



Amicale Transport Ferroviaire

Sud - Est

3, Rue du Chêne

4031 Kinkempois

Trimestriel n° 24 - 25

1 - 2/1995



Fourgon-traineau que l'ATF va restaurer.
Dernier exemplaire restant

BUREAU DE DEPOT
BEAUFAYS
TRIMESTRIEL N° SP 1/95

EN ORDRE
~~94~~ ~~95~~ 96



SOMMAIRE

Page	3	Mot du président
	4	Comités
	7/14	Mutations des HLD de Kinkempois
	17/24	Le Trans-Hertogenwald
	27/28	Divers
	29	La boutique du Musée
	30	Avis de recherche
	31/34	Un passé pas si lointain sur la ligne 125
	35/36	La boutique du Musée
	37	Divers Vennbahn et matériels ATF
	38/39	80 ans de la ligne 24 - Manifestations à Visé
	40	Anecdote d'antan
	41/42	Festivités des 15 ans du Chemin de Fer de Sprimont



MUSEE DES
CHEMINS DE FER



EN GARE DE BRUXELLES-NORD

Le Musée est accessible les jours ouvrables et le premier samedi de chaque mois de 9 à 16h30, sauf si le samedi en question est un jour férié.

Accueils de groupes avec ou sans visites guidées. Celles-ci doivent être demandées à l'avance (de préférence un mois) au n° de téléphone 02/224.62.79. Elles sont gratuites et organisées uniquement en semaine pour des groupes d'environ 30 personnes.



LE MOT DU PRESIDENT

Eh oui ! il est là votre bulletin.

Les numéros 1 et 2 de 1995 est terminé. Au grand soulagement de votre serviteur.

Quoi de neuf au Musée ?

Le travail d'aménagement avance lentement mais sûrement.

Des grosses modifications sont intervenues au 2ème étage et ce n'est pas terminé.

Les bénévoles qui s'activent au 1er étage pour rendre la salle maquettisme opérationnelle se dévouent. Mais ils y arriveront !

Ils l'ont promis. La salle sera inaugurée en septembre. A ce sujet, voir la page 27 Divers.

Nous devrions prendre en gestion l'autorail 4601. Des travaux seront nécessaires mais le système de freinage va être remplacé pour être conforme aux normes européennes (à Kinkempois).

Pour les cotisations, regardez en bas de la page de couverture, vous saurez immédiatement si vous êtes en ordre.

Les années barrées sont acquittées. Les cartes de membres et/ou les timbres 1995 sont agrphés au présent bulletin.

Quant au bulletin suivant qui sera également double, il devrait sortir incessamment sous peu.

Nous commencerons à parler bientôt de ce que l'on pensait de l'avenir des techniques du Rail il y a +/- 30 ans dans les revues techniques de l'époque.

Le président

COMITES

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

GESTION

Président	LALLEMEND Gh
Vice-président	DEBOIS V
Secrétaire	DOZO E
Trésorier	DETRY A
Trésorier adjoint	PHILIPPE F
Resp. Diesel	GRUNHAGEN R
Resp. Vapeur	GREGOIRE Cl
Resp. Matériel	DOUBELS P
Resp. Modélisme	HOGGE F
Assistant Vapeur	DOZO E
	BERTRAND G
Assistant Diesel	BLAISE A
Assistant Polyvalent	DANDOIS P
Commissaires	HEUSCHLING D
	MARCQ L
Relations publiques	DEVILLE Cl
	LAMBOU M

HONNEUR

Président	Mr DEWULF
Vice-président	Mr GAYETOT
Membres par ordre alphabétique	
Mrs ANGE A	GOKA H
ALAIME J	GOKA J
COUCHARD Y	LOUMAYE F
DEGIVE F	RAXHON J
DEJAEGHERE F	TROMME M
DETRY J	VAN USSEL M
DEVILLERS L	VANWEERST P
DUHR C	VERITER
EVARD J	WARROQUIERS C
GERARD A	

ABONNEMENTS : 300 frs/an comme membre effectif (avec les 4 bulletins)
100 frs/an comme membre de soutien (sans bulletins)

Les abonnements doivent se faire via le compte 068/2103830-24 de ATF - Rue du Chêne, 3 - 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 doivent se faire **exclusivement** au compte 068/2122158-19 de l'ATF en précisant la référence de l'article.

RENSEIGNEMENTS :

LALLEMEND Ghislain
Conducteur
Service de Cour
ATD/E Kinkempois

GRUNHAGEN Roger
Bureau des Instructeurs
ATD/E Kinkempois

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

Editeur responsable : Lallemand Ghislain
Rue des Critchons, 1
4032 Chênée

MUSEE DES CHEMINS DE FER BELGES

Adresse : SNCB
Gare de Bruxelles - Nord
rue du Progrès, 76
1210 Bruxelles

Téléphone : 02/224.62.79

Heures d'ouverture :

De 9 à 16 heures 30 du lundi au vendredi, pendant toute l'année, ainsi que le premier samedi de chaque mois.

Jours de fermeture :

Fermé les autres samedis, dimanches et jours fériés.

Prix d'entrée : Gratuit

Le Musée des Chemins de Fer comporte 2 salles, la salle à l'étage n'est accessible que le premier samedi de chaque mois.

Le Musée offre un aperçu de l'histoire des Chemins de Fer Belges.

La locomotive "Pays de Waes" - construite vers 1845 - est entourée de maquettes et de photos de différents véhicules, d'appareils de signalisation, voies et aiguillages, ainsi que de coupes expliquant le fonctionnement de la machine à vapeur.

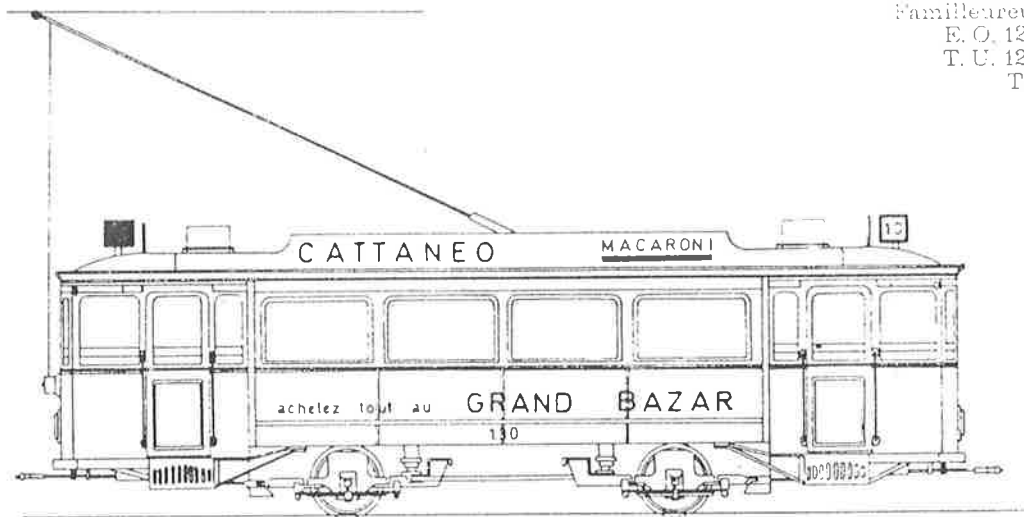
L'étage présente des maquettes de gares entourées d'anciennes lithographies et photos qui donnent un aperçu de la vie du Chemin de Fer d'hier et d'aujourd'hui.

Services aux Visiteurs :

- Visualisation de films Vidéo sur demande.
- Vente directe ou par correspondance de livres et objets.
- Accueils de groupes avec ou sans visites guidées. Celles-ci doivent être demandées à l'avance (de préférence un mois) au numéro de téléphone 02/224.62.79. Elles sont gratuites et organisées uniquement en semaine pour des groupes d'environ 30 personnes.



MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE



Familleux 1926
E. O. 128 à 133
T. U. 128 à 133
T. U. 130

Dénomination : Musée des Transports en Commun (asbl)

Adresse : rue Richard Heintz 9 à 4020 Liège

Téléphone : 041/619111

Info : TEC Liège-Verviers - Service des Relations Publiques

Situation : sur la rive droite de la Meuse près de l'Hôtel de Police et des services du FOREM

Moyen de transport pour y accéder : Bus TEC ligne 4,26,31

Ouverture : en semaine : de 10 à 12 h et de 14 à 17 h

week-ends et jours fériés : de 14 à 18 h

Prix d'entrée : individuelle - adultes : 40 FB

- enfants de 6 à 12 ans : 25 FB

- titulaires carte jeune : 20 FB

écoles ou mouvements de jeunesse accomp : 15 FB

Accessibilité aux handicapés : le musée est de plain-pied

Caféteria : à votre disposition

Possibilité de location des locaux : banquets, salons, foires,

Visites guidées : sur rendez-vous (max groupes de 30 à 35 pers.)

Responsable : Monsieur Freddy JORIS ,Président

MUTATIONS DES HLD

DE L'ATD KINKEMPOIS

1962 - 1991

AOUT 1968

HLD 210051	A FAZ le 5 pour GP
HLD 210051	Rentrée de FAZ le 9
HLD 205030	A FAZ le 10 pour banc d'essai
HLD 205030	Rentrée de FAZ le 21
HLD 210047	A FAZ le 22 pour GP
HLD 205012	RI à Latour le 27
HLD 205025	RI à NK le 27
AR 55338	Prêté à GMN depuis le 3/7/68 par Bertrix
HLD 210047	Rentrée de FAZ le 29

SEPTEMBRE 1968

AR 55341	De GMN sort d'écritures le 1
HLD 205012	A FAZ le 11 pour banc d'essai
HLD 210056	A FAZ le 11 pour GP
HLD 205012	Rentrée de FAZ le 13
HLD 205025	A FAZ le 18 pour banc d'essai
HLD 205029	RI à Latour le 20
HLD 210056	Rentrée de FAZ le 18

OCTOBRE 1968

HLD 205025	Rentrée de FAZ le 4
HLD 205005	RI le 7
HLD 205029	A FAZ le 7 pour banc d'essai
HLD 205029	Rentrée de FAZ le 9
HLD 210039	GP le 21
AR 55308	De FVY à Bertrix pour remplacement moteur le 19
AR 55308	Rentrée le 26
AR 55349	De FVY à Bertrix pour remplacement moteur le 26
HLD 210039	Rentrée de FAZ le 29
AR 55349	Rentrée de Bertrix le 30

NOVEMBRE 1968

HLD 205005	A FAZ le 4 pour banc d'essai
HLD 210077	A FAZ le 7 pour GP
HLD 205005	Rentrée de FAZ le 7
HLD 261003	Rentrée de FLV le 8
HLD 205040	En prêt à GMN le 14 venant de FEO
HLD 210077	Rentrée de FAZ le 18
HLD 210045	A FAZ le 25 pour GP
HLD 212104	Rentrée de FAZ le 25

DECEMBRE 1968

HLD 210045	Rentrée de FAZ le 3
HLD 261002	Révision moteur diesel à FLV le 3 (GE)
HLD 205027	Accidentée à FVY le 19
HLD 205027	HS à NK le 20
HLD 212108	Accidentée à Spa le 30

JANVIER 1969

HLD 205040	De FEO en prêt à GMN, cédée à NK le 2
HLD 205037	RI à NK le 8
HLD 205027	GE à FAZ le 9
AR 55308	DE FVY à Bertrix le 17 pour 72000 km
AR 55308	Rentre de MBX le 27
AR 55345	De FVY à MBX le 28 pour 72000 km
HLD 212108	A FAZ le 22
HLD 261002	Rentrée de FLV le 31
HLD 210056	A FAZ le 31

FEVRIER 1969

HLD 210037	Banc d'essai à NK du 3 au 6 (RI terminée)
AR 55338	De MBX en GE à MBX le 7
AR 55329	De MBX en prêt à GMN le 8
HLD 205009	RI à MUT le 11
AR 55345	Rentrée de MBX le 15
HLD 212104	A FAZ le 24 pour GE

MARS 1969

HLD 210056	Rentrée de FAZ le 5
HLD 260033	En prêt à FKR le 5
HLD 262049	Prêtée de LNC le 5
HLD 205009	A FAZ le 3 pour banc d'essai
HLD 205009	Rentrée de FAZ le 7
HLD 205007	RI à MUT le 10
HLD 205031	RI à NK le 17
HLD 212108	Démolie le 20 et sort d'écritures
HLD 205007	A FAZ le 28 pour banc d'essai

AVRIL 1969

HLD 210041	A FAZ le 8 pour GP (en GE)
HLD 205007	Rentrée de RI à FAZ le 14
HLD 210041	Rentrée de GE à FAZ le 14
HLD 205031	Rentrée de RI à NK le 18
HLD 205003	RI à NK le 21

MAI 1969

HLD 205003 Rentrée de RI le 23

JUIN 1969

HLD 210005 En GE à FAZ le 4

JUILLET 1969

HLD 205020 HS à NK le 2 suite accident
 HLD 250018 GR à FAZ le 4
 HLD 210005 Rentrée le 16
 HLD 212104 Rentrée de GE le 17
 HLD 205037 HS à NK le 20 suite accident

AOUT 1969

HLD 210035 En prêt à FHS le 26
 HLD 212273 Prêtée de FLV le 25
 AR 55345 De FVY à MBX le 19
 AR 55345 Rentrée de MBX le 25

SEPTEMBRE 1969

HLD 210003 En GE pour GP à FAZ le 4
 AR 55349 A MBX pour GE le 12
 AR 55301 DE GMN à MBX le 16 pour GE
 AR 55338 En prêt de MBX le 16
 AR 55329 Cédé à GMN le 22
 AR 55338 Cédé à GMN le 22
 AR 55301 Cédé à MBX le 22
 HLD 210003 Rentrée de FAZ le 22
 AR 55349 Rentrée de GE à MBX le 20
 HLD 205018 Rentrée de GR le 18
 HLD 210002 En GE pour GP à FAZ le 12
 HLD 210051 En GE pour GP à FAZ le 29

OCTOBRE 1969

HLD 210002 Rentrée de FAZ le 2
 HLD 210051 Rentrée de FAZ le 10
 HLD 205016 Accidentée le 10
 HLD 205040 GE à FAZ le 15 pour GP
 HLD 210035 Rentrée de FHS le 16
 HLD 212127 RI à NK le 23
 HLD 205019 En prêt de FEO à NK le 15
 AR 55348 A MBX le 28 pour GE

NOVEMBRE 1969

HLD 205030	GE à FAZ le 6
HLD 205040	Rentrée de FAZ le 7
HLD 212127	Sort de RI à NK le 18
AR 55348	Rentrée de GE le 24
AR 55308	GE à MBX le 24

DECEMBRE 1969

HLD 205016	Sort des écritures le 1
HLD 205030	Rentrée de FAZ le 5
HLD 205034	En RI à MUT le 9
HLD 262049	En prêt de LNC à céder à FN Dam le 12
AR 55308	Rentrée de MBX le 12
HLD 205034	Banc d'essai à FAZ le 31

JANVIER 1970

HLD 210007	RI à NK le 5
HLD 205034	Sort de RI le 8
HLD 205039	A FAZ le 9 pour GE (moteur)
HLD 210003	A FAZ le 20 pour GE (moteur)
HLD 210007	Sort de RI à NK le 30
HLD 212106	RI à NK le 27

FEVRIER 1970

HLD 205039	Sort de FAZ le 2
HLD 205041	En RI à MUT le 9
AR 55345	GE à MBX le 11 (moteur)
HLD 210029	RI à NK le 16
HLD 212106	Sort de RI le 20
AR 55345	Sort de GE à MBX le 25
AR 55308	GE à MBX le 25

MARS 1970

HLD 210003	Rentre de FAZ le 4
HLD 205041	Banc d'essai à FAZ le 5
AR 55348	GE à MBX le 6 (moteur)
HLD 210029	Banc d'essai à NK le 10
HLD 205041	Sort de RI le 11
HLD 261002	GE à FLV le 9
HLD 205038	RI à MUT le 17
AR 55308	Rentrée de MBX le 12
HLD 210029	Sort de RI le 12
HLD 210030	RI à NK le 19
AR 55348	Rentrée de MBX le 18

AVRIL 1970

HLD 250005	GR à FAZ le 6
HLD 250012	GE à FAZ le 7
HLD 210030	Banc d'essai le 9
HLD 205038	Rentrée de RI le 10
HLD 210030	Sort de RI le 10
HLD 212116	RI à NK le 13
HLD 250012	Rentrée de GE le 29
HLD 210039	RI à NK le 29
HLD 212116	Sort de RI le 30

MAI 1970

HLD 205010	A MUT le 2 pour coussinets
HLD 260001	A FAZ le 5 pour VA
HLD 205010	Rentrée le 6
HLD 205005	GE à FAZ le 21 pour GP
HLD 205027	Sort de GE à FAZ le 25
HLD 210039	Sort de RI le 29

JUIN 1970

HLD 261001	A FLV pour GE le 3
HLD 261002	Rentrée de FLV le 9
HLD 205026	A MUT le 13 pour coussinets
HLD 205026	Rentrée de MUT le 18
HLD 205023	A MUT le 23 pour coussinets
HLD 212114	RI du 1 au 19

JUILLET 1970

HLD 250005	Rentrée de FAZ le 1
HLD 250004	GE à FAZ le 1
HLD 205017	GE à FAZ le 7 pour GP
AR 55308	A MBX le 9 pour GE
HLD 262054	GE à FAZ le 13 pour moteur
HLD 205033	A MUT le 4 pour coussinets
HLD 205033	Rentrée de MUT le 10
HLD 205017	Rentrée de GE le 17
HLD 262054	Rentrée de gE le 17

AOÛT 1970

AR 55308	Rentrée de MBX le 6
HLD 250004	Rentrée de FAZ le 14
HLD 205040	GE à FAZ le 25 pour GP

SEPTEMBRE 1970

HLD 210005	Rentrée de FAZ le 2
HLD 210013	RI à NK le 4
HLD 205040	Rentrée de GE le 7
HLD 205019	En prêt de FEO cédée à NK le 22
HLD 212138	Cédée à FHS le 27
HLD 212129	Cédée à FHS le 27
HLD 212127	Cédée à FHS le 27
HLD 212223	Retour à FHS le 27
HLD 210013	Banc d'essai à NK le 28
HLD 212119	RI à NK le 29
HLD 260001	Rentrée de GE le 30 de FLV

OCTOBRE 1970

A 621/186	Cédée à Haine St Pierre le 22
AR 55345	GR à MBX le 1
HLD 205035	De FEO cédée à GMN le 1
HLD 212125	De NK cédée à GT le 1
HLD 210077	Cédée à FHS le 1
HLD 212126	Prêtée à FSR le 1
HLD 205034	GE à FAZ le 7
HLD 212126	Cédée à Courtrai le 8
HLD 212120	En prêt à Courtrai le 12
AR 55345	Rentrée de GR à MBX le 12
HLD 212119	RI terminée le 19
HLD 210045	RI à NK le 19
HLD 205034	Rentrée de GE le 23

NOVEMBRE 1970

HLD 210045	Sort de RI le 9
HLD 210041	RI à NK le 30

DECEMBRE 1970

HLD 205030	GE à MUT le 1
HLD 205040	Prêtée de NK à GMN le 16
HLD 260033	Cédée à FKR le 16
HLD 210041	Sort de RI le 17
HLD 205030	Rentrée de GE le 24

JANVIER 1971

CHANGEMENT DE CODES

HLD 6047	RI à NK le 11
HLD 8408	A FAZ LE 14 pour inversion
HLD 6220	Cédée à Courtrai le 15

FEVRIER 1971

6210	RI à NK le 4
6047	Sort de RI le 3
8253	Cédée à FN DAM le 8
A 621/200	Cédée à FSR le 11
8408	Rentrée de GE le 18
8404	GE à FAZ le 18
5539	Rentrée de GE le 18
5530	GE à FAZ le 23

MARS 1971

6050	RI à NK le 2
6210	Sort de RI le 3
8404	Rentrée de GE le 23
8032	Prêtée à FKR le 24
6035	RI à NK le 24
5528	GR à FAZ le 25
5530	Sort de GE le 30
6050	Sort de RI le 26

AVRIL 1971

6051	RI le 21
6035	Sort de RI le 26
8258	Prêtée à FN Dam le 30
8031	Prêtée à FSN le 30

MAI 1971

6204	RI le 17
6051	Sort de RI le 17
AR 4235	Cédé de FSR à FVY le 21
5540	Rentre de GMN à NK le 22
8220	Cédée à FVY le 27
5540	Cédée à FVY le 27
8239	Cédée de FVY le 27
8418	Cédée à FSD le 28

JUIN 1971

5540	Cédée à LJ le 3
6056	Cédée à FEO le 3
5520	Cédée à FVY le 3
AR 4908	GE à MBX le 19
6204	Sort de RI le 17
AR 4235	GE à MBX le 28/5 et rentrée le 25/6

JUILLET 1971

AR 4234 Cédé de FSR à FVY le 8
 AR 4236 Cédé de FSR à FVY le 8
 AR 4236 En GR à Malines le 5
 5501 De GMN en GE à FAZ le 28

AOÛT 1971

5501 Rentre de GE le 19

SEPTEMBRE 1971

8414 GE à FAZ le 29

OCTOBRE 1971

AR 4902 A MBX le 20 pour mise au point
 AR 4910 A MBX le 20 pour mise au point
 8414 Rentre de FAZ le 22

NOVEMBRE 1971

6222 Reçue de FDR le 10
 6204 Cédée à FDR le 10
 6004 GE à FAZ le 19
 5507 GE à FAZ le 10
 6265 Reçue de FSN le 24
 6219 Cédée à FSN le 24

DECEMBRE 1971

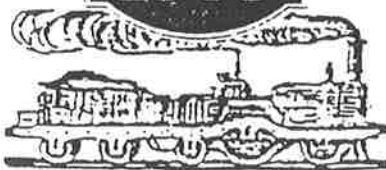
6256 Reçue de FRST le 10
 6216 Cédée à FRST le 10
 8405 GE à FAZ le 7
 6015 Cédée à FKR le 13
 6248 Reçue de FDR le 22
 6214 Cédée à FDR le 22
 6004 Rentrée de GE le 17
 8405 Rentrée de FAZ le 20

Abréviations : FAZ : Salzennes HLD : Locomotive diesel
 NK : Kinkempois GMN : Montzen AR : Autorail
 GP : Génératrice principale FEO : Ronet
 FLV : Louvain FHS : Hasselt MBX : Bertrix
 FVY : Gouvy RI : Révision intermédiaire
 MUT : Latour LNC : Monceau FKR : Merelbeke
 FN Dam : Anvers Dam FSR : Schaerbeek
 FSN : St Nicolas FDR : Dendermonde LJ : Jemelle
 FRST : Aerschot GR : Grande révision

Le Chemin de fer touristique des Hautes Fagnes

Vennbahn

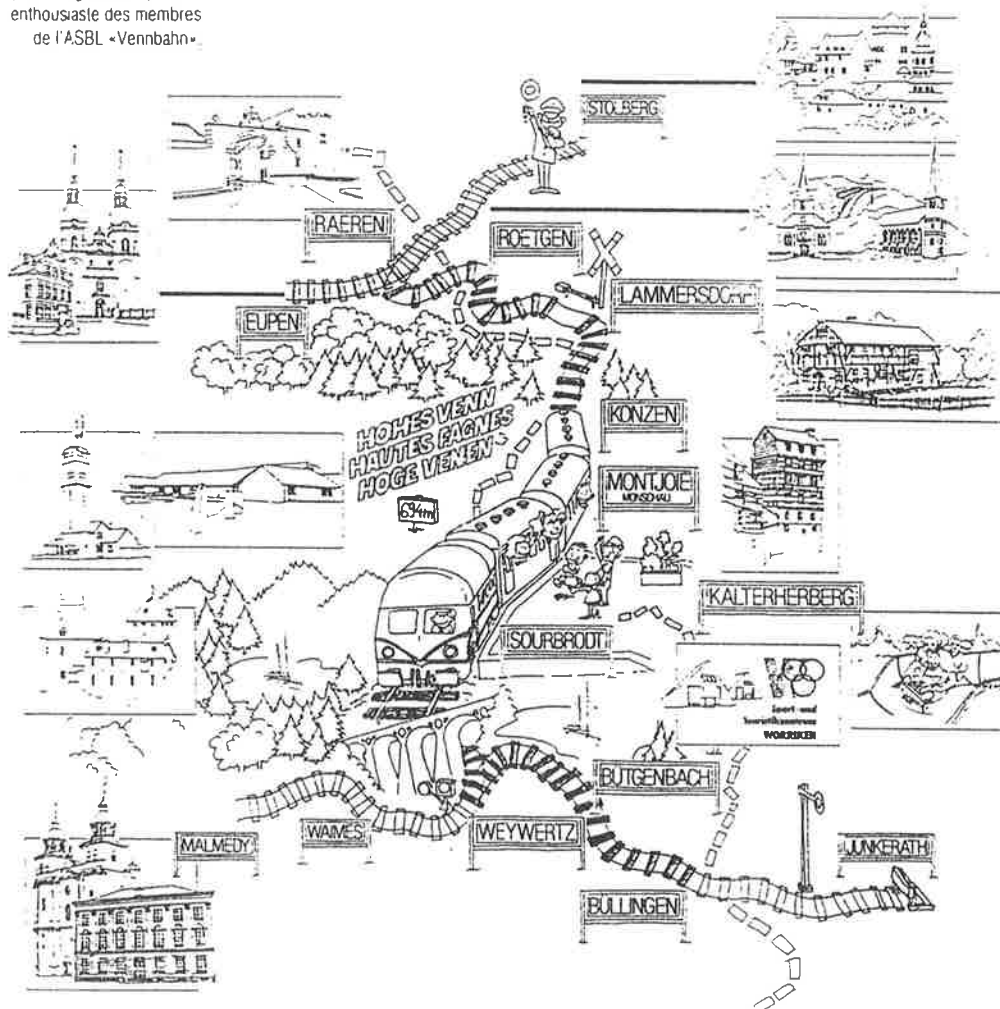
1885



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

Fils et câbles électriques
jusque 80 kV

Blocs et plaques
en mousse synthétique

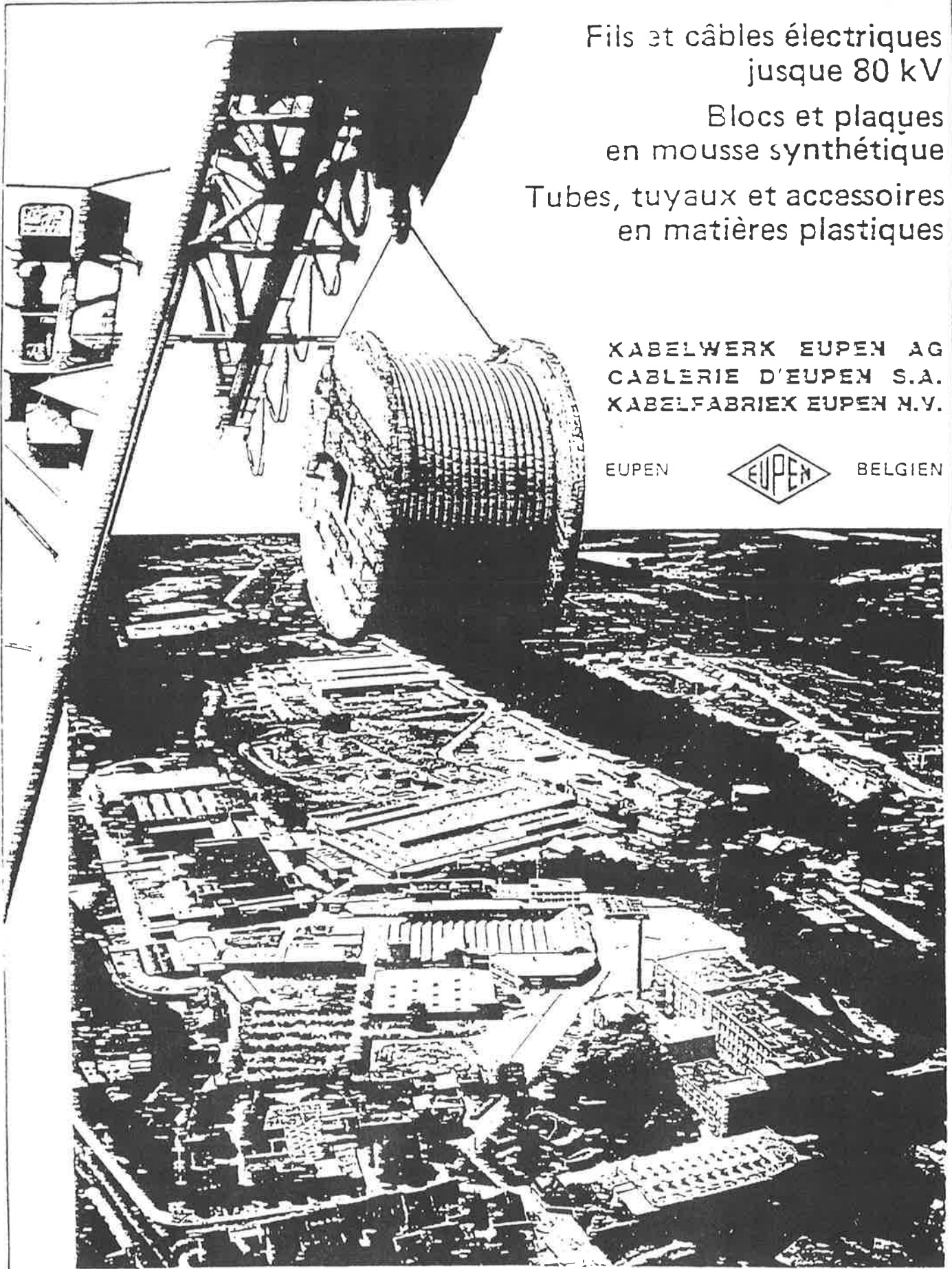
Tubes, tuyaux et accessoires
en matières plastiques

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

EUPEN



BELGIEN



LE TRANS-HERTOGENWALD, TRESOR FERROVIAIRE INCONNU

Le TRANS-HERTOGENWALD, réseau forestier des Fagnes, à voie étroite.

Nous savions, par notre regretté ami Edmond Fellingue qu'un "Decauville" avait existé vers 1914 pour l'exploitation et le transport du bois sur le versant des Fagnes, au départ de Membach, où les coupes étaient transbordées sur les wagons des Chemins de Fer de l'Etat qui y parvenaient par les voies à écartement standard de la ligne SNCV Dolhain-Eupen.

Bien que nous ne les missions pas en doute, nous n'avions jamais pu avoir l'occasion de vérifier ces souvenirs à l'aide de documents précis. Et pour cause, puisqu'il s'avère que le matériel fut déménagé en d'autres lieux dès 1920, l'assiette des voies ayant, l'on s'en doute, été soit envahie par la nature qui avait repris ses droits, soit transformée en chemin ou coupe-feu.

Notre patience a été récompensée lorsqu'un membre du GTF, M. Pierre Pirard de Jalhay, amoureux des réseaux Decauville, nous a fait parvenir les renseignements en sa possession, appuyés par des documents photographiques. Ces révélations étaient d'autant plus fiables qu'elles émanaient des collections privées d'un agent retraité des Eaux & forêts, Monsieur Letocart, lui-même fils d'un garde-forestier et père d'un ingénieur des Eaux & forêts.

Lorsque nous l'avons questionné en 1990, Monsieur Letocart, dans la verdeur de ses 82 printemps a bien voulu subir nos interrogatoires et nous a accompagnés en quelques endroits où il est encore possible de trouver des traces du réseau..

D'autre part, alertés par nos soins, des responsables verviétois des Amis de la Fagne se sont mis à la recherche des vestiges. Ils ont notamment, après des journées de recherches et des kilomètres de marche, parcouru et vérifié l'existence supposée des tracés et ajusté la carte en conséquence. Le fait qu'ils connaissent la forêt n'enlève rien à l'efficacité de leur travail.

Lors de l'hiver 1914/15, quand le front fut stabilisé de l'Yser aux Ardennes et que commença l'interminable guerre de position, un besoin important de bois pour l'étagage des tranchées et la construction de baraquements et lazarets de campagne se fit impérieusement sentir.

L'armée allemande occupante se mit à la recherche de réserves boisées à prélever, bien entendu, en pays conquis. Elle trouva dans l'Hertogenwald belge l'une des sources les plus importantes de feuillus et de résineux, sans bourse délier, et sans devoir ainsi effectuer le moindre prélèvement sur les forêts allemandes.

Car nous le verrons, pas une seule ligne ne traversa la frontière; seule la forêt belge fut mise en coupe réglée.

La zone réquisitionnée formait grosso modo un rectangle de 10 kilomètres sur 6, entre la Vesdre, la Helle, les sources de la Soor et de la Gileppe, la route Malmédy-Eupen, la route Hestreux-Goé et celle de Goé-Eupen. Les versants du lac de la Gileppe furent épargnés. Aucun hameau ne se trouvait dans la zone à exploiter à l'exception de quelques maisons forestières occupées par des agents de l'Etat. Les Allemands les en expulsèrent.

Le seul débouché utilisable était situé au nord, où la vallée de la Vesdre était parcourue par la ligne vicinale Dolhain-Membach-Eupen. Il était donc possible d'expédier directement les bois vers le front après transbordement au hameau de Perkiets où l'arrêt fut promu "Bahnhof Perkiets".

Soit dit en passant, cette ligne vicinale desservait de nombreuses scieries et entreprises textiles et avait été construite entre 1891 & 1897 sur l'un des tracés étudiés en 1840 pour l'établissement de la ligne Liège-Aachen via Eupen.

En 1915, le site de Perkiets, assez dégagé, fut choisi comme lieu d'implantation d'une gare de triage et d'une scierie imposante, construites de toutes pièces par les Allemands et jointives à une gare de transbordement vers le front. Les bois étaient complètement usinés sur place, soit en rondins, soit en planches; un silo élevé récoltait la sciure déversée ensuite dans les wagons. Le bâtiment en bois de la gare portait comme toutes les autres gares allemandes un écriteau blanc avec lettrage noir "Verladestelle Bahnhof Perkiets".

Ce point, construit sur un raccordement en épi constituait la tête de ligne d'un réseau à voie étroite allemande (0,75 m), avec rails fixés sur traverses de bois pour le réseau fixe et complet

en forêt par des antennes sur voies volantes prémontées en coupons sur traverses métalliques, transbahutées à la main au fur et à mesure de la pénétration des coupes.

Le premier document cartographique que nous ayons pu consulter- et peut-être le seul, qui sait, qui soit encore disponible- est un tracé à main levée du réseau fixe, dessiné par M.Letocart.

Au premier abord, un tel schéma, sans échelle apparente peut susciter la méfiance et ne pas refléter fidèlement la réalité. Mais transposé sur une carte militaire d'époque, il s'avéra que nous avions à faire à un garde-forestier qui connaissait par coeur son domaine: même les coubes de niveau que suivaient impérativement les voies correspondaient, y compris les emplacements des bifurcations. Il est possible que quelques petites antennes volantes n'aient pas retenu son attention lorsque M.Letocart parcourut le réseau à bord d'un train spécial, peu après l'armistice.

Il estime à plus ou moins 60 kilomètres la longueur totale des voies fixes y compris les nombreuses voies de manoeuvre en gare et d'évitement en ligne. On peut y ajouter 20% de voies volantes.

Nous pouvons vraiment parler d'un réseau dont la longueur dépassait de loin celle de la ligne vicinale sur laquelle il se raccordait. Il nous semble même qu'il ait été le réseau "indépendant" à voie étroite le plus important de Belgique.

Trois axes partaient de la vallée de la Vesdre à l'assaut de la forêt:

A) Le principal partait de Perkiets et se dirigeait vers Membach, le long de la lisière du bois de Brand, parallèlement au vicinal, puis passait la Vesdre sur le pont actuellement hors service à hauteur du chemin de Henseberg. Il s'engageait ensuite sur le pont "des Russes", construit par des prisonniers de l'armée tsariste, et continuait, toujours parallèlement à la rivière, vers le vallon formé par le ru Escherbach. Un remblai encore partiellement visible prolongeait le pont afin d'amener la voie à flanc de côteau. Peu après, la ligne contournait le Knickhövel, où il traversait par tranchées successives les couches du Dévonien qui furent exploitées comme ballast.

Au lieu-dit "La Carrière", existe une haute et profonde cavité qui montre l'ampleur des extractions. La voie suivait alors parallèlement le vallon de l'Escherbach après avoir franchi les ravinements voisins de la borne frontière belgo-prussienne 170 sur un pont de bois et contournait le Meyerskop, dominant progressivement le fond du ruisseau, depuis la cote 280 jusqu'à la 370. Là, la ligne parvenait au chemin du Trou du Loup ou Dreckweg et s'engageait dans les coupes de Gotsquette ou Courde. L'aménagement routier et des coupe-feu ont bouleversé le site, mais que l'on monte de Knickhövel ou que l'on descende de Gotsquette, l'axe de la voie se retrouve facilement.

L'on atteint alors, à la cote 410, la route Malmédy-Eupen au site de Murlin. A cet endroit, se présentait une bifurcation. Une branche rectiligne suivait l'accotement ouest de la route nationale sur plus de six kilomètres. A hauteur de la Croix Schumacher, compartiment 67 de Drossart, là où la RN 68 s'incurve vers le sud-ouest pour atteindre Belle-Croix, la voie effectuait presque un angle droit pour s'engager sur le chemin de Porfays, dont elle atteignait, après plus de 4 km le pavillon forestier érigé en 1780, à peu de distance de la Helle, frontière d'avec la Prusse.

De cette première branche, à Schäfferij, se détachait un embranchement qui, par le chemin de la Robinette, passait le pont sur le Fossé d'Eupen (creusé à la fin du XVIII^e siècle pour amener vers Eupen l'eau des Fagnes), dit aussi Gentserbach, et arrivait au site de Hasselbusch, où il rejoignait le Pazai des Vaches qu'il montait sur près de 2 km pour retrouver le chemin de Porfays. Dans la parcelle 20 de Roubrouck, à l'ouest du pont de la Robinette, les Allemands avaient installé un camp militaire et, près de là, un cimetière pour les prisonniers italiens.

Cet embranchement ici décrit se joignait au site de la Vieille Robinette (gué sur la Soor), à la deuxième branche qui quittait Murlin.

Cette branche, dont le tracé reste encore facile à parcourir, longeait la Soor, depuis la cote 380 jusqu'à la 410, endroit où la voie traversait la rivière et se dirigeait vers Vieille Robinette, rive droite. Des traces du pont (ferrailles) se retrouvent dans la berge de la rive droite, de même que sont encore visibles les creux de sept anciennes traverses. Ensuite, le macadam de la route forestière recouvre le ballast. Mais dans le compartiment 1 de Hasenbosch, en amont du pierrier, l'on peut suivre malaisément le déblai, qui, après passage de la Soor, sur un autre pont, rejoignait le tracé du Pazai des Vaches.

Légèrement en amont du confluent de la Soor et du Gensterbach, en contre-bas de Langelsen, une antenne de près de 3 km partait de la cote 440 et remontait à travers Bergscheid supérieur pour rejoindre ce qui est devenu le chemin de Hesterux à Seveneiken, au niveau 460, près du carrefour de la route forestière qui se rend à Langelsen et poursuivait ensuite sur plus d'un kilomètre et demi jusqu'à Seveneiken. Au départ de cette antenne se situait le pont "Léopold", passerelle disparue et ainsi dénommée par les forestiers après une chasse effectuée dans ce secteur par le Roi Léopold II.

B) Au départ de Perkiets, un deuxième axe rejoignait Gosquette en suivant le ru de Hensberg. Au niveau de la tranchée Leroy, l'on peut trouver les traces de la voie, en rive gauche, puis droite de la branche ouest du ruisseau, coupant au court, par une série de tranchées, la courbe en S de la route forestière actuelle. C'est de ce deuxième axe, qu'ayant évité le pont de Membach, un court embranchement, rive gauche de la Vesdre, passait devant l'actuelle maison forestière et se rendait aux abords du ry du Fond Perdu qu'il ne franchissait pas, suite à la trop forte dénivellation de niveau. Mais aménagé en épi par rebroussement, ce tronçon desservait le bas de Knickhövel. C'est le long de cet embranchement qu'il est encore possible d'admirer le conifère en forme de lyre, épargné par les bûcherons de cette triste époque, plus, sans doute, parce qu'il était inutilisable, que pour le phénomène naturel qu'il représentait.

C) Le troisième axe partait de Perkiets à travers la futaie de Brand pour atteindre le Chêne du Rendez-Vous où il rejoignait l'axe de Hensberg, puis continuait par le chemin du Trou du loup jusqu'à la ligne montant de Meyerskop.

Dans les prairies de Perkiets, la mise en pâtures du site a profondément bouleversé les traces de la gare de transbordement, de la scierie et des autres installations. Mais l'on retrouve le radier de la voie et le talus du remblai au point de jonction de la lisière forestière et du ruisseau innomé qui traverse sud-nord la portion médiane du massif de Brand.

A partir de ce point, à travers taillis et fougeraies, l'on peut suivre la trace de la voie ferrée. Les cicatrices de la ligne se retrouvent cependant aisément malgré les arbres de la futaie, puis elles continuent au nord de l'allée de Brand jusqu'à son coude nord, rive gauche du ru de Hensberg, cote 310. Là, par une série de tranchées et de remblais, les empreintes prennent la direction nord-sud. La piste monte lentement de la cote 240 à la cote 360 au Chêne du Rendez-Vous, sur environ 3 km, jusqu'aux abords de la route Béthane-Croix d'Eupen, qu'elle longe par le nord jusqu'au Dicke Eiche ou Chêne du Rendez-Vous, lieu de rassemblement pour les chasseurs lors de battues et pour les ouvriers forestiers convoqués au travail et dont la journée payée commençait à cet endroit. Sur ce site, au nord du départ du chemin du Trou du Loup, le remblai de la voie de 0,75 est très visible.

L'exploitation du réseau.

On peut imaginer le trafic dense du réseau si l'on sait que toute la zone exploitée était quasi déboisée fin 1918.

La main d'oeuvre, et notamment les bûcherons, était fournie par des prisonniers russes que M. Letocart vit rapatrier, fin 1917, avant la signature du traité de Brest-Litovsk qui mettait fin aux combats à l'Est. Ce furent ensuite des prisonniers italiens qui assurèrent le travail, entourés de sentinelles allemandes. Leur hébergement se faisait dans un grand pavillon situé en territoire allemand, entre Membach et Oe, soit dans les bâtiments de la bergerie du chemin de la Robinette.

Un cimetière y avait été aménagé et les dépouilles des combattants italiens furent rapatriées peu après la fin de la seconde guerre. Ce fut sans doute l'unique fois que du matériel voyageur italien RIC (un fourgon) circula sur le réseau SNCV !

D'où provenaient les rails ?

Les rails, au début de l'exploitation commencée en 1915 provenaient probablement d'Allemagne, comme les diverses machines de la scierie. Mais au fur et à mesure que le réseau

s'allongeait (il n'atteindra son développement maximal que début 1918), le besoin en rail grandissait et il est raisonnable de supposer que les voies provenaient des démontages des lignes SNCV toutes proches, qui s'échelonnèrent dans la province de Liège de 1916 à fin 1917.

Un rapport d'un garde des Eaux & forêts signale qu'après le démontage des voies fixes, en 1921, au titre de réparations pour dommages de guerre, un certain nombre de véhicules étaient restés sur place: 5 wagons plates-formes en bois, 17 plates-formes en fer, 4 wagons plates-formes pour bois découpé, 1 wagon-bac, 7 wagons-cadres. D'autre part, un stock important de voies volantes avait été abandonné dans le sud-est de la zone déboisée.

Ces restes furent réutilisés en 1934 pour l'évacuation des chablis entre le pavillon de Porfays et Graesbeck, où ceux-ci étaient transbordés sur des camions à destination d'Eupen. Cette voie empruntait l'allée de Longchamps, à travers la Longue Fagne, rejoignait Seveneicken et aboutissait à un quai de chargement dans la parcelle 3 de Creutsberg. Le long de cette ligne, la traction se faisait par chevaux. Les voies furent vendues et enlevées par une entreprise privée en 1952/53. Ce chemin de fer, d'environ 6,5 km, dont de nombreux fagnards ont découvert les vestiges après la guerre 40-45, ne doit pas être confondu avec le Trans-Hertogenwald proprement dit. (voir indice **D** sur la carte en annexe).

La Traction

La traction était assurée par 8 locomotives-tender de fabrication allemande. Le combustible utilisé était la lignite, dont plusieurs dépôts de blocs jalonnaient les lignes. En forêt, l'alimentation en eau se faisait à l'aide de prises forcées effectuées sur les ruisseaux et, éventuellement, par le biais de canalisations en bois depuis des sources ou d'autres réserves d'eau créées artificiellement. La conduite des locomotives était assurée par des Allemands, mais le freinage, indispensable en ces lieux et sur des véhicules lourdement chargés circulant en déclivité était assuré par des serre-freins belges embauchés, voire réquisitionnés sur place.

S'il y avait 250 paires de trucks, dont la moitié étaient équipés de freins à main, et qui servaient au transport des grumes, 25 wagonnets à bac culbutant, 10 paires de trucks aménagés pour le bois de feu, quelques wagonnets pour le transport des tonneaux et pour usages divers, il y avait aussi 8 chars-à-bancs, une voiture cellulaire et surtout une baladeuse de luxe pour les officiers et les ingénieurs.

Les conséquences

Les résultats de cette exploitation furent désastreux pour le Hertogenwald belge. Conduite en vue d'un rendement intensif, elle aboutit au pillage systématique de 6.000 hectares de forêts feuillues et résineuses. Les conséquences en sont encore visibles après trois-quarts de siècle. L'Administration des Eaux & forêts a estimé les dégâts, en matière de bois abattu, à près de 300.000 mètres cubes, pour une valeur de 9 millions de franc-or de l'époque, soit 2 milliards 250 millions de francs actuels.

A titre anecdotique, signalons que le 28 juin 1920, les membres de la Société forestière de Belgique, accompagnés par le Lieutenant-Général Baltia, Haut Commissaire royal pour les nouveaux cantons d'Eupen-Malmédy circulèrent sur le réseau qu'ils baptisèrent "Trans-Hertogenwald" ..

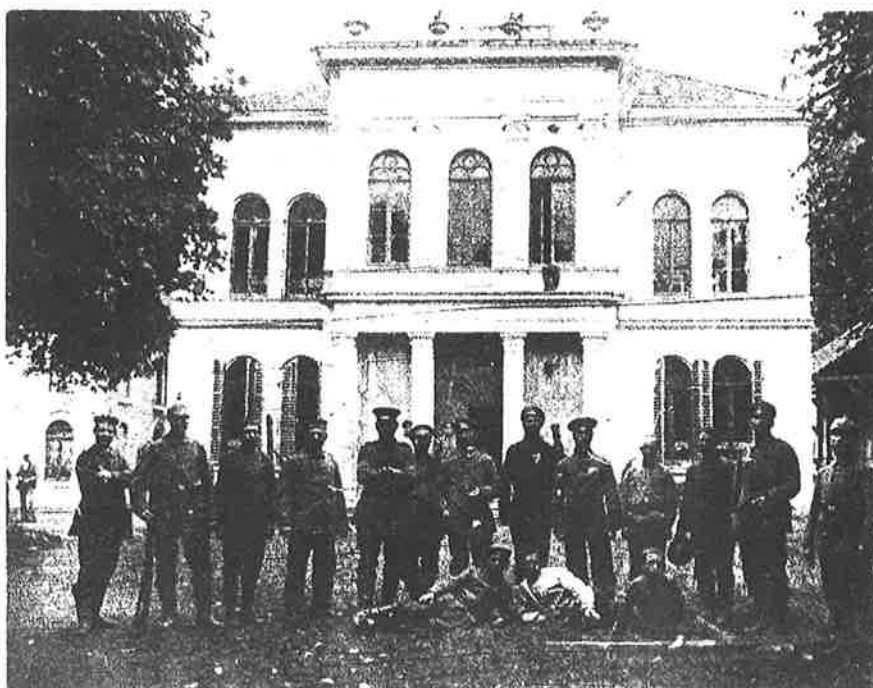
Le rapport de l'excursion note que, de la route Eupen-Malmédy, les voyageurs, par-dessus la forêt abattue à blanc-étoc (à ras de terre), pouvaient apercevoir d'une part le signal de Botrange et le plateau des Hautes Fagnes, et d'autre part le toit rouge de la Maison du Sabotier.

Nous ne pouvons que recommander aux amateurs ferroviaires férus de la marche en forêt de passer une journée sans la région, pourvus de la carte à grande échelle éditée par les Amis de la Fagne à Verviers (tel. (087) 33 10 32), laquelle nous a servi pour le tracé des voies .

Nous remercions particulièrement le docteur J-M Groulard qui nous a embellis notre texte par des descriptions forestières émaillées de termes inconnus des non-initiés et Messieurs F.Letocart et A.Mathar (AdF) qui nous ont guidés dans la région.

Sources: Communications orales de MMrs. A.Mathar, F.Letocart, P.Pirard & C.Terwagne .
Bulletin de la Société centrale forestière, 1921.
Documents : G.Close, F.Letocart & P.Pirard.
Schéma cartographique par l'auteur, d'après la carte publiée par les
AdF dans le No 205 de "Hautes Fagnes, janvier 1992.
nb: les 3 axes décrits dans cet article sont repris au schéma par les sigles A, B & C.

Documents & photos: 1 carte-schéma & 5 photos.



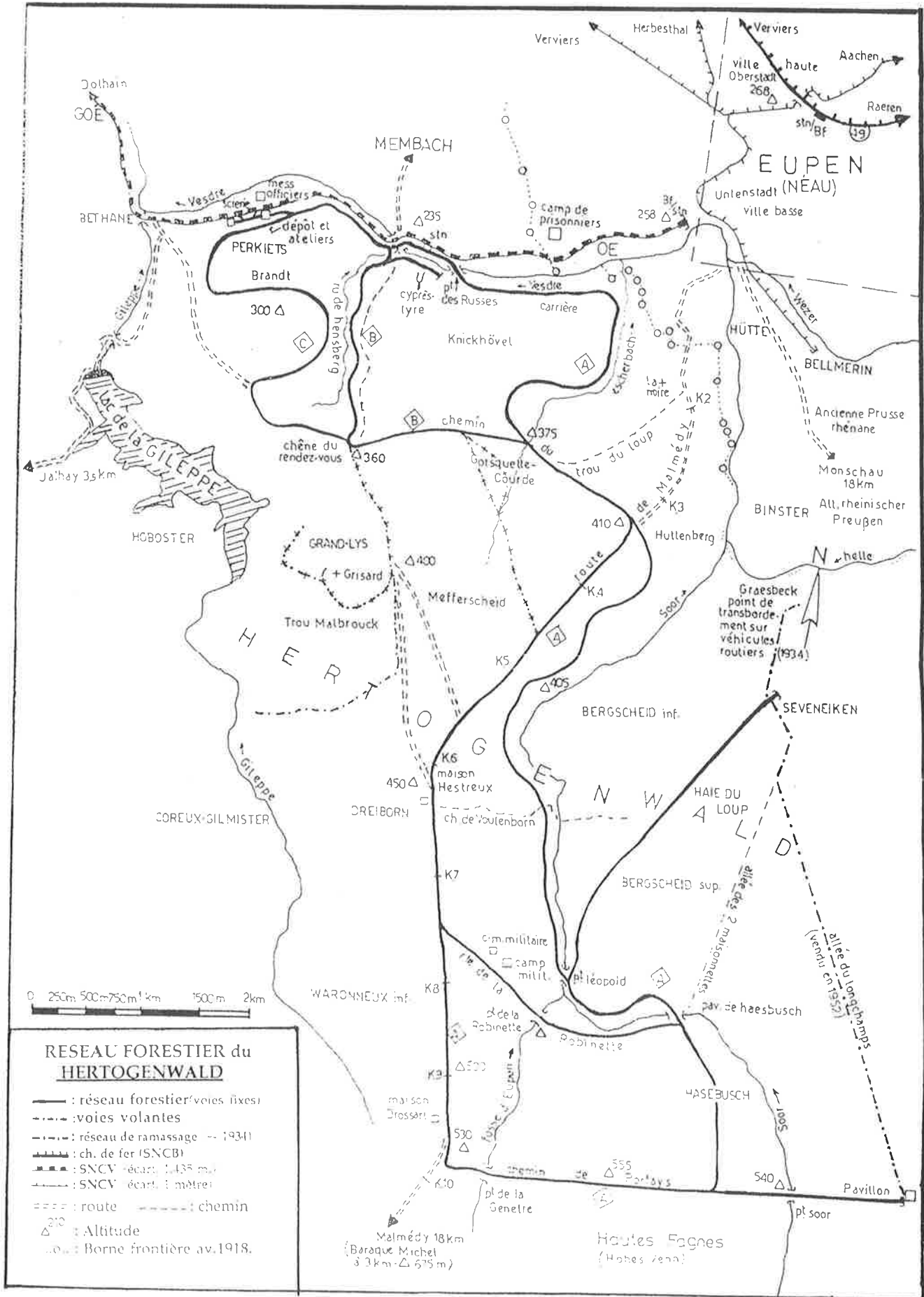
Prisonniers russes et gardes allemands à Oe. (Document F. Letocart).

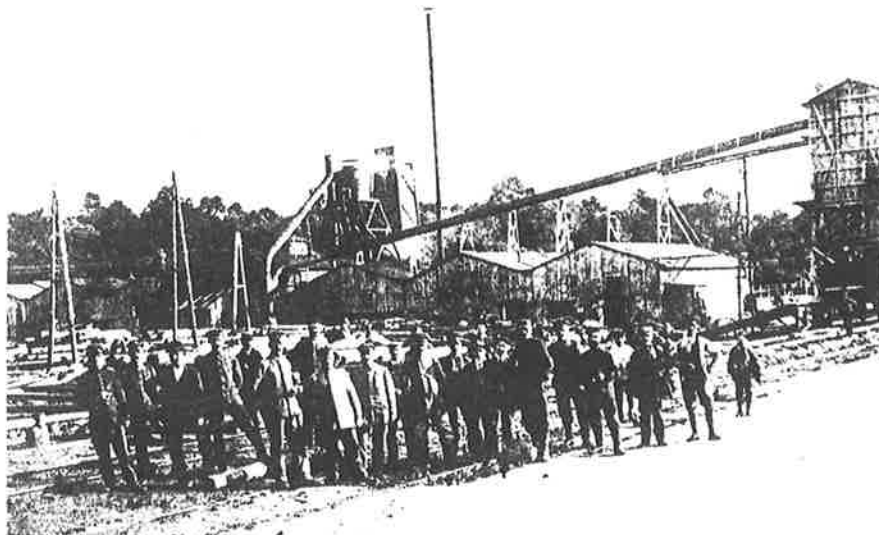


Gare de Perkiets. (Document F. Letocart).

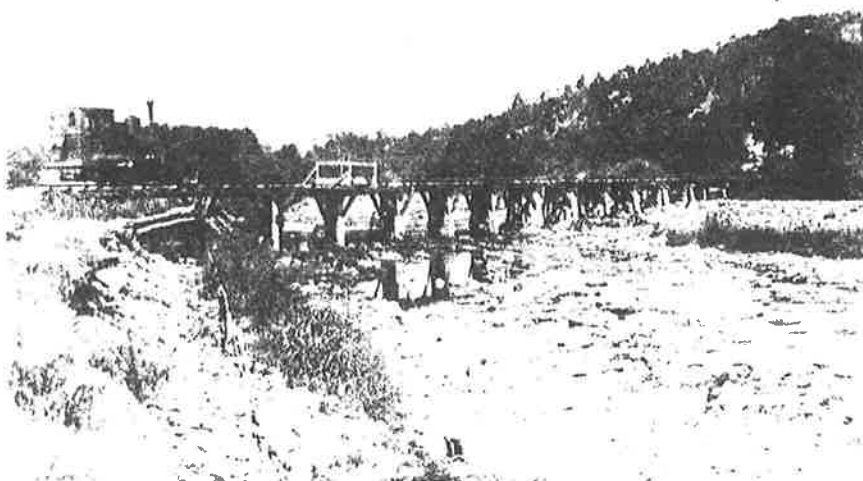


Passage à Hestreux (?) 1919. (Document F. Letocart).





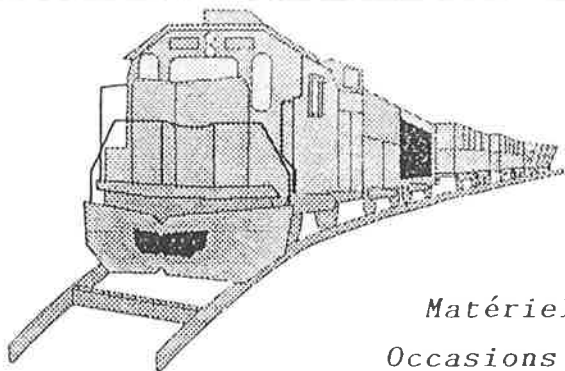
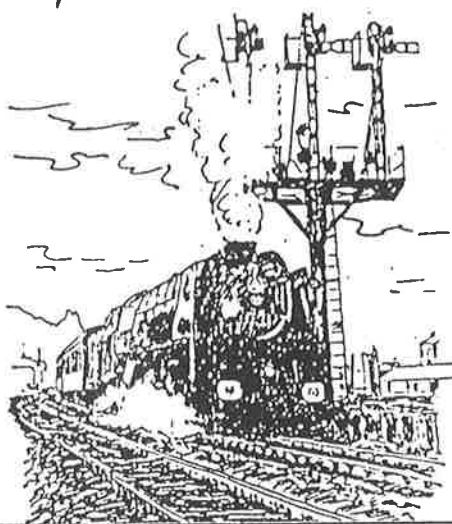
Scierie de Perkiets. (Document F. Letocart).



Pont des Russes, sur la Vesdre. (Document F. Letocart).

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



Michel Fagard

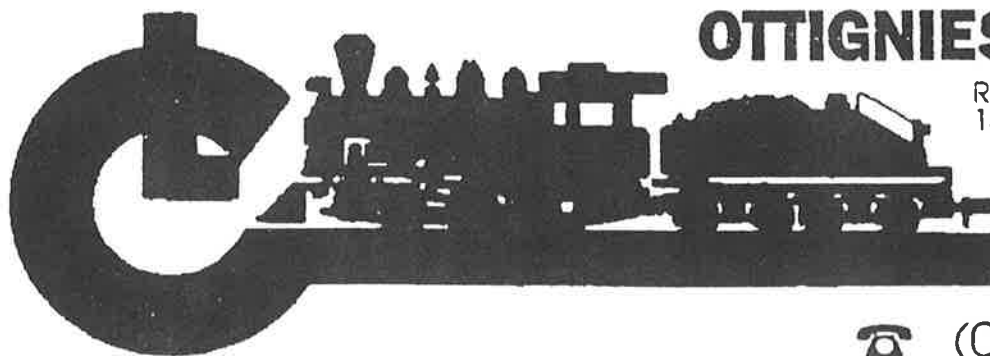
ACHAT - VENTE

Matériels ferroviaires
Occasions toutes marques

44, rue de Magnée

4620 Fléron

041 / 58 . 87 . 52



OTTIGNIES LOISIRS

Rue des Coquerées, 19
1341 Ottignies

☎ (010) 61 30 74



WERPIN RENE

Tél : 085/31.61.88



Lavage de vitres en tous genres



LAVEZ VOS VITRES SANS VOUS MOUILLER !

FAITES APPEL À UN SPÉCIALISTE.

TÉLÉPHONE : 085/ 31.61.88

Devis gratuit

R.C. HUY N° 42945

TVA : BE 651451208

Société Anonyme Assurances VIEUJEAN

PRETS HYPOTHÉCAIRES

FINANCEMENTS

CAISSE D'ÉPARGNE

26, RUE RENORY 4031 ANGLEUR

TEL : 43.41.56 - 43.40.35

'AU BON ACHAT'

A DEUX PAS DE LA REMISE

Mme XHONNEUX

BOISSONS FRAICHES
TOUTE L'ANNÉE

TEL: 42 99 39

153, RUE RENORY
4900 ANGLEUR

ALIMENTATION GÉNÉRALE - LEGUMES
TABACS - VINS - LIQUEURS - FRUITS
CRÈMERIE CHARCUTERIE
FOURNITURES BANQUETS
LIVRAISONS À DOMICILE

OUVERT DIMANCHE MATIN

BOULANGERIE

PATISSERIE

Jean ENGHER - FAMERÉE

FERME LE MARDI

RUE RENORY 14
4900 ANGLEUR
TEL: 43.79.02

DIVERS

VISITES DU MUSEE EN 1996

OUVERTURE : Le Musée est ouvert les lers et 3èmes samedis non-fériés de mars à fin octobre de 14h00 à 18h00.

FERMETURE : De novembre 1996 à fin février 1997.

Les groupes et écoles peuvent visiter le Musée en dehors de ces dates moyennant une demande écrite adressée au moins 3 semaines avant la date de la visite

ADRESSE DU COURRIER : LALLEMEND Ghislain
 Service de Cour OU Rue des Critchons 1
 ATD/E Kinkempois 4032 Chênée
 Rue du Chêne 3
 4031 Angleur

ACTIVITES DU MUSEE

Le Musée vient de voir confier officiellement la gestion de matériels roulants appartenant au Patrimoine Historique de la SNCB.

- 1/ Un fourgon-traîneau des Plans inclinés de Liège à restaurer complètement. Cet exemplaire est unique.
Il sera rapatrié très prochainement à Kinkempois.
- 2/ Un wagon de la Compagnie Anglaise des Ferry-Boats moins abimé mais également à restaurer.

D'autre part, nous avons négocié avec la Communauté Germanophone le prêt à durée indéterminée des voitures M1 réversibles dont la Vennbahn n'a plus l'usage afin de les restaurer pour remise en service dans un avenir le plus proche possible. Le Musée s'est engagé à une restauration profonde de ces voitures. La rame se compose d'une voiture-pilote, de 3 voitures B et d'une voiture AB. Deux voitures sont en réserve dont une qui sera aménagée en voiture-expo.

Un appel est lancé pour tous les bénévoles et bricoleurs pour aider à la restauration de tous ces matériels.
Vous pouvez prendre contact avec G.Lallemend et R.Grünhagen au Musée.

La restauration se faisant pour les M1 dans les installations de la Vennbahn en gare de Raeren.

FESTIVITES

Le Musée devrait participer, en commun avec le Centre Culturel d'Angleur, aux manifestations relatives à la Mémoire du Rail et à l'arrivée du TGV Thalys à Liège qui se dérouleront du 11 au 23 septembre 1996 à la Remise de Kinkempois, au Musée et au Château de Peralta à Angleur.

De plus amples informations dans le prochain trimestriel.

DIVERS

FESTIVITES A TROIS-PONTS

Le 14 juillet 1996, un rassemblement VAPEUR aura lieu en gare de Trois-Ponts.

La présence de 5 vapeurs est déjà acquise, à savoir la 29013 SNCB, la 26101 PFT, la 50.3666 Vennbahn, la 5519 luxembourgeoise et la type 38 (P64) allemande.

Le GTF devrait affrêter la 29013 pour un train spécial.

Le Musée sera au rendez-vous avec un stand notamment avec nos nouveaux T-Shirts et nos nouvelles casquettes dont nous vous parlons ci-dessus.

NOUVEAUX ARTICLES EN VENTE AU MUSEE

Très bientôt, le Musée mettra en vente des nouvelles casquettes et des nouveaux T-Shirts avec de nouveaux motifs ferroviaires.

Casquettes

Les casquettes seront noires avec la face frontale blanche.

Les motifs repris ne seront que des vapeurs.

Les premières vapeurs choisies sont les 12001, 10007, 1009, 26001, 141 R SNCF.

La type 81 revient et une type 31 devrait suivre.

T-Shirts

De teinte écrue (ocre), elles comporteront également des vapeurs.

A savoir : 10007, 1009, 26001 et 141 R 420 SNCF noire et verte.

Ces 4 nouveaux motifs rejoindront ainsi les 1002, 12004, 29013, 81324, 10021, 48017, 444 NB, 330 NB toujours en vente au Musée au prix de 700 Fb et disponible en tailles M, L, XL pour les écrus et XXL, 9/11 ans et 12/14 ans en teinte blanche.

Des T-Shirts avec la 5536 jaune (diesel) et 272i (électrique) devraient sortir également bientôt en écru.

RECTIFICATIF

Suite à l'article sur le Transgabonais paru dans le bulletin précédent, deux légendes sont à rectifier :

page 26 : lire CC 210 au lieu de 240

page 31 : Déchargement de wagons de secours, il faut ajouter :
L'acheminement des wagons destinés à l'OCTRA se fait par navire.
Les wagons arrimés sur le pont du navire sont démunis de bogies.

En vente à la boutique du Musée

PIN'S SAFE

L'ATF vend également des pin's produits par Safe relatifs surtout à Liège. (Tchantchès, Coqs wallons, Perron en relief, Musée d'Armes, Eglises, Drapeaux, Dinosaures liégeois, etc...)

Prix entre 100 et 250 Fb AU MUSEE UNIQUEMENT

PIN'S FERROVIAIRES

En vente AU MUSEE : Tram de Bassenge, trams vicinaux, trams liégeois, 29013 Asmoco, ATD/E Kinkempois, Amicale de Welkenraedt, gares belges, et bien d'autres

Voir également la publicité des pin's du Musée.

NOUVEAUTES

Des T-Shirts de teinte écrue sont en vente dès maintenant au Musée.

Motifs Locomotives : 29013, 12004, 1002, 10021

D'autres modèles sont en préparation

Vente au Musée UNIQUEMENT

Taille S, M, L, XL, XXL et sans doute 9/11ans et 12/14 ans

Prix : 700 Fb

CONDITIONS D'ACHATS

Les articles mentionnés aux pages **boutique** sont disponibles aux guichets du Musée et/ou sur commande, les frais de port en plus. TOUJOURS SE RENSEIGNER.

Prière de mentionner la référence exacte de l'article.

Les paiements sont à effectuer UNIQUEMENT sur le compte 068/212215319 de Musée ATF Kinkempois



AVIS DE RECHERCHE



Monsieur André FRANCCART, Rue du Vieux Moulin 116 à Marcinelle, passionné de matériel ferroviaire (trains mais aussi trams et le matériel accessoire) recherche des photographies de :

- passage à niveau des Hauchies, route de Philippeville à Marcinelle. Ce passage à niveau était installé sur la route Couillet-Jamioulx. Le passage à niveau a été supprimé après la deuxième guerre mondiale et remplacé par un pont au-dessus de la route. Ce pont a été inauguré le 10 novembre 1947.
- passage à niveau et sa passerelle, au Faubourg Ste Thérèse, rue de Marchienne à Marcinelle. Ce passage permettait le passage des trains de la ligne SNCB de Marcinelle-Formation à Charleroi-Ouest. Supprimé le 1er janvier 1938, il fut, lui aussi, remplacé par un pont (le Pont de Louvain), sous lequel passait la Rue de Marchienne.

On peut s'adresser directement à l'intéressé.

Le Musée de Kinkempois recherche des photos, documents et objets sur les sujets suivants :

- Compagnie des Wagons-Lits
- La Compagnie du Nord-Belge
- Les gares et ponts de Liège et environs
- Le matériel de la Compagnie Belgo-Anglaise des Ferry-Boats
- Les fourgons-traîneaux en usage sur les plans inclinés
- L'outillage ancien du Service de la Voie.

Ces informations peuvent être transmises au Musée à :

LALLEMEND Ghislain Service de Cour
ATD/E Kinkempois
Rue du Chêne 3
4031 Angleur

UN PASSE PAS SI LOINTAIN SUR LA LIGNE 125

Des trains réguliers et interdits aux voyageurs.

par Louis Dasset

Si les photos et articles sur les premiers ancêtres ne manquent pas, il est un vide à combler :

- a/ les années précédant la drôle de guerre
- b/ l'occupation
- c/ la fin des hostilités en 1945

Pendant chacune de ces 3 périodes, des convois qui nous intéressent ici ont pourtant circulé.

N'étant pas du chemin de fer, je m'incline devant chaque membre de la société peu importe le grade. (Ce qui n'est pas le cas trop souvent hélas dans les clubs).

Que l'on n'hésite pas à me rectifier et de la documentation (photos, articles ---) me seraient toujours agréable.

1ère période : Jusqu'au 10/5/40, chaque jour (R1 à R5) passaient derrière chez moi (j'habite à Namur à 3,50 m de cette ligne) des convois entiers de wagons de minerai pour l'industrie sidérurgique liégeoise allant s'approvisionner dans le bassin de Briey en Lorraine. Ces convois utilisaient les lignes du Nord-Belge et de l'Est Français.

Le parcours était allongé volontairement car l'Etat-Belge demandait trop cher.

Voici à l'aller (à vide donc) les heures de passage à l'entrée de Namur et les caractéristiques de ces trains lourds de +/- 1000 tonnes.

Tous étaient tractés par la série Nord-Belge 421 à 455 surnommés les boeufs et ce sur l'ensemble des deux lignes belges utilisées à savoir la 125 et la 154.

Je me rappelle donc des :

- a/ Vers 9h50 le matin : 52 vieux wagons à bogies d'Ougrée Marihaye vers Boulogny.
- b/ A 14h20 : 46 wagons Cockerill de 10,950 m, capacité 23 tonnes, tare : 20,950 tonnes vers Moutiers
- c/ A 16h30 : 40 gros wagons Ougrée-Marihaye d'une capacité de 34 tonnes vers Boulogny.
- d/ Vers 20h55 : 42 wagons à bogies Espérance-Longdoz vers Manciennes.

Chaque convoi était encadré de 3 fourgons à marchandises du Nord-Belge et empruntait le parcours via Namur, Givet, Longuyon et Audun le Roman.

Le retour "chargés", ces trains revenaient en deux parties chacun et de préférence dès le coucher du soleil jusqu'aux petites heures de la nuit.

Seul un Espérance-Longdoz repassait vers 11h à Namur.

Les anciens wagons Ougrée-Marihaye portaient des numéros de série 507, 508, 509 et 510.

Les nouveaux étaient immatriculés 515685 à 515775.

Les Cockerill 515001 à 515142.

Les Espérance Longdoz 517851 à 890 pour les plus petits modèles et de 517891 à 517942 pour les plus gros.

2ème période : Les "Courriers du Front" de permissionnaires allemands formés à Maastricht et qui circulaient chaque jour à raison de 3 parcours à l'aller et 3 au retour.

- a/ le Maastricht-Quimper passait à 7h28 à Namur et au retour à 19h28

Sa composition était de 6 voitures à bogies Etat Français métallisées et 2 wagons Flaks (défense anti-aérienne) (une batterie et un d'accessoires)

- b/ le Maastricht-Brest à 12h30 et retour vers 13h00

- c/ le Maastricht-Cherbourg à 13h55 retour à 11h45.

Ces deux derniers étaient composés :

- a/pour le Brest : de 10 voitures OCEM Etat non rivetées + 2 voitures Nord français B11 à couloir central + 2 wagons Flaks + 1 d'accessoires.

- b/pour le Cherbourg : de 10 voitures OCEM Nord français à rivets apparents. Ces 10 voitures entouraient un fourgon DR à bogies et contenant les cuisines.

Un wagon Flaks et un d'accessoires complétaient le train.

Ces wagons plats provenaient tous de Stuttgart où ils avaient servi aux transports d'autos Mercedes.

Les allemands contournaient Paris, car les Flaks se situaient toujours en queue.

Le Cherbourg allait par Valenciennes, Arras, Amiens, Caen.

Les deux autres par Maubuege, Aulnoye, Laon, Le Mans où celui de Brest bifurquait via Rennes et le Quimper via Nantes.

Nombre de ces voitures (surtout celles du Quimper) furent perdues après la guerre, mais d'autres ont continué à rouler dans des trains normaux et cela encore pas mal d'années après.

3ème période : Depuis les dates de libération des villes belges, soit depuis septembre 1944 au 8 mai 1945 : les "boules rouges": trains de la Croix Rouge de l'US Army, rames homogènes numérotées 11 à 40 et composées chacune de :

En exemple la rame 19 :

Un fourgon (le 44038 SNCB pour celle-ci)(la rame 39 comprenait le 44040)(Les autres rames des fourgons USA)

Ces fourgons étaient les mortuaires.

La voiture 1901 longue à bogies couleur kaki

Service : blessés légers subalternes

Les voitures 1902 à 1909 toujours à bogies mais plus courtes

Service : blessés légers subalternes

La voiture 1910 longue à bogies

Service : blessés graves subalternes

La voiture 1911 à bogies à 3 essieux

Service : restaurant

La voiture 1912 longue à bogies

Service : blessés légers supérieurs

La voiture 1913 longue à bogies

Service : salle d'opération

La voiture 1914 longue à bogies

Service : grands blessés cadres supérieurs

La voiture 1915 longue à bogies

Service : médecins et infirmières

Ces convois, suite aux ponts sautés étaient arrivés sur le continent et ont ainsi encore quelque temps circulé via le parcours suivant en attendant les réparations aux voies plus rapides : London, Wesmouth quai, Cherbourg, LeMans, Paris Lyon, Laon, Hirson, Mariembourg, Cerfontaine, Walcourt, Charleroi, Tamines, Gembloux, Namur, Pépinster jusqu'à la fin de l'offensive Von Runstedt, ensuite toujours plus loin au fur et à mesure des avances alliées mais par les lignes hollandaises pour atteindre en fin des hostilités Nimègue.

La rame 38 fut touchée en son milieu (voitures 9 et 10) par un V1 à Hermalle sous Huy je pense.

Il y eut des morts.

Espérant vous avoir intéressés, amis cheminots et chers lecteurs, ne m'oubliez pas SVP pour photos, documentation sur cet article. Je me répète et je stoppe.

Note de l'ATF

Ceux qui possèdent de la documentation et/ou des photos qui peuvent aider à comprendre cette période des chemins de fer, peuvent adresser ceux-ci à :

Louis DASSET
Rue de Balart, 52
5000 Namur

ou à l'ATF qui transmettra.

Merci

En vente à la boutique du Musée

PHOTOS

D'après les posters de Gustave Ptascynski Prix: 50 Fb/pièce

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

DIESEL : 5001 - 5505 - 5534 - 5212 - 204004 - 201004 - 5147 -
6047 - 6041 - 6035X - 5922 Vennbahn - 201001 Vennbahn -
201010 - 6215 bleue - 6215 jaune - TEE Diamant -
TEE Saphir - 215 DB bleue/crème - 215 DB rouge -

ELECTRIQUE : 2741 - 1605 - 2383 - 2208 - 140003 - 2024 - 2557 -
2302 - 123065 - 122019 -

AUTORAIL : 4509 - 551.17 - 551.48 - 603.05 -

AUTOMOTRICE : 346 break - 311 triple - 345 triple - Postale -
208 verte - 674 rouge - 1935 verte -
1935 bleue/crème -

12004 et 6041 à Kinkempois format 30 X 40 cm 250 Fb/pièce

Photos de gares sur panneau en bois format 30 X 40 cm 300 Fb
Disponibles : Pepinster - Nessonvaux - Verviers C - Herve -
Liège Palais - Liège Guillemins - Huy Nord -

CARTES POSTALES

Vapeur Le Belge	50 Fb
Vapeur Type 1	50 Fb
Electrique 2101	50 Fb
Automotrice 902	50 Fb
Vapeur 50.3666 Vennbahn	25 Fb
Vapeur NS	30 Fb

PHOTOS DE DERNIERE MINUTE

VAPEUR : 81123 - 22030 - 344 NORD BELGE

DIESEL : 7383 - 8237

ELECTRIQUE : 2006 - 2010 - 2016 (3 nouvelles livrées)

BUS : BROSSEL SNCB

En vente à la boutique du Musée

MAQUETTES FERROVIAIRES

Marque	Modèle	Référence	Prix
KLEINMODELLBAHN	HLD 6035 X	HL 35 X	3800
	HLD 6035 X 3 Rails	HL 35 XM	5334
	HLD 210041	HL 210	3995
	HLD 6013	KL 013	3995
SPRIM'HOBBY	Fourgon vert	GOUVY	800
	Fourgon rouge	MARIEMBOURG	800

LIVRES

		Prix	Référ
Histoire des voies ferrées (trains et trams)	ATF	250	HTV 1
Angleur à Verviers	HENRARD	840	AVH
De Liège à Cologne	GTF	980	GTF LC
Historique des transports ferrés (Seraing-Flémalle)		125	HTV 2
Vapeur en Belgique Tome I	DAMBLY	1980	VBD 1
Vapeur en Belgique Tome II	DAMBLY	2200	VBD 2
Vapeur en Belgique les 2 tomes		4000	VBD 3
Descriptif des caractéristiques vapeurs 1938		50	TLV 38
Consolidation T 29	VINCENT	1900	CL T29
Les Plans Inclinés de Liège	LEJEUNE	390	PI FL
Le Rail passe par Liège	GTF	1140	RPL
125ème anniversaire ligne 43	LAMBOU (derniers)	250	ML L43
Numérotation Vapeurs De Bot Tomes I + II + suppl		825	DB ++

CASSETTES-VIDEO PROVIDEC

TITRE		Référence	Prix
Le Rail, deux siècles d'histoire	(F)	PRO R1F	1495
De Spoorweg	(NL)	PRO R1N	1495
Le chemin de fer des Fagnes	(F)	PRO CFF	1195
Spoornlyn in de Hoge Venen	(NL)	PRO SHV	1195
Die Hohe Venn-Bahn	(D)	PRO HVB	1195
Eupen-Bullange	(ni texte, ni musique)	PRO EB	950
Weywertz-Trois Ponts	(ni texte, ni musique)	PRO WP	795
Anvers-Cologne 150 ans		PRO AC	950
La Bataille des Ardennes	(Noir/blanc)	PRO BA	850

CASSETTE-VIDEO SNCB

Vie d'un machiniste	(Noir/blanc)	CFB VM	599
---------------------	--------------	--------	-----

DIVERS

Le Musée vient de passer une convention avec la Communauté Germanophone concernant la restauration d'une rame réversible de voitures M1.

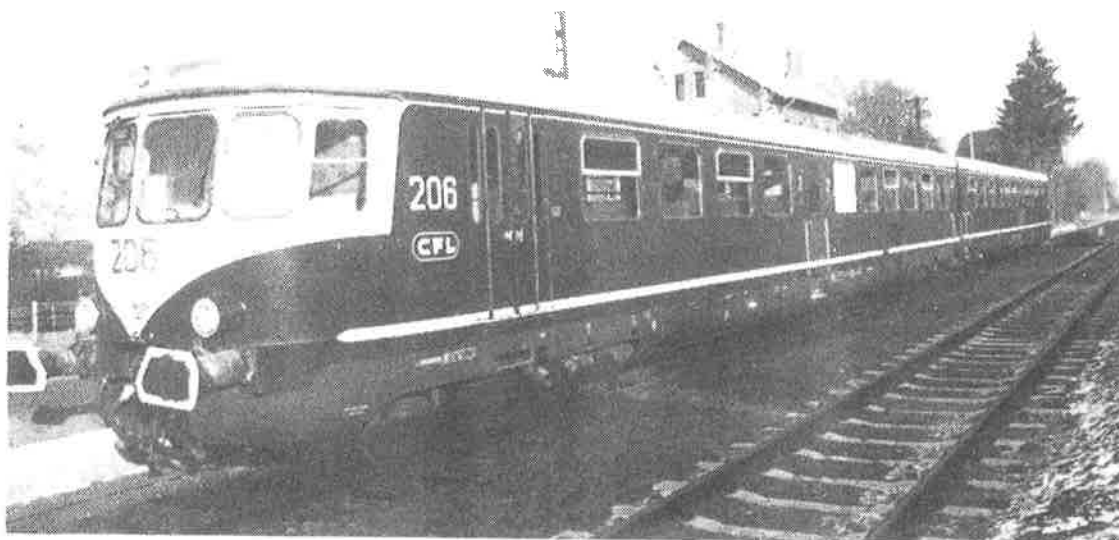
Cette rame est prise en gestion par le Musée et sera restaurée sur le site de la Vennbahn à Raeren.

Ceux qui seraient disposés à participer à cette restauration peuvent prendre contact avec Roger Grünhagen à Kinkempois.

Dans le même but, nous cherchons à acquérir un wagon fermé pour servir de lieu de stockage pour les pièces de cette rame.

Un wagon Gbs est en phase terminale d'achat.

Pour rester dans le sujet Vennbahn, ce groupement vient d'acheter aux Chemins de Fer Luxembourgeois la dernière locomotive de la série 1600 disponible (la 1603). Cette 1603 sera remise en ordre et en état dans les ateliers de Kinkempois par la SNCB au point de vue technique et par les membres bénévoles de la Vennbahn et de l'ATF oeuvrant au sein de la Vennbahn comme conducteurs bénévoles pour la partie peinture et finition. Cette locomotive préservée désormais comme sa consœur 1602 en Belgique devrait effectuer ses premiers kilomètres sur la ligne touristique de la Vennbahn cette année encore.



Vue de l'autorail 206/216 des CFL acheté par la Vennbahn ici au départ de Raeren le 17 décembre 1995 pour assurer le spécial Marché de Noël à Montjoie affrété par la Vennbahn.

photo : A.Dachelet

PETITE HISTOIRE DE LA LIGNE 24.

C'est en décembre 1914 que les Allemands décident la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Aix la Chapelle à Tongres via Montzen et Visé, actuellement numérotée 24.

Bien avant, différents projets avaient vu le jour. En effet, dès 1830, des études sont réalisées afin de relier l'Escaut au Rhin par voie ferrée. Mais, c'est seulement en 1901 que ce projet devient plus sérieux, des contacts sont établis entre la Belgique et l'Allemagne en vue de la construction de cette ligne; faute de moyens financiers le projet avorte. Pourtant, le 7 août 1913, le ministre belge des chemins de fer déclare avoir eu de nouveaux contacts avec l'Allemagne et que la construction de la ligne est décidée.

Le 4 août 1914 c'est l'invasion de notre territoire et le 18 décembre le lieutenant-colonel GRÖNER donne ordre de "construire une ligne durable entre Aix et Tongres", elle sera à double voie et aura 46 kilomètres de long, des gares sont prévues tous les 8 kilomètres au moins (Tongres, Bassenge, Visé-Haut, Warsage, Fouron-St-Martin et Hombourg ouest). La ligne aura une déclivité maximum de 1%. Les courbes seront limitées à des rayons minimum de 1200 mètres et afin d'éviter tout obstacle, la ligne ne croisera nulle part une autre ligne ou une route au même niveau. Cela ne sera possible que si d'importants ouvrages d'art sont réalisés :

- Les vallées seront enjambées par de longs ponts (celui de Moresnet avec ses 1100 mètres deviendra le plus long de Belgique).
- Les collines seront coupées (la grande tranchée de Berneau aura 1300 mètres de long et jusqu'à 27 mètres de haut) ou seront percées par des tunnels (celui de Veurs avec ses 2000 mètres deviendra le plus long de Belgique).

La ligne sera construite par des militaires et des firmes allemandes, ils y feront travailler des ouvriers de différentes nationalités, principalement des déportés ou des prisonniers de guerre dont une majorité de Russes. Beaucoup y perdront la vie .

Les travaux débuteront en janvier 1915 pour se terminer en décembre 1916. Prévue opérationnelle par les Belges après 10 ans de travaux, la ligne sera inaugurée en février 1917 par les Allemands. Elle permettra de charrier des flots de trains militaires entre les différents fronts. La Belgique en héritera après l'Armistice de 1918; des trains de voyageurs circuleront entre Tongres et Visé jusqu'en 1944 et entre Montzen et Visé jusqu'en 1957. Actuellement la ligne 24 est devenue un des principaux axes marchandises du pays, quelques 200 parcours l'empruntent journalièrement.

1996 est le 80ème anniversaire de sa construction et de la réalisation des différents ouvrages d'art c'est pourquoi, nous avons voulu le week-end des 22 et 23 juin prochains, commémorer l'événement par la mise en circulation d'un train voyageurs, un autorail type 43. Vous trouverez ci-dessous le programme de ces deux journées.

GARE DE VISE

Dans le cadre du 80ème anniversaire de la ligne

A LA DECOUVERTE DE LA LIGNE 24 MONTZEN - VISE - TONGRES

Les 22 et 23 juin, au départ de VISE-BAS trois circuits seront organisés en autorail type 43 (année 53)

⇒ **Le 22 :** VISE-MONTZEN (Viaduc de Moresnet) et retour départ : 10H30

VISE-TONGRES et retour départ : 11H50

VISE-BAS - VISE-HAUT (Pont des Allemands) et retour de 13H30 à 17H30
départ toutes les 30 minutes.

⇒ **Le 23 :** VISE-MONTZEN (Viaduc de Moresnet) et retour départ : 10H30

VISE-BAS - VISE-HAUT (Pont des Allemands) et retour de 12H00 à 17H30
départ toutes les 30 minutes.

Prix du billet aller-retour : VISE-MONTZEN ou VISE-TONGRES : 200 Francs
VISE-BAS - VISE-HAUT : 100 Francs

Pour les trajets VISE-MONTZEN et VISE-TONGRES, prévente des billets jusqu'au 13 juin

Renseignements : ☎ 041/79.16.19
ou ☎ 041.79.88.86

* * * * *

Les 22 et 23 de 10 à 18 heures en gare de Visé exposition de photos et de documents relatifs à la ligne 24 et exposition de matériel infrastructure (P93, ...)

Démonstration de l'ARIDISC - Nouvelle version

Le 22 de 14 à 19 heures et le 23 de 10H30 à 19 heures dans les rues de la ville animations diverses et braderie

Une organisation conjointe de la Gare et de la Jeune Chambre Economique de Visé

ANECDOTE D'ANTANou LORSQUE LES TRAMS DONNAIENT LE DEPART AUX TRAINS

En piochant dans les archives du TEC Liège-Verviers, nous avons retrouvé cet ordre de service savoureux (No 10) que nous vous livrons à titre anecdotique. C'était encore du bon temps des tramways....

M.L.

*Comp. Anonyme des Tramways Est-Ouest
de Liège & Extensions.*

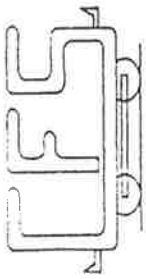
ORDRE DE SERVICE .

L'Administration des Chemins de fer nous signale qu'à plusieurs reprises, un train au départ en gare de Chênée s'est mis en marche sur un coup de sifflet de nos percepteurs, donnant le départ de la Place de la Gare à Chênée.

Nous rappelons à nos agents qu'ils sont tous munis d'un cornet pour donner les signaux aux arrêts, et que l'emploi d'un sifflet n'est que toléré sur les voitures. En conséquence, nous portons à leur connaissance que l'emploi du cornet est seul permis à l'arrêt de la gare de Chênée et à l'arrêt Leduc.

Liège, le 13 Novembre 1926.

Le Directeur,



CHEMIN DE FER DE SPRIMONT
Association sans but lucratif
Musée Vivant d'Archéologie Industrielle
Minier et Carrier

Présidence - Siège Social :

Mr P. DYKMANS
Rue des Fosses, 11
4140 SPRIMONT
Tél. 041/82.20.29

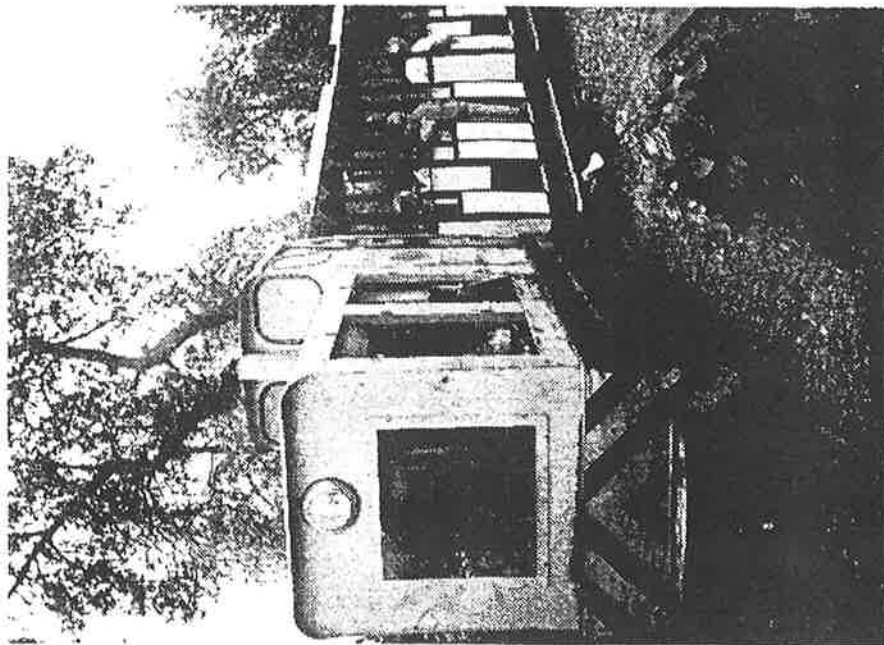
Secrétariat :

Mr J. EVRARD
Rue Vapart, 34
4031 ANGLEUR
Tél. 041/42.07.83

Trésorerie :

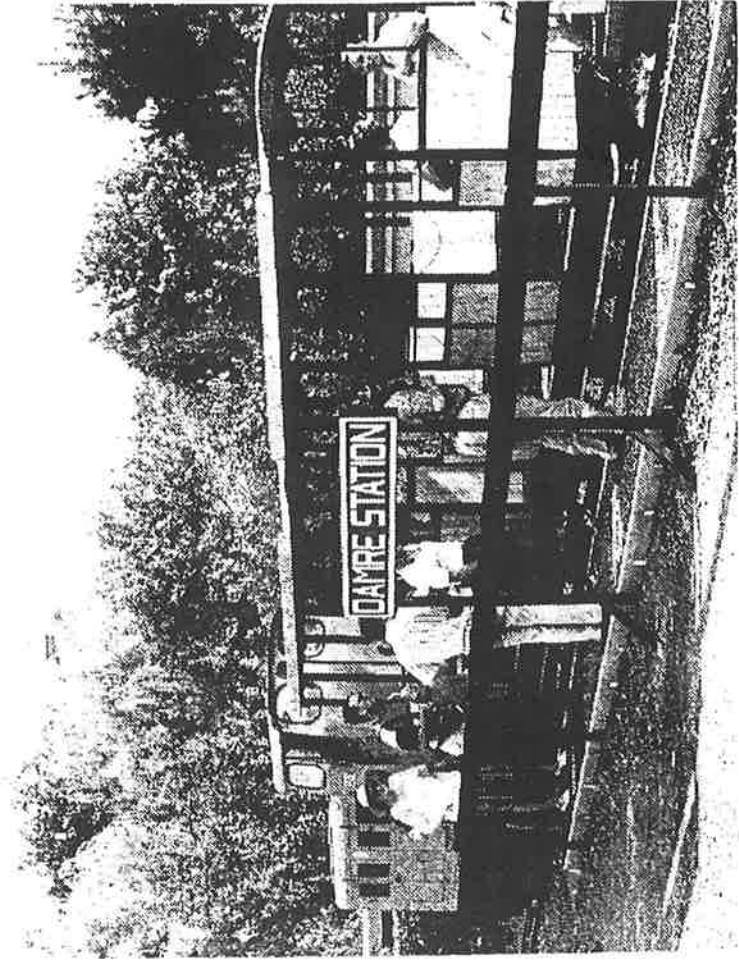
Mr A. TENAERTS
Voie de Liège, 123
4053 EMBOURG
Tél. 041/65.79.10

15 ans



Chemin de Fer de Sprimont
(C.F.S.)
Sprimont Damré Station

Accès par l'Autoroute des Ardennes (E25)
Sortie 45 - Direction Sprimont



A l'occasion de son 150^{ème} anniversaire, l'ASBL Chemin de Fer de Sprimont (C.F.S.) Organise son premier rassemblement de photographes ferroviaires.

" Photo Rail Expo "

Ce rassemblement consiste à présenter des clichés ou des collections et permettre d'éventuels échanges ou achats.

Nous vous donnons rendez-vous le

Dimanche 1er septembre 1996

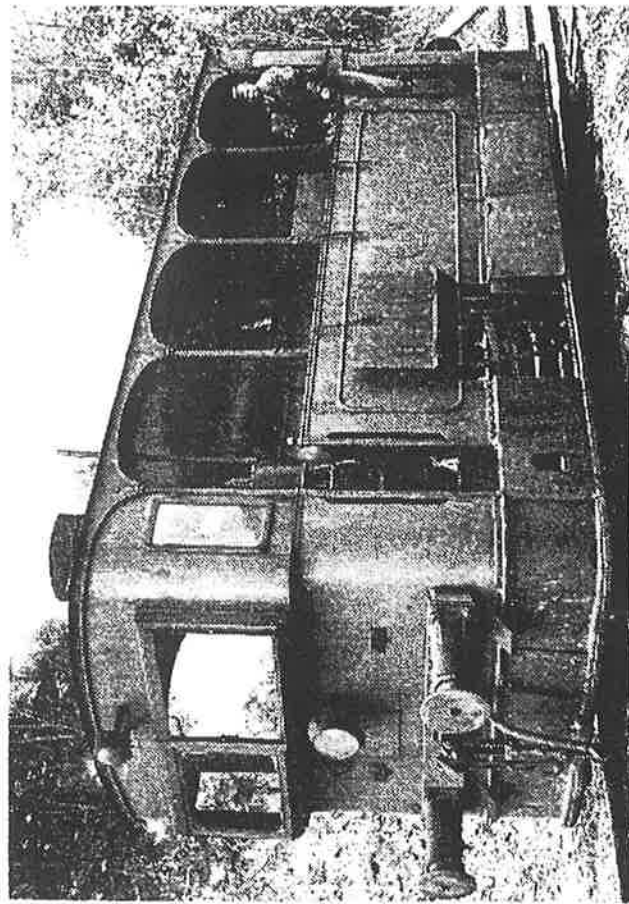
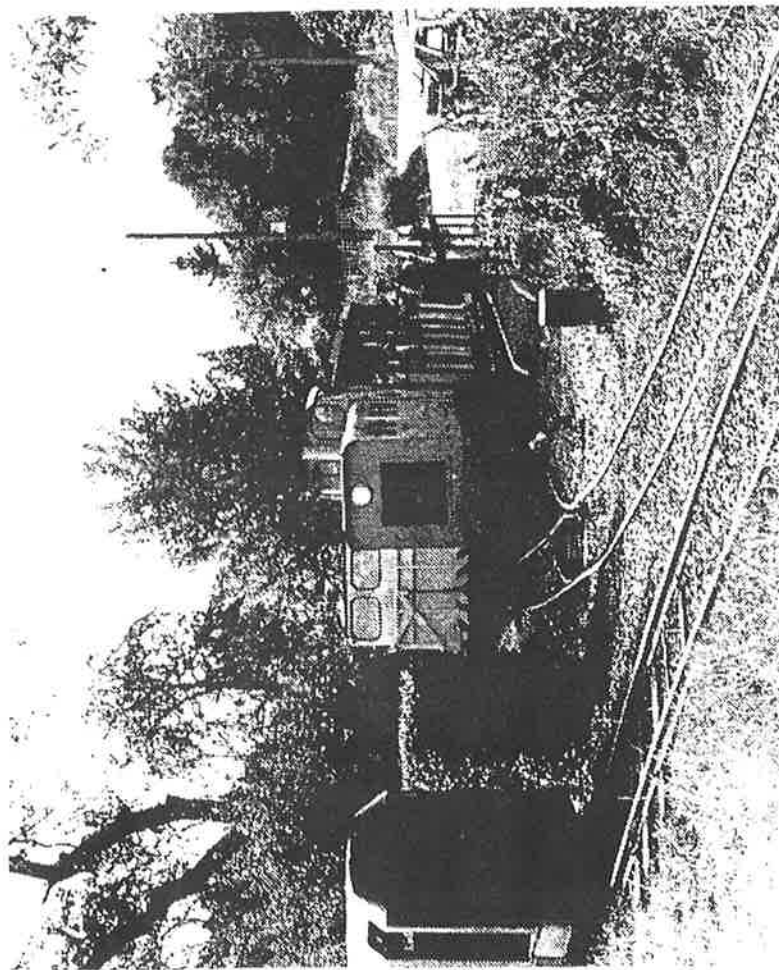
à partir de 10h00, à Sprimont-Damré Station.

A cette occasion, une intéressante exposition rétrospective de la ligne vicinale **Poulseur-Sprimont-Trooz** sera présentée (nombreux documents inédits) ainsi qu'une exposition retraçant la vie des Garde-barrières.

La présence de plusieurs associations ferroviaires rehaussera notre manifestation.

Photographes, à vos postes ! ?!

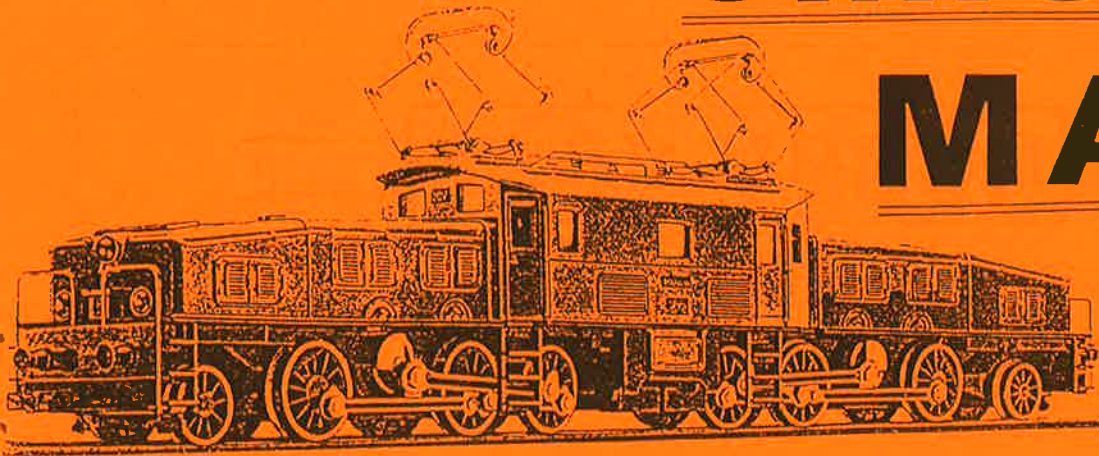
Dès le Samedi 31 Août à 14h00, circulation exceptionnelle de différents types de convois (minier - carriier - marchandises - voyageurs) sur le réseau du C.F.S., et des anciens autobus parisiens à plate-forme.



Sous le patronage et avec la participation :

- du Ministère de la Communauté Française,
- des Affaires Culturelles de la Province de Liège,
- de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège
- des Tournees "Art et Vie",
- de Q.V.W. (Qualité Village Wallonie),
- du P.A.C. Ourthe-Meuse,
- du Foyer Culturel de Sprimont,
- du C.L.E.O. de Sprimont,
- du Musée de Kinkempois,
- de l'A.S.M.O.C.O.

SIMONIS MARC



Rue des Pietresses 97
B-4020 Jupille s/M

ACHATS

VENTES

ECHANGES

TRAINS ELECTRIQUES TOUTES MARQUES :

MARKLIN - HAG - ROCO - LILIPUT -

FLEISCHMANN- JOUEF - Etc...

TOUS MODELES REDUITS DE VOITURES (TOUTE ECHELLE)

DINKY - CORGI - SOLIDO - BBURAGO

HERPA - JOUEF - Etc;;;

PAYEMENT CASH !!



TEL: :

041 // 62.15.69

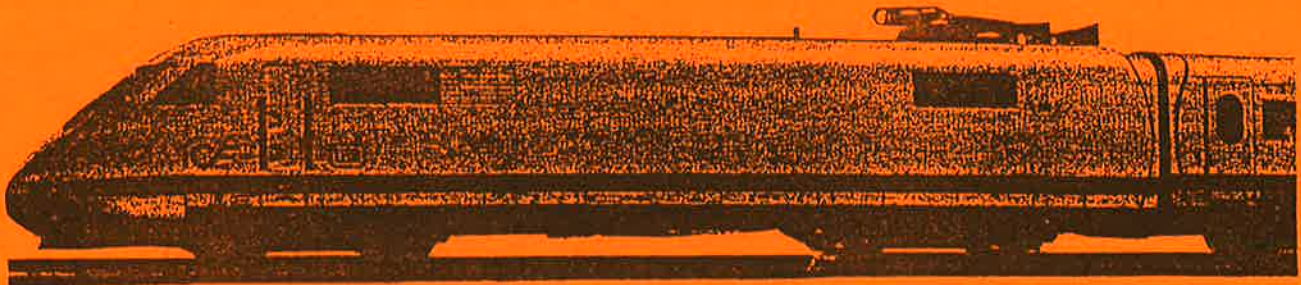
HOBBY 2000

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

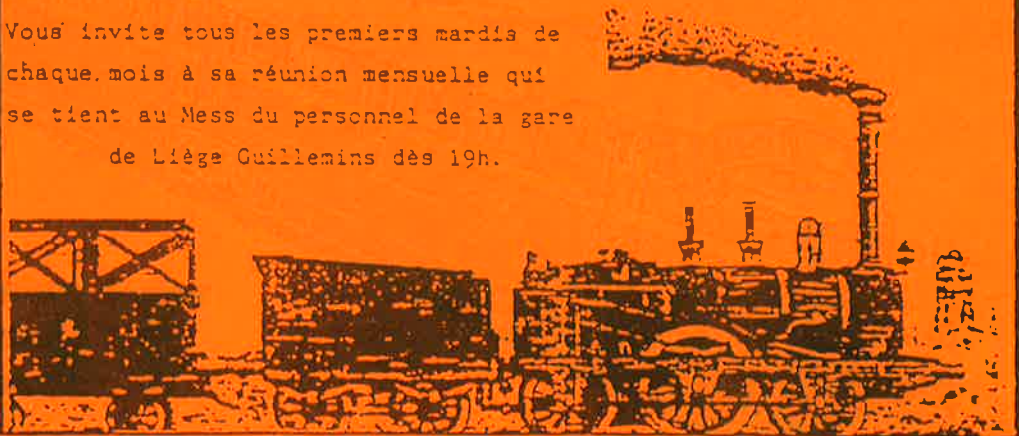
Rue Méan, 11-13 4020 LIEGE

(entre la Place Deicourt et le Pont de Longcoz)

c ATF Kintempes 06/1993

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

Treasorier : Paniaux Xavier 40 Chaussée d'Alsemberg 1130 Bruxelles