



21.7.85



JANSENS '85



DES ANCIENS AUX MODERNES :
UN SIECLE ET DEMI DE TRANSPORT PUBLIC
A BRUXELLES

Ce programme a été réalisé par les membres bénévoles du M.T.U.B. et imprimé par la S.T.I.B.

Les photos sont de MM. François Diependaele
Marc Grieten
Willy Hoste
Michel Leprince
René Stevens
Fernand Van De Plas
Jean-Marie Van Melderren
Roger Walraevens

Le dessin de la couverture est l'oeuvre de M. Jean-Louis Janssens.

COMITE ORGANISATEUR :

Président	Michel Leprince
Membres	Clairette Grieten - Roofthoof Marc Grieten Paul Rinert Claude van den Hove d'Ertsenrijck Antoon Vanderveken

Dans le cadre de l'année des transports en commun placée sous le patronage de Monsieur le Ministre des Communications, Herman De Croo, et à l'occasion du 150ème anniversaire du premier transport public régulier à Bruxelles, notre a.s.b.l. Musée du Transport Urbain Bruxellois (M.T.U.B.) a décidé d'organiser un grand cortège historique du transport public à Bruxelles.

Celui-ci circulera deux fois sur l'itinéraire suivant : porte de Schaerbeek, rue Royale, place des Palais, rue Ducale, place du Trône, rue du Luxembourg, place du Luxembourg et retour par le même itinéraire.

Le passage place des Palais aura lieu

- lors du premier cortège, après le défilé militaire :
vers 17 h 30 en direction de la place du Luxembourg,
vers 18 h 00 en direction de la porte de Schaerbeek;
- lors du deuxième cortège, avant le feu d'artifice :
vers 20 h 30 en direction de la place du Luxembourg,
vers 21 h 00 en direction de la porte de Schaerbeek.

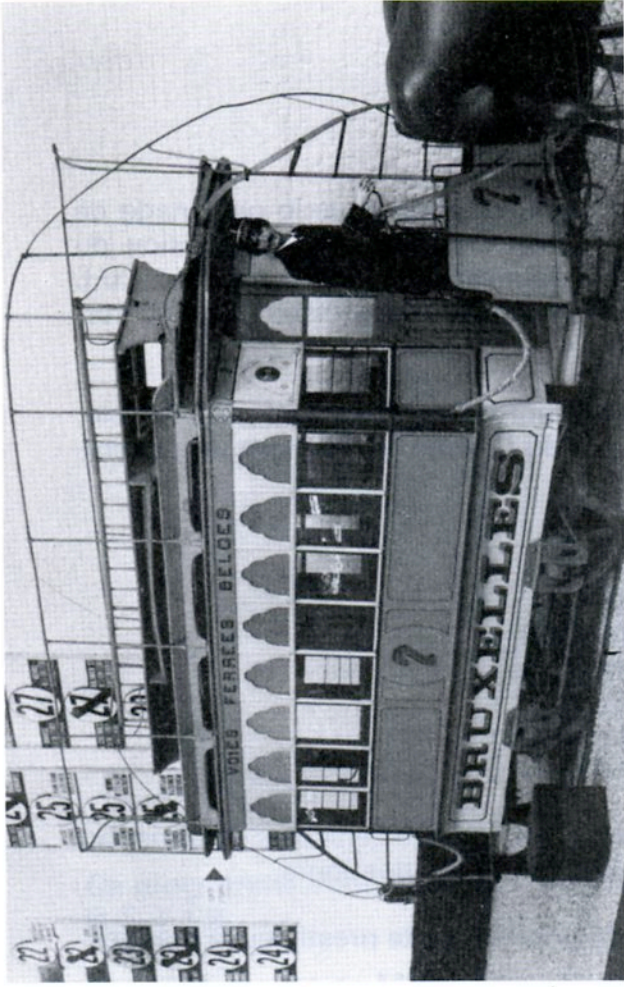
Il s'agit d'une occasion unique de montrer au public quarante véhicules de transport en commun qui ont animé les rues de notre ville de 1869 à nos jours.

Nous tenons à remercier tous ceux qui ont rendu possible cette prestigieuse manifestation :

- les autorités qui ont délivré les autorisations nécessaires;
- le Service de la Promotion des Transports urbains du Ministère des Communications qui a donné son appui;
- la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles qui a fourni son assistance technique;
- la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux pour la participation de son train à vapeur;
- Le Musée de la Vie Wallonne et l'Association pour le Musée du Tramway (AMUTRA) pour la participation de leurs véhicules;
- la Société des Transports intercommunaux de Liège et la Nederlandse Cultuur Commissie pour l'agrémentation musicale;
- les très nombreux membres bénévoles de notre association, sans qui ce cortège n'aurait pu être réalisé et qui ont prêté leur concours comme organisateurs, conducteurs, receveurs, figurants, surveillants,...

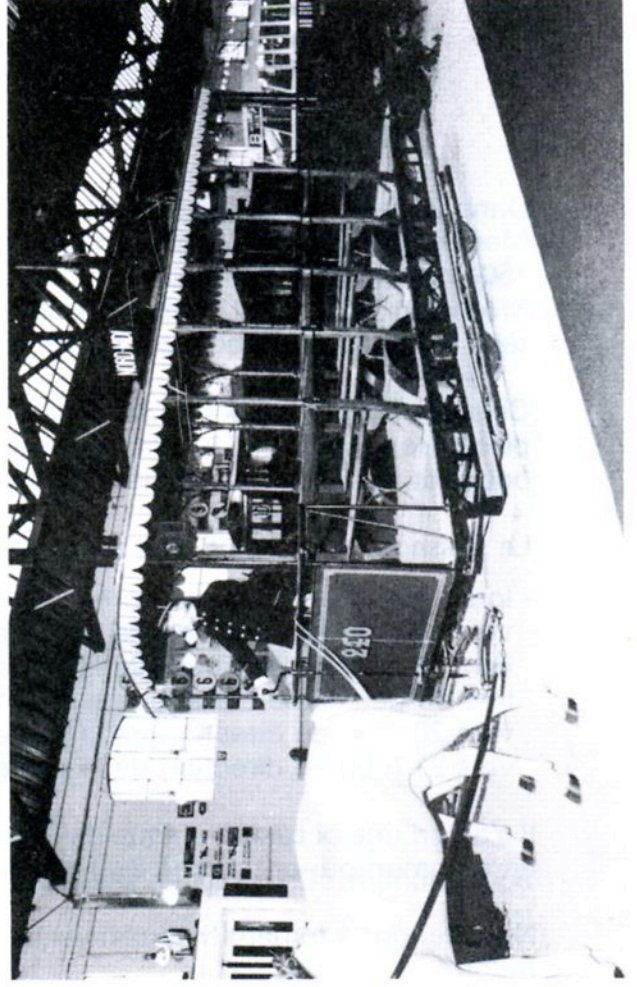
Nous espérons que nous aurons par cette évocation historique pu rappeler des souvenirs agréables aux plus âgés et fait découvrir aux plus jeunes une page d'histoire de la vie bruxelloise.

Guy CUDELL
Président de l'a.s.b.l.
MUSEE DU TRANSPORT URBAIN BRUXELLOIS



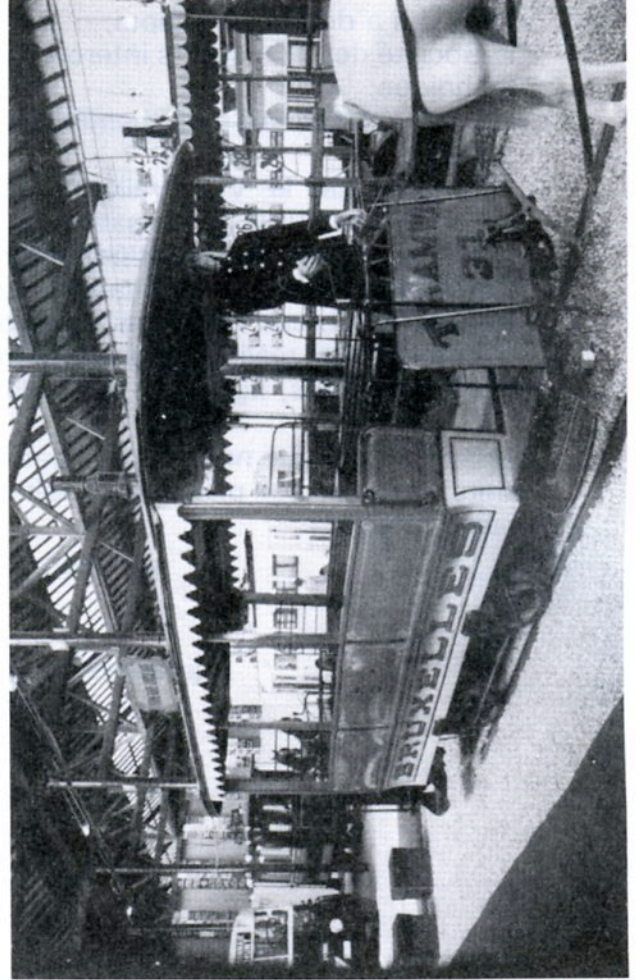
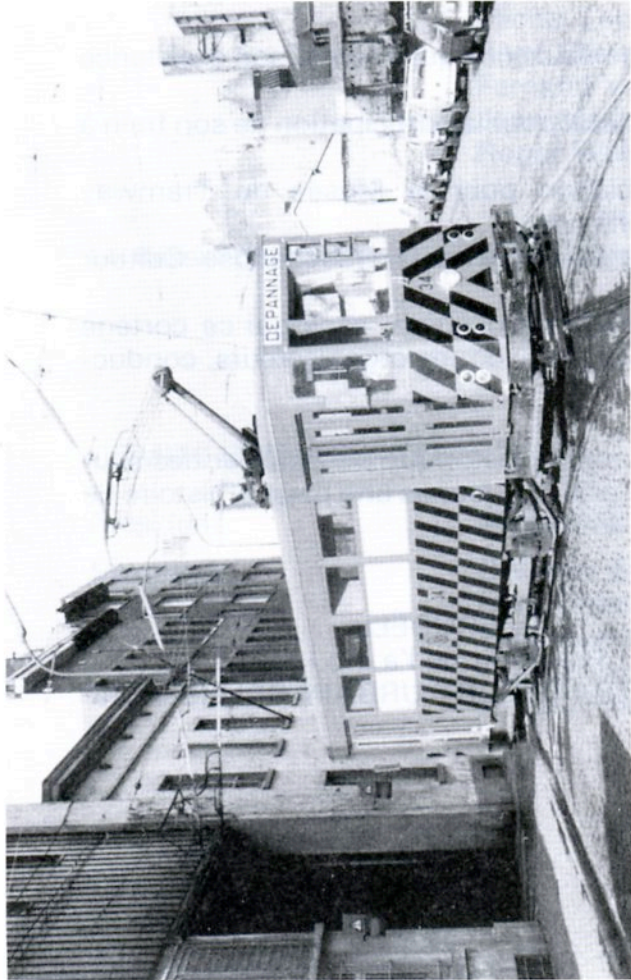
←-1

2-→



←-3

4-→



1. **La Motrice annonce du cortège**

Cette motrice est une voiture de service qui a été équipée de panneaux pour annoncer le cortège.

2. **Voiture chevaline 7 de la Compagnie Morris**

Ce tramway à traction chevaline, avec impériale, est un exemplaire authentique des premiers tramways mis en service à Bruxelles en 1869 sur la ligne Porte de Schaerbeek - Rue Royale - Place du Trône - Place Louise - Avenue Louise.

Il appartient à une série de 26 voitures construites en 1868 par Geo STARBUCK AND Co à Birkenhead (Grande-Bretagne).

En 1880, après la reprise par les Tramways Bruxellois, 13 voitures furent transformées et l'impériale fut supprimée. Elles circulèrent jusqu'en 1899, sauf 3 qui furent ensuite transformées en remorques de tramways électriques et utilisées jusqu'en 1909. La voiture 7 qui avait été conservée dans son état d'origine a heureusement échappé à la démolition.

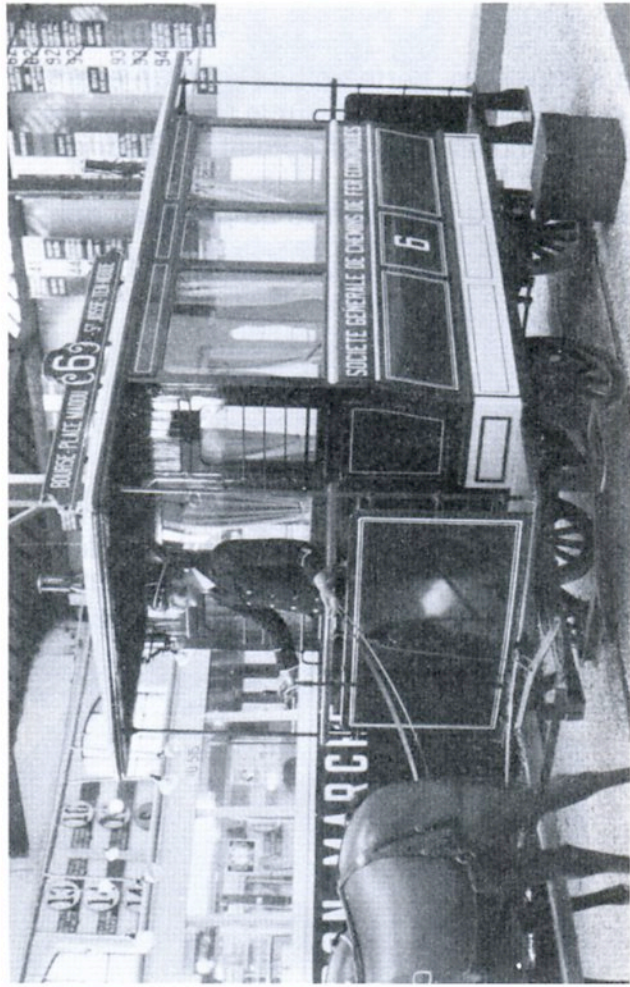
3. **Voiture Saint Michel 31 de la Compagnie Brésilienne des Tramways**

Construite en 1873 par les Ateliers Evrard à Bruxelles, cette voiture était un exemplaire unique. Ce fut le premier tramway ouvert mis en service sur le réseau bruxellois. Il assurait du service sur la «Promenade Circulaire» qui effectuait le «Tour des Boulevards».

L'écusson aux armes de la Ville de Bruxelles, reproduit au centre du panneau principal, lui valut le surnom de «Voiture Saint-Michel»

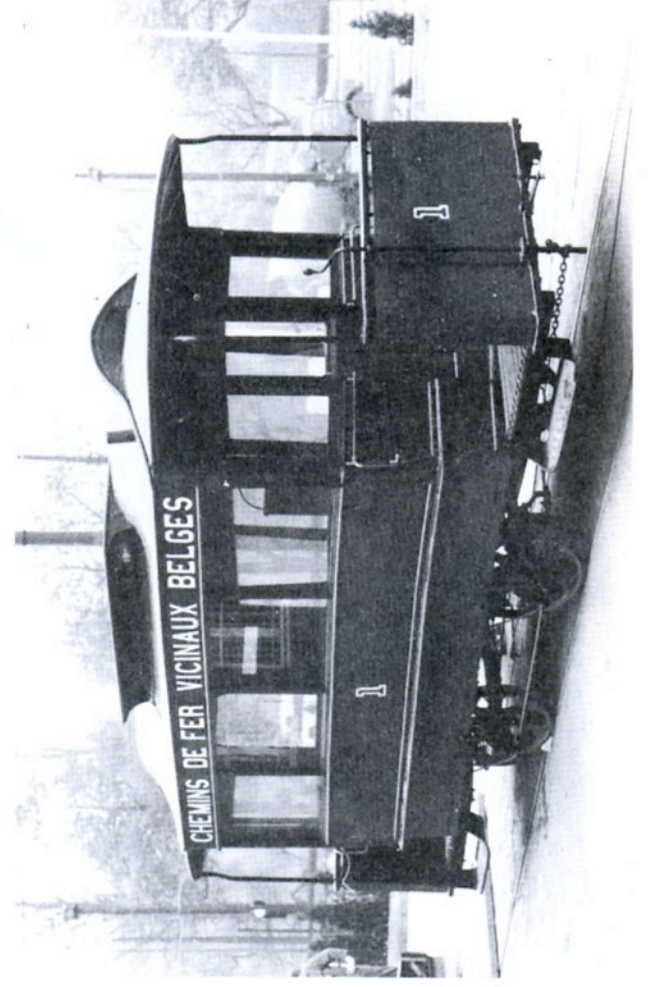
4. **Voiture chevaline 240 de la S.A. Les Tramways Bruxellois**

Cette voiture est en réalité une voiture des Tramways communaux de Liège. Elle est présentée ici dans la livrée des voitures bruxelloises qui lui servirent de modèle. Il s'agissait d'une série de 27 voitures (232 à 240 et 251 à 270) construites de 1882 à 1884 par les Tramways Bruxellois. Ces voitures chevalines furent démolies pour la plupart vers 1932.



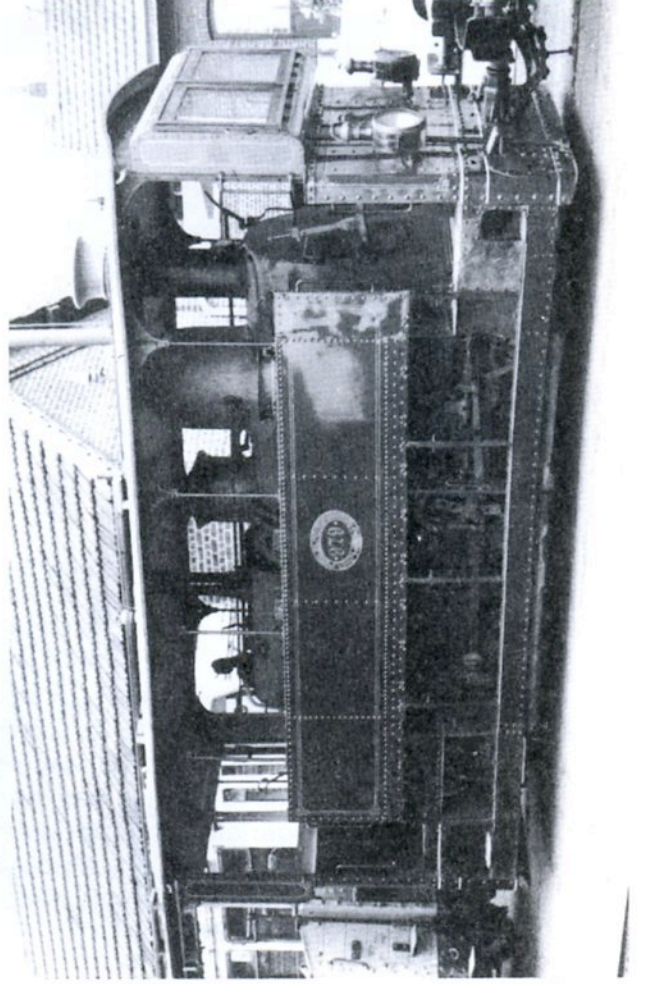
←5

6→



←7

8→



5. **Tramway déraillable 6 de la Société Générale des Chemins de fer Economiques**

Cette voiture construite par la S.A. La Métallurgique à Nivelles en 1887 est en fait un omnibus de pavé muni de 4 roues cerclées de fer plat, comme les roues de charrette, et d'une cinquième roue, plus petite, pourvue d'un bourrelet. Cette roue supplémentaire pouvait être descendue dans la gorge du rail de sorte que l'omnibus circulait sur les rails et qu'ainsi roulement et confort étaient bien meilleurs. En cas d'encombrement, ou de 2 véhicules circulant en sens inverse sur une voie unique, le tramway pouvait être déraillé en relevant la cinquième roue. Cette particularité s'expliquait par l'étroitesse des rues de l'itinéraire Bourse - Place Saint-Josse par le Parvis Ste-Gudule, la Colonne du Congrès et la Place Madou.

6. **Tram-Car Nord-Midi 2**

Le tram-Car inauguré en 1891 est un omnibus de pavé qui reliait la Gare du Nord à celle du Midi par la rue Neuve.

Trente-quatre voitures desservirent la ligne jusqu'à sa suppression en 1922, parmi lesquelles la voiture 2 construite par HEYNADIER à Avignon.

7. **Voiture chevaline des Vicinaux Belge 1**

Il s'agit en fait de la voiture 12 des Tramways Liégeois présentée dans la livrée des Vicinaux Belges (à ne pas confondre avec la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux) qui utilisaient des voitures identiques à Charleroi.

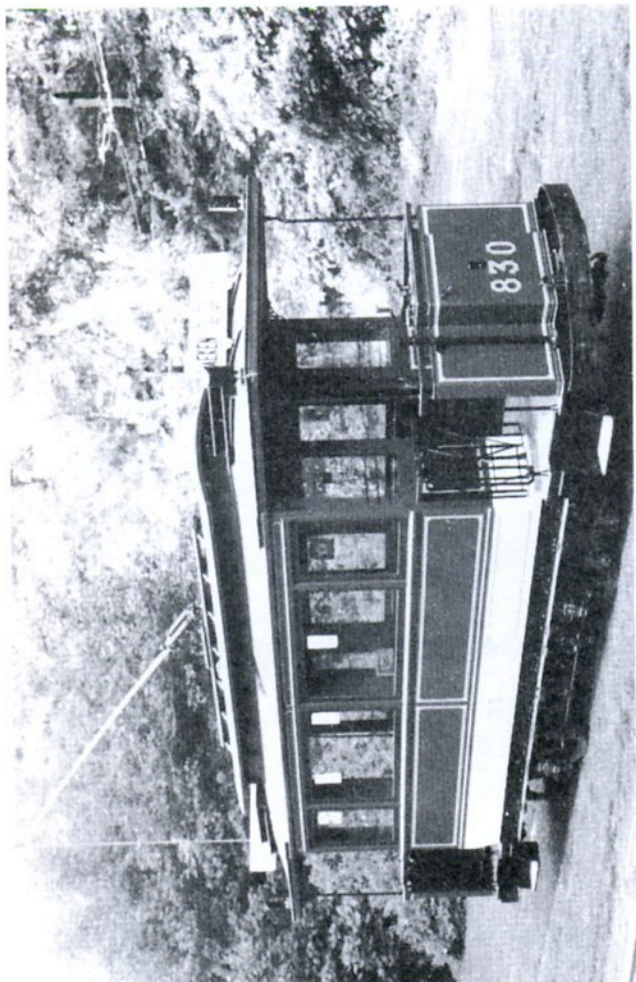
Cette même société exploita à Bruxelles, dès 1890, une ligne reliant la Porte de Ninove à la Porte de Schaerbeek par le centre et prolongée en 1891 à la Gare Rogier située avenue Rogier près de l'avenue Paul Deschanel. Elle fut reprise par la Société Générale des Chemins de fer Economiques en 1900.

8. **Locomotive à vapeur 979 de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux**

Cette locomotive appartient à une série de 20 machines construites en 1917 par R. et W. HAWTHORN LESLIE and Co Ltd à Newcastle-on-Tyne pour le R.O.D. (Railway Operating Division) de l'armée anglaise.

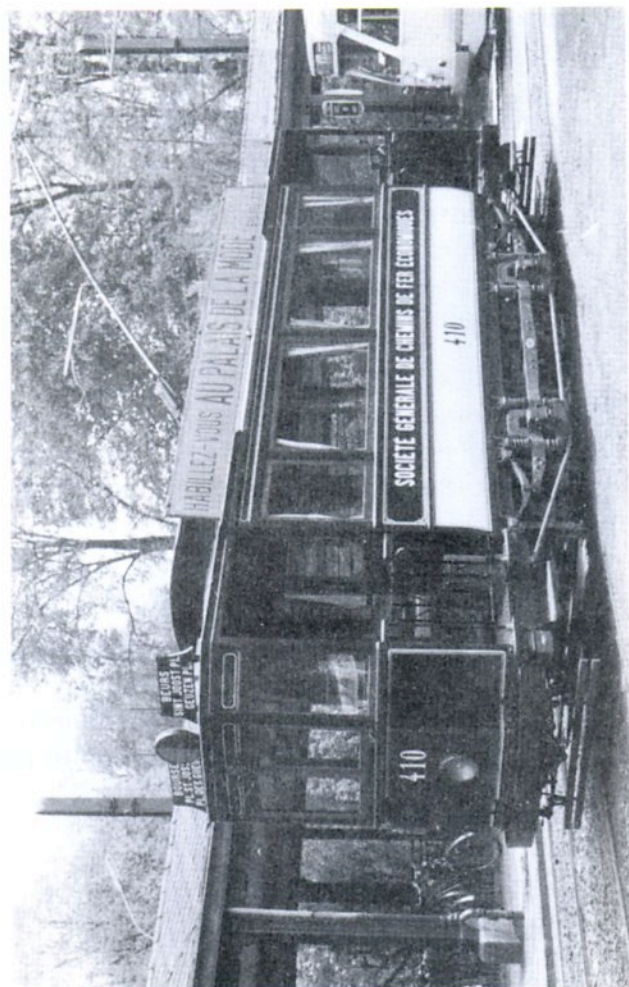
Elles furent utilisées sur le réseau vicinal derrière le front de l'Yser et rachetées par la SNCV en 1919 qui les désigna par le type 19.

La 979 termina sa carrière au Groupe de Bruxelles dans les années 1950. Elle est présentée sur le camion transporteur de trams Volvo 362 de la STIB.



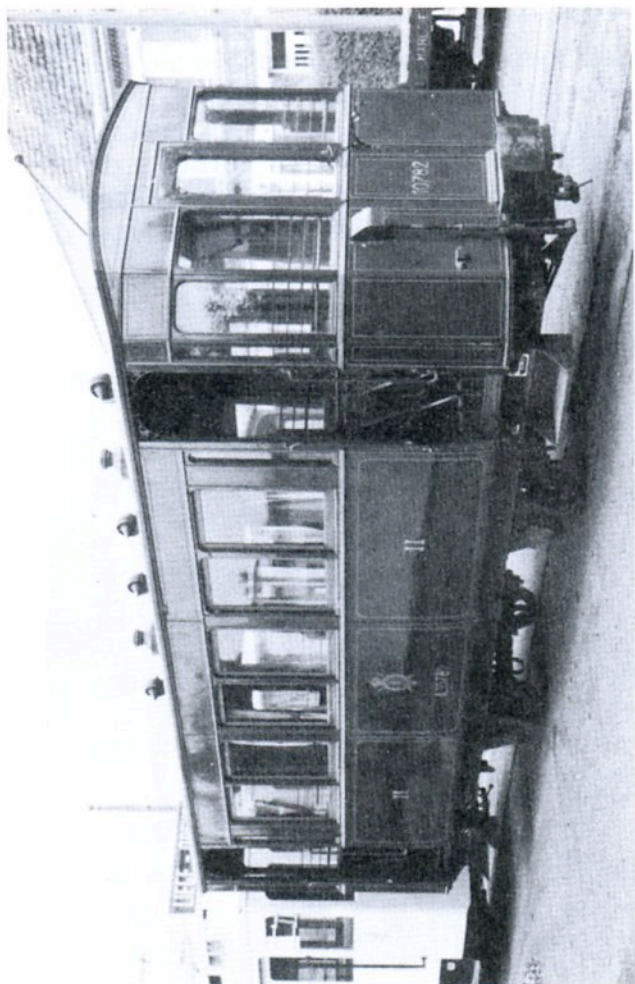
← 9

10 →



← 11

12 →



846

9. **Voitures vicinales à vapeur de 2ème classe A 10782 et mixte (1-2e cl) A 11751**

La voiture A 10782 est une voiture remorquée de 2ème classe pour train à vapeur. Elle appartient à la série A 10654 à A 10798 dont les 20 dernières ont été construites par la S.A. Nouvelle des Ateliers du Roeulx en 1919.

La voiture A 11751 est une voiture semblable mais mixte avec un compartiment de 1ère et un compartiment de 2ème classe. Elle est issue de la série A 11713 à A 11752 dont les 20 dernières ont été construites en 1919 par la S.A. de Construction de Familleureux.

Ces remorques sont présentées sur le camion transporteur de trams Daf 2800 Turbo 9776 de la SNCV.

Provenant du Musée vicinal de Schepdael, cette locomotive et ces 2 remorques ont participé à la célébration du 100ème anniversaire de la SNCV à Ostende le 16 juillet et circuleront sur la ligne touristique Lobbes - Thuin du 15 au 18 août prochain.

10. **Motrice 830 des Tramways Bruxellois**

Cette motrice, construite en 1901 par les ateliers FRANCO-BELGE, a circulé sur les anciennes lignes de la Compagnie de Chemin de fer à Voie Etroite de Bruxelles à Ixelles-Boondael (BIB) après leur mise à voie normale (Porte de Namur - Boitsfort, Porte de Namur - Petite Suisse, Porte de Namur à Tervuren et Treurenberg - Tervuren). Vers 1905 des paravents ont été placés sur les plateformes et ensuite elles furent renumérotées dans la série 1800.

La plupart ont été ferrillées vers 1935.

11. **Motrice mixte 346 de la Société Générale des Chemins de fer Economiques**

Appartenant à la série 296 à 400, cette voiture a été construite en 1903 par la S.A. La Métallurgique à Nivelles.

Il s'agit d'un des fameux «trams chocolats» appelés ainsi du fait de la couleur de leur livrée. Ces voitures semi-ouvertes circulaient fréquemment sur la ligne Bourse - Place Stéphanie - Bois.

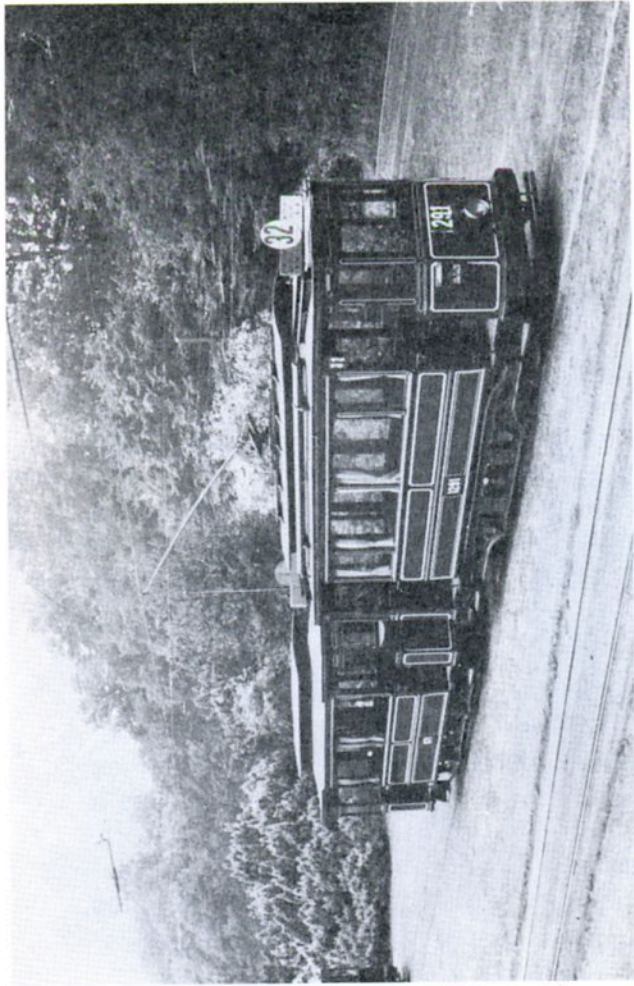
Entre 1920 et 1922, 32 de ces motrices furent transformées par les Economiques : deux demi-caisses constituant une nouvelle motrice fermée. Après la fusion avec les Tramways Bruxellois, les voitures ainsi transformées et les 21 voitures jardinières restantes (379 à 399) qui furent fermées à cette époque, ont été repeintes en jaune crème et renumérotées respectivement 3856 à 3871 et 3379 à 3399.

12. **Motrice fermée 410 de la Société Générale des Chemins de fer Economiques**

Mise en service en 1904, cette voiture appartient à la même compagnie et provient du même constructeur que la précédente.

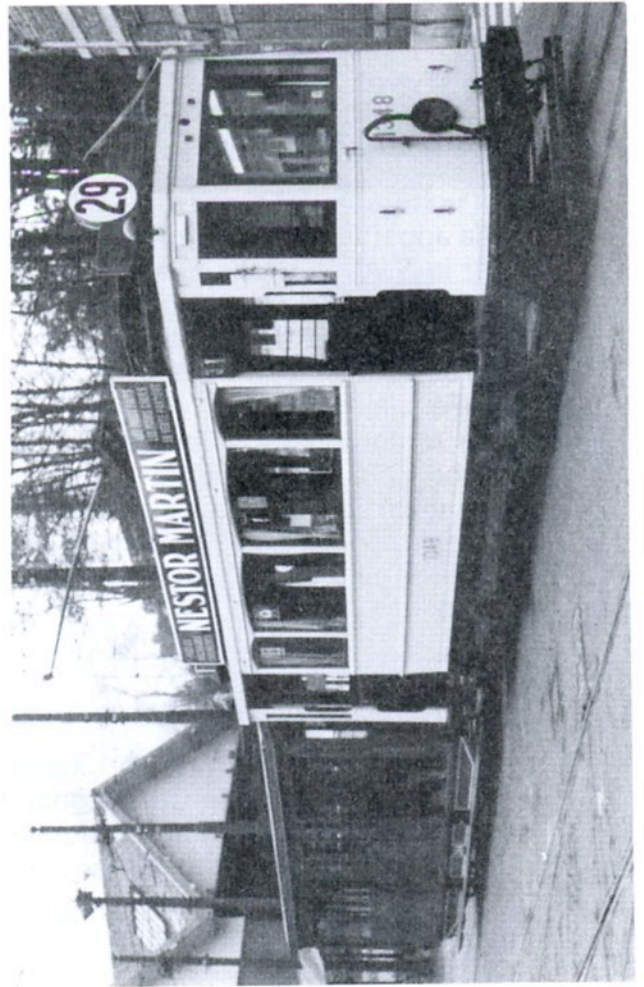
Comme elle, elle ne porte pas de plaque indicatrice reprenant un numéro de ligne mais bien deux plaques mentionnant les points de passage et un disque coloré, éclairé de nuit.

Ce tram chocolat fait partie d'une série de 100 véhicules numérotés de 401 à 500 qui, après reprise par les Tramways Bruxellois et peints en jaune crème, ont circulé jusque vers 1934-35. A cette époque certains des équipements (trucks, moteurs, freins,...) ont été récupérés et ont servi à la construction des motrices standard (voir 21)



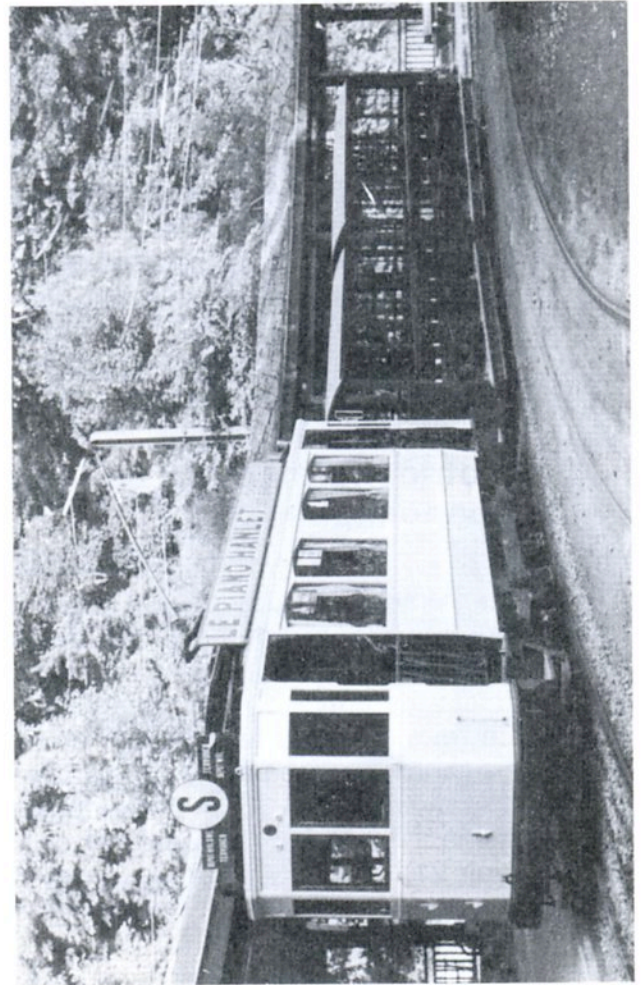
←-13

14→



←-15

16→



13. **Motrice 984 et remorque 301 des Tramways Bruxellois**

Construite en 1906 par la S.A. La Métallurgique de Nivelles, cette motrice appartient à une série de 150 unités. La série 984 - 1000 fut rapidement renumérotée 1034 - 1050. Ces véhicules furent démolis vers 1935-1938. La baladeuse 301 qui l'accompagne provient de la série 244 à 308 du même constructeur. Ces voitures furent transformées en voitures convertibles en 1920 (voir 16).

Ce train, comme le suivant, est présenté dans la livrée vert foncé que les Tramways Bruxellois arboraient du début du siècle jusque pendant la première guerre mondiale.

14. **Motrice 1291 et remorque 671 des Tramways Bruxellois**

En prévision de l'Exposition Universelle de 1910 organisée au Solbosch, les Tramways Bruxellois commandèrent du matériel supplémentaire dont un train a pu être reconstitué. Cette motrice appartient à la série 1281 à 1335 construite en 1910 par la S.A. La Métallurgique à Nivelles. Elle possède un truck caractéristique en acier embouti. Ces voitures furent démolies lors de la standardisation des voitures en 1937-38 sauf 2 exemplaires transformés en voiture de service dont un a retrouvé son aspect d'origine.

La remorque 671 fait partie de la série 630 à 679 livrée également en 1910 par le même constructeur, elle fut retirée du service entre 1952 et 1957.

15. **Motrice 1753 et remorques «Bruxelles - Ixelles-Boondael»**

La motrice 1753, de la série 1748 à 1799 a été livrée par la S.A. La Métallurgique de Nivelles juste avant la première guerre mondiale. Elle arbore la livrée jaune à deux tons que les Tramways Bruxellois ont adoptée à cette époque en remplacement du vert foncé.

Ces voitures ont été transformées en 1931-32 (voir 17).

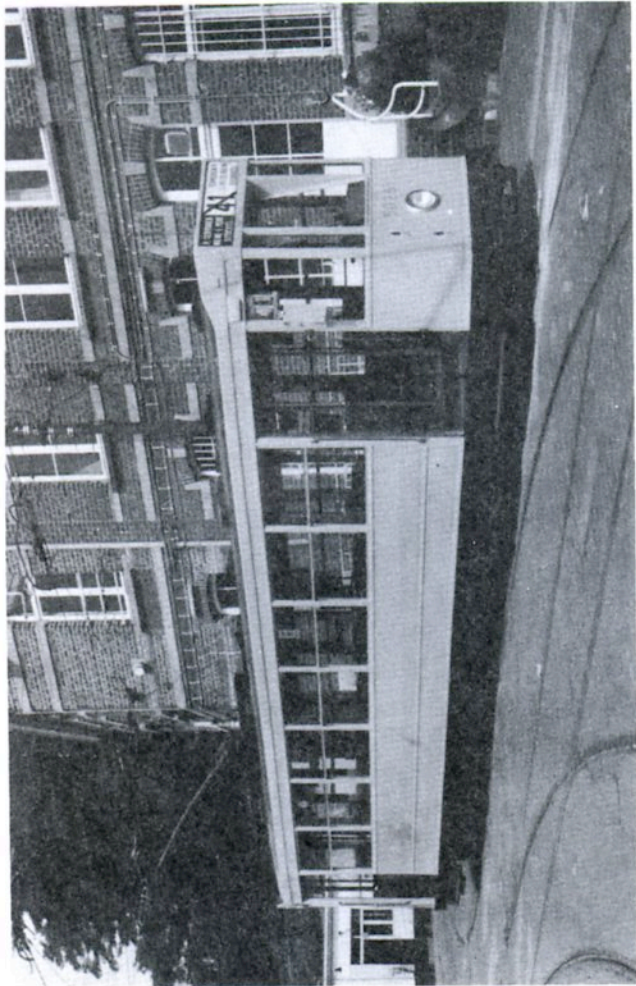
Les 2 remorques proviennent de la Compagnie du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles - Boondael (BIB). Construites à voie métrique en 1897 par la S.A. La Métallurgique de Nivelles (série 501 à 608 renumérotées 1501 à 1608) pour les lignes de Tervuren et de Boitsfort, et mises à voie normale vers 1902, après la reprise de cette ligne par les Tramways Bruxellois, elles furent déclassées en 1927.

16. **Motrice 1348 et remorque convertible 244**

La voiture motrice 1348 fait partie de la série 1336 à 1373 et fut construite en 1914 par la S.A. La Métallurgique de Nivelles, ces voitures ont été en service jusque vers 1936-38. Deux d'entre elles ont été transformées en voiture bidirectionnelles de la série 1966 à 1976 et furent utilisées jusque dans les années 1960 pour assurer des navettes lors de manifestations interrompant les services réguliers.

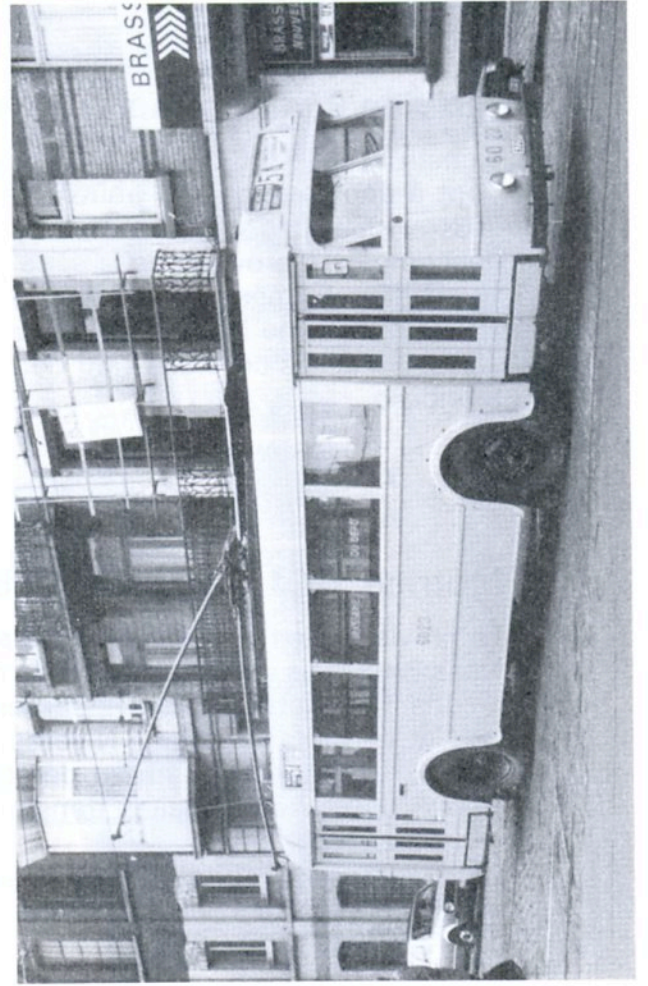
La remorque convertible 244 qui appartenait à la série 244 à 308 était à l'origine identique à la 301 (voir 13). Elle fut transformée en 1920 par la pose de panneaux latéraux amovibles, de sorte que la remorque, ouverte en été, puisse être fermée en hiver, d'où le nom de convertible.

Ces remorques ont été déclassées en 1929-30.



←17

18→



←19

20→



17. Motrice 1763 et baladeuse 29

La 1763 appartient à la même série que la 1753 (voir 15), et est présentée dans son dernier aspect résultant d'une transformation effectuée vers 1931-32. La voiture fut alors rendue uni-directionnelle et fermée du côté de l'entre-voie. Le paravent fut remplacé par le nouveau modèle standard avec une grande vitre centrale inclinée. Ces voitures ont été retirées du service en 1957 et certaines ont été transformées en véhicules de service.

La baladeuse appartient à une série de 100 (1 à 100) construite en 1910 par les Ateliers de Godarville, et, retirée du service régulier en 1931. Réutilisées pendant la deuxième guerre mondiale et mises hors service en 1944, elles furent démolies en 1951.

18. Motrice à bogies 5025

Les 25 motrices à bogies 5001 à 5025 furent construites par les Ateliers de la Dyle à Louvain pour desservir les lignes 16 et 18 conduisant à l'Exposition Universelle de 1935. Elles ont ensuite longtemps circulé sur la ligne 15 qui faisait le tour des boulevards de petite ceinture. Equipées de portes en 1948, elles ont terminé leur carrière sur la ligne 81 le 20 septembre 1976.

La 5025 a été remise dans son état d'origine avec plates-formes ouvertes et compartiments des deux classes et strapontins.

19. Autobus Brossel AB 6 DS 515

Cet autobus appartient à une série de 20 (91 à 110) construite de 1945 à 1947 pour la S.A. Les Autobus Bruxellois, selon une conception d'avant guerre et sur des châssis datant de 1939.

De construction belge : Brossel et Bovy-Pipe pour l'infrastructure et Raghenno pour la carrosserie, ils étaient équipés d'un moteur Diesel Brossel.

Cinq véhicules furent revendus dès leur achèvement, de sorte que seuls les 15 premiers autobus ont circulé à Bruxelles.

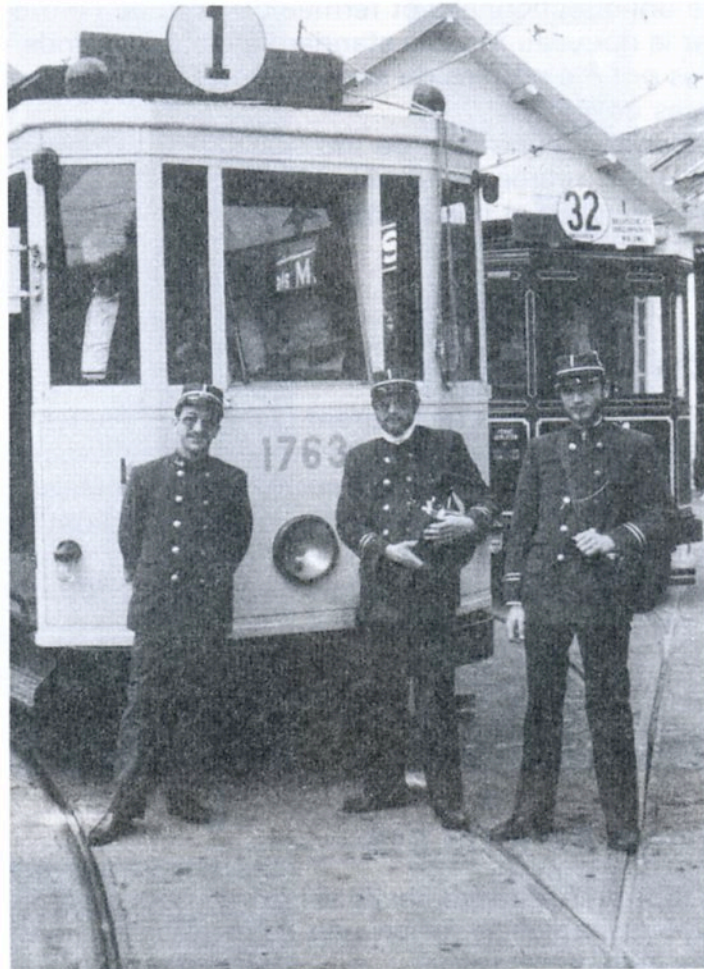
Ils ont circulé sur les lignes E (Midi - Lot) et F/O (Nord - Uccle) de cette compagnie avant qu'elle ne soit reprise par la STIB le 1er janvier 1955. Ces autobus furent alors repeints en jaune crème, immatriculés 501 à 515 et ont circulé sur les lignes rebaptisées 50(E), 37(F) et 38(O) et occasionnellement sur la ligne de trolleybus 54. Ils ont été déclassés de 1960 à 1964, le 515 étant conservé pour l'écolage des chauffeurs.

20. Trolleybus 6023

La ligne de trolleybus 54 Machelen - Forest a été mise en service en 1939. Les 24 trolleybus ont été construits sur le même modèle. Les 22 premiers par Brossel et d'Heure de 1938 à 1945, tandis que les 2 derniers, dont le 6023, ont été carrossés dans les ateliers de la STIB en 1956 et 1957 en utilisant des pièces des mêmes constructeurs.

Le petit nombre de véhicules, leur faible capacité et leur desserte par 2 agents entraînèrent la suppression de ce moyen de transport silencieux et non polluant le 15 février 1964.

Il circule ici comme il le faisait pour rentrer de sa ligne au dépôt : alimenté par une perche, le retour du courant s'effectuant par un trainard glissant dans la voie du tram.



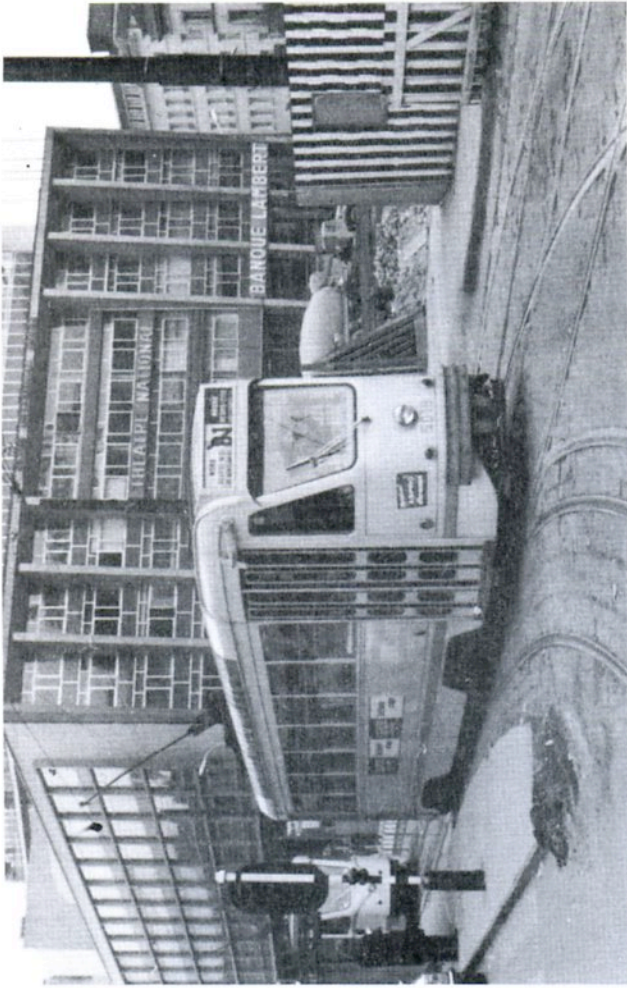
Pour une promenade à bord de nos trams chocolats ou de nos baladeuses entre Woluwe et Tervuren, rendez-vous les samedis, dimanches et jours fériés de 13 h 30 à 18 h 00, jusqu'au 6 octobre, au Musée du Transport Urbain Bruxellois

Avenue de Tervuren, 364 B - 1150 Bruxelles

Tél. : 512.45.78
513.67.42 ext. 2061

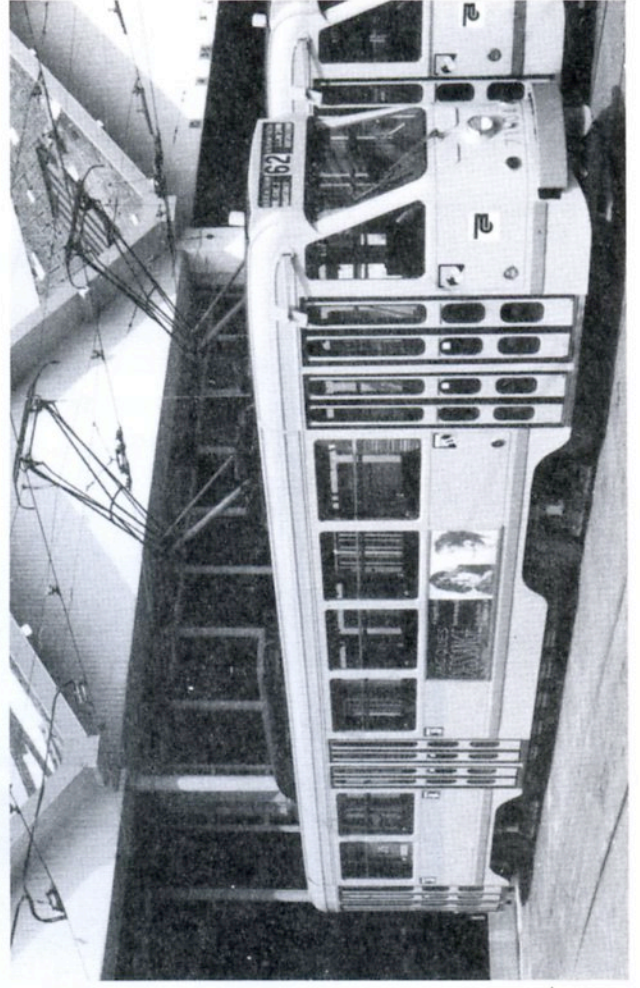


Pour tout renseignement sur notre a.s.b.l., écrivez à
M. et Mme Marc GRIETEN
Avenue des Meuniers, 64
1160 Bruxelles



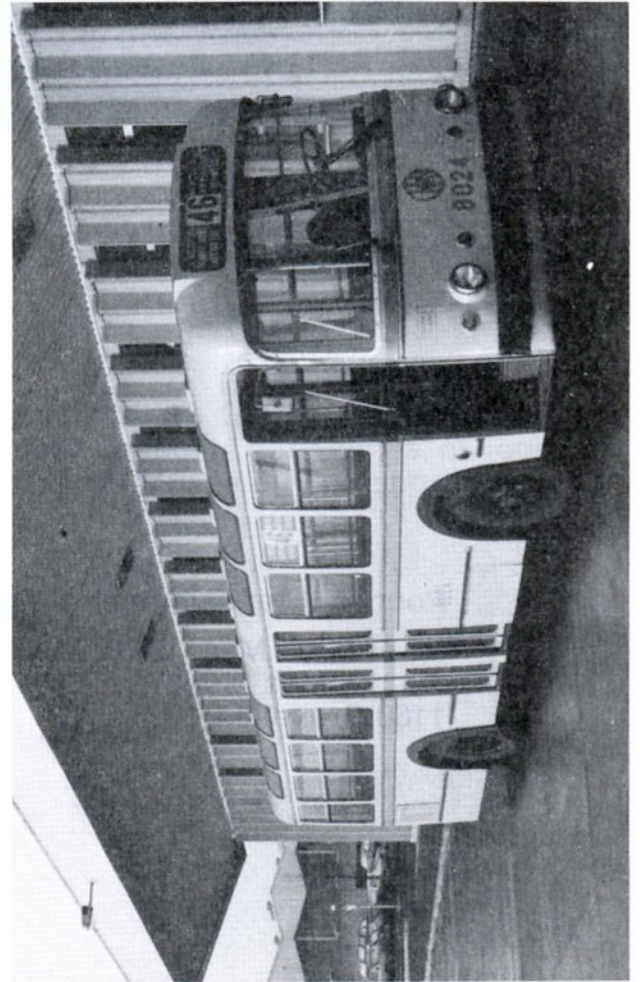
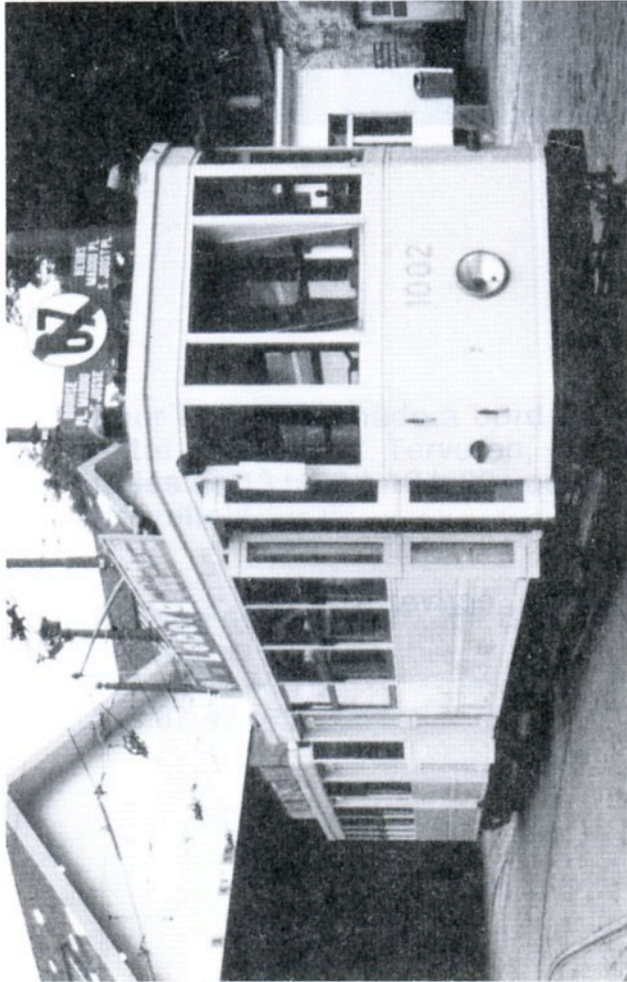
←-21

22→



←-23

24→



21. **Motrice standard 1002 et remorque standard 102**

Les 685 motrices standardisées ont été construites de 1934 à 1938 dans les ateliers des Tramways Bruxellois au départ d'éléments (châssis, trucks, moteurs, équipements électriques et pneumatiques, éléments de caisse) des anciennes motrices, en veillant à leur donner un aspect et des équipements semblables.

Après la deuxième guerre mondiale, elles furent équipées de portes automatiques, d'un siège pour le receveur, et le sens unique de circulation des voyageurs fut instauré.

Les 416 remorques standards proviennent également de la transformation de diverses séries dans les mêmes années. Elles furent aussi équipées de portes automatiques, la porte arrière étant déplacée vers l'avant afin que le receveur puisse surveiller les deux issues.

Ces trains standards, qui ont été l'image classique des tramways Bruxellois, ont circulé jusqu'en 1973.

22. **Motrice prototype 5018**

Cette motrice 5000 (voir 18) a été transformée en 1949 afin de réaliser un prototype de caisse pour les nouvelles voitures à bogies qui étaient à l'étude (voir 24). Divers équipements électriques ont été essayés sur ce prototype dont la caisse fut ensuite encore modernisée. Elle fut déclassée le 20 septembre 1976 lors de la mise en service du métro.

23. **Autobus Brossel A 96 DAR 8024**

Ce véhicule appartient à la 2ème des 4 séries prototypes construites en 1956 lorsque la STIB commença à étendre son réseau d'autobus.

Il s'agit de la série 8016 à 8030 construite sur châssis Brossel A 96 DAR avec moteur Leyland et carrosserie Ragheno. Ce furent les premiers autobus à moteur arrière de la STIB.

Ils étaient desservis par un seul agent et ont circulé jusqu'en 1973.

24. **Motrice P.C.C. 7104**

Les motrices PCC (Presidents' Conference Committee Car) ont été développées par les différents réseaux des Etats-Unis vers 1935.

Le nouveau matériel 7000 (172 unités) construit de 1952 à 1971 tire son origine de ces voitures américaines et du prototype 5018 (voir 22).

La motrice 7104 (série 7081 à 7155) a été construite en 1957 par La Brugeoise et Nivelles avec des équipements électriques et des bogies rachetés au réseau de Kansas-City (U.S.A.).

Elle a été adaptée en 1969 pour la circulation en tunnel et la captation de courant par pantographe. Elle circule toujours dans la livrée qui fut utilisée jusqu'il y a peu.



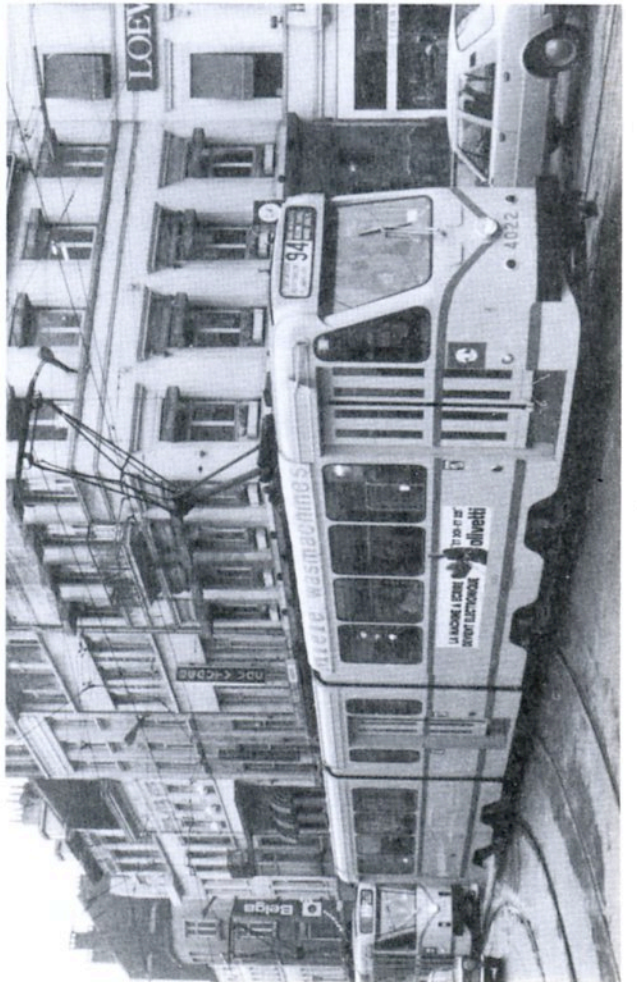
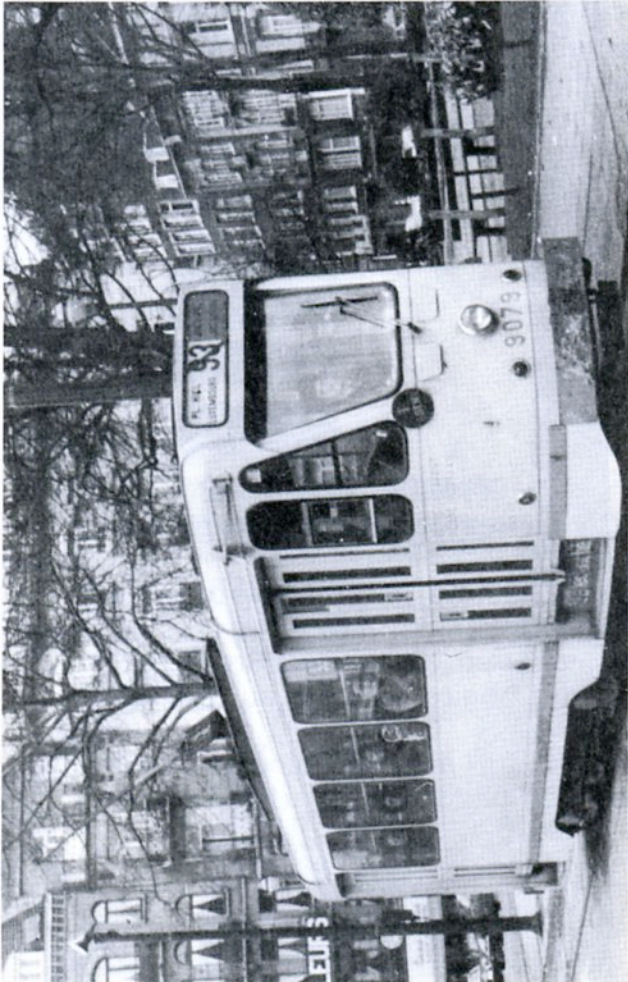
← 25

26 →



← 27

28 →



25. Motrice modernisée à 2 essieux 9079

Cette série de 101 voitures (9000 à 9100) est le résultat de la transformation par la STIB des voitures 4000 de 1931 et de la voiture prototype 1605 de 1932 sur le châssis desquelles une nouvelle caisse métallique fut construite en 1960-1961. Cette modernisation permettait d'augmenter la capacité de la voiture (85 voyageurs) et rendait possible l'exploitation soit par un seul agent, soit par deux agents. Ultérieurement, elles furent transformées pour l'exploitation exclusive en service à un seul agent et pour prise de courant par pantographe. Elle fut déclassée en 1981. Certaines de ces voitures ont été vendues au réseau d'Asuncion au Paraguay.

26. Autobus Brossel A 98 DAR 8303

Cet autobus mis en service en 1961 appartient à la série 8281 à 8340 construite sur un châssis Brossel A 98 DAR V 2, équipé d'un moteur Leyland vertical arrière et carrossé par Van Hool. Sa silhouette caractéristique avec la prise d'air à l'arrière du toit représente le type d'autobus mis en service en 280 exemplaires de 1958 à 1961. Les derniers exemplaires de cette série furent déclassés en 1977.

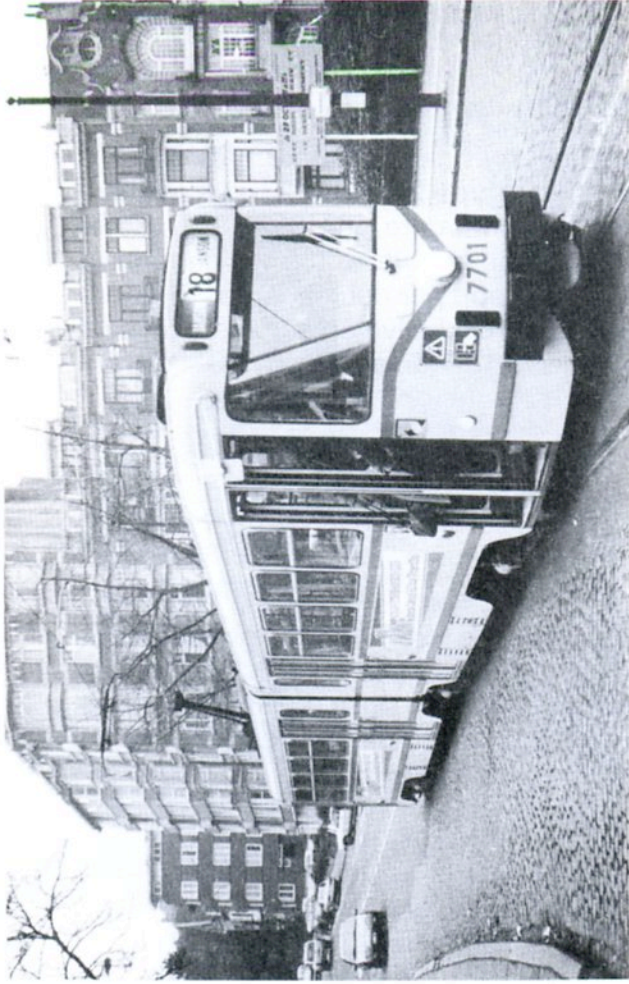
27. Motrice articulée à 4 essieux 4032

Après un prototype qui circula à partir de 1963, la STIB mis en service jusqu'en 1966, 42 autres voitures 4000 transformées dans ses ateliers au départ de trucks, châssis et équipements électromécaniques des voitures motrices standards (voir 21).

Une nouvelle caisse métallique à trois éléments reliés entre eux par 2 articulations reposait sur 2 anciens châssis. Il fut ainsi possible de desservir un train de 142 voyageurs avec 2 agents (conducteur et receveur) et plus tard avec un seul. Non adaptées à la circulation en tunnel et d'un confort médiocre, elles furent retirées du service en 1980.

28. Motrice standard modernisée pour service à un agent 1505

En 1966-67, 15 motrices standard ont été modernisées pour pouvoir être exploitées par un seul agent. Il avait même été prévu de pouvoir les faire circuler en tunnel, ce projet fut rapidement abandonné. Cette motrice a été déclassée en 1976.



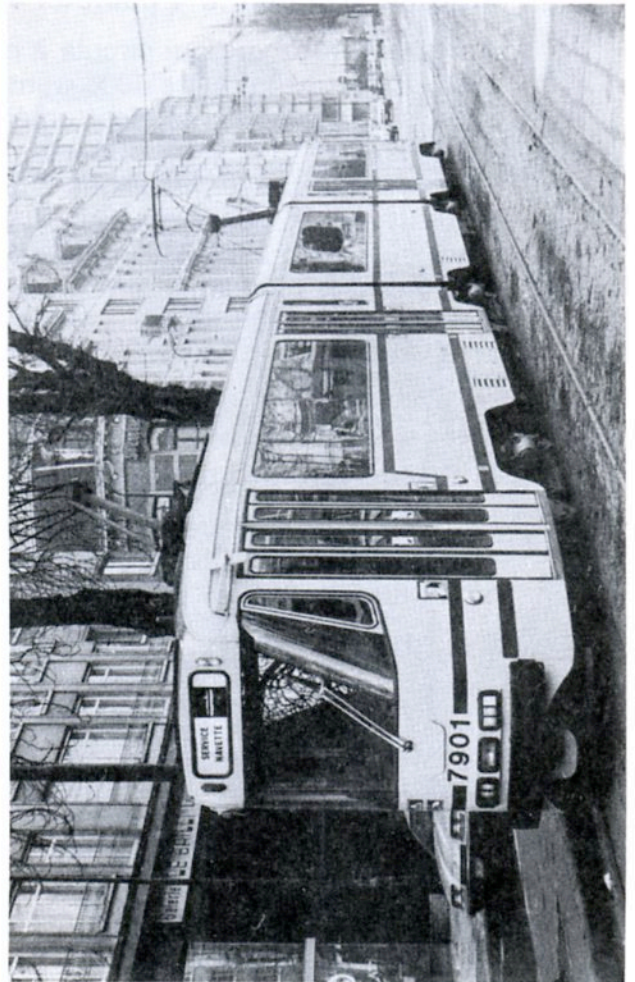
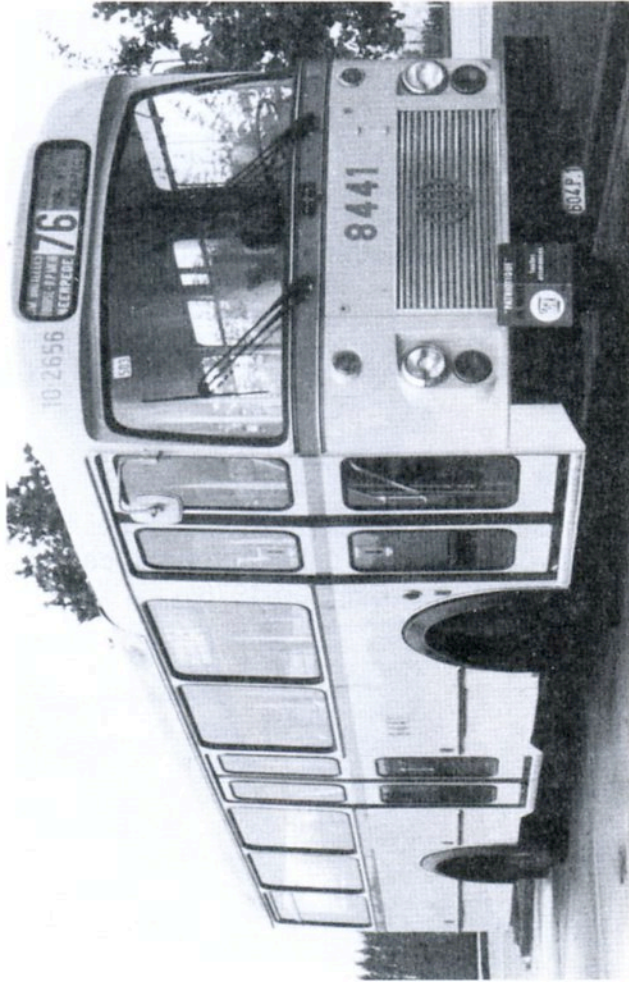
←29

30→



←31

32→



29. Autobus Van Hool Fiat 8441

Construit en 1969, cet autobus de type Fiat - Van Hool 420 HA-U-ST9, appartient à une série de 63 véhicules (8421 à 8483). Il possède un châssis et une carrosserie Van Hool et un moteur Fiat. Le dessin de la carrosserie sera conservé sur 328 autobus dont 261 circulent encore aujourd'hui dans Bruxelles. Il a été déclassé en 1984.

30. Motrice articulée type «7700»

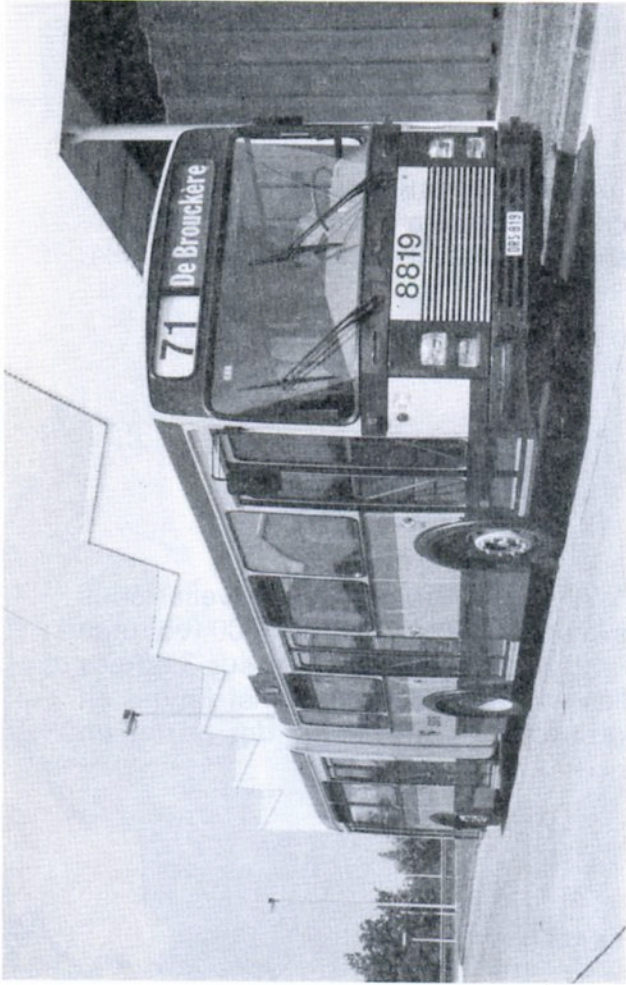
Ces 128 voitures ont été construites en 1971-72 par La Brugeoise et Nivelles sous les types 7500 (voitures unidirectionnelles de la série 7501 à 7598) et 7800 (voitures bidirectionnelles de la série 7801 à 7830). C'est une version articulée sur 3 bogies moteurs de la voiture PCC 7000 (voir 24). Elles sont actuellement transformées en voitures 7700 bidirectionnelles et équipées du système d'ouverture des portes en self-service (ruban vert).

31. Motrice articulée type «7900»

Dérivées des précédentes pour la caisse et des voitures 7000 pour la partie électrique, elles comportent 3 caisses sur 4 bogies et peuvent transporter 179 voyageurs. Il s'agit d'une série de 61 voitures (7901 à 7961) construites en 1977-78 par La Brugeoise et Nivelles. Ces voitures sont actuellement équipées pour être exploitées en self-service.

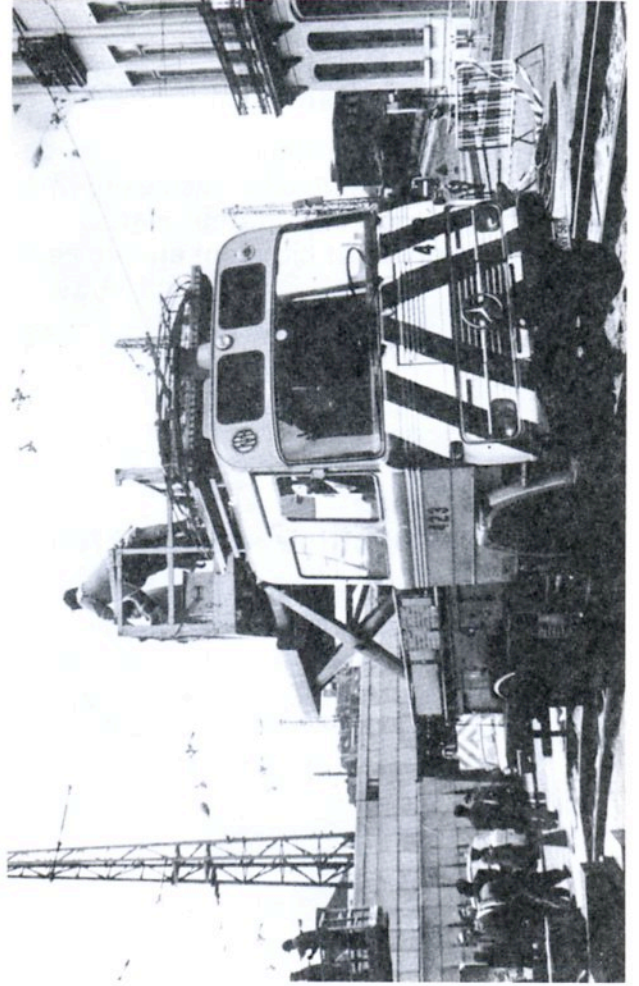
32. Autobus Van Hool-Man

Cet autobus standard de 85 places fait partie de la série de 79 véhicules (8191 à 8269) mise en service en 1978 et 1979. Il possède un châssis et une carrosserie Van Hool et un moteur Man.



←-33

34→



←-35

36→



33. Minibus pour handicapés 8922

Le transport à la demande des handicapés est assuré par des minibus spécialement aménagés pour le transport des handicapés même en chaise roulante. Le minibus 8922 appartient à la dernière série de 5 véhicules Renault Master T 35 D numérotés de 8922 à 8926 et actuellement en cours de livraison.

34. Autobus articulé Van Hool - Man AG 280 2/2 type «8800»

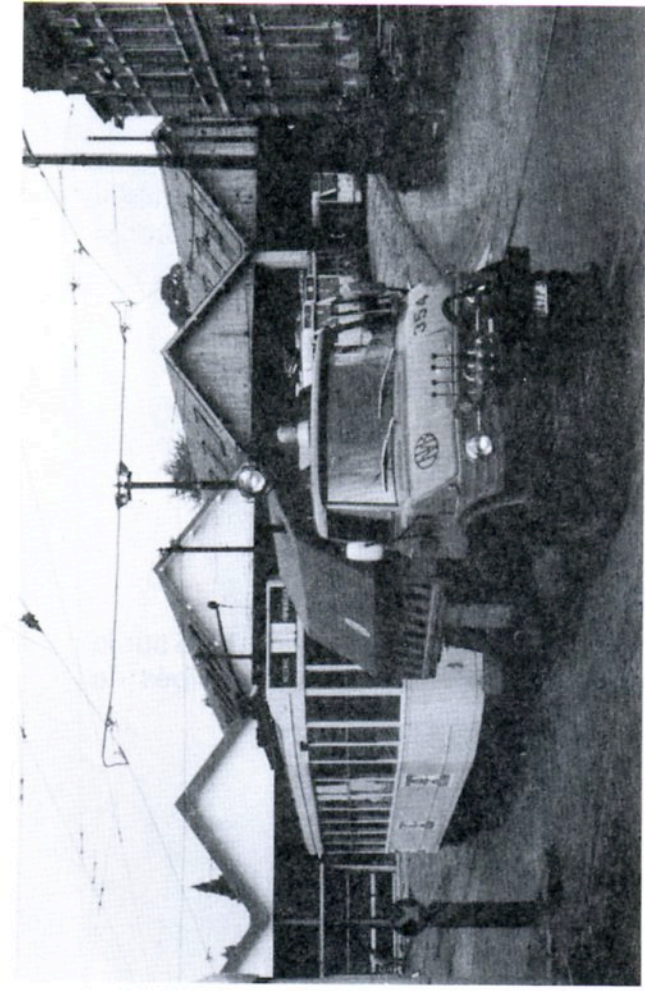
Les 25 autobus de la série 8801 à 8825 sont en service depuis le 1er juin 1985 sur la ligne 71 De Brouckère - Delta. Ils sont construits par Van Hool et équipés de moteurs Man.

35. Tramway de service 33 avec wagon plat 141 portant un bogie PCC

Le réseau de tramway utilise des véhicules de service divers. La motrice 33 transformée au départ d'une voiture standard tracte le wagon plat à 2 essieux qui transporte un bogie PCC à réviser.

36. Voiture échelle rail-route 424

L'entretien de la ligne aérienne nécessite des voitures-échelles. Certaines d'entre elles, comme la 424 construite par Mercedes et carrossée par Schörling, sont munies d'essieux à petites roues à boudins permettant la circulation sur rails, la traction restant assurée par les roues routières dont les pneus prennent appui sur les rails.



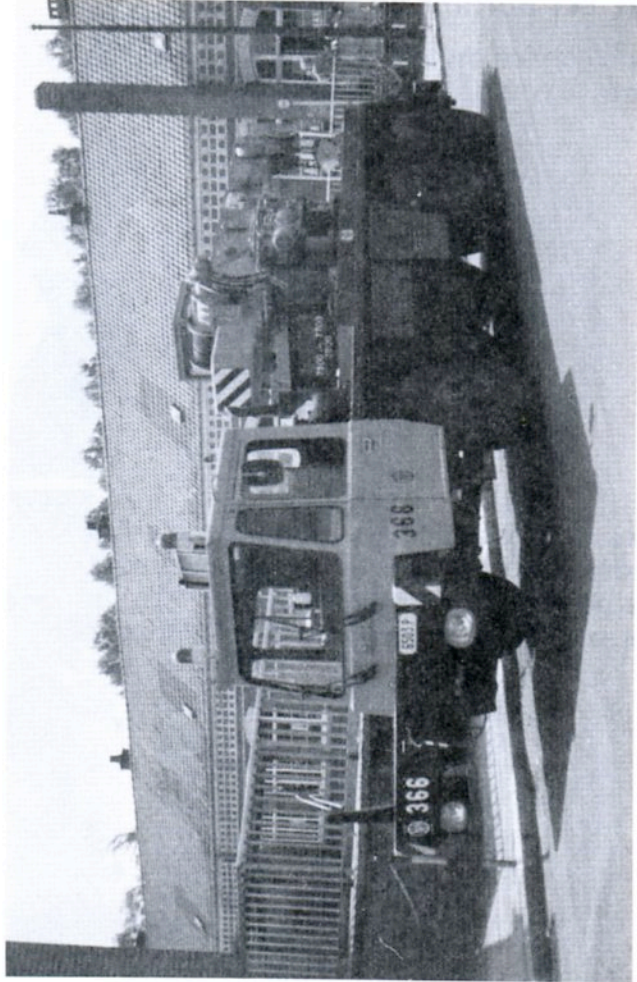
←-37

38→

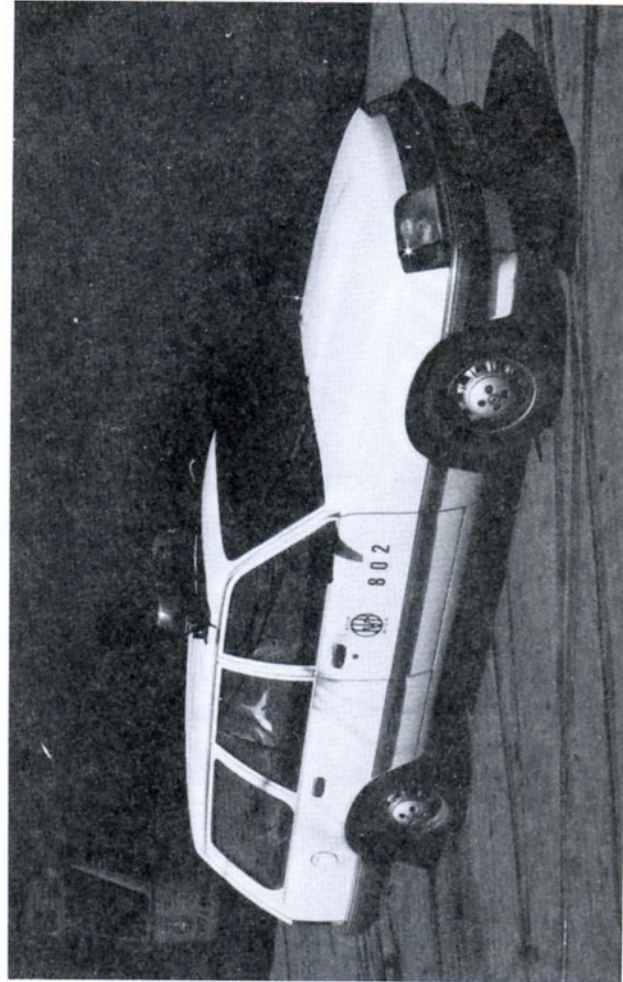


←-39

40→



←-37



←-39

40→

37. Dépanneur Krupp Mol 366

Cette dépanneuse a été construite en 1984 sur un châssis Mol et utilise la grue d'un camion dépanneur Krupp. Elle est utilisée aussi bien pour les tramways que pour les autobus.

38. Dépanneur Unimog 354

Cette dépanneuse de marque Mercedes Unimog est également un véhicule rail-route, spécialement équipé pour le dépannage et la remise sur voie des tramways déraillés.

La circulation sur rail lui permet d'intervenir en tunnel.

39. Voiture d'intervention du dispatching 802 (Opel Rekord 1983)

Le Centre de contrôle du réseau est en liaison radio avec tous les véhicules : tramways, autobus, métros et véhicules de service circulant sur le réseau.

La voiture d'intervention du dispatching également équipée de radio peut être envoyée sur les lieux des accidents et incidents d'exploitation afin de rétablir rapidement le service des transports en commun.

40. Voiture-radio des contrôleurs 833 (Opel Kadett D 1984)

Le réseau est découpé en 10 secteurs, chacun d'eux étant surveillé par un contrôleur circulant à bord d'une voiture également en liaison radio avec le Dispatching et pouvant se rendre rapidement sur les lieux de tout incident.

Eau minérale de Source

Léberg

PAR SYMPATHIE

VINAIGRE L'ÉTOILE

NOUVEAU

OMO avec adoucissant incorporé



Votre linge propre de part en part
doux, délicieusement frais !

PAR SYMPATHIE

SOCODRINK

