

Musée
du
Transport Urbain
Bruxellois
A.S.B.L.



Museum
voor
het Stedelijk Vervoer
te Brussel
V.Z.W.

année :
jaargang : 1

NEWS

n. 2
datum/date : 09-83



Périodique trimestriel - Driemaandelijke periodiek

EDITORIAAL

=====

Ons tijdschrift MTUB-MSVB NEWS is aan zijn tweede uitgave toe en er werden reeds veranderingen aangebracht die naar wij hopen tevens een verbetering zullen zijn. Inderdaad, enerzijds werd de cover geïllustreerd en anderzijds werd de inhoud gewijzigd. Bij wijze van proef werden onze basisartikels niet meer vertaald. Deze verschijnen in de taal van de schrijver. Natuurlijk zullen alle informatie inzake ons verenigingsleven, zowel in het Nederlands als in het Frans verschijnen. Zo willen wij geleidelijk tot een tweetalig tijdschrift komen dat onze leden met genoegen zullen lezen.

Vandaar dat wij andere plannen koesteren zoals bijvoorbeeld een dienst voor fotografische documenten of een rubriek "Brieven". Mochten deze of andere projecten U interesseren, laat het ons weten. Ons tijdschrift wil een band smeden onder al haar lezers. Help haar dit te verwezenlijken.

De redactie

EDITORIAL

=====

Notre revue MTUB-MSVB NEWS en est à son deuxième numéro et déjà des changements lui ont été apportés qui nous l'espérons l'amélioreront. En effet, d'une part notre couverture est à présent illustrée, d'autre part la présentation du contenu a été modifiée. En particulier, à titre d'essai, nous n'avons plus traduit nos articles de fond. Ceux-ci paraissent tout simplement dans la langue de l'auteur. Mais bien entendu, pour tout ce qui concerne la vie de notre Association, nos informations paraissent toujours tant en néerlandais qu'en français. Notre souci est de construire ainsi progressivement une revue bilingue équilibrée que tous nos membres auront plaisir à lire.

Nous songeons dès à présent à d'autres projets comme par exemple un service de documents photographiques ou une rubrique "On nous écrit". Si ces projets ou d'autres éveillent en vous un intérêt, faites le nous savoir. Notre revue veut être un lien privilégié entre tous ses lecteurs. Aidez-la à le devenir.

La rédaction

QUOI DE NEUF AU MUSEE ?

Voiture remorquée n° 244 :

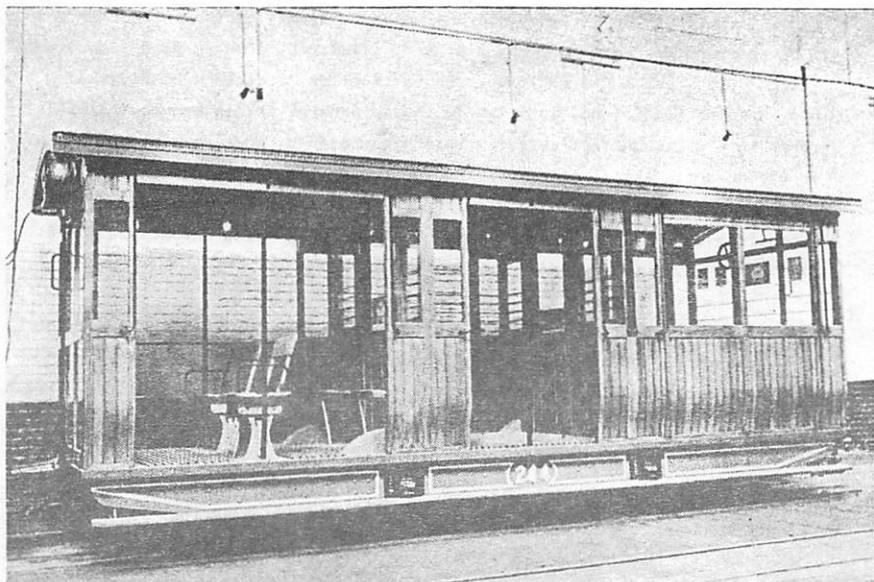
Nous vous l'annonçons dans le numéro un du "M.T.U.B.-news", notre musée a accueilli - comme chaque année - quelques nouvelles pièces de collection.

Parmi les véhicules les plus intéressants, figure ainsi une remorque convertible "Été-Hiver" portant le n° 244 et faisant partie d'une série de 65 voitures construites entre 1888 et 1901.

C'est la "Société Anonyme Franco-Belge-La Croyère" qui réalisa la première série portant les n° 244 à 263 (anc. n° 601 à 620), les deux séries suivantes (264 à 279 - et 281 à 283 - anciennement 631 à 649) puis 280 et 284 à 308 - (anciennement 900 à 925) étant réalisées quelques années plus tard par la "Société métallurgique - Ateliers de Nivelles".

D'une longueur totale entre butoirs de 7,43 m, cette remorque qui pouvait transporter 35 personnes à raison de 23 voyageurs assis et 12 sur plate-formes a été magnifiquement restaurée et se trouve maintenant dans la remise haute des halls d'exposition attelée à la motrice 1348.

Jean-Pierre ALVIN



Vendredi 16 septembre 1983 - "Bruxelles-Insolite"

Chaque année, Radio 21 organise une animation typiquement bruxelloise destinée à mettre en valeur certains aspects méconnus de notre région. Après "Bruxelles Port de Mer", "Bruxelles, ville pour vivre", voici "Bruxelles-Insolite" qui se déroulera le vendredi 16 septembre 1983 et qui apparaît comme une opération résolument plus culturelle puisqu'elle permettra, par le biais de plusieurs animations, à 22 musées bruxellois de mieux se faire connaître au grand public. Cette opération fut précédée par un "jeu des musées" patronné par le Crédit Communal et auquel notre musée a participé dans le courant du mois de mai.

En ce qui concerne, la journée du 16 septembre, nous mettons sur pied diverses animations qui se dérouleront dans les halls de Woluwe de 9 h 30 à 22 h 00.

A titre tout à fait exceptionnel, la S.T.I.B. a accepté que nous roulions en semaine avec deux convois historiques; c'est pourquoi quatre départs auront lieu de Woluwe à 15 h 00 - 16 h 00 - 18 h 00 et 19 h 00.

La composition des trains dépendra des conditions atmosphériques de la journée (remorques ouvertes ou non).

Dans les halls, une exposition semblable à celle que le service des Relations publiques de la S.T.I.B. avait organisé en 1981 sous le titre "lère journée des Amateurs" permettra à chacun d'acheter, vendre ou simplement exposer de multiples objets ayant un rapport direct ou indirect avec le transport public. Différents stands seront également mis à la disposition des grandes associations-soeurs.

Enfin, un "buffet campagnard" permanent organisé par des épouses de membres de notre a.s.b.l. permettra à chacun de se désaltérer et de se sustenter pendant cette (longue) journée.

Bloquez donc dès à présent cette date dans vos agendas et conviez-y vos amis et connaissances.

L'entrée sera gratuite et les visiteurs pourront s'ils le désirent participer à une tombola "insolite" dont le tirage aura lieu dans le courant de la soirée.

Jean-Pierre ALVIN

NIEUWS OVER HET MUSEUM

Vrijdag 16 september 1983 - "Bruxelles-Insolite"

Ieder jaar organiseert Radio 21 een typisch Brusselse animatie bedoeld om weinig bekende aspecten van onze regio te belichten. Na "Bruxelles Port de Mer", "Bruxelles, ville pour vivre", is er nu "Bruxelles-Insolite" dat zal plaatsvinden op vrijdag 16 september 1983 en dat bewust meer cultuureel zal worden gericht aangezien 22 brusselse musea dank zij talrijke animaties een grotere bekendheid bij het grote publiek zullen kunnen verwerven. Deze gebeurtenis werd voorafgegaan door een "spel der musea" onder de auspiciën van het Gemeentekrediet en waarvan ons museum deelnam in de loop van de maand mei.

Op 16 september 1983 organiseren wij talrijke animaties die in de hallen van Woluwe van 9 u 30 tot 22 u 00 zullen plaatsvinden.

De MIVB heeft uitzonderlijk de toestemming verleend om tijdens die week twee historistische tramstellen te laten uitrijden; er zullen dan ook vier vertrekken plaatsvinden vanuit Woluwe om 15 u 00, 16 u 00, 18 u 00 en 19 u 00. De samenstelling der treinen zal die dag afhankelijk zijn van de weersomstandigheden (open of gesloten bijwagens).

In de hallen wordt een soortgelijke tentoonstelling gehouden zoals die welke de dienst Public Relations in 1981 georganiseerd heeft onder het thema "eerste dag der liefhebbers" ten einde iedereen in de mogelijkheid te stellen verschillende voorwerpen die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met het openbaar vervoer aan te kopen, te verkopen of gewoon tentoon te stellen. Er zullen eveneens verschillende standen ter beschikking gesteld worden van grote zusterverenigingen.

Ten slotte zullen de echtgenoten van de leden van onze v.z.w. voor een doorlopende "bruegel-maal" zorgen zodat er tijdens die (lange) dag voldoende eten en drinken is voor iedereen.

Houd bijgevolg deze datum in uw agenda vrij en nodig vrienden en kennissen uit. De toegang is gratis en de bezoekers zullen, indien zij dit wensen kunnen deelnemen aan een "ongewone" tombola waarvan de trekking in de loop van de avond zal plaatsvinden.

Pagina 5 (de actualiteit bij de MIVB in 1982, hoofdstuk 1 Exploitatie)
inzake de exploitatie van L.81 op 26 oktober 1982, moet men lezen : "alle
diensten van de 81 (van maandag tot zondag) werden verlengd van de Prins
Leopoldsquare tot de Heizel (Sint-Lambertusplein)".

Pagina 16 (verklaring der foto's)

Foto 6 : de datum van de wijziging van de pendelautobus n°76 en 77 moet
bijgevoegd worden nl. 12 december 1967, of anders gezegd tijdens
de 2e herstructureringsfase van het MIVB-net van 1967-1968. Deze
pendeldienst 76 zal bijgevolg slechts 5 maanden rijden.

Foto 8 : de datum van de foto ontbreekt, nl. 26 mei 1976.

Wij verzoeken de lezers ons voor deze leemten of vergissingen te willen
verontschuldigen.

RECTIFICATIFS AU N°1 DE NTUB-MSVB NEWS

Page 6 (l'actualité à la S.T.I.B. en 1982, chapitre 1 Exploitation)
Il faut lire, en ce qui concerne l'exploitation de la L.81 au 26 octobre
1982 : "tous les services du 81 (du lundi au dimanche) ont été prolongés
du sq. Prince Léopold au Heysel (pl. St-Lambert)".

Page 16 (légendes des photos)

Photo 6 : il faut ajouter la date de la modification de la navette autobus
n°76 en 77, à savoir le 12 décembre 1967, soit lors de la deuxième
phase de la restructuration du réseau de la S.T.I.B. de 1967-1968.
Cette navette 76 circula donc seulement cinq mois.

Photo 8 : il manque la date de la photo, à savoir le 26 mai 1976.

Les lecteurs voudront bien excuser ces omissions ou erreurs.

NIEUWS OVER HET MUSEUM

HET ANTWERPS TRAMMATERIEEL IN HET MUSEUM VOOR HET STEDELIJK VERVOER TE

BRUSSEL

Sinds 1981 wordt door de M.I.V.B., in samenwerking met de dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen, telkenjare een thematentoonstelling gehouden over het openbaar vervoer in de grote stedelijke agglomeraties. Zo kwamen reeds Charleroi en Gent aan de beurt.

Dit jaar wordt het openbaar vervoer in de Antwerpse agglomeratie belicht.

In het kader van deze tentoonstelling werden door de zorgen van de M.I.V.B. in de schilderwerkplaats van de Antwerpsesteenweg drie Antwerpse tramrijtuigen gerestaureerd en behorend tot de verzameling van de Vereniging voor het Trammuseum (AMUTRA), nl. de motorwagens 200 en 550 en de bijwagen 601.

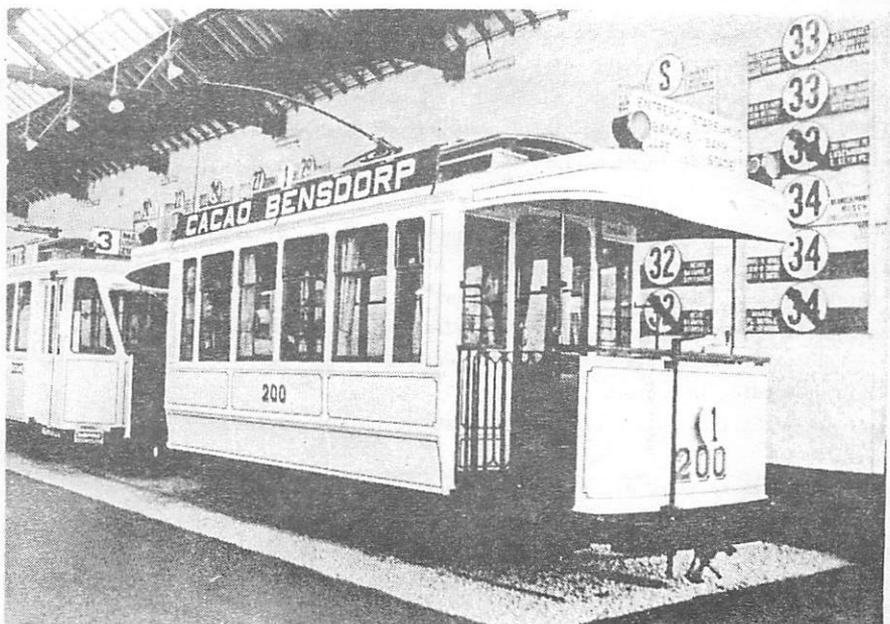
De blikvanger van het Antwerps materieel is ongetwijfeld de motorwagen 200 van de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, die in 1900 gebouwd werd door Franco-Belge te La Croyère. Deze wagen werd op 21 januari 1901 op de Draakplaats aan de Antwerpenaars voorgesteld, als een van de twee prototypes van elektrische motorwagen.

Het koetswerk van de 200 was volledig gesloten. Het koetswerk van het andere rijtuig was open, maar de zijwanden van het rijtuig werden gesloten door gordijnen die vanuit het dak konden neergelaten worden. De voorkeur van het Antwerps stadsbestuur ging echter uit naar het gesloten rijtuig 200.

Het open rijtuig kreeg het nummer 371 en zou reeds enkele jaren nadien als dienstwagen overgeheveld worden naar de dienst Weg en Werken en in 1960 gesloopt.

De motorwagen 200 kreeg reeds vrij vlug aan elke open balkonkant een regenkap om de trambestuurder wat bescherming te bieden tegen de weersomstandigheden (1903). Het is in deze toestand dat de wagen in het museum tentoongesteld wordt.

In de periode 1906-1908 werden de open platformen volledig gesloten met windschermen. De wagen is uitgerust met twee motoren van 20 PK en gebouwd op een chassis van het type "Brill".



2

Tot in 1941 vinden wij de wagen terug in reizigersdienst, maar werd dan overgeheveld naar de dienst Weg en Werken als trekker van de schaafloorry. Hij kreeg aldaar het nummer 4 en vanaf 1963 het nummer 8824.

In februari 1974 werd hij buiten dienst gesteld om op 13 september van hetzelfde jaar overgeheveld te worden naar Brussel (stelplaats Renbaanlaan).

Op 23 juni 1982 verhuisde hij naar de M.I.V.B.-schilderwerkplaats Antwerpsesteenweg, alwaar met de restauratiewerken een aanvang werd genomen.

De plaatsing in het museum gebeurde op 22 maart 1983.

De tweede wagen die tentoongesteld wordt is de motorwagen 550, behorend tot de reeks 522-551, en op 22 januari 1929 besteld door "Les Tramways d'Anvers" voor de Wereldtentoonstelling van 1930 te Antwerpen.

Gebouwd door het konstruktiewerkhuis "ENERGIE" te Marcinelle voor de eenheidsprijs van 95.000 F, werd motorwagen 550 op 30 januari 1930 te Antwerpen afgeleverd, via de spoorwegaansluiting van Merksem-Ijskelder.

ACEC-Charleroi leverde de elektrische uitrusting en op elke as was een motor geplaatst van 40 PK.

De nieuwe reeks wagens werd in dienst gesteld op de lijn 3 (Merksem-Zuidstation) en op de extra diensten naar de Wereldtentoonstelling.

Technisch hebben de wagens weinig of geen verbouwing gekend. De voornaamste wijziging geschiedde in de periode 1956-1959. Deze verbouwing omvatte :

- de verlenging van de platformen met aanbouw van stalen windschermen (vandaar de bijnaam "Stalen Koppen");
- overhoeks geplaatste pneumatische deuren;
- securitglas voor de spiegels van de windschermen;
- verplaatsbare zitplaats voor de ontvanger;
- vloerbekleding in rubber;
- nieuwe elektrische uitrusting met schakelbord op elk platform.

Het is in deze toestand dat de wagen aan het publiek wordt voorgesteld.

Onmiddellijk na de verbouwing werden de wagens in dienst gesteld op de lijn 24 (Silsburg-Schoonselhof).

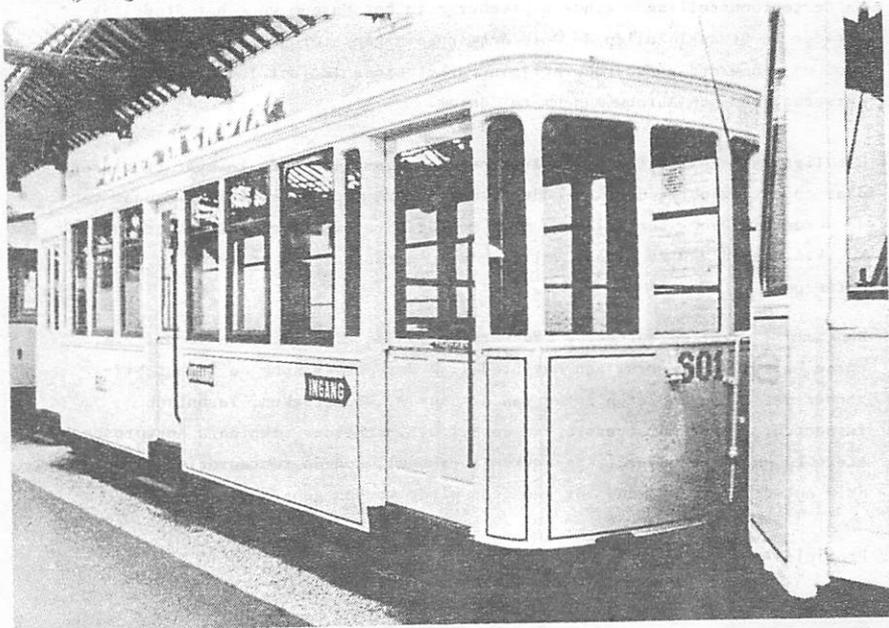


In 1963 kreeg deze reeks wagens een 4 voor hun reeksnummer, wat een mechanografische waarde gaf aan deze motorwagens. Hierdoor verkreeg men de reeks 4522-4551.

Motorwagen 4550 werd op 24 december 1969 rechtstreeks van de lijn 3, waarop hij die dag de dienst verzekerde, in de E. Banningstraat (nabij de Lambertmontplaats - eindpunt lijn 3) opgeladen op de N.M.V.B.-traktor AT 553 met bestemming het Tramuseum te Schepdaal. Aldaar verbleef de motorwagen bijna dertien jaar op de koer van het museum, ten prooi van alle weersomstandigheden.

Gelukkig kon hij op 28 oktober 1982 overgeheveld worden naar de M.I.V.B.-schilderwerkplaats Antwerpsesteenweg met het oog op restauratie. Op 22 maart 1983 kwam hij toe in het museum. De wagen wordt tentoongesteld met een koersbord van de lijn 3 (Merksem-Zuidstation), daar hij zijn loopbaan begon en eindigde op deze lijn.

Tenslotte is er als derde Antwerpse vertegenwoordiger nog de bijwagen 601. Deze wagen, als prototype gebouwd in 1922 in het werkhuis van de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers - Grote Hondstraat, is uitgerust met bissels van het gebreveteerd systeem C. Delmez, de toenmalige hoofdingenieur en directeur van de trammaatschappij. De wagen ligt tevens aan de basis van de bouw van zestig bijwagens, genummerd van 602 tot 661. Oorspronkelijk kon het rijtuig zowel in de zomer als in de winter gebruikt worden, gezien de panelen van de zijwanden konden weggenomen en teruggeplaatst worden, naargelang de weersomstandigheden.



De bijwagens 602-631 werden besteld op 6 december 1923 bij de "S.A. des Usines Ragheno" te Mechelen en geleverd tussen 28 oktober en 30 december 1924.

De onderstellen van de bijwagens 632-661 bestelde men op 11 maart 1925 bij dezelfde constructeur. De koetswerken vervaardigde men echter in eigen werkhuis. Einde januari 1926 waren al de bijwagens van de reeks 632-661 afgewerkt.

Van 9 februari 1952 tot en met 29 oktober 1954 werden dertig rijtuigen verbouwd tot éénrichtingrijtuigen met zitplaats voor ontvanger en schuifdeuren langs de rechterkant van het rijtuig. De linkerzijde werd volledig gesloten. Het instappen gebeurde vooraan en het uitstappen langs de midden-schuifdeur. De achterste plooidoors werden slechts gebruikt als nooduitgang. De bijwagen 601 werd alsoo verbouwd.

Vanaf 1966 werden de bijwagens van deze reeks geleidelijk buiten dienst gesteld. Op 22 april 1966 werd de 601 overgebracht naar Anderlecht (N.M.V.B.-stelplaats Het Rad) om daarna op 29 december 1969 vervoerd te worden naar het Trammuseum te Schepdaal. Aldaar stond hij ook aan alle weersomstandigheden blootgesteld.

De restauratie van de 601 in de M.I.V.B.-schilderwerkplaats Antwerpsesteenweg begon op 3 maart 1983 en de plaatsing van de wagen te Woluwe gebeurde op 22 maart !

Na de tentoonstelling - einde september - in het Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel zullen de drie Antwerpse wagens terugkeren naar de metro-pool en een waardig onderdak krijgen in het sinds 12 juni 1982 geopende Antwerps Tram- en Autobusmuseum te Edegem.

Het ligt in de bedoeling deze terugkeer met een bijzondere luister te vieren daar op dat ogenblik de tien oude Antwerpse tramwagens, eertijds in naam van de Vereniging voor het Trammuseum en met de bereidwillige medewerking van M.I.V.A. gered van de sloop, volledig zijn gerestaureerd en terug te Antwerpen!

Dank zij de zeer gewaardeerde medewerking van de M.I.V.B., van de M.I.V.A. en de Dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer, alsook en in het bijzonder met de onverdroten inzet van de heer A. Vanderveken, Technisch Inspecteur en werkhuisoverste van de M.I.V.B.-schilderwerkplaats Antwerpsesteenweg en al het daarbij betrokken personeel, kon de restauratie van deze drie Antwerpse tramwagens tot een goed einde worden gebracht.

Proficiat en dank U!

L'ACTUALITE A LA S.T.I.B. EN 1983

1. MODIFICATIONS D'ITINERAIRE

Le 29 mars 1983, des modifications d'itinéraire ont été apportées aux lignes d'autobus 47, 49 et 89 sur le territoire de la commune d'Anderlecht. On en trouvera le détail ci-dessous :

Ligne 47 : entre la place De Linde et la rue de Neerpede, cette ligne emprunte dans les deux sens l'avenue Théo Verbeeck, l'itinéraire par les avenue d'Iterbeek et Albert De Coster, le rond-point Pierre De Tollenaere et le square Egide Rombaux étant abandonné;

Ligne 49 : entre le carrefour des rues d'Aumale et J. Broeren et la place de la Vaillance, cette ligne est déviée vers le Midi par l'avenue Auber et les rues de Douvres, de la Justice et du Village, l'itinéraire par la rue d'Aumale et le haut de la place de la Vaillance est abandonné;

Ligne 89 : cette ligne est prolongée du Peterbos à Bon-Air aux heures d'ouverture du Westland Shopping Center, soit entre environ 8 h 30 et 20 h 00 du lundi au samedi (21 h 00 le vendredi); le nouvel itinéraire emprunte les boulevards Maria Groeninckx-Demey et Sylvain Dupuis; le nouveau terminus est établi au boulevard Sylvain Dupuis à hauteur du boulevard Bracops; en dehors de ces heures, la ligne 89 circule sous film 89 barré entre la Cité Modèle et le Peterbos; en outre, aux heures de pointe, des services partiels circulent également sous film 89 barré entre le Peterbos et le carrefour des rues de Birmingham et Nicolas Doyen d'une part, entre la Cité Modèle et Pannenhuis d'autre part; à la rue de Birmingham, la boucle terminus s'effectue par les rues Nicolas Doyen et Vandermeeren (plaine du garage) tandis qu'à Pannenhuis, la boucle terminus s'effectue par le boulevard Emile Bockstael et la rue Charles Demeyer; pour la nouvelle organisation de la ligne d'autobus 89, les nouveaux films indicateurs de parcours suivants ont été mis en service :

- 89 : Cité Modèle/Bon Air
- 89B : Cité Modèle/Peterbos
- 89B : Duchesse
- 89B : Birmingham
- 39B : Pannenhuis.

2. LES MODIFICATIONS D'HORAIRE

Pour l'année 1983, les dates des traditionnelles modifications d'horaire lors des vacances sont les suivantes :

le 1er mai 1983, horaire prévacances pour toutes les lignes de tramways à l'exception des lignes 39 et 44;

le 1er juin 1983, horaire prévacances pour toutes les lignes d'autobus, le métro et les lignes 39 et 44;

le 1er juillet 1983, horaire vacances pour tout le réseau;

le 1er septembre 1983, reprise de l'horaire prévacances pour tout le réseau.

3. LES MODIFICATIONS AUX VOIES DE TRAMWAYS

En raison des travaux de métro, des modifications aux voies de tramways ont été apportées à divers endroits de la ville. En outre, certaines voies de service ont été désaffectées. On trouvera ci-dessous un résumé de ces événements.

3.1. Boulevard Léopold II

Le 13 janvier vers la ville et le 14 janvier vers la place Simonis, les tramways des lignes 19 et 103 empruntent les voies nouvellement construites à gauche du boulevard Léopold II en regardant vers la Basilique entre le boulevard du Jubilé et la chaussée de Jette.

3.2. Place Eugène Flagey

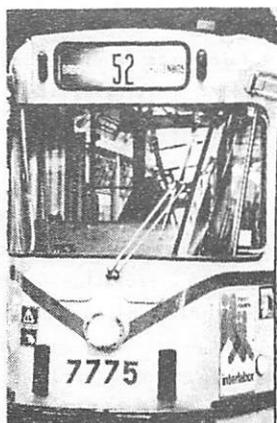
Le 29 mars, le dispositif des voies de service de la place Eugène Flagey est simplifié. En effet, les raccordements entre les voies de l'avenue des Eperons d'Or et celles de la place Flagey côté ville sont désaffectés. Cette nouvelle situation a entraîné des modifications dans l'exploitation des lignes 81 et 93 au départ de l'avenue de l'Hippodrome. Pour la ligne 81, les rentrées et sorties de et vers le square Montgomery s'effectuent dorénavant par le boulevard Général Jacques et les voies de service situées chaussée de Wivre entre les Casernes et le carrefour de la Chasse; à l'issue de l'avenue de la Chasse, un aiguillage électrique a d'ailleurs été installé pour faciliter les rentrées au dépôt. Cet aiguillage qui porte le numéro 97, a été mis en service dès le 8 mars. Pour la ligne 93, les rentrées et sorties vers la Gare de Schaerbeek s'effectuent par l'itinéraire de la ligne 23, sous film 23 vers la Gare de Schaerbeek et 23 barré vers le dépôt.

3.3. Boulevard Baudoin

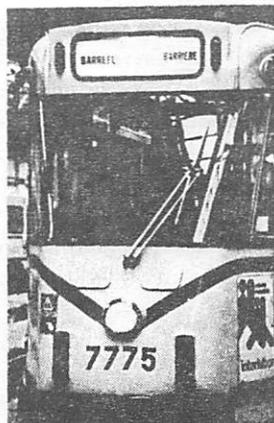
Le 4 juin, vers la place de l'Yser et le 9 juin vers la station Rogier, les tramways des lignes 18, 19, 32, 101 et 103 empruntent des voies nouvellement construites le long des trottoirs du boulevard Baudoin entre la porte d'Anvers et la rue du Frontispice.



5



6



7



8

3.4. Avenue de Jette

Le 13 juin, vers Jette et le 24 Juin, vers la ville, les tramways de la ligne 103 empruntent les voies nouvellement construites avenue de Jette, entre les avenues des Cloires Nationales et Carton de Wiart.

3.5. Gare du Midi

Depuis quelques semaines, au moment où nous mettons sous presse, des travaux de voie sont en cours pour rétablir la circulation des tramways dans la rue Couvert à proximité de la gare du Midi ainsi que dans l'ensemble du tunnel de la place de la Constitution. Cet itinéraire, qui avait été abandonné depuis le 13 mai 1980 au profit de la rue de l'Argonne, doit en principe être remis en service le 14 septembre prochain.

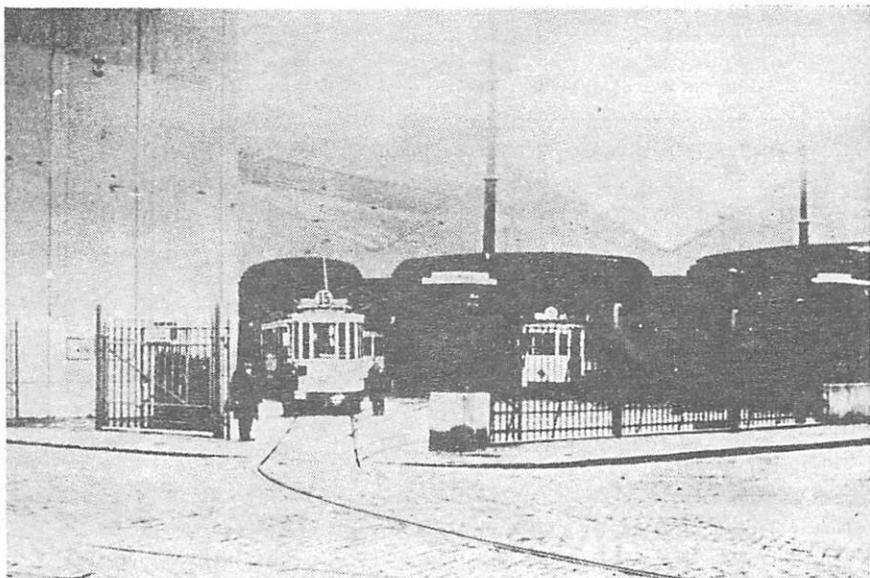
4. LES FILMS INDICATEURS DIRECTIONNELS

On sait que dans le courant de l'année 1982, des films indicateurs directionnels, c'est-à-dire ne mentionnant que le lieu de destination, ont été mis en service sur certaines lignes d'autobus. Cette pratique était cependant limitée aux services barrés soit pour l'organisation de parcours partiels, soit pour les rentrées au dépôt.

Dans le courant de l'année 1983, l'utilisation des films indicateurs directionnels a été étendue à l'exploitation de lignes entières de tramways et autobus. En ce qui concerne les lignes de tramways, ce sont celles desservies par des véhicules du type 7700 (lignes 52, 58, 90). Pour les lignes d'autobus, ce sont celles dont l'exploitation nécessitait l'emploi de plaques de pare-brise (lignes 42, 43, 51, 53). Les dates de mise en service de ces nouveaux films directionnels sont les suivantes :

- le 1er mai : ligne 90;
- le 1er juin : lignes 42, 43, 51 et 53;
- le 26 juin : ligne 52;
- le 1er juillet : ligne 58 (provisoirement du lundi au vendredi pendant l'horaire vacances).

On remarquera en particulier pour les films indicateurs équipant les véhicules du type 7700, outre la suppression des films "dépôt" remplacés par des services barrés, l'apparition d'un nouveau type de film, les "barrés blancs", qui permettent de faire demi-tour en certains noeuds importants du réseau (Barrière, Jacquain, Nord, Midi).



9



10

5. EVENEMENTS DIVERS

5.1. Suppression des billets de transit

Le 17 janvier, simultanément à l'adaptation des tarifs de ce jour, le billet de transit a été supprimé. Le voyageur conserve le droit de changer deux fois de véhicule dans le délai d'une heure, son titre de transport (billet ou case de carte) faisant foi.

5.2. Suppression du garage Froissart

Le 25 février, le garage automobile situé rue Froissart a été déclassé. Le nouveau garage est situé rue de Birmingham.

5.3. Dépôt Brogniez

Depuis le 1er juin, le dépôt d'autobus de la rue Brogniez est réservé à l'exploitation des services spéciaux. De ce fait, une nouvelle répartition de l'exploitation des lignes d'autobus par dépôt a été organisée.

5.4. Lignes vertes

Depuis le 1er juillet, la ligne de tramways 52 est exploitée par véhicules 7720 self-service. Elle devient ainsi la deuxième ligne verte du réseau après la ligne 90.

Pierre DECOCK

Marc GRIETEN

EXPLOITATION DU RESEAU DES TRANSPORTS

URBAINS DE BRUXELLES

Du 8 MAI 1945 AU 31 DECEMBRE 1953

(SUITE)

3. L'ANNEE 1946

3.1. FACE A L'AFFLUX DES VOYAGEURS

Une caractéristique essentielle de l'année 1946 est le nombre de voyageurs transportés qui s'éleva à plus de 491 millions d'unités, chiffre jamais atteint auparavant et qui ne sera d'ailleurs plus jamais atteint par la suite. Divers facteurs peuvent se conjurer pour expliquer ce fait :

- la guerre a provoqué un mouvement de population vers les villes, notamment à Bruxelles après la libération où il a un grand besoin de main d'oeuvre du fait de nombreux services d'intendance militaires alliés;
- les lignes urbaines des "Autobus Bruxellois" n'ont pas été remises en service;
- le transport privé, quoique redevenu libre, reste fort réduit et en-dessous de ce qu'il était avant la guerre;
- la crise du logement inhérente à l'afflux de population oblige à des déplacements domicile-travail importants.

Pendant toute l'année 1946, les "T.U.A.B." se sont efforcés de faire face à l'afflux des voyageurs en intensifiant dans toute la mesure du possible leurs services. Malgré ces efforts, ils n'éviteront pas la surcharge de leurs véhicules aux heures de pointe, pendant lesquelles des grappes humaines occuperont les marche-pieds des plates-formes voire même les butoirs.

Le problème essentiel devant lequel les "T.U.A.B." étaient placés n'était pas le matériel roulant mais bien la pénurie de personnel. En effet, des véhicules supplémentaires auraient pu être mis en circulation mais, vu la rapidité de l'évolution du marché de l'emploi que nous évoquerons plus tard, le nombre de conducteurs et de receveurs était devenu insuffisant.

Parmi les mesures prises pour remédier à la situation, on peut citer les quelques faits suivants :

- mise en service de nombreux services intercalaires;
- maintien de services par motrice et remorque;
- non-rétablissement d'arrêts supprimés pendant la guerre et raccourcissement des durées de stationnement pour maintenir une vitesse commerciale aussi élevée que possible;
- mise en service anticipative des services réduits de vacances.

3.2. LA SITUATION DU PERSONNEL

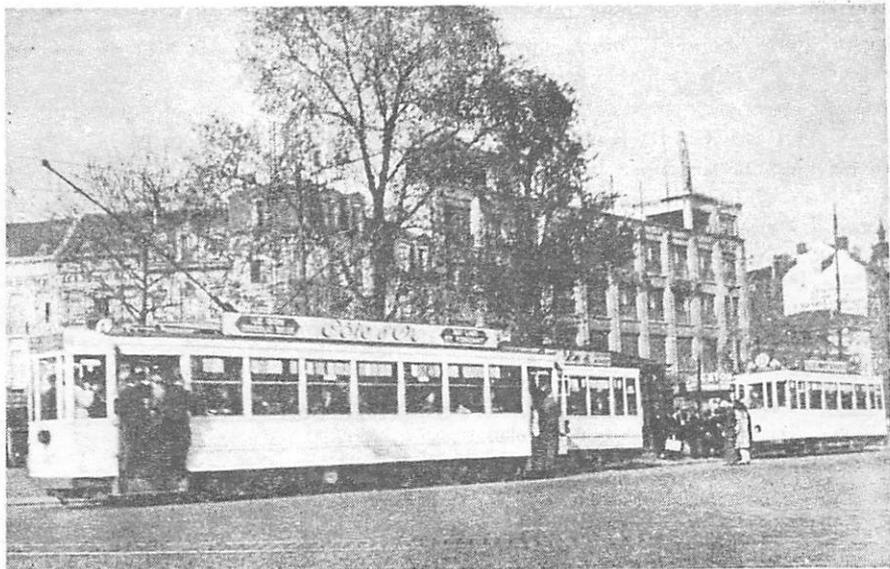
Au cours de l'année 1946, comme nous l'avons déjà mentionné, les "T.U.A.B." doivent faire face à une grave crise de personnel. On peut en citer les causes suivantes :

- beaucoup d'agents en âge d'être pensionnés, restés en service pendant la guerre en raison du coût élevé de la vie, aspirent à présent au repos et quittent la Société en grand nombre d'autant plus que la question des pensions a été avantageusement solutionnée;
- de nombreux agents entrés aux "Tramways" pendant la guerre reprennent leur ancien métier;
- l'attrait de meilleures conditions salariales dans d'autres entreprises.

Un recrutement compendatoire est bien organisé mais ses effets sont très lents malgré les conditions d'admission assouplies, notamment la reprise d'anciens agents. Pour augmenter le personnel d'exploitation, la société a instauré le régime des agents mixtes, c'est-à-dire d'agents qui travaillent environ la moitié de leur temps dans les dépôts et l'autre moitié en tant que receveurs ou conducteurs.

Sur le plan social, on peut encore noter les événements suivants :

- le 7 février, par décision gouvernementale, les jours de fêtes légales deviennent des jours fériés payés; pour l'année 1946, ces jours seront au nombre de huit (lundi de Pâques, 1er mai, Ascension, lundi de Pentecôte, Assomption, Toussaint, 11 novembre et Noël); ces huit nouveaux jours de congé payé entraîneront la mise en application dès le 28 mai d'un nouveau roulement de 5 jours suivi d'un jour de congé au lieu de 7 jours précédemment;



- le 14 mai, le Gouvernement décrète le blocage des salaires;
- du 11 au 16 août inclus, le mécontentement résultant du blocage des salaires et des conditions de travail extrêmement difficiles, entraîne une grève totale sur le réseau bruxellois.

3.3. LES EVENEMENTS SUR LE RESEAU

Le 9 février, les derniers départs des terminus sont retardés de 23 h 00 à 23 h 30 les samedis et dimanches sur les lignes suivantes : 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 13, 15, 16, 18, 20, 24, 25, 27, 28, 31, 33, 35, 40, 41, 46, 47, 49, 52, 56, 58, 60, 63, 64, 65, 74 (dimanche), 74 barré (samedi), 76, 77, 83, 85, 87, 88, 89, 90, 93, 96 et 98. La totalité des terminus est ainsi desservie.

Le 19 février, le service intercalaire 18 barré "Centenaire - Midi" devient "Place E. Bockstael - Midi".

Le 2 avril, les motrices de type 5000 sont mises en service sur les lignes 39, 40, 41 et 45; la ligne 15 est dorénavant desservie par des convois "motrice type 4000 - remorque".

Le 23 avril, les services intercalaires 93 barré "Evere - Luxembourg" et 94 barré "Evere - Place E. Flagey" deviennent respectivement "Place E. Hiel - Luxembourg" et "Place E. Hiel - Place E. Flagey".

Le 2 mai, la ligne de trolleybus 54, interrompue depuis le 19 novembre 1945 entre les rues du Harenhoyde et du Biplan, est rétablie entre Machelen et Forest. Le même jour, le service 54 barré "Av. Rogier - Forest" devient "Av. Rogier - Place Albert".

Le 10 mai, la première motrice équipée d'un siège pour conducteur est mise en service. Il s'agit de la voiture standard n° 1040 qui circule sur la ligne 17.

Le 11 mai, le premier trolleybus équipé d'un siège pour receveur est mis en service. Il s'agit du véhicule n° 6007.

Le 26 mai, dans le cadre de la bataille des prix menée par le Gouvernement, les tarifs sont diminués d'environ 10%.

Le 11 juin, les services de la ligne 8 prolongés à Uccle-Centre sont supprimés.

Le 16 juin, les lignes 8, 11 et 12 reprennent leur itinéraire normal par la rue Masui. On se rappellera que ce n'était plus le cas depuis le bombardement du 8 mai 1944. La longueur de cette interruption a été due d'une part à la destruction des égoûts à la rue Masui, d'autre part et ensuite au manque de rails pour reconstruire les voies.

Le 9 juillet, le service "Nord - Vilvorde" est supprimé.

Le 9 août, suite à l'avancement des travaux de la Jonction, le passage des tramways devant la façade de la gare du Midi est supprimé. Dès lors :

- les lignes 49, 52, 53, 58, 74, 81 et 83 sont détournées par les voies existant face à l'hôtel de l'Espérance;
- vers la place Royale, les lignes 20, 22 et 33 sont raccordées à la sortie du boulevard Jamar à la voie empruntée jusqu'à ce jour par la ligne 59 venant du centre;
- les services 20 barré et 22 barré stationnent comme le service 45 devant l'hôtel de l'Espérance au lieu de boucler à la place de la Constitution;
- provisoirement, les services 18 barré, 56 barré, 59 et 74 barré refoulent à l'abette de Midi-Station vers le boulevard Jamar tandis que le service 93 barré manoeuvre en "chapeau de curé" à l'angle de l'avenue Fonsny et de la Porte de Hal.



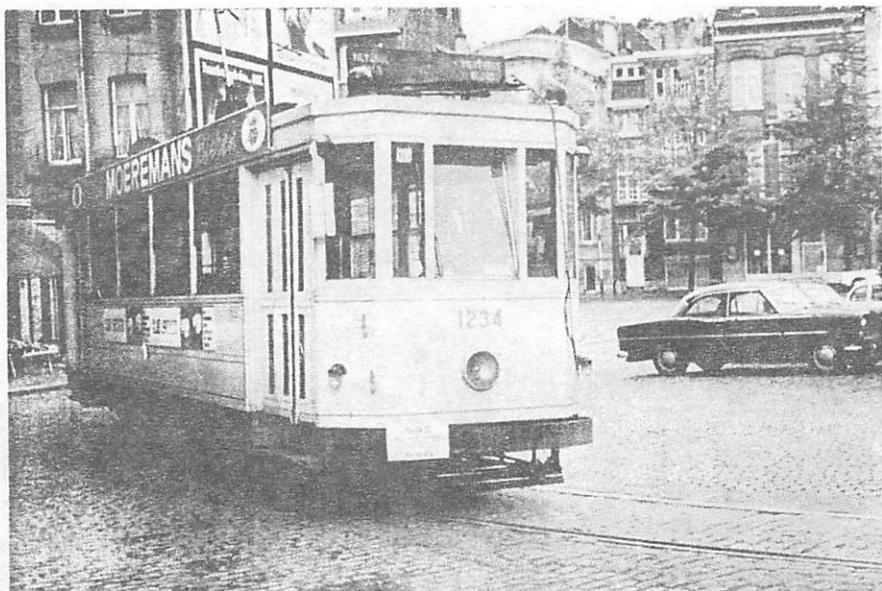
Le 15 août, le Gouvernement autorise une forte augmentation des tarifs. A titre d'exemple, la carte de 20 voyages passe de 20 à 30 francs.

Le 27 août, une boucle terminus avec voie de dépassement est établie à la gare du Midi; au-delà de l'aubette du Midi, les tramways devant boucler à cet endroit, soit les lignes 18 barré, 56 barré, 59, 74 barré et 83 barré, regagnent le boulevard Jamar par la rue de l'Argonne.

Le 11 septembre, un arrêté du Régent interdit le stationnement debout des voyageurs à l'intérieur des compartiments des voitures, sauf pour les deux derniers passages en soirée. Les conditions de travail des receveurs sont ainsi, et enfin, grandement améliorées mais cela ne résoud évidemment pas les problèmes d'affluence aux heures de pointes.

Le 30 septembre, une voie descendante ayant été construite rue Sainte-Gudule, les lignes 63, 76 et 77 en provenance de la place Madou sont détournées par cette voie et la rue d'Arenberg en raison des travaux de la Jonction; la voie de la rue d'Assaut est provisoirement désaffectée.

Le 1er octobre, les derniers départs sont retardés de 23 h 00 à 23 h 30 en semaine sur toutes les lignes pour lesquelles c'était déjà le cas depuis le 9 février, les samedis et dimanches.

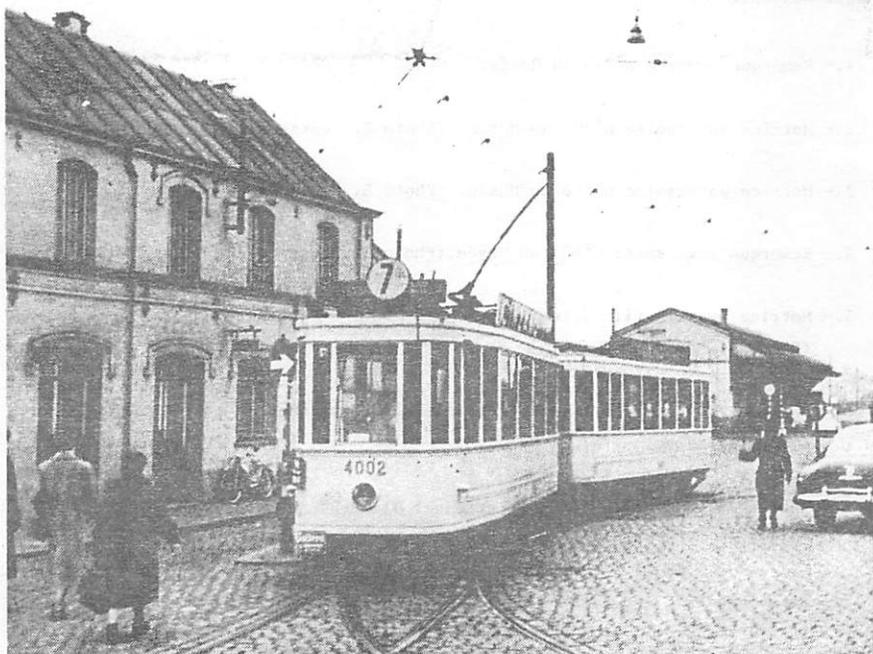


13

Le 5 octobre, s'ouvre au Heysel le premier salon de l'Alimentation. A cette occasion, une partie des voies de la gare du Centenaire est remise en état. Ces installations avaient en effet été fortement endommagées durant la guerre par les bombardements et l'occupation militaire allemande; en particulier, les sous-sols et rampes d'accès avaient été transformés en abri anti-aérien. D'autre part, vu la pénurie des matières, tous les raccordements, liaisons et aiguillages du peigne reliant les voies de garage aux voies de sortie avaient été démontés pour être employés sur le réseau. Pour le premier salon de l'Alimentation, seule une double boucle avait été réparée. Les dimanches, les lignes 12, 46, 49, 81 furent prolongées depuis la place F. Bockstaël pour desservir cette gare. D'autre part, à l'avenue Astrid, on retrouva comme avant la guerre la ligne 20 prolongée depuis la gare de Schaerboeck.

Le 19 octobre, dans le sens vers Machelen, l'itinéraire de la ligne de trolleybus 54 est modifié aux environs de la place Dailly. La ligne emprunte dorénavant l'avenue Chazal entre la place Dailly et le carrefour "Chazal - Lambiotte" au lieu de l'avenue Dailly et de la rue J. Coosemans. A partir du 22 octobre, la même modification entre en service dans le sens vers Forest.

Le 21 octobre, la ligne 74 barré "Porte de Tervueren - Midi" devient "Place des Bienfaiteurs - Midi".



14

Le 21 octobre encore, des services 7 barrés circulent après 18 heures en faisant demi-tour à la place Simonis au lieu de la place de l'Yser. Le 12 novembre, ces services circuleront sous plaque 14 barré.

Le 26 novembre, la ligne 7 est prolongée de l'Altitude 100 à Uccle-Calevoet par la chaussée d'Alsemberg. Ce prolongement est le premier d'après guerre. On remarquera qu'au terminus à Uccle-Calevoet, les voyageurs de la ligne 7 ne bénéficient pas d'un billet "scindé" pour poursuivre gratuitement leur déplacement vers l'avenue du Silence. En outre, au terminus de l'Altitude 100, les derniers départs de la ligne 48 sont retardés de 23 h 00 à 23 h 30 en compensation.

Le 1er décembre, les textes des plaques indicatrices des lignes de Watermael sont modifiés. Pour les lignes 33 barré et 98 barré, la mention "Watermael" est remplacée par celle de "Pl. E. Keym". Pour la ligne 96 apparaît la mention "Sq. Archiducs" en lieu et place de "Watermael".

Enfin la ligne 96 barré "Porte de Namur - Cimetière d'Ixelles" devient "Porte de Namur - Pl. E. Keym".

LEGENDE DES PHOTOS

- 1.- Remorque ouverte n°244 au Musée.
- 2.- Motrice anversoise n°200 au Musée. (Photo E. Keutgens)
- 3.- Motrice anversoise n°550 au Musée. (Photo E. Keutgens)
- 4.- Remorque anversoise n°601 au Musée. (Photo E. Keutgens)
- 5.- Motrice avec le film directionnel 90 B "Buyl" - juillet 1983
(Photo J. Bamps)
- 6.- Motrice 7775 avec le film directionnel 52 "Drogenbos" - juillet 1983
(Photo J. Bamps)
- 7.- Motrice 7775 avec le film directionnel blanc-blanc barré "Barrière"
- juillet 1983 (Photo J. Bamps)
- 8.- L'autobus 8236 sur la L.53 avec le film directionnel "Val Maria" à
l'arrêt Gros Tilleul (av. des Pagodes - rue de Wand) le 11 juillet 1983
(Photo M. Grieten)
- 9.- Le dépôt de la rue Brogniez vers 1933-1934 avec une matrice de type
4000 et remorque s'apprêtant à sortir du dépôt, et à côté, un 5.
Photo auteur inconnu - collection MUPDOFER
- 10.- Le même dépôt de la rue Brogniez le 13 septembre 1976 : l'autobus 8646
sort du dépôt pour rejoindre la L.36 (Monnaie - Chant d'Oiseau - Joli
Bois) (Photo M. Grieten)
- 11.- Croisement des motrices 5025 et 1006 sur la L.15 boulevard du Midi -
place de la Constitution en octobre 1945; remarquez l'affluence caracté-
ristique de cette période (Photo auteur inconnu - collection MUPDOFER)
- 12.- Le trolleybus 6002 place du Luxembourg, se dirigeant vers l'av. Rogier
L.54 B av. Rogier - Luxembourg - place Albert le 20 septembre 1949
(Photo J. Price - collection MUPDOFER)
- 13.- La M.1234 photographiée le 19 juin 1971 à la place Danco sur la L.58
avec la plaque verte uniforme de service "Vilvorde - Nord", plaque se
trouvant encore incorporée dans le jeu 58 - 58 B en 1971; rappelons que
c'est le 30 juin 1944 que le disque avec la lettre S a été supprimé sur
cette plaque (Photo R. Stevens)

- 14.- La M.4002 avec remorque effectue les manoeuvres "de chapeau de curé" au terminus de la L.7 (Grand-Bigard, Nord, Barrière de Saint-Gilles - Uccle Calevoet) devant la gare d'Uccle Calevoet le 23 décembre 1957 (Photo J. Bazin)

VERKLARING DER FOTO'S

- 1.- Open bijwagen n° 244 in het museum.
- 2.- Antwerps motorrijtuig n° 200 in het museum (foto E. Keutgens).
- 3.- Antwerps motorrijtuig n° 550 in het museum (foto E. Keutgens).
- 4.- Antwerpse bijwagen n° 601 in het museum (foto E. Keutgens).
- 5.- Motorrijtuig met bestemmingsfilm 90B "Buyl" - juli 1983 (foto J. Bamps).
- 6.- Motorrijtuig 7775 met bestemmingsfilm 52 "Drogenbos" - juli 1983 (foto J. Bamps).
- 7.- Motorrijtuig 7775 met wit-wit gestreepte bestemmingsfilm "Barreel" juli 1983 (foto J. Bamps).
- 8.- De autobus 8236 op de lijn 53 met de bestemmingsfilm "Mariëndal" aan de stopplaats Dikke Linde (Pagodenlaan - de Wandstraat) op 11 juli 1983 (foto M. Grieten).
- 9.- De remise van de Brogniezstraat omstreeks 1933-1934 met het motorrijtuig van het type 4000 en de bijwagen die de remise gaat verlaten met ernaast een type 5 (onbekend fotograaf - verzameling MUPDOFER).
- 10.- Dezelfde remise van de Brogniezstraat op 13 september 1976 : de autobus 8646 rijdt de remise buiten om L.36 te vervoegen (Munt - Vogelzang - Mooi-Bos) (foto M. Grieten).
- 11.- Kruising der motorrijtuigen 5025 en 1006 op de L.15 Zuidlaan - Grondwetplein in oktober 1945; bemerk de typische toeloop voor die periode (onbekend fotograaf - verzameling MUPDOFER).
- 12.- De trolleybus 6002 Luxemburgplein, rijdt richting Rogierlaan. L.54B Rogierlaan - Luxemburg - Albertplein op 20 september 1949 (foto J. Price - verzameling MUPDOFER).

13.- De M 1234 gefotografeert op 19 juni 1971 op het Dancoplein op L.58 met het éénvormig groene dienstbord "Vilvoorde - Noord", dit bord was nog opgenomen in de reeks 58 - 58B in 1971; wij herinneren eraan dat op 30 juni 1944 de schijf met de letter S van dit bord geschraapt werd. (foto R. Stevens).

14.- De M. 4002 met bijwage voert de T-vormige manoeuvres uit aan het eindpunt van L.7 (Groot-Bijgaarden, Noord, Barreel van Sint-Gillis - Ukkel Kalevoet) vóór het station van Ukkel Kalevoet op 23 december 1957 (foto J. Bazin).

Comité de rédaction :

Jean-Pierre ALVIN

Pierre DECOCK

Marc GRIETEN

Michel LEPRINCE

Ont également collaboré à cette édition :

Peter VERBURGGEN, réalisation technique

Léo CAMERLYNCK et Christiane DEBECKER, traduction

Clairette GRIETEN, Secrétariat

Redactiecomité :

Jean-Pierre ALVIN

Pierre DECOCK

Marc GRIETEN

Michel LEPRINCE

Hebben eveneens meegewerkt aan deze uitgave :

Peter VERBURGGEN, technische realisatie

Leo CAMERLYNCK en Christiane DEBECKER, vertaling

Clairette GRIETEN, secretariaat

Verkoopprijs : 30 F.
Prix de vente :

Verantwoordelijke uitgever :

Marc GRIETEN

Mulderslaan, 64

1160 BRUSSEL

Editeur responsable :

Marc GRIETEN

Avenue des Meuniers, 64

1160 BRUXELLES