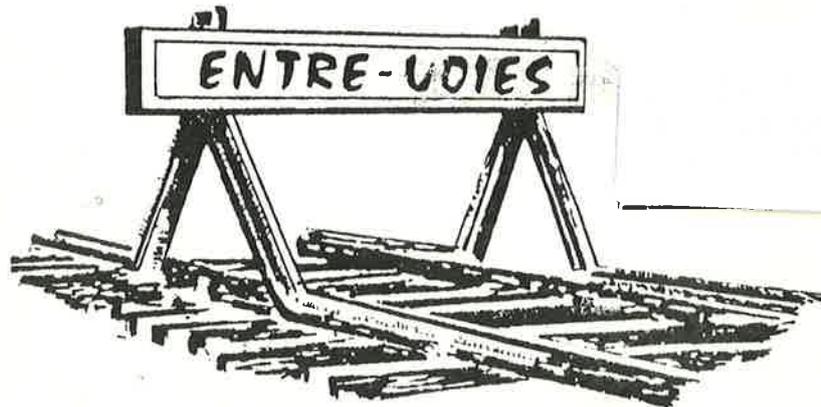


MENSUEL D'INFORMATION

CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



ENTRE-VOIES



30 frs

MAI 1983

N° **65**

EDITEUR RESPONSABLE : MOSSAY. L. 6 Av. de la Vecquée 4121.NEUPRE

sommaire

NUMERO 65

MAI 1983

EDITORIAL	3
ACTIVITES DU CFEB	4
NOUVELLES DIVERSES	6
LES VESTISCHE STRASSEBAHNEN	8
LA PEINTURE DE VOS MODELES	12
LE PARC DE LOCOMOTIVES DE COCKERILL	16
LA LOCOMOTIVE Bm 4/4 DE LIMA	20

couverture

Recklinghausen dépôt motrices n° 385 et 402 en attente (cliché J.C Michel)

Abonnement ENTRE-VOIES (11 numéros = 1 an) 300 frs
virement au CCP 000-0067855-52 de CFEB 4800 Verviers

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement aux membres du CFEB

*Le comité du CFEB n'est pas responsable des textes signés
sauf mention les textes publiés sont la propriété du CFEB, ils
peuvent être reproduits dans un but non lucratif et à condition
de citer la source et l'auteur, et d'envoyer un exemplaire à
l'édition*

CFEB a.s.b.l (réunions bimensuelles) cotisation annuelle 650 frs
- LOCAL 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers
- SECRETARIAT 20 rue Jardon 4800 Verviers
tél 087 33 96 93 de 9 à 18 00 sauf lundi
- REVUE 6 av. de la Vecquée 4121 Neupré

Les dernières années voient une multiplication quasi effarante des produits que les partisans du modélisme ferroviaire peuvent acquérir. Floraison abondante et multiforme tant dans les échelles de réduction, que les publications, les accessoires de décoration, les systèmes de commande et de régulation de vitesse.

Par la découverte des productions 1983, imaginons le nombre de modèles de locomotives, voitures ou wagons qui seront encore mis en vente sur le marché cette année. De quoi faire rêver les plus exigeants et rendre heureux les ferroviaphiles. Tout cela serait vrai, exact, si on percevait chez les producteurs et les revendeurs le souci du service suivi, du conseil judicieux, la connaissance du produit offert, la recherche de la satisfaction de la clientèle tant par la vente de pièces détachées que la réparation du modèle accidenté ou abîmé. Mais en général, beaucoup de productions sont livrées sans notice explicative ou même vendues sans essai comme des produits de supermarchés.

Peu de conseil, peu de connaissance, telles sont les embûches que rencontrent les modélistes débutants. Ils se trouvent livrés à eux-même, prisonnier de certains bourrages de crâne que les producteurs n'hésitent pas à pratiquer pour prôner à tout cran leurs réalisations.

La solution de ces problèmes réside dans l'esprit de recherche d'un chacun, les contacts fréquents entre modélistes. L'esprit de créativité de pas mal d'entre-eux. Les clubs ne sont-ils pas source inépuisable d'idées nouvelles pour celui qui se veut attentif et l'esprit en éveil ?

Si entre ferroviaphiles, on s'entraidait... le connaisseur en électricité peu utilement conseiller un novice en câblage - un artiste du décor peut faire passer son esthétique dans les paysages dont un autre ignore les trucs et les moyens - l'analyse des modèles mis sur le marché se discutent entre connaisseurs tant sur l'exactitude que de sa valeur technique et mécanique.

N'est ce pas là le but de nos rencontres, de la parution mensuelle de notre journal.

J.M. SIMONIS

ACTIVITES du CFEB

REUNION

VENDREDI 27 MAI 1983

Elections suite !!... il restait un poste à pouvoir au sein du comité et pour le conquérir deux candidats vont au cours de cette soirée affronter les électeurs afin de connaître la grisserie du pouvoir. Les noms de ces candidats: Albert DAMHAUT et André SAENEN.

Ce bref intermède sera suivi d'une projection sur les CFF par notre ami Joseph Danthine à la suite de quoi Kurt Heidbreder nous parlera du Patinage Artistique.... ne riez pas Kurt ne va pas chausser ses patins pour se livrer à une quelconque virtuose sur le sol gras de notre local. Non, il sera question de la Patine Ferroviaire.

... et inactivité

A travers les mensuels des clubs ferroviaires, nous avons épinglés ces phrases:

.....nous recherchons correspondants bénévoles pouvant nous transmettre l'actualité SNCB

(Ferro-Flash n°76 - CFC)

.....pour le Ferro-Flash Namur, nous avons besoin d'articles, de photos, de plans n'hésitez pas à proposer votre collaboration ...

(F.F Namur n°2 - RMM)

.....pour le numéro de juillet-août, les tiroirs sont une fois de plus vides. La copie manque toujours...

(Correspondance n°2 - ALAF)

...Faut-il croire que seul le CFEB peut avoir la vanité de ne pas connaître ces problèmes ? Ce serait se voiler la face que de prétendre une telle affirmation, car comme tous les autres nous sommes atteints de la même épidémie que l'on peut appeler "manque de participation".

Maintes fois nous avons renouvelé cet appel, vous êtes fiers de votre club, vous appréciez ses réalisations alors pourquoi ne pas prendre une part plus active à sa destinée, pour cela diverses solutions se présentent à vous:

- au niveau des réunions:

le nouveau comité qui vient d'être élu voit le maintien des anciennes têtes. Ces mêmes, à qui on a quelquefois fait le reproche d'un manque de dynamisme, vous pouvez les aider en

leur proposant un sujet de causerie, une projection de diapos ou en présentant un modèle construit de vos mains.

- au niveau de la revue

ici aussi vous pouvez participer activement à son élaboration en écrivant un article. Pour cela, il n'est pas nécessaire d'être un écrivain, vous développez sommairement votre sujet et la rédaction fait le reste.

Votre club ce n'est pas Jacques, Jean-Marie, Joseph et les autres, votre club c'est aussi vous. Sans VOUS, toutes les personnes précitées peuvent bien retourner jouer dans leur grenier. Alors venez nous rejoindre, il faut que le comité actif restreint face place à une grande équipe d'amis qui ont un seul but; leur délasserment par la promotion de leur hobby commun "LE TRAIN".

EV

MANIFESTATIONS

- L'Institut Provincial d'Enseignement Secondaire de Seraing 1 organise les 17, 18 et 19 juin un "Week - end du train miniature" dont le programme est établi comme suit:
 - le 17 à 19h30 conférence sur l'avenir du train
 - le 18 de 10 à 14h00 bourse
10 à 21h00 exposition de circuits, collections etc
 - le 19 de 10 à 18h00 idem

Un WE a retenir IPS rue Colard Trouillet 48 Seraing

- CF3V Reprise de la saison 1983

La saison 83 du CF3V a repris le 2 avril, nous vous rappelons ce sympathique CF touristique et nous vous proposons un calendrier de ses activités.

CHEMIN DE FER À VAPEUR DES TROIS VALLÉES
STROOMTREIN DER DRIE VALLEIEN

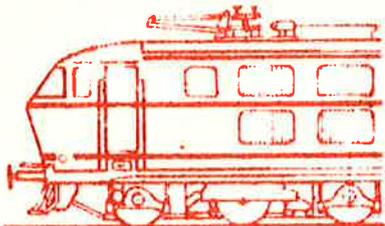
1983
Ligne-lijn 132

CIRCULATION DES TRAINS · VERKEERSDAGEN DER TREINEN

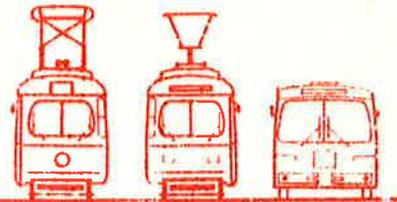
Tableau · Tabel

AVRIL	sam.zat.	2	I	JUILLET	sam.zat.	2	II	AOÛT	lun.maän.	8	I	
APRIL	dim.zon.	3	III	JULI	dim.zon.	3	IV	AUGUSTUS	mar.dins.	9	I	
	lun.maän.	4	III		lun.maän.	4	I		jeu.dond.	11	I	
	dim.zon.	10	I		mar.dins.	5	I		sam.zat.	13	II	
	dim.zon.	17	I		jeu.dond.	7	I		dim.zon.	14	IV	
	dim.zon.	24	I		sam.zat.	9	II		lun.maän.	15	IV	
	sam.zat.	30	I		dim.zon.	10	IV		mar.dins.	16	I	
MAI	dim.zon.	1	III		lun.maän.	11	I		jeu.dond.	18	I	
MEI	sam.zat.	7	I		mar.dins.	12	I		sam.zat.	20	II	
	dim.zon.	8	III		jeu.dond.	14	I		dim.zon.	21	IV	
	jeu.dond.	12	III		sam.zat.	16	II		lun.maän.	22	I	
	sam.zat.	14	I		dim.zon.	17	IV		mar.dins.	23	I	
	dim.zon.	15	III		lun.maän.	18	I		jeu.dond.	25	I	
	sam.zat.	21	II		mar.dins.	19	I		sam.zat.	27	II	
	dim.zon.	22	III		jeu.dond.	21	IV		dim.zon.	28	IV	
	lun.maän.	23	III		sam.zat.	23	II		lun.maän.	29	I	
	sam.zat.	28	I		dim.zon.	24	IV		mar.dins.	30	I	
	dim.zon.	29	III		lun.maän.	25	I					
					mar.dins.	26	I		SEPTEMBRE	sam.zat.	3	I
JUIN	sam.zat.	4	I		jeu.dond.	28	I		SEPTEMBER	dim.zon.	4	III
JUNI	dim.zon.	5	III		sam.zat.	30	II			sam.zat.	10	Fes-
	sam.zat.	11	I		dim.zon.	31	IV			dim.zon.	11	lival
	dim.zon.	12	III							sam.zat.	17	I
	sam.zat.	18	I	AOUT	lun.maän.	1	I			dim.zon.	18	III
	dim.zon.	19	III	AUGUSTUS	mar.dins.	2	I			sam.zat.	24	I
	sam.zat.	25	I		jeu.dond.	4	I			dim.zon.	25	III
	dim.zon.	26	III		sam.zat.	6	II					
					dim.zon.	7	IV					

FESTIVAL VAPEUR: CIRCULATION NON STOP DE PLUSIEURS LOCOMOTIVES VAPEUR et AUTORAILS ·
VENTE DE REVUES FERROVIAIRES, DE JOUETS ET DE SOUVENIRS · EXPOSITION ·
BUVETTE · SNACK-BAR.



NOUVELLES DIVERSES



A LA SNCV

Groupe du Hainaut

La motrice SJ 9184 est sortie d'atelier le 17 février 1983 et est affectée au dépôt de Charleroi. Il y a donc actuellement 12 SJ (9170 à 9180 et 9184).

La motrice 9039 du dépôt de la Louvière est actuellement devenue motrice de travaux à Jumet (vers septembre 1982), en remplacement de la 9041 déclassée. La caisse de celle-ci se trouve toujours à Jumet, posée sur des bogies de type N.

Le renouvellement des voies dans la traversée de Jolimont entamé en septembre 1982 a été achevé en mars 1983.

De fin octobre à fin novembre 1982, le réseau a été totalement paralysé par une grève générale du personnel; celle-ci a été déclenchée afin que le plan de restructuration prévue par la Direction Générale ne soit pas mis en application.

Les lignes 65/66 (=2° boucle de Jumet) ont été "bussifiées" le 1er janvier 1983. Cette substitution s'est faite en catimini : les usagers n'ont été avisés de cette réforme que deux ou trois jours avant la suppression. J'ai personnellement circulé en Hainaut le 27 décembre : aucun avis n'était affiché! Depuis lors seule la ligne 63 (et ses services partiels 62 et 57) desservent encore la Gare du Sud et les magnifiques et récentes stations Villette, Ouest et Piges! On se trouve ainsi placé devant une situation paradoxale où l'on a investi des centaines de millions dans la construction de ceintures, de sites et de stations de métro pour ensuite remplacer par des bus la majorité des trams qui les empruntaient.

Il semble toutefois que, suite à la mise en service fin mai prochain des stations Dampremy et Beaux Arts, plusieurs lignes desserviraient Charleroi Sud.

La ligne 90 desservie généralement en motrices articulées entre Anderlues et La Louvière a été entièrement exploitée en type S pendant le carnaval de Binche, afin d'éviter que des dégradations soit occasionnées au nouveau matériel.

Le 26 février, l'ASVI a organisé un voyage d'adieu sur les boucles de Jumet au moyen des voitures 9888, 10284 et 2121. Rappelons que les lignes 85/86 étaient déjà supprimées depuis le 23 mai 1982 et le 1er janvier 1983.

Fin mars, la motrice 89100 du dépôt de La Louvière a été incendiée : le controller B est complètement détruit.

Le lundi 18 avril, la ligne 80 a été rétablie par son itinéraire normal via Willebeauroux et Courcelles Trieux, la section Roux-Trazegnies via Souvret Forrières restant exploitée par la seule ligne 41. Rappelons que la section Roux-Trazegnies via Willebeauroux et Courcelles était hors service de puis 1980.

L'ART 300 du Musée de Schepdael a été transféré à Jumet en février dernier. Il sera aménagé en véhicule VT pour la construction des prolongements du préméto.

Lundi 25 avril, un grave accident s'est produit à Chapelle-lez-Herlaimont: la motrice 9090 de la ligne 80 est entrée en collision avec un poids lourd. Cet accident a entraîné le sinistre total de la motrice.

J.C Michel

A LA SNCB

SALZINNES

Les 6017 et 6107 de PKR sont retirées définitivement du service. Sont actuellement en grande révision les 5121 LNC, 5185 FHS, 5910 FNDM, 6233 FLS, 6264 FRST, 6319 LK, 7355 LNC, 7349 NK, 8235 ET 8255 FVY, 8466 FNDM, 8212 FGH, 9214, 5302 MUT, 5202 FEO. Pour cette dernière, aucune décision n'a encore été prise quant à son équipement avec cabines flottantes, cette transformation étant assez couteuse (+ 12 millions)!

La 7502 pour FNDM est aussi en révision et avec les problèmes qu'elle pose, elle refera tout le cycle d'essai vers la fin mai.

La 5307, première 53 a être équipée d'une chaudière a fait son train d'essai le 11/4. Elle est réaffectée à FEO. Son numéro est provisoire car elle devrait bientôt être renumérotée.

La 7103 de FNDM a fait un train d'essai Ronet-Gedinne en double avec une 52 en freinage dynamique. (26/4)

SPECIALITES

Le 31/3 a roulé pour la dernière fois la desserte marchandise sur Trois-Ponts - Malmédy, ils'arissait de la 8248 FVY. Cette section n'est pas fermée mais on n'en est pas loin. La SNCB avait procédé fin 1980 au remplacement de la signalisation mécanique par la signalisation lumineuse; elle aura fait long feu.

Le 10/4, train spécial Rheingold de 12 voitures de Aachen Hbf à Bullange tracté par la 5534 de GNM à travers les averses et les bois de la Veenbahn. Au retour, ce train a été repris par une locomotive de la DB pour la suite du voyage via Walheim et Stolberg.

Le 26/4, pour la 1ère fois depuis 1960, un engin SNCB (draisine d'inspection) a fait le parcours Chênée-Battice- Montzen, le heutoir du fort de Battice et celui de Hindel ont été démontés pour ce parcours peu banal.

G. Lejeune

La Fin des VESTISCHE

STRASSENBAHNEN

I. SITUATION

Cette exploitation, dont le siège social et les ateliers principaux sont situés à HERTEN, fait partie du groupe V.R.R. (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr).

Ce groupe comprend vingt compagnies de tramways, trolleybus et autobus urbains ainsi que les directions de Essen et de Köln de la D.B. et des autobus postaux.

Parmi toutes les compagnies en question, neuf exploitaient au 1.10.82 des lignes de tramways et d'autobus (ESSEN, MULHEIM, RECKLINGHAUSEN = Vestische Strassenbahnen, BOCHUM, DORTMUND, WUPPERTAL, DUSSELDORF, DUISBURG et KREFELD) ; une exploitait des lignes de trolleybus et d'autobus (SOLINGEN) ; les autres n'utilisaient que des autobus (HERNE-CASTROP-RAUXEL, HAGEN, ENNEPETAL, REMSCHEID, MONHEIM, NEUSS, OBERHAUSEN, MOERS, MONCHENGLADBACH et VIERSEN).

II. LE RESEAU

Ce réseau, à voie métrique, a connu son apogée dans les années 1950, lorsqu'il comptait environ 190 km de voie. Depuis le 4 octobre dernier, il n'en reste rien, si ce n'est une courte section à BOTTROP exploitée en tramway touristique depuis 1981 au moyen de 2 motrices à 2 essieux (327 et 329).

Au début des années 1970, la composition des lignes était la suivante:

ligne 1	Wanne-Eickel, Hbf	Recklinghausen Hbf
ligne 5	Recklinghausen, Nordcharweg	Röllinghausen, Merveldstrabe
ligne 7	Nonnenbuschweg	Recklinghausen, Hbf
ligne 10	Harkortstrabe	Recklinghausen, Hbf
ligne 12	Gelsenkirchen-Buer Rathaus	Recklinghausen, Hbf
ligne 17	Knappschaftskran- kenhaus	Gladbeck, Rathaus
ligne 18	Recklinghausen, Hbf	Dahlhausen, Bhf

(document VESTISCHE STRASSEBAHNEN
G.M.B.H.)

Plusieurs lignes étaient raccordées à des réseaux voisins et même parfois exploitées en commun avec ces réseaux. C'était le cas de la dernière ligne exploitée: il s'agissait de la ligne 305 de la BOGESTRA (BOCHUM), en réalité l'ex-ligne 18 des Vestische remaniée sur le tronçon de la BOGESTRA.

La section RECKLINGHAUSEN-HERNE BAHNHOF a été supprimée le 3 octobre 1982 et remplacée dès le lendemain par un service d'autobus. Il s'agissait de la dernière section de la ligne ferrée appartenant aux Vestische Strassenbahnen.

Le solde de la ligne, appartenant à la BOGESTRA reste donc exploitée par tramways et il n'est pas envisagé de supprimer cette ligne, puisqu'une partie est en cours de reconstruction en Stadtbahn.

III. LE MATERIEL ROULANT

Je me bornerai à écrire le matériel moteur acquis après la guerre 1940/45; une grande partie de ce matériel existe encore à l'heure actuelle:

A. Motrices à 2 essieux bidirectionnelles

Série 327 à 339 : Construction DUWAG 1948
327, 328, 329, 335, et 336 deviennent motrices V.T. en 1970; déclassées en 1975 sauf 327 et 329 qui circulent à l'heure actuelle à BOTTRUP (Traumlandpark Kirchhellen)
Les autres ont été transformées en 1959 pour former, avec une remorque les motrices articulées à 4 essieux série 392 à 399 .

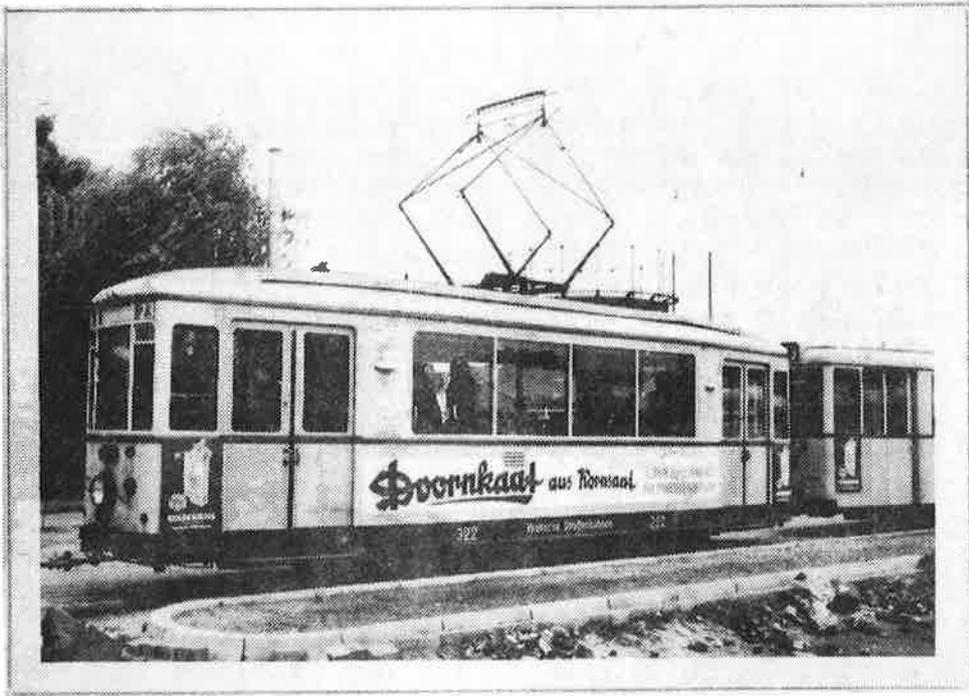
B. Motrice type "Grossraumwagen" bidirectionnelles

1) Avec 2 portes:

Série 340 et 351 : Construction DUWAG 1952
-348 transformée en voiture Ecolage, déclassée en 1980 suite à accident
-340, 341 et 347 vendues en 1974 à Stern und Hafferl, en Autriche
-342 donnée en 1979 au "Bergische Museumbahn" à Wuppertal
-346 déclassée suite à accident en 1969
-343, 345, et 351 déclassées en 1975
-344 déclassée en 1976
-349 et 350 déclassées en 1977

2) Avec 3 portes:

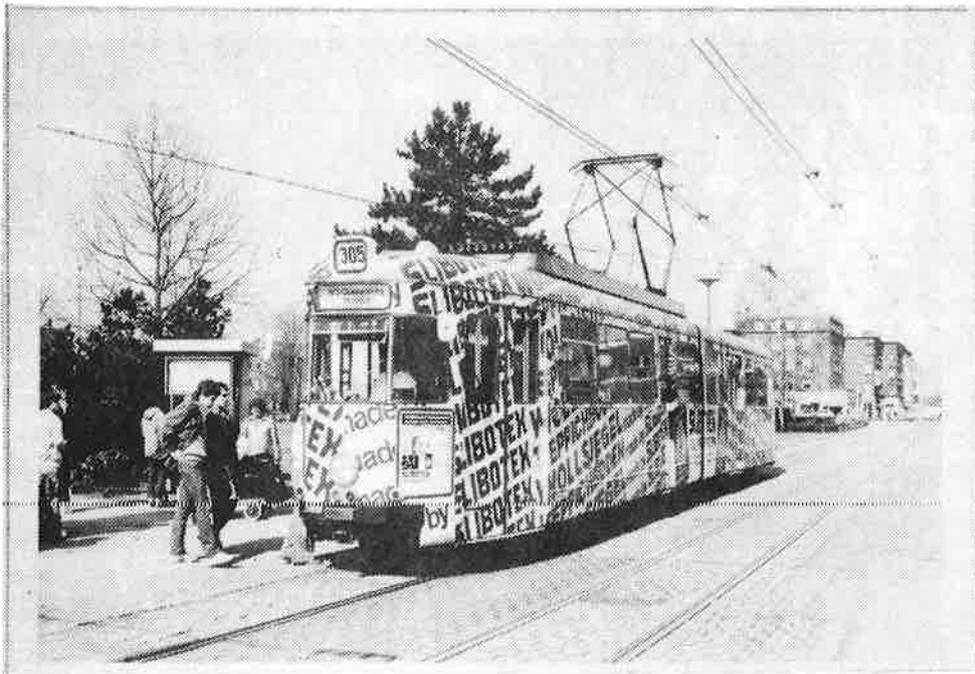
Série 352 à 368 : Construction DUWAG 1954/55
-354, 357, 358, 361, 364, 366 et 368 déclassées en 1976
-355, 356, 359 et 360 déclassées en 1977



1



2



-352, 353, 362, 363, 365 et 367 vendues en 1980 à la S.N.E.L.R.T. (Lille-Roubaix-Tourcoing) : ces motrices y circulent en livrée rouge, mais toujours affectées des mêmes matricules.

C. Motrices articulées bidirectionnelles à bogies et à 2 caisses

1) Série 369 à 391 : Construction DUWAG 1957/58
-384 déclassée en 1979 suite à accident
-388 déclassée en 1980 suite à accident
-toutes les autres (dont 2 sérieusement endommagées suite à accident -les 374 et 376-) vendues en 1982 à la S.N.E.L.R.T.
Elles y ont conservé le même matricule, mais ont reçu une nouvelle décoration intérieure ainsi qu'une nouvelle livrée rouge.

2) Série 400 à 403 : Construction DUWAG 1958/60
Voitures rachetées en 1969 au réseau de Mönchengladbach, où elles portaient les numéros 36 à 39
-400 déclassée en 1980 suite à accident
-Les autres vendues à la S.N.E.L.R.T. en 1982

D. Motrices articulées bidirectionnelles à 4 essieux et 2 caisses

Série 392 à 399 : Reconstruction DUWAG 1959
Ces véhicules ont été construits au départ d'une motrice et d'une remorque à 2 essieux. Toute la série a été déclassée en 1975

392 provenait de 332 + remorque 197
393 provenait de 338 + remorque 205
394 provenait de 339 + remorque 201
395 provenait de 334 + remorque 204
396 provenait de 330 + remorque 206
397 provenait de 333 + remorque 202
398 provenait de 337 + remorque 203
399 provenait de 331 + remorque 200

E. Raboteuse N° 1002 rachetée au réseau de Solingen.

La société disposait précédemment, également de matériel d'avant-guerre, dont je n'ai pu me procurer la liste.

LIVREE DU MATERIEL : crème avec filet vert, mais certaines voitures arboraient une livrée publicitaire très spéciale : c'est ainsi que l'on pouvait apercevoir des motrices rose bonbon, jaunes ou orange.

J.C.MICHEL.

FERRO

MODELISME

LA PEINTURE DE VOS MODELES

La peinture peut donner à vos modèles réduits l'apparence de la vie.

La mise en peinture d'un modèle comporte les opérations suivantes:

- la préparation
- l'application de la peinture
- la patine
- le vernissage

L'application des différentes couches de peinture peut s'effectuer au pinceau, à l'éponge ou à l'aérographe.

Et n'oubliez pas:

- un modèle parfait mérite un fini parfait
- un modèle n'est jamais meilleur que la finition qui le recouvre

1) La préparation

La couche de peinture doit s'accrocher au support ce qui nécessite une surface parfaitement dégraissée. Le dégraissage peut se faire au trichloreéthylène pour les pièces en métal et avec un produit détergent pour les autres matières. Si possible, avant le dégraissage, enlevez le brillant des surfaces par un léger ponçage au papier emeri très fin (600-800)

Attention: après le dégraissage il faudra éviter, autant que possible, le contact du modèle avec les doigts.

2) Peinture du modèle

La qualité du travail que vous obtiendrez, dépendra des outils que vous utiliserez. Choisissez des pinceaux de très bonne qualité que vous pouvez acheter chez un spécialiste en articles de dessin.

Si vous utilisez un aérographe, n'oubliez pas de placer à la sortie du réservoir ou du compresseur un filtre et un séparateur de gouttelettes. L'emploi de morceaux d'éponge permet

d'obtenir un fini satiné en procédant comme suit:

découper un bloc de 2x2x3cm hors d'une éponge de bain en mousse de polyuréthane que vous plierez en deux avant de le fixer dans une pince. La peinture est ensuite appliquée par touches successives avec l'extrémité arrondie du tampon ainsi obtenu.

La peinture du modèle comporte trois étapes:

- a) application d'une couche de fond
- b) préparation des phases de peinture
- c) application des couches de finition

a) couche de fond

cette première couche augmentera la capacité d'accrochage de la surface du modèle. le primer doit être adapté à la peinture ainsi qu'à la surface à recouvrir. Par exemple pour les modèles en "métal blanc" j'utilise un primer en bombe aéronale (MODELL-LACKSPRAY) mis au point pour les maquettes de voiture. Sur les modèles en plastique, j'applique à l'aérographe une couche de primer FLOQUIL. Un verni mat dilué peut également servir de couche de fond.

N'oubliez pas que la peinture que vous utiliserez doit être une peinture pour maquette. Il faudrait presque dire: une peinture "miniature". La peinture "miniature" ne peut être obtenue par un complément de diluant à de la peinture grandeur nature qui la rend simplement plus fluide mais conserve aux pigments leur taille. La peinture grandeur nature possède des pigments dont les particules ont + 5 microns ce qui donne une couche de peinture de + 0,4 mm. La même peinture appliquée sur une maquette de 1/87e correspond à une couche de 35 mm d'épaisseur en grandeur nature, tous les détails sont ainsi aplatis par la couche de peinture.

b) préparation des phrases pour la mise en peinture.

Un modèle peut comporter différents schémas de peinture:

- (1)-Couleur unique
- (2)-Plusieurs teintes
- (3)-Couleur uniforme et filets au dessins
- (4)-Plusieurs teintes avec filets au dessins

Le schéma (1) ne nécessite pas de préparation des phrases de mise en peinture.

(2) Etude du schéma pour une peinture en plusieurs teintes.

Les modélistes américains utilisent une méthode qui permet d'obtenir de très bons résultats.

La technique qu'ils suivent est la suivante:

- peindre tout le modèle avec la teinte la plus claire
- masquer toutes les parties qui doivent rester de couleur claire. Les masques peuvent être découpés dans du papier collant spécial pour carrossier ou réaliser avec du MASKOL de HUMBROL.

Les différents tous seront appliqués jusqu'à l'obtention du schéma final désiré et en appliquant sur les parties restantes à peindre des teintes de plus en plus foncées.

(3) Etude du schéma pour une couleur uniforme avec des filets et/ou des dessins

La première phrase consiste à peindre le modèle avec la teinte des filets ou des dessins. Les filets sont alors masqués avec des bandes de scotch ou de (LETRALINE NORMA-TAPE) disponibles en bandes de différentes largeurs qui peuvent être courbées ou non.

Les dessins sont à découper dans du papier collant pour masquer puis fixer sur le modèle. Après l'application de la couche de peinture finale il faut retirer les masques dès que possible afin d'obtenir des filets ou dessins aux contours nets.

Ces méthodes exigent l'emploi d'un aérographe pour l'application de la peinture.

(4) Plusieurs teintes avec filets et dessins

La combinaison des méthodes (2) et (3) permet d'obtenir des schémas de peinture très compliqués.

à suivre

Quelques essais de patine
(weathering) et le vernissage

A. Damhaut

NOSTALGIE

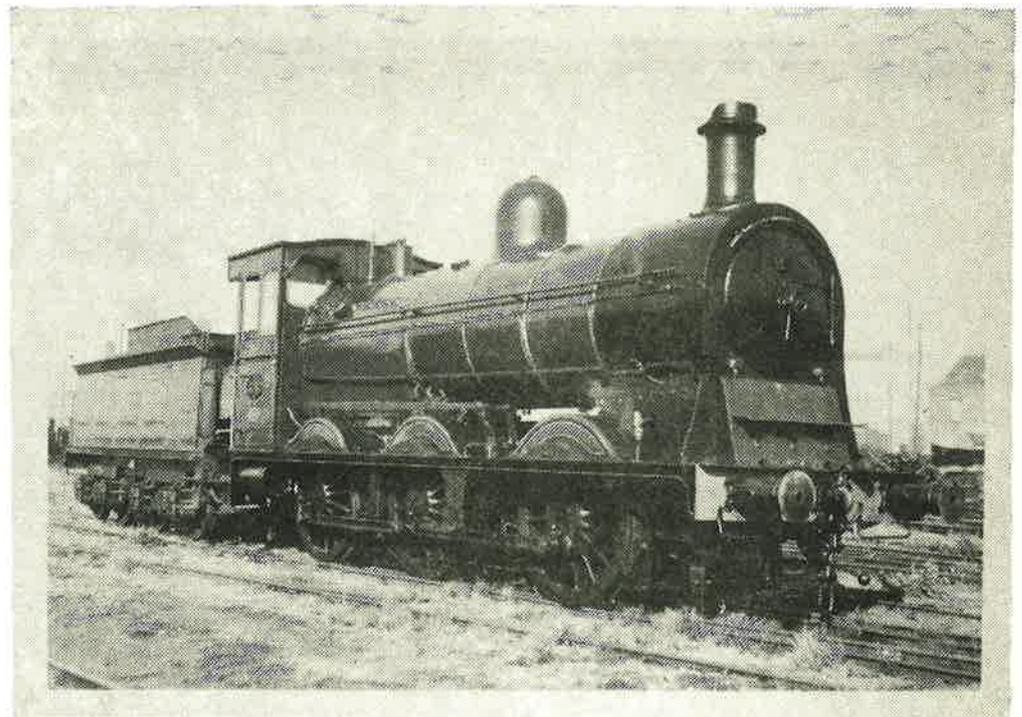
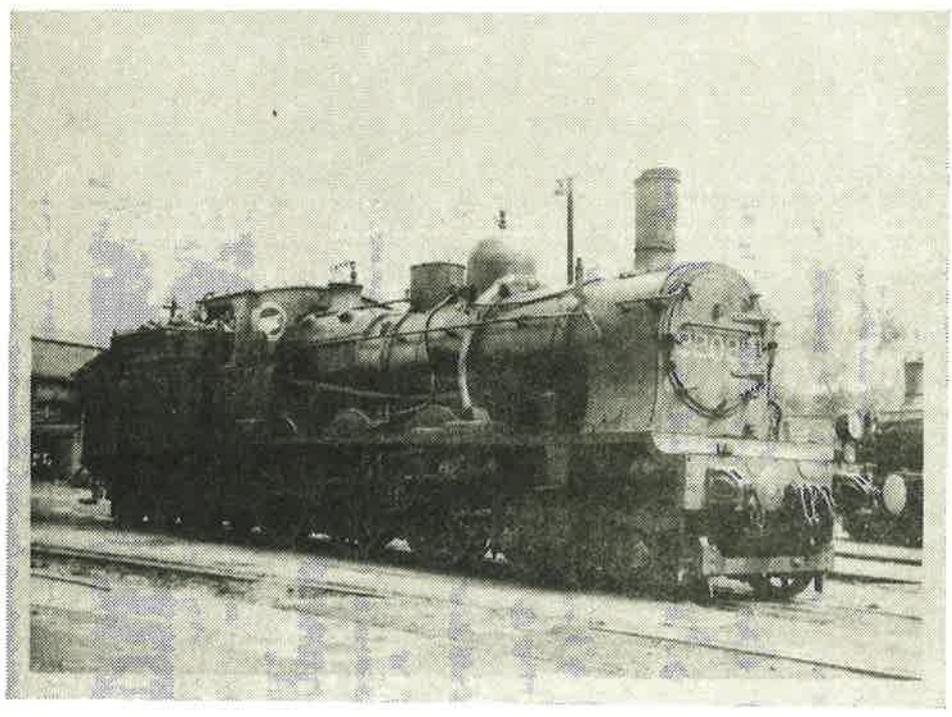
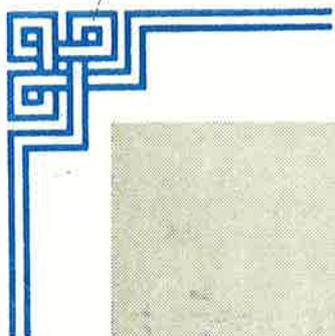
photo en haut

locomotive 22.022 ex Nord-Belge n° 321 à 330, 334 à 345 et 351 à 362 puis 2221 à 2260, 2234, 2245 et 2251 à 2262, accouplées aux tenders types 2, 3 ou 4 elles formeront le type 22

photo du bas

locomotive type 32 effectif Etat 502 ex, devenues 4400 à 4726 elles furent accouplées aux tenders type 15 de 13 m³ n° 13000 à 13539.

clichés col. J. Heroufousse



nostalgie

A une époque où l'on ne fait que de parler de Cockerill - Sambre, est-ce bien venu d'en parler aussi dans notre revue. Rassurez-vous, il ne sera pas question d'aciérie et encore moins de coulée continue. En fait, cet article fera suite à notre série sur les réseaux industriels (EV. 56, 58 & 61).

Nous nous proposons de vous en présenter un de taille à savoir, la Société Cockerill (groupe de Liège). Pour être franc, c'est de géant qu'il faut qualifier cet ensemble si on considère par exemple qu'en 1961 l'ensemble du réseau liégeois à voie normale s'élevait à 159,5 km et le réseau à voie étroite à près de 15 km.

Si on tient compte des filiales, ces chiffres deviennent respectivement : 224,8 km et 82,9 km.

A cela, on peut ajouter le matériel: 125 locomotives de tous types, 471 wagons talbot, 2054 wagons divers....., on peut encore ajouter plus de 2000 wagonnets de mine ce qui constitue un réseau équivalent aux CFL. Il faut noter qu'à cette époque, le service Traction du Groupe de Liège transportait journallement plus de 45000 t.

LE PARC DE LOCOMOTIVES

DE COCKERILL

A vrai dire, il est bien difficile de tracer un historique du matériel qui fut en service dans les divisions liégeoises du groupe Cockerill, pour la simple raison que ces usines faisaient partie de groupes industriels différents (Ougrée - Marihay, Angleur - Athus, Espérance - Longdoz etc) et que les fusions successives ont amenés la destruction des archives du matériel propre à chaque groupe.

C'est pour cette raison que nous nous attacherons principalement à la traction diesel beaucoup plus fraîche en notre mémoire bien que datant de 1948.

I - LA S.A JOHN COCKERILL (1842 - 1955)

Constructeur de locomotive de ligne dès 1835 (voir EV.48) et de locomotives industrielles depuis 1872, il était inévitable que la (presque) totalité du matériel moteur de la branche sidérurgique de cette entreprise soit constituée de locomotives issues de sa division Construction.(+)

Rendons à César ce qui est à César, la célèbre type IV (EV 49)

se devait d'être le fleuron du parc, c'est ainsi que vers les années 50, on pouvait dénombrer 52 locomotives dont:

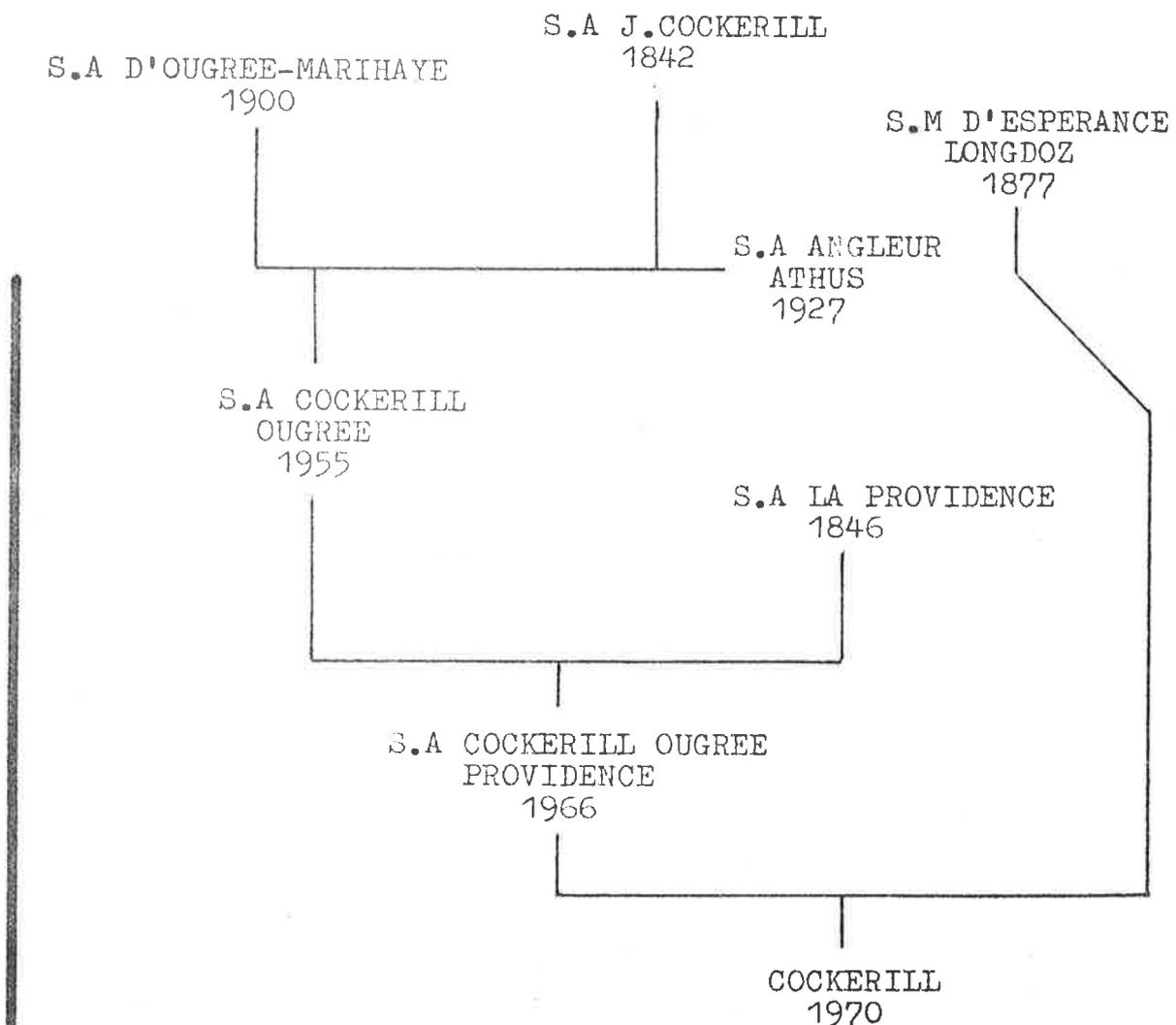
5 type 7 (030T) n° 7.01 à 05
5 type 6 (030T) n° 6.01 à 05
3 type 5 (030T) n° 5.01 à 03 ces dernières munies de ressorts à boudins étaient surnommées "danseuses" par suite du sautellement dû à leur suspension.

Le solde était constitué de type IV. Dans cette série, la numérotation n'était pas progressive car un "ancien" nous a notamment parlé des 4.63 et 4.72.

A cette liste, il faut ajouter une type III (n°1) qui était réservée à la traction des trains de visite à travers l'usine. Cette rame était composée de deux voitures en teck servait en outre à véhiculer le Directeur sur le trajet Seraing-Gare - Château Cockerill. Pour mémoire, une de ces voitures a fini sa carrière comme véhicule de remissage des outils des équipes de la Voie dans les années 65-70.

Il faut aussi signaler que pendant la seconde guerre mondiale le parc a été renforcé par deux 040 T La Meuse

POUR COMPRENDRE L'EVOLUTION DU GROUPE



© - M

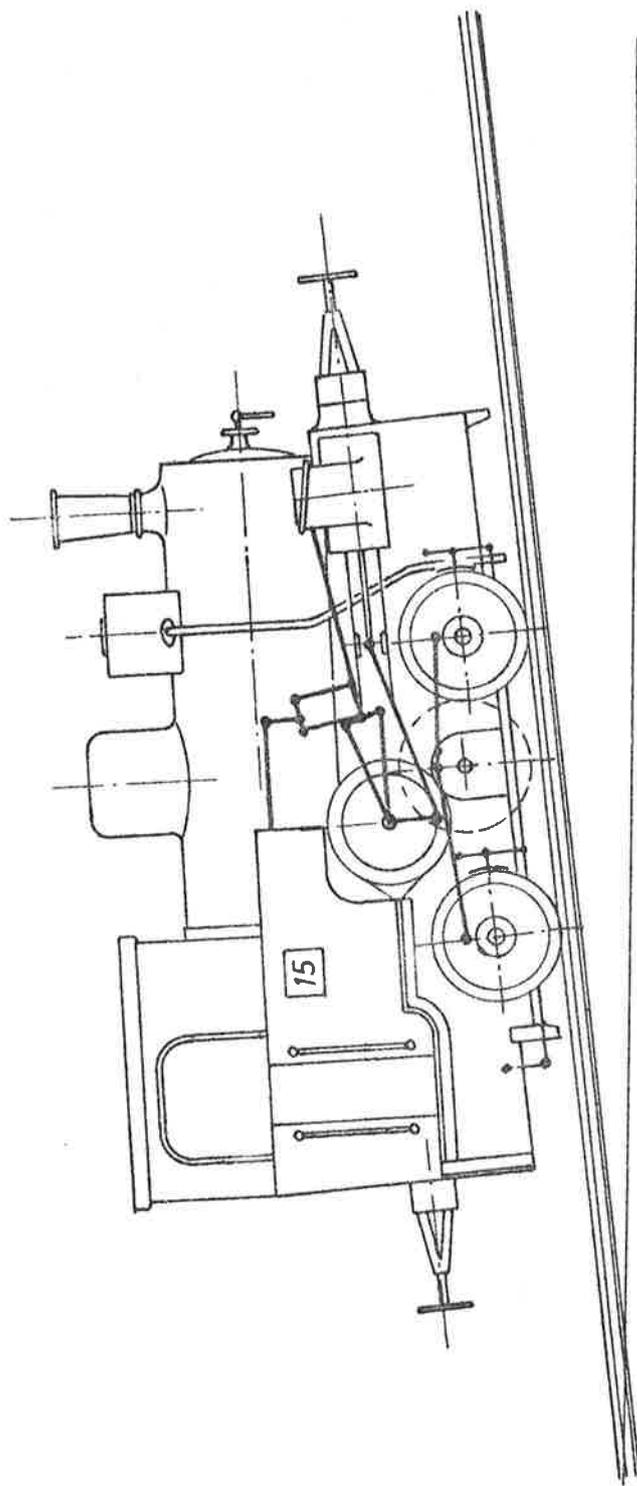


FIG 1 **locomotive YUNG n° 15**

LM CFEB

II - OUGREE - MARIHAYE (1900 - 1955)

Contrairement à la précédente, cette société possédait un matériel hétéroclite provenant de plusieurs constructeurs dont St Léonard, La Hestre, John Cockerill, La Meuse, Hohenzollern, et même des locomotives à crémaillère Yung. (fig 1)

Donner des détails sur le matériel d'Ougrée-Marihaye relève de la rêverie tant le travail de recherche est complexe; pas de répertoire, pas de plans, pas d'archives non plus. De plus la tâche est compliquée par le fait que le matériel était réparti entre deux dépôts ayant chacun leur numérotation propre. On peut cependant tracer les axes suivants:

	<u>Aciérie-Laminiers</u>	<u>HFX -Cimenterie</u>
La hestre 30 t		13
St Léonard 17,5 t	10, 12, 13	
Cockerill IV	1, 3, 4, 15	10, 11
La Meuse 12 t		12
16 t	6, 7	20, 21, 22, 23, 24
20 t	9	
24 t	5, 11, 14	
27 t	2	
30 t		32, 33, 34
32 t		31
56 t		41, 42
Yung		14, 15, 17
Thermos Meuse	8	25, 29
" Hohenzollern		1
Cockerill 14 t	16	

Comme on peut le constater, deux tendances s'affrontent, coté Aciéries la numérotation est progressive quelque soit le type d'engin, au fil des ans, les n° disponibles par suite de réforme étaient attribués à un nouvel engin. Coté haut-fourneau on trouve un soucis de classement car à quelques exceptions près les machines sont classées en fonction du nombre d'essieux (020 = 20, 030 = 30 etc).

Une refonte du matériel devait avoir lieu avec la disparition des machines anciennes ce qui se traduit, à la veille de la fusion, par la renumérotation des machines du dépôt Aciérie dans la centaine.

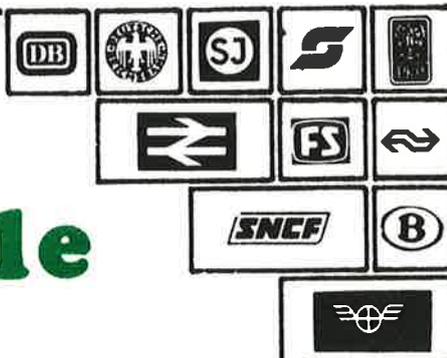
020 T La Meuse 111 à 114 et 121 à 125

030 T La Meuse 131 à 133

les locomotives Thermos garderont cependant leur n° jusqu'à leur réforme.

à suivre L.Mossay

Un prototype ... un modèle



LA LOCOMOTIVE Bm 4/4 DES CFF PAR LIMA

On pourrait croire que l'auteur de ces lignes est un fanatique du matériel Lima, détrompez-vous, mais force m'est de reconnaître que cette firme fait, depuis quelques temps, de sérieux efforts en vue de mettre sur le marché des modèles de grande classe à des prix très démocratiques.

LE PROTOTYPE

Cette locomotive de moyenne puissance a été livrée aux CFF dès 1960. Une première série de 26 engins fut mise en chantier et livrée suivant le programme suivant:

1960	locomotives	18401, 18402 et 18403
1961	"	18404, 18405 et 18406
1964	"	18407 à 18420
1965	"	18421 à 18426

En 1968, une seconde série était mise en chantier; elle se différencie de la première par une augmentation de la longueur totale de 500mm, afin de permettre l'adaptation de l'attelage automatique.

Le programme de cette série fut le suivant:

1968	locomotives	18427 à 18434
1969	"	18435 à 18445
1970	locomotive	18446

Toutes ces locomotives sont dotées d'un moteur diesel SLM type 12YD 20 TrTH de 1200 CV à 1200T/mn. La vitesse maximale est de 75 km/h et le poids adhérent de 72t.

Ce sont les SLM (Schweiz Lokomotiv und Maschinenfabrik) à Winterthur et les SAAS (Ateliers de Sécheron) à Genève qui se sont partagés la construction de ces locomotives.

LE MODELE

La locomotive reproduite par Lima sous la référence 20 8144 G

porte le numéro 18414, elle fait donc partie de la première série. Dès le premier contact on est surpris par la qualité de réalisation: il est entièrement exécuté en polystyrène et est doté d'un lest important. La traction est assurée par le nouveau moteur G qui attaque, par l'intermédiaire de pignons droits, les deux essieux du bogie coté cabine. Afin d'augmenter l'adhérence, deux roues de ce dernier sont munies de bandages plastiques ce qui confère à l'engin une force de traction plus qu'honorable alliée à une grande douceur de roulement.

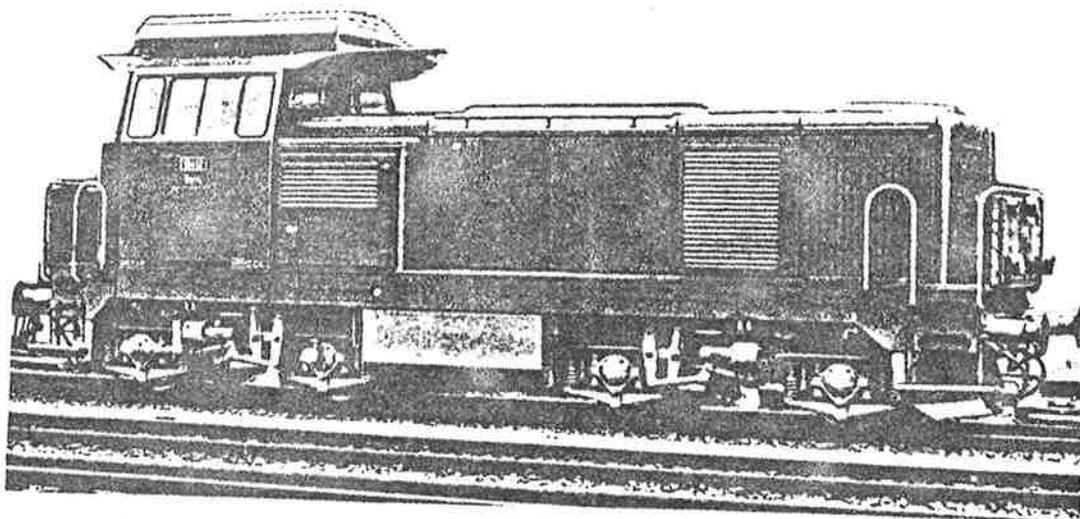
Les bogies sont finement traités ce qui permet d'apprécier l'ensemble des tringleries de freins caractéristiques à ce prototype. Les roues sont brunies et traitées avec beaucoup de soin.

La caisse est très bien reproduite ce qui permet notamment de remarquer les pales du ventilateur sous la grille de protection. Les inscriptions sont très bien réalisées et conformes au prototype.

Au niveau de la couleur, on aurait souhaité voir une teinte plus satinée afin de se rapprocher plus près de la réalité, les mains courantes de leur coté auraient avantage à être traitées en jaune comme tout le matériel CFF (référence conseillée Humbrol jaune mat ou CPR yellow 122).

Coté dimensionnel, aucun reproche majeur à formuler:

		1/87	Lima
longueur totale	12650(13150 série 2)	145,4	144,2
distance extrême des roues	8620	99	97,2
diamètre des roues	1040	11,9	11,5



SBB Bm 4/4

CONCLUSION

De part un prix aussi bas (± 1200 frs) et sa qualité de reproduction, il serait malheureux, si vous êtes un passionné de matériel suisse, de ne pas accueillir la sortie de ce modèle à bras ouverts car les engins thermiques disponibles sur le marché sont assez rares exception faite des modèles Fulgurex d'un prix inabordable.

... et de toutes façon votre Lima peut les cotoyer sans honte.

L.MOSSAY

LEGENDE DES PHOTOS DE LA PAGE 10

- 1 Motrice d'avant-guerre, motrice n° 322 à deux essieux
- 2 Motrice articulée bi-directionnelle n° 375 à Am der Kreuzkirch
- 3 Motrice articulée bi-directionnelle n° 369 en livrée publicitaire à Recklinghausen Hbf

clichés J.C Michel

NECROLOGIE

Le Comité a le vif regret de vous faire part du décès de notre ami Georges Lange. Membre de notre association depuis 1959, Georges n'a cessé, pendant ce terme, de participer activement à la vie de notre club en faisant notamment maintes fois partie du Comité.