

Amicale Transport Ferroviaire Sud-Est

3, Rue du Chêne

4900 Kinkempois

Trimestriel n°2

Novembre 1989



Explosion du Pont du Val-Benoft (Collection M.Lambou)

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

Lallemend Gh. 30, Rue de Ninane 4950 Beaulays

P.V
50
FRS



SOMMAIRE

Page	2	Cotisations et Comités
	3	Mot du Président
	4	Divers
	5	Rapport d'accident
	7/8	Records ferroviaires belges
	9	Plan vapeur N° 3 : la type 25
	11/13	Explosion du pont du Val-Benoît
	15/16	Dromoscope et Dromopétard
	17	L'écartement des voies
	19	Nouvelles du monde ferroviaire

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



MUSEE DES
CHEMINS DE FER



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

MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DU PAYS DE LIEGE

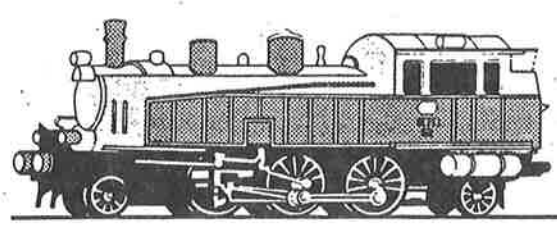
9, rue Richard Heintz - 4020 Liège (Fétinne) BUS 4,26 et 31

D'avril à octobre

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

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





S.A. COPIN

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

DEPARTEMENT OCCASIONS
 SERVICE entretien, réparations, restauration.

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

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



**NOUVELLE PRODUCTION
 DE VEHICULES BELGES**

BP 445 - 4020 LIEGE 2 ECHELLE 1/87

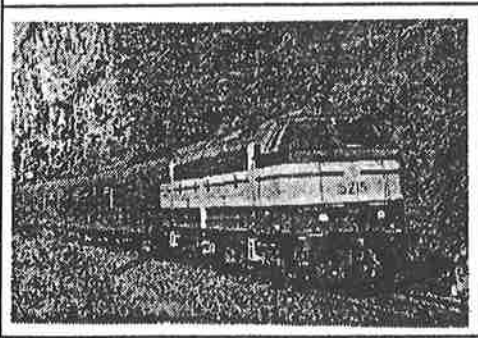
- | | | | |
|--------------------|---------|---|---------|
| GENDARMERIE | | POSTE | |
| - Renault 4 | No 1010 | - Renault 4 | No 1016 |
| - Combi VW | No 1011 | - Combi VW | No 1017 |
| - Golf GTI | No 1012 | | |
| - Range Rover | No 1013 | | |
| - Ford Transit | No 1014 | | |
| R.T.T. | | Plaques Belges d'immatriculation
 + nouvelles signalisations camions | |
| - Renault 4 | No 1015 | | No 1001 |



NOUVEAUTES 89

LOCOMOTIVE DIESEL BELGE

**serie 52
 cabine flottante**



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

n°2000 : 3 rails alternatif électronique
 n°2300 : 3 rails alternatif digital
 n°2600 : 2 rails continu

véhicules BRIMA

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



COTISATIONS

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

COMITES

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

Tout renseignement auprès de :

Lallemend Ghislain CTD
Service de Cour
ATD Kinkempois

Grünhagen Roger
Bureau des Instructeurs
ATD Kinkempois

Abonnement et Achats peuvent se faire via le compte bancaire :
068 / 2103830 / 24 de ATF 3, rue du Chêne 4900 Kinkempois
en précisant la nature du virement ainsi que le nom, l'adresse
(ferroviaire si besoin) et la fonction au sein de la SNCB pour
les abonnements.



LE MOT DU PRESIDENT

9 mois déjà que l'ATF existe officiellement. La récolte de documents et de matériels commence à devenir importante, surtout celle qui concerne le personnel roulant.

Grâce à un de nos membres, notre collection de képis et de casquettes s'étoffe de plus en plus. Je lance un appel pressant à tous ceux qui possèdent des documents de nous aider à enrichir nos collections.

Nous entamons actuellement une phase très importante de l'aménagement du musée. La rénovation des peintures des salles doit démarrer incessamment. Elle devrait être suivie de la mise en place du matériel et de l'agencement des vitrines.

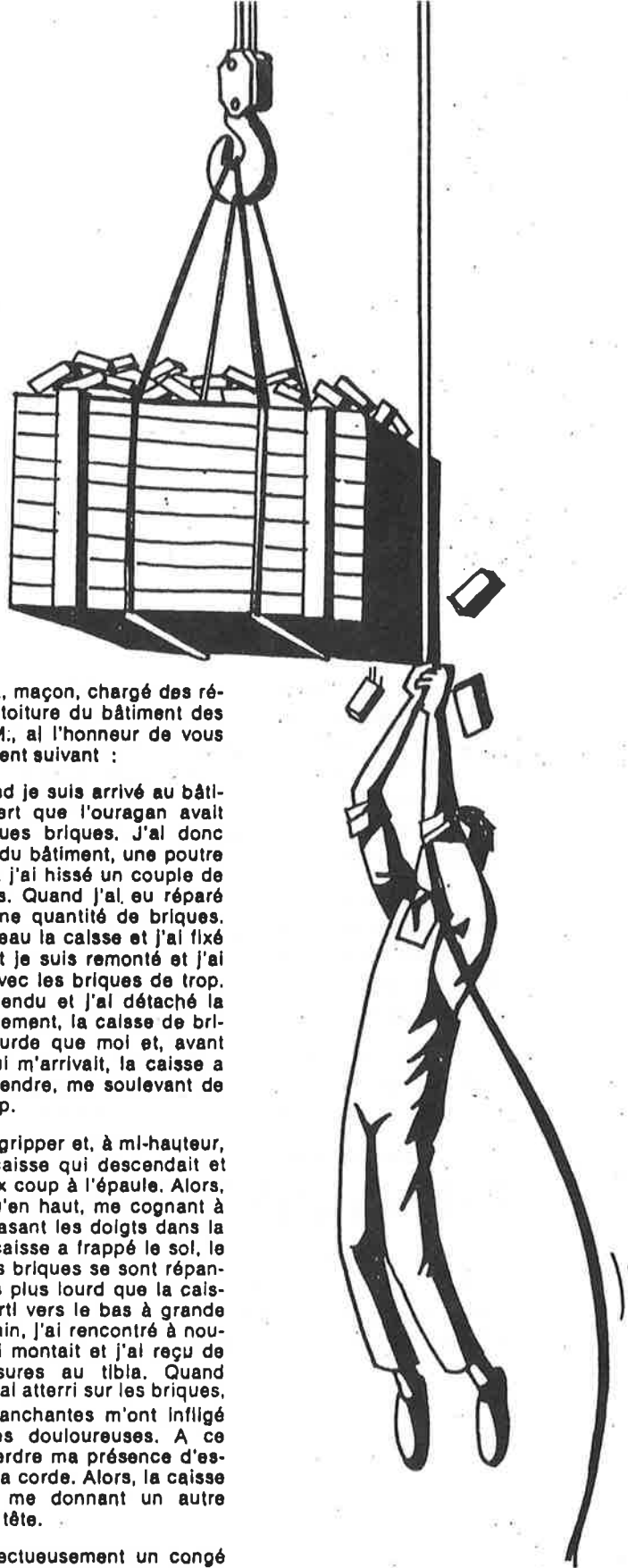
Quelques problèmes sont venus tiédifier quelque peu notre entrain, mais je suis persuadé, qu'avec un peu de bonne volonté de la part de chacun, une solution peut être trouvée.

Le courant de l'année 1990 devrait voir la naissance d'autres projets dont nous vous parlerons en temps opportun, mais un voyage d'un jour est notamment au programme.

Je voudrais terminer ici en remerciant ceux qui, par leur apport de documents et de matériels ou ceux qui nous renseignent sur des objets à préserver, nous permettent d'envisager un musée qui sera, je l'espère, complet et original

Le président

RAPPORT D'ACCIDENT



Monsieur,

Je soussigné, P. L., maçon, chargé des réparations dans la toiture du bâtiment des fonctionnaires à M., ai l'honneur de vous informer de l'accident suivant :

Le 18 février, quand je suis arrivé au bâtiment, j'ai découvert que l'ouragan avait fait tomber quelques briques. J'ai donc installé sur le toit du bâtiment, une poutre avec une poulie et j'ai hissé un couple de caisses de briques. Quand j'ai eu réparé le toit, il restait une quantité de briques. J'ai hissé de nouveau la caisse et j'ai fixé la corde en bas et je suis remonté et j'ai rempli la caisse avec les briques de trop. Puis, je suis descendu et j'ai détaché la corde. Malheureusement, la caisse de briques était plus lourde que moi et, avant que j'aie su ce qui m'arrivait, la caisse a commencé à descendre, me soulevant de terre d'un seul coup.

J'ai décidé de m'agripper et, à mi-hauteur, j'ai rencontré la caisse qui descendait et j'ai reçu un sérieux coup à l'épaule. Alors, j'ai continué jusqu'en haut, me cognant à la poutre et m'écrasant les doigts dans la poulie. Quand la caisse a frappé le sol, le fond a lâché et les briques se sont répandues. Alors, j'étais plus lourd que la caisse et je suis reparti vers le bas à grande vitesse. A mi-chemin, j'ai rencontré à nouveau la caisse qui montait et j'ai reçu de nombreuses blessures au tibia. Quand j'ai heurté le sol, j'ai atterri sur les briques, dont les arêtes tranchantes m'ont infligé plusieurs coupures douloureuses. A ce moment, j'ai dû perdre ma présence d'esprit car j'ai lâché la corde. Alors, la caisse est redescendue, me donnant un autre coup violent sur la tête.

Je demande respectueusement un congé de maladie, et vous présente, Monsieur, mes parfaites considérations.

P. L.

RECTIFICATIF

Le n° de compte de l'amicale est : 068 / 2103830 / 24

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

Notre brochure sur les caractéristiques des Vapeurs (reproduction d'un document SNCB de 1937) est en vente au prix de 50 frs auprès des membres du comité ou au compte de l'ATF (+15 frs de port)
Communication : Brochure Vapeur

Aménagement du musée

Dates retenues : 25/11, 9/12, 23/12, 5/1, 20/1, 3/2
Les bénévoles sont les bienvenus.

Cartes ferroviaires

Notre membre, Mr Lambou, met gracieusement à notre disposition l'original des deux cartes ferroviaires retraçant l'évolution du Rail en Belgique et dans notre Province. Ces cartes peuvent nous être commandées moyennant le virement à notre compte 068/2103830/24 de la somme de 160 frs (+ 15 frs de port si nécessaire) par carte choisie, à savoir :

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

Carte Lb-10: Rail et SNCW en Belgique de 1835 à 1988

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

Cotisation familiale annuelle : 100 frs.

La brochure éditée par notre membre, Mr Lambou, à l'occasion du 150ème Anniversaire du Rail à Liège, peut nous être commandée moyennant virement de 230 frs (+ 15 frs de port éventuel) au compte de l'amicale.

Communication : Brochure 150ème à Liège

Nouveautés Livres

Le tome I du livre de Phil Dambly "Vapeur en Belgique" est sorti en librairie il y a 3 mois. Ouvrage de référence par excellence, il raconte, dessins techniques et photos à l'appui, l'Histoire de la Traction Vapeur en Belgique. A conseiller absolument à tous les amoureux de la Vapeur.

En vente dans les bonnes librairies
Tome II prévu début 1990

BRASSERIE DU CHÊNE

RUE DU CHÊNE 20

4900 ANGLEUR

TF 43 92 56

Par sympathie

LIBRAIRIE - PAPETERIE DE RENORYJOURNAUX - PRESSE - LIVRES - PAPETERIE - TABACS - CIGARES - JOUETS - CADEAUX - PHOTOCOPIES - PHOTOS
IMPRIMES - LOTTO - TIERCE BELGE -

TOURNEE DE JOURNAUX

LIVRAISON A DOMICILE

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

81, rue Renory

Angleur

Ouvert le DIMANCHE matin

Vins
Tabacs
Liqueurs

☎ 42.53.26

BOULANGERIE - PATISSERIE

Jean ENGHER - FAMERÉE

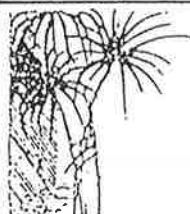
FERME LE MARDI

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

Prêts hypothécaires - Financements - Caisse d'épargne

26, rue de Renory - 4900 Angleur

Tél. 041/43.41.56 - 43.40.35

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

A bientôt....

PERFORMANCES FERROVIAIRES BELGES

Par cette nouvelle rubrique annuelle, nous établirons un classement (d'abord provisoire) de nos performances réalisées en domaines tels que: trains, locomotives, ouvrages d'art....

Cela permettra à nos collègues cheminots, ainsi qu'à nos sympathisants non cheminots, d'avoir une meilleure connaissance de la SNCB, au travers de ce créneau.

Certes, nos performances n'ont rien de comparable avec les records décrits dans le Guinness Book réalisés par les réseaux ferroviaires américains, canadiens, français, russes ou africains. Mais elles ont le mérite d'être les vôtres, celles que nous vivons quotidiennement. Et c'est cela le plus important, la raison même de cette rubrique.

Notre réseau, en pleine restructuration, a la particularité d'être très dense (un des plus denses du monde) ce qui ne lui confère guère de possibilités de réaliser des records mondiaux; si ce n'est par cette particularité justement.

Après ces quelques considérations, venons-en aux chiffres, qui, je l'espère, vous intéresseront. Ceux-ci restent provisoires et j'attends de votre part des propositions pour de nouvelles rubriques ou de meilleures performances, avec si possible des documents officiels à l'appui, à l'adresse suivante:

Mr DEVILLE SCSTI
ATD Kinkempois

Tunnel le plus long : 2078 m

Tunnel de Veurs, ligne 24, section Visé-Montzen.

A titre de comparaison, le tunnel de la jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi est de 1963 m.

Viaduc le plus long : 1107 m

Viaduc de la Gueule ou de Moresnet, ligne 24, section Montzen-Aix Ouest.

Locomotive la plus rapide :

en vapeur : 165 km/h, loco type 12

en diesel : 140 km/h, loco type 54 (ex T 204) uniquement durant la période de remorque des TEE vers les années 1964. Actuellement, la vitesse est ramenée à 120 km/h. Identique pour les T 51, 52, 53, 54, 55, 62, 63.....

en électrique : 180 km/h, loco type 18
(160 km/h max sur réseau SNCB)

Locomotive la plus puissante :

Locomotive électrique type 20

5400 kw (7320 cv en puissance horaire)

5150 kw (7000 cv en puissance continue)

Train le plus lourd :

en traction électrique : 3419 tonnes (+ 2 locos de 85 t)
 le 20/4/89 Train E 24830 Kinkempois-St Ghislain
 Conducteur : Minet J. avec HLE 2736 et 2745

en traction diesel : 3435 tonnes (+ 2 locos de 110 t)
 le 10/5/89 Train Z 24830 Montzen-Kinkempois
 Conducteur : Patureau J. avec HLD 5505 et 5514

N.B. Ce train a été également remorqué en traction électrique pour la suite du parcours jusqu'à St Ghislain

Train le plus long :

marchandises : 611 m (+ 2 locos de 18,65 m)
 le 30/6/89 Train E 145183 St Ghislain-Kinkempois
 Conducteur : Lejoly G. avec HLE 2366 et 2368

autos-couchettes : 646 m (+ 2 locos de 19,5 m)
 le 19/7/89 Train Z 9271 Bressoux-Avignon
 Conducteur : Bourguignon F. avec HLD 5523 et 5529
 accompagné par SCSTI Goyens R.



*Si la philatélie
vous intéresse ...*



LE CLUB PHILATELIQUE DES CHEMINOTS LIEGEOIS

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



Président : MARY Alain	Tél. 65.75.16
Rue J. Hodeige 125	4030 GRIVEGNEE
Secrétaire : MAGNETTE André	Tél. 43.13.80
Rue Tanixhe 40	4020 BRESSOUX
Trésorier : BARTIAUX Xavier	
Rue Elise Gronpez 29	4020 LIEGE

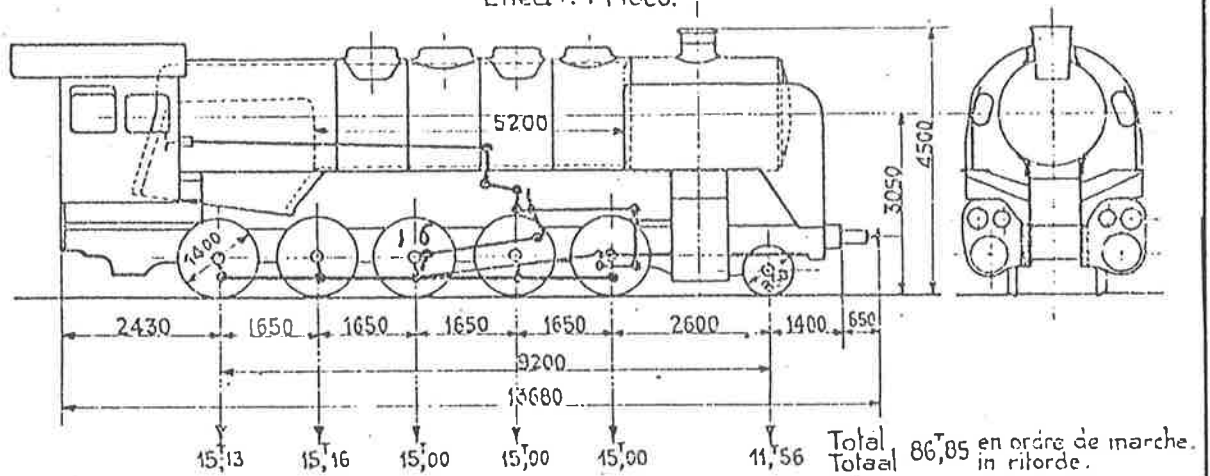
DERNIERE MINUTE

Notre calendrier 1990 est sorti de presse. Il est disponible auprès des membres du comité au prix de 50 frs. La photo de la page de couverture est due au talent de notre membre G. Lejeune. Je profite de l'occasion pour le remercier de sa gentillesse.

G.L.

Locomotive
Locomotief TYPE 25
Effectif. 14 loco.

S.N.C.B.
N.M.E.S.



Caractéristiques.

Date de construction : 1939			
Locomotives numérotées de 25.001 à 25.023			
Type de locomotive..... (Décapod) . 2-10-0			
Mécanisme	Diamètre des cylindres (d).....mm 600		
	Course des pistons (l).....mm 660		
	Diamètre des roues motrices (D).....m 1,400		
Timbre (p).....	kg/cm ² 16		
Type de foyer: Acier soudé.			
Grille	Longueur.....	m 2,542	
	Largeur.....	m 1,532	
	Surface (G).....	m ² 3,90	
Surface de chauffe du foyer.....		m ² 15,90	
Faisceau tubulaire	Petits tubes à fumée.	diamètres.....	mm 49/54
		nombre.....	113
		surface.....	m ² 90,40
Faisceau tubulaire	Gros tubes à fumée.	diamètres.....	mm 125/133
		nombre.....	35
		surface.....	m ² 71,30
Surface des tubes bouilleurs.....		m ² 1,67	
Surface de chauffe totale (S).....		m ² 179,27	
Diamètre des tubes surchauffeurs.....		mm 24/30	
Surface de surchauffe (S').....		m ² 64,10	
Corps cylindrique	diamètre moyen.....	m 1,672	
	épaisseur de la tôle.....	mm 14	
Épaisseur du manteau de la boîte à feu.....		mm 14	
Épaisseur des tôles du foyer (acier)	ciel.....	mm 10	
	arrière et latérales.....	mm 10	
	tubulaire.....	mm 10 à 15	
Épaisseur de la tôle tubulaire boîte à fumée.....		mm 26	
Capacité de la chaudière en ordre de marche.....		m ³ 7,750	
Volume de la chambre à vapeur.....		m ³ 3,000	
Surface d'émission de la vapeur.....		m ² 10,80	
Rapport S/G.....		45,9	
Rapport S'/S.....		0,355	
Effort de traction T = $\frac{0,75 \cdot p \cdot d^2 \cdot l}{D}$		kg 20.360	
Poids de la locomotive à vide.....		t 78,6	
Poids adhérent (A).....		t 75,29	
Rapport T/A.....		1/3,69	

Karakteristieken.

Bouwjaar : 1939			
Locomotieven genummerd van 25.001 tot 25.023			
Type van locomotief..... (Décapod) . 2-10-0			
Mechanisme	Diameters der cilinders (d).....	mm 600	
	Zuigerslag (l).....	mm 660	
	Diameter der drijfwielen (D).....	m 1,400	
Keteldruk.....		kg/cm ² 16	
Type van vuurhaard: Geslacht staal.			
Rooster	Lengte.....	m 2,542	
	Breedte.....	m 1,532	
	Oppervlak (G).....	m ² 3,90	
Verwarmingsoppervlak v.d.vuurhaard.....		m ² 15,90	
Pijpenbundel	Kleine vlampijpen.	diameters.....	mm 49/54
		aantal.....	113
		oppervlak.....	m ² 90,40
Pijpenbundel	Groote vlampijpen.	diameters.....	mm 125/133
		aantal.....	35
		oppervlak.....	m ² 71,30
Oppervlak der kookbuizen.....		m ² 1,67	
Totaal verwarmingsoppervlak (S).....		m ² 179,27	
Diameters der oververhitterspijpen.....		mm 24,30	
Oververhittingsvlak (S').....		m ² 64,10	
Ketelromp	gemiddelde diameter.....	m 1,672	
	dikte der plaat.....	mm 14	
Dikte van den vuurkistmantel.....		mm 14	
Dikte der platen v.d.vuurhaard (staal)	hemelplaat.....	mm 10	
	achter en zijplaten.....	mm 10	
	pijpenplaat.....	mm 10 à 15	
Dikte der pijpenplaat-rookkast.....		mm 26	
Inhoud van den ritvaardigenketel.....		m ³ 7,750	
Volume der stoomkamer.....		m ³ 3,000	
Oppervlak van stoomafgifte.....		m ² 10,80	
Verhouding S/G.....		45,9	
Verhouding S'/S.....		0,355	
Trekvermogen T = $\frac{0,75 \cdot p \cdot d^2 \cdot l}{D}$		kg 20.360	
Gewicht der leege locomotief.....		t 78,6	
Adhesiegewicht (A).....		t 75,29	
Verhouding T/A.....		1/3,69	

TAVERNE " AMBIORIX "

104, Voie de l'Ardenne
4920 Embourg

BILLARD AMERICAIN

SALLE POUR BANQUETS,
REUNIONS

Tél: 67 00 46

Marie Perle
BOULANGER • PATISSIER

RUE RENORY 79 KINKEMPOIS (ANGLEUR)

TEL: 43 60 53

MADAME DENISE SCHLOSSER

BOUCHERIE — CHARCUTERIE

FABRICATION MAISON

FERME LE JEUDI

RUE DE RENORY 22

4900 LIEGE (ANGLEUR)

'AU BON ACHAT'

A DEUX PAS DE LA REMISE

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

BOISSONS FRAICHES
TOUTE L'ANNEE

Mme XHONNEUX

OUVERT DIMANCHE MATIN

TEL: 42 99 39

153, RUE RENORY
4900 ANGLEUR

VENDREDI 1^{er} SEPTEMBRE 1939 *

La foudre frappant des dispositifs de défense, fait sauter le pont du Val-Benoît

11 morts, 3 disparus, 47 blessés

Sur le pont du Val-Benoît, un train s'est arrêté juste à temps
pour n'être pas précipité dans la Meuse

Lorsque, récemment, les médias ont commémoré la déclaration de guerre en Pologne, le 1^{er} septembre 1939, personne, à notre connaissance, a évoqué la catastrophe du Val-Benoît, survenue la veille, en fin d'après-midi, à tel point que celle-ci parut en manchette des journaux, simultanément avec les premières nouvelles du front.

Depuis la mobilisation, les ponts avaient été minés par l'armée et les postes de sentinelles aux abords du pont du Val-Benoît étaient devenus familiers aux habitants. Les soldats occupaient d'ailleurs, en partie, les locaux de l'école du Rivage où, enfants, nous nous rassemblions autour des cuisines roulantes, choyés par les mobilisés qui étaient eux-mêmes, la plupart, pères de famille.

Et pourtant, le jeudi 31 août 1939, chacun se forçait à penser que les malheurs et misères de la guerre épargneraient notre pays dont on nous vantait le dispositif de défense déployé aux frontières. Les fameuses barrières métalliques anti-chars rendaient notre territoire inviolable!

Le lendemain, Dantzig allait être incorporé au III^e Reich, Hitler allait parler au Reichstag et la phase C du renforcement de l'armée belge allait être décrétée par le Gouvernement. N'empêche, l'Exposition de l'Eau, ce 31 août avait ouvert ses portes et la fête continuait. Parmi les programmes de cinéma, pointons le Forum qui présentait Le Chant du Printemps, avec Janette Mac Donald, et surtout, le Théâtre de Verdure d'Angleur, avec Le Chant du Missouri, enfin le cinéma Américain proposait 3 films par séance! On annonçait l'ouverture du grand café Le Charlemagne, place du Théâtre et le Touring club proposait une randonnée de 10 jours en Suisse, par bicyclette.

Au fur et à mesure que la journée s'écoulait, le ciel devint menaçant. Soudain, alors que chacun était à table, un violent orage éclata sur la vallée de la Meuse. A 18h.45 la foudre toucha vraisemblablement les lignes de mise à feu des mines placées dans les piles du pont, en provoquant l'explosion, de même que celles du vieux pont d'Ougrée, reliées aux mêmes circuits. Le tout nouveau pont eût également sauté, sans l'intervention d'un jeune lieutenant qui eut la présence d'esprit de couper les cordons des charges. La charpente des deux ponts (car deux tabliers pour deux voies chacun avaient remplacé le vieux pont en pierre de 1843) s'écrasa sur les rives et sur les chalands amarrés sous le pont, et sur le corps de garde des sentinelles. Quatre miliciens, que l'on peut considérer comme les premières victimes belges de la seconde guerre mondiale, trouvèrent la mort. Les civils payèrent beaucoup plus lourdement leur tribut, car le fac-similé du titre du journal La Meuse date du 1^{er} septembre. Le bilan définitif des victimes se révélera plus élevé.

Quant aux dégâts matériels, qui se chiffraient à des millions de francs 1939, de nombreux immeubles ayant été, soit détruits, soit gravement endommagés, ils n'étaient que l'avant-goût de ce qui attendait les habitants de Kinkempois, particulièrement entre mai 44 et février 45.

Sur le plan des transports, la disparition du pont coupait l'est du reste du réseau et notamment la magistrale Ostende-Cologne. La première tâche de la SNCB fut donc de rétablir le trafic en utilisant le nouveau pont de Renory construit début des années '30 pour permettre l'évitement des plans inclinés au trains de marchandises. Mais la crise économique avait interrompu les travaux de voies de la ligne 36a Kinkempois-Hollogne-Fexhe. Il fallut donc d'urgence placer les rails entre Voroux et le pont, performance trop peu connue, puisque, grâce à des centaines d'ouvriers, amenés de tous les coins du réseau par trains spéciaux, la ligne serait ouverte au trafic seulement 15 jours après l'explosion, soit le 15 septembre 1939!

Entre-temps, des mesures sont prises pour rétablir la circulation des trains: les internationaux sont déviés par Seraing et les relations Liège-Verviers ont leur départ reporté à Liège-Longdoz, de même que les trains des lignes 38 (Herve) et 41 (Rivage). Des autobus, puis une ligne de trolleybus (No 30) circulent entre Liège (Gns) et Angleur pour transborder les voyageurs. Ces navettes seront maintenues après le 15 septembre puisque les trains détournés par Kinkempois et le pont de Renory ne desservent aucune gare de Liège. La SNCB ne déplore pas seulement des dégâts aux voies. Deux circulations se trouvaient précisément sur les ponts lors de leur destruction: le train 184 Liège-Luxembourg, tracté par une loco type 64, qui a quitté les Guillemins à 18h.39 avec 28 voyageurs. Le chef-garde, sain et sauf, raconte: "le convoi s'était arrêté 3 minutes trente au signal situé à 30 mètres de l'entrée du pont. L'explosion eut lieu, le train venait de démarrer et après avoir parcouru une cinquantaine de mètres. La locomotive, le tender et le fourgon étaient déjà engagés sur le pont lorsque ce dernier explosa. Seul, le fourgon resta suspendu dans le vide, entraînant avec lui la première voiture. J'eus l'impression que la loco et son tender disparaissaient dans le vide. (en fait tout le convoi restait solidaire, l'avant de la loco ayant pour ainsi dire le premier essieu dans l'eau). Ce fut indescriptible. Des jets de vapeur et de la poussière fusaient de toutes parts, des cris d'horreur s'élevaient des véhicules. Je parvins par mes propres moyens à me dégager et me précipitai vers la première voiture, les voyageurs gisaient pêle-mêle parmi les débris de bois, de fer et de gravats, plus ou moins gravement atteints". Le machiniste Jonet et son chauffeur Debras avaient été tués sur le coup. Au même moment circulait sur l'autre pont une loco haut-le-pied, type 81 pilotée par le machiniste Fr. Crespin, assisté de son chauffeur Collard et accompagné d'un collègue haut-le-pied, E. Drijvers. Ces deux derniers eurent la vie sauve, mais furent grièvement blessés, ensevelis sous le charbon du tender.

Tout le quartier du Rivage-en-Pot et de Kinkempois avait été ébranlé, plusieurs habitants avaient été tués dans leur immeuble, de même que des passants, notamment ceux qui s'étaient abrités de l'orage sous le tablier du pont.

Il faut savoir qu'à l'époque, toute le rivage était garni de maisons qui reçurent de plein fouet l'onde de choc et les débris des piles, voire de pièces métalliques arrachées des superstructures de l'ouvrage. Il en était de même du côté Kinkempois, dans les rues Béco, d'Ougrée, Bossy, Boileau et surtout dans la rue Renory où les nombreux commerces situés entre la rue du Centenaire et le pont étaient dévastés. Par chance, pas un seul trolleybus des trois lignes qui passaient sous le pont ne se trouvait à proximité, mais leurs lignes aériennes, toujours sous tension, se tordaient, provoquant d'énormes étincelles.

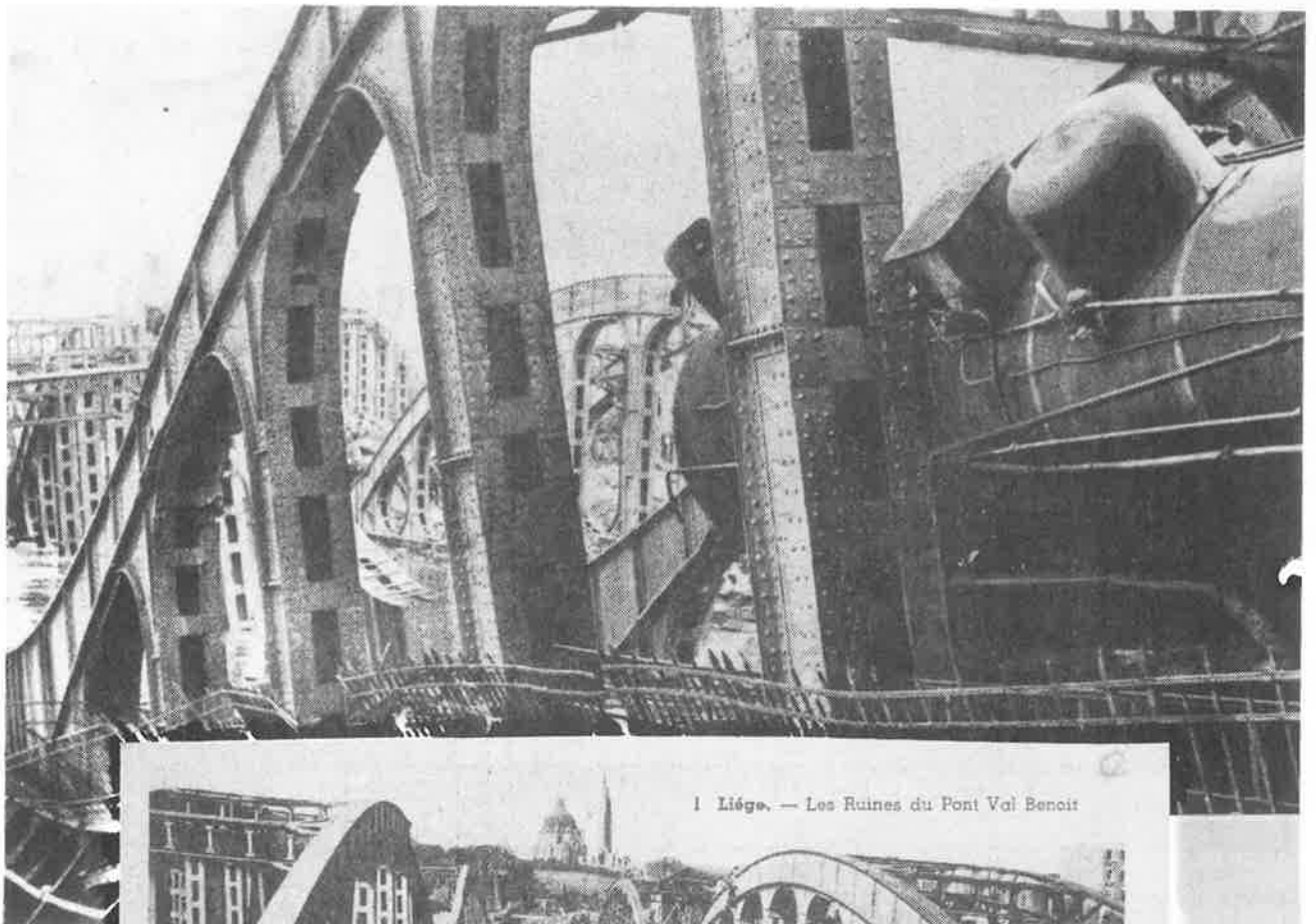
On signala l'effet de souffle et même des chutes de pierre place Leman.

Le quartier devint rapidement un lieu de pèlerinage à tel point que l'armée dut établir de barrages pour isoler la zone sinistrée. Les installations de la centrale électrique toute proche ayant été dévastées, tout le sud de la ville, depuis le Pont d'Avroy fut privé d'électricité, ce qui alourdissait encore l'atmosphère sinistre amplifiée par le bruit des bottes et les mesures d'occultation.

Un journaliste de La Meuse fait cette réflexion: "En voyant les ravages causés par l'explosion d'un pont miné, on se demande ce qu'il resterait de la ville si, par nécessité militaire, tous les autres ponts devaient sauter". Cette pensée prémonitoire allait malheureusement être la réalité moins de neuf mois plus tard. Le pont du Val-Benoît reconstruit provisoirement par l'armée d'occupation allait encore attirer plus d'une fois la foudre, celle des bombes alliées qui de mai à août 1944 allaient achever la destruction du Rivage-en-Pot et d'une partie importante de Kinkempois. Mais ceci est une autre histoire, aussi pénible, sinon plus encore que la tragédie du 31 août 1939.

M.LAMBOU, IX.1989

* Le train 184 Liège-Luxembourg (loco type 64)



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

MENUISERIE RENE CADES
 ENTREPRISE ENREGISTREE

SPECIALITES :

AMENAGEMENTS INTERIEURS

CUISINES EQUIPEES

PORTES ET FENETRES (SUR MESURE)

Travail effectué par le patron .

. Devis gratuit

Jocadis ☎ (02) 395 71 05

spri / pvba

RUE DE BRUXELLES, 53,
 1390 - ENGHEN

PLUS DE 100 MARQUES DE MATERIEL
 ROULANT ET ACCESSOIRES.

LIBRAIRIE FERROVIAIRE: + DE 1.000 TITRES

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

Dromoscope

et

Dromopétard

Suite à l'article paru dans le n°1 du bulletin, nous avons trouvé dans le Manuel du piqueur des chemins de fer, l'explication du fonctionnement des appareils indicateurs de vitesse des trains.

830. Afin de pouvoir contrôler la vitesse des trains au passage de certains points de la voie réputés comme très dangereux, il est fait usage d'appareils indicateurs de vitesse du système Le Boulengé: ce sont les dromoscopes et les dromopétards.

831. Dromoscope.

Le dromoscope est installé sur l'accotement de la voie, en amont et à proximité du point dangereux.

Il permet, au moment où un train passe à proximité de l'appareil, de lire sur un cadran muni d'un index mù par un poids moteur, le taux de vitesse atteint par le train à l'endroit de l'appareil.

Il est en relation avec deux déclics, distants de 44m44, et dont le premier se trouve à environ 150 mètres en amont de l'appareil. Lorsque la première roue du train agit sur le premier déclic, l'appareil est mis en mouvement; lorsqu'elle agit sur le second déclic, l'appareil est arrêté spontanément.

L'arc parcouru par l'index représente la vitesse du train pendant qu'il franchit l'intervalle entre les deux déclics.

Le poids moteur du dromoscope doit être tel que l'intervalle de temps, qui s'écoule depuis l'instant de la mise en mouvement de l'appareil jusqu'à celui de son arrêt spontané, soit exactement de 4 secondes.

832. Dromopétard.

Le dromopétard s'installe aussi sur l'accotement de la voie et près du point dangereux. Il provoque, au moyen d'un déclic, la détonation d'un pétard dès que le train qui passe devant l'appareil roule à une vitesse supérieure à la limite tolérée en ce point.

Il se compose d'un lourd pendule en fer, battant la seconde, suspendu à un bâti de fonte par une lame d'acier flexible; son plan d'oscillation est perpendiculaire au rail. Ce pendule est maintenu écarté de la verticale par un levier, dont l'un des bouts accroche le pendule et dont l'autre aboutit au rail, dont il dépasse légèrement le plan supérieur.

Un pétard, établi au-delà de l'appareil, à une distance qui varie suivant le taux de la vitesse tolérée, est maintenu au-dessus du rail.

Lorsque la première roue du train agit sur le déclic, le pendule est libéré et commence son oscillation; lorsque le pendule achève son oscillation, le pétard s'écarte du rail par l'effet d'un contre-poids. Il se passe donc une seconde entre le moment où le déclic est abaissé par la roue, jusqu'à celui où le pétard s'écarte.

Lorsqu'on installe cet appareil, on règle la distance entre le déclic du dromopétard et le pétard suivant le taux de vitesse que l'appareil doit contrôler. Cette distance est de 8m33 pour le taux de 30 km à l'heure, de 11m11 pour celui de 40 km à l'heure, de 12m50 pour celui de 45 km à l'heure, etc....

833. Usage des appareils.

Les dromoscopes et les dromopétards sont employés isolément ou simultanément.

Les indications des dromoscopes isolés ne s'adressent pas aux machinistes. Lorsque le dromoscope est doublé d'un dromopétard, l'indication qu'il donne impose au machiniste l'obligation de modérer éventuellement la vitesse de manière à ne pas provoquer l'explosion du pétard du dromopétard.

Le dromopétard, précédé d'un dromoscope, est établi de façon à provoquer la détonation du pétard dès que les trains passent au droit de l'appareil à une vitesse supérieure à la vitesse limite fixée.

Les dromopétards employés isolément sont établis de façon à ne provoquer la détonation des pétards que sous l'action des trains animés d'une vitesse supérieure de 5 km à l'heure à la vitesse limite fixée.

834. Dépassement de la limite de vitesse autorisée.

Les agents chargés de remonter les dromoscopes employés isolément, doivent signaler tout train (n°, date et heure de circulation) ayant dépassé de 5 km la vitesse permise. Les agents chargés de remonter les dromopétards doivent signaler tout train (n°, date et heure de circulation) ayant écrasé le pétard des appareils.

835. Remplacement des pétards écrasés.

Les pétards écrasés doivent immédiatement être remplacés par l'agent chargé de remonter les dromopétards.

836. Remontage des appareils.

Lorsque le dromoscope et le dromopétard ont fonctionné, on doit les remonter.

Pour armer le dromoscope, il suffit de soulever à la main les deux poids de l'appareil et de remettre l'aiguille en place.

Pour le dromopétard, il suffit d'accrocher la glissière terminant le fil fixé au porte-pétard et d'accrocher le pendule à son levier.

837. Entretien et réglage des appareils.

Les appareils indicateurs de vitesse doivent être régulièrement nettoyés et graissés. L'agent chargé de l'entretien doit s'assurer journellement qu'aucun organe quelconque ni le ballast ne peuvent contrarier le fonctionnement de ces appareils. Le non-fonctionnement ou le dérèglement des appareils doit être signalé immédiatement au contremaître du groupe, qui est spécialement chargé de la vérification et du réglage de ces appareils.

Ces articles ont été tirés du Manuel du piqueur des chemins de fer édités vers 1926 par J. Vermeulen, chef de section aux chemins de fer de l'Etat Belge, aux Editions Weissenbruch à Bruxelles.

MUSEE DES TRANSPORTS

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

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

Prix d'entrée très modeste: 30 frs pour les adultes et 20 frs pour les enfants de 6 à 12 ans. 10 frs par personne pour les groupes de jeunes accompagnés.

Renseignements au 041/670064

L'écartement des voies

Lorsque, sur notre réseau, on mesure l'écartement d'une voie en alignement entre les bourrelets des deux rails, on relève une cote de 1m435. Pourquoi ce nombre bizarre ? On concevrait mieux un nombre rond, par exemple 1m500.

On peut aussi s'étonner du sens de la circulation des trains. Pourquoi ceux-ci circulent-ils, en Belgique et sur d'autres réseaux, à gauche, alors que, sur les routes, les véhicules circulent à droite ?

L'une et l'autre questions trouvent réponse dans le même fait historique : les premiers chemins de fer furent construits, vers 1825 en Angleterre. L'écartement donné, à cette époque, par George Stephenson est la traduction, dans le système métrique, de la norme anglaise exprimée en pieds et en pouces. Quant à la circulation à gauche, elle est, en Angleterre, généralisée tant sur la route que sur le rail.

Bien avant 1800, le transport du charbon sur les routes anglaises s'effectuait par des chariots, tirés par des chevaux et roulant sur des planches, puis sur des planches revêtues de plaques de fer. Entre les roues, il existait une largeur uniforme de $4 \frac{1}{2}$ pieds ou 4 pieds 6 pouces, le pied valant 12 pouces. Lorsque des rails furent substitués aux planches, on conserva cette largeur de $4 \frac{1}{2}$ pieds, à laquelle on ajouta 1 pouce de chaque côté pour la largeur des mentonnets des roues, mentonnets rendus indispensables pour le guidage des roues, plus $\frac{1}{4}$ de pouce pour le jeu nécessaire.

L'écartement devint ainsi : 4 pieds 6 pouces + 2 fois 1 pouce + 2 fois $\frac{1}{4}$ de pouce, soit 4 pieds 8 $\frac{1}{2}$ pouces. Le pied anglais valant 304,8 mm et le pouce $304,8 : 12 = 25,4$ mm, la cote exprimée dans le système métrique devint 1m435.

Depuis 133 ans, cet écartement n'a pas changé, et, actuellement 63 % du total des réseaux du monde sont équipés de la voie "normale". On la trouve sur les réseaux suivants : Algérie, Allemagne (RFA/RDA), Argentine, Australie (Nouvelles-Galles du Sud), Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Chine, Corée, Cuba, Danemark, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Hollande, Hongrie, Iran, Italie, Maroc, Mexique, Norvège, Pérou, Pologne, République Arabe Unie, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Turquie, Uruguay, Yougoslavie.

En Russie, le premier chemin de fer de St Pétersbourg à Tsar-koïeselo, construit en 1838, avait un écartement de 1m829. En 1842, l'écartement fut ramené à 1m524 et est resté tel quel depuis. Cette différence d'écartement fut, d'ailleurs, un des problèmes épineux que l'Allemagne dut résoudre lors de l'invasion de la Russie, en juin 1941. En Finlande et dans une partie de l'Iran, de la Pologne et de la Turquie existent aussi des voies dont l'écartement est de 1m524.

En Espagne, l'écartement est de 1m674, soit 6 pieds castillans. Il en est de même dans une partie de l'Argentine, au Chili, en Inde et au Portugal.

Signalons, enfin, qu'un très grand nombre de réseaux sont équipés d'une voie "étroite", dont l'écartement est inférieur à la cote "normale". On trouve, parmi ces voies étroites, plus de vingt écartements différents, allant de 0,60 m à 1,372 m ! Citons seulement les lignes de 0,6096 m, de 0,615 m et de 1,067 m du Congo Belge et la voie métrique (1,000 m exactement !) de la SNCV en Belgique.

Extrait de la revue "Le rail" n° 39 de novembre 1959

NDLR : De nombreux changements sont intervenus depuis, notamment en Espagne avec la venue prochaine du TGV dans son réseau.

Le Renory

LOCAL du F.C. ANGLEUR

**120 SORTES
DE
BIERES**

2, Rue d'Angleur
Kinkempois

TEL : 43 01 58

fermé le mercredi

Le Petit Marché de la Bière & du Fromage

SPECIALITE DE FROMAGE A LA DECOUPE

120 BIERES SPECIALES AU PRIX MAGASIN

HERVE ARTISANAL · POTKES

RUE DE RENORY 10

KINKEMPOIS

TEL : 43 03 50

FERME LE MERCREDI

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

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

PRETS PERSONNELS ET
FINANCEMENTS



Crédit Communal
la banque à la une

Restaurant

Grill

Le Relais
du Pierry

50, Ave. des Thermes
4930-CHAUDFONTAINE

☎ 67 14 72

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

NOUVELLES DU MONDE FERROVIAIRE

Cl. Deville

Le but de cette nouvelle rubrique est de vous faire connaître d'autres techniques et exploitations dans le monde ferroviaire.

Ce premier article porte sur :

Les CFF (Chemins de Fer Fédéraux Suisses)

C'est ainsi que les CFF utilisent une radio-commande d'aiguillages à Lausanne-Triage. Pas pour l'entièreté du complexe mais pour seulement une vingtaine d'aiguillages du poste de réparation. Dans les nouveaux postes de commandement (PC) informatisés, (Lucerne depuis un an, Chiasso depuis quelques mois) le chef de manoeuvre demande l'établissement du parcours de manoeuvre au moyen de sa radio à 10 touches, "432-445" = de la voie 432 à la voie 445. Cette demande s'inscrit sur la console du chef de mouvement du PC, il ne lui reste plus qu'à donner son assentiment au moyen d'une touche quand le parcours peut être effectué.

Ensuite, l'ordinateur transmet aux différentes aiguilles et "signaux nains" les ordres. Si un parcours train ou manoeuvre empêche l'établissement du parcours demandé, l'ordre est enregistré et sur le tableau de contrôle optique (TCO) les touches correspondantes clignotent jusqu'à l'établissement complet du parcours. Le chef de manoeuvre reçoit l'ordre "enregistré" par voix synthétisée lorsque la transmission a été effectuée et toujours par voix synthétisée la confirmation de l'établissement du parcours.

En cas de dérangement, l'établissement manuel peut être effectué à partir du TCO.

Un grand avantage du système est la diminution de tous ces appels radios à un PC et surtout une diminution du bruit. Les conversations radios entre chef de mouvement, chef de manoeuvre, mécanicien de manoeuvre restent toujours possibles.

Quant on sait que les conversations radios, même réduites au strict minimum, distraient de leur occupation tout le personnel à l'écoute, on peut comprendre l'avantage d'un tel système qui diminue singulièrement ces communications et permet à tous de jouir d'un travail plus serein.

Cet article a été rédigé avec l'aimable collaboration de notre collègue cheminot Fahrni D. des CFF

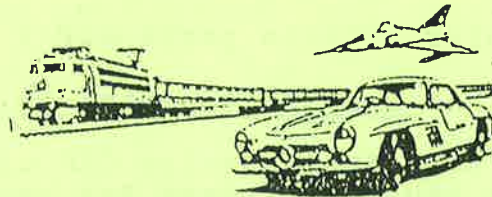
MODELISME IMPORT - EXPORT

hobby²⁰⁰⁰

LE SPECIALISTE BELGE DU MODELE REDUIT

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

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



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

" La Taverne de TROOZ "

254, GRAND'RUE
041 / 51 66 71

4940 TROOZ
AU PIED DE LA GARE

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

Marie - Thérèse et Didier

Evrard Michel

SPECIALISTE ELECTRICITE AUTO

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

041 / 84.69.99

RUE TROU PAQUETTE , 2 (GENETS)

SEPTROUX (AYWAILLE)