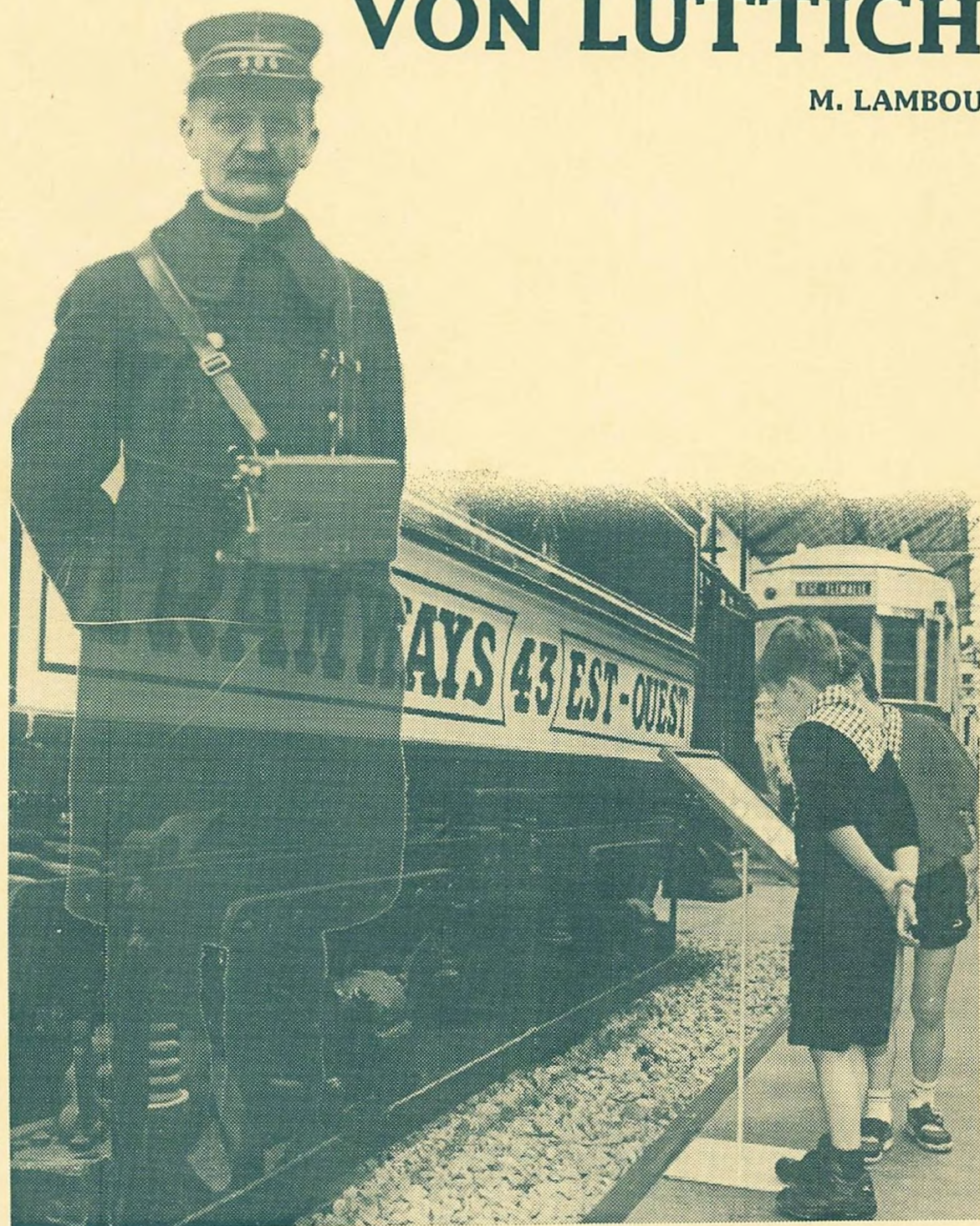
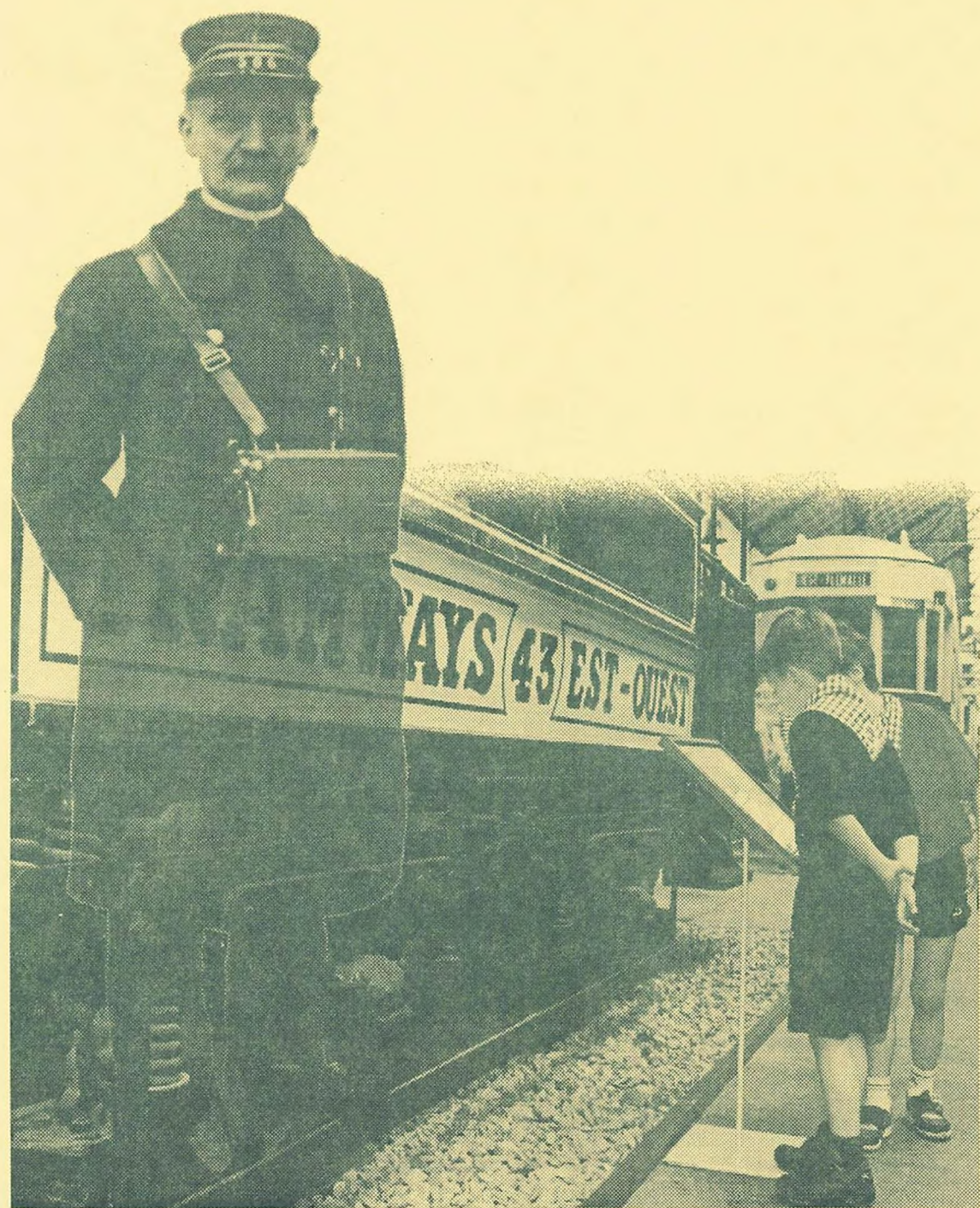


GESCHICHTE DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS VON LÜTTICH

M. LAMBOU





Der Verfasser dankt herzlich dem Herrn Reiner BIMMERMAN (Aachen) für die vortreffliche Bearbeitung seines Textes.

Bibliographie.

- "Les Tramways au Pays de Liège", Teile I und II (Ausgabe GTF Lüttich).
- "Tramways et trolleybus dans la guerre 39-45" (Ausgabe GTF Lüttich).
- "Avancez s. v. plaît" (Ausgabe SNCV).

Dokumente und Bilder von : TEC Liège-Verviers, J. Evrard, R. Bimmerman, SNCB.
Schemen des Verfassers.

Verschiedene Aufsätze der Herren J. Braive, J. Evrard, J.-G. Godeaux, R. Magdanne,
A. Collin und des Verfassers.

Umbruch : S. Loureau und M. Lambou.

Umschlag : J. Courtois.



Herausgeber : Musée des Transports en Commun du Pays de Liège A.S.B.L.
Rue Richard Heintz, 9 B-4020 LIEGE.

Herausgegeben anlässlich des Festes zum 100. Geburtstag der elektrischen
Straßenbahn in Aachen. (IX-1995).
(Edité à l'occasion du 100^e anniversaire du tramway électrique à Aix-la-Chapelle).

100 JAHRE ELEKTRISCHE STRASSENBAHNEN IN AACHEN
UND LÜTTICH.
TYPISCHE PARALLELE ENTWICKLUNG DER LÜTTICHER
UND AACHENER NETZE.

AACHEN

LÜTTICH

Eröffnung der Bahn _____	24.10.1843	_____ zwischen Aachen und Lüttich
	20.11.1871	_____ Erste Pferdebahn
Erste Pferdebahn _____	16.12.1880	
	09.08.1893	_____ Erste elektrische Linie in Vorstadt
Erste elektrifizierte Pferdebahn _____	10.07.1895	
	22.10.1896	_____ Erste elektrifizierte Pferdebahn
	31.07.1930	_____ Erste Obuslinie
Mögliche Durchverbindung mit _____	15.05.1933	Straßenbahn zwischen Verviers u Aachen
Eröffnung der Obuslinie 51 _____	02.01.1944	
Elektrifiz. der Eisenbahnlinie _____	18.05.1966	_____ zwischen Lüttich und Aachen
	03.11.1967	Letzte Straßenbahnlinie im Zentrum Lüttichs
	09.11.1971	_____ Letzte Obuslinie
Letzte Obuslinie _____	03.02.1974	
Letzte Straßenbahnlinie _____	28.09.1974	



Erste Pferdebahnlinie Hauptbahnhof Guillemins-Stadtmittel (1871). Dok. TEC.

Die Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs von Lüttich

Seit mehr als 160 Jahren ist die Stadt Lüttich und ihre Umgebung das Wirtschaftszentrum der Wallonie.

Das Flußtal der Maas mit seinen zahlreichen Steinkohlegruben machte ab 1836 eine rasante Entwicklung durch. Vornehmlich die Stahlindustrie mit den Fabriken von John Cockerill (Dampfloks, Schienen, Schmiedepressen), La Meuse und St-Léonard (Dampfloks) und weitere, kleinere Industriebetriebe (Kesselschmieden, Waffenfabrik in Herstal) machten aus Lüttich und seinem Umland ein reiches Industriegebiet. Ähnlich verlief die Entwicklung im deutschen Ruhr- und Saargebiet. Die zahlreichen Arbeitsplätze in der jungen Industrie zogen Arbeitskräfte aus der gesamten Wallonie an, und führten bald zu einem empfindlichen Mangel an Transportmöglichkeiten.

Die Eisenbahn

Als erste Strecke wurde im Jahr 1842 die Staatsbahn Brüssel - Lüttich eröffnet, 1843 folgte die internationale Verbindung Belgien (Lüttich) - Deutschland (Aachen, preußische Rheinprovinz). Der Warenaustausch mit Produkten der Stahlindustrie zwischen beiden Ländern war bald so stark, daß ab 1851 täglich Güterzüge zwischen Angleur (Lüttich) und Aachen verkehrten.

Zwischen 1840 und 1870 lag der Eisenbahnverkehr in Belgien in den Händen verschiedener, privater Bahngesellschaften, die im Jahr 1866 die magische Grenze von 100 erreichten.

Im Raum Lüttich existierten folgende "Compagnies" :

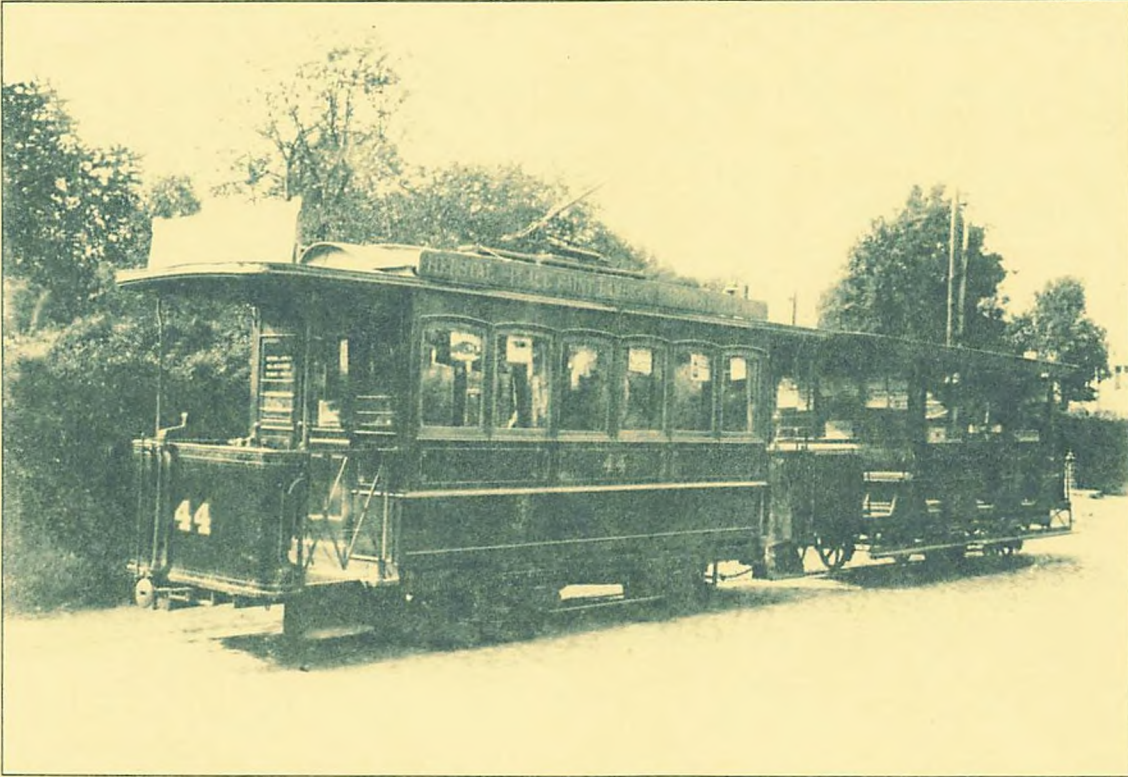
- 1) Cie du Nord-Belge mit der Strecke Lüttich (Guillemins und Longdoz) - Namur ab 1851
- 2) Cie Liège - Maestricht ab Lüttich Longdoz ab 1861
- 3) Cie du Ch. Fer Liégeois - Limbourgeois mit der Strecke Lüttich (Vivegnis) - Hasselt ab 1865
- 4) Grande Cie du Luxembourg mit der Strecke Lüttich (Angleur) - Marloie ab 1866
- 5) Staatsbahn Chênée - Aubel - Gemmenich ab 1873-95

Das Lütticher Kohlerevier besaß 35 Kohlelager mit etwa 100 Zechen, die einen enormen Güterverkehr mit sich brachten.

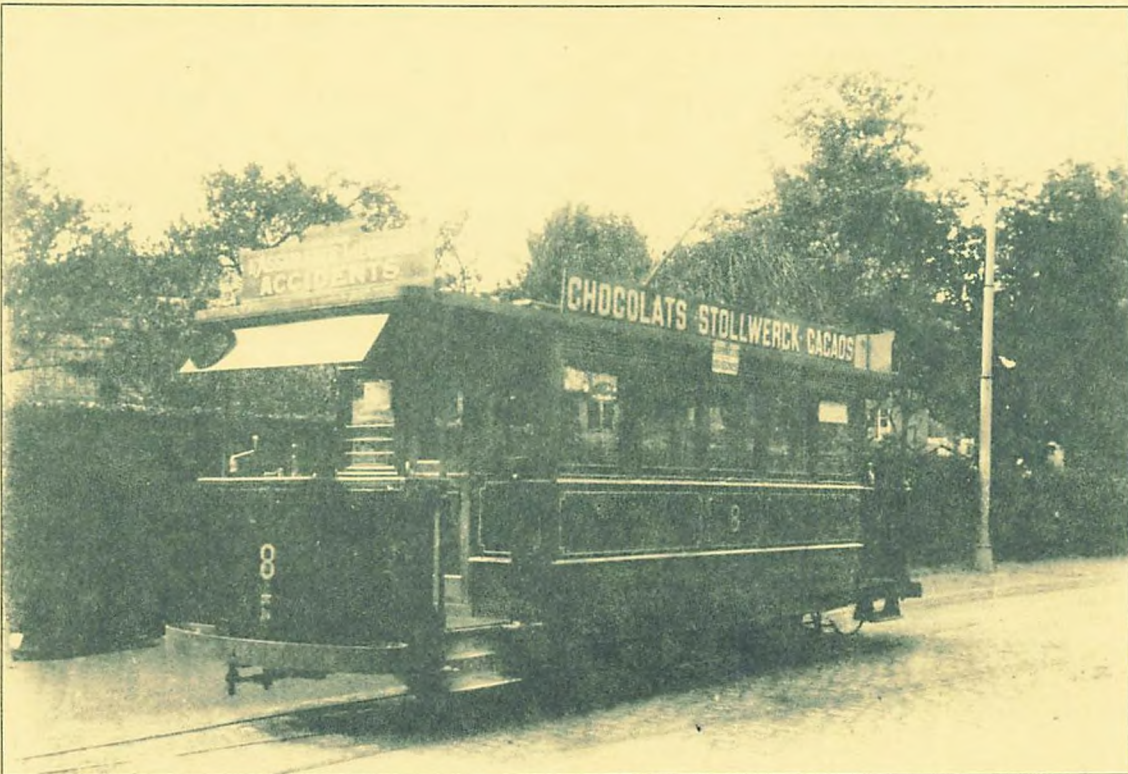
Zwischen Lüttich und Deutschland entstanden drei Eisenbahnverbindungen :

1. Die Hauptstrecke Lüttich - Verviers - Herbesthal - Aachen, die heute einzige Strecke mit Personenverkehr zwischen Belgien und Deutschland. Im Jahr 1966 elektrifiziert, wird die Linie Lüttich - Aachen heute im Zwei-Stundentakt bedient, mit zusätzlichen internationalen Zügen. In Zukunft kommt eine TGV-Strecke hinzu.
2. Die Linie Welkenraedt - Montzen - Aachen West wird im Abschnitt Welkenraedt - Montzen nicht mehr planmäßig befahren. Vielmehr ist heute die Strecke Antwerpen - Visé - Montzen - Aachen West die Hauptschlagader für den Güterverkehr zwischen dem Hafen von Antwerpen und Mitteleuropa.
3. Die Linie Welkenraedt - Eupen - Raeren mit den Zweigbahnen Raeren - Walheim - Stolberg und Walheim - Aachen Rothe Erde sind heute stillgelegt. Allein die Verbindung Eupen - Raeren - Monschau - Sourbrodt verzeichnet an den Sommerwochenenden touristischen Verkehr durch die wiedererstandenen Personenzüge der Vennbahn.





Linie TC 1 Hauptbahnhof-Coronmeuse. Tbw 44 mit Bwg Serie 101-20 (1896 und 1900). Dok. TEC.



Linien TL 5 u.6 Tbw 8 (1896, später 208). Dok. TEC.



Die Pferdebahn

Während in den Jahren 1840 - 1870 der Fernverkehr durch den Bau der Eisenbahnen nach und nach verbessert wurde, fehlten lokale Transportmöglichkeiten ganz. Am dringlichsten war in Lüttich eine Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem 2 km entfernten Stadtzentrum. Hier eröffnete am 20. November 1871 die "Chemin de Fer Américain" ihre erste Pferdebahnlinie. Als zweite Linie folgte eine Verbindung zwischen den Bahnhöfen Guillemins (linkes Maasufer) und Longdoz (rechtes Ufer). 1881 wurde eine Querlinie durchs Zentrum eröffnet. Die Grüne Tram (RELSE = Railways Economiques Liège - Seraing & Extensions) erbaute in den Jahren 1882 - 87 die Strecke Lüttich (Hauptpost) - Seraing (Cockerill) und betrieb sie als Dampfstraßenbahn.

Die Fahrpreise waren für die breite Masse der Bevölkerung unbezahlbar (24 Centimes für die Fahrt Bahnhof - Zentrum, 2 Centimes für einen Schnaps). Allein das reiche Bürgertum konnte sich eine Straßenbahnfahrt leisten. Militärangehörige und Diensthöfen durften die Pferdebahn überhaupt nicht benutzen und mußten zu Fuß gehen.

Die elektrische Straßenbahn

Lüttich kann zurecht behaupten, daß auf seinem Gebiet die erste elektrische Straßenbahn in Belgien verkehrte. Am 9. August 1893 wurde die Linie Coronmeuse - Herstal eröffnet, die jedoch nur 200 Meter über Lütticher Stadtgebiet verlief.

Die erste elektrische Lütticher Stadtlinie verkehrte ab dem 22. Oktober 1896. Es waren die zwei ehemaligen Pferdebahnlinien und eine neue Strecke durch die Innenstadt. So wie bei der Eisenbahn entstanden verschiedene Straßenbahngesellschaften, die dem Staat, der Stadt Lüttich und privaten Interessenten gehörten. Im Jahr 1905 gab es in Lüttich sechs verschiedene Gesellschaften, die ihre Linien sowohl elektrisch als auch (z.T.) mit Dampf betrieben :

Linien : 1 - 4 Tramways Communaux (TC) der Stadt Lüttich

Linien : 5 - 9 Tramways Liégeois (TL) des belgischen Staates

ohne Nummer Railways Economiques Liège - Seraing & Extensions (RELSE) privat

ohne Nummer Tramways Est - Ouest (EO) privat. (Ost - West Linie)

ohne Nummer Tram de Cointe (TCo) privat, kurze Linie

Linien : 41 - 46 Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV) (Nationale Kleinbahngesellschaft), mit weiteren Überlandlinien.

Bis auf die SNCV (Meterspur) waren alle Straßenbahnlinien normalspurig. Durch Zusammenschluß reduzierte sich bis 1930 die Zahl der Straßenbahnbetriebe auf folgende drei Gesellschaften :

- 1) TULE Tramways Unifiés de Liège & Extensions
am 5. März 1927 fusioniert aus TC, TL und EO,
mit den Linien 1 - 16 (10 - 15 ex EO), ab 1930 neue
Linien 17 - 19 anlässlich der Weltausstellung,
und Linie 20 ex RELSE (ex TCo) .
- 2) RELSE 1905 Übernahme der Tco
zwei Linien im südlichen Maastal mit einer Gesamtlänge
von 28,5 km, 5 - 10 Minuten-Takt.



- 3) SNCV Elektrische Linien im Westen und Nordwesten der Stadt, weitere Überlandlinien nach Norden und Nordosten, zum Teil mit Dampftrieb, später Triebwagen (Autorails).

Im Jahr 1930 stellte die TULE die Straßenbahnlinie 20 als erste auf Obus um. Die sechs neuen Obusse kamen von Ransome aus England. Die guten Erfahrungen führten in den Jahren 1930 - 39 zum Bau weiterer Obuslinien (21 - 26, 36). Auch die RELSE richtet im Jahr 1936 im Anschluß an ihre Straßenbahn eine Obuslinie von Seraing nach Chatqueue (1,7 km) ein. Wegen Platzmangel an den Wendepunkten verkehrten hier spezielle Zweirichtungsobusse, von denen einer erhalten geblieben und im Lütticher Museum zu besichtigen ist.

Während im Umland sowie in Seraing (RELSE) einige private Omnibuslinien verkehrten, spielte der Bus in Lüttich vor dem 2. Weltkrieg keine große Rolle. Das engmaschige Straßen- und Kleinbahnnetz genügte voll und ganz den damaligen Verkehrsbedürfnissen.

In den 30^{er} und 40^{er} Jahren elektrifizierte die SNCV nach und nach ihre wichtigsten Kleinbahnstrecken :

- Tongeren	22,5 km	ab	1. Dezember 1932
- Oreye	16,7 km		2. August 1931
- St-Truiden	17,0 km		15. Juni 1936
- Bassenge	13,0 km		4. April 1938
- Riemst	10,0 km		22. März 1948
- Bellaire	9,0 km		15. Juli 1940
- Barchon	15,0 km		25. Dezember 1947

Die übrigen Linien blieben mit Dampf- oder Dieselmotoren :

1) Val St-Lambert - Clavier	25 km		20. Januar 1890
2) Dolhain - Eupen	9 km		1. Oktober 1896
zuerst Eupener Kleinbahngesellschaft, ab 1902 SNCV (Normalspur)			
3) Jemeppe - Hannut	62 km		1905 - 1908
ab 7.5.33 elektrisch bis Mons, ab 14.2.44 bis Verlainne			
4) Trooz - Poulseur	22 km		24. Januar 1907 (Normalspur)
5) Vottem - Houtain	6 km		8. März 1911
6) Ougrée - Warzée	21 km		21. Mai 1925

Neben einem städtischen Straßenbahnnetz (TV) von sechs Linien betrieb die SNCV auch in Verviers zwei elektrische Überlandlinien :

Verviers - Spa 16,8 km ab 1910

Verviers - Eupen 14,0 km 15. Mai 1933

Die letzte Linie hatte über das Eupener Netz an der Grenze bei Köpfchen direkten Kontakt mit der Aachener Kleinbahn Gesellschaft (AKG). Es war somit möglich, durchgehend von Spa bis Aachen mit der Straßenbahn zu fahren (bei 4x Umsteigen !).

Die RELSE ersetzte im Jahr 1936 ihre kurze Straßenbahnlinie Seraing - La Troque durch eine Obuslinie. 1933 modernisierte sie ihren Straßenbahnbetrieb und beschaffte 21 4x Triebwagen (135 Plätze), bis zur Einstellung der Straßenbahn 1968 im Einsatz, 24 Beiwagen, 24 2x Triebwagen, 6 Obusse und ca 10 kleinere Omnibusse für kurze Stichlinien sowie einer Schnelllinie Seraing - Lüttich (mit Sondertarif).



In der gleichen Zeit eröffnete die TULE drei neue Straßenbahnlinien mit der Nummer 17 - 19 und übernahm von der RELSE die Linie 20. Ferner beschaffte sie 25 neue Triebwagen und modernisierte 35 ältere aus den Jahren 1899 - 1904. Hierbei blieb man der alten Pieper Ölbremse treu, die Beiwagen verfügten nur über eine Hilfsbremse. Um weitere Investitionen zu vermeiden (viele der 40 Jahre alten Wagen mußten eigentlich ersetzt werden), stellte die TULE folgende Straßenbahnlinien im Südosten von Lüttich auf Obusbetrieb um :

Datum	Tramlinie +	neue Obuslinie	Länge [km]
9. Juni 1937	14 Trooz	31	13,9
9. Juni 1937	8 Streupas	28	6,5
25. September	2 Bonne Femme	35	2,0
25. November	7 Renory	27	6,4
20. Januar 1938	19 Chênée	29	4,0
18. Juni	15 Henne	32	7,5
25. November 39	- Vaux	33	7,4

Eine weitere Umstellung verhinderte der 2. Weltkrieg.



Kreuzung einer Stb TC 3 mit einem Obus der neuen Linie 20 in der engen Straße "St-Gilles".
Tbw ex TC 49 (1896) und Obus FN (1932). Dok. J. Evrard.



Endhaltestelle der
Obuslinie 20 in Cointe mit
Fahrzeugen 408 u. 419
(Type T 32, Bauj. 1932).
Dok. TEC.



Die Kriegszeit 1940 - 45

Die Umstellung auf Obus blieb leider nicht ohne negative Folgen für die Fahrgäste. Der Mangel an Gummi ab 1942 führte zu Verkehrseinschränkungen, die bis Ende 1946 andauern sollten.

Durch belgische Streitkräfte wurden am 11. Mai 1940 alle Maasbrücken zerstört. Die 3 Netze sowie die Eisenbahn wurden von der Maas in zwei Zonen geteilt. Da das Depot Jemeppe (linkes Maasufer) der RELSE nicht mehr erreichbar war, wurde eine ehemalige Wagenhalle in Seraing wieder benutzbar gemacht und eine weitere für die Obusse angemietet. Auch das Obusdepot der TULE mit 105 Wagen in Cornillon (rechtes Maasufer) war teilweise vom Netz abgeschnitten. Zahlreiche Wagen vom linken Ufer fanden Platz in den Gebäuden des Ateliers Ste-Foy.

Bis 1948 konnte keine Straßenbahn mit eigener Kraft die Maas überqueren, es sei denn auf einem Tieflader. In Seraing wurde eine Notbrücke für die Straßenbahn gebaut und die Ougrée-Brücke wurde mit Gleisen wiederaufgebaut.

In Lüttich durfte der Obus eine hölzerne Notbrücke mitbenutzen. Tagsüber wurden nur drei Linien (25,26 und 31) geduldet, abends gestattete die Militärverwaltung sieben Linien die Maasüberquerung (zusätzlich L. 28, 32, 33 und 35). Mehr Obusbetrieb über diese Maasbrücke wurde nicht erlaubt, da der übrige private und besonders militärische Verkehr nicht behindert werden durfte.

Im Jahr 1943 wurden neun Obusse (FN 407 - 409 und Brossel 495 - 500) von den Deutschen requiriert und in Wilhelmshaven und Trier eingesetzt. Infolge Reifenmangel standen im Oktober 1943 nur noch 22 Obusse für 15 Linien zur Verfügung !

Trotzdem standen die Verkehrsgesellschaften diese schlechten Zeiten durch, zumal sie nicht vergleichbar waren mit den chaotischen Zuständen in manchen deutschen Städten. Das änderte sich schlagartig im Jahr 1944.

Ab 1. Mai wurden die südwestlichen Stadtviertel von Lüttich zur strategischen Zielscheibe anglo-amerikanischer Luftangriffe. Bevorzugte Ziele waren Kinkempois mit Rangierbahnhof und Bahnbetriebswerk sowie die Eisenbahnbrücke Val Benoît über die Maas. Weiter das Bahnbetriebswerk in Renory mit der Eisenbahnbrücke. In Lüttich selber der Bahnhof Guillemins mit Bahnbetriebswerk und umfangreichen Werkstätten. Hingegen kamen die Betriebshöfe der Straßenbahn und Obusse ungeschoren davon, während die Strecken durch heruntergerissene Oberleitung zum größten Teil unbenutzbar wurden. An Wagen wurden, während eines Luftangriffes auf Sclessin, einige große RELSE 4x Triebwagen schwer beschädigt. Erst Ende August 1944 flauten die Bombenangriffe allmählich ab. Trotzdem war man in Lüttich auch weiterhin vor Angriffen aus der Luft nicht sicher. Bis Anfang Februar 1945 machten die deutschen V1 und V2 den Luftraum über dem Maastal unsicher. Insgesamt 915 V-Bomben fielen auf den Großraum Lüttich und verursachten große Schäden im Straßenbahn- und Obusnetz. Ein vollbesetzter RELSE-Triebwagen bekam einen Volltreffer und brannte völlig aus.

Am 7. Mai 1944 wurde, auf Befehl der deutschen Wehrmacht, der Obusverkehr über die einzige Maasbrücke eingestellt. Am 5. September 1944, am Vorabend der Befreiung Lüttichs durch die US-Armee, wurde die Brücke von den Deutschen gesprengt.

Von den nach Deutschland abtransportierten Obussen kamen, bis auf zwei (495,496 in Wilhelmshaven zerstört), alle im Jahr 1946, z.T. stark beschädigt, nach Lüttich zurück. Während die Wagen 407 - 409 bald verschrottet werden mußten, wurde aus den Resten des Obus 497 ein neuer Omnibus aufgebaut. Die Wagen 498 - 500, die es nach Trier verschlagen hatte, konnten hingegen repariert werden.



Weiterhin erhielt die TULE im gleichen Jahr von der Waggonfabrik Ragheno acht neue Beiwagen, die ursprünglich für die Straßenbahn in Dortmund bestimmt waren, infolge der Befreiung aber nicht mehr ausgeliefert wurden.

Als Besonderheit muß noch erwähnt werden, daß von der deutschen Verwaltung, trotz des Kupfermangels im 2. Weltkrieg, der Bau von drei neuen Obuslinien und zwei Straßenbahnstrecken sowie die Elektrifizierung von einigen SNCV-Kleinbahnstrecken ermöglicht wurde :

TULEO	Buslinie 30 nach Embourg, 37 nach Oupeye und Verlängerung der Obuslinie 25 und der Straßenbahnlinie 12 nach Loncin.
RELSE	Obuslinie Flémalle - Engis und Straßenbahn zum Bf Ougrée.
SNCV	Elektrifizierung oben beschriebener Kleinbahnstrecken.

Die Nachkriegszeit

Mit dem allmählichen Wiederaufbau der zerstörten Maasbrücken ab 1946 normalisierte sich der öffentliche Nahverkehr in Lüttich zusehends.

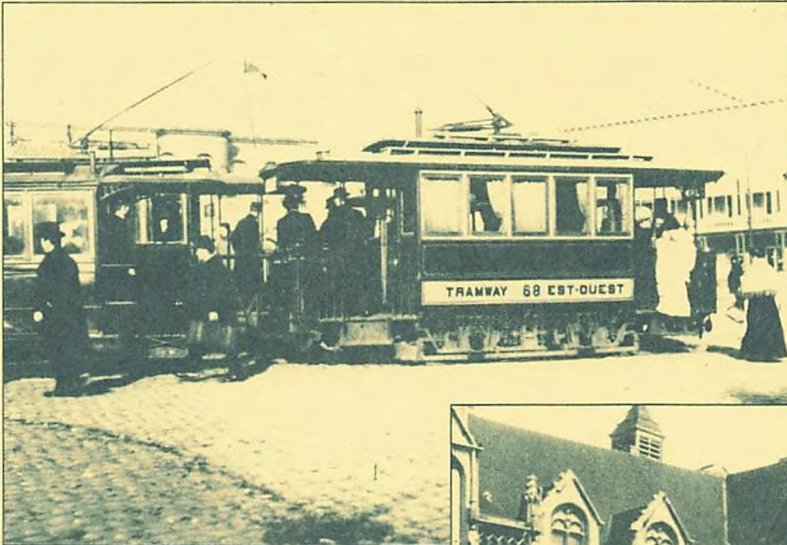
Die Straßenbahn jedoch hatte ihren Zenit überschritten und wurde, ab 1947 im Überlandteil und ab 1954 im Stadtbereich, nach und nach eingestellt und durch den Omnibus ersetzt. Als erste Gesellschaft verschwand aus Lüttich und Umgebung die SNCV, deren letzte Linie (nach Tongeren) im Jahr 1961 eingestellt wurde.

In den Jahren 1954 - 56 ersetzte die TULE ihre Straßenbahnlinien 10 - 12 durch Obusse und plante weiter die Umstellung der Linien 5, 13, 17 und 18 auf Fahrdrachtbus. Doch die erstarkte Omnibuslobby erreichte ab 1956 eine direkte Ablösung der Tram durch den Bus, ohne den Umweg über den Obus. Binnen acht Jahren wurde das restliche Straßenbahnnetz eingestellt. Am 31. August 1964 fuhren auf den Linien 1 und 4 (Ringbahn) zum letzten Mal Straßenbahnen der TULE.

Vorerst weiter verkehrten die drei Straßenbahnlinien der RELSE. Aber auch ihre Schonfrist war bald abgelaufen. Zum letzten Mal fuhren ihre Straßenbahnwagen am 27. März 1967 durch die Lütticher Innenstadt. Nach Aufgabe des Straßenbahnbetriebes bei der RELSE am 30. April 1968 verschwand ein Jahr später die allerletzte Straßenbahn aus dem Großraum Lüttich.

Neben der Straßenbahn konnte auch der Obus auf Dauer nicht dem Konkurrenten Omnibus standhalten. Nach dem Krieg vergrößerte die TULE zunächst noch ihr Obusnetz durch die neuen Linien 29 (Chênée, 1945), 38 (Cheratte, 1949 - 52) sowie durch die Umstellung der Straßenbahnlinien 10 und 11 (Fléron, 1954) und 12 (Loncin, 1956). Anschließend begann ein stetiger Niedergang, und mit der Stilllegung der Linie 10 am 9. November 1971 war auch der Lütticher Obus ein Stück Geschichte geworden. Die RELSE schuf nach 1945, durch Zusammenschluß ihrer beiden Obusstrecken (Verlängerung von Flémalle-Engis bis Mallieue 1948 und Eröffnung der neuen Ivoz-Brücke 1949), eine durchgehende 12 km lange Linie, die 15 Jahre später, am 31. August 1963, eingestellt wurde.





Pl. St-Lambert. Tbw EO 68
u. 74 (1902 der Linie
Lüttich-Fléron, später 10
und 11). Dok. TEC.



Tbw SNCV Type S für
Stadt- und Kreislinien.
Dok. J. Eyrard.



Linie 12 in Hocheporte
mit Tbw 185 (Type 29,
Bauj. 1930). Dok. TEC.



Ehm. Zweigbahn der
Sib. RELSE am Pont
de Seraing, mit Tbw
302 u. 312 (1933).
Dok. TEC.

Besonderheiten im Straßenbahnnetz

Das Bestehen von sechs Gesellschaften, welche im Herz der Stadt zusammenliefen, wo Platz ohnehin sehr beschränkt war, hatte unvermeidlich die Koexistenz von mehreren Gleisanlagen auf den zwei bekanntesten Plätzen von Lüttich zur Folge.

1) Place St-Lambert (St-Lambertus Platz)

Das Herz von Lüttich, gegenüber dem Palast der Provinzregierung (das Kommandanturgebäude während beider Weltkriege), dort, wo der Bau der Bischofskirche, nach Schleifung durch die Revolutionäre von 1789, einen großen rechteckigen Platz gelassen hat.

Hier kreuzten sich die wichtigen Nordsüd- und Ostwest-Achsen :

Linie 1 und 4 (ehem. Pferdebahn) der TC

Linie 7 und 8 der TL in Südost-Richtung

Linien der EO nach Ans (Norden), Fléron (Osten) und Trooz (Südosten)

Stadtlinien 42 - 46 der SNCV nach Nord, Nordwest und 41 nach Nordost

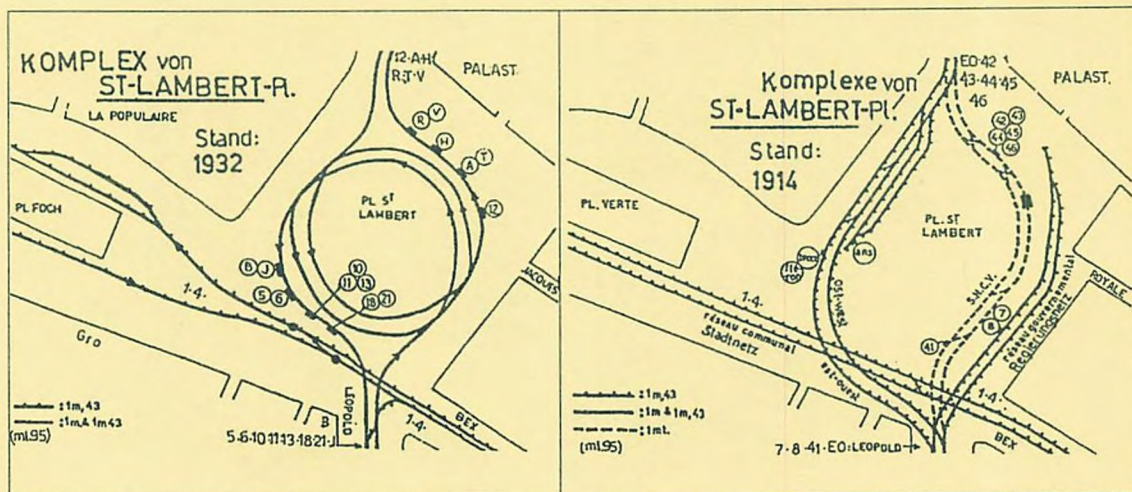
Anfangs hatte jede Gesellschaft ihre eigene Endhaltestelle (siehe Zeichnung).

Die Linien verliefen als Doppelspur (Meter- und Normalspur) durch die Brüssel- und Leopoldstraße. Im Jahr 1928, nach Zusammenschluß von EO, TC und TL zur TULE, war geplant, am Place St-Lambert eine dreigleisige Schleifenanlage in Meter- und Normalspur zu errichten, um das lästige Beiwagenrangieren einzusparen. Was für ein Verkehr !

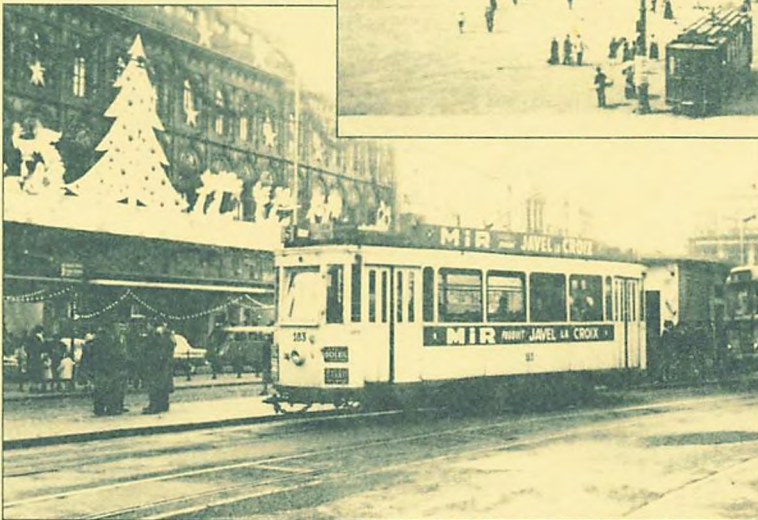
An der Südseite des Platzes befanden sich drei große Kaufhäuser. Während des Dezembers mit seinen Festen St-Nikolaus, Weihnachten und Neujahr waren die großen Fassaden mit Lichterketten geschmückt. Der Anblick verzauberte jeden. Doch die alten Zeiten sind längs passé...

Eine U-Bahn sowie ein unterirdischer Bushof (man stelle sich vor, 60 Busse mit Verbrennungsmotor stündlich im Untergrund ?!) sollten der Trasse einer Stadtautobahn Platz machen, auch die Geschäftszeilen am westlichen und östlichen Rand des Place St-Lambert mußten diesem großenwahnsinnigen Projekt weichen. Zurück blieb bis auf den heutigen Tag ein großer, verlassener Raum.

Früher führten vom Place St-Lambert zwei sehr enge Straßen zum.



Verschiedene
Übersichten der
Place St-Lambert.
Dok. J. Eyrard.



2) Place du Théâtre (Theater Platz)

Strenggenommen wird dieser aus dem Place République Française und Place Verte gebildet. Der Place du Théâtre erstreckt sich zu Füßen des königlichen Theaters (heute die Oper der Wallonie) und ist ausgeschmückt mit dem Denkmal des Lütticher Komponisten Grétry, das inmitten eines kreisförmigen Blumenbeets steht.

Die drei Straßen rund um das Theater sowie der ovale Platz ermöglichten im Jahr 1928 den Bau einer doppelgleisigen Schleifenanlage. Vorher hatten die verschiedenen Gesellschaften am Place du Théâtre jeweils ihre eigenen Endhaltestellen, die von folgenden Linien angefahren wurden :

Linie 2 nach Longdoz, Durchgangslinien 1 und 4 der TC

Linie 5 und 6 nach Norden der TL

Linien der RELSE

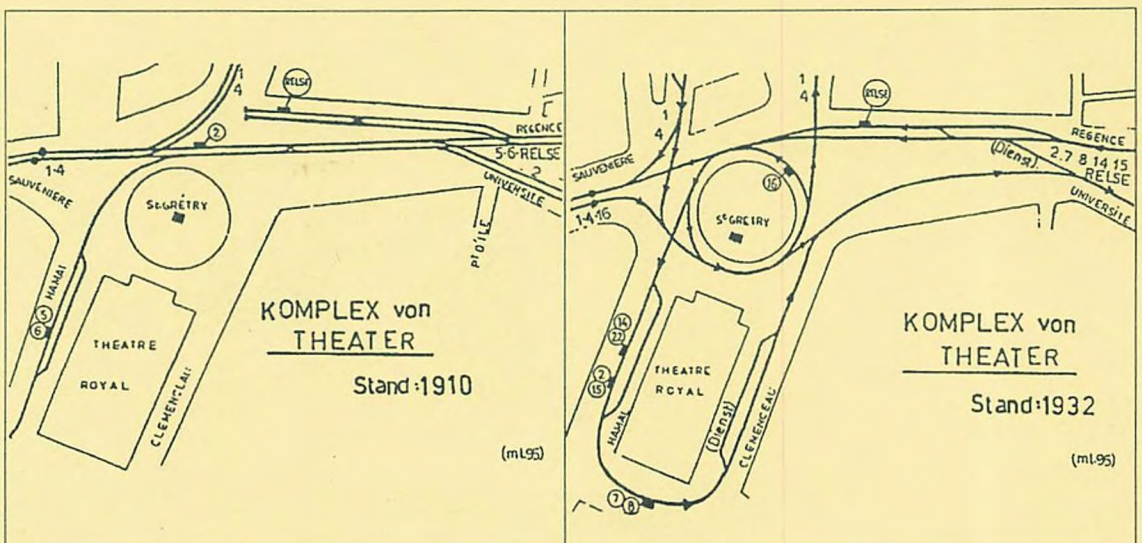
Die Zeichnung zeigt die Zufuhrstrecken zum Place du Théâtre über zwei verschiedene Straßen. Die TC benutzte die Rue de l'Université, die TL die Rue de la Régence. Nach dem Umbau wurde die Linienführung der neuen Situation angepaßt. Gleichzeitig wurden die eben genannten Straßen zu Einbahnstraßen.

Infolge der neuen Linienführung kam es zwischen den TL Linien 5,6 und 7,8 zum Tausch der Endhaltestellen. Fortan fuhren die Linie 5 und 6 den Place St-Lambert an, während die Linie 7 und 8 über die Pont Neuf ihren neuen Endpunkt am Theater erreichten. Auch die EO Linien 14 und 15 wurden vom Place St-Lambert zum Theater umgelegt.

Die Straßenbahnen der RELSE behielten ihre alte Endhaltestelle am Place République Française, wurden aber als Novum in einer Schleifenfahrt um das Denkmal von Grétry geführt, genauso wie die TC Linien 1 und 4 nach Place St-Lambert.

Die nun am Place du Théâtre endenden TULE Linien 2, 7, 8, 14 und 15 befuhren auf ihrer Schleifenfahrt die Rue Hamal und Rue Clémenceau. Insgesamt gesehen brauchte der Straßenbahnverkehr rund um das Theater keinen Vergleich mit dem am Place St-Lambert zu scheuen.

Die heute hier verkehrenden Buslinien haben eine provisorische Endhaltestelle am Place Verte. Eine für alle Seiten zufriedenstellende Lösung ist hiermit aber noch nicht gefunden.



3) Ein dritter, wesentlich kleinerer Knotenpunkt, befand sich im Netz der RELSE an der Abzweigung Pt Seraing.

Dieser Bahnhof mit drei Gleisen war ein wichtiger Haltepunkt für die Züge nach Flémalle und Seraing, die im 10 Minutentakt verkehrten und hier Anschluß an die lokalen Pendeltriebwagen hatten. Nahezu jeder zweite Fahrgast nutzte diese Umsteigemöglichkeit. Überwacht wurde der Verkehrsablauf von einem Hauptinspektor, dem zur Fahrplankontrolle eine Wanduhr (ähnlich der Normaluhr in Aachen) zur Seite stand.

Im Jahr 1960 wurde die ganze Anlage (Dispatcherzentrale, Cafés und weitere Gebäude) dem Autobahnbau geopfert und verlegt. Unter dem Autobahnviadukt entstand vier Jahre später eine neue Umsteiganlage. Das etwa 10 Millionen BF teure Projekt war regelrecht in den Sand gesetzt, da die Straßenbahn schon 1968 auf Bus umgestellt wurde.

Das Eisenbahnnetz

Hat einen wichtigen Knotenpunkt auf dem rechten Maasufer. Das Bahnviereck von Kinkempois wurde im Jahr 1851 (im rechten Winkel) gebaut und verband die sich hier kreuzenden Staats- und Privatbahnstrecken. Bis 1865 war die Anlage in einer Ebene ausgeführt. Die zwei nördlichen Kurven gehörten der Privatbahn, die zwei südlichen der Staatsbahn. Diese ermöglichten den Übergang der Züge von einer zur anderen Bahn, und später die Zufahrt zu den Bahnbetriebswerken von Kinkempois und Renory. Heute ist das gesamte Viereck elektrifiziert. Die Züge aus Richtung Deutschland passieren es, kurz bevor sie die Maasbrücke Val Benoît erreichen.

Die Bahnhöfe Lüttich Guillemins und Aachen Hbf haben beide einen sich anschließenden Steilrampenbetrieb, der vor der Elektrifizierung große Probleme mit sich brachte. In Lüttich beträgt die Steigung der 3,960 km langen Teilstrecke hinauf nach Ans 28,3 pro mille. Während des Dampfbetriebs gehörten Doppel- und Dreifachtraktion zur Tagesordnung. Die im Jahr 1955 erfolgte Elektrifizierung hat den Zugdienst hier wesentlich vereinfacht.



Provisorische Wendestelle neben dem Opernhaus. Linie TL 8 mit Tbw TL 252 (1908) und Bwg TL 817 (1909). Dok. TEC.



Die Gegenwart

Die wirtschaftlichen Probleme und der Ablauf der alten Konzessionen führten im Jahr 1964 zur Fusion von TULE und RELSE zur STIL - Société des Transports Intercommunaux de la Région Liégeoise.

Die SNCV mit ihrem nationalen Status blieb hiervon unberührt und war weiterhin nur dem Verkehrsministerium in Brüssel gegenüber verantwortlich.

In den folgenden 25 Jahren gab es zwischen den beiden Gesellschaften weder eine Zusammenarbeit noch irgendeine Absprache. Zum Nachteil der Fahrgäste kämpften sowohl STIL als auch SNCV ausschließlich um ihre eigenen Vorteile und die jeweiligen Konzessionsgrenzen verhinderten eine sinnvolle Netzgestaltung.

Erst der Föderalismus im Königreich Belgien führte, nach über 100 Jahren, zum Ende der SNCV und zur Bildung von drei neuen, regionalspezifischen Nahverkehrsblöcken, mit der De Lijn im Norden, der TEC im Süden von Belgien und die STIB in Brüssel. Durch Gesetz vom 8. August und per Dekret vom 21. Dezember 1989 wurde die SRWT - Société Régionale Wallonne du Transport - mit fünf Untergesellschaften in der Wallonischen Region gegründet. Eine davon ist die TEC Liège - Verviers (Transport en Commun - Öffentliche Nahverkehrsgesellschaft).

Die TEC bedient die gesamte Provinz Lüttich, einschließlich der selbstständigen deutschsprachigen Ostkantone Eupen und St-Vith. Sie versorgt ein 3.862 km² großes Gebiet mit 998.000 Einwohnern in 84 Gemeinden.

Der Wagenpark setzt sich zusammen aus 547 Omnibussen und 58 Gelenkbussen. Weiterhin fahren 177 Omnibusse privater Busunternehmer (z.B. SADAR aus Kelmis) im Auftrag der TEC. An einem Werktag legen die Omnibusse der TEC ca 117.000 km zurück und befördern im Jahr insgesamt 81,4 Millionen Fahrgäste.

Die wallonischen Bustarife sind die billigsten in ganz Belgien. Der Großraum Lüttich setzt sich aus zwei konzentrischen Zonen zusammen, mit einem Zonentarif für eine einfache Fahrt von 38 BF (beim Fahrer) bzw 25 BF (Stammkarte Lüttich). Auf einer Fahrt durch die Wallonie muß der Reisende maximal sechs Zonen lösen. Hier kostet der Fahrschein 114 BF (beim Fahrer) bzw 92,50 BF mit der Carte Inter (Stammkarte). Eine Tageskarte für die gesamte Wallonie ist für 185 BF zu haben.

Die SNCB

Wir beenden den Text, wo wir begonnen haben : mit der Eisenbahn. Ihre Trassenführung hat sich seit dem Jahr 1880 nicht wesentlich verändert. Schon Anfang des 20. Jahrhunderts avancierte Lüttich zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, und daran hat sich bis heute nicht viel geändert.

Zwei Nebenlinien, die Kohlengruben bedienten, sind heute verschwunden : Ans - Flémalle und die Linie über Herve nach Montzen. Neu gebaut wurde, als Umgehung der Steilrampe Guillemins - Ans, die Strecke Kinkempois - Fexhe. Bis auf die kurzen Abschnitte Welkenraedt - Montzen - Aachen West und Rivage - Gouvy (z.Z. in Umstellung) sind alle Linien rund um Lüttich heute elektrifiziert.

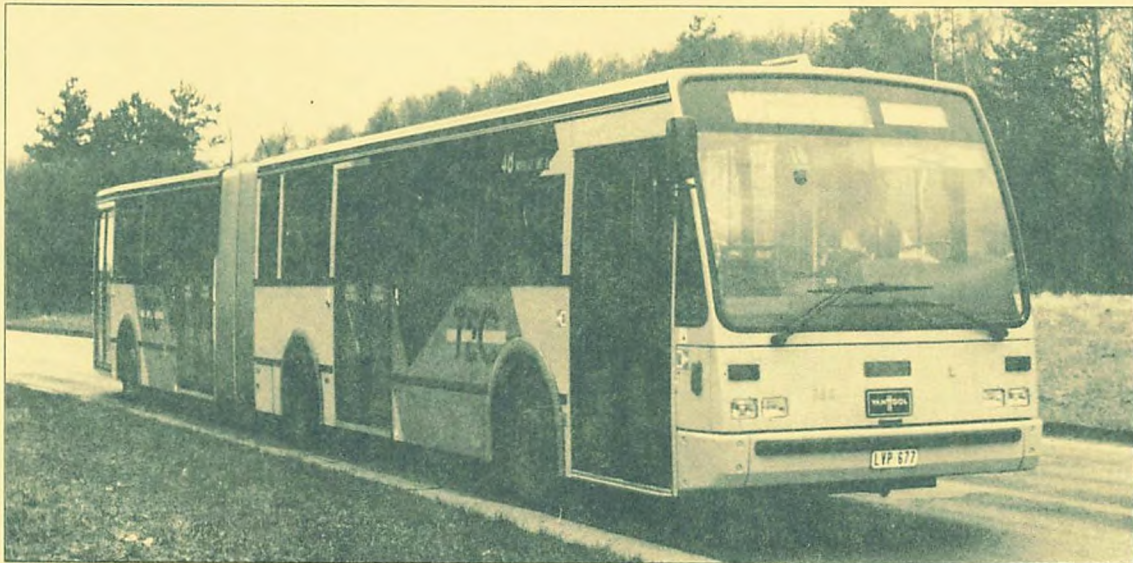
Im Personenverkehr wird nach einem Taktfahrplan - mit Nahverkehrszügen, Interregio und Intercity - gefahren. Am Ende der 90^{er} Jahre soll der TGV hinzu kommen.





Omnibus Mercedes 173
Pl. St-Lambert (Bauj. 1952).

Volvo (Bauj. 1975).



Gelenkonnibus MAN AG 700 (Bauj. 1991).



Omnibus A 500 (Bauj. 1993).

Omnibus A 600 (Bauj. 1990/91).



Reisetips für Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde

1) Omnibus

Von besonderem Interesse sind die Busbahnhöfe im Zentrum von Lüttich sowie in Seraing.

In Lüttich existieren deren fünf :

- an der Cathédrale, an St-Jean, am Theater mit dem Place Verte, Place République Française und Place St-Lambert (rue Léopold), wo insgesamt 58 Linien ihren Endpunkt haben. Zusätzlich verkehren noch die beiden Durchgangslinien 1 und 4. Die Achse Hauptbahnhof Guillemins - Zentrum weist mit 38 Bussen pro Stunde (in beiden Richtungen) den stärksten Verkehr auf. Aber Achtung ! Der Kauf der Stammkarte ist ein bisschen kompliziert :

Die Stadtkarte gibt es nur beim TEC-Aufsichtskiosk im Zentrum, an den Fahrkartenschaltern der Bahnhöfe, sowie in bestimmten Geschäften wie z.B. Buchhandlungen und im Straßenbahnmuseum.

Die Carte Inter und die Tageskarte werden hingegen auch in den Überlandbussen verkauft. Weitere Informationen und Fahrpläne sind im Maison du TEC in der Rue St-Gangulphe, 21 (100 m weit vom Theater) erhältlich. Schriftliche Anfragen sind zu richten an die TEC Hauptverwaltung in der Rue du Bassin, 119 - B-4030 Liège.

2) Eisenbahn

Der Hauptbahnhof ist Liege-Guillemins, wo alle Züge ankommen oder durchfahren.

An der Eisenbahnstrecke nach Hasselt gibt es im Zentrum zwei weitere Haltepunkte : Liège-Jonfosse für das Viertel um die Cathédrale und Liège-Palais für den Bereich des Place St-Lambert (Vier bis fünf Züge pro Stunde).

Die Auskunft befindet sich in Guillemins. Deutschsprachige Informationen werden unter der Telefonnummer 0032-87742029 im Bahnhof Eupen erteilt. Ein Rundfahrtip : Mit der Bahn über Verviers nach Lüttich. Zurück nach Aachen ab Rue Léopold mit dem Bus der Linie 69 bis Verviers Hbf, weiter mit der Linie 25 bis Eupen, dort Umsteigen in die internationale Gemeinschaftslinie 14 (ASEAG, TEC) nach Aachen. Der Fahrspaß kostet mit der Carte Inter bis zur Grenze bei Köpfchen nur 92,50 BF (6 Zonen).



Tramways Liégeois
7-12-1875



Tramways Est-Ouest
4-9-1880



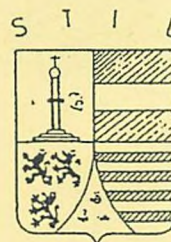
Tramways Communaux
22-10-1900



Tramways Unifiés
12-12-1927



25-3-1871



23-4-1964

3) Eisenbahnmuseum

Es befindet sich in einem Nebengebäude des Depot Kinkempois. Obwohl keine Originalfahrzeuge ausgestellt sind, ist die Dokumentation aus Fotos, Plänen und Schautafeln sehr sehenswert. Das Museum befindet sich in der Rue du Chêne, 3 in B-4031 Angleur. Zu erreichen ist es mit der Buslinie 25 ab Guillemins Hbf bis Haltestelle Pont Thiernesse.

Eintritt : frei.

Öffnungszeiten : Jeden ersten und dritten Samstag im Monat von März - Oktober von 14 - 18 h. Nach schriftlicher Voranmeldung sind auch andere Termine möglich.

Omnibusverbindung zum Straßenbahnmuseum : Linie 25 bis Monument Gramme, weiter mit Linie 4 bis Hôtel de Police (Polizeipräsidium).

4) Straßenbahnmuseum

Gezeigt werden zahlreiche, hervorragend restaurierte Originalfahrzeuge, die nahezu lückenlos die Straßenbahn-, Omnibus- und Obusgeschichte von Lüttich und Umgebung (SNCV, Verviers) dokumentieren und wieder lebendig werden lassen. Neben einem Stand für Fachliteratur ist im Museum eine Cafeteria vorhanden. Das Museum liegt an der Rue Heintz, 9 im Viertel Vennes.

Mit dem Bus ist es zu erreichen von Guillemins Hbf (Linie 4) und vom Theater (Linien 26 und 31).

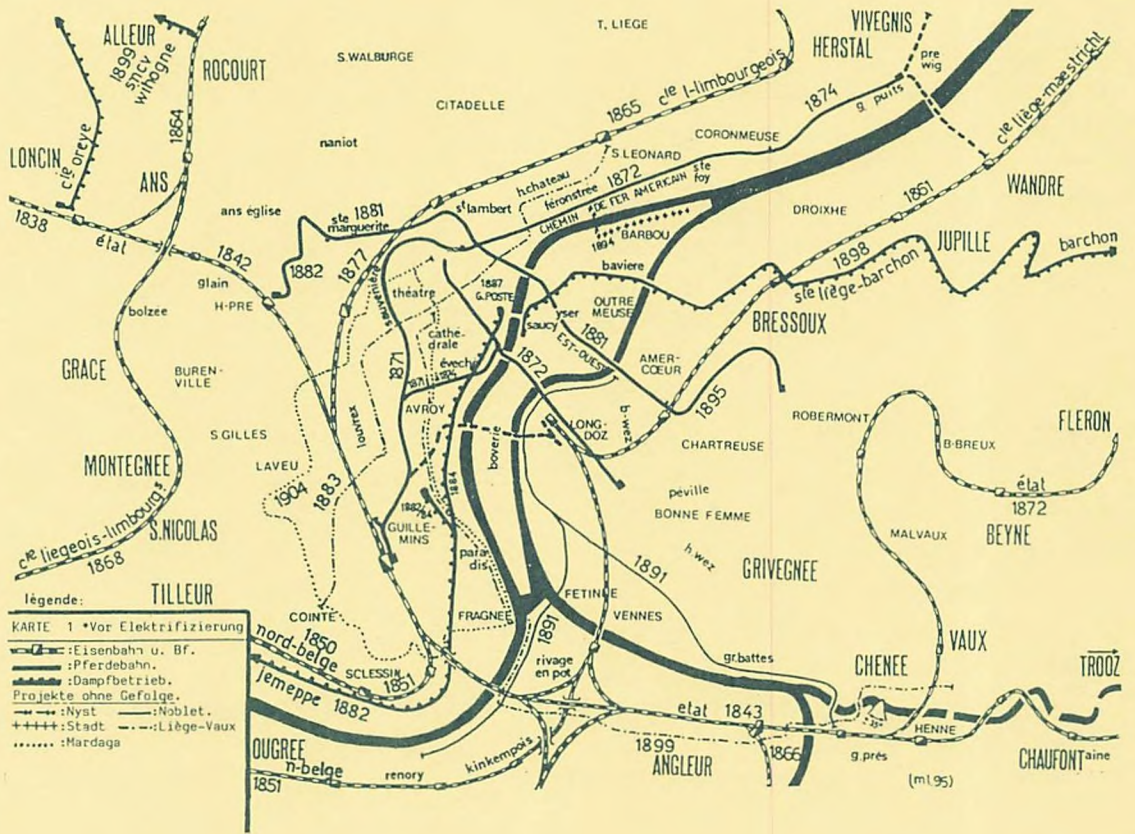
Öffnungszeiten : werktags von 10 - 12 h und 14 - 17 h, an den Wochenenden und feiertags von 14 - 18 h.

Geschlossen in Dezember, Januar und Februar.

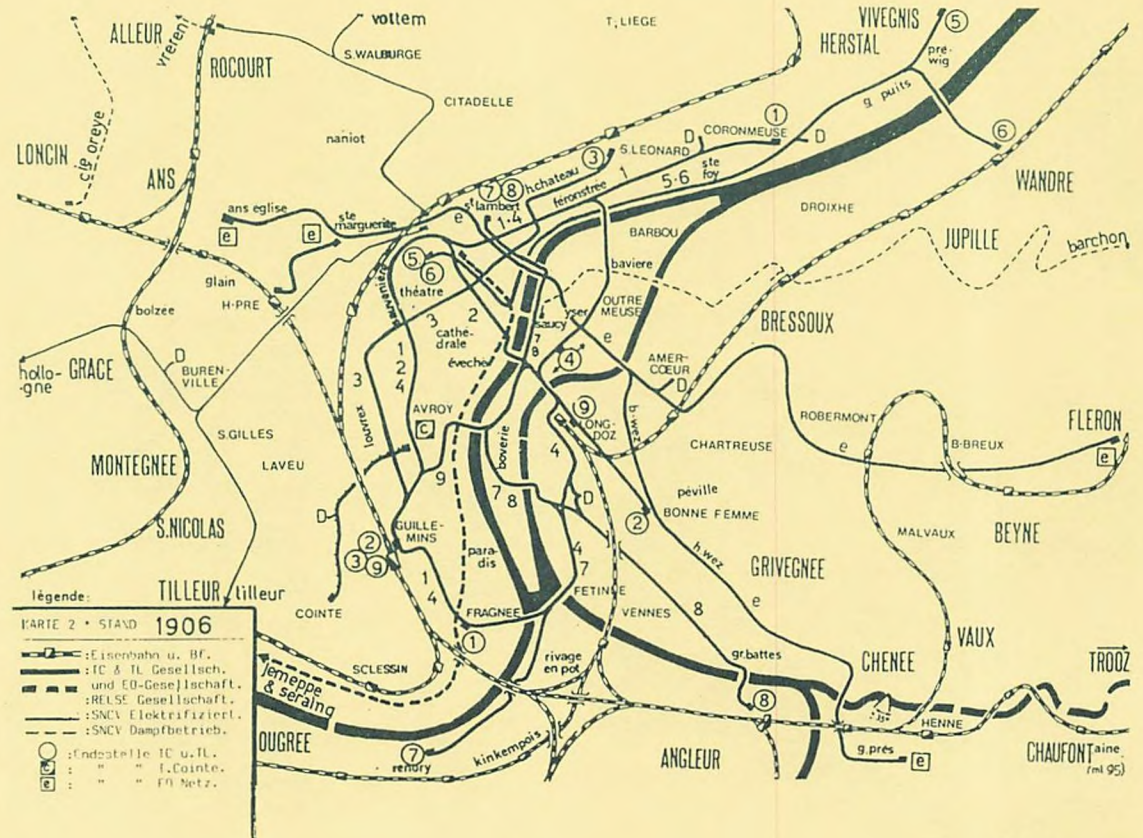


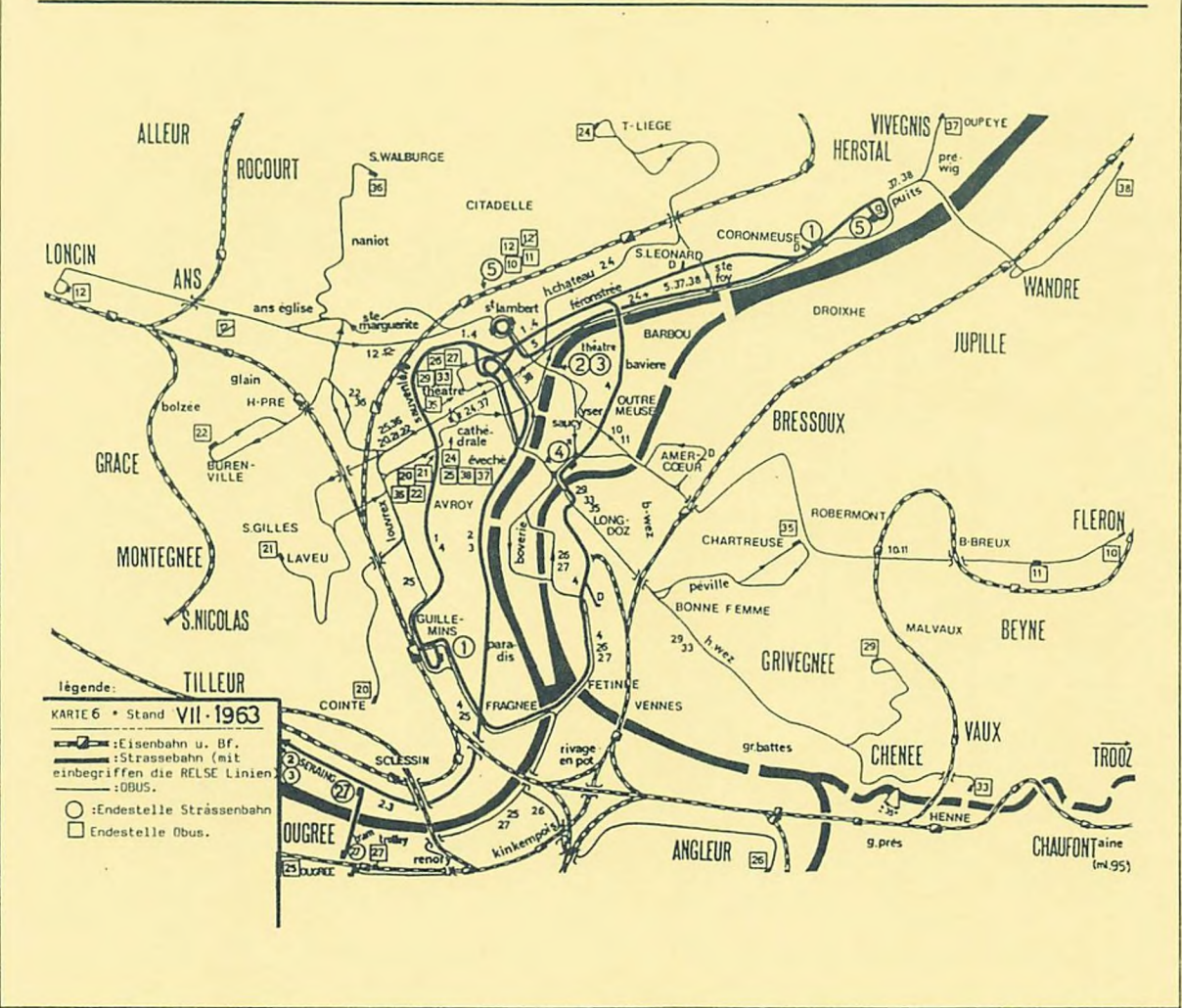
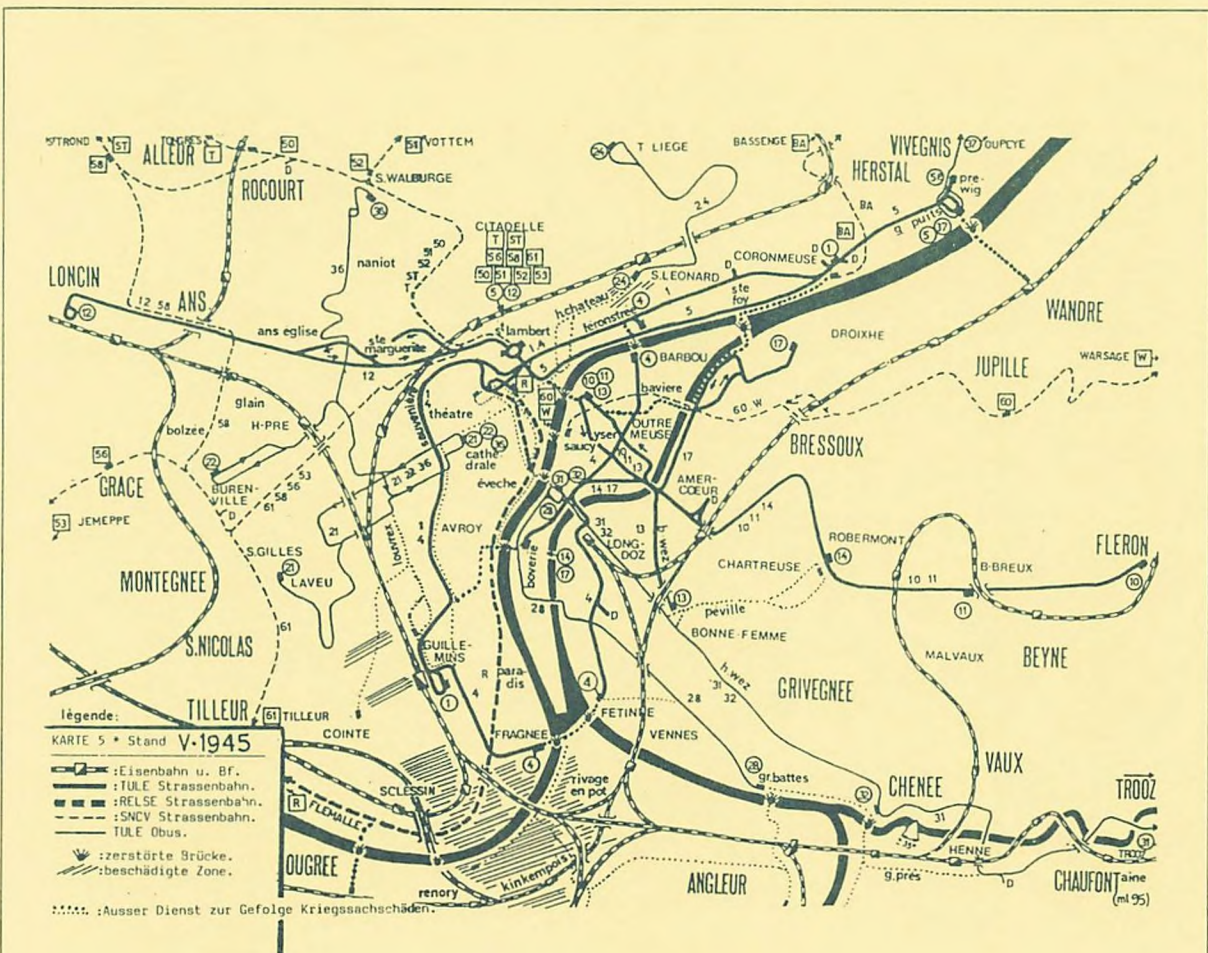
Stimmung des Museums. Dok. TEC.

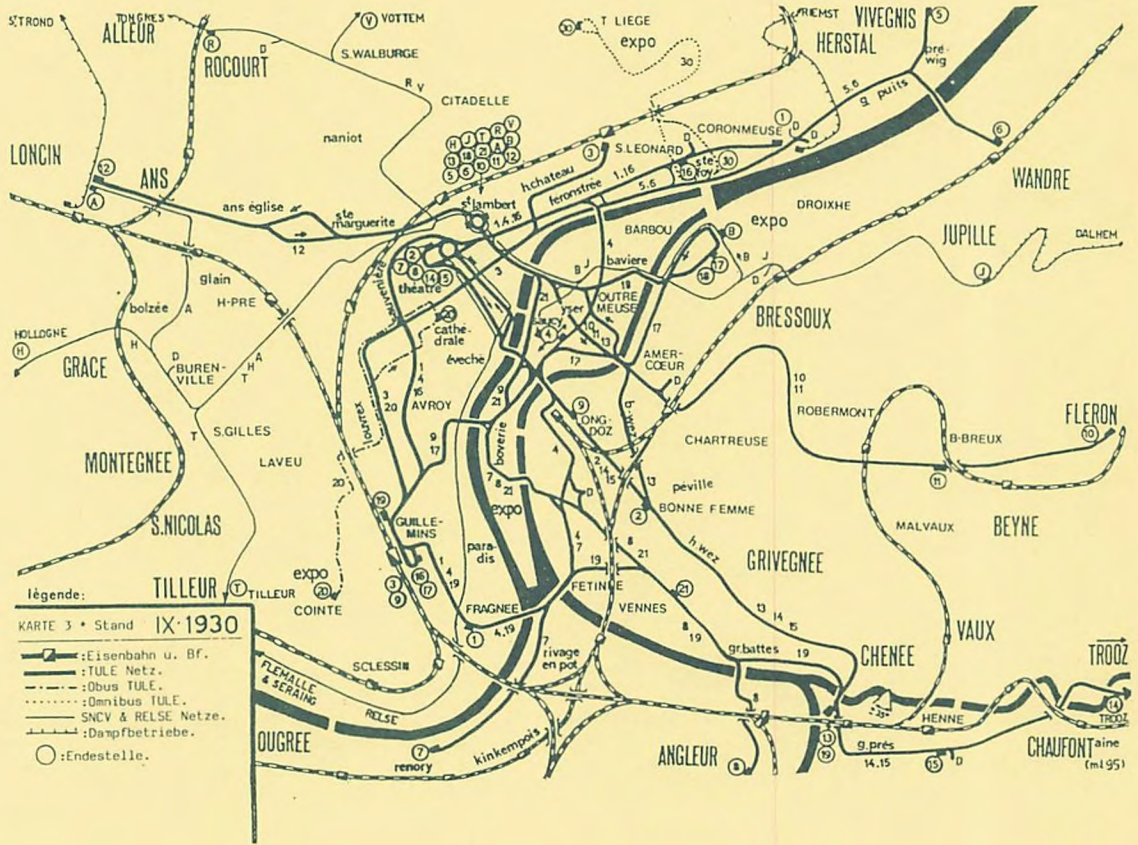




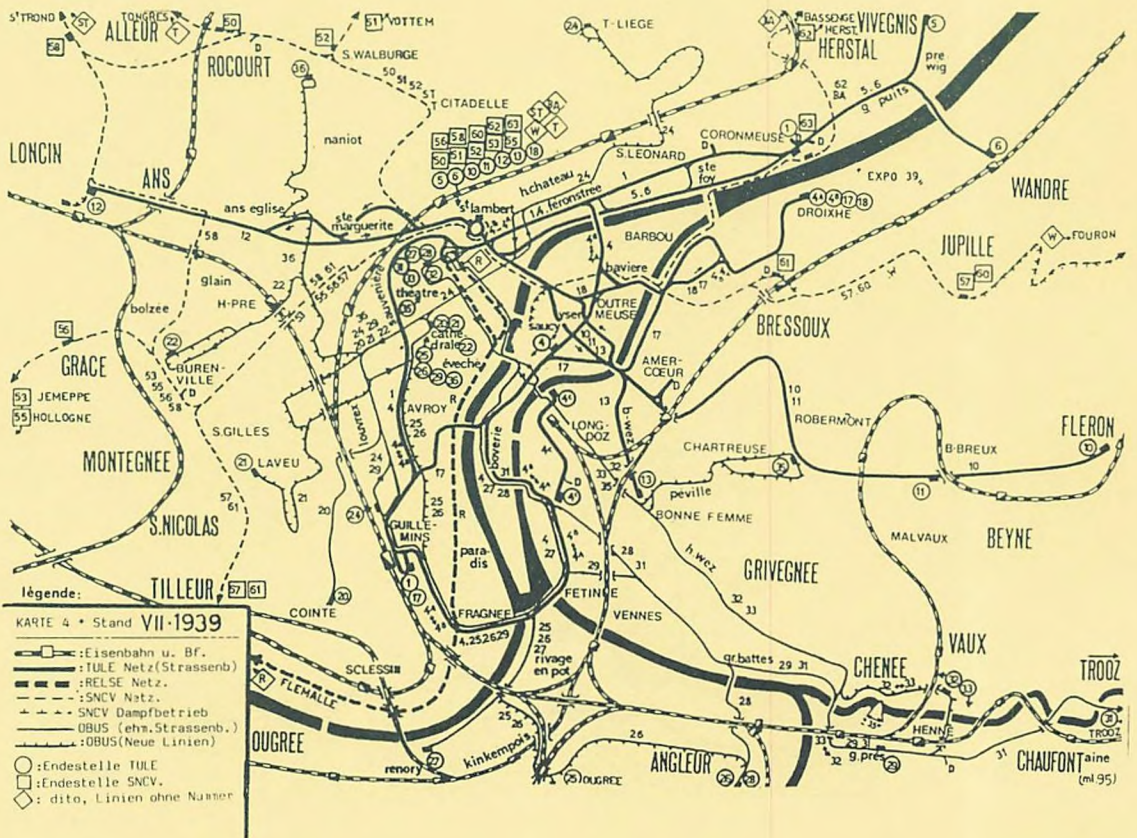
18







20



WAGENPARKUEBERSICHT IM LUETTICHER GEBIET.

TRIEBWAGEN:

<u>GESELLSCH.</u>	<u>*NUMMERN*</u>	<u>NUMMERN</u>	<u>ANZAHL</u>	<u>JAHR</u>	<u>MOTOR</u>	
TC.....	31- 70	31- 70	40	1896	GE 800	
	71- 90	71- 90	20	1904	CIE 44	(a):siehe (b) bis (e).
TL.....	1- 5	201-205	5	1893	?	(b):ehm. 71-90 TC, renoviert.
	6- 16	206-216	11	1903	GE 800	(c):ehm. EO 22.
	217-246	217-246	30	1903	EH 6	(d):ehm. 23-37 renoviert.
	247-255	247-255	9	1908	ZH 9	(aleatorische Numerierung).
	256	256	1	1908	CIE	(e): dito.
	257-268	257-268	12	1914	ACEC 32	(f):später Arbeitstriebwagen.
EO.....m	22- 43	(a)	22	1899	GE 800	(g):ehm. Pferdewagen.
	66- 78	156-168	13	1902	GE 58	(h):ehm. Triebwagen TULE 144.
m	104-115	104-115	12	1906/08	GE 57	(i): von SNCV.
	116-127	116-127	12	1913	RD 71W	(j): von Brüssel.
m	128-133	128-133	6	1926	ACEC 50	
TULE.....	(b)	71- 90	20	1930t	(b)	m :1 Exemplar im Museum.
	(c)	134	1	1927t	(c)	t :modernisiert.
	(d)	135-149	15	1930t	(d)	
	(e)	150-155	6	1930t	(e)	* : vor 1928.
m	-	169-193	25	1930	ACEC 315	
TCo.....	1- 2	-	2	1893	EH	
RELSE.....m	1- 12	1- 12	12	1905	ACEC 51	
	25- 29	25- 29(f)	5	1905	T VIa	
m	40- 49	40- 49	10	1914	T Vf	
	50- 58	50- 58	9	1924	MTV 545	
	-	m 301-321	21	1933	MTV 215	

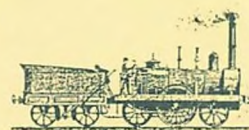
BEI WAGEN:

TC.....	1- 30	501-530	30	1900/05	
	101-120	567-586	20	1900	
m	121-134	587-600	14	1896	(g)
TL.....	301-304	801-804	4	?	
	305-341	805-841	37	1903	
m	351-375	851-875	25	1904	
EO.....	18- 21	650-653	4	?	
	44- 65	654-675	22	?	
	78-103	675-700	25	1905	
m	701-712	701-712	12	1926	
TCo.....	3- 4	-	2	1894	
RELSE.....	75- 89	-	15	1905	
	90- 98	90- 98	9	1923/25	
m	101-115	101-115	15	1919	
TULE.....	-	713-720	8	1946	
	-	144	1		(h)

OBUS:

TULE.....	401-405	5	1930	Ransome (GB)
	406	1	1931	" "
m	407-436	30	1932	CEB/FN
	437-484	48	1936	CEB/FN
	495-500	10	1938	CEB/BROSSEL
	501-518	18	1938/41	CEB/FN
	519	1	1948	ACEC/FN
m	520-549	30	1954	ACEC/FN
	550	1	1957	ACEC/FN
RELSE.....m	401-404	4	1932	ACEC/BROSSEL
	501-502	2	1937	ACEC/BROSSEL
	601-602	2	1930	GUY (GB) (i)
	701-702	2	1940	ACEC/BROSSEL (j)

SNCV: Der Wagenpark der SNCV war so abwechslungsreich dass es unmöglich ist, im Rahmen dieser Broschüre Details zu geben.



TEC LIEGE/VERVIERS * 30.VI.1995.

No Bus	Fabr. + Mot.	Anno
** 1- 61	**	**
101-130	VH MAN A120/50	1980/81
151-235	VH MAN A120/20	1978/79
236-345	VH MAN A120/051	1981/82
380-389	VH MAN A120/060	1989
401-490	VH MAN A600	1990/91
H491-494	VOLVO B59/2	1976
501-518	VH DAF A600	1991
521-561	VH MAN A500 P2	1993/94
562-623	RENAULT R312	1994
627,628)		
639,645)		
650-652)		
658,661)	VOLVO B 59/2	1976
662)		
G701-740	VH MAN AG280/3	1981/86
G741-747	VH AG 700	1985/86
G751-761	VH DAF AG280/3	1994
762	LAG MAN	1990
818,859	JH VOLVO B59	1975/77
922,923)		
930,936)	VH DAF A120/20	1978/81
940,944)		
947,949)		
950,953)		
956,959)		
961,963)	VH DAF A120/031	1978/81
966,968)		
970)		

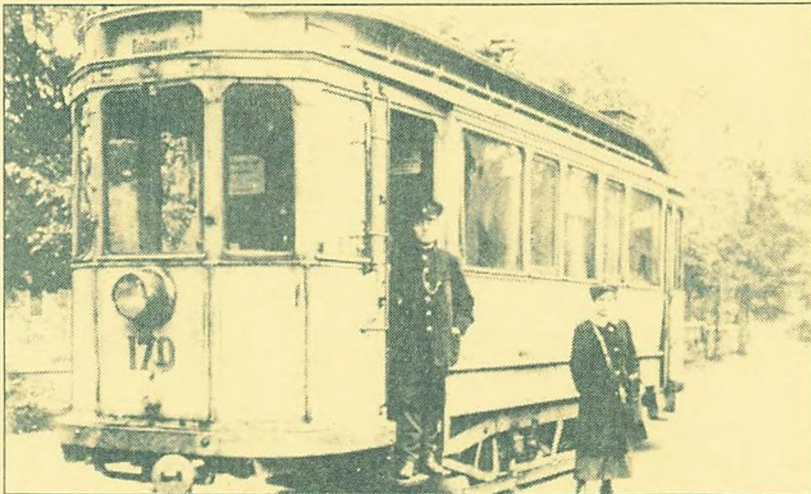
En/In RESERVE*Im VORRAT.

JH DAF DKL: 372 * VOLVO B59: 624,629,
637,640,646,660,663,673.
JH VOLVO B59: 814,820,831,861,865,868
VH DAF A120: 903,907,911,912,917,922,
927,929,943,945.
VH DAF A120/031: 948,951,952,954,955,
967.

H: pour handicapés * für Behinderte.
voor gehandicapten * for disabled.
G: Articulé * Gelenkbus * geleed *
articulated bus.
**: Divers véhicules de service * verschiedene
Dienstwagen * Diverse dienstrijtuigen.
Various service cars.

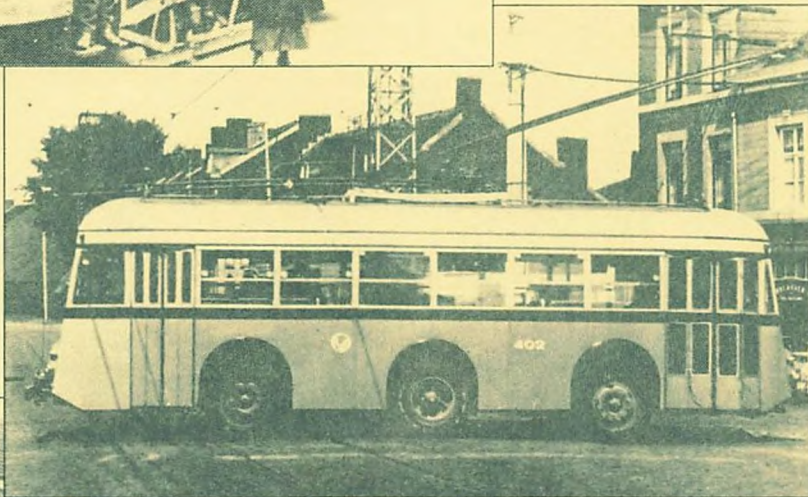


Neuster Omnibus des TEC Liège : Renault Type R 312 (62 St 1994/95). Dok. TEC.

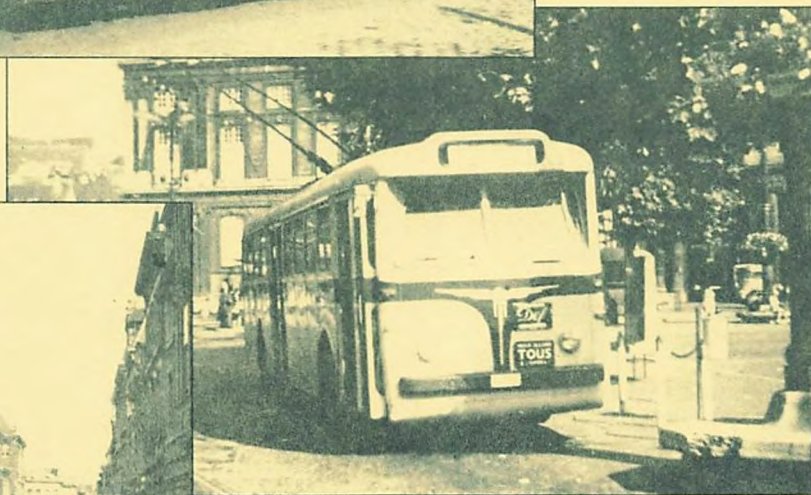


Das Eupener Netz am
Beginn des Jahrhunderts,
SNCV Betriebe zwischen
den zwei Weltkriegen und
von 1923 bis 1958.
Dok. TEC.

Obus RELSE 402 mit
Zweirichtungsausrüstung
(Brossel 1936).
Dok. TEC.



V-Triebwagen SNCV AR 47
auf Linie Huy-Namur mit
Kriegsausrüstung.
Dok. TEC.



Obus Type 54 Baujahr 1954
für Umstellung der Stblinien
10, 11 u. 12.
Dok. TEC.



Die Fahrzeuge des Eupener Netzes der AKG, der SNCV ab 1923, der AKG 1940, der ASEAG 1942.

Matériel roulant du réseau d'Eupen de l'AKG, de la SNCV à partir de 1923, de l'AKG 1940 et ASEAG 1942.

TRIEBWAGEN/MOTRICES.

Serie	Baujahr an.constr.	AKG	1923 SNCV	1940 AKG	1942 ASEAG	1945 SNCV	*
	1919		9676 9677				a) b)
	1901	99	9678				c)
	1897	116	9679			9679	d)
150-181	1907			150	2901	9678	d)
				153	2903	2903	d)
		162	9680	162	0913	2913	d)
				163	2907	9680	d)
	1908	170	9681	170	0914	9681	d)
		173	9682	173	2912	2912	d)
				178	1917	1917	d)
				180	1919	9682	d)
191-200	1908	191	9683	191	1209	9683	e)
		192	9684	192	1210	9684	f)
		193	9685	193	1211		g)
		194	9686	194	1212	9685	h)
		195	9687	195	1213	9686	i)
41-48	1932		9986/ 10093	41	7201	10093	j)
	1931		10067	42	7202	10067	k)
	1930		9780	43	7203	9780	l)
	1930		9781	44	7204	9781	l)
	1930		9762	45	7205	9762	l)
	1931		9979	46	7206	9979	m)
	1932		9987	47	7207	9987	n)
	1932		9949	48	7208	9949	o)
	1930		9789				p)
	1931		10065				p)
	1901		9030				p)
9287-9335	1908		9298				q)
	1908/35		9303			9303	r)
	1910/35		9324	188	2707	9324	s)
	1910		9327			9327	t)
	1931		9861	189 ?	2708	9861	u)
10111-10125	1935		10113				v)
			10119				v)
			10121				w)

* : HINWEISUNGEN/RENVOIS.

- gebaut für/construit pour Teschert, 1923: Altenberg.
- 1927, in La Louvière aufgetaucht/nuité de La Louvière en 1927.
- bis/jusqu'en 1944 + - d) bis/jusqu'en 1953 +
- 23.02.54 zu/ret. ASEAG 629, 3.06.60 +
- 02.1947 Unfall/accidenté, bis/jusqu'en 1953 +
- 1945, bei. à l' ASEAG in/à Aachen.
- 23.02.54 zu/à l' ASEAG 6212, 03.11.61 +
- 23.02.54 zu/à l' ASEAG 6213, 30.06.60 +
- 1933 Unfall/accidenté, 1935 Neuaufbau/Rénové unter neuer Nr.
- 1933 aus Beiwagen/de la remorque 19148.
- 1933 von/de Liège, - m) 1933 aus Beiwagen/de la rem. 19162.
- für Eupen gebaut/constr. pour Eupen (wie/camé 9986).
- 1933 von/de Liège, für Eupen gebaut/constr. pour Eupen.
- in 30er Jahre in Eupen/ dans les années '30 à Eupen.
- 1940 de/von AKG an/vers SNCV für/pour Dolhain-Verviers.
- von/de Liège bis/jusqu'en 1953 +. - s) de/vn Liège 1956 +.
- ? fermt nach/ versint ensuite devenu 9306 & 9325 ?
- 1938 von/de La Louvière ? -
- 1936 von/de Liège, 1940 zurück/retour à Liège.
- 1936 von/de Liège, 1940 von/de l'AKG an/vers SNCV für/pour Dolhain-Verviers.

© R.Bimmermann (6.Mai 1990/27. August 1992).

Die Fahrzeuge des Eupener Netzes (Fortsetzung)

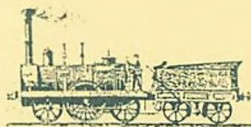
Le matériel roulant du réseau d'Eupen (suite).

Serie	Baujahr an.constr.	AKG	1923 SNCV	1940 AKG	1942 ASEAG	1945 SNCV	*
Gütertriebwagen/Motrices à marchandises.							
9048-9085	1901		9048 9049				1) 1)
9159-9168	1905		9167 9168			9168	2) 3)
Arbeitstriebwagen/Motrices de travaux.							
1895				75	TG1 1	TG1 1	4)
1908				171	TG1 7	TG1 7	4)
1901				234	T 5	234	4)
Beiwagen/remorques.							
			1358				5)
1912/ U			10572			10572	6)
1915/ U			10630			10630	6)
260-271	1907	269	19103	269	709		7)
		270	19104	270	710		7)
	1931		19149 19150				8) 9)
208-214	1942				211	211	10)
					212	212	11)
					214	214	12)
600-607	1906				603	603	4)
					604	604	4)
						1643	3)
						1893	4)
						1910	4)
						1911	4)
	1908/ U					10502	4)
Güterwagen/Wagons à marchandises.							
		346		346	G 1		14)
		354			R 2		15)
560-579	1906	560		560	OK 40		16)

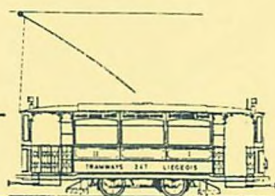
* : HINWEISUNGEN/RENVOIS.

- 1928 von/de Charleroi, bis/Jusqu'en 1944 +
- 1936 von/de Liège, 1940 von/de AKG an/vers SNCV für/pour Dolhain-Verviers.
- 1936 von/de Liège, 1940 von/de AKG an/vers SNCV für/pour Dolhain-Verviers, 1945 zurück nach/ret. à Eupen 1953 +
- bis/jusqu'en 1953 + - 5) 1940 von/de AKG an/vers SNCV für/pour Dolhain-Verviers.
- 1956 + - 7) Kriegsverlust/perte de guerre.
- 1933 zu Triebwagen/devient motrice 10076.
- 1933 zu Triebwagen/devient motrice 10077.
- 1945 nach/vers Liège, 1953 zu/dev. 19599, 22.07.54 zu/vers ASEAG 211, 05.09.68 +.
- 1945 nach/vers Liège, 1953 zu/dev. 19600, 22.07.54 zu/vers ASEAG 212, 31.01.69 + - 12) 1945 nach/vers Liège, 1953 zu/dev. 19601, 22.07.54 zu/vers ASEAG 214, 05.09.68 +
- 1944/45 ex Dolhain-Verviers bis/jusqu'en 1953.
- gedeckter Güterwagen/Wagon couvert, 1945 in/à Aachen.
- Blockwagen, umgebaut zu Turnwagen/wagon-block transformé en wagon-échelle, in/à Eupen bis/jusqu'à 1953 +
- Kippwagen/Wagon à benne basculante, 1945 in/à Aachen.

© R.Bimmermann (6.Mai 1990/27. August 1991).



LISTE DER AUSGESTELLTEN FAHRZEUGE



Liste des véhicules exposés

Taxi liégeois hippomobile fermé - Vigilante		Fin du 19 ^{ème} siècle
Taxi liégeois hippomobile ouvert - Victoria		Fin du 19 ^{ème} siècle
Mail-coach		Fin du 19 ^{ème} siècle
Voiture chevaline 11	Tramways Liégeois (T.L.)	1875
Voiture chevaline 132	Tramways Communaux (T.C.)	1886
Voiture échelle hippomobile	Tramways Unifiés de Liège et Extensions (T.U.L.E.)	1893
Motrice 43	Tramways Est-Ouest (E.O.)	1899
Motrice 72	Société Anonyme des Tramways Verviétois (S.A.T.V.)	1900
Remorque 366	Tramways Liégeois (T.L.)	1904
Motrice 1	Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions (R.E.L.S.E.)	1905
Motrice 114	Tramways Est-Ouest (E.O.)	1908
Motrice 57	Société Anonyme des Tramways Verviétois (S.A.T.V.)	1912
Motrice 45	Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions (R.E.L.S.E.)	1919
Remorque 114	Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions (R.E.L.S.E.)	1919
Motrice 133	Tramways Unifiés de Liège et Extensions (T.U.L.E.)	1926
Remorque 701	Tramways Unifiés de Liège et Extensions (T.U.L.E.)	1926
Remorque 44	Société Anonyme des Tramways Verviétois (S.A.T.V.)	1928
Motrice 193	Tramways Unifiés de Liège et Extensions (T.U.L.E.)	1930
Wagon cintreur de rail		
Trolleybus 432	Tramways Unifiés de Liège et Extensions (T.U.L.E.)	1932
Trolleybus réversible 402	Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions (R.E.L.S.E.)	1932
Motrice 321	Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions (R.E.L.S.E.)	1934
Motrice 10 112	Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (S.N.C.V.)	1934
Voiture échelle FORD	Tramways Unifiés de Liège et Extensions (T.U.L.E.)	1938
Autobus Mercedes/Jonckheere	Tramways Unifiés de Liège et Extensions (T.U.L.E.)	1952
Autobus AMN AB 955	Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (S.N.C.V.)	1953
Trolleybus T 54	Tramways Unifiés de Liège et Extensions (T.U.L.E.)	1954
Motrice 10 063	Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (S.N.C.V.)	1956
Autobus A 80 DAR AB 1515	Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (S.N.C.V.)	1957
Autobus Mercedes/Van Hool 229	Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise (S.T.I.A.L.)	1963
Autobus Fiat - Van Hool 503	Société des Transports Intercommunaux de la Région Liégeoise (S.T.I.L.)	1971
Autobus Fiat - Van Hool 147	Société des Transports Intercommunaux de la Région Liégeoise (S.T.I.L.)	1972
Autobus DAF - Jonckheere 72	Société des Transports Intercommunaux de la Région Verviétoise (S.T.I.V.)	1975



Editeur responsable :
F. JORIS
Rue du Bassin, 119 — 4030 Liège

Réalisation et impression :
TEC Liège-Verviers — DCE 1995.

