



Amicale Transport Ferroviaire
Sud - Est

3, Rue du Chêne

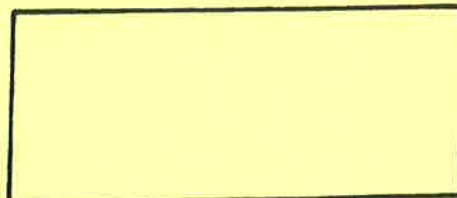
4031 Kinkempois

Trimestriel n° 13

2 / 1992



La locomotive 6041 au départ de la gare de Kinkempois voie 3 prête à assurer son premier service comme machine-musée du Patrimoine Ferroviaire de la SNCB. La restauration de la 6041 réalisée en commun par l'ATD/E de Kinkempois et l'ATF est ici conduite par le dernier instructeur en titre de la série 60 à Kinkempois à savoir Monsieur Roger Grünhagen qui est aussi le principal artisan de cette brillante restauration.
(Kinkempois, le 19 septembre 1992)



P.V.
50
FRS



SOMMAIRE

Page	2	Comités
	3	Mot du président
	5/8	Les écartements de rails dans le monde
	9	Divers
	11/12	Mutations des HLD de Kinkempois
	15/19	Le réseau Nord-Belge ou le manteau d'Arlequin
	21/26	Compte-rendu des festivités de Kinkempois
	27/28	Remerciements des festivités
	29	Divers



MUSEE DES
CHEMINS DE FER



en gare de BRUXELLES-NORD

Le Musée est ouvert du lundi
au vendredi de 9 à 16h30
ainsi que le premier SAMEDI
du mois.

Fermé les samedi, dimanche et

jours fériés légaux. Les groupes, avec ou sans visite guidée,
doivent obligatoirement s'annoncer en prenant rendez-vous.

Le Chemin de fer touristique des Hautes Fagnes

Vennbahn

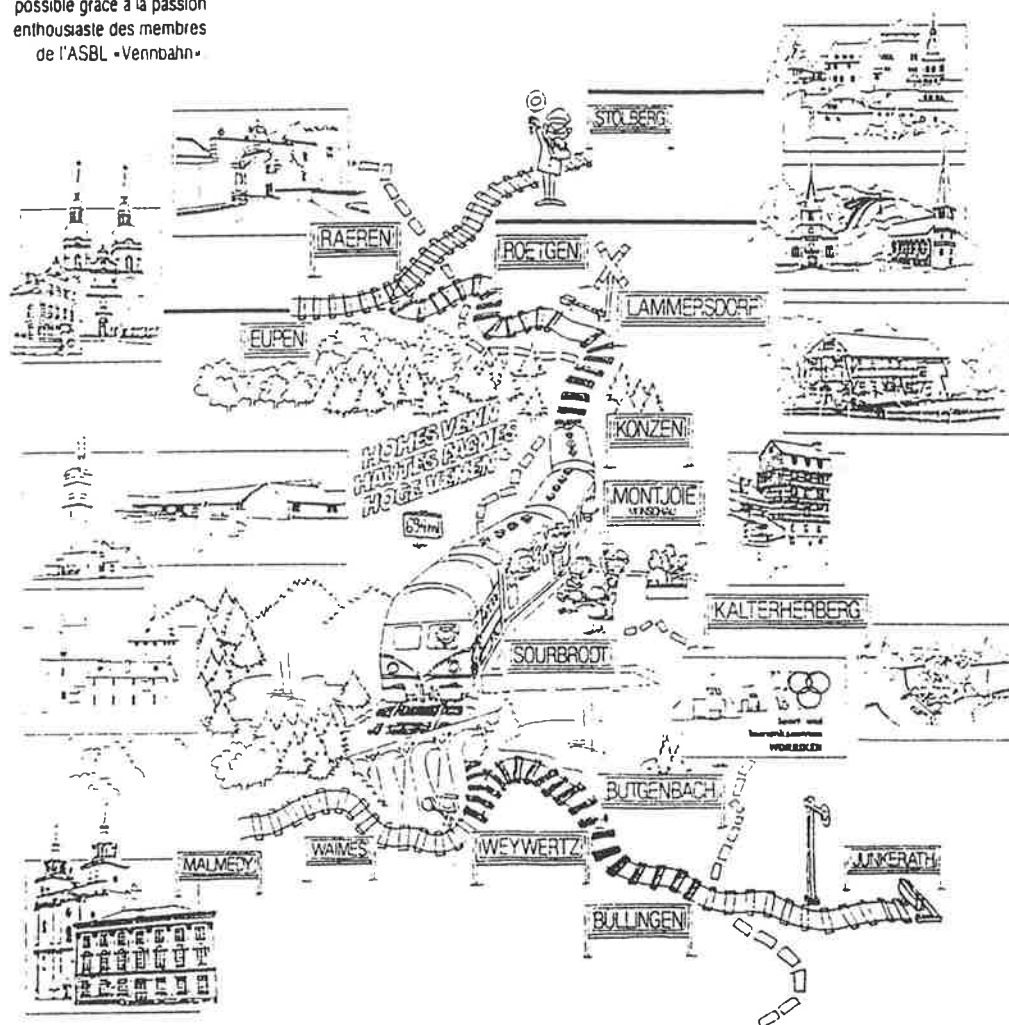
1885



La remise en circulation de la «Vennbahn» est une initiative de l'Exécutif de la Communauté Germanophone de Belgique. Elle a notamment été rendue possible grâce à la passion enthousiaste des membres de l'ASBL «Vennbahn».



La Communauté européenne a soutenu ce projet dans le cadre du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).



Nombreuses curiosités, attractions et loisirs actifs le long de la voie

COMITES

Sous le patronage de Monsieur le Directeur du
District Sud-Est

	<u>GESTION</u>
Président	LALLEMEND Gh
Vice-président	DEBOIS V
Secrétaire	DOZO E
Trésoriers	DETRY A MINET J
Resp. Traction	GRUNHAGEN R GREGOIRE Cl DOUBELS P HOGGE Ch ELSDORF JC LERUTH P CAR M
Commissaires Comptes	CROES JC VINCENT Cl
Relations publiques	DEVILLE Cl LAMBOU M VINCENT Cl

	<u>HONNEUR</u>
Président	Mr DEWULF
Vice-président	Mr GAYETOT
Membres par ordre alphabétique	
Mrs ANGE A	GOKA H
ALAIME J	GOKA J
COUCHARD Y	HENRI JC
DEGIVE F	LOUMAYE F
DEJAEGERE F	RAXHON J
DETRY G	TROMME M
DEVILLERS L	VAN USSEL M
DUHR C	VANWEERST
EVARD J	VERITER
GERARD A	WARROQUIERS C

Abonnement : 300 frs/an comme membre effectif (y compris les 4 bulletins)
100 frs/an comme membre de soutien

Les abonnements doivent se faire via le compte 068/2103830-24 pour ATF
3, Rue du Chêne 4031 Angleur en précisant le nom et l'adresse ainsi que
la fonction, le n° d'identification et l'adresse ferroviaire pour les agents
de la SNCB.

** CHANGEMENT **

Les virements pour achat des articles en vente au guichet de l'ATF doivent
se faire exclusivement au nouveau compte 068/2122158-19 de l'ATF en préci-
sant la référence de l'article demandé.

Tout renseignement auprès de :
LALLEMEND Ghislain CTD
Service de Cour
ATD/E Kinkempois

GRUNHAGEN Roger
Bureau des Instructeurs
ATD/E Kinkempois

Les articles de cette revue n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
La reproduction en tout ou en partie des articles est interdite sans notre
accord écrit.

Editeurs responsables : LALLEMEND Ghislain 30, Rue de Ninane
4052 Beaufays
DEVILLE Claudy 30, Rue Basse-Mehagne
4050 Chaudfontaine



LE MOT DU PRESIDENT

Le mot du président de ce numéro est consacré à la mise à l'honneur des bénévoles, du Comité ou non, qui ont oeuvrés pendant six mois à la réalisation des Festivités dont je vous fais le compte-rendu plus loin.

Il vous faut savoir que ces bénévoles, la plupart toujours en service à la SNCB, ont sacrifiés leurs heures de loisirs et de repos pour aménager les stands, nettoyer le Musée, peindre les locomotives 6041 et 5001, tenir les guichets ou le bar, renseigner les visiteurs ou surveiller les salles.

Pendant les festivités, certains d'entre-eux ont pris leurs jours de congés, un autre a reporté ses vacances prévues en France, un autre encore en service l'après-midi à 14h venait le matin à 10h pour expliquer aux enfants des écoles les principes de la signalisation ou l'histoire des Plans Inclinés.

Je voudrais ici les remercier de tous les efforts qu'ils ont consentis afin que ces festivités soient une réussite. Ils ont gardés leur bonne humeur malgré la fatigue et l'affluence de certains jours.

Voici leurs noms : Roger et Désy Grünhagen, Claudy et Annette Grégoire,
Edmond et Félicienne Dozo, Ginette Bastin,
Daniel et Suzanne Heuschling, Jacques Minet,
Albert et Murielle Detry, Claude et Andrée Vincent,
Victor Debois, Claudy Deville, Marcel Lambou,
Pierre et Bernadette Doubels, Marc Doubels,
Léon Marcq, Jean-Claude Croës, Marcel Grignet,
Roger Delhose, Frédéric Hogge, Philippe Dumont,
Michaël Orłowski, Michel Robbe.

Le président

EN REMERCIEMENT A



Coatings

AKZO

division



Que d'écartements*ou les différents écartements de rails
à travers le monde.*

G. DEVILLE ET M. LAMBOU

JAPON (Données incomplètes)

SEIBU		
V	1067 mm	171 km
SHIKOKU		
M et V	1067 mm	856 km
TOBU		
M	1067 mm	473 km
WEST JAPAN RAILWAYS		
M et V	1067 mm	5347 km

Réseaux ferroviaires à grande vitesse SHINKANSEN

Japan Railways, East Japan Railways Company, Central Japan Railways et West Japan Railways exploitent les lignes réalisées en 1435 mm.

JORDANIE

HEDJAZ JORDAN (N)		
M et V	1050 mm	496 km
AQABA		
V	1050 mm	292 km

KENYA

..... (N)		
M et V	1000 mm	3034 km

LIBAN

Office des chemins de fer de l'Etat Libanais et des transports en Commun de Beyrouth et de sa banlieue (N)

M et V	1435 mm	222 km
--------	---------	--------

LUXEMBOURG

Chemins de Fer Luxembourgeois (N)

M et V	1435 mm	270 km
--------	---------	--------

MADAGASCAR

Société d'Etat Réseau national des chemins de fer Malagasy (N)

M et V 1000 mm 900 km

MALAWI

MALAWI RAILWAYS (N)

M et V 1067 mm 789 km

MALAISIE

PENTADBIRAN KERETAPI TANCH MELAYU (N)

M et V 1000 mm 1639 km

JABATAN KERETAPI NEGERI SABAH

M et V 1000 mm 134 km

MALI

Régie des Chemins de Fer du Mali (N)

M et V 1000 mm 641 km

MAURITANIE

Chemin de Fer Mauritanien (N)

M et V 1435 mm 670 km

MAROC

Office National des Chemins de Fer du Maroc (N)

M et V 1435 mm 1893 km

MOZAMBIQUE

CAMINHOS de FERRO (N)

M et V 1067 mm 2988 km

762 mm 143 km

NEPAL

JAYNAGAR NEPAL

M et V 760 mm 53 km

NOUVELLE-ZELANDE

NEW ZEALAND RAILWAYS CORPORATION (N)

M et V mm 4202 km

NICARAGUA

FERROCARRIL DE NICARAGUA (N)

M et V 1067 mm 232 km

NIGERIA

..... (N)

M et V	1067 mm	3505 km
--------	---------	---------

NORVEGE

NORGES STATSBANER (N)

M et V	1435 mm	4044 km
--------	---------	---------

UGANDA

.....(N)

M et V	1000 mm	1232 km
--------	---------	---------

PAKISTAN

PAKISTAN RAILWAYS (N)

M et V	1676 mm	7718 km
	1000 mm	446 km
	762 mm	611 km

PANAMA

FERROCARRIL DE PANAMA (N)

M et V	1524 mm	76 km
--------	---------	-------

UNITED BRANDS COMPANY

V	914 mm	376 km
---	--------	--------

FERROCARRIL NACIONAL DE CHIRIQUI

V	914 mm	126 km
---	--------	--------

PARAGUAY

FERROCARRIL PRESIDENTE CARLOS ANTONIO LOPEZ (N)

M et V	1435 mm	441 km
--------	---------	--------

PAYS-BAS

NEDERLANDSE SPOORWEGEN (N)

M et V	1435 mm	2828 km
--------	---------	---------

PEROU

EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRIL del PERU (N)

M et V	1435 mm	1372 km
	914 mm	300 km

EMPRESA NACIONAL del CENTRO del PERU

V	1435 mm	212 km
---	---------	--------

EMPRESA NACIONAL del PUERTO

V	914 mm	60 km
---	--------	-------

PHILIPPINES

PHILIPPINE NATIONAL RAILWAYS (N)

M et V	1067 mm	1058 km
--------	---------	---------

PHIVIDECA RAILWAYS

V	1067 mm	116 km
---	---------	--------

POLOGNE

P.K.P. (N)

M et V	1435 mm	24180 km
--------	---------	----------

PORTUGAL

CAMINHOOS de FERRO PORTUGUESES (N)

M et V	1668 mm	2820 km
--------	---------	---------

ROUMANIE

GAILE FERATI ROMANE (N)

M et V	610 et 762 mm	560 km
--------	---------------	--------

	1435 mm	10515 km
--	---------	----------

SENEGAL

Régie des Chemins de Fer du Sénégal (N)

M et V	1000 mm	906 km
--------	---------	--------

SOUDAN

SUDAN RAILWAYS (N)

M et V	1067 mm	4784 km
--------	---------	---------

GEZIRA LIGHT RAILWAYS

V	600 mm	800 km
---	--------	--------

SUEDE

BANVERKET (N)

M et V	1435 mm	11194 km
--------	---------	----------

	891 mm	97 km
--	--------	-------

STATENS JARNVAGAR (N)

M et V	1435 mm	11076 km
--------	---------	----------

T.G.O.G.

M et V	1435 mm	300 km
--------	---------	--------

 Les pays dont les lettres commencent par G,H,I viendront plus tard suite à
 un manque de données.

A SUIVRE

DIVERS

MODIFICATIONS IMPORTANTES

=====

Les ouvertures du Musée ont été modifiées comme suit :

FERMETURE du Musée du 1er novembre au 28 février 1993

OUVERTURE du Musée les 1er et 3ème samedis de chaque mois (non-férié) de 14 h
à 18 h à partir du 6 mars 1993 jusqu'au 16 octobre 1993.

Les visites pour les groupes et écoles, MEME EN-DEHORS DE CES DATES, est possible
en prenant rendez-vous par écrit à l'adresse suivante :

LALLEMEND GHISLAIN
SERVICE DE COUR ATD KINKEMPOIS
3, RUE DU CHENE
4031 KINKEMPOIS

POUR COMMANDER LES ARTICLES EN VENTE A LA BOUTIQUE DU MUSEE, UN SEUL NUMERO
DE COMPTE : 068/2122158-19 de ATF
3, Rue du Chêne
4031 Angleur

Fils et câbles électriques
jusque 80 kV
Blocs et plaques
en mousse synthétique
Tubes, tuyaux et accessoires
en matières plastiques

KABELWERK EUPEN AG
CABLERIE D'EUPEN S.A.
KABELFABRIEK EUPEN N.V.

EUPEN



BELGIEN



MUTATIONS DES HLD

11

DE L'ATD KINKEMPOIS

1962 - 1991NOVEMBRE 1962KINKEMPOIS

Ht 17091	Cédé à FVY de HLV 81482 le 7
Ht 17563	Cédé par FVY pour HLV 81482 le 7
HLD 212112	Fournie le 8
HLD 212002	Cédée par FSR le 8
HLV 81125	GR/FAZ au lieu de GE
HLV 81482/17563	HS/GE le 8
HLV 64102	Reparquée le 12
HLV 81414	HS/GE le 16
HLV 81414	GE/FAZ le 20
HLV 81030	Reparquée le 22
HLV 29148	Reparquée le 22
HLV 81505	Utilisée comme chasse-neige à Statte
AR 551.32	Sort d'écriture le 22 PV 359 AC/FM du 30/10
AR 551.43	Sort d'écriture le 22 PV 359 AC/FM du 30/10
AR 551.44	Sort d'écriture le 22 PV 359 AC/FM du 30/10
HLD 212114	Fournie le 22 - cédée par FGH le 27
HLD 212112	Cédée à FGH le 27
HLV 29066/25066	Cédée à FEO le 28
HLV 29288/25288	Cédée à FEO le 28
HLD 212116	Fournie le 30

GOUVY

Ht 17563	Cédé à NK de HLV 81307 le 7
Ht 17091	Cédé par NK pour HLV 81307 le 7
AR 553.08	Cédé par LJ le 9 - parquée le 9

DECEMBRE 1962KINKEMPOIS

HLD 205042	Prêtée le 5 à GMN
HLV 29003/25003	Reparquée le 10
HLV 29212/25212	Reparquée le 10
HLV 29269/25269	Reparquée le 10
HLV 53040	HS pour démolition le 7
HLV 81482	GE/FAZ le 11
HLV 98019	HS/GE le 18
HLV 98005	Déparquée le 18
HLD 212119	Fournie le 18
HLV 81102	Réparée et parquée le 21
HLV 29190	GR/FAZ au lieu de GE
HLD 212120	Fournie le 26
HLD 205010	AC/FAZ le 31

JANVIER 1963KINKEMPOIS

HLD 212001	Cédée à FSR le 5
HLV 98019	GE/FAZ le 4
HLD 212120	Cédée par FGH le 5
HLD 205010	Réparée le 7
HLV 81253	Déparquée le 7
HLV 81554/17204	HS/GE le 8
HLV 81102	Déparquée le 8
HLV 53105	Réparée et déparquée le 10
HLD 205037	GE/FAZ le 9
HLV 81224	Louée à C.B.R. le 12
HLV 81554/17204	GE/FAZ le 14
HLD 205037	Réparée le 17
HLV 29212	Cédée à FHS le 19
HLV 29269	Cédée à FHS LE 19
HLV 81224	Rentrée de C.B.R. le 19 (avariée)
HLV 81102	Louée à C.B.R. le 19
HLV 81090/17500	HS/GR le 22
HLV 81350/17283	HS/GE le 22
HLV 81030	Déparquée le 22
HLV 81115	Déparquée le 22
HLV 29283	Cédée à FEO le 23
HLV 81121	Déparquée le 23
HLD 212002	Cédée à FSR le 25
HLV 81458/17405	HS/GE le 23

GOUVY

Ht 17210	Cédé par Walcourt le 21/12
HLV 81432	HS/GE le 16
HLV 81287	Déparquée le 16
HLV 81432	GE/FAZ le 19
HLV 29049	Cédée à FHR le 29
HLV 81167/17397	Cédée par FBM le 28 (GE/FAZ le 5/10/62)
HLD 212125	Fournie le 26

Abréviations utilisées : GE : Grand Entretien GR : Grande Révision
 HS : Hors-Service AC : Atelier Central
 HLD : Locomotive Diesel Ht : Tender
 HLV : Locomotive Vapeur AR : Autorail
 FVY : Gouvy FSR : Schaerbeek
 FAZ : Salzinnes FM : Malines
 FGH : St Ghislain FEO : Ronet
 NK : Kinkempois LJ : Jemelle
 GMN : Montzen FHS : Hasselt
 FBM : Bruxelles-Midi FHR : Herbesthal
 C.B.R. : Cimenteries Belges Réunies

Taberne LE CAPRICE

RUE RENORY 46
4031 ANGLEUR
TEL 041/44 13 30

PETITE RESTAURATION, CREPES, GLACES
TERRASSE EN BORD DE MEUSE
OUVERT DE 10H A 22H
FERME LE MERCREDI EN HIVER

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 MC. FRERE - GILLET

RUE RENORY 117
4900 KINKEMPOIS
TEL 041 - 42 70 17



BOULANGER - PATISSIER

La maison des
nouveautés !

Spécialité de gâteaux de
fête et de pièces montées

* 12 COÛTS DIFFERENTS *

RUE RENORY 79 KINKEMPOIS ANGLEUR
Tél. : 43 60 53

Société Anonyme Assurances VIEUJEAN

PRETS HYPOTHECAIRES

FINANCEMENTS

CAISSE D'EPARGNE

26, RUE RENORY 4031 ANGLEUR

TEL : 43.41.56 - 43.40.35

'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' ANNÉE

Mme XHONNEUX

TEL: 42 99 39

153, RUE RENORY
4900 ANGLEUR

OUVERT DIMANCHE MATIN

BOULANGERIE - PATISSERIE

Jean ENGHER - FAMERÉE

RUE RENORY 14
4900 ANGLEUR
TEL: 43.79.02

FERME LE MARDI

LE LADY INN Taverne

rue Vaudrée 289 à ANGLEUR
(Pied de la côte du Sart-Tilman)
Tél. : 041/67 09 48

Parking aisé face à l'établissement
Ouvert de 10 h du matin à l'Aube

Boissons de 1er choix
Dans un cadre Super Sympa

A bientôt...



TAVERNE " AMBIORIX "

104, Voie de l'Ardenne
4920 Embourg

BILLARD AMERICAIN

SALLE POUR BANQUETS
REUNIONS

Tél: 67 00 46



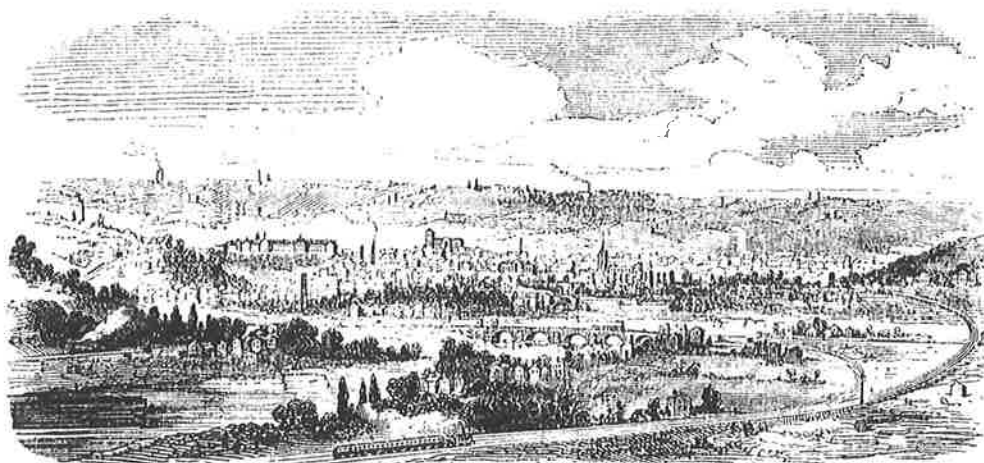
jocadis ☎ (02) 395 71 05

spri / pvba

RUE DE BRUXELLES, 53.
7850 - ENGHIEU

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.



KINKEMPOIS en 1852

VUE SUR LIÈGE

D'après une belle gravure
sur bois de l'époque.

LE RÉSEAU DU NORD-BELGE OU LE MANTEAU D'ARLEQUIN (1)

Les financiers font la loi

La genèse de ce réseau fut complexe, les magnats de la finance internationale et les représentants des intérêts politiques de la jeune nation belge n'ayant pas toujours eu, on peut s'en douter, les mêmes idées sur le projet de chemin de fer. Les tractations qui ont précédé la constitution de ce réseau, dont l'importance ira grandissant, sont relatées dans cet article, premier d'une série consacrée à l'histoire de ce cousin germain du Nord français.



James de Rothschild, administrateur de la Compagnie du Nord et instigateur des tractations pour la constitution de la Compagnie du « Nord-Beige ».



Le banquier Jacques Laffitte, qui participa, aux côtés des Rothschild, au lancement du « Nord-Beige ».

On sait que l'adjudication de la ligne de Paris à la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes fut accordée aux termes de la loi du 15 juillet 1845, sanctionnée par ordonnance royale du 10 septembre, en faveur de MM. Rothschild frères, Hottinguer, Laffitte, E. Blount et Cie, fondateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord. Une ordonnance royale du 29 septembre autorisait, au profit des mêmes, l'adjudication d'un embranchement de Creil à Saint-Quentin, sans subvention ni garantie d'intérêt, acte sanctionné par ordonnance royale du 24 avril 1846.

La durée de la concession était de 38 ans pour la ligne principale et de 24 ans pour l'embranchement, prenant effet à dater du 10 et du 29 décembre 1848, respectivement. Précisons que, bien qu'accordée au profit des mêmes concessionnaires, on était en présence de deux sociétés différentes. Par ordonnance royale du 1er avril 1847, les deux compagnies fusionnèrent par consentement, moyennant l'échange des 60000 actions de Creil à Saint-Quentin contre le même nombre d'actions du Nord, franc pour franc à égalité de versement.

Par ailleurs, fut décidée l'application du Cahier des charges du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin à l'ensemble ainsi concédé.

INTENTIONS, TRACTATIONS ET OBSTRUCTIONS

L'annonce, faite en Bourse, de l'identité des bénéficiaires provoqua un certain remous. Mais en coulisse, on était déjà au courant des tractations assez peu confidentielles amorcées entre le Gouvernement et les Rothschild mais qui laissaient déjà entrevoir le résultat, au moins pour la ligne principale octroyée sans concurrence. Pour l'embranchement de Saint-Quentin, le ministre, outre l'offre des Rothschild, avait à examiner quatre autres propositions dont une émanant de la Compagnie Cordier et qui retenait l'attention du gouvernement, mais qui inquiétait Rothschild.

On lisait dans la presse que : " Le Conseil d'administration de la Compagnie Cordier pour le chemin de fer de Creil à saint-Quentin (a) déposé ... la partie de son cautionnement relative aux souscriptions françaises, mais Mr Strabrau, banquier de la Compagnie à Londres, n'a pas versé le montant des souscriptions anglaises qu'il a entre les mains (...) le Conseil s'est donc vu dans la nécessité de réclamer du ministre des Travaux publics, le renvoi de l'adjudication. (d'après l'article publié par le Journal des Débats, 4 décembre 1845) La Compagnie Cordier ne put se présenter bien qu'elle y fut admise; le ministre ayant dissocié l'admission et le dépôt du cautionnement "

Or, le cautionnement afférant aux souscripteurs anglais avait bien été envoyé à Paris; 38000 livres sterling déposées chez Rothschild et 12000 livres sterling à la banque Laffitte et Blount, que le fondé de pouvoir du Comité anglais s'était refusé à retirer et à transférer à la Caisse des Dépôts et

Consignations. La Compagnie Cordier ne put donc soumissionner. (L'incident fut relaté en détail dans *Le National*, journal d'opposition.)

A Paris, on s'expliquait mal l'étrange attitude de l'agent du Comité anglais qui d'ailleurs n'agissait pas de son propre chef. Bientôt, on sut que l'opposition venait des administrateurs anglais qui ne voulaient pas soumissionner en concurrence avec la Compagnie du Nord. Une déduction en amenant une autre, d'aucuns pensèrent que James, de Paris, avait fait agir en sous-mains Lionel, le représentant de la "dynastie" à Londres, pour dissuader les capitaux anglais de participer à une entreprise que la Compagnie du Nord entendait se réserver. On pensait également qu'une telle démarche était faite dans un but précis.

En effet, l'embranchement de Creil à Saint-Quentin n'était, aux yeux de Rothschild du Nord, que le premier tronçon d'une grande ligne internationale en direction de la frontière belge et prolongée par la vallée industrielle mosane jusqu'à Liège et Cologne, recueillant le trafic de l'Allemagne du Nord et surtout celui de la houille belge, acheminée présentement par la voie navigable Mons-Paris, le canal de Saint-Quentin et l'Oise. Pour ce faire, il fallait substituer à la voie fluviale, un chemin de fer, mais en lui assurant le monopole du transport de la houille et le contrôle des tarifs. D'où la nécessité d'obtenir la concession de l'embranchement de Saint-Quentin.

Le premier résultat, nous l'avons dit plus haut, ayant été obtenu en 1846 et complété en 1847 par la fusion, la Compagnie du Nord va porter ses regards plus loin. Nous entrons maintenant dans la deuxième phase de l'opération et conjointement, au coeur de la question.

A LA RENCONTRE DU CHEMIN DE FER BELGE

Avant d'aborder ce problème, Rothschild devait consolider sa position devant le gouvernement français; au premier chef obtenir le prolongement indispensable de l'embranchement de Saint-Quentin jusqu'à la frontière, qui conditionnait le développement des opérations et des négociations avec la Belgique. En 1849, le Nord offrit en échange (l'expression est à retenir, le ton n'est plus celui d'un sollicitateur, mais celui d'un homme d'affaires) de l'extension à 99 ans de la durée des concessions, la construction, à ses frais, risques et périls, de la section Saint-Quentin - Maubeuge - Erquelinnes dans un délai de cinq ans.

La proposition fut soumise à la Commission centrale des chemins de fer et au Conseil général des Ponts et Chaussées et discutée devant une sous-commission qui classa, au premier rang, le chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelinnes. Les débats menés par Dufaure, Léon Faucher, Daru et Le Chatelier, devaient aboutir à un ajournement. En particulier, Léon Faucher fit valoir " que quelle que fût l'utilité du chemin d'Erquelinnes, il était des travaux d'un ordre plus élevé (...) hâter l'achèvement de lignes commencées depuis six ou sept ans (...) de consacrer dans les premières années les sommes dont la construction nécessiterait l'emploi au remboursement anticipé de la Dette de la Compagnie envers l'Etat " !... une suggestion pleine d'à propos (Rapport du Conseil d'administration du Nord à l'assemblée générale 28-4-1849 et 28-4-1850).

La sous-commission fit aussi remarquer que le canal de Saint-Quentin, concédé en 1827 à une compagnie privée pour 22 ans, devait faire retour à l'Etat en 1850, que de ce fait, les tarifs seraient abaissés. On citait en exemple le cas du canal de la Sambre à l'Oise dont les péages avaient diminué de 25%. Enfin, on portait à la connaissance des sollicitateurs que le Conseil général du Nord et la Chambre de Commerce étaient hostiles à la construction d'une ligne, mais favorables au maintien de la voie d'eau pour susciter une concurrence au chemin de fer (On remarquera que la réponse de la sous-commission s'opposait point par point aux intentions de la Compagnie du Nord. De là à penser que Faucher, ministre des T-P à l'époque, en était averti. !...)

Toutefois, au niveau des instances gouvernementales, les choses s'arrangèrent à l'occasion de la fusion de la Compagnie du Nord avec la Compagnie d'Amiens à Boulogne le 9 juillet 1851 et acceptée par le ministre, la concession étant portée à 99 ans. En échange, le Nord s'engageait à construire dans un délai de neuf ans, à ses frais, la ligne de Saint-quentin à la frontière belge.

La Compagnie du Nord ayant ainsi redressé la situation, voyait l'année 1851 se terminer favorablement. Au 31 décembre, elle devenait seule concessionnaire des lignes situées dans son champ d'exploitation (à l'exception de 19 km concédés à la Compagnie des Mines d'Anzin) avec concession uniforme de 99 ans. Un décret du 15 janvier 1852 vint régler la coexistence avec la navigation fluviale sur la direction Oise - canal de Saint-Quentin - Escaut. Le 19 février, un décret sanctionnait la concession définitive à la Compagnie du Nord de la ligne de Saint-Quentin à Erquelinnes, avec embranchement de Tergnier à Laon. Le 19 août 1854, un troisième décret concèdera l'embranchement d'Hautmont à la frontière belge (en direction de Mons).

Sur le territoire français, la Compagnie du Nord a réalisé désormais tous ses projets. Ce chemin de fer, qui avait atteint Saint-Quentin le 23 mai 1850, ne fut cependant ouvert à l'exploitation jusqu'à Hautmont que le 21 octobre 1855, alors que la courte section d'Hautmont à Erquelinnes était en service depuis le 11 août. A cette date, une nouvelle jonction ferroviaire avec la Belgique - sur l'axe naturel de la circulation internationale avec l'Europe du Nord - était effective; il s'agissait maintenant de son implantation au-delà de la frontière.

L'INVESTISSEMENT INDUSTRIEL DES ROTHSCHILD EN BELGIQUE

Dans un délai de 10 ans, Rothschild avait consolidé sa grande opération financière qui était la création de la Compagnie du Nord. Il avait triomphé des oppositions d'intérêts concurrents et de l'hostilité des parlementaires. Sa plus grande victoire était d'avoir fait de sa banque le commanditaire de la Monarchie de Juillet, sinon du Roi.

Citons ici ce qu'un spécialiste de l'histoire financière a écrit à ce propos : " La situation de James, depuis 1830, se présente (...) comme incomparable (...) La Monarchie de Juillet emprunta plus que la Restauration (...) James participa comme élément dirigeant à toutes les émissions : cinq entre 1831 et 1847, représentant 111,7 millions de rentes annuelles représentant 3,029 milliards en capital. (Jean Bouvier . Les Rothschild. Collection Fayard L'histoire sans frontières 1967)

On a dit, par ailleurs, que la Monarchie de 1830 " devait " beaucoup à Rothschild et c'était vrai... au double sens du terme ! La ville de Paris, pour son compte, lui adjugea en 1832 un emprunt de 40 millions à intérêt de 4,57 % - obligations de 1000 F à lots. L'année suivante, un accord était signé par onze maisons de banque par ailleurs attentives aux affaires belges pour contraindre les Rothschild à certains partages. Entre autres signataires : Mallet, de Warn, Fould et Laffitte que nous retrouverons dans les entreprises ferroviaires avec les banques genevoises.

Ce qui précède donne à penser qu'il eût été difficile au gouvernement de Louis-Philippe de refuser le chemin de fer du Nord à un partenaire si ... généreux.

PREMICES POUR LA CONSTITUTION D'UN SYSTEME COHERENT

Sans doute, la maison Rothschild, qui venait d'acclimater en France les méthodes de "la banque d'affaires", pensa-t-elle qu'elles réussiraient au-delà de la frontière. A vrai dire, leur application débuta simultanément en Belgique et même avec un peu d'avance : "sur ce point, citons encore Jean Bouvier : Les Rothschild, et surtout James, procédèrent fort prudemment dans les adaptations du " système de crédit " aux besoins économiques (investissements industriels rares à l'époque et dont les mécanismes étaient inconnus) en 1825.

James participa à l'éphémère projet établi par Laffitte d'une vaste opération financière (...) au capital énorme pour l'époque de 100 millions de francs, destinée à la construction d'un réseau ferré. James faisait partie du Conseil d'Administration en compagnie de C. Périer, d'Eichtal, Mallet, Guin, Boignes (Fourchambault), Desormes (Lyon), Oberkamf, Schlumberger (Mulhouse), Talleyrand. Tous, industriels, propriétaires fonciers ou ...banquiers. "Mais le ministre Villele (...) qui donnait vie ou non aux sociétés anonymes, selon le Code du Commerce, multiplia les restrictions et le projet tourna court ". (J. Bouvier)

Devant ce fait, James prit la décision de faire un essai d'investissement industriel à l'étranger. En 1828, il s'intéressait, en participation avec d'autres banquiers, à une entreprise sidérurgique en Belgique - Les Hanchiers près de Charleroi - mais il s'en tint là "malgré les suggestions des hommes d'affaires belges qui le poussaient à édifier dans le Nord de la France une sorte de complexe industriel (...).

Mais à partir de 1833, il s'engagea directement en direction de la Belgique, participant au canal de la Sambre à l'Oise " qui ouvrait le marché parisien au charbon belge " puis il prenait des intérêts dans la " Société charbonnière et de navigation franco-belge " (1837). Manœuvres préliminaires de contrôle et de maîtrise avant tout, de construction d'une ligne Paris-frontière (J. Bouvier).

" Les pourparlers engagés par notre gouvernement avec la Société Générale de Belgique n'aboutirent pas à cause de l'exigence formulée par les Belges, pour les garanties financières et surtout pour l'entrée en franchise des fers et rails à laquelle les maîtres de forge français s'opposèrent". C'est alors que la Société Générale de Belgique par son président de Meeus, fit savoir à James qu'elle n'était pas disposée à mettre son nom dans des entreprises de chemin de fer qui n'auraient pas le soutien de l'Etat (subventions) mais "qu'elle pourrait y prendre sous main un certain nombre d'actions si l'affaire était patronnée par (votre) Maison. (Jean Bouvier).

Mais la crise de 1838, les embarras financiers de la maison Cockerill, l'alourdissement du climat politique en 1839, en raison des revendications impératives de Bruxelles envers la Hollande, au sujet du Limbourg et du Luxembourg, revendiqués par la Belgique, éloignèrent quelque peu la " grande maison" des affaires belges.

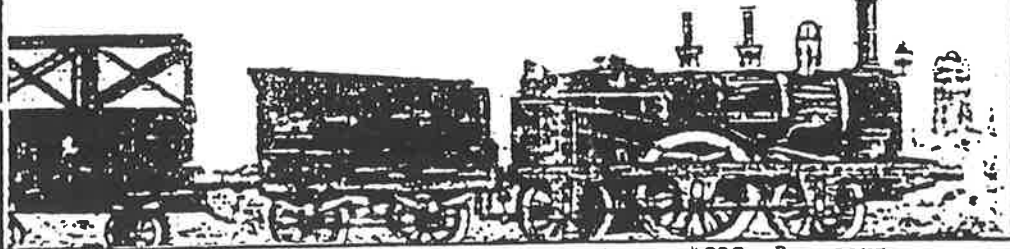
La bourrasque de 1840, à l'aube de la question d'Orient, qui faillit être la cause d'un conflit européen, n'incita guère les financiers, tout autant que les épargnants, à investir dans des entreprises. Seul, le vote de la loi organique de 1842 rendit la confiance aux souscripteurs d'actions de compagnies de chemin de fer. (Au début de 1843, 318600 actions de chemin de fer étaient placées en France; dès avril 1846, leur nombre atteignait 2000000. -Jean Bouvier).

A la fin de 1845, la jonction de la ligne du Nord avec le rail belge revint à l'ordre du jour. James achetait des concessions houillères en Belgique et prenait des participations avec l'usine sidérurgique belge de Sclessin, opérations destinées à la création d'éléments d'un trafic ultérieur dirigé au bénéfice du chemin de fer plutôt que spéculation sur titres ou recherche d'un profit personnel par rémunération de capital.

A SUIVRE

CLUB DES CHEMINOTS PHILATELISTES LIEGEOIS

Vous invite tous les premiers mardis de
chaque mois à sa réunion mensuelle qui
se tient au Mess du personnel de la gare
de Liège Guillemins dès 19h.



Président : Magnette André 40 Rue Tanixhe 4020 Bressoux
Secrétaire: Stas Michel 14 Rue Croix Chabot 4530 Villers-le-Bouillet
Trésorier : Barriaux Xavier 440 Chaussée d'Alseberg 1180 Bruxelles

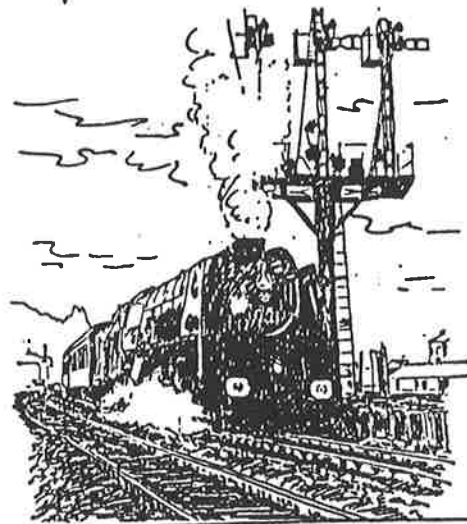
Jean Dengis réalise pour vous,
tous modèles, tous sujets ..
Locos, trams, maisons, rues,
portraits, animaux

Consultez-moi

au 041/631295

Ceci sans engagement !

Exposition permanente au
MUSÉE ATF



MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE

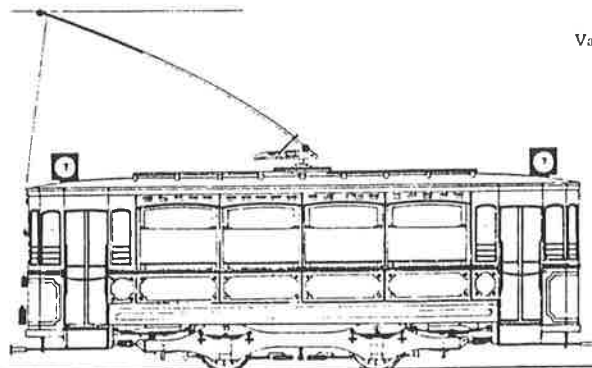
9, Rue Richard Heintz 4020 Liège (à proximité de l'Hôtel de Police de Natalis)

BUS : 4, 26, 26, 28, 31, 64, 65.

Ouvert les samedi, dimanche
et jours fériés de 14 à 18h
du 11 avril au 18 octobre 92

Pour tous renseignements :

Service des relations publiques
de TEC Liège - Verviers
Tel : 041 / 67.00.64



Vanderzeypen et Charlier
+ T. L. 1914-1918
T. L. 257 à 268
T. U. 257 à 268
T. U. 259 en 1951

 * FESTIVITES DE KINKEMPOIS *

Compte-rendu

Ce compte-rendu s'adresse principalement à tous ceux qui n'ont pu se rendre à Kinkempois lors des festivités organisées par la SNCB et l'ATF dans le cadre de la Conférence Européenne des Horaires et du 150ème anniversaire de l'ouverture au trafic des Plans Inclinés de Liège Guillemins.

Je vais passer ici en revue l'ensemble des manifestations qui se sont déroulées dans les installations de l'Atelier de kinkempois et du Musée ATF.

Samedi 12 septembre 1992

Atelier de Kinkempois

L'ATD présentait à l'intérieur de l'atelier, une exposition de matériels roulants accessibles à la visite par le public. Cette exposition fut, comme il est de coutume à Kinkempois, bien orchestrée et permit de voir du matériel peu courant dans nos installations ou à Liège G.

Voies extérieures de l'atelier

L'ATF présentait quant à elle une exposition de locomotives diesels à moteur Cockerill, réalisée en collaboration avec la SNCB, le Patrimoine Ferroviaire, la Société Cockerill et l'Atelier de Kinkempois.

On pouvait y admirer notamment une repeinture de la HLD 5145 transformée pour l'occasion en HLD 5001 par les bénévoles de l'ATF avec l'autorisation de la SNCB, en compagnie de la 5129 de Monceau.

S'y trouvaient également la 5910 du Patrimoine Ferroviaire, la 6406 du Musée de Louvain repeinte en livrée 211006 (magnifique), la 201001 de la Vennbahn et la 5927 nouvellement repeinte du BVS.

La société Cockerill ayant pour sa part envoyé une locomotive télécommandée de manoeuvre, un wagon transport de fonte et des wagons transport de minerai et de coals.

Au Musée 2ème étage

En plus de nos stands habituels complètement remaniés consacrés à la Vapeur, la Voie, l'Exploitation, le Nord-Belge, la Guerre et Résistance, Liège Guillemins et les dépôts du groupe de Liège, nous présentions, avec l'aide de firmes et d'amis maquettistes, une exposition de maquettisme ferroviaire axée sur le matériel belge, à savoir :

- La firme Kleinmodellbahn par l'intermédiaire de son importateur belge, l'Institut DUPUIS, avait réalisé un stand important sur le matériel belge et étranger produit par la firme autrichienne.
- L'ASMOCO avec une cinquantaine de locomotives vapeurs belges différentes.
- Maurice LIXON avec une quarantaine de locomotives diesels T 59 de livrées et de numérotations différentes.
- La maison OELAERTS avec ses 4 vapeurs T 12 à numérotation différente.
- La maison HUNERBEIN d'Aachen avec des vapeurs belges
- La maison JOCADIS avec du matériel belge
- HOBBY 2000, CMT, PRIM'HOBBY, L.Genêt, G.Ptascynski, Ch.Hellas complétaient l'ensemble des vitrines.

La Maison de la Métallurgie de Liège nous avait encore prêté 3 locomotives à l'échelle 1/8 ème (T51,T60 et T264 diesel)

Un nouveau stand COCKERILL et une exposition de peintures ferroviaires de Jean DENGIS complétaient l'exposition du 2ème étage.

Au Musée 1er étage

Une exposition relative aux Plans Inclins de Liège G était présentée avec d'une part :

- L'ALAF dont Monsieur COLLIN ,son président,nous dévoilait sa splendide maquette des Plans Inclins de l'origine.

et d'autre part :

- Monsieur Jean René LEJEUNE avec l'historique expliquant l'évolution d'hier à aujourd'hui.

Dimanche 13 septembre 1992

En plus des manifestations et expositions du samedi,la journée du dimanche était consacrée au baptême de la locomotive diesel 6041 comme machine-musée. Cette 6041 a été restaurée grâce aux efforts conjoints de l'atelier de Kinkempois et des bénévoles de l'ATF.

Monsieur Dewulf,Ingénieur responsable de la Remise de Kinkempois et Monsieur Grünhagen,Instructeur diesel et ancien responsable de la série 60 à Kinkempois ont été les principaux artisans de cette restauration aidés par des bénévoles qui n'ont pas ménagés leurs heures et leurs efforts pour la terminer à la date prévue.

A 14h00,la 6041 quittait le Car-Wash de Kinkempois où elle avait été garée à l'abri des regards pour rejoindre la voie 22 où son baptême comme machine-musée au sein du Patrimoine Ferroviaire de la SNCB était organisé.

Elle fut conduite par Monsieur Dupuis,ancien conducteur titulaire de la 6041, secondé par Monsieur Grünhagen et baptisée par Monsieur Dewulf en présence d'un nombreux public.

Mercredi 16 septembre 1992

Cette journée était consacrée à KLEINMODELLBAHN et à la sortie en série limitée et numérotée (130 ex) et en vente exclusive au Musée de la maquette de la HLD 6035X ainsi que de la présentation en primeur des caisses mobiles FRANS MAAS en maquette et en réalité.

Pour ce faire,la 6041 fut disposée sur la voie 24 remorquant un wagon porte-container SGNSS flambant neuf portant deux caisses mobiles FRANS MAAS prêtées par leur propriétaire qui avait eu le souci de nous les faire préparés.

Cela ne fut possible que grâce à la collaboration de la SNCB,de Monsieur Melin Sous/chef à Bressoux,de Monsieur Frans Maas et de son collaborateur,Monsieur Tollenaere,de la Société Interferry et de son représentant,Monsieur Krémer.

Samedi 19 septembre 1992

Afin de célébrer les 150 ans de l'ouverture des Plans Inclins de Liège G, deux parcours spéciaux baptisés "Tour de Liège" furent organisés par la SNCB. Le parcours était le suivant : Kinkempois Gare - Liège G - montée des Plans Inclins - Ans - Voroux - Kinkempois Gare.

Ils étaient assurés par la 6041 remorquant trois voitures du service international I10 et de la Locomotive électrique 2208, ancienne locomotive d'allèges spécialisée.

Ces deux parcours connurent un franc succès. (voir page de couverture)

A signaler que la 6041 réalisait ainsi par la même occasion ses premiers parcours spéciaux comme locomotive-musée au sein du Patrimoine Ferroviaire de la SNCB.

Dimanche 20 septembre 1992

Grâce à la SNCB, il fut possible d'organiser en dernière minute une journée vapeur particulière à Kinkempois.

Pour ce faire, la vapeur 12004 était arrivée le samedi 19 tôt au matin pour être présentée au public, chaudière éteinte.

Le dimanche, ce fut le tour de la 29013 de venir tôt le matin de Louvain par ses propres moyens.

Quelques manoeuvres et parcours dans les installations et sur le mur de la ligne 125A purent être réalisés pour permettre à chacun de voir une vapeur en service.

Afin de compléter ce week-end, la SNCB et Cockerill nous permirent de récupérer les machines présentes le week-end précédent.

La SNCB nous renvoyant la 5001, 6406 et 5010 déjà en route pour le festival vapeur de Mariembourg et devant aller prendre garage à Monceau.

Cockerill nous renvoyant sa locomotive télécommandée. Pendant ces deux jours, le machiniste de Cockerill fit évoluer sa machine pour le plus grand plaisir des visiteurs.

Pour compléter ces festivités, Monsieur Sauveur nous avait gentiment prêté sa reproduction d'une locomotive T 5 à vapeur vive échelle 1/8 qui fut exposée le temps des festivités à la cantine de Kinkempois.

Cette machine splendide d'un poids de plus de 400 kg fut admirée par tous ceux qui se présentèrent à la cantine pour dîner ou pour visiter l'exposition philatélique réalisée au mess du 18 au 20 septembre par le club des Cheminots Philatélistes Liégeois.

Les écoles qui avaient été invitées à participer aux festivités en visitant les expositions de Kinkempois et de Liège au Palais des Congrès sur les thèmes TGV et STAR 21 furent nombreuses à répondre.

Du 14 au 18 septembre et du 21 au 23 septembre, près de 4000 enfants purent visiter les expositions en bénéficiant d'un parcours en automotrice entre Liège et Kinkempois.

L'ATF pour sa part fournissant des guides bénévoles dans les installations du Musée pour expliquer les différents stands aux enfants. A certains moments, près d'une dizaine de bénévoles étaient en service.

Le concours, organisé en commun par la SNCB et l'ATF, était doté de 3 prix identiques (6 à 9 ans, 9 à 12 ans, plus de 12 ans) connut un franc succès.

Chaque prix est divisé entre les trois partenaires de ce concours.

La SNCB offre le parcours de l'école ou de la gare la plus proche jusqu'Eupen, la Vennbahn offre le parcours d'Eupen à Butchenbach sur la ligne touristique et l'ATF offre un dîner au lac de Butchenbach.

Deux autres concours connurent également un grand succès.

Le premier, mis en oeuvre par la RTBF (Liège Matin) consistait à deviner le poids d'une maquette exposée au Musée. Le prix unique consistait en une maquette numérotée de la série limitée de la 6035X (la n°130).

Le poids de la maquette exposée fut donné par la Boulangerie PEX, rue de Rénory à Kinkempois qui a pesé la maquette en ses ateliers. Ce poids était de 810 g. Le deuxième concours, mis en oeuvre par l'ATF était quant à lui doté de nombreux prix offerts par le Service Commercial de la SNCB, par l'Institut DUPUIS, par les Editions HK, éditeur du Journal du Chemin de Fer et l'ATF.

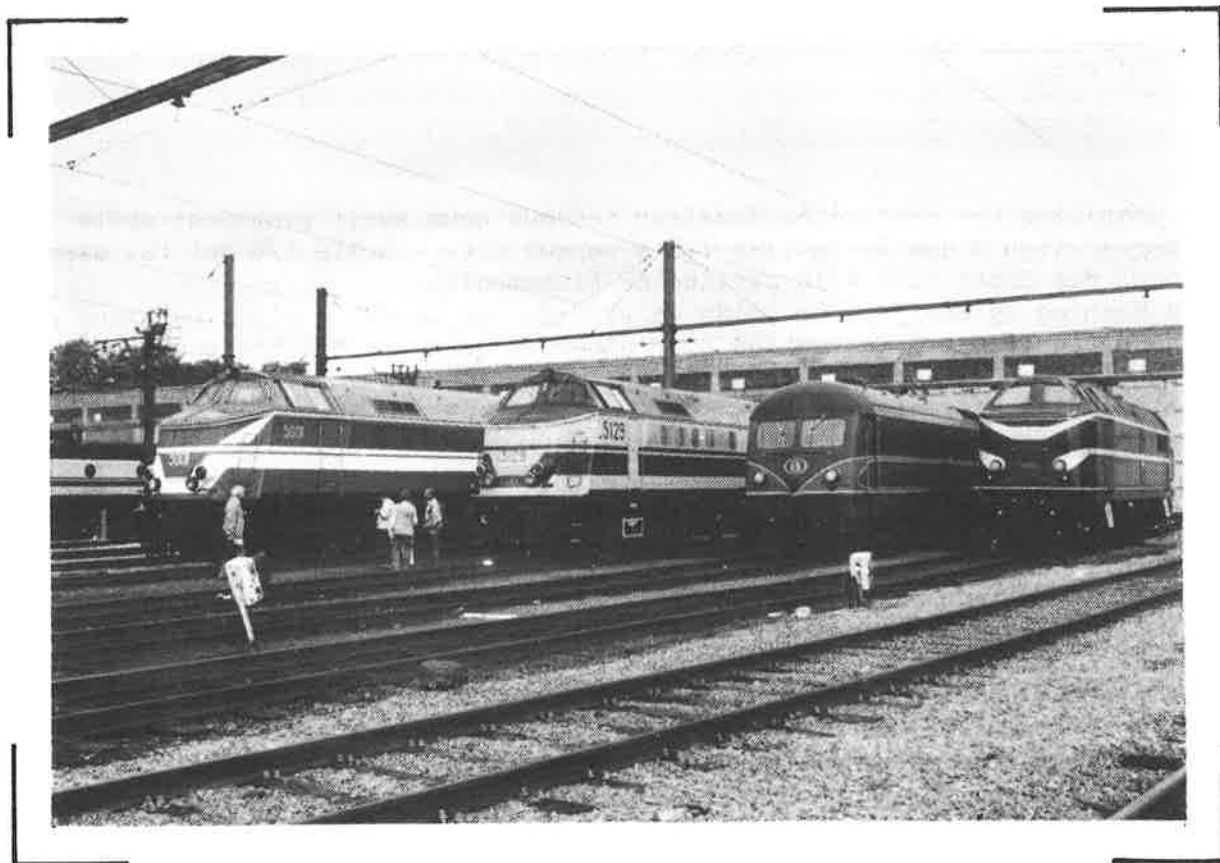
Au total, l'ensemble des manifestations à Kinkempois a attiré plus de 15000 visiteurs, écoles comprises.

Le temps clément de ces 15 jours de festivités a permis également la réussite de ces manifestations.

Les navettes amenant les visiteurs et les écoles à Kinkempois furent assurées les week-ends par des automotrices 900 Sprinter et des Breaks triples dont la conduite était confiée aux instructeurs de Liège Guillemins à savoir Messieurs Bellaire, Car, Decharneux et Marenne.

Nous devons signaler également l'excellent travail, concernant la sécurité, des responsables de la gare de Kinkempois sous les ordres de Monsieur Angé, chef de zone et de son adjoint au niveau de la remise Monsieur Larbalestrier qui a permis que ces festivités se déroulent sans incidents ni problèmes d'aucune sorte.

Vous trouverez dans les pages suivantes quelques photos illustrant des scènes de ces festivités.



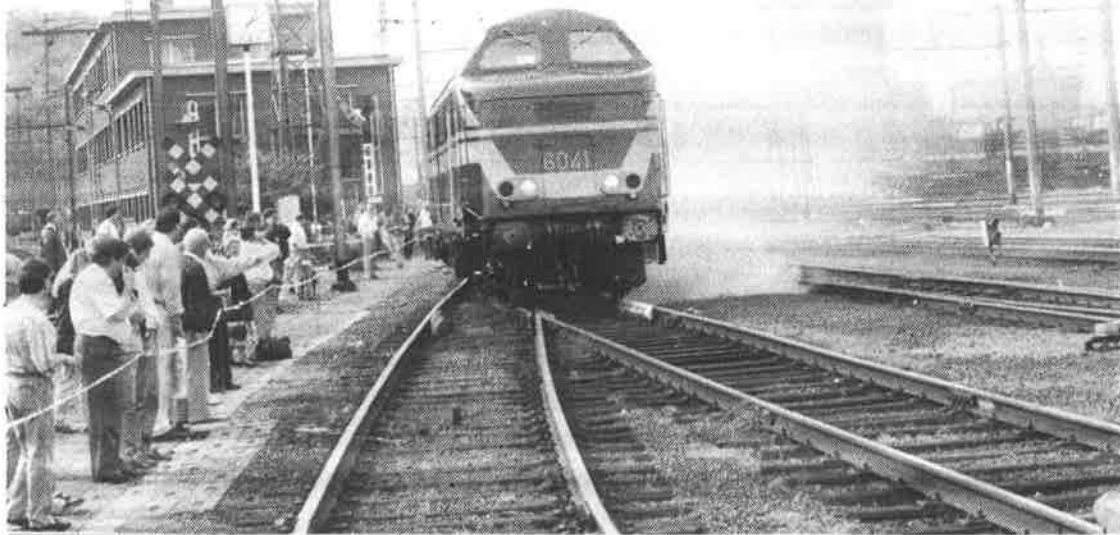
Une vue partielle des locomotives Cockerill
avec dans l'ordre de gauche à droite :
la fausse 5001, la 5129, la 201001 (ex-5930), la 21'006 (6406)



La HLD 5145, en livrée bleue de la 5001
Cette 5001 a été peinte par les membres de l'ATF



La 6041 en compagnie de la 12004 et de la 29013



Arrivée de la 6041 sur la voie 22
dans la fumée des pétards



Baptême de la 6041 par Mr Dewulf
Au centre, en noir, Henri Dupuis qui a amené la 6041
A ses côtés, Roger Grünhagen, instructeur de la série 60

★ REMERCIEMENTS ★

L'Amicale Transport Ferroviaire et son Comité désire remercier tous ceux qui ont permis que ces festivités soient une réussite. Nos remerciements les plus sincères à :

La SNCB en général et en particulier les Services Généraux et le Département T
Le Patrimoine Ferroviaire

Mr Page Administrateur-Directeur
Mr Devillers Administrateur B Cargo
Mr Van Gestel Ingénieur en chef
Mr Gilliaux Conseiller
Mr Thys Conseiller
Mr Disière Conseiller
Mr Vandesande Conseiller
Mr Genon Chef de Bureau
Mr De Feyter

Le District Sud-Est et son personnel

Mr Clotuche Directeur du District Sud-Est
Mr Dedye Chef de Zone Liège G
Mr Deterville Représentation Commerciale de Liège
Mr Hanon Représentation Commerciale de Liège
Mr Gaspar CTPT Liège
Mr Goka H CTPT Liège
Mr Detry G CTPT Liège
Mr Dejaeghere Relations Publiques District Sud-Est
Mr Beckers
Mr Honora et ses collaborateurs
Mr Melin Gare de Bressoux
Le Block 45 de Liège G

La Gare de Kinkempois et son personnel

Mr Angé Chef de Zone
Mr Larbalestrier Chef de Gare adjoint
Mr Dozin Secrétaire de Division Gare de Kinkempois
Les Sous/chefs et Signaleurs des Postes R et S de Kinkempois

L'ATD/E de Kinkempois et son personnel pour toute l'aide apportée

Mr Dewulf Ingénieur-chef de remise
Mr Barbier Secrétaire de Division
Mr Tries Chef d'atelier
Mr Tromme Chef de section
Mr Vanweerst Chef de section
L'Amicale de l'Atelier de Kinkempois

Les Instructeurs assurant la conduite des automotrices pendant toute la durée des Festivités, à savoir :
Mrs Bellaire, Car, Decharneux, Marenne.

L'Instructeur assurant la conduite de la HLE 2208 pendant les deux tours de Liège : Mr J. Cauwenberg

Les Conducteurs de Kinkempois pour les désagréments occasionnés

La Ville de Liège et ses services

Mr Schlitz Bourgmestre
Mr Felbusch Commissaire de Police en Chef

Le TEC de Liège-Verviers
La RTBF Liège Matin et en particulier Melle Gabrielle D'Avroy
La Régie des Postes
La radio NRJ de Verviers
La Vennbahn et son Président Mr Ohn
Le BVS et Mr Knaepen
Le GTF et son Président Mr Renard
Les Editions HK et son Directeur Mr Heidbredel
Cockerill-Sambre et CMI pour leur aide exceptionnelle
La Société Frans Maas et son Directeur Mr Maas
Mr Tollenaere représentant de la Société Maas
La société Interferry et son représentant Mr Kremer
Mr Jean-Marc Fagnoul et les Gais Lurons de Barvaux
Mr Claude Peters et son épouse
Mr Sauveur pour le prêt de sa locomotive type 5
La Société KleinModellBahn
Mrs Jacques et Luc Dupuis Importateurs KleinModellBahn pour leur amitié
Mr Collin, Genet, Menchior de l'ALAF
Mrs Simar, Rennoir, Evrard F, Evrard P, De Seille de l'ASMOCO
Mrs Halleux, Lefevre de la Maison de la Métallurgie de Liège
Mr Jean-René Lejeune
Mr Dengis Peintre ferroviaire
Mrs Magnette, Stas des Philatélistes Liégeois
Mr Casini de la firme Euroscale
Mr Witmeur de la firme Jocadis
Mr Pieltain de la firme Hobby 2000
Mr Garaizar de la firme Sprim'Hobby
Mr Mouvet de la firme CMT
Mr Oelaerts de la firme Oelaerts
Mr Hunerbein de la firme Hunerbein d'Aix-la-Chapelle
Mr Gustave Ptascynski
Mr Christian Hellas

Un merci tout particulier à Mr Maurice Lixon pour l'aide apportée dans la réalisation des stands des maquettes.

Nos remerciements aux visiteurs et aux écoles qui ont permis, par leur présence et l'intérêt qu'ils ont portés à nos stands, que ces festivités soient un succès

Que ceux que nous aurions pu ne pas citer ne voient aucune malice de notre part mais un simple oubli. Qu'ils reçoivent d'avance nos excuses et nos remerciements

Pour le Comité ATF

Le président

DIVERS

En vente à la boutique du Musée

PIN'S KLEINMODELLBAHN HLD 60	200
PINCE-CRAVATE ATF	500
AUTOCOLLANT ATF	20
CALENDRIER ATF (LOCOMOTIVES) 1990	30
CALENDRIER ATF (ENGINS DE LA VOIE) 1991	30
CALENDRIER ATF (DESSINS LOCOMOTIVES) 1993	50
DESCRIPTIFS DES VAPEURS	50
POSTER "RAIL EN WALLONIE"	100
LIVRE SUR LA VENNBAHN	100
LIVRE "CONSOLIDATION T29" (Cl.Vincent)	1900
HISTORIQUE TRANSPORT EN COMMUN LIEGE	50
MEMOIRES CHEF-GARDE (J.Léonard)	260
LIVRE "RETRO 66/91 (Ed.H.K.)	1690
LIVRE "PLANS INCLINES de LIEGE (JR.Lejeune)	390
LIVRE "LE RAIL PASSE PAR LIEGE" (Ed.GTF)	1140

PHOTOS D'APRES POSTERS de G.PTASCYNSKI	50/p
VAPEUR : 1002 - 10021 - 12004 - 29061	
** 57059 - 98045 - 99011 **	
DIESEL : 5001 - 5505 - 5534 - 5147 - 5212 -	
204002 - 201004 - 6047	
VENNBAHN 5922 - 201001	
** 6041 - 6035 X **	
ELECT : 2741 - 1605	
** 2208 - 2383 **	
N° encadrés par ** = NOUVEAUTES	

TRIMESTRIELS ATF	50/p
Disponibles : N° 0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-	

MAQUETTES FERROVIAIRES HO	
EUROSCALE : CITERNE CAIB	850
CITERNE CAIB SALIE	1000
WAGON PLAT	600
WAGON PLAT SALI	750

MAQUETTES FERROVIAIRES HO EXCLUSIVITE ATF	
LOCOMOTIVE 6035 X KLEINMODELLBAHN	3800

CES ARTICLES SONT DISPONIBLES A LA BOUTIQUE DU MUSEE
OU SUR COMMANDE FRAIS DE PORT EN PLUS.

MODELISME

IMPORT - EXPORT

hobby²⁰⁰⁰

LE SPECIALISTE BELGE DU MOEULE REQUIT

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