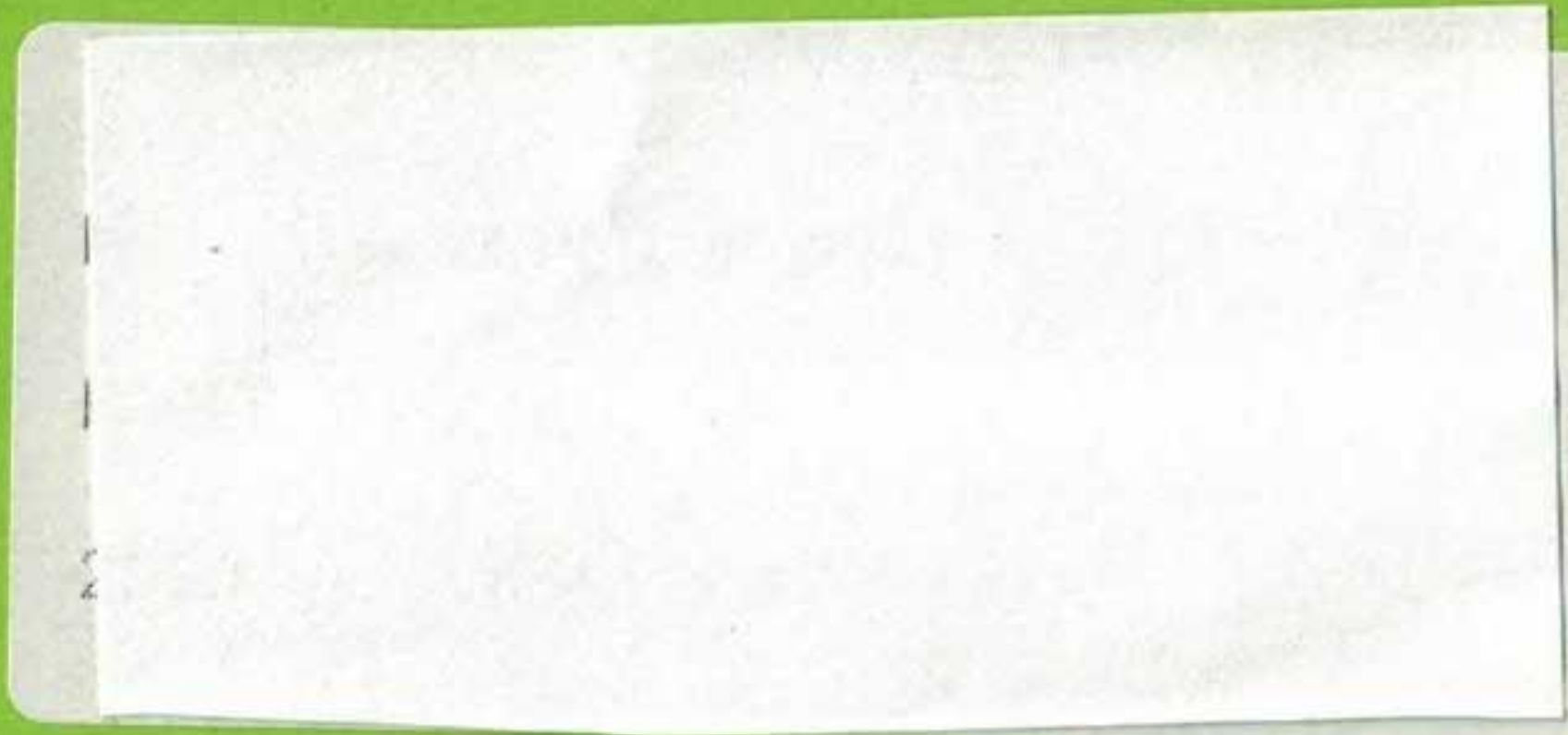


BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406





transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 88 - Octobre 1993 - 60 BEF

GTF asbl, boîte postale 191, B-4000 Liège 1

S O M M A I R E

Numéro 88

Seizième année

octobre 1993

Activités du GTF asbl

Notre nouvelle édition

Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen 3

GTF-Distribution 7

Nouvelles de la SNCB

Décès de SM le Roi Baudouin 9

La SNCB par ligne 10

Divers

A propos du trolleybus "22" de Liège 23

Encart - prochain voyage : Köln - 11/11/93

C O L O P H O N

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, J. Laterre, P. Lemja,
J-Cl. Léonard, R. Marganne, M. Machine
et autres collaborateurs.

Revue de presse : J. Ferrière, J-Cl. Léonard, A. Tenaerts

Saisie électronique des textes : J. Ferrière

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer
est reçue à l'adresse suivante :

GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.
Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 Liège.

Notre nouvelle édition...



**Liège - Cologne
premier chemin de fer transeuropéen**

**un nouveau livre du GTF asbl
à l'occasion du 150e anniversaire
de la ligne de chemin de fer Liège - Cologne**

Parcourir aujourd'hui la distance Liège - Cologne est d'une grande banalité, tant il est vrai que les moyens de transport à notre disposition sont diversifiés et que la frontière germano-belge s'est presque évanouie.

Le cent cinquantième anniversaire de l'établissement de cette importante liaison par le rail, en ce mois d'octobre 1993, est pourtant l'occasion de mettre en évidence l'extraordinaire rôle innovateur joué par quelques Belges. Leur volonté opiniâtre de faciliter les communications vers l'Allemagne par un moyen fiable, efficace, mais aussi démocratique, a permis non seulement d'ouvrir le port d'Anvers à ce pays, mais aussi de doter très tôt les industries des agglomérations liégeoise et verviétoise d'un nouvel espace commercial.

Cologne à Anvers, la première liaison ferroviaire transeuropéenne est née très en avance sur son temps.

Une équipe du GTF asbl a voulu célébrer à sa façon le 150e anniversaire de cette artère ferroviaire en publiant un ouvrage de 168 pages format 21 x 21 cm, sous couverture en quadrichromie, et illustré par plus de 150 photos dont 25 en couleurs.

L'originalité de ce livre réside dans le fait que ses concepteurs n'ont pas cherché à réaliser une somme historique exhaustive de la relation ferrée Liège - Cologne : au contraire, en une sorte de "chronique bigarrée", des hommes de métier - cheminots en activité ou en retraite -, épaulés par un géographe et un historien, se sont unis pour retracer, de l'intérieur, les différents aspects de la création, de la modernisation et de l'exploitation de cette grande relation ferroviaire internationale.

Voici la table des matières :

- * Liège - Aix-la-Chapelle, le point de vue du géographe,
par Robert STEKKE, professeur de géographie
- * Liège - Cologne, premier chemin de fer transeuropéen,
par Roland MARGANNE, professeur d'histoire
- * Les autres liaisons ferroviaires germano-belges,
par Roland MARGANNE, professeur d'histoire
- * La physionomie de la ligne Liège - frontière allemande dans
les années cinquante,
par René GLADE, cheminot honoraire
- * Evocation de la traction à vapeur sur l'axe Liège -
frontière allemande,
par Robert HUYSMAN, secrétaire de division honoraire à la
SNCB
- * Souvenirs d'un chef-garde sur l'axe Liège-Guillemins -
Aachen Hauptbahnhof,
par Jean LEONARD, chef-garde contrôleur honoraire à la
SNCB
- * Les dessous de l'aventure des locomotives polytension sur
Liège - Cologne,
par Michel VAN USSEL, sous-chef de bureau à la SNCB
(Département Transport)
- * La ligne Liège - frontière allemande aujourd'hui
par Paul AUGUSTE, premier chef de gare adjoint à Liège-
Guillemins
- * Liège - Cologne aujourd'hui, vu par un conducteur,
par Roger THIRY, conducteur de trains au dépôt de Liège
- * Des trains réguliers... irréguliers sur l'axe Liège - Aix-
la-Chapelle,
par Daniel COENEN
- * La Meuse, le Rhin et le rail,
par Marcel LAMBOU, rédacteur honoraire à la SNCB
- * Histoire de transports publics à Eupen aux XIXe et XXe
siècles,
par Marcel LAMBOU, rédacteur honoraire à la SNCB

"Liège - Cologne, premier chemin de fer
transeuropéen"
est en vente dès à présent au prix de 980 BEF.

Comment vous procurer cet ouvrage ?

Si vous habitez Liège :

Vous trouverez l'ouvrage à la librairie Michel Lhomme, rue des
Carmes 7 à 4000 Liège, chez HOBBY 2000, rue Méan à 4020 Liège,
et à la librairie du Vinâve, rue Vinâve à Jemeppe-sur-Meuse.

Envoi par correspondance :

Versez préalablement la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication "Liège - Cologne".

Si vous habitez l'étranger, versez au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

(Paiement par carte de crédit : voir plus loin.)

=> prix pour envoi en Belgique : 980 BEF + 90 BEF (envoi sous enveloppe matelassée) = 1070 BEF.

=> prix pour envoi à l'étranger : 980 BEF + 140 BEF (envoi sous enveloppe matelassée) = 1120 BEF.

PROMOTION PAR CORRESPONDANCE (valable jusqu'au 30/11/93)

A l'occasion du jubilé Liège - Cologne, nous vous offrons deux ouvrages complémentaires, "Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen" et "le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV" au prix promotionnel de :

1990 BEF les deux (+ envoi)

au lieu de 980 BEF + 1140 BEF, soit 2120 BEF pour les deux ouvrages achetés séparément (+ frais d'envoi).

Vous payerez donc "Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen" + "Le rail passe par Liège" :

pour envoi en Belgique :
1990 BEF + 120 BEF (frais d'envoi) = 2110 BEF

pour envoi à l'étranger :
1990 BEF + 230 BEF (frais d'envoi) = 2220 BEF

Pour commander, versez avant le 30/11/93 à l'un de nos comptes précités avec en communication "Promotion Liège-Cologne".

contenu de "Le Rail passe par Liège"

Ouvrage de 168 pages format A4, illustré de 220 photos et plans, avec couverture en quadrichromie, entièrement consacré au chemin de fer en région liégeoise : histoire, actualité technique, avenir. Au sommaire : le chemin de fer, facteur de développement de la région liégeoise depuis 1838 par M. Lambou; les lignes ferrées liégeoises concurrentes des plans inclinés d'Ans par R. Marganne ; panorama de l'exploitation en traction vapeur des lignes Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle par R. Huysman ; trente ans de traction des trains sur le groupe de Liège de la SNCB par M. Van Ussel ; aperçu des automotrices électriques de la SNCB : un bond technologique de cinquante ans, par P. Van Geel ; l'importance du rail en région liégeoise aujourd'hui et demain par J. Cornet, directeur général adjoint de la SNCB ; Liège-Guillémans, le TGV de l'Europe entre en gare, par le Baron P. Clerdent, sénateur.

PAIEMENT PAR CARTE DE CREDIT "VISA" ou "EUROCARD"

Pour payer par carte de crédit, envoyez-nous le bulletin ci-après.

Bon de commande par carte de crédit

=> Utilisez ce bon de commande **UNIQUEMENT** si vous désirez commander nos articles en payant à l'aide de votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard".

Renvoyez-nous ce bon de commande :

=> soit par la poste à notre adresse :
GTF asbl - Editions, BP 191, B-4000 Liège 1.

=> soit par fax au n° 071/51 66 03

Je soussigné.....

Rue..... N°.....

Code postal..... Localité.....

commande les éditions suivantes :
(biffez mentions inutiles)

Désignation	prix envoi compris
Liège-Cologne premier chemin de fer transeuropéen (envoi en Belgique)	1070 BEF
Liège-Cologne premier chemin de fer transeuropéen (envoi à l'étranger)	1120 BEF
Liège - Cologne + Le Rail passe par Liège (envoi en Belgique)	2110 BEF
Liège - Cologne + Le rail passe par Liège (envoi à l'étranger)	2220 BEF
TOTAL (*)	

J'autorise le débit de cette somme totale (*) de ma carte

VISA

EUROCARD

N° _____ EXP _____

Date

Signature

GTF - Distribution

Les articles proposés par notre service "Distribution" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le titre de l'ouvrage souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture de Trans-Per. Pour commander par carte de crédit, utilisez, en l'adaptant, le formulaire que vous trouvez page 6.

Les articles suivants peuvent être commandés jusqu'au 30/11/93 (merci de respecter cette date SVP). Livraison en décembre.

=> Le matériel moteur de la SNCB par Max DELIE et Michel VAN USSEL (éditions HK)

On ne présente plus ni Max Delie, un de nos meilleurs photographes ferroviaires, ni notre éminent membre Michel Van Ussel, dont nos lecteurs connaissent les nombreuses et appréciées contributions à nos éditions.

Ils se sont associés pour un recensement unique, consacré à tous les engins de traction de la SNCB encore en service au 1er septembre 1992 (y compris les engins-musée). 120 photos couleurs présentent ce matériel, ses caractéristiques techniques ainsi qu'un grand nombre de détails qui font de l'ouvrage une véritable encyclopédie des engins moteurs de la SNCB.

Prix : 1690 BEF + 100 BEF (envoi par enveloppe matelassée) = 1790 BEF (pour envoi à l'étranger, prévoir un supplément de port de 60 BEF).

* * *

=> Rétro 1992 & 1962 (éditions HK)

Cet ouvrage de 144 pages relate par plus d'une centaine de photos couleurs tous les grands moments ferroviaires de l'année 1992, avec en prime d'extraordinaires documents en couleurs réalisés par Marc Dahlström, un des plus grands photographes ferroviaires européens, aujourd'hui disparu.

Prix : 1690 BEF + 100 BEF (envoi par enveloppe matelassée) = 1790 BEF (pour envoi à l'étranger, prévoir un supplément de port de 60 BEF).

* * *

=> Pin's 4509

L'Amicale du personnel des trains de Virton vient d'éditer un pin's couleurs représentant un autorail série 45 de la SNCB en nouvelle livrée bleu et blanc. GTF-Distribution peut vous procurer cet accessoire vestimentaire original.

Prix : 200 BEF l'exemplaire envoi compris toutes destinations

=> Guide indispensable du voyageur sur les chemins de fer de la Belgique, par J. DUPLESSY.

Il s'agit d'un ouvrage datant de 1840, une époque où le chemin de fer n'en est encore qu'à ses premiers tours de roues. On trouve dans cet ouvrage l'inventaire des sections existantes, de celles restant à construire ou de celles en projet, les règlements auxquels le voyageur doit se soumettre, les horaires, distances parcourues et prix pratiqués, et surtout une description des régions traversées, avec leurs gares, installations ferroviaires, mais aussi les curiosités architecturales et touristiques de tous les lieux desservis à cette époque par une gare ou un point d'arrêt.

Réédition par les Editions Altaïr.

Prix : 295 BEF + 50 BEF (envoi) = **345 BEF**
(envoi à l'étranger : prévoir un supplément de 20 BEF)

Bientôt à votre mur

Le calendrier mural 1994 de Tram 2000 vient de paraître

L'association Tram 2000 est connue pour la publication régulière du journal du même nom qui vous informe de l'évolution des réseaux urbains et suburbains de notre pays.

Par amour des trams, cette association vient de sortir un calendrier mural consacré entièrement à ce mode de transport. Il comporte en effet pas moins de 15 mini-posters (format A4), tous en couleurs, représentant des tramways belges d'hier et d'aujourd'hui.

Et pour cette première édition, qui rencontre déjà un franc succès, rien n'a été laissé au hasard afin de vous offrir un produit de qualité.

Ce calendrier quadrilingue, qui démarre dès décembre 1993, est non seulement beau mais fonctionnel avec ses grands chiffres lisibles à distance, son spiralage de luxe permettant la conservation des photos sans que celles-ci ne doivent être arrachées et, amusants et pratiques, les calendriers de poche en couleurs à glisser dans votre portefeuille.

Son prix : 350 FB incluant l'emballage et l'envoi postal en Belgique et en Europe. Le calendrier 1994 de Tram 2000 peut d'ores et déjà être commandé par virement au CCP 000-1567525-05 de l'association. Un bon conseil, commandez directement deux exemplaires : un pour chez vous et un pour votre bureau et gagnez sur les frais d'envoi (660 FB pour deux exemplaires).

Vous pouvez aussi vous procurer le calendrier 1994 aux musées de Woluwe, Edegem, et Schepdael, ainsi que chez Jocadis à Enghien et chez Hobby 2000 à Liège.

Le Calendrier 1994 de Tram 2000 vous est recommandé par le GTF !

Nouvelles de la SNCB

Décès de SM le Roi Baudouin

Après tant d'autres, qu'il nous soit permis de rendre discrètement hommage à la personne de Sa Majesté le Roi Baudouin, décédé le 31 juillet dernier. Saluons avec respect ses qualités foncières d'honnêteté, de droiture, et de souci de tous ses concitoyens, et en particulier les plus petits et les plus faibles.

La SNCB s'est associée à l'émotion générale et au deuil de la population en renforçant considérablement le service de ses trains les 5 et 6 août, jours où les visites de la population à la mortuaire, au Palais Royal, étaient permises, ainsi que le 7 août, jour des funérailles.

A cette occasion, la SNCB avait profité de l'opportunité offerte par son nouveau système de délivrance de billets de type "Sabin" pour émettre des billets spéciaux de 2e classe permettant de rallier Bruxelles au départ de toute gare belge, au prix forfaitaire de 100 F pour les personnes de plus de douze ans.

A titre de souvenir de cet événement, nous publions ci-après un fac simile de ces billets.

148305807448	05/08/1993 13:42	(B)	(B)
LIEGE-GUILLEMINS I	801		
BILLET SPECIAL			
HOMMAGE AU DEFUNT ROI BAUDOUIN			
VALABLE POUR UN VOYAGE ALLER ET RETOUR DE TOUTE GARE BELGE A ZONE BRUXELLES. Voyage gratuit pour les accompagnants de moins de 12 ans. NON REMBOURSABLE.		Ce billet est édité spécialement par la SNCB à l'intention des personnes souhaitant rendre un dernier hommage au défunt ROI BAUDOUIN, au Palais Royal le 06/08/1993	
VALABLE LE 06/08/1993	2e CLASSE	1008EF	
03038510			

148609680661
LIEGE-GUILLEMINS I

06/08/1993 10:12
B02



BILLET SPECIAL

FUNERAILLES DU ROI BAUDOIN

Ce billet est édité
spécialement par la
SNCB à l'intention
des personnes
souhaitant rendre un
dernier hommage au
défunt ROI BAUDOIN
en assistant à ses
funérailles, le
07/08/1993

VALABLE POUR UN VOYAGE ALLER ET RETOUR
DE TOUTE GARE BELGE A ZONE BRUXELLES.
Voyage gratuit pour les accompagnants
de moins de 12 ans.
NON REMBOURSABLE.
VALABLE LE: 07/08/1993 2e CLASSE

100BEF

02993947

La SNCB par ligne

Ligne 94 Hal - Tournai

Depuis le 24 août dernier et pour la première fois, une rame TGV de la SNCF a circulé par ses propres moyens sur le réseau belge. Le premier jour de circulation, elle effectuait des essais entre Ath et Silly.

Il s'agissait en fait d'une rame TGV "Réseau", composée de deux motrices de huit remorques, du type de celles qui assurent la desserte journalière à grande vitesse entre Paris-Nord et Lille-Plandres, mais en version "tricourant" 25 kV 50 Hz alternatif / 1500-3000 volts courant continu. Nonante rames de ce type sont en effet en construction, dont quarante en version tricourant, afin de desservir, dès que ce sera possible, la liaison Paris-Nord - Bruxelles-Midi, où le matériel devra passer du courant alternatif 25 kV 50 Hz, utilisé sur le réseau "Nord" de la SNCF et sur les lignes à grande vitesse, au courant 3000 volts du réseau classique de la SNCB.

Le but de ces circulations sur le réseau de la SNCB était notamment de mesurer les interférences entre l'équipement électrique embarqué de ces rames TGV et la signalisation au sol "classique" du réseau SNCB. La moisson fut, paraît-il abondante, et les ingénieurs planchent actuellement sur les modifications à prévoir pour rendre ce matériel compatible avec le réseau de la SNCB.

Ces essais devaient se prolonger jusqu'au début du mois de septembre, notamment sur la ligne Tournai - Mouscron.

Rappelons à cette occasion que le réseau de la SNCB devrait voir circuler dans un avenir relativement proche trois types de rames TGV :

- 1.- les rames TGV "Eurostar" du service Bruxelles - Londres, qui devrait être inauguré au début de l'été 1994. Ces rames, au profil caractéristique avec leur seule vitre frontale "cyclopéenne" et leur gabarit "anglais" sont dotées d'un équipement électrique tricourant 3000 volts continu SNCB / 25000 volts alternatif SNCF + lignes TGV / 750 volts continu British Railways avec captation par 3e rail ; l'une de ces rames devrait prochainement entamer des marches d'essais en Belgique ;
- 2.- les rames "Réseau" SNCF tricourant destinées à assurer dans un premier temps le service TGV Paris - Bruxelles ;
- 3.- les rames TGV "PBKA" destinées dans le futur à la desserte des lignes Paris - Bruxelles - Amsterdam/Cologne, et qui pourront circuler sous les quatre tensions d'alimentation européennes, y compris le 15000 volts allemand.

*
* *
*

Ligne 167 - Athus - Mont-St-Martin : on ferme !

Avec la mise en vigueur du service d'hiver, dimanche 26 septembre dernier, la SNCB et la SNCF ont fermé le point frontière Athus - Mont-St-Martin, électrifié à grands frais en... 1988. Il n'y a donc pas eu de revirement de dernière minute, malgré les pressions locales et régionales, et le trafic des marchandises, qui transitait par ce point frontière et par l'Athus-Meuse, est depuis cette date détourné par Mézières - Charleville, Lille et... Mouscron. On avait bien, dans un premier temps, prévu de faire entrer les trains en Belgique par le point frontière de Jeumont - Erquelinnes, mais il semble que des travaux de restauration d'ouvrages d'art entre Aulnoye et la frontière belge notamment aient provoqué le report de ce trafic sur Tourcoing - Mouscron... On ne peut s'empêcher de penser que de la sorte, la SNCF a allongé le kilométrage de ces trains sur son propre réseau au détriment de la SNCB. Notre compagnie nationale se serait-elle "fait berner ?"

Certains ne se sont pas privés d'évoquer leurs craintes que cette nouvelle fermeture dans le Sud-Luxembourg ne favorise pas la bonne fin du dossier de la modernisation de la ligne "Athus - Meuse", remis discrètement en question dans les sphères dirigeantes de la SNCB depuis quelques mois, suite notamment à l'effondrement du trafic des marchandises par rail, constaté en 1993.

Pour en revenir à la fermeture du point frontière d'Athus - Mont-St-Martin, relevons que cet événement semble avoir aiguisé les passions dans la région. Ainsi, le samedi 25 septembre, un des derniers trains de marchandises empruntant la ligne condamnée a-t-il été "attaqué" peu après son départ de

la gare d'Athus en direction de Longwy. Vers 4h30, il a été stoppé non loin de la frontière, par des personnes non identifiées à ce jour, et qui ont utilisé les signaux de détresse en usage à la SNCB (des pétards). Une fois le train immobilisé, les trémies des wagons composant le convoi ont été ouvertes, et quelque huit cents tonnes de minerai de fer, soit l'équivalent de 13 wagons, ont été répandues sur la voie...

* * *

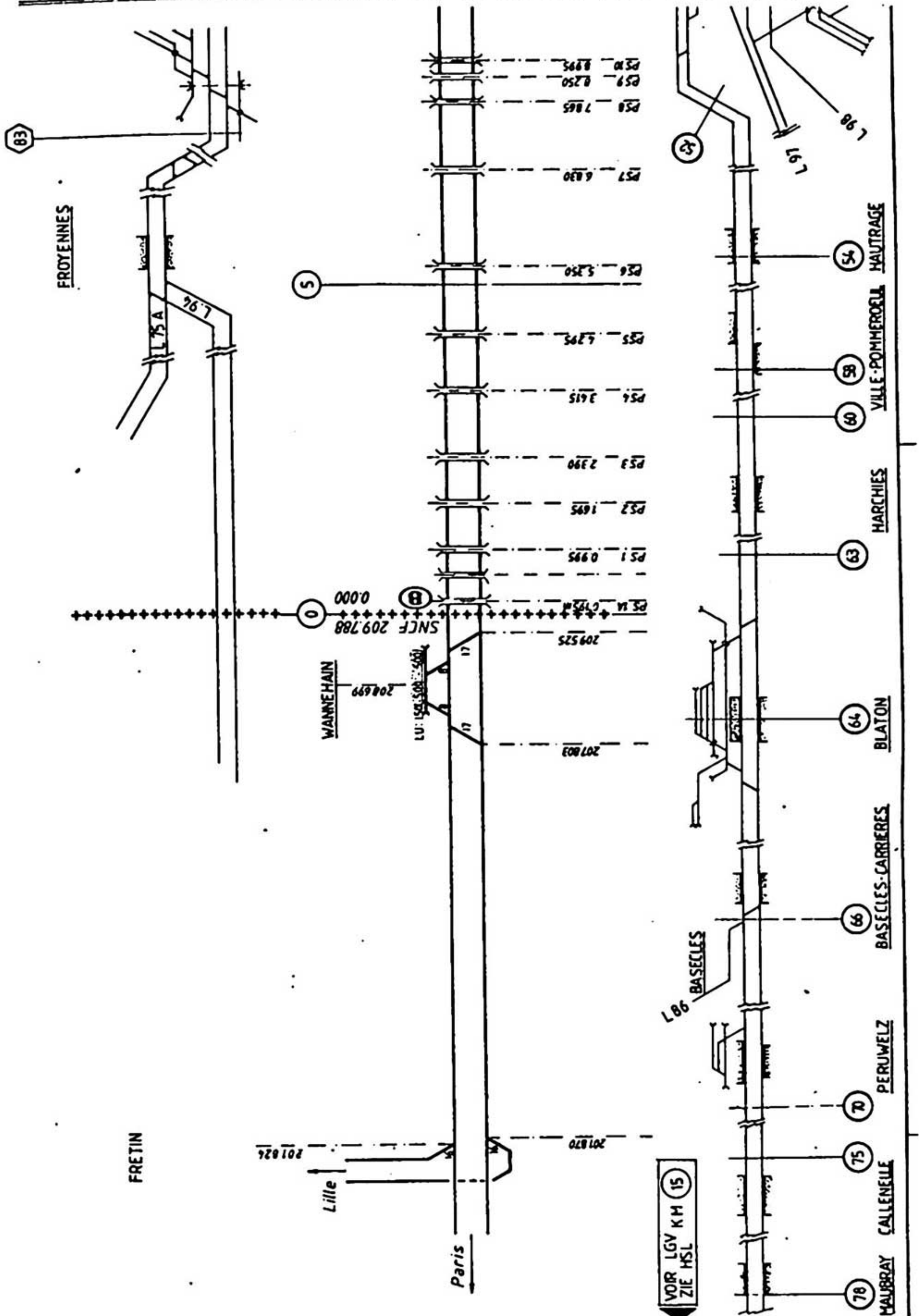
Ligne à grande vitesse Esplechin - Bruxelles-Midi

Nous avons le plaisir de publier ci-après le plan schématique de la ligne à grande vitesse dont les travaux viennent de débiter en territoire belge, à la frontière française précisément. Ce plan comporte en outre tous les raccordements aux lignes classiques, tels qu'ils sont prévus actuellement par la SNCB.

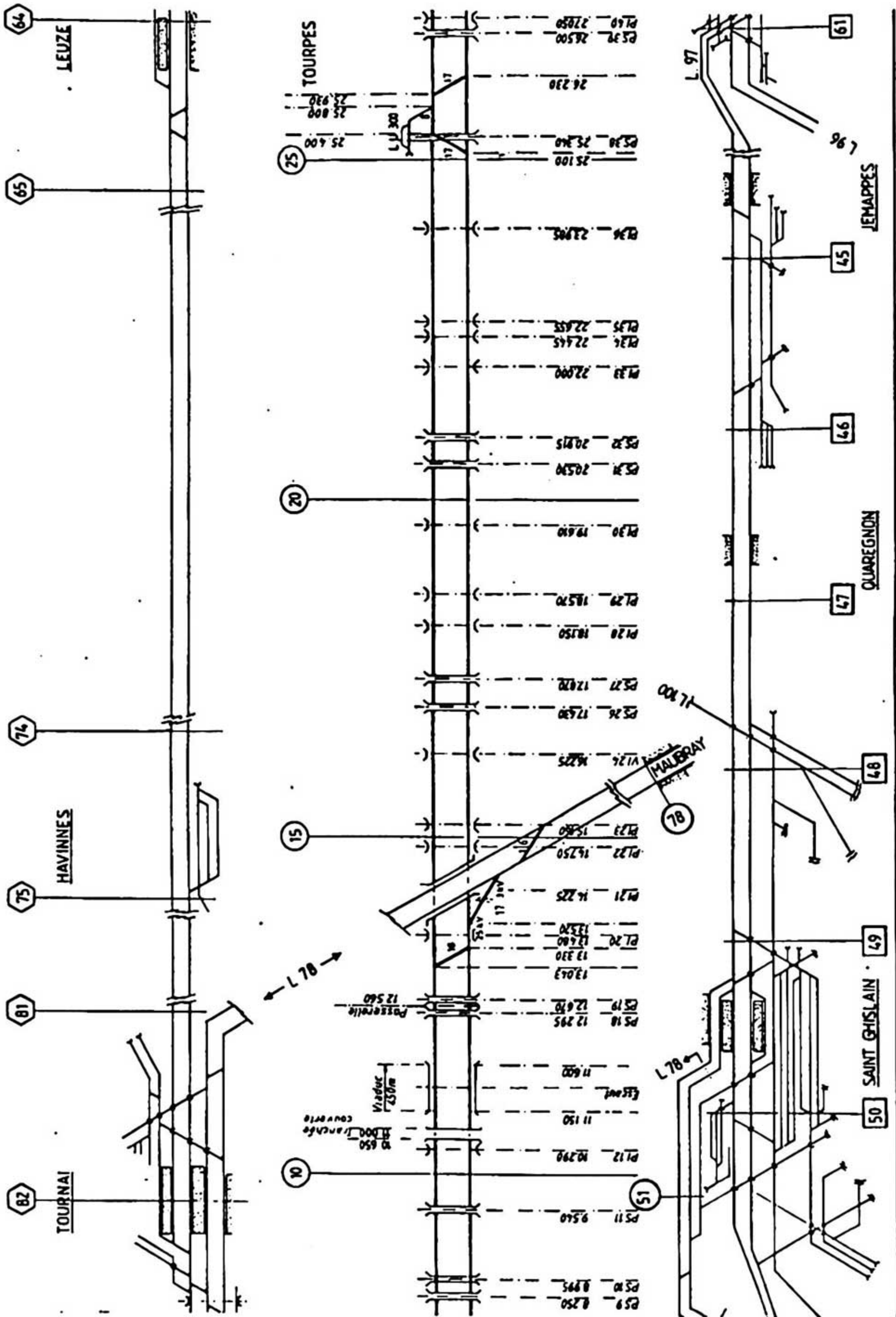
Rappelons d'abord que la ligne TGV, à double voie, est prévue pour la circulation à 300 km/h sous caténaire 25 kV 50 Hz système SNCF.

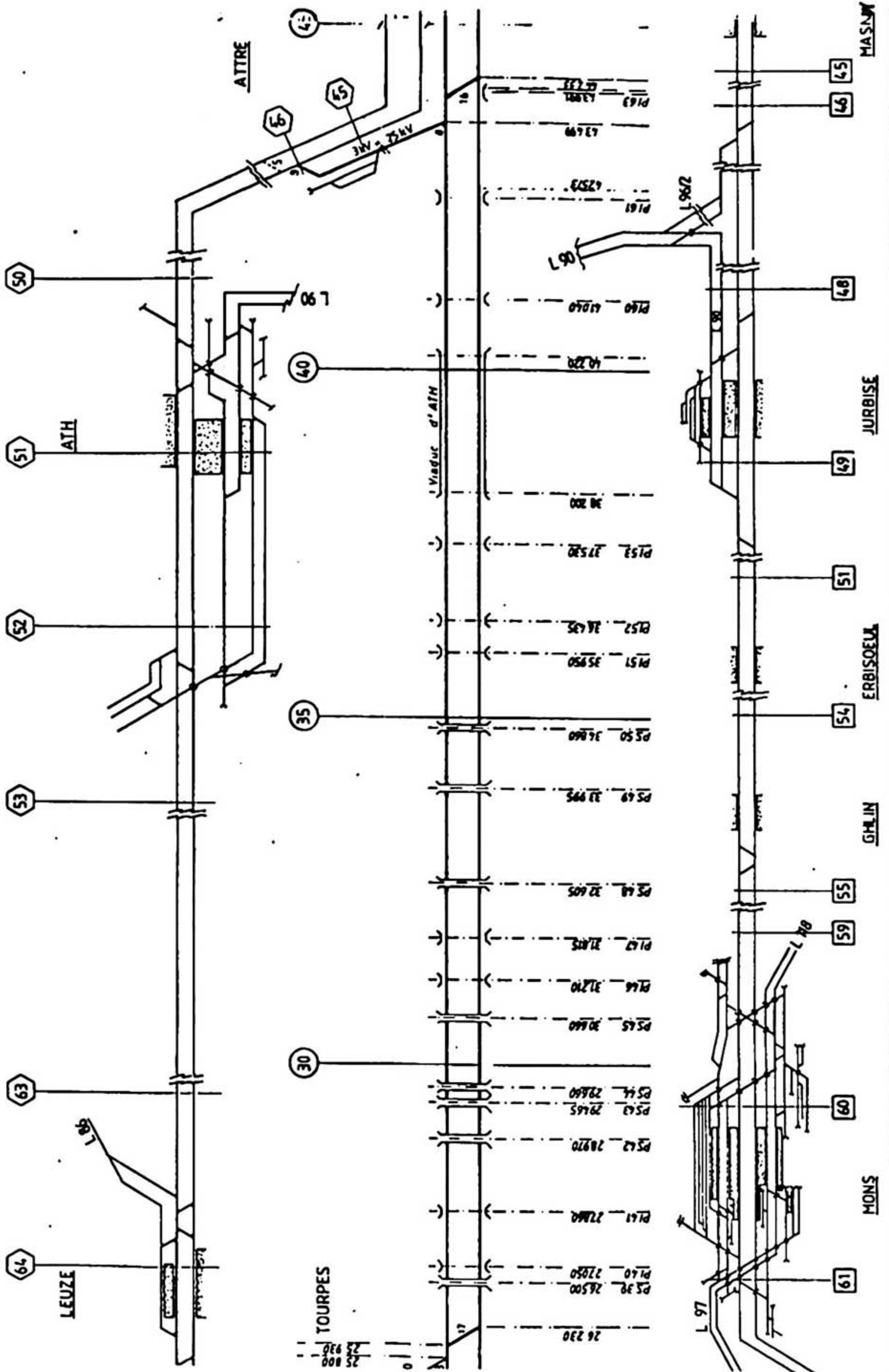
Voici quelques points de repère pour la lecture du plan. La LGV pénètre en Belgique à hauteur d'Espléchin (km 209,788 SNCF/0.000 SNCB). Après franchissement du grand viaduc sur l'Escaut prévu à Antoing, et qui commence à sortir de terre, un raccordement sera construit avec la ligne 78 Tournai - Mons. Ce raccordement à simple voie sera muni d'une section de séparation 25 kV/3 kV. A Tourpes, au km 25, une voie en cul de sac avec demi-lune sera prévue pour les trains de travaux ou en cas de détresse. Entre Attre et Silly, aux environs du km 45, un raccordement dans les deux sens sera prévu avec la ligne 94, avec section de séparation 25 kV/3kV. Aux abords de Lembeek, au km 72, la vitesse tombera de 300 à 220 km/h. Entre Halle et Buizingen (km 76), la ligne à grande vitesse abandonnera le 25 kV alternatif pour le 3000 volts continu. La vitesse sera ensuite peu à peu réduite pour le 40 km/h classique pour l'entrée à Bruxelles-Midi. Les TGV Transmanche y seront reçus voies 1 et 2 en impasse, dont les quais seront totalement isolés vu les prescriptions britanniques en matière de contrôle des passeports et de sécurité. Les TGV Paris - Bruxelles et au-delà seront reçus, eux, voies 3 à 6 à double issue.

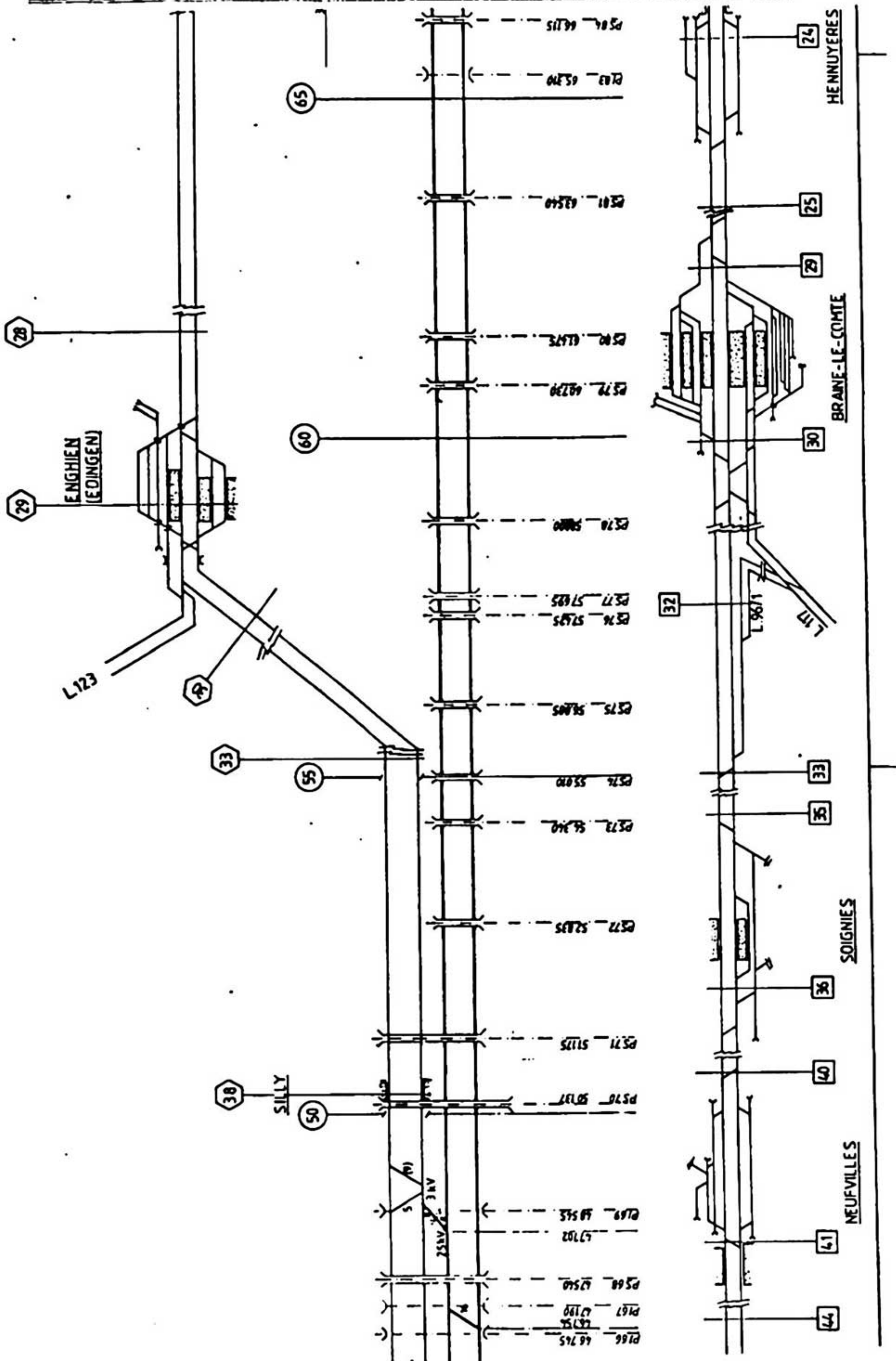
A suivre...

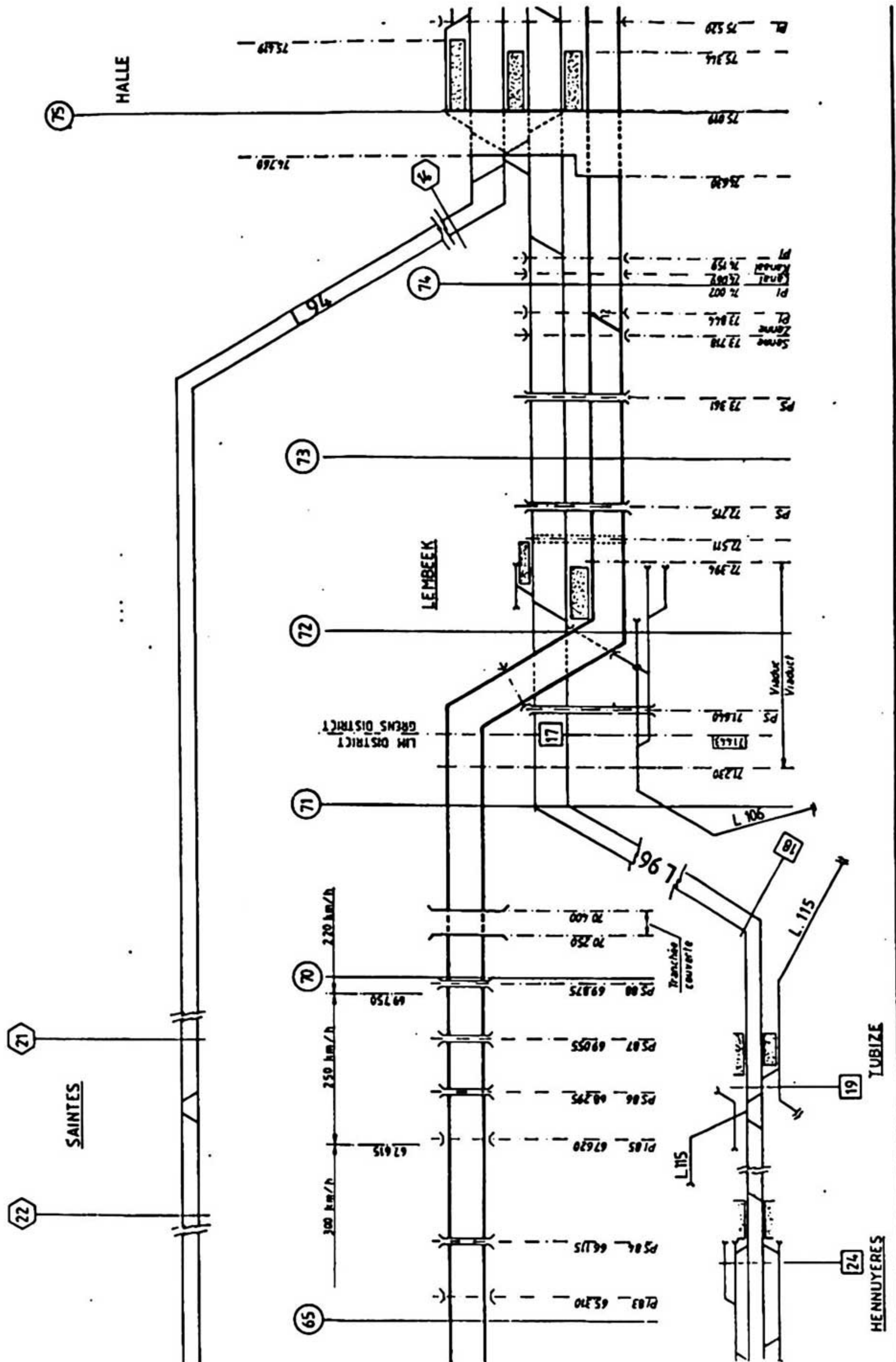


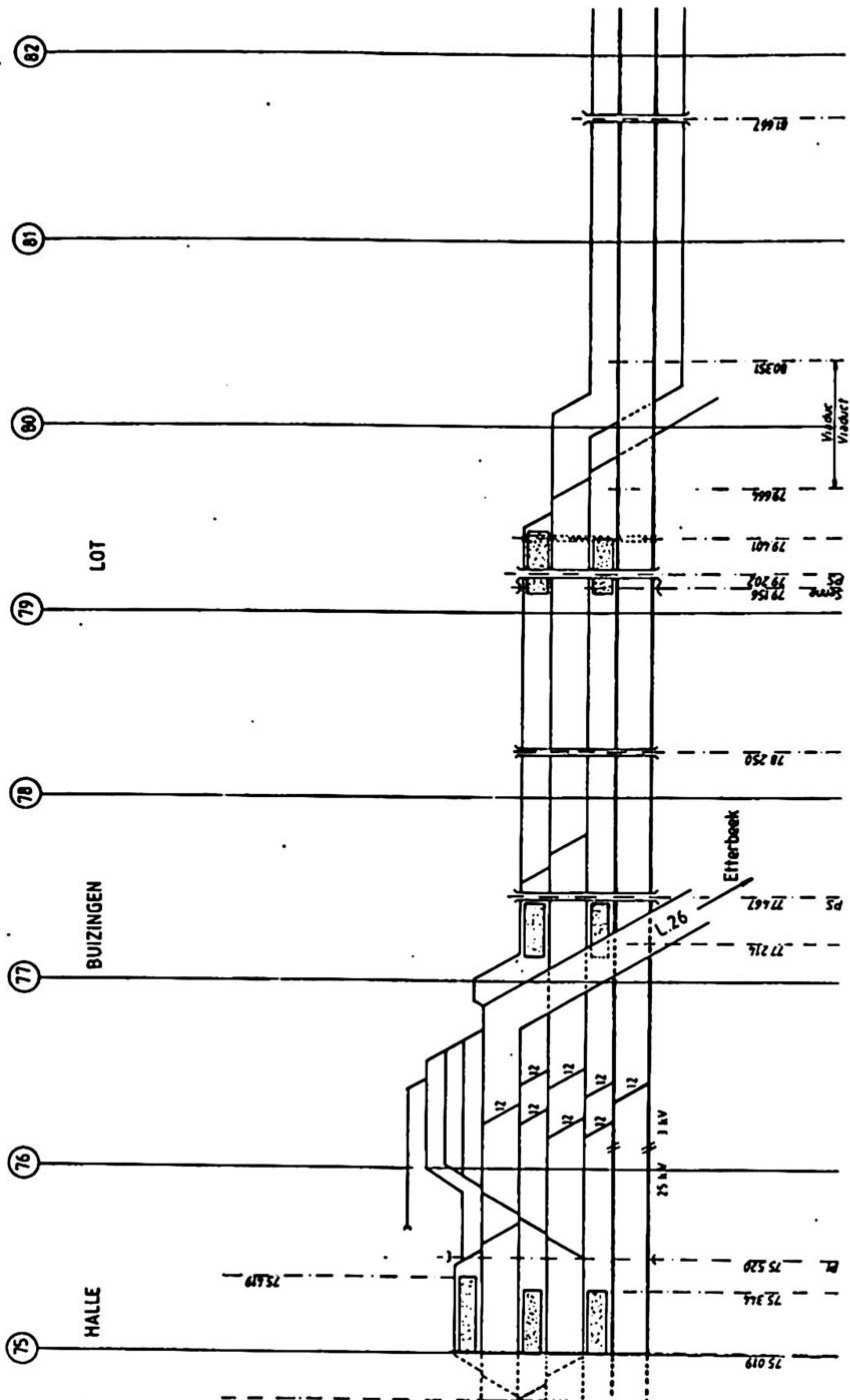
14 - TRANS-FER 88 - Nouvelles de la SNCB



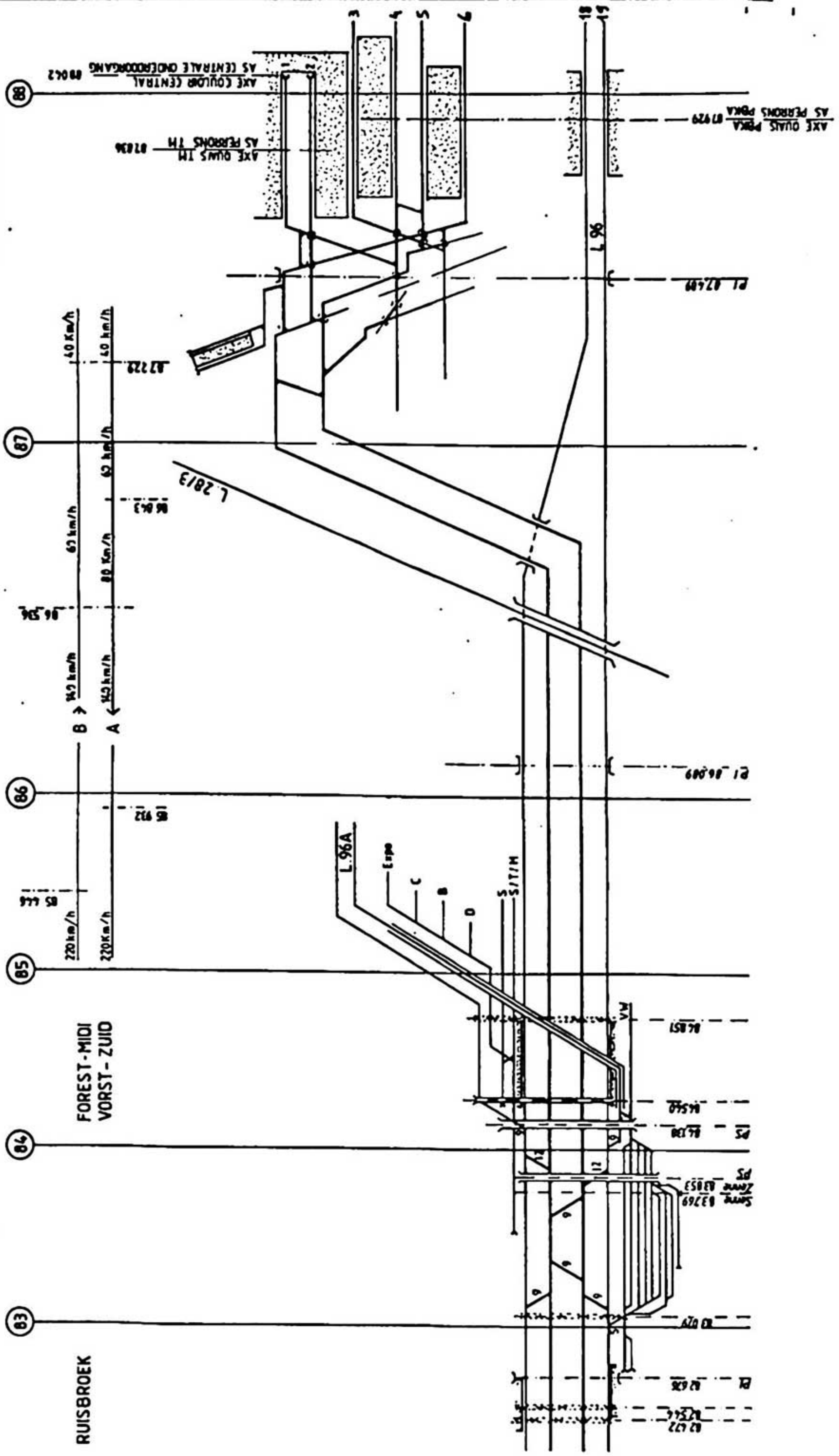








BRUXELLES - MIDI
BRUSSEL-ZUID



FOREST-MIDI
VORST-ZUID

RUISBROEK

**Ligne 42 - la gare de Gouvy
bientôt sous tension 25 kV 50 Hz**

C'est samedi 25 septembre dernier que les Chemins de Fer Luxembourgeois ont inauguré, sous une pluie battante et en présence du prince-héritier grand-ducal, la traction électrique sur la section Kautenbach - Troisvierges. Dès le dimanche 26, tout le trafic intérieur luxembourgeois était donc assuré en traction électrique entre Troisvierges et Luxembourg.

Il reste maintenant à parachever l'électrification du tronçon international à voie unique entre Troisvierges et Gouvy, et à électrifier une partie de la gare belge de Gouvy, aux frais des Chemins de fer luxembourgeois.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, la caténaire est déjà posée en pleine voie entre Troisvierges et l'entrée de Gouvy. Les entreprises s'affairent actuellement à l'électrification de la gare de Gouvy proprement dite. La mise sous tension de l'ensemble international est prévue pour la mi-décembre de cette année. Nous y reviendrons.

Quant à la ligne 42 proprement dite entre Gouvy et Rivage, son électrification intégrale devrait intervenir pour la fin de l'année 1996.

15 oct.93

* * *

**Ligne 155 - Marbehan - Croix-Rouge
état actuel et perspectives**

Ceux de nos membres qui ont participé à notre voyage dans la province du Luxembourg le samedi 4 septembre dernier ont eu l'occasion de parcourir la ligne Marbehan - Croix-Rouge, dernier vestige de l'ancienne ligne internationale joignant Marbehan à Virton, Ecouvieuz et Montmédy.

Rappelons que cette ligne, menacée de disparition il y a quelques années, a été sauvée grâce à la possibilité, évoquée à l'époque par le député-bourgmestre d'Etalle, Guy Charlier, de créer à Croix-Rouge un pôle économique du bois greffé sur le rail.

Aujourd'hui, le projet stagne et la scierie Dusausoit, et plus particulièrement la SA EPL (Exploitations Forestières de Lorraine) en amont, une entreprise établie en bordure de la gare de Croix-Rouge, est, avec son quai de chargement moderne, la seule utilisatrice de la ligne Marbehan - Croix-Rouge, dotée aujourd'hui du statut de ligne à exploitation simplifiée, avec vitesse limitée à 40 km/h.

L'entreprise EPL considère que le transport par voie ferrée constitue le plus important moyen d'expédition de ses pro-

duits à destination de l'étranger. Et pourtant, ses relations ne sont pas au beau fixe avec la SNCB.

Ainsi, le Soir du lundi 26 juillet dernier répercutait les plaintes de Pierre Dusausoit, responsable de l'entreprise. Il signale que, depuis 1991, une demande en bois de chauffage afflue en provenance de l'Italie. "Il faut savoir - explique le responsable - que le principal problème de la vente du bois de chauffage dépend du prix du transport. Nous obtenons des prix par wagon et, étant donné que le client achète le bois à la tonne, le chargement des wagons doit être soigné, ceci afin de charger au maximum et ainsi de réduire le prix du bois rendu. Malheureusement, le poids du bois, en vieillissant, diminue rapidement et le prix du transport des wagons utilisé devient trop élevé pour les clients.

C'est ainsi qu'en novembre 1992, nous demandons avec insistance à la SNCB une réduction des prix de transport... sans résultat. Nos clients italiens se sont alors dérobés au profit de fournisseurs français qui bénéficient de prix plus intéressants pratiqués par la SNCF. Nous demandons alors à la SNCB un alignement sur les prix français. Mais notre demande n'aboutit pas. Conséquence : perte de clients, tonnage important de bois pourri en forêt, façonnage de bois non vendu à payer aux bûcherons, aux débardeurs..." (1)

Ce n'est pas là le seul problème de l'entreprise avec la SNCB... Depuis le 1er juin 1992, EPL n'atteignant pas le seuil de trafic suffisant fixé par la SNCB, celle-ci lui facture le déplacement de la locomotive pour le trajet Marbehan - Croix-rouge. C'est ainsi qu'un supplément de 2 x 7700 F (2), soit 15.400 F, est réclamé par la SNCB pour l'expédition d'un seul wagon de Croix-Rouge.

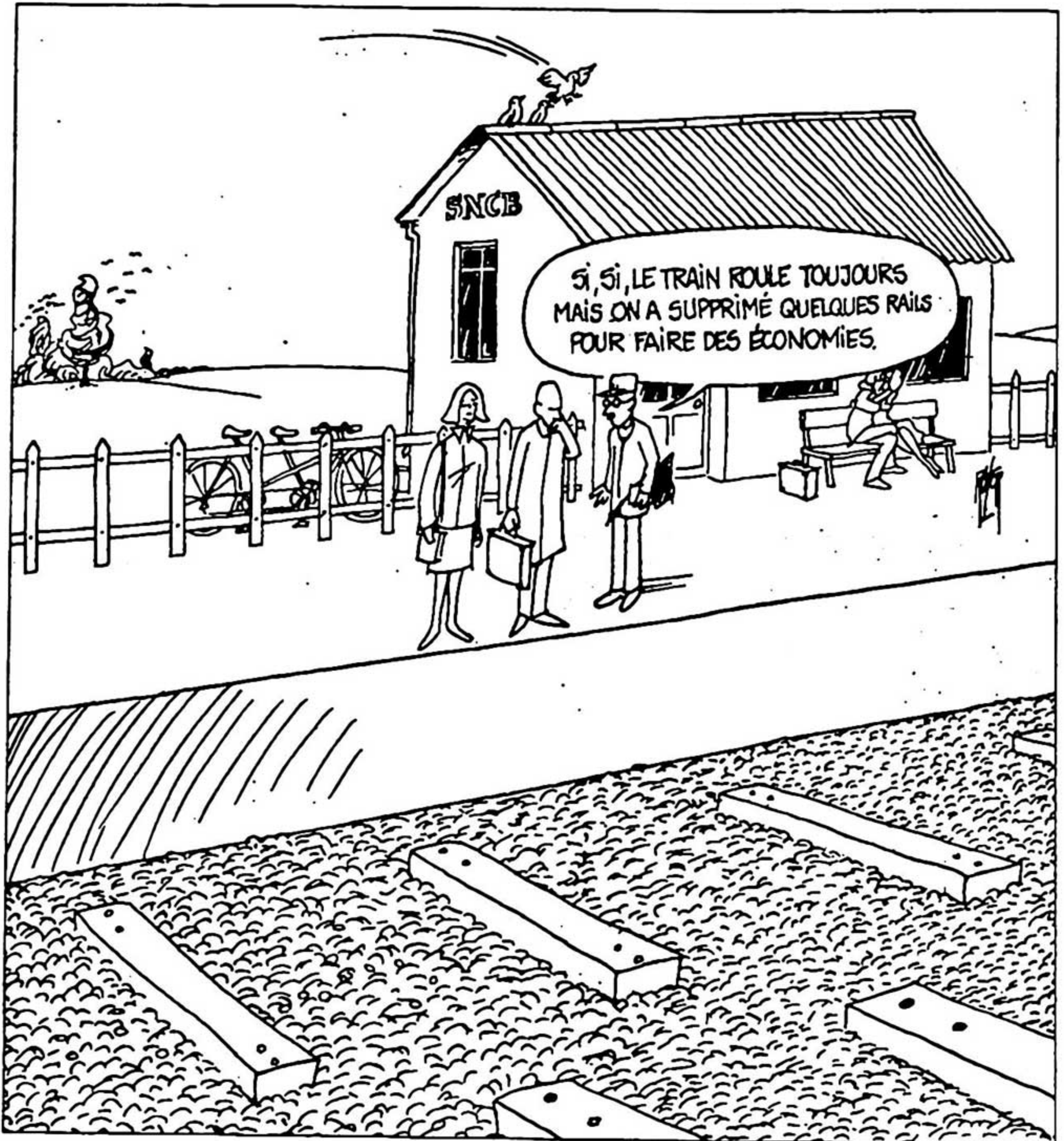
Les choses pourraient-elles changer côté SNCB ? Louis Devillers, administrateur-directeur de B-Cargo et responsable de la politique de la SNCB pour le transport des marchandises, s'est rendu à ce sujet à Libramont à l'occasion de la foire agricole et forestière du mois de juillet dernier. Il était fort attendu, car la SNCB a supprimé 85 à 90 % des cours à marchandises belges depuis les années septante. De plus, le secteur forestier considère que la SNCB n'a pas toujours pratiqué des prix compétitifs pour l'expédition des produits forestiers par rapport aux réseaux voisins, allemands et français notamment. Or, Louis Devillers a présenté les axes d'une nouvelle politique de la SNCB en matière de transport de bois. Il compte améliorer la desserte du secteur forestier, diminuer les coûts et adapter les services de B-Cargo aux besoins réels de la clientèle. Il propose ainsi la création d'un réseau de "gares-bois", c'est-à-dire la concentration de tout le trafic

(1) - tout cela fait penser à l'affaire de l'usine d'embouteillage d'eau minérale "Valvert", établie il y a quelques années en forêt d'Etalle à quelques centaines de mètres de la ligne Marbehan - Croix-Rouge. Cette entreprise, du groupe Perrier, ne s'est pas raccordée à la ligne Marbehan - Croix-Rouge, car les prix de transport proposés par la SNCB étaient plus élevés que ceux pratiqués par la concurrence routière. Aujourd'hui, toute la production d'eau minérale "Valvert" est donc évacuée par la route !

(2) - soit quelque 650 F le kilomètre, le tronçon Marbehan - Croix-Rouge en comptant une douzaine.

sur certaines gares spécialement adaptées et équipées, et l'organisation de trains d'axe pour diminuer les coûts en permettant une "massification des flux". Louis Devillers a assuré les forestiers que cette nouvelle politique ne serait pas imposée de Bruxelles, mais que la SNCB collaborerait désormais avec le secteur forestier pour organiser tout un réseau de gares "bois" bien adapté.

L'heure est semble-t-il à la collaboration et au partenariat entre la SNCB et le secteur du bois... Acceptons-en l'augure !



A propos du trolleybus 22 "Cathédrale - Burenville"

(Trans-fer n° 86, pages 36 à 41)

L'évocation de cette ligne de trolleybus liégeoise aujourd'hui disparue nous a valu maintes réactions positives et nostalgiques. Parmi celles-ci, épinglons la lettre qui nous a été envoyée par notre membre Marcel Lambou, un des spécialistes liégeois de cette question.

"Les souvenirs précis évoqués par votre membre Jean-Pierre Switten étaient des plus intéressants.

Comme ils datent de 1956, ils laissent forcément dans l'ombre les prémices de cette ligne longue de 3.411 mètres, dont j'ai vécu les débuts, 46 jours après la mise en service de la ligne 21, soit le 28 septembre 1934.

Son tracé avait été étudié de manière à ne pas quitter le territoire de la ville de Liège et à ne pas pénétrer sur les plates-bandes de la SNCV. Le service était assuré par des "T 32" avec, à l'avant, un film bleu à lettres blanches avec mention "Burenville", en face latérale, derrière les trois sièges parallèles aux baies, une plaque en contreplaqué de la même texture et à l'arrière un petit film avec numéro, complété par une autre plaque de bois identique à celle décrite ci-avant, pour répondre aux exigences d'un règlement de police local. L'arrivée des T 36, avec films multicolores, entraîna le remplacement de ce matériel. Les nouvelles mentions, en blanc sur fond vert à gauche et noir à droite indiquaient :

<p>36 CATHEDRALE - BURENVILLE ST-NICOLAS</p>
--

... une inscription en trompe l'oeil, puisque la ligne ne pénétrait pas sur le territoire de la commune de Saint-Nicolas.

Si ce ne sont les avatars dus aux bombardements de 1944, la ligne ne connut aucune altération notable entre 1934 et 1956.

Il est cependant possible que, fusion TEC et restructurations aidant, la ligne 22 convertie en autobus le 13 mars 1968 vive ses derniers jours en cette année 1993. Elle a en effet la particularité de ne pas parcourir d'itinéraire propre : en commun avec la ligne 23 (ex-36) entre la Cathédrale et la rue Bidaut, et en commun avec les lignes ex-SNCV 80, 81 et 81 barré de la rue Bidaut à Burenville, l'obstacle des correspondances payantes et des tarifs diversifiés est aujourd'hui éliminé.

Monsieur Switten décrit bien la structure du terminus de "Cathédrale", ce qui s'appelait alors la "place du Roi Albert". En fait, lors de la création de la première ligne de trolleybus (n° 20), la boucle terminale passait devant la Cathédrale avant d'obliquer à gauche, dans le prolongement de la rue Saint-Paul, avec terminus au coin de la rue Cathédrale, où un distributeur de tickets d'accès avait été placé, comme c'est le cas aujourd'hui dans certains commerces : un système inspiré de la RATP à Paris, comme cela avait également été le cas pour les composteurs à manivelle dont les receveurs étaient dotés.

La création successive des lignes 21, 22, 25 et 26 entraîna le déplacement des terminus où ils existent encore aujourd'hui. On trouvait, en partant de la rue Pont d'Avroy, les arrêts communs suivants : 20, 21 et 29 (en 1938), 22 et 36 (en 1939), 25 et 26 (en 1936). Chaque point terminus était signalé par un potelet surmonté de deux ou trois plaques émaillées aux couleurs des lignes concernées. Il n'y avait pas d'abri pour les voyageurs, qui n'étaient pas débarqués d'office place Saint-Paul, les trolleys respectant leur temps de battement à leur emplacement de départ. C'est ainsi qu'il y avait parfois quatre voitures à la queue leu leu... Lorsque des dépassements étaient nécessaires, le percepteur de la voiture à dépasser devait abaisser temporairement les perches, les TULE n'ayant jamais installé d'aiguillages ad hoc, probablement par un souci d'économies bien connu chez eux."

M. Jacques Braive, vice-président de notre association, et autre spécialiste des trolleybus, nous écrit par ailleurs qu'ayant lu avec émotion ces intéressants souvenirs, il couche sur papier les compléments qui lui viennent à l'esprit à toutes fins utiles.

"La ligne 37 croisée par le 22 place Cathédrale était aussi celle du 24 et du 38, ainsi que des circulations de service de Sainte-Foy à Cornillon.

L'avant des trolleybus a aussi porté pendant de longues années le programme du cinéma Palace.

Le boîtier du disjoncteur situé "au-dessus de la tête" du wattman était fixé à la cloison à laquelle celui-ci était adossé.

La lampe de demande d'arrêt était tout simplement une pièce de clignoteur, comme cela a été la règle sur tous les trolleybus et pendant longtemps sur les autobus.

L'étroitesse du viaduc du Haut-Pré a justifié pendant longtemps l'obligation du pilotage par le percepteur à pied. En outre, le tracé actuel était projeté de longue date à telle enseigne que, heureuse époque de prévoyance et de confiance dans le trolleybus, les poteaux polygonaux en béton ont été implantés très tôt "dans la nature" pour une ligne aérienne qu'ils n'ont jamais soutenue. Ces poteaux ont disparu lors des terrassements de la voirie actuelle.

Avant l'arrivée au terminus, il y avait un dernier appareil de ligne aérienne à franchir, celui du sens descendant de

la ligne aérienne puisque la boucle terminale du 22 se faisant dans le sens des aiguilles d'une montre.

Le trolleybus "SPECIAL" évoqué arborait en réalité le film "SERVICE" ou à la rigueur un film blanc. La mention "SPECIAL" n'existait pas sur les trolleybus."

Un cordial merci à Marcel Lambou et Jacques Braive pour cette évocation...

*
* *

Nouvelle publication : le tram à Jamoigne

L'Association des Amis du Rail de Virton (ADAR) publie une plaquette réalisée par Marcel Constant, Michel Demoulin et Gérard Martin, et consacrée au "Tram à Jamoigne". En 16 pages format A4, agrémentées d'une bonne dizaine de photos, vous saurez tout sur le tram dans cette localité située sur la ligne SNCV défunte qui reliait Marbehan à Sainte-Cécile. Tirage limité.

Prix : 120 BEF port compris.

Les commandes sont reçues au compte 001-1114646-95 de l'ADAR à Virton (indiquez en communication "TRAM - JAMOIGNE - membre GTF").

Le GTF asbl Ne distribue PAS cet article.

*
* *

Festivités du 150e anniversaire Liège-Cologne

Les 16 et 17 octobre dernier, la SNCB et la DB ont dignement fêté le 150e anniversaire de la liaison Liège - Cologne. Le succès de foule a été indéniable. Le peu de temps dont nous avons disposé depuis la conférence de presse d'annonce de cette manifestation (1 semaine) ne nous a permis que d'avertir nos membres abonnés à notre service "voyages express" du détail des manifestations.

Et pourtant, nous avons eu le plaisir de rencontrer de nombreux membres au chalet dont nous disposions devant la gare des Guillemins à Liège, notamment pour présenter notre nouvel ouvrage "Liège - Cologne, premier chemin de fer trans-européen".

Qu'il nous soit permis de remercier tous ceux de nos membres qui ont prêté main forte pour organiser la vente au chalet, et en tout premier lieu Madame Terrein, Jean Evrard et Jacques Ferrière. Merci aussi notamment à nos membres Félix Braive, Robert Counet, Michel Georis, Jean Laterre, Michel le Bussy, Jean-Pierre Switten et Michel Van Ussel de leur aide précieuse.

Le management du GTF asbl

Des nouvelles de nos projets ...



Les Trolleybus au Pays de Liège

Dans le cadre de la collection "les tramways au Pays de Liège", le G.T.F. poursuit la préparation du volume consacré aux trolleybus de Liège et de Seraing.

L'ouvrage projeté devrait faire date dans les travaux consacrés à l'histoire des transports urbains. En effet, par rapport à beaucoup d'exploitations européennes, les réseaux de Liège constituent la synthèse de l'évolution technologique et "philosophique" de ce mode de transport durant près d'un demi-siècle.

Après la première expérience anversoise, les TULE deviennent rapidement les animateurs du réseau le plus développé d'Europe occidentale. Comme pionniers de la haute technologie des années trente, les ingénieurs liégeois multiplient les expériences, les études et participent activement à de nombreux colloques internationaux.

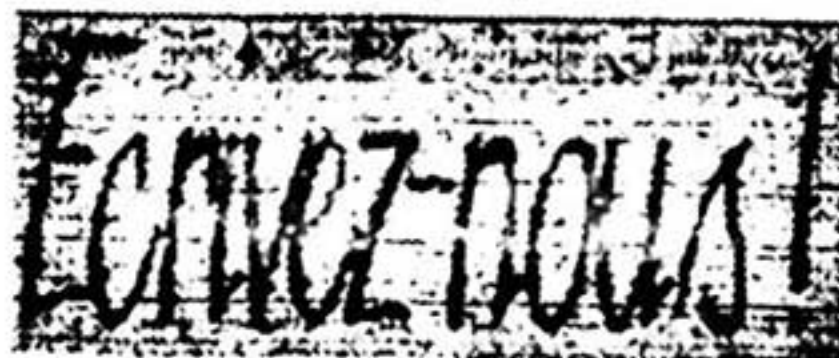
Les RELSE élaborent un réseau plus modeste, mais non moins imaginatif, avec ses voitures symétriques réversibles à deux ou trois trains de roues.

Les auteurs évoqueront l'expansion et le déclin des réseaux au travers de l'aventure humaine des concepteurs et des exploitants. Ces hommes et ces femmes qui, au fil des aléas de l'histoire, rendirent le trolley si populaire à Liège.

Avis de Recherche !

Pour que le travail soit réellement complet (ce sera sans doute le seul ouvrage consacré à ce thème), nous pensons indispensable d'associer tous ceux qui peuvent apporter une contribution, fut-elle modeste, à la recherche de l'histoire vraie.

Aussi, renouvelons-nous l'appel aux témoignages et aux documents. Dans ce type d'étude, le plus petit indice est souvent la source de grandes découvertes.



**G.T.F. asbl
Groupe "trolleybus"
B.P. 191
B-4000 LIEGE 1**

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, réunions tous les deuxièmes mardis du mois (sauf juillet et août) au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins. Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1993, 210FB pour les membres belges, 320 FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

Service financier de notre Association

Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des modes suivants :

=> paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

=> envoi d'un Eurochèque garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

=> commande par lettre à notre adresse (BP 191, B-4000 Liège 1) en indiquant suite à votre commande la formule "Paiement par carte de crédit VISA ou EUROCARD", suivie du n° de votre carte, de sa date d'expiration et de votre signature.

=> envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de Trans-Fer).

EDITIONS



a.s.b.l.

**GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
B.P. 191 B-4000 LIEGE 1**



**Le réseau de tramways de
Cologne
11 novembre 1993**

Nous avons pris l'habitude de profiter du 11 novembre, jour férié en Belgique mais non en Allemagne, pour visiter les réseaux urbains allemands : en 1991 rappelez-vous, nous étions allés à Wuppertal, en 1992 à Düsseldorf.

Cette année, nous vous proposons de visiter l'ample réseau de tramways de Cologne et environs.

Le 11 novembre prochain, nous vous donnons rendez-vous dans le train IC 413 (Bruxelles Midi 7.48, Liège Guillemins 9.00, Verviers 9.18). Vos places seront réservées (dans la mesure où vous acquittez le prix du voyage, incluant le parcours "train"). Nous vous y distribuerons une documentation vous permettant de préparer notre excursion à Cologne.

Dès notre arrivée à Cologne à 10h45, nous embarquerons dans un tram spécial, qui nous permettra de visiter le réseau urbain et suburbain, mais aussi la ville et ses environs immédiats : des commentaires en langue française émailleront ce trajet, ainsi que des arrêts-photos.

Vu l'emploi du temps chargé, nous n'avons prévu qu'un arrêt d'une demi-heure pour le repas de midi. Chacun voudra donc bien se munir de son pique-nique : il y aura moyen de "casser la croûte", proprement, dans le tramway. Il n'y aura donc pas de repas organisé dans un restaurant !

Après-midi, nous changerons de tram pour embarquer dans une motrice suburbaine, qui nous permettra de parcourir partiellement les deux lignes suburbaines Cologne - Bonn (via Wesseling, le long du Rhin, -n°16 et via Brühl n°18), partiellement car le temps dont nous disposerons ne nous permettra pas d'aller jusqu'au terminus à Bonn-centre. De nombreux arrêts-photos sont prévus sur ces deux lignes, en des endroits choisis. Il sera aussi possible, pour les amateurs, de filmer de l'avant du tram (la vue y sera dégagée).

Nous reviendrons en Belgique par le train quittant Cologne à 18h17. Il passera à Verviers à 19h23, Liège-Guillemins à 19h42 et Bruxelles-Midi à 20h55.

Nos prix

Ils comprennent le voyage en train sur le réseau de la Deutsche Bundesbahn d'Aachen Süd Grenze à Köln Hbf aller-retour, les divers parcours en tram à Köln, la TVA et les frais d'organisation.

- * Membre du GTF asbl, enfant de plus de 12 ans ou ascendant vivant sous le même toit : 1380 BEF.
- * Non membre : 1450 BEF.
- * enfant 6 à 12 ans : 770 BEF.
- * cheminot membre (ayant un billet de service sur parcours DB) : 800 BEF.

Parcours train sur réseau SNCB

Si vous n'avez pas de libre parcours sur le réseau de la SNCB, vous avez besoin d'un billet couvrant votre voyage en train entre votre gare de départ et la frontière belge (Aachen Süd Grenze) : nous pouvons vous procurer un billet valable de toute gare belge à la frontière allemande aller et retour en 2e classe pour le prix de 280 BEF.

Livre "Liège - Cologne, premier chemin de fer transeuropéen"

Si vous le souhaitez, nous pouvons vous remettre en mains propres sur le train Bruxelles - Cologne, notre toute nouvelle édition "Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen" : il n'y a pas de lieu plus approprié pour le découvrir. Si cette formule vous agréee, il vous suffit de la commander sur le bulletin de participation ci-après : nos délégués feront le reste.

Inscriptions

Le plus tôt possible, car le nombre de places dans les trams est limité à Cologne, et au plus tard le 3 novembre prochain en envoyant le bulletin de participation joint, avec votre paiement, à l'adresse indiquée.

Le GTF asbl se réserve d'annuler ce voyage, moyennant bien sûr le remboursement des montants versés, si le nombre de participants est insuffisant.

date rentrée	n° inscription
cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir.	
BULLETIN DE PARTICIPATION	VOYAGE KÖLN - 11.11.93

<p>A renvoyer avant le 3.11.93 à l'adresse suivante :</p> <p>GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL</p> <p>par FAX : 071/51.66.03 (avant 21h30 svp)</p>

***Je soussigné.....** (nom et prénom)
Rue N°..... N° bte....
N° postal..... Localité.....
Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

***Inscris au voyage "Köln" - 11.11.93**

(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte membre GTF asbl à 1380 BEF
<input type="checkbox"/>	adulte non membre GTF asbl à 1450 BEF
<input type="checkbox"/>	adulte "cheminot" à 800 BEF
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de 6 à 12 ans à 770 BEF
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 280 BEF
<input type="checkbox"/>	livre "Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen à 980 BEF (supplément "B")
TOTAL	

***J'effectue simultanément le paiement :**

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
<input type="checkbox"/>	n° _____ EXP _____
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE1 (évitez si possible ce mode de paiement SVP).
<input type="checkbox"/>	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

***Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation au verso et y adhérer entièrement.**

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.

2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).

3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.

4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...

5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.

6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.

7. ~~Recommandations~~ recommandations générales :

* la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.

* les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.

* il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.

* il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.

* la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manoeuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.

* lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...

* en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.

* le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.

8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.

Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.