

1E



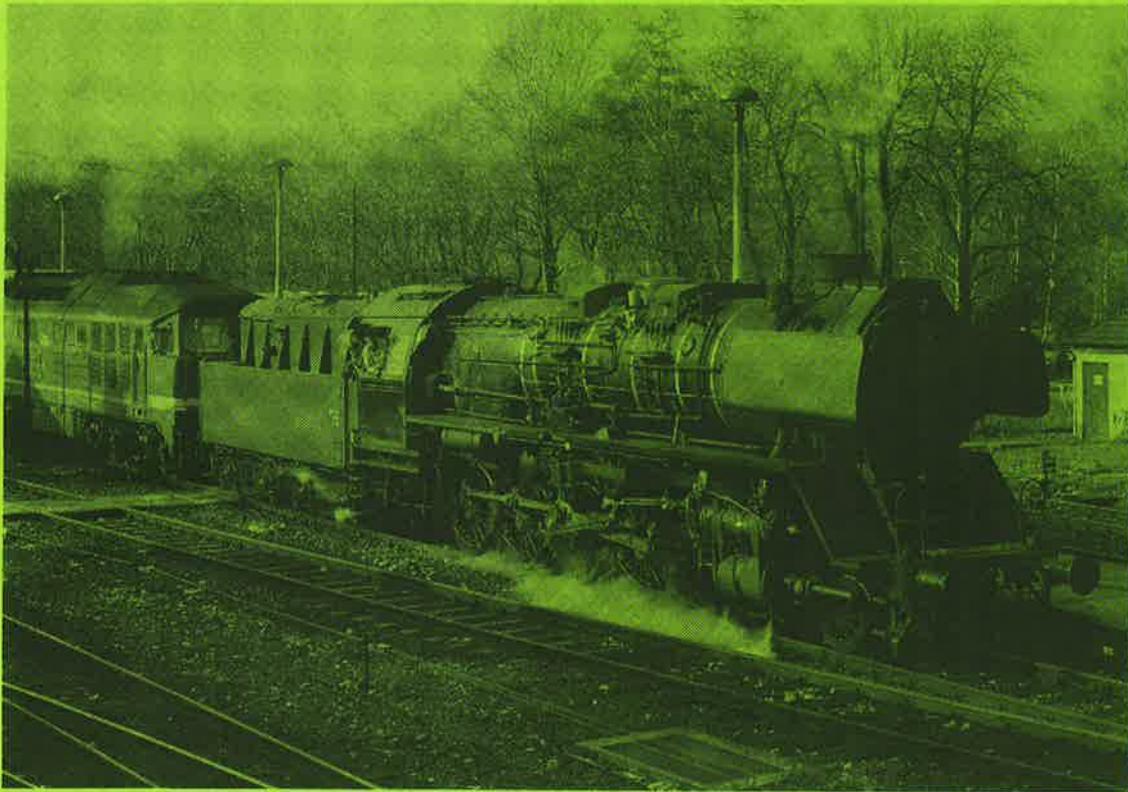
Amicale Transport Ferroviaire
Sud-Est

3, Rue du Chêne

4031 Kinkempois

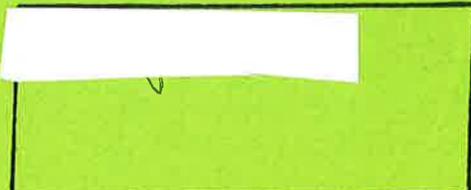
Trimestriel n° 16 / 17

1 - 2 / 1993



*La nouvelle acquisition de la Vennbahn
La vapeur 50 3666 de la DR pendant son parcours d'essai
entre Meinigen et Bad Salzungen le 3 janvier 1992
(Collection Vennbahn)*

BUREAU DE DEPOT
BEAUFAYS
TRIMESTRIEL N° 16 1/92



P.V.
50
FRS



SOMMAIRE

Page	2	Comités
	3	Mot du président
	5	Vennbahn : la saison 93
	7/21	Le réseau Nord-Belge ou le manteau d'Arlequin
	23/26	Mutations des HLD de Kinkempois
	28/32	Boutique du Musée
	33	Divers



MUSÉE 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.

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



COMITES

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

<u>GESTION</u>		<u>HONNEUR</u>	
Président	LALLEMEND Gh	Président	Mr DEWULF
Vice-président	DEBOIS V	Vice-président	Mr GAYETOT
Secrétaire	DOZO E		
Trésoriers	DETRY A MINET J	Membres par ordre alphabétique :	
Resp. Traction	GRUNHAGEN R GREGOIRE Cl DOUBELS P HOGGE Ch CAR M HOGGE F HEUSCHLING D	Mrs ANGE A	GOKA H
Commissaires Comptes	CROES JC VINCENT Cl	ALAIME J	GOKA J
Relations publiques	DEVILLE Cl LAMBOU M VINCENT Cl	COUCHARD Y	HENRI JC
		DEGIVE F	LOUMAYE F
		DEJAEGHERE F	RAXHON J
		DETRY G	TROMME M
		DEVILLERS L	VAN USSEL M
		DUHR C	VANWEERST
		EVRRARD 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
SNCB.

Boutique ATF Les virements pour achat à la boutique ATF doivent se faire
EXCLUSIVEMENT au compte 068/2122158-19 de l'ATF en précisant
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 responsabilités de leurs auteurs.
La reproduction en tout ou en partie des articles est interdite sans notre
autorisation écrite.

Editeurs responsables : LALLEMEND Ghislain 1, Rue des Critchons
4052 Chênée
DEVILLE Claudy 50, Rue Basse-Méhagne
4050 Chaudfontaine



LE MOT DU PRESIDENT

Ainsi que vous pouvez le constater, ce numéro est double. Pour deux raisons. La première est de combler le retard de notre trimestriel, la seconde de ne pas couper le gros apport de photos concernant la première époque de la traction au Nord-Belge. Notre prochain numéro qui sera simple comprendra également une importante collection de photos.

Les membres en règle de cotisation pour 1993 trouveront leur cartes de membre annexée au présent bulletin. Je les remercie de nous rester fidèle et de participer ainsi par leur cotisation au développement de notre amicale. Je demande par là même aux autres membres ou futurs membres de faire un petit effort afin de régulariser leur situation afin que nous puissions continuer à leur adresser un bulletin qui est assez onéreux à réaliser.

Vous vous apercevrez en feuilletant ce numéro de l'important volet consacré à la boutique du Musée. C'est notre plus grande rentrée financière. C'est avec ce secteur que nous pourrons sans doute organiser des manifestations ou des voyages ferroviaires. Des projets de voyages sont à l'étude. Les moyens financiers sont absolument nécessaires pour les réaliser. En achetant nos livres et objets, vous nous aidez à réaliser nos projets.

Je vous rapelle que le Musée est ouvert pendant les vacances aux dates habituelles à savoir le 1er et le 3ème samedi du mois de 14 à 18 heures. Nous serons heureux de vous accueillir dans nos installations.

Le président

Le Chemin de fer touristique des Hautes Fagnes

Vennbahn

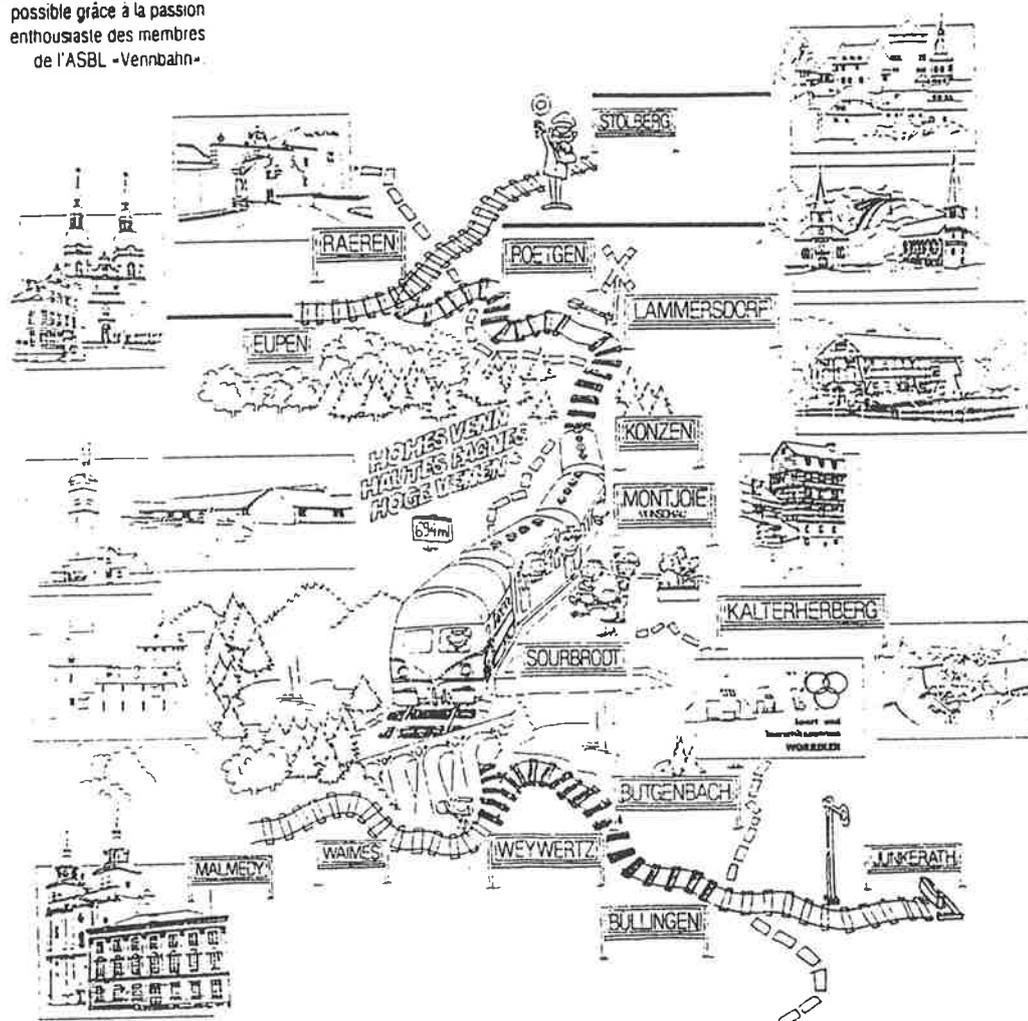
1885



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



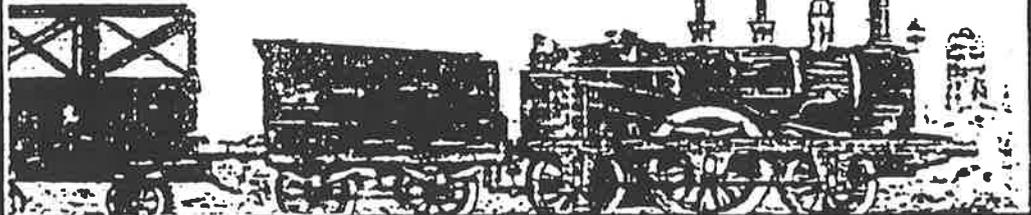
Pour sa saison 1993, l'association Vennbahn vient d'acquérir une locomotive vapeur en Allemagne de l'Est. Cette vapeur fut construite vers la fin de la dernière guerre par la Franco-Belge à la Croyère sous le numéro 50 2145. Après une carrière entière au service de la DR où elle servit également de générateur mobile de vapeur, elle sera mise hors-service en 1986. Après son rachat par la Vennbahn, elle sera transférée aux ateliers Meiningen où elle subira une grande révision. Elle est arrivée à Raeren le 13 décembre 1992. Après avoir subi tous les essais nécessaires pour une circulation sur la Vennbahn, elle est désormais prête à assurer tous ses services. Elle aura, à l'heure actuelle, assuré son premier service officiel pour compte de la Vennbahn en compagnie notamment des 2 nouvelles voitures bar et restaurant ex-DR acquises l'année passée par la Vennbahn. Toutes les informations relatives aux parcours assurés par cette vapeur ainsi que par les diesels T 59, les dates de circulation, les prix, etc ... se trouvent dans la publicité jointe au présent trimestriel.

Ci-dessous, double traction assurée par les deux locomotives 5922 et 201001 quittant la gare de Sourbrodt



CLUB DES CHEMINOTS PHILATELISTES LIEGEOIS

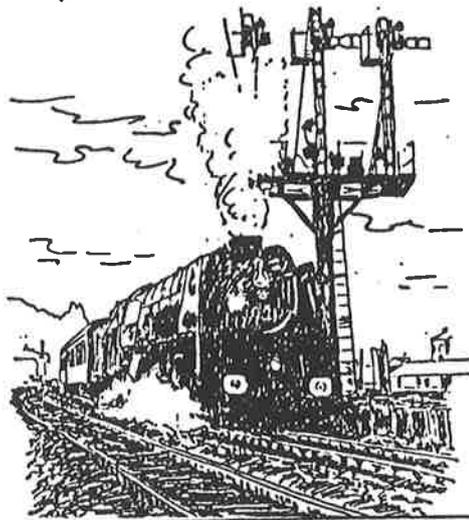
Vous invite tous les premiers mardis de
chaque mois à sa réunion mensuelle qui
se tient au Mess du personnel de la gare
de Liège Guillemins dès 19h.



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'Alsemberg 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

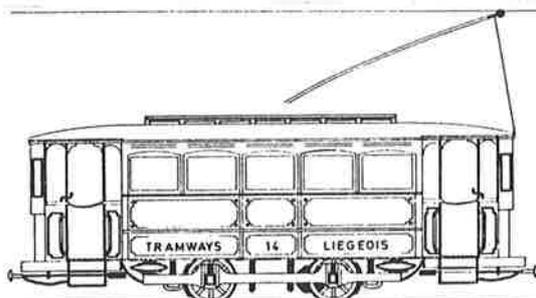
9, Rue Richard Heintz 4020 Liège (à proximité de l'Hôtel de Police de Natalis)

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



Germain 1903
T. L. 11 à 16
T. L. 14 en 1904

LE RÉSEAU DU NORD-BELGE

OU LE MANTEAU D'ARLEQUIN (4)

LE DERNIER ACTE S'EST JOUE DANS LES ARDENNES

L'article 63 du cahier des charges de la Compagnie de Namur à Liège, présenté le 19 juin 1845, déclarait que "si dans les dix premières années de la concession, l'on construisait en France, un chemin de fer de la frontière à Virieux, ou à tout autre point supérieur de la vallée, les concessionnaires seraient tenus d'y rattacher celui de Liège à Namur, en le prolongeant par Ornant jusqu'à la frontière"; ceci dans un délai de trois ans à compter de l'acte du gouvernement autorisant la construction de la partie située sur son territoire (français)

Les clauses et conditions seraient les mêmes que pour le chemin de fer de Liège à Namur, ainsi que la durée de la concession.

Clause importante : en cas de concurrence pour la construction, la préférence serait acquise aux concessionnaires du "Namur à Liège" (art 65). Une convention conclue entre la compagnie et le ministre des Travaux Publics, et qui contenait quelques modifications et additions au cahier des charges, fut approuvée par le Roi le 30 avril 1889 et la loi de concession, pour une ligne de Namur à la frontière française, fut promulguée le 27 mai. Du côté français, la section de Givet à la frontière était achevée et mise en service le 5 février 1863. La ligne des Ardennes était au rendez-vous, mais en octobre 1862, le Namur-Givet n'était pas encore en service. En effet, les choses n'étaient pas simples du côté belge. A Bruxelles, on était informé des intentions de la Compagnie des Ardennes, titulaire de la concession définitive d'une ligne Charleville-Givet-Frontière depuis le 10 juin 1857 et mise en service de 1859 à 1861. On pensait à la Compagnie de l'Est que le Nord, ayant trop bien réussi sa mainmise sur le charbon de Mons, on devait conserver un espoir sur le bassin de Charleroi. En 1858, une ligne était prévue entre Châtelaineau et Givet, par Morialmé et Doisches; elle était baptisée d'un nom significatif : l'Est Belge ; un autre chemin dit d'Entre-Sambre-et-Meuse, parallèle au précédent, devait aboutir à Vireux. La parade charbonnière se dessinait et, d'ailleurs, elle était nettement perçue à la Compagnie du Nord: on voulait acheminer la houille de Charleroi vers les Ardennes, et peut-être vers la sidérurgie lorraine. La Compagnie des Ardennes avait déjà réussi à ouvrir le marché de Reims et de la Haute-Marne au charbon de Charleroi, qui s'y payait deux francs moins cher que celui de Mons.

Au début de 1858, le Prince de Chimay demandait au gouvernement belge d'accélérer la construction de Liège-Givet, confié à l'Etat belge en partie, mais dépendant de la Compagnie du Nord entre

Namur et Dinant."Le Prince réussit. Il parvint même à tourner la législation belge interdisant toute concession à une compagnie étrangère. La Compagnie du Nord, cette "respectable compagnie" écrivait-on à la Compagnie des Ardennes, interprétait à sa façon le traité de fermage; le gouvernement belge comprenait comme elle. Donc la Compagnie de Monsieur Rothschild atteindrait Givet.

Les circonstances financières vinrent contrarier ces projets. Dès 1857, la Compagnie d'Entre-Sambre-et-Meuse était en difficulté. Deux ans plus tard, la Compagnie des Ardennes pensait à un rachat et à la fusion : "De même, Mr Malon, président du Charleroi-Couvin, c'est-à-dire de l'Est Belge, se penchait sur son sort, d'autant que ce Mr Malon ayant des attaches avec la Compagnie des Rothschild, songeait à desservir le plus possible les Ardennes au profit du Nord de la France (...). Bénéficiant des capitaux des Rothschild, l'Est Belge devant aboutir à Givet créa beaucoup de casse-tête à la Compagnie des Ardennes qui pourtant y souscrivit quatre mille actions (...). (En octobre 1862, la Compagnie des Ardennes liquidait sur le marché de Bruxelles, ses actions de l'Est Belge et les mille actions du chemin de fer de Chimay).

La voie était libre et, le 5 avril 1859, intervint l'acte définitif relatif à la construction et à la prise à bail par la Compagnie du Nord, de la ligne de Namur à Givet : "la Compagnie du Nord consent à se charger (...) de la construction et de l'exécution complète, pour compte et aux frais de la Société des Chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, du prolongement de la ligne de Namur à la frontière française par Dinant", dans la direction de Givet (art 1).

La Compagnie du Nord, après la réception de la ligne par les autorités compétentes, entreprendra à titre de bail l'exploitation pour son compte à ses risques et périls (art 7).

La durée du bail était égale à la durée de la concession. A l'expiration de cette concession, la Compagnie de Namur à Liège fera à l'Etat belge la remise du chemin. Les projets de terrassements de la ligne entre Namur et Givet étaient approuvés au cours de l'année 1860. On poursuivait les acquisitions de terrains entre Dinant et la frontière. La plupart des travaux, notamment les deux ponts sur la Meuse, les souterrains, étaient en voie d'achèvement au printemps de 1862. La ligne fut livrée à l'exploitation jusqu'à Givet le 5 février 1863.

Le réseau du Nord-Belge était déjà, par sa désignation, assez original, en ce sens qu'il était situé à l'est du pays, qu'il n'était belge que dans une faible mesure et par sa seule implantation. Il n'a pas été créé par la volonté de la compagnie gestionnaire, mais simplement constitué à partir d'éléments disparates sur un échiquier mouvant. On ose dire qu'il a été réalisé malgré la méfiance royale et en dépit de l'hostilité de certains milieux parlementaires. Dans un pays dont l'existence était une longue suite de dominations étrangères - bourguignonne, espagnole, autrichienne et française, auxquelles avait succédé la tutelle hollandaise - il était normal que le premier souverain légitime se soit montré sourcilieux au regard d'une indépendance récente et acquise dans la douleur. Mais comme la plupart des jeunes ménages, celui du Roi et de la jeune nation ne disposait que de ressources encore précaires pour acquérir ce que nous appelons aujourd'hui "des biens d'équipement". En 1830, l'argent était à Amsterdam - place forte de la haute banque traditionnelle, hostile à la Belgique - mais aussi à Francfort, à Londres et à Paris, où la finance des Rothschild était toujours prête à "aider" les hommes d'affaires et les entreprises

en difficulté, sous conditions qu'ils soient producteurs de richesses! Leur arme fut la mise en place de la Banque de crédit industriel - opposée à la haute finance - et la création des sociétés anonymes par actions.

En Belgique, l'indépendance, confirmée par les puissances européennes en 1839, coïncidait avec l'avènement de l'ère industrielle, sous le signe de la vapeur, et lorsque les Belges s'aperçurent qu'ils manquaient de capitaux pour en assurer le développement..., les Rothschild le savaient déjà !

NOMS ET CARACTÈRES SOMMAIRES DES MACHINES

N°	Noms	Origine	Observations
1	CAMPBELL	N-L	RM = roues motrices
2	LA MEUSE		
3	VICTORIA		
4	PIERRE-L'HERMITE	Cyl. 360×560 6 atm 72,53 m ² Ø RM 1,74 m pour numéros 4 à 7	
5	ROGIER		
6	ISABELLE-DE-CROYE		
7	DESCHAMPS		
8	HOMERE	Cyl. 380×560 7 atm 88 m ² Ø RM 1,82 m pour numéros 8 à 17	
9	PLATON		
10	SOCRATE		
11	LYCURGUE		
12	OLON		
13	THUCYDIDE		
14	XENOPHON		
15	THEMISTOCLE		
16	PHIDIAS		
17	APELLES		

Série 20 à 30

D'après Phil. Dambly* 8 machines du type 120 de Stephenson ont été achetées au Nord en 1862 et 1880 et numérotées au NB 20 à 25 et 30, 31. (*Phil. Dambly op. cit.)

D'après M.F. Achard †, la série NB procédait de machines Nord-Stephenson, mixtes de la série 51 à 121, cédées au réseau belge et dont les numéros au réseau français étaient 102 à 111. Elles figurent, sur les états Nord de 1845 et 1847, mais avec des noms différents. Elles ne figurent plus sur l'état de 1855. On peut donc supposer qu'elles ont été livrées dès la première année de l'exploitation de Namur-Liège par le Nord. On trouve d'ailleurs mention d'une série 21 à 29 NB en service sur Namur-Givet sur l'état du matériel de 1879. Enfin sur l'état de l'effectif du Nord français, à la rubrique « Machines et tenders cédés au N.B. » figure une machine 101, mutée en mai 1813 et démolie; or, il est dit dans le document cité plus haut (Achard) que le n° 101 aurait porté le n° 22 NB. Mais ce n° est en dehors du groupe des neuf machines non dénommées... quid ?

31	RENNEKIN	NB* ce n° est isolé de la série 32 à 41	
32	BORGUET	Cyl. 360×550 6 atm 72,31 m ² Ø RM 1,53 m à 74,64 m ² pour n° 32 à 41	
33	LAMARCHE		
34	SANGLIER		
	DES ARDENNES		
35	NAMUROISE		
36	COCKERILL		
37	SAINT-HUBERT		
38	GRETRY		
39	QUENTIN DURWARD		
40	LARUELLE		
41	LIEGEOISE		
51	CAROLINE	NAMUR-LIEGE	Cyl. 400×560 6 atm 77,14 m ² 1,52 m pour 51,52 86,60 m ² 7 atm pour 53,54
52	TACITE		
53	EMILY		
54	DUMONCEAU		

N°	Noms	Origine	Observations
61	ALCIBIADE	NAMUR-LIEGE	Cyl. 380×610 6 atm 84,85 m ² 1,44 m pour 61 à 79
62	PINDARE		
63	THEOCRITE		
64	ANACREON		
65	HESIODE		
66	PYTHAGORE		
67	ARISTOTE		
68	EURIPIDE		
81	ESCHYLE	N.B.	Cyl. 380×560 6atm 62,32 m ² 1,06 m sauf 84 = 61,89 m ²
82	SOPHOCLE		
83	EURYPYLE		
84	PRAXITILE		
85	MENANDRE		
86	PLAUTE		
121	FLEMALLE		Cyl. 380×500 7 atm 65 m ² 70 Ø RM 1,06 m
122	SCLAIGNEAUX		
123	ANDENNE		
124	BAS-OHA		
125	NAMECHE		
126	ENGIS		
127	VAL St-LAMBERT		
128	TILLEUR		
129	SOLESSIN		
130	STATTE		
131	JAVA		
132	MARCHES LES DAMES		
651	CHARLES-QUINT		
652	MARIE-THERÈSE		
653	DU C D'ALBE		
654	PRINCE DE LIGNE		
655	PRINCE DE CHIMAY		
656	DU C D'AREMBERG		
657	COMTE DE MERODE		
658	COMTE DE HORN		
659	JEAN DE NIVELLES		
660	JACQUES D'ARTEVELDE		
661	MATHIEU LAENSBURG		
662	VAN DER MEULEN		
663	BARNEVELT		
664	GRETRY		
665	ANDRE VERALE		
666	JOHN COCKERILL		
667	HUBERT GOFFIN		
668	XAVIER DE FELLEN		
669	REINE DES BELGES		
670	COMTE D'EGMONT		
701	DU C DE BRABANT	N.B.	Cyl. 500×660 1 atm/ 194 m ² 36 1,25 m
702	COMTE DE FLANDRE		
702	TERENCE		
704	VIRGILE		
705	HORACE		
706	SÉNÈQUE		
707	JUVENAL		
708	PHÈDRE		
709	TIBULLE		
710	PETRONNE		

Une traction sous influence

En se substituant aux compagnies primitives, la Compagnie du Nord entrait en possession d'un parc de locomotives peu nombreux, disparate, et dont la construction remontait aux années 1846-48. Avec le renforcement de ce parc apparurent bientôt sur les lignes du Nord-Belge des engins directement inspirés — voire même importés — du Nord français. Notre collaborateur Vauquesal-Papin s'est essayé, dans cette étude inédite, à la reconstitution de ce parc.

1ère époque : 1854-1871

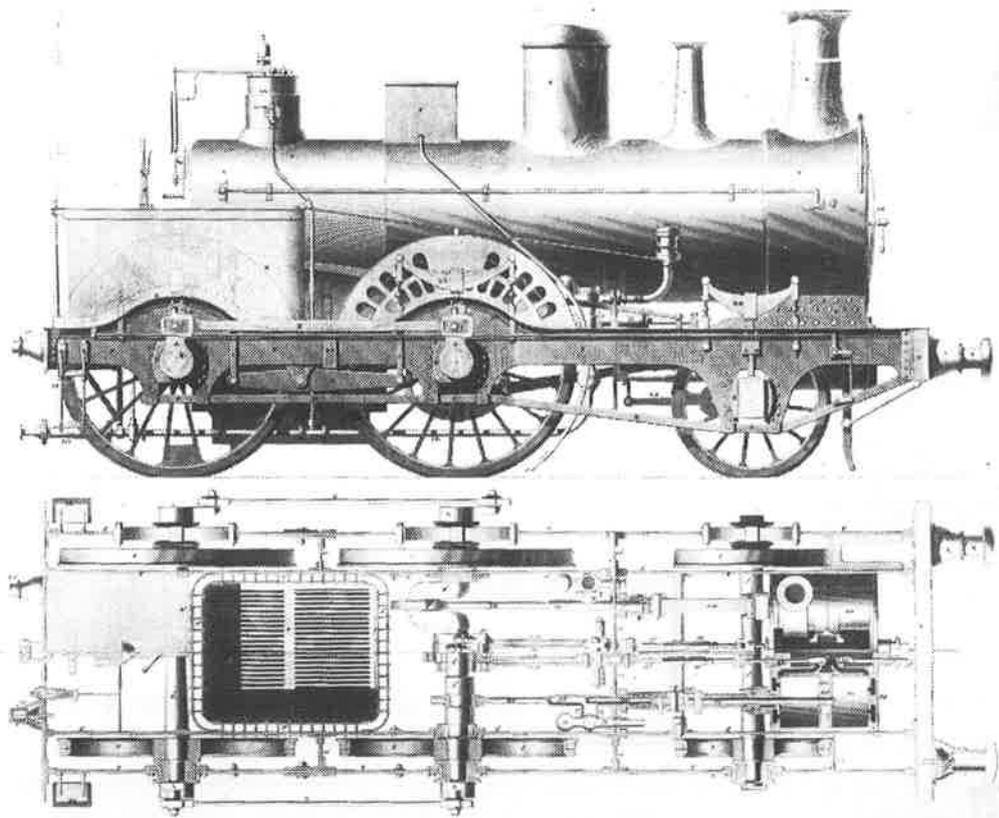
Les deux premières locomotives étaient d'origine anglaise et provenaient de chez Tulk et Ley à Whitehaven (n° du constructeur 67 et 68); ce furent les premières locomotives du système Crampton mises en service sur le continent. Leurs roues motrices avaient 2,13 m de diamètre et, détail particulier, celles des essieux porteurs avaient la même dimension (1,14 m de diamètre)

C'était pour l'époque le type parfait de la machine à grande vitesse. Toutefois, si l'on considère que le profil de la ligne de Namur à Liège, bien qu'établie dans la vallée, ne comportait aucun palier, mais une suite de déclivités (certaines atteignant jusqu'à 7 mm/m) et que, par ailleurs, le tracé comportait de nombreuses courbes, il faut convenir que ce type de locomotive était mal adapté au parcours qu'il devait accomplir. Constatation qui amena (sans doute) la Compagnie du Namur-Liège à les éliminer très tôt car elles ne furent pas prises en charge par la Compagnie du Nord et ne figurent pas sur l'état général du matériel du 1er décembre 1855.

Baptisées "Namur" et "Liège", elles étaient numérotées 49 et 50. Elles n'ont pas été livrées au Nord-Belge, mais auraient été vendues en Angleterre pour la somme de 4000 livres au South Eastern Railway, après essais sur le Grand Junction Railway. (La machine Namur a été utilisée en tous services -trains poste, trains express de voyageurs, trains de marchandises. Elle a parcouru en 1846 sur le Grand Junction Rly 3680 km. La vitesse de 120 km/h a été atteinte HLP et les 100 km/h maintenus avec une charge de 50 t. (F. Gaiser)

Le Nord-Belge a fait démarrer sa numérotation avec les numéros 1 à 17. Le numéro 1 a été attribué à la machine dénommée "Campbell", type 1A1 destinée au service des voyageurs. Les machines numéros 2 et 3, du type 030 de Stephenson portaient à la Compagnie Namur-Liège les numéros 3 et 9 respectivement. Bien qu'étant d'un type différent, elles figuraient dans le même groupe sur l'état des machines et avaient été construites en 1848 par les Ets de Saint-Léonard (usine métallurgique fondée en 1825 sous la direction de Régnier-Poncelet, dont la 1ère locomotive fut livrée à l'Etat-Belge le 17 février 1840).

Les machines portant les numéros 1 et 4 à 7 avaient été construites par les Etablissements Cockerill à Seraing. Sur l'état général du matériel de 1855, on relève une machine n° 31 du type 120 T, construite par Wilson à Leeds et indiquée d'origine NB, mais il s'agit vraisemblablement de la transformation d'une machine étrangère au groupe 8 à 17, type 1A1 à tender séparé. Ce groupe est désigné par ailleurs "type Wilson" (Phil Dambly dans "Nos inoubliables vapeurs" Editions Le Rail - Bruxelles 1968) et son effectif figure au complet sur le document de 1855. Il est bien difficile de s'y reconnaître en l'absence d'autres sources de renseignements. On constate cependant qu'en 1873, il n'existait plus de machine portant le numéro 31. Mais en 1876, il est mentionné un groupe du type 120, série 20 à 31, à tender séparé, provenant de la transformation en 1874-1876 de machines Nord-Stephenson de la série 51 à 121 donc d'origine très différente - ce qui n'explique rien ! Le groupe portait les numéros 32 à 41, type 120 à tender séparé, construit chez Cockerill, provenait de la Compagnie de Namur-Liège. Ce type de machine était utilisé en service mixte alors que le service voyageurs était assuré par le groupe 8 à 17 (les deux types circulaient sur la ligne de Liège à Givet).



Modèle de locomotive 1B dit " Wilson "
 dont Cockerill réalisa 8 exemplaires (1857-1860)
 (Archives Cockerill-CMI)

Pour le service marchandises, on trouve en 1855 au Nord-Belge quatre machines de type 120 construites par Régnier-Poncelet en 1850-1851 pour la Compagnie de Namur à Liège; elles reçurent au Nord-Belge les numéros 51 à 54. D'origine, elles avaient un foyer pyramidal (haystack); elles furent transformées avec une nouvelle chaudière et un foyer à berceau cylindrique aux ateliers de Saint-Martin et ramenées au type 030 T. (D'après une note de M.F. Achard, le n° 51 serait l'ex n° 4 du Namur-Liège, n° du constructeur 45 en 1847 - le n° 52, l'ex n° 6, n° du constructeur 45 en 1847 - le n° 53, l'ex n° 5, n° du constructeur 47 en 1848 - le n° 54 portait le n° du constructeur 48 en 1848. Phil Dambly indique la série avec les n° 51 à 56. Or aucun état d'effectif ne fait mention de n° 55 et 56. Il doit y avoir eu confusion avec les numéros du constructeur.)

La série 61 à 68 provenait de chez Cockerill; ces machines, construites en 1854-1855 pour la Compagnie Namur-Liège, ont été utilisées en service voyageurs jusqu'en 1871, et même à la remorque de certains express (Phil Dambly), ce qui paraît étonnant avec un diamètre de roues de 1,44 m, et une disposition d'essieux 030 ! La série fut prolongée jusqu'au n° 79; numéros 69 à 76 par Cockerill, numéros 77 à 79 par Couillet. Ces machines furent affectées au début de 1881 au service des trains locaux de voyageurs sur la ligne de (Liège) Namur-Givet. A partir de 1888, les ateliers de Saint-Martin transformèrent un nombre important de ces machines en machines-tender pour trains-tramways dans les banlieues de Charleroi et de Liège. Elles reçurent à cet effet le frein Westinghouse en 1895. Au cours de cette transformation, le premier essieu fut découplé (pour une raison d'utilité qui échappe) et maintenu dans sa position comme essieu porteur.

Le dernier lot de "mammouths" construit par Cockerill en 1861, numéros 94 à 105, fut livré directement au Nord-Belge. Dans cet ensemble, les numéros 65, 68, 94, 98 et 103 ne furent pas tendées. Les machines 61 à 76 furent renumérotées de 1 à 4, de 6 à 7, de 9 à 13, de 17 à 19; les machines numéros 77 à 79, 14 à 16 et celles du groupe 94 à 102, 104 à 105 ont conservé leur numéro d'origine. Elles furent vendues au Nord français en 1893, où elles reçurent les numéros 3091 à 3099.

Les numéros 81 à 86 furent attribués à un groupe construit en 1855 à Saint-Léonard: type 020 T pour service de gares, transformé en 030 T en 1872, avec soutes à eau agrandies aux ateliers de Saint-Martin. Les numéros 81 et 82 ont été réformés avant 1873.

Signalons également dans le parc d'origine du Nord-Belge la mention de deux machines du type 120, provenant de la Compagnie de Charleroi à Erquelines et construites par Saint-Léonard en 1852. Nous ne pouvons leur attribuer de numéros, mais les numéros constructeur étaient 65 et 66. Elles ne figurent pas sur l'état des machines de 1855. Venait ensuite une série de vingt machines construites par Cockerill en 1854-1855 sur les directives de la Compagnie du Nord; type 030 à roues de 1,406 m dérivant du type 17 du Creusot de 1848, et dont le caractère principal était une chaudière de grand diamètre, 1,50 m, exceptionnel pour l'époque. Elles remorquaient des trains de marchandises entre Liège, Namur et Givet. Leur point d'attache était le dépôt de Kinkempois. Très appréciées du personnel, ces machines firent une longue carrière sur le Nord-Belge; elles étaient toutes en service en 1906, et furent munies d'un abri complet en 1908; elles formaient la série 651 à 670.

La dernière série figurant sur l'état de 1855 porte les numéros 701 à 710 ; dix machines du type Engerth à 4 essieux couplés pour trains lourds de charbon, type 042. Affectées au dépôt de Saint-Martin, elles circulaient entre Charleroi et Tergnier. La série figure en entier à l'effectif au 31 décembre 1855, mais il est certain qu'à cette date les dix machines n'étaient pas encore toutes en service ; les livraisons s'étalèrent sur les années 1856-1857. Il faut donc lire le document avec circonspection. Cependant, tel qu'il a été rédigé, il donne une idée convenable du parc-machines du réseau Nord-Belge dans les premières années de son exploitation.

Il subsiste cependant quelques points obscurs sur le document Nord-Belge de 1855. On ne trouve pas mention de 2 locomotives 1A1 type Sharp de 1843 construites par Saint-Léonard en 1846, numéros du constructeur 39 et 40 ; de 2 locomotives 120 du même constructeur, n° du constructeur 43 et 44 en 1847, cependant qu'une locomotive n° 43 a été transformée aux ateliers de Saint-Martin en 1871. Enfin des machines construites en 1856-1857 figurent sur l'effectif de 1855. Les machines portant les numéros de constructeur 39, 40, 43, 44, 48 auraient porté respectivement les noms suivants : SAINT-LEONARD, LA REINE DES BELGES, LE COLONEL DE PUYDT, JOE CARS, DEMONCEAU. Cette dernière a ne confondre avec la n° 54 portant le nom de DUMONCEAU.

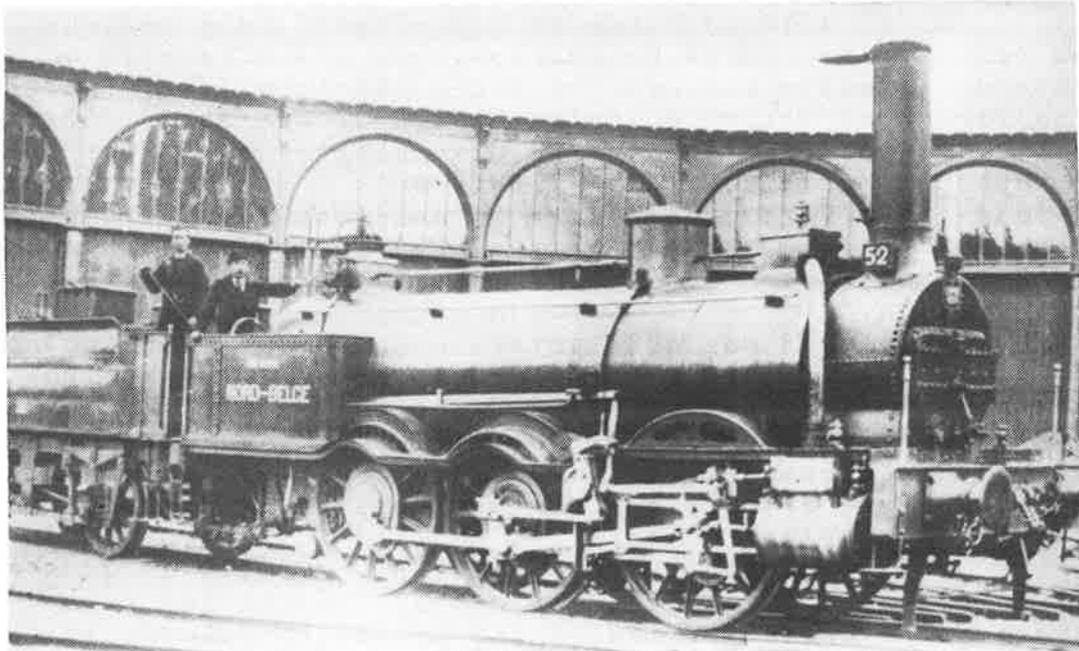
La majeure partie des séries de machines dont nous avons parlé subsistait sur l'état du matériel en 1872, mais toutes celles qui étaient encore en service avaient été transformées aux ateliers de Saint-Martin à partir de 1858.

Au cours de la période concernée, l'effectif des locomotives avait augmenté par suite du renforcement de certaines séries du type "mammouth" en 1857-61 et par le transfert d'un certain nombre d'unités prélevées sur le parc Nord français, comme les numéros 172, 189, 200, des Buddicom à essieux indépendants de l'ex-Compagnie d'Amiens à Boulogne ; tendérisées de 1859 à 1864, elles avaient été livrées au Nord-Belge en 1868 et furent rayées de l'effectif le 26 septembre 1871.

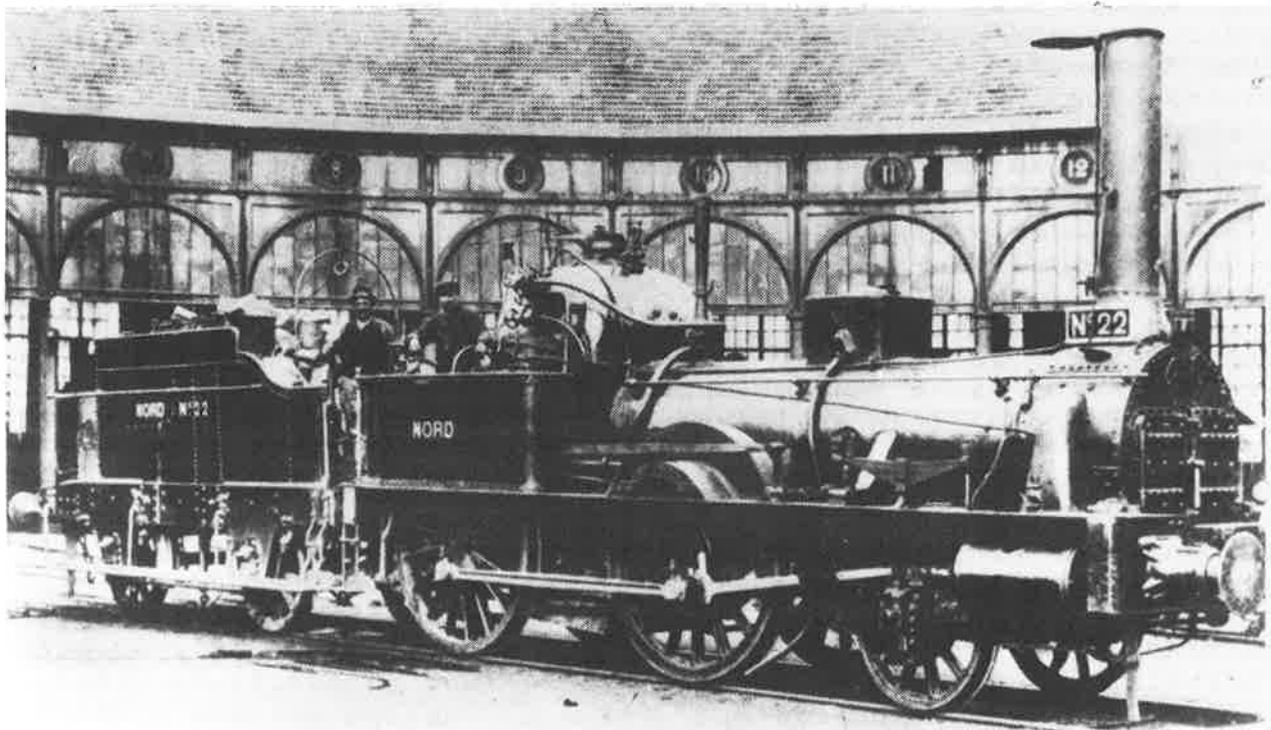
Entre 1863 et 1875, le Nord-Belge employa, en location, la machine n° 441 du système Petiet du type - exceptionnel - A.3 AT, appartenant à la série 437 à 444, à 4 cylindres. Elle circulait exclusivement entre Mons et Hautmont. Le Nord-Belge utilisa également 4 machines-tender provenant de la séparation des machines 030 + 030 système Petiet, n° 618 et 619, devenant au Nord-Belge en mai 1883, la série 141 à 144, pour service de gares. Le service de manoeuvres et de remonte et les parcours sur embranchements étaient assurés par des locomotives-tender à 4 essieux couplés du type "fortes rampes" du Nord français, mais appelées au Nord-Belge "petits châteaux". Ces machines formaient la série 601 à 623. Construites en 1855-60 par Cockerill (n° 601 à 615), par E. Gouin en 1869 (n° 616 et 617), par Cockerill à nouveau en 1884 (n° 618 à 623), elles ont été affectées aux dépôts de Saint-Martin et de Kinkempois. Neuf unités reçurent de nouvelles chaudières avec dôme. Il y avait encore 23 unités en service en 1906.

D'après La vie du Rail n° 1807 Septembre 1981

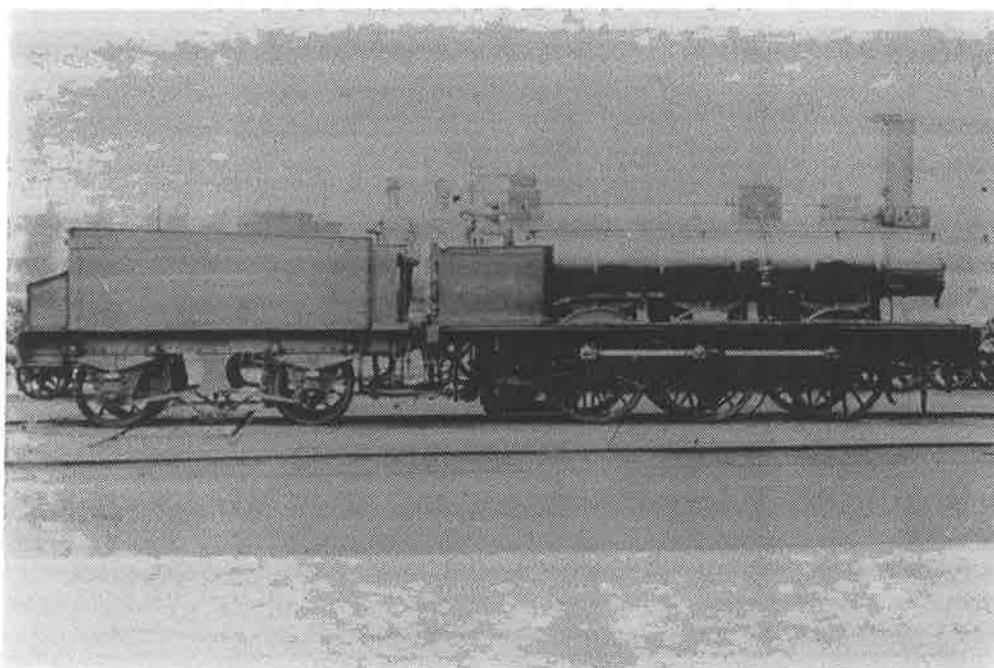
Photos : Collection SNCB, LAMBOU, PAIX, LALLEMEND A SUIVRE



*Loco n° 52 "Tacite" série 51 à 56
construite en 1848 par St Léonard pour le Nord-Belge
(Collection Lambou)*

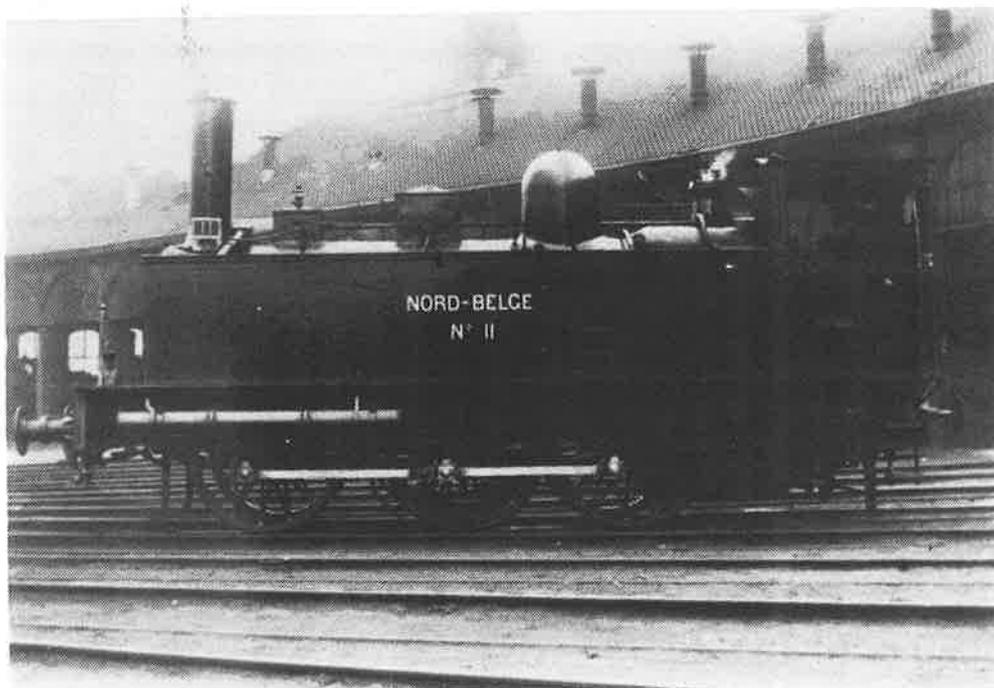


*Loco n° 22 dite "Stephenson" série 20 à 25
et 30 à 31 ex-Nord français construite en 1846
(Collection SNCB)*



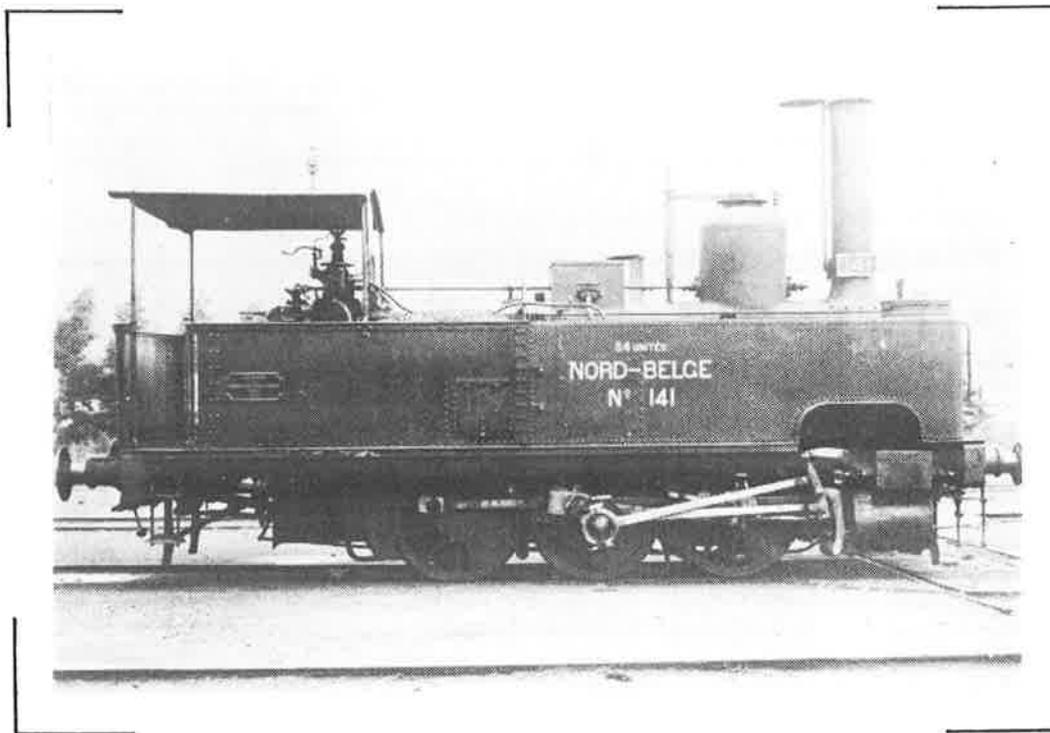
*Locomotive n° 99 du type "Mammoth" construite
en 1861 par Cockerill. Série 94 à 105*

*Les machines de cette série ont conservé leur numéro
d'origine et ont été vendues au Nord français en 1893
où elles reçurent les numéros 3091 à 3099*

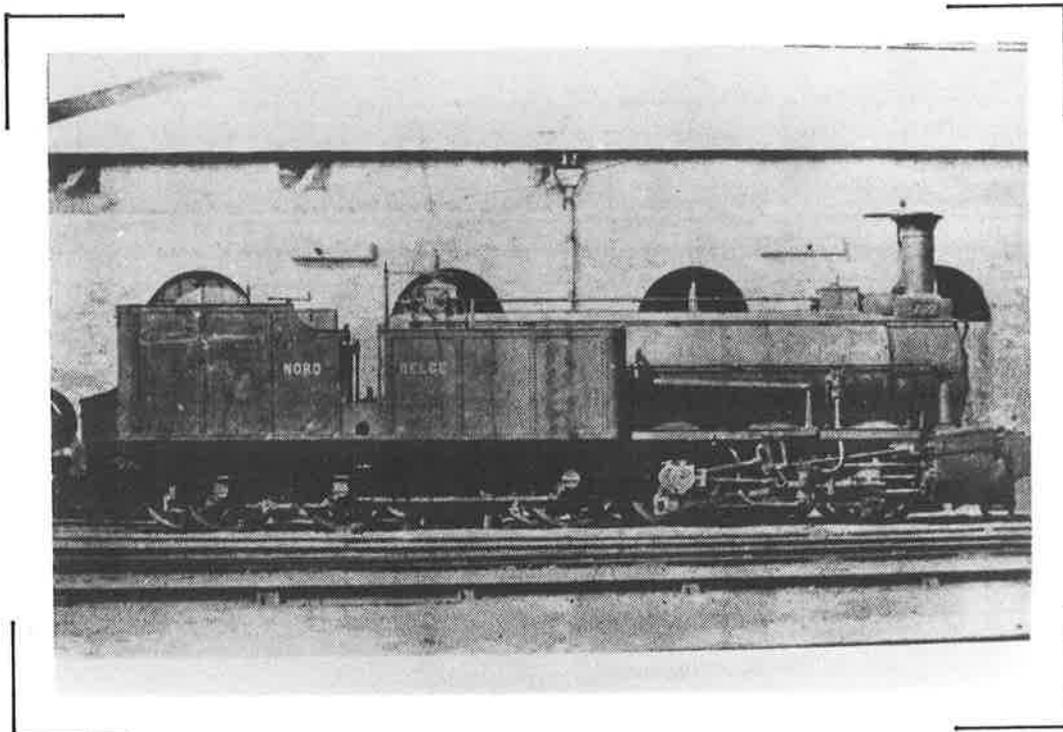


Locomotive n° 11 de la série 61 à 79

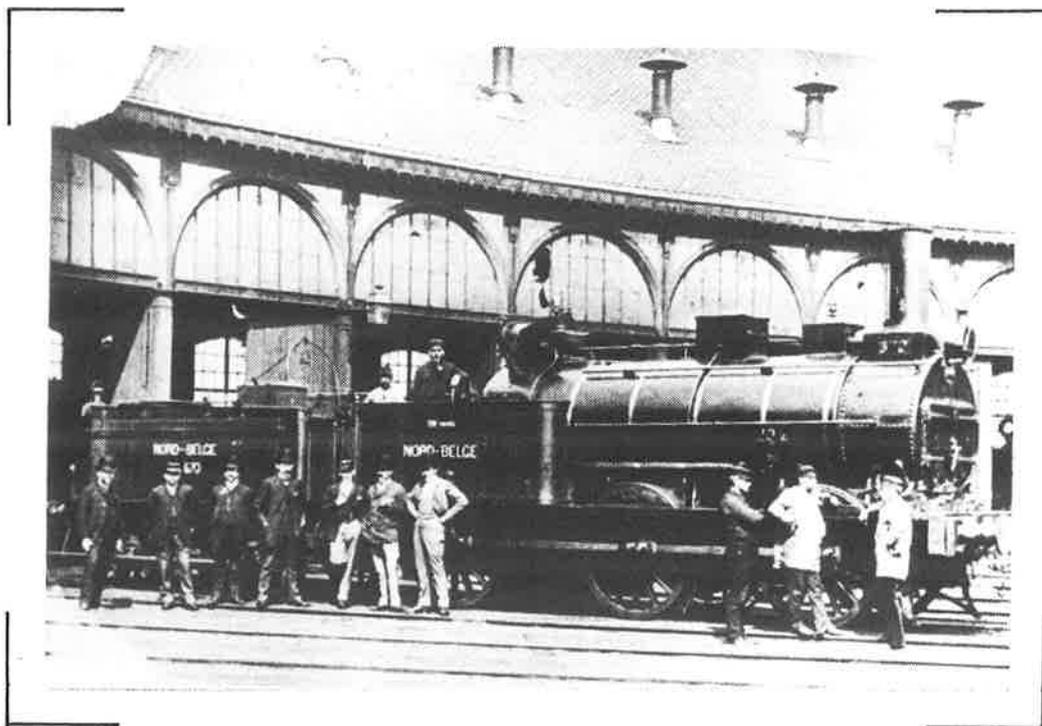
*Cette locomotive est identique à la précédente mais "tendérisée"
Toutes les machines de cette série ont été tendérisées
sauf les n° 65,68. Les machines N° 61
à 76 ont alors été renumérotées de 1 à 4, 6 à 7, 9 à 13, 17 à 19;
les machines n° 77 à 79 de 14 à 16*



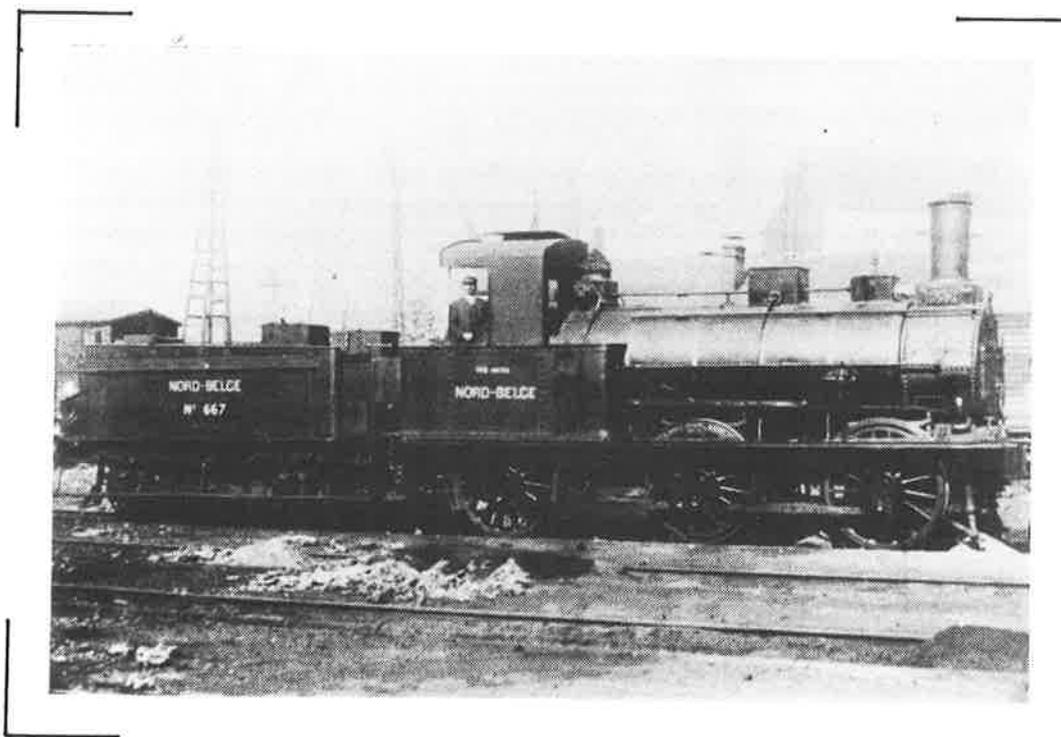
Locomotive n° 141 série 141 à 144 provenant de la séparation des machines Petiet 030+030 n° 618 et 619



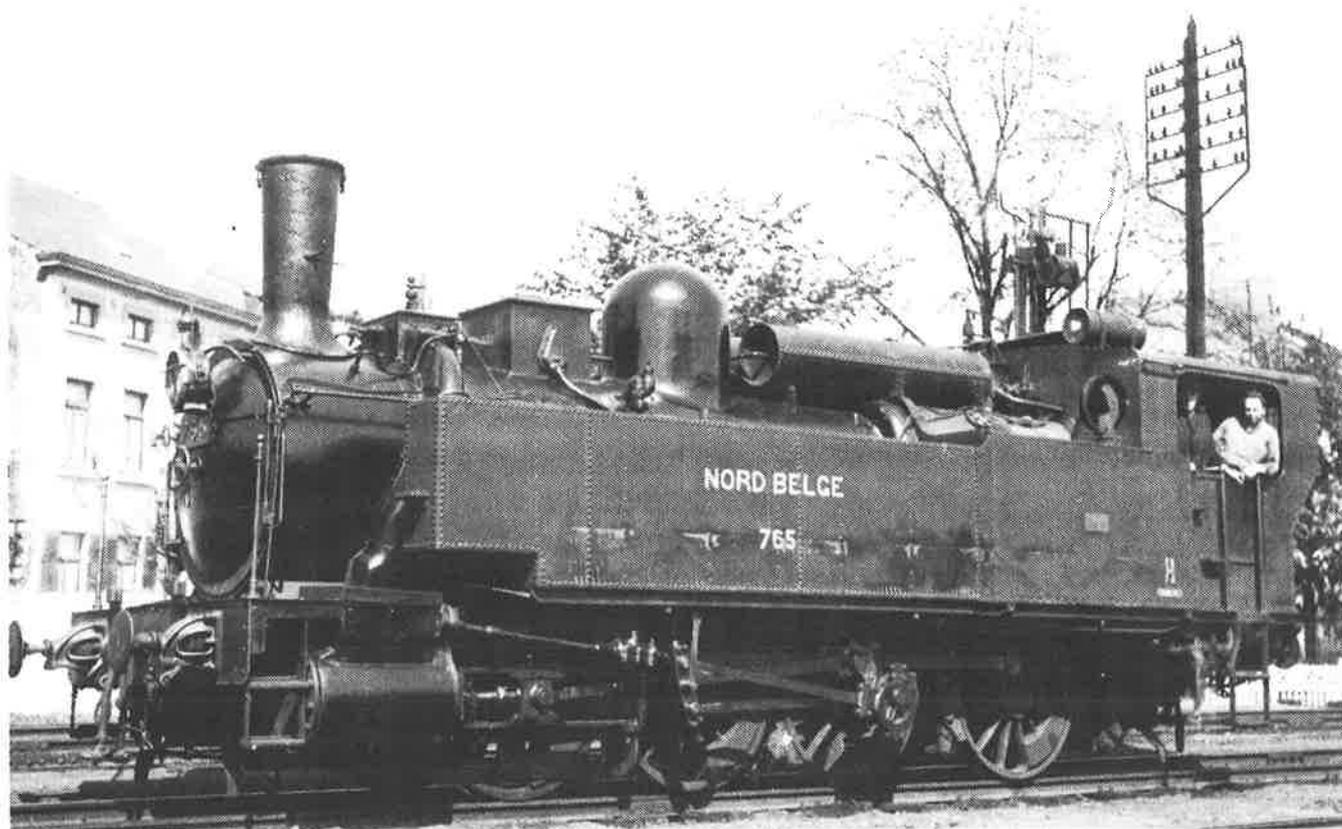
Locomotive n° 702 série 701 à 710 système Engerth construite par cockerill en 1856 différerait très peu du type analogue du Nord français série 4.361



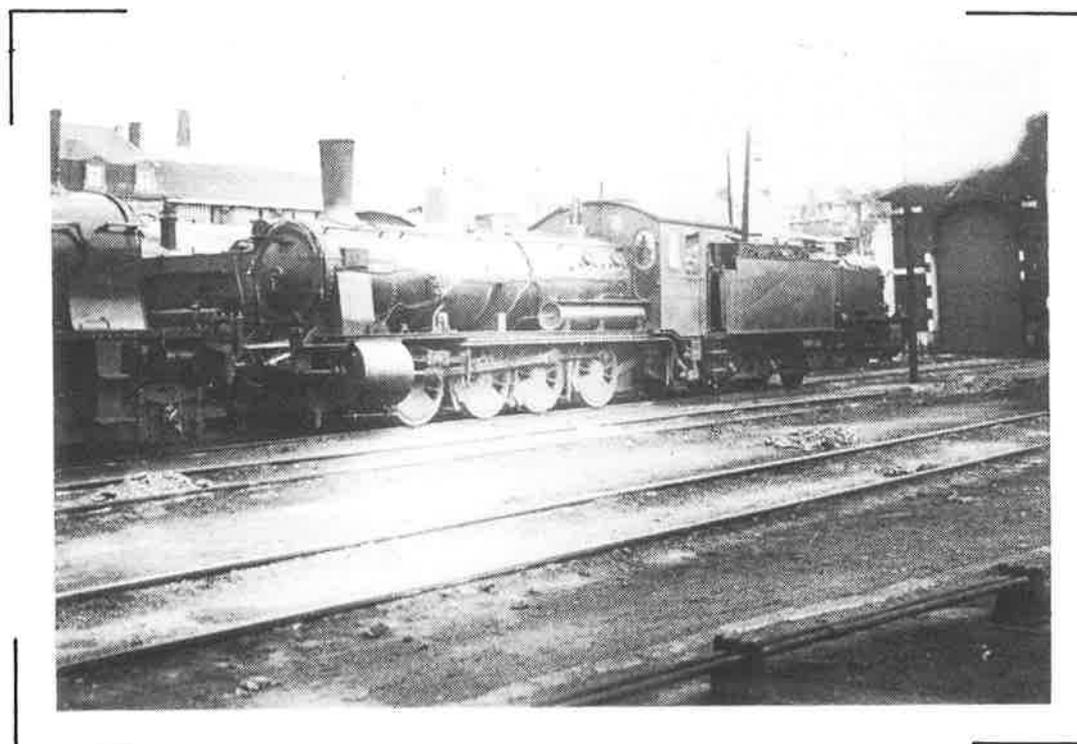
*Locomotive n° 670 série 651 à 670 type Creusot
construite par Cockerill en 1854-1855
Baptisée "Comte d'Egmont"*



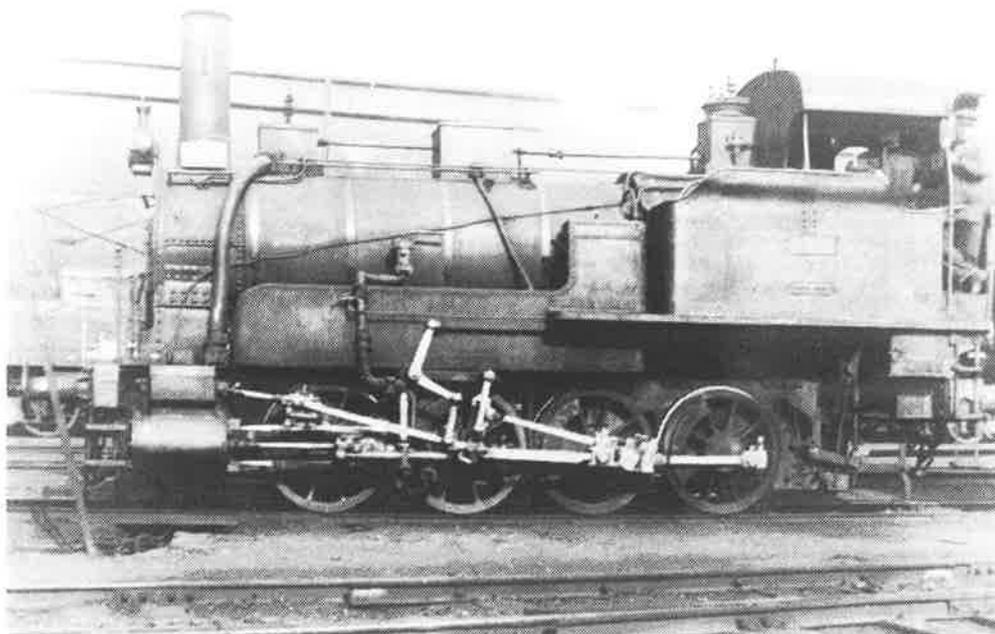
*Locomotive n° 667 type " Creusot de la même série
que ci-dessus dotée d'un abri pour le personnel vers 1908
Baptisée "Hubert Goffin"*



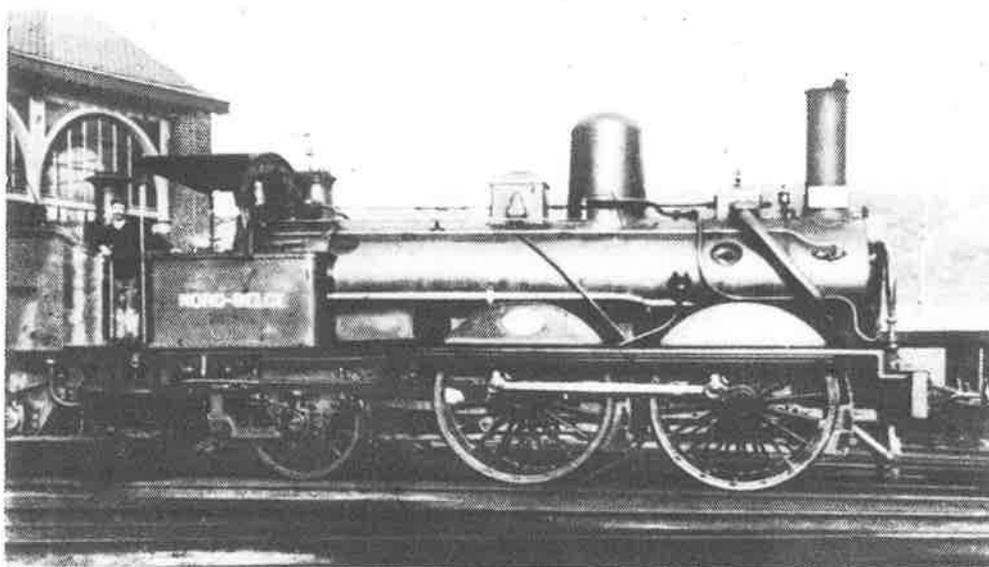
— Locomotive n° 765 série 760 à 765 issue de la transformation
du type Nord 180 unités en locomotive-tender —



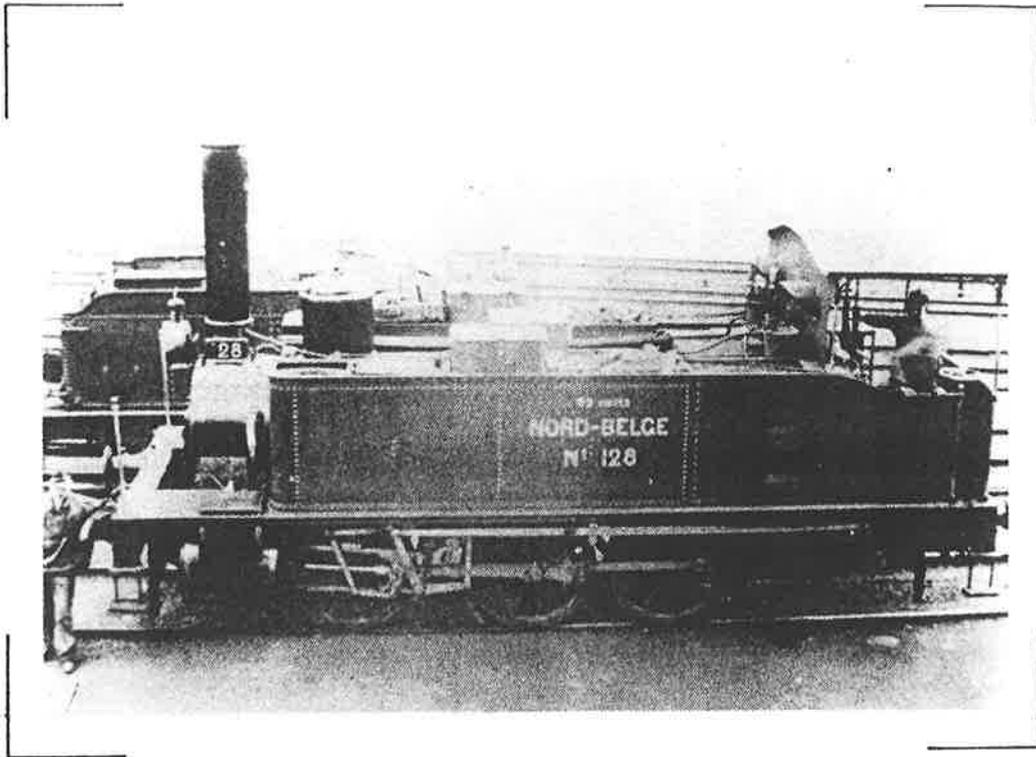
Locomotive n° 636 série 631 à 636 à quatre essieux accouplés
Construites par Cockerill et La Meuse et attachées au dépôt
de Kinkempois, elles assuraient la remorque des trains de
marchandises locaux dans le bassin de Liège-Seraing



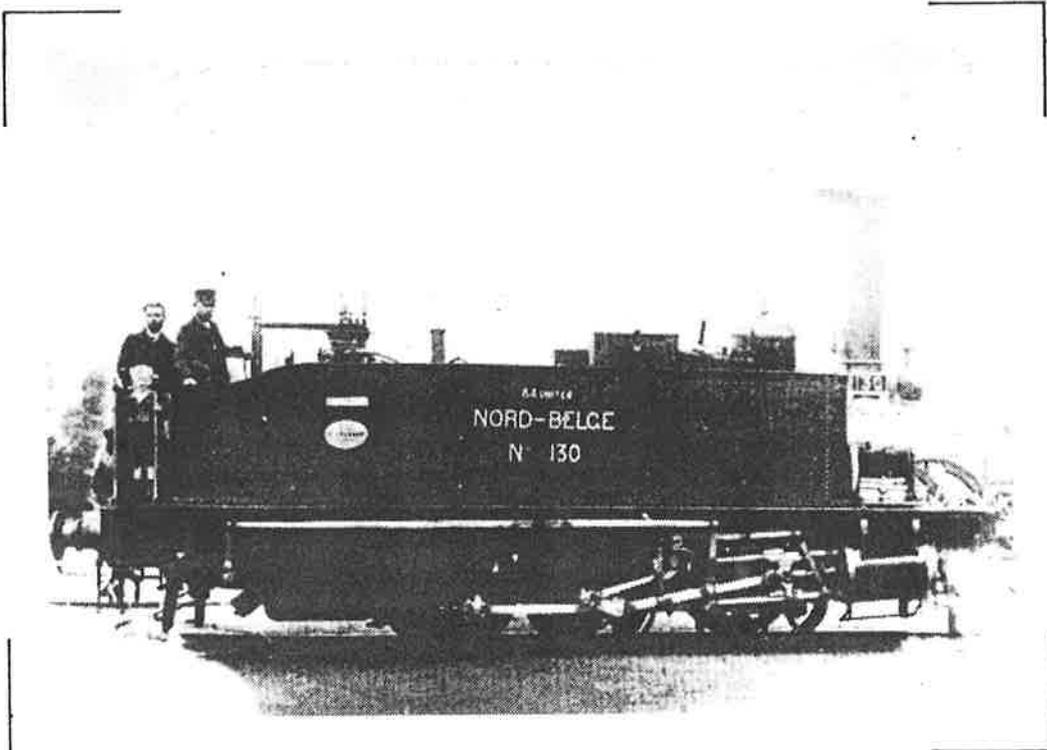
*Locomotive n° 601 "Charlemagne" série 601 à 623
du type "Nord fortes rampes" dit "petit château"
Construites par Cockerill et Gouin entre 1859 et 1884*



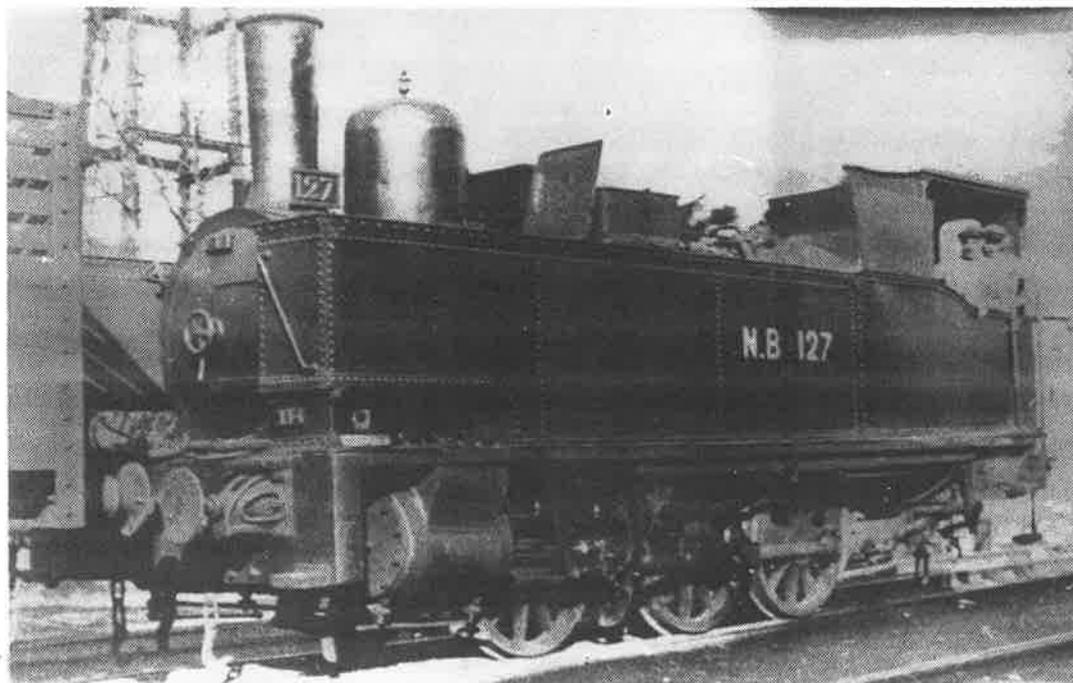
*Locomotive n° 212 série 201 à 215 du type "Mixte Nord"
construites par Cockerill en 1882, elles appartenait
à un type créé pour le Nord français en 1867.
Affectées à la remise de Kinkempois, elles remorquaient
les principaux trains de voyageurs entre Liège et Givet*



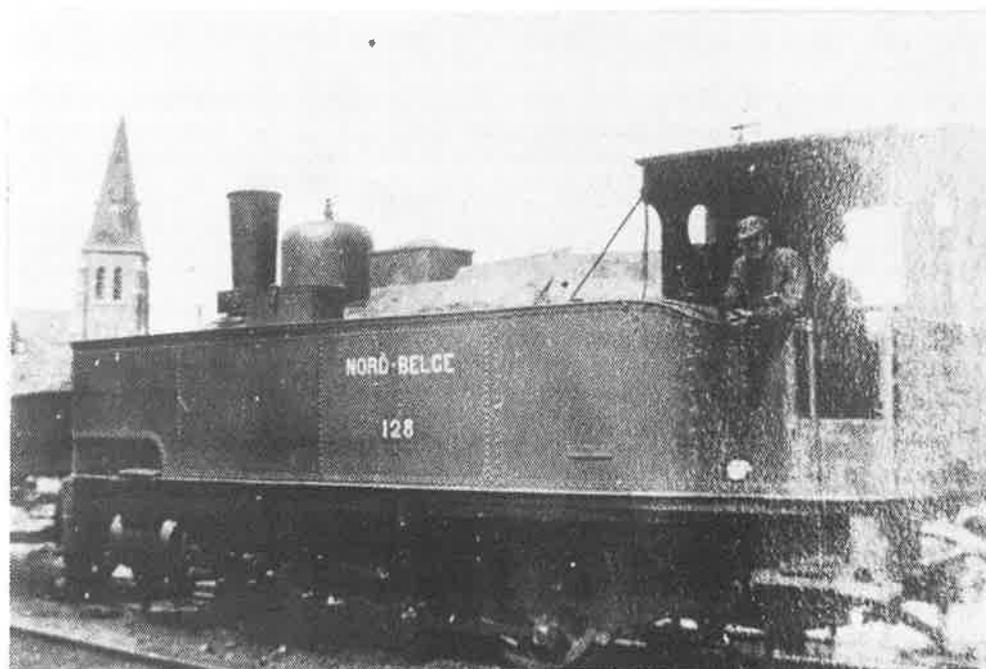
*Locomotive de gare n° 128 série 121 à 132
à l'état primitif, construite par St Léonard de 1873 à 1877
Baptisée " Tilleur "*



*Locomotive de gare n° 130 série 121 à 132
également à l'état primitif
Baptisée " Statte "*



*Locomotive de gare n° 127 série 121 à 132
De même que celle ci-dessous elle fait partie des quelques
machines modifiées (soutes à eau vers l'avant, abri, etc
Baptisée " Val Saint-Lambert "*



Locomotive n° 128 baptisée " Tilleur "

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

CAFE " AUX CHEMINOTS " (JUPILER)

RUE DU CHENE, 134
4031 ANGLEUR
TEL 443276

CADRE FAMILIAL

OUVERT DE 0 A 24H FERME LE DIMANCHE

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

Mme XHONNEUX

BOISSONS FRAICHES
TOUTE L'ANNÉE

TEL: 42 99 39

153, RUE RENORY
4900 ANGLEUR

OUVERT DIMANCHE MATIN

BOULANGERIE — PATISSERIE

Jean ENGHER - FAMERÉE

FERME LE MARDI

RUE RENORY 14
4900 ANGLEUR
TEL: 43.79.02

MUTATIONS DES HLD

DE L'ATD KINKEMPOIS

1962 - 1991

SEPTEMBRE 1963KINKEMPOIS

HLV 81073	En GR au lieu de GE
HLV 81224	En GR au lieu de GE
HLV 98019	En GR au lieu de GE
HLV 81094/17416	Cédée à FHS le 3
HLV 81350/17283	Cédée à FHS le 3
HLV 29165	Cédée par Termonde le 16
HLV 29038	Cédée par Termonde le 16
HLD 260023	Mutée de FSR à NK le 16
HLV 64017/22210	HS/GE le 16
HLV 64093	Déparquée le 16
HLV 98005	Sort des écritures le 19
HLV 98019	Sort des écritures le 19
HLV 81073/17457	Sort des écritures le 19
HLV 81224/17062	Sort des écritures le 19
HLD 205010	Mutée à FVY le 26
HLD 205018	Mutée à FVY le 26
HLD 205027	Mutée à FVY le 26
HLV 64128	HS/GE le 24
HLV 64133	De FVY - déparquée pour NK le 24
HLV 81017	Reparquée le 29
HLV 81376	Reparquée le 29
HLV 81390	Reparquée le 29
HLV 81057	Reparquée le 29
HLV 53085	Reparquée le 29
HLD 260022	Mutée de FSR à NK le 26
HLV 64041	Mutée de FVY à NK le 27
HLV 64096	Mutée de FVY à NK le 27
HLV 64133	Mutée de FVY à NK le 27
HLV 64041	Parquée le 28
HLV 64096	Parquée le 28
HLV 29003	Déparquée le 29
HLV 29038	Déparquée le 29
HLV 29165	Déparquée le 29
HLV 29257	Déparquée le 29
HLV 53279	HS/GE le 27
HLV 64166	HS/GE le 27
HLV 29214	Mutée de FEO à NK le 27
HLV 29269	Mutée de FEO à NK le 27
HLD 260025	Mutée de FSR à NK le 30

GOUVY

HLV 81142	Réparée et parquée le 23
HLV 64041	Mutée de FVY à NK le 27
HLV 64096	Mutée de FVY à NK le 27
HLV 64133	Mutée de FVY à NK le 27

OCTOBRE 1963KINKEMPOIS

HLV 81404/17520	En GR au lieu de GE
HLD 260026	Mutée de FSR à NK le 9
HLD 205028	GE à FAZ le 30/9
HLD 260004	GE à FLV le 10
HLV 64128/22012	Sort des écritures le 21
HLV 64166/22338	Sort des écritures le 21
HLV 53279	Sort des écritures le 21
HLV 26056/32021	Sort des écritures le 21
Ht 17115	Sort des écritures le 21
HLD 260004	Réparée le 31

GOUVY

HLV 81051	Cédée à FHS le 11
-----------	-------------------

Abréviations utilisées :

GR	: Grande Révision	FAZ	: Salzinnes
GE	: Grand Entretien	FVY	: Gouvy
FHS	: Hasselt	FSR	: Schaerbeek
HS	: Hors-Service	NK	: Kinkempois
FEO	: Ronet	FLV	: Louvain
HLV	: Locomotive à Vapeur		
HLD	: Locomotive Diesel	Ht	: Tender
HLV 81404/17520	: N° HLV + N° Tender		

DE L'ATD KINKEMPOIS

1962 - 1991

NOVEMBRE 1963KINKEMPOIS

HLD 260023	GE à FLV le 4
HLV 29269	Déparquée le 4
HLV 81017	Déparquée le 4
HLV 81057	Déparquée le 4
HLV 81376	Déparquée le 4
HLV 81390	Déparquée le 4
HLD 260027	Mutée de FSR à NK le 14 (se trouve à AC FLV
HLD 260023	Rentrée de FLV le 20
HLV 29214	Déparquée le 21
HLV 53155	HS/GE le 14
HLV 81404/17520	Sort des écritures le 22

DECEMBRE 1963KINKEMPOIS

HLV 81188/17038	HS pour vente ou démolition le 2
A621/187	ex-HLV 29030 venue de FAZ le 10
HLV 29192	Mutée de Anvers-Dam le 17 - en parc
HLV 81142	Mutée de FVY à NK le 19 - en parc
HLV 81178	Mutée de FVY à NK le 19 - en parc
HLV 29137	Mutée de FMS à NK le 20 - en parc
HLV 29238	Mutée de FMS à NK le 20 - en parc
HLV 64102	Déparquée le 31
HLV 64074	Réparquée le 31

Abréviations utilisées : GE : Grand Entretien FLV : Louvain
FSR : Schaerbeek HS : Hors-Service
AC : Atelier Central FMS : Mons
A621/187 : Locomotive pour chauffage
NK : Kinkempois FAZ : Salzennes
HLV : Locomotive à Vapeur
HLD : Locomotive Diesel

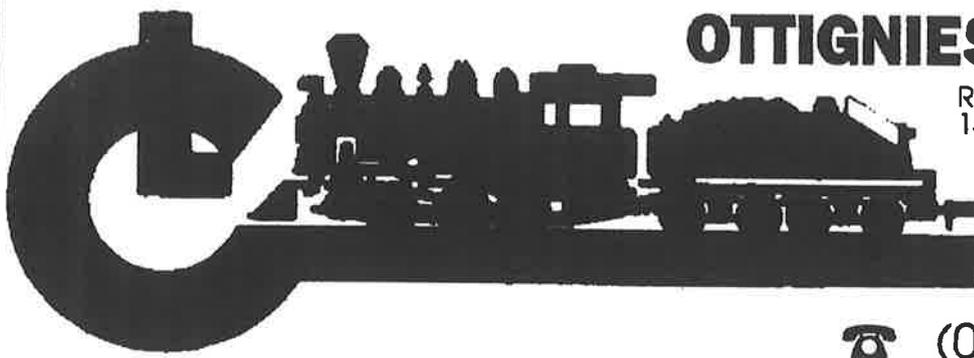
JANVIER 1964KINKEMPOIS

HLV 29192	Déparquée le 1
HLV 81126	Cédée par Haine St-Pierre le 7
HLV 53067	Mutée à FLV le 13
HLV 81526	Réparée le 24
HLV 81526	Déparquée le 24
HLV 81142	Déparquée le 24
HLV 81178	Déparquée le 24
HLV 81057	Reparquée le 24
HLV 81170	Reparquée le 24
HLV 81250	Reparquée le 24
HLV 64017	GE/FAZ le 16
HLV 53155	Sort des écritures le 31
HLV 81188/17038	Sort des écritures le 31

FEVRIER 1964KINKEMPOIS

HLD 260028	Mutée de FSR à NK le 7
HLV 53085	HS/GR le 18
HLV 81307	HS/GR le 18
HLD 222003	En AC/FAZ le 20
HLD 260029	Cédée de FSR à NK le 24 (écritures)
HLV 53085	HS pour vente ou démolition le 19

Abréviations utilisées : FLV : Louvain GE : Grand Entretien
 FAZ : Salzennes FSR : Schaerbeek
 GR : Grande Révision HS : Hors-Service
 AC : Atelier Central NK : Kinkempois
 HLV : Locomotive à Vapeur
 HLD : Locomotive Diesel



OTTIGNIES LOISIRS
Rue des Coquerées, 19
1341 Ottignies

☎ (010) 61 30 74



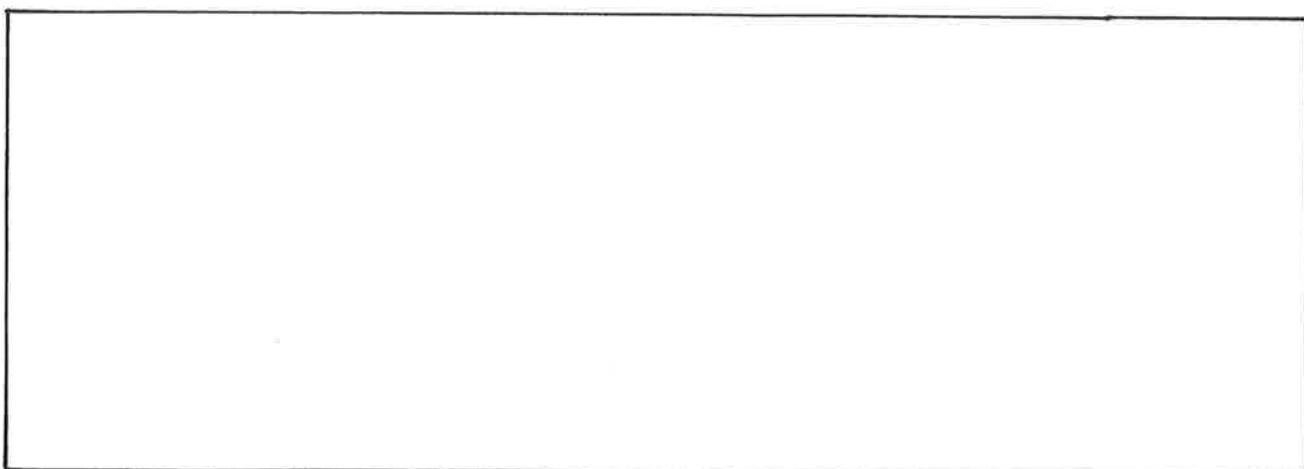
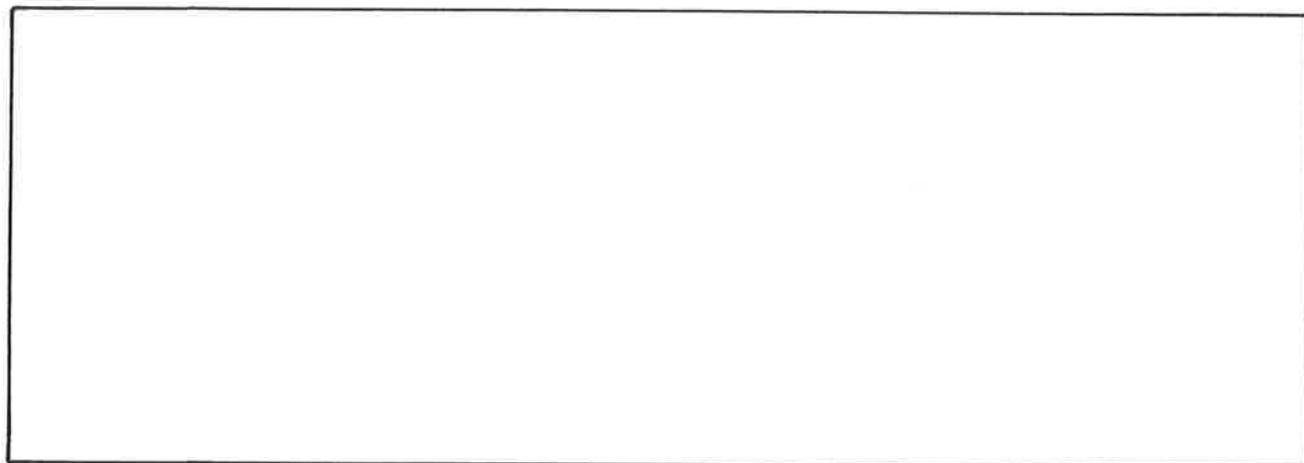
SAFE
Belgium

Liège

Création
PIN'S
& **MAGNETS!**

Rue Léon Mignon, 12
B 4000 Liège

Fax : 041. 21 03 14
Tél. 041 . 23 66 89



En vente à la boutique du Musée

TITRE	PRIX	REF
Pince-cravate HLD 6041 ATF	500	P/C 41
Autocollant ATF	20	A/C 41
Calendrier 1990 ATF (Locomotives à Kinkempois)	30	CAL 90
Calendrier 1991 ATF (Engins de la Voie)	30	CAL 91
Calendrier 1993 ATF (Dessins Locomotives)	30	CAL 93
Descriptifs des vapeurs 1938	50	TLV 38
Poster "Rail en Wallonie"	100	PRW
Livre sur la Vennbahn	100	VB
Livre "Consolidation T 29" de Cl. Vincent	1900	CL T29
Historique du Transport en commun à Liège	50	HTC
Livre Retro 66/91 des Editions HK	1690	RET HK
Livre "Les Plans Inclinés de Liège"	390	PI FL
Livre "Le Rail passe par Liège"	1140	RPL
Livre De Bot Numérotation vapeur T 1 part 1	150	Loc T1P1
T 1 part 2/3	300	Loc T1P2/3
T 2 part 1/2	200	Loc T2P1/2
Supplém 2/3/4	80	Sup 2/3/4
Supplém 5/6	80	Sup 5/6
Traduct T1P1/2/3	15	Tr T1P1/2/3
Trimestriel ATF N° 0 à 16/17 le numéro	50	TRI + N°
Livre 125è anniversaire ligne 43 les derniers	250	ML L43

Photos d'après les posters de G.Ptascynski 50 PH + N° HL

50 frs/pièce **en gras** : les nouveautés

VAPEUR : 1002-10021-12004-29061-57059-98045-99011-
81106

DIESEL : 5001-5505-5534-5147-5212-204002-**201001-**
6047-6041-6035X-5922 Vennbahn-201001 Vennbahn-
201010-6215 bleue-6215 jaune-

ELECTRIQUE : 2741-1605-2383-2208-**140003-2024-**

AUTORAIL : 4509-**551.17-551.48-**

AUTOMOTRICE : 346-**311 triple-**

Maquettes ferroviaires

KleinModellBahn	HLD 6035X	EXCLUSIVITE	3800	HL 35X
	HLD 6035X	3R MARKLIN	1534	
		3R DIGIT CONT	2865	
		3R DIGIT ALT	3110	
Euroscale	Citerne CAIB		850	ECC
	Citerne CAIB "SALIE"		1000	ECCS
	Wagon Rancher		600	EWP

En vente à la boutique du Musée

<i>TITRE</i>	<i>PRIX</i>	<i>REF</i>
<i>Photos de gares sur panneau 30 X 40 cm</i>	300	PD + NOM

*Disponibles : Pepinster-Nessonvaux-Fléron-Verviers C-
Herve-Liège Palais-Liège G-*

Cartes ferroviaires

<i>ATF N° 1 150 ans Ostende-Cologne</i>	160	CF + N°
<i>ATF N° 2 Région Verviers-Eupen-Aachen</i>	160	
<i>ATF N° 3 SNCB Développement Max 1835/1985</i>	160	
<i>ATF N° 4 Liège Devel Max (rectifié) 1838/1993</i>	160	

*Les cartes 1 et 2 seront **uniquement** disponibles en septembre 1993*

NOUVEAUTE

NOUVEAUTE

NOUVEAUTE

Verres gravés sur commande et au Musée seulement

<i>Verre à dégustation + gravure 6041</i>	150
<i>Verre à vin + gravure 6041</i>	150
<i>Verre à dégustation + gravure vapeur 50.3666</i>	150
<i>Verre + gravure + NOM gravé</i>	180

PIN'S

<i>5528 livrée jaune</i>	150	PS 5528
<i>2741</i>	150	PS 2741
<i>1801 phares et butoirs français-lère livrée</i>	150	PS 1801
<i>1802 idem 1801 livrée d'essai jaune et bleue</i>	150	PS 1802
<i>1803 phares et butoirs belges-livrée actuelle</i>	150	PS 1803

Maquettes ferroviaires (au Musée)

<i>SPRIM'HOBBY</i>	<i>Fourgon métallique vert "GOUVY"</i>	1000
	<i>Idem rouge "MARIEMBOURG"</i>	1000

En vente à la boutique du Musée

NOUVEAUTES DE DERNIERE MINUTE

Casquettes avec KINKEMPOIS en imprimé 250
couleurs disponibles : Rouge - Bleu

Maquettes Wagons HO Euroscale-Lima

- Voiture-Restaurant WR SNCB bleu	1100
- Voiture-Restaurant WR SNCB orange	1100
- Wagon EAOS E79 SNCF gris	750
- Wagon EAOS E79 SNCF brun	750
- Wagon EAS DR brun	750
- Wagon EAS DR brun avec Graffitis	950
- Voiture voyageurs FS peinture 500 ans COLOMBO	1100

PROVIDEC cassettes-vidéo annonce la sortie sous peu d'une nouvelle cassette-vidéo consacrée à la Vennbahn.

Cette cassette sera disponible en allemand et en français.

Die Hohe Venn Bahn

Le chemin de fer des Fagnes Prix : 1195 frs

Nouvelles cartes ferroviaires

ATF N° 5 Devell. Max Lignes électriques urbaines 1936/37	160
ATF N° 6 Carte détaillée lignes Trolleybus Liège	160
ATF N° 7 Dévell. Max Chemins de fer africains	160

TOUTES CES NOUVEAUTES SONT OU SERONT DISPONIBLES AU MUSEE

En vente à la boutique du Musée

NOUVEAUTES

TRANSFORMATION EN 3R MARKLIN

SUITE A UN ACCORD AVEC LA FIRME VANDERLIN, NOS 6035X ENCORE DISPONIBLES PEUVENT ETRE TRANSFORMEES EN SYSTEME 3R MARKLIN.

PRIX : 3R MARKLIN	NORMAL	1534 TVAC	*****
	DIGITAL CONTINU	2865 TVAC	* NOUS *
	DIGITAL ALTERNATIF	3110 TVAC	* **** *
			* CONTACTER *

PROVIDEC

Notre boutique vend à son guichet la cassette-vidéo consacrée au Rail en Belgique.

Voir à ce sujet la publicité de la page suivante REFERENCE : PRO R1

PEINTURES SUR ARDOISES

Le Musée expose et vend quelques peintures à l'huile à thème ferroviaire réalisées sur ardoises.

Une ardoise avec une 6041, une avec 6035X, un coucher de soleil de toute beauté sont présentes. D'autres ardoises seront bientôt disponibles.

Ces peintures originales sont de la main de J.L.MOUVET (GIELLE) et sont en vente au prix de 1800 frs/pièce. A OFFRIR

PIN'S

Nos 5 nouveaux pin's sont disponibles soit au Musée, soit sur commande. Voyez l'encart publicitaire dans le bulletin.

CONDITIONS D'ACHATS

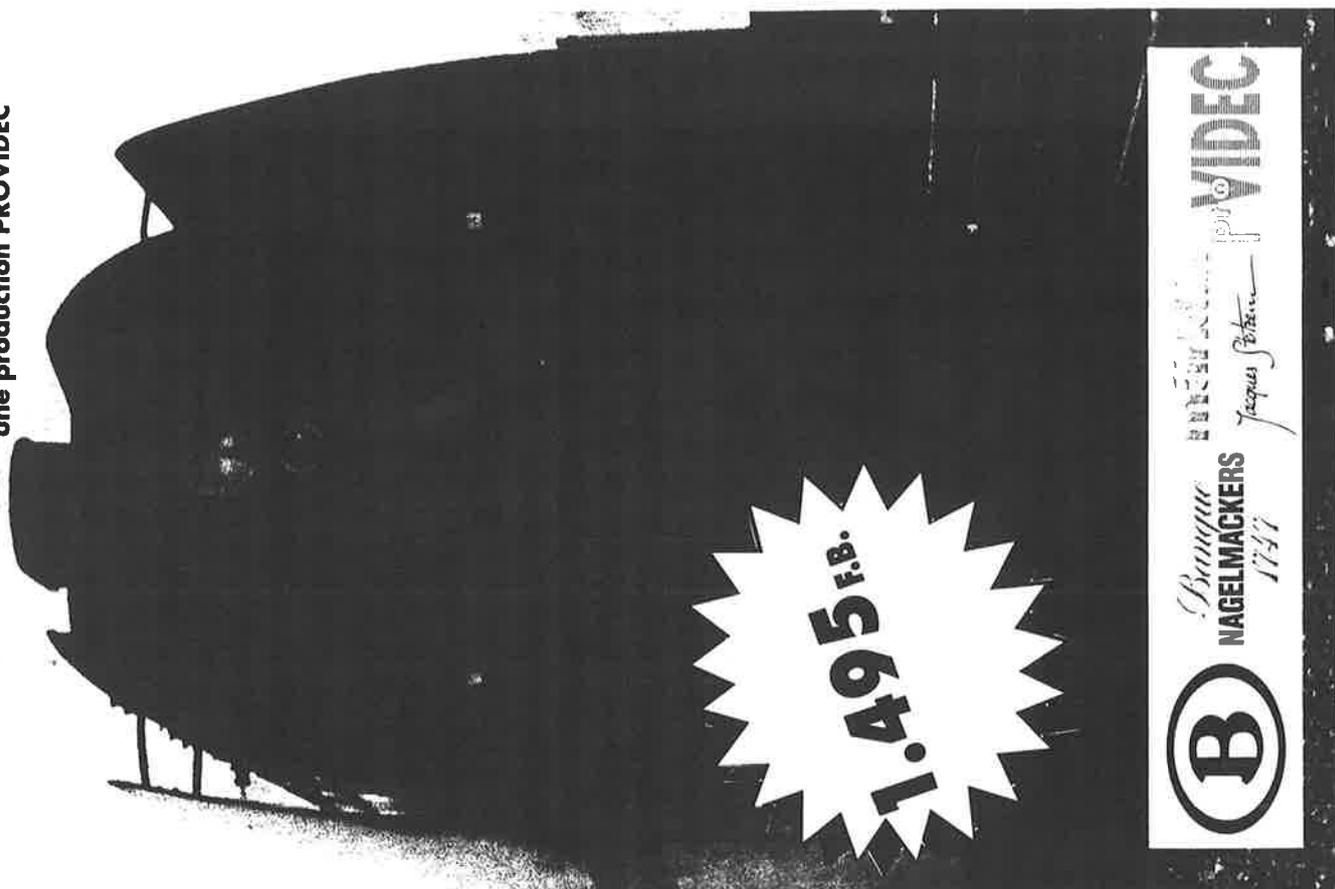
LES ARTICLES MENTIONNES A LA PAGE BOUTIQUE ET SUR CELLE-CI SONT DISPONIBLES A LA BOUTIQUE DU MUSEE (Guichet salle 2) OU SUR COMMANDE, LES FRAIS DE PORT EN PLUS.

PRIERE DE MENTIONNER LA REFERENCE EXACTE DE L'ARTICLE.

LES PAIEMENTS SONT A EFFECTUER AU COMPTE 068/2122158-19 UNIQUEMENT

LE RAIL, deux siècles d'Histoire

une production PROVIDEC



Tous droits réservés. Editeur responsable : PROVIDEC s.p.r.l. - rue de la Paix, 2 - B-4800 ENSIVAL/VERVIERS

LE RAIL, deux siècles d'Histoire

D930101F

"Pourtant sa naissance se fit dans l'obscurité et la poussière des mines" ... Voici comment débute une grande histoire d'amour entre "Le chemin de fer" et les hommes.

Ce vidéogramme retrace cette histoire des chemins de fer, avec un regard appuyé plus particulièrement sur notre pays. Il nous dévoile le passé, nous fait découvrir le présent et nous projette dans le futur. Une étude complète en 57 minutes de mouvements, de vie et d'images inédites !!!

Tous droits réservés
PROVIDEC s.p.r.l. 1993

Nous remercions pour leur collaboration :

Le service des Relations Extérieures de la S.N.C.B.

Le Bureau des Moyens Audiovisuels de la S.N.C.B.

Le service Audiovisuel de la Force Terrestre

La Banque NAGELMACKERS

La Firme MÄRKLIN

Le compositeur Jacques STOTZEM

Et tout ceux qui, anonymes, ont apporté leur concours à la réalisation de cet ouvrage.

L'œuvre fixée sur ce support est exclusivement destinée à l'usage privé dans le cadre du cercle familial. Toute autre utilisation (notamment reproduction, prêt, échange, diffusion en public, télédiffusion, exportation) sans autorisation est strictement interdite sous peine de poursuites judiciaires.

1^{re} édition 3/93.

1.495.- F.B.

MUSEE FERROVIAIRE de KINKEMPOIS



Rue du Chêne, 3
4031 Angleur (Liège)
Belgique

Réservation et Commande :

en versant la somme de 150 Fr. par pin's commandé plus 50 Fr. de frais d'envoi (plus 120 Fr. supplém. si recommandée)

sur le compte numéro 068-212 2158- 19

de : ATF Kinkempois
Rue du Chêne, 3
4031 ANGLEUR

communication: quantité et numéros des pin's commandés

Les pin's 3, 4 et 5 seront également disponibles auprès de l' :

AMICALE de l' ATELIER de KINKEMPOIS

Pour tous autres renseignements, écrire à : M. Lallemand
Rue des Critchons, 1
B 4032 CHENEE
Belgique

ou à l'adresse du MUSEE.

Fiche technique des PIN'S :

émail à froid
 finition argentée
 + epoxy
 30 mm
 1000 exemplaires
 de chaque modèle

à venir

en projet :



disponibles
07/1993



Réalisation :
Safe Belgium
Pin's - magnets porte-clés, ...
12, rue L. Mignon,
B 4000 Liège
Fax : 041.210314
Tél. 041.236689

"THE" PIN'S

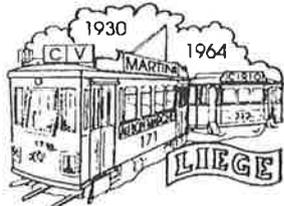
Motrice de la Compagnie des Tramways Unifiés Liégeois avec sa remorque (Ligne 1)

Itinéraire : Coronmeuse / Guillemins
St-Lambert / Fragnée

Motrice : type M29 (1930/ Baume & Marpent)
Remorque : type Familleureux (1926/ Familleureux)

Fiche technique :

Email à froid ESTAMPE
Finition DOREE
40 mm
8 COULEURS
pin's tout découpé
Quantité : 500 pces



40 mm

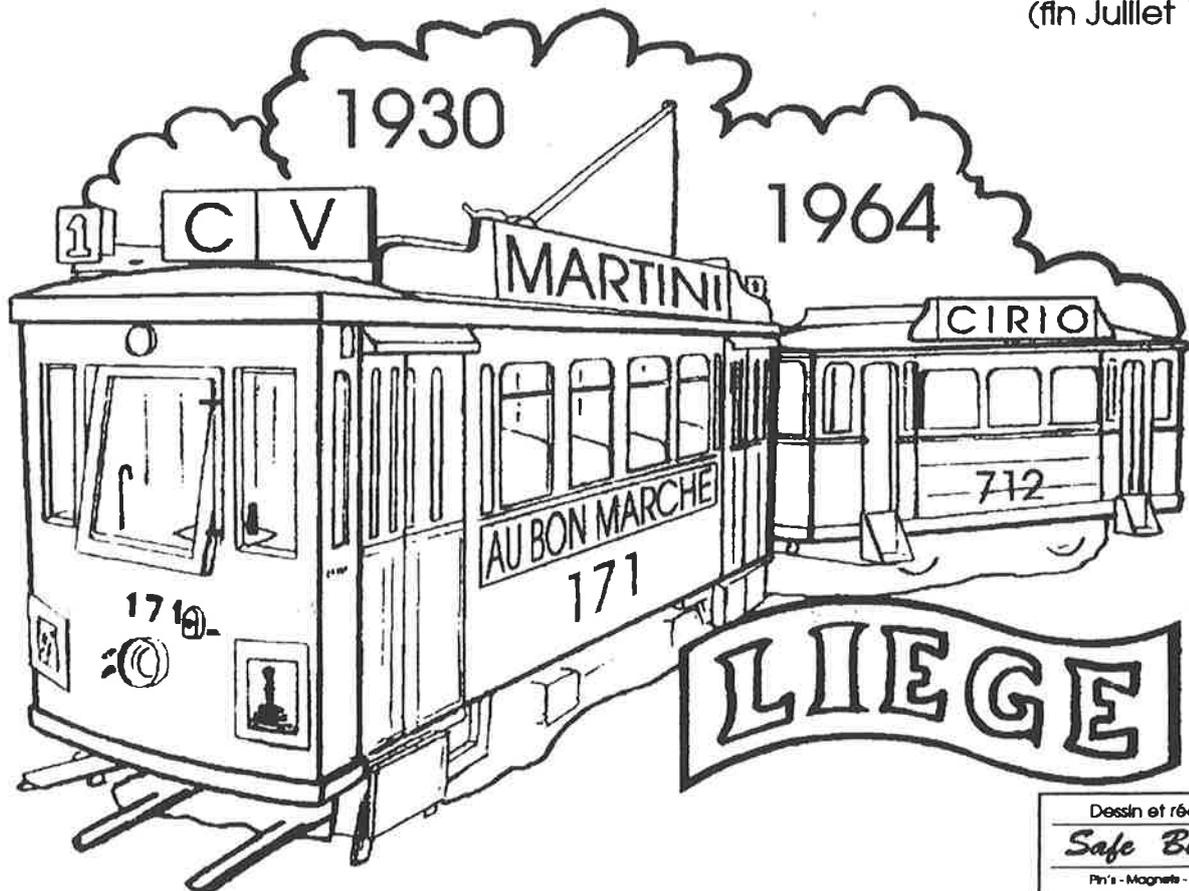
Réservation et commande :

en versant la somme de 150 Fr. par pin's commandé
plus 50 Fr. de frais d'envoi (plus 120 Fr. supplém. si recommandée)
sur le compte : 792 - 557 4099 - 46

Communication : pin's TRAM

de : Claude Vincent
Rue Werhet, 12
4480 Hermalle-sous-Huy

Ce pin's sera aussi disponible au Musée Ferroviaire ATF de Kinkempols
(fin Juillet 1993)



Dessin et réalisation :

Safe Belgium

Pin's - Magnets - porte-clés, ...

12, rue Léon Mignon
4000 Liège

Tél. 041. 236689

7 juin 1993

Les chemins de fer du Pays de Herve



L 38 : Chênée – Battice – Plombières

L 39-39B : Gemmenich – Moresnet – La Calamine

L 37A : Battice – Verviers

SORTIE DE PRESSE

LES CHEMINS DE FER DU PAYS DE HERVE

Les petites et les grandes histoires de 3 lignes de chez nous.

Autant de photos que de pages.

Un beau livre de 203 pages qui devrait intéresser tous les amateurs d'histoire ferroviaire sur un sujet méconnu.

Ce livre peut être obtenu en versant 840 FB + 90 FB de port

au compte 083/2817367-05 de Georgy Lejeune

Rue du Centre 11

4651 Battice

Il est également disponible au Musée de Kinkempois

Rue du Chêne 3

4031 Angleur

DIVERS

LIVRES

La ligne de chemin de fer 128 Ciney-Yvoir. Histoire et documents

par Jean-Pierre Hamblenne

C'est une petite ligne de province, sans importance diront certains. Mais elle traverse l'une des plus belles régions de Belgique : la vallée du Bocq. Trafic voyageurs jusqu'en 1960, transport de pierres jusqu'en 1982, elle a connu une activité intense. L'un de ses tunnels a servi de refuge à Hitler et Goering durant l'invasion de 1940. Aujourd'hui, après dix ans d'oubli, elle revit peu à peu grâce ^{aux} efforts de quelques mordus du rail qui y organisent des circulations touristiques. Dans cet ouvrage, Jean-Pierre Hamblenne a tenté, photos et documents à l'appui, de vous la faire mieux connaître, en racontant son histoire depuis les premiers projets au milieu du XIX^e siècle jusqu'à ce jour.

1 vol illustré : 295 FB au CCP 000-0560212-37 de J.P. Hamblenne
BP 1446 1420 Braine l'Alleud Belgique

AVIS AUX MEMBRES DU COMITE DE GESTION

Suite à notre réunion du 12 juin 1993, il a été adopté le point suivant à l'unanimité des membres présents:

A dater du 1^{er} juillet, la réunion mensuelle est fixée au 3^{ème} samedi du mois à 13 heures au Musée.

Aucune convocation ne sera envoyée pour ces réunions mensuelles.

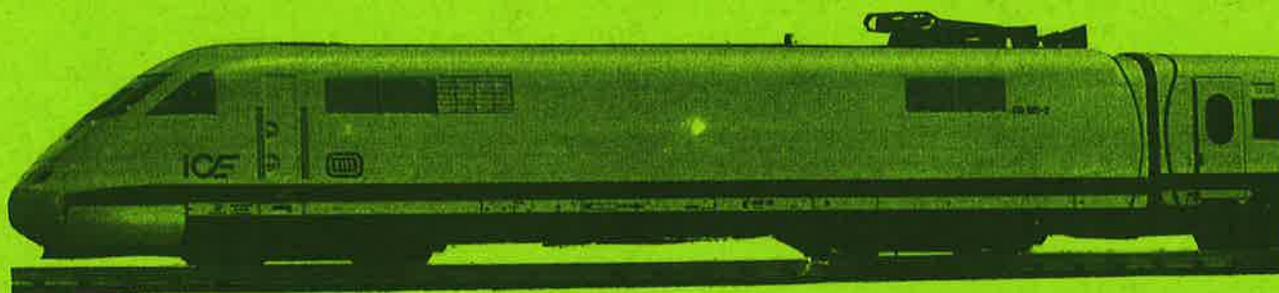
HOBBY 2000

Modèles réduits

Import - Export

Le SPECIALISTE belge du MODELE REDUIT

Trains : MARKLIN - ROCO - LIMA - etc... (25 marques)



- * spécialiste SNCB avec production propre
- * également Bateaux, Autos, Blindés, Figurines,...
- * Occasions toutes marques
- * Carte de fidélité

☎ 041. 41 29 87

Fax : 041. 43 66 03

Rue Méan, 11-13 4020 LIEGE
(entre la Place Delcourt et le Pont de Longdoz)