

Amicale Transport Ferroviaire  
Sud - Est

3, Rue du Chêne

4900 Kinkempois

Trimestriel n° 5

1990



201001 SUR LA VENNBAHN A BUTGENBACH ( COLL. MARCO L. )

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	Plan vapeur N° 6 : la type 36
	7/12	Spécial Nord-Belge (2ème partie)
	14	Divers
	15	Avis de recherche
	15	Informations 125ème anniversaire de la ligne 43



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.

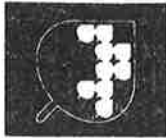
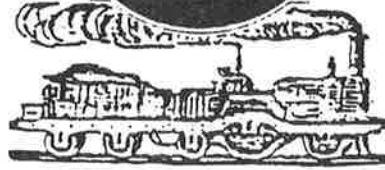
Fermé les samedi, dimanche et

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

## Le Chemin de fer touristique des Hautes Fagnes

# Vennbahn

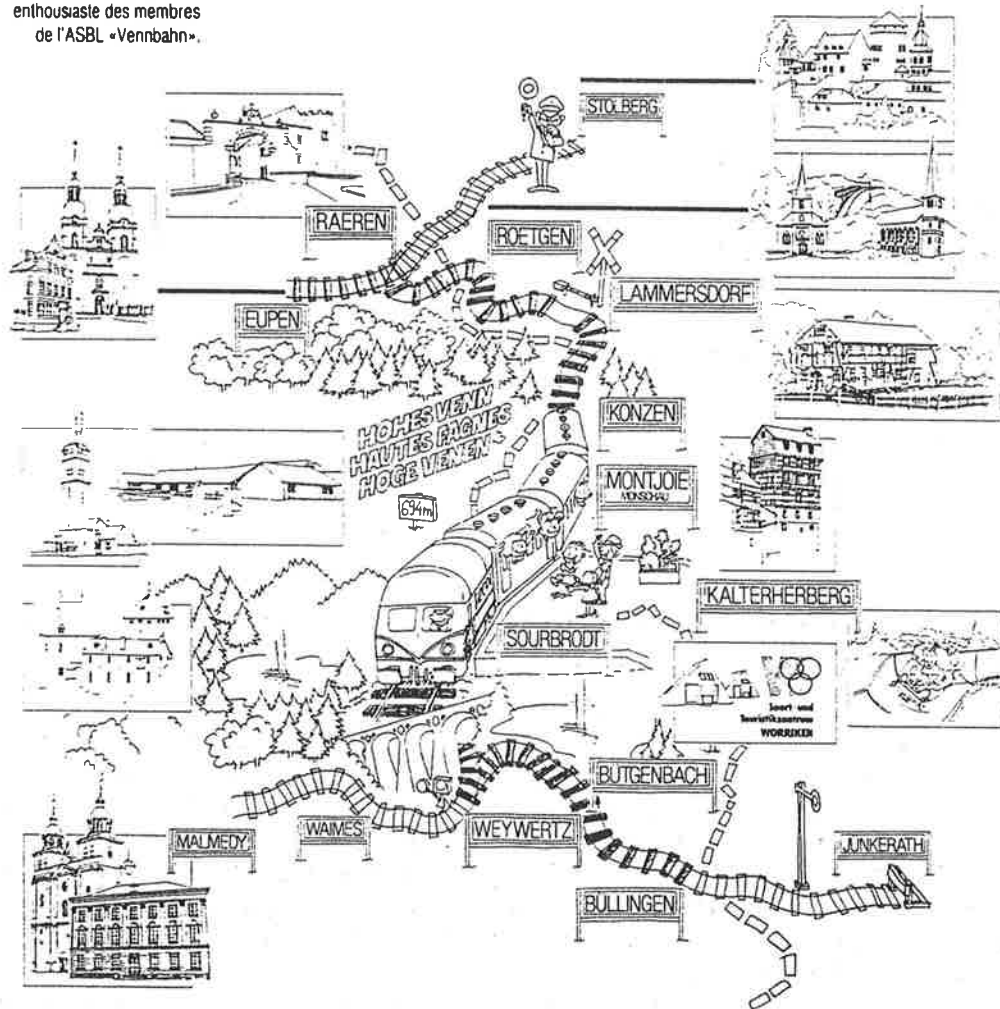
## 1885



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**

## COMITES

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

### GESTION

Président	LALLEMEND Gh
Vice-Présidents	HOLZEMER S 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	

### HONNEUR

Président	GAYETOT R
Membres par ordre alphabétique	
	ALAIME J
	COUCHARD Y
	DEGIVE F
	DETRY G
	DUHR C
	EVARD J
	GERARD A
	GOKA H
	GOKA J
	HENRY JC
	LOUMAYE F
	TROMME M
	VAN USSEL M
	VANWEERST
	VERITER
	WAROQUIERS C
	WAUTHIER

Tout renseignement auprès de:

Lallemend Ghislain CTD  
Service de Cour  
ATD Kinkempois

Grünhagen Roger  
Bureau des Instructeurs  
ATD Kinkempois

Abonnement et Achats peuvent se faire via le compte  
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

Avec retard, ce numéro sort en version légèrement raccourcie c'est à dire avec un nombre de pages inférieur à l'habitude. Plutôt que de bacler le travail et de décevoir, nous avons préféré raccourcir le contenu.

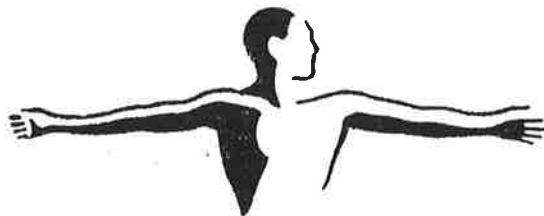
Peu de nouveautés, sinon que nous reprenons l'aménagement du musée dont l'ouverture est prévue en théorie au mois d'avril 1991. Ce qui veut dire qu'il nous reste à peu près quatre mois pour le terminer. C'est pourquoi je lance un appel à tous ceux qui veulent venir apporter leur aide, de venir nous retrouver les samedis 15 et 22 décembre dès 9 heures au musée.

Je profite de ce numéro pour présenter à tous les meilleurs voeux de l'ATF pour l'année 1991. Que chacun de vos buts se réalisent est notre souhait

le président

**EN REMERCIEMENT**

**A**



**Coatings**

**AKZO**

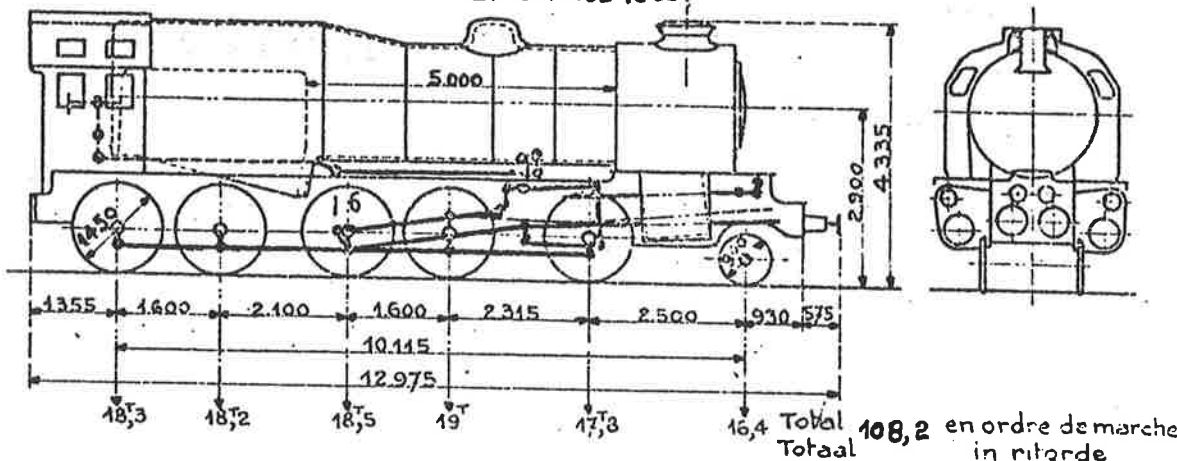
**division**



Locomotive TYPE 36 transformée  
Locomotief TYPE 36 omgebouwd

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

Effectif: 93 loco



Caractéristiques

Karakteristieken

Date de construction: 1909, transformée en 1932  
Locomotives numérotées de 36001 à 36.093

Bouwjaar: 1909, omgebouwd in 1932  
Locomotieven genummerd van 36001 tot 36.093

Type de locomotive.....(Decapod).. 2-10-0

Type van locomotief.....(Decapod).. 2-10-0

Mécanisme { Diamètre des cylindres (d)...mm 500  
Course des pistons (l).....mm 660  
Diamètre des roues motrices (D)...m 1,450

Mechanisme { Diameter der cilinders (d)...mm 500  
Zuigerslag (l).....mm 660  
Diameter der drijfwielen (D)...m 1,450

Timbre (p).....kg/cm²...14

Keteldruk (p).....kg/cm²...14

Type de foyer

Type van vuurkist

Grille { Longueur.....m 2,900  
Largeur.....m 1,760  
Surface (G).....m² 5,10

Rooster { Lengte.....m 2,900  
Breedte.....m 1,760  
Oppervlak (G).....m² 5,10

Surface de chauffe du foyer.....m² 18,93

Verwarmingsoppervlak vd. vuurhaard...m² 18,93

Faisceau tubulaire { Petits tubes à fumée { diamètres.....mm 45/50  
nombre.....190  
surface.....m² 134,50  
Gros tubes à fumée { diamètres.....mm 125/133  
nombre.....40  
surface.....m² 77,50

Pijpenbundel { Kleine vlampijpen { diameters.....mm 45/50  
aantal.....190  
oppervlak.....m² 134,50  
Groote vlampijpen { diameters.....mm 125/133  
aantal.....40  
oppervlak.....m² 77,50

Chaudière

Surface de chauffe totale (S).....m² 230,85

Totaal verwarmingsoppervlak (S).....m² 230,85

Diamètres des tubes surchauffeurs...mm 30<sup>5</sup>/38

Diameters der oververhitterspijpen...mm 30<sup>5</sup>/38

Surface de surchauffe (S').....m² 75,79

Oververhittingsvlak (S').....m² 75,79

Corps cylindrique { diamètre moyen...m 1,800  
épaisseur de la tôle...mm 20

Ketel romp { gemiddelde diameter...m 1,800  
dikte der plaat...mm 20

Epaisseur du manteau de la boîte à feu...mm 18 et 30

Dikte van den vuurkistmantel.....mm 18 et 30

Epaisseur des tôles du foyer (cuivre) { ciel.....mm 20  
arrière et latérales...mm 18  
tubulaire.....mm 18 et 27

Dikte der platen vd. vuurhaard (kop) { hemelploot.....mm 20  
achter en zijplaten...mm 18  
pijpenplaat.....mm 18 et 27

Epaisseur de la tôle tubulaire, boîte à fumée...mm 27

Dikte der pijpenplaat - rookkast.....mm 27

Capacité de la chaudière en ordre de marche...m³ 3,280

Inhoud van den ritvaardigen ketel...m³ 3,280

Volume de la chambre de vapeur...m³ 3,520

Volume der stoomkamer.....m³ 3,520

Surface d'émission de la vapeur.....m² 12

Oppervlak van stoomafgifte.....m² 12

Rapport S/G.....45,8

Verhouding S/G.....45,8

Rapport S'/S.....0,306

Vernouding S'/S.....0,306

Effort de traction  $T = \frac{2 \times 0,65 \text{ pd}^2 l}{D}$ .....kg 20700

Trekvermogen  $T = \frac{2 \times 0,65 \text{ pd}^2 l}{D}$ .....kg 20700

Poids de la locomotive à vide.....t 99,55

Gewicht der leege locomotief.....t 99,55

Poids adhérent (A).....t 91,8

Adhesie-gewicht (A).....t 91,8

Rapport T/A.....1,423

Verhouding T/A.....1,423

# TAVERNE " AMBIORIX "

104, Voie de l'Ardenne

4920 Embourg

Tél: 67 00 46

BILLARD AMERICAIN

SALLE POUR BANQUETS

REUNIONS



EN 20 MINUTES,  
J'AVAIS L'ARGENT  
DE MON PRÊT  
EN POCHE.

PRÊTS PERSONNELS ET FINANCEMENTS

 **Crédit Communal**  
AVEC MA BANQUE, J'AVANCE.



## APERÇU

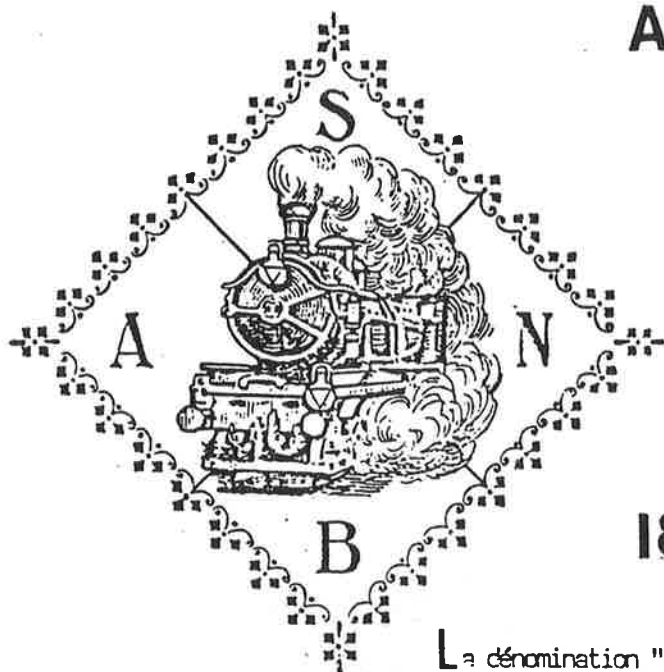
## HISTORIQUE

## des LIGNES

## NORD-BELGES

1850 - 1941

par M.Lambou.

III<sup>e</sup> 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<sup>me</sup> 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 enrailler. 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<sup>rs</sup> Engels et Magis pour l'établissement d'une simple voie de 9 kilomètres entre Seraing et Liège (coût: 1.050.000 f.).

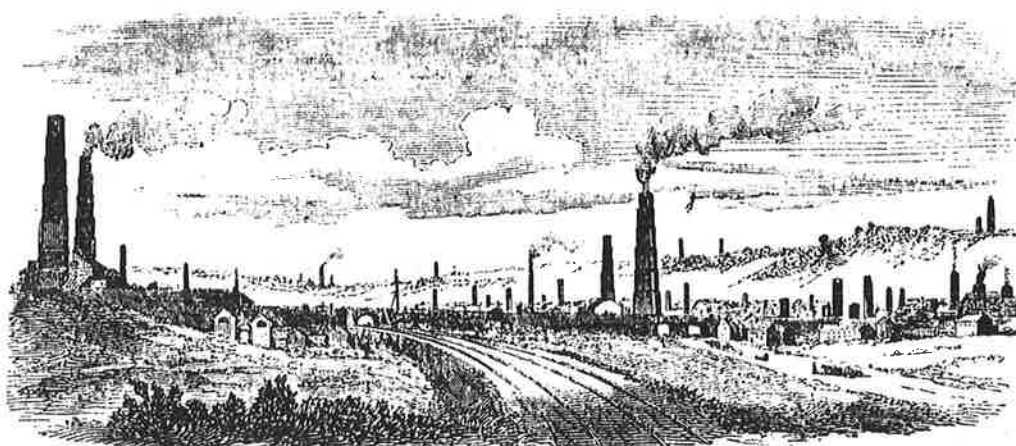
Ce raccourcement "industriel" n'aurait rien d'exceptionnel si l'on se rappelle que le constructeur de locomotives Regnier-Poncelet (us. St. Léonard) était parvenu à installer une ligne entre Liège (St. Léonard) et les Guillemins à travers la ville de Liège, qui subsistera jusqu'en 1864.

Une autre demande (Monit. du 13 juin 1836) signale une demande de concession pour une ligne de Namur à Liège émanant de M<sup>rs</sup> 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.



Le bâtiment des recettes et des bureaux administratifs de la gare.  
 À gauche, la cabine 2 et l'entrée du faisceau des trains en escale,  
 à droite, face à la gare, l'immeuble du syndicat (S.A.M.E.), avec salle  
 des fêtes. (coll. M. Lambou).



SERAING en 1852

LIGNE DE LIÈGE A NAMUR

D'après une belle gravure  
 sur bois de l'époque.

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-Guillemins 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.

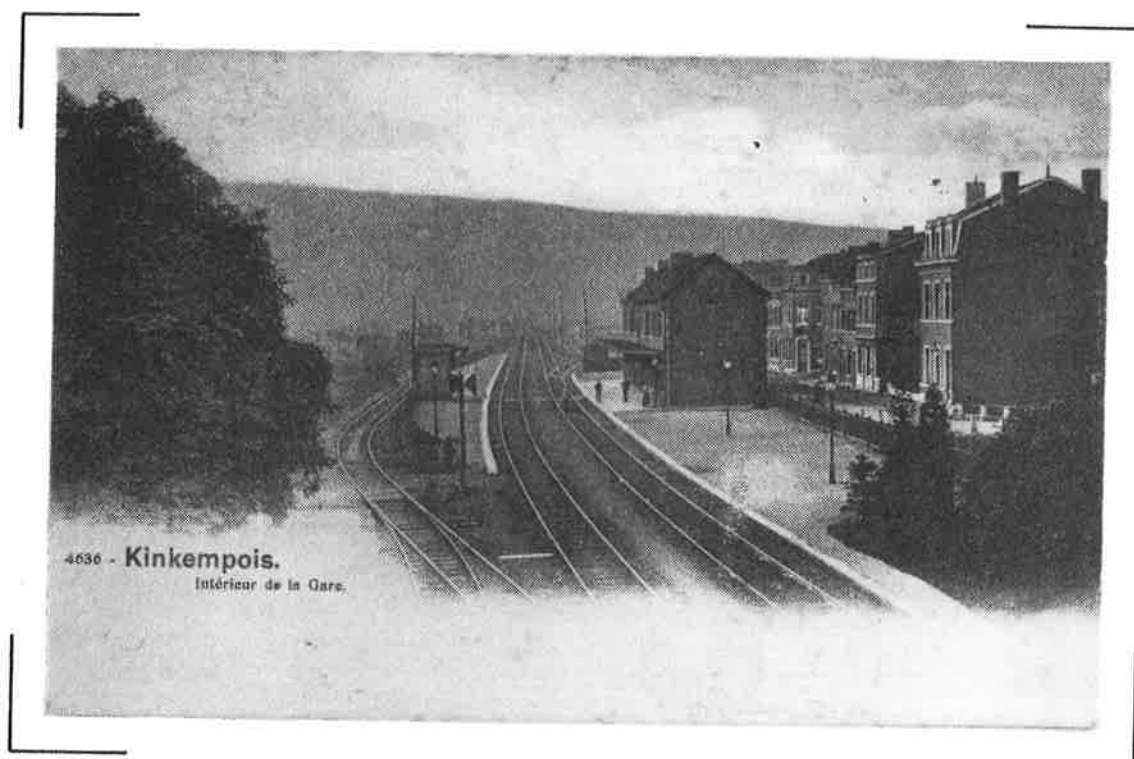
En plus des 3 tunnels (Huy, 338 m., Corphalie, 370 m., et Sclaigneaux, 1.705 m.) dûs à la présence d'obstacles naturels, un tunnel artificiel de 135 m. est percé sous les usines Marihaye, entre Renory et Ougrée.

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 82 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.

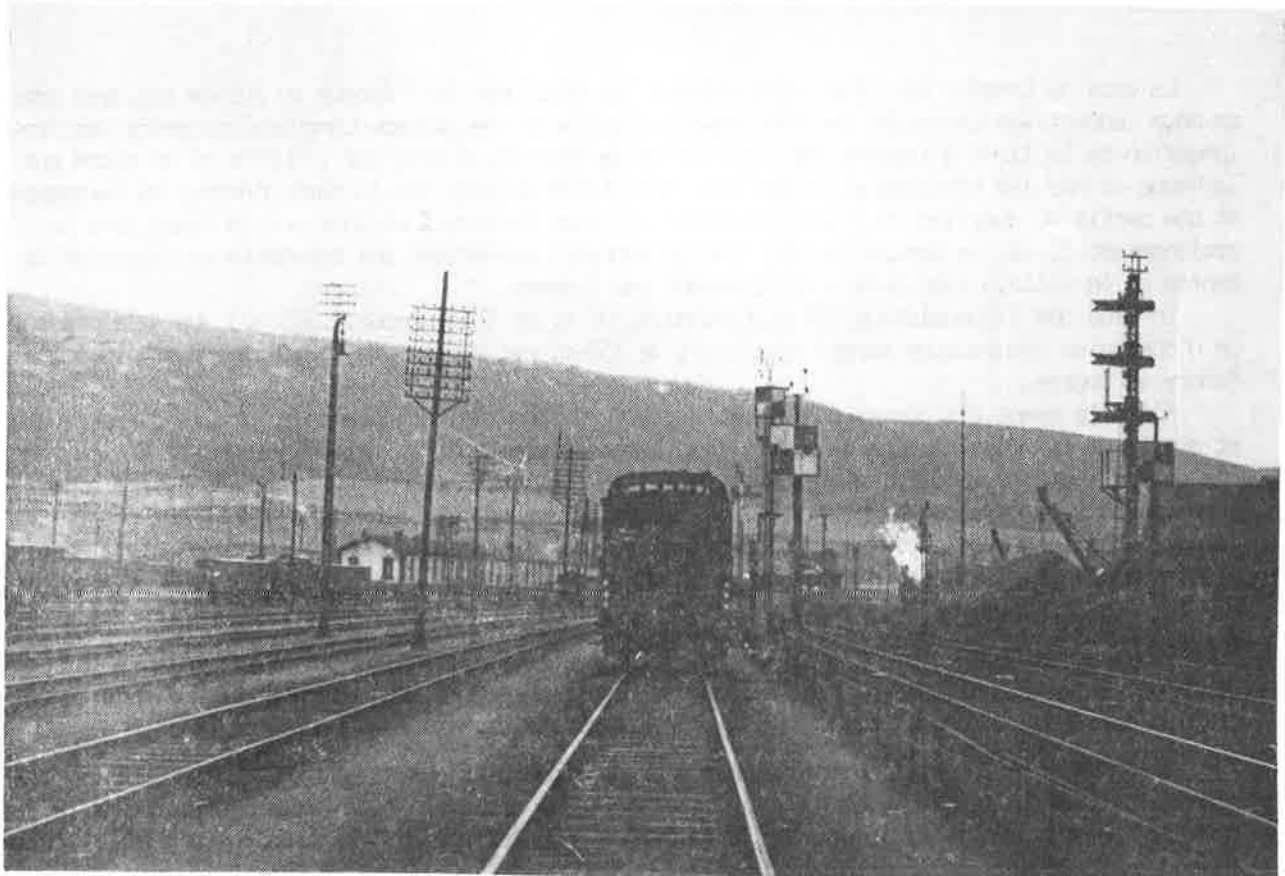
Si l'existence de nombreux sites de productions diverses a motivé l'arrivée du Rail sur les deux rives de la Meuse entre Flémalle et Liège, et particulièrement sur la rive droite, ce dernier va donner à ces industries un essor qui durera plus d'un siècle. Nous verrons plus loin la concentration des lieux 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<sup>er</sup> janvier 1855, moyennant un forfait de 1 million de francs par an, indépendamment du prix du matériel payé 3.573.361 francs.

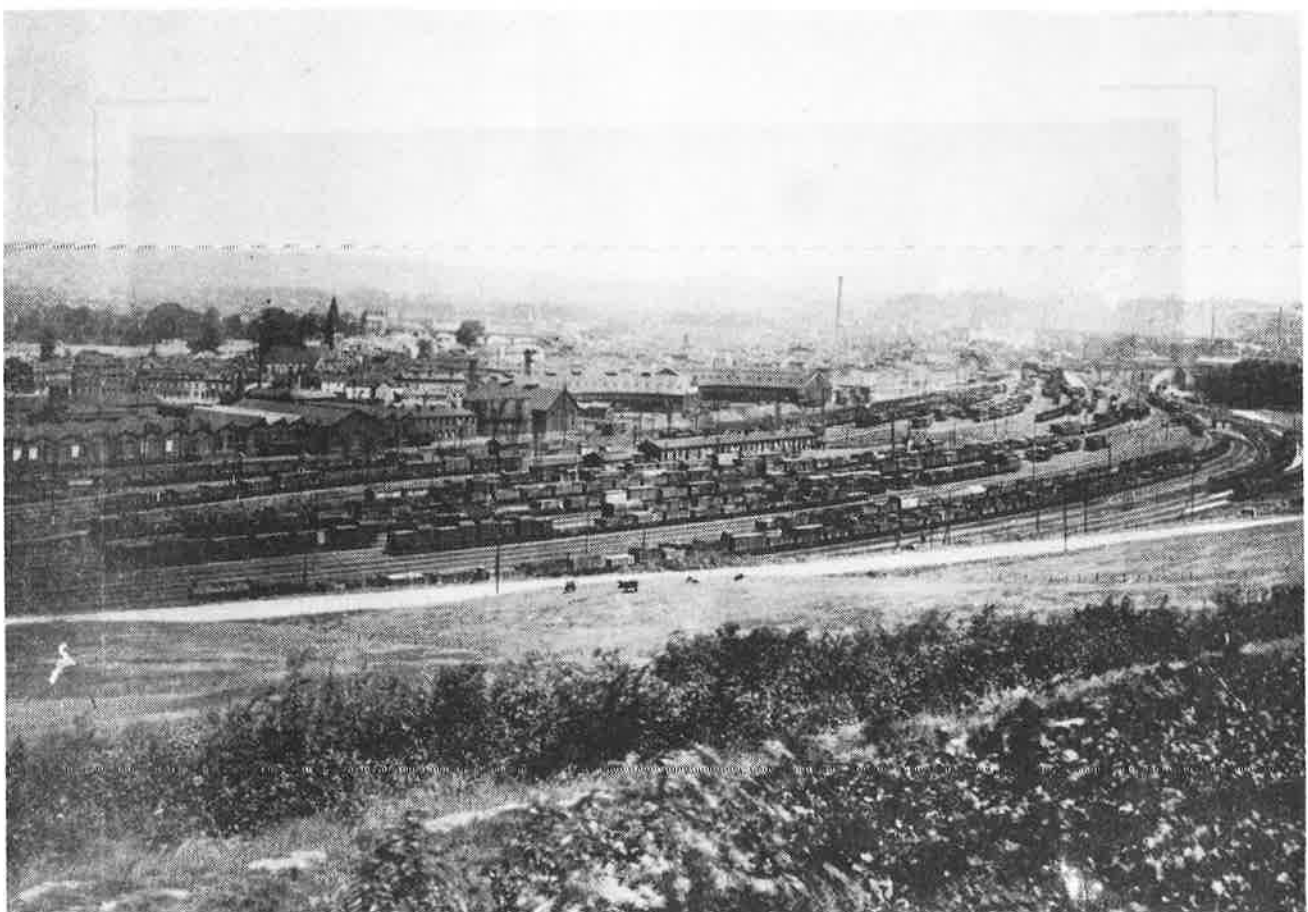
La loi du 8 juillet 1858 accorde par traité du 10 juillet l'établissement d'une extension de Namur à Givet à construire entièrement à charge du Nord Français, le Gouvernement français ayant de son côté concédé la ligne de Charleville à la frontière belge au réseau des Chemins de fer des Ardennes.



Autre vue de l'entrée de Kinkempois (à comparer avec belle page 10).  
Le bâtiment du syndicat du Nord-Belge n'est pas encore construit.  
(coll. Gh. Lallemand)

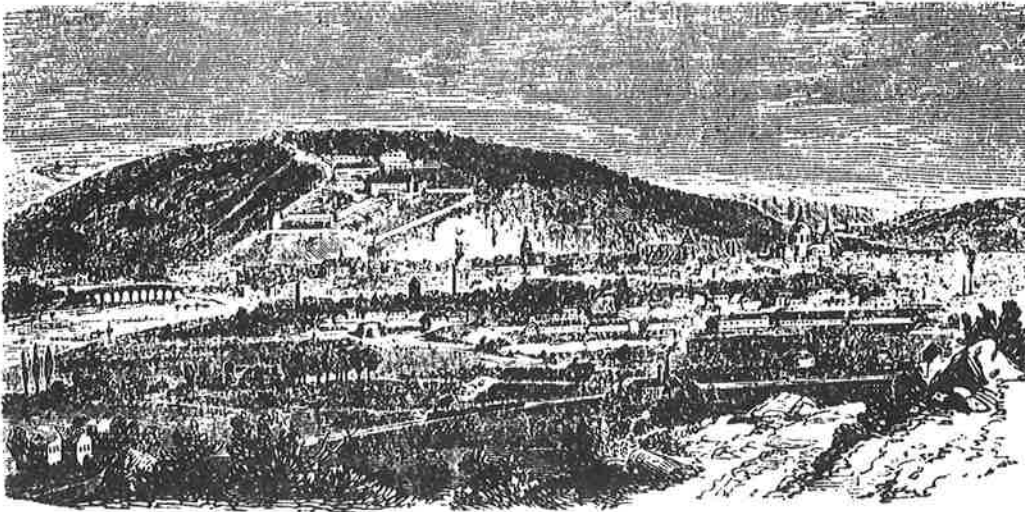


Vue du faisceau de Kinkempois. À remarquer la plaque carrée de la signalisation française utilisée par le Nord-Belge.  
(coll. Gh. Lallemend)



Vue panoramique de Kinkempois vers 1930. Au fond, la Vesdre et le hameau de Kinkempois. Jusqu'en 1890, aucun des immeubles que l'on peut apercevoir n'existaient.

(coll. F. Beckers)



## NAMUR en 1852

VUE SUR LA VILLE

D'après une belle gravure  
sur bois de l'époque.

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.

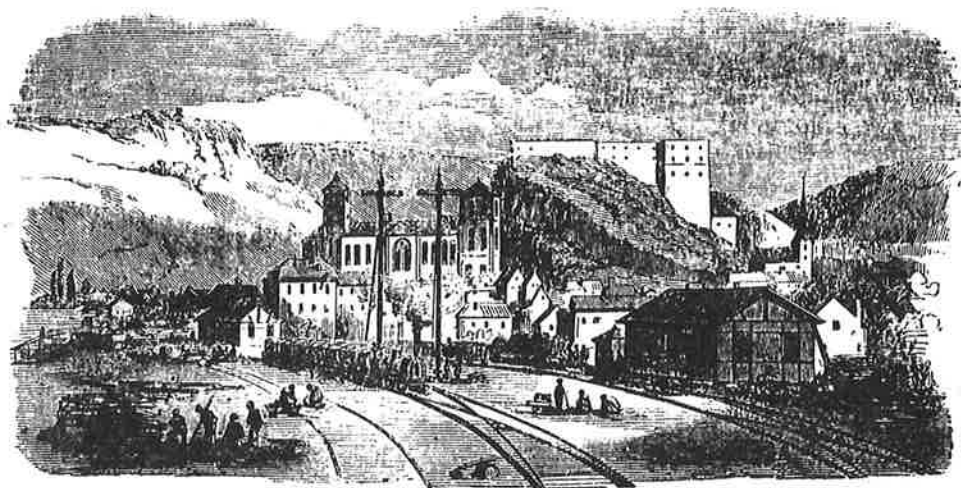
Si nous ajoutons à cela le trafic potentiel à attendre du bassin liégeois et la quasi horizontalité de la ligne (maximum 0,004 mt.) nous comprenons mieux encore les raisons de la prospérité légendaire du Nord-Belge et les salaires avantageux qu'il pouvait accorder à ses agents.

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!

**A SUIVRE...**

### BIBLIOGRAPHIE & REFERENCES.

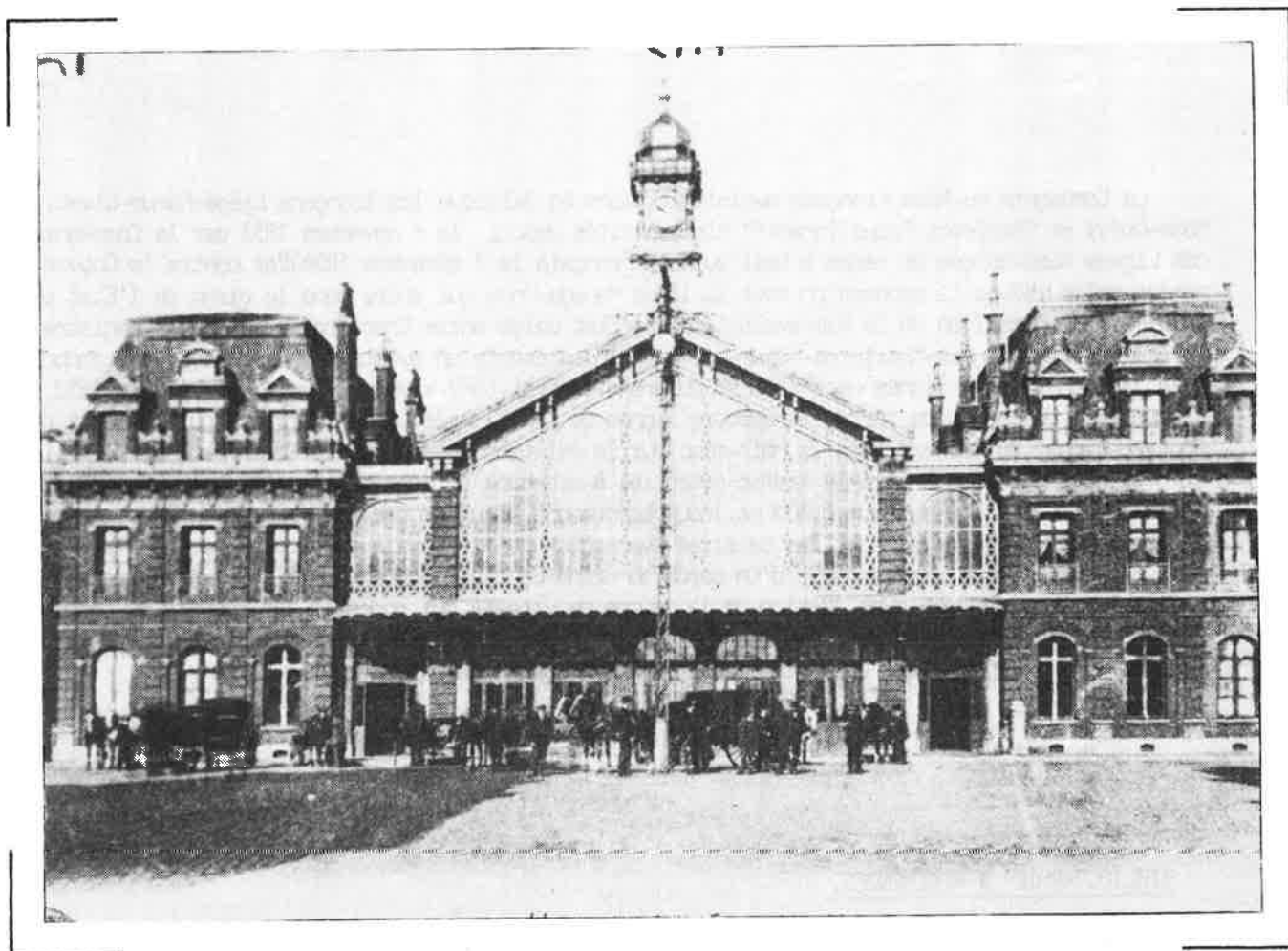
- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| 1-Documentation SNCB .           | 5-Le Rail passe par Liège(GTF)   |
| 2- Carte G. Close(GTF)           | 6- Liste lococ belges(M. De Bot) |
| 3- Le Journal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



### HUY en 1852

STATION CENTRALE DE LA LIGNE DE LIÈGE A NAMUR

D'après une belle gravure  
sur bois de l'époque.



Gare de Huy (Nord) à l'architecture typiquement nord-française (1850)  
(coll. SICE)

**Bureau d'Assurances VIEUJEAN**

Prêts hypothécaires -- Financements -- Caisse d'épargne

26, rue de Renory -- 4900 Angleur

Tél. 041/43.41.56 -- 43.40.35

**LIBRAIRIE - PAPETERIE DE RENORY**

JOURNAUX - PRESSE - LIVRES - PAPETERIE - TABACS - CIGARES - JOUETS - CADEAUX - PHOTOCOPIES - PHOTOS  
 IMPRIMES - LOTTO - TIERCE BELGE -  
 TOURNÉE DE JOURNAUX  
 LIVRAISON A DOMICILE

**J. ET MC. FRERE - GILLET**

RUE RENORY 117  
 4900 KINKEMPOIS  
 TEL 041 - 42 70 17

**'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 A DOMICILE

OUVERT DIMANCHE MATIN

**Le Petit Marché  
 de la Bière &  
 du Fromage**

RUE DE RENORY 10

KINKEMPOIS

TEL: 43 03 50

SPECIALITE DE FROMAGE A LA DECOUPE

OUVERT DE 9 A 18H30

FERME LE DIMANCHE ET  
LES JOURS FÉRIES

NERVE ARTISANAL

120 BIÈRES SPÉCIALES AU PRIX MAGASIN

BOULANGERIE - PATISSERIE

**Jean ENGHER - FAMERÉE**

RUE RENORY 14  
 4900 ANGLEUR  
 TEL: 43.79.02

FERME LE MARDI


**BOULANGER - PATISSIER**

La maison des  
 nouveautés !  
 \*\*\*\*\*

RUE RENORY 79 KINKEMPOIS ANGLEUR  
 Tél. : 43 60 53

Spécialité de gâteaux de  
 fête et de pièces montées

\* 12 GOÛTS DIFFÉRENTS \*



**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....

# DIVERS

## En vente près de nos délégués

Autocollant ATF 20 Frs  
 Autocollant 125ème anniversaire Ligne 43 30 Frs  
 Carte ferroviaire Lb-7 160 Frs + port  
 Carte ferroviaire Lb-10 160 Frs + port

Le calendrier 1991 de l'ATF sera mis en vente à partir du 10 décembre 1990.  
 Cette année, les photos ont pour sujet le matériel du service V.  
 Prix de vente : 50 Frs

## Aménagement du Musée

Prochaines dates : 15/12 , 22/12  
 En vue de l'ouverture en 1991 du musée, la présence du maximum de membres est souhaitée.

L'ALC (amicale des loisirs des cheminots) désire "rajeunir" ses cadres. A cet effet, l'ALC fait appel aux agents statutaires désireux de collaborer en effectuant les fonctions de guide accompagnant les voyages organisés en groupe par la régionale de Liège. Ceux que la chose est susceptible d'intéresser peuvent s'adresser par téléphone au président régional, Raymond Delrez No 656131 qui fournira tous détails complémentaires. D'autre part, notre collègue Claude ORBAN a accepté d'être délégué ALC au sein de la gare de Kinkempois.

## Exemples de voyages proposés par l'ALC

Pour tous les renseignements, contacter :  
 Daniel Heuschling  
 90, rue des Coquelicots  
 4020 Liège  
 Tél : 41 12 20

### **RIMINI - SAN GIULIANO**

TRAIN

V. B-1004 - DU 1er AU 10 AVRIL 1991 - 10 JOURS ± 6.800 F

Encore un voyage à prix «dingue» et l'ambiance de l'hôtel PETULA le sera tout autant.

Tout qui a passé un séjour dans cet établissement n'est pas prêt d'oublier le climat créé par le patron CARLO et la délicieuse et abondante cuisine de son épouse PAOLA.

Avec le programme d'excursions prévues et les moments de franche détente, on souhaiterait que les vacances durent plusieurs mois.

Séjour en pension complète. Des activités sont prévues sur place et ne vous souciez surtout pas de ce que vous allez pouvoir faire.

Départ de Bruxelles Midi à 18h10 - Namur 17h10 en voiture couchettes avec changement de train à Bologne.

Retour en voiture couchettes pour une arrivée à Namur à 9h50 - Bruxelles Midi 10h58.

Le prix définitif et les détails relatifs à ce voyage figureront dans la brochure 91.

### **COSTA DORADA - SALOU**

TRAIN

V. B-1003 - DU 29 MARS AU 7 AVRIL - 10 JOURS ± 6.800 F

En raison du succès rencontré par nos voyages durant la période pascale et nos prix «canon», nous vous proposons un séjour à SALOU.

Départ en train le vendredi 29 mars de Bruxelles Midi à 19h13 - Mons 19h56 en voiture couchettes DIRECTE de Bruxelles à Port Bou (de ce fait pas de changement de train à Paris).

Logement à l'Hôtel BELVEDERE (3 étoiles) en pension complète - vin compris. Les chambres sont équipées d'une salle de bain complète et téléphone. Bar, salon de TV, piscine, chauffage et nombreuses installations (minigolf, tennis de table, ...).

Petit déjeuner sous forme de buffet. Déjeuner et dîner avec deux menus au choix servis à table. Programme quotidien d'animation. Vacances inoubliables.

Retour en voiture couchettes DIRECTE pour une arrivée le dimanche 7 avril à Mons 8h37 - Bruxelles Midi 9h28.

Le prix définitif et les détails relatifs à ce voyage figureront dans la brochure 91.





# AVIS DE RECHERCHE



En vue de réaliser une étude sur la remise de Kinkempois dans les années 60, je recherche des photographies d'époque sur les sujets suivants:

Locos vapeur types 10 - 29 - 53 - 81 - 98  
 Locos diesel types 201 - 205 - 260 - 261  
 Loco électrique type 122  
 Autorails types 551 - 603  
 Automotrice type 1954

Remises de Ans, Fragnée, Gouvy, Herbesthal, Kinkempois, Montzen, Pepinster, Renory, Statte, Trois-Ponts, Visé.

Un plan de la remise de Kinkempois dans les années 50/60.  
 Ces documents seront restitués après usage ou photocopie.

A adresser à : Lallemand Ghislain  
 CTD  
 Service de cour  
 ATD Kinkempois



Comblain-au-Pont

10è ANNIVERSAIRE AS.MO.CO. Trains.



125<sup>e</sup>

anniversaire de la ligne de l'ourthe



9-10-11-12 mai 1991

GRANDE MANIFESTION FERROVIAIRE

Sous le Patronage de la S.N.C.B.

Trains spéciaux - Circulation vapeur sur la ligne 43.  
 Exposition de matériel ancien et moderne en gares de  
 Poulseur et de Rivage.

A COMBLAIN-AU-PONT, à 5 minutes de la gare S.N.C.B.  
 à l'ancien dépôt vapeur S.N.C.V.

Quatre grandes salles réservées aux modelistes chevronnés venus  
 de six pays. Vastes réseaux fonctionnels du 2 au 0.

Réseau modulaire international d'EURO-TRACK en H0.

Exposition inédite de matériel à vapeur vive avec circulation sur  
 un parcours magnifique de plus de 600 m. en voies de 127 et 184 mm.

Expo-train-rétro : archives officielles et collections privées.

Bourse d'échange, vidéo, librairie, philatélie. Jeux - Podium.

Animations folkloriques. Dégustation de produits régionaux. Restauration.

Renseignements : Adm. Communale de Comblain-au-Pont, Tél.: 041/69.10.10.  
 ou Comité du 125è Anniversaire, Tél. : 041/69.24.74 (soir)

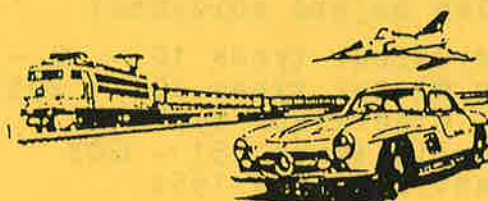
MODELISME IMPORT - EXPORT

**hobby**<sup>2000</sup>

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 / 41 29 87

## " La Taverne de TROOZ "

254, GRAND'RUE

041 / 51 66 71

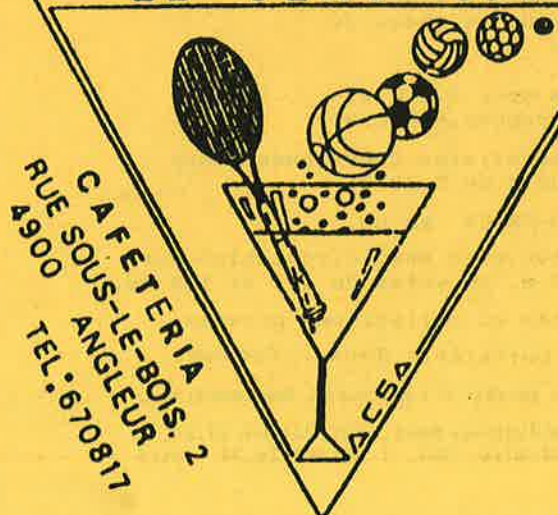
4940 TROOZ

AU PIED DE LA GARE

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

Marie - Thérèse et Didier

## LE PLAY OFF



JOGGING, RUNNING, JUMPING  
AND DRINKING

ANDRE ET JEAN TISSERANT

VOUS ACCUEILLENT

AU PLAY OFF

LA CAFETERIA DES Camas