

1E



Amicale Transport Ferroviaire

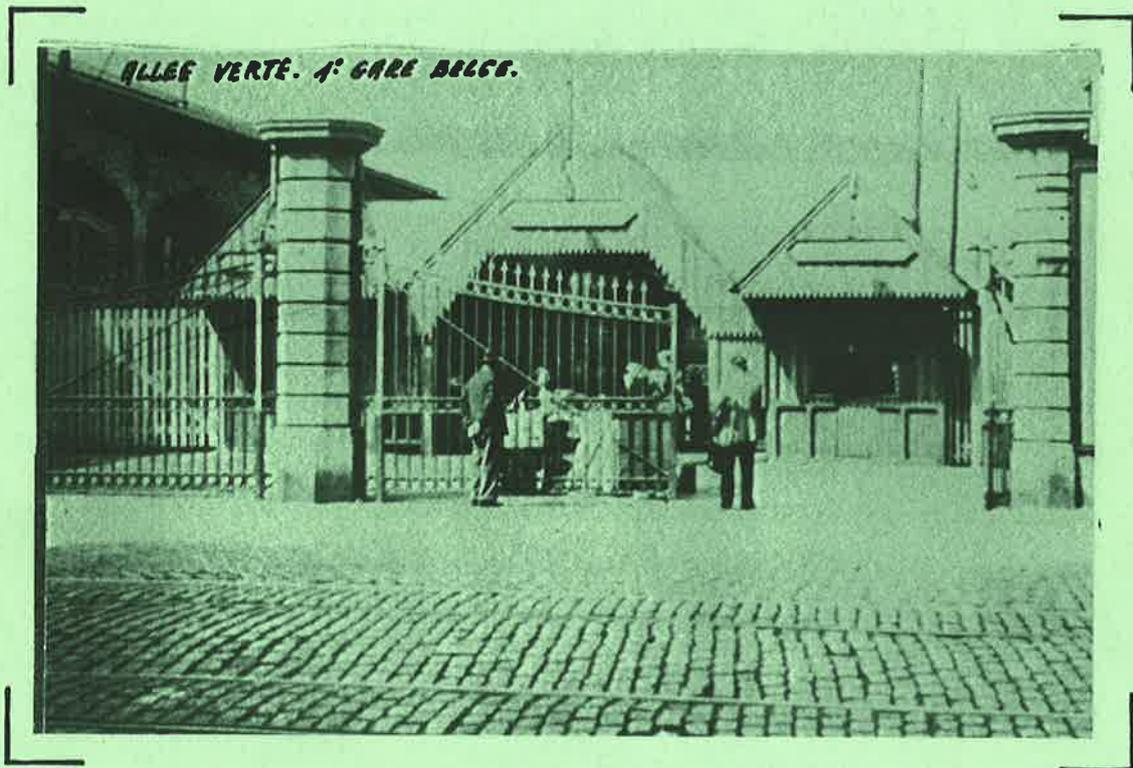
Sud - Est

3, Rue du Chêne

4031 Kinkempois

Trimestriel n° 30 - 31

3 - 4 / 1996



La gare de l'Allée verte, première gare belge

BUREAU DE DEPOT
 CHEVÉE 1
 TRIMESTRIEL N° SP 3/96

EN ORDRE		
95	96	97





SOMMAIRE

Page	1	Le mot du président
	2	Comités
	5/8	Mutations des HLD de Kinkempois
	11/20	Travaux publics en Belgique (2)
	21/24	En vente à la boutique du Musée
	25/26	Livres
	31	Affiliations et cotisations 1997

MUSEE FERROVIAIRE DE KINKEMPOIS

Entrée par la rue de Renory (en face du n° 284)

Le musée est accessible les 1ers et 3èmes samedis (non- fériés)
de Mars à Octobre et de 14h à 18h.

Sur rendez-vous pour les groupes et écoles

RENSEIGNEMENTS : LALLEMEND Ghislain

Rue du Chêne ,3
4031 Angleur



Le mot du président

Voiçi enfin votre bulletin en retard.

Nos excuses à tous et surtout à ceux qui pensaient avoir payé leur cotisation pour ne rien recevoir. Trop d'activités ne permet pas la régularité. Nous allons tenter de rectifier le tir, mais cela n'est pas évident.

Ce bulletin est le dernier pour 1996. L'heure des cotisations est arrivée et à notre grand regret, nous nous devons d'augmenter légèrement nos cotisations. Vous en trouverez le détail en page 29.

Comme ce bulletin est bien le premier à vous arriver pendant les fêtes de fin d'année, j'en profite pour vous souhaiter, à tous et à toutes, un joyeux Noël et une très bonne année 1998.

Que vos vœux les plus chers se réalisent.

Je profite également de ce numéro pour lancer un appel à tous ceux qui veulent nous aider au sein du Musée en nous apportant leur aide dans nos différents travaux.

Vous êtes les bienvenus.

Nous savons que certains d'entre vous ont des talents littéraires.

Ce bulletin est aussi le vôtre, vous pouvez donc y présenter un article sur le Rail, et tous vos souvenirs nous intéressent.

Le Président

COMITES

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

<u>GESTION</u>		<u>HONNEUR</u>	
Président	LALLEMEND Gh.	Président	Mr. DEWULF
Vice-président	DEBOIS V.	Vice-président	Mr. GAYETOT
Secrétaire	DOZO E.		
Trésorier	DETRY A.	Membres par ordre alphabétique	
Relations publiques	LAMBOU M	Mrs. ANGE A.	GOKA H.
Resp. Diesel 6041	GREGOIRE .CL	ALAIME J.	GOKA J.
Resp. Diesel 4601	SANCHEZ B	COUCHARD Y	LOUMAYE F
	HOGGE F	DEGIVE F.	RAXHON J.
Resp. Modélisme	HAUER M	DEJAEGHERE F.	TROMME M.
Relations internes	COOLS JF	DETRY J.	VAN USSEL M.
Commissaires	MARCQ L	DEVILLERS L.	VANWEERST P.
Commissaires	COOLS JF	DUHR C.	VERITER
.Polyvalents	GRUNHAGEN R	EVARD J	WARROQUIERS
DESEILLE D - EVRARD F - DANDOIS PH		GERARD A	
EVARD PH - DEPIREUX JP - GENET L			
MARECHAL P - JALET S - JALET O			

ABONNEMENTS : 400Fb./an comme membre effectif (avec les 4 bulletins)
100 Fb./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.

BOUTIQUES 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 : LALLEMEND Ghislain
Rue de la Station 84
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 :

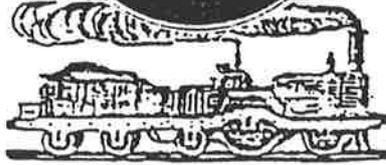
- Visualisation de films Vidéo sur demande.
- Vente directe ou par correspondance de livres et objets.
- Accueils de groupes avec ou sans visites guidées. Celles-ci doivent être demandées à l'avance (de préférence un mois) au numéro de téléphone 02/224.62.79. Elles sont gratuites et organisées uniquement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



Le Chemin de fer touristique des Hautes Fagnes

Vennbahn

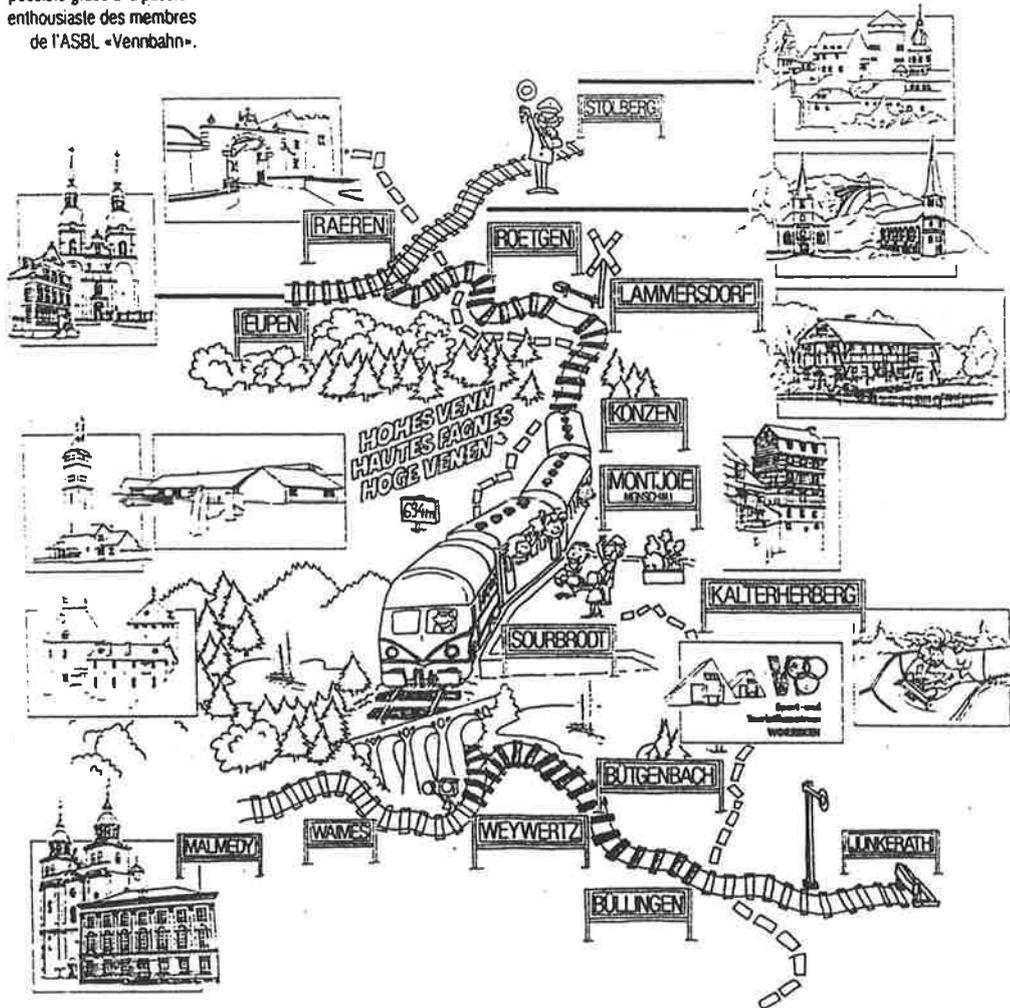
1885



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**

MUTATIONS DES HLD

DE L'ATD KINKEMPOIS

1982 - 1991

MAI 1977

7354 En prêt à LNC le 6
 7355 En prêt à LNC le 6
 5512 Rentre de GE à FAZ le 13
 5501 En GE à FAZ le 16
 8232 Cédée à FSD le 16
 8247 Cédée à FSD le 16
 8404 De GMN en GR à FAZ le 10
 7389 Parvenue de LNC le 20
 7390 Parvenue de LNC le 20

JUIN 1977

5512 En GE à FAZ pour GP le 6
 6035 Rentrée de GR à FAZ le 8
 5501 Rentre de GE le 15
 7391 Parvenue de LNC le 22
 7392 Parvenue de LNC le 22
 4901 En GE à MBX le 24

JUILLET 1977

7394 Parvenue de LNC le 5
 7395 Parvenue de LNC le 5
 8207 Cédée à LNC le 5
 8210 Cédée à LNC le 5
 4901 Rentre de MBX le 12
 4906 Rentre de MBX le 12
 5512 Rentre de FAZ le 13
 8404 Rentre de FAZ le 14
 7393 Parvenue de FAZ le 14
 6047 A FAZ le 19
 4906 Rentre de MBX le 22

AOÛT 1977

5530 Rentre de GR le 26
 8414 En GR à FAZ le 24 (de GMN)
 5501 En GR à FAZ le 29

SEPTEMBRE 1977

8220 En GR à FAZ le 6
 5525 En GE à FAZ le 21

OCTOBRE 1977

7339 En GR à FAZ le 6
 5538 Rentre de GE à FAZ le 12
 6047 Rentre de GR le 14
 8220 Rentre de GR le 25

NOVEMBRE 1977

8414 Rentre à GMN de GR le 10
 7390 Réparation à FAZ le 22

DECEMBRE 1977

7339 Rentre de FAZ le 9
 7390 Rentre de FAZ le 19
 6283 Renvoyée à FAZ après RI le 20

JANVIER 1978

7341 En GR à FAZ le 5
 5501 Rentre de GR à FAZ le 4
 5539 En GR à FAZ le 10
 5506 En prêt à LJ le 28

FEVRIER 1978

6323 Rentre de RI le 3
 6323 Retourne à FAZ le 7
 6281 Réparation à FAZ le 7
 6005 En GE à FAZ le 13
 8422 En GR à FAZ le 13

MARS 1978

7354 Cédée à LNC le 7
 7355 Cédée à LNC le 7
 6005 Rentre de GE le 13
 7341 Rentre de GR le 17
 8406 En GR à FAZ le 27
 5506 En GE à FAZ le 31

AVRIL 1978

5518 En GR à FAZ le 4
 6323 Rentre à FHS de RI le 6
 6316 De FHS en RI à FAZ le 7
 8211 Cédée à FSD le 24
 5539 Rentre de GR le 24
 6002 En GE à FAZ le 25

MAI 1978

6002 Cédée à FGH le 2
 6065 Cédée de FGH le 2
 6065 Rentre de FAZ le 12
 6077 De FHS en RI à FAZ le 24
 5537 De FVY cédée à NK le 26
 6055 De NK cédée à FKR le 26
 7342 En GR à FAZ le 31

JUIN 1978

8422 Rentre de FAZ le 19

JUILLET 1978

8423 En GR à FAZ le 10
 5529 En GE à FAZ le 25
 5541 En GE à FAZ le 25

AOUT 1978

5518 De FVY - rentre de FAZ le 23
 7384 Reçue de LNC le 21
 7393 Cédée à FHS le 21
 7394 Cédée à FHS le 21
 7395 Cédée à FHS le 21
 6217 En RI de Courtrai le 14
 7342 Rentre de GR le 30

SEPTEMBRE 1978

5529 Rentre de Ge le 1
 7338 En GR à FAZ le 12
 4906 En GR à MBX le 18
 6058 En RI de FGH le 18
 7382 A recevoir de LNC le 25
 7383 A recevoir de LNC le 25
 7391 Cédée à FHS LE 25
 7392 Cédée à FHS le 25

OCTOBRE 1978

5541 Rentre de GE le 6
 8423 Rentre de GR le 10
 8442 Cédée de FHS à GMN le 18
 8422 Cédée de GMN à FHS le 18

NOVEMBRE 1978

6252 Remise en ordre après incendie le 3
 6217 Renvoyée à LK après RI le 3
 6258 Renvoyée à FGH après RI le 9
 7338 Rentre de GR le 24

DECEMBRE 1978

5536 En GR à FAZ le 12
 6252 Retour à FGH le 12
 6029 En GE à FAZ le 29
 5507 Rentre de GR le 29

JANVIER 1979

7350 En prêt à LNC le 8
 6029 Rentre de GE le 12

FEVRIER 1979

5536 Cédée à LJ le 11
 5528 De LJ cédée à NK le 12

MARS 1979

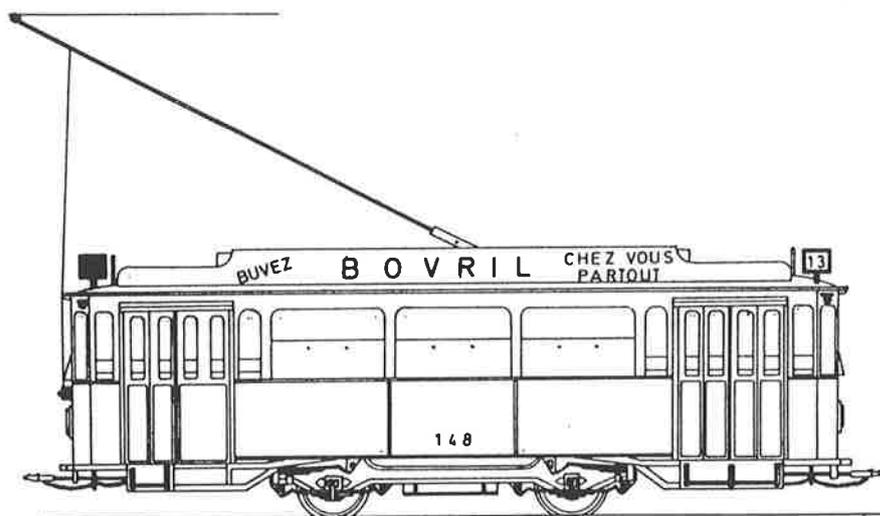
5533 En GE à FAZ le 2
 5523 En GR à FAZ le 13
 4906 Rentre de GR à MBX le 7
 4911 En GR à MBX le 7
 5533 Rentre de GE le 19

Abréviations utilisées : LNC : Monceau FSD : Ostende FVY : GOUVY
 GMN : Montzen MBX : Bertrix
 FAZ : Salzennes LJ : Jemelle
 FHS : Hasselt FGH : St Ghislain
 FKR : Merelbeke LK : Courtrai
 GR : Grande révision
 GE : Grand entretien
 RI : Révision intermédiaire

Dans le bulletin 28/29 ,au 8/75 page 17,il faut lire 4901/4911
 de BERTRIX (MBX) et non Bressoux (FBX)

MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE

Ragheno M. 28 1930
T. U. 135 à 149
T. U. 148



Dénomination : Musée des Transports en Commun (asbl)

Adresse : rue Richard Heintz 9 à 4020 Liège

Téléphone : 04/3619111

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.)

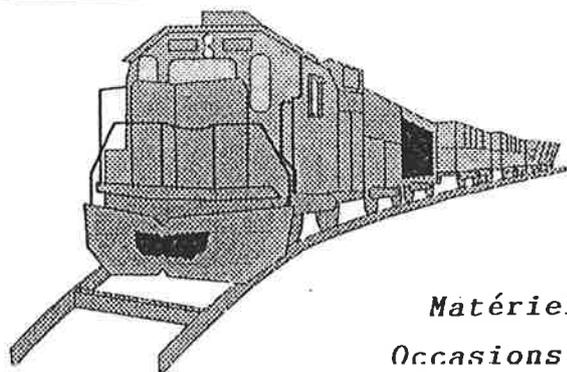
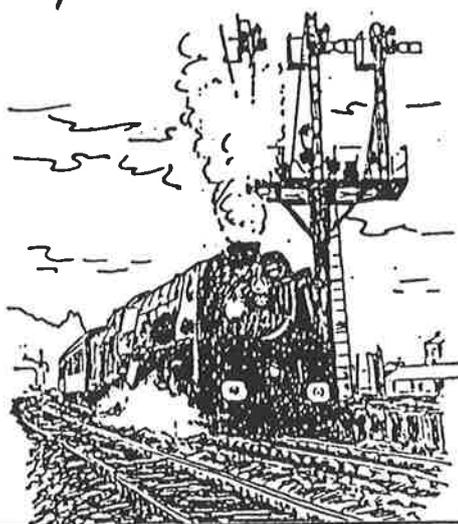
Responsable : Monsieur Freddy JORIS ,Président

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

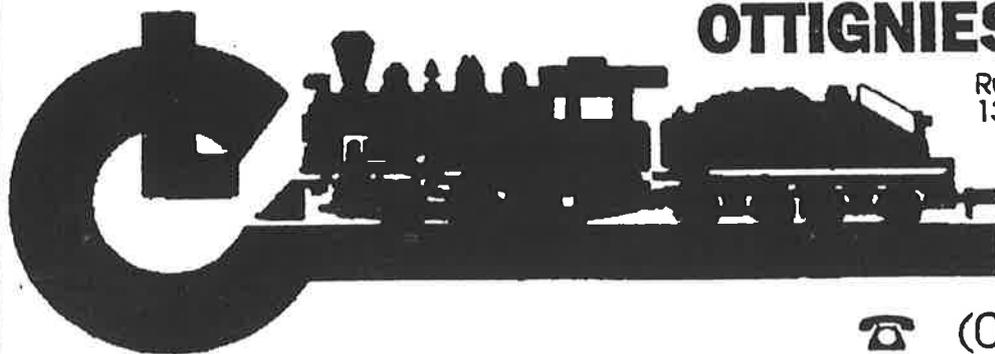
ACHAT - VENTE

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

TRAVAUX PUBLICS

EN BELGIQUE

CHEMINS DE FER 1830 - 1839 (2)

Chapitre III

Compte-rendu

§ 1er : Aperçu de ce qui est fait et de ce qui reste à faire

Afin de faire connaître, d'une manière sommaire et facilement appréciable, le degré d'avancement des travaux du chemin de fer, il a paru convenable de dresser le tableau n° I çï-après indiquant :

- 1° La longueur des lignes décrétées ;
- 2° La longueur des lignes livrées à la circulation ;
- 3° La longueur des lignes en cours d'exécution ;
- 4° La longueur des lignes restant à exécuter, c'est-à-dire, sur lesquelles les travaux ne sont pas encore commençés.

Il en résulte que, sur les 549 kilomètres (110 lieues) de lignes concédées décrétées en mai 1834 et en mai 1837, 309 kilomètres, ou 62 lieues, sont déjà en pleine exploitation.

Il est en outre à remarquer :

- 1° Que les travaux en cours d'exécution, pour le moment, sur une longueur de 43½ kilomètres, comprennent la construction de la station intérieure d'Ostende, l'établissement des plans inclinés de Liège, le grand pont sur la Meuse et l'achèvement de la section de Bruxelles à Tubize ;
- 2° Que presque toutes les études définitives sont faites, pour le restant des lignes décrétées ; que la plupart des grandes questions, causes de retards, sont décidées ; que de nouvelles adjudications sont annoncées ou vont l'être ; l'une des plus importantes, celle de la ligne de la Meuse à Pepinster est fixée au 20 novembre et sera immédiatement suivie de celle de la ligne de Pepinster à la frontière de la Prusse.

§ 2 : Marchés ; mode d'entreprise des terrassements et ouvrages d'art.

La première question qui s'est présentée, en 1834, lorsqu'il s'est agi de l'exécution, est celle de savoir si l'on adjudgerait les sections du chemin de fer, comme cela a lieu ordinairement pour les sections de routes, en une seule entreprise, comprenant la fourniture de tous les matériaux et leur mise en oeuvre.

SITUATION DES TRAVAUX DU CHEMIN DE FER.

		DÉCRÉTÉ.	
		LONGUEUR EN MÈTRES	
		PAR SECTION.	PAR LIGNE.
Loi du 1^{er} mai 1834.			
<i>Ligne de l'Est</i>	Section de Malines à Louvain	23,750	} 136,363
	Embranchement de la station de Louvain aux bassins du canal	943	
	Section de Louvain à Tirlemont	17,750	
	Id. de Tirlemont à Waremme	27,200	
	Id. de Waremme à Ans, près de Liège	18,900	
	Id. d'Ans à la Meuse (plans inclinés)	6,627	
	Branche à établir le long des quais de la Meuse à Liège (environ).	2,000	
	Pont sur la Meuse au Val-Benoit	150	
	Section de la Meuse à Pepinster	20,043	
Id. de Pepinster à Verviers	4,000		
Id. de Verviers à la frontière de Prusse (environ)	15,000		
<i>Ligne du Nord</i>	Section de Malines à Anvers	23,500	} 25,500
	Prolongement de la voie vers l'Escaut (environ).	2,000	
<i>Ligne de l'Ouest</i>	Section de Malines à Termonde	26,700	} 127,114
	Id. de Termonde à Gand	30,500	
	Id. de Gand à Bruges	44,500	
	Id. de Bruges à Ostende	23,500	
	Station intérieure d'Ostende et prolongement de la voie jusqu'aux bassins	1,911	
<i>Ligne du Midi</i>	Section de Malines à Bruxelles	20,300	} 108,132
	Branche de raccordement de la nouvelle division de la station du Nord à Bruxelles	2,010	
	Branche de raccordement entre la station du Nord et du Midi à Bruxelles.	3,500	
	Section de Bruxelles à Tubize.	20,265	
	Id. de Tubize à Soignies	17,106	
	Id. de Soignies à Mons.	25,420	
Id. de Mons à Quiévrain	19,531		
TOTAUX			397,106
Loi du 26 mai 1837.			
<i>Ligne de Gand à la frontière de Franco et à Tournay, par Courtray.</i>	Section de Gand à Deynze-Petegem.	(f) 15,274	} 75,100
	Id. de Deynze-Petegem à Courtray.	26,615	
	Id. de Courtray à la frontière de France	15,209	
	Id. de Tournay à la frontière	17,912	
<i>Ligne de Namur</i>	Embranchement de la Meuse à la station de Namur	1,574	} 66,074
	Section de Namur à Mornimont	14,500	
	Id. de Mornimont à Braine-le-Comte	50,000	
<i>Ligne du Limbourg.</i>	Section de Landen à St-Trond	10,802	10,802
<i>Embranchement du Luxembourg (pour mémoire)</i>			
TOTAUX			151,976
RÉCAPITULATION.			
Loi du 1 ^{er} mai 1834			397,106
Loi du 26 mai 1837			151,976
TOTAUX GÉNÉRAUX			549,082

(Tableau n° I.)

LIVRÉ A LA CIRCULATION.		EN COURS D'EXÉCUTION.		RESTANT A EXÉCUTER.		OBSERVATIONS.	
LONGUEUR EN MÈTRES.		LONGUEUR EN MÈTRES.		LONGUEUR EN MÈTRES.			
PAR SECTION.	PAR LIGNE.	PAR SECTION.	PAR LIGNE.	PAR SECTION.	PAR LIGNE.		
23,750	87,600	.	6,672	(a) 943	41,986	(a) L'adjudication aura lieu le 20 novembre 1839. Mais la jonction, qui en fait l'objet, est considérée comme insuffisante par les autorités locales.	
17,750		.		.			.
27,200		.		.			.
18,900		.		150			2,000
.		.		.			(b) 20,043
.		.	.	4,000		(b) L'adjudication aura lieu le 20 novembre 1839.	
.		.	.	15,000			
23,500	23,500	.	.	2,000	2,000		
26,700	125,200	.	1,911	.	.		
30,500	
44,500		
23,500		.		1,911	.	.	
.		.	.	.		(c) Les travaux de cette section sont presque achevés.	
20,300	20,300	.	20,265	2,010	67,567		
.		.		.			3,500
.		.		.			(d) 17,106
.		.		.			(e) 25,420
.		.		.		19,531	
	256,600		28,953		111,553	(e) L'adjudication aura lieu le 18 décembre 1839, pour la partie de Soignies à Jurbize, sur une longueur de 13,269 mètr.	
15,274	41,889	.	.	.	33,211	(f) La longueur de la section est de 17,175 mètr., en y comprenant une partie de 1,901 mètr. commune aux sections de Gand à Deynze et de Gand à Bruges.	
26,615		.		.			15,299
.		.		.			17,912
.		.	14,500	1,574	51,574		
.		.	14,500	50,000			
10,802	10,802		
	52,691		14,500		84,785		
	256,600		28,953		111,553		
	52,691		14,500		84,785		
	309,291		43,453		196,338		

Cette question a été résolue négativement ; l'on a, en conséquence, subdivisé chaque section (main d'oeuvre et matériaux), en plusieurs entreprises distinctes et l'on a conclu des marchés séparés :

- Pour les terrassements et ouvrages d'art ;
- Pour la fourniture des billes de support ;
- Pour les fers du rail-way (rails, coussinets, chevilles et clavettes) ;
- Pour la pose et la fondation du rail-way.

Quelquefois même les entreprises de ce dernier genre ont été subdivisées, le gouvernement fournissant le sable ou le gravier.

Les terrassements et ouvrages d'art ont été adjugés d'abord sur bordereau de prix et ensuite par marché en bloc et à forfait.

Les billes de fondation ont été adjugées par marchés en bloc, comprenant 1000, 2000 et quelquefois 3000 pièces.

Les fers ont été donnés en entreprise, dans le principe, par quantités assez considérables (1000 ou 2000 tonneaux par exemple), et, ensuite, par quantités moindres. Dans chaque marché de fers, on a compris, dans le principe, les coussinets, les chevilles et clavettes. (voir le § 3)

Les prix ont été déterminés par tonneau de 1000 Kg pour le fer étiré (rails), le fer de fonte (coussinets) et le fer forgé (chevilles et clavettes).

La division en entreprises séparées, d'après les distinctions qui viennent d'être indiquées, a été généralement conservée jusqu'à présent.

Mais les conditions des entreprises de terrassements et ouvrages d'art se sont modifiées.

Dans le principe, les adjudications de travaux de cette espèce ont dû se faire sur de simples avant-projets et au bordereau de prix ; on mettait en adjudication, non les ouvrages à faire, mais la série de prix qui devait servir à en établir le décompte ; la moindre soumission résultait de l'application des prix de chaque concurrent aux quantités présumées des avant-projets, quantités tenues secrètes pour les premières adjudications, et rendues publiques pour les suivantes.

Cette marche fut modifiée d'abord ;

- 1° En ce que les projets furent complètement étudiés et arrêtés préalablement à l'adjudication, ce qui permettait de préciser davantage les travaux à faire ;
- 2° En ce que l'administration établissait elle-même une série de prix, sur laquelle les rabais de l'adjudication devaient porter uniformément, par quotités de 1, 2, 3, etc., pour cent. C'est ce rabais sur l'ensemble des prix de l'administration, qui indiquait le moindre soumissionnaire.

Les travaux des deux sections, de Gand à Courtray, ont été adjugés d'après ce dernier principe.

L'expérience acquise, tant par l'administration que par les entrepreneurs, permettait d'aller plus loin encore, en substituant au marché à bordereau de prix le marché en bloc.

Toutefois, en revenant à ce système, depuis longtemps en usage pour les travaux ordinaires des ponts et chaussées, j'y ai introduit une modification importante, qui consiste à conserver le bordereau de prix comme mode exceptionnel de règlement de compte, applicable aux quantités en plus ou en moins, à résulter éventuellement de modifications dont l'opportunité serait reconnue durant l'exécution et qu'il appartient au ministre seul d'ordonner. Ce système exige la formation préalable de tous les plans d'exécution et la description complète des ouvrages.

Il nécessite, de la part de l'entrepreneur, l'obligation d'exécuter les travaux décrits, pour un prix en bloc, déterminé à l'avance d'une manière invariable, l'entrepreneur étant censé s'être assuré de l'exactitude des indications du cahier des charge, au moyen de vérifications locales, de calculs et de l'étude des plans. Toutes quantités en plus ou en moins, à résulter de l'exécution des travaux décrits, ne donnent lieu à aucun règlement de compte, ni au profit de l'Etat, ni au profit de l'entrepreneur.

Indépendamment de deux cautions personnelles, qui s'engagent solidairement comme entrepreneurs principaux, les cahiers des charges exigent un cautionnement réel, en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux.

Il a paru enfin nécessaire de réserver à l'administration une grande latitude en ce qui concerne l'approbation de l'adjudication. Il est généralement stipulé que le ministre n'est pas tenu de motiver le choix qu'il fait entre les concurrents à l'adjudication, qu'il lui est loisible d'écarter les soumissions les plus basses et d'adopter de préférence une soumission dont les prix seraient plus élevés ; latitude toutefois dont il faut user sobrement.

Le tableau suivant fait connaître les entreprises qui ont été adjudgées d'après ces principes et donne l'indication comparative des estimations et des prix auxquels les travaux ont été entrepris. (Voir tableau II)

L'on a obtenu, en moyenne, un rabais d'environ 9 pour % sur les estimations des projets définitifs.

On voit que ces résultats sont très satisfaisants ; nous devons ajouter que ces travaux s'exécutent avec la plus parfaite régularité, grâce à l'espèce de prescience qui caractérise des cahiers des charges rédigés à la suite des plus minutieuses études.

(Tableau n° II.)

CAHIER DES CHARGES.		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT	MONTANT	ADJUDICATAIRES.
N°	APPROUVÉ LE		DE L'ESTIMATION.	DE L'ENTREPRISE.	
	2 février 1838.	Terrassements, de Forest à Tubizo, section de Bruxelles à Tubizo . . .	123,295 48	112,198 88	N. Deltenre.
	23 mai 1838.	Terrassements et ouvrages d'art de la section de Landen à St-Trond . . .	366,120 87	344,345 00	P. Schaken.
	12 novembre 1838.	Terrassements et travaux d'art de la section d'Ans à la Meuse	1,335,282 43	1,184,063 85	H. Borguet.
3	5 janvier 1839.	Terrassements et ouvrages d'art, de Lembecq à Tubize, section de Bruxelles à Tubize	177,700 69	177,700 69	Deltenre, Dupont et Guilmot.
4	10 janvier 1839.	Construction d'un pont sur la Meuse au Val-Benoit	1,155,000 00	1,019,000 00	M. Franck.
11	13 janvier 1839.	Terrassements et ouvrages d'art, depuis le pavé du Nieuwe Molcu jusqu'à Forest, section de Bruxelles à Tubize	56,561 17	58,700 00	Van Overbeke.
21	9 mars 1839.	Terrassements et travaux d'art de la section de Namur à Mornimont . . .	576,925 20	528,679 00	P. Schaken.
22	9 mars 1839.	Travaux de pose du railway (voie principale), sur la section de Deynze-Petegem à Courtray	444,900 00	414,000 00	B. Parent.
31	4 avril 1839.	Travaux de pose de la voie d'évitement, de Malines à Cappelle et de Malines à Haegt.	236,000 00	189,050 00	Jacobs-Danbieux et Blomme.
33	6 avril 1839.	Travaux de clôture de la station des Bogards; construction de murs de soutènement.	52,053 04	54,900 00	Belot.
36	20 avril 1839.	Travaux de pose du rail-way (voie principale) sur la section de Gand à Deynze-Petegem	172,300 00	168,854 00	B. Parent.
39	20 avril 1839.	Fourniture de 12,000 mètr. cubes de sable, pour les travaux de pose du rail-way, sur la section de Gand à Courtray	163,200 00	117,500 00	R. De Boom.
48	2 mai 1839.	Terrassements et ouvrages d'art de la branche destinée à pénétrer dans la ville d'Ostende	181,348 18	196,000 00	J.-F. Bogaert.
54	16 mai 1839.	Terrassements des lacunes, ouvrages d'art, dérivations de la Sambre, etc., à exécuter sur la section de Namur à Mornimont	449,036 89	510,000 00	P. Schaken.
66	7 juin 1839.	Achèvement du remblai de la station des Bogards	116,148 18	107,980 00	Machiels.
70	10 juin 1839.	Terrassements et ouvrages d'art pour le parachèvement des sections de Tirlemont à Ans	746,073 61	647,000 00	Beaulieu.
87	15 juillet 1839.	Construction d'un mur d'enceinte à l'est de la station des Bogards . . .	31,445 54	26,945 00	Belot.
97	20 juillet 1839.	Travaux de pose de la voie d'évitement, de Termonde à Buggenhout, de Termonde à Audeghem et de Gand à Melle.	171,482 60	156,139 00	R. De Boom.
119	9 octobre 1839	Terrassements et ouvrages d'art de la section de Tubize à Hennuyères . . .	374,751 79	299,000 00	E. Riche.
			6,929,625 67	6,312,055 42	

§ 3 : Rails et accessoires

Les rails mis en oeuvre au chemin de fer sont de deux modèles :

- 1° Rails subondulés
- 2° Rails parallèles

Rails subondulés

Les barres de 4m57 de longueur, sont divisées en cinq portées, chacune de 0m914 (un yard).

Dans leur avant-projet (Mémoire de 1833), MM Simons et De Ridder annonçaient l'intention de faire usage de barres de 35 livres (17 kg par mètre courant), le prix des rails à cette époque étant présumé être de 400 fr par tonneau. Ce prix n'ayant pas été atteint, le poids a pu être proportionnellement augmenté.

Pour la première adjudication, la fourniture, divisée en deux lots, comprenait des barres de 80 et de 90 kg (17,50 et 19,70 par mètre courant d'ornières) ; aux adjudications suivantes, le modèle de 80 kg fut abandonné ; depuis la fin de 1836, le poids est porté à 98 kg par barre, c'est-à-dire 21,70 kg par mètre courant.

Le poids des coussinets a suivi la même progression. Dans le cahier des charges, pour la première adjudication en 1834, il était réglé ainsi qu'il suit :

	Coussinets d'about	Coussinets intermédiaires
Pour les barres de 80 kg :	6,33	5,66
Pour les barres de 90 kg :	7,25	6,33

En 1835, pour une adjudication comprenant exclusivement des barres de 90 kg, le poids des coussinets fut porté à 7,40 pour les grands et à 6,80 pour les petits. Il fut enfin porté à 9,25 pour les grands et 7,50 pour les petits.

Rails parallèles

Sur la proposition des ingénieurs chargés de l'établissement des lignes de Gand vers Lille et Tournay, et de Bruxelles vers Mons et Namur, le département des travaux publics adopta, pour ces lignes, l'emploi de rails parallèles. En Angleterre, d'ailleurs, il n'est pas rare de trouver, sur la même ligne, les deux sortes de rails.

On emploie les rails parallèles, de même que les rails subondulés, par longueurs de cinq portées, et de même, on tolère de 2 à 3 pour cent de rails de quatre portées et autant de six portées.

La portée du rail ondulé est, ainsi qu'on l'a vu, de 0m914 ; celle du rail parallèle, a été réduite à 0m90. Le poids du rail parallèle varie de 25 à 26 kg par mètre courant. Les coussinets pour rails parallèles ont les poids suivants :

Coussinets d'about	10,25 à 11,00 kg
Coussinets intermédiaires	8,75 à 9,50 kg.

A l'exception d'une quantité de 200 tonneaux, acquise en Angleterre en 1834, pour servir de modèles et de moyen de comparaison, tous les rails ont été fournis par les industriels du pays.

Jusqu'en 1838, la totalité des rails a été commandée par marchés directs.

L'on avait cependant tenté l'essai des adjudications publiques en 1834, tentative renouvelée en 1835, sans succès.

Une adjudication publique a eu lieu le 18 juillet 1834, sur un cahier des charges approuvé le 25 juin précédent : les résultats n'ayant pas été trouvés assez satisfaisants, MM Cockerill et Dupont, qui étaient les moindres soumissionnaires, consentirent à faire, par marché direct, un rabais sur les prix d'adjudication. C'est ainsi que les premiers marchés furent passés.

En 1835, il y eut adjudication et réadjudication, les 22 avril et 15 juillet, sur un cahier des charges approuvé le 28 mars. Les prix demandés furent tels qu'on crut ne pouvoir approuver, ni à la première, ni à la seconde épreuve. Il fut, dès-lors, évident que les adjudications étaient illusoires, parce qu'il n'existait pas de concurrence, et qu'elles avaient le résultat fâcheux de pousser à la hausse les prix du commerce.

La quantité, qui devait faire l'objet de cette adjudication, fut, plus tard, entreprise par M. Cockerill, par marché direct.

Ce résultat des adjudications publiques ne doit pas surprendre, si l'on considère que la fabrication des rails était une industrie nouvelle, pour laquelle il fallait monter des ateliers et des appareils ; et que, d'autre part, la hausse du prix des fers, qui s'est manifestée surtout en 1836, devait déterminer beaucoup de maîtres de forges, à se renfermer dans la production plus facile et alors très lucrative du fer en barres.

En 1838, en présence d'une concurrence réelle, alors que plusieurs maîtres de forges s'étaient outillés pour cette fabrication, l'on fit de nouveau l'essai, et cette fois avec succès, d'une adjudication publique, pour les rails et accessoires. Une quantité de 850 tonneaux fut ainsi adjugée, le 12 septembre, aux établissements de Couillet et d'Acoz ; cette adjudication servit de base pour les marchés directs, contractés depuis.

Le nombre des établissements qui concourent à la fourniture des rails s'est successivement accru ; ces établissements sont représentés aujourd'hui par M. Cockerill, la Société de Couillet, la Société d'Ougrée, M. De Dorlodot, d'Acoz, la Société de Monceaux, la Société de la fabrique de fer du Houyoux et M. Dupont, du Fayt.

Jusqu'en 1838, la fourniture des rails comprenait celle des accessoires (coussinets, chevilles et clavettes). Pendant le cours de cette année, des marchés distincts ont été passés pour le fer et pour la fonte.

Les fournisseurs avec lesquels on a traité pour les accessoires séparément, sont MM. Marcellis à Liège, Lens-Detienne à Coron-Meuse (Liège), Destombes à Mons, la Société de Chatelineau, la Société de la fabrique de fer du Houyoux.

Sous le rapport des prix, les deux marchés passés, en juillet 1834, avec MM. Cockerill et Dupont, nous présentent une moyenne. La soumission de M. Cockerill, du 24 juin 1835, qui a suivi, quoique d'un prix plus élevé, s'est bientôt trouvée de beaucoup en dessous des prix du commerce. Le marché de M. Cockerill, du 4 juillet 1836, nous montre le prix des fers à son taux le plus élevé.

Ce ne fut qu'au mois de juillet 1837, que la Société de Couillet donna le signal du retour à des prix plus modérés.

Le tonneau de rails qui; en 1834, coûtait 360 fr rendu à Malines, s'est élevé successivement à 375 et 445 fr, pour redescendre ensuite à 420 fr, 400 fr, et arriver à 340 fr, prix actuel, inférieur même à ceux de 1834.

Les marchés les plus considérables, si l'on excepte celui de M. Cockerill, du 4 juillet 1836 (marché exceptionnel, commandé par les circonstances, et d'ailleurs résiliable au gré de l'administration), sont antérieurs à la hausse des fers. Depuis la hausse, les marchés les plus forts ont été de 1000 tonneaux ; en général, ils ont été de 500 et 200 tonneaux.

Dans le principe, il fallait des marchés d'une certaine importance pour déterminer les maîtres des forges à faire les frais d'essais et de premier établissement, que nécessitait la fabrication des rails. Depuis la hausse, et depuis que le mouvement de baisse a commencé à se faire sentir, il était prudent de ne procéder que par petites parties.

C'était, en outre, le moyen de faire une juste répartition entre les différents établissements, qui s'étaient outillés. La crise industrielle et commerciale des derniers mois de 1838, a déterminé le gouvernement à passer des marchés de rails, pour des quantités qui excédaient les besoins du moment ; ces marchés ont atténué les conséquences de la stagnation de l'industrie métallurgique ; on peut ajouter que les fournitures anticipatives auxquelles ils ont donné lieu, dans certains cas, n'ont pas été onéreuses au gouvernement, la modération des prix compensant amplement la perte de l'intérêt.

Il en résulte :

- 1° Qu'il a été passé 62 marchés;
- 2° Que ces marchés embrassent une quantité de 31584 tonneaux de rails ;
- 3° Que les quantités fournies sont les suivantes :

Rails	23721 tonneaux
Coussinets	9901 tonneaux
Chevilles et clavettes	1094 tonneaux

Il a été payé sur ces fournitures	12076777,50 fr
et il reste à payer	740354,98 fr

La répartition des rails et de leurs accessoires fait qu'il en résulte que les sections livrées à l'exploitation, d'un développement effectif de 312 kilomètres, exigent une quantité de fer correspondant à une longueur de simple voie de 455 1/4 kilomètres, savoir :

1ère voie	312 km
2ème voie	82 km
Stations et évitements	30 3/4 km
En dépôt ou provisoirement employés aux travaux de terrassements	16 1/2 km
Réserve pour entretien	14

455 1/4 km

Que, sur les quantités de fer nécessaires pour cette longueur de 455 1/4 kilomètres, il a été employé ou livré à pied d'oeuvre :

Rails	19881 tonneaux
Coussinets	8304 tonneaux
Chevilles et clavettes	955 tonneaux

Qu'il reste à fournir pour les sections,
sur marchés approuvés 2077 tonneaux

Que, pour les sections en cours d'exécution, il a été employé ou livré à pied d'oeuvre :

Rails	3839 tonneaux
Coussinets	1596 tonneaux
Chevilles et clavettes	139 tonneaux

Qu'il reste à fournir, sur marchés
approuvés pour les mêmes sections 5489 tonneaux

Quant aux quantités de fer restant encore à adjuger ou à commander, pour compléter les lignes décrétées, les lignes suivantes sont connues :

Section de Mouscron à Tournay	395 tonneaux
Section de Mons à la frontière	1100 tonneaux
Ligne de Namur	3170 tonneaux

Total : 4665 tonneaux soit

environ le septième des quantités adjudgées jusqu'ici.

C'est tout ce que le gouvernement a encore à offrir à l'industrie métallurgique du pays, dans le système d'exécution des lois du 1er mai 1834 et du 26 mai 1837, c'est-à-dire, dans le système de la voie unique avec gares d'évitement.

NDLR : Nous traiterons de l'histoire du rail dans un prochain numéro.

A SUIVRE

En vente à la boutique du Musée

MONTRE à motif ferroviaire

Il nous reste quelques montres dont le motif représente une locomotive diesel 5536 surmontée du logo du Musée.
Ces montres sont numérotées entre 1 et 25.

Ces montres sont en vente exclusive au Musée.

Prix : 1495 fb

Un cadeau pour l'amateur ferroviaire lors de la fête des pères.



VERRES et CARAFE avec ETAIN

Nous disposons toujours des verres et de sa carafe ornés de motifs ferroviaires.

Les 6 verres sont ornés de : Vapeur T22 - Diesel T53 - Elect T23
Diesel T73 - Elect T18 - Vapaué T29

La carafe est ornée du logo du Musée surmonté de la roue ailée.

Disponible uniquement au Musée en exclusivité, au prix de :

1 verre : 250 fb Les 6 verres : 1500 fb La carafe : 1500 fb

PROMOTION Une promotion est proposée actuellement.

Le prix global à l'achat des 6 verres et de la carafe qui est normalement de 3000 fb est proposé pour une courte durée et dans la limite de nos stocks au prix de 2500 fb avec un coffret en bois inclus.
Stock limité à environ 10 coffrets.

En vente à la boutique du Musée

MAQUETTES HO

Le Musée vend toujours ses maquettes HO de locomotives type 60 de chez KleinModellBahn.

Ce sont des modèles exclusifs du Musée.

Disponibles :

210041	2 rails	(12)	PV 3750	en livrée verte à moustaches
210041	3 rails	(5)	PV 5250	
6035 X	2 rails	(2)	PV 3750	en livrée verte et jaune
6047	2 rails	(5)	PV 4700	en livrée jaune
6047	3 rails	(4)	PV 6200	

Fabriqués en série limitée pour le Musée, ces modèles sont tous livrés avec marquage KINKEMPOIS et avec un certificat numéroté. Le chiffre entre () indique le nombre disponible.

T-SHIRTS

Nos T-Shirts sont en vente au Musée.

Disponibles en plusieurs tailles, ils sont ornés de dessins de locomotives en couleurs :

VAPEUR : 26001-29013-29061-10007-141R-81324-48017-2253-1009
 NORD-BELGE 330 ou 440
 Les anciens motifs sont encore disponibles (quelques exemplaires) : 12001 à 12006-10021-1002

DIESEL : 5536 en livrée jaune

ELECTRIQUE : 2721

PRIX : 500 Fb (en promo)

CASQUETTES

Toutes nos casquettes sont disponibles. (en blanc)
 Certaines casquettes sont disponibles en couleurs à savoir verte (diesel), bleue (électrique), noire (vapeur).

Vapeur : 12001-1009-26001-10007-81528-31078-141R
 Diesel : 55 jaune-55 verte-55 bleue-60 verte-60 jaune-59 verte
 59 jaune-62 verte-62 jaune-62 bleu-73-82-215 DB-
 51 jaune-5001-204 verte-52-53-54-AR 46-
 Electrique : 23-27-18-AM206 verte

Plusieurs numéros de locomotives sont disponibles dans chaque série d'engins.

PRIX : 200 Fb (en promo)

En vente à la boutique du Musée

PHOTOS

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

VAPEUR : 1002-10021-29061-81106-98045-81123-22030-344 NB-10012
12004-1007-31078-141 R-26017

DIESEL : 5001-5505-5512-5534-204004-5147-6047-6041-6035X-5922
201001 Vennbahn-201010-6215 jaune-6215 bleue-7383-8237
TEE Diamant-TEE Saphir-215 DB crème-215 DB Rouge-

ELECTRIQUE : 2741-1605-2383-2208-140003-2024-2557-2302-123065-
122019-2006-2010-2016-1601 et 1602 Marklin

AUTORAIL : 4509-551.17-551.48-603.05

AUTOMOTRICE : 346 Break-311 Triple-345 Triple-208 verte-
674 rouge-1935 verte-1935 bleue/crème

BUS : Bus 76-Brossel B

A PARAITRE : 5916 J - 5905 V - 201010 Etoile - 201030 Vennbahn
Vapeur : 7017 - 26005 - 141 R noire

PHOTO grand format

12004 et 6041 à Kinkempois Format 30 X 40 250 Fb

29013 à Trois-Ponts 1996 Format 30 X 46 NOUVEAUTE

Sur commande prix non connu actuellement

SOUS-VERRES

Des cadres sous-verres sont actuellement disponibles.
D'un format 30X40, ils contiennent des reproductions couleurs
de locomotives vapeurs d'après les dessins de G.Ptascynski.

Disponibles : 26019 - 10012 - 1009 - 12001 - 29013 - 141 R

AU MUSEE UNIQUEMENT

PRIX : 700 Fb

En vente à la boutique du Musée

PIN'S

L'ATF vend toujours des pin's relatifs à Liège.

Tchantchès, Coqs wallons, Perron en relief, Musée d'Armes, Eglises, Drapeaux nationaux, Dinosaures liégeois, etc....

Prix entre 100 et 250 Fb

Pin's en ETAIN

La Montre du Transport (Festivités 96) reprend le dessin de l'affiche des festivités. Les rouages de la montre sont remplacés par des objets ferroviaires. PV : 100 Fb

Le nouveau logo du Musée PV : 100 Fb

La locomotive T 29 (5,5 cm de long) PV : 250 Fb

Pin's ferroviaires

En vente AU MUSEE : Trams vicinaux, trams liégeois, gares belges, ATD/E Kinkempois, 29013, Brossel, TEC, Ferexpo, coffret Portugal, etc.....

Tous les pin's de la collection ATF et son cadre (26 pin's + logo), 150ème Bruxelles-Cologne, etc
Voir la publicité dans le bulletin.

CONDITIONS D'ACHATS

Les articles mentionnés aux pages boutiques, livres et nouveautés 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 068/2122158-19 de Musée ATF Kinkempois

OUVRAGES FERROVIAIRES AUX EDITIONS ALTAÏR

LA LIGNE DE CHEMIN DE FER CINEY-STATTE: HISTOIRE ET DOCUMENTS. par Jean-Pierre Hamblenne.

L'originalité de ce travail est que l'auteur publie, en plus de l'histoire de la ligne, avec photos et plans des stations, tous les documents qui ont trait à celle-ci: conventions entre l'Etat et les concessionnaires, cahiers des charges, articles de la presse locale, pamphlets relatifs au tracé de la ligne, extraits des indicateurs... Ainsi, à travers l'histoire de la petite ligne condruzienne, le lecteur pourra se faire une idée des conditions dans lesquelles ont été construites nos lignes concédées. Ajoutons que l'ouvrage contient également de curieux documents concernant une éventuelle réouverture de lignes secondaires par la S.N.C.B.

475 FB 90 FF

LA LIGNE DE CHEMIN DE FER CINEY-YVOIR. HISTOIRE ET DOCUMENTS. par Jean-Pierre Hamblenne.

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

295 FB

COURS "ETAT BELGE" SECTION "TRACTION ET MATERIEL" 1924.

Ce cours, donné en 1924 à ceux qui entraient aux chemins de fer de l'Etat Belge, est un document de première valeur sur les chemins de fer de cette époque. Il nous donne une description minutieuse des divers organes des locomotives à vapeur, des différents modes de chauffage, d'éclairage, de freinage des trains, nous renseigne sur les différents types de locomotives et de wagons utilisés à cette époque, sur les opérations à effectuer à la rentrée et à la sortie des locomotives, sur la vie du personnel roulant, les diverses avaries qui peuvent survenir aux locomotives et bien d'autres choses encore. A la lecture de ce cours, vous découvrirez la locomotive à vapeur comme si vous aviez vécu cette époque. Un document historique qui intéressera autant les historiens que les mordus de la vapeur, et en général tous ceux qui aiment le chemin de fer.

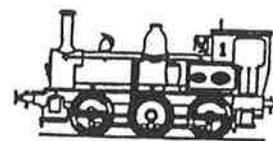
275 FB 50 FF

LA SIGNALISATION AU NORD-BELGE

Tout savoir sur la signalisation et les règles de sécurité en vigueur sur ce réseau qui marqua l'histoire des chemins de fer belges.

275 FB 50 FF

DOCUMENTS
HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
COURS "ETAT BELGE"
SECTION "TRACTION ET MATERIEL"
1924



INSTRUCTION REGLANT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS. ETAT BELGE 1926.

Quelles étaient les réglementations en vigueur à l'Etat belge concernant le trafic des voyageurs? Ce livre vous apprendra toutes les subtilités des règlements d'époque. Il reproduit également les différents types de billets qui étaient vendus. Un volume indispensable à ceux qui veulent connaître les chemins de fer de jadis.

195 FB 35 FF

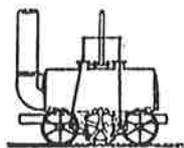


LES CHEMINS DE FER
AU RENDEZ-VOUS DE BRUXELLES
BROCHURE DU STAND "CHEMINS DE FER"
DE L'EXPO 68



JEAN-PIERRE HAMBLLENNE

LE CHEMIN DE FER
AVANT LE CHEMIN DE FER



LES CHEMINS DE FER AU RENDEZ-VOUS DE BRUXELLES

Il s'agit de la reproduction de la brochure du stand "chemin de fer" de l'exposition de Bruxelles en 1958. On y trouve les photos et la description des différents modèles ferroviaires exposés à cette occasion, et un exposé sur les chemins de fer à cette époque. C'est le temps des "golden sixties" qui s'amorce, avec son optimisme, ses incroyables naïvetés, sa croyance en un perpétuel progrès. Cette brochure constitue un document irremplaçable sur les chemins de fer de cette époque.

100 FB 20 FF

LE CHEMIN DE FER AVANT LE CHEMIN DE FER

par Jean-Pierre Hamblenne.

Si le rôle de Stephenson dans l'invention des chemins de fer est capital, il serait faux de penser que l'ensemble des éléments qui constituent l'invention soient apparus à son époque. Les ancêtres connaissaient la force de la vapeur; et le rail est utilisé depuis longtemps dans les mines. Dans cette plaquette, l'auteur s'attache à retracer la "préhistoire" des chemins de fer. En remontant jusqu'à l'Antiquité, il expose le développement de la route et du rail, tente un historique de l'utilisation de la force expansive de la vapeur, pour terminer par une courte biographie de Georges Stephenson.

50 FB 10 FF

REGLEMENT GENERAL DES SIGNAUX - ETAT BELGE 1907.

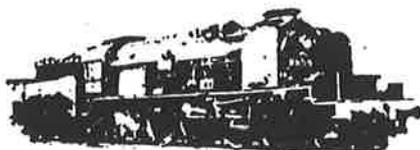
Comment les chemins de fer du début du siècle étaient-ils organisés au point de vue signalisation? Ce gros règlement de 1907 nous apprend tout ce qui était fait à l'époque pour organiser la sécurité. Les signaux fixes et mobiles, signaux de nuit, pétards, coups de sifflet, sonneries, appareils télégraphiques, manoeuvre des aiguillages, tout est expliqué en détail. Sans oublier les réglementations particulières propres à des tronçons de voies exploités en commun avec des compagnies privées. Un document irremplaçable pour connaître les chemins de fer de jadis.

375 FB 65 FF

CHEMIN DE FER DU NORD-BELGE. REGLEMENT GENERAL DES MECANICIENS ET CHAUFFEURS.

Jusqu'à la première guerre mondiale, le chemin de fer du Nord-Belge exploitait plusieurs lignes de notre pays. Quelles étaient les différentes facettes de la vie des mécaniciens et chauffeurs de ces lignes? Quels étaient les règlements particuliers à cette compagnie? Cette brochure de 1934 répond aux différentes questions que vous vous posez sur ce chemin de fer très particulier.

275 FB 50 FF



CASQUETTES

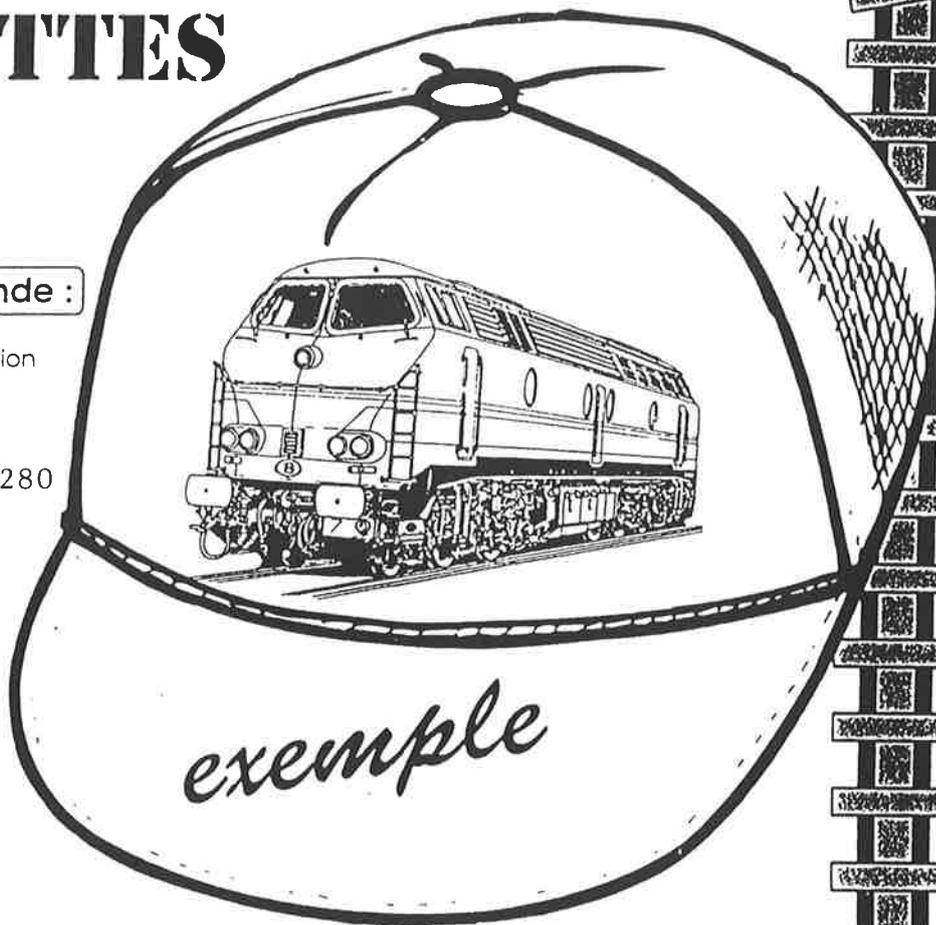
Type BASEBALL

Réservation et commande :

en renvoyant le bon de réservation
avec le numéro de MACHINE
désiré
et
en versant la somme de 200/280
par casquette sur le compte

068-212 2158-19

de ATF Kinkempols
Rue du Chêne, 3
4031 Angleur



Dessins de MACHINES disponibles :

Voir liste au verso

NOM :

Prénom :

Adresse :

désire commander casquette(s) avec le (les) numéros
suivant(s) :

DATE :

SIGNATURE :

CASQUETTES

Liste de la numérotation possible

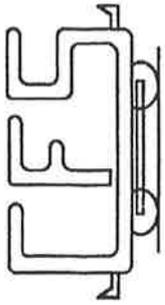
55 verte : 02 - 03 - **04** - 06 - 09 - 11 - 12 - 13 - 32 - 37 - 38
 55 jaune : **01** - **04** - **07** - **08** - 14 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 24
 25 - 26 - 27 - **28** - 30 - 33 - 34 - 35 - 36 - 38 - 39
 41
 55 bleue : 05 - 10 - 15 - 23 - 29 - 31 - 40 - 42
 62 jaune : 11 - 15 - 64 - 74
 63 jaune : 09 - 19 - 24 - 28 - 29
 62 verte : **89**
 63 verte : 02 - 23
 62 bleue : 15
 60 verte : 10 - 22 - 22X - 35X - 41
 60 jaune : 25 - 47
 5001 bleue
 59 jaune : 22
 201 EXPO 58
 204 verte : 004 Gros nez
 52/53/54 : 5205 - 5308 - 5313 - 5407 cabine flottante
 51 jaune : 47
 AR 46 : 01 - 03 - 08 - 09
 215 DB : 023-3 - 024-1 - 026-8 - 027-4 - 029-0 crème/bleue
 215 DB : 025-8 rouge
 23 : 58 - 83
 18 : 01 - 02 - 03 - 04 - 05 - 06
 AM : 208
 27 : 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31
 32 - 33 - 34 - 35 - **36** - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42
 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53
 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 59 - 60
 73 : 81 - 82 - 83 - 84 - 85
 82 : 12 - 16 - 17 - 24 - 40 - 48
 VAPEUR : 12001 - 1009 - 26001 - 10007 - 81528 - 31078 - 29013
 141 R -

EN GRAS : NUMEROS ACTUELLEMENT DISPONIBLES

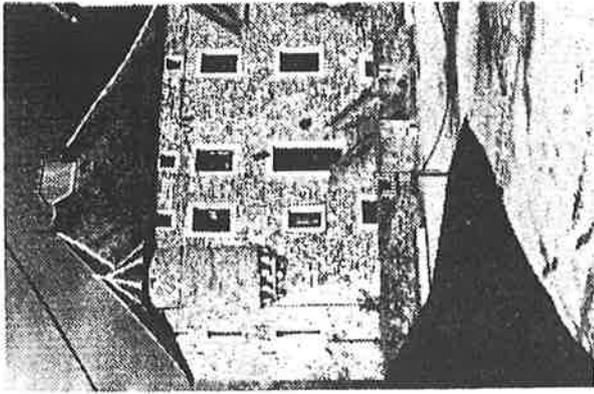
EN FIN : NUMEROS EVENTUELLEMENT DISPONIBLES (DELAI 1 MOIS)

PRIX : AU MUSEE : 200 Fb

EXPEDITION : 280 Fb (Boîtier Postpack et port compris)



CHEMIN DE FER DE SPRIMONT
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF
MUSÉE VIVANT D'ARCHÉOLOGIE INDUSTRIELLE
MINIER ET CARRIER



Maison Forte à Damré

Prix forfaitaire :

Musée + Bus + Train + Balade

Adultes : 150 Frs

Enfants : 100 Frs (-12 ans)

Renseignements :

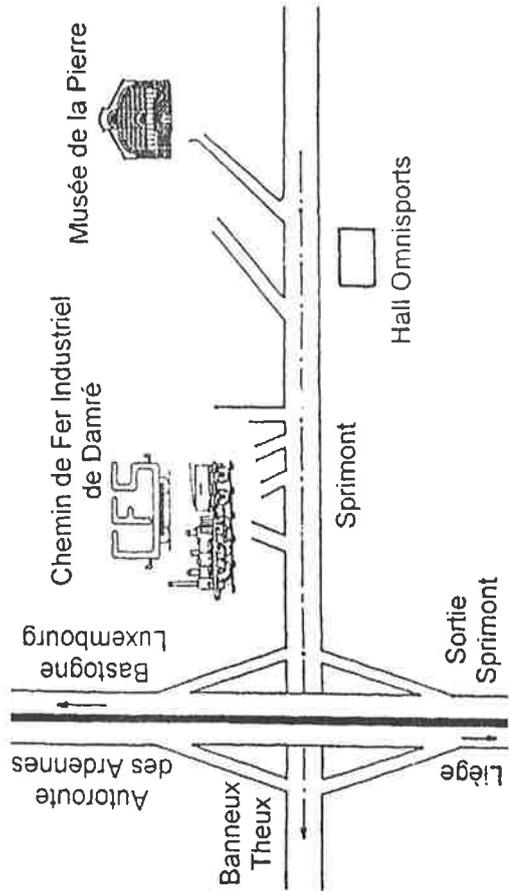
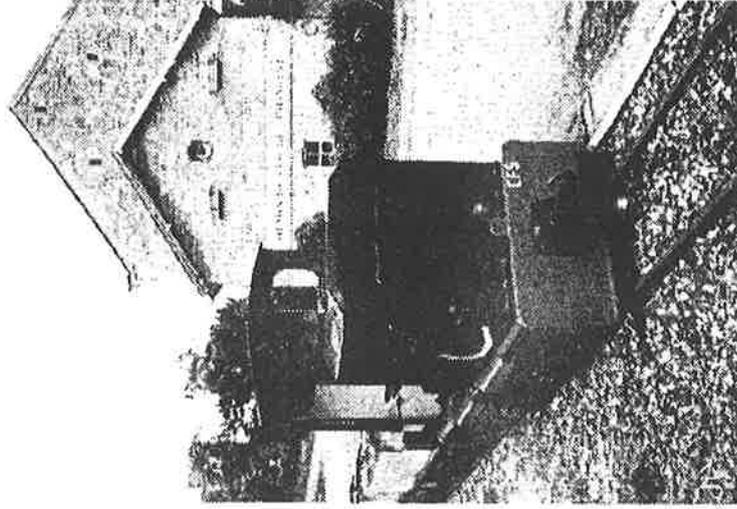
Mr et Mme Jean EVRARD

Rue Vapart, 34

4031 ANGLEUR

Tél. : 04/342.07.83

Damré vous est conté...



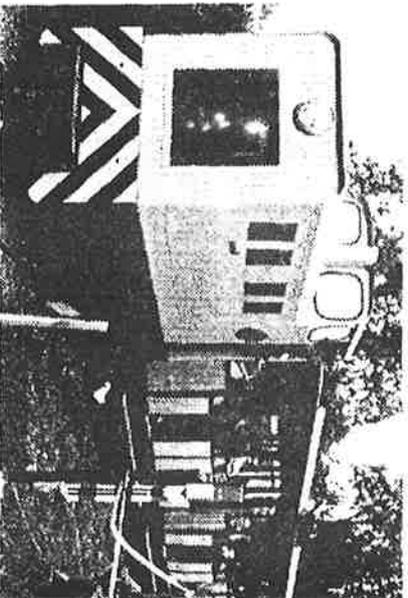
**... à Pieds, en Train
et en Autobus Parisien.**

Pour poursuivre les festivités de ses 15 ans, le C.F.S. lance cette année une formule de tourisme d'un jour unique dans la région :

Les Promenades - Découverte

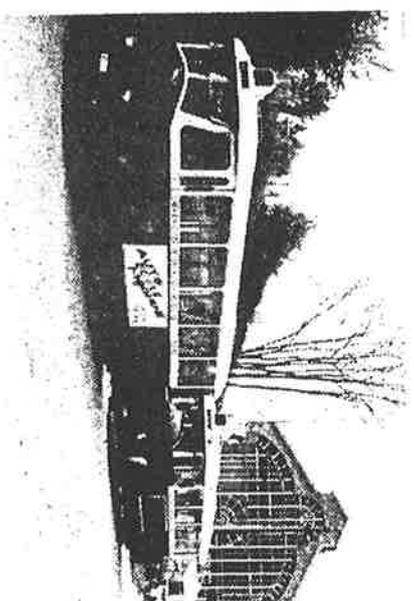
Nature et Patrimoine.

Le premier dimanche de chaque mois, de mai à septembre, à 15h00, au Musée de la Pierre de Sprimont (parking aisé), un guide attend les participants pour un parcours des 1001 découvertes...



Chemin de Fer de Sprimont

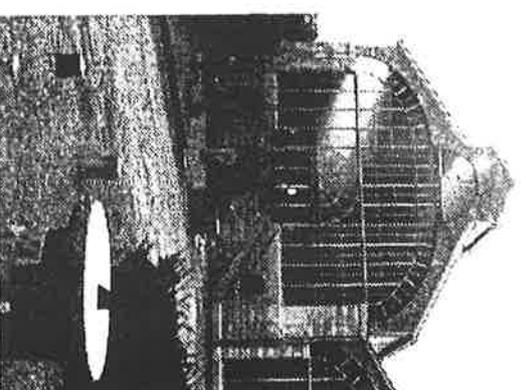
Après la visite du Musée de la Pierre, un authentique autobus parisien des années 30 vous emmènera à travers Darné vers le Chemin de Fer de Sprimont. A ce moment, le train à voie étroite de 60 cm du C.F.S., vous conduira à Darné Captage (terminus provisoire de la ligne), après



Autobus Parisiens du C.F.S.

C.F.S. dans les mines, carrières et briqueteries de nos régions. Ce matériel est composé de locomotives, wagons et autres engins de voie.

En passant par la Maison Forte, vous visiterez ensuite une ferme en exploitation avant de vous rendre à la buvette ferroviaire du C.F.S. où vous attendent bien entendu un assortiment de bières spéciales et de spécialités du terroir, mais aussi des panneaux didactiques retraçant l'histoire de la voie de 60 et ses différentes utilisations. L'autobus ancêtre à plate-forme ouverte assurera alors le retour au musée.



Musée de la Pierre de Sprimont

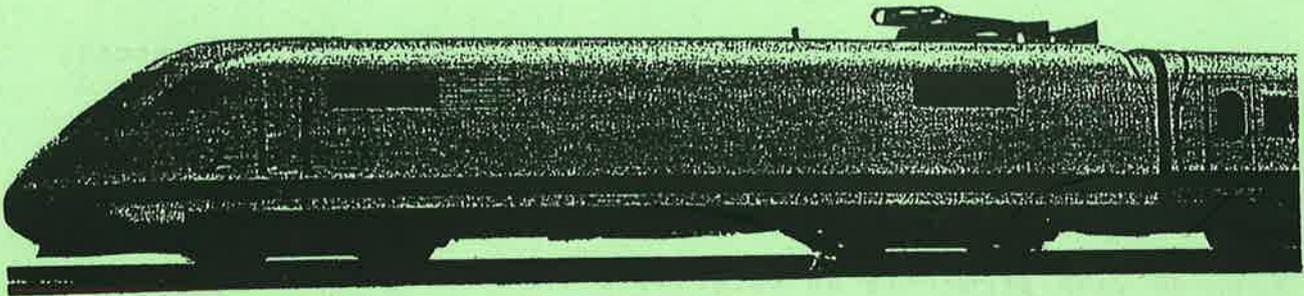
HOBBY 2000

Modèles réduits

Import - Export

Le SPECIALISTE belge du MODELE REDUIT

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



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

☎ 041. 41 29 87

Fax : 041. 43 66 03

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

© ATF Kinkempoell 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 : Barriaux Xavier 440 Chaussée d'Alsemberg 1180 Bruxelles