

Bei einer beeindruckenden Wagenaufstellung hatten Besucher Gelegenheit, sich die Exponate in Ruhe anzuschauen

ALLE AUFNAHMEN:  
HARALD A. JAHN



# Grandiose Show zum 150.!

Einbettet in das „Iris-Festival“, das das 30jährige Bestehen der Region Brüssel-Hauptstadt zelebrierte, feierte die Stadt ihre Straßenbahn. Am 1. Mai 1869 spannten die Fahrer zum ersten Mal Pferde vor die Züge zwischen der Porte Namur und dem Ausflugsziel Bois de la Chambre. Genau 150 Jahre später zogen die Beteiligten alle Register, um zehntausen-

den Besuchern eine eindrucksvolle Show zu bieten. Das Museum mit Unterstützung des Verkehrsbetriebs veranstaltete eine Tramwayparade der Sonderklasse: Auf einer gut gewählten Route präsentierten sich mehr als 40 Züge, auf dem Place Royale erinnerten Schmalspurwagen an die große Zeit der Überlandbahnen, und auf einem eigens verlegten Gleis pendelte eine Dampftramway

**Brüssel feierte am 1. Mai seine Straßenbahn** ■ Viele helfende Hände ermöglichten in Brüssel zum Jubiläum 150 Jahre Straßenbahn nach rund vierjähriger Vorbereitung mit 69 Wagen ein noch nie dagewesenes Tram-Fest der Superlative mit 50.000 Gästen

einige Dutzend Meter entlang des Place Royale.

## Von langer Hand geplant

Die Planung der Parade begann bereits 2015, als Luc Koenot, ein bekannter Belgischer Straßenbahnfreund, unter dem Eindruck der Wiener 150-Jahr-Feiern das Musée du Transport Urbains Bruxellois für die Idee

einer ähnlichen Veranstaltung begeistern konnte. Die Grundidee – bestehend aus Ausstellung, offizieller Fahrt mit Festgästen auf der Originalstrecke von Legrand bis zur Place Louise, Parade, Publikumsfahrten – stand von Anfang an fest, der Aufwand für die freiwilligen Mitarbeiter und die präzise Organisation des Ablaufes war dabei enorm. Insgesamt waren am 1. Mai beachtliche 69 Wagen für die Veranstaltung im Einsatz, vom 1. bis 5. Mai trugen 130 freiwillige Mitarbeiter des Museums zum Gelingen der verschiedenen Veranstaltungen bei. Auch in anderen belgischen Städten boten die lokalen Museen Attraktionen, zeitlich abgestimmt, um den vom Ausland angereisten Fans Gelegenheit zu geben, möglichst viel zu erleben.

Für den Besucher war schon der erste Eindruck außergewöhnlich: Eine hunderte Meter lange Wagenschlange in der Achse des mächtigen Justizpalastes, gesäumt von Menschenmassen – die Besichtigung der Züge war ein Volksfest. Für den ernsthafter



Die Ausstellung auf der Place Royale war Zentrum der Aktivitäten, Der erste elektrische Triebwagen der Vicinalbahnen fuhr ab 1894 von Place Rouppe nach Petite Espinette

Ein früherer Wagen der „Société des Chemins de Fer Economiques“. Die Ähnlichkeit zu den Cable Cars in San Francisco führte zum Spitznamen „California“, die Bauart bewährte sich in Brüssel nicht



## Das Jubiläumsfest in Zahlen

69	Museumswagen präsentiert
130	freiwillige Helfer im Einsatz
4	Jahre Vorbereitungszeit
3	Sonderlinien mit Museumswagen
7.000	Fahrgäste in den Museumswagen
50.000	Festbesucher insgesamt (geschätzt)

interessierten Besucher standen die gut gelaunten Zugspersonale für Auskünfte zur Verfügung, Fotogelegenheiten ergaben sich bei den späteren Publikumsfahrten.

## Kurzabriss zur Historie

Die Geschichte der Brüsseler Straßenbahn ist wie bei allen Betrieben dieser Größe abwechslungsreich. Nach den ersten Pferdebahnstrecken gab es bald Experimente mit Dampf- oder Akkutraction: diese misslangen wegen der hügeligen Topografie. Ab 1894 begann der Betrieb, Oberleitungsstre-

cken auszubauen. Ebenfalls Ende des 19. Jahrhunderts begann die SNCV – die nationale Gesellschaft für Vicinalbahnen – mit dem Aufbau von meterspurigen Lokalbahnnetzen, die um 1925 insgesamt mehr als 5.000 Kilometer umfassten. Einige dieser Strecken führten auch in das Brüsseler Stadtgebiet und die SNCV betrieb diese parallel zur städtischen Normalspur-Tramway.

Während die Brüsseler Straßenbahn bei der Weltausstellung 1958 Höchstleistungen erbrachte, hatte der Niedergang der Überlandbahnen längst begonnen. Nach dem Zweiten Weltkrieg überrollten private PKW und Autobusse die altmodischen Kleinbahnen, allein in den 1950er Jahren legten die Verkehrsplaner mehr als 3.000 Kilometer still; abgesehen von einigen Kilometern im Westen von Charleroi ist heute die Küstenstrasse zwischen Knokke und De Panne das letzte Relikt dieser großen Epoche. Die große Zahl von Fahrzeugen ermöglichte aber die Einrichtung einiger Museen, auf



Ein PCC-Lizenznachbau; Zwischen 1952 und 1971 wurden insgesamt 172 solcher Fahrzeuge geliefert, ihr Einsatz endete 2010. 7171 trägt die Lackierung des letzten Einsatzzustandes

Am 30. April enthüllte der Belgische König Philippe das Modell des neuesten Brüsseler Straßenbahnwagens. Ab 2020 soll Bombardier bis zu 175 dieser Fahrzeuge liefern, in 32 und 43 Meter langen Varianten



**RECHTS** Der elegante Wagen 984, 1906 gebaut, ist ein Gruß aus der Zeit der „Belle Epoque“. Ab 1914 trugen die Trams beige Lack

**UNTEN** Aufstellung aller an der Parade beteiligten Wagen  
CHRISTOPH HEUER



Wagen 428 der „Société des Chemins de Fer Economiques“ gehört zur zweiten Serie, die ab 1903 geliefert wurde. Hier ist der Fahrgastraum bereits völlig geschlossen, der Fahrer durch Windschutzscheiben geschützt



Tw 5008 gehört zur Serie Brüsseler Weltausstellungswagen; bis 1976 prägten sie das Bild der Hauptstadt, zuletzt auf der Linie 81. Der Tw 1750 gehört zu den ersten Wagen mit Querbänken, anfangs speziell für die Linien in grünen Vororten von Tervuren und Boitsfort gedacht



Der Pferdebahnwagen 509 von 1888 erinnerte an die ersten Trams in Brüssel. Nach der Elektrifizierung wurden diese als Beiwagen

deren Bestand die Initiatoren der Brüsseler Ausstellung zurückgreifen konnten.

In Brüssel begann in den 1960ern die Konzentration auf starke Hauptachsen mit der „Premetro“, während das feinmaschige Oberflächennetz ausgedünnt wurde. Auch die komplette Einstellung zugunsten der U-Bahn stand zur Debatte, konnte aber nicht durchgesetzt werden. Immer wieder sorgten Umstrukturierungen und autofreundliche Straßenumbauten für Fahrgastverluste, die erste aus der Premetro hervorgegangene U-Bahn-Linie startete 1976 und ergab neue Umsteigezwänge. Häufig wechselnde Konzepte führten zu Planungsunsicherheiten, so sind hinter den Mauern der heutigen U-Bahn-Stationen überraschend viele Vorleistungen auf spätere Erweiterungen verborgen, die wohl dauerhaft totes Kapital bleiben.

**Aufwind dank Niederflur**

Nach längerem Stillstand soll nun die Nord-Süd-Premetro zur Voll-U-Bahn ausgebaut werden, allerdings hat sich das Eröffnungsdatum bereits vor Baubeginn um Jahre nach hinten verschoben, 2028 ist aktuell im Gespräch.

Für die Straßenbahn gab es im neuen Jahrtausend endlich wieder Aufwind. Nach den ersten Bombardier-Niederflurwagen der Serie 2000, die mit ihren achslosen Fahrwerken nicht ganz befriedigten, erschienen ab 2006 mit den T3000 und T4000 die zeitgemäßen und eleganten „Cityrunner“ im Stadtbild, zweitens mit mehr als 43 Metern Länge und 253 Plätzen. Auch erweiterte der Betrieb erstmals seit Jahrzehnten sein Netz.

In den letzten Jahren vervollständigten die Planer das Konzept von „starken“ (Bezeichnung „Crono“, einstellige Nummern) und ergänzenden Linien weiter. So eröffnete 2018 die neue Linie 9, eine Neubaustrecke in zeitgemäßem Standard auf eigener Trasse und Rangesleis im Nordwesten der Stadt. Perspektivisch soll diese noch verlängert werden. Andererseits kämpft auch der Brüsseler Betrieb mit den üblichen Problemen: Strecken im Mischverkehr und politischer Widerstand gegen eine Bevorzugung der Straßenbahn.

Am Tag der großen Parade war von diesen Konflikten aber wenig zu spüren, es herrschte gute Stimmung. Gegen 13 Uhr startete die offizielle Fahrt in Legrand, an der Place Royale stiegen die Festgäste – zwei Minister der Brüsseler Regierung, Betriebsleiter der Straßenbahn, Museumsvorstand und weitere VIPs – auf in die Pferdebahn um. Dann folgte der Höhepunkt, die Kavalkade der Stars: Hundertfünfzig Jahre Straßenbahngeschichte in Form wunderbar restaurierter Museumszüge. Nach dem Wechsel über die Parallelweiche bei der Station Botanique aufs richtige Gleis fuhr die Karavane zur Wendeschleife um die Kirche Sainte Marie, danach begann der Publikumbetrieb entlang der historischen ersten Pferdebahnstrecke. HARALD A. JAHN

**Tabelle der zum Jubiläum beteiligten Fahrzeuge**

Nummer	Typ	Baujahr	Zustand	Bemerkungen
46	2xATw	1934	1971	ex Standard-Tw 1205
509	2xPf.-Sommerwagen	1888	1888	TB, nur Parade
2	Pferde-Omnibus	1891	1891	Nord-Midi, nur Parade
6	Pferde-Omnibus	1889	1889	CFE, fünftes Rad zur Spurführung, nur Parade
830	2xZR-Tw, offen	1901	1901	TB, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
346	2xZR-Tw „California“	1903	1903	CFE, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
984 + 301	2xZR-Tw + 2x-Sommer-Bw	1906/01	1906	TB, Parade, Tw Fahrten Mittwoch und Sonntag
1305 + 671	2xZR-Tw + 2xZR-Bw	1910	1910	TB, Parade, Tw Fahrten Mittwoch und Sonntag
1750	2xZR-Tw	1914	1918	TB, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
428	2xZR-Tw, offen	1903	1920	CFE, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
1348 + 29	2xZR-Tw + 2x-Sommer-Bw	1923/10	1923	TB, Parade, Tw Fahrten Mittwoch und Sonntag
5025	4xER-Tw	1935	1935	TB, nur Parade
1259 + 2118	2xER-Tw + 2xER-Bw	1934/29	1936	Standardwagen, TB, nur Parade
1763	2xER-Tw	1914	1941	TB, nur Parade
1002 + 102	2xER-Tw + 2xER-Bw	1934/29	1951	Standardwagen, TB, nur Parade
7047	4xER-Tw	1952	1952	PCC, nur Parade
9098	2xER-Tw	1960	1960	Aufbauwagen, nur Parade
7500	6xER-Gel-Tw	1962	1974	PCC, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
4032	2x+2x-ER-Tw	1963	1963	Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
1505	2xER-Tw	1934	1967	Standardwagen modernisiert, nur Parade
7093	4xER-Tw	1957	1969	PCC, Parade, Fahrten Mittwoch
7171	4xER-Tw	1971	1991	PCC, Parade, Fahrten Mittwoch und Sonntag
7786	6x-ZR-Gel-Tw	1972	2019	PCC, Betriebsfahrzeug
7916	8xZR-Gel-Tw	1977	2019	PCC, Betriebsfahrzeug
2001	6xZR-Nf.-Gel-Tw	1994	2019	Betriebsfahrzeug
3026	6xZR-Nf.-Gel-Tw	2006	2019	Betriebsfahrzeug
4070	8xZR-Nf.-Gel-Tw	2006	2019	Betriebsfahrzeug
7601	6xZR-Atw	1972	2019	Restaurant-Tram
95	2xSchneekehre	1904	1904	–
272 + 289	2xATw + 2xABw	1927	1927	Lore von 1910
7	2xATw	1934	1970	ex Standard-Tw
16	2xATw	1934	1971	ex Standard-Tw
33 + 131	2xATw + 2xABw	1934	1973	ex Standard-Tw + Wasserlore
7055 + 117	4xATw	1955	2005	ex PCC + Kranlore
7019	4xATw	1951	2014	ex PCC
1,101,102,2	4xATw + 4xABw	2007	2007	Universal-Arbeitszug, vierteilig, Dieselantrieb
540	Zweiwege-Unimog	2017	2017	–
404	Zweiwege-Turmwagen	2013	2013	–
13	Renault 4CV	1956	1956	Verkehrsmeisterwagen
1376 + 2004	2xER-Tw + 2xER-Bw	1934	1951	Standardwagen, Fahrten Mittwoch und Sonntag
5008	4xER-Tw	1935	1976	nur Fahrten Mittwoch und Sonntag
1064	2xER-Tw	1934	1951	Standardwagen, Fahrten Mittwoch und Sonntag
7065	4xER-Tw	1956	1974	PCC, Fahrten Mittwoch
59 + 604	2xER-Tw + 2xER-Bw	1934	1968	Standardwagen, Fahrten Mittwoch und Sonntag