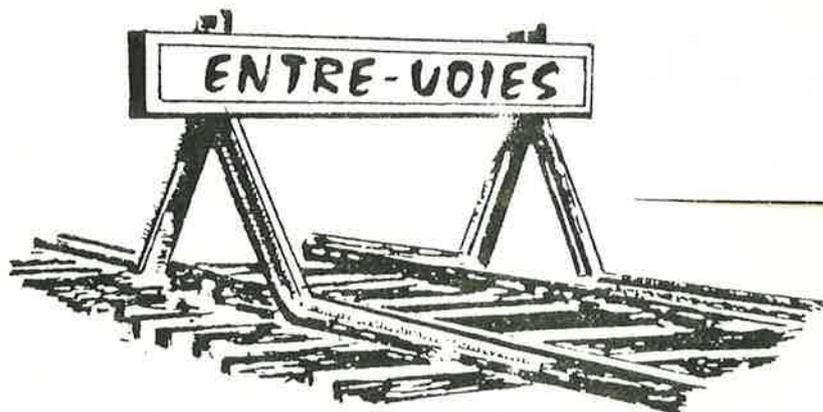


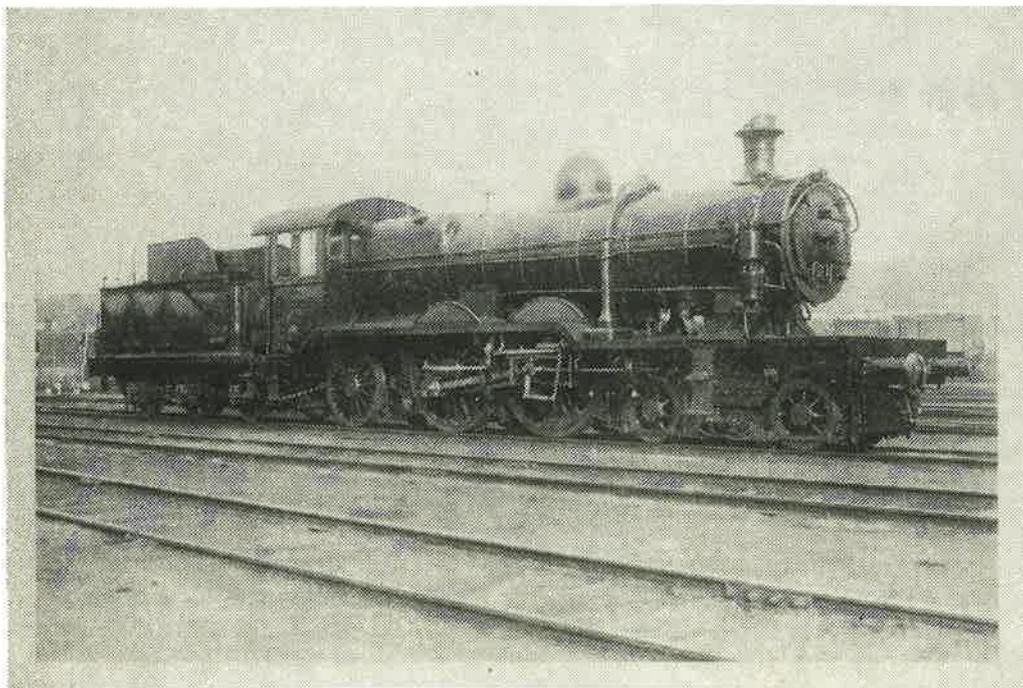
MENSUEL D'INFORMATION

CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



ENTRE-VOIES



30 frs

JUIN 1983

N° 66

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

ENTRE - VOIES

CFEB

sommaire

NUMERO 66

JUIN 1983.

EDITORIAL	3
ACTIVITES DU CFEB	4
NOUVELLES DIVERSES	6
LA CONSTRUCTION D'UNE RESERVE A CARBURANT	9
LE PARC DE LOCOMOTIVES DE COCKERILL	13
LA PEINTURE DE VOS MODELES	23

couverture

Locomotive à vapeur type 6 construction
Cockerill de 1905 (cliché coll Heroufosse)

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.bl (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

LE CHANGEMENT (ferroviaire)

Dans notre n° 30 de mars 1980, nous vous avons fait part de la sortie par TRIX d'un set destiné à patiner le matériel ferroviaire. Allait-on vers une nouvelle forme de modélisme ?

Plus de trois années se sont écoulées depuis cette date et on semble ne pas percevoir de changement notoire et pourtant: rien qu'en ce début d'année, Loco Revue, Ferro-Flash Namur, Correspondance, Entre-Voies vous ont parlé presque de concert de la patine des modèles. Kurt, de son côté, vous en a fait une démonstration pratique. Coté firme, Liliput, Métropolitain et même Marklin, vaillant représentant du modélisme conventionnel, nous ont livrés des modèles patinés.

Aurions-nous eu raison en ce mois de mars 1980 de vous parler de cette amorce d'évolution ? Il faut admettre qu'immanquablement nous nous orientons vers cette forme de modélisme que nos amis d'outre-Atlantique pratiquent depuis des dizaines d'années, il faut encore admettre que c'est surtout la nouvelle génération de modélistes européens qui semble de plus en plus s'orienter vers le réalisme ferroviaire et rejette par la même occasion la " collectionniste " chère aux amateurs de l'après-guerre.

Nous ne jetons pas la pierre à ces derniers car ils concrétisent un rêve de jeunesse qu'un conflit à outrance a bouleversé, quand aux premiers, c'est une crise sans précédent qui les prive de pouvoir acquérir ces modèles couteux ou... méconnu. Alors, au lieu d'une vitrine, ils n'auront que quelques locomotives, mais des vraies telles qu'on les voit sur les chemins de fer et non comme sorties d'un écrin.

Ces réflexions nous sont venues à l'esprit à la lecture de l'article que notre ami Albert Damhaut consacre, dans ce numéro, à la technique de John Allen. Celle-ci largement diffusée par de nombreuses revues de modélisme américaines, a été appliquée par des grandes marques de matériel ferroviaire miniature principalement axées sur le matériel de collection; ce qui signifie que bien patiné, un modèle ne perd pas de sa valeur.

Si vous êtes un inconditionnel de la patine, sachez qu'avec le temps vous apprendrez à apprécier la qualité de votre environnement ferroviaire et que la vue d'un train sorti tout droit d'un car-wash vous fera dresser les cheveux.

L. Mossay

ACTIVITES du CFEB

Réunion

Le vendredi 24 juin 1983

Georges Lejeune nous parlera des mouvements des engins diesel de la SNCB à nos frontières avec l'Allemagne, le Luxembourg et la France. De nombreuses diapositives illustreront cette séance. En complément, notre animateur nous proposera un "pot-pourri" d'engins ferroviaires.

Tout le monde connaît Georgy pour sa minutie, sa prodigieuse mémoire des chiffres et la qualité de ses clichés, il ne fait donc nul doute que cette soirée sera particulièrement attrayante.

Comité

Le nouveau comité c'est confortablement installé pour sa première séance dans la salle que notre ami Robert Helsen avait tout spécialement fait aménagé à cet effet.....! A l'issue de cette réunion, intervention marquée des nouveaux élus afin de redéfinir une ligne d'action nouvelle au sein du comité qui doit aller vers une intégration plus profonde des membres aux décisions et à la vie du club..... suite le 24 dans "notre président a AUSSI son mot à dire".

29 roco

La société TRAMIVIT nous informe qu'elle a décidé d'entreprendre une nouvelle action promotionnelle à l'occasion de la sortie de la deuxième version de la locomotive série 29 de Roco. Le prix de l'exemplaire sera fixé à 1875 frs mais des réductions substantielles pourraient être accordées en cas de commandes groupées.

TRAMIVIT Papenvijversstraat 2
8020 OOSKAMP
tél 050. 825166

Livre

Mr J.R Lejeune rue de l'Arbre St Barbe 366 à 4420 Liège nous informe qu'il met en vente un index des photos illustrant l'ouvrage de Phil Dambly " Nos Inoubliables Vapeurs ". Outre le classement des photos, ce fascicule de 16 pages re-

prend le classement des locomotives par compagnie, par type et par numéro.

Envoi franco contre 60 frs au compte 001 0434837 - 62 de J.R Lejeune (date limite 27 août 1983).

Expo

L'ASMOCO nous annonce l'organisation de sa 6ème bourse internationale d'échange de modèles réduits le dimanche 2 octobre 1983 dès 10 h en la salle St Raphaël rue de la Porallée 4070 à Aywaille.

Le samedi 1 et le dimanche 2 aura également lieu à la même adresse, son exposition annuelle de modèles réduits (trains + autos) ainsi que des travaux réalisés par l'ASMOCO.

Achat Vente

Le CFEB recherche pour la décoration de son réseau HO, une gare de Bonn (maquette Fallér) ainsi que deux halles à marchandises Munchberg de Kibri.

Toute personne qui serait désireuse de vendre (ou de faire don) ces articles au club, peut se mettre en rapport avec Kurt Heidebreder.

Nous vous rappelons que votre club est toujours intéressé par les accessoires divers dont vous seriez désireux de vous désaisir (cela va de la vis aux planches en passant par les poudres de décoration et les locomotives) et ce pour autant que le prix soit abordable et que l'utilisation pour le réseau se justifie.

José Heroufosse vend en un lot indivisible:

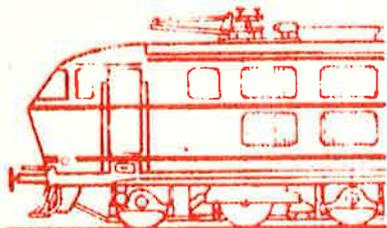
1. une collection de 17 années de "La Vie du Rail"
 - a) 13 volumes reliés simili (1965 à 1973)
certaines années en deux volumes
 - b) années 1974 à 1981 (manque trois numéros)
2. une collection de huit années de "La Vie du Rail Outremer" (1971 à 1978)
le tout pour la somme globale de 12.000 frs

En prime "La Vie du Rail" années 1972, 73 et 74 en double

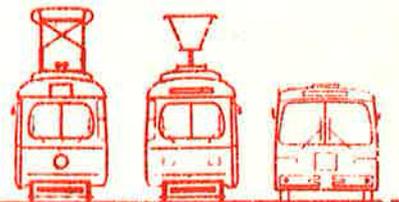
Contactez J. Heroufosse
Quai Bonaparte 7/091
4020 LIEGE

tél bureau 041/224250/134
privé 041/426266

suite en page 22



NOUVELLES DIVERSES



A LA SNCB

SPECIALITES

- La section Trois-Ponts - Malmédy est officiellement fermée jusque Weywertz. Après le dernier train, quelques trains de route ont encore circulés pour ramasser les traverses qui étaient prévues pour le renouvellement de la voie. Dès ce mois de juin, un heurtoir sera placé à la bifurcation de la ligne à Trois-Ponts.
- Le 5/5, après le premier parcours Chênée - Battice - Montzen du 26/4 avec des dirigeants du groupe de Liège, c'est la Direction Générale qui s'est déplacée avec une draine identique sur cette L.38, elle a ensuite poursuivi son chemin vers Welkenraedt - Verviers - Angleur - Seraing et Namur. Les heurtoirs de Hindel et de Battice ont été remontés dans la semaine du 16 au 21/5.
- Toujours sur cette ligne, les trains d'explosifs qui étaient encore chargés de temps à autre en gare de Micheroux (depuis 1948) le seront maintenant en gare de Beyne sur le raccordement de la cour à marchandises qui désert également Euro-Etilam. Cette modification est pratiquée afin de fermer et supprimer la cour à marchandises de Micheroux. Le dernier "explosifs" a quitté cette gare le 21/4 tracté par la 8226 de NK.
- Le 20/5, comme chaque année, affluence inhabituelle en gare de Seraing ou un train spécial composé de la 5307 (FEO), de trois voitures Railtour et d'un fourgon est venu embarquer des passagers à destination de l'Italie. A Namur, ce train a été annexé au Fresia del Sol. La 5307 était venue à vide jusque Liège par la ligne 125.
- Le 20/5 encore, train spécial remorqué par la 6038 de LNC qui amenait les 2738 et 39 à Kinkempois (NK).
- Le 25/5 circulation autorisée sur le réseau SNCB d'un autorail n° 4750 de la SNCF, venant de Reims, cet autorail se rendait à Wavre par Givet - Namur - Ottignies
- Le 25/5, train spécial transport de longs rails soudés (LRS) de Schaerbeek à Libramont remorqué par une 54 de FEO de bout en bout, à noter que ce type de locomotive vient rarement à FSR.

MUTATIONS EFFECTUEES AU 29/5

6271 de FHS pour LNC, 6010 de FHS pour NK, 6045 de NK pour LNC

6085 de FKR pour FEO, 6320 de GT pour FHS, 5905 de GT pour FNDM
5153 de FDR pour FNDM, 4321 de LK pour GMN;

ABREVIATIONS	FEO	Ronet	GMN	Montzen
	FHS	Hasselt	GT	Haine St Pierre
	FKR	Merelbeke	LK	Courtrai
	FNDM	Anvers-Dam	LNC	Monceau
	FSR	Schaerbeek	NK	Kinkempois

NOUVELLES LOCOMOTIVES

La SNCB vient de passer commande aux ACEC pour la livraison de 12 locomotives électriques des séries 11 et 12 polytensions qui seront destinées à assurer respectivement les liaisons Bruxelles Amsterdam et Bruxelles - Mouscron - Lille. (La Meuse du 27/5/83)

A LA SNCV ET AILLEURS

Mai 1983: ce mois maussade en ce qui concerne la météo aura vu plusieurs inaugurations.

- o à Lille : Inauguration du VAL (métro léger complètement automatique)

Inauguration de la nouvelle section du Mongy: le tramway pénètre depuis le 16 mai dans la gare SNCF.

Les premières motrices articulées rattachées au réseau de Recklinghausen (voir EV65 p11) ont été mises en service commercial, les anciennes 500 sont à vendre.

- o à Liège : Inauguration officielle par M. De Croo le 20 mai du nouveau complexe de la STIL à Robermont dont une partie des bâtiments était déjà utilisée depuis quelques semaines. A l'issue de cette inauguration on a parlé du projet de TAU (transport automatisé urbain) qui est actuellement à l'essai sur une voie expérimentale à Jumet, à son sujet M De Croo a fait ces remarques: le TAU n'est pas encore au point il doit être exportable mais, concurrence du VAL et difficultés financières des grandes cités

En conclusion, la décision définitive ne pourra être prise que quand le TAU aura prouvé lui-même qu'il est le bon choix (!!)

- o à la SNCV HAINAUT

Le tronçon de prémétro de Charleroi Beaux-Arts à Fontaine l'Evêque (station Paradis) a été inauguré officiellement le 24 mai par M De Croo. En réalité seules deux stations n'étaient pas encore en service: Beaux-Arts & Damprémy.

Le parcours inaugural a été exécuté au moyen de deux rames doubles accouplées. Depuis le 29 mai il y a donc neuf stations en service sur cet itinéraire.

Les deux rames inaugurales étaient composées des 6121 + 6108 accouplées et des 6145 + 6154 également accouplées, elles ont parcouru la section Beaux-Arts Paradis et retour. A signaler qu'elles étaient toutes équipées d'un nouveau (et magnifique) film 89 réalisé par les Ateliers de Jumet.

Le 28 mai 1983 - Dernier tram 92 et derniers services à Charleroi Eden, à l'exclusion de la ligne 41/43 qui, pendant quelques jours empruntera encore cette boucle le raccordement à Dampremy n'étant réalisé que le 11 juin. A partir de cette date, les voies situées à l'Eden et à Charleroi Viaduc seront définitivement désaffectées.

Le 29 mai 1983 - Inauguration en service voyageurs des nouvelles stations de prémétro et en corollaire:

- 1 - ligne 92 Charleroi Anderlues Thuin supprimée et remplacée par une navette donnant correspondance à Anderlues au 89.
- 2 - exploitation uniquement au moyen des motrices articulées type 6100 des lignes 89 et 90, cette dernière étant desservie sans transbordement à Anderlues.
- 3 - en plus des 63 (62 et 57), les lignes 41, 80 et 90 desservent actuellement actuellement Charleroi Sud; seules les 63 (57 et 62) ne desservent pas les Beaux-Arts. Quand à la 89 elle dessert Beaux-Arts mais pas la gare de Sud.
- 4 - la ligne 80 est desservie uniquement par des type S à moustaches ou des SJ (ces motrices étaient affectées à Anderlues pour les lignes 89, 90 et 92), le 91 est exploité au moyen de type S sans moustaches, il en est de même pour le 30 et les partiels de la Louvière.
- 5 - plus aucune remorque ne circule sur le 80, celles-ci ne sont plus utilisées que sur le 30 et encore très sporadiquement.

G.Lejeune

J.C.Michel

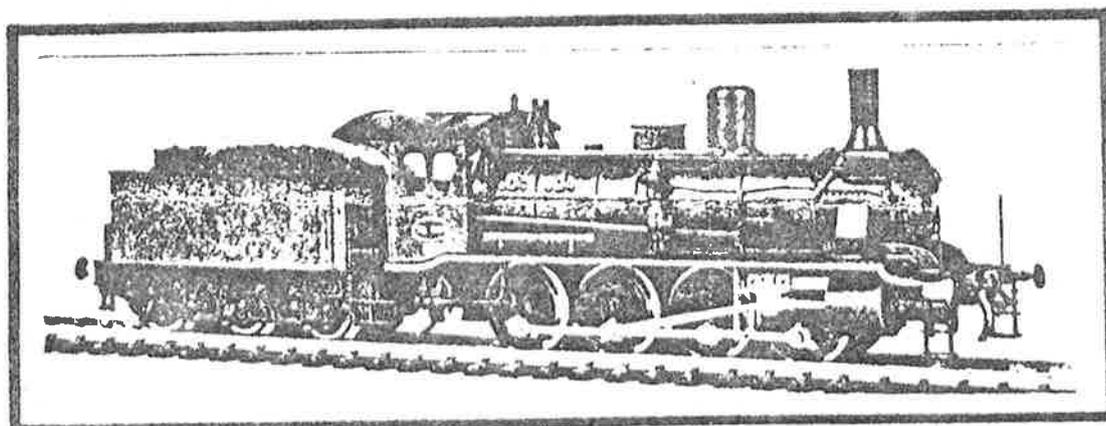
JOCADIS



TYPE 72



ex Prussienne G 7
ex Pruisische G 7



Livrable
fin juin

Leverbaar
einde juni

8

Paiement avant le 21 juin :
Betaling vóór 21 juni

6.495.- FB

~~7.995.-~~

FERRO

MODELISME

OCCUPATION POUR
UNE SOIREE.....

OU LA CONSTRUCTION D'UNE RESERVE DE
CARBURANT EN HO

Dans le cadre de l'article sur le réseau industriel (EV.58), nous vous avons suggéré d'installer un réservoir à carburant à proximité du dépôt. Outre les petites installations qu'il est possible d'acquérir dans le commerce tels que les références: B.9430 de Kibri, B.145 de Faller etc, nous allons vous donner l'occasion de personnaliser votre réseau industriel en créant de toute main cette installation en utilisant la citerne d'un vieux wagon à 2 essieux.

Pour réaliser cet objectif, trois possibilités s'offrent à vous:

- 1° la dépose du wagon tel quel sur un tronçon de rail (fig.1)
- 2° la dépose de la citerne sur un socle en béton ou en maçonnerie au niveau du sol (fig.2)
- 3° la dépose de la citerne sur un socle surélevé en béton ou en maçonnerie (fig. 3), cette disposition a l'avantage de permettre l'alimentation par gravité. C'est ce dernier type que nous examinerons à l'occasion de cet article.

LES MATERIAUX

- un wagon citerne à 2 essieux accidenté (le moins cher possible sera le mieux) on peut citer les références Jouef 6495, 6303, 05, 07, Roco 6337, Fleischmann 5030 ou 31 etc..

Fig.1

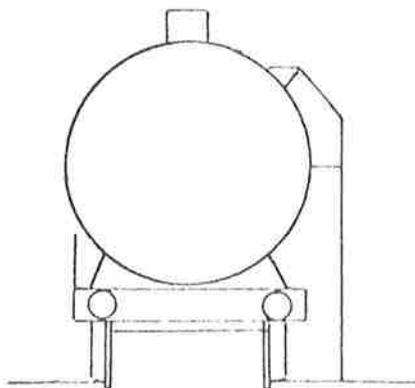
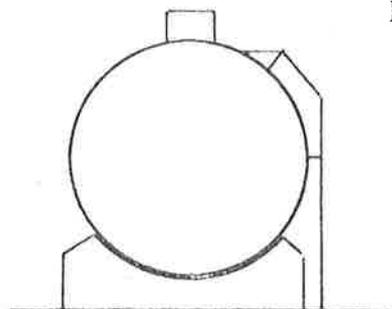


Fig.2



- une cartouche vide de Bic
- un morceau de fil de cuivre ou de laiton ϕ 2mm
- 2 profilés en bois ou en balsa de 3 x 2 long 66mm
- du bois ou du balsa épaisseur 4,5 ou 5 mm pour les piliers

MODE OPERATOIRE (sur bas du Jouef 6495)

- démonter le wagon et récupérer la citerne et les escaliers d'accès.
- confectionner les deux piliers (1) aux dimensions suivantes largeur 28, épaisseur 5, hauteur 50. Dans les piliers seront pratiqués 2 encoches de 2 x 3 destinées à recevoir les poutres.
- coller les poutres de 2 x 3 x 66 (2) sur les piliers et déposer y dessus la citerne, l'ensemble sera assemblé au moyen de colle Patex ou équivalente.

Il est également possible de récupérer le châssis du wagon en lieu et place des poutres, dans ce cas, il faut araser les tampons, les attelages, les boîtes à essieux ainsi que les plaques latérales d'immatriculation. Le bloc complet citerne + châssis sera ainsi déposé sur les piliers par collage.

- plier ensuite votre fil de cuivre pour confectionner la tuyauterie de remplissage (3) suivant le schéma. cette tuyauterie sera fixée à la citerne et à un des piliers
- au moyen de la cartouche Bic vous réaliserez la tuyauterie de vidange (4) que vous placerez entre la base de la citerne et le sol (entre les deux piliers). cette tuyauterie alimentera le poste de distribution récupéré sur une maquette de station service (Fallier par exemple).
- les échelles récupérées seront maintenues en place.
- vous pouvez compléter votre modèle en plaçant un reniflard (5) sur la partie supérieure.

FINITION

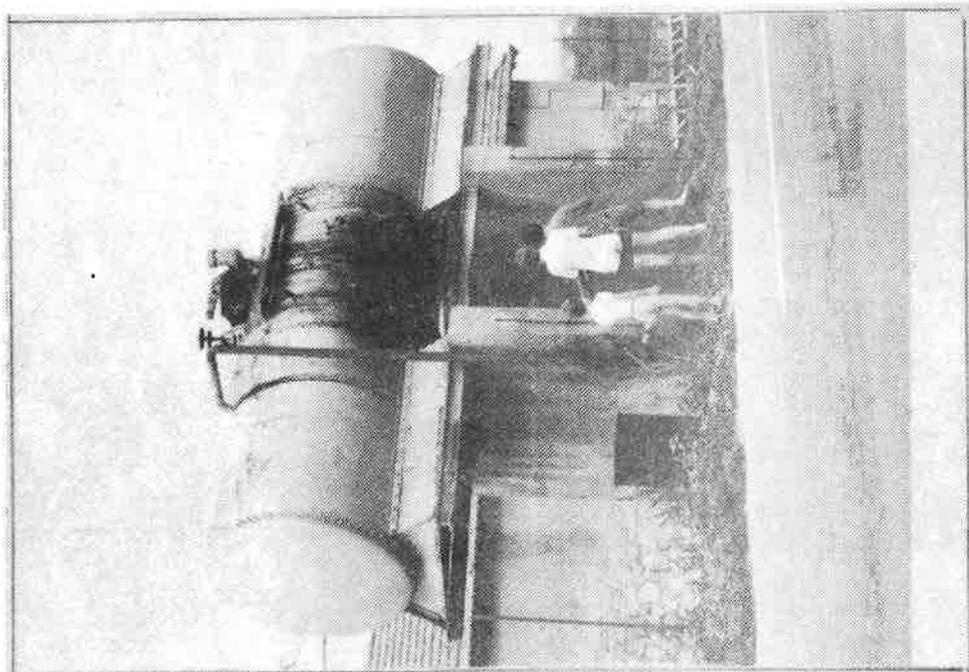
Pour donner à votre réalisation un caractère plus réaliste, il est souhaitable de la repeindre et de la patiner comme suit.

- citerne à traiter en gris 53 ou HG 6
- les piliers seront traités avec du 95 (teinte béton) l'application se fera par tamponnements pour donner l'effet de bois. si toutefois vous avez décidé de réaliser vos piliers et maçonnerie au moyen de plaques plastiques pré-imprimées, nous vous conseillons de les peindre avec du 70 pour obtenir un reflet du plastique.
- les échelles et tuyauteries seront traitées avec du noir 33

La patine sera obtenue en faisant sur la citerne à hauteur du dôme de visite des traînées de noir 33 fortement diluées (voir photo) que l'on rehaussera de quelques touches de noir brillant 21 ou de Oily Black de Polly's pour simuler les traînées huileuses. La partie supérieure des piliers sera également traitée de la même manière. Enfin toutes les parties métalliques recevront des touches de HS 216 pour représenter la rouille.

(sauf mention, toutes les couleurs sont de la marque Humbrol)

L. Mosley



RENIFLARD 5

VIDANGE 4

REMPLISSAGE 3

PILIER 1

POUTRE 2

Figure 3



Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünnerbein oHG

NOUVEAU!

NIEUW!

NEU!



ROCO

Nr. 4192A	Type 29 elec. SNCB/NMBS	DM	99,--
" 4170A	BB300 SNCF	"	99,--
" 44203B	Voiture-ÖBB-Anhänger	"	26,70
" 4250B/C	Anhänger "Tegernsee "	"	26,40
" 44311A/B/D	"Känguruh"-Anhänger	"	30,--
" 4122E	BR 93 DB	"	139,50
" 4126D	BR 44, Kohletender/charbon	"	195,--
" 4119C	BR 01 DR	"	189,--

et bientôt la rame VT 601!

LIMA

Nr. 309264	Doppelstockzuganhänger DB	"	59,50
" 149802	LBE Doppelstockgarn. Lok schwarz	"	125,--
" 149803	LBE " " grau	"	125,--
" 208144	SBB Diesellok	"	67,--
" 208145	ÖBB Diesellok Grün	"	59,--

Liliput

Nr. 9508/9	BR 95 für/voor/pour Märklin	"	349,--
------------	-----------------------------	---	--------

et bientôt la bad. IV h !

Fleischmann

Nr. 4093	BR 94 Dach rund	"	166,--
" 4376	BR 103 IC	"	182,50
" 5088	Postwagen	"	38,50
" 5108	TEN-Schlafwagen	"	31,50
" 7093 Spur N	BR 94 Dach rund	"	136,--
" 7376 "	BR 103 IC	"	142,50
" 8133 "	Mitropa- Speisewagen	"	25,50

Märklin

Nr. 3309	BR 85	"	279,--
" 3141	BR 260 türkis/beige	"	119,80
" 3144	schwedische Diesellok	"	98,50
" 4425	Güterwagen	"	12,--
" 4426	"	"	12,--
" 4639	"	"	14,25
" 4681	"	"	14,20
" 4692	"	"	22,95
" 3043	Schwed. Diesellok mit Nr. 1018	"	149,--

und für ca. September ---- et pour environ mois de septembre:
ROCO Type 29 électrique pour Märklin avec chassis Märklin 250,--

LE PARC DE LOCOMOTIVES

DE COCKERILL

suite

III - COCKERILL - OUGREE (1955 - 1970)

Après la fusion de ces deux sociétés, la traction vapeur a de 1957 à 1964 fait peu à peu place aux engins diesel. En 1961, sur 95 locomotives à voie normale utilisées par le nouveau groupe dans l'ensemble de ses divisions (extérieures comprises) on

- relevait:
- 67 diesel à commande hydraulique construites par les Ateliers de Constructions Mécaniques et dont la puissance effective varie de 240 à 300 CV
 - 23 locomotives à vapeur d'un poids au sol de 20 à 56t réparti sur 2, 3 ou 4 essieux
 - 5 locomotives à accumulateur de vapeur (thermos sans foyer) dont le poids à vide de 27 à 36t est réparti sur 2 ou 3 essieux.

En 1965, la vapeur est complètement abandonnée et le diesel atteint son apogée avec 62 locomotives. Cet effectif est presque exclusivement constitué de diesel type Bo' (fig 2 comme les types 90 et 91 de la SNCB) auxquels vient s'ajouter 7 Bo'Bo' spécialement construites pour assurer la traction des rames de chars de coulée entre la nouvelle aciérie LD de Seraing et les laminoirs d'Ougrée et de Seraing (photo 1). Il faut aussi ajouter une locomotive Bo'Bo' de 68t semblable aux précédentes et qui avait été livrée à titre d'essai aux charbonnages Orange - Nassau à Heerlen (NL) ou elle portait le numéro 34.

Tout ce matériel était réparti entre deux dépôts:

Seraing Ouest :	24 machines 4 cyl.	n° 10 à 57
(ex Cockerill)	1 machine 12 cyl. 68t	n° 68
Ougrée Centre :	15 machines 4 cyl.	n° 111 à 129
	15 machines 6 cyl.	n° 130 à 147
	7 machines 12 cyl. 80t	n° 80 à 86

Ce dépôt nouvellement construit était situé derrière l'ancien hôpital de Seraing rue du Chêne

La distinction des dépôts d'affectation se faisait au travers de la numérotation

Seraing: chiffres noirs hauteur 10 cm sur fond jaune
(numéros dans la tranche des dizaines)

Ougrée: chiffres blancs hauteur 10 cm sur fond noir
(numéros dans la tranche des centaines)

selon la méthode instituée à l'ex société d'Ougrée-Marihaye
(voir photo n°1)

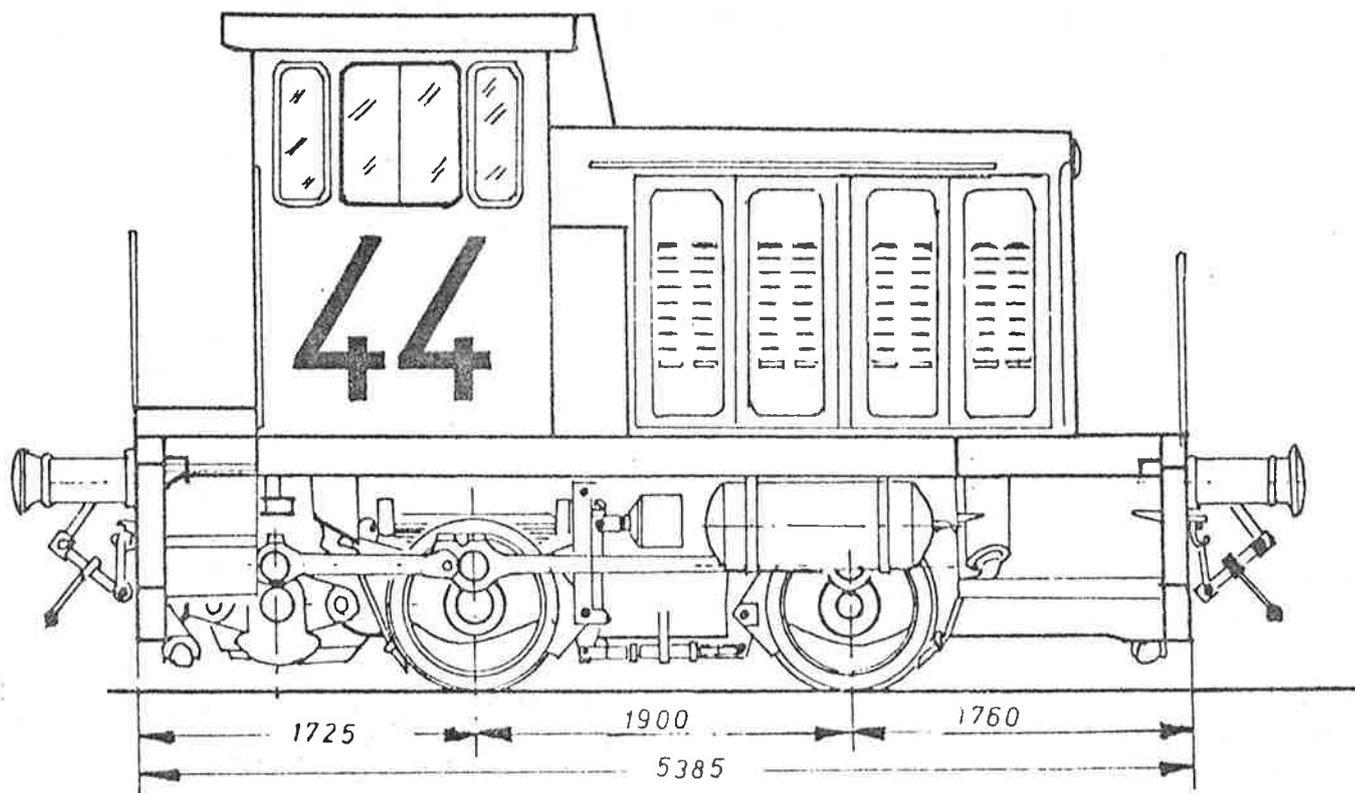


fig 2 locomotive diesel hydraulique Cockerill de 40t 4cyl

La livrée de l'ensemble du matériel était jaune orangé strié de trois bandes vertes, châssis noir et bielles grises. (*) Seule exception à cette règle, la 68 ex Orange Nassau qui conserva sa livrée d'origine caisse bleu turquoise foncé stries orange sur les capots, châssis rouge, bielles noires, garde-corps jaune.

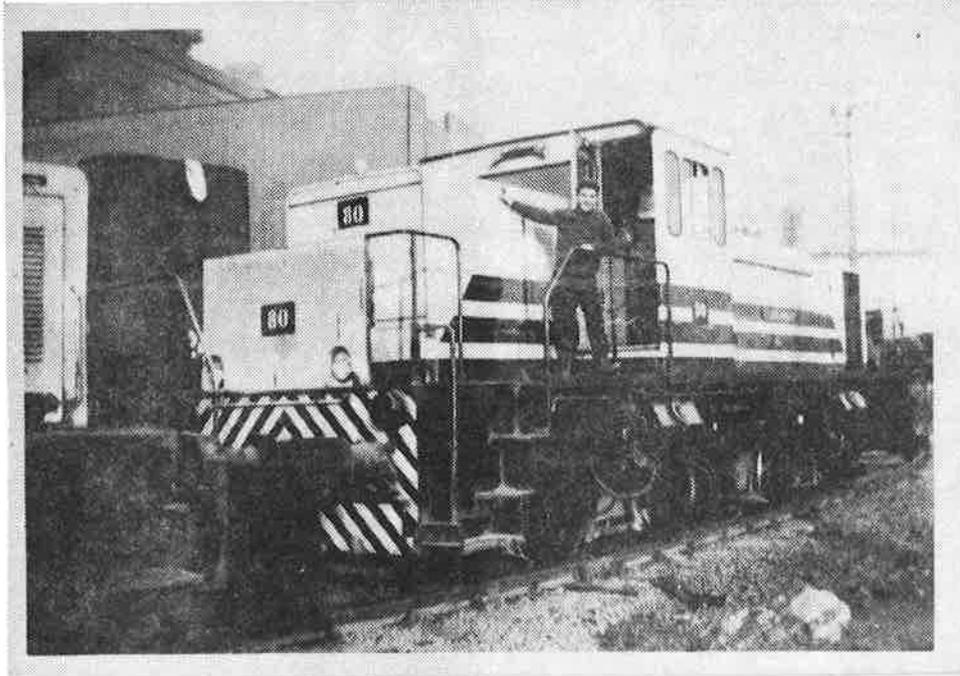
Au cours des années suivantes, la fermeture de certains outils de production et l'amélioration de la gestion du parc verra la diminution progressive de l'effectif, c'est ainsi que peu avant la fusion avec Espérance Longdoz en 1970, le nombre de machines est ramené à 52 unités. A cette occasion, le parc est renuméroté en série continue et les chiffres apparaissent en grand caractère (haut 90 cm) blanc sur fond vert foncé, les stries vertes disparaissent.

La répartition devient la suivante:

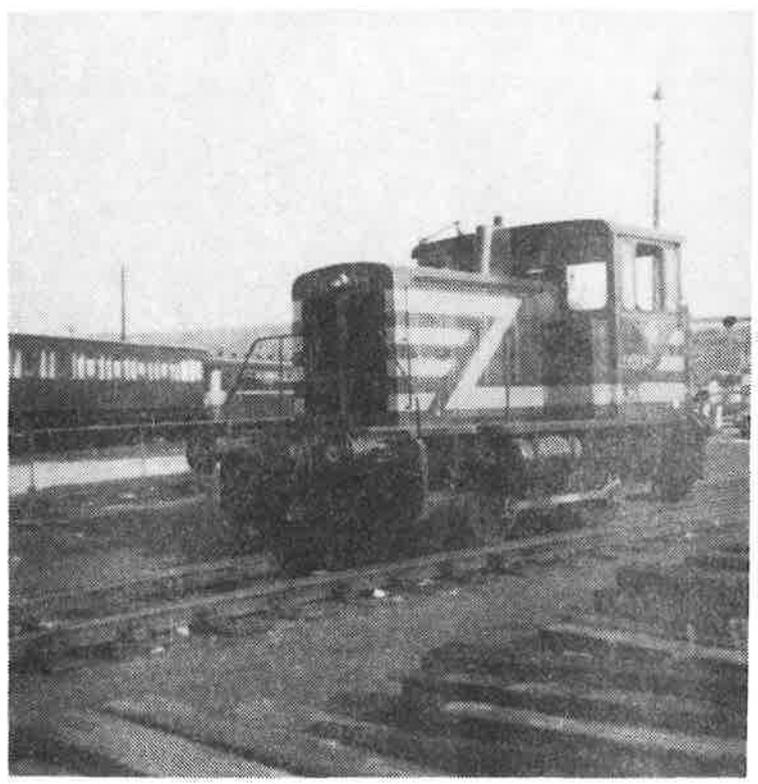
Seraing:	21 locos 4 cyl.	n° 1 à 21
	2 locos 6 cyl.	n° 48 & 49
	1 loco 12 cyl.	n° 68
Ougrée:	13 locos 4 cyl.	n° 22 à 34
	8 locos 6 cyl.	n° 40 à 47
	7 locos 12 cyl.	n° 80 à 86

A cet effectif il faut ajouter quelques engins hors série dont
3 locomotives diesel à voie étroite de l'aciérie Thomas
d'Ougrée semblables aux 4 cylindres (n° 1, 2 & 3)

(*) photo n°1 ci-contre



1



2

- 2 locomotives à accus Siemens à voie étroite de l'aciérie Thomas d'Ougrée (n° LE 13 & 14)
- 2 gyro-locomotive pour le transfert des slabs (sans N°) et à voie étroite
- 1 locotracteur Caterpillar à voie normale pour le service de la voie (sans N°)
- 1 locomotive à 4 cyl pour le charbonnage Collard (n° 3)
- 2 locomotives à 4 cyl pour Freblatil (n° 2 et 39)

IV - ESPERANCE - LONGDOZ (? - 1970)

De cette société, il ne subsiste plus le moindre document ayant trait au matériel vapeur, il faut admettre que cette dernière s'est orientée très tôt vers le diesel puisqu'en 1948 elle faisait l'acquisition d'une Général Electric de 22t5 (n° 10)* qui devait être suivie en 1952 par une Cockerill de 30t (n° 11).

Les livraisons d'engins allaient se succéder, mais contrairement à la tendance générale, l'Espérance portait son choix sur le diesel électrique et optait pour des machines plus puissantes. C'est ainsi que l'on vit apparaître en 1953/55 des Baume et Marpent en tout point semblables à une G.E de 45t livrée en 1949 (fig 5) la seule différence apparente consistait à l'absence de bielles (fig 4). En 1960/61 le parc se renforce de trois BBC (Brown Boveri) de 75t (fig 5) dont la physionomie est assez proche des Bo'Bo' 63000 de la SNCF.

En été 1963, pour sa nouvelle aciérie de Chertal, Espérance renoue avec le diesel hydraulique et passe commande à Cockerill pour sept locomotives de 4Ct. Ce revirement est facilement compréhensible car cette nouvelle usine ne comporte pas de rampe. Cinq engins seront affectés à Chertal et recevront une numérotation progressive de 1 à 5, les deux autres iront à l'usine mère de Seraing ou elles seront numérotées à la suite du parc existant (n° 20 ET 21).

(*) voir fig 8

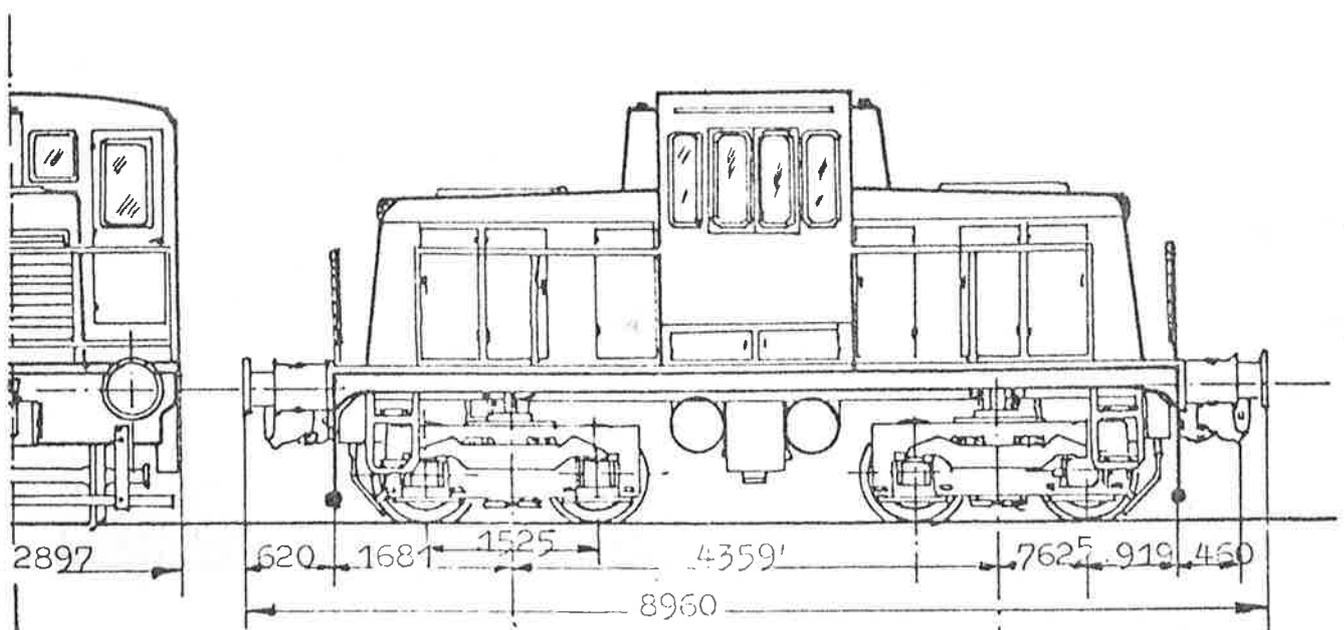


fig.4 locomotive diesel électrique Baume et Marpent de 45t

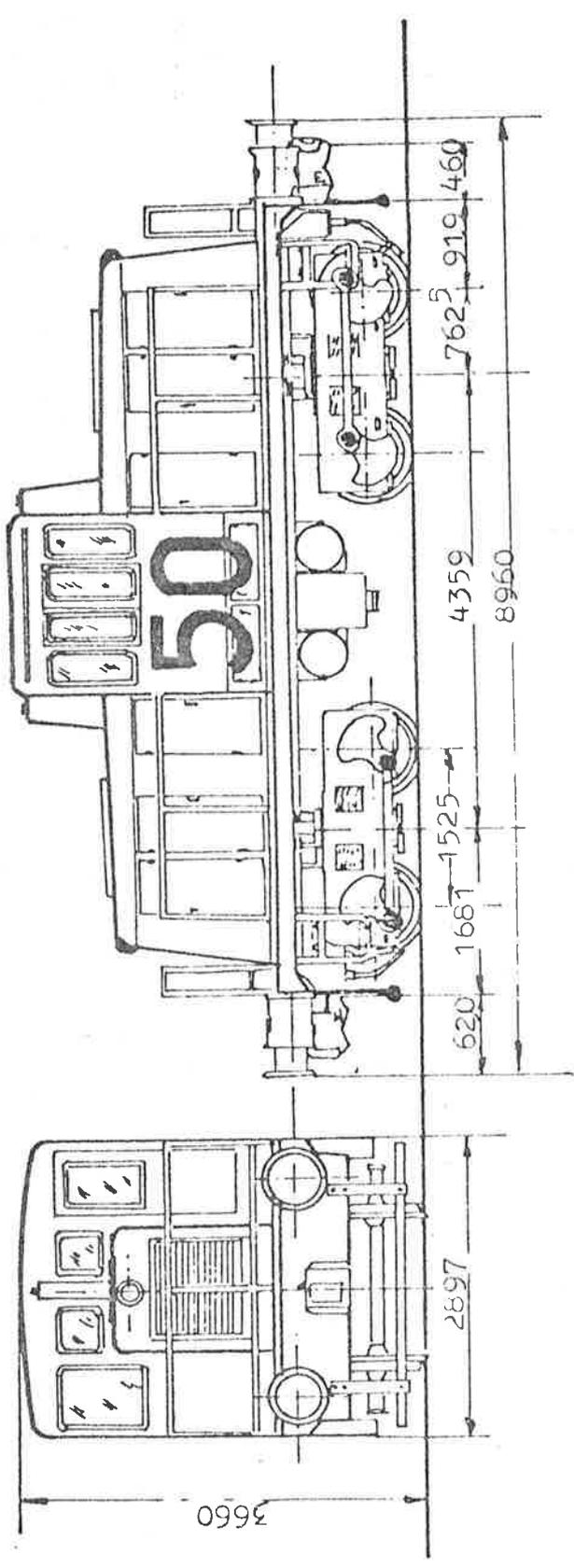


Fig 5. locomotive diesel électrique Général Electric de 45t à bielles

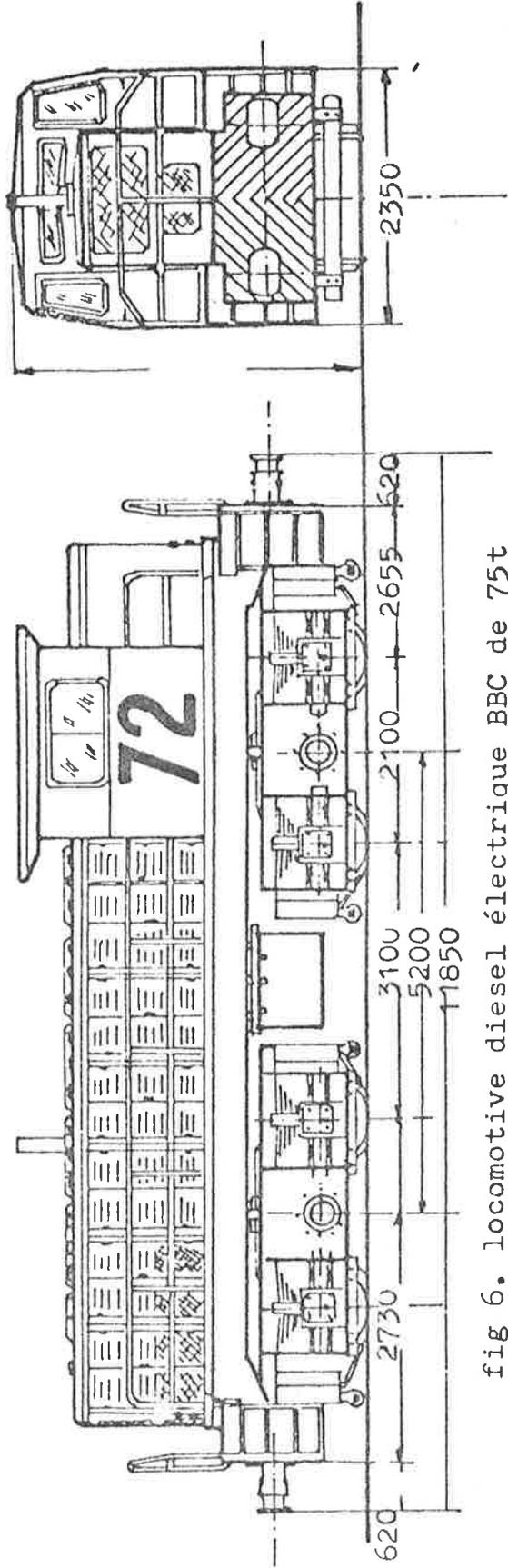


fig 6. locomotive diesel électrique BBC de 75t

Pour identifier son matériel, Espérance Longdoz a eu recours, comme nous l'avons mentionné ci-dessus à la numérotation progressive c'est à dire en fonction de la mise en service de l'engin quelque soit son type (il est à noter que cette forme de numérotation a été largement appliquée dans de nombreuses administrations ferroviaires et qu'elle est encore d'application à ce jour).

A la veille de la fusion avec Cockerill, E.L possédait:

1	locomotive diesel élect	B de 22t5	n° 10
1	"	" hydr B de 30t	n° 11
7	"	" " " de 40t	n° 1 à 5, 20, 21
5	"	" élect BB de 45t	n° 12 à 16
3	"	" " " 72t	n° 17 à 19, 22
2	locotracteurs aciérie	Deutz B	n° 22 et 46 (?)

Coté livrée, les plus anciennes machines étaient peintes en vert, au moment de la fusion, la livrée était orange pour la caisse, châssis noir, les chiffres étaient blancs sur fond noir (hauteur 30 cm) certains engins arboraient le sigle EL avec l'ancre de marine.

V - COCKERILL (1970 -)

La fusion des deux groupes devait avoir pour conséquence un important apport de matériel les plus divers. Cette situation n'aurait pas porté à conséquences du fait que chaque usine avait ses propres dépôts et ateliers d'entretien, cependant les interpénétrations de plus en plus nombreuses, notamment entre les divisions Ex-Espérance Seraing et Ex-Cockerill Ougrée et Seraing, la concentration dans un but de rationalisation des ateliers d'entretien à Seraing ex-Cockerill et surtout la mise en place de la gestion informatique devait imposer aux responsables du secteur Traction de renuméroter l'entièreté du matériel et éliminer par la même occasion les numéros faisant double emploi. Par la même occasion aussi, on en profita pour retirer du service certains engins ne répondant plus aux conditions requises tant sur le plan des performances qu'au niveau des frais d'entretien.

C'est ainsi que, mis à part quelques exceptions, les locomotives furent reclassées en fonction de leur poids adhérent, mais les choses allaient vite et alors que nous sommes en pleine restructuration, de nouveaux engins voient le jour par suite de l'augmentation des tonnages transportés. Dès 1973, un premier essai avait été amorcé par l'Atelier d'entretien des locos en pratiquant le jumelage de deux machines pour former des unités multiples (UM), c'est ainsi que les 6 et 21 unirent leur destinée pour former une nouvelle unité qui devait circuler quelques temps sous le numéro 6 pour devenir plus-tard la première UM de la série 60 (n°60). Les résultats encourageant de ce mariage (voir note x) allait faire boule de neige et en septembre 74 les 31 et 22 s'unissaient à leur tour pour former la 90 première UM destinée à la division de Chertal de la société, particularité decette machine, sa livrée rouge orangé ex-Espérance alors que

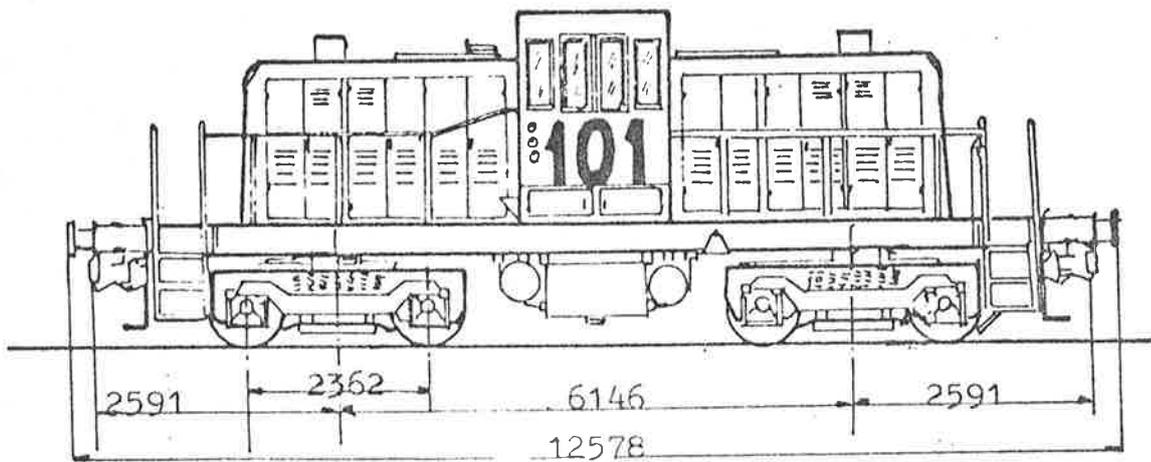


Fig 7. locomotive diesel électrique Général Electric de 100t

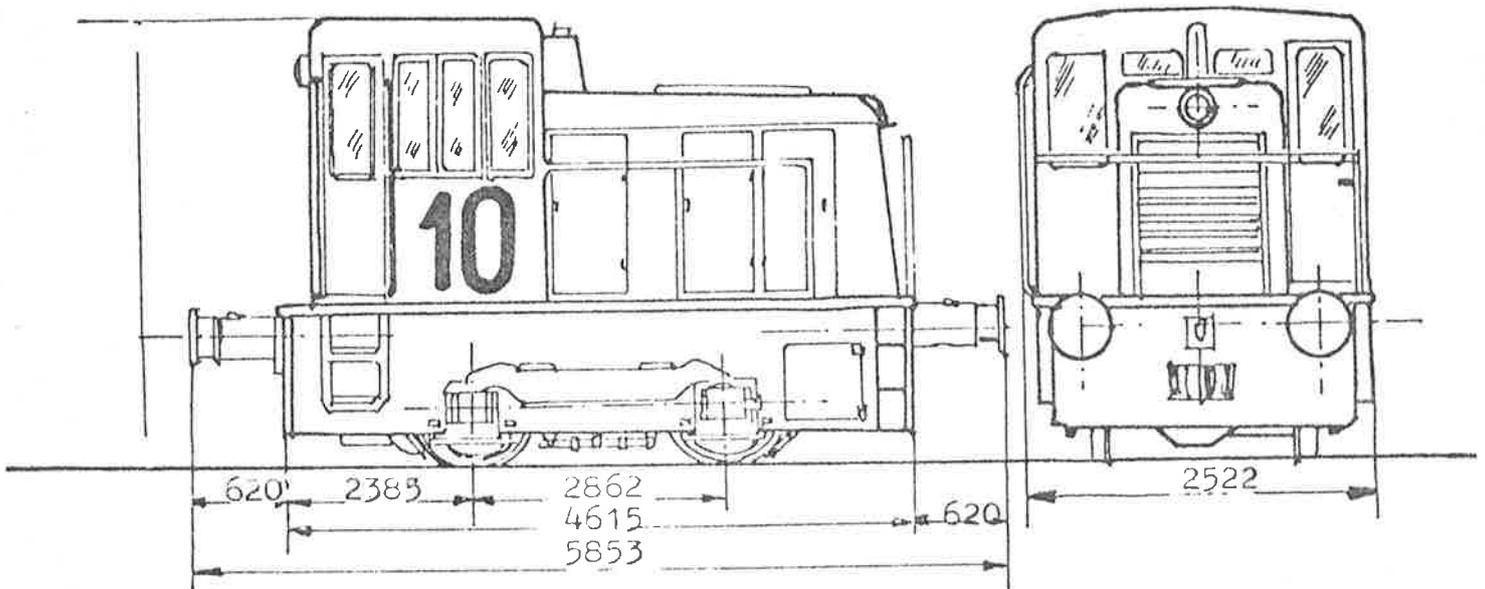


Fig 8. locomotive diesel électrique Général Electric de 22t5 (année de construction 1948)

photo 2 page 15

une diesel hydraulique construction Cockerill appartenant au GTF (Mariembourg)

(clichés n° 1 & 2 de J.M Simonis)
n° 3 CKL

l'entièreté du matériel de cette société était progressivement repeint en jaune comme le matériel Cockerill.

L'augmentation de la puissance des engins se traduit par l'acquisition, en 1974, de six Bo'Bo' Général Electric de 100t pour remplacer les ex-Cockerill de 80t arrivées à bout de souffle après 10 ans de service inhumain. En 1975, les 18 + 10, 11 + 8, 40 + 20 etc donnèrent successivement naissance aux 61, 62, 63, puis vinrent les 64, 69, 65, 91 etc on récupère les numéros devenu disponibles par la venue des 100t (fig 7) et on continue 80, 81,..... Cette pratique est même appliquée aux nouvelles venues en septembre 1974 la 24 est jumelée à la 101; résultat positif, les 1, 2 et 3 deviennent des tenders de 100t et former ainsi les plus puissantes unités de traction avec un poids total de 140t.

X Le jumelage de deux locomotives en unités multiples selon le principe cow & calf (vache et veau), le veau étant démuné de sa cabine de conduite, n'est pas une nouveauté. Déjà largement utilisée depuis de nombreuses années aux Etats-Unis, cette pratique à également été appliquée par quelques administrations ferroviaires européennes dont la SNCF avec son TC 61000 en 1950 et plus près de nous la SNCB avec la 8275 d'Anvers-Dam en 1977.

Sur le plan Cockerill, la division Construction Mécanique commercialise ce type d'engin depuis l'après-guerre et continue à assurer sa diffusion à ce jour. Pour mémoire, quatre machines de l'ex-Cockerill avaient déjà la possibilité d'être couplées de cette façon en 1957, il s'agissait des 11, 12, 13 et 10 (voir p.13) devenues par la suite les 1, 2, 3 et 4. Il est utile de noter que ces veaux ont toujours conservés leur cabine de conduite.

En 1982, l'effectif Cockerill était le suivant:

3 Bo' de 40t	Cockerill (n° 1, 2 et 3 tender 100t)
12 Bo' de 33 à 40t	Cockerill (n°ci-dessous)
5 Bo'Bo' de 45t	G.E & B.M (n° 51 à 55) dont 2 ex-Willebroeck n° 1&2
19 UM de 80t	Cockerill-Morsa (n° ci-dessous)
4 Bo'Bo' de 72t	BBC (n° 70 à 73)
6 Bo'BO' de 100T	G.E (n° 101 à 106)

n° 40t 30, 32, 33, 34, 35, 36, 40, 42, 43, 44, 45! et 2(?)

n° UM 60 à 69, 80 à 84, 90 à 93 (fig.9)

A cette liste il faut ajouter des petits engins non informatisés tel : 1 locotracteur Berry à voie étroite
2 gyro-locomotive id
1 locotracteur UMH
etc.....

En ce qui concerne la livrée, le jaune orangé typique aux locotracteurs industriels devait faire place en 1978 au jaune canari sauf comme nous l'indiquions ci-avant pour les engins de la division Chertal qui ont conservés la teinte orange ex-E.L.

En 1976, les chiffres blancs sur fond sur fond vert foncé furent remplacés par des chiffres noirs sur fond jaune, en 1980, les chiffres peints étaient progressivement remplacés par des chiffres auto-collants plus stylisés.

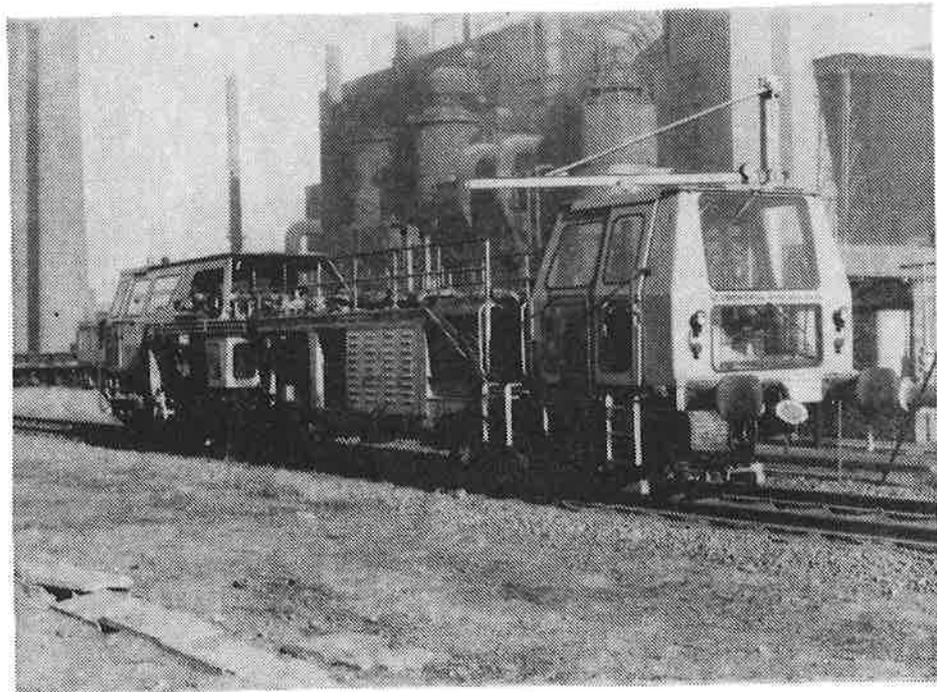
o o o o

Cette évocation déjà lourde de chiffres aurait pu être complétée par un tableau reprenant l'évolution des machines au sein de la société, car au travers des ans, toutes les fusions ou réformes ont apportés de nombreux mouvements de matériel (+), mais il faut admettre que ce type de documentation n'intéresse que quelques amateurs isolés

CONCLUSION

Au risque de déplaire aux vaporistes, nous pouvons conclure que les locotracteurs COCKERILL sont des engins fiables qui ont et assurent encore avec brio la succession des machines à vapeur. Après plus de 20 ans de service 24h sur 24 dans les conditions particulièrement difficiles propres aux activités sidérurgiques nous les retrouvons encore fidèle au poste.

L. Mossay



3

photo 3. Les réseaux industriels comme leur grand frère disposent également d'une gamme d'engins divers Ci-dessus, une boureuse-niveleuse Plasser du service de la voie à Cockerill.

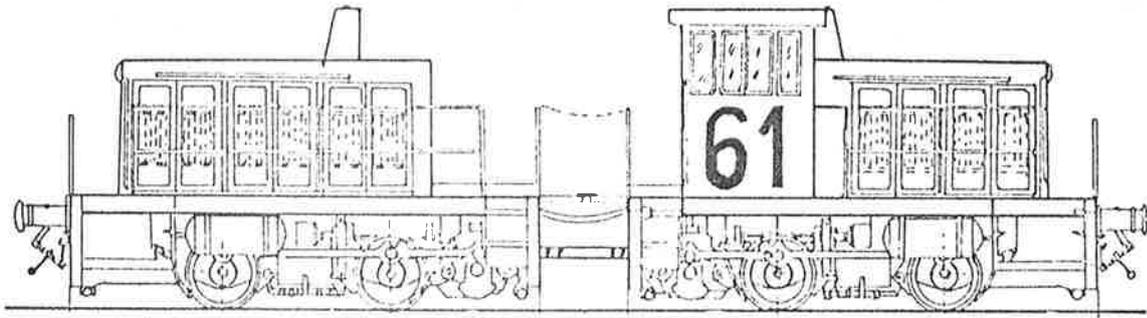


Fig.9 locomotive CKL-MORSA en Unité Multiple 80t

(+) on peut, à titre d'exemple, citer la 30 devenue successivement la 128, 32, 19 et qui roule encore à ce jour sous le n° 66.

Livre GTF

Le GTF vient de publier un ouvrage relatif aux Chemins de Fer du Plateau de Herve, outre la description et l'histoire de la ligne 38, on peut encore découvrir dans cet ouvrage l'histoire du rail à Bois de Breux, la ligne de tram Liège-Fléron et un article sur le trolleybus M.T.54.

Ce livre, très bien traité, de 84 pages format A5 impression sur papier couché satiné, comportant 45 photos pour la plupart issues de collections privées ainsi que de nombreux plans de gares, peut être obtenu au prix de 125 frs + port à :

GTF asbl éditions à 4000 Liège
(240 0380489 - 59)

JOHN ALLEN

Le livre de John Allen peut être obtenu à :

LOCO REVUE BP 104 55.401 AURAY (France) au prix de 179 FF(-
6,5%) à verser au compte 000 0600032 - 87
à Bruxelles

HUNERBEIN Markt 2 - 12 D 5100 AACHEN

KALMBACH BOOKS 1027 N Seventh st MILWAUKEE WI 53233 Dept 2833
prix 21,95 \$ + 1,25 \$ port

A.V. - BONNES VAANCES - E.V

Votre prochain E.V vous parviendra en AOUT

N'allez pas vous plaindre à l'Administration des Postes
si vous ne recevez pas votre E.V - VOIES de juillet.
Nous sommes quelque fois obligés de prendre un peu de re-
pos.

FERRO

MODELISME

LA PEINTURE DE VOS MODELES (suite)

Après la brillante démonstration effectuée par notre ami Kurt au cours de la dernière réunion du club, je vous propose une autre approche du sujet. Je me bornerais à vous résumer les considérations personnelles qu'émettait John Allen ce modéliste américain de réputation mondiale décédé en 1973 au sujet de la technique de vieillissement du matériel roulant miniature.

DIFFERENCE ENTRE PROTOTYPE ET MODELE

L'équipement des modélistes est généralement peint avec des teintes trop sombres et particulièrement les locomotives. Une locomotive ne devrait jamais être peinte avec une couleur noire, même si vous avez l'intention d'en faire une locomotive "propre" sortant de révision et voici pourquoi: la lumière du soleil est 100 à 200 fois plus intense que la lumière la plus forte sur un réseau. Pour compenser cette différence, le diaphragme de l'oeil se dilate mais pas assez que pour vous laisser voir autant de détails que vous pourriez en voir dehors. C'est ainsi qu'une locomotive noire qui montre une quantité de détails lorsqu'elle est éclairée par la lumière du jour, devient presque une silhouette avec un éclairage artificiel. Les détails sont donc presque complètement perdus, excepté le long de l'arête supérieur où la lumière est rasante.

C'est pour cette raison que John Allen peignait ses locomotives à vapeur avec du gris foncé moyen, ainsi, en lumière artificielle, ses locomotives se regardaient noires et les détails étaient visibles. Le fait d'éclaircir le gris plus ou moins fort vieillissait plus ou moins fort le modèle.

John Allen attirait également l'attention sur la notion de distance en HO, parce qu'une maquette vue à 1,20m correspond à son prototype vu à 100m. Vous pourrez observer vous même qu'en regardant simultanément deux objets qui ont la même couleur et la même texture mais dont un est situé à quelques mètres et l'autre à une centaine de mètres: l'objet le plus rapproché sera plus contrasté, plus haut en couleur, plus ombré et ses coloris plus brillants que l'autre. Ceci est valable aussi bien pour des arbres, des bâtiments ou du matériel ferroviaire et bien entendu pour autant qu'ils soient éclairés



Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen
Tel.: 0241/33921
M. Hünnerbein oHG



SONDERANGEBOTE

OFFRES SPECIALES

L I L I P U T

Nr. 10613	1210 ÖBB	DM 339,--	DM 229,--
" 10612	214 grau/gris	" 339,--	" 229,--
" 4213	BR 42 ÖBB	" 319,--	" 219,--
" 5210	BR 52 ÖBB Kabinentender	" 325,--	" 225,--
" 5213	BR 52 ÖBB	" 325,--	" 225,--
" 7804	BR 78	" 175,--	" 125,--
" 10690	T 12 CCGP	" 339,--	" 229,--

L I M A

Nr. 201091	BR 628 DB	" 85,--	" 69,--
------------	-----------	--------------------	---------

M Ä R K L I N

Nr. 4535	Bell	} serie complet	DM 59,50
" 4565	Faxe		
" 4566	Wasabrod		
" 4567	Gösser		
" 4568	Valio		
" 4569	Pabst		

waggon hors catalogue avec description " M C " ~~DM 15,--~~ DM 9,90



Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen
Tel.: 0241 33921
M. Hünnerbein oHG



par la même lumière. Suite à cette observation, vous pouvez augmenter le réalisme de vos maquettes en éclaircissant les teintes avec une touche de gris clair.

VIEILLISSEMENT DES LOCOMOTIVES

John Allen commençait l'opération de " Weathering " en appliquant sur toute la surface de la locomotive une légère couche de peinture grise diluée. Avant son application il importe de s'assurer que cette peinture n'attaque pas le modèle, cette couche de gris doit permettre à la couleur originale de se montrer au travers. Laissez cette couche strier dans la direction ou l'eau de pluie pourrait s'écouler. Laissez également la boîte à fumée, le foyer et si possible les cylindres plus clairs, car ces parties " brûlent " en premier lieu. Partout où il y a échappement de vapeur et notamment: le siffler, la pompe à air, les soupapes de sécurité etc il apparaît une substance gris-blanc formée de calcaire, ce calcaire, s'il n'est pas nettoyé régulièrement, est en partie entraîné par l'eau de pluie ce qui a pour conséquence de couvrir une assez grande surface en dessous des orifices d'échappement de vapeur, Le calcaire n'étant pas parfaitement blanc, la couleur blanche de base devra être salie avec du gris ou du brun (et).

John Allen a écrit qu'il peignait ses locomotives en appliquant sur ses modèles non peints, une couche de peinture noire mélangée à du blanc et une touche de brun pour obtenir un gris chaud. Il peignait la machine en brossant dans la direction de l'écoulement de l'eau de pluie et en trempant occasionnellement son pinceau dans le noir, le blanc ou le brun pour imiter une tache de suie, de calcaire ou de rouille.

Pour mettre en pratique les raisonnements de cet éminent spécialiste, je vous proposerais dans un prochain numéro de la revue, la patine du modèle Free Lance dont la construction était décrite dans le n° 61 d'Entre-Voies.

A. Damhaut

J. ALLEN

John Allen fut et reste le plus grand modéliste de cette génération, décédé en janvier 1973 à l'âge de 59 ans il fut particulièrement connu à travers le monde par la qualité des clichés dont il était l'auteur, par sa technique du modélisme et surtout par son gigantesque réseau GORRE & DAPHETID RR ou se succédaient dans un décor fantastique des enchèvêtements de ponts et viaducs surplombant des gorges dignes de la Cordillère des Andes. A ceux qui n'ont pas connu ce talentueux spécialiste, je conseille vivement l'acquisition de l'ouvrage retraçant l'histoire de ce réseau: MODEL RAILROADING with John Allen 144 pages 210 photos +/- 23 \$ (page 22)

LM

JOCADIS

RUE DE BRUXELLES . 53
1390 ENGHEN (tél 02.395.22.96)

fermé le lundi - ouvert dimanche matin

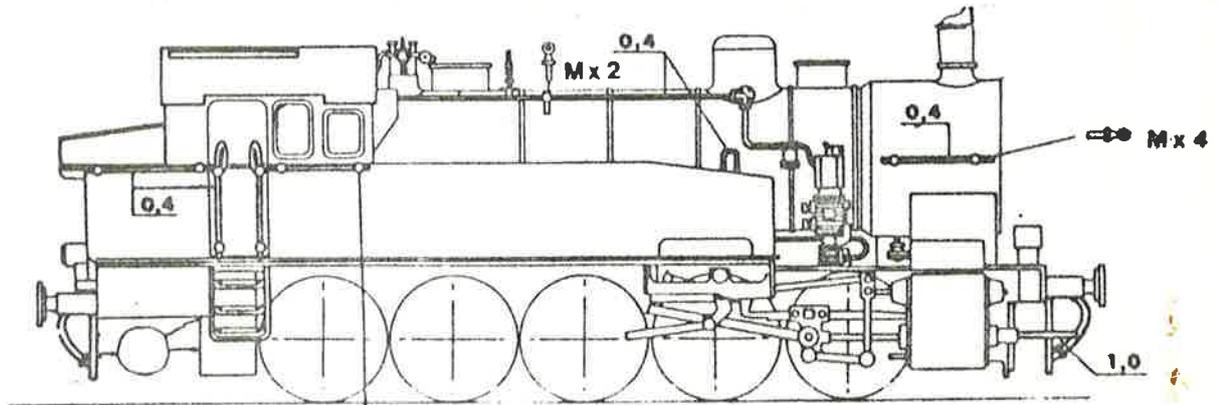


ombouw
KIT
de conversion

↓
Fleischmann Br 94



TYPE 98

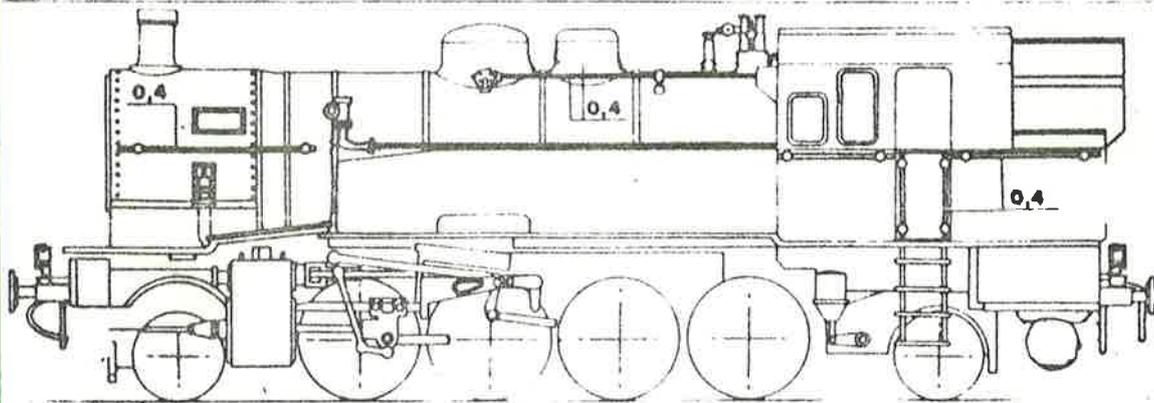
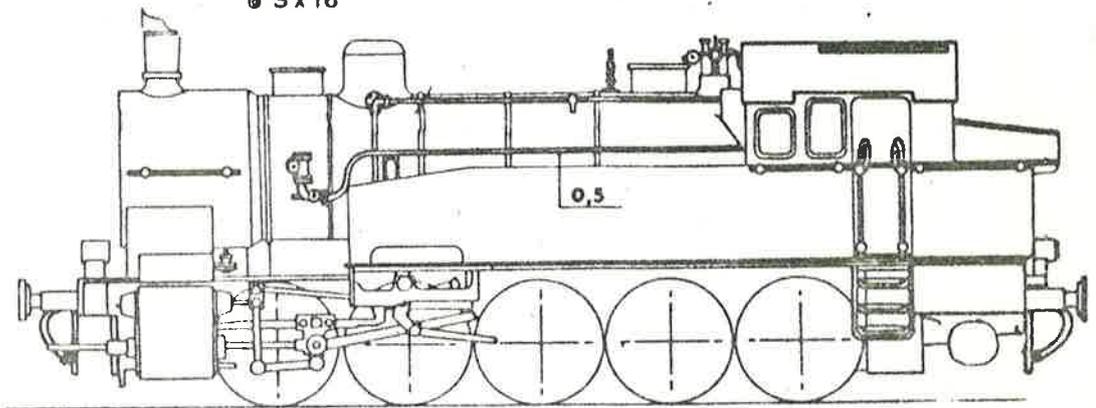


↓
Sx16

gh
E130-10

~~1.195.-~~

995.- FB



gh
E129-10



ombouw
KIT
de conversion

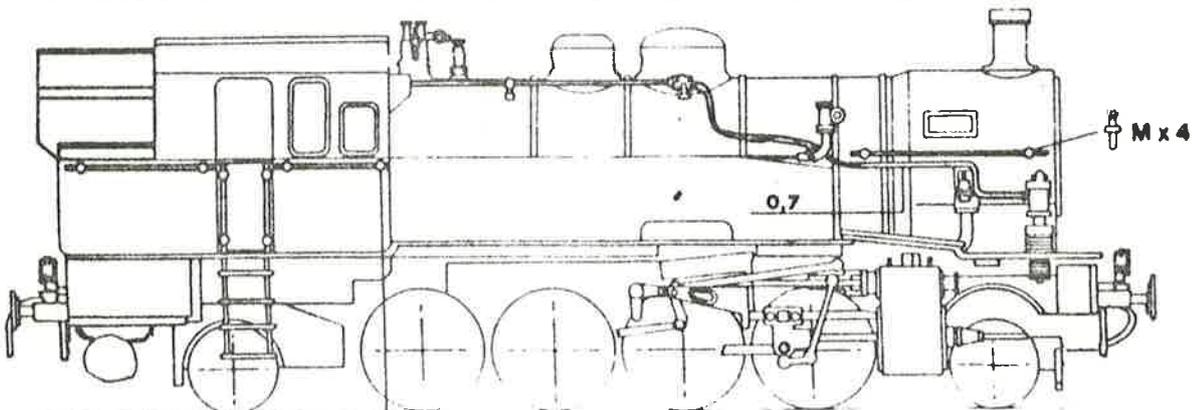
↓
Roco Br 93



TYPE 97

~~1.195.-~~

1.195.- FB



↓
Sx16