

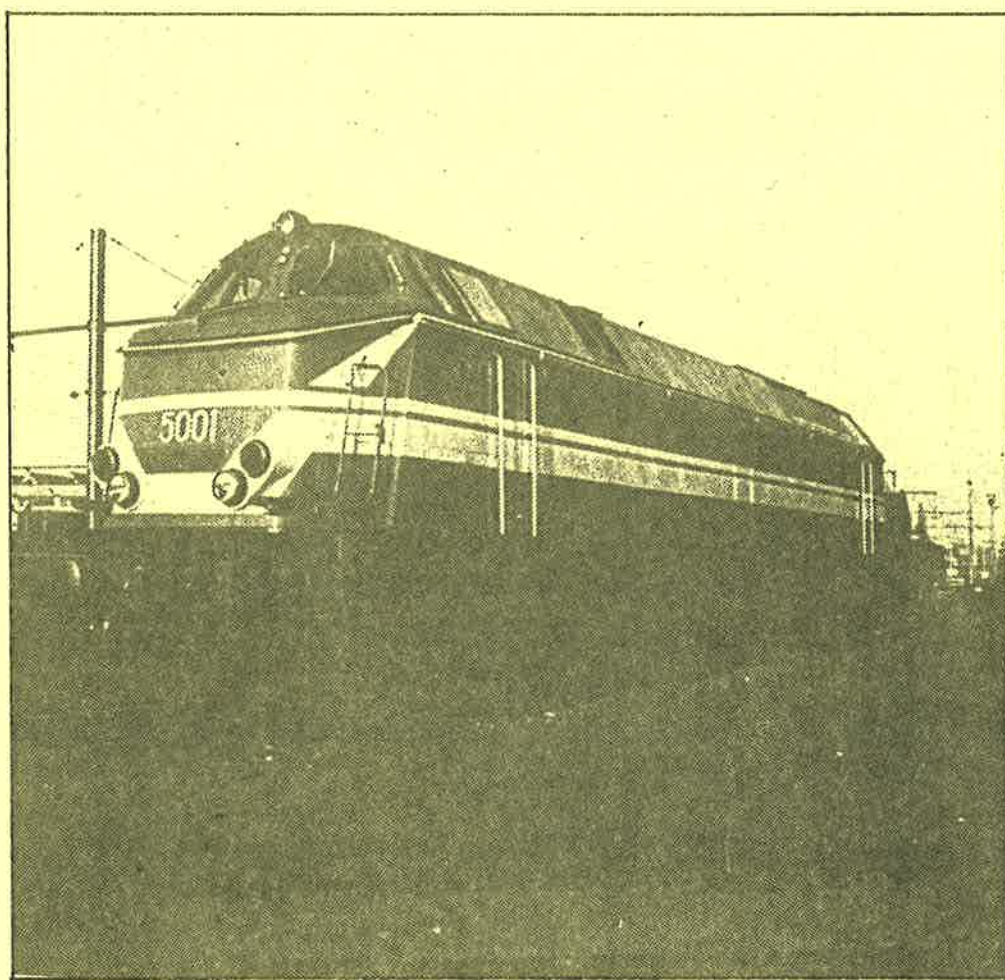
Amicale Transport Ferroviaire Sud-Est

3, Rue du Chêne

4900 Kinkempois

Trimestriel n° 1

Juillet 1989



Ed. resp: Deville Cl. 86, Rue Basse Mehagne 4600 Chaudfontaine

Lallemand Gh. 30, Rue de Ninane 4950 Beaufays



D V



SOMMAIRE

Page	2	Cotisations et Comités
	3	Mot du Président
	4	Divers
	5	Dromoscope et Dromopétard
	7/8	Spéculaire chantier du rail à Stavelot
	9	Plan vapeur N° 2 : la type 81
	11/12	Kinkempois et le Rail
	13	Mot du Trésorier
	15/16	La locomotive télécommandée : Mythe ou réalité
	17	Avis de recherche
	19	Remerciements

Supportez les Transports en Commun, visitez leurs MUSEES ...

MUSEE DES
CHEMINS DE FER



en gare de BRUXELLES-NORD
DU LUNDI AU VENDREDI de 9 à 16h30.
ainsi que le premier SAMEDI du mois

MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DU PAYS DE LIEGE

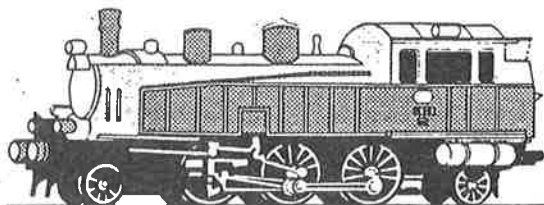
9, rue Richard Heintz - 4020 Liège (Féland) BUS 4.26 et 31

D'avril à octobre

Ouvert les samedi, dimanche
et jours fériés de 14 à 18 h.

Pour tous renseignements :
Service des relations publiques de la S.T.L.L.
Tél. : 041/67.00.64





S.A. COPIN

COPIN spécialiste du train miniature toutes marques :
MARKLIN, FLEISCHMANN, TRIX, ARNOLD, HAG, LIMA ... HO N Z
DECOR tout le catalogue en stock en :
FALLER, VOLLMER, POLA et KIBRI HO N Z
 et en complément, nombreuses sélections en :
Preiser, Heki, Herpa, Brawa ...

DEPARTEMENT OCCASIONS

SERVICE entretien, réparations, restauration.

Heures d'ouverture :
 9h30 - 12h30, 13h30 - 18h00
 Fermé dimanche et lundi

ETS. COPIN S.A.
 rue Grétry, 156
 4020 Liège
 tél.: 041/43 66 03

NOUVELLE PRODUCTION DE VEHICULES BELGES

BP 445 - 4020 LIEGE 2

ECHELLE 1/87

GENDARMERIE

- Renault 4 No 1010
 - Combi VW No 1011
 - Golf GTI No 1012
 - Range Rover No 1013
 - Ford Transit No 1014

POSTE

- Renault 4 No 1016
 - Combi VW No 1017

R.T.T.

- Renault 4 No 1015

Plaques Belges d'immatriculation
 + nouvelles signalisations camions

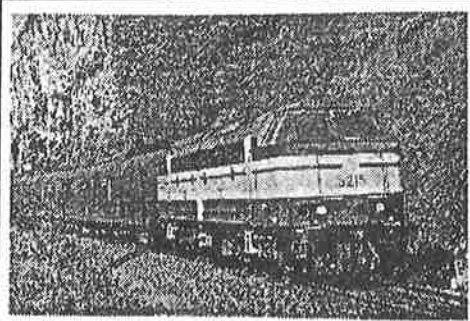
No 1001

**NOUVEAUTES 89****LOCOMOTIVE DIESEL BELGE**

serie 52
 cabine flottante

véhicules BRIMA

1018 RENAULT 4 S.T.I.L.
 1019 BMW 325i
 Gendarmerie



- carrosserie en métal
- chassis en métal
- vitres rapportées
- 3 essieux entraînés
- 4 bandages adhérents
- inversion des feux selon le sens de la marche :
 2 rouges - 2 blancs
- inversion électronique du sens de marche

Ø*2000 : 3 rails
 alternatif électronique

Ø*2300 : 3 rails
 alternatif digital

Ø*2600 : 2 rails continu



COTISATIONS

Carte de soutien	Bistre	100	
Carte de soutien	Bistre	200	+ 4 trimestriels
Carte d'honneur	Verte	300	
Carte d'effectif	Blanche	300	
Carte de bienfaiteur	Rouge	500	minimum

COMITES

<u>GESTION</u>		<u>HONNEUR</u>	
Président	LALLEMEND Gh	Président	GAYETOT R
Vice-Présidents	HOLZEMER S ELSDORF JC	Membres par ordre alphabétique	
Secrétaires	DOZO E HOGGE Ch	ALAIME J COUCHARD Y	
Trésoriers	DETRY A MINET J	DEGIVE DETRY G	
Resp. Traction	GRUNHAGEN R GREGOIRE Cl CAR M DECHEVRES JP FLOHIMONT J DOUBELS P	DHEUR P DUHR C EVRARD J EVRARD J GERARD A GOKA H	
Commissaires	CROES JC VINCENT Cl	GOKA J HENRY JC	
Relations Publiques	DEVILLE Cl LAMBOU M	LOUMAYE F TROMME M	
Resp. Welkenraedt	HEUDT R	VAN USSEL M	
Resp. Montzen		VANWEERST	
Resp. Jemelle		VERITER	
Resp. Gouvy		WAROQUIERS WAUTHIER	

Tout renseignement auprès de :

Lallemend Ghislain CTD
Service de Cour
ATD Kinkempois

Grünhagen Roger
Bureau des Instructeurs
ATD Kinkempois

Abonnement et Achats peuvent se faire via le compte bancaire :
068 / 2103830 / 40 de ATF 3, rue du Chêne 4900 Kinkempois
en précisant la nature du virement ainsi que le nom, l'adresse
(ferroviaire si besoin) et la fonction au sein de la SNCB pour
les abonnements.



LE MOT DU PRESIDENT

Suite au n°0 du bulletin de l'ATF, nous avons reçu quelques petites critiques. Croyez que nous soyons sensibles à vos remarques et que nous faisons le maximum pour y remédier, mais nous sommes une équipe d'amateurs qui faisons nos armes dans un registre qui n'est pas le nôtre. Au fur et à mesure du temps, nous nous améliorerons avec le souci de permettre à chacun de trouver le sujet qui l'intéresse. C'est pourquoi j'adresse un appel à ceux qui aimeraient rédiger un article qui permettraient à chacun de connaître un peu mieux le travail des autres services.

Nous voici au deuxième bulletin avec des petits changements qui, nous l'espérons, vous plairont.

Lentement, nous aménageons notre Musée. Nous recherchons toujours "la" pièce rare qui ferait l'intérêt d'une vitrine et sur laquelle serait articulée l'ensemble de la vitrine.

Un exemple : Pour le service de la Voie, nous avons pu récupérer une traverse métallique KRUPP 1914 et une traverse métallique OUGREE 1932 complètes avec leurs accessoires de fixation de rails. Au départ de celles-ci, nous allons compléter cet étalage par des rails de différents poids et d'autres traverses (béton, bois) ainsi que par des documents et du petit matériel. Nous recherchons encore par exemple pour compléter cette vitrine des cornets de vigies, drapeaux, etc....

Je profite de cette occasion pour remercier Mr Page, Directeur aux Affaires Générales, de sa compréhension et de sa gentillesse en prêtant à notre Musée un morceau de rail de 1835.

Lallemend Ghislain

DIVERS

ANNONCE

Le 12 août 89, le GLADIS (Groupement Liégeois des Acharnés du Diesel) organise un TOUR DE L'EST avec une 59 et un bouledogue 53 ou 54 au choix. Départ de Antwerpen +- 8H15, Leuven, Liège 10H00 vers Verviers, Raeren, Gemmenich, Visé, Chertal, Liège. Surprises et rencontres sur le trajet permettront des arrêts-photos rarement mis à profit sur ces lignes.

Inscriptions: Gladis-Serge Bodart 5 rue du Carmel 4020 Liège

Départ de Antwerpen et Leuven: 600 F

Liège: 400 F

Photobus: 120 F

Au compte n°083-1438727-26 en communication: Voyage avec 5319 ou 5401 ou 5407
Envoyer une enveloppe timbrée pour la réponse

Notre autocollant 4 couleurs est en vente au prix de 20 frs
auprès des membres du comité.

Dans le prochain numéro de l'ATF, vous pourrez y lire un article consacré à nos différents records ferroviaires. (charges et longueurs de trains, vitesses, tunnels, viaducs, etc....)

Notre brochure sur les caractéristiques des Vapeurs (reproduction d'un document SNCB de 1937) sera mis en vente au prix de 50 frs au moment de la parution du présent bulletin.

En vente auprès du comité ou au compte 068-2103830-24 de l'ATF
(+ 15 frs de port si nécessaire) Communication: Brochure Vapeur

Aménagement du musée

Dates retenues: 8/7, 29/7, 19/8, 2/9, 16/9, 30/9

Les bénévoles sont les bienvenus à ces dates pour aider à aménager le musée.

Cartes ferroviaires

Notre membre, Mr Lambou met gracieusement à notre disposition l'original des deux cartes ferroviaires retraçant l'évolution du Rail en Belgique et dans notre Province. Ces cartes peuvent nous être commandées moyennant virement à notre compte 068/2103830/24 de la somme de 160 fb (+ 15 fb pour les frais postaux s'il y a lieu) par carte choisie, à savoir :

Carte Lb-7 : Province de Liège de 1838 à 1988

Carte Lb-10: Rail et SNCV en Belgique et régions limitrophes de 1835 à 1988

Nous rappelons à nos membres et sympathisants que l'ALC (Amicale des Loisirs du Cheminot) est à votre disposition pour l'organisation de voyages-vacances. Adressez-vous au Secrétariat 196, rue Molinvaux 4000 Liège (tf 268224) ou à l'un de leurs délégués en gare de Kinkempois : Mr Vandepierre (service I) ou Heuschling (service T)
Cotisation familiale annuelle : 100 fb.

Dromoscope et Dromopétard

Dans le bulletin n°1, nous vous parlions de la sortie d'un article sur le Dromoscope et le Dromopétard. Seuls les anciens de la vapeur se souviennent de cet appareillage de sécurité.

L'article 109 du livret réglementaire du machiniste et du chauffeur édité par la SNCFB en 1929 nous renseigne à ce sujet.

But et fonctionnement des appareils indicateurs et contrôleurs de vitesse placés à proximité des points dangereux.

1° Le dromoscope ou appareil indicateur de vitesse se compose d'un cadran noir sur lequel peut tourner une aiguille blanche. Celle-ci se met en mouvement à l'approche du train. Elle fait tout le tour du cadran et ne s'arrête sur aucun chiffre, lorsque la vitesse de la machine ne dépasse pas la vitesse-limite admise pour le point dangereux à franchir. Si la machine roule trop vite, l'aiguille s'arrête sur un nombre qui indique en kilomètres à l'heure la vitesse du train au moment où il passe au dromoscope.

2° Le dromopétard ou appareil contrôleur de vitesse est disposé de telle sorte que lorsqu'un train franchit le point dangereux à une vitesse supérieure à la vitesse-limite autorisée, il fait éclater un pétard se trouvant sur le rail.

Lorsque le dromoscope est doublé d'un dromopétard, l'indication qu'il donne impose au machiniste de modérer éventuellement la vitesse de manière à ne pas provoquer l'explosion du pétard du dromopétard. Les pétards ~~de~~ dromopétards employés isolément ne détonnent que si la vitesse du train est supérieure de 5 kilomètres à la vitesse-limite prescrite.

(NDLR: En cas de dépassement de vitesse provoquant l'explosion d'un pétard, une punition était prise à l'encontre du machiniste.)

MUSEE

Savez-vous qu'il existe à Liège un "Musée des Transports en commun au pays de Liège" Il présente un ensemble de véhicules, anciens objets de réseau, uniformes et documents historiques qui illustrent la période de 1871 à 1967.

Le musée est situé dans le quartier des Venmes et de Féтинne (rue Richard Heintz, 9). Il est ouvert entre le 15 avril et le 15 octobre les samedis, dimanches et jours fériés de 14 à 18 h.

Prix d'entrée très modeste: 30 F pour les adultes et 20 F pour les enfants de 6 à 12 ans. 10 F par personne pour les groupes de jeunes accompagnés (Renseignements au 041/670064)

BRASSERIE DU CHÊNE

RUE DU CHÊNE 20

4900 ANGLEUR

TF 43 92 56

Par sympathie

LIBRAIRIE - PAPETERIE DE RENORY

JOURNAUX - PRESSE - LIVRES - PAPETERIE - TABACS - CIGARES - JOUETS - CADEAUX - PHOTOCOPIES - PHOTOS

IMPRIMES - LOTTO - TIERCE BELGE -

TOURNEE DE JOURNAUX

LIVRAISON A DOMICILE

J. ET M.C. FRERE - GILLETRUE RENORY 117
4900 KINKEMPOIS
TEL 041 - 42 70 17**Maison B. FERON**

81, rue Renory

Angleur

Ouvert le DIMANCHE matin

Vins
Tabacs
Liqueurs

☎ 42.53.26

BOULANGERIE - PATISSERIE

Jean ENGHER - FAMERÉE

FERME LE MARDI

RUE RENORY 14
4900 ANGLEUR
TEL: 43.79.02**Bureau d'Assurances VIEUJEAN**

Prêts hypothécaires - Financements - Caisse d'épargne

26, rue de Renory - 4900 Angleur

Tél. 041/43.41.56 - 43.40.35

**LE LADY INN**

Taverne

rue Vaudrée 289 à ANGLEUR
(Pied de la côte du Sart-Tilman)
Tél. : 041/67 09 48Boissons de 1er choix
Dans un cadre Super SympaParking aisé face à l'établissement
Ouvert de 10 h du matin à l'Aube

A bientôt...

Spectaculaire chantier du rail à Stavelot

La SNCB procède actuellement à la remise en état des lignes 45 et 48 entre Trois-Ponts, Weywertz et Sourbrodt dans le but de desservir les gares de Sourbrodt et Losheimergraben pour les besoins des militaires. Cette ligne, qualifiée de hautement stratégique, doit être fonctionnelle pour la fin du mois d'août 89, pour les prochaines manoeuvres au camp d'Elsenborn.

Le ministère de la Défense Nationale intervient pour une bonne part dans les plus ou moins 90 millions que coûtera cette réfection. De plus, elle prendra progressivement en charge les frais d'exploitation. La première phase des travaux commencée le 20 février devra être terminée pour le 7 avril au plus tard. Elle consiste à renouveler 16000 traverses anciennes (+ou- 10 km de voie) soit 2000 traverses métalliques de 1939 et 14000 traverses en bois de 1950, qui sont remplacées par des traverses de récupération en béton du type Bi-Bloc pesant 180 kg. Les sections à renouveler se situent en gros comme suit: environ 3000 traverses de Sourbrodt à Wévercé, 5000 traverses à Malmédy, 4000 à Masta-Tunnel et 4000 à Stavelot de part et d'autre du tunnel jusque la courbe de Parfondrui. 8 km de rails de 40 kg/m feront également place à des rails de 50 kg/m.

Ces travaux s'exécutent d'une manière ultra-moderne avec la mise en chantier d'un train de renouvellement localisé présentement à hauteur de Stavelot. Bon nombre d'entre vous ont sans doute déjà pu voir cette impressionnante machine à l'oeuvre. La pièce maîtresse de cet ensemble est l'engin de renouvellement de marque Matisa P811S (Lausanne Suisse) qui vaut à lui seul la coquette somme de 80 millions. Il permet un renouvellement en continu de la voie, que ce soit les traverses seules ou les rails et les traverses en simultané. Pour ce faire, ce train présente dans sa partie centrale une longueur de 35 m sans appui sur la voie mais avec le soutien d'un traîneau. Cet intervalle permet de soulever et d'écartier suffisamment les rails de la voie parcourue pour rendre possible l'opération de renouvellement. Les traverses usagées sont arrachées avec une griffe et évacuées vers un wagon par une chaîne transporteuse inférieure. Un soc égalise le ballast où viennent se déposer régulièrement et exactement les nouvelles traverses acheminées par un tapis roulant supérieur. Les rails, nouveaux ou anciens selon le cas, sont alors positionnés sur les nouvelles traverses. L'alimentation en traverses, tout comme leur évacuation, se fait à l'aide d'un portique motorisé qui va et vient sur les wagons d'approvisionnement équipés de rails de roulement; ce portique transporte 18 traverses à la fois.

La SNCB dispose de deux trains de ce type acquis en 1978 et 1981. L'avancement journalier peut atteindre près de 800 m de voie correspondant à plus de 1200 traverses et l'on cite des coûts de l'ordre de 12000 F par mètre courant, matières comprises (nouvelles traverses). Parmi les avantages, ce train permet un travail rapide et très précis. Il diminue les frais de renouvellement et améliore les conditions de travail du personnel. Il suffit par exemple de 6 agents spécialisés pour manoeuvrer ce mastodonte.

Mais il y a les à-côtés. Le chantier requiert la mise en oeuvre d'un ensemble important de matériels et d'engins valant environ 515 millions. Et le personnel total nécessaire s'élève à 72 personnes (17 agents spécialisés aidés par 55 ouvriers des brigades locales formant les équipes d'accompagnement).

Un chantier comme celui-ci comporte:

- un engin de renouvellement de rails et traverses (Matisa P 811 S)
- un engin pour le chargement et le déchargement des rails en voie (Robel)

- deux rames de 20 wagons spéciaux aménagés pour la circulation d'un portique servant à l'approvisionnement et à l'évacuation des traverses.
- une locomotive pour la remorque journalière des wagons de Trois-Ponts au chantier et vice-versa.
- un train de 5 voitures ferroviaires aménagées (cuisine, réfectoire, dortoir, atelier,....) pour l'hébergement des agents spécialisés, stationné en gare de Trois-Ponts.
- un train de ballast (locomotive + wagons trémies)
- une bourreuse-niveleuse-dresseuse qui effectue la remise en position géométrique correcte de la voie après renouvellement (Plasser 08) vitesse horaire 400 m.
- une régaleuse de ballast (Matisa R7B) vitesse horaire 400 m.
- une grue d'entreprise pour la manutention des traverses à Trois-Ponts

Les travaux s'organisent succinctement comme suit :

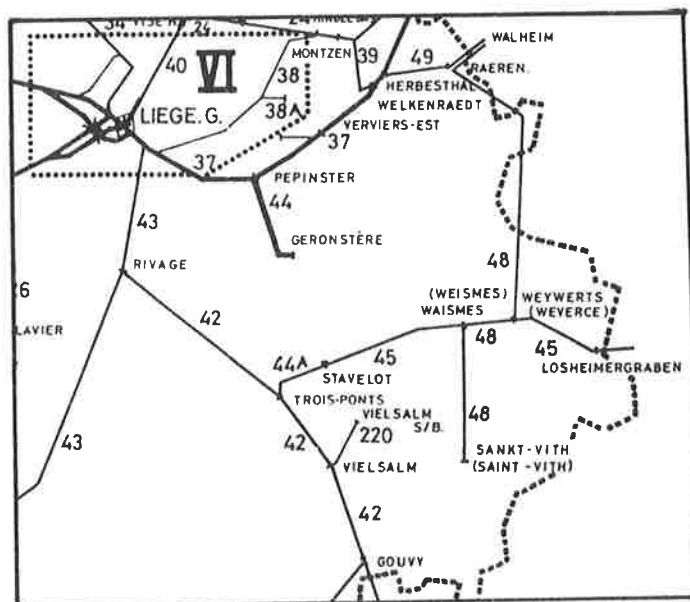
- dégagement de la voie
- dépose des rails de 50 kg/m sur les têtes de traverses
- enlèvement des attaches du rail 40 kg/m
- passage du train P 811 S, opération de renouvellement
- fixation des rails 50 kg/m
- enlèvement des rails 40 kg/m
- ballastage, bourrage, dressage, nivellement
- réglage

Les entreprises Weigert de Limerlé et Noël de St Mard s'occupent de la manutention des traverses en gare de Trois-Ponts. Comme travaux complémentaires, signalons la remise en service d'une voie de croisement à Malmédy, la consolidation d'un talus à Malmédy et diverses réfections des signalisations, notamment aux passages à niveau.

En voyant fonctionner cette longue machine on ne peut s'empêcher de penser aux équipes de piocheurs et de poseurs de voie qui il n'y a pas si longtemps encore assuraient manuellement tout ce travail.

Article paru dans l'Echo de Stavelot le 16 mars 1989

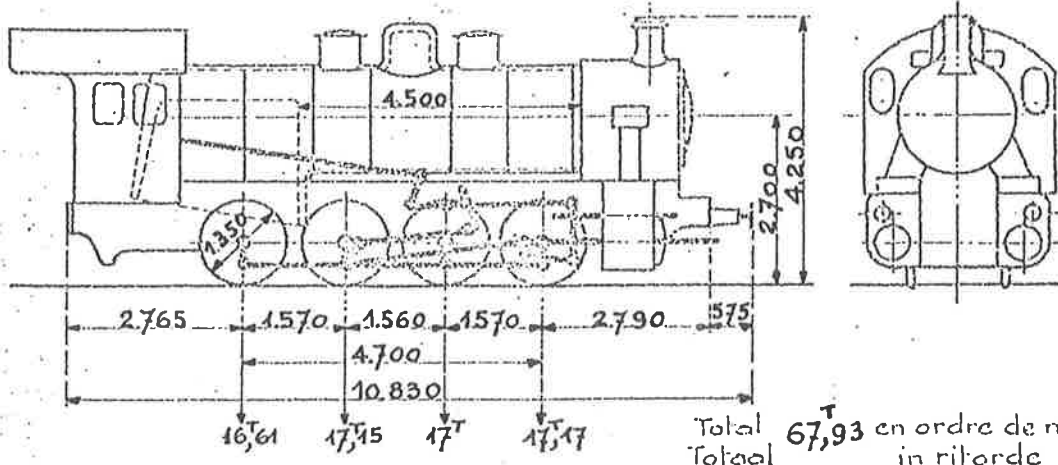
Nous remercions: Mr Serge Fontaine de l'Echo de Stavelot
Mr Daniel Fontaine Ingénieur à la SNCB
Mr A. Gerard Chef de section au 2eme Arrond.Infract.



Locomotive TYPE 81 Locomotief

Effectif: 582 loco.

SNCB
NMBS
Ex.All.



Caractéristiques

Date de construction: 1912
Locomotives numérotées de 81.001 à 81.582
Type de locomotive.....(Eight Coupler).....0-8-0

Mécanisme { Diamètre des cylindres (d).....mm..600
Course des pistons (L).....mm..660
Diamètre des roues motrices (D).....m..1,350

Timbre (p).....kg/cm².....14

Type de foyer { Longueur.....m..2,600
Grille { Largeur.....m..1,010
Surface (G).....m².....2,63
Surface de chauffe du foyer.....m².....13,89

Faisceau tubulaire { Petits tubes à fumée { diamètres.....mm..45/50
nombre.....139
surface.....m².....88,43
Gros tubes à fumée { diamètres.....mm..125/133
nombre.....24
surface.....m².....42,41

Surface de chauffe totale (S).....m².....144,43

Diamètres des tubes surchauffeurs.....mm..32/40
Surface de surchauffe (S').....m².....51,88

Corps cylindrique { diamètre moyen.....m..1,598
épaisseur de la tôle.....mm..17

Épaisseur du manteau de la boîte à feu.....mm..16 et 20

Épaisseur des tôles du foyer (cuivre) { ciel.....mm..16
arrière et latérales.....mm..16
tubulaire.....mm..16 et 26

Épaisseur de la tôle tubulaire-boîte à fumée.....mm..26

Capacité de la chaudière en ordre de marche.....m³.....6,290
Volume de la chambre de vapeur.....m³.....2,150
Surface d'émission de la vapeur.....m².....8,82

Rapport S/G.....55
Rapport S'/S.....0,359
Effort de traction $T = \frac{0,65pd^2L}{D}$kg..16,020
Poids de la locomotive à vide.....t..61,830
Poids adhérent (A).....t..67,930
Rapport T/A.....1/4,24

Karakteristieken

Bouwjaar: 1912
Locomotieven genummerd van 81.001 tot 81.582
Type van locomotief.....(Eight Coupler).....0-8-0

Mécanisme { Diameter der cilinders (d).....mm..600
Zuiger slag (L).....mm..660
Diameter der drijfwielen (D).....m..1,350

Keteldruk (p).....kg/cm².....14

Type van vuurkist { Lengte.....m..2,600
Rooster { Breedte.....m..1,010
Oppervlak (G).....m².....2,63
Verwarmingsoppervlak vd vuurhaard.....m².....13,89

Pijpenbundel { Kleine vlampijpen { diameters.....mm..45/50
aantal.....139
oppervlak.....m².....88,43
Groote vlampijpen { diameters.....mm..125/133
aantal.....24
oppervlak.....m².....42,41

Totaal verwarmingsoppervlak (S).....m².....144,43

Diameters der oververhitterspijpen.....mm..32/40
Oververhittingsvlak (S').....m².....51,88

Ketelromp { gemiddelde diameter.....m..1,598
dikte der plaat.....mm..17

Dikte van den vuurkistmantel.....mm..16 en 20

Dikte der platen vd vuurhaard (koper) { hemelplaat.....mm..16
achter- en zijplaten.....mm..16
pijpenplaat.....mm..16 et 26

Dikte der pijpenplaat rookkast.....mm..26

Inhoud van den ritvaardigen ketel.....m³.....6,290
Volume der stoomkamer.....m³.....2,150
Oppervlak van stoomafgifte.....m².....8,82

Verhouding S/G.....55
Verhouding S'/S.....0,359
Trekvermogen $T = \frac{0,65pd^2L}{D}$kg..16,020
Gewicht der leege locomotief.....t..61,830
Adhesie-gewicht (A).....t..67,930
Verhouding T/A.....1/4,24

TAVERNE " AMBIORIX "

104, Voie de l'Ardenne
4920 Embourg

BILLARD AMERICAIN
SALLE POUR BANQUETS,
REUNIONS

Tél: 67 00 46

Marie Perle
BOULANGER • PATISSIER

RUE RENORY 79 KINKEMPOIS (ANGLEUR)

TEL: 43 60 53

MADAME DENISE SCHLOSSER

BOUCHERIE — CHARCUTERIE

FABRICATION MAISON

FERME LE JEUDI

RUE DE RENORY 22

4900 LIEGE (ANGLEUR)

'AU BON ACHAT'

A DEUX PAS DE LA REMISE

ALIMENTATION GENERALE - LEGUMES
TABACS - VINS - LIQUEURS - FRUITS
CREMERIE CHARCUTERIE
FOURNITURES BANQUETS
LIVRAISONS A DOMICILE

BOISSONS FRAICHES
TOUTE L'ANNEE

Mme XHONNEUX

OUVERT DIMANCHE MATIN

TEL: 42 99 39

153, RUE RENORY
4900 ANGLEUR

par M. Lambou

Personne ne s'étonne de voir la ligne de Namur croiser à niveau celle de l'Etat; comme pour l'accès à Liège Guillemins, c'est l'Etat qui publie les règlements.

L'ordre spécial n° 4873 du 12 avril 1851 donne la nomenclature des divers signaux qui régissent la circulation des convois, les voies de l'Etat doivent rester en principe libres et les signaux de protection de cette voie doivent être fermés, sauf annonce d'un train de la Compagnie, lequel doit obligatoirement s'arrêter à 250 mètres du point critique et attendre l'ouverture du signal.

L'Etat procède à l'achèvement du quadrilatère en ouvrant au trafic le 1er mai 1852, par ordre spécial n° 759/845 les liaisons Val-Benoît/Longdoz, Chênée/Longdoz et Chênée/Kinkempois.

La gestion du quadrilatère, qui prendra de plus en plus d'importance dans le trafic, notamment entre les Compagnies de l'Etat et du Nord-Belge, subira de nombreuses adaptations et transformations et en premier lieu, la disparition du croisement à niveau des deux axes principaux Liège/Verviers et Longdoz/Flémalle. De même, les quelques voies de garage construites par le Nord dans la plaine de Kinkempois sont nettement insuffisantes pour faire face au trafic d'échange de wagons entre les deux réseaux, échange qui s'effectue sur les courbes de raccordement qui forment le quadrilatère.

Fin des années 1870, il est décidé d'établir en commun, une grande gare de formation, déclarée d'utilité publique le 14 mai 1880, le dépôt de locomotives du Nord étant déjà construit fin 1879.

37 voies (triage, escale, formation) seront construites par le Nord-Belge qui en supportera les frais à raison des 3/5, le solde étant payé par l'Etat-Belge.

L'ouvrage et les transformations essentielles concernent la construction d'un passage supérieur au centre du quadrilatère pour permettre à la ligne de Bruxelles de passer par-dessus celle de Longdoz. Cette dernière subit peu d'aménagement mais la ligne de l'Etat sera rehaussée de plusieurs mètres, depuis le pont du Val-Benoît jusqu'aux 24 arcades d'Angleur, éliminant du même coup 4 passages à niveau; le 1er au centre du quadrilatère (artère disparue après la 2eme guerre), le second aux Aguesses, face à l'actuelle rue Dunant, le troisième à Angleur, où la route de Liège/Verviers traversait la ligne de l'Etat et le quatrième, en gare de Kinkempois, à Thiernes où un pont sera construit par-dessus les voies de la gare de formation pour relier Kinkempois à la campagne de Renory. Ce pont sera détruit par les Allemands pendant la première guerre.

Ces divers travaux impliquent également le renouvellement de la signalisation et provoqueront la construction assez particulière de la gare d'Angleur (aujourd'hui disparue) à cheval sur la bifurcation des deux lignes vers Verviers et Rivage, la gare d'Angleur (Ourthe) desservant la ligne de Rivage devenant sans objet.

L'ensemble de ces travaux, décidés par convention en date du 20 janvier 1882, signée simultanément à Liège et à Paris, est évalué à 270.000 francs. Le hameau de Kinkempois ayant été loti et urbanisé entre 1885 et 1905, on peut logiquement supposer que la gare devient fonctionnelle vers 1884/1886.

A l'exception de quelques agrandissements rendus nécessaires par l'augmentation progressive du trafic, la gare gardera son aspect d'origine jusqu'en 1944.

Les incessants bombardements par les aviations américaine et anglaise préparant le débarquement, entre mai et août 1944, vont transformer les faisceaux de voies en champ lunaire dont les cratères seront vite comblés de façon fort pragmatique par les bulldozers de l'US Army, les voies étant aussitôt reconstruites par ses soldats à l'aide de crampons, comme c'est l'usage outre-Atlantique. Quarante ans après, nos piocheurs se souviennent encore des problèmes soulevés par le démantèlement de ces voies provisoires ! Les rotondes du Nord, les ateliers et la cité furent anéantis et ne furent pas reconstruits. Dans les années 50, la SNCB décida de modifier entièrement la gare selon un schéma complètement différent qu'il n'est absolument pas possible de comparer à la situation antérieure.

La gare de Kinkempois ne paya pas seulement son tribut à la guerre 40-45 sous forme de destructions. Dès 1941, la gare était le relais obligé des filières qui permettaient aux prisonniers évadés de poursuivre leur fuite vers le Sud. Entre deux patrouilles de Feldgendarmes, voire de gardes wallonnes, ils étaient transférés d'une soute de fourgon ou de locomotive à l'autre par des agents locaux qui les réconfortaient et les ravitaillaient tant bien que mal. D'autres équipes de résistants s'occupaient du sabotage du matériel roulant et des locomotives.

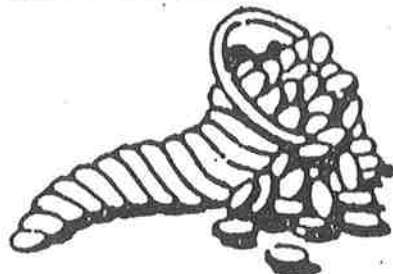
Par miracle, les occupants ne prélevèrent aucun otage parmi la population locale, par contre nombre de cheminots furent emmenés en Allemagne et tous n'eurent pas le bonheur d'en revenir. Nous n'en citerons qu'un, à titre d'exemple: Mr Chèvremont, le Chef de Remise de Kinkempois, connu de tous les habitants. Dès avril 1945, la gare devint un arrêt sanitaire pour les trains ramenant par dizaines de milliers, souvent dans des wagons ouverts, les prisonniers libérés par les alliés.

L'importance de la population a également justifié, au début du siècle, la construction d'une ligne de tramway reliant Kinkempois au centre de Liège. Créée en 1906, la ligne n°7 pénétrait dans le hameau en passant sous le pont du Val-Benoît, où existait, jusqu'en 1914 une halte pour les trains vers Verviers et Rivage. Ensuite, elle suivait la rue Renory pour buter sur la première des traversées ferroviaires qui raccordaient la gare aux industries implantées le long de la Meuse. Le dimanche, les convois de deux voitures étaient pris d'assaut par les citadins qui venaient se divertir dans les laiteries de la "Maison Blanche", du "Chalet" et de la "Gaieté", soit en faisant du canotage sur la Meuse dont les flots non encore pollués venaient lècher les terrasses et permettaient d'agréables baignades. Des orchestres - en chair et en os - agrémentaient les Thé-Dansants et les Bals du soir.

Ceux qui avaient raté le dernier tram de minuit rentraient en ville en joyeuses farandoles nullement assombries par la perspective des cinq kilomètres à parcourir pedibus cum jambis.

(extrait de la brochure "9 sujets divers" par M.Lambou, éditée à l'occasion du 150^e anniversaire du Rail, en 1988)

LE MOT DU TRESORIER



Depuis sa création, l'ATF se fait connaître partout en Wallonie.

Les sympathisants sont nombreux à nous rejoindre et de ce fait, le nombre d'abonnés à notre revue augmente de jour en jour. Le soutien fait également plaisir à voir et nous remercions tous nos bienfaiteurs. Donc le bilan de ces derniers mois est positif.

Que fait-on avec l'argent de vos cotisations ?

Nous construisons votre musée, nous restaurons et nous aménageons (tables d'exposition, bibliothèques, matériels divers, etc... et notre revue trimestrielle). C'est pour cela que de quinzaine en quinzaine nous faisons appel à vous pour aider à l'aménagement du musée.

Faites-nous connaître dans vos lieux de travail et dans votre entourage familial.

Nous faisons également appel à vous pour que votre lieu de travail soit une antenne de distribution de notre revue mais aussi des autocollants et tout ce que l'ATF propose en vente.

C'est pour vous que l'ATF a été créée et c'est par vous qu'elle vivra.

L'ATF vous en remercie

A. DETRY



la gare des Guillemins vers 1900.

45, RUE HOIGNEE
4521 CHERATTE
TEL: 041/62 34 24
TVA 757 116 375

MENUISERIE RENE CADES
ENTREPRISE ENREGISTREE

SPECIALITES :

AMENAGEMENTS INTERIEURS

CUISINES EQUIPEES

PORTES ET FENETRES (SUR MESURE)

Travail effectué par le patron .

. Devis gratuit

Jocadis ☎ (02) 395 71 05

apri / pvba

RUE DE BRUXELLES, 53,
1390 - ENGHEN

PLUS DE 100 MARQUES DE MATERIEL
ROULANT ET ACCESSOIRES.

LIBRAIRIE FERROVIAIRE: + DE 1.000 TITRES

SPECIALITE DE MATERIEL ROULANT S.N.C.B.
GARES, SIGNAUX ET ACCESSOIRES BELGES.

MYTHE ou REALITE

par C. Deville

DESSERTTE DE L'EMETTEUR PORTATIF

Cet émetteur, porté sur l'abdomen du machiniste au moyen d'un harnais de cuir, reprend toutes les commandes d'une locomotive traditionnelle.

Des systèmes de sécurité complètent le poste émetteur, notamment en cas d'inclinaison supérieure à 35° (p.ex: accident, malaise de l'utilisateur ou si celui-ci se penche en-dessous des wagons), une fonction dite "homme-mort" commande l'arrêt d'urgence après 2 secondes en envoyant 5 télégrammes de "Stop-urgence". En cas d'inéfficacité (effet de capture non réalisé) un arrêt par manque d'adresse s'ensuit 4 secondes plus tard.

L'ensemble peut être complété d'une vigilance par un réarmement toutes 45 secondes, à la manière de nos veilles automatiques (60 sec) en actionnant les différents interrupteurs sélectionnés du poste émetteur.

Le rôle de tous les interrupteurs est le suivant:

	RAME RELACHER	EN SERVICE	TEMPO RISATION		ATTELAGE AVANT	SIFFLER	MARCHE AVANT	+	LOCO RELACHER
									CH
									15
	RAME SERRER	STOP URGENCE	EGALI SATION	ALIMEN TATION	ATTELAGE ARRIERE	SABLER	MARCHE ARRIERE	-	LOCO SERRER
BAT TERIE									

1- "Rame serrer ": diminution progressive de la pression dans la conduite générale du frein automatique d'où application des freins sur tout le train raccordé à cette conduite.

Rappel : en cas d'interruption de cette liaison radio, l'arrêt d'urgence intervient.

- "Rame relâcher ": permet la réalimentation progressive de la conduite générale à 5 bar ; d'où desserrage progressif des freins du train.

2- "Stop urgence ": application rapide des freins sur la locomotive et le train avec coupure de la traction et remise au ralenti du moteur diesel. Tout arrêt d'urgence commandé envoie 5 télégrammes d'urgence consécutivement et malgré tout, après 4 secondes, un arrêt d'urgence survient par manque de télégramme.

- "En service ": permet de basculer le poste pendant 10 secondes pour accrocher des wagons par exemple. Passé ce délai, le frein d'urgence s'applique automatiquement.

3- "Temporisation " élimine la sécurité sur le renversement du poste émetteur, tout en immobilisant la locomotive, ce qui permet au machiniste d'effectuer des opérations à son train.

- "Egalisation ": même fonction que "rame relâcher" avec surpression de 0,5 à 0,8 bar dans la conduite de frein automatique, afin d'obtenir le desserrage complet des freins.

4-" Alimentation ": alimentation rapide et complète de la conduite de frein automatique à sa pression de régime.

- Pas utilisé

5-" Attelage avant ": pas de commande d'attelage mais changement des phares (sic)

- " Attelage arrière ": combiné avec "Siffler" permet l'arrêt du moteur n° 2 sur les doubles unités.

6-" Siffler ": Klaxon

- " Sabler ": projection de sable devant les roues, de manière à augmenter l'adhérence des roues sur le rail.

7-" Marche avant ": (maintenu) commande la marche avant de la locomotive

- " Marche arrière ": (maintenu) commande la marche arrière
Le passage d'un sens de marche à l'autre provoque l'application des freins sur la locomotive.

8-" + ": commande l'accélération progressive du moteur diesel au cran par cran (7 à 8 impulsions). Cependant il n'y a pas d'accélération du moteur lorsqu'il subsiste une pression de 1,5 bar dans les cylindres de frein de la locomotive. L'accélération est partielle pour une pression supérieure à 0,3 bar mais inférieure à 1,5 bar et normale pour une pression inférieure à 0,3 bar. Cette pression de 0,25 bar s'élimine automatiquement via un système de libération.

- " - ": décélération progressive du moteur diesel.

9-" Loco relâcher ": desserrage progressif du frein direct de la locomotive

- " Loco serrer ": serrage progressif du frein direct de la locomotive

VISUALISATION DES COMMANDES

Des diodes lumineuses à l'intérieur de la locomotive et 5 lampes de couleurs différentes à l'extérieur informent le machiniste sur le bon déroulement des commandes.

De haut en bas à l'extérieur :

Lampe bleue : s'éteint lorsque la pression de 5 bar est établie dans la conduite générale du frein automatique.

Lampe rouge : s'allume lorsque la pression dans les cylindres de frein atteint 1,5 bar.

Lampe jaune : indique que l'accélération est en cours. Lorsqu'elle clignote, elle indique qu'une pression supérieure à 0,3 bar mais inférieure à 1,5 bar subsiste dans les cylindres de frein de la locomotive d'où accélération partielle.

Lampe blanche : indique que la marche avant est engagée .

Lampe verte : indique que la marche arrière est engagée ;



AVIS DE RECHERCHE



Nous recherchons des responsables pour les antennes de Gouvy, Jemelle, Montzen ainsi que dans les autres dépôts du District S-E pour nous aider à développer l'ATF.

Nous recherchons particulièrement:

- Des lampes de poches anciennes du personnel de traction et des autres services.
- Des photos ou cartes postales sur les gares et le matériel roulant.
- Des documents et du petit matériel du service V
- Des anciennes revues ACEC, B, Informations SNCB, Rail,....
- Des documents sur le matériel roulant
- Des anciens Règlements Généraux de tous les services
- Des cours professionnels de la SNCB

Cette liste n'est pas limitative. (tout nous intéresse)



Si la philatélie
vous intéresse ...



LE CLUB PHILATELIQUE DES CHEMINOTS LIEGEOIS

vous invite tous les premiers mardis de chaque mois à
sa réunion mensuelle qui se tient au
Mess de Liège-Guillemins dès 19 heures.



Président : MARY Alain Tél. 65.75.16
Rue J. Hodeige 125 4030 GRIVEGNEE

Secrétaire : MAGNETTE André Tél. 43.13.80
Rue Tanixhe 40 4020 BRESSOUX

Trésorier : BARTIAUX Xavier
Rue Elise Gronpez 29 4020 LIEGE

Le Renory

LOCAL du F.C. ANGLEUR

**120 SORTES
DE
BIERES**

2, Rue d'Angleur
Kinkempois

TEL : 43 01 58

fermé le mercredi

Le Petit Marché de la Bière & du Fromage

SPECIALITE DE FROMAGE A LA DECOUPE

120 BIERES SPECIALES AU PRIX MAGASIN

HERVE ARTISANAL POTKES

RUE DE RENORY 10

KINKEMPOIS

TEL : 43 03 50

FERME LE MERCREDI

OUVERT LE DIMANCHE ET
LES JOURS FERIES } DE 10 A 13 H 30

**Client ou pas client, vous avez votre prêt
en 20 minutes.**

PRETS PERSONNELS ET
FINANCEMENTS



Crédit Communal
la banque à la une

Restaurant

Grill

Le Relais
du Pierry

50, Ave. des Thermes
4930-CHAUDFONTAINE

☎ 67 14 72

Fermé le lundi. le mardi midi
et de 15 à 18 hrs.

★ REMERCIEMENTS ★

Nous remercions pour l'aide apportée :

Mr FAES Instructeur TD à Merelbeke
 Mr ROEGIES Instructeur TE à Gent St Pieter
 Mr DE KINDER Conducteur TD Dépot de Geraardsbergen

pour les documents sur la T 59

Mr MARX Chef-adjoint au Disreg Liège G
 Mr VINCENT Sous-chef en gare d'Andenne
 Mr DHEUR Chef de Division adjoint IPT Liège G
 Mr GERARD Chef de Section 2eme Arrond. I
 Mr COUCHARD Chef de Division adjoint I

pour les divers documents prêtés au Musée et pour
 l'aide apportée à la récupération de matériels

DERNIERE MINUTE

La SNCB organisera à nouveau des journées "Portes ouvertes" en gare de Bruxelles-Midi, les 21, 22 et 23 juillet prochains, entre 10 et 20 h. Une locomotive à vapeur effectuera des démonstrations. La signalisation ferroviaire sera illustrée dans la voiture "école" de signalisation. La visite du poste de commande de diverses locomotives permettra d'en comprendre mieux le fonctionnement. Du matériel roulant moderne sera exposé et des visites guidées des installations seront commentées. Les visiteurs pourront jeter un regard panoramique sur tout le trafic de la gare, grâce au grand tableau de contrôle optique de la cabine ultra-moderne, ouverte exceptionnellement. Les mordus du modélisme pourront aussi admirer des petits trains exposés dans le Salon du Midi (quai 21). La maquette d'un projet TGV de la gare de Bruxelles-Midi sera aussi exposée.

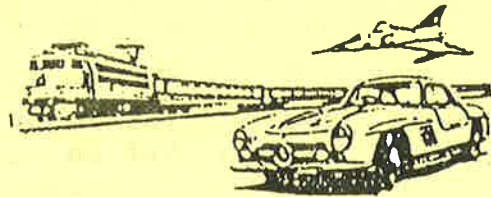
MODELISME IMPORT - EXPORT

hobby²⁰⁰⁰

LE SPECIALISTE BELGE DU MODELE REDUIT

TRAINS ELECTRIQUES : MÄRKLIN - ROCO - LIMA - ETC
(25 MARQUES)

SPECIALISTE SNCB AVEC PRODUCTIONS PROPRES
EGALEMENT BATEAUX, AUTOS, BLINDES, FIGURINES
OCCASIONS TOUTES MARQUES
CARTE DE FIDELITE



9, QUAI DE GAULLE (PONT DES ARCHES) 4020 LIEGE 041 / 412987

" La Taverne de TROOZ "

254, GRAND'RUE

041 / 51 66 71

4940 TROOZ

AU PIED DE LA GARE

Venez déguster les "Patacha" ainsi que nos nombreuses bières spéciales dans un cadre chaleureux

Marie-Thérèse et Didier

Evrard Michel

SPECIALISTE ELECTRICITE AUTO

- * ALARME UPEA PIRANHA
- * REPARATIONS DEMARREURS , ALTERNATEURS ,
CIRCUITS ELECTRIQUES , ECHANGE STANDARD .
- * RENFORCEMENT DEMARREUR DIESEL .
- * MOBILOPHONE SIEMENS .

041 / 84.69.99

RUE TROU PAQUETTE , 2 (GENETS)

SEPTROUX (AYWAILLE)