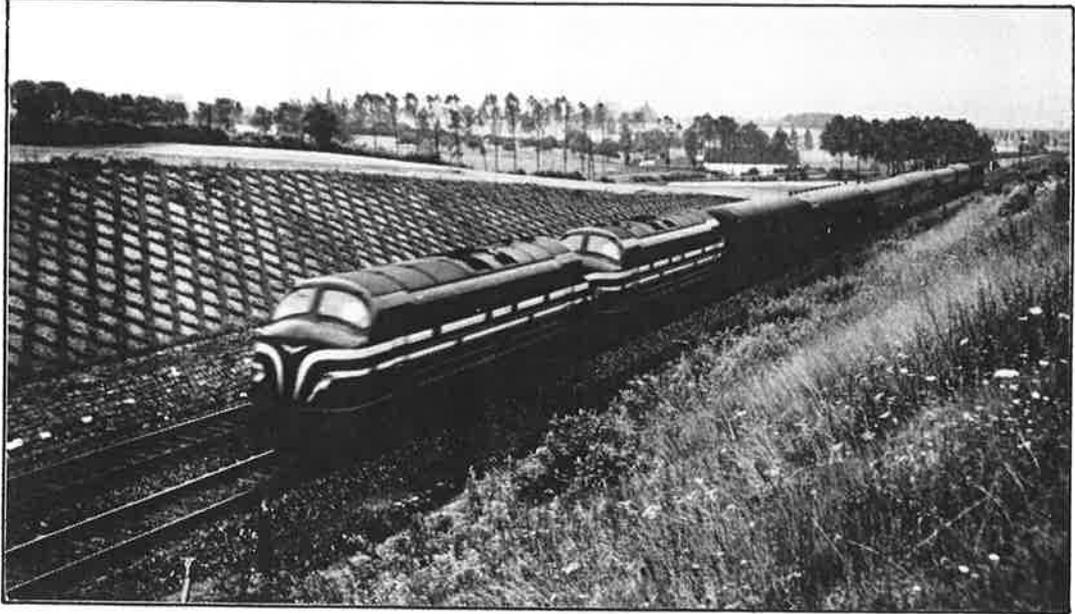


4



5

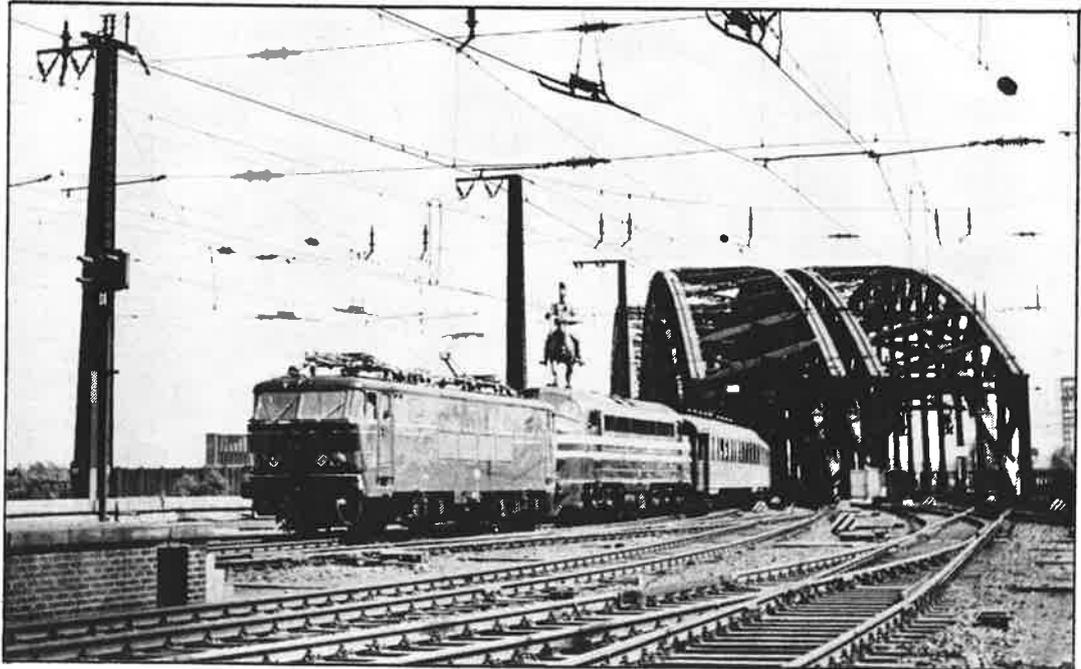
6



7



8



Fin d'une époque

L'électrification totale de la liaison Bruxelles-Paris, inaugurée le 12 septembre 1963, a permis au dépôt de Schaerbeek de se dessaisir des locomotives 204.001 à 204.004 qui ont rejoint le dépôt de Stockem de septembre 1964 à mars 1965. L'électrification totale de la liaison Bruxelles-Köln le 22 mai 1966 a permis au dépôt de Schaerbeek de livrer ses 4 dernières locomotives 204.005 à 204.008 au dépôt de Ronet d'octobre à décembre 1966. N'ayant plus de services de prestige à assurer, nos vaillants coursiers ont vu leurs engrenages relevés au rapport 61/16 (au lieu de 56/21) et leur vitesse ramenée à 120 km/h. Dépourvues du frein rhéostatique, ces reines déchues ont été moins appréciées dans leurs nouvelles fonctions que leurs soeurs types 202 et 203. Au dépôt de Ronet, on les retrouva en tête de trains de voyageurs sur l'axe Namur-Dinant avec prolongation soit vers Givet, soit vers Bertrix, et de trains de marchandises n'empruntant pas de lignes accidentées telle la relation Ronet-Kinkempois-Montzen. Elles furent également employées à des dessertes locales dans la région namuroise (Andenne, Namèche, Marche-les-Dames).

Différentes livrées

A l'origine, livrée à deux bandes jaunes minces avec roue ailée sur les nez. Au moment de leur mise hors écritures, une seule bande jaune pour les 5402, 5405, 5406, une large bande et portières jaunes pour la 5408. Avant le 14 mai 1988, livrée standard 1970 pour les 5401 et 5404, deux bandes jaunes pour la 5407 et deux bandes jaunes avec roue ailée pour 5403.



Locomotive type 204 n°204.009

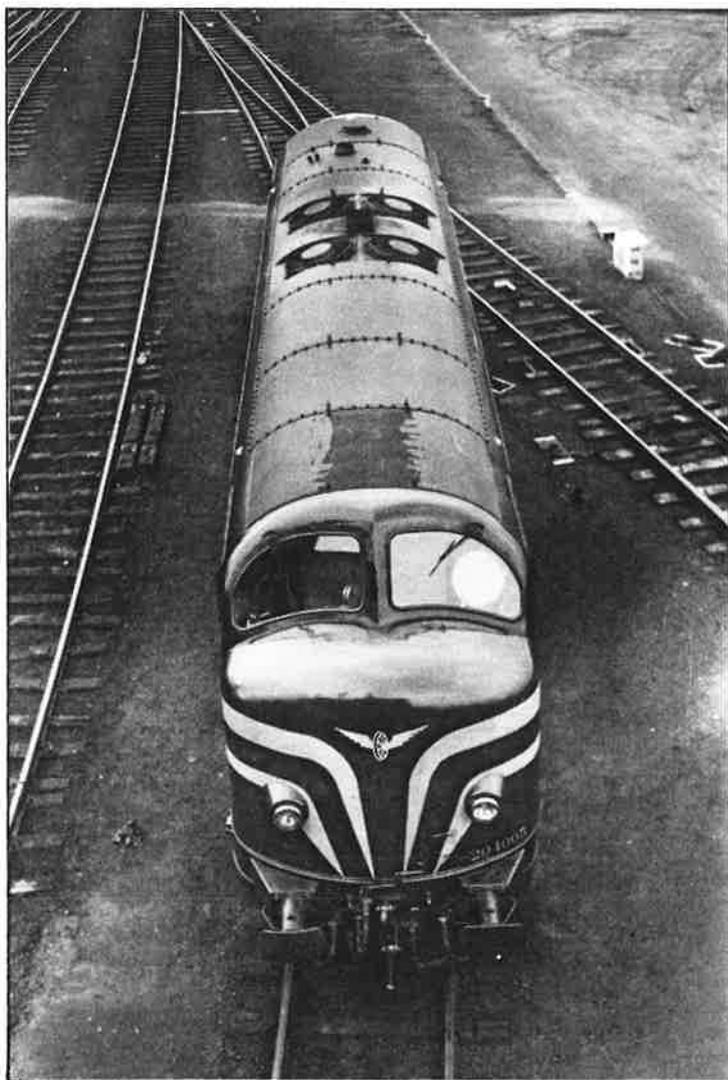
10



Une visite à la section "Transports" de l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles de 1958 nous permettait d'admirer du matériel mis récemment en service tant par la SNCB que par les principales compagnies de chemin de fer européennes. Parmi le matériel exposé par la SNCB figurait bien entendu une locomotive Diesel type 204 qui, comme tous les engins exposés, avait été acheminée de la gare de Jette au palais du Centenaire à l'aide du matériel spécialisé de la Deutsche Bundesbahn. Cette locomotive numérotée 204.009, dépourvue du troisième phare et portant la mention FEO (abréviation du dépôt de Ronet), intriguait les visiteurs s'intéressant de près au parc matériel SNCB, qui ignoraient l'existence d'une neuvième locomotive type 204. Il s'agissait tout simplement de la 202.011 maquillée pour la circonstance en 204.009, car il n'avait pas été possible pour la SNCB de distraire une locomotive 204 d'un roulement comprenant des services de prestige.

11





Relations

Bruxelles - Amsterdam

Contrairement à ce que l'on peut lire dans certains articles consacrés aux locomotives Diesel type 204/série 54 et dans certaines légendes figurant sous des photos nous montrant une type 204 en tête d'une rame TEE, nous pouvons écrire que ce type de locomotive n'a jamais rallié Amsterdam. Le roulement figurant dans le présent article nous prouve (service 5 b) la traction des trains de marchandises 82100/25300 sur le parcours Bruxelles-Essen, mais sans passage de la frontière hollandaise. Donc, nos 204 peuvent tout au plus avoir été utilisées entre Bruxelles et Essen pour remplacer une locomotive électrique type 150 défaillante. D'autre part, comme les rames tractées "TEE" sont apparues vers 1963, année voyant la fin de l'épopée franco-belge des type 204, l'accouplement série 204/rame TEE a peut-être tout simplement été constitué pour un parcours d'essai de ce nouveau matériel.

12



13



Numérotation		Date de prise en inventaire	Affectation		Radiation	
Type 204 (jusqu'au 31.12.70)	Série 54 (à partir du 01.01.71)		Dépôt	Période	Date	Motif
204.001	5401	24.01.57	Schaerbeek Stockem Ronet	01/57-02/65 02/65-05/78 05/78-.../..		
204.002	5402	14.02.57	Schaerbeek Latour Stockem Ronet	02/57-09/64 09/64-10/64 10/64-01/69 01/69-07/84	07/84	Tamponnement du 23.03.84 à Renory (PV FAZ 75 08/06/84)
204.003	5403	27.02.57	Schaerbeek Stockem Ronet	02/57-03/65 03/65-12/67 12/67-.../..		
204.004	5404	13.03.57	Schaerbeek Stockem Ronet	03/57-12.64 12/64-10/67 10/67-.../..		
204.005 depuis mi 05/57 ex-type 202 n°202.015	5405	18.01.55	Ronet Schaerbeek Ronet	01/55-10/56 10/56-10/66 10/66-01/82	01/82	Tamponnement du 09.10.81 à Andenne/ Carmeuse (PV FAZ 15 03/12/81)
204.006 depuis fin 03/57 ex-type 202 n°202.016	5406	16.02.55	Ronet Schaerbeek Ronet	02/55-10/56 10/56-10/66 10/66-04/85	04/85	Accidentée sur cour ATD Ronet le 11.01.85 (PV FAZ 109 13/02/85)
204.007 depuis fin 05/57 ex-type 202 n°202.017	5407	22.02.55	Ronet Schaerbeek Ronet	02/55-10/56 10/56-12/66 12/66-.../..		
204.008 depuis mi 04/57 ex-type 202 n°202.018	5408	07.03.55	Latour Ronet Schaerbeek Ronet	03/55-07/55 07/55-10/56 10/56-10/66 10/66-04/86	04/86	Tamponnement du 13.02.86 à Tailfer (PV FAZ 145 11/03/86)

Destination musée

Jusqu'aux préparatifs du voyage d'adieu aux locomotives Diesel type 204/série 54 du samedi 14 mai 1988, la 5403 était considérée comme la locomotive devant représenter ce type d'engins de traction au futur musée des Chemins de fer belges. En effet, suite à l'affrètement d'un train spécial en 1982, cette locomotive avait été désignée pour le remorquer sur le parcours Namur-Libramont via Bertrix. A cette occasion, elle retrouva sa livrée initiale avec la célèbre roue ailée qu'elle et ses soeurs arboraient fièrement lors de leurs services de prestige vers la France et l'Allemagne. Mais depuis 1982, sa carrosserie s'est considérablement détériorée et c'est la 5404 qui sera choisie pour figurer au musée, mais maintenue en service pour assurer des trains spéciaux.

Renumérotation 204.003 - 204.004 : pour toujours ?

Comme nous l'avons vu au début, à l'occasion du voyage d'adieu du samedi 14 mai 1988, nos 5403 et 5404 avaient retrouvé leur numéro d'origine (204.003 et 204.004) et la 5404 était repeinte dans sa livrée initiale, la 5403 possédant déjà cette livrée depuis 1982. De bonne source, nous avons appris que ces deux locomotives conserveront leur numérotation d'avant janvier 1971, et ce, jusqu'à leur mise hors écritures. Il vous sera loisible d'admirer la 204.004 exposée au dépôt de Kinkempois en juin 1988 lors des manifestations organisées à l'occasion du 150e anniversaire de l'arrivée du chemin de fer dans la région liégeoise.

Quel avenir pour les quatre survivantes ?

Si la locomotive 204.004 (ex-5404) est susceptible d'être conservée pour le musée, qu'advient-il des trois locomotives 5401, 204.003 (ex-5403) et 5407 ? Il est très possible qu'au moins deux exemplaires soient maintenus en activité et utilisés pour les trains de travaux jusqu'à l'électrification définitive de la ligne Namur-Dinant.

Légende des documents

- page 6 : triple traction (54-52-55) pour ce train de minerais vers Belval (Dave, 4/1988) (photo A-M. Ducarme).
- page 8 photo 1 : Bruxelles-Midi: train Bruxelles - Paris. En tête, les 204.002 et 204.006 (Collection Ph. Dambly).
- page 9 photo 2 : Locomotive type 204 dans sa livrée typique - Bruxelles-Midi (photo SNCB).
- page 10 : Train spécial d'essais Bruxelles (Midi) - Paris (Nord) et retour avec locomotives 202.015 et 202.017 (futurs 204.005 et 204.007) - automne 1956.
- photo 3 : passage à Saint Denis, lors du parcours aller.
- photos 4 et 5 : voyage retour : départ de Paris-Nord. (photos M. Mertens)
- page 11 photo 6 : 20.07.1957 - train 129 Paris - Bruxelles - Amsterdam dans la tranchée de Braine-le-Comte (photo B. Dedoncker).
- photo 7 : 30.05.1959 - train 116 Bruxelles - Paris au passage à Survilliers (photo M. Mertens).
- photo 8 : mai 1966 - HLE 160 et HLD 204 en tête d'un train Cologne - Bruxelles lors des essais de la locomotive 160.021 (future 1605) (Collection Ph. Dambly).
- page 12 photo 9 : Double traction de 202 pour ce train de minerais. En tête, la 202.017, future 204.007 (Collection Ph. Dambly).
- page 13 photo 10 : En route vers le Heysel - Bruxelles, avenue du Sacré Coeur - 06.03.1958 (photo B. Dedoncker).
- photo 11 : Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles, 1958 : au premier plan notre 204.009 (Collection Ph. Dambly).
- page 14 photo 12 : Perspective inhabituelle pour la 204.005.
- photo 13 : Détail de la cabine et du bogie (Photos B. Dedoncker).
- page 15 photo 14 : Virton-Saint-Mard, 22.03.1955 - locomotive 202.017 (future 204.007) et voitures M1.
- photo 15 : Bruxelles-Midi, juillet 1957 - train Tournai - Bruxelles remorqué par une diesel type 204 et une vapeur type 12 : un beau cocktail de bandes jaunes ! (Collection Ph. Dambly).
- Document de la page 18 : tableau des roulements établi par Mr Havelange.

M. HERBIET

documentation : MM. M. Havelange, R. Huysman, Ph. Dambly, J-F. Huart et E. Badot.

SCHAERBEEK

- See A - Form Detail type 204 -

Section A-1 (60)
Form 19 5 (11/19/54)

29 September 1957

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61

Abandonnés et signés continuellement en rouge à l'époque

- FBM = Brépelle (milit)
- ET = Aendermonde
- FHS = Hasselt
- ETY = Louvain

- h.p. = parcours des personnels effectués par train
- = relais
- ⊠ = préparé
- Δ = parcours RL à vide
- x = allégé sur train

réseaux

Les coulisses de notre réseau HO : dispatcher et répartiteur

A la SNCB, le "dispatcher" règle le mouvement des trains sur la ligne, en liaison avec les signaleurs des gares, et, aujourd'hui, par radio, avec les conducteurs. Le "répartiteur ES", lui, veille à l'alimentation en courant des lignes électrifiées. Il intervient en cas de déclenchement, d'avarie, de travaux... depuis un poste central, généralement peu éloigné de celui du dispatcher. Sur notre réseau HO, une seule et même personne coiffe ces deux casquettes. Nous allons le voir, son rôle est essentiel.

Dès que plusieurs trains sont en circulation sur le réseau, il faut que quelqu'un coordonne l'action des signaleurs et des conducteurs. Cette coordination a été, dès le début, confiée au répartiteur. Depuis, l'expérience a montré que c'était bien le choix le plus judicieux, toutes les autres formules s'étant révélées impraticables.

Mais, au fait, pourquoi avons-nous besoin d'un "répartiteur"?

Son utilité découle de la conception même de notre réseau, dont un des principes de base était : un conducteur par train, responsable de la marche et de l'obéissance aux signaux. De ce principe en découle un autre : une alimentation par train (le "Digital" était encore à inventer, ou presque).

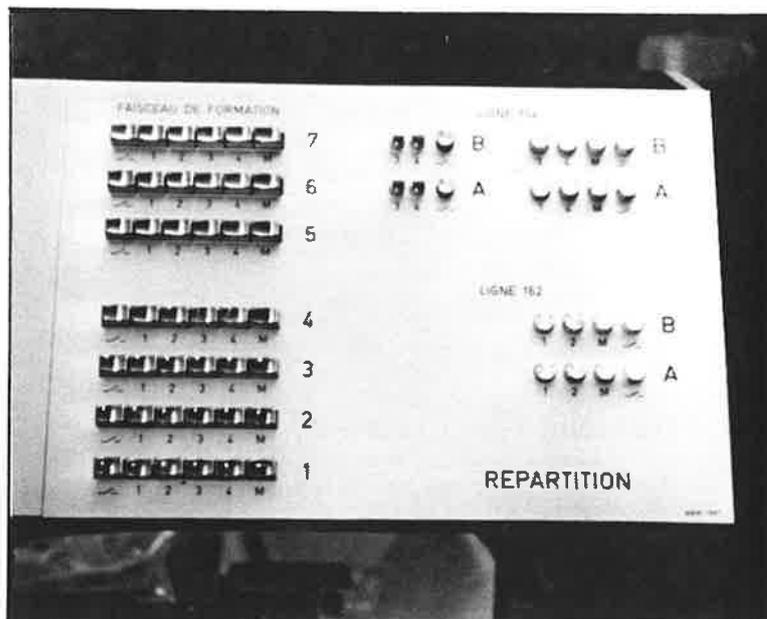
A moins de réaliser un système complexe qui assurerait le transfert de chaque alimentation de canton en canton selon la marche des trains (1), il fallait bien confier cette fonction à une batterie de poussoirs, et à quelqu'un qui pousserait sur les poussoirs : vive la politique du plein-emploi ! Au départ, nous avions prévu un système de prises et de fiches, comme dans les anciens standards téléphoniques, mais nous avons hésité à relancer la mode des scoubidous.

Olivier Foncoux et moi-même avons soumis la question à notre "maître graveur", Jean Absil,

qui a réalisé le superbe pupitre illustré ci-contre. Il comporte une rangée de 5 poussoirs pour chacune des 7 voies du faisceau de formation des rames, à gauche, et une de 3 ou 4 poussoirs pour chaque canton de bloc des lignes 162 et 154, à droite.

Chaque poussoir met en circuit une des 5 alimentations, dont il porte le numéro (ou la lettre). Un poussoir de chaque série sert à isoler la voie, quelle que soit l'alimentation qui lui est affectée. Il porte l'indication — / —.

Le réseau achevé comportera : une alimentation de manoeuvre, notée 'M', et 4 alimentations de ligne. La '1' et la '2' (situées à côté du poste 1) sont destinées à la L.162. La '3' et la '4' (situées



côté public, à droite du poste 3) sont réservées à la L.154. L'alimentation 'M', qui comporte l'inversion par surtension pour les locos "Märklin", permet de circuler sur chacune des voies du faisceau et est la seule qui contrôle les voies 8, 9 et 10 (voir le schéma des voies dans notre numéro précédent) auxquelles elle est raccordée en permanence.

(1) Pour un tel dispositif, voir "L'électricité au service du modélisme", de Mr Chenevez, à la bibliothèque.

MODE D'EMPLOI

Pour toute circulation, il faut affecter une source (alimentation) à une loco, tout au long de son parcours.

Soit un train partant de la voie 1 par la L.162 (voie normale) pour revenir à la voie 3. Le dispatcher-répartiteur enfonce le poussoir de l'alimentation choisie (soit le n°1) pour chaque portion de ce parcours, soit : poussoir 1 de la voie 1 (à gauche),
poussoir 1 de la L.162 (à droite en bas),
poussoir 1 de la voie 3 (à gauche),

puis il donnera les ordres nécessaires aux signaleurs des postes 1 (amont) et 3 (aval) et au conducteur du train.

Des relais associés aux moteurs d'aiguillages assureront automatiquement l'alimentation des zones d'aiguillage à partir de la direction sélectionnée. C'est le seul automatisme.

Pour les circulations sur la L.154, il y a deux séries de poussoirs. A1 et B1 correspondent à la section de bloc comprise entre les postes 1 et 2, A2 et B2 à celle comprise entre les postes 2 et 3.

REMARQUES : L'alimentation 'M' peut être affectée à la L.162 aussi bien qu'aux voies de faisceau ou de manoeuvre. Pourquoi ?

On a prévu la possibilité de brancher, à la place de cette source 'M', une alimentation quelconque que l'on voudrait tester.

La même source 'M' peut desservir la L.154 entre les postes 2 et 3, là où existe une section d'arrêt sur chaque voie.

On peut donc, grâce à elle, faire entrer un train tenu à un signal d'entrée, ce qui libère l'alimentation de ligne pour un autre parcours (cas de deux trains qui se suivent, par exemple).

Même si ce n'est pas souhaitable, les poussoirs marqués — permettent au dispatcher d'arrêter un mouvement en cas d'urgence. Ne pas abuser, en raison du risque de destruction des contacts.

On le devine, pousser sur les petits boutons du pupitre de répartition ne requiert pas de qualités intellectuelles transcendantes. Tant mieux ! Car le titulaire de cette - apparente - sinécure doit en même temps coordonner toutes les opérations, ce qui est tout de même un peu plus exigeant. Trop exigeant pour être accompli par un des signaleurs, comme l'expérience (quelques accidents !) l'a prouvé.

A-M. Ducarme

Rectification :

Au Poste 3, il n'y a pas d'itinéraire 204 (Normal, puisque la voie 4 n'est pas accessible depuis le point de sélection PS 2). Il convient donc de supprimer cette mention sur les schémas du T.C.O. parus dans le Numéro 30 aux pages 19 et 21. Avec nos excuses pour cette relecture inattentive.

publications

"L'Histoire de la voiture à voyageurs" (publication sncb)

L'historique et la description du matériel à voyageurs font l'objet d'un ouvrage de 350 pages sur papier couché, format A4, illustré par 181 photos et croquis du matériel à voyageurs depuis 1880 jusqu'à nos jours. Pour chaque type de matériel on trouve un schéma, une vue d'ensemble ainsi qu'une photo de l'aménagement intérieur en 1ère et 2ème classes.

Avec les recueils du matériel à 2 essieux et à 3 essieux et à bogies publiés antérieurement, le lecteur disposera d'une vue d'ensemble complète de l'évolution du matériel à voyageurs au cours des 150 ans d'existence de notre chemin de fer.

Il faut y ajouter: une description des appareils de choc et de traction - l'historique du frein - l'évolution des modes de chauffage - l'historique de l'éclairage...

Ce document particulièrement soigné en ce qui concerne le contenu et la présentation peut être obtenu au Musée du Chemin de fer (gare de Brux. Nord) ou commandé auprès de la sncb. Renseignements au local.

ERRATUM Dans l'article "Interdites de séjour" paru dans notre n°30, page 5, il faut lire, à la 17ème ligne: **actuellement tractée par 4 locomotives**, et non par 5 locomotives.

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO 31 :

Couverture :	diesel 5403 à la remise de Bertrix (photo J. Quoitin)	
Vie du club :	(programme des réunions):	page 1
Récréation ferroviaire :		2
Actualité :	l'indicateur nouveau est arrivé (M. H)	3
	automotrice série 09	3
Rétrorail :	l'inestimable trésor photographique des fr. Van Puyvelde	4
	annales	5
	les "204": ambassadrices de la sncb (M. H)	7
Réseaux :	les coulisses de notre réseau HO (3) (A-M. D)	19
Publications :		21

Ce numéro de 'FERRO FLASH NAMUR' est entre vos mains grâce au concours de Michel ARCHAMBEAU, Jean-Claude BOTSPÖEL, Claude CARPET, André-Marie DUCARME, Michel HERBIET, Jacques et Marie QUOITIN. Le numéro 32 paraîtra en août.

