

Amicale Transport Ferroviaire Sud-Est

3, Rue du Chêne

4900 Kinkempois

Trimestriel n° 4

Août 1990



Liège Gare de Longdoz

Bonjour Dossouff

(coll. SNCB)

Gare de Liège (Longdoz) dont le bâtiment central est inspiré de la devanture de la gare du Nord à Paris.

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

Lallemend Gh. 30, Rue de Ninane 4950 Beaufays


P.V
50
FRS



SOMMAIRE

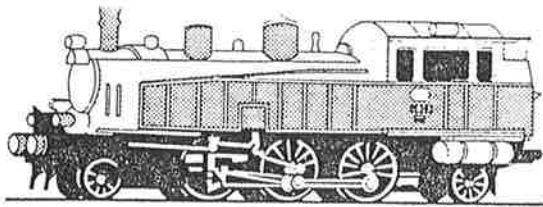
Page	2	Comités
	3	Le mot du président
	5	Jeux
	7/8	Un train spécial
	9	Divers - Solutions des jeux
	11/16	Spécial Nord-Belge (1ère partie)
	17	Plan vapeur N° 5 : la type 94
	19	Mutations des T 60 de Kinkempois (2ème partie)
	21	Informations sur la Vennbahn



MUSEE DES
CHEMINS DE FER 
en gare de BRUXELLES-NORD

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

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



S.A. COPIN

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

DEPARTEMENT OCCASIONS

SERVICE entretien, réparations, restauration.

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

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

NOUVELLE PRODUCTION DE VEHICULES BELGES

BP 445 - 4020 LIEGE 2

EHELLE 1/87

GENDARMERIE

- Renault 4 No 1010
- Combi VW No 1011
- Golf GTI No 1012
- Range Rover No 1013
- Ford Transit No 1014

POSTE

- Renault 4 No 1016
- Combi VW No 1017

R.T.T.

- Renault 4 No 1015

Plaques Belges d'immatriculation
 + nouvelles signalisations camions

No 1001



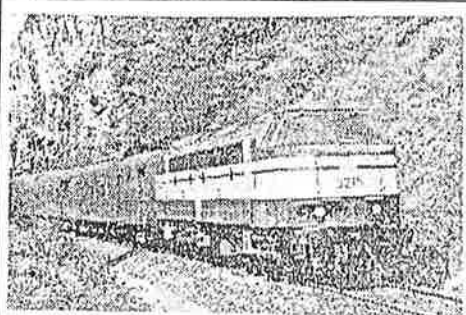
NOUVEAUTES 89

LOCOMOTIVE DIESEL BELGE

série 52
 cabine flottante

véhicules BRIMA

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



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

n°2000 : 3 rails
 alternatif électronique

n°2300 : 3 rails
 alternatif digital

n°2600 : 2 rails continu



COMITES

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

<u>GESTION</u>	<u>HONNEUR</u>
Président LALLEMEND Gh	Président GAYETOT R
Vice-Présidents HOLZEMER S	Membres par ordre alphabétique
ELSDORF JC	
Secrétaires DOZO E	
HOGGE Ch	
Trésoriers DETRY A	
MINET J	
Resp. Traction GRUNHAGEN R	
GREGOIRE Cl	
CAR M	
FLOHIMONT J	
DOUBELS P	
Commissaires CROES JC	
VINCENT Cl	
Relations Publiques DEVILLE Cl	
LAMBOU M	
Resp. Welkenraedt HEUDT R	
Resp. Montzen	
Resp. Jemelle	
Resp. Gouvy	

Tout renseignement auprès de:

Lallemend Ghislain CTD
Service de Cour
ATD Kinkempois

Grünhagen Roger
Bureau des Instructeurs
ATD Kinkempois

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



LE MOT DU PRESIDENT

Après 4 mois d'absence, votre bulletin revient. La raison de cette absence ? L'ATF est partie prenante au sein de la Vennbahn. Nous nous sommes attachés à développer en priorité cette activité en ce qui concerne la remorque des trains de cette association. (voir en page 19 l'article consacré à la Vennbahn) Maintenant que le plus gros de cette activité est réalisé, nous allons reprendre notre réalisation initiale, à savoir le musée dont l'ouverture est programmée pour le début de l'année prochaine.

Cette année 1990 est une année faste pour l'éclosion de projets ferroviaires en tous genres. Où que l'on regarde, on assiste au renouveau de l'exploitation de lignes anciennes et à la restauration de matériels déclassés qui est à nouveau utilisés sur ces lignes.

Comme quoi, le trafic ferroviaire de quelque nature qu'il soit, génère de nombreuses vocations parmi les cheminots ou les non-cheminots.

Je profite de ce mot pour demander à nos affiliés anciens et futurs de bien vouloir s'acquitter de leur cotisation pour 1990.

le président

EN **REMERCIEMENT**
A



Coatings

AKZO

division



Grilles de calculs

Chaque lettre représente un chiffre. A coté de chaque rangée et sous chaque colonne, vous trouverez la somme des chiffres. A vous d'en découvrir la valeur !

① Facile

A	T	F	D	T	= 16	A =
C	T	C	T	D	= 15	T =
F	F	F	F	F	= 20	F =
A	D	F	A	C	= 13	D =
T	F	C	T	C	= 14	C =
"	"	"	"	"		
11	19	16	16	16		

② Difficile

S	N	C	F	B	= 27	S =
N	B	S	F	B	= 26	N =
S	C	S	S	S	= 24	C =
N	F	C	B	C	= 23	F =
C	N	S	N	F	= 31	B =
"	"	"	"	"		
28	29	23	31	23		

En utilisant une fois chacun des chiffres ci-dessous et les 4 opérations, (+, -, X, :), retrouvez l'ordre normal des opérations du calcul permettant d'obtenir le résultat final.

③ 1 ; 2 ; 3 ; 3 ; 7 = 14

④ 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 7 = 13

(SOLUTIONS PAGE 9)

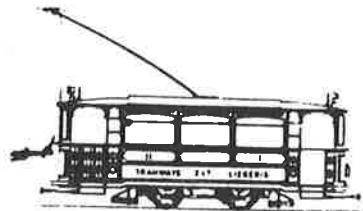
MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE

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

D'avril à octobre

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

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



BRASSERIE DU CHÊNE

RUE DU CHÊNE 20

4900 ANGLEUR

TF 43 92 56

Par sympathie

LIBRAIRIE - PAPETERIE DE RENORY

JOURNAUX - PRESSE - LIVRES - PAPETERIE - TABACS - CIGARES - JOUETS - CADEAUX - PHOTOCOPIES - PHOTOS

IMPRIMES - LOTTO - TIERCE BELGE -

TOURNEE DE JOURNAUX

LIVRAISON A DOMICILE

J. ET MC. FRERE - GILLET

RUE RENORY 117

4900 KINKEMPOIS

TEL 041 - 42 70 17

Maison B. FERON

81, rue Rénory

Angleur

Ouvert le DIMANCHE matin

Vins
Tabacs
Liqueurs

☎ 42.53.26

BOULANGERIE - PATISSERIE

Jean ENGHER - FAMERÉE

FERME LE MARDI

RUE RENORY 14

4900 ANGLEUR

TEL: 43.79.02

Bureau d'Assurances VIEUJEAN

Prêts hypothécaires - Financements - Caisse d'épargne

26, rue de Renory - 4900 Angleur

Tél. 041/43.41.56 - 43.40.35

**LE LADY INN**

Taverne

rue Vaudrée 289 à ANGLEUR

(Pied de la côte du Sart-Tilman)

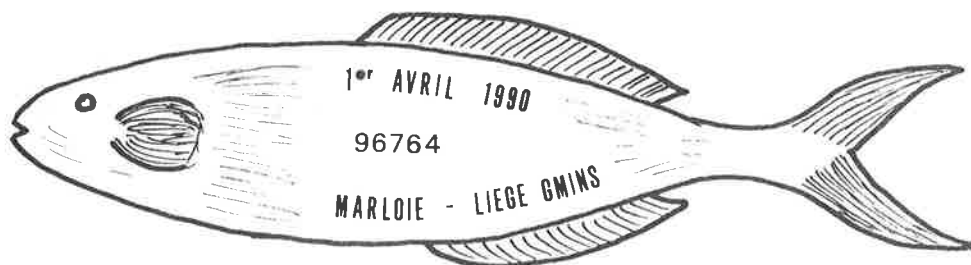
Tél. : 041/67 09 48

Boissons de 1er choix
Dans un cadre Super Sympa

Parking aisé face à l'établissement

Ouvert de 10 h du matin à l'Aube

A bientôt....



Remorquer un train avec une locomotive électrique sur une ligne non électrifiée, voilà une gageure insolite réalisée le 1er avril 1990, sous l'impulsion et en collaboration des dirigeants de l'atelier de Kinkempois.

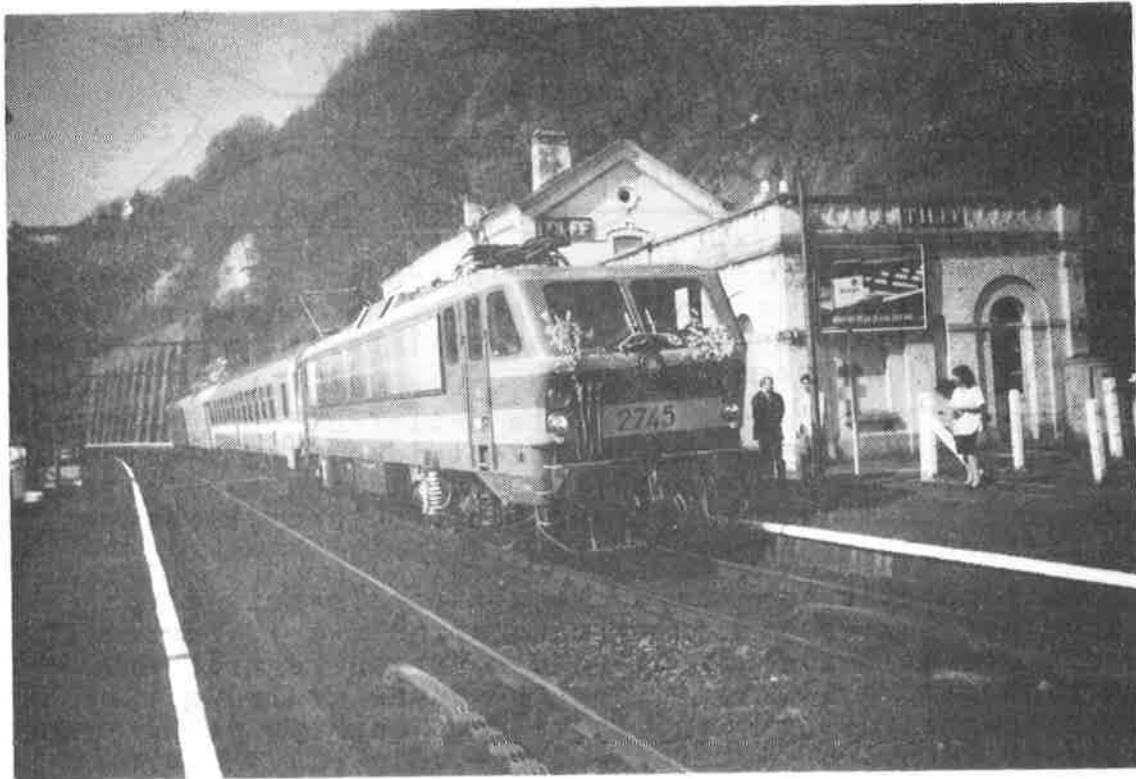
Dans la bonne humeur et à la satisfaction générale de tous les participants, la locomotive électrique 2745 remorqua le train voyageur 96764 de Marloie à Liège Guillemins avec arrêts à Marche, Bomal, Hamoir, Comblain au Pont, Poulseur, Esneux et Tilff, sans difficulté majeure.

La locomotive, pantographes abaissés, garnie d'épines vinettes et d'un poisson de circonstance, s'ébranla à 10 heures 27 de Marloie à destination de Liège G sous les regards amusés de nos amis photographes. Ce train, composé d'une seule voiture Eurofima I 10, atteignit allègrement la vitesse permise de la ligne, à savoir 90 km/h, pour atteindre Liège, voie 6, à 12h14.

Cette réalisation mérite des explications qui s'imposent, car si effectivement la loco électrique assurait la remorque du train, elle recevait néanmoins son alimentation 3000 Volts de deux fourgons générateurs classés en queue du train via le câblot de chauffage train. Ces fourgons (groupes électrogènes) d'une puissance de 420 kw chacun servent habituellement au chauffage ou à la climatisation des trains voyageurs remorqués par une locomotive diesel non pourvue de l'alternateur adéquat. Si ces fourgons générateurs n'avaient jusqu'à présent jamais été utilisés pour la traction ferroviaire, ce fut chose faite ce 1er avril en démontrant que cela est techniquement possible.



ESNEUX



Mr Tromme (Chef de section M à l'ATD/E Kinkempois) et Mr Grünhagen (Instructeur diesel à Kinkempois) en conversation au quai de Tilff. Accompagnaient également le train comme responsables: Mr Dewulf (Ingénieur-chef de remise), Mr Gaspard (Ingénieur industriel), Mr Malmendier (S/chst TD) et Mr Jacques André (S/chst TE) comme conducteur 2745.

Chacun des démarrages laissaient rêveurs et attiraient les regards des riverains et autres spectateurs; en effet le sifflement caractéristique des ventilateurs hacheurs et thyristors de la loco électrique, le relâchement des butoirs ne laissaient aucun doute sur la traction effectuée par la loco électrique, mais la fumée dégagée des moteurs Maybach des 2 fourgons générateurs au démarrage laissait perplexe.

Cette prouesse technique, jamais tentée en Belgique, démontre à suffisance que l'imagination, la maîtrise de la technologie ferroviaire et le goût du défi anime bien les cheminots liégeois.

Un seul regret de cette belle aventure, les médias n'étaient pas au rendez-vous fixé. Ceux-ci n'ayant probablement pas voulu être le "dindon de la farce". Or plus encore que le défi technique réalisé, cette opération charme auprès des médias était certes profitable pour la SNCB (objectif inavoué mais combien important).

Il est vrai que de nombreux cheminots n'y croyaient pas non plus.....

C. Deville

DIVERS

Le C.C.C.C. (Club des Chercheurs et Correspondants Cheminots) reconnu par le fond des OG de PS est à votre disposition pour vos recherches.

Adressez-vous à son secrétaire, Mr Armand Bovy
Magasin BR Visé
Tf 794209



*Si la philatélie
vous intéresse ...*



LE CLUB PHILATELIQUE DES CHEMINOTS LIEGEOIS

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



Président : MARY Alain TÉL. 65.75.16
Rue J. Hodeige 125 4030 GRIVEGNEE

Secrétaire : MAGNETTE André Tél. 43.13.80
Rue Tanixhe 40 4020 BRESSOUX

Trésorier : BARTIAUX Xavier
Rue Elise Gronpez 29 4020 LIEGE

Solutions des jeux

- | | |
|--|--|
| <p>① A = 1
T = 3
F = 4
D = 5
C = 2</p> | <p>② S = 5
N = 7
C = 4
F = 8
B = 3</p> |
|--|--|

③ $\left(\left[(7 + 3) : 2 \right] \times 3 \right) - 1 = 14$

④ $\left(\left[(4 \times 5) - 2 \right] : 3 \right) + 7 = 13$

TAVERNE " AMBIORIX "

104, Voie de l'Ardenne
4920 Embourg

BILLARD AMERICAIN
SALLE POUR BANQUETS,
REUNIONS

Tél: 67 00 46

Marie Perle
BOULANGER • PATISSIER

RUE RENORY 79 KINKEMPOIS (ANGLEUR)

TEL: 43 60 53

MADAME DENISE SCHLOSSER

BOUCHERIE — CHARCUTERIE

FABRICATION MAISON

FERME LE JEUDI

RUE DE RENORY 22

4900 LIEGE (ANGLEUR)

'AU BON ACHAT'

A DEUX PAS DE LA REMISE

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

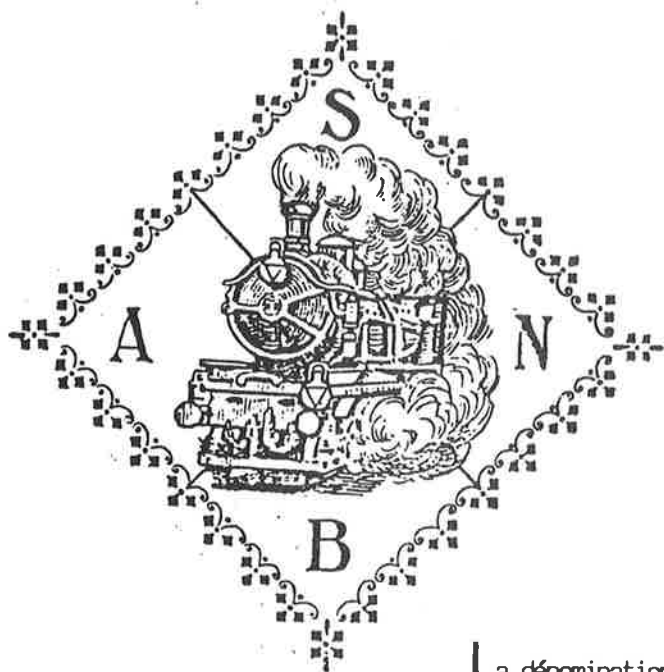
BOISSONS FRAICHES
TOUTE L'ANNEE

Mme XHONNEUX

OUVERT DIMANCHE MATIN

TEL: 42 99 39

153, RUE RENORY
4900 ANGLEUR



APERÇU HISTORIQUE des LIGNES NORD-BELGES

1850 - 1941

par M. Lambou.

I^e PARTIE

La dénomination "Nord-Belge" n'est étrangère à aucun cheminot. Les jeunes des deux dernières générations en ont entendu parler, ceux des deux générations précédentes ont même eu l'occasion, dans leur jeunesse de circuler sur ces lignes et nous pouvons encore rencontrer de temps à autre quelques anciens collègues qui ont commencé leur carrière sur ce réseau.

Enfin, dans les familles de cheminots, il arrive souvent que l'un ou l'autre aïeul ait été "pensionné" du Nord-Belge.

Ce serait trop simple de s'arrêter à cette seule expression "Nord-Belge". L'histoire est plus complexe et le Nord-Belge, tel que nous le connaissons jusqu'en 1940 n'a pas toujours existé sous cette forme simple.

La création de cette ligne de Liège à Namur, qui constitue un maillon important de la dorsale wallonne est associée à l'histoire des aciéries Cockerill, à Seraing. On sait que John Cockerill s'était installé au château de Seraing en 1817 pour y transférer ses ateliers à l'étroit dans le quartier Louvrex à Liège. A cette époque, la production, d'abord axée sur les métiers à tisser, se convertit vers les hauts-fourneaux et les fonderies. Mais John Cockerill, contemporain et relation de George Stephenson entrevit rapidement les débouchés qui résulteraient de l'arrivée de la "route de fer" dans le pays, pour avoir assisté aux balbutiements du Rail en Grande-Bretagne.

En ce temps-là, aucune usine belge n'était à même de fabriquer les pièces indispensables, les rails et les locomotives. nous en voulons comme preuve qu'en 1834, les travaux d'installation des premiers kilomètres de voies entre Bruxelles et Malines furent menés par des ingénieurs anglais, et que les cinq premières locomotives acquises par l'Etat avaient été construites par la manufacture de Stephenson. Comment alors expliquer que John Cockerill fut capable de fournir déjà la 6^{me} locomotive (Le Belge) en décembre ...1835 s'il n'avait pu, au préalable s'informer et se documenter dans son pays d'origine et s'inspirer des conseils de son compatriote?

Il fallut d'ailleurs acheminer les locomotives sur fardiers jusqu'aux endroits où il était possible de les enrailer. Bien que le poids de ces premières locos fût modeste, on imagine les efforts et les problèmes soulevés par la traction hippomobile de ces plates-formes sur des routes peu préparées à ce genre de transports.

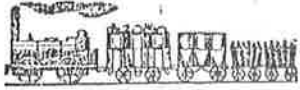
Officiellement, Seraing ne fut relié à Kinkempois et Liège qu'en 1850/51, mais certains prétendent, sans pouvoir malheureusement le prouver, qu'une liaison provisoire fut créée dans les années 1840 à travers Ougrée et la Campagne de Renory. Il est curieux de constater que dès 1836 (Moniteur du 11 mars), donc bien avant que le Rail n'arrive à Ans, et à fortiori à Liège (1842) & Angleur (1843), une demande de concession est introduite par M^{rs} Engels et Magis pour l'établissement d'une simple voie de 9 kilomètres entre Seraing et Liège (coût: 1.050.000 f.).

Ce raccordement "industriel" n'aurait rien d'exceptionnel si l'on se rappelle que le constructeur de locomotives Regnier-Poncelet (us. St. Léonard) était parvenu à installer une ligne entre Liège (St. Léonard) et les Guillemins à travers la ville de Liège, qui subsistera jusqu'en 1864.

Une autre demande (Monit. du 13 juin 1836) signale une demande de concession pour une ligne de Namur à Liège émanant de M^{rs} Bernard & consorts (coût: 5 millions de francs).

On peut s'imaginer que John Cockerill, les autres maîtres de forges de l'Espérance et d'Ougrée Marihay et les maîtres charbonniers n'étaient pas étrangers à ces demandes, leurs soucis étant de disposer de débouchés pour leurs productions en pleine croissance.

CHEMIN DE FER DE NAMUR A LIEGE.



AVIS.

ORGANISATION DES TRAINS A DATER DU 1^{er} MAI 1851.

DE NAMUR POUR LIEGE

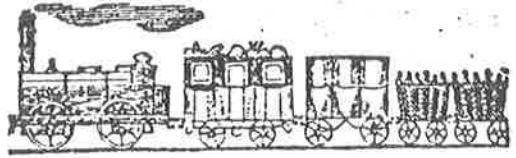
- A 7 h. du matin. Ce convoi s'arrête à toutes les stations intermédiaires, passe à Huy à 8 heures arrive à Liège à 9 heures.
- A 8 h. 30 m. du matin. Convoi de marchandises, ne s'arrête pas à Sclaigneaux ni Engis. Les voyageurs n'y sont admis qu'en voitures de 3^e classe, passe à Huy à 11 heures, arrive à Liège à 12 heures 10 minutes.
- A 11 h. 30 m. du matin. Ce convoi s'arrête à toutes les stations, passe à Huy à 12 heures 40 minutes, arrive à Liège à 1 heure 10 minutes.
- A 4 h. 10 m. de relevée. Ce convoi ne s'arrête pas à Marche, Sclaigneaux, H. -Olla, Engis, Onghie, passe à Huy à 4 heures 50 minutes, arrive à Liège à 5 heures 40 minutes.
- A 5 h. 45 m. de relevée. Convoi mixte, s'arrête à toutes les stations, passe à Huy à 6 heures 30 minutes, arrive à Liège à 7 heures 55 m. Les voyageurs n'y sont admis qu'en voitures de 2^e et 3^e classe.

DE LIEGE A NAMUR.

- A 7 h. 30 m. du matin. Ce convoi s'arrête à toutes les stations intermédiaires, passe à Huy à 8 heures 30 minutes, arrive à Namur à 9 h. 20 minutes.
- A 11 h. 50 m. du matin. Ce convoi s'arrête à toutes les stations intermédiaires, passe à Huy à 12 heures 30 minutes, arrive à Namur à 1 heure 20 minutes.
- A 12 h. 40 m. de relevée. Convoi de marchandises, ne s'arrête pas à Engis, Sclaigneaux, passe à Huy à 1 heure 30 minutes, arrive à Namur à 2 heures. Les voyageurs y sont admis en voitures de 2^e classe.
- A 2 heures de relevée. Ce convoi s'arrête à toutes les stations intermédiaires, arrive à Huy à 2 heures 30 minutes, à Namur à 3 heures 45 minutes.
- A 6 h. 10 m. de relevée. Convoi mixte, voyageurs de 2^e et 3^e classe, s'arrête à toutes les stations, arrive à Huy à 7 heures 15 minutes et à Namur à 8 h. 20 m. du soir.
- Il sera distribué à Huy, à Liège et à Namur, des coupons à prix réduits, valables pour aller et revenir pour le même jour.

CHEMIN DE FER

DE NAMUR A LIEGE.



Ouverture de la station de Longdoz.

Le public est informé qu'à partir du 1^{er} SEPTEMBRE prochain, la partie de la ligne comprise entre Angleur et la station de Longdoz sera livrée à la circulation.

Les modifications suivantes sont apportées dans les heures de départ, à dater du même jour :

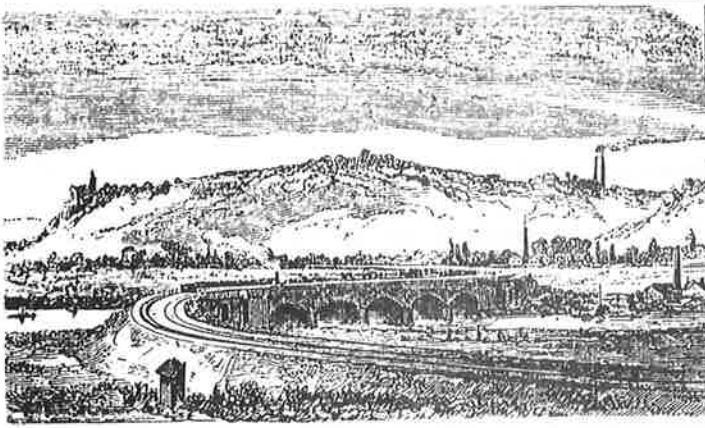
Liège (Longdoz), pour Huy et Namur, 6 h.; (convoi de marchandises), 7 h. 45 m., 11-30 du matin ; 5 h. 45 m. 6-50 du soir.

Liège (Longdoz), pour Huy, 5 h. 50 m. du soir (convoi de marchandises).

Liège (Guillemins), pour Huy et Namur, 7 h. 45 m., 5-15, 6-50 du soir.

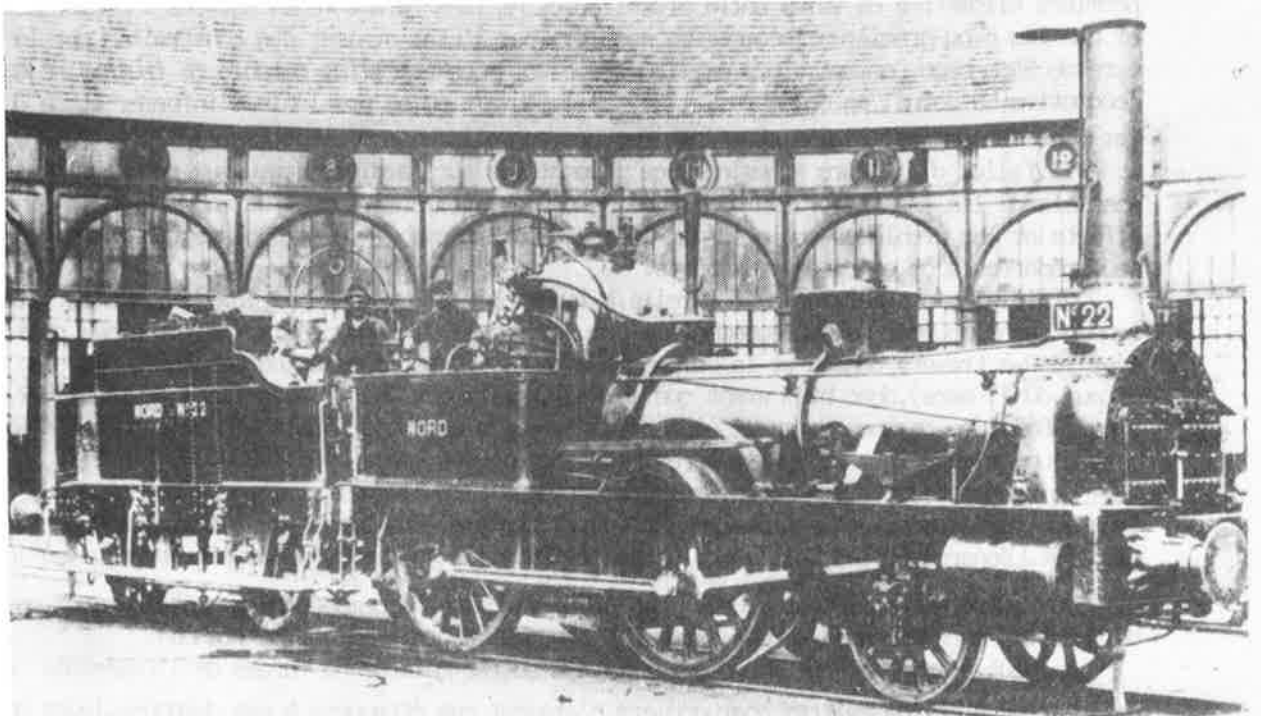
Namur pour Huy et Liège (Longdoz), 7 et 10 h. du matin (convoi de marchandises), 41-45 du m., 4 et 6 h. du soir.

Namur pour Huy et Liège (Guillemins), 11 h. 45 m. du matin et 4 h. du soir.



Le pont du Val-St.Lambert pris de la rive droite gravure sur bois datant de 1850. Le point d'arrêt pont du Val sera implanté à hauteur de la hutte, à l'avant plan. A l'horizon, le château de Chockier. (cliché Nord-Belge)

Loco N° 22 "Stephenson" série 20 à 25, 30 & 31 ex. Nord-Français, construites en 1846 (Coll. SNCB)



Il ne sera toutefois pas donné suite à ces requêtes.

La première demande de concession qui sera concrétisée en 1850 est introduite par la Compagnie du Chemin de fer de Namur à Liège & de Manage à Mons, dont le siège est fixé à Bruxelles, 9 Montagne de l'Oratoire. Nous nous efforcerons de ne pas vous submerger de noms et de citations d'arrêtés royaux, mais citons quand même les 6 premiers membres du conseil d'administration:

FJS PARRY, propriétaire, président de la Cie, habitant à Londres.
 A. POPPE, propriétaire, Administrateur-Directeur général, habitant à Bruxelles.
 G. BARROW, propriétaire, Administrateur, habitant à Londres.
 G. BLAGDEN " " " " " " " "
 RICHARD-LAMARCHE, " " " " " " " " à Liège.
 W. MOATES, Secrétaire de la société, habitant à Londres.

On voit que l'influence anglaise prédomine.

L'A.R. du 20 juin 1845 qui attribue la concession de la ligne à Mrs SPOTTISWOODE & Co prévoit deux lignes: Namur-Liège (et extensions vers Dinant & Vireux) et Manage-Mons (et extensions vers Quévy).

Laissons cette dernière pour nous intéresser de près à la ligne du

Chemin de fer de Liège à Namur (AR du 20 juin 1845, Loi du 21 mai 1845).

TRACE: A partir de Liège, deux branches devant se réunir entre Ougrée et Flémalle pour n'en former qu'une jusqu'à Namur par Huy, en prenant la rive gauche de la Meuse.

L'article 2 autorise le Gouvernement à prolonger la concession soit jusqu'à Visé, soit jusqu'à la frontière néerlandaise. (ndlr) - ce tronçon sera finalement concédé à la Cie du Chemin de fer Liège-Maastricht..

Etablissement à double voie, rails de 24 kg/mètre, tarif voyageur 40-30 & 20 centimes par lieue. Terme d'exécution: le 21 mai 1847, avec obligation de prolonger le chemin de fer par Dinant jusqu'à la frontière française, si en-deans les dix premières années de la concession l'on construisait en France un chemin de fer venant aboutir à Vireux ou à tout autre point dans la vallée de la Meuse; en tout cas autorisation de construire ce prolongement quand même le Gouvernement français ne s'y raccorderait pas.

Les travaux tardant, un AR du 26 février 1849 proroge jusqu'au 28 juillet 1850 le délai fixé pour l'achèvement de ceux-ci et un AR du 7 juin 1850 autorise la Compagnie à relier ses voies au Chemin de fer de l'Etat à Liège et Namur pour y éviter l'implantation de gares séparées.

Les 58 premiers kilomètres, entre Bouges (Namur) et Val-Benoît (Liège) sont livrés à l'exploitation le 18 novembre 1850. Viennent ensuite les sections:

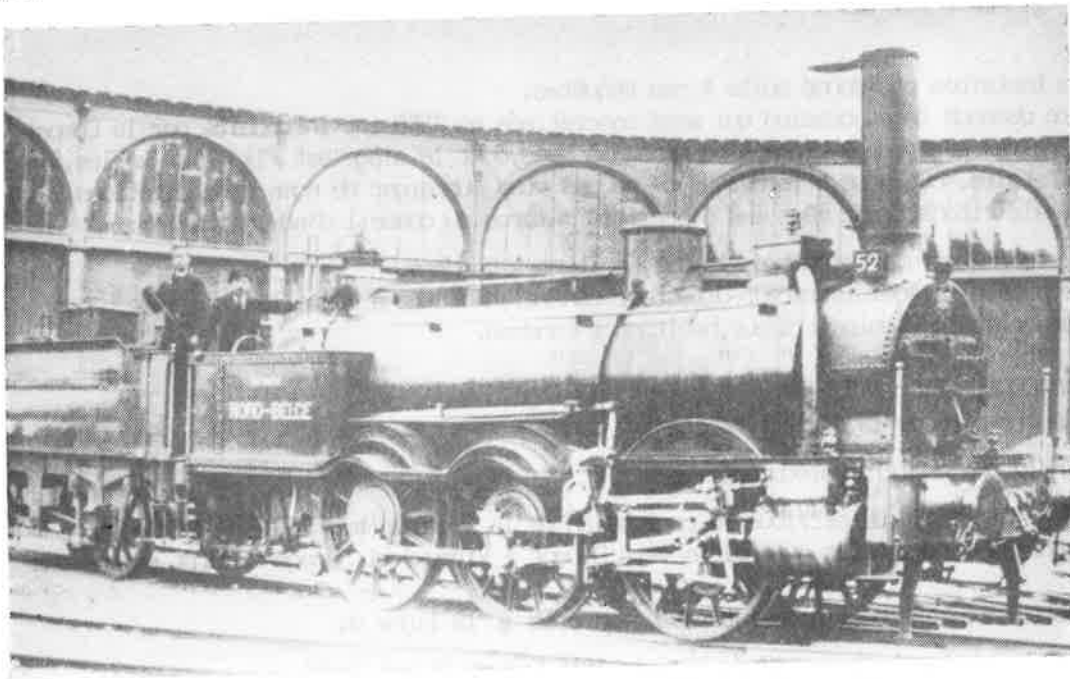
- Flémalle (Haute) - Ougrée, 7 klm, ouverte le 15 avril 1851.
- Bouges - Namur, 1 klm, ouverte le 12 mai 1851.
- Val-Benoît - Liège (Guillemins), 2 klm, ouverte le 19 mai 1851.
- Ougrée - Angleur (Kinkerpois), 4 klm, ouverte le 20 juin 1851.
- Angleur (Kinkerpois) - Liège (Longdoz), 2 klm, le 25 août 1851.

L'année suivante (1852), l'Etat rejoint les voies de la Compagnie par les courbes de raccordement de Kinkerpois, d'une part et de Garde-Dieu d'autre part, vers Angleur et Liège (Guillemins). Toutefois cette dernière branche est déjà mise officieusement en service fin 1851.

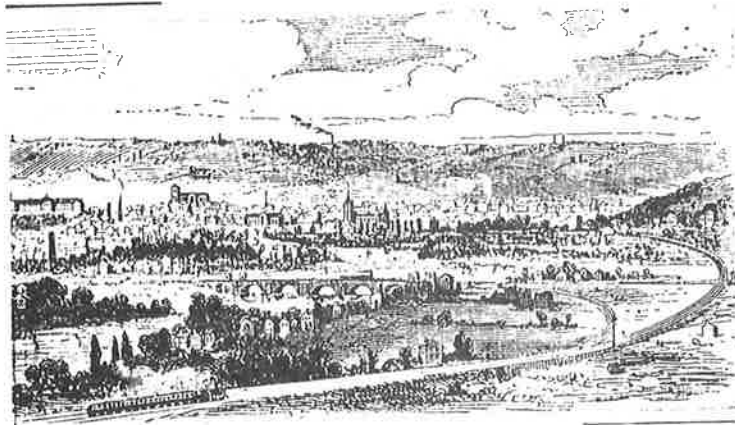
A cette époque, il n'est nullement question d'une gare de formation à Kinkerpois. L'échange du matériel roulant entre les deux réseaux se fait sur les courbes du "quadrilatère" où les wagons sont poussés, puis examinés et transcrits dans les écritures du réseau de reprise.

Petit à petit, quelques voies sont construites dans la plaine dénommée "Campagne de Renory", entre la Meuse et le bois du Sart-Tilman. Le hameau de Kinkerpois tel que nous le connaissons aujourd'hui n'existe pas, seules quelques maisons sont construites, face à la Meuse, dans le Rivage-en-Pot qui s'étend du square Gramme au Pont Thiernesse actuels. Deux routes relient ce rivage à Angleur: la route de Chêné (rue du Chêne) et la route du Pot (r.d'Angleur), qui se réunissent à hauteur du château de Peralta pour rejoindre Angleur par Vaudrée et le carrefour "du Repos de Quincampois" (buildings r. Vallon).

Ce n'est qu'en 1893 que la gare de formation, précédée de quelques années par la construction de la remise à locomotives va occuper tout l'espace disponible et que l'urbanisation du site commence.. Pour relier Kinkerpois à Liège (Longdoz), il a fallu construire plusieurs ponts sur le canal du Luxembourg et sur les méandres de l'Ourthe au Forchu Fossé (bvd De Laveleye) et à Froidmont (bvd de l'Automobile). Quelques arches subsistent encore.

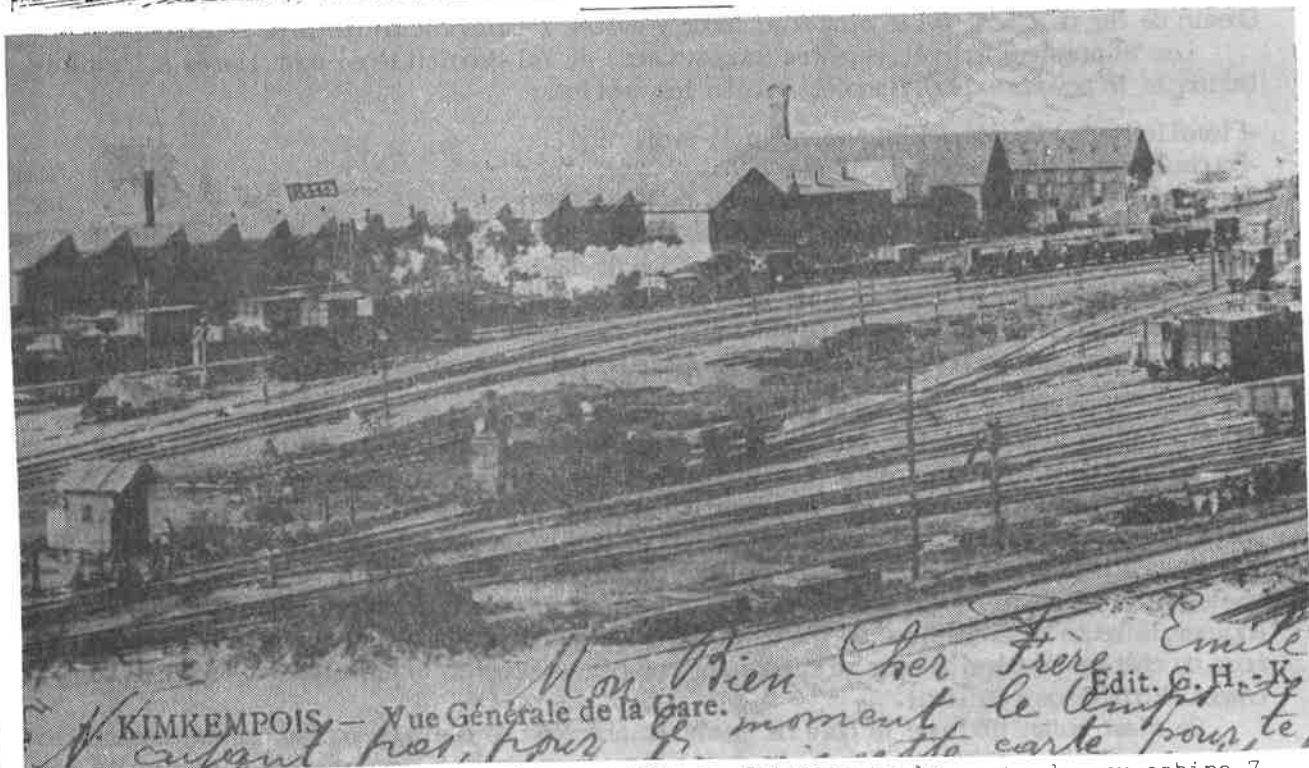


Loco N°52 "Tacite"
série 51 à 56
construite en 1848
par St. Léonard pour
la Cie Nord-Belge
(coll.Lambou)



Gravure sur bois datant de 1851 avec la plaine de
Kinkempois et les quelques immeubles du Rivage en
Pot. On aperçoit le pont du Val-Benoît et la
courbe d'échange vers le pont.

(clichè Nord-Belge)



KIMKEMPOIS -

Vue Générale de la Gare.

*Mon Bien Cher Frère Emile
Edit. G. H. K.
cubant pres. pour le moment le Camp de
ta carte pour te*

A l'avant-plan, une tête de faisceau et le poste devenu cabine 7
en 1946. Au centre, la voie des Macrales reliant la formation aux
voies d'escales du BR, au fond, de gauche à droite, les ateliers
de voitures et de wagons et les rotondes de la remise le long
desquels passent les voies principales de Liège à Flémalle.

(coll. SNCB)

La gare de Longdoz est construite suivant les habitudes de l'époque en cul-de sac, avec remise pour locomotives. Un projet de 1859 prévoit d'ailleurs une liaison Longdoz-Quilleménils par prolongation de la ligne à travers les prairies de la Boverie, un pont sur l'Ourthe et un autre sur la Meuse et par les terrains en friche qui constituent aujourd'hui le parc d'Avroy, les Terrasses et une partie du quartier de Fragnée. La Ville de Liège construit un pont sur la Meuse dans le prolongement de la rue Grétry (le pont Neuf ou Kennedy) permettant aux voyageurs de rejoindre le centre de la ville, à pied, puis ultérieurement par tramway.

En plus des 3 tunnels (Huy, 338 m., Corhalie, 370 m., et Sclaigneaux, 1.705 m.) dus à la présence d'obstacles naturels, un tunnel artificiel de 135 m. est percé sous les usines Marihaye, entre Renory et Dugrée.

Flémalle ayant été choisi comme point de bifurcation des deux branches sur les rives gauche et droite de la Meuse, un pont de pierre important est construit au Val-Saint-Lambert. Cet ouvrage comportait 5 arches de 32 pieds d'ouverture (+ 27 m.) et la Compagnie avait été autorisée à percevoir un droit de passage de 2 centimes par piéton. Ce péage fut supprimé peu après la guerre 14-18. Il est à supposer que la présence d'industries et de charbonnages jusqu'à l'entrée d'Ivoz justifia le report le plus loin possible de ce point de jonction.

Si l'existence de nombreux sites de productions diverses a motivé l'arrivée du Rail sur les deux rives de la Meuse entre Flémalle et Liège, et particulièrement sur la rive droite, ce dernier va donner à ces industries un essor qui durera plus d'un siècle. Nous verrons plus loin la concentration des lieux de production qui firent la prospérité du Rail dans cette région.

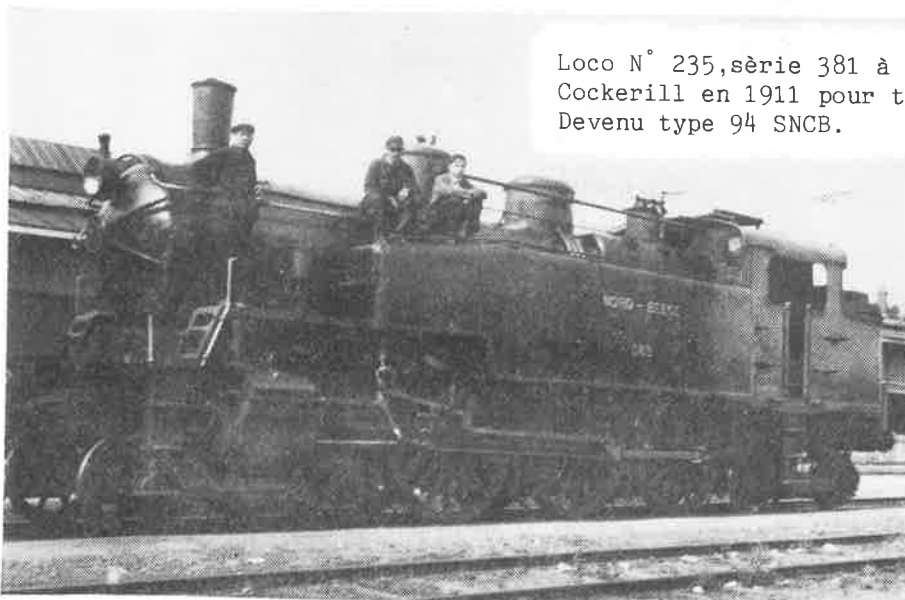
Revenons-en à l'évolution chronologique de la ligne. L'AR du 31 janvier 1855 accorde la cession du bail de la Compagnie de Namur à Liège (d'origine anglaise) à la Compagnie du Chemin de fer du Nord Français depuis le 1^{er} janvier 1855, moyennant un forfait de 1 million de francs par an, indépendamment du prix du matériel payé 3.573.361 francs.

La loi du 8 juillet 1858 accorde par traité du 10 juillet l'établissement d'une extension de Namur à Givet à construire entièrement à charge du Nord Français, le Gouvernement français ayant de son côté concédé la ligne de Charleville à la frontière belge au réseau des Chemins de fer des Ardennes.

La Compagnie du Nord Français exploitait alors en Belgique les tronçons Liège-Namur-Givet, Mons-Quévy et Charleroi-Erquelinnes (51 km exploités depuis le 6 novembre 1852 par la Compagnie des Lignes Nord-Belges et cédés à bail au Nord Français le 3 décembre 1854). Par contre le Gouvernement belge refusa la concession pour la ligne Manage-Mons qui entra dans le giron de l'Etat en 1858. Malgré un maillon de 36 km exploité par l'Etat belge entre Charleroi et Namur, la magistrale (Paris)-Erquelinnes-Charleroi-Namur-Liège-(Köln) présente un avantage indiscutable par rapport à la liaison via les lignes de l'Etat et du Grand Central. (507 km au lieu de 585 km). En 1852, l'ouverture du chemin de fer de Strasbourg (lignes de l'Est) crée une concurrence qu'il s'agit de contrebalancer. Ce qui explique la main-mise sur la relation mosane par le Nord Français.

Si nous ajoutons à cela le trafic potentiel à attendre du bassin liégeois et la quasi horizontalité de la ligne (maximum 0,004 mt.) nous comprenons mieux encore les raisons de la prospérité légendaire du Nord-Belge et les salaires avantageux qu'il pouvait accorder à ses agents.

Nous nous rappelons le récit d'un garde du Grand Central décédé en 1950 à un âge avancé et qui se souvenait encore avec émotion de la course de vitesse qui opposait les convois du Grand Central et du Nord pour éviter les amendes de retard lors de la réunion des voitures directes à Colonne et à Charleroi, les unes via Hasselt-Louvain, les autres via Verviers-Liège!

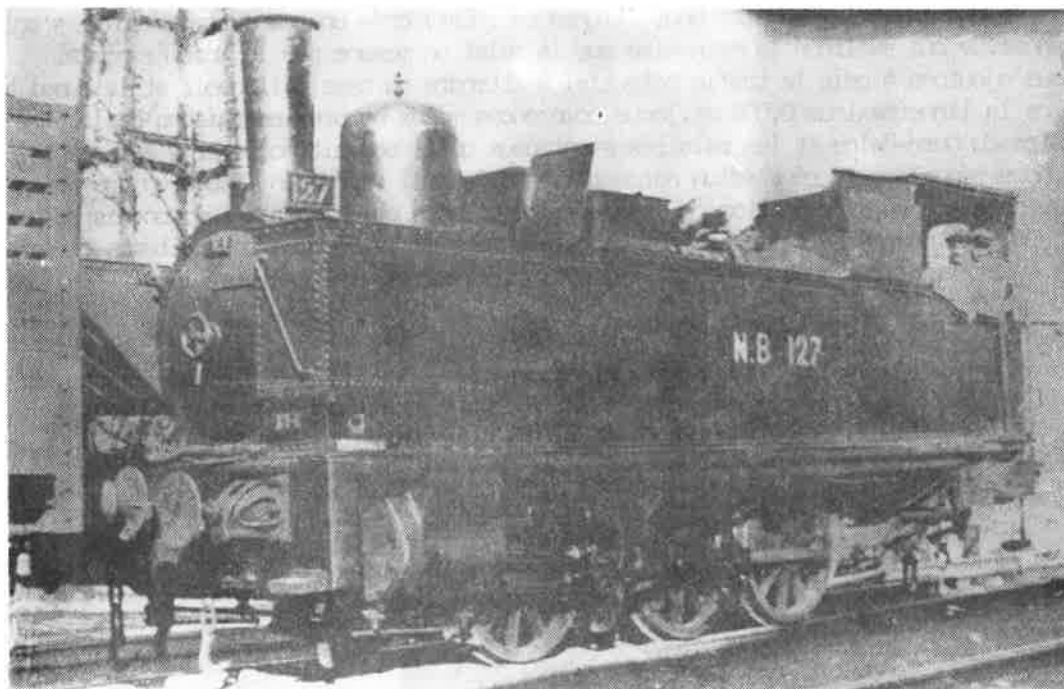


Loco N° 235, série 381 à 386 "Baltic" construite par Cockerill en 1911 pour train de voyageurs locaux. Devenu type 94 SNCB. (coll. Lambou)



Vue intérieure de l'imposante gare du Val St.Lambert,
terminus de la ligne SNCV vers Clavier.
(coll. SNCB)

Loco de manoeuvre N° 127 série 121 à 132 construite entre
1873 et 1877 par St.Léonard. Affectée aux manoeuvres en
gare de Kinkempois. La 127 était encore garée à Renory
lors des bombardements de 1944. Devenu type 97 SNCB.
(coll.Lambou)



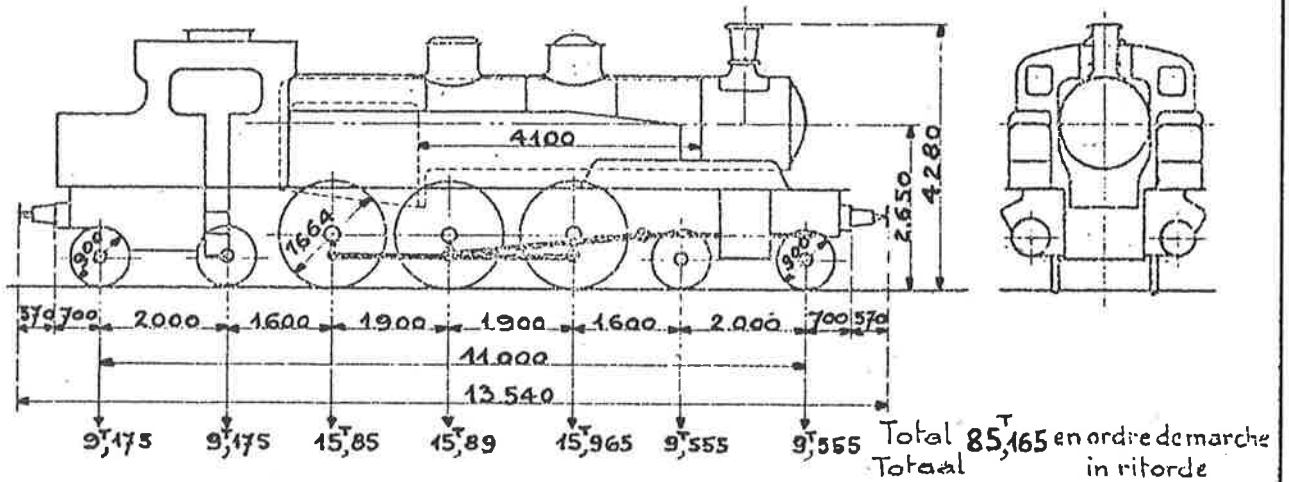
BIBLIOGRAPHIE & REFERENCES.

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 1-Documentation SNCB . | 5-Le Rail passe par Liège(GTF) |
| 2- Carte G.Close(GTF) | 6- Liste lococ belges(M.De Bot) |
| 3- Le Journal de Liège | 7- Ouvrage et notes M.Dagant. |
| 4- Les locos N-Belge(KJ.Harder) | 8- Chez Nous(éd.N-Belge 1929). |

A SUIVRE...

Locomotive
Locomotief **TYPE 94**
Effectif: 6 loco.

S.N.C.B
N.M.B.S
Ex-N.B.



Caractéristiques

Karakteristieken

Date de construction:	1911	
Locomotives numérotées de	94.001 à 94.006	
Type de locomotive	(Baltic) 4-6-4	
Mécanisme	Diamètre des cylindres (d).....mm. 460	
	Course des pistons (l).....mm. 600	
	Diamètre des roues motrices (D) m. 1,664	
Timbre (p).....	kg/cm ² 12	
Type de foyer		
Grille	Longueur.....m. 2,054	
	Largeur.....m. 1,071	
	Surface (G).....m ² 2,20	
Surface de chauffe du foyer.....	m ² 9,38	
Faisceau tubulaire	diamètres.....mm. 65/70	
	nombre.....	107
	surface.....m ² 165,52	
Surface de chauffe totale (S).....	m ² 174,90	
Corps cylindrique	diamètre moyen.....m. 1,440	
	épais. de la tôle.....mm. 14	
Epaisseur du manteau de la boîte à feu.....	mm 15 et 16	
Epaisseur des tôles du foyer (cuivre)	ciel.....mm. 15	
	arrière et latérales.....mm 15 et 16	
	tubulaire.....mm 15 et 30	
Epaisseur de la tôle tubulaire-boîte à fumée.....	mm. 25	
Capacité de la chaudière en ordre de marche	m ³ 4,400	
Volume de la chambre de vapeur.....	m ³ 2,100	
Surface d'émission de la vapeur.....	m ² 7,62	
Rapport S/G.....	79,50	
Capacité des soutes à eau.....	m ³ 9	
Capacité des soutes à charbon.....	t. 3	
Effort de traction $T = \frac{0,65 p d^2 l}{D}$	kg 5.950	
Poids de la locomotive à vide.....	t. 67,840	
Poids adhérent (A).....	t. 47,705	
Rapport T/A.....	1/8,01	

Bouwjaar:	1911	
Locomotieven genummerd van	94.001 tot 94.006	
Type van locomotief	(Baltic) 4-6-4	
Mechanisme	Diameter der cilinders (d).....mm. 460	
	Zuigerslag (l).....mm. 600	
	Diameter der drijfwielen (D) m. 1,664	
Keteldruk (p).....	kg/cm ² 12	
Type van vuurkist		
Rooster	Lengte.....m. 2,054	
	Breedte.....m. 1,071	
	Oppervlak (G).....m ² 2,20	
Verwarmingsoppervlak v.d. vuurhaard.....	m ² 9,38	
Pijpenbundel	diameters.....mm. 65/70	
	aantal.....	107
	oppervlak.....m ² 165,52	
Totaal verwarmingsoppervlak (S).....	m ² 174,90	
Ketelromp	gemiddeldediameter.....m. 1,440	
	dikte der plaat.....mm. 14	
Dikte van den vuurkistmantel.....	mm 15 et 16	
Dikte der platen v.d. vuurhaard (koper)	hemel.....mm. 15	
	achter en zijplaten.....mm 15 et 16	
	pijpenplaat.....mm 15 et 30	
Dikte der pijpenplaat-rookkast.....	mm. 25	
Inhoud van den ritvaardigen ketel.....	m ³ 4,400	
Volume der stoomkamer.....	m ³ 2,100	
Oppervlak van stoomafgifte.....	m ² 7,62	
Verhouding S/G.....	79,50	
Inhoud van de waterbakken.....	m ³ 9	
Inhoud van de kolenbakken.....	t. 3	
Trekvermogen $T = \frac{0,65 p d^2 l}{D}$	kg 5.950	
Gewicht der leege locomotief.....	t. 67,840	
Adhesie-gewicht (A).....	t. 47,705	
Verhouding T/A.....	1/8,01	

Le Renory

LOCAL du F.C. ANGLEUR

**120 SORTES
DE
BIERES**

2, Rue d'Angleur

Kinkempois

TEL : 43 01 58

fermé le mercredi

Le Petit Marché de la Bière & du Fromage

SPECIALITE DE FROMAGE A LA DECOUPE

120 BIERES SPECIALES AU PRIX MAGASIN

HERVE ARTISANAL · POTKES

RUE DE RENORY 10

KINKEMPOIS

TEL : 43 03 50

FERME LE MERCREDI

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

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

PRETS PERSONNELS ET
FINANCEMENTS



Crédit Communal
la banque à la une

Restaurant

Grill

Le Relais
du Pierry

50, Av. des Thermes
4930-CHAUDFONTAINE

☎ 67 14 72

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

N° HL	Mutées $\frac{a}{par}$ NK	Venant de	Allant à	Remarques
6013	03.06.84	LNC		
6015	03.06.84	LNC		
6020	03.06.84	FEO		
6033	03.06.84	FEO		
6066	03.06.84	FEO		
6069	03.06.84	FEO		
6080	03.06.84	FEO		
6045	03.06.84	LNC		
6071	03.06.84	FEO		
6088	07.06.84	FEO		
6035X	30.06.84		FVY	H.S.
6062	30.06.84		FEO	H.S.
6065	30.06.84		FVY	H.S.
6033			LATOUR	Prêtée le 22/6/84
6045			MKM	" le 28/6/84
6088			MKM	" le 28/6/84
6015			MKM	" le 28/6/84
6069			MKM	" le 28/6/84
6013	01.11.84		FKR	" le 13/9/84
6015	01.11.84		FKR	" le 13/9/84
6020	01.11.84		FKR	" le 13/9/84
6080	01.11.84		FKR	" le 13/9/84
6029			FEO	" le 15/9/84
6050			FEO	" le 15/9/84
6071	10.10.85		FEO	H.S.
6050	08.10.85		FGH	Prêtée le 18/10/85
6033	25.10.85		FGH	" le 18/10/85
6010	08.11.85		FGH	" le 2/3/86
6045			FGH	" le 2/3/86
6029	31.03.86		FEO	H.S.
6050			FGH	Prêtée le /3/86
6010	01.06.86		FGH	
6045	01.06.86			Vendue en Italie
6050	01.06.86		FGH	
6047	01.06.86			Vendue en Italie
6069	01.06.86		FGH	
6033	01.06.86		FVY	H.S.
6041	01.06.86		FVY	H.S.
6066	01.06.86		FVY	H.S.
6088	01.06.86		FVY	H.S.
6076	11.05.88		FEO	H.S.
6062	14.05.88		FEO	H.S.
6071	09.06.88		FEO	H.S.
6081	10.06.88		FEO	H.S.

Abréviations utilisées

FHS : Hasselt
 FGH : St Ghislain
 FEO : Ronet
 FKR : Merelbeke
 LNC : Monceau
 FVY : Gouvy
 MKM : Stockem
 FAZ : Salzennes
 HS : Hors-service
 RI : Révision intermédiaire

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

MENUISERIE RENE CADES
 ENTREPRISE ENREGISTREE

SPECIALITES :

AMENAGEMENTS INTERIEURS

CUISINES EQUIPEES

PORTES ET FENETRES (SUR MESURE)

Travail effectué par le patron .

. Devis gratuit

Jocadis ☎ (02) 395 71 05

«prl / pvba

RUE DE BRUXELLES, 53,
 1390 - ENGHEN

PLUS DE 100 MARQUES DE MATERIEL
 ROULANT ET ACCESSOIRES.

LIBRAIRIE FERROVIAIRE: + DE 1.000 TITRES

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



Le 3 mai 1990, la loco diesel 201001 (5930) garée à Anvers-Dam assurait son dernier train au service de la SNCB en tête du train 47157 (en double avec 5158) venant d'Anvers Oorderen et à destination de Montzen. Ce parcours était en même temps son dernier essai avant sa livraison à l'association Vennbahn qui venait de la racheter.

Train d'adieu à la SNCB mais train inaugural pour la Vennbahn avant l'inauguration officielle du 2 juin 1990. Cette machine, bientôt rejointe par la 5922 de Merelbeke, fait partie de la cavalerie lourde mise en place par la Vennbahn pour assurer la remorque de ses trains touristiques entre Eupen, Raeren, Montjoie, Butgenbach et Bullange en traversant une des plus belles régions de Belgique.

Ces trains circulent le dimanche et les jours fériés belges et allemands. Ils sont composés de voitures M1 et K1 déclassées par la SNCB, rachetées par la Vennbahn et remises en état par leurs bénévoles.

La correspondance avec le réseau IC de la SNCB est assurée à la gare d'Eupen

Et l'ATF dans cette réalisation ? L'ATF s'occupe de l'entretien et de la remise en ordre de ces 2 machines. Elle assure également la formation à la conduite et au dépannage des conducteurs bénévoles qui sont tous issus de la SNCB (personnel d'active ou pensionnés).

Elle s'occupe également de la coordination des prestations et des roulements de ces mêmes conducteurs.

Nous reviendrons dans un prochain article sur la Vennbahn. Pour ceux que cette ligne intéresse, ils peuvent consulter les numéros 38 et 39 du Journal du Chemin de Fer qui a entrepris de raconter son histoire.

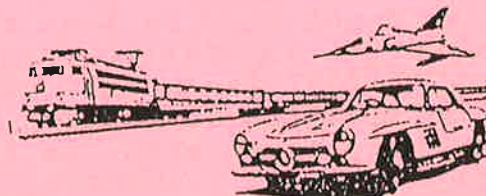
Renseignements : Journal du chemin de fer
SA Editions HK
Aachenerstraat 6
4700 Eupen
Tf 087 74 39 24

VENNBAHN (Réservations souhaitées)
Gare de Raeren entre 10 ET 12h tous les jours
Tf 087 85 24 87

MODELISME IMPORT - EXPORT

hobby²⁰⁰⁰

LE SPECIALISTE BELGE DU MODELE REDUIT

TRAINS ELECTRIQUES : MÄRKLIN - ROCO - LIMA - ETC
(25 MARQUES)SPECIALISTE SNCB AVEC PRODUCTIONS PROPRES
EGALEMENT BATEAUX, AUTOS, BLINDES, FIGURINES
OCCASIONS TOUTES MARQUES
CARTE DE FIDELITE

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

" La Taverne de TROOZ "

254, GRAND'RUE

041 / 51 66 71

4940 TROOZ

AU PIED DE LA GARE

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

Marie - Thérèse et Didier

Evrard Michel

SPECIALISTE ELECTRICITE AUTO

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

041 / 84 . 69 . 99

RUE TROU PAQUETTE , 2 (GENETS)

SEPTROUX (AYWAILLE)