

Amicale Transport Ferroviaire Sud - Est

3, Rue du Chêne

4031 Kinkempois

Trimestriel n° 7

Août 1991



Locomotive MRS-1 n°1818 à Liège Guillemins

(Collection Lambou)

P.V.
50
FRS



SOMMAIRE

| | | |
|------|-------|--|
| Page | 2 | Comités |
| | 3 | Mot du Président |
| | 5/7 | La locomotive MRS-1 |
| | 9/13 | Historique de la ligne de l'Ourthe (1ère partie) |
| | 15 | Entretien et révision des HL 60 (2ème partie) |
| | 17 | Divers |
| | 18 | Cotisations et affiliations |
| | 19 | Avis de recherche |
| | 20/21 | Remerciements |



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.

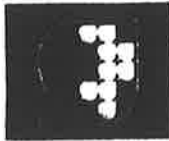
Fermé les samedi, dimanche et

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

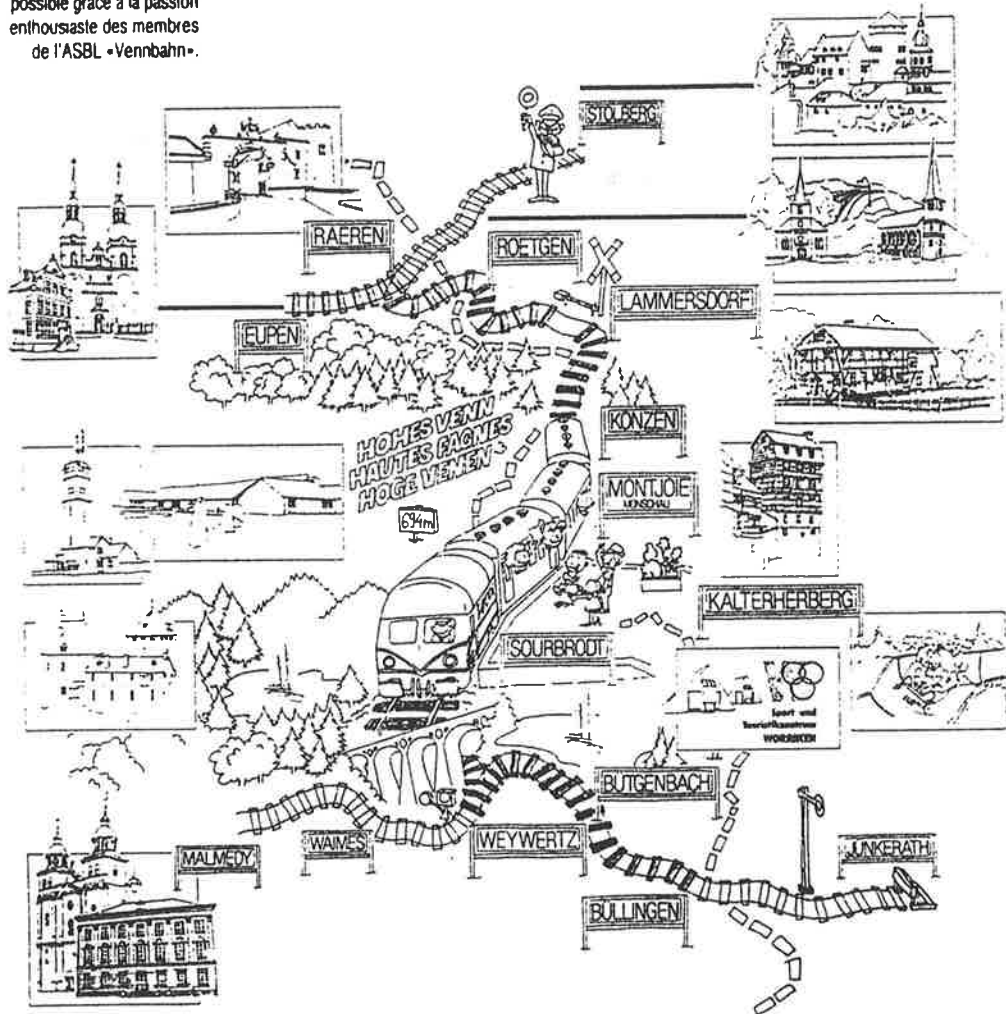
1885



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 COUCHARD Y DEGIVE F DETRY G DUHR C EVRARD J GERARD A GOKA H GOKA J HENRY JC LOUMAYE F TROMME M VAN USSEL M VANWEERST VERITER WAROQUIERS C WAUTHIER | |
| Resp. Traction | GRUNHAGEN R GREGOIRE Cl CAR M FLOHIMONT J DOUBELS P | | |
| Commissaires | CROES JC VINCENT Cl | | |
| Relations Publiques | DEVILLE Cl LAMBOU M | | |

Tout renseignement auprès de :

Lallemend Ghislain CTD
Service de Cour
ATD Kinkempoï

Grünhagen Roger
Bureau des Instructeurs
ATD Kinkempoï

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 Kinkempoï 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

Après 5 mois d'absence dû principalement à l'ouverture du Musée et aux festivités du 125ème anniversaire de la ligne 43 à Comblain-au-Pont, revoici votre bulletin. Celui-ci est le dernier de l'abonnement 1990. Un petit changement va nous permettre de "résorber" le retard. Les abonnements pour 1991 s'échelonnent de 1991 à 1992 (voir page 18)

Le Musée ferroviaire de Kinkempois s'est ouvert le 19 avril avec un franc succès. Le travail accompli par les bénévoles de l'amicale et par tous ceux qui nous ont aidés s'est révélé être, aux dires des visiteurs, une réussite. (voir en page 20 et 21)

Un seul point négatif est à signaler. Il n'a cependant pas de rapport direct avec l'ouverture, mais mérite cependant d'être signalé. L'ATF était parvenue à obtenir de KleinModellBahn par l'intermédiaire de son importateur en Belgique, les Ets Dupuis, à faire sortir une série limitée de la locomotive 6041, que l'ATF voulait voir préservée, afin de pouvoir récupérer une faible partie de notre investissement consenti. Certains grossistes en maquettisme ferroviaire (ils se reconnaîtront) se sont opposés à la vente en exclusivité par le Musée de cette 6041. Ceux-ci, de bonne ou mauvaise foi, ont voulu voir en nous des concurrents commerciaux qui pouvaient nuire à leurs bénéfices. Allant jusqu'au chantage vis-à-vis de l'importateur, ils ont ainsi ruinés nos efforts de présenter une exclusivité dans le Musée. Sans les citer, je les remercie. Je pensais, naïvement, qu'une certaine collaboration entre ceux qui disent aimer et défendre l'idée ferroviaire était possible. Il n'en est rien. Au contraire. Cette expérience de modèle en exclusivité ne sera sans doute pas renouvelée par l'Amicale.

Je ne resterais pas sur cette note négative. Je ne garderais que les bons moments passés lors de cette ouverture avec ceux qui aiment vraiment le chemin de fer et qui ont passés trois jours de fête avec nous en discutant de notre passion commune, en nous racontant leurs souvenirs et en apportant au Musée des objets, des documents, des photos personnelles qui sont venus enrichir nos collections.

Que ces personnes, qui n'ont pas l'esprit de lucre mais celui de l'amitié, trouvent ici les remerciements de l'ATF.

Le président

EN **REMERCIEMENT**
A



Coatings

AKZO

division



La locomotive GM type MRS - 1 n° 1818

(Belgique 20 - 28 / 4 / 1954)

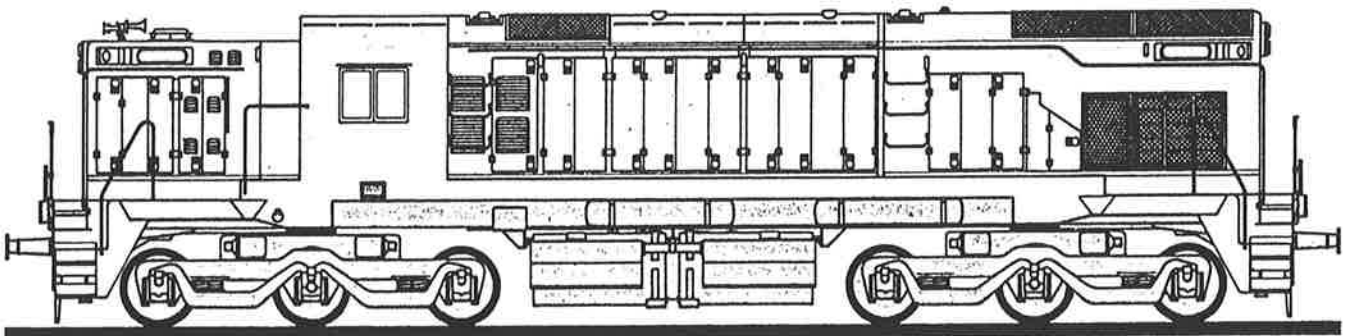
En 1950, les usines de La Grange construisirent 13 locomotives diesel-électriques du type "road-switcher" (route-manoœuvre) pour le compte de l'United States Army Transportation Corps. Elles ont été désignées MRS-1 (Military Road-Switcher) par le constructeur et numérotées de 1806 à 1818 par l'utilisateur. Comme toutes les machines de cette catégorie, les MRS-1 ont été surnommées "GEEP", abréviation phonique des lettres G.P., initiales des mots "général-purpose", c'est-à-dire "tous usages" (1)

Ces locomotives sont munies du diesel GM 567B à 16 cylindres en V, à deux temps. Elles s'accrochent des divers systèmes de freinage et d'attelage utilisés dans le monde. Fortement allégées par rapport aux BoBo modèle F7 dont elles dérivent, elles comportent néanmoins des bogies à trois essieux, ce qui limite la fatigue des voies médiocres sur lesquelles elles circulent parfois. Prévu pour la voie normale, ces bogies peuvent être adaptés rapidement aux écartements larges. Ils sont du type Pennsylvania, à châssis moulés, et comportent chacun trois moteurs de traction, type D27, suspendus par le nez.

Les MRS-1 ne possèdent qu'une seule cabine de conduite encadrée par un long capot à l'avant, qui abrite le groupe électrogène et les auxiliaires, et un plus court à l'arrière, prévu pour loger une chaudière à vaporisation accélérée. Les sablières sont installées sous la toiture du capot principal. Le gabarit de ces locomotives est légèrement inférieur au gabarit "passe-partout" européen. Ce sont des engins "compacts" selon la terminologie du constructeur.

Les MRS-1 ont été utilisées en Alaska et en Corée. Un seul exemplaire a circulé en Europe : la locomotive 1818, attachée à Aix-la-Chapelle. Elle a été prêtée à la SNCF au début d'octobre 1953, pour une période d'essai de six mois. Affectée au dépôt de Saintes, région de l'Ouest, elle a surtout assuré des trains de messageries et de marchandises sur Bordeaux, La Rochelle et Angoulême (moyenne journalière : 924 km). Cette machine n'était pas munie de l'équipement de chauffage.

A cette époque, la SNCB venait de commander ses premières locomotives diesel-électriques de ligne à l'industrie belge, sur la base des expériences étrangères ; elle manquait cependant de l'expérience pratique sur le réseau national. La 1818, mise à sa disposition du 20 au 28 avril 1954, permit de vérifier l'aptitude d'une locomotive diesel-électrique à remplir les performances imposées aux futurs engins belges à motorisation similaire (2).



Locomotive MRS-1

- (1). Le vocable "JEEP", qui désigne les petits véhicules tout-terrain, a la même origine.
 (2). Locomotives séries 52 et 53, ex-types 202 et 203, dotées d'un diesel 567 C de 1720 cv.

PRESTATIONS DE LA LOCOMOTIVE 1818 EN BELGIQUE

Le 21 avril 1954, la 1818 effectua le trajet Ronet-Latour et retour avec un train de minerai de 870 t, ce qui était supérieur à la charge de référence de n'importe quel type de locomotive à vapeur belge sur cette ligne. Sans allège, la vitesse se maintint à 19/22 km/h sur les longues rampes de 16 pour mille et à 25/30 km/h sur les rampes de 13 pour mille.

Le 22 avril, la 1818 remorqua un train de marchandises de 550 t entre Ronet et Stockem.

Le 23, elle effectua à vide le trajet Ronet-Schaerbeek, pour repartir le soir avec une rame "voyageurs" de 400 t, qu'elle remorqua jusqu'à Libramont avec retour à Ronet.

Le 24, elle remorqua une rame "voyageurs" de 600 t de Namur à Liège, puis de Liège à Charleroi avec retour à Namur. Avec la même rame de 600 t, la 1818 alla de Namur à Schaerbeek, gravissant à 33 km/h la rampe de 16 pour mille de Namur à Rhisnes.

Le 25, on la vit en tête d'un train de minerais de 1713 t entre Namur et Ougrée.

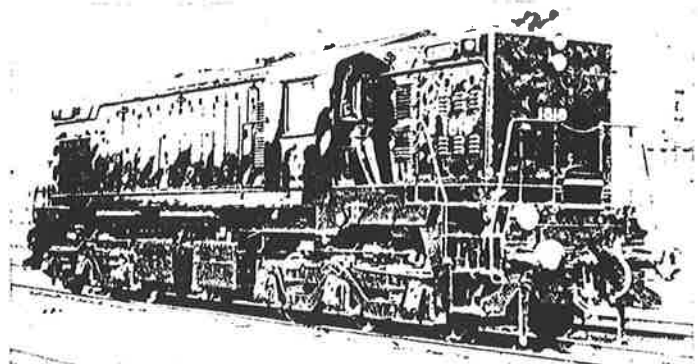
Le 26, elle parcourut les vallées de l'Amblève et de la Salm, remorquant 900 t d'Angleur à Trois-Ponts et 500 t de Trois-Ponts à Gouvy.

Le 27, jour faste, on lui confia des trains de voyageurs réguliers entre Liège et Herbesthal et la traction des internationaux Amsterdam-Bâle entre Liège et Gouvy, à l'aller comme au retour.

Le 28, l'infatigable Geep tira une rame voyageurs de 439 t entre Liège et Marloie, puis un train de marchandises régulier entre Marloie et Kinkempois.

Le lendemain, elle regagna Aix-la-Chapelle haut-le-pied.

Pendant ces essais, l'équipage de la 1818, composé d'un conducteur de la DB et d'un sergent-technicien américain, était accompagné par quatre agents SNCB. A cause de sa livrée entièrement noire, la diesel avait été surnommée "corbillard" par les gars du dépôt de Kinkempois....



La locomotive MRS-1 n° 1818 à Schaerbeek, le 23 avril 1954.



La 1818 et son équipe à Gouvy, le 26 avril 1954.

TAVERNE " AMBIORIX "

BILLARD AMERICAIN
SALLE POUR BANQUETS
REUNIONS

104, Voie de l'Ardenne
4920 Embourg
Tél: 67 00 46



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

PRÊTS PERSONNELS ET FINANCEMENTS

 **Crédit Communal**
AVEC LA BANQUE, L'AVANCE.

Jocadis ☎ (02) 395 71 05

apri / 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.

HISTORIQUE DE LA LIGNE

DE L'OURTHE [1]

par M. Lambou

LE COMMENCEMENT

Assez curieusement, la ligne de l'Ourthe est la petite avant-dernière des lignes ferrées rayonnant de Liège à avoir vu le jour. Sa cadette étant celle du plateau de Herve, ouverte 6 ans plus tard, le 15.07.1872 (*)

Jusqu'alors, seul le canal du Luxembourg permettait aux marchandises pondéreuses d'être acheminées vers Liège.

La vaste région comprise dans le polygone Liège-Namur-Ciney-Libramont-Luxembourg-les frontières luxembourgeoises et allemandes-Welkenraedt et Liège était un désert ferroviaire. En fait, pour toute l'Ardenne et le Condroz, il y avait une seule ligne Nord-Sud-Est qui reliait Bruxelles à Luxembourg depuis septembre 1859, point à la ligne.

Le premier projet de création des chemins de fer en 1834 n'était pas prévu dans cette direction. Liège et Marloie étaient les plus proches et les atteindre facilement n'était pas évident étant donné l'état des routes, pour ne pas dire des chemins.

La magistrale Bruxelles-Luxembourg avait été construite et était exploitée par la Grande Compagnie du Luxembourg (GCL), concédée à des industriels anglais en 1846, à une époque où l'Etat accordait facilement des concessions à toute société désireuse de créer une ligne de chemin de fer. Les buts des constructeurs n'étaient pas en fait la desserte locale des régions à habitat dispersé, mais la création à l'avantage de l'Empire anglais d'une liaison terrestre sûre et rapide traversant l'Europe d'Ostende à Venise ou Trieste, voire les Balkans, pour ses communications avec les Indes. Pas moins.

Et comme le service par paquebot qui assurait les liaisons maritimes entre les Iles britanniques et l'Orient était dénommé "la malle", ce surnom allait aussi être attribué au train express européen qui s'appelle toujours la "malle" dans le langage particulier des cheminots.

La Compagnie avait également dans ses accords avec l'Etat la construction d'embranchements vers Bastogne et vers la vallée de l'Ourthe, mais les délais de construction en étaient restés vagues, contrairement à ceux fixés pour la magistrale, qui aurait dû être achevée en 1852. La Compagnie avait également obtenu la construction du canal de l'Ourthe jusqu'à La Roche et l'exploitation de mines de pyrite à Durbuy. Mais les difficultés d'ordre technique et financier retardèrent les travaux achevés enfin en 1859.

 (*) non compris les raccordements de délestage, comme le tronçon Froidmont-Cornillon (1917) et Kinkempois-Voroux (1939).

La GCL avait obtenu la concession de la ligne de l'Ourthe en 1863, avec l'espoir que cette antenne susciterait un apport de trafic, notamment de la région industrielle liégeoise. Jusqu'alors, ce trafic devait transiter par le Nord-Belge jusqu'à Namur, d'où perte de recettes et allongement coûteux pour les frais de port.

Un autre danger menaçait les intérêts de la GCL : en 1862, les Luxembourgeois avaient demandé et obtenu la concession d'une ligne Sud-Nord venant de Thionville, traversant le Grand-Duché jusqu'à Trois-Vierges puis les Hautes-Fagnes via Trois-Ponts, Hockai et Spa où elle rejoignait la petite ligne ouverte en 1854 de Spa à Pepinster, où elle abordait l'axe Ostende-Cologne, à 5 kilomètres de Verviers.

Le transport des produits miniers et industriels pourrait donc se faire de la Lorraine au bassin mosan sans transiter par la GCL. Si ce trafic lourd fut finalement dévié par la ligne de l'Ourthe, la Compagnie Guillaume-Luxembourg absorbée par l'Est-français allait néanmoins, dès 1870 créer 2 liaisons quotidiennes par voitures directes de Liège à Luxembourg.

Il était donc urgent de construire la ligne 43, mais par quel itinéraire? Deux obstacles majeurs se présentaient : vaincre le relief entre Barvaux et Marloie et les tracasseries administratives des expropriations à une époque où les élus avaient la fâcheuse tendance d'éloigner le Rail des centres d'habitations (exemples: St. Hubert et Neufchâteau). D'Angleur à Barvaux, la vallée relativement évasée ne posait pas de trop gros problèmes d'infrastructures. La largeur de la rivière n'exigeait pas de longs ouvrages d'art et des traversées trop fréquentes. Trois tunnels de 612, 393 et 404 mètres à Esneux, Comblain-au-Pont et Sy suffisaient pour couper au court les courbes trop allongées.

Mais au-delà de Barvaux, fallait-il continuer à s'insérer le long des méandres de l'Ourthe qui se perd au pied des contreforts du Condroz, par Durbuy, Grand-Han et Deulin pour quitter la vallée à Melreux ou couper en ligne droite en escaladant les hauteurs de Biron ?

Bien que le profil du second tracé fût plus raide (rampes de $10^{\circ}/^{\circ}$), on opta pour ce dernier, nettement plus économique en kilomètres et en gain de temps.

Ce qui a eu comme conséquence que Durbuy ne fut pas seulement la plus petite ville de Belgique, mais également la seule, je crois, à n'avoir jamais été reliée au Rail, petit et grand écartements confondus.

Dès l'origine, des gares avaient été prévues pour la desserte de Tilff, Esneux, Poulseur, Comblain-au-Pont, Comblain-la-Tour, Hamoir, Bomal, Barvaux, Melreux et Marche, mais au fil du temps, il s'avéra nécessaire de créer nombre d'autres arrêts gardés ou non pour satisfaire aux besoins grandissants de la clientèle qui finira par transformer les villages en dortoirs pour ceux qui ont leurs emplois dans le chef-lieu de la province ou dans les usines du bassin.

L'importance du trafic voyageurs connaîtra son apogée dans les années 35-45. L'extrait en page suivante montre qu'il n'y avait pas moins de 14 arrêts en 1936 : Angleur, Streupas, Sauheid, Colonster, Sainval, Tilff, Méry, Hony, Esneux, Souverain-Pré, La Gombe, Poulseur, Chanxhe et Rivage, lorsque la ligne était parcourue par des autorails à vapeur ou trains-tramways qui complétaient les dessertes déjà étoffées par trains vapeur. Il y avait notamment le train dominical des pêcheurs.

LE COLIS POISSON FRAIS. TRANSPORT RAPIDE.
 EXPEDIE DU PORT DE PECHE, LE SOIR, A DESTINATION LE LENDEMAIN MATIN.

| | | Liège - Tilff - Rivage | | | | | | | | | | |
|----|-----------------------|------------------------|------------|-------|------------|----------|----------|-------|-------|-------|------|------|
| | | 1066 | 976 | 1012 | 1004 | 1014 | 1092 | 978 | 188 | 972 | 930 | 1000 |
| K | | 1-2-3 + | 1-2-3 ● | 1-2-3 | 1-2-3 x | 2-3 + | 2-3 x | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 | 2-3 | 2-3 |
| 0 | Liège (Vivegnis) D. | | | | | | | 6.4 | | | | |
| 2 | Liège (Palais) ♀ | | | | | | | 6.9 | | | | |
| 3 | Liège (Jonfosse)... | | | | | | | | | | | |
| 5 | Liège (Guill.) x | | | | | | | 6.15 | | | | |
| 0 | Liège (Guill.) x } A. | | | | | | | | | | | |
| | } D. | 4.12 | 4.30 | 5.25 | 5.59 | 5.59 | 6.8 | 6.29 | 6.40 | 6.48 | 7.33 | 8.29 |
| 4 | Angleur..... | 4.18 | 4.36 | 5.31 | 6.5 | 6.4 | 6.13 | 6.35 | | 6.54 | 7.39 | 8.34 |
| | } A. | | | | | | | | | | | |
| | } D. | 4.19 | 4.36 | 5.31 | 6.5 | 6.4 | 6.13 | 6.36 | | 6.54 | 7.40 | 8.34 |
| 5 | Streupas..... | | | | | | 6.15 | | | | | |
| 7 | Sauheid..... | | | | | | 6.17 | | | | | |
| 8 | Colonster..... | | | | | | 6.20 | | | | | |
| 9 | Sainval..... | | | | | | 6.22 | | | | | |
| 10 | Tilff..... | 4.30 | | 5.42 | | 6.13 | 6.24 | | | 7.4 | | |
| 14 | Méry..... | 4.37 | | 5.49 | | 6.18 | 6.29 | | | 7.10 | | |
| 15 | Hony..... | | | | | | 6.32 | | | 7.15 | | |
| 16 | Esneux..... | 4.44 | | 5.55 | | 6.22 | 6.34 | | | 7.17 | | |
| 18 | Souverain-Pré..... | | | | | | 6.37 | | | | | |
| 19 | La Gombe..... | | | | | | 6.39 | | | | | |
| 20 | Poulseur..... | 4.51 | 4.52 | 6.2 | | 6.28 | 6.41 | | | 7.23 | | |
| 22 | Chanxhe..... | | | | | | 6.44 | | | | | |
| 24 | Rivage..... | 4.58 | 4.57 | 6.9 | 6.23 | 6.32 | 6.47 | 6.54 | 7.1 | 7.20 | 7.58 | 8.52 |

| | | 1096 | 1098 | 982 | 1014 | 1014 | 1016 | 1000 | 1068 | 984 | 1072 |
|----|-------------------------|----------|------------|-------|-------|------------|-------|----------|-------------|-------|-------------|
| | | 2-3 ◆ | 1-2-3 + | 1-2-3 | 1-2-3 | 1-2-3 + | 1-2-3 | 2-3 ■ | 1-2-3 +▲ | 1-2-3 | 1-2-3 +▲ |
| 0 | Liège (Vivegnis) ... D. | 8.37 | | 9.12 | | | | | | | |
| 2 | Liège (Palais) ♀ | 8.41 | | 9.17 | | | | | | | |
| 3 | Liège (Jonfosse)... | 8.44 | | | | | | | | | |
| 5 | Liège (O.) x | 8.47 | | 9.23 | | | | | | | |
| 0 | Liège (O.) x } A. | | | | | | | | | | |
| | } D. | 8.49 | 8.48 | 9.33 | 9.47 | 10.1 | 10.55 | 11.30 | 11.38 | 12.32 | 13.40 |
| 4 | Angleur..... | 8.53 | 8.53 | 9.39 | 9.53 | 10.14 | 11.1 | 11.43 | 11.44 | 12.38 | 13.46 |
| | } A. | | | | | | | | | | |
| | } D. | 8.53 | 8.53 | 9.39 | 9.54 | 10.15 | 11.1 | 11.43 | 11.44 | 12.39 | 13.46 |
| 5 | Streupas..... | 8.55 | 8.55 | | | | | 11.45 | 11.47 | | 13.49 |
| 7 | Sauheid..... | 8.57 | 8.58 | | | | | 11.47 | 11.50 | | 13.52 |
| 8 | Colonster..... | 9.0 | 9.2 | | | | | 11.50 | 11.54 | | 13.58 |
| 9 | Sainval..... | 9.2 | 9.4 | | | | | 11.52 | 11.57 | | 13.59 |
| 10 | Tilff..... | 9.4 | 9.8 | 9.49 | 10.5 | 10.26 | 11.11 | 11.54 | 12.1 | 12.49 | 14.3 |
| 14 | Méry..... | 9.9 | 9.12 | 9.55 | 10.11 | 10.33 | 11.17 | 11.59 | 12.7 | 12.56 | 14.9 |
| 15 | Hony..... | 9.12 | 9.15 | | | 10.36 | 11.20 | 12.2 | 12.11 | 12.59 | 14.13 |
| 16 | Esneux..... | 9.14 | 9.18 | 10.1 | 10.18 | 10.40 | 11.24 | 12.4 | 12.14 | 13.4 | 14.16 |
| 18 | Souverain-Pré..... | 9.17 | 9.22 | 10.4 | | | | 12.7 | 12.18 | | 14.20 |
| 19 | La Gombe..... | 9.19 | 9.24 | | | | | 12.9 | 12.21 | | 14.23 |
| 20 | Poulseur..... | 9.21 | 9.27 | 10.8 | | | 11.30 | 12.11 | 12.24 | 13.11 | 14.28 |
| 22 | Chanxhe..... | 9.24 | 9.30 | | | | | 12.14 | 12.28 | | 14.30 |
| 24 | Rivage..... | 9.27 | 9.35 | 10.15 | 10.26 | | 11.37 | 12.17 | 12.33 | 13.18 | 14.35 |

- ♥ Les dimanches et jours fériés, est avancé de 4 minutes.
- Supprimé les dimanches et jours fériés à partir du 12-IV.
- ◆ Ne prend ni colis, ni bagages enregistrés.
- Supprimé les dimanches et jours fériés à partir du 22-III.
- ▲ Les voyageurs en destination de Streupas, Sauheid, Colonster, La Gombe et Chanxhe doivent prendre place dans les deux premières voitures de tête.

UNE INNOVATION INTERESSANTE

LE CARNET KILOMETRIQUE

CHEMIN DE FER

Renseignements au tableau 217, 3^e partie.

La ligne était également l'artère alimentant les nombreux raccordements, en majorité des carrières, qui s'échelonnaient d'Angleur à Hamoir, par des trains caboteurs formés à Angleur ou Rivage. (voir l'annexe en page suivante)

Au début de l'exploitation de la ligne 43, qui porta le numéro 7 puis 23 jusqu'aux environs de 1895, la GCL utilisait à Angleur un bâtiment de gare différent de celui de l'Etat. Cette gare était dénommée "Angleur-Ourthe", et cette appellation a subsisté pour les voies à marchandises où étaient garés et triés les wagons destinés à la ligne, en provenance de Kinkempois. Ce bâtiment existe toujours, à proximité de la placette à gauche de la ligne vers Liège, juste en face du petit pont qui enjambe la route d'Angleur à Chênée. D'ailleurs, à l'origine, le croisement avait lieu à niveau, ce qui explique la différence actuelle de niveau rendue nécessaire pour le passage sous les voies qui furent rehaussées dans les années 1890 entre le Val-Benoît et Angleur.

En 1869, le Parlement belge, inquiet de la main-mise sur les lignes de la GCL et du Guillaume-Luxembourg par l'Est-Français, vota une loi interdisant la cession de lignes sur le territoire belge à des compagnies étrangères, et finalement la GCL fut rachetée par l'Etat en 1873 et intégrée au réseau national.

Le public n'eut pas à regretter cette décision, car les tarifs de l'Etat-Belge étaient plus avantageux que ceux parfois arbitraires des compagnies privées.

LE RAIL ARRIVE

RIVAGE fut, dès 1885, lorsque la ligne de l'Amblève fut ouverte, la gare la plus importante de la ligne au point de vue ferroviaire, car paradoxalement, elle ne desservait directement aucune agglomération. Elle doit cette importance à sa situation sur la bifurcation des deux lignes, point obligé des correspondances voyageurs (il y eut un hôtel face à la gare) et du triage des trains de marchandises pour la desserte locale.

POULSEUR prit de l'importance dès la création en 1887 de la ligne SNCV vers Sprimont et Trooz, qui drainait les productions des carrières sans transbordement, car l'écartement de la ligne était identique



COMBLAIN-AU-PONT suivit en 1894 lorsqu'une seconde ligne métrique SNCV fut créée pour relier le chemin de fer au plateau du Condroz avec ses carrières d'Anthisnes et d'Ouffet.



La ligne atteint la gare-terminus établie en remblai sur un site resté vierge jusqu'alors et située près des installations du chemin de fer de l'Etat. Des aménagements pour transbordement sont réalisés, un dépôt de locomotives et un atelier sont construits.

A ce moment, sur la ligne 43, on étudie le doublement de la voie entre Rivage et Melreux. Le pont en poutres-treillis de Douxflamme est remplacé par un double pont à arc supérieur de trois travées.

Les difficultés rencontrées à l'élargissement du tunnel retarderont la mise en service jusqu'au 12 novembre 1908. Les déblais résultants des travaux dans le tunnel vont servir à l'élargissement de la plate-forme des installations du vicinal car, depuis 1907, la SNCV, qui a procédé à la pose de deux rails supplémentaires à l'extérieur de la voie métrique existante entre Ouffet et Comblain, peut maintenant acheminer chez ses clients les wagons du grand chemin de fer.

Les installations ferroviaires de Comblain-au-Pont vont constamment s'adapter aux accroissements du trafic pour atteindre l'apogée dans l'entre-deux guerres vers 1926, à l'avènement de la SNCB.

Notons aussi que la ligne 42, située sur le territoire de Comblain-au-Pont entre Rivage et le hameau de Halleux (non desservi) verra sa voie doublée par l'occupant entre Trois-Ponts et Rivage. Elle sera opérationnelle le 23 janvier 1915.

A SUIVRE

**Fils et câbles électriques
jusque 80 kV**

**Blocs et plaques
en mousse synthétique**

**Tubes, tuyaux et accessoires
en matières plastiques**

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

EUPEN



BELGIEN



| N° HL | AtRep | Départ | Retour | |
|-------|-------|----------|----------|-------------------|
| 6047 | NK | 11.01.71 | 03.02.71 | RI |
| 50 | NK | 02.03.71 | 26.02.71 | RI |
| 35 | NK | 24.03.71 | 26.04.71 | RI |
| 51 | NK | 21.04.71 | 17.05.71 | RI |
| 04 | FAZ | 19.11.71 | 17.12.71 | |
| 06 | FAZ | | 23.02.72 | Venant de FKR |
| 01 | FAZ | 23.03.72 | | Moteur puis FGH |
| 50 | FAZ | 26.10.72 | 09.11.72 | |
| 03 | FAZ | 21.03.73 | | GR Suite accident |
| 30 | FAZ | 18.04.73 | 11.05.73 | Accidentée |
| 02 | FAZ | 12.06.73 | 27.06.73 | Moteur |
| 04 | FAZ | 26.07.73 | 09.08.73 | GE |
| 50 | FAZ | 13.10.73 | 25.10.73 | GP |
| 30 | FAZ | 14.11.73 | 22.11.73 | |
| 04 | FAZ | 06.11.73 | 20.11.74 | Accidentée |
| 05 | FAZ | 05.12.73 | 16.01.74 | |
| 02 | FAZ | 06.02.74 | 18.02.74 | |
| 45 | FAZ | 27.02.75 | 02.05.75 | |
| 55 | FAZ | 02.04.75 | 11.04.75 | |
| 05 | NK | 13.05.75 | 23.06.75 | RI |
| 41 | FAZ | 27.05.75 | 06.06.75 | |
| 41 | FAZ | 26.11.75 | 12.03.76 | GR |
| 50 | FAZ | 29.03.76 | 18.06.76 | GR |
| 29 | FAZ | 01.07.76 | 12.10.76 | GR |
| 55 | FAZ | 09.11.76 | 22.02.77 | GR |
| 41 | FAZ | 31.01.77 | 05.04.77 | GE + GP |
| 35 | FAZ | 30.03.77 | 08.06.77 | GR |
| 47 | FAZ | 29.01.77 | 14.10.77 | |
| 05 | FAZ | 18.02.78 | | |
| 02 | FAZ | 25.04.78 | | Puis FGH |
| 65 | FAZ | | 12.05.78 | |
| 77 | NK | 24.05.78 | | RI Venant de FHS |
| 58 | NK | | | RI Venant de FGH |
| 29 | FAZ | 30.12.78 | 12.01.79 | GE |
| 04 | FAZ | 09.08.79 | | Remplacement MD |
| 53 | NK | 23.11.79 | | Puis FGH |
| 62 | NK | 26.11.79 | | RI Venant de FGH |
| 41 | FAZ | 27.11.79 | 18.12.79 | GP |
| 05 | FAZ | 04.03.80 | 01.04.80 | GP |
| 05 | FAZ | 09.09.80 | | |
| 45 | FAZ | 18.10.80 | 19.11.80 | GP |
| 62 | FAZ | 15.04.81 | 08.05.81 | GP |
| 27 | NK | 29.10.81 | 14.12.81 | RI Venant de FHS |
| 45 | FAZ | 16.03.82 | | Vilebrequin |
| 35 | FAZ | 17.04.82 | 27.04.83 | GP |
| 62 | FAZ | 10.11.82 | 29.11.82 | MD |
| 18 | NK | 01.02.83 | 07.03.83 | RI Venant de LNC |
| 62 | FAZ | 18.02.83 | 24.03.83 | MD |
| 10 | FAZ | 21.02.84 | 01.03.84 | GP |

Abréviations

NK : Kinkempois FAZ : Salzinnes FKR : Merelbeke
 FGH : St Ghislain FHS : Hasselt LNC : Monceau

 RI : Révision intermédiaire MD : Moteur diesel
 GR : Grande révision GP : Génératrice principale
 GE : Grand entretien At.Rep : Atelier réparateur

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 - 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 ANGLEURALIMENTATION 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 BIÈRES SPECIALES AU PRIX MAGASIN

OUVERT DE 9 A 18H30

FERME LE DIMANCHE ET
LES JOURS FERIES**HERVE ARTISANAL**

BOULANGERIE - PATISSERIE

Jean ENGHER - FAMERÉE

FERME LE MARDI

RUE RENORY 14
4900 ANGLEUR
TEL: 43.79.02**BOULANGER - PATISSIER**La maison des
nouveautés !
*****Spécialité de gâteaux de
fête et de pièces montées

* 12 GOÛTS DIFFÉRENTS *

RUE RENORY 79 KINKEMPOIS ANGLEUR
Tél. : 43 60 53**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....



DIVERS

EN VENTE AU MUSEE

Autocollant ATF 20 frs

 Calendrier 1990 30 frs 1991 50 frs

Tableaux descriptifs vapeur 50 frs

Histoire des locomotives à vapeur TTZ (De Bot)

Tome 1 partie 1 : 150 frs (référence Loc T1P1)

Tome 1 partie 2&3 : 300 frs (référence Loc T1P2/3)

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

Port éventuel : 30 frs

Photos couleurs de locomotives belges format 10X14,5 50 frs/pièce
 (photos tirées en exclusivité des posters peints à la main de notre
 membre G.ptascynski)

Disponibles actuellement : Vapeur : 1002 - 10021 - 12004 - 29061

Diesel : 5534 - 5505 - 5001 - 5147

5212 - 204002 - 201004 - 6047

Electrique : 2741 - 1605

Autorail : 4509

Automotrice : 346

Bus : 76

D'autres nouveautés sortiront bientôt.

 Il nous reste quelques exemplaires du livre de M.Lambou ayant trait au
 125 ème anniversaire de la ligne 43.

Prix : 250 frs (référence ML L43) + 40 frs port éventuel

Carte ferroviaire LB-7 160 frs + 30 frs port

Carte ferroviaire LB-10 160 frs + 30 frs port

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

Tésorier : Bantiaux Xavier 440 Chaussée d'Alseberg 1180 Bruxelles

AFFILIATIONS ET COTISATIONS

Voici le dernier numéro couvrant la cotisation de l'année 1990.
Les numéros pour l'année 1991 chevaucheront sur l'année 91/92 (à partir du numéro 8.

Les cotisations pour 1991 restent inchangées à savoir :

| | |
|-------------|---|
| Soutien | 100 frs sans les 4 bulletins trimestriels |
| Effectif | 300 frs avec les 4 bulletins trimestriels |
| Bienfaiteur | 500 frs minimum avec les 4 bulletins trimestriels |
| Honneur | 300 frs avec les 4 bulletins trimestriels |

La carte de membre d'honneur est en principe réservée aux agents de maîtrise faisant partie du comité d'honneur.

Afin de faciliter notre travail, nous demandons à nos adhérents (anciens et nouveaux) de régler le montant de leur cotisation à l'aide du bulletin de virement ci-joint, en spécifiant la nature de leur cotisation (voir l'exemple) leur nom et adresse, ainsi que leur fonction et dépôt ou service au sein de la SNCB. Ce dernier point nous permettant d'expédier les bulletins par pli de service sans frais supplémentaires. (pour les agents en activité)

Les cartes de membres seront expédiées avec le numéro suivant le versement.

| | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|---|--|-----------------------|--|--------------------------------|--|
| SIGNATURE(S): | | NE PAS ACCEPTER EN PAIEMENT | | VIREMENT OU VERSEMENT | | A | |
| DATE | | N° | | 036475 | | Crédit Communal de Belgique SA | |
| COMpte DONNEUR D'ORDRE | | COMpte BENEFICIAIRE | | MONTANT | | | |
| | | 068-2103830-24 | | 300- | | | |
| DE | | POUR | | | | T | |
| | | AMICALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE SUD EST RUE DU CHENE 3 4900 ANGLEUR | | | | | |
| COMMUNICATION | | | | | | | |
| Cotis.ATF 1991 Effectif | | Conducteur ATD Kinkempois | | | | | |
| PRIERE DE NE RIEN ECRIRE CI-DESSOUS | | | | | | | |



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

★ REMERCIEMENTS ★

L'ouverture du Musée de l'ATF ne s'est pas faite sans aides de toute nature. L'ATF tient à remercier tous ceux qui ont permis que cette ouverture soit une réussite et en particulier :

La SNCB en général et

Mr Page Directeur et président de la commission du patrimoine ferroviaire
 Mr Devillers Directeur du district Sud-Est
 Mr Thys Conseiller
 Mr Genon
 Mr Raxhon
 Mr Degive Chef de gare principal de Kinkempois
 Mr Dewulf Ingénieur chef de remise de Kinkempois

Les services techniques de la SNCB

Le département Marketing-Ventes de Bruxelles

Le département Marketing-Ventes de Liège

La représentation Commerciale de Liège

Les agents de Maîtrise de la Gare de Kinkempois

Les agents de maîtrise de la Remise de Kinkempois

Le personnel de l'ATD/E de Kinkempois

La CTPT de Liège

Le DISREG de Liège

Le Musée du chemin de Fer de Bruxelles Nord

Les membres du Comité d'honneur de l'ATF

Les Sociétés qui nous aident et particulièrement :

Klein ModellBahn et son importateur Mr Dupuis
 La vitrerie Duchafne
 Obra Plastiques
 La Vennbahn
 Le Journal du Chemin de Fer
 Jupiler-Chaufontaine et son représentant Mr Debraz
 Hobby 2000
 Mr Halleux et la maison de la Métallurgie

Une mention particulière à CMI et surtout Mme Brûls, Mr Wathelet et Mr Brambach pour la plaquette publicitaire extrêmement réussie qu'ils nous ont offerte.

★ REMERCIEMENTS ★

Les exposants qui ont participés :

Mr Dengis peintre ferroviaire
 Mr Simar Henri
 Mr Hellas Christian
 Mr Bertels Renaud
 Mr Blétard Joseph
 Mr Ptaszinski Gustave

Les publicitaires qui nous aident depuis le début

Les membres du Comité de gestion de l'ATF, qui ont sacrifiés énormément de loisirs à travailler et à supporter le caractère du président, en particulier

Mr Grünhagen Roger
 Mr Dozo Edmond
 Mr Detry Albert
 Mr Lambou Marcel
 Mr Vincent Claude
 Mr Minet Jacques
 Mr Doubels Pierre
 Mr Deville Claudy
 Mr Grégoire Claude

Les bénévoles avec une mention spéciale :

Mme Grünhagen Désy
 Mme Bastin Ginette
 Mme Detry
 Mr Van Bogaert Félix
 Mr Grünhagen François
 Mr Vincent Henri

Tous les bénévoles qui ont participés depuis 2 ans à la restauration des salles du Musée et au transport du matériel dans les salles.

Tous ceux qui ont travaillé sans répit pendant l'ouverture et en particulier ceux qui ont tenu notre bar.

Nos remerciements les plus chaleureux à Mr Humblet, Mr Charlier, Mr Nassogne et Mr Marcq Père pour leur apport d'objets et de documents rares.

Tous ceux qui nous ont rendu visite et qui nous aident par leur encouragement.

Et remerciements à tous ceux que j'ai pu oublié et à qui je présente mes excuses.

Le président de l'ATF

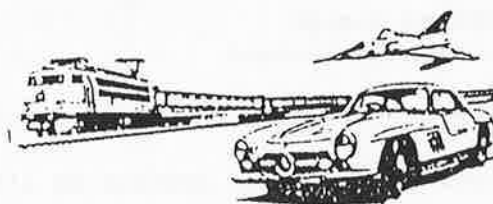
MODELISME IMPORT - EXPORT

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

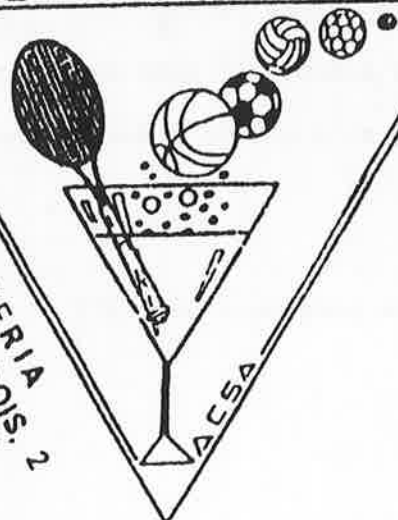
4940 TROOZ
AU PIED DE LA GARE

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 ANGLEUR
TEL. 670817



JOGGING, RUNNING, JUMPING
AND DRINKING

ANDRE ET JEAN TISSERANT

VOUS ACCUEILLENT

AU PLAY OFF

LA CAFETERIA DES Camas