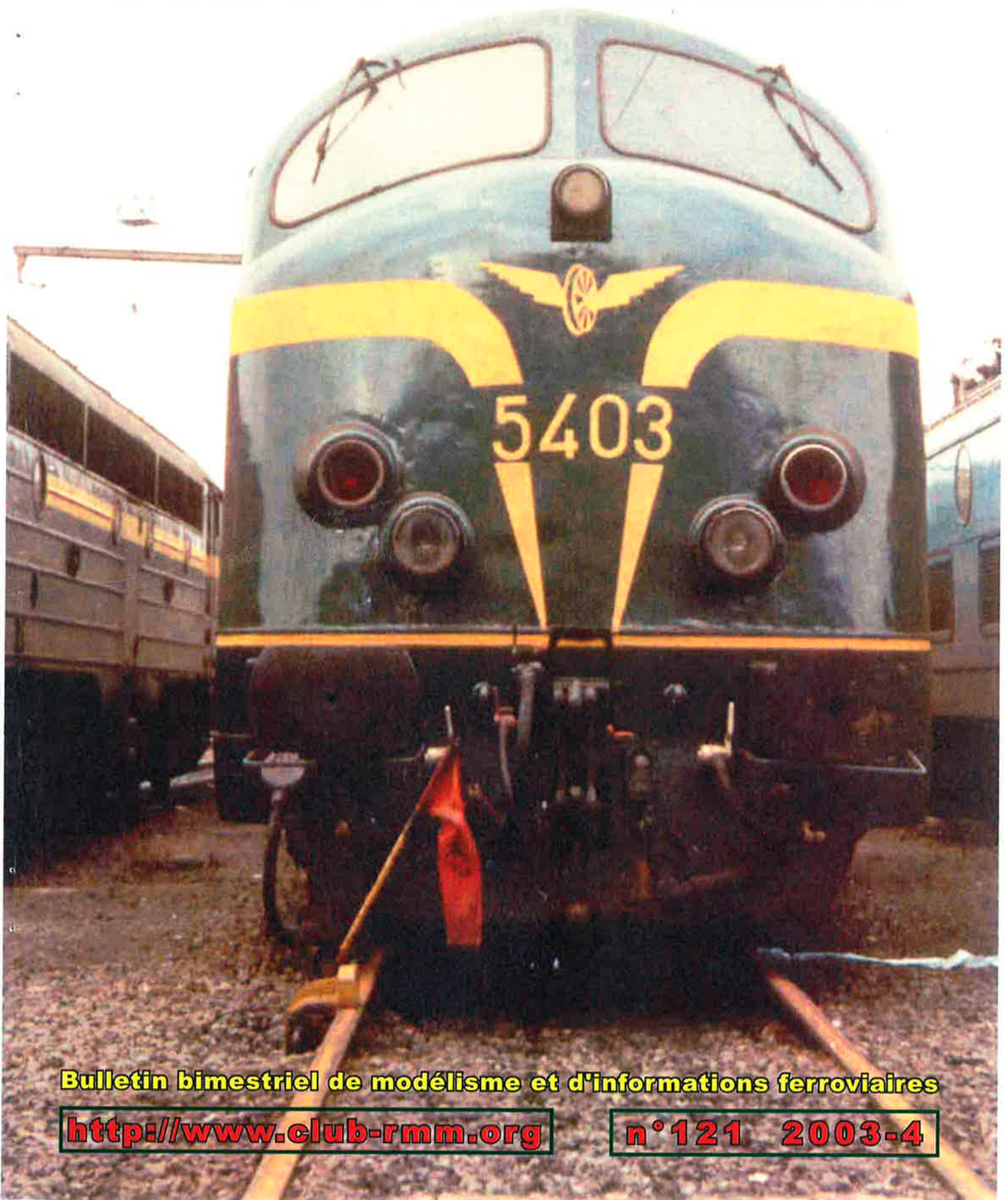


# Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

# Ferro Flash Namur

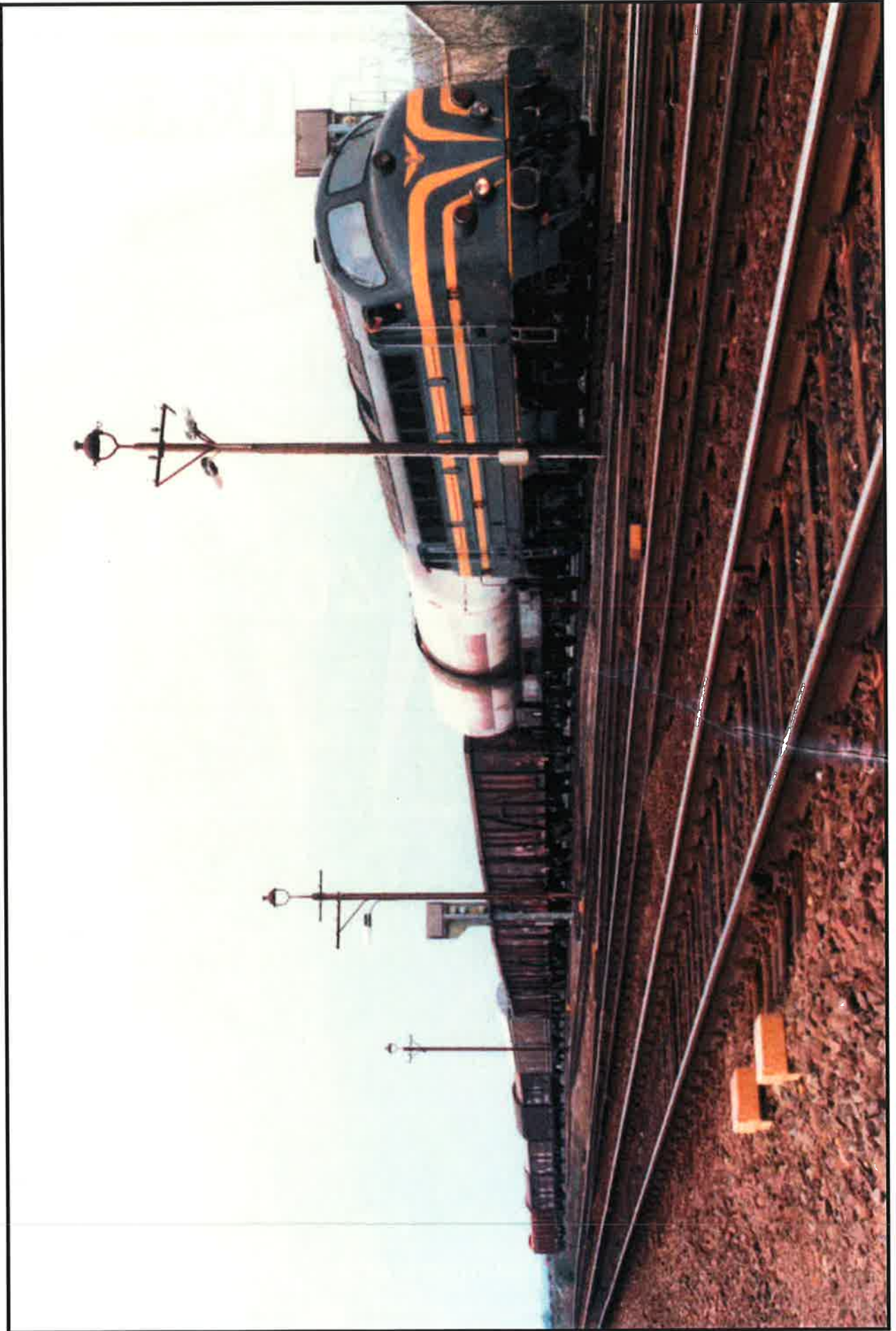


Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

<http://www.club-rmm.org>

n°121 2003-4





## Le réseau modulaire H0 à décor US avance !

En ces mois de juin et juillet si chauds, le réseau modulaire H0 à décor américain avance... vers le réseau N !

Plus exactement, deux estacades amovibles ont été réalisées, notamment avec l'aide d'André C. pour le gros oeuvre d'infrastructure, en anticipation du bouclage complet par l'arrière du réseau.

Quelques photos illustrent les travaux en cours.

*Texte et photos Michel Marin*



Désormais, les trains américains peuvent traverser le tunnel et se découper au fond du réseau N... Ici le convoi est sur l'estacade, à l'arrière.



Le pont de bois (photo Patrick Maes)



André et Michel travaillent sur l'estacade à l'arrière. En avant-plan, le relief progresse (photo Patrick Maes)



Le travail sur le pont a été réalisé par l'équipe Michel M. (à gauche) et Jules F. (à droite)



Le travail de câblage sous les modules est actuellement réalisé par Patrick

## Convocation de l'Assemblée Générale extraordinaire du club pour le vendredi 19 septembre

En raison de la démission d'un membre du Comité et en respect des statuts du club (notamment l'article 407), une Assemblée Générale extraordinaire est convoquée pour le vendredi 19 septembre à 21 heures. Le mandat à pourvoir courre jusqu'à l'A.G. de janvier 2005 (achèvement d'un mandat 2003-2004).

Sur sa décision, les candidatures écrites seront reçues par le Président à son adresse : Rue Saint-Hadelin, 21; 5561 Celles.

Seuls les membres en ordre de cotisation 2003 seront admis à faire valoir leur vote. Cet avis tient lieu de convocation officielle.

Lors de la réunion de Comité qui suivra, les fonctions y seront éventuellement redistribuées. Les statuts peuvent être consultés sur le site Internet du club : <http://www.club-rmm.org> ou aux valves du club lors des réunions.

## Programme des réunions au RMM et les activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail,  
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (\*\*\*) = vaut le voyage.

### Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3e dimanches du mois : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; Bruxelles.

Tous les dimanches : circulations de l'autorail 4602 du PFT sur la ligne du Bocq (Dorinne - Spontin - Ciney).

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm>

### Août 2003

..... 1..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Convois SNCB, époque IV et V.

..... 2..... HOUTEN (NL) ; bourse à l'Euretco-Expo-Centrer, Meidoornkade, 24. <http://www.modelspoorbeurs.nl>

..... 8..... Réunion réseaux.

..... 10..... LA LOUVIERE : circulations par l'Association Belge de Vapeur Vive sur le réseau de l'Institut Technique, Rue G. Boël; 10>18h.

.... 15..... Réunion réseaux.

..15 au 17.. THUIN : festival du tram organisé par l'AsVi, avec ouverture au public du bâtiment principal du musée. <http://www.asvi.org>

..15 et 17.. BAASRODE : circulations sur la ligne musée Puurs - Baasrode.

..... 17..... WOLUWE : bourse au Shopping Centre, 09>13h.

..22.. Réunion mensuelle du RMM :

"Merveilleux petits trains de France" : sauvetage et restauration de la circulation de ligne secondaires (vidéo d'A. Delsemme)

..... 23..... FORT DE LANTIN : bourse de collections; 9>13h; brocante : 7>16h.

..... 24..... CFC section Centre : voyage en Baie de Somme (avec parcours en train vapeur). Départ à 06h00 de Morlanwelz, retour à 01h00 (le 25). 45,00 € par personne. Renseignements sur le site du club : <http://www.cfc.be.tf> ou courriel à : [cfc@be.tf](mailto:cfc@be.tf)

.... 29..... Réunion réseaux travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..30 et 31.. PFT : circulations spéciales le samedi entre Bousval et Genappe et le dimanche entre Court-St-Etienne - Bousval - Genappe à l'occasion de la Braderie de Genappe. Les circulations sont effectuées sur la portion de la ligne 141 (Baulers - Court-St-Etienne) qui n'est plus exploitée en desserte marchandises par la Sucrierie de Genappe. Départ spécial pour les photographes de Court-St-Etienne le samedi à 10h. retour pour 13h.

### Septembre 2003

..... 5..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : SNCB, voyageurs et marchandises, époques II et III.

..... 6..... HOUTEN (NL) : bourse à l'Euretco-Expo-Centrer, Meidoornkade, 24. <http://www.modelspoorbeurs.nl>

.... 6 et 7 .. BINCHE : expo et bourse au Kursaal, avenue Wanderpepen, 28. Samedi 10>20h, dimanche 10>18h.

..... 7..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.

..... 7..... EDEGEM : vente aux enchères, "Collector's Bank", hôtel Hof Ter Elst.

.... 12..... Réunion réseaux.

..... 13..... PFT : voyage d'adieu aux "51".

..13 et 14.. TRAZEGNIES : expo modélisme et bourse d'échange, Plaine des sports, salle A. Beghin, avenue de l'Hôtel de ville; 9>18h.

..... 14..... VILVOORDE : bourse, Starzaal; 9>13h.

..... 14..... LA LOUVIERE : circulations par l'Association Belge de Vapeur Vive sur le réseau de l'Institut Technique, Rue G. Boël; 10>18h.

..... 14..... BAASRODE : circulations sur la ligne musée Puurs - Baasrode.

..19.. Réunion mensuelle du RMM :

Assemblée Générale extraordinaire. (convocation en page 1)

Inventaire des fourgons marchandises SNCB de l'époque IIIa; leur reproduction en modélisme; transformation, amélioration, construction personnelle; par Claude Riguelle.

..... 20..... PFT : voyage en autorail sur la ligne 86.

..... 20..... SINT NIKLAAS : expo-train au club "Het Spoor", Noordlaan, 32.

..... 20..... BAASRODE : circulations sur la ligne musée Puurs - Baasrode.

..... 21..... WOLUWE : bourse au Shopping Centre; 09>13h.

..... 21..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem; 09>13h.

.... 26..... Réunion réseaux travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

.... 26..... Visite au club liégeois de modélisme ferroviaire A.L.A.F. Rendez-vous au local du RMM, départ vers Liège à 19h.

..27 et 28.. SINT NIKLAAS : expo-train au club "Het Spoor", Noordlaan, 32.

..27 et 28.. GOSSELIES : expo modélisme et bourse. Centre Culturel, rue Haute,1; 10>18h.

..... 28..... BAASRODE : circulations sur la ligne musée Puurs - Baasrode

..... 28..... WAVRE : bourse d'échange modélisme, Galerie des Carnes; 09>14h.



## Octobre 2003

- .... 3..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.
- ..... 4..... KAPPELLE-GOES (NL) : bourse modélisme, "De Vroon", Vereekstraat, 14; 10>15h30.
- .... 4 et 5 .... COUDEKERQUE BRANCHE (F62) : exposition de modélisme ferroviaire avec la participation du réseau N du RMM.
- .... 4 et 5 .... CHÂLON EN CHAMPAGNE (F51) : Festimodels, exposition de modélisme ferroviaire (10.000 m<sup>2</sup>), parc des expositions.  
<http://www.membres.lycos.fr/nicoclaude> Avec un réseau modulaire italien de 100 mètres de long. <http://www.minitrain-51.fr.st>
- ..... 5..... AYWAILLE : bourse, salle St.Raphaël; organisation AS.MO.CO.
- .... 10..... Réunion réseaux.
- .. 11 et 12 .. GENK : "Euromodelbouw 2003"\*\*\*, Limburgsehallen, organisée par le "Hoeseltse Treinclub"; 9h30>18h. Une cinquantaine de réseaux ferroviaires.
- ..... 12..... LA LOUVIERE : circulations par l'Association Belge de Vapeur Vive sur le réseau de l'Institut Technique, Rue G. Boël; 10>18h.

### ..17 .. Réunion Mensuelle du RMM :

"L'Aubrac, train des Causses" vidéo par Michel Liégeois.

- ..17 au 19.. UTRECHT (NL) : Eurospoor 2003 \*\*\*. <http://www.eurospoor.nl>
- ..18 et 19.. SEDAN (F08) : Exporamma organisée par le Club Maquettisme Sedanais. Complexe sportif, Rue Rogissart; samedi : 14>19h; dimanche : 10>18h.
- ..... 19..... JUPILLE : bourse ferroviaire, Ecole des Acacias, rue du Couvent, 106; 9>13h.
- ..... 24..... CHARLEROI-EXPO : "opcarrieres.be". Journée d'information pluraliste et objective, sans publicité ni commerce, destinée aux élèves de la Classe Terminale des Humanités, entrée gratuite; 10h>16h. Infos : <http://www.opcarrieres.be>
- .... 24..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : traction Diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.
- .... 31..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

## Novembre 2003

- ..... 2..... SINT NIKLAAS : bourse, Den Hof zaal, Hendrick Heimanplein.
- ..... 2..... ANTHEIT (Wanze) : bourse organisée par le PMH, Caserne du Lieutenant Binamé, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118; 9>13h.
- .... 7..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : DB - ÖBB, époques IV et V.
- .... 8 et 9 .... WALFERDANGE (L) : Centre Culture Prince Henri, expo et bourse; 10>18h.
- ..... 9..... GILLY : bourse organisée par le TMC, visite du réseau du club, cité Germinal (Soleilmont), rue Circulaire, 27 (R3, sortie 13).
- .... 14..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

### ..15 .. Les 12 heures du modélisme au RMM.

### ..21 .. Réunion mensuelle du RMM :

Vidéos de Charles Haccourt : "Trains de jardin en échelle G" et "La ligne touristique du ZLSM" (Hollande).

- .... 28..... Réunion réseaux.
- ..... 30..... VILVOORDE : bourse.

## Décembre 2003

- .... 5..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : SNCF - CFL - CFF - FS, époques IV et V.
- ..... 7..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.
- .... 12..... Réunion réseaux.
- ..... 14..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem; 9>13h.
- ..... 14..... CFC, section Haine-Saint-Pierre : portes ouvertes et concours de dioramas à l'échelle H0. Renseignements : <http://www.cfc.be.tf>

### ..19 .. Réunion mensuelle du RMM :

- .... 26..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

## Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire, elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de Ferro Flash Namur.

**L'artisan "PARSIFAL Production",**  
qui se présente également comme distributeur  
des marques EKO, INTERFER et  
CARMINA, vient d'ouvrir un magasin à  
Thy-le-Château, rue des Carrossiers, n°10  
(entité de Walcourt).  
à proximité de l'ancienne gare devenue bureau  
de "La Poste".  
Sur la N5 (Charleroi-Philippeville), sortir à  
Somzée, direction Thy-le-Château.  
Ouvert du lundi au samedi de 10h à 18h.  
Tél : 071.68.53.30.

**Association Belge de Vapeur Vive**  
Nouveau nom adopté par l'ancienne  
"Association des Vaporistes du Centre"

Site Internet :  
[http://unionvaporiste.free.fr/html\\_avc\\_fr.htm](http://unionvaporiste.free.fr/html_avc_fr.htm)

**A.B.V.V.**  
Siège social :  
Rue Gustave Boël, 23; 7100 La Louvière

Pour les dates de circulations, voir l'agenda pages  
précédentes.

**Le Rail Miniature Hutois**  
change de nom et adopte l'appellation :  
**Association Mosane d'Amateurs  
Ferroviaires (AMAF)**

collection images ferroviaires

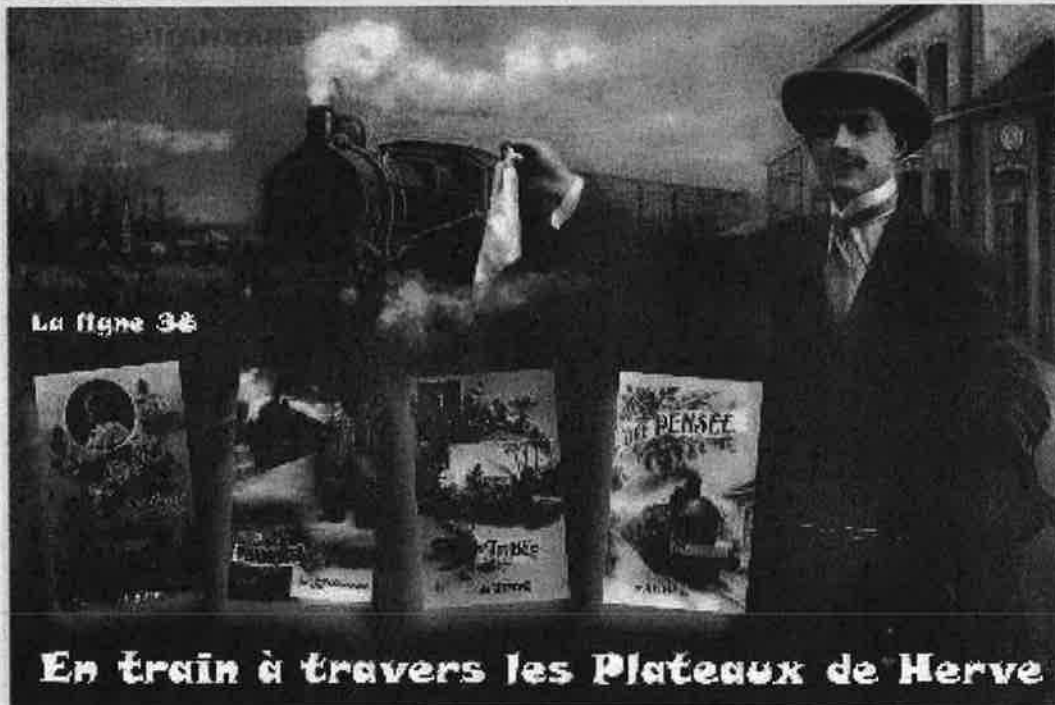
**Balade vicinale en Belgique**  
Tramreis door België



Rail Memories Les Editions du Cabri

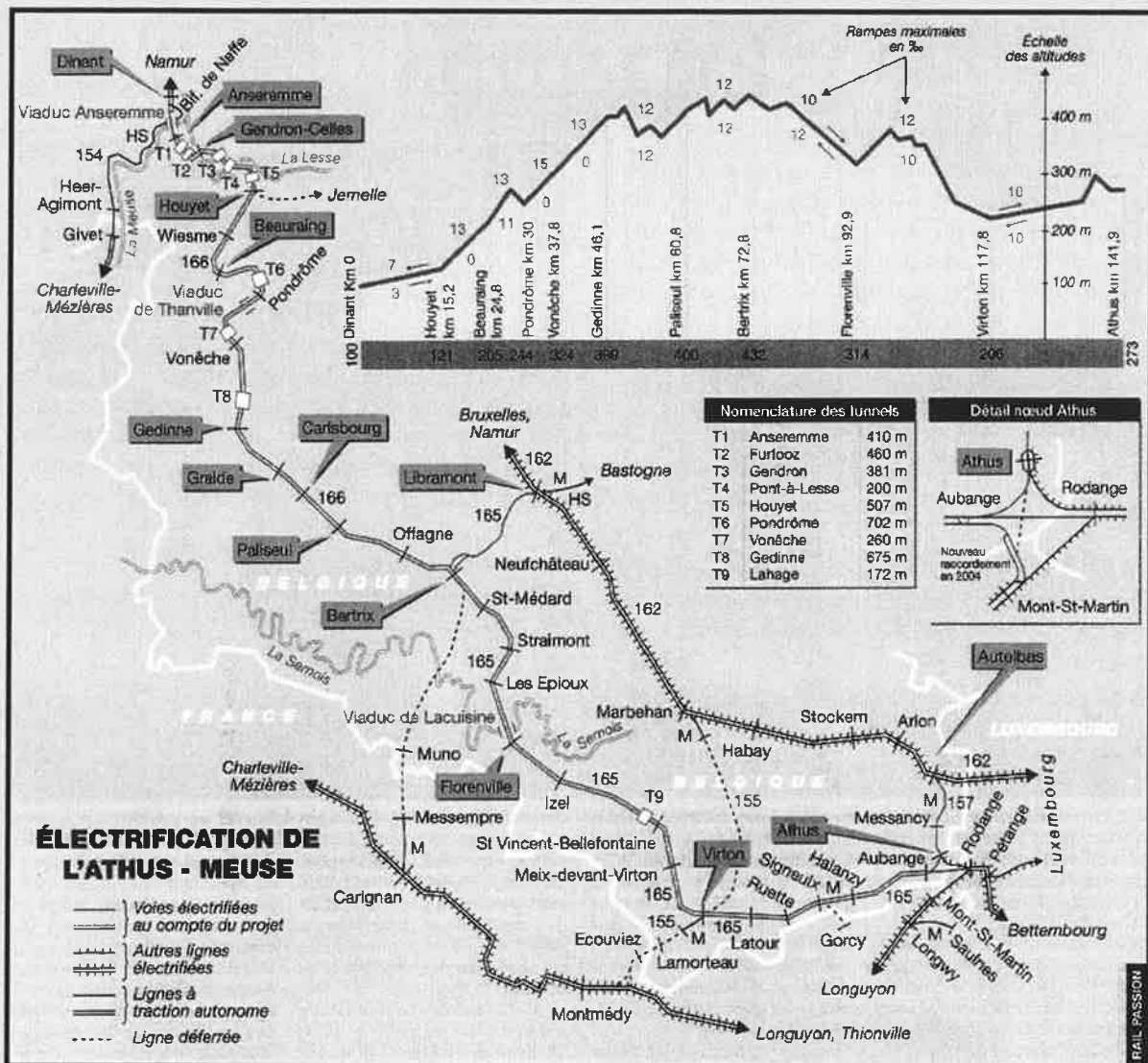
**Balade  
Vicinale en  
Belgique**

Du Plat pays au  
Massif ardennais,  
de l'embouchure  
de l'Escaut à  
la vallée de la  
Sambre, "Rail  
Memories" et les  
Editions du Cabri  
vous proposent  
une ballade en  
tramway vicinal  
en Belgique.  
176 pages, 340  
clichés n/h et 25  
en couleurs, huit  
cartes des réseaux.  
Disponible fin  
juillet : 45,00 €



**En train à travers les Plateaux de Herve**

# L'électrification de l'Athus-Meuse



Ci-dessus :

Plan publié dans "Rail Passion" n°70 de mai 2003 illustrant l'article de Bernard Collandrey : "L'Athus-Meuse, nouveau corridor de fret européen".

Ci-contre à droite :

L'électrification en 25 kV de cette artère belge lui permet de retrouver un rôle essentiel dans le trafic de marchandises entre le port d'Antwerpen et la Lorraine, la Suisse et l'Italie via le bassin métallurgique de Charleroi et le Luxembourg.

La remorque des convois de marchandises est assurée par les locomotives de la série 13 SNCB (3000 CFL). Les relations "voyageurs" par les nouveaux autorails doubles à traction Diesel de la série 41.

Voici la 1330 au passage à Bertrix le 30 décembre 2002 (photo Patrick Maes).



RAIL PASSION

## La locomotive "Crampton"

Suite à notre article dans FFN 120, page 21, sur l'exposition sur les Champs-Élysées à Paris, notre ami Jean Dubuffet nous apporte quelques précisions au sujet de la locomotive à vapeur Crampton n°80.

Les "Crampton" dues à l'ingénieur anglais Thomas Russel Crampton (1816-1888) proposa, en vain, aux différents réseaux de son pays une nouvelle locomotive dont la qualité principale était de rouler très vite (brevet déposé en 1842). Seul, le London & North Western construisit un prototype d'essai qui roula à 119 km/h sur une distance de 25 km.

Crampton parvint à convaincre la compagnie ferroviaire belge Namur-Liège de l'achat d'une locomotive Crampton. Elle fut la première achetée sur le continent et porta le nom de "Namur". Cette locomotive fut construite en Angleterre dans les ateliers "Tulk & Ley of Lowca Works" à Whitehaven.

Comme la voie ferrée Namur - Liège n'était pas prête lors de la livraison des locomotives, les essais se déroulèrent d'abord en Angleterre et ensuite en Belgique sur les voies des Chemins de fer de l'Etat.

La France du second Empire adopta aussi définitivement cette machine sur les différents réseaux et principalement ceux du Nord et de l'Est et, par la suite, le PLM. Elle était surnommée "Le Lévrier du Rail".

Étudiée par l'ingénieur Houel de la firme Cail, la Crampton française est différente de l'anglaise. Si la disposition générale restait identique, avec les deux grandes roues motrices disposées à l'arrière, Houel ajouta des longerons pour renforcer le châssis, redessina les circuits de vapeur et modifia la distribution de vapeur aux cylindres.

Construites de 1852 à 1856 pour la Compagnie du Paris-Strasbourg (par la suite : Chemin de fer de l'Est), elles appartenaient aux séries 79 à 90 et 174 à 188. Montées sur roues de 2,30m de diamètre et pourvues aux ateliers d'Épernay de chaudières de rechanges avec dôme timbrées à 9 kg/cm<sup>2</sup> à partir de 1881. Le frein à main a été appliqué en 1876 et celui à air en 1882.

En 1866 au cours d'expériences dynamométriques, une Crampton remorqua, sur les 141 km de Paris à Épernay, un express de 52 tonnes à une vitesse moyenne de 73 km/h. Le travail moyen au crochet était de 407 et 297 cv. La consommation d'eau était de 6 litres par kilomètre parcouru.

Quelques machines du même type, légèrement différentes, avec chaudière à dôme série 601-612 et roues de 2,10 m, ont été achetées par le PLM en 1869.

Ces machines à essieux indépendants, d'une construction robuste, avec leur châssis triple et cylindres enrobés situés vers le milieu de la machine, étaient encore utilisées à la remorque des trains légers de voyageurs sur les lignes secondaires et circulèrent jusqu'à la veille de la guerre 1914, notamment sur les lignes ou sections de Troyes à Pagny-sur-Meuse, Neufchâteau à Bar-le-Duc, Chaumont à Blesme-Haussagement, Saint-Dizier

à Troyes, etc.

En 1907, il en existait encore 13 : 79, 80, 81, 83, 85, 174, 175, 177, 182, 184, 186, 603, 606.

La Crampton 604 achetée par le PLM, munie en 1889 d'une chaudière à double corps système Flaman et de roues de 2,10m, a atteint aux essais effectués entre Paris et Laroche-Migennes, le 20 juin 1890, la vitesse de 144 km/h en remorquant un train de 157 tonnes.

La machine n°80 "Le Continent" est restée longtemps garée à Saint Florentin (Yonne). Remise en l'état primitif, elle fut exposée durant plusieurs années à la gare de Paris-Est. Après avoir roulé pour divers centenaires et manifestations, notamment en Suisse, elle est exposée au prestigieux Musée des Chemins de fer à Mulhouse. La 79, radiée en 1913, avait parcouru 2.663.509 km et la 603 ex-PLM 2.663.009 !

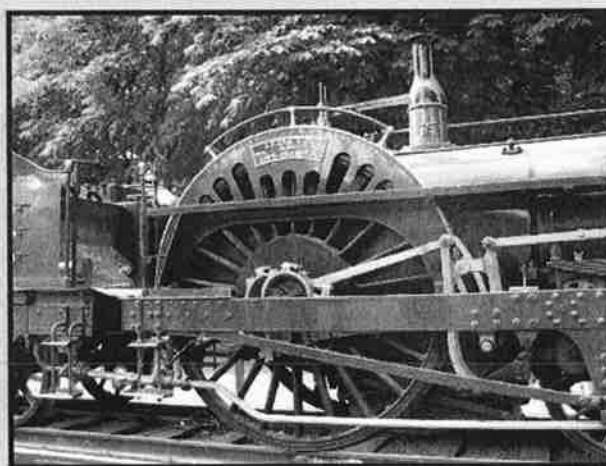
### Fiche technique

Effort de traction ...	2.290 kg
Charge par essieu ...	12,5 tonnes
Cylindres (2) .....	400 x 500 mm
Roues motrices .....	2.100 mm
Surface de chauffe ...	98,4 m <sup>2</sup>
Timbre chaudière ...	6,5 kg/cm <sup>2</sup> porté ensuite à 9 kg/cm <sup>2</sup> lors
.....	du remplacement de la chaudière de cer-
.....	taines locomotives à roues de 2.300 mm
Surface de grille ....	1,42 m <sup>2</sup>
Longueur hors tout ..	12.728 mm
Masse totale à vide ..	47,5 tonnes
Combustible .....	7 tonnes
Eau .....	7 m <sup>3</sup>
Vitesse max. autorisée	120 km/h.

**Note de l'auteur : pour la rédaction de cet article, j'ai consulté plusieurs livres pour la vérification des dates et des renseignements techniques qui varient parfois d'un bouquin à l'autre...**

Bibliographie : Le grand livre des Trains; Soixante ans de traction vapeur sur les réseaux français (1907-1967); Encyclopédie illustrée des transports; Âge d'or du Réseau français.

**Détail de la Crampton n°80 exposée sur les Champs-Élysées à Paris (Photo Yves Brochard).**





## Feuilles de route de 1973 sur le parcours français à l'attention des conducteurs du dépôt de Ronet

TEE n°41 : départ à 17h55 de Paris-Nord vers Namur et l'Allemagne

TEE n°40 : en provenance d'Allemagne et de Namur vers Paris-Nord 12h10

Les deux pages qui suivent présentent ces feuilles de route. Elles nous ont été transmises par Jean Dubuffet.



En haut : gros-plan sur la 150.002 de la SNCB (n°1502 au 1 janvier 1971) en tête du TEE "Rhur-Paris" (Köln - Paris-Nord) en gare de Namur en juin 1969 (photo R. Belot).

En bas : la BB 30002 de la SNCF en tête du TEE "Brabant" 128 (Bruxelles-Midi - Paris-Nord) en gare de Bruxelles-Midi, le 11 novembre 1964 (photo Tielemans). Cette série de locomotives venait également en gare de Namur en tête des TEE.



# Vers Paris-Nord par le point frontière de Jeumont

HLE EA 022

DCE NAMUR 30-09-1973

M 914 / SP. FEO

RGMA 2211 art 111

## FICHE DE SERVICE

C 160

Série  
Service **EA3**

BK	Vitesses		Gares	N° train TEE 40 Horaire	BK	Vitesses		Gares	N° train Horaire
	C 160	C 150				C 160	C 150		
239,6	120	120	FRONTIÈRE		104,5	160	150	PONT L'ÈVÈQUE-S-OISE	
238,9			PONT NOIR	10:23 P	100,8			OURSCAMP	
237,9	-----	-----	JEUMONT VOYAGEURS P1		96,8			RIBECOURT	11:25 P
234,3	140	140	RECQUIGNIES	25 P	95,4	-----			
231,8			LES BONS PÈRES		91,8	150		THOUROTTE	27 P
229,0	-----	-----			90,1			LONGUEIL-ANNEL	
228,7	120	120	POSTE		87,1			CHOISY-AU-BAC	
228,4			MAUBEUGE VOYAGEURS	29/30	83,8			COMPIEGNE POSTE U	
227,9			POSTE 1		83,5			COMPIEGNE VOYAGEURS	31 P
227,3			LOUVROIL		83,0	-----			
226,6			BIF. DES USINES		78,2	160		JAUX	
226,3			SOUS LE BOIS		74,6			LEMEUX-LA CROIX-ST.OUEN	35 P
225,1	-----	-----			72,8			BIF. DE RIVECOURT	36 P
224,9	110	110	BIF. HAUTMONT	33 P	71,4			BIF. DE LONGUEIL-NORD	
224,4	-----	-----			71,3	-----		LONGUEIL-STE.MARIE P 1	
224,0	140	140	POSTE 1		70,3	150		BIF. LONGUEIL-SUD	
223,9			HAUTMONT VOYAGEURS		68,7	160		CHEVRIERES	
222,6			ENTRE-DEUX-BOIS		61,9			PONT-SAINTE-MAXENCE	40 P
222,0	-----	-----			55,7			RIEUX-ANGICOURT	
219,4	150	150	POSTE 3	35 P	54,0			LES PRÉS ROSEAUX	
215,6	-----		AULNOYE VOYAGEURS	37 P	52,9			VILLERS-SAINT PAUL	
215,1	160		POSTE 1		51,4	-----			
213,7			BIF. DE SASSEGNIES		51,1	120		BIF. DE NOGENT PS	44 P
207,0			HACHETTE		50,3			CREIL VOYAGEURS	45 P
201,3			LANDRECIES	43 P	50,1	-----			
196,5			ORS		50,0	155	150	POSTE 3	
191,5	-----				49,7			POSTE 1	
	150		POSTE 2		45,7			BIF. DE LAVERSINE	47 P
189,7			LE CATEAU VOYAGEURS	48 P	44,7			ST.MAXIMIN MARCHANDISES	
180,3	-----		POSTE 1		40,9			CHANTILLY GOUVIEUX	49 P
184,1	160		HONNECHY		37,3	-----		VIADUC DE COMELLES (DÉBUT)	
183,0			BIF. D'HONNECHY		36,9	140	140	VIADUC DE COMELLES (FIN)	
181,2			POSTE 2		35,0	155	150	ORRY LA VILLE-COYE	52 P
180,3			BUSIGNY VOYAGEURS	52 P				BIF. D'ORRY-LA-VILLE - CROYE	
180,2			BIF. DE BUSIGNY-SUD P 1					LA BORNE BLANCHE	
178,0			BIF. DE LA FERMIETTE		29,7			SURVILLERS-FOSSES	
174,5			BOHAIN	54 P	28,9	-----			
170,1			FRESNOY-LE-GRAND	56 P	27,2	160		MARLY	
166,3			CROIX-FONSOMME		23,6			LOUVRES	
162,3			ESSIGNY-LE-PETIT		21,0			LES NOUES	
158,1			MORCOURT		19,5			GOUSSAINVILLE	
153,2			POSTE 2		14,8			VILLIERS-LE-BEL - GONESE	
153,1			ST. QUENTIN VOYAGEURS	11:02 P	12,1			GARGES	
152,2			POSTE 1		11,5			BIF. DE PIERREFITTE-NORD	
145,7			ESSIGNY-LE-GRAND		10,5			BIF. DE PIERREFITTE-SUD	12:02 P
140,9			MONTESCOURT	07 P	10,1			PIERREFITTE-SEINE VOYAGEURS	
138,1			BIF. DE JUSSY		8,5			POSTE 5	
136,6	150				7,6			POSTE 3	
136,1	-----				7,1	-----	-----	SAINT DENIS P 2	
135,4	160		MENNESSIS		6,9	120	120	BIF. DE SAINT DENIS P 2	
134,3			POSTE 2	09 P	6,1			SAINT-DENIS VOYAGEURS	04 P
131,3			POSTE 1		3,9			POSTE 7	
131,1			TERGNIER VOYAGEURS	11 P	3,3			ENTRÉE PARIS-LA-CHAPELLE	
130,5	-----	-----			3,1	-----	-----	POSTE 5	
130,0	140	140	BIF. DE CONDRIEN		3,0	100	100	SORTIE PARIS-LA-CHAPELLE	
128,7	-----	-----	TERGNIER		2,5			POSTE 4	
126,1	160	160	VIRY-NOUREUIL		1,9			PASSERELLE 5	
123,3			CHAUNY	14 P	1,2	-----	-----	PASSERELLE 4	
119,9			ABBECOURT		1,1	70	70	POSTE 3	
116,7			MAREST-QUIERZY		0,8			PASSERELLE 3	
115,3			APPILY		0,6	-----	-----	PASSERELLE 2	
113,0			BABOEUF		0,4	30	30	POSTE 1	
107,0			NOYON	21 P	0,0	0	0	PARIS-NORD VOYAGEURS	12:10

## De Paris-Nord vers le point frontière de Jeumont

HLE EA 022

DCE NAMUR 30-09-1973

M 914 / SP. FEO

RGMA 2211 art 111

FICHE DE SERVICE					Série Service <b>EA3</b>				
C 160									
BK	Vitesses		Gares	N° train TEE 41 Horaire	BK	Vitesses		Gares	N° train Horaire
	C 160	C 150				C 160	C 150		
0,0	30	30	PARIS-NORD VOYAGEURS	17:55	113,0	160	150	BABOEUF	
0,4			POSTE 1		115,3			APPLY	
0,6			PASSERELLE 2		116,7			MAREST-QUIERZY	
0,8			PASSERELLE 3		119,9			ABBECOURT	
1,1			POSTE 3		123,3			CHAUNY	18:49 P
1,2			PASSERELLE 4		126,1			VIRY-NOUREUIL	
1,9			PASSERELLE 5		128,7			TERGNIER	
2,3					130,0	140	140	BIF. DE CONDREN	
2,5			POSTE 4		130,5				
3,0			SORTIE PARIS-LA-CHAPELLE		131,1	160	150	TERGNIER VOYAGEURS	53 P
3,1			POSTE 5		131,3			POSTE 1	
3,3			ENTRÉE PARIS-LA-CHAPELLE		134,3			POSTE 2	54 P
3,9			POSTE 7		135,4			MENNESSIS	
6,1			SAINT-DENIS VOYAGEURS	18:00 P	138,1			BIF. DE JUSSY	
6,9			BIF. DE ST.DENIS P 2		140,9			MONTESCOURT	57 P
7,6	155	150	POSTE 3		145,7			ESSIGNY-LE-GRAND	
8,5			POSTE 5		152,2			POSTE 1	
10,1			PIERREFITTE-SEINE VOYAG. PU		153,1			ST.QUENTIN VOYAGEURS	19:03/04
10,5			BIF. DE PIERREFITTE-SUD	02 P	153,2			POSTE 2	
11,5			BIF. DE PIERREFITTE-NORD		158,1			MORCOURT	
12,1			GARGES		162,3			ESSIGNY-LE-PETIT	
14,8			VILLERS-LE-BEL-GONESE		166,3			CROIX-FONSOMME	
19,5			GOUSSAINVILLE		170,1			FRESNOY-LE-GRAND	19:12 P
21,0			LES NOUES		174,5			BOHAIN	14 P
23,6			LOUVRES		178,0			BIF. DE LA FERMIETTE	
27,2			MARLY		180,2			BIF. BUSIGNY-SUD P 1	
29,7			SURVILLERS-FOSSES		180,3			BUSIGNY VOYAGEURS	17 P
			LA BORNE BLANCHE		181,2			POSTE 2	
			BIF. D'ORY LA VILLE - COYE	11 P	183,0			BIF. DE HONNECHY	
35,0			ORRY LA VILLE - COYE	12 P	184,1			HONNECHY	
36,9			VIADUC DE COMELLE (DÉBUT)		188,3			POSTE 1	
37,2	140	140	VIADUC DE COMELLE (FIN)		189,7	150		LE CATEAU VOYAGEURS	20 P
40,9	160	150	CHANTILLY GOUVIEUX	15 P	190,0			POSTE 2	
44,7			ST.MAXIMIN MARCHANDISES		192,3				
45,7			BIF. DE LAVERSINE	17 p	196,5	160		ORS	
49,7	150		POSTE 1		201,3			LANDRECIES	25 P
50,0			POSTE 3		207,0			HACHETTE	
50,3			CREIL VOYAGEURS	19 P	213,7			BI. DE SASSEGNIES	
50,477					215,1			POSTE 1	
51,1	120	120	BIF. DE NOGENT PS	20 P	215,6			AULNOYE VOYAGEURS P 2	31 P
51,343					219,4	150		POSTE 3	33 P
52,9	160	150	VILLERS SAINT PAUL		222,1				
54,0			LES PRÉS ROSEAUX		222,6	140	140	ENTRE-DEUX-BOIS	
55,7			RIEUX ANGICOURT		223,9			HAUTMONT VOYAGEURS	
61,9			PONT-STE.MAXENCE	24 P	224,0	120	120	POSTE 1	
68,7			CHEVRIERES		224,4				
70,3	150		BIF. DE LONGUEIL-SUD		224,9	110	110	BIF. D'HAUTMONT	35 P
71,3	160		LONGUEIL-STE.MARIE P 1		225,1				
71,4			BIF. DE LONGUEIL-NORD		226,3	120	120	SOUS-LE-BOIS	
72,8			BIF. DE RIVECOURT	28 P	226,6			BIF. DES USINES	
74,6			LE MEUX-LA CROIX-ST.OUEN	29 P	227,3			LOUVROIL	
78,2			JAUX		227,9			POSTE 1	
82,6					228,4			MAUBEUGE VOYAGEURS	38/39
83,5	150		COMPIEGNE VOYAGEURS	33 P	228,7			POSTE	
83,8			COMPIEGNE POSTE U		230,6				
87,1			CHOISY AU BAC		231,8	140	140	LES BONS PÈRES	
90,1			LONGEUIL-ANNEL		234,3			RECQUIGNIES	43 P
91,8			THOUROTTE	36 P	236,2				
95,4					237,9	120	120	JEUMONT VOYAGEURS P 1	45 P
96,8	160		RIBECOURT	39 P	238,9			PONT-NOIR	
100,8			OURSCAMP		239,6			FRONTIERE	
104,5			PONT-L'ÉVÊQUE SUR OISE						
			NOYON	41 P					



## Les locomotives Diesel type 204, série 54, de la SNCB et leur reproduction en H0 par ROCO

Annoncées depuis 2001, les références Roco 63474 (locomotive 5408) et 63475 (locomotive 204.005) garnissent enfin les rayons de nos détaillants.

Le programme de Roco annonce également une référence 63476 pour la locomotive 204.007.

Les amateurs du système 3 rails ne seront pas oubliés et peuvent se procurer ces deux modèles (réf 69474 pour la 5408 et 69475 pour la 204.005).

A l'occasion de la sortie par Märklin d'un duo de locomotives type 202 (202.007) et type 203 (203.018), dérivant de leur modèle de la type 204 sorti en 1964 mais équipée en plus d'un aérateur de toiture du frein rhéostatique, nous avons publié dans notre numéro 101 (pages 20 à 26) un article intitulé "Märklin réactualise son Groz-Nez". Ce dernier était basé sur un ouvrage dû à J.M. Ledeganck et paru en janvier 1965 dans la revue française "Rail Miniature Flash".

Roco est donc la cinquième firme à reproduire à l'échelle H0 ce prestigieux type de locomotives Diesel ayant été utilisé non seulement par la SNCB mais éga-

lement par les Chemins de fer luxembourgeois (série 1600), danois (séries MV, MX, My, MZ), norvégiens (séries Di3a, et Di3b) et hongrois (série M61).

Avant Roco, la reproduction de ce modèle avait été effectuée par les firmes Fleischmann (1961), Lang, Märklin (1964) et Piko.

La reproduction à l'échelle 1/87 de ce modèle par les quatre firmes citées faisait apparaître des différences lors de l'examen de ces quatre locomotives.

C'est ainsi que pour une longueur hors-tampons de 18.850 mm, soit 216,6mm au 1/87<sup>ème</sup>, le modèle Piko mesurait 218mm, le Fleischmann 222mm, le modèle Lang 210mm et le Märklin 207mm. Pour les autres dimensions, voyez les références au tableau publié page 24 de FFN n°101. Nous laissons aux amateurs le soin de compléter ce tableau par l'ajout des mesures découlant de l'examen du modèle Roco et aux puristes de Febelrail d'examiner minutieusement ce modèle qui sera pris en compte pour l'élection du Modèle de l'année 2003.



# Les locomotives Diesel type 204 série 54 de la SNCB

## Un peu d'histoire

La firme Anglo-Franco-Belge (A.F.B.) qui était située à "La Croyère" a procédé à la construction de 44 locomotives Diesel "Gros-Nez" dont 40 ont été livrées à la SNCB et 4 aux CFL suivant le détail ci-contre à droite.

Année de construction et de livraison	Remarques	SNCB type 202, 203, 204 et CFL série 1600	Nombre	Numéros	Equipées	
					d'une chaudière de chauffage	du freinage rhéostatique
1955	(1)	202	13	202.001 à 202.013	x	x
1955	(3)	202	4	202.015 à 202.018	x	-
1955	(1)	203	19	203.001 à 203.019	-	x
1955	(2)	1600	4	1601 à 1604	x	-
1957	(3)	204	4	204.001 à 204.004	x	-

## Remarques

(1) Le programme initial de la SNCB prévoyait 14 locomotives type 202 et 18 locomotives type 203 équipées du freinage rhéostatique. Le numéro 202.014 n'a pas été attribué à la locomotive destinée à porter ce numéro car elle n'a pas été équipée, comme prévu, d'une chaudière de chauffage. Dès lors, elle est devenue une type 203 et a reçu le numéro 203.019.

(2) En 1954, au cours de la conférence européenne pour l'établissement des horaires des trains internationaux, il fut décidé de porter la vitesse de ces derniers à

80 km/h minimum. Les CFL étaient très concernés par cette mesure car les trains 134 et 135 transitaient par la ligne Luxembourg - Trois-Vierges. Ils reliaient chacun dans un sens Amsterdam à Basel via Maastricht, Liège, Gouvy, Luxembourg et Strasbourg. Or, ces deux trains étaient remorqués par des locomotives à vapeur de la série 5600 constituées par nos dix locomotives type 26 vendues aux CFL en 1946 et 1947. Elles remorquaient ces trains à une vitesse maximale de 70 km/h et ne pouvaient donc pas respecter la décision prise lors de la conférence sur les horaires. Ayant observé les très bonnes performances des type 202 de la SNCB, cette dernière répondit très favorablement à une demande des CFL pour l'achat de quatre locomotives type

202 non munie du freinage rhéostatique. C'est ainsi que les locomotives 202.019 à 202.022 initialement prévues pour la SNCB rejoignirent les Chemins de fer luxembourgeois pour y former la série 1600 et numérotées 1601 à 1604. Lors de la mise hors-écritures de la locomotive 1602, la firme Märklin l'acquiesça mais après un certain temps la céda au Patrimoine Ferroviaire Touristique (PFT). A la grande satisfaction des amateurs de locomotives SNCB, elle fut dotée d'une livrée belge du type 202 et numérotée 202.020, immatriculation qu'elle aurait portée si elle était restée à la SNCB.



En tête, la 5407 vient de dépasser la gare et le signal de sortie de Pondrôme en août 1992 (photo Alain Bauwin)



En haut : La locomotive Diesel n°5408 (ex-204.008) en gare de Namur en décembre 1984.

Sur cette page : photos Alain Bauwin.

En bas : Août 1985 au passage à Godinne, en tête d'un convoi de voitures K avec un fourgon à grande vigie, la 5403 arbore la livrée avec la roue ailée sur sa face frontale.







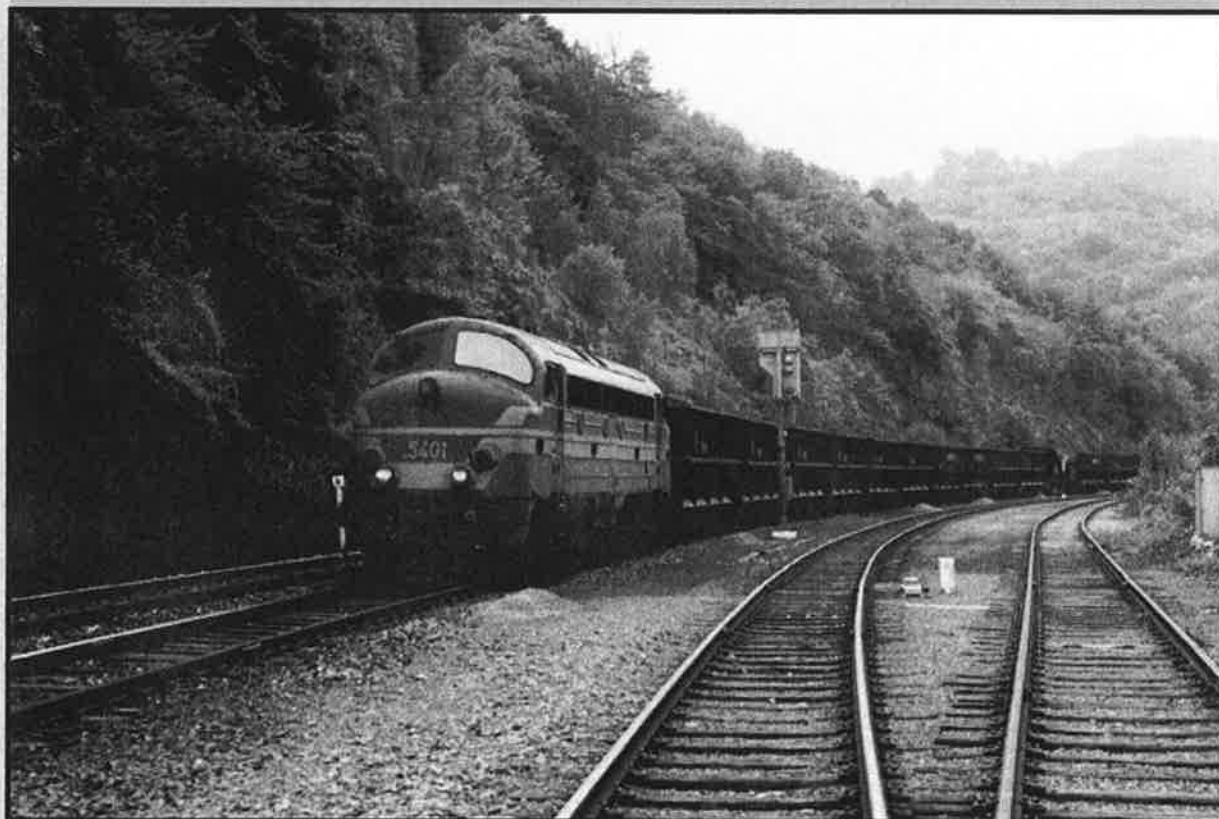
En haut : La 240.001 à sa sortie de l'atelier de Salzinnes au début du mois d'octobre 1970. Elle porte la livrée "1970" et fut la première "Gros-Nez" repeinte dans la version "1970".

Elle fut également la première locomotive à être équipée des doubles phares rouge/blanc. Notons ici les gros numéros appliqués sur les faces latérales.

Quelques semaines après, le 1 janvier 1971, elle fut renumérotée 5401 telle qu'elle est présentée ci-dessous.

(photo Jean-Claude Girard, parue dans "En Lignes" n°48).

En bas : La locomotive Diesel n°5401 en tête d'une rame de minéraliers vides descend vers Namur. Elle est photographiée au passage à Gendron-Colles en juillet 1992. (photo Alain Bauwin)



(3) Depuis le 30 septembre 1956, les locomotives 202.015 à 202.018 assuraient la remorque entre Bruxelles et Aulnoye des trains internationaux 126 et 129 (Amsterdam - Paris-Nord et retour). Devant des essais concluants, la SNCB proposa à la SNCF, dès juin 1957, la remorque par traction Diesel sur le parcours Bruxelles - Paris et retour des trains 116 et 129 afin d'obtenir un gain de temps appréciable entre les deux capitales. Mais pour disposer d'une vitesse performante de 140km/h maximale (au lieu de 120 km/h) la décision fut prise de modifier le rapport d'engrenages (56/21 au lieu de 59/18) et d'augmenter le débit d'injection en gasoil pour accroître la puissance disponible jusqu'à 1.900 CV (au lieu de 1.720). Mais, pour obtenir également un gain de temps appréciable sur le parcours Bruxelles - Köln, la SNCB fit aussi assurer, dès juin 1957, les trains 84 et 86 (Bruxelles - Köln) et les 85 et 87 (Köln - Bruxelles) par ce type de locomotive.

Comme l'effectif de quatre locomotives type 202 (202.015 à 202.018) était insuffisant, la SNCB avait, entre-temps, commandé quatre nouvelles locomotives. Elles furent livrées de janvier à mars 1957 et, pour les différencier des type 202, elles reçurent l'appellation type 204 et numérotées 204.001 à 204.004. Quant aux locomotives 202.015 à 202.018, modifiées de mars à mai 1957, elles furent également dénommées type 204 et furent numérotées 204.005 à 204.008).

### Les types devinrent des séries

Le 1 janvier 1971, la SNCB modifia l'appellation de ses engins moteurs par des séries au lieu de types.



Les types 202, 203, 204 devinrent respectivement les séries 52 (5201 à 5213), 53 (5301 à 5319) et 54 (5401 à 5408).

### Les deux carrières des huit locomotives type 204 / série 54

#### Une première carrière de "prestige"

Elle se déroula au dépôt de Schaerbeek. En effet, au service du 2 juin 1957, elles furent affectées, comme nous l'avons vu, à la remorque des trains internationaux de et vers Paris et également de et vers Köln. Elles avaient également à leur roulement un service de trains semi-directs vers Kortrijk, Mons, Tournai et retour. De plus, on les retrouvait dans un service de trains omnibus vers Dendermonde et Geerardsbergen. Elles remorquaient également des trains de marchandises à grande vitesse (GV) pour le transport de colis ou de messageries.

La fin de cette première carrière se déroula en deux phases. Tout d'abord, l'électrification totale de la ligne Bruxelles - Paris en 1963 permit au dépôt de Schaerbeek de transférer quatre locomotives (204.001 à 204.004) aux dépôts de Latour et Stockem. En suite, le 22 mai 1966, l'électrification complète de la liaison entre Bruxelles et Köln libéra les quatre dernières (204.005 à 204.008) qui furent transférées au dépôt de Ronet.

#### Une seconde carrière "plus modeste"

Elle nous est plus connue et aura lieu au dépôt de Ronet jusqu'en 1990, au dépôt de Latour jusqu'en 1992 et au dépôt de Stockem jusqu'en 2003.

Pendant plus de 35 ans, elles assurèrent, sur des lignes situées en Wallonie, des services voyageurs et marchandises tout en étant incorporées dans des séries en compagnie de leurs soeurs 202 / 52 et 203 / 53.

Durant cette seconde carrière, elles retrouvèrent les rapports d'engrenages 59/18 (pour une vitesse maximale de 120km/h) et une puissance de 1.720 CV.

La 204.005 présente sur le prospectus publicitaire de Roco 2001 (photo Max Delie).

Les références Roco ci-dessous indiquent les immatriculations et le système électrique adopté :

63474 : immatriculée 5408, époque IV, 2 rails CC.

69474 : immatriculée 5408, époque IV, 3 rails AC.

63475 : immatriculée 204.005, époque III, 2 rails CC.

69475 : immatriculée 204.005, époque III, 3 rails AC.

63476 : immatriculée 204.007, époque III, 2 rails CC.

## Tableau reprenant les numérotations et les dépôts d'affectation successifs

Numérotations successives								
1955	-	-	-	-	202.015	202.016	202.017	202.018
1957	204.001	204.002	204.003	204.004	204.005	204.006	204.007	204.008
1971	5401	5402	5403	5404	5405	5406	5407	5408
Dépôts d'affectation successifs								
1955					03-02 Latour 25-04 Ronet	18-02 Latour 23-03 Ronet	01-03 Latour 08-08 Ronet	08-03 Latour 01-08 Ronet
1956					29-09 Schaerbeek	29-09 Schaerbeek	31-05 Schaerbeek	29-09 Schaerbeek
1957	24-01 Schaerbeek	14-02 Schaerbeek	27-02 Schaerbeek	13-03 Schaerbeek				
1964		02-09 Latour 10-10 Stockem		08-12 Stockem				
1965	15-02 Stockem		08-03 Stockem					
1966					21-10 Ronet	21-10 Ronet	01-12 Ronet	21-11 Ronet
1967			29-11 Ronet	26-09 Ronet				
1969		10-01 Ronet						
1978	26-05 Ronet							
1982					01-01 hors-écritures (1)			
1984		01-07 hors-écritures (2)						
1985						01-04 hors-écritures (3)		
1986								01-04 hors-écritures (4)
1990 (1)	28-05 Latour		28-05 Latour	28-05 Latour			28-05 Latour	
1992 (2)	01-06 Stockem		01-06 Stockem	01-06 Stockem			01-06 Stockem	
1999 (3)				01-12 Musée				
2003 (4)	15-06 Mise en parc		15-06 Mise en parc				15-06 Mise en parc	

La mise hors-écritures s'est effectuée pour la :

- (1) 5405, suite à un tamponnement à Andenne le 9 octobre 1981.
- (2) 5402, suite à un tamponnement à Kinkempois le 8 juin 1984.
- (3) 5406, suite à un déraillement à l'Atelier de Ronet le 11 janvier 1985.
- (4) 5408, suite à un tamponnement à Dave le 13 février 1986.

Remarques :

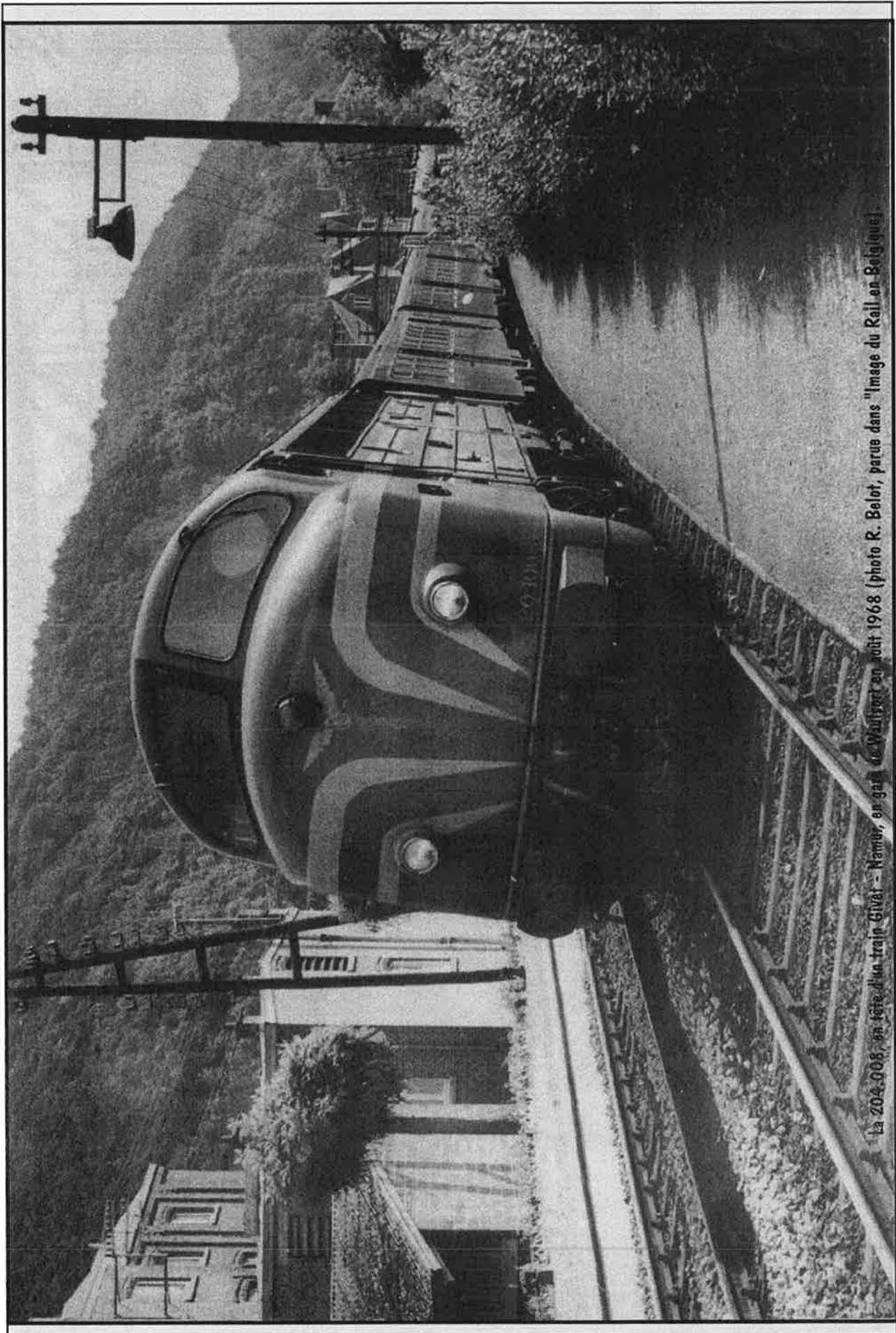
- (1) Le transfert des quatre locomotives (5401, 5403, 5404, 5407) de Ronet vers Latour, le 28 mai 1990, provient de la fermeture de l'Atelier de Ronet à cette date.
- (2) Le transfert de ces quatre dernières locomotives à l'Atelier de Stockem, le 1 juin 1992, provient de la fermeture de l'Atelier de Latour à cette date.
- (3) Retirée du service actif depuis le 1 décembre 1999, elle a gardé son aspect d'origine et est numérotée 204.004. Elle se trouve actuellement au dépôt d'Antwerpen-Noord.
- (4) En date du 15 juin 2003, les trois locomotives 5401, 5403, 5407 ont été mise en parc car leur emploi ne s'avère plus nécessaire vu

la diminution temporaire du nombre de trains de travaux et l'arrivée à Stockem des locomotives modernes de la série 77. Ces trois locomotives ont été munies depuis 1992 de cabines "flottantes".

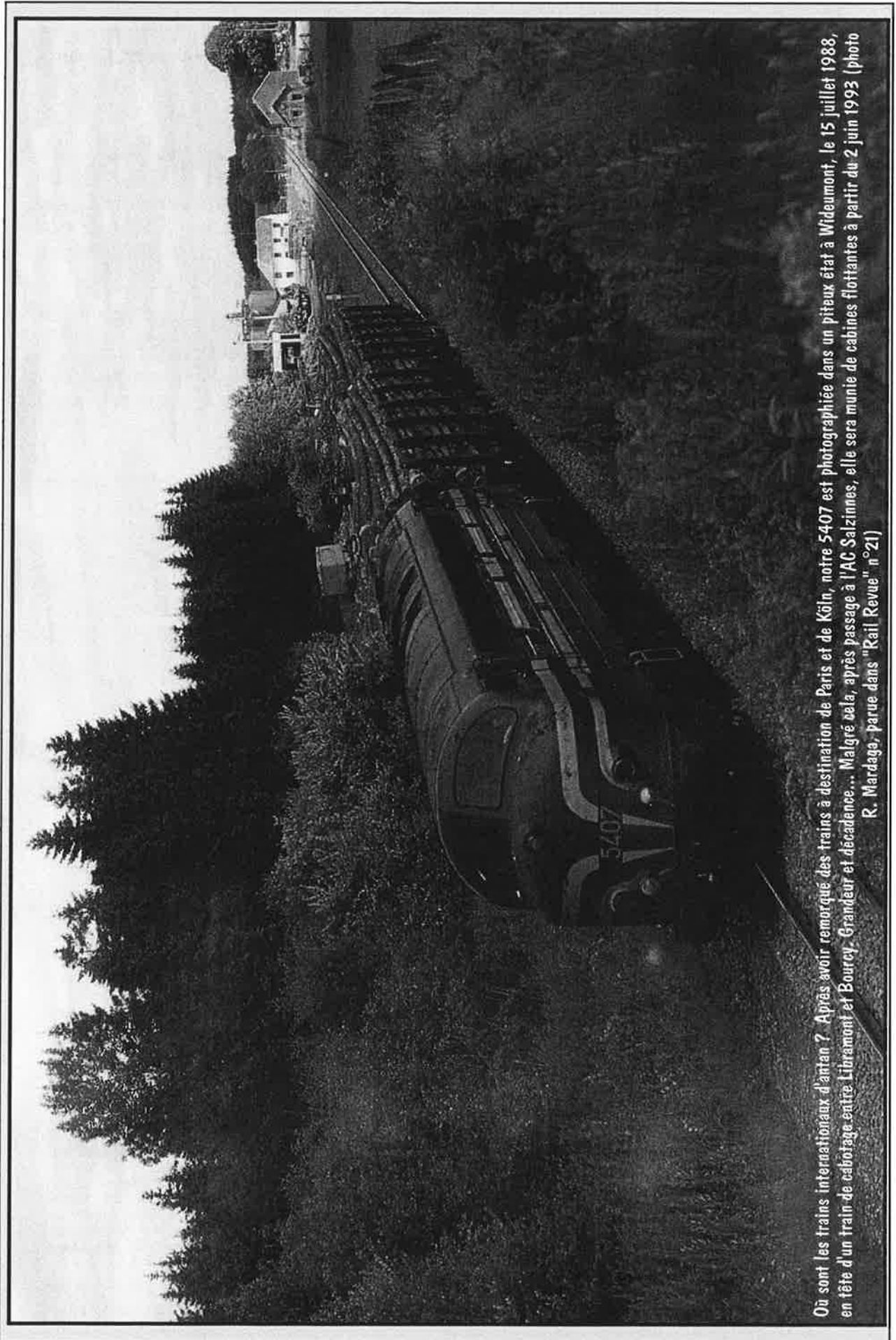
Pour nos modélistes :

Suivant les directives de la SNCB, le matériel moteur affecté aux dépôts situés dans la région bilingue de Bruxelles doit obligatoirement porter sur une face latérale la version française du nom du dépôt (par exemple : Schaerbeek) et sur l'autre face la version néerlandaise (Schaarbeek). Un examen succinct de la locomotive 204.005 produite par Roco fait apparaître que la mention néerlandaise "Schaarbeek" figure sur les deux faces latérales. Vraiment dommage, mais c'est réparable. En effet, le tableau ci-dessus nous montre que cette locomotive, présentée en livrée "simplifiée" de 1966, était déjà à Ronet depuis le 21 octobre de cette année. Elle est donc restée peu de temps à Schaerbeek dans cette livrée.





La 204-008, en tête d'un train Givet - Namur, en gare de Waulfsart en août 1968 (photo R. Belot, parue dans "Image du Rail en Belgique").



Où sont les trains internationaux d'antan ? Après avoir remorqué des trains à destination de Paris et de Köln, notre 5407 est photographiée dans un piteux état à Wideumont, le 15 juillet 1988, en fête d'un train de cabotage entre Libramont et Bourey. Grandeur et décadence... Malgré cela, après passage à l'AC Salzinnes, elle sera munie de cabines flottantes à partir du 2 juin 1993 (photo R. Mardaga, parue dans "Rail Revue" n°21)

## Quelques caractéristiques

### Les quatre livrées successives

#### D'origine

A leur sortie d'usine en 1957, les locomotives 204.001 à 204.004 possédaient une livrée semblable à celle des type 202 et 203. Cependant, les bandes jaunes étaient plus fines et le nez des cabines était orné d'une roue ailée. Dès leur transformation en type 204 (204.004 à 204.008), les 4 type 202 (202.015 à 202.018) reçurent la même livrée.

#### Simplifiée

Une livrée plus simple fut appliquée à partir de 1960 à l'ensemble des locomotives type 202 et 203, mais n'intervint qu'à partir de 1966 pour les type 204.

La caisse était ceinturée d'une ligne jaune qui s'inclinait à l'avant vers les phares et l'on notait la disparition de la roue ailée. Les locomotives 204.007 et 204.008 ne connurent pas cette livrée et conservèrent leur livrée d'origine amputée cependant de la roue ailée.

#### De 1970

La livrée simplifiée n'offrait pas toutes les garanties au sujet de la visibilité. Il fut décidé d'appliquer une livrée à plusieurs bandes jaunes seuls deux type 204 (série 54) reçurent cette livrée. La 204.001 en avril 1970 et la 5404 en octobre 1975.

#### Jaune

Application d'une très large bande jaune à partir de 1978 afin d'accroître la visibilité. Seule la locomotive 5408 bénéficia de cette nouvelle livrée.

Dès leur transformation par adjonction de "cabines flottantes", les locomotives 5401, 5403 et 5407 reçurent dès 1992 la même livrée.

### Les phares

Jusqu'en 1960, les locomotives étaient munies d'une paire de phares blancs. A partir de 1961, elles reçurent un troisième phare frontal afin d'être en conformité avec la nouvelle réglementation en vigueur sur le réseau de la DB. C'est à partir de 1970 qu'apparurent les doubles phares combinés blanc-rouge.

### La numérotation des type 204

A l'origine, la numérotation était apposée sur les faces avant, en dessous du phare blanc situé à droite et sur les parois latérales à hauteur du bas de la caisse, à droite de la porte du poste de conduite.

Dès l'application de la livrée simplifiée, à partir de 1960, la numérotation aux parois latérales fut placée en dessous de la ligne jaune.

A partir de 1961, les numéros des faces frontales ont été déplacés en dessous du phare de gauche pour rendre leur lecture plus aisée sur le réseau allemand où la circulation a lieu à droite. Et tant pis pour les cheminots français et belges...

*Michel HERBIET*

## Récapitulatif des différentes livrées des type 204 / série 54

Locomotives		Livrées							Remarques		
Type	Série (01-01-71)	D'origine 1957	Simplifiée 1966	De 1970	Jaune 1978	PFT 1988 (2)	PFT 1990 (3)	Jaune 1992 (4)	Mise hors-écritures	Mise en parc	Pour le Musée (5)
204.001	5401	x	x	x (1)	-	-	-	x	-	15-06-2003	-
204.002	5402	x	x	-	-	-	-	-	01-07-1984	-	-
204.003	5403	x	x	-	-	x	-	x	-	15-06-2003	-
204.004	5404	x	x	x	-	x	-	-	-	-	01-12-1999
204.005	5405	x	x	-	-	-	-	-	01-01-1982	-	-
204.006	5406	x	x	-	-	-	-	-	01-04-1985	-	-
204.007	5407	x	-	-	-	-	x	x	-	15-06-2003	-
204.008	5408	x	-	-	x	-	-	-	01-04-1986	-	-

#### Remarques :

- (1) Lorsqu'elle reçut cette livrée, cette locomotive était toujours, en 1970, la type 204.001. Sur les deux faces latérales, cette numérotation apparaissait en gros caractères tels que nous les avons connus à partir du 1 janvier 1971.
- (2) En mai 1988 le PFT, qui désirait faire circuler des trains touristiques avec des locomotives série 54 mais remises au type 204, obtint l'autorisation de la SNCB de remettre au type les 5403 et 5404.
- (3) En mai 1990, le PFT obtint également l'autorisation d'appliquer la fameuse roue ailée sur la 5407.
- (4) La livrée jaune de 1988 fut appliquée sur les 5401, 5403 et 5407 lors de l'installation de "cabines flottantes" respectivement les 19 mars 1993, 9 octobre 1992 et 2 juin 1993.
- (5) Seule locomotive "Gros-Nez" non transformée se trouvant en livrée d'origine et numérotée 204.004. Elle a été retirée du service actif le 1 décembre 1999. Elle se trouve actuellement au dépôt d'Antwerpen-Noord.





En haut :

La 204.005, dans sa livrée simplifiée appliquée en 1966, se trouve à quai en gare de Namur en tête d'un train à destination de Dinant et Givet. Elle était affectée au dépôt de Ronet depuis le 21 octobre 1966 (photo extraite du prospectus Roco 2002-2003).

En bas :

Bertrix, 9 août 1994 : renaissance de la 5407. Après avoir été menacée de mise hors-écritures en 1988 comme la 5401 et la 5403, elles ont été munies de cabines flottantes à partir de 1992 et sont reparties pour une bonne dizaine d'années de service. Le 15 juin 2003, elles ont été mises en parc à Stockem (photo Max Delie, parue dans "GM'S 52, 53,54" Editions H.K.).



# Mes humeurs sur la rame TEE RAM SBB/NS reproduite en N par Minitrix

Décidément, l'échelle N, en ce qui concerne les reproductions de rames modernes européennes à grande vitesse, ne doit pas se sentir le parent pauvre par rapport à sa grande soeur "H0".

Jugez-en grâce au tableau suivant :

Constructeur	Matériel	Remarques
Lima	ET 403 (DB)	
Roco	TEE 11,5 (DB)	
Kato	TEE RAe 1051 - 1055 (SBB)	
Kato	TGV Sud-Est (SNCF)	
Kato	TGV Atlantique (SNCF)	
Kato	Eurostar n°3105/3106 (SNCF)	Dépôt Bruxelles-Midi !
Kato	Thalys PBKA	Coffret K 10910 (6 éléments); coffret K 10911 (4 éléments)
Graham Farish	HST 125 (GB)	Prononcez "one-two-five", circule à 125 miles/h, soit 200 km/h.
Ibertren	Talgo (RENFE)	
Fleischmann	ICE 1 & 2 (DB)	+ la version avec 2 pantos pour circuler en Suisse
Minitrix	ICE 1 (DB)	
Minitrix	TEE RAM (rames immatriculées aux SBB : n°501-502 et aux NS : n°1001-1003)	Depuis fin 2002

## Mes mauvaises et bonnes humeurs

D'abord les mauvaises, allons-y.

Annoncée à la Foire de Nürnberg de février 2001, elle s'est fait attendre et désirer pour ne paraître sur le marché que fin juin 2002.

L'imposant emballage de style "H0 Göppingen" est agréable à l'oeil : fond gris perlé, bandes jaunes, dessins-traités du contenu et Trix / Minitrix imprimé en vert.

Une fois le couvercle de la boîte enlevé, j'ai poussé des "Haaaa" et des "Hoooo" très vite transformés en "Beeeeecke" suivi du mot du général Cambronne !

Le bas des caisses des véhicules tractés/poussés sont coupés sur la longueur des bogies et solitaires de ceux-ci. Cette

Traduction pour les "ignares" de l'abréviation "RAM" et "RAe" utilisée par les Chemins de fer helvétiques :

- locomotives et automotrices :  
R : véhicule moteur pouvant circuler à une vitesse plus élevée en courbe et une vitesse supérieure à 110 km/h.
- automotrices et voitures de commande (NDLR : voiture-pilote):  
A : automotrice voyageur de première classe.
- genre de traction :  
e : véhicule à moteur électrique avec pantographe.  
m : véhicule à moteur Diesel.

## Un peu d'histoire avant de vider mon "venin"

Les rames TEE RAM furent construites en cinq exemplaires par un consortium helvético-hollandais et mises en service en 1957. La firme Werkspoor livra les moteurs tandis que, pour la Suisse, les firmes B.B.C. et S.I.G. s'occupèrent respectivement de la partie électrique et des voitures.

Les rames helvétiques sont immatriculées 501 et 502. En fait, la motrice n'est pas une vraie CC mais une A1A comme, par exemple, plus tard les 68.000 de la SNCF (en H0 chez Fleischmann et chez Roco). Cette disposition est due à la répartition de la charge par essieu.

Les 1.050 km entre Amsterdam et Zurich étaient avalés en 9h33 à la vitesse moyenne de 110 km/h.

Minitrix a choisi la rame n°501, rame suisse accidentée à Aitrang et démolie en 1971.

particularité est certainement due afin de permettre la circulation en petits rayons. Ce n'est pas joli-joli !

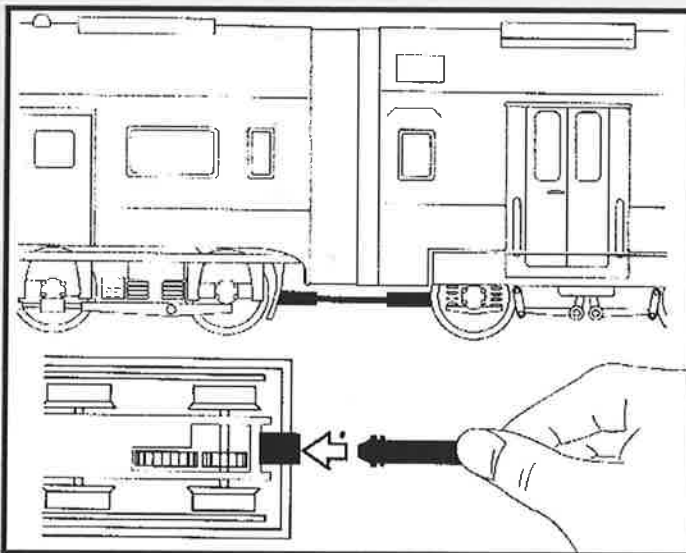
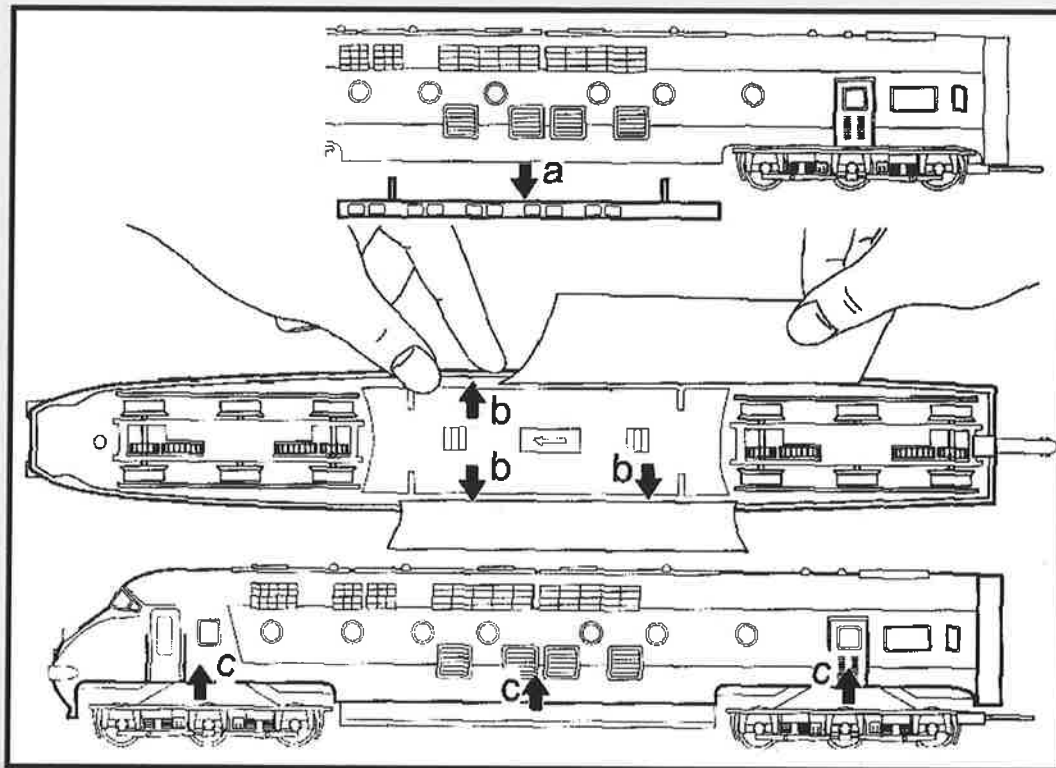
Une fois sur les rails, compte tenu que nous regardons en général nos "chers" p'tits trains (H0, H0e, TT, etc) en vision oblique et plongeante, ce défaut devient moins visible. Mais notons quand même que le prospectus des nouveautés Minitrix 2001 illustre un prototype correct sans coupures ! Mais cette illustration ressemble curieusement à la version H0 Märklin n°3071 !!!

Contrairement à la version raccourcie "H0", mais très beau "jouet" pour 1965, le N se devait en 2001 une longueur de caisse à l'échelle ! Chose faite, comparez :

Modèle réel 1/1.....	23900 mm
Echelle 1/87 (H0) .....	275 mm
Modèle réduit Märklin (de 1965) .....	233 mm
Echelle 1/160 (N).....	149 mm
Modèle réduit Minitrix (de 2001).....	150 mm

La réduction au 1/100 du beau "jouet" pour 1965 avait nécessité la suppression d'une baie vitrée par face de véhicule. Du coup, dès février 2001, les Nistes pavoyaient : nous, en N, nous aurons un TEE exact ! Et bien non, bernique ! "zut" et à nouveau "Cambronne". Si la longueur de la rame est bonne, **pourquoi les graveurs Minitrix ont-ils amputé d'une baie par face la voiture Resto-Bar ???** Oui, pourquoi ? Alors qu'ils avaient la place et très certainement les plans suisses.

La disposition correcte des "fenêtres" doit être la suivante : de droite à gauche 3-4-3 et 3-4 + 2 petites baies



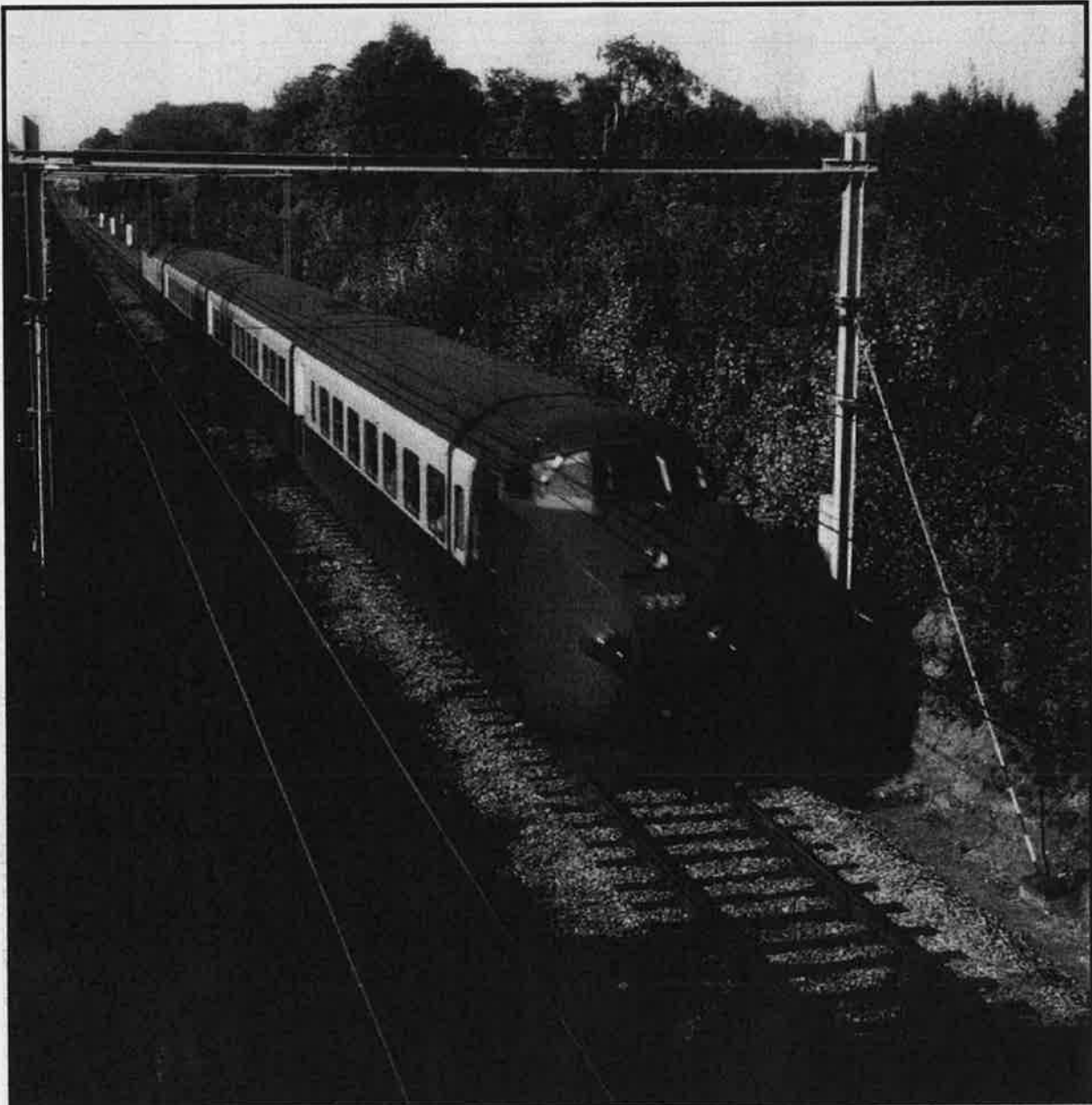
Deux extraits du feuillet "mode d'emploi" joint à la boîte de Minitrix.

En haut : comment désolidariser la caisse du châssis au moyen de feuilles de papier.

En bas : comment fixer les barres d'accouplement entre caisses. Sur le papier, les soufflets sont jointifs ce qui n'est pas le cas en réalité !







Rame TEE hollando-suisse, voiture pilote en tête, assure le TEE Amsterdam - Basel. La photo est prise à Boitsfort au lieu dit "Le Pont des Chats" (Drève Van Kerm) en septembre 1960 ou 1961. On distingue très bien en seconde position la voiture Resto-bar avec la disposition correcte des fenêtres 3 + 4 + 3. (photo Jean-Pierre Van Hoof).

"cuisine". Minitrix vend sa version en 3-3-3 et 3-3 + 2 petites baies "cuisine". Mystère, pourtant tous les plans et photos en ma possession illustrent bien quatre baies centrales. Et cette fois, le défaut est visible et le reste lorsque la rame circule... !

La fête continue : pourquoi avoir omis les marchepieds aux accès des postes de conduite ? J'ai posé la motrice sur rail "Picolo" et j'ai mesuré 13 mm (évidemment, en Suisse, beaucoup d'habitants pratiquent l'alpinisme).

C'est d'autant plus étrange que les graveurs Minitrix pouvaient le faire.

Prenons à ce propos les modèles suivants réalisés par Minitrix :

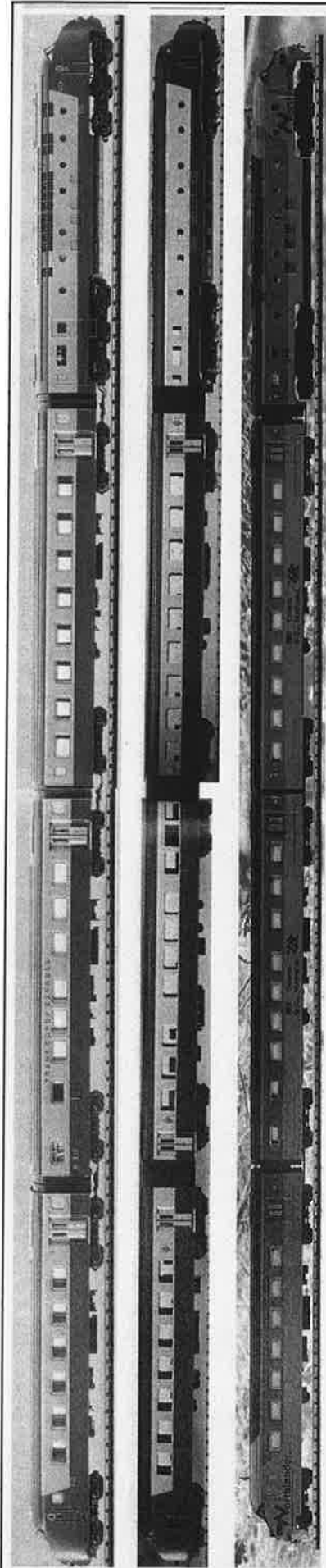
- Motrice : marchepied solidaire du bogie comme

les CC françaises, hollandaises ou DR de la marque;

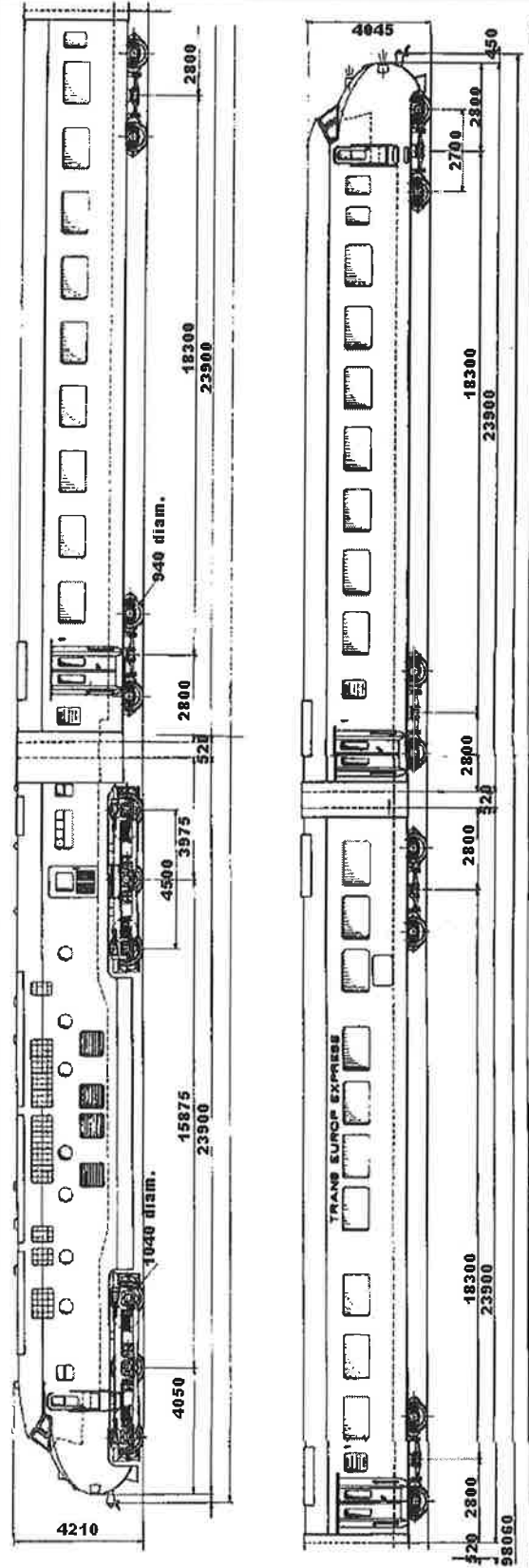
- Voiture-pilote : échancrure dans la jupe, comme la E 10 332 de la DB.

Après quatorze années de pratique H0, je me suis converti au N en 1974. Je possède donc quelques "heures de vol" dans cette échelle. Et bien, je dois constater que l'accouplement par barre rigide dans des boîtiers normalisés n'est pas des plus faciles, les véhicules étant posés sur les rails ! Personnellement, j'emboîte les accouplements la rame couchée sur le flan ou sur le dos et, ensuite, je dépose la rame complète sur la voie.

La motrice est gourmande pour atteindre une vitesse



Comparaison des modèles présentés par Minitrix dans son prospectus des nouveautés 2001 (TEE du haut : les baies vitrées de tous les véhicules sont incorrectes, les bas de caisses sont sans échancrure, les marchepieds sont bien reproduits, les soufflets et les espaces entre les véhicules sont corrects) à comparer avec celui (TEE au centre) paru dans le catalogue général 2001/2002 qui présente les baies en position correcte ce qui a fait acheter le modèle par les clients. Or le modèle était différent du catalogue ! (NDLR : publicité mensongère ?) Le Northlander (TEE du bas) repris dans le prospectus 2003 non présenté à Nürenberg.



Plans suisses extraits du livre : "CFF, locomotives et automobiles", Secrétariat général CFF, Berne 1976.

En haut : motrice + voiture.  
En bas : voiture Resto-Bar + voiture-pilote.

de croisière réaliste ! L'ennui est que si vous placez une autre loco avec le moteur habituel de la marque, la rame TEE roule comme une vapeur type 15 SNCB entre Charleroi et Rêves et l'autre loco comme une vapeur type 1 SNCB entre Bruxelles et Oostende... ! Toujours en alimentation classique non-électronique, des motrices d'autres marques se comportent de la même façon par rapport à la rame TEE.

Domage que les soufflets entre véhicules ne soient pas plus réalistes (espace entre les véhicules). Le manuel d'entretien illustre pourtant un soufflet correct, sans "vide", entre la motrice et la première voiture...

L'emballage contient six barres d'accouplement et, dans ma candeur naïve, j'ai cru un moment à deux possibilités d'espacement entre véhicules : les six barres sont toutes les mêmes. Pourtant, à la page 3 du manuel d'entretien, on voit très bien l'illustration de deux véhicules "Kurzkupplung"... ! Alors ???

Dernière petite remarque : la cabine de la voiture-pilote est éclairée tandis que la motrice ne l'est pas.

### Après les "pots", les fleurs

Ma fièreté de belge et, particulièrement de bruxellois, s'est rengorgée : pensez donc, une rame de prestige circulant avec le nom de "Bruxelles" dans le panneau des itinéraires ! C'est une réussite du département impression/décoration de Minitrix. Avec une loupe, on peut lire (reproduit sans bavure et à l'échelle N !) écrit en rouge la mention TEE Edelweiss, en noir la mention Amsterdam - Bruxelles-Nord - Luxembourg - Strasbourg - Zurich. J'ai vu moins net et moins lisible en "H0" !

L'éclairage d'inversion des feux d'extrémité est parfait grâce à l'électronique et, de plus, est très spectaculaire. En alimentant la voie, l'éclairage fonctionne avant que la rame démarre.

Egalement, je donne 10/10 pour l'éclairage intérieur des voitures. La prise de courant se fait sur les quatre roues de chaque bogie. Cette disposition garanti un éclairage qui ne ressemble pas à l'entrée d'un night-club un soir de réveillon (éclairage par ampoules classiques sans l'intervention de l'électronique). Ici, je voudrais exprimer mon peu d'enthousiasme pour les voitures voyageurs éclairées. Que ce soit en N ou en H0, j'ai l'impression de trains qui rentrent à vide au dépôt, après minuit, ou encore à des NPS (traduisez : Night Phantoms Special).

Dès la fin des années '40, les marques américaines Lionel en 0 et American Flyer en S proposaient des voitures voyageurs pourvues de "vitres" translucides sur lesquelles étaient imprimées des silhouettes de personnages en ombre chinoise. L'effet était très agréable en circulation avec lumières d'ambiance discrètes ou nulles.

Le fonctionnement est très doux et silencieux. Les départs et les arrêts sont spectaculaires, certainement dûs aux deux volants d'inertie montés sur l'arbre du moteur qui, comme pour mon ex-CC 7107 H0 Pocher, m'ont obligé en 1964 à allonger les sections d'arrêt...

Suite à un blocage sur un aiguillage mal verrouillé, j'ai été amené à ouvrir la motrice pour avoir accès au moteur. Alors ici c'est l'extase ! Malgré mon "grand âge" et ma dite expérience en trains miniatures depuis 1960, j'ai appris le truc de la feuille de papier. En plus de la précision de l'emboîtement des divers éléments, grâce à ce procédé, j'ai déboîté la caisse du châssis comme on tourne la page d'un livre. Merci et bravo à Minitrix !

La circulation et le passage de la rame sur les appareils de voie (dans mon cas : Piccolo) se font sans problème, qu'elle soit tirée ou poussée.

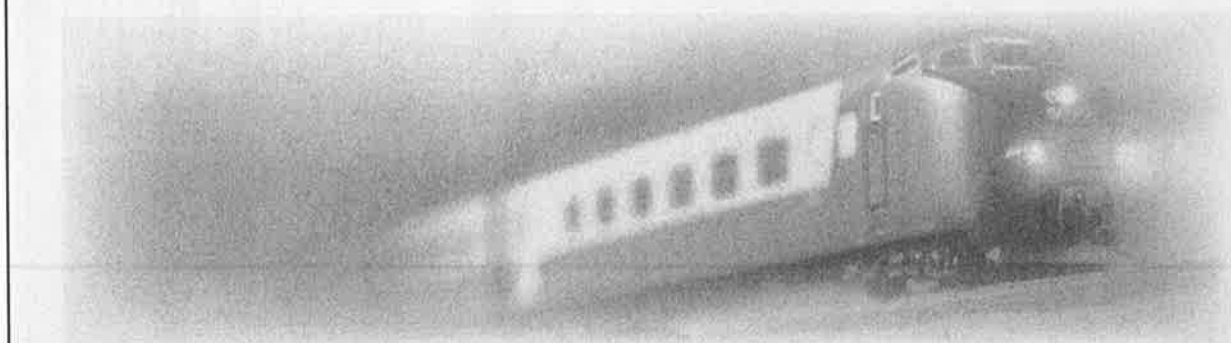
En conclusion : je tiens encore à souligner que ce texte concerne **mes humeurs personnelles** sur un de nos chers p'tits trains ! Si vous désirez acquérir cette merveille de la miniature, vous devrez déboursier plus ou moins 325,00 €.

*Jean-Pierre Van Hoof*

Ce texte a été rédigé en mars 2003. Depuis, comme dans les feuillets TV, il y a des suites :

- Certains magasins de la chaîne MBC (Modell Bahn Center) soldent déjà ce TEE à ... 240,00 €.
- Sans tambours ni trompettes, Trix publie un prospectus H0/N d'exclusivités dont le TEE en version canadienne "Northlander" et, ô miracle, la voiture bar illustrée est correcte.
- Alors, si vraiment nouvelle caisse correcte il y a, Minitrix va-t-il mettre en vente un TEE hollando-suisse correct et les malheureux possesseurs de l'ancienne mouture pourront-ils obtenir soit la nouvelle caisse ou une voiture Resto-bar séparément ???

"Wait and see"..





# Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer. 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 les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse*) et d'un réseau H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

## Comité actuel du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 US*..... Jean-Claude Botspoel  
 Vice-président, *représente le réseau H0 Mosan* ..... André Delsemme  
 Secrétaire ..... Daniel Braibant  
 Trésorier ..... Didier Delfosse  
 Communication(s), Secrétaire adjoint ..... Jean-Pierre Lobet  
 Médiateur ..... Philippe Bruniaux  
 Rédac'chef FFN ..... Claude Carpet

## Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 «Mosan» ..... Michel Archambeau,  
 ..... Claude Riguelle.  
 Réseau H0 «US» ..... Jean-Claude Botspoel,  
 ..... Jules Falque.  
 Réseau N «Athus-Meuse» ..... Jacques Quoitin.  
 Bibliothèque..... Claude Carpet.

## Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur .....45 €.  
 Membre ordinaire \* .....30 €.  
 Membre junior (- de 18 ans)..... 15 €.  
 Abonné à Ferro Flash Namur,  
 (uniquement le service Ferro Flash)..... 18 €.  
 Pour l'étranger .....22 €.

\* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22 €.

Président ..... Jean-Claude Botspoel, ....Rue Saint Hadelin, 21; 5561 CELLES.  
 .....Tél : 082.66.76.60.....GSM : 0477.39.69.99.....Courriel : [botspoel@skynet.be](mailto:botspoel@skynet.be)

Secrétaire ..... Daniel Baibant.....Rue de la Gare, 98; 5544 AGIMONT.  
 .....Tél : 082.64.54.33.....GSM : 0478.47.04.47.....Courriel : [daniel-rmm@skynet.be](mailto:daniel-rmm@skynet.be)

Trésorier ..... Didier Delfosse,.....Rue de Furnaux, 26 b; 5640 METTET  
 .....Tél bur : 065.32.31.68.....GSM : 0477.65.64.86.....Courriel : [didier.rmm@skynet.be](mailto:didier.rmm@skynet.be)

Compte Banque ..360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".  
 De l'étranger .... BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local..... Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

*Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.org>.*

# Ferro Flash Namur

Rédaction et ..... Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,  
 éditeur responsable Tél : 071.72.95.61. Téléfax : 071.72.95.62.  
 Courriel : [ffn-rmm@skynet.be](mailto:ffn-rmm@skynet.be)

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.org>

Diffusion..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir «Trésorier» ci-dessus.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

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

Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

## Vie du club

Le réseau H0 à décor US - Convocation à l'Assemblée Générale extraordinaire du 19 septembre .....	1
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs" .....	2

## Actualité ferroviaire

Les amis nous informent .....	4
L'électrification de l'Athus-Meuse .....	5

## Rétrorail

La locomotive "Crampton" .....	6
Fiche technique du roulement du TEE 40 et 41 le 30-x-1973 entre la frontière française et Paris-Nord .....	7
Les locomotives type 204 (série 54) .....	11

## Modélisme

Les locomotives type 204 (série 54) reproduites par Roco .....	10
Mes humeurs sur la rame TEE RA4 SBB/NS de Minitrix .....	20

# ferro flash Namur n°121 (2003-4)

Ce quatrième numéro de l'année 2003 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet (pour l'infographie), Michel Herbiet et Jean-François Lacassagne. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro : Alain Bauwin, Jean-Claude Botspoel, Jean Dubuffet, Michel Marin, Jean Pierre Van Hoof, André Neles et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail...

**ferro flash Namur** est entièrement réalisé en couleurs avec "Indesign 2.0" d'Adobe et "Corel Photopaint". Pour des raisons budgétaires, **ferro flash Namur** est imprimé en noir et blanc à 140 exemplaires. Seules les pages 1 et 2 de couverture sont néanmoins proposées en couleurs.

**Photos de couverture** : la 5403 au dépôt de Ronet en novembre 1984 (photo Alain Bauwin).

**Photo de la page 2 de couverture** : la 204.004 en tête d'un caboteur Beauraing - Bertrix. (Bertrix, 22 avril 1992, photo Alain Bauwin).