

TRAMPARADE

.....

BRUSSEL – MEI 2019



.brussels 

HERBELEEF DE GESCHIEDENIS VAN DE TRAM IN BRUSSEL

.....

In 1869 doorkruisten de eerste trams de Brusselse straten. 150 jaar later maken ze nog altijd –en meer dan ooit deel uit van het straatbeeld in de hoofdstad.

Een lange en mooie geschiedenis die u woensdag 1 mei kan herbeleven tijdens de optocht van historische trams.

Dankzij een honderdtal vrijwilligers van het Trammuseum zullen de trams vanaf 14 uur langs de Koningsstraat paraderen. Een niet te missen spektakel voor groot en klein.

Het is de gelegenheid bij uitstek om veertig trams te (her)ontdekken. Zowat alle tramtypes uit de rijke geschiedenis van de tram in Brussel passeren de revue, van de paardentram uit de eerste jaren tot de trams van het type 3000 en 4000 die vandaag in Brussel rijden.

En vanaf 16 uur kunnen liefhebbers eveneens genieten van een gratis ritje aan boord van een historische tram. Instappen gebeurt in de Koningsstraat, ter hoogte van het Warandepark.

Wie wil, kan ook zondag 5 mei zo'n gratis ritje met een historische tram meepikken en het oorspronkelijke traject afleggen van de trams uit 1869.



© Foto's: L. Koenot • J.M. Van Melderén • M.J. Russell • A. Vandecasteele • M. Reps

46



Tram 46 bijt de spits af van de parade. Dit dienstvoertuig is in 1971 door de MIVB gebouwd op basis van een oudere "standaardtram" uit de jaren 1930. De ombouw laat toe van constant aan lage snelheid te rijden, wat de motoren van een normale tram van dit type zou kunnen beschadigen.

Bij een lage snelheid kan het personeel aan boord onderhoud uitvoeren aan de sporen. Bij die ombouw krijgt de tram ook een opvallende, gele kleur. Rond 1978 verft men de beide uiteinden van tram 46 rood en wit om de zichtbaarheid te verhogen. Eind jaren 1980 wordt hij uit dienst genomen.



509

Deze open bijwagen of “baladeuse” met zeven banken uit 1888 is representatief voor de eerste open paardentrams die in Brussel in dienst zijn genomen. Hij lijkt dan ook op de allereerste trams uit 1869. Later, vanaf 1894, koppelt men ze als bijwagen aan elektrische motorrijtuigen.

Er is geen middengang, waardoor de ontvanger zijn werk moet doen terwijl hij zichzelf in evenwicht houdt op de treden. Vanaf 1903 komt hier verandering in, vanwege evidente veiligheidsredenen.



2

Deze “straatomnibus” van 1891 is een paardentram die geen rails nodig heeft, maar op kasseien rijdt. Hij verbindt het Noordstation met het Zuidstation meer dan 30 jaar lang. Het logo “PV” verwijst naar de stichter van het bedrijf waarvoor hij rijdt: Polydore Vanderschueren.

Rond 1900 zijn er immers meerdere (privé-) bedrijven actief, vaak met een eigen tramnet. Na het ontstaan van de Taxis Verts en de fusie met het bedrijf Raghenon uit Mechelen gaat dit bedrijf tot op vandaag door het leven als de Beherman Group.

6



Opnieuw een “straatmnibus”, ditmaal van het bedrijf “Société des Chemins de Fer Economiques”, in de voor hen kenmerkende bruin-witte kleuren. Opvallend aan deze paardentram is het vijfde wiel dat het voertuig op de sporen leidt. Dat wiel kan van het spoor gehaald worden bij hindernissen of moeilijke kruispunten. Hij rijdt van 1889 tot 1909 op de lijn Beurs – Sint-Joostplein, door bijzonder smalle en kronkelige straatjes.





Deze motorwagens vormen in 1900 de eerste grote reeks elektrische trams in Brussel. Ze zijn besteld door het bedrijf "Tramways Bruxellois", dat later een belangrijke rol zal spelen bij het openbaar vervoer in de hoofdstad. In het begin rijden deze trams voornamelijk op de oude lijnen van de "Compagnie Bruxelles – Ixelles – Boendael", tussen Elsene, Bosvoorde en Tervuren.

Ze worden al snel omgebouwd om het comfort en het vermogen te verbeteren. Het merendeel van deze trams verdwijnt rond 1935 van het net, maar enkele doen nog tot in de jaren 1950 dienst als bijwagens.

346



Bij het ombouwen van haar tramnetwerk (voornamelijk in het noordwesten van Brussel) naar elektrische tractie bestelt de “Société des Chemins de Fer Economiques” twee series van 105 motorrijtuigen. Een eerste tramserie heeft zowel een open als een gesloten compartiment. Daarbij zit in 1903 ook deze 346.

Deze tram wordt “California” genoemd vanwege de gelijkenis met de beroemde “cable cars” uit San Francisco. Het Belgische klimaat blijkt echter te nukkig voor dit bijzondere, open compartiment. Vanaf de jaren 1920 verdwijnt het en worden deze motorrijtuigen volledig gesloten. In 1928 gaat deze tram definitief buiten dienst.

984 301



Motorwagen 984 uit 1906 geeft een perfect beeld van de Brusselse tram tijdens de belle époque. Hoewel de bestuurder van weer en wind is afgeschermd door een glazen windscherm, blijven de platformen open. Het binnencompartiment is ingedeeld in twee klassen, gescheiden door een wand, waarin men nog met de rug naar de vensters zit. De fluwelen kussens uit eerste klasse zijn verwijderbaar, omdat de verdeling in klassen afhankelijk is van de bediende lijn. In 1914 worden de donkergroene koetswerkkleuren vervangen door een zichtbaarder geel. Die lichtgele beschildering of "livrei" ziet u nog terug op latere trams. Ze houdt nog stand tot rond het jaar 2000.



Open bijwagens zoals deze 301 maken de verplaatsingen van de Brusselaars tijdens de zomermaanden een stuk aangenamer, en dat doen ze nog tot het begin van de jaren 1930. De bijna 400 exemplaren die door verschillende constructeurs zijn gebouwd beantwoorden aan een relatief gestandaardiseerd schema. Een laag chassis om de toegang te vergemakkelijken, twee kleine platformen en één enkel compartiment voorzien van vijf tot zeven banken al naargelang het model. Ook hier vinden we twee rijtuigklassen, met eerste klas in het - stabielere - midden van de wagen.

1305 671



De reeks waartoe deze 1305 behoort, is specifiek gebouwd voor de bediening van de wereldtentoonstelling van 1910 op de Solboschsite, vandaag de campus van de ULB. Ze is vrijwel identiek aan alle trams die gebouwd zijn voor de "Tramways Bruxellois" tussen

1906 en 1914. De platformen zijn open maar de bestuurder wordt door glas beschermd tegen de elementen. Het interieur is ingedeeld in twee compartimenten, eerste en tweede klas. In eerste klas zijn de zetels bekleed met velours, in tweede klas gaat het om houten banken. Wat deze trams bijzonder maakt, is het imposante chassis met opmerkelijke vormen in geperst staal.

Ook deze bijwagens zijn besteld om de bediening van de wereldtentoonstelling van 1910 te versterken. Ze blijven in dienst tot 1932 maar worden nadien niet onmiddellijk gesloopt. Ze duiken nog een tweetal keer opnieuw op: een eerste maal voor versterkingsdiensten tijdens de Wereldtentoonstelling van 1935 op de Heizel, een tweede maal tijdens de Tweede Wereldoorlog. Toen was al het beschikbare materieel broodnodig voor de verplaatsingen van de Brusselaars, die verstoken waren van alle andere manieren van transport.



1750

Deze motorrijtuigen uit 1914 zijn de eerste Brusselse trams met zitjes in de dwarsrichting. Zo zitten reizigers niet langer met hun rug naar het raam, en kunnen ze de omgeving beter zien. Ze zijn in dienst genomen op de zogenaamde promenadelijnen naar Tervuren en Bosvoorde.

Begin jaren 1930 ondergaan ze talrijke transformaties waardoor hun uiterlijk helemaal verandert. De vernieuwde exemplaren van de reeks 1700 blijven tot in 1957 in dienst. Motorrijtuig 1750 is gerestaureerd in de toestand van tijdens de "Groote Oorlog" met petroleumlantaarns die omgebouwd zijn om elektrische verlichting te voorzien.

428



Tram 428 uit 1903 komt uit de tweede reeks trams die de “Société des Chemins de Fer Economiques” bestelt bij het omschakelen van haar tramnetwerk op elektriciteit (zie ook eerder, tram 346). Bij deze trams is de behuizing volledig gesloten, in tegenstelling tot de halfopen rijtuigen van de eerste serie.

Ten tijde van de levering zijn de platforms aan beide uiteinden niet beschermd door ruiten, en gebeurt de buitenverlichting met eenvoudige petroleumlantaarns.

1348 29



Deze kleine reeks voertuigen, gebouwd aan het begin van de Grote Oorlog, is één van de allereerste in Brussel die van bij het begin lichtgele “primrose” livrei draagt. Verder behouden deze voertuigen alle kenmerken van de belle époquetrams: open platformen,

zitbanken in de rijrichting en twee symmetrische compartimenten waarvan één – eerste klas – uitgerust is met kussens in velours. U ziet onder meer de mechanische compressor aan het uiteinde van de as. Die dient om perslucht te genereren voor de remmen. In tegenstelling tot de andere voertuigen uit deze reeks ontsnapt de 1348 in de jaren 1930 aan de sloophamer. Deze tweerichtingstram wordt nog tot eind jaren 1950 regelmatig ingezet op pendel- of versterkingsdiensten. Tussen 2017 en 2018 is deze tram grondig gerestaureerd.

Bijwagen 29 (1910) behoort tot de allerlaatste reeks open bijwagens die aan de “Tramways Bruxellois” zijn geleverd, net voor de Eerste Wereldoorlog. Enkele wagens uit deze reeks duiken nog sporadisch op tijdens de Tweede Wereldoorlog om gewonden naar de grote ziekenhuizen van de hoofdstad over te brengen. Een deel is opgeëist door de bezetter om te worden ingezet op de tramnetten van Maagdenburg en Hannover.



5025

Deze grote motorrijtuigen zijn gebouwd met het oog op de Expo van 1935. Ze zijn besteld door de "Tramways Bruxellois". Dat is vanaf 1928 het enige overblijvende trambedrijf, na de overname van de laatste concurrent.

Deze voertuigen zijn bijna 15 meter lang, waardoor de wielen niet langer op twee vaste assen kunnen worden geplaatst. Het koetswerk rust dus op twee draaistellen die op een spil zijn gemonteerd, een nieuwigheid in Brussel. Deze draaistellen hebben elk twee motoren en een eigen ophanging.

Door hun elegantie, comfort en snelheid worden deze trams door iedereen geapprecieerd. De 5025 is in zijn oorspronkelijke staat gerestaureerd: in 1935 bedient hij de lijnen naar de Expo (16 en 18) en lijn 15 die via de Kleine Ring rond Brussel rijdt.

1259 2118



Deze “standaardmotorwagens” uit de jaren 1930 bepalen zowat veertig jaar lang het Brusselse straatbeeld. De maar liefst 685 trams van deze reeks zijn op minder dan vijf jaar tijd gebouwd in de werkplaatsen van de “Tramways Bruxellois”. Het sterk geïndustrialiseerde

productieproces, met vooraf geassembleerde onderdelen, maakte het mogelijk om per werkdag één volledig rijtuig af te leveren. De 1259, uit 1934, is gerestaureerd in zijn oorspronkelijke toestand. Dit onder meer om te tonen hoe moeilijk de werkomstandigheden waren voor het personeel van de “Tramways Bruxellois” en dat tot in het begin van de jaren 1950.

In de jaren 1920 telt het bijwagenpark van de “Tramways Bruxellois” ongeveer 800 voertuigen. Het is een bonte verzameling van meestal oudere modellen, sommige bijwagens dateren zelfs nog uit de tijd van de paardentrams. De open bijwagens kunnen bovendien niet het hele jaar lang gebruikt worden. Daarom zijn tussen 1923 en 1930 bij de Belgische industrie meerdere reeksen nieuwe bijwagens met grote capaciteit besteld. Bijwagen 2118 uit 1929 vervolledigt een typisch Brussels tramkonvooi van tijdens de Tweede Wereldoorlog.



1763

Deze trams uit 1914 ondergaan in de jaren 1930 een reeks transformaties die hun look grondig wijzigde. Eerder zag u de 1750 die nog in originele staat verkeert. Motorwagen 1763 is gerestaureerd in de toestand waarin hij zich bevond tussen 1940 en 1945.

Hij geeft dan ook een beeld van de wijze waarop de trams hebben bijgedragen aan de mobiliteit van de Brusselaars tijdens de Tweede Wereldoorlog. Kenmerkend voor deze periode is de verlichting die met zorg is verduisterd.

De omgebouwde reeks 1700 blijft in dienst tot in 1957.

Het is de laatste reeks trams zonder pneumatische buitendeuren.

1002 102



Deze tram uit 1934 komt uit dezelfde reeks “standaardtrams” als de 1259. Na de Tweede Wereldoorlog wordt het comfort van deze trams sterk verbeterd door het aanbrengen van buitendeuren, verwarming, een vaste post voor de ontvanger en een

zitje voor de wattman. U ziet motorwagen 1002 zoals hij was bij zijn buitendienststelling in 1973.

In 1950/1951 worden ook heel wat aanhangwagens uit de jaren 1920 gemoderniseerd en geüniformeerd in de werkplaatsen van de “Tramways Bruxellois”. De klassieke configuratie van de vooroorlogse voertuigen (vrije toegang via de platformen aan de uiteinden) wordt vervangen door een ingang en een groot platform vooraan, een uitgang in het midden en een compartiment achteraan. Aan de ingangen worden pneumatische deuren geïnstalleerd en de ontvanger krijgt een vaste plaats. Bijwagen 102 is het gemoderniseerde broertje van de 2118, die zich in originele staat bevindt



7047

In de jaren na de Tweede Wereldoorlog kunnen de oudere trams de toenemende concurrentie met de auto niet meer aan. Er is nood aan een doorgedreven modernisering van het wagenpark. Daarom plaatst men een eerste bestelling van zogenaamde PCC-trams bij de Belgische

industrie. Deze "Presidents Conference Committee"-trams zijn het resultaat van een studie die voor de oorlog is gevoerd door verschillende Amerikaanse tramnetten en -producenten. Doel was te komen tot een snelle, comfortabele en betaalbare tram. De Belgische industrie verkreeg na de oorlog een licentie om deze PCC-trams te mogen bouwen. De technologie wordt mee bepalend voor de toekomst van de tram in Brussel. Tussen 1952 en 1971 zijn er in totaal 172 trams van dit type geleverd, eerst nog aan de "Tramways Bruxellois"; vanaf 1954 aan de pas opgerichte MIVB die de activiteiten van het oude bedrijf overneemt. Tram 7047 is gerestaureerd in (min of meer) zijn oorspronkelijke staat, uit 1952.



9098



Deze tram ziet er moderner uit dan hij in werkelijkheid is. Enkel het koetswerk dateert immers uit 1960. Het chassis, de elektro-pneumatische uitrusting en een groot deel van de binneninrichting zijn afkomstig van oudere trams, gebouwd tussen 1929 en 1933. De reeks "9000" is de eerste tram waarop zogenaamde eenmansbediening mogelijk is.

De wattman verkoopt dus tickets zonder de hulp van een ontvanger. Deze eenmansbediening is in 1956 al ingevoerd op de buslijnen. Vanaf december 1961 wordt ze uitgebreid naar de trams. In eerste instantie enkel op zondagen en 's avonds op de lijnen met het minste reizigers. In mei 1978 verdwijnen de laatste ontvangers en wordt eenmansbediening de norm.



7500

Aan het begin van de jaren 1960 bestudeert de MIVB het vervangen van haar vooroorlogse konvooien (motorwagen en bijwagen, zoals u eerder zag) door gelede trams. Daarop is minder personeel nodig om eenzelfde aantal reizigers te vervoeren. Op basis van het type motorwagen van de reeks "7000" (zoals bijvoorbeeld tram 7047) wordt in 1962 in samenwerking met het Belgische consortium BN/ACEC dit prototype gebouwd. De testen zijn echter geen doorslaand succes: met de gebruikte technologie is het onmogelijk om drie gemotoriseerde draaistellen te laten samenwerken, wat de prestatie van het voertuig beperkt. Dit probleem krijgt pas tien jaar later een goede technische oplossing, waardoor er dan pas grote aantallen gelede trams kunnen worden besteld. Het prototype 7500 wordt in 1974 identiek gemaakt aan die nieuwe reeks voertuigen. In 2010 rijdt deze tram zijn laatste ritjes op de lijnen 39 en 44.

4032



Deze tram is, net als de 9098, het resultaat van de ombouw van oudere voertuigen, begin jaren 1960. Het gaat om de chassis van twee oude motorwagens uit de jaren 1930. Deze chassis zijn met elkaar verbonden via een tussenstuk dat op maat is gemaakt. Het geheel is uitgerust met een nieuwe carrosserie.

Doordat de MIVB de ombouw zelf verzorgt, kan er met een beperkt budget een kleine serie van rijtuigen worden geproduceerd.

De capaciteit van deze trams is gelijk aan die van een konvooi met een motorwagen en een bijwagen. Het verschil is wel dat er hier aanvankelijk slechts één ontvanger nodig is, later is er bij de eenmansbediening zelfs geen meer aan boord. Deze hybride rijtuigen zijn echter lawaaiig en bieden weinig comfort. Hun carrière is dan ook relatief kort: deze 4032 doet dienst van 1963 tot 1979.



1505

In 1967/1968 overweegt de MIVB om een vijftigtal “standaardtrams” uit de jaren 1930 om te bouwen voor gebruik in de, op dat moment, in aanbouw zijnde premetro tunnels. De verlichting wordt sterk verbeterd en de hoogte van het voertuig wordt beperkt door het inbouwen van “filmkasten” met daarin de lijnaanduiding. Deze laatste komen in de plaats van de traditionele maar omslachtige en hoge houten koersborden.

Vijftien motorwagens krijgen ook een nieuwe stuurpost die eenmansbediening mogelijk maakt, zonder ontvanger. Deze transformatie wordt echter vroegtijdig gestopt. De autoriteiten verbieden immers het gebruik van voertuigen met een houten structuur en zonder snelheidscontrolesysteem in de premetro tunnels.

7093



Motorwagen 7093 maakt deel uit van een reeks van 75 PCC-trams geleverd in 1957/1958 (zie ook tram 7047). Om kosten te besparen zijn de draaistellen en elektrische uitrustingen van deze tramserie tweedehands aangekocht van het gesloten tramnet van Kansas City (USA).

Motorwagen 7093 bevindt zich in de toestand van de jaren 1970. Er zijn aanpassingen uitgevoerd om in de premetrotunnels te kunnen rijden: snelheidscontrole en stroomafname door middel van een pantograaf. Op 17 december 1969 heeft deze wagen de eer om Z.M. Koning Boudewijn te vervoeren tijdens de inhuldiging van de eerste premetrotunnel tussen de stations Schuman en De Brouckère.





7171

In 1970 stelt de MIVB een tweede premetrolijn in dienst tussen het Madouplein en de Naamsepoort. Om snel over voldoende materiaal en capaciteit te beschikken, plaatst men nog een laatste bestelling bij de Belgische industrie voor 16 trams gebaseerd op het PCC-model uit 1951. De tractieuitrusting wordt enkele jaren voordien tweedehands aangekocht van het net van Johnstown (USA).

Motorwagen 7171, de meest recente van deze PCC's (geleverd op 7/1/1971), bevindt zich in de toestand van de jaren 1990/2000: moderne, felgele tinten aan de buitenkant (maar nog steeds met geel en blauw als basis) en een vernieuwd interieur met levendige kleuren en een nieuwe stoelbekleding. In 2010 sluiten deze trams het tijdperk van de kleine PCC-wagens in Brussel na bijna 60 jaar af.



7786



Begin jaren 1970 kiest de MIVB resoluut voor de verdere modernisering van de tramvloot ter vervanging van de oude konvoien met motorwagen en bijwagens. Daarom bestelt ze 128 gelede PCC-trams gebaseerd op het prototype uit 1962. Tram 7786 heet bij de levering in 1972 nog 7586: in het begin van de serie "7500" gaat het om enkelrichtingstrams met enkel deuren aan de rechterkant (zoals bij het prototype).

Een tweede, kleinere reeks "7800" heeft wel meteen deuren aan beide kanten en kan dus in twee richtingen rijden. Midden jaren 1980 is de serie "7500" – met uitzondering van het prototype – omgebouwd tot tweerichtingstrams, met een nieuw nummer "7700", te beginnen bij deze 7586/7786. Na 2006 krijgt dit trammodel een verjongingskuur, met een nieuw uiterlijk en een opgefrist interieur.

7916



In de tweede helft van de jaren 1970 koopt de MIVB bij BN (vandaag: Bombardier Brugge) een derde en laatste serie PCC-trams, met het oog op de buitendienststelling van de laatste oude of omgebouwde voertuigen, en het verhogen van de capaciteit per voertuig. Ze onderscheiden zich van de vorige reeks door de extra wagenbak, het comfortabele interieur en de licht gewijzigde voorruit.

Ook deze trams hebben deuren aan beide kanten. Deze 61 trams zijn met hun 27,9 meter zowat 30 jaar lang de grootste trams van de MIVB. Het zijn nog steeds de langste PCC-trams ter wereld. De 7916 is in 2006 als eerste van de reeks gerenoveerd en is een tijdje later herschilderd in de grijze kleuren die u vandaag kunt zien.

2001



Bij de opstart van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 wordt het openbaar vervoer – en dus de MIVB – een regionale bevoegdheid. De wil van het nieuwe Gewest om te investeren in het openbaar vervoer, en een toename van het aantal tramreizigers begin jaren 1990 zetten het bedrijf aan om voor het eerst in 15 jaar nieuwe trams te bestellen.



De allereerste lagevloertram voor Brussel wordt ontworpen: de “T2000”. Met de levering van tram 2001 is de hoofdstad in 1994 één van de pioniers in deze technologie. Onder meer Amsterdam toont interesse in de “T2000”, maar de Nederlandse hoofdstad kiest uiteindelijk voor een ander, langer type lagevloertram.



3026

Om het sterk stijgende aantal reizigers het hoofd te bieden en omdat de kleinste PCC-trams na 50 jaar aan vervanging toe zijn, bestelt de MIVB begin jaren 2000 bij Bombardier een volledig nieuwe reeks lagevloertrams van het type Flexity. De 3026 maakt deel uit van de serie "T3000", genummerd met een 3 vooraan om duidelijk te maken dat deze trams ruim 31 meter lang zijn.

Het uiterlijk van de "T3000/4000" is ontworpen door de designer Axel Enthoven, die in 2005 ook meteen de huidige grijze voertuiglivery met art deco-elementen tekent. Uiteindelijk komen er 150 trams van dit type in dienst, tussen 2006 en 2014. Deze 3026 rijdt sinds september 2018 rond als de "Trappeltram", een kunstwerk van de broers Schuiten in het kader van het Artonov-festival.

4070



Samen met de “T3000” bestelt de MIVB nog 70 extra lange trams, met hun 43 meter de langste die ooit in de straten van Brussel hebben gereden. De “T4000” van fabrikant Bombardier is, net als zijn kleinere broertje, volledig toegankelijk, stil, en uitgerust met een comfortabel interieur met lederen zetels.

De 4070 is de laatst geleverde “T4000”: hij vervoert de Brusselse tramreizigers sinds 2014, vooral op de drukke lijnen 3, 4 en 7. Dankzij de levering van de reeksen “T3000/4000” kan een deel van de gelede PCC-vloot aan de kant.

7601



foto: Visit Brussels



foto: Visit Brussels



PCC-tram 7601 is sinds 2012 een buitenbeentje in de straten van Brussel. Deze ex-7565/7765 (uit 1972) is dat jaar, in het kader van het Brusselse jaar van de gastronomie en in samenwerking met onder meer Visit Brussels, volledig omgebouwd tot restauranttram.

Daarbij krijgt de tram de naam "Tram Experience" en het nieuwe nummer 7601. Door het overdonderende succes wordt de Tram Experience verlengd. Ook vandaag kunnen bij elke rit nog steeds 34 gasten genieten van culinaire hoogstandjes terwijl ze Brussel ontdekken vanuit de tram.

95



Van deze indrukwekkende sneeuwruimer van Amerikaanse herkomst zijn in 1904 twee exemplaren geleverd in Brussel. Ze worden voornamelijk gebruikt om de lange lijnen naar Tervuren en Vilvoorde sneeuwvrij te maken.

De enorme draaiborstels, die bestaan uit bamboetwijgen, worden bediend door een aparte motor die binnen in de tram is geplaatst. De Amerikaanse constructeur Brill maakt talrijke gelijkaardige voertuigen voor de tramnetwerken aan de andere kant van de Atlantische Oceaan. Rond 1975 ruimt deze tram voor het laatst sneeuw op het Brusselse tramnet.



272
289



Dankzij de grote kantelbak aan de zijkant kan dit motorrijtuig, gebouwd in 1927, makkelijk materialen vervoeren en lossen op spoorwerven (zand, ballast, enz.).

Vanaf de jaren 1950 wordt deze tram echter ingezet voor een veel minder nobel doel: het vervoer van schroot en afval tussen de werkplaats in de Kuregemstraat en de Centrale Werkplaats van de MIVB aan het kanaal. U ziet hem hier samen met goederenwagon 289 in de bruine kleuren die deze werktrams dragen tussen de Tweede Wereldoorlog en eind jaren 1960.



7

Deze motorwagen is in 1970 specifiek omgebouwd (vanaf een oudere “standaardtram”) om trams met pech of trams die bij een ongeval betrokken waren weg te slepen. Hij brengt de nodige mensen en materieel ter plaatse en kan het defecte rijtuig naar de dichtstbijzijnde stelplaats slepen.

Elke stelplaats heeft op dat moment zijn eigen depannagetrans.

De 7, van de stelplaats van Woluwe, is bovendien uitgerust met krikken en vijzels waardoor hij kan ingezet worden bij ontsporingen in de premetrotunnels. De tram is gebruikt tot 1995.

16



Begin jaren 1970 stromen nieuwe PCC-trams in op het MIVB-net en worden een aantal oudere trams stilaan uit dienst genomen. Ook de sneeuwvegers met bamboeborstels uit het begin van de 20e eeuw naderen het einde van hun carrière.

Daarom bouwt de MIVB in 1971 deze nieuwe sneeuwruimer, opnieuw volgens het beproefde recept: op basis van een oudere "standaardtram" uit de jaren 1930. Het voertuig blijft nog in dienst tot in de jaren 1990.



33
131

Tram 33 is één van de oudere motorwagens die in de vroege jaren 1970 zijn omgebouwd tot dienstvoertuig. Hij wordt onder meer gebruikt om onderdelen of zware lasten te vervoeren tussen de stelplaatsen van de MIVB.

Een andere taak is onkruid verdelgen tussen de sporen van het tramnet, met behulp van aanhangwagens 131. Vandaag gebeurt dat groenonderhoud tussen en rond de sporen overigens op een heel andere manier. Deze tram voert al die klussen uit tot aan zijn “pensioen” in de jaren 1990.



2

Wanneer eind jaren 1970 de laatste trams uit de jaren 1930 aan de kant worden gezet, profiteert de MIVB ervan om enkele ervan om te bouwen tot depannagevoertuig. Zo ook deze tram 2.

Uiterlijk lijkt hij op de modernere PCC-voertuigen, maar in werkelijkheid gaat het om een tram van het type "5000" uit 1935, die in 1957/1958 een nieuwe wagenkast heeft gekregen. Depannagewagen 2 is toegewezen aan de stelplaats van Elsene, waar hij nog tot midden jaren 1990 defecte of beschadigde trams naartoe sleept.

7055 117



Bij de buitendienststelling van de oudste PCC-trams begin jaren 2000 maakt de MIVB opnieuw van de gelegenheid gebruik om enkele voertuigen om te bouwen tot diensttrams.

Bij de 7055 wordt het PCC-systeem vervangen door een choppersysteem dat toelaat om met een constante snelheid te rijden. Hij krijgt ook twee stuurposten in plaats van één voordien. Aan de zijkant komt een laadklep om makkelijk goederen te kunnen in- en uitladen. Tot slot wordt er een luchtaanvoer gemonteerd die het mogelijk maakt om samen te werken met aanhangwagens 116 en 117. Hier ziet u kraanwagen 117.

7019



Deze 7019 uit 1952 wordt in 2014 omgebouwd. Hij krijgt onder meer twee laadkleppen opzij, die het ophalen van vuilnisbakken in de metro moeten vergemakkelijken, en twee stuurposten om hem als leswagen te kunnen gebruiken.

Hij wordt ook ingezet om zandcontainers te bevoorraden (zand helpt trams bij het remmen) die met vrachtwagens niet bereikbaar zijn. Tot slot kan men hiermee – eerder uitzonderlijk – ook rails zandstralen.





101
102
103

Het gespecialiseerde dienstvoertuig van het Duitse merk Windhoff is gebouwd in 2007 en aangekomen bij de MIVB in 2008. Met dit voertuig kunnen op het hele tramnet verschillende taken worden uitgevoerd. Ook kan hij als sneeuwruimer worden gebruikt. De “Windhoff” meet maximaal 60 meter, en is uitgerust met twee dieselmotoren met elk een eigen gondel. Hij kan verschillende aanhangwagens trekken, onder meer met een kraan, een kabelhaspel, enz.



540

Deze moderne vrachtwagen uit 2014 wordt gebruikt voor het repareren en slepen van trams en bussen, en voor het strooien van zout in de wintermaanden. Hij is uitgerust met een "road rail"-systeem van het bedrijf Zweiweg. Deze extra set spoorwielen maken dat deze vrachtwagen niet alleen op de weg kan rijden, maar ook over tramsporen.



De voertuigen 401 tot 406 en de 428 zijn dubbel geïsoleerde ladderwagens die gebruikt worden voor het onderhoud van de bovenleidingen van de tram en de premetro.

Ze worden ingezet voor de volgende taken:

- Preventief onderhoud van de bovenleidingen. Dit houdt voornamelijk de controle in van de verschillende onderdelen van de bovenleiding met, indien nodig, de vervanging ervan en het vernieuwen van de rijdraad.
- Correctief onderhoud van de bovenleidingen. Hierbij worden herstellingswerken uitgevoerd aan de bovenleidingen na incidenten, zoals afgerukte bovenleidingen bij stormweer of na ongevallen met kraanwagens.
- Bovenleidingwerken. Ze worden ook ingezet voor de bouw en afbraak van de bovenleidingen. Dit geldt zowel voor uitbreidingsprojecten (zoals bij de recente tramlijnen 8 en 9) als voor vernieuwingsprojecten (zoals bv kruispunt Generaal Jacques – Buyl).

Deze voertuigen kunnen zowel op de weg, op de sporen als in de premetrotunnels rijden. De dubbele isolatie van het platform dient om veilig te kunnen werken aan de bovenleiding die onder spanning staat. Door de bovenleidingen loopt maar liefst 700 volt: dit is de elektriciteit die er via de stroomafnemers (ook “pantografen” genoemd) voor zorgt dat de trams kunnen rijden. De ladderwagens worden op heel het tramnet ingezet en zijn 24 uur per dag beschikbaar.



Ontdek onze unieke collectie

Maak een ritje door het Zoniënwoud



Huur één van onze trams, bussen of locaties

Word lid en steun onze vereniging

kijk op www.trammuseum.brussels
of bezoek onze stand op het Koningsplein

EUROPEAN TRAMDRIVER CHAMPIONSHIP

.....



TRAM EM BRUSSELS 2019

EUROPEAN TRAMDRIVER CHAMPIONSHIP



EUROPEES KAMPIOENSCHAP VOOR TRAMBESTUURDERS

Zaterdag 04/05 van 9 tot 17.30 uur

25 ploegen uit 21 verschillende landen. Welk team kaapt de titel van Europees Kampioen weg? Ontdek het op zaterdag 4 mei in de Koningstraat. Ieder team krijgt twee runs met telkens 6 proeven voorgeschoteld. Tijdens zijn doortocht probeert iedere deelnemer de beste score te halen. Het beste team wordt uiteindelijk Europees Kampioen.

Kom zeker langs om de verschillende teams naar de titel te schreeuwen!

PROGRAMMA	
9 uur	Warm up show + demonstratie van het parcours
10 uur	Presentatie van de ploegen
10.30 uur	Officiële openingsceremonie
11 uur	Start van de eerste run
13 uur	Einde van de eerste run
13.10 uur	Pauze – concert
14 uur	Start van de tweede run
16.05 uur	Einde van de tweede run
16.10 uur	Pauze – concert
17 uur	Pauze – concert
17.30 uur	Einde van de activiteiten - Prijsuitreiking

