

Amicale Transport Ferroviaire Sud - Est

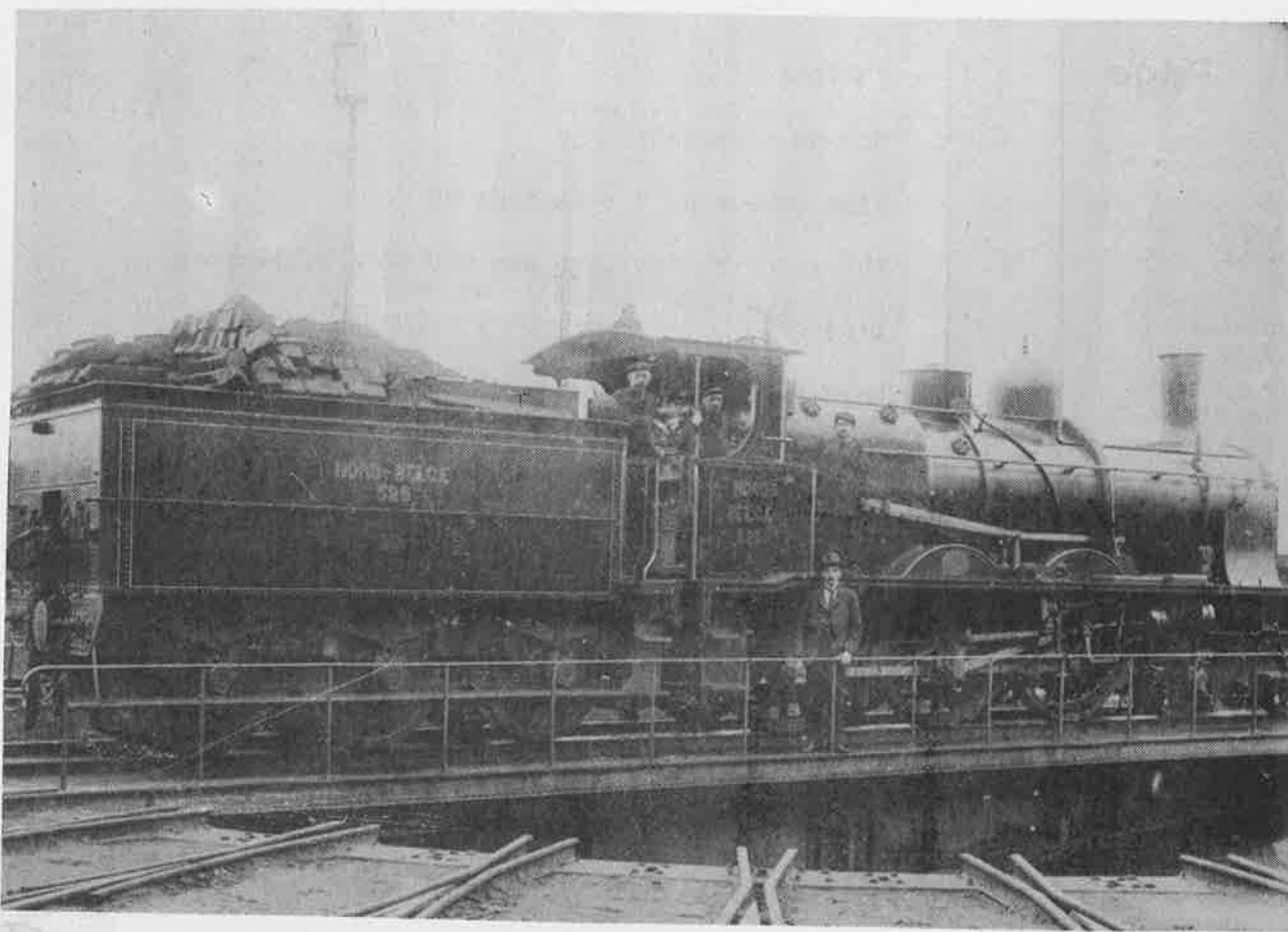
3, Rue du Chêne

4031 Kinkempois

Trimestriel n° 6

Février 1991

SOMMAIRE



Locomotive n° 326 Nord-Belge qui deviendra type 22 à la SNCF.

Collection Lambou M.

P.V.
50
FRS



SOMMAIRE

| | | |
|------|-------|---|
| Page | 2 | Comités |
| | 3 | Mot du président |
| | 5 | Plan vapeur N° 7 : la type 99 |
| | 6 | Entretien et révision des HLD 60 à Kinkempois |
| | 7 | Divers |
| | 9/15 | Nord-Belge IIIème partie |
| | 17/18 | Vennbahn : Bilan d'une saison |
| | 19 | Avis de recherche |



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

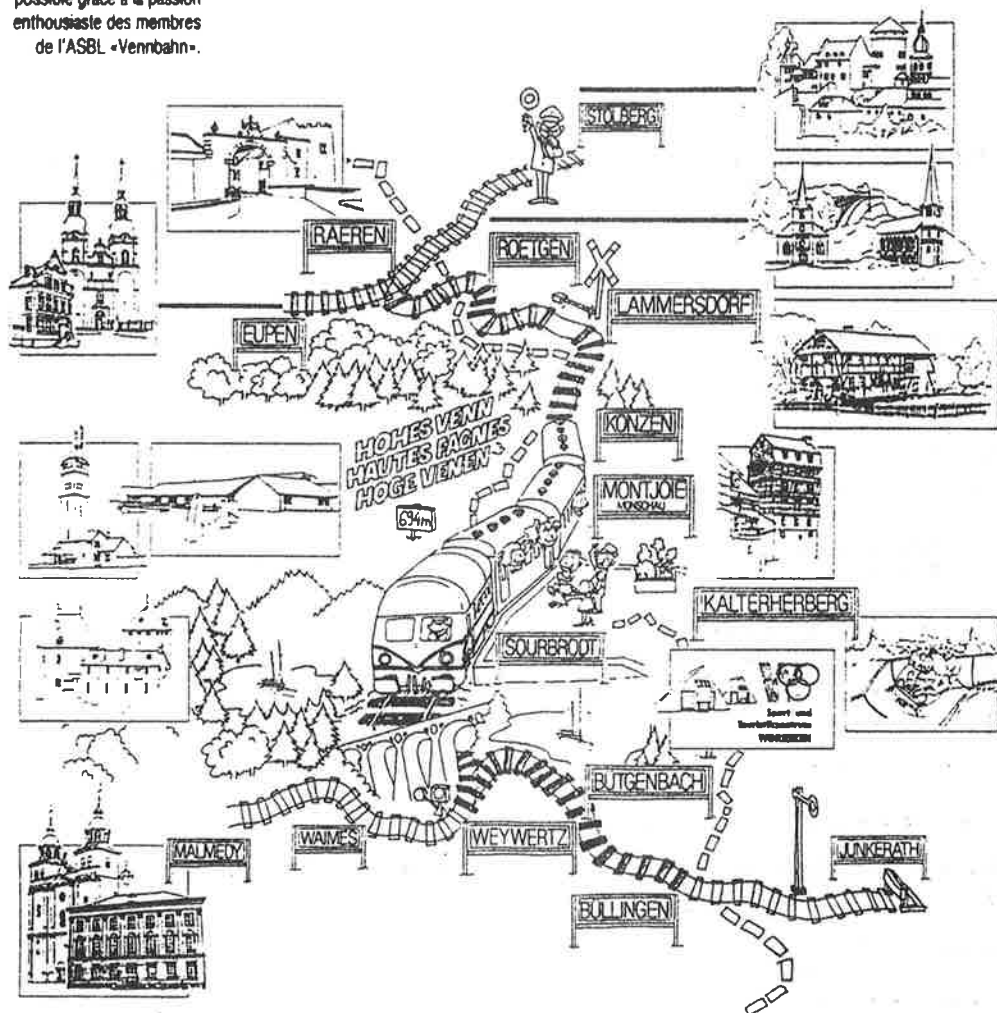
1885



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

| <u>GESTION</u> | | <u>HONNEUR</u> | |
|---------------------|---|--------------------------------|------------|
| Président | LALLEMEND Gh | Président | Mr DEWULF |
| Vice-présidents | HOLZEMER S ELSDORF JC | Vice-président | Mr GAYETOT |
| Secrétaires | DOZO E HOGGE Ch | Membres par ordre alphabétique | |
| Trésoriers | DETRY A MINET J | Mrs ALAIME J | |
| Resp. Traction | GRUNHAGEN R GREGOIRE Cl CAR M FLOHIMONT J DOUBELS P | COUCHARD Y | |
| Commissaires | CROES JC VINCENT Cl | DEGIVE F | |
| Relations Publiques | DEVILLE Cl LAMBOU M | 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 : 300 frs/an comme membre effectif (y compris les 4 bulletins)
100 frs/an comme membre de soutien

Les abonnements et les achats peuvent se faire via le compte 068/2103830/24
de ATF 3, Rue du Chêne 4031 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.

Les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

La reproduction des articles en tout ou en partie est autorisée pour autant
que la source et l'auteur soit cité.

Editeurs responsables : Deville Claudy 86, Rue Basse Mehagne
4050 Chaudfontaine

Lallemend Ghislain 30, Rue de Ninane
4052 Beaufays



LE MOT DU PRESIDENT

Avec son retard habituel, votre trimestriel vous arrive enfin. Vous remarquerez sans peine quelques modifications dans la présentation. Ces modifications valaient, je pense, de ne pas se presser à récupérer notre retard. Dans quelque temps, ce sera chose faite.

La seule préoccupation actuelle est de terminer l'aménagement du musée dont la date officielle a été fixée au 19 avril 1991. Grâce à l'action dynamique de certains membres du comités de gestion, notre aménagement évolue fortement. Certains stands en sont au stade de la finition, d'autres sont à quelques heures de leur terminaison. Ils ne restera plus que les accessoires à placer et à nettoyer l'ensemble.

Au risque de me répéter, j'adresse à tous, membres du comité ou membres effectifs, l'invitation de venir nous prêter main-forte pour terminer ce musée. A cet effet, vous trouverez en page 7 les dates des journées de travail prévues. (de 10 h à 16 h)

Les membres du comité doivent comprendre que leur présence est nécessaire pour faire évoluer notre musée. Que ceux qui depuis plusieurs semaines sacrifient un ou plusieurs samedis trouvent déjà ici mes remerciements. Ils se reconnaîtront sans difficulté.

le président

EN REMERCIEMENT A



Coatings

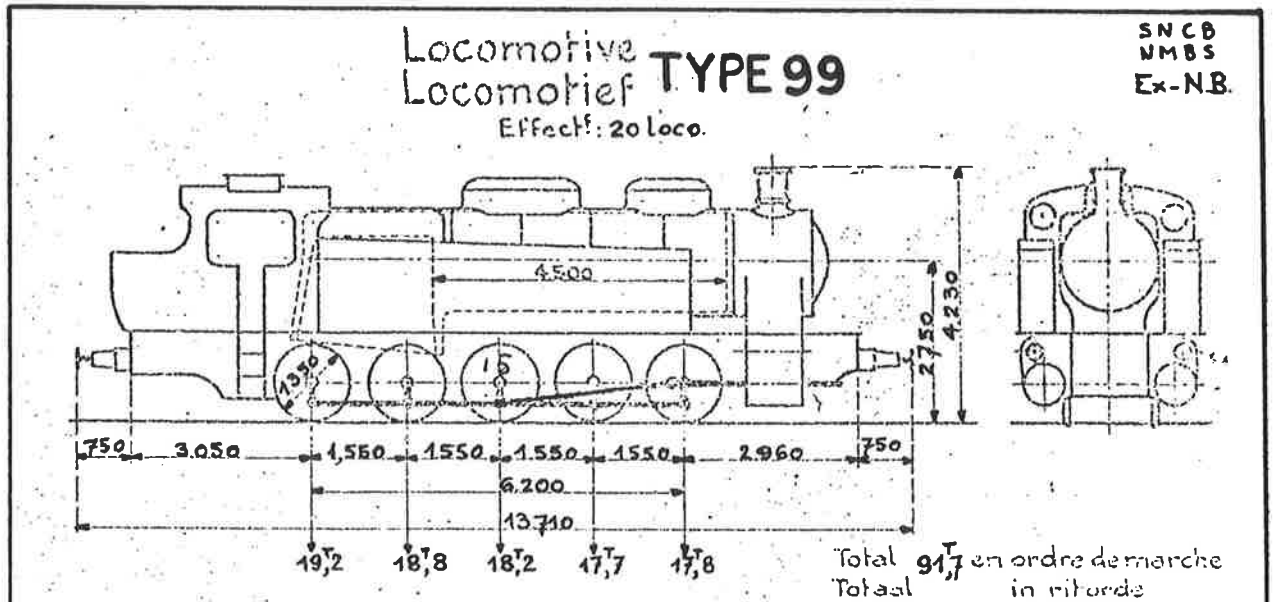
AKZO

division



PLAN VAPEUR N° 7

(Voir article Nord-Belge page 12)



Caractéristiques

| | | |
|---|--|-----------------------|
| Dates de construction: 1931, 1932 | | |
| Locomotives numérotées de 99.001 à 99.020 | | |
| Type de locomotive | (10 Coupler) 0-10-0 | |
| Mécanisme | Diamètre des cylindres (d).....mm. 610 | |
| | Course des pistons (l).....mm. 660 | |
| | Diamètre des roues motrices (D) m. 1,350 | |
| Timbre (p)..... | kg/cm ² 14,3 | |
| Type de foyer | | |
| Grille | Longueur.....m. 2,305 | |
| | Largeur.....m. 0,986 | |
| | Surface (G).....m ² 2,27 | |
| Surface de chauffe du foyer..... | m ² 11,70 | |
| Faisceau tubulaire | diamètres.....mm. 50/55 | |
| | nombre..... | 190 |
| | surface..... | m ² 135,85 |
| Surface de chauffe totale (S)..... | m ² 147,55 | |
| Corps cylindrique | diamètre moyen m. 1,530 | |
| | épais. de la tôle.....mm. 16 | |
| Epaisseur du manteau de la boîte à feu..... | mm. 15 et 16 | |
| Epaisseur des tôles du foyer (cuivre) | ciel..... | mm. 16 |
| | arrière et latérales..... | mm. 16 |
| | tubulaire..... | mm. 16 et 26 |
| Epaisseur de la tôle tubulaire-boîte à fumée..... | mm. 25 | |
| Capacité de la chaudière en ordre de marche..... | m ³ 5,628 | |
| Volume de la chambre de vapeur..... | m ³ 3,155 | |
| Surface d'émission de la vapeur..... | m ² 9,12 | |
| Rapport S/G..... | 64,91 | |
| Capacité des soutes à eau..... | m ³ 10,700 | |
| Capacité des soutes à charbon..... | t. 4,5 | |
| Effort de traction $T = \frac{0,65 p d^2 l}{D}$ | kg 16.900 | |
| Poids de la locomotive à vide..... | t. 69,8 | |
| Poids adhérent (A)..... | t. 91,7 | |
| Rapport T/A..... | 1/5,42 | |

Karakteristieken

| | | |
|---|--|-----------------------|
| Bouwjaren: 1931, 1932 | | |
| Locomotieven genummerd van 99.001 tot 99.020 | | |
| Type van locomotief | (10 Coupler) 0-10-0 | |
| Mechanisme | Diameter der cilinders (d).....mm. 610 | |
| | Zuigerslag (l).....mm. 660 | |
| | Diameter der drijfwielen (D) m. 1,350 | |
| Keteldruk (p)..... | kg/cm ² 14,3 | |
| Type van vuurkist | | |
| Rooster | Lengte.....m. 2,305 | |
| | Breedte.....m. 0,986 | |
| | Oppervlak (G).....m ² 2,27 | |
| Verwarmingsoppervlak vd vuurhaard..... | m ² 11,70 | |
| Pijpenbundel | diameters.....mm. 50/55 | |
| | aantal..... | 190 |
| | oppervlak..... | m ² 135,85 |
| Totaal verwarmingsoppervlak (S)..... | m ² 147,55 | |
| Ketelromp | gemiddeldediameter m. 1,530 | |
| | dikte der plaat.....mm. 16 | |
| Dikte van den vuurkistmanteel..... | mm. 15 en 16 | |
| Dikte der platen v.d.vuurhaard (koper) | hemel..... | mm. 16 |
| | achter en zijplaten..... | mm. 16 |
| | pijpenplaat..... | mm. 16 et 26 |
| Dikte der pijpenplaat-rookkast..... | mm. 25 | |
| Inhoud van den ritvaardigen ketel..... | m ³ 5,628 | |
| Volume der stoomkamer..... | m ³ 3,155 | |
| Oppervlak van stoomafgifte..... | m ² 9,12 | |
| Verhouding S/G..... | 64,91 | |
| Inhoud van de waterbakken..... | m ³ 10,700 | |
| Inhoud van de kolenbakken..... | t. 4,5 | |
| Trekvermogen $T = \frac{0,65 p d^2 l}{D}$ | kg 16.900 | |
| Gewicht der lege locomotief..... | t. 69,8 | |
| Adhesie-gewicht (A)..... | t. 91,7 | |
| Verhouding T/A..... | 1/5,42 | |

Entretien et révision HL 60 NK

1 ère partie

Notes relevées dans le livre d'écritures des locomotives de Kinkempois.

| N° HL | At. Rép. | Départ | Retour | |
|--------|----------|----------|----------|-----------|
| 210005 | FAZ | 23.04.66 | 05.10.66 | |
| 051 | FAZ | 04.05.66 | 05.12.66 | |
| 003 | FAZ | 20.09.66 | 26.04.67 | |
| 006 | FAZ | 05.10.66 | 14.04.67 | |
| 041 | FAZ | 14.12.66 | 30.12.66 | |
| 002 | FAZ | 04.04.67 | 25.08.67 | |
| 050 | FAZ | 24.04.67 | 31.04.67 | |
| 029 | FAZ | 08.06.67 | 16.06.67 | |
| 055 | FAZ | 14.06.67 | 23.06.67 | |
| 005 | FAZ | 27.07.67 | 21.12.67 | |
| 035 | FAZ | 10.08.67 | 22.08.67 | |
| 030 | FAZ | 24.08.67 | 01.09.67 | |
| 004 | FAZ | | | |
| 050 | FAZ | 15.03.68 | 05.04.68 | |
| 051 | FAZ | 05.08.68 | 09.08.68 | |
| 047 | FAZ | 22.08.68 | 29.08.68 | |
| 056 | FAZ | 11.09.68 | 18.09.68 | |
| 039 | FAZ | 21.10.68 | 29.10.68 | |
| 077 | FAZ | 07.11.68 | 18.11.68 | |
| 045 | FAZ | 25.11.68 | 03.12.68 | |
| 056 | FAZ | 31.01.69 | 05.03.69 | |
| 041 | FAZ | 08.04.69 | 16.04.69 | |
| 005 | FAZ | 04.06.69 | 16.07.69 | |
| 003 | FAZ | 04.09.69 | 22.09.69 | |
| 002 | FAZ | 12.09.69 | 02.10.69 | |
| 051 | FAZ | 29.09.69 | 19.10.69 | |
| 007 | NK | 05.01.70 | 30.01.70 | RI |
| 003 | FAZ | 09.01.70 | 04.03.70 | RI Moteur |
| 029 | NK | 16.02.70 | 12.03.70 | RI |
| 030 | NK | 19.03.70 | 10.04.70 | RI |
| 039 | NK | 29.04.70 | 29.05.70 | RI |
| 005 | FAZ | 21.05.70 | 02.09.70 | RI GP |
| 013 | NK | 04.09.70 | 28.09.70 | RI |
| 045 | NK | 19.10.70 | 09.11.70 | RI |
| 041 | NK | 30.11.70 | 17.12.70 | |

Abréviations utilisées

FAZ : Atelier de Salzinnes
 NK : Atelier de Kinkempois
 RI : Révision intermédiaire
 GP : Génératrice principale
 At. Rep : Atelier de réparation

DIVERS

POUR LES AMATEURS DES LOCOS VAPEUR

Après avoir tout d'abord publié chez TTZ le tome 1, partie 1 sur l'histoire de la locomotive à vapeur en Belgique de 1835 à 1931 (118p., form A4), Messieurs F.Maes & H.de Bot publient aujourd'hui les parties 2 & 3 du même TOME 1 consacré uniquement aux locomotives de l'Etat-Belge & de la SNCB. (136 pages)

Alors que la partie 1 décrit le classement par numérotation des locomotives, y compris les engins allemands concernés par la guerre 14-18, les parties 2 & 3 donnent la répartition de ces locomotives par TYPE.

Bien que rédigés très clairement par le biais de tableaux explicites facilement compréhensibles par les initiés, ces deux ouvrages publiés en néerlandais présentent quelques difficultés pour les lecteurs francophones.

Etant donné l'importance de ces documents et la mine de renseignements qu'ils contiennent, il est désormais possible, moyennant un léger supplément de 15 frs d'obtenir la traduction essentielle des textes et tableaux réalisée par notre ami Marcel Lambou. Il suffit d'en exprimer la demande lors de la commande.

Nous ne pouvons que recommander l'acquisition de ces ouvrages, essentiels pour les amateurs et nostalgiques de la vapeur.

La commande peut se faire selon le processus habituel en virant au compte 068/2103830/24 le montant correspondant à votre commande.

TOME 1 Partie 1 : 150 frs (référence Loc T1/P1)

TOME 1 Partie 2&3 : 300 frs (référence Loc T1/P2/3)

Supplément traduction française : 15 frs (référence Tr.T1/P1/2/3)

+ 30 frs pour port éventuel.

AMENAGEMENT DU MUSEE

Dates des seances de travail : 23/2 , 2/3 , 9/3 , 13/3 , 14/3 , 19/3 au 23/3
30/3 , 5/4 , 6/4 , 8/4 au 11/4 , 15/4 au 18/4

Ouverture du Musée : le 19 avril 1991 à 14 heures

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 : Bartiaux Xavier 440 Chaussée d'Alsemberg 1180 Bruxelles

TAVERNE " AMBIORIX "

104, Voie de l'Ardenne
4920 Embourg

BILLARD AMERICAIN
SALLE POUR BANQUETS,
REUNIONS

Tél: 67 00 46

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



PRÊTS PERSONNELS ET FINANCEMENTS

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

Jocadis ☎ (02) 395 71 05

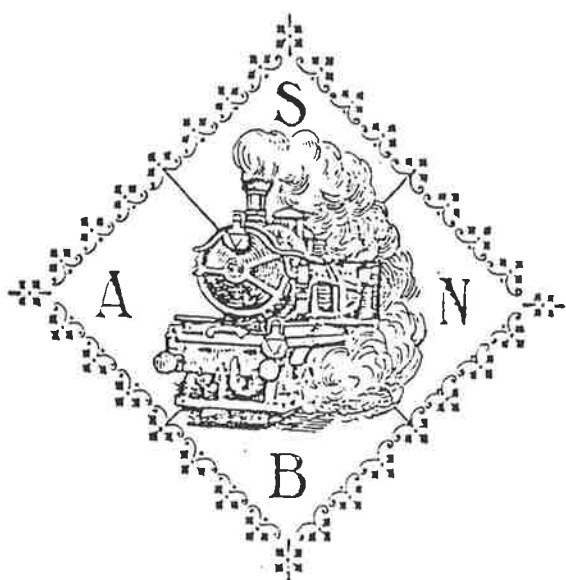
spri / pvba

RUE DE BRUXELLES, 53,
7850 - 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.



APERÇU
HISTORIQUE
 des **LIGNES**
NORD-BELGES

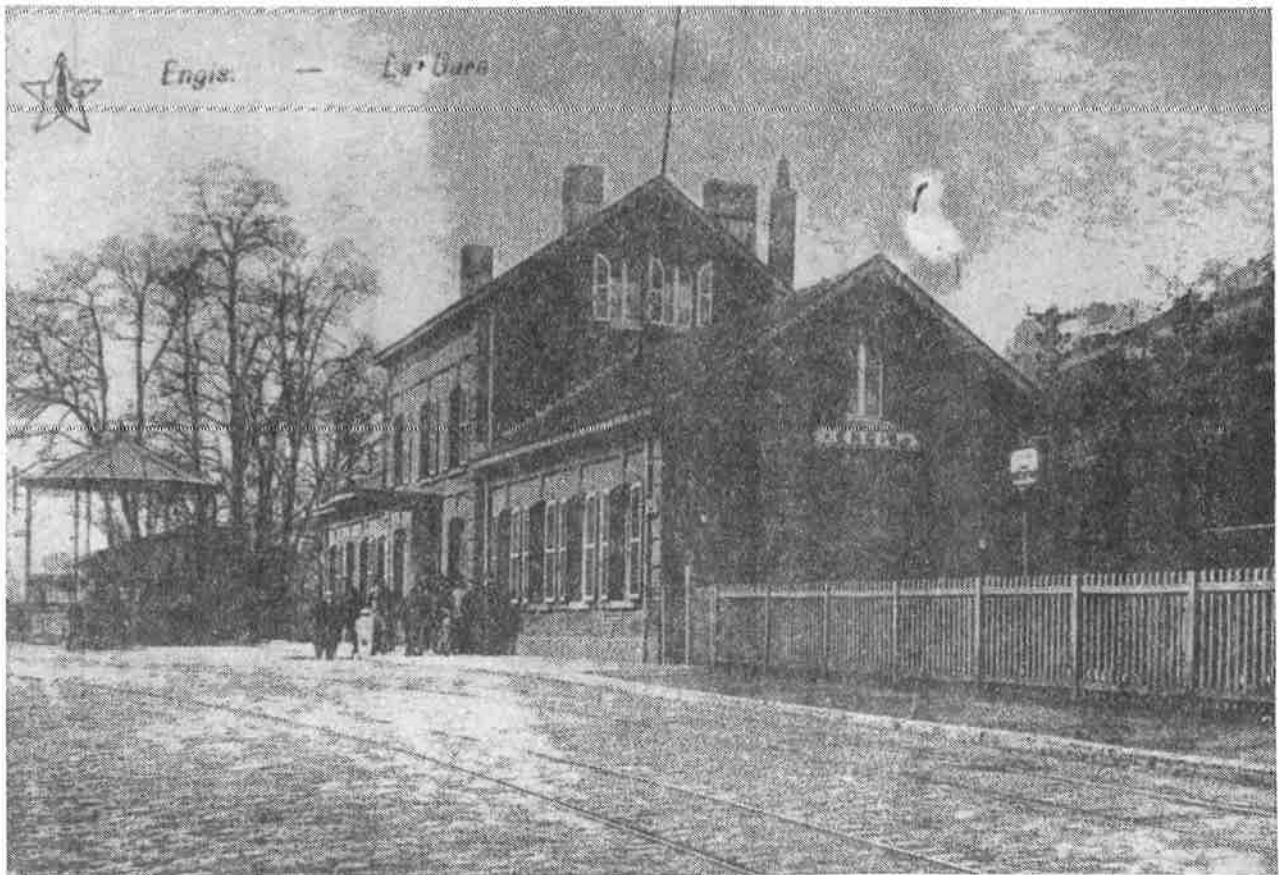
1850-1941

par M.Lambou

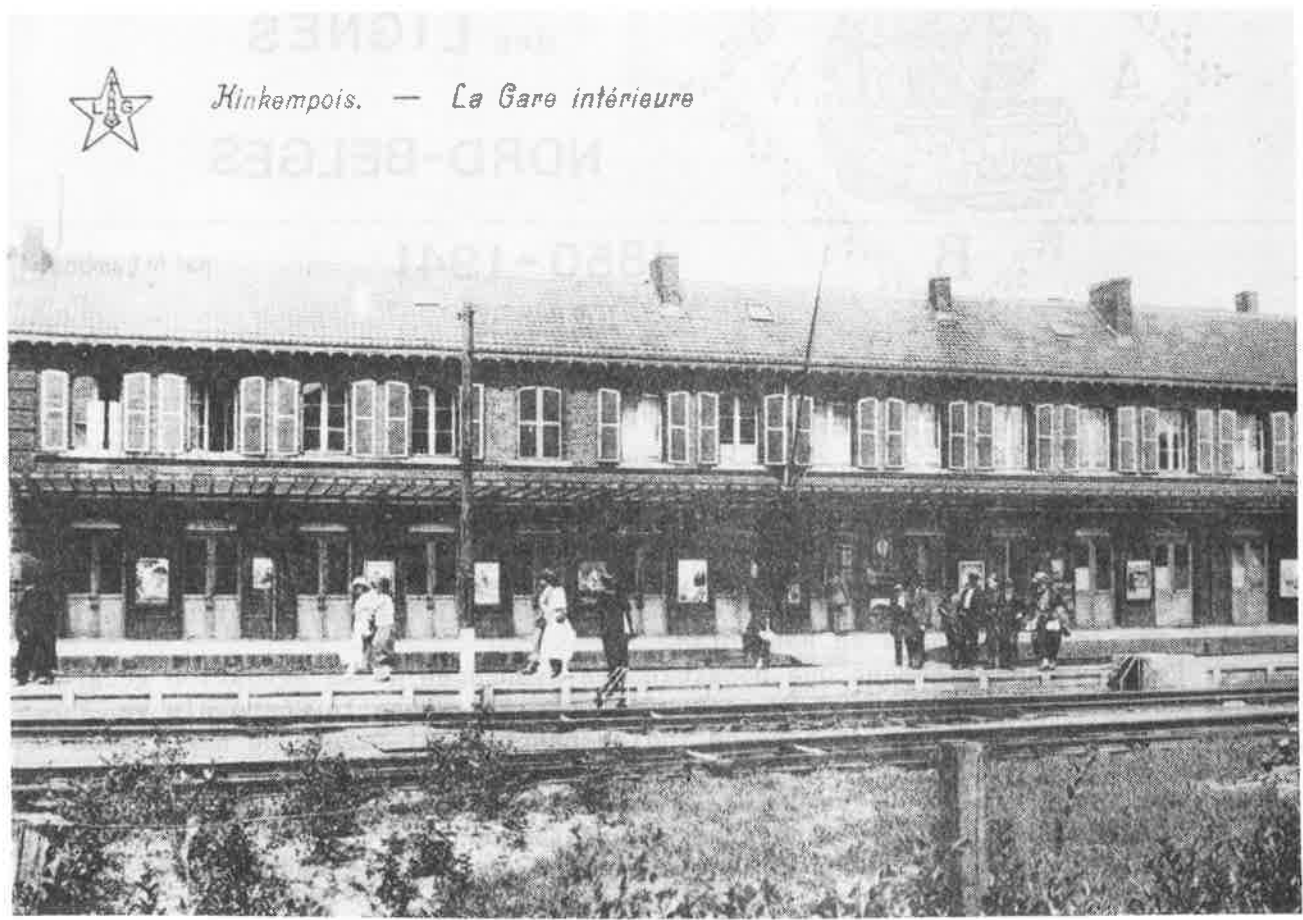
III^e PARTIE

L'existence effective de la Compagnie du Nord-Belge date, en fait, du 28 avril 1862, lorsque la Compagnie du Nord Français, qui, en 1855, avait balancé dans ses écritures le capital des lignes Nord-Belges par une série d'obligations du Nord Français. Ces ressources furent néanmoins remplacées par 100000 obligations Nord-Belges (de 295 frs). Le siège était néanmoins situé à Paris avec un inspecteur général résidant à Liège. Le conseil d'administration était présidé par le Baron James de Rothschild.

Pour maintenir autant que possible les avantages de sa situation géographique et notamment profiter du raccourci France-Allemagne, la Compagnie va apporter les améliorations de service indispensables qui firent de ses lignes des exemples d'exploitation performante. Le matériel de traction, la voie, la signalisation (de type nord-français), la souplesse d'exploitation, tout sera mis en oeuvre pour intégrer et absorber un trafic de plus en plus dense qui doit combiner la vitesse des trains de voyageurs et l'acheminement des produits lourds et autres marchandises.



Collection Lambou M.



Collection Beckers F

La statistique de 1865 est explicite:

Voie:

Rails de 37 kg/m, longueur max. 6 mètres, travelage de 1,10 m. sur essences de chêne et de hêtre, courbes maximales de 8750 m. et minimales de 300 mètres. On compte 190 passages à niveau sur le tronçon Liège-Namur, 15 sur Charleroi-Erquelines et 45 sur Mons-Hautmont, les deux plus rapprochés sont distants de 70 mètres et les deux plus éloignés de 4 kilomètres. Le personnel d'entretien s'élève à 212 gardes-voie et 224 cantonniers-poseurs.

Traction & Matériel:

4 dépôts de locomotives à Liège (Longdoz), Namur-St Martin et Frameries abritent 116 locomotives dont 10 pour les trains express et 7 types "Mammouth" pour le service "voyageurs", 17 pour le service mixte et 82 pour les marchandises dont 9 pour les manoeuvres.

80 machinistes assurent la conduite. Ils bénéficient de primes de 4 frs par tonne de combustible économisée et de 1/2 à 2 centimes par kilomètre parcouru, selon la nature du convoi.

Le parc roulant se compose de 85 voitures, 53 fourgons et 2208 wagons pour une offre totale de 3400 places et 17.544 tonnes. 78 trains ont circulé en moyenne par jour, 33 pour le service voyageurs et 45 pour les marchandises. En 1865, 1.163.406 voyageurs et 1.590.766 tonnes de marchandises ont été transportés.

Tout cela illustre bien la vitalité du trafic.

Accidents:

Entre 1851 et 1866, l'on déplore 89 tués et 95 blessés, mais seuls deux voyageurs ont été tués et 18 blessés par fait de service. 5 voyageurs (dont un décès) ont été victimes de leur propre fait; 35 agents ont été tués et 50 blessés en service. Enfin 51 personnes étrangères à l'Administration ont été tués alors qu'elles circulaient sur les voies et dans les gares et 22 blessées dans les mêmes circonstances.

Ces derniers chiffres peuvent probablement être partiellement imputés, notamment dans les premières années, à l'inexpérience et à l'imprudence en présence d'un nouveau moyen de transport.

En résumé, l'un dans l'autre, ces chiffres débouchent sur une statistique tout compte fait rassurante pour le rail, par rapport aux accidents de la route actuels: 1 tué par 146.028 voyageurs transportés.

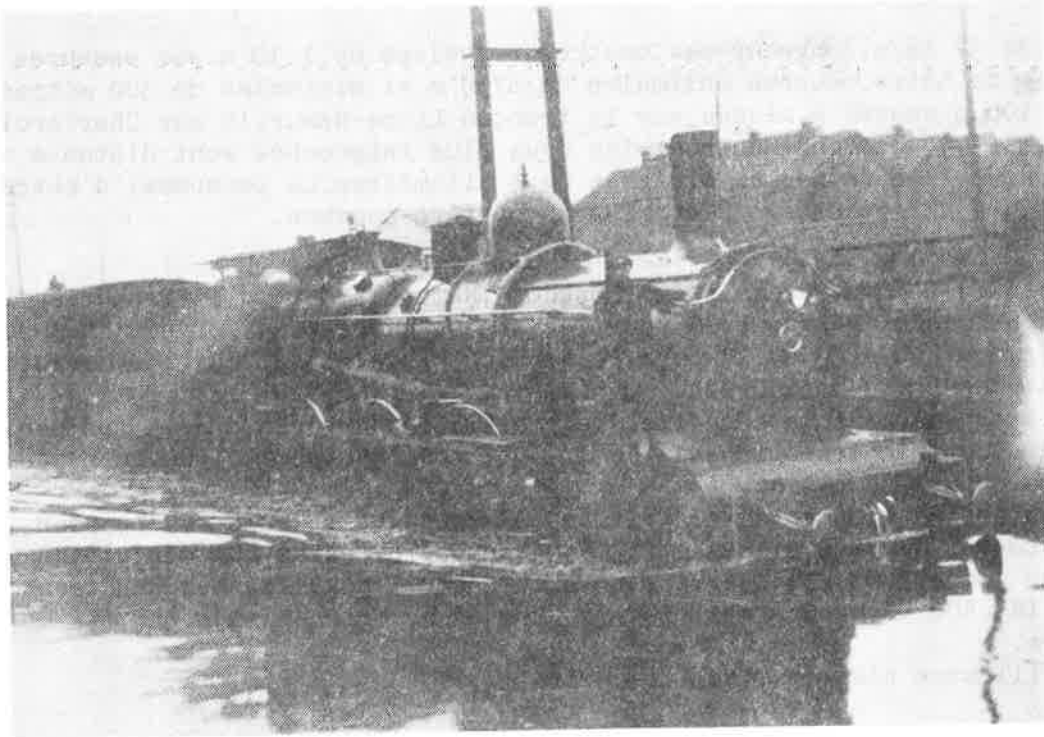
Si l'écoulement du trafic vers l'ouest de la Belgique et la France est satisfaisant, le nord de la ligne semble encore aboutir dans un cul-de-sac que constitue le système primaire d'échange de wagons sur les courbes de Kinkempois, et l'absence sur le réseau de l'Etat d'une gare de formation proche. D'autre part, la petite remise de Longdoz ne suffit plus pour abriter le matériel de traction plus nombreux et plus imposant par la taille.

Un espace libre, proche de Liège, convient parfaitement pour l'implantation d'une grande gare de formation: la plaine déserte de Kinkempois.

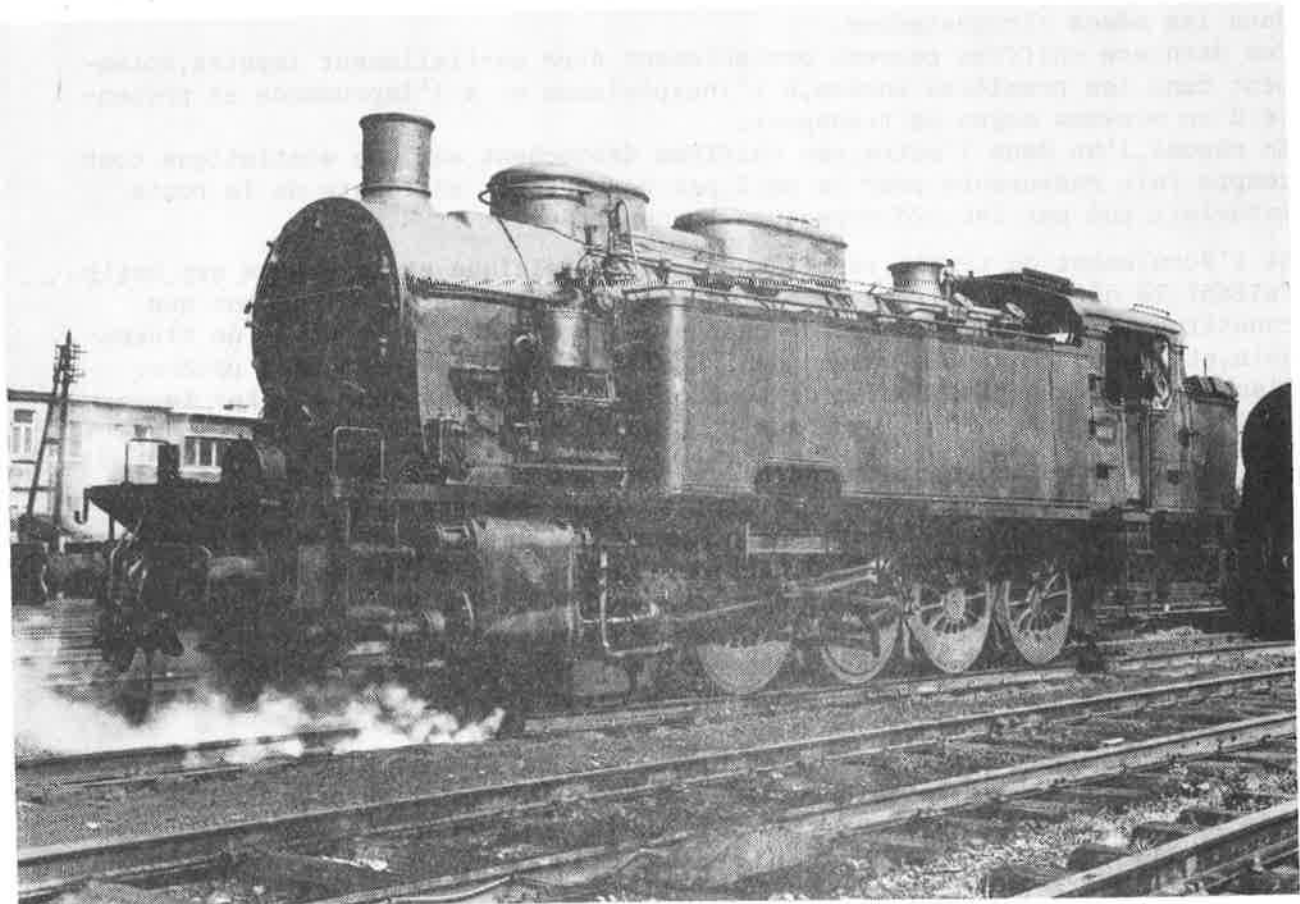
Le choix de cet endroit est consacré par une déclaration d'utilité publique en date du 14 mai 1880, bien que la remise à locomotives soit déjà en service dès 1879 (construction commencée le 20 juin 1876). Ce début d'infrastructure doit être complété par des ateliers de réparation de wagons et voitures, une halle de transbordement des charges incomplètes, un BR et un ensemble de 37 voies pour la réception, le triage, la formation et l'escale des trains de marchandises.

Les travaux d'aménagement dureront près de 13 ans, mais dès le 1er janvier 1884 quelques voies permettent déjà le transfert en gare de Kinkempois du service d'échange organisé sur les courbes (Ordre de service 119 du 28 décembre 1883 qui fait pour la première fois allusion à l'existence d'un chef de gare à Kinkempois).

Les chemins de fer de l'Etat ont profité de ces travaux pour les coordonner, en collaboration avec la Compagnie du Nord-Belge, avec la suppression du croisement à niveau, au centre du quadrilatère, des lignes Liège-Verviers et



Hiver 1925/26 à Seraing. Le trafic doit passer, en dépit de toutes les difficultés.... (Coll. LAMBOU)



Locomotive "Ten coupler" série 501 à 520, devenue type 99 SNCB construite en 1931/32 par Cokerill et La Meuse pour manoeuvre des trains lourds dans les formations

(Collection SNCB)

Longdoz-Namur. Le surhaussement des voies de l'Etat nécessite la construction de 5 viaducs entre le pont du Val-Benoît et la sortie d'Angleur, dont l'entretien est réglementé par l'avis du recueil administratif (RA) du 10 août 1886.

La formation semble déjà être en activité quasi totale à la mi-92, puisque le RA 2368 détaille les opérations d'échange en gare de Kinkempois.

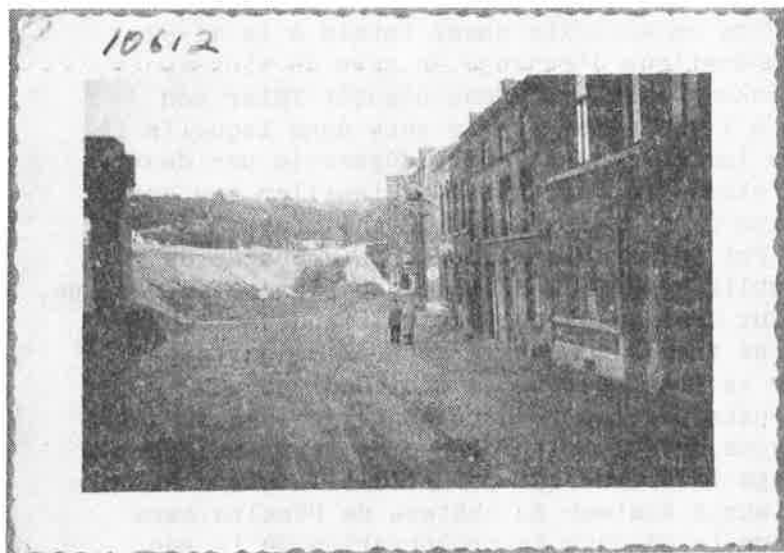
La gare de formation de Kinkempois pourra donc bientôt fêter son siècle d'existence. L'Etat ajoute à l'équipement de la gare dans laquelle il intervient pour 1/3, une remise de locomotives à Renory, desservie par deux voies indépendantes permettant d'atteindre Angleur sans cisailer les voies Nord-Belges. Lors de la construction des faisceaux Sud, il fallut remplacer la route rejoignant le Rivage-en-Pot à la sablonnière de la campagne de Renory, la présence d'un chemin public au milieu d'un tel complexe étant exclue, par une passerelle routière qui fut démantelée par les Allemands au cours de la guerre 14-18, parce qu'elle se trouvait dans le gabarit de certaines pièces d'artillerie en route pour le front, selon des récits d'époque.

Bien que complètement détruite par les bombardements de 1944, la gare conservera son emplacement d'origine, mais le plan des voies sera entièrement remanié en 1954 et l'étroit passage inférieur qui permettait la circulation publique entre Kinkempois et Angleur, à hauteur du château de Peralta, sera remplacé par un pont tube inférieur tracé dans la prolongation de la rue d'Ougrée; le BR sera transféré de la rue du Chêne au théâtre de Verdure. Le tracé entre Kinkempois et Namur ne sera guère modifié. Citons toutefois l'allongement du tunnel artificiel d'Ougrée, le remplacement à Huy de la gare en cul-de-sac à proximité de la Meuse par un bâtiment imposant de style Nord-français, avec voies en passage direct et construction d'un tunnel remplaçant celui d'origine, désaxé à la suite du réaligement des voies. Les parois intérieures de ce tunnel devront être ultérieurement renforcées par suite de menaces d'éboulement et la circulation s'y fera par voies mariées, créant un handicap à la régularité du trafic. Un troisième tunnel à double voie sera tracé à l'occasion de l'électrification de la ligne en 1970.

Le transport des voyageurs assuré par le Nord-Belge présentait toute une palette de services depuis l'omnibus jusqu'à l'express de luxe: trains d'ouvriers pour les usines du bassin, trains omnibus pour les voyageurs ordinaires, trains de théâtre (départ vers minuit) pour les noctambules du dimanche soir, trains matinaux du dimanche pour les pêcheurs à la ligne, trains semi-directs parcourant la dorsale wallonne, en collaboration avec les chemins de fer de l'Etat, trains internationaux de la France vers l'Allemagne et vice-versa. A l'instar de la Compagnie de Chemin de fer de Ceinture de Paris, le Nord-Belge créa également le 1er février 1892 les "trains-tramways" reliant Liège (Vivegnis) à Liège (Longdoz) par Flémalle, avec antenne vers Engis en mi-journée pour permettre aux cols blancs de rentrer déjeuner à domicile. Ces trains comportaient 2 voitures à plates-formes d'about non fermées ou une voiture double (aujourd'hui l'on dirait articulée) et étaient tractés par des locos-tenders dénommées "révolver" qui étaient les précurseurs des rames réversibles. Le machiniste disposait d'un poste de commande en queue de rame, tandis que le chauffeur demeurait sur la locomotive. L'horaire serré (15 secondes dans les arrêts) avec démarrages accélérés permettait, déjà avant la guerre 14-18, d'effectuer le trajet Longdoz-Flémalle (Haute) et Guillemins-Flémalle (Haute) en 31 minutes (!), avec pas moins de 13 arrêts intermédiaires, soit presque deux fois plus rapidement que le tramway électrique qui circulait en parallèle sur la rive gauche! -A propos, qui a inventé le "RER" ?.....

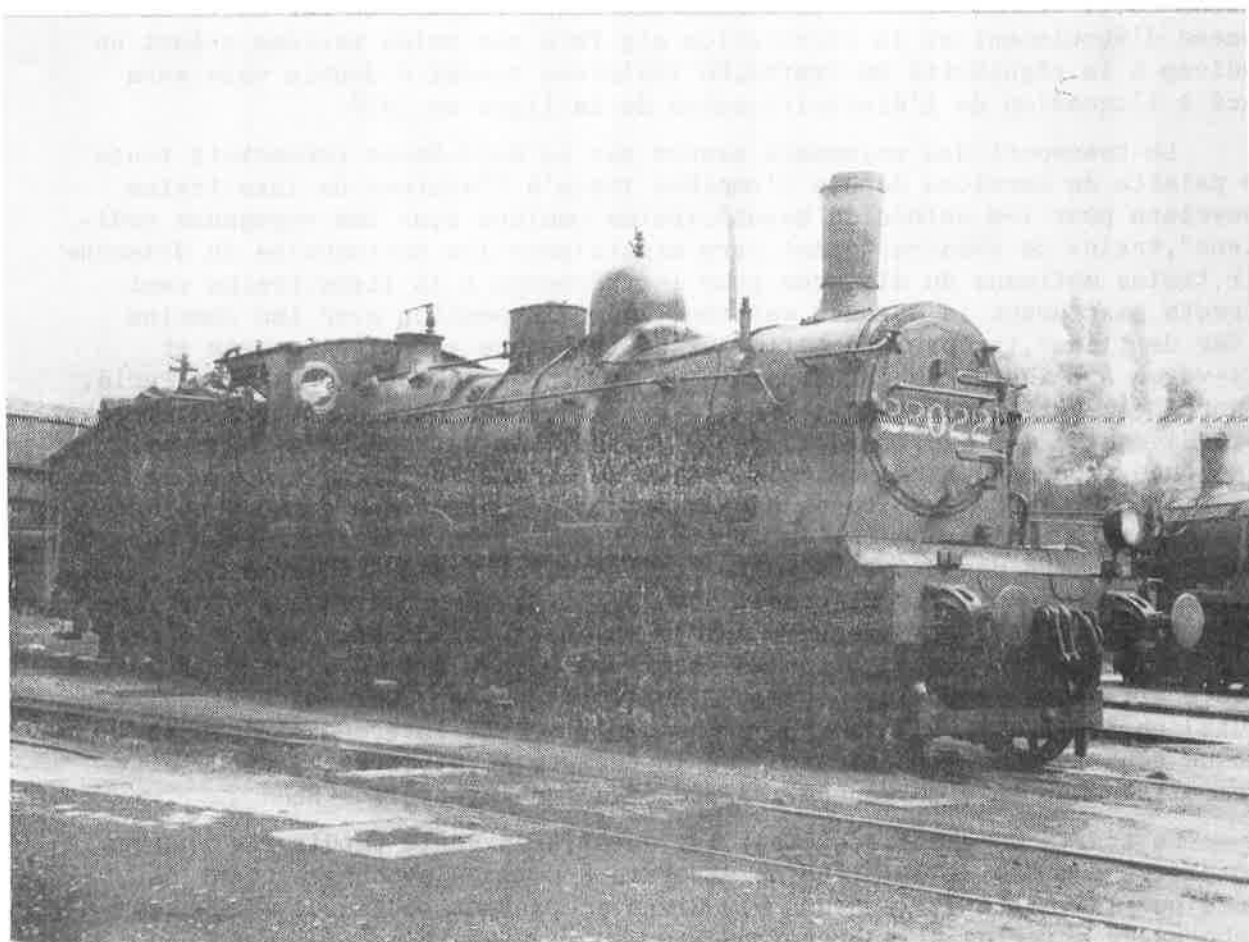
Le trafic marchandises était, lui aussi, très varié depuis les charges incomplètes aux trains complets de minerais acheminés avantageusement de France par la vallée de la Meuse via Givet, en passant par la desserte des charbonnages, aciéries et autres fonderies.

Citons enfin pour l'anecdote sociale la circulation du "train économat" qui, partant le lundi de Kinkempois où se trouvait basé le magasin central, grande surface avant la lettre, réservée aux cheminots, s'arrêtait dans toutes les stations, suivant un horaire strict, se garant pour la nuit (le personnel disposait de couchettes) et rentrant à sa base en fin de tournée, après que les ménagères eussent pu s'approvisionner et passer leurs commandes pour le passage suivant.



Kinkempois. Travaux d'aménagement de la gare en 1952, avant la construction du pont-tube de la rue d'Ougrée. On peut se demander ce que pense le vieux machiniste Dethieux que l'on aperçoit sur cette photo, de ces transformations de son cadre de travail où il a passé toute sa carrière.

(Coll. M. Lambou)



Locomotive de Rapide (Cockerill et La Meuse)
 Construites entre 1904 et 1906.
 Elles tiraient les Paris-Cologne sur la
 ligne Nord-Belge à 110 km/h.

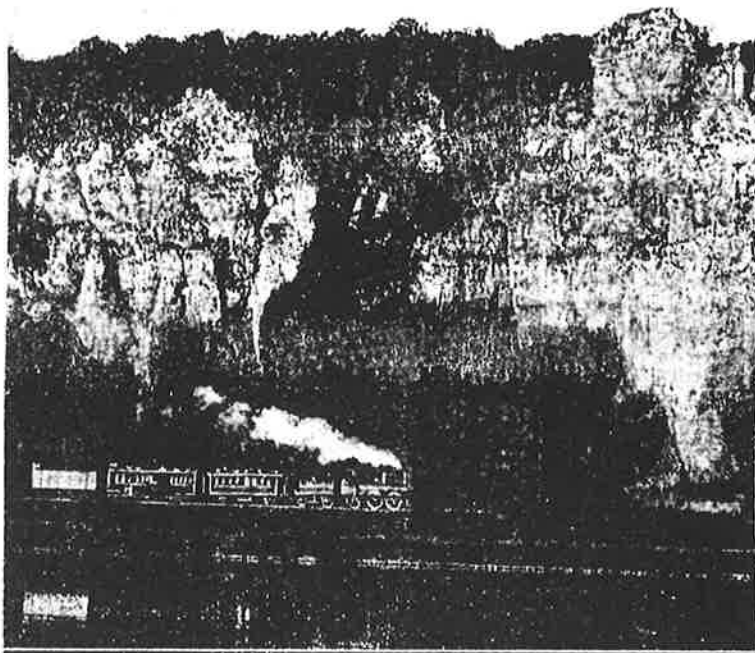
(Collection Lambou)

Le paternalisme, prisé par les dirigeants du Nord-Belge, présentait des avantages et des inconvénients: service médical gratuit auprès du médecin agréé par la Compagnie, cités de maisons à loyers symboliques (mais qui plaçaient les locataires à la merci des services commandés ex-abrupto), abonnements gratuits pour les écoliers et billets gratuits à volonté pour les déplacements vers les marchés et les visites de proches parents, affiliation à un syndicat unique (SANB) et distribution de bonus à cette époque où l'on ignorait les pécules de vacances et le treizième mois en fonction de cotes d'appréciation fournies par les chefs immédiats (système certes qui pouvait conduire à l'arbitraire puisqu'il était même de bonne mise, pour les cols blancs de l'"inspection" de se faire voir à la messe dominicale de la paroisse du Longdoz). Et pourtant rares étaient ceux qui se plaignaient de leur sort. Ce sont là des procédés révolus, ils valent néanmoins la peine d'être évoqués.

Avant de terminer ce panorama historique du Nord-Belge que nous avons limité à notre région pour ce qui est des détails, en vous énumérant les divers raccordements industriels, les gares et points d'arrêt, rappelons que le Nord-Belge fut absorbé par la SNCB fin 1940, la présence des Autorités d'occupation ayant accéléré la fin de la concession originale de 90 ans qui aurait de toute façon vu son terme en 1941, bien que certains prétendirent que le délai aurait été prorogé jusqu'en 1945 afin de neutraliser les 4 années d'inactivité de la guerre 14-18. Tous les agents Nord-belges furent incorporer à l'effectif de la SNCB, dans des grades souvent supérieurs, il faut le reconnaître, afin d'aligner leurs salaires avantageux sur les barèmes plus modestes de la SNCB



M. Lambou ©1990



Le train économat à hauteur de Marche-Les-Dames rentre à sa base à Kinkempois.

(Coll.M.Lambou)

BIBLIOGRAPHIE & REFERENCES

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

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

TOURNEE DE JOURNAUX

LIVRAISON A DOMICILE

J. ET MC. FRERE - GILLETRUE RENORY 117
4900 KINKEMPOIS
TEL 041 - 42 70 17**'AU BON ACHAT'**

A DEUX PAS DE LA REMISE

Mme **XHONNEUX**BOISSONS FRAICHES
TOUTE L'ANNÉE153, RUE RENORY
4900 ANGLEUR

TEL: 42 99 39

ALIMENTATION GENERALE - LEGUMES
TABACS - VINS - LIQUEURS - FRUITS
CREMERIE 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

120 BIERES SPECIALES AU PRIX MAGASIN

OUVERT DE 9 A 18H30

FERME LE DIMANCHE ET
LES JOURS FERIES

HERVE ARTISANAL

BOULANGERIE - PATISSERIE

Jean ENGHER - FAMERÉERUE RENORY 14
4900 ANGLEUR
TEL: 43.79.02

FERME LE MARDI

**BOULANGER - PATISSIER**La maison des
nouveauautés !
*****RUE RENORY 79 KINKEMPOIS ANGLEUR
Tél. : 43 60 53Spécialité de gâteaux de
fête et de pièces montées

* 12 GOÛTS DIFFERENTS *

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

A bientôt....





Résumé de la conférence de presse du 31 janvier 1991 ayant trait à l'exploitation de la Vennbahn en 1990

BILAN CHIFFRE

Lors de la reprise de la Vennbahn en juin 1990, les prévisions les plus optimistes pour l'exploitation voyageurs de la ligne tablaient sur une moyenne de 300 participants par voyage.

Comme les chiffres vont le prouver, cette prévision fut largement dépassée.

1- Entre le 2 juin et le 14 octobre, la Vennbahn a transporté les dimanches et jours fériés 12.936 voyageurs payants (enfants de - de 6 ans exclus). 11.461 voyageurs ont pris les trains réguliers et 1485 les spéciaux. Ceci donne une moyenne de 440 participants par train. Certains week-ends, la Vennbahn a même transporté 600 à 700 personnes.

2- En 1990, la Vennbahn a parcouru au total 3072 kms (Réguliers et spéciaux).

3- Financièrement, ce succès se résume comme suit:

Rentrées : 5.375.928 frs
Dépenses : 3.300.444 frs

Un montant de 2.075.484 frs a pu être mis en réserve pour les investissements ultérieurs.

4- Coté matériel, il a été acheté à la SNCB le matériel suivant :

2 locomotives lourdes diesel type 59
5 voitures K1A (1ère classe)
15 voitures M1B (2ème classe)
1 fourgon (transport de vélos et de boissons)
3 wagons pour l'entretien
1 voiture-buffet K1
2 voitures L1 en décembre 1990

5- Matériel utilisé pour remise en état de la voie :

Traverses (1ère partie) : 6000 traverses
Traverses (2ème partie) : 6500 traverses
Rails : 348 rails
Matériels divers (tire-fonds, boulons, éclisses...) : 113450 pièces
Ballast : 1800 tonnes

VUE SUR L'AVENIR

Investissements

- 1- Voiture-buffet : Afin d'offrir un meilleur service et simplifier le travail des membres du service, la voiture-buffet sera aménagée (certainement avant l'ouverture de la saison)
- 2- Construction d'une remise : Afin de protéger les locomotives et pour pouvoir organiser des voyages en hiver, une remise sera construite (cette année encore ?)
- 3- Matériel roulant : La Vennbahn envisage cette année l'investissement suivant : 2 voitures K1A
1 autorail pour petits groupes
1 troisième locomotive
- 4- Locomotive à vapeur : Ce projet ne sera envisageable qu'en 1992

- 5- Circulation en 1991 : La reprise de la circulation en 1991 se fera d'après le schéma de 1990. Elle reprendra les dimanche et lundi de Pâques (31 mars et 1er avril) et à partir du 1er mai 1991 tous les dimanches et jours fériés (belges et allemands) jusqu'au week-end TTB (5 et 6 octobre 1991)
 Pour pouvoir élargir la circulation (extension vers Stolberg, Trois-Ponts, Losheim) certaines conditions doivent encore être remplies.

Annexe

Vous trouverez ci-après le total ayant parcouru la Vennbahn

Voyages réguliers

| | | | | | | | |
|---------|----|------------|--------------------|-----------------------------------|-----|-------------|----------------|
| JUIN | 2 | 313 | (voyage inaugural) | SEPTEMBRE | 2 | 556 | |
| | 3 | 314 | (Pentecôte) | | 9 | 599 | (Fêtes du Roi) |
| | 4 | 101 | (Pentecôte) | | 16 | 680 | |
| | 10 | 158 | | | 23 | 655 | |
| | 14 | 208 | (Fête-Dieu) | | 30 | 668 | |
| | 17 | 281 | | Total | | <u>3158</u> | |
| | 24 | <u>415</u> | | | | | |
| Total : | | 1790 | | OCTOBRE | 6 | 139 | (TTB) |
| | | | | | 7 | 696 | (TTB) |
| JUILLET | 1 | 409 | | | 14 | 693 | |
| | 8 | 279 | | Total | | <u>1528</u> | |
| | 15 | 605 | | <u>Voyages en trains spéciaux</u> | | | |
| | 21 | 235 | (Fête Nationale) | JUIN | 944 | (3 trains) | |
| | 22 | 492 | | JUILLET | 125 | (1 train) | |
| | 29 | <u>512</u> | | AOUT | 125 | (1 train) | |
| Total : | | 2532 | | SEPTEMBRE | 789 | (7 trains) | |
| | | | | OCTOBRE | 327 | (3 trains) | |
| AOUT | 5 | 336 | | | | | |
| | 12 | 490 | | | | | |
| | 15 | 292 | (Assomption) | | | | |
| | 19 | 603 | | | | | |
| | 26 | <u>557</u> | | | | | |
| Total : | | 2278 | | | | | |

Pour terminer, lors de cette conférence de presse, la Vennbahn a mis en avant le travail fourni par les bénévoles (1334 jours prestés) ainsi que les prestations des conducteurs bénévoles (167 interventions).
 A ce sujet, il a été fort remarqué les éloges adressées aux conducteurs par la Vennbahn qui est consciente du travail exemplaire accompli par les conducteurs qui prouvent par là qu'ils sont de vrais cheminots.

A mon tour de remercier plus que chaleureusement les conducteurs de leurs prestations (sans oublier les pensionnés qui ont souvent accompli des services au pied levé) en espérant les voir aussi nombreux lors de cette saison 1991

Gh. Lallemand
Président de l'ATF



AVIS DE RECHERCHE



URGENT

L'ATF recherche pour son musée les photos et documents suivants :

Photos sur les voitures M1 toutes époques
 Photos sur les plans inclinés de Liège
 Photos sur la gare de Liège Gmins toutes époques
 Documents sur la gare de Liège Gmins, les plans inclinés
 Cartes postales sur la gare de Liège Gmins
 Plaques constructeurs de voitures M1 : RAGHENO
 BRAINE LE COMTE

Les photos et documents peuvent être donnés ou prêtés. Dans ce dernier cas, ils seront, après photocopie, renvoyés à leurs propriétaires.

En vue de réaliser une étude sur la remise de Kinkempois dans les années 50/60, je recherche des photographies d'époque si possible 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, FRAGNEE, GOUVY, HERBESTHAL, KINKEMPOIS, MONTZEN,
 PEPINSTER, RENORY, STATTE, TROIS-PONTS, VISE

Ces documents seront restitués après usage ou photocopie.

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

Albert DIDDEREN, conducteur à Kinkempois, recherche toutes photos sur les voitures I1.

Didderen Albert
 CTD
 Service de Cour
 Kinkempois

MODELISME IMPORT - EXPORT

hobby²⁰⁰⁰

LE SPECIALISTE BELGE DU MODELE REDUIT

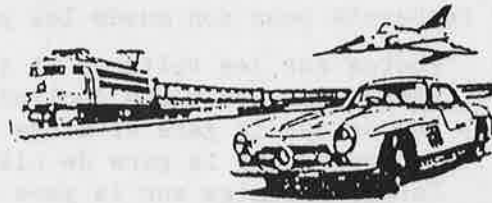
TRAINS ELECTRIQUES : MÄRKLIN - ROCO - LIMA - ETC
(25 MARQUES)

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

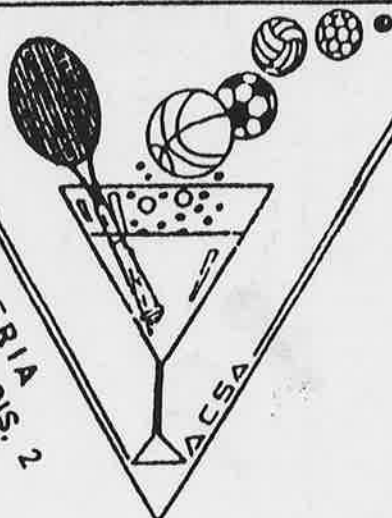
4940 TROOZ

AU PIED DE LA GARE

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

Marie - Thérèse et Didier

LE PLAY OFF



CAFETERIA
RUE SOUS-LE-BOIS. 2
4900
TEL. : 670817

JOGGING, RUNNING, JUMPING
AND DRINKING

ANDRE ET JEAN TISSERANT

VOUS ACCUEILLENT

AU PLAY OFF

LA CAFETERIA DES Camas.