

## D.119 (Chevaline : Chevaline 70 - Aix-la-Chapelle)

### Identification

**Nature** : Bien reçu en dépôt

**N° de bien** : D.119

**Ancien(s) numéro(s)** : Ancien N° : 2009\_0\_0040

**Mode de dénombrement** : Unité individuelle (UI)



### Désignation

**Domaine(s)** : transports en commun ; véhicules

**Type** : Véhicule hippomobile ; Tramway

**Dénomination(s)** : Chevaline

**Titre(s)** : Chevaline 70 - Aix-la-Chapelle

### Création / Exécution

**Création / Exécution** :

fabrication :

Waggonfabriek Talbot

1901 (Année de construction), Aix-la-Chapelle

### Description

**Description** :

En 1901, la société Waggonfabrik Talbot construit une série de 10 remorques dont 4 (n° 241-244) sont livrées à la REKA (Rheinischen Elektrizitäts- und Keimbahn AG). Entre 1907 et 1914, les voitures 241-244 sont transférées à la AKG (Aachener Kleinbahngesellschaft).

En 1925, les plateformes sont fermées. En 1933, la remorque 242 est retirée du service voyageurs pour être équipée d'une machine de travail des voies.

A la constitution des ASEAG (Aachener Strassenbahn und Energieversorgungs AG), elle est immatriculée GL2.

A l'occasion du 70e anniversaire des tramways d'Aachen, un grand cortège est organisé le 24 septembre 1950. Pour l'occasion, la GL2 est convertie en voiture chevaline et elle reçoit le matricule 70 (cf. le 70e anniversaire !)

Ensuite, elle n'est plus utilisée jusqu'en 1956 : année lors de laquelle elle est mise en exploitation en tant que train pour transporter des enfants lors du Carnaval. Lors de la mise en exploitation en 1958 de la ligne 3/13 des tramways, elle circule une nouvelle fois sur les voies d'Aachen. Le 29 septembre 1974, elle est mise en tête du cortège d'adieu des tramways d'Aix-la-Chapelle.

Elle est ensuite conservée dans un coin du dépôt central des ASEAG. On la placera derrière une paroi vitrée du hall de lavage afin d'être «admiration».

**Matières et techniques** :

Ensemble : bois, métal, matériau d'origine animale, cuir

**Mesures** :

L. 6,5 m, Poids 3 700 kg, Empattement 1,6, Places assises 16, Places debout 15 (Ensemble)

### Utilisation

**Utilisation / Destination** :

transport par terre :

Rheinischen Elektrizitäts- und Keimbahn AG, Aachener

Kleinbahngesellschaft, ASEAG

entre 1901 (?) et 1974 (?), Aix-la-Chapelle

### Origine et statuts

**Statut(s) juridique(s)** :

Actuel : Dépôt (dépôt : Förderkreis für historische Aachener Technik e.V.)

**Oeuvre du domaine public** : Non

### Conservation

**Dernier constat état** :

[ D.119 (Chevaline : Chevaline 70 - Aix-la-Chapelle) ] 29/07/2024 : état moyen ; complet

## D.119 (Chevaline : Chevaline 70 - Aix-la-Chapelle) (suite)

**Localisation permanente** : Expo

**Facteurs possibles d'altération** : climat, insectes, lumière, manipulation (accident), rongeurs

**Conditions de présentation** : L'accès à l'intérieur doit être impossible pour les visiteurs.

### Publication

**Diffusion** : Interne

### Système

**Statut** : validée

## D.118 (Motrice : Motrice 2603 - ASEAG)

### Identification

**Nature** : Bien reçu en dépôt

**Numéro de dépôt** : D.118

**Ancien(s) numéro(s)** : Ancien N° : 2009\_0\_0039

**Mode de dénombrement** : Unité individuelle (UI)

### Désignation

**Domaine(s)** : transports en commun ; véhicules

**Type** : Véhicule électrique ; Tramway

**Dénomination(s)** : Motrice

**Titre(s)** : Motrice 2603 - ASEAG

### Création / Exécution

**Création / Exécution** :

fabrication :

Waggonfabriek Talbot (mécanique), AEG (Equipement électrique)  
avant 1926 (Année de construction) ; 09/12/1926 (Date de réception)

**Notes sur les réalisations** :

Donneur d'ordre : AKG (Aachener Kleinbahn Gesellschaft) - Prix unitaire  
d'achat : 25 900 Reichmark.

### Description

**Description** :

La série de 20 voitures à laquelle elle appartient a été construite en 1926.

Le choix du diamètre des roues se porte sur 720 mm (au lieu de 900 mm) pour obtenir une hauteur de plancher de seulement 33 cm au-dessus du rail, ce qui devait faciliter grandement (pour l'époque) l'accessibilité aux voyageurs.

Le confort des sièges est particulièrement soigné.

A partir de l'année 1935 ( et plus particulièrement en 1937, pour la n°3), on installe le "Nutzbremse", soit le freinage électrique à récupération : il permet ainsi d'économiser en consommation de courant.

Pratiquement à la même époque, l'archet est remplacé par un pantographe.

Au cours de la guerre, notamment lors du bombardement du 13 juillet 1943, plusieurs voitures de la série sont fortement endommagées. certaines font l'objet d'une reconstruction, mais avec des portes plus larges de façon à faciliter les mouvements de voyageurs, tandis que d'autres moins gravement atteintes sont simplement réparées.

La motrice 2603 est remise e, service après la guerre le 23 août 1946.

Après la guerre, la plupart des voitures sont modernisées : plateformes, fenêtres, sièges...

En 1958, on réfléchit à une transformation profonde : remplacement des plateformes métalliques, des portes pliantes à air comprimé, avec une capacité qui passe de 78 à 99 personnes. Mais la transformation n'a pas lieu... car on se décide entretemps à fermer l'exploitation ferrée des lignes 3/13 auxquelles elles étaient destinées.

Les voitures deviennent donc "sans emploi" dès les années 1961-1962. La motrice 2603 est mise hors exploitation voyageurs le 12 juin 1982 ; elle est dorénavant affectée aux travaux de la ligne aérienne sous le numéro TRÜ 2 + 69.

Elle termine carrière sur le réseau d'Eschweiler et plus particulièrement dans le dépôt (1969). Elle est prise en charge par l'association

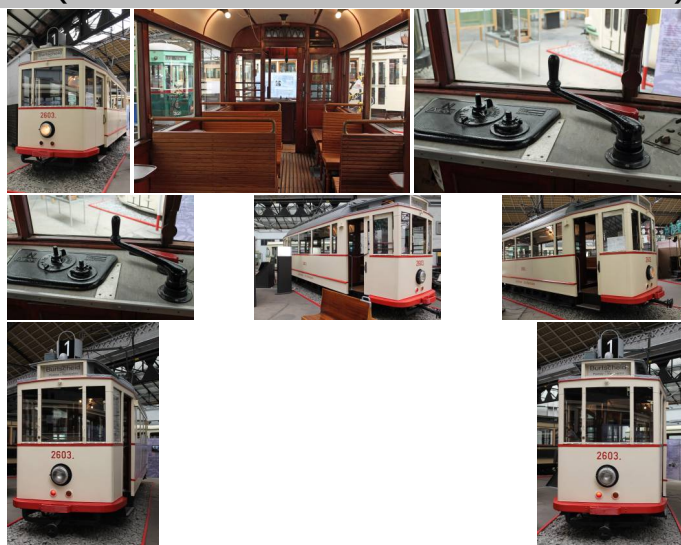
"Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V" en vue, semble-t-il, d'une remise en service sur le "Selfkanntbahn".

Elle reste cependant à Eschweiler jusqu'en 1973 ; elle est transférée alors dans la remise de voiture Hüls des tramways de Krefeld. Vu l'état général, elle est donnée au "Strassenbahnmuseum Stuttgart" ; mais dans les faits, elle part pour le "Fahrzeugmuseum Marxzell" à Karlsruhe, en échange d'une voiture des tramways d'Essling. Elle est entreposée à l'extérieur jusqu'en décembre 1987 ; son état est très dégradé. Elle est alors achetée par le "Förderkreis für historische Aachener Technik e.V." qui la fait transférer vers Aix-la-Chapelle.

Elle est entièrement en coopération avec le "Kolping-Bildungswerk Aachen" en vue de participer aux manifestations du 100e anniversaire des Tramways d'Aix-la-Chapelle en 1995.

En 1995, l'association la confie au Musée des Transports en commun du pays de Liège , où elle fait son entrée le 18 décembre 1995.

**Matières et techniques** : Ensemble : bois, métal, matériau d'origine animale, cuir



## D.118 (Motrice : Motrice 2603 - ASEAG) (suite)

### Mesures :

I. 2,1 m, L. 9 m, Poids 10 900 kg, Ecartement 1, Empattement 2,8, Places assises 20, Places debout plateforme 19, Places debout couloir 7 (Ensemble)  
Longueur hors buttoirs.

### Marques et inscriptions :

immatriculation, 2603  
Notes : Immatriculation d'origine AKG : 3 (série 1 à 20)

## Utilisation

### Utilisation / Destination :

transport par terre :  
Aachener Kleinbahngesellschaft (société de transport), ASEAG (société de transport)  
entre 1926 (?) et 1969, La motrice 2603 est mise hors exploitation voyageurs le 12 juin 1982 ; elle est dorénavant affectée aux travaux de la ligne aérienne sous le numéro TRÜ 2 + 69.  
Elle termine carrière sur le réseau d'Eschweiler et plus particulièrement dans le dépôt (1969). Aix-la-Chapelle

## Origine et statuts

**Statut(s) juridique(s) :** Actuel : Dépôt (dépôt : Förderkreis für historische Aachener Technik e.V.)

**Oeuvre du domaine public :** Non

## Conservation

**Dernière localisation :** [ D.118 (Motrice : Motrice 2603 - ASEAG) ] 19/07/2024 : Ancien dépôt Natalis (Liège) (présent)

**Dernier constat état :** [ D.118 (Motrice : Motrice 2603 - ASEAG) ] 19/07/2024 : assez bon état ; complet

**Localisation permanente :** Expo

**Facteurs possibles d'altération :** climat, insectes, lumière, manipulation (accident), rongeurs

## Documentation

**Bibliographie :** B500-TRAMWAYS02 : Les tramways au Pays de Liège. Edmond Fellingue ; René Hanssen ; Marcel Lambou ; Jean-Henri Renard

### Biographies :

Jean-Henri Renard  
Personne ressource

## Publication

**Diffusion :** Interne

## Système

**Statut :** validée

## D.111 (Motrice : Motrice 1006 - ASEAG)

## Identification

**Nature :** Bien reçu en dépôt

**Numéro de dépôt :** D.111

**Ancien(s) numéro(s) :** Ancien N° : 2009\_0\_0032

**Mode de dénombrement :** Unité individuelle (UI)

## Désignation

**Domaine(s) :** transports en commun ; véhicules

**Type :** Véhicule électrique ; Tramway

**Dénomination(s) :** Motrice

**Titre(s) :** Motrice 1006 - ASEAG

## Création / Exécution

### Création / Exécution :

fabrication :  
Waggonfabriek Talbot (mécanique), AEG (?) (Equipement électrique)  
entre 1956 et 1957 (Année de construction) ; 16/04/1957 (Date de mise en service), Aix-la-Chapelle



## D.111 (Motrice : Motrice 1006 - ASEAG) (suite)

**Notes sur les réalisations** : Prix unitaire d'achat : 92 280 DM

### Description

#### Description :

La ville d'Aix-la-Chapelle a développé un important réseau de tramways électriques. L'histoire de ce réseau est semblable au nôtre et s'est maintenu jusqu'en 1974. La motrice 1006 est un des derniers trams qui ait été construit par la « Waggonfabrik Talbot » pour pour l'ASEAG en 1957. Elle appartient à une série de onze véhicules.

L'ASEAG avait cessé à l'époque la transformation d'anciennes voitures et avait décidé d'opter pour des véhicules à grande capacité de construction simple et facile à entretenir.

Après la Seconde Guerre mondiale, la voirie était particulièrement défectueuse, les voies ferrées étaient en très mauvais état, ce tramway a donc été doté d'un système astucieux, mais très coûteux de bogies à pivots fictifs pour amortir les chocs et diminuer le crissement des roues dans les courbes.

Les motrices Talbot ont surtout été utilisées sur les lignes 15 (Ronheide - Théâtre - Brand, à partir de 1973, Vaals - Théâtre - Brand), 25 (Ronheide - Brand - Stolberg), 35 (Ronheide - Brand - Walheim) et 45 (Ronheide - Brand - Breinig) et enfin sur la ligne 12 (Vaals - Eilendorf).

Les véhicules seront en service jusqu'à la fermeture du réseau électrique d'Aix le 28 septembre 1974. Sept véhicules furent vendus à l'île de Man (Angleterre). Les équipements électriques y furent utilisés pour moderniser de vieux véhicules.

La 1006 fut donnée au Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum à Viernheim. La motrice y resta jusqu'en 1990, date de la fermeture du musée.

L'association Förderkreis für historische Aachener Technik e.V. récupéra la motrice et la ramena à Aix en 1995. La restauration du véhicule fut soutenue financièrement par la société Talbot et l'ASEAG. Le véhicule est présenté aujourd'hui dans sa livrée de 1957 et se trouve au musée depuis le 18 décembre 1995.

**Matières et techniques** : Ensemble : bois, métal, matériau d'origine animale, cuir

**Mesures** : L. 9 m, Poids 17 700 kg, Places assises 33, Places debout 77 à 97 (Ensemble)

#### Marques et inscriptions :

immatriculation, 2603

Notes : Immatriculation d'origine AKG : 3 (série 1 à 20)

### Utilisation

#### Utilisation / Destination :

transport par terre :

ASEAG (société de transport)

entre 1957 et 1974, Aix-la-Chapelle

### Origine et statuts

**Statut(s) juridique(s)** : Actuel : Dépôt (dépôt : Förderkreis für historische Aachener Technik e.V.)

**Oeuvre du domaine public** : Non

### Conservation

**Dernière localisation** : [ D.111 (Motrice : Motrice 1006 - ASEAG) ] 16/08/2024 : Expo (présent)

**Dernier constat état** : [ D.111 (Motrice : Motrice 1006 - ASEAG) ] 16/08/2024 : bon état ; complet

**Localisation permanente** : Expo

**Facteurs possibles d'altération** : climat, insectes, lumière, manipulation (accident), rongeurs

### Publication

**Diffusion** : Interne

### Système

**Statut** : validée