

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



15/4/84
Museum
voor
het Stedelijk Vervoer
te Brussel
V.Z.W.

année :
jaargang : 1

NEWS

n. 4
datum/date : 04.84



Périodique trimestriel - Driemaandelijkse periodiek

Comité de rédaction :

Jean-Pierre ALVIN
Pierre DECOCK
Marc GRIETEN
Michel LEPRINCE

Ont également collaboré à cette édition :

Peter VERBURGEN, 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 VERBRUGGEN, technische realisatie
Leo CAMERLYNCK en Christiane DEBECKER, vertaling
Clairette GRIETEN, secretariaat

EDITORIAL

Week-end de fête à Woluwe

Déjà dans notre numéro 3 de M.T.U.B.-News, nous vous annonçons ce grand week-end d'ouverture du musée.

En effet, le 14 et le 15 avril prochain, le musée ouvrira ses portes sur cette nouvelle saison 1984 qui démarrera ainsi "à fond de parallèles".

Voici le programme :

- 14 avril 1984 : - ouverture officielle du musée dès 10 h 30;
- 3ème journée des amateurs de 10 h 30 à 22 h 00
 - stands d'associations soeurs;
 - brocante et vente par le M.T.U.B. d'objets déclassés par la S.T.I.B.;
 - circulation de plusieurs tramways historiques différents tout l'après-midi entre Woluwe et Tervuren;
 - buffet campagnard;
 - festival de la bière (41 sortes différentes);
 - tombola;
- 15 avril 1984 : - ouverture du musée de 10 h 00 à 19 h 00;
- grand rallye pédestre "transport en commun" au départ du musée
 - 1 boucle le matin dès 10 h 30 ;
 - 1 boucle l'après-midi jusqu'à 18 h 00;
 - buffet campagnard;
 - festival de la bière;
 - circulation d'un tramway historique avec départ toutes les heures l'après-midi entre Woluwe et Tervuren.

Nous vous attendons donc très nombreux pendant ce week-end, et si vous ne pouvez venir les deux jours, venez nous dire bonjour au moins pendant une heure.

Signalons également que le musée sera ouvert tous les samedis, dimanches et jours fériés du 14 avril au 29 septembre 1984 de 13 h 00 à 19 h 00 (entrée 20 FB, gratuit pour les membres M.T.U.B.); chaque samedi de cette même période, un tramway historique circulera entre 14 h 00 et 19 h 00 au départ de Woluwe vers Tervuren.

Marc GRIETEN

TEN GELEIDE...

=====

Feestweekeinde te Woluwe

In ons nummer 3 van MSVB-news stelden wij U reeds in kennis van onze voornemens om een groot weekeinde op het getouw te zetten als aanloop tot het nieuwe seizoen.

14 en 15 april 1984 worden mijlpalen in de geschiedenis van het museum.

Het programma spreekt voor zichzelf :

- 14 april 1984 : - officiële opening van het museum vanaf 10 u 30;
- derde dag der liefhebbers van 10 u 30 tot 22 u 00 :
 - met informatiestandjes van amateursverenigingen;
 - ruil- en rommelmarkt door het MSVB van door de MIVB afgevoerde voorwerpen;
 - uitritten van verschillende historische tramrijtuigen tussen Woluwe en Tervuren, tijdens de namiddag;
 - bar, koud buffet en kleine restauratie;
 - bierfestival (4! verschillende biersoorten);
 - tombola;
 - film- en diaprojecties;
- 15 april 1984 : - het museum is toegankelijk van 10 u 00 tot 19 u 00;
- grote rally "openbaar vervoer" met vertrek aan het museum :
 - één lus in de morgen vanaf 10 u 30;
 - één lus in de namiddag tot 18 u 00;
 - bar en koud buffet;
 - uitritten van historische tramrijtuigen met vertrek om het uur naar Tervuren, in de namiddag.

Wij hopen U tijdens dit weekeinde talrijk te mogen ontmoeten, en zo U niet tijdens de twee dagen kunt aanwezig zijn, spring eens even binnen.

Terloops herinneren wij U eraan dat het museum toegankelijk zal zijn op zaterdag, zondag en feestdagen van 14 april tot 29 september 1984, van 13 u 00 tot 19 u 00 (toegang 20 BF, kosteloos voor MSVB-leden); elke zaterdag van dezelfde periode zullen ritten met historische trams tussen Woluwe en Tervuren worden georganiseerd (heen- en terugreis 60 BF, één gratis rit voor MSVB-leden).

Marc GRIETEN

LA VIE AU MUSEE

=====

Mouvement de matériel

La période de fermeture du musée est mise à profit pour faire quelques travaux et déplacer certains véhicules.

Durant cet hiver, le placement de rails définitifs a été entrepris dans la remise basse des halls d'exposition. Le comptoir d'entrée se voit doté d'écrans-vidéos pour faciliter la surveillance dans le musée; une sonorisation est également en cours de placement.

Côté véhicules, comme prévu, les anversoises sont retournées dans leur ville, et plus spécialement à Edegem, au musée de notre consœur AMUTRA (Association pour le Musée du Tramway qui gère les musées de Schepdael et d'Edegem).

Il s'agit des motrices 200 et 550 et de la remorque 601 qui furent présentées dans le numéro 2 de M.T.U.B.-News.

Une nouvelle baladeuse, la 509, est arrivée au musée le 27 septembre 1983; cette remorque des Tramways Bruxellois est présentée en livrée bleue.

Une balladeuse de l'Ixelles-Boendael est en cours de restauration.

Les véhicules de Liège seront à l'honneur et serviront de support au thème de la saison 1984 : "Bruxelles et Liège".

Seront ainsi exposées : - la voiture Est-Ouest n° 114;

- la n° 1 du Liège-Seraing;

- une voiture échelle hippomobile.

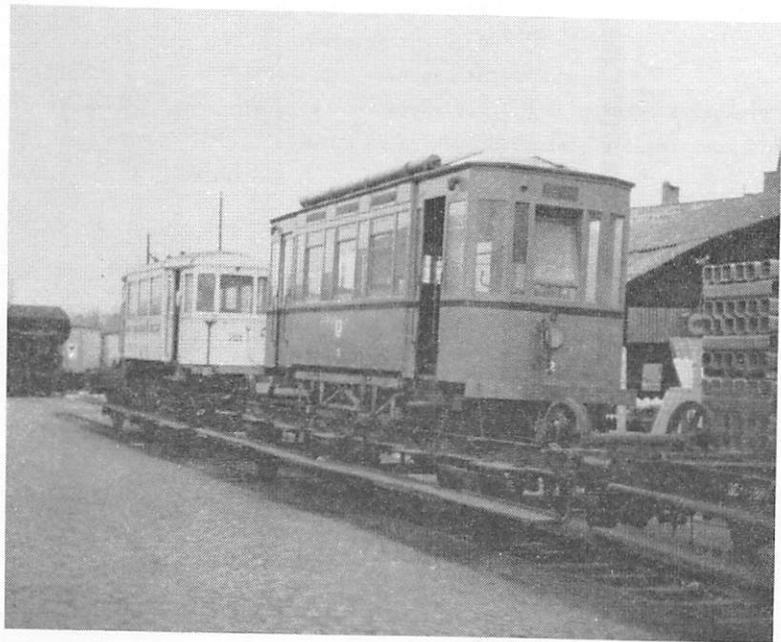
Dans les prochains numéros de M.T.U.B.-News vous trouverez tous les renseignements concernant ces nouveaux véhicules exposés.

Marc GRIETEN



1

2



Réunion amicale du 2 mars 1984

Pas moins de 52 membres du M.T.U.B. se sont retrouvés amicalement au centre de Relations publiques Anneessens dans la soirée du 2 mars 1984.

Cette réunion, extrêmement encourageante, a permis à beaucoup d'entre vous de se rencontrer, certains pour la première fois, et d'échanger leur point de vue sur le musée et le rôle plus spécifique de chaque bénévole dans l'accomplissement des tâches.

Après une présentation générale des activités prévues au musée en 1984, après la projection de deux films particulièrement intéressants, c'est un verre à la main que les membres ont débattu, en petits groupes, des différents problèmes à résoudre pour la saison 1984.

Après en avoir fait la synthèse, nous pouvons déjà vous annoncer ou vous confirmer les points suivants :

1. Petit entretien des véhicules :

Chaque membre qui désire s'occuper du petit entretien (dépeussierage et nettoyage) de l'un de nos véhicules musée est invité à se faire connaître, et avec lui le véhicule de son choix qu'il parrainera ainsi; les séances de travail se dérouleront en général tous les deux mois, un samedi matin.

2. Permanences, accompagnements et surveillances :

les différents rôles sont déjà bien remplis et nous remercions tous les membres qui se sont inscrits.

Rappelons pour ceux qui sont intéressés, qu'il y a encore des permanences à assurer au musée (caisse d'entrée) au mois d'août, des accompagnements en doublant en haute saison et des surveillances-guides en juin, juillet et août. Faites vous connaître, et point n'est besoin d'être un spécialiste ou un habitué - un petit fascicule sera mis à la disposition des membres bénévoles, reprennant, point par point, les tâches à assurer.

3. Avantages aux membres :

des listes précises des différents objets déclassés et mis en vente par le M.T.U.B. seront progressivement portées à votre connaissance de façon à ce que chacun puisse faire son choix; des réductions seront accordées aux membres en règle de cotisation.

4. Série photo de la M. 9079 :

comme annoncé, cette série sera disponible au musée à partir du 14 avril 1984; elle présentera les différentes transformations ayant touché cette voiture sous 8 photos, 7 noir et blanc et 1 couleur :

- M. 4079 L.15
- M. 9079 2 agents L. 35 (2 vues)
- M. 9079 O.M.T. L.75
- M. 9079 O.M.T. L.94
- M. 9079 O.M.T. flèche-panto L.35
- M. 9079 O.M.T. panto L.22
- M. 9079 O.M.T. panto L.23SP musée

Un rappel historique sera joint à la série.

Prix de vente : - membres M.T.U.B. : 150 FB

- non membres : 200 FB

Si cette série a du succès, d'autres seront proposées (6023, 5001, 4032, 1505, 1002,...)

Marc GRIETEN

L'évolution du matériel roulant à la S.T.I.B. en 1983

Notre rubrique "l'actualité à la S.T.I.B." traite essentiellement de l'exploitation du réseau. En ce début de l'année 1984, il nous a paru intéressant pour nos lecteurs de retracer les grandes lignes de l'évolution du matériel roulant durant l'année 1983.

1. Tramways :

1.1. 4000 - 9000

Les motrices suivantes ont été démolies en 1983 :

4006-4007-4010-4012-4013-4014-4018-4019-4020-4021-4023-4024-4026-
4030-4031-4033-4034-4035-4036-4039-4040-4042-4043
9055-9057-9059-9063-9068-9070-9072-9076-9078-9080-9085-9090-9094.

Les motrices 9003-9005 et 9006 sont parties pour la ville d'Asuncion au Paraguay le 14 octobre 1983. Elles rejoignent là-bas les motrices 1507-1508-1514-1515-1601-1603-1604-1605-1607-1610-9001-9007-9008 ainsi que la remorque 603.

1.2. 7000

la transformation de la M.7031 en O.M.T. intégral (suppression du poste receveur) a été entamée fin 1983.

Les 130 O.M.T. intégral et les 42 non transformées ont reçu la nouvelle livrée : lignes de caisse bleues et butoirs noirs.

Environ 30 motrices de la 3ème série (à savoir 7081 à 7155) ont été placées dans le courant de 1983 en réserve, et notamment la M.7136 accidentée sur la L.62 le 15.01.1983 pl. Schweitzer.

La M.7097 a reçu, du 1er avril au 5 juin 1983 une publicité spéciale pour les "20 km de Bruxelles".

1.3. 7500-7700-7800

La transformation des 7500 en 7700 bidirectionnelles s'est poursuivie et 30 voitures sont sorties des ateliers en 1983.

Dans cette série est comprise la M.7830, accidentée le 28 juin 1982 sur la L.32 bd Léopold II - rue de Ribaucourt et renumérotée 7729 à la mi-octobre 1983; elle remplace donc la M. 7529 détruite par un incendie le 15 août 1974.

Fin 1983, 62 motrices 7700 étaient donc en service, la plupart circulant en self-service (ruban vert).

1.4. 7900

La M.7901, accidentée le 28 juin 1982 sur la L.103 bd Léopold II - rue de Ribaucourt est réapparue à la mi-octobre 1983 transformée en self-service (ruban vert). C'est donc la première 7900 à être ainsi transformée.



3

2. Autobus :

Les autobus suivants ne sont plus immatriculés et sont donc retirés du service :

- 8031 à 8045 (Magirus) depuis le 1er juin 1983;
- 8046 à 8059 (Bus and Car) depuis 1982, le 8060 étant le bus-salon;
- 8421 à 8440, 8450, 8452, 8453, 8461, 8471 à 8483 (Fiat 3) dans le courant de l'année 1983;

- 8581 (Fiat 5) accidenté le 28.10. 1983 sur la L.54 à Machelen;
- 8583 (Fiat 5) accidenté le 15.01.1983 sur la L.20 pl. Schweitzer.

Tous les autobus MAN (8191 à 8269) ont été pourvus de deux fenêtres latérales à l'arrière.

Le bus 8256 a été renvoyé aux usines Van Hool pour études des autobus articulés.

Depuis le 1er juin 1983, les autobus :

- 8001 à 8015 (Daf) sont affectés aux Transports spéciaux au dépôt de la rue Brogniez;
- 8016 à 8030 (Mercedes) sont affectés essentiellement aux services "indice vert" (renforts sur tout le réseau) et services navettes en remplacement d'une ligne de tramway au dépôt de Molenbeek (rue Vandermeeren); ils sont équipés de films reprennant toutes les lignes, tant métro, trams, qu'autobus de tout le réseau.

3. Métro :

Depuis le 3 février 1983, le couplage des rames de la première et de la deuxième série (101 à 160 et 165 à 194) est autorisé avec celles de la troisième série (201 à 270).

Marc GRIETEN

=====

1. Modifications d'itinéraire

1.1. Déviation de la L.58

Depuis le 31 janvier 1984, la ligne de tramways n°58 est détournée depuis le carrefour chaussée de Neerstalle - rue de Stalle par la ligne n°52 jusqu'au terminus de Drogenbos; le retour vers Vilvoorde se fait par le même itinéraire. Cette décision de suspension de l'exploitation d'une ligne régulière de tramways dans la rue de Stalle est prise pour des raisons de sécurité, l'aménagement de cette artère, sans cesse retardé, ayant empêché la S.T.I.B. de procéder au renouvellement indispensable des voies. Une limitation à 10 km/h était d'ailleurs imposée aux tramways depuis longtemps.

Une ligne d'autobus circulant en navette sous le numéro 158 (même code couleur que la L.58 avec chiffres noirs et mention "service navette") a repris l'exploitation entre la place E. Danco et la chaussée de Neerstalle - rue du Merlo. L'itinéraire est le suivant : av. Brugmann - pl. Danco (arrêt terminus), rue de Stalle, ch. de Neerstalle - rue Baron Van Hamme (arrêt de descente des voyageurs), boucle terminus par la rue Baron Van Hamme et la rue du Merlo (arrêt terminus) au coin de la ch. de Neerstalle; retour par la ch. de Neerstalle, la rue de Stalle, l'av. Brugmann, la place E. Danco (sans arrêt) et l'av. Brugmann - pl. E. Danco (arrêt terminus). Dès le 13 février 1984, un arrêt terminus est implanté à la pl. E. Danco, à hauteur de l'arrêt de la L.92; l'autobus y stationne jusqu'à l'arrivée d'un tramway de la L.92. A la même date, les voyageurs sont autorisés à poursuivre leur trajet jusqu'au terminus de la rue du Merlo via la rue Baron Van Hamme.

Notons que les voies rue de Stalle ne sont pas désaffectées.

Les tramways de la L.58 vers Drogenbos circulent avec une plaque de pare-brise "Drogenbos", les films indicateurs de parcours n'ayant pas été modifiés.

¶

1.2. Déviation de la L.80

Depuis le 20 février 1984 à 8 h 00, la ligne d'autobus 80 vers Andromède, est déviée entre le carrefour de la ch. de Wavre - rue de l'Etang et la pl. Jourdan par la rue de l'Etang et la rue Gray, et cela en raison de la mise à sens unique de la ch. de Wavre entre la rue de l'Etang et la pl. Jourdan.



4
5



2. Modifications aux voies

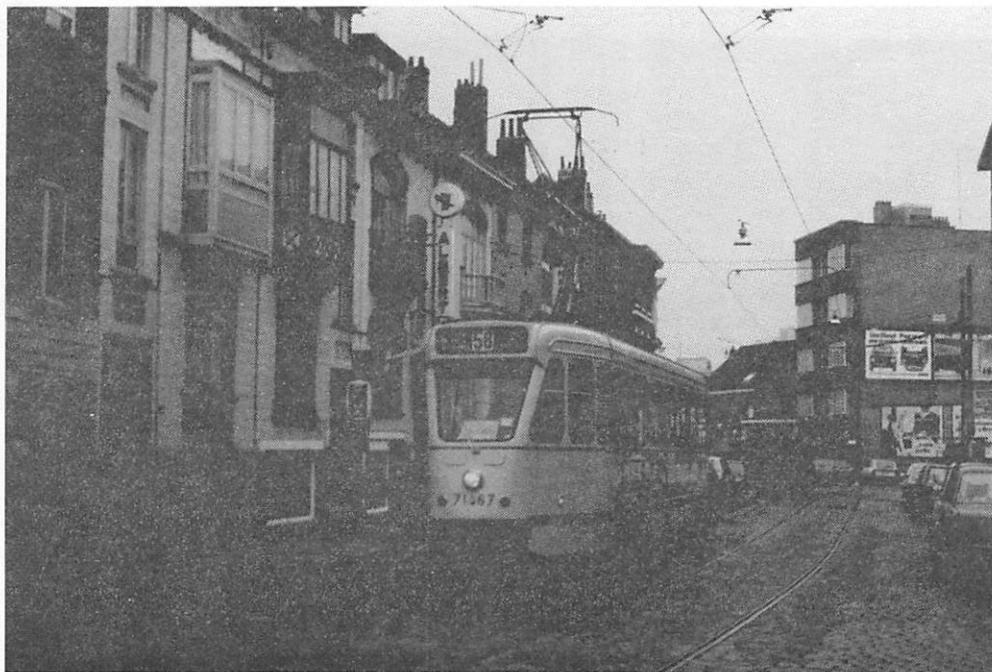
2.1. Rue de Stalle

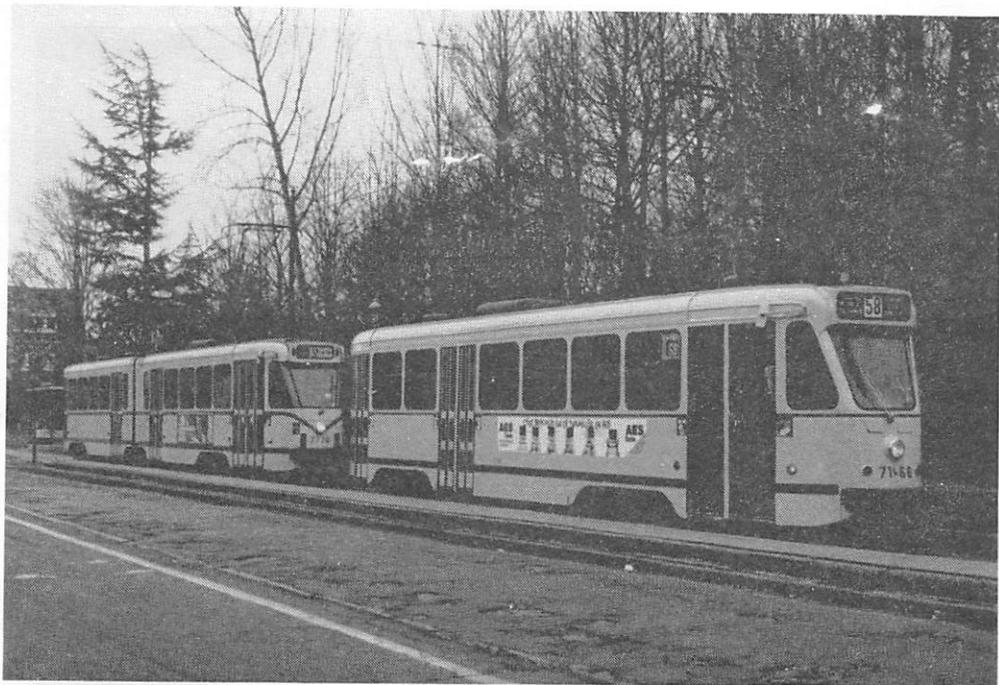
Depuis le 31 janvier 1984, les voies rue de Stalle et av. Brugmann qui étaient parcourues par la L.58 sont devenues des voies de service. Elles restent donc en exploitation dans les deux sens entre la pl. E. Danco et la ch. de Neerstalle pour d'éventuels détournements, service neige, écolage, spéciaux et passages d'une ligne à l'autre. C'est ainsi que du lundi au jeudi, une voiture de la L.58 y circule au départ de Vilvoorde avec une plaque de pare-brise "Danco" pour effectuer un départ sur la L.92 à la pl. E. Danco après la pointe du soir.

2.2. Pont Teichmann

Le raccordement de service situé av. de Vilvorde - pont Teichmann, reliant Vilvoorde à l'Esplanade est à nouveau utilisable. Ce raccordement avait été neutralisé le 15 septembre 1983; en fait, ce ne fut que la ligne aérienne qui y avait été enlevée afin de permettre la construction d'un viaduc routier provisoire.

6





2.3. Simplifications des voies de service à Molenbeek

Le 1er mars 1984 a vu la fin de l'exploitation d'un ensemble de voies de service sur le territoire de la commune de Molenbeek. Il s'agit d'abord des voies situées rue de Ribaucourt, rue de l'Ecole, rue de la Borne, rue de l'Eléphant et rue Vanderstraeten, voies des anciennes lignes 9, 64, 89 et 102 utilisées pour les sorties et les rentrées du dépôt de la rue d'Enghien par les lignes 2, 18, 19, 32 et 103 depuis le bd Léopold II tant du côté de la pl. Saintelette que du côté de la pl. Simonis. Afin de permettre néanmoins ces sorties et rentrées de dépôt, des nouveaux raccordements de service sont implantés à la pl. de l'Yser à la même date et accessibles par les nouveaux aiguillages électriques n°101 (sq. Saintelette vers P. d'Anvers ou quai du Commerce) et n° 237 (quai du Commerce vers P. d'Anvers ou sq. Saintelette).

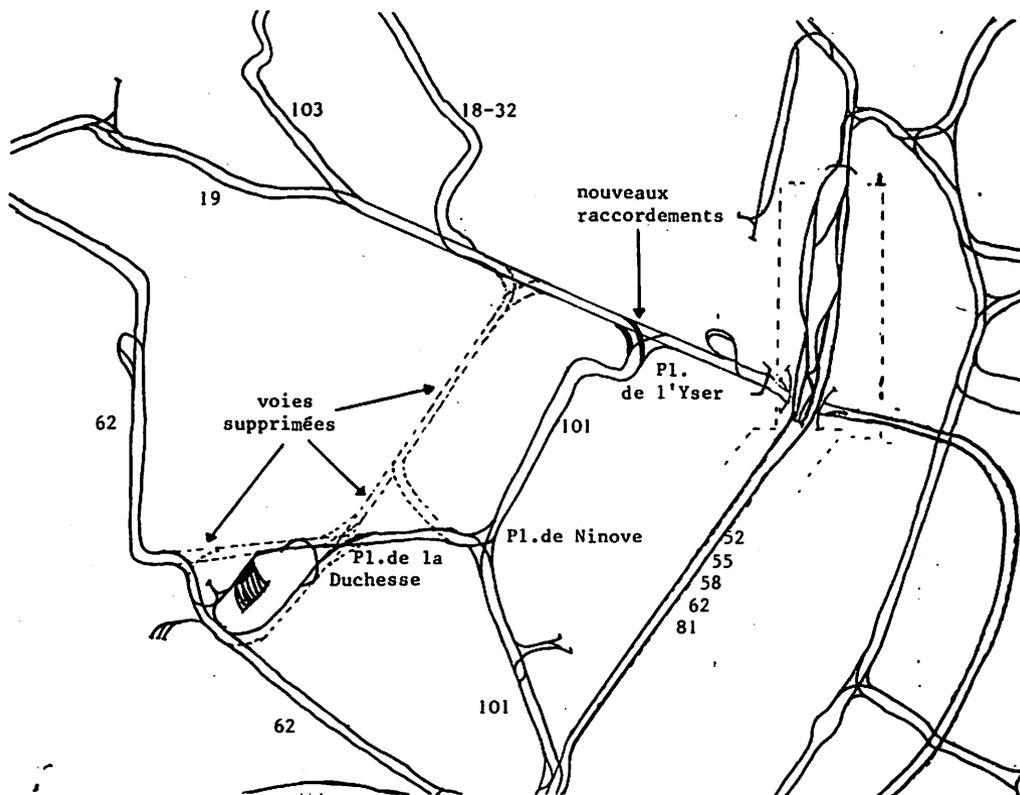
Toutes les sorties et rentrées du dépôt de la rue d'Enghien des lignes 2, 18, 19, 32 et 103 se font donc via la pl. de Ninove depuis le 1er mars 1984. A la pl. de Ninove, les raccordements permettant de rejoindre la ch. de Ninove au bd Barthélémy ont vu leurs aiguillages électrifiés dès le 9 février 1984 : le n° 117 (bd Barthélémy vers le Midi ou la pl. de la Duchesse) et le n° 72 (ch. de Ninove vers le Midi ou la pl. de l'Yser).



8

9





D'autres voies de service ont également été supprimées dans le même secteur et à la même date; il s'agit des voies situées :

- rue Delaunoy;
- ch. de Ninove, voie vers faubourgs entre la pl. de la Duchesse et la station de métro "Gare de l'Ouest";
- ch. de Ninove, voie vers ville, entre la station de métro "Gare de l'Ouest" et la rue d'Enghien;
- rue de Birmingham, voie vers ville, entre la rue Nicolas Doyen et la pl. de la Duchesse.

Ces voies étaient rarement utilisées. (Voir schéma ci-après)

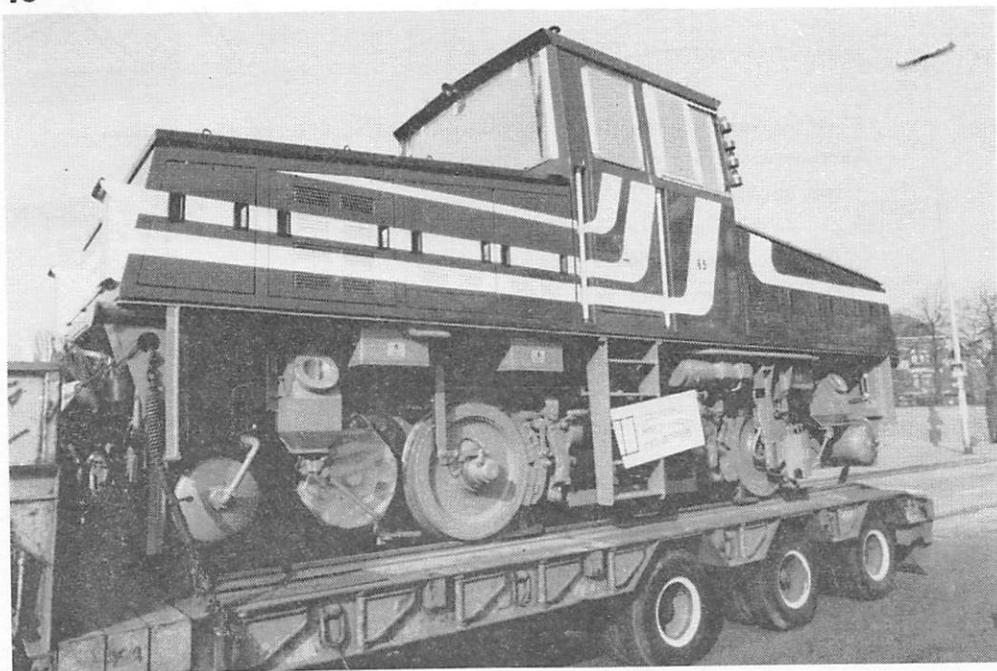
3. Métro

3.1. Suppression d'aiguillages

A la fin janvier 1984, les deux aiguillages de liaison entre les stations Sainte-Catherine et Comte de Flandre ont été démontés. Hors service depuis un certain temps, ils permettaient les manoeuvres des rames lors du terminus à Sainte-Catherine.

3.2. Nouveau locotracteur

La première locomotive "bimode" à traction électrique, réalisée en association entre CMI (Cockerill Mechanical Industries) et les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi, a été présentée le 14 février 1984 à Seraing et livrée à la S.T.I.B. sous le numéro 65 le 17 février. Dans sa gamme de puissance et de performances d'ensemble, cette locomotive n'a pas de concurrente. Elle a nécessité plus de 25.000 heures d'étude : d'une puissance de 290 CV (210 kW) et d'un poids de 24 T, elle a été spécialement développée pour les applications requérant une absence totale de pollution et un niveau sonore très réduit, et a été étudiée en collaboration avec la S.T.I.B.; elle est la première d'une série de cinq (65 à 69). A traction électrique, elle sélectionne automatiquement son mode de fonctionnement suivant l'état du réseau, en l'alimentant soit sur ligne électrifiée (3e rail 900 V), soit à partir d'importantes batteries embarquées. Son autonomie sur batteries a été optimisée par l'utilisation des derniers perfectionnements techniques et atteint seule plus de 100 km en palier. Elle est conduite manuellement ou par télécommande.



4. Modifications des tarifs

Depuis le 16 janvier 1984, les principaux tarifs sont les suivants :

- billet direct : 30 FB (inchangé);
- carte de 10 voyages, réseau urbain, délivrée en dehors des voitures : 185 FB;
- carte de 5 voyages délivrée dans les voitures : 120 FB;
- carte de 5 voyages réseau suburbain : 95 FB;
- abonnement mtb mensuel : - normal : 810 FB
 - junior/senior : 660 FB;
- abonnement mtb annuel : - normal : 8100 FB
 - junior/senior : 6600 FB;
- abonnement scolaire : - trimestriel : 1700 FB
 - annuel : 4470 FB;
- carte "24 heures" : 120 FB;
- surtaxe : - perception immédiate : 800 FB
 - perception par voie administrative : 1500 FB
 - falsification : 8000 FB.

5. Divers

5.1. Détournement temporaire de la L.58

Par suite de la construction d'un viaduc routier provisoire bd Lambert - av. de Vilvorde (pont Teichmann), les tramways de la L.58 ont été détournés à la gare de Schaerbeek pendant le week-end du 21 et 22 janvier 1984. Une navette par autobus circula entre la gare de Schaerbeek et Vilvorde.

5.2. Détournement temporaire de la L.101

Par suite de la menace d'effondrement d'une maison située au coin de la rue de la Forêt d'Houthulst et du bd de Dixmude, les tramways de la L.101 ont été détournés dans les deux sens entre la pl. de l'Yser et la pl. de Ninove par le bd Léopold II, la rue de Ribaucourt, la rue de l'Ecole, la rue de la Borne, la rue de l'Eléphant, la rue Delaunoy et la ch. de Ninove, et cela du 3 février 1984 à 21 h 30 au 8 février 1984 à 13 h 30.



11

5.3. Films indicateurs de parcours

a) Depuis la mi-octobre 1983, les voitures 7700 et la 7901 sortant des ateliers sont équipées de films indicateurs de parcours directionnels avec le numéro indice de la ligne en caractère plus gros, ce qui rend l'indication plus lisible.

b) Les 21 et 22 janvier 1984 sont apparus des films 18 barré avec les mentions

EXPO

VANDERKINDERE

afin d'assurer des renforts entre les Grands Palais et le R.P. Churchill pour le salon de l'auto; ces renforts circulaient auparavant vers le R.P. Churchill sous films 18 barré normal avec plaque de pare-brise "R.P. CHURCHILL". Seules quelques motrices 7900 ont été équipées de ces nouveaux films.

5.4. Ateliers de la rue Juste Lipse

Après la fermeture du garage de la rue Froissart le 25 février 1983, c'est au tour des ateliers de la signalisation de la rue Juste Lipse d'être abandonnés le 31 décembre 1983 au profit de nouvelles installations à Haren.

Une page d'histoire est ainsi définitivement tournée.

EXPLOITATION DU RESEAU DES TRANSPORTS

URBAINS DE BRUXELLES

=====

DU 8 MAI 1945 AU 31 DECEMBRE 1983

(suite)

5. L'ANNEE 1948

5.1. CARACTERISTIQUES GENERALES

5.1.1. La situation financière

Une première caractéristique de l'année 1948 que l'on peut retenir pour les "TUAB" est une situation financière difficile, les dépenses d'exploitation croissent plus vite que les recettes. Plusieurs faits se conjuguent pour expliquer cette situation :

- poursuite de la diminution du nombre de voyageurs transportés qui tombe à environ 431 millions au lieu des 452 millions de 1947;
- augmentation des salaires et des charges sociales;
- non-adaptation des tarifs si ce n'est l'autorisation de percevoir une surtaxe dominicale de 1,00 F fort mal vue du public d'ailleurs et qui entraînera une diminution supplémentaire du nombre de voyageurs transportés les dimanches et jours fériés.

5.1.2. La modernisation du matériel roulant

Faute de moyens financiers suffisants, la poursuite de la modernisation du matériel roulant est fortement ralentie. On achèvera cependant la transformation des voitures de type 5000 selon le prototype 5003 mis en service le 27 juillet 1947 et qui, à l'encontre des prototypes 5001 et 5016, correspond à une transformation simplifiée de la caisse, les cloisons intérieures étant maintenues. En 1947, les voitures suivantes avaient déjà été transformées selon le prototype 5003 : 5025 (24 août), 5010 (22 septembre), 5020 (18 octobre), 5019 (1er novembre), 5005 (26 novembre), 5012 (19 décembre) et 5017 (31 décembre). En 1948, les dates de mise en service des voitures transformées furent les suivantes : 22 janvier, la 5015 - 31 janvier, la 5023 - 21 février, la 5013 - 28 février, la 5021 - 13 mars, la 5006 - 31 mars, la 5014 - 12 avril, la 5002 - 24 avril, la 5007 - 8 mai, la 5009 - 28 mai, la 5011 - 12 juin, la 5022 - 22 juin, la 5008 - 7 juillet, la 5024 - 20 juillet, la 5004.

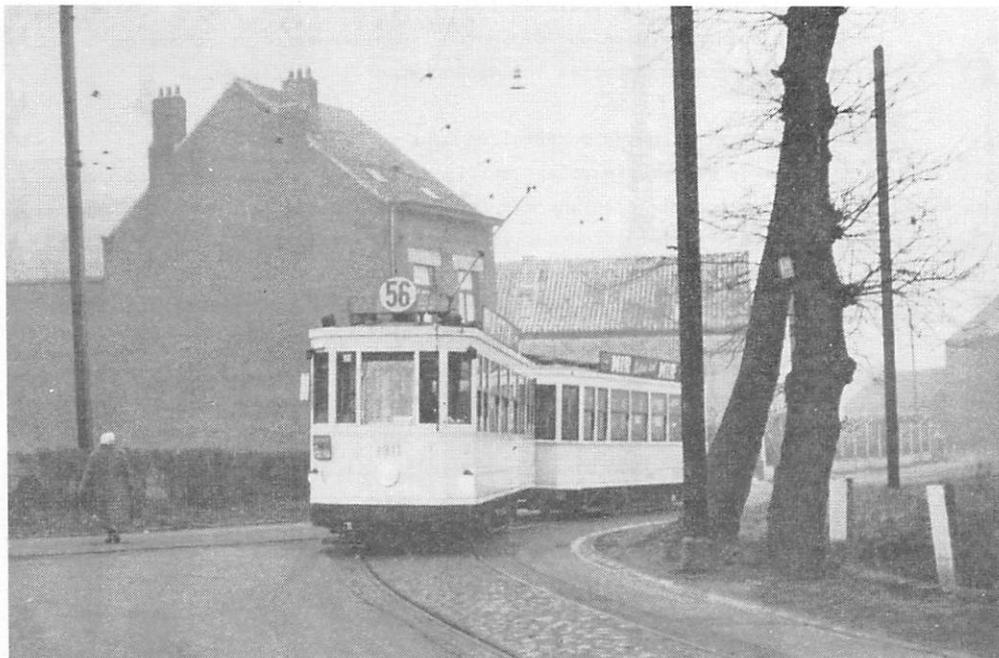
La vingt-cinquième voiture de type 5000, la voiture n° 5018, a servi à différents essais techniques et n'a pas été mise en service en 1948.

Sur le plan des voitures standards fermées, les premiers essais de 1947 ont conduit à un nouveau prototype; au cours de l'année 1948, les motrices 1041 à 1052 ont été ainsi munies de portières automatiques.

5.1.3. Aspects sociaux

Dans ce domaine, on retiendra pour 1948 l'incorporation des primes de surcharge et d'assiduité, de la gratification exceptionnelle de fin d'année et de l'allocation compensatoire dans les barèmes des salaires, ce qui bénéficiera aux agents pensionnés.

Sur le plan des grèves, il faut signaler une grève partielle les 16 et 17 février ainsi qu'une grève totale le 6 décembre, cette dernière étant une grève d'avertissement et de protestation pour obtenir le réajustement des salaires et appointements.



5.2. LES EVENEMENTS SUR LE RESEAU

Le 5 janvier, à partir de 16 h 00, certains services de la ligne 56 sont prolongés du Parc d'Anderlecht à Neerpede par l'avenue du Roi Soldat et les voies nouvelles construites avenue Eugène Ysaye et rue Neerpede. Le terminus en "chapeau de curé" est établi au carrefour des rues de Neerpede et du Lièvre. La concession de ce nouvel itinéraire avait été accordée à la S.A. "Les Tramways Bruxellois" le 22 novembre 1940. La desserte de Neerpede est assurée de 7 h 00 à 20 h 00 par des tramways munis d'une plaque de paravent.

Le 2 mars, pour limiter la consommation de courant à Uccle Calevoet et éviter dans la mesure du possible les déclenchements intempestifs, les voitures de type 4000 desservant la ligne 9 sont échangées avec les voitures standards 1200 desservant les lignes 13 et 14; en outre, aux heures d'affluence, les services 7 et 9 sont décalés afin d'espacer les départs de Calevoet de deux en deux minutes.

Le 30 mars, les lignes 22 et 45 sont prolongées, la première du Parc d'Anderlecht à la place Ministre Wauters par l'itinéraire de la ligne 76, la seconde du Midi au Parc d'Anderlecht par l'itinéraire de la ligne 22. A cette occasion, une voie de dépassement a été mise en service au terminus de la place Ministre Wauters.

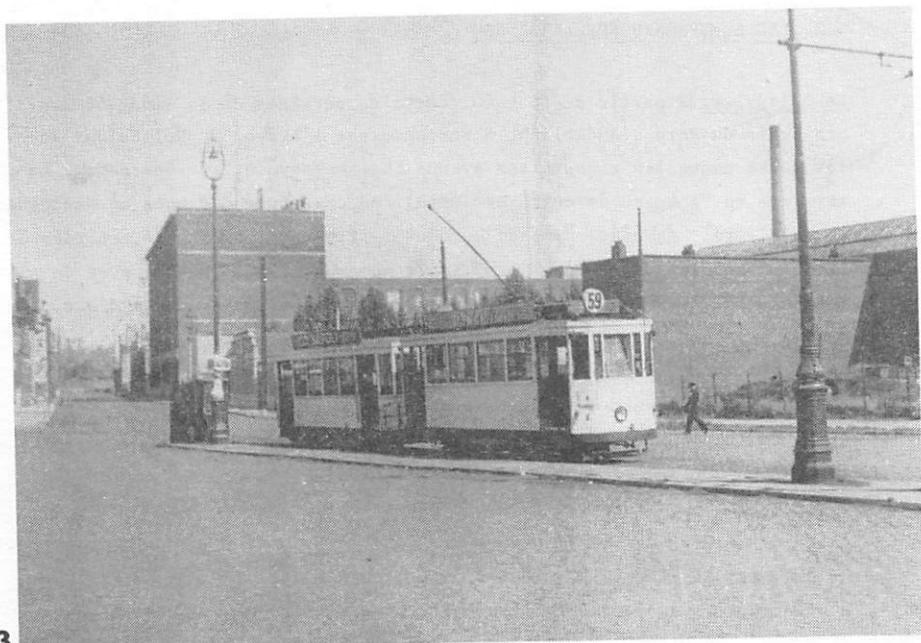
Le 14 avril, sur les lignes 63, 76 et 77 se dirigeant vers la ville, la voie est rétablie dans les rues de la Collégiale et d'Assaut, le passage par la rue Sainte-Gudule est supprimé.

Le 16 avril, sur les lignes 63, 76 et 77 en provenance de la Bourse, la voie établie rue Sainte-Gudule est provisoirement désaffectée pour les travaux de la Jonction; elle est remplacée par une voie empruntant la rue de l'Impératrice et la rue de la Collégiale.

Le 25 avril, une surtaxe de 1,00 f est appliquée sur toutes les lignes du réseau les dimanches et jours fériés.

Le 10 juin, afin de mieux desservir la nouvelle gare du Midi, la ligne 18 est déviée entre le boulevard Jamar et le carrefour des rues Bara et de l'Instruction par des voies nouvelles établies rue de France et rue de l'Instruction. L'itinéraire en communauté avec la "S.N.C.V." passant par la rue Bara n'est donc plus desservi par cette ligne. Le même jour, en attendant la possibilité de construire une boucle terminus à proximité de la nouvelle gare du Midi, la ligne 59 est provisoirement prolongée du Midi à la Petite Ile par le nouvel itinéraire de la ligne 18.

Le 22 juin, l'itinéraire de la ligne 74 est modifié entre la place Wielemans Ceuppens et la maison communale de Forest. Cette ligne emprunte en effet à partir de ce jour l'itinéraire de la ligne 58 par l'avenue du Pont de Luttre et la rue Saint-Denis au lieu de l'avenue Van Volxem et de la chaussée de Bruxelles.



13

Le 1er juillet, aux heures creuses, quelques services de la ligne d'autobus F sont prolongés sous plaque 0 barré de l'avenue Churchill au carrefour de la rue Langeveld et de l'avenue de la Floride.

Le 6 juillet, les lignes 61 et 72 sont suspendues pour la période des vacances.

Le 29 juillet, un incendie s'étant déclaré dans la nuit aux Grands Magasins de la Bourse, les lignes de tramways du centre sont profondément perturbées. Des détournements divers devront être organisés jusqu'au 3 août vers midi.

Le 30 août, les lignes 61 et 72 suspendues depuis le 6 juillet, sont rétablies.

Le 4 septembre, pour améliorer la circulation locale et notamment en prévision des matchs de football au nouveau stade des Trois Tilleuls, une seconde voie est mise en service rue du Roitelet à Watermael pour les lignes 33, 96 et 98.

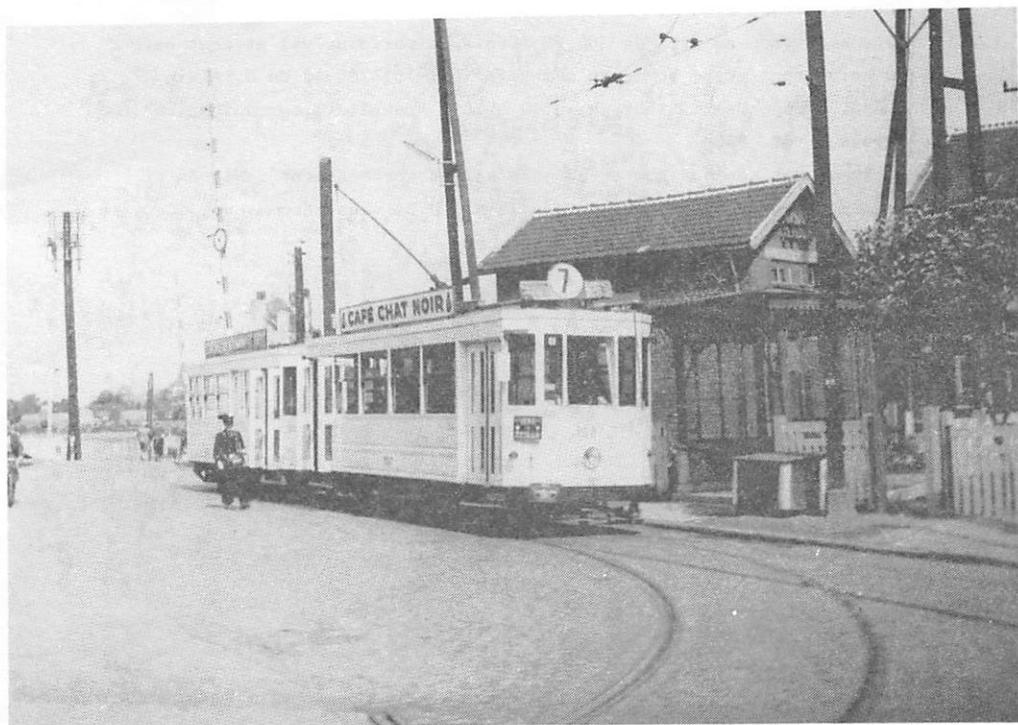
Le 30 septembre, le terminus de la ligne 34 au Bois est reporté de l'avenue Llyod George à la gare du Bois où le stationnement s'effectue sur la voie n°4.

Le 2 octobre, vers 15 h 00, la ligne 7 est déviée à partir de la place communale de Berchem et prolongée vers la gare de Grand-Bigard par les voies nouvelles établies avenue du Roi Albert et rue de Bruxelles. A la gare de Grand-Bigard, un terminus en "chapeau de curé" est établi au carrefour des rues de Bruxelles et de Guido Gezelle. A cette occasion, la ligne 7 devient suburbaine, le chiffre de la plaque indicatrice devient dès lors rouge; cette ligne comporte désormais deux sections urbaines soit "Uccle-Calevoet - Basilique" et "Basilique - Rue des Fleuristes" et une section suburbaine soit "Rue des Fleuristes - Grand-Bigard".

Le 7 octobre, pour faciliter le stationnement des tramways de la ligne 58, le sens de circulation est inversé à la place Danco au terminus d'Uccle-Centre.

Le 10 novembre, la boucle terminus de la ligne 96 au square des Archiducs est refermée. La boucle peut ainsi servir de voie de garage les jours de matchs de football au stade des Trois Tilleuls, les services ordinaires pouvant refouler par le nouveau raccordement.

Le 19 novembre, par suite des travaux d'électrification de la ligne de chemin de fer Bruxelles - Charleroi, la motrice assurant la navette "Uccle-Calevoet - Avenue du Silence" reste bloquée au-delà du passage à niveau de la gare de Calevoet. Le 26 novembre, la voie franchissant le passage à niveau est d'ailleurs démontée.



PUBLICATION

=====

Notre confrère "TRAM 2000" vient d'éditer avec M. Paul Tordeur un ouvrage susceptible d'intéresser nos lecteurs car il concerne essentiellement l'historique de la ligne de trolleybus n°54.

Cet ouvrage intitulé "Trolleybus et Techniques nouvelles" propose donc l'histoire complète de la seule ligne de trolleybus ayant circulé à Bruxelles; de très nombreuses photos illustrent ce livre qui présente également des rapprochements avec d'autres réseaux ayant connu des trolleybus, de même que les perspectives d'avenir.

Ce livre est vendu au prix de 300 FB (frais de port inclus) et peut être obtenu en versant cette somme au compte n° 001-1618708-48 de M. Alain STRUELENS, Avenue Henri Liebrecht n°19 à 1090 Bruxelles; communication : Trolleybus - réf. 8400.

Il est important que vos nom et adresse soient correctement indiqués si vous désirez recevoir cet ouvrage que le M.T.U.B. vous recommande. Ce livre ne sera pas mis en vente au musée.

LEGENDE DES PHOTOS

1. Arrivée à Woluwe de la balladeuse n°509 des Tramways Bruxellois, le 27 septembre 1983 (photo Pierre MAIRIAUX).
2. La voiture n°2 des voies et travaux du "Liège - Seraing" sur wagon S.N.C.B. en gare d'Uccle Calevoet avant d'être acheminée vers un dépôt de la S.T.I.B. le 4 novembre 1974. Après travaux de restauration, cette motrice a retrouvé son numéro d'origine, le n°1. Derrière, la remorque n°701 également de Liège (photo Marc GRIETEN).
3. La motrice 7901 sur la L.90 en self-service le 15 novembre 1983, bd Louis Schmidt - av. Hansen Soulie vers le Midi; remarquez les chiffres indicateurs de la ligne, nettement plus gros (photo Jean-Marie VAN MELDEREN).
4. La motrice 1170 avec remorque sur la L.58 (Vilvorde - Nord - Bourse - Midi - pl. Danco) en 1971 ou 1972 à hauteur de la chapelle Notre-Dame des Affligés à la rue de Stalle vers Vilvoorde (photo collection MUPDOFER).
5. L'autobus 8062 au terminus de la L.158 (service navette) à la place E. Danco le 24 février 1984 (photo Marc GRIETEN).
6. La motrice 7167 sur la L.58 (Vilvorde - M. Ligne 3 - Pl. Danco) avec plaque de pare-brise "Drogenbos" chaussée de Neerstalle - rue de Stalle vers Drogenbos, le 24 février 1984 (photo Marc GRIETEN).
7. La motrice 7166 sur la L. 58 (Vilvorde - M. Ligne 3 - PL. Danco) et la motrice 7726 sur la L.52 (Esplanade) au terminus de la Grote Baan à Drogenbos, le 24 février 1984 (photo Marc GRIETEN).
8. La motrice 4032 sur la L.64 dans la rue de Ribaucourt à hauteur du parvis Saint Jean-Baptiste vers le r.p. du Meir, le 13 février 1959 (photo Jean BAZIN).

9. La motrice 7924 sur la L.18 (Centenaire - M. Ligne 2 - Fort Jaco) rue de l'Eléphant - rue de la Borne, le 22 février 1984; cette motrice sort du dépôt de la rue d'Enghien pour se diriger vers le bd Léopold II et la pl. St-Lambert (Centenaire) (photo Marc GRIETEN).
10. Le nouveau locotracteur électrique bimode 65 déchargé à Delta, le 17 février 1984 (photo Marc CARPENTIER).
11. La motrice 7959 avec le film 18 barré (Expo - Vanderkindere) s'apprête à faire demi-tour au r.p. Churchill pour retourner vers l'Expo, le 22 janvier 1984 (photo Marcel ALBRECHT).
12. La motrice 1311 avec remorque sur la L.56 (Evere - pl. Paix - Nord - Bourse - Midi - parc d'Anderlecht) effectue les manoeuvres de chapeau de curé rue du Lièvre au terminus de Neerpede, le 31 janvier 1958 (photo Jean BAZIN).
13. La motrice 1763 (conservée au Musée) avec la remorque 792 sur la L.59 (Petite Ile - Midi - Bourse - Nord - P. de Tervueren) à l'arrivée au terminus de la Petite Ile rue des Deux Gares, en 1948-1949 (photo DESBARAX - collection ARBAC).
14. La motrice 1087 avec remorque sur la L.7 (Grand-Bigard - Berchem - Nord - Barrière St-Gilles - Uccle Calevoet) au départ du terminus de Grand-Bigard à hauteur de la gare Brusselstraat, le 5 juillet 1956 (photo Jean BAZIN).

Verkoopprijs : 30 F.
Prix de vente :

Verantwoordelijke uitgever :

Marc GRIETEN
Mulderslaan, 64
1160 BRUSSEL

Editeur responsable :

Marc GRIETEN
Avenue des Meuniers, 64
1160 BRUXELLES

Leybeekstraat, 2, 1150 St.-Pieters-Woluwe
rue du Leybeek, 2, 1150 Woluwe-St-Pierre