

## 75. Jahrestagung „Luxemburg und Belgien“ vom 6. bis 14. Juni 2025

Text und Bilder: Rolf Hafke und Dr. Peter Bell

Die 75. Jahrestagung des VDVA führte nach Luxemburg und Belgien. 43 Teilnehmer folgten der Einladung zu dieser Jubiläumstagung.

Freitag, 6. Juni: Der Tagungsbeginn am Freitagnachmittag am Hauptbahnhof in Luxemburg führte uns zum Straßenbahnmuseum in Hollerich. Der Busfahrer der Linie 22 fuhr uns bis ins Busdepot, wo sich am oberen Ende das kleine Museum, gebaut 1975, befindet. Ausgiebig wurde uns die Historie der Luxemburger Tram von 1875 bis 1964 erklärt. Auch wurden die beiden Triebwagen 34 (von 1931, Waggonfabrik Uerdingen) und 26 (von 1938, SLM Winterthur) auf dem kurzen Gleis vor dem Museum vorgeführt. Anschließend fuhren wir mit dem Museumsbus 182 (MAN NL262 von 1999) zu einem Café im Ortsteil Cents, wo bereits vor 20 Jahren ein Kennenlernen am ersten Abend stattfand. Zu unserer aller Überraschung fand sich eine Brass-Band zur Abfahrt des Busses ein und spielte für uns einige bekannte Melodien – eine tolle Überraschung!



Abb. 1: Die beiden MTw 34 und 26 pendelten auf dem kurzen Schienenstück vor der Museumshalle. Abb. 2: Zum Abschied nach dem Kennenlernen im Ortsteil Cents spielte eine Brass-Band für uns.

Samstag, 7. Juni: Am Vormittag bestand zunächst die Gelegenheit, die neu gebaute Luxtram oder auch „Stater Tram“ mit der unlängst eröffneten Verlängerung bis zum Flughafen und auf der südlichen Seite bis Stadion zu erkunden. Dabei fällt auf, dass auf einem längeren Abschnitt zwischen Pafendall und Gare Central, rund ein Viertel der Strecke, die Urbos 3-Tw oberleitungsfrei verkehren. Dafür gibt es in den Haltestellen je zwei Balisen pro Richtung, über denen die Fahrwerkmodule zum Halten kommen und über eine Stromschiene geladen werden. Das Ganze wird elektronisch überwacht, nach 20 bis 30 Sekunden kommt das Abfahrtsignal. In der HVZ kommt alle drei Minuten eine der gut 45 m langen siebenteiligen Bahnen, nur auf den Außenästen zwischen Findel Airport und Luxexpo sowie zwischen Lycée Bouneweg und Stadion beträgt der Takt alle sechs Minuten, in der Schwachlastzeit alle zehn Minuten. Am Freitagnachmittag füllten sich die Bahnen ab der Haltestelle Universität und nochmals an der Sporthalle Coque so sehr, dass kaum noch Stehplätze frei waren. Schlagartig entleerten sich die Bahnen dann am Bahnhof.



Abb. 3: Luxtram, ein Urbos von CAF, fährt in die oberleitungsfreie Haltestelle Pafendall ein.

Abb. 4: Die CFL-Seilbahn verbindet die Luxtram in Pafendall mit dem 40 m tiefer liegenden Haltepunkt.

An der Haltestelle Pafendall – Rout Bréck befindet sich der Anschluss mittels doppelspuriger Standseilbahn mit je zwei waagerechten Kabinen (11,8 m lang und 3,50 m breit, bis zu 172 Fahrgäste) zum

Bahnhaltepunkt Pafendall–Kirchberg im Tal. Die von Doppelmayr gelieferte Bahn hat eine Spurweite von 1.800 mm und ist nur 200 Meter lang. In der Mitte der beiden Strecken befindet sich eine Ausweiche mit einer Abtschen Weiche. Die Bahn überwindet bei einer Maximalneigung von 19,7 % einen Höhenunterschied von rund 40 Metern.

Am Nachmittag wurden wir auf dem Busparkplatz an der Haltestelle Faïencerie von einem ex-Escher Bus MB O307 von 1959 (!) abgeholt, der uns nach Fond-de-Gras zur Minenbahn „Minièresbrunn“ brachte. Zuerst ging es mit Dieselantrieb nach Lasauvage, dort begann unsere Sonderfahrt mit Elektrolok durch den 1.400 Meter langen Förderstollen auf einer Spurweite von 700 mm in die Grube des ehemaligen Eisenerz-Bergwerks. Wir wurden besonders zuvorkommend betreut, mit einer kompetenten Führung, alle Fragen wurden ausführlich beantwortet. Dabei erhielten wir viele Detailinformationen und anschauliche Eindrücke aus der damaligen aktiven Zeit des Bergbaus.



*Abb. 5: Links der Zubringerzug von Fond-de-Gras nach Lasauvage, mit dem Zug rechts mit Ellok und Spezialwaggons ging es in die Mine.*



*Abb. 6: Ein Erlebnis besonderer Art war die An- und Abreise mit diesem ex-Escher Linienbus, einem MB O307 von 1959 (!).*

Pfingstsonntag, 8. Juni: Ein Reisebus holte uns am Morgen vom Hotel nahe dem Flughafen Findel ab und brachte uns zunächst zum Hotel in Charleroi, um das Gepäck zu deponieren, und danach zum SNCV-Museum in Thuin. An diesem Sonntag fanden Fahrten mit drei Traktionen statt: Diesel, elektrisch und mit Dampf.

Nach einer Stärkung am Mittag konnte mit der zweiachsigen Tram AR 9288 von 1910 nach Lobbes gefahren werden. Kurz nach der Rückkehr folgte eine Fahrt mit dem rot-cremefarbenen PCC-Tw 10409 (von 1950) und dem AR 86 (Autorail-Tracteur von 1934) mit Richtungswechsel in die Unterstadt von Thuin (Ville basse). Während der folgenden Fahrt folgten wir im 10308 (4x-Tw von 1943) dem vorausfahrenden SE 9974 (von 1958, gebaut in der Werkstatt in Brüssel) nach Lobbes, dabei wurden mehrere Fotohalte an markanten Punkten der Linie für uns eingelegt.



*Abb. 7: Ankunft in Thuin Ville basse mit dem PCC 10409 und dem AR.86 mit ausgiebigem Fotohalt.*



*Abb. 8: Auf der Rücktour unserer Sonderfahrt mit dem N-Tw 10480 erfolgte die Zugkreuzung mit PCC 10409 in der Ausweiche in Lobbes Entreville.*

Am Nachmittag stand dann die Fahrt mit der Dampftramway HL 303 von 1888 an, die Dampflok wird nur wenige Male im Jahr, immer zu speziellen Anlässen, angeheizt – daher ein ganz besonderes Erlebnis! Mit vier Waggons im Schlepp, dem A 1484 von 1911, A 1853 (4x-Mitteleinstiegswagen von 1892), A 11501 (I./II. Klasse, von 1908) und A 2026 (II. Klasse mit Gepäckabteil, von 1904) ging die Fahrt

über die 3,1 km lange, ehemalige SNCB-Linie (nach Chimay, jetzt auf Meterspur) nach Biesme-sous-Thuin, mit mehreren Unterwegshalten – auch zum Wasserfassen in Haut-Marteau.



*Abb. 9: Abfahrtbereit wartet die Dampftramway-lok 303 von 1888 mit sechs Waggons in Thuin zur Fahrt nach Biesme-sous-Thuin.*



*Abb.10: Ankunft der VDVA-Sonderfahrt von Thuin nach Biesme-sous-Thuin mit dem Autorail-Tw AR.86 und Sommerbeiwagen.*

Nach dem Abendimbiss sind wir nochmals die Strecke nach Biesme gefahren, dieses Mal mit dem Autorail AR 86 und dem offenen Sommerwagen 8861 (Baladeuse von 1912). Zu guter Letzt erfolgte mit dem 4x-Tw 10308 (von 1943) eine Fahrt zum Bahnhof Lobbes, von wo aus es nach kurzem Fußweg mit dem Nahverkehr zu unserem Hotel in Charleroi ging.

Pfingstmontag, 9. Juni: Einen ganzen Tag ging es mit dem Museumswagen 9148, einem Typ SM, also Standard und durch Klapptrittstufen für Metro geeignet, über alle Strecken des Netzes. Begonnen wurde mit dem Ast nach Anderlues, dann folgte Gosselies und schließlich Soleimont. Unterwegs wurden die Depots Jumet und Anderlues besichtigt und in unzähligen Bildern festgehalten. Bei den Fotohalten mussten wir Warnwesten tragen, aber dafür waren die Fotohalte auch auf freier Strecke wie am Tunnelmund von Fontaine-Eveque oder in der Gleisverschlingung nahe Providence. Die Stadtbahn mit ihren kilometerlangen Tunneln auch in dünn besiedelten Gebieten, den starken Steigungen zwischendurch und dem partiellen Linksverkehr faszinierte auf eine eigenartige Weise. Der Regelverkehr wird komplett mit BN-Fahrzeugen durchgeführt, die in unterschiedlichen Farben und Rekonstruktionsstadien sind und daher wohl noch lange Jahre den Verkehr bewältigen werden.



*Abb. 11: SM 9148 hat den Tunnel von Fontaine kommend verlassen und strebt Charleroi zu.*



*Abb. 12: Der gleiche Wagen in der Gleisverschlingung hinter Providence.*

Dienstag, 10. Juni: An diesem Tag ging es ins Grüne – in die Ardennen, zunächst zur Tramway Touristique de l'Aisne (TTA) nach Érezée, wo wir mit dem AR 133 Dieseltrieb- und Beiwagen A 1344 sowie dem offenen Sommerbeiwagen 8944 (Baladeuse von 1916) auf die Strecke fuhren. Diese ist mit 11 km seit unserem letzten Besuch dort 2005 deutlich verlängert worden. Der obere Streckenteil weist eine höhere Steigung auf, weshalb der offene Beiwagen in Forge á la Piez zurückgelassen wurde. Depotbesichtigung und Fotohalte rundeten den Aufenthalt ab.

Der zweite Betrieb des Tages war die Grottenbahn in Han-sur-Lesse. Seit etwa zehn Jahren sind die Triebwagen von Diesel auf elektrischen Betrieb umgebaut, die den Fahrzeugen eine enorme

Beschleunigung verleiht. Ein Teil der Gruppe besuchte auch die eindrucksvolle Höhle, der andere Teil konnte ausgiebig das Depot besuchen. Dort werden auch noch weitere Trieb- und Beiwagen erstellt.



Abb. 13: Am Depot der Tramway Touristique de l'Aisne rangiert ART 69 neben unserem Sonderzug AR 133 + A.1344 + 8944.



Abb. 14: AR 145 bringt drei offene Beiwagen von der Endstelle an den Grottes zurück nach Hansur-Lesse.

Mittwoch, 11. Juni: Der neu eröffnete Betrieb in Lüttich war unser nächstes Ziel. Auf 12 km Streckenlänge verkehrte die knapp zwei Monate zuvor eröffnete Linie mit den siebenteiligen Urbos-Triebwagen von CAF. Bei bestem Sommerwetter erkundeten wir die neue Bahn: viele technische Spielereien wie leichte Musik an den Haltestellen bei Annäherung eines Zuges und der zusätzlich aus vielen Städten bekannten Klingelton, der vorn aber auch hinten am Fahrzeug bei der Einfahrt erklingt.

Obwohl diese Bahnen der gleichen Familie entstammen wie die in Luxemburg, haben sie ein eigenständiges Design und fahren auch auf drei Abschnitten oberleitungsfrei. Moderne Technik mit einer neuen Generation Batterien erlauben das direkte Nachladen in Oberleitungs-Abschnitten. Der Wagenpark ist mit 20 Bahnen bei maximal 18 Kursen in der HVZ ein „wenig eng“. Es gibt zwei Gesellschaften, für den Fahrbetrieb die TEC mit eigenem Fahrpersonal und für den Infrastruktur-Betreiber, verantwortlich für die Strecke und Service im Betriebshof eine zweite Gesellschaft TLM (Tram Liège Maintenance) mit CAF und COLAS. Der Ausbau des Netzes mit einer zweiten Linie wurde aufgrund der Kostenentwicklung von der Politik zunächst gestoppt.

Nachmittags wurde das Museum für den Öffentlichen Nahverkehr besucht, das über eine eindrucksvolle Sammlung von Bahnen bis hin zu den ehemaligen Aachener Straßenbahnen sowie dem Prototyp einer für Liège geplanten Mini-Metro und auch Bussen einschließlich des dreiachsigen Zweirichtungs-Obus aus Lüttich (mit Stromabnehmer-Stangen an beiden Enden) verfügt.



Abb. 15: Vor dem Bahnhof Liège Guillemins fahren die Straßenbahnen mit Batterien.



Abb. 16: Am Stadion des Fußballvereins „Standard de Liège“ endet die Linie T1.

Donnerstag, 12. Juni: Am Morgen verließen wir Charleroi mit einem durchgehenden Zug nach Antwerpen. Das Sommerwetter war noch ein paar Grade heißer geworden. Das Interesse galt den letzten PCC-Wagen auf der SL 7 und den Genter Zweirichtungs-PCC, die wegen einer provisorischen Endstelle auf der SL 12 erforderlich waren. Ansonsten ist der Betrieb ja wegen allseits vorhandener Schleifen ein reiner Einrichtungsbetrieb. Am Abend fand die Mitgliederversammlung statt.



Abb. 17: Der ex-Genter Zweirichtungs-PCC 6220 hat die stumpfe Endstelle Schijnpoort verlassen und fährt auf SL 12 zurück zum Bahnhof Central.



Abb. 18: Die von 7098 geführte Doppeltraktion dreht baustellenbedingt am Groenplaats.

Freitag, 13. Juni: An diesem Tag sollten die Temperaturen ihr Maximum erreichen, was uns nicht störte, da wir glücklicherweise die Küstentram besuchten. Wir begannen in Knokke mit einer sehr informativen Führung durch das Depot, das ausschließlich Museumsfahrzeuge enthält. Auch die kaum nachvollziehbaren Gründe für das Fahrverbot der historischen Fahrzeuge nach einem kleinen Brand wegen einer Überspannung beim Jubiläum in Gent wurden detailliert widerlegt. Trotzdem mussten natürlich alle Wagen in der Halle bleiben. Anschließend machten wir uns auf die lange Fahrt nach De Panne, die individuell für einzelne Fotohalte unterbrochen wurde. Am Nachmittag trafen wir uns im dortigen Museums-Depot. Einige Museumswagen standen vor dem Depot, sie sind mit Hilfe eines Treckers rausgeschleppt worden, damit Platz für den großen Bücherverkauf geschaffen wurde; dieser fand viele interessierte Käufer. Auch wurden wir mit Kaffee und Kuchen sowie gekühlten Getränken versorgt. Mit dem Zug ging es dann von Adinkerke wieder nach Antwerpen zurück.



Abb. 19: Die neuen Urbos von CAF bestimmen das Erscheinungsbild der Küstentram, hier mit dem „historischen Bahnhof“ De Haan an Zee.



Abb. 20: Die Kusttram hat nun die Ausschilderung KT; Tw 6131 lässt hier in Koksijde seine Fahrgäste auf Straßenniveau aus- und einsteigen.



Abb. 21: BN-Wagen 6102 hat als Schleifwagen ein zusätzliches Mittelteil erhalten, hier vor dem Museums-Depot in De Panne.



Abb. 22: Innenansicht vom Depot De Panne, die linken Gleise sind freigeräumt für den Shop mit umfangreichem Bücherangebot.

Samstag, 14. Juni: Nachdem der Vormittag noch einmal die Gelegenheit für individuelle Fahrten in Antwerpen bot, besuchten wir am Nachmittag gemeinsam das Museumsdepot in Berchem. In zwei Gruppen erhielten wir interessante Informationen zu den Fahrzeugen von Antwerpen, Gent und der Nationalen Kleinbahngesellschaft (NMBS bzw. SNCV), wobei von letzterer nur flämische Fahrzeuge gesammelt wurden. Anschließend brachte uns eine „Gummibahn“, ein Touristenzug zur Antwerpse Brouw Compagnie, wo unser Jubiläumssessen stattfand, denn wegen Bauarbeiten im Eilandje war die nächste Haltestelle sehr weit entfernt. Bei schmackhaften belgischen Bieren konnten wir im Freien das Ende der 75. Jahrestagung feiern.



Abb. 23: Das ViaTAM präsentiert im ehemaligen Depot Berchem flämische Bahnen und Busse.



Abb. 24: Wegen Bauarbeiten bei der Straßenbahn mussten wir „schienenlos“ mit SEV zur Jubiläumsfeier anreisen.

Im August 2026 findet die Jubiläumstagung „70 Jahre VDVA“ im Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Gebiet statt. Geplant ist eine Feier im Museumsdepot in Mannheim mit einem Jubiläumssessen. Hier soll auch das vierte VDVA-Buch „Straßenbahnen in den siebziger Jahren“ vorgestellt werden.

Zuletzt gilt ein herzlicher Dank allen, die zum guten Gelingen dieser abwechslungsreichen Tagung beigetragen haben, allen Aktiven in den Vereinen sowie allen Mitwirkenden und Helfern, vor allem auch denen „hinter den Kulissen“.



Wer wollte, konnte in Brüssel zum 100-jährigen Jubiläum der Tramlinie 39 nach Stockel am Sonntag teilnehmen. Eingesetzt wurden ab der Metrostation Montgomery sechssächsige PCC-Tw, verdichtet ab dem Museum Woluwe mit Museumswagen verschiedener Bauarten auf Linie bis nach Stockel. Ab dem Mittag kamen auch zweiachsige Museumszüge mit offenen Sommerbeiwagen zum Einsatz.

