

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



15/1/84

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

année :
jaargang : 2

NEWS

n. 5
datum/date : 06.84



Périodique trimestriel - Driemaandelijkse periodiek

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

Clairrette 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

Clairrette GRIETEN, secretariaat

EDITORIAL

Juin 1984. La saison est déjà bien engagée, et avec quel succès! Bénéficiant de l'élan du week-end des 14 et 15 avril "la Fête du Tram" où le musée vit près de 7.500 visiteurs et les trams historiques 2.422 voyageurs, notre association poursuit la tâche d'accueil du public tous les week-end. Il n'est pas rare que devant l'affluence, le tram historique du samedi soit dédoublé.

Le 12 mai, le M.T.U.B. et la S.T.I.B. présentèrent officiellement les véhicules liégeois restaurés à nos amis de la S.T.I.L. (Société des Transports Intercommunaux de la région Liégeoise) venus nombreux en autobus et ... en fanfare.

Et déjà nous préparons les prochaines activités :

- *le samedi 1er septembre 1984* à 10 h 00, matinée réservée au petit entretien des véhicules historiques; tous les membres sont attendus au musée; le parrainage des véhicules y sera décidé;
- *le vendredi 14 et le samedi 15 septembre 1984*, grande animation au musée de Woluwe dont le thème sera "Le Bruxelles de Léopold II"; animation organisée par les Amis de Bruxelles-culture et la RTBF;
- *le samedi 22 septembre 1984*, (sous réserve de confirmation) visite du dépôt et des ateliers autobus de Haren la matinée et sortie inédite de la motrice articulée 4032 l'après-midi entre Woluwe et Tervuren; une brocante tramviaire réservée aux participants à cette journée sera organisée en clôture;
- *le samedi 29 septembre 1984* à 20 h 00, grand "Bal 1900" de clôture de la saison 1984 au musée.

Tous renseignements pratiques complémentaires seront communiqués en temps utile.

Le M.T.U.B. remercie dès à présent tous les membres bénévoles qui se sont consacrés avec enthousiasme au musée. Nous vous attendons tous pour nos prochaines activités de septembre.

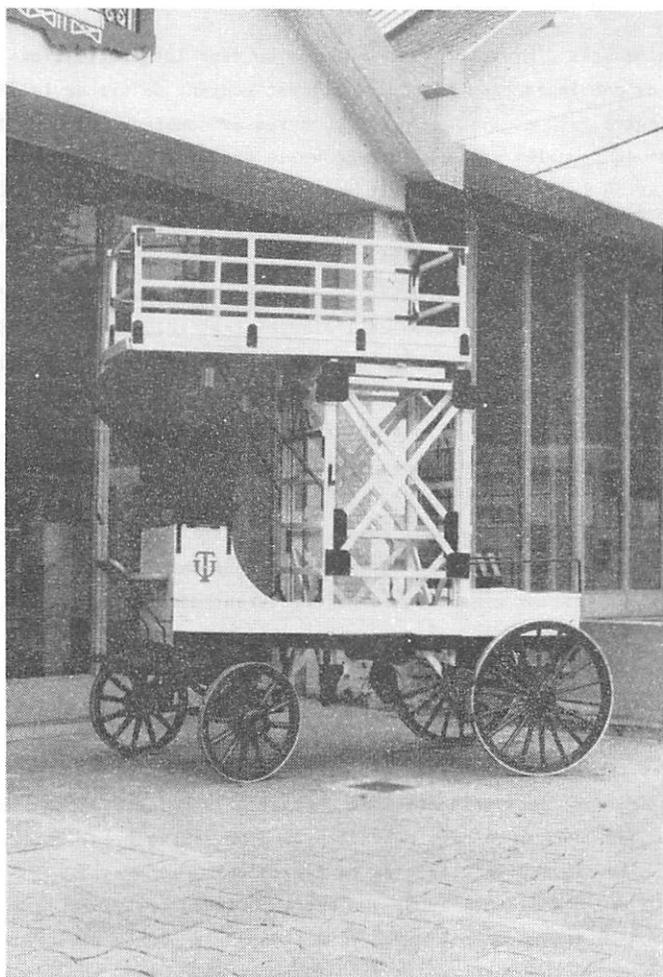
Marc GRIETEN

WOORD VOORAF

Juni 1984. Het seizoen is reeds volop aan gang, ... en met succes!... Het weekeinde van 14 en 15 april, toen de "tram feest vierde", betekende een fikse aanloop. Er werden om en bij 7.500 bezoekers geteld en de historische tramvoertuigen vervoerden 2.422 reizigers. Met dit dynamisme vóór ogen wil onze vereniging zich verder nog alle weekeinden van het seizoen van haar taak kwijten. Niet zelden moet er, omwille van het groot aantal belangstellenden, een extratram op zaterdag worden ingelegd. Op 12 mei stelden het M.S.V.B. en de M.I.V.B. de gerestaureerde Luikse voertuigen officieel voor aan onze vrienden van de S.T.I.L. (Société des Transports intercommunaux de la Région liégeoise), die in grote getale en met fanfare per autobus naar Brussel waren gekomen. Nu reeds bereiden wij de volgende activiteiten voor :

- *zaterdag 1 september 1984*, om 10 u 00, voormiddag voorbehouden aan de kleine onderhoudsbeurt van de historische rijtuigen; alle leden worden in het museum verwacht; daar zal beslist worden over het peterschap van de rijtuigen;
- *vrijdag 14 en zaterdag 15 september 1984*, grootse animatie in het museum van Woluwe onder het motto "Het Brussel van Leopold II"; animatie verzorgd door de "Amis de Bruxelles-Culture" en de RTBF;
- *zaterdag 22 september 1984* (moet nog bevestigd worden), rondleiding door de remise en werkplaats van Haren in de voormiddag, en daarna in de namiddag uitzonderlijke rit met het gelede motorrijtuig 4032 tussen Woluwe en Tervuren; een rommelmarkt "op de tramrails" zal uitsluitend ten behoeve van deelnemers tot slot worden gehouden;
- *zaterdag 29 september 1984*, om 20 u 00, groot "Bal 1900" ter afsluiting van het seizoen 1984 van het museum.

Alle bijkomende praktische inlichtingen worden te gepasten tijde medegedeeld. Het M.S.V.B. dankt nu reeds alle vrijwillige leden die zich ter dege en met enthousiasme hebben toegelegd op het reilen en zeilen van het museum. Wij verwachten U allen voor onze volgende activiteiten in september.



LA VIE AU MUSEE

"Le Bruxelles de Léopold II" : La Belle Epoque ?

Dans les manuels d'histoire contemporaine ou dans les affirmations prodiguées par la sagesse populaire, il est courant de situer la "Belle Epoque" entre 1890 et 1910. En effet, après de nombreuses années de guerre et de troubles sociaux, une nouvelle ère semblait débiter. La révolution industrielle battait son plein et dans les bassins sidérurgiques, le niveau de vie des travailleurs croissait rapidement avec la prospérité des entreprises.

Partout on innovait. Les découvertes prometteuses se succédaient dans tous les domaines : application de l'électricité, téléphonie, transports publics, automobile, aviation; le pays se portait tellement bien qu'il exportait sa santé dans de nouvelles colonies.

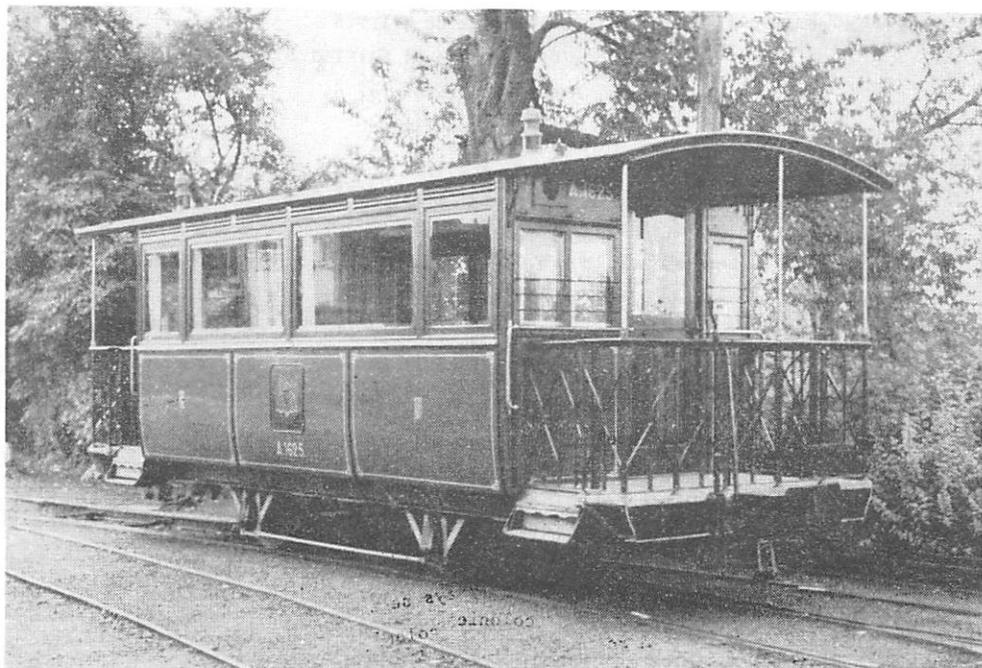
Dans les villes, les faubourgs semblaient se rapprocher à vue d'oeil tant on traçait de nouveaux axes pavés, bien vite délimités par de nouvelles constructions, parfois d'avant-garde.

Bruxelles ne serait jamais plus comme avant et s'il est commun de constater que l'on a bouleversé l'urbanisme ces trente dernières années, que penser de ces travaux gigantesques qui tracèrent définitivement un trait sur le "Bruocsella" de nos aïeux : mise en souterrain de la Senne, percement des grands boulevards du centre, construction de gares ferroviaires monumentales, tracés d'avenues larges et majestueuses aux prescriptions urbanistiques draconiennes, etc...

Toutes ces réalisations on les doit certes à plusieurs générations d'hommes entreprenants mais aussi et surtout à la volonté déterminée d'un souverain hors du commun qui, pendant près d'un demi-siècle, imprima sa marque indélébile sur le visage de la capitale.

Léopold II régna de 1864 à 1909. De cette période, les vingt dernières années sont certainement celles où le Roi donna la pleine mesure de sa compétence et de sa créativité.

Afin de faire revivre cette aventure des temps modernes au grand public, les amis de Bruxelles-culture (A.B.C. a.s.b.l.) en collaboration avec le centre de production de Bruxelles de la RTBF et le Musée du Transport Urbain Bruxellois organisent deux journées d'animation sur le thème "Le Bruxelles de Léopold II" les vendredi 14 et samedi 15 septembre prochain.



2

Au programme sont prévues des promenades pédestres et en autocar, guidées par des spécialistes en histoire de l'art à travers le Bruxelles du début de ce siècle, des tas d'animations (au Centre culturel Botanique, au Cinquantenaire, au Musée de Woluwe et au "Palais de Tervuren" ou Musée d'Afrique Centrale) ainsi que plusieurs expositions mises sur pied par des organismes privés, sur le règne du souverain, etc...

Bref, des "journées de septembre" à ne pas manquer pour tous ceux, petits et grands, qui s'intéressent à leur ville et à une des parties les plus attachantes de son histoire.

En ce qui concerne le Musée de Woluwe,

le vendredi 14 et le samedi 15 septembre 1984,

ENTREE GRATUITE au Musée,

Le samedi 15 septembre; au moyen de 3 ou 4 convois :

- circulation NON-STOP des véhicules historiques de 10 h 30 à 19 h 30
- buffet campagnard et animations diverses

Programme complet disponible au secrétariat du M.T.U.B.

c/o M. et Mme M. GRIETEN

Avenue des Meuniers, 64

1160 Bruxelles

En vue de ces animations, la voiture du Roi Léopold II n°A.1625 est exposée pour cette saison à Woluwe au lieu de Schepdael. Cette remorque à 2 essieux de la S.N.C.V. (voie métrique) faisait partie de la série A.1618 à A.1635 et fut, en 1900, aménagée spécialement par les ateliers vicinaux d'Ostende pour le Roi Léopold II lors de ses séjours au littoral. Un compartiment était réservé à la famille royale, l'autre moins luxueux accueillait la suite du Roi. Cette voiture circulait avec un fourgon comportant un cabinet de toilette. Après la mort du Roi, cette voiture fut à nouveau affectée au service des voyageurs. En 1956, elle fut achetée comme préau par une école de Waarschoot où elle a été reconnue ultérieurement grâce à ses glaces biseautées. Les couronnes dorées, cer-
nant la toiture, furent cédées par les agents de la S.N.C.V. qui les avaient gardées en souvenir. Quant aux monogrammes de bronze apposés sur les
longs-pans, ce sont des pièces originales conservées en réserve aux ateliers d'Ostende. (D'après le catalogue du musée de Schepdael édité par l'AMUTRA)

Jean-Pierre ALVIN et Marc GRIETEN

LA VIE AU MUSEE (suite)

"Grand Bal 1900"

La clôture de la saison 1984 au musée ne sera décidément pas triste! En effet, notre musée collabore activement à l'opération "Le Bruxelles de Léopold II" organisée les 14 et 15 septembre prochain. Un article spécial y est consacré dans ce numéro. Le samedi 29 septembre, jour de la fermeture du musée, s'annonce également prometteur puisque, pour la première fois, notre a.s.b.l. organise ce qui peut devenir un des plus grands rendez-vous du "Bruxelles-Joyeux" : un "Bal 1900".

Pourquoi un bal ?

La promotion d'activités d'une asbl comme la nôtre passe nécessairement par l'organisation de manifestations de prestige à l'adresse du grand public. La mise sur pied d'un bal répond à ce type de définition.

De plus, le cadre prestigieux dont nous bénéficions permet d'espérer une publicité dépassant largement l'audience habituelle dont nous disposons. Une manifestation de ce genre, unique dans l'agglomération bruxelloise, est de nature à donner à notre musée la renommée qu'il mérite.

Le thème du bal sera tout naturellement la "Belle Epoque" et les participants seront invités à se présenter de préférence en costume 1900; un concours récompensera la personne ou le couple au déguisement le plus original.

Tout renseignement peut être obtenu auprès de notre secrétariat où vous pourrez dès le 1er septembre vous procurer votre carte d'entrée... *gratuite!* Notez-le dès à présent à votre agenda. Il s'agira d'un événement bruxellois dont on parlera dans les chaumières!

Jean-Pierre ALVIN

=====

1. Modifications d'itinéraire

1.1. Déviation de la L.20

Par suite des aménagements routiers boulevard du Midi, les autobus de la ligne 20 vers Hunderenveld (Berchem) empruntent depuis le 9 avril 1984 à 9 h 00, à partir du boulevard du Midi - rue de l'Argonne, le boulevard du Midi jusqu'à l'avenue Fonsny et l'avenue Fonsny jusqu'au pertuis de la rue de l'Argonne.

La bande de circulation réservée aux autobus à contre-sens de la circulation générale est donc supprimée dans la rue de l'Argonne entre la rue de Mérode et l'avenue Fonsny.

1.2. Déviation de la L.54

Depuis le 3 mai 1984 à 10 h 00, afin de faciliter la circulation, les autobus de la ligne 54 vers Forest empruntent la rue du Pré aux Oies entre la rue de Verdun et le pont de la rue de Verdun (arrêt S.N.C.B. Haren-Sud).

1.3. Nouvelle ligne d'autobus 86

Depuis le 1er juin 1984, les autobus assurant la desserte de la maison de repos rue Ferdinand Elbers à Molenbeek circulent sous le nouvel indice de ligne 86 au lieu de 85 barré (Etangs Noirs - Elbers). Le code-couleur des nouveaux films directionnels est vert et rouge. La trame horaire est restée la même (8 aller et retour du lundi au samedi et 4 le dimanche).

1.4. Desserte de la gare des Grands Palais

Du 8 juin 1984 au 30 septembre 1984, la circulation des tramways des lignes 18 et 81 est interrompue entre la place Saint-Lambert et la gare des Grands Palais (Expo) afin de permettre l'installation du chantier métro pour la future station "Expo".

Pendant cette période, aux heures habituelles de desserte ou lors de manifestations, un service d'autobus circule en navette entre la place Saint-Lambert et la gare Expo par le boulevard du Centenaire, la place de Belgique et l'avenue de l'Impératrice Charlotte.



Les arrêts terminus se font en face de la gare Expo et à hauteur de la place Saint-Lambert.

Les autobus (en principe 8191, 8192 et 8193 du dépôt de Haren) circulent avec le film 18 "service navette" ou 81 "service navette" selon les nécessités, films provenant des autobus de renfort "indice vert".

2. Modifications aux voies

2.1. Boulevard Léopold II - boulevard du Jubilé

Depuis le 29 mai 1984, par suite des travaux métro et routiers, la voie "en tiroir" située boulevard Léopold II à hauteur de la rue Mommaerts vers le boulevard du Jubilé est supprimée.

L'aiguillage électrique n°293 permettant aux tramways des L.18 et 32 de se diriger vers le boulevard du Jubilé et aux tramways des L.19 et 103 de se diriger vers la place Simonis est avancé d'une cinquantaine de mètres et placé à hauteur du boulevard du Jubilé.



4

2.2. Gare des Grands Palais

Depuis le 8 juin 1984, la gare des Grands Palais est supprimée. Dès le 1er octobre 1984, une nouvelle gare sera accessible aux tramways depuis la place Saint-Lambert. Elle sera implantée à droite par rapport à l'ancienne situation et sera à 2 quais encadrant 4 voies en cul-de-sac.

3. Modifications aux horaires

Les horaires pré-vacances sont en application depuis le vendredi 1er juin 1984. Ce jour-là d'ailleurs, les horaires "samedi" ont été appliqués à toutes les lignes du réseau sauf les L.2 - 59// et 78.

Ces horaires seront d'application jusqu'au 30 juin 1984 et du 1er septembre au 30 septembre 1984.

Du 1er juillet au 31 août 1984, ce seront les horaires vacances qui auront cours.

Nouveautés au 1er juin 1984

- les autobus des lignes 29 et 63 sont cadencés en soirée entre De Brouckere et l'avenue Plasky de façon à offrir une fréquence de 10 minutes;

- une troisième ligne "ruban vert" : la ligne de tramways 81 est donc exclusivement, après les lignes 90 et 52, desservie par des motrices équipées en self-service (7700 et 7900 transformées);
- une ligne d'autobus 86 en remplacement du 85 barré.

4. Films directionnels

4.1. Tramways

Les motrices 7700 et 7900 self-service ont été pourvues de nouveaux films directionnels.

Pour la ligne 81, les mentions sur les films sont les suivantes :
(code-couleur inchangé : vert-blanc)

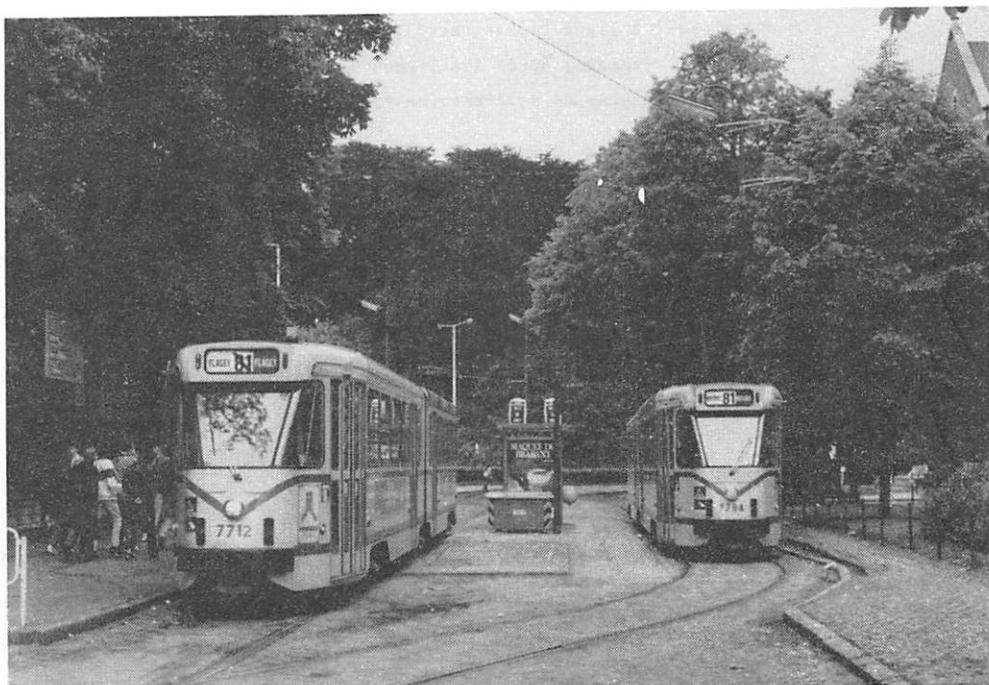
EXPO	81	EXPO
MONTGOMERY	81	MONTGOMERY
ST-LAMBERT	81	ST-LAMBERTUS
PR. LEOPOLD	81	PR. LEOPOLD
MIDI	81	ZUID
FLAGEY	81	FLAGEY
CHASSE	81	JACHT

Ces nouveaux films se caractérisent par des chiffres indice de ligne en gros caractère, des mentions de destination d'une hauteur de 8 cm et des pictogrammes placés en-dessous de la destination ("M" pour métro, "B" pour S.N.C.B., gare chemins de fer, l'Atomium pour l'Expo ou Esplanade).

Ces caractéristiques ont fait leur apparition dès la mi-mai 1984 sur les lignes 52 et 90.

Signalons également que ces films sont pourvus des "barrés-blancs" apparus le 1er mai 1983 et servant occasionnellement pour des services partiels communs à plusieurs lignes; le code-couleur est blanc-blanc; il n'y a pas de numéro de ligne au centre du film mais simplement une barre rouge comme un "barré" normal; les mentions sont les suivantes :

BARRIERE	BARREEL
JACQMAIN	JACQMAIN
NORD	NOORD
MIDI	ZUID



5

Pour être complet, signalons que ces films comportent les mentions

RESERVE	GEEN DIENST	(bleu - bleu)
SERVICE SPECIAL	S EXTRA DIENST	(jaune - jaune)
ECOLAGE	SCHOLING	(rouge - rouge)

T carré noir à gauche avec pictogramme blanc "tram"; mentions superposées en noir sur blanc à droite :

SERVICE NAVETTE
PENDELDIENST

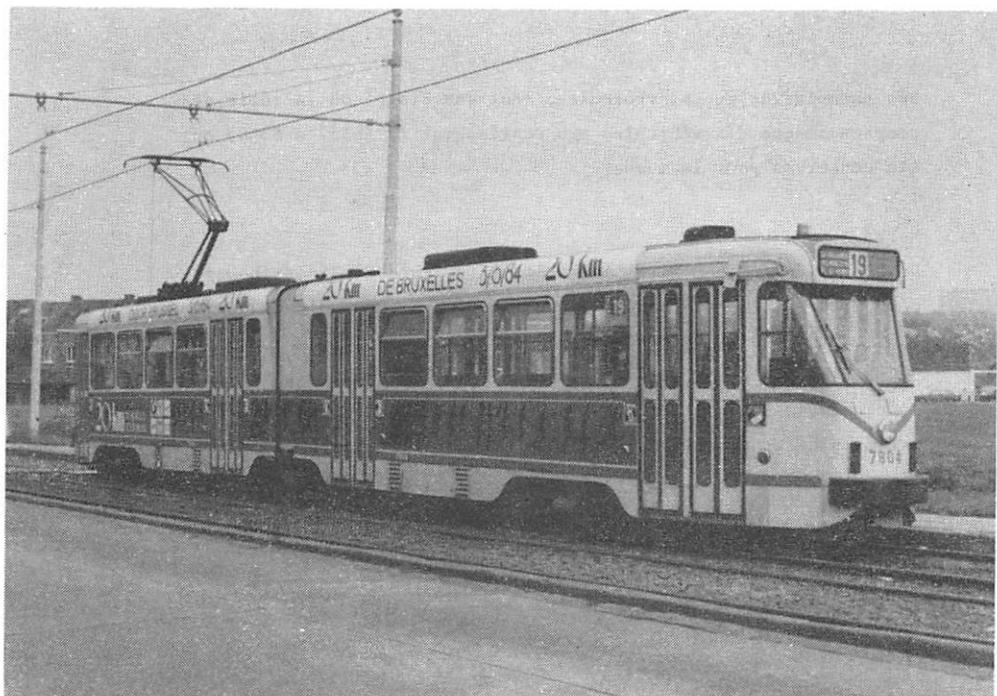
Les mentions "dépôt" sont supprimées.

4.2. Autobus

De nouveaux films directionnels au code-couleur vert - rouge ont fait leur apparition sur la ligne 86, reprenant les caractéristiques des films directionnels tramways; les mentions sont les suivantes :

ELBERS	86	ELBERS
ETANGS NOIRS	86	ZWARTE VIJVERS

Il n'y a pas de "barrés", tout comme la ligne 87 et depuis le 1er juin 1984, la ligne 85 pour ne parler que des lignes au départ d'Etangs Noirs.



5. Matériel roulant

5.1. Tramways

- 4000 - 9000 : toutes les motrices encore garées aux Grands Palais ont été démolies pour le 9 avril 1984, à l'exception des M. 4015 et 9085 préservées in extremis.
- 7500 - 7700 : les transformations se poursuivent au rythme de 2 à 3 voitures par mois.
- 7804 : cette voiture a porté la publicité spéciale pour les 20 km de Bruxelles du 30 mars au 3 juin 1984 et a circulé sur toutes les lignes du réseau sauf les lignes 39-44-52-58-90-92-93 et 94.
- 7900 : l'équipement de ces voitures en self-service (ruban vert) a débuté d'une façon régulière.

5.2. Autobus

Les autobus 8292 et 8339 (Brossel), 8357 et 8362 (Fiat I) et 8371 (Fiat II) ont été démolis ou sont en passe de l'être.

Des exemplaires de ces véhicules, sauf des Fiat I où la série ne comprenait que dix véhicules peu représentatifs (8357 à 8366) ont été conservés pour le musée.

5.3. Métro

Depuis le début du mois de mai 1984, la voiture n°234 est pourvue d'appareils de mesure; une cloison intérieure sépare le compartiment condamné de celui des voyageurs.

Un nouveau wagon à 2 essieux numéroté 80 a été construit sur base d'un châssis 9000; il est pourvu d'éléments de batterie afin d'assurer un plus grand rayon d'action au nouveau locotracteur électrique bimode n°65.

Marc GRIETEN

EXPLOITATION DU RESEAU DES TRANSPORTS

URBAINS DE BRUXELLES

DU 8 MAI 1945 AU 31 DECEMBRE 1953

(suite)

6. L'année 1949

6.1. Caractéristiques générales

En 1949, un premier phénomène qu'il faut constater est la poursuite et même l'accentuation de la chute du nombre de voyageurs, la barre des 400 millions étant franchie puisque l'on passe de 431 millions à 386 millions d'unités transportées. Plusieurs causes se conjuguent pour expliquer ce fait : crise économique larvée, effet dissuasif d'une hausse des tarifs et, surtout, développement du transport privé.

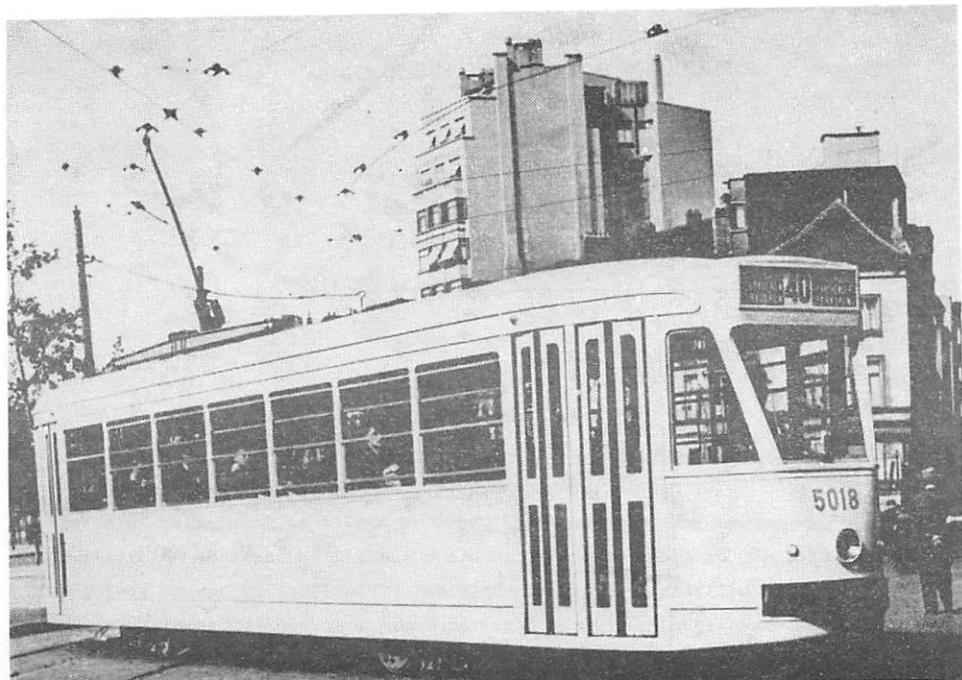
La situation financière des "TUAB", sans être brillante, est cependant meilleure que l'année précédente grâce à une substantielle hausse des tarifs intervenue en début d'année. Ainsi, les coefficients unitaires de recettes et de dépenses comparés à 1940 sont respectivement passés à 2,89 et 3,43 alors qu'en 1948 ils valaient 2,43 et 3,37. On a pu ainsi réalimenter modérément le fonds de renouvellement du matériel roulant et reprendre ainsi plus activement les travaux de modernisation de celui-ci. Le 31 décembre 1949, 133 motrices standards à portes automatiques pouvaient circuler sur le réseau et deux remorques prototypes étaient à l'essai.

Pour conclure, on mentionnera le licenciement du personnel temporaire féminin qui était encore en service à l'exploitation et au matériel roulant. Cette opération, rendue nécessaire par la chute du nombre de voyageurs et par la réduction des services qui en est résulté, était achevée le 8 mars.

6.2. Les événements sur le réseau

Le 4 janvier, le service intercalaire 5 barré "Bourse - Pl. E. Flagey" devient "Pl. Verboeckhoven - Pl. E. Flagey".

Le 17 janvier, une augmentation substantielle des tarifs est appliquée sur tout le réseau des "TUAB" ainsi que sur les lignes d'autobus F et O.



7

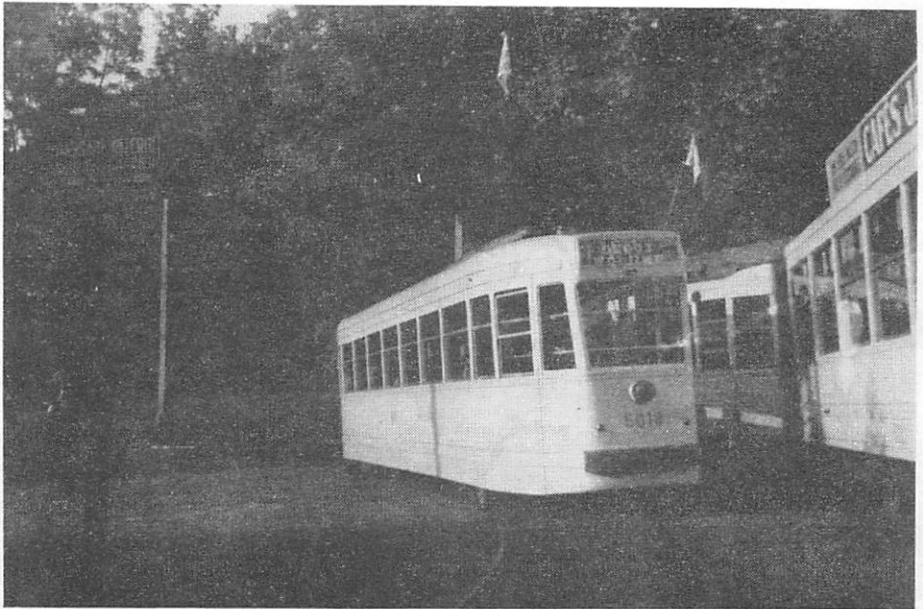
Le 24 janvier, le prix des cartes de 20 voyages et du tarif réduit en zone suburbaine est légèrement réduit par rapport à celui pratiqué depuis le 17 janvier.

Le 20 février, la desserte de Neerpede par la ligne 56 est prolongée le dimanche en soirée jusqu'à 23 h 00 à raison d'un service par heure après 20 h 00.

Le 1er mars, les sections suburbaines des lignes 7 vers Grand-Bigard et 52 vers Drogenbosch sont supprimées, le tarif urbain devenant d'application sur la totalité de ces deux lignes. Dans les jours qui suivent, les plaques indicatrices de ces deux services seront progressivement corrigées, le numéro de ligne étant repeint en noir.

Le 27 mars, le trajet de deux services intercalaires est modifié; la ligne 52 barré "Avenue Astrid - Forest" devient "Pl. Verboeckhoven - Forest" tandis que la ligne 64 barré "Avenue L. Bertrand - Parc d'Anderlecht" devient "Avenue L. Bertrand - Place de l'Yser".

Le 31 mars, on met en vente des cartes de tramways permettant d'acquitter la surtaxe dominicale; ces nouvelles cartes comportent 16 voyages à 2,00 F plus 16 surtaxes à 0,50 F ou vingt voyages à 2,00 F.



Le 5 avril, la ligne 77 est raccourcie de la place des Gueux au square Marguerite où une nouvelle boucle terminus a été construite. Le même jour, le service intercalaire 76 barré "Cimetière de Bruxelles - Bourse" devient "Place Général Meiser - Bourse". La boucle terminus de la place des Gueux est en outre supprimée dès le 8 avril et remplacée par une double voie traversant cette place; cette double voie est mise en service comme suit : le 8 avril la voie vers les faubourgs et le 13 avril, la voie vers la ville.

Le 26 avril, le service intercalaire 90 barré fait sa réapparition avec le trajet "Place Général Meiser - Bois".

Le 2 mai, les derniers départs des services principaux sont retardés de 23 h 30 à environ minuit. Cette mesure concerne les lignes 3,4,5,6,9,11, 13,14,15,16,25,39,56,58,59,64,76,77,81,85 et 98.

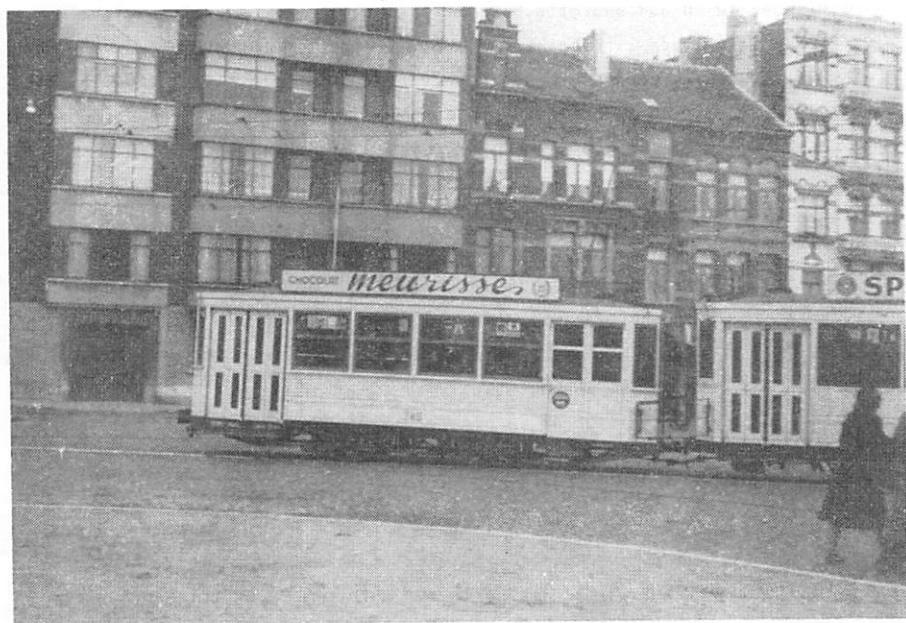
Le 3 juillet, en raison de la mise en marche des services de vacances, les lignes 61 et 72 sont suspendues.

Le 7 août, la motrice 5018, transformée selon le type P.C.C. est mise à l'essai sur la ligne 40.

Le 13 août, un raccordement de service établi entre le boulevard du Souverain et l'avenue de Tervueren est ouvert à la circulation au dépôt de Woluwe; ce raccordement est destiné à faciliter les rentrées des tramways en provenance du boulevard du Souverain.



9



10

Le 29 août, en raison de travaux d'égouts effectués à la rue Voot, la ligne 28 est provisoirement détournée de son terminus de Woluwe-Saint-Lambert vers Kapelleveld. Ce détournement prendra fin le 14 septembre.

Le 29 août encore, les lignes 61 et 72 sont rétablies.

Le 17 septembre, un nouveau service intercalaire est créé, il s'agit de la ligne 34 barré "Bourse - Gare du Luxembourg".

Le 15 décembre, deux remorques prototypes à portes automatiques, les voitures n°745 et 2175, sont mises à l'essai sur les lignes 13 et 14. Ce type de voiture qui comporte une double porte à l'arrière du véhicule sera rapidement abandonné.

Le 20 décembre enfin, les derniers départs de la Bourse de la ligne 17 sont retardés de 23 h 30 à environ minuit.

7. L'année 1950

7.1. Caractéristiques générales

Au cours de l'année 1950, l'évolution de la situation des "TUAB" se poursuit comme les années précédentes, les mêmes phénomènes se reproduisant : chute du nombre de voyageurs transportés qui passe de 386 à 364 millions, situation financière difficile, les coûts d'exploitation continuant à croître et les tarifs n'étant pas adaptés en conséquence, encombrements de la circulation urbaine qui se développent.

Les "TUAB" font face avec les moyens du bord; ainsi pour améliorer la régularité du trafic, on allonge les temps de parcours et la durée des stationnements, on augmente le nombre d'aiguillages électriques et on déplace des arrêts en des endroits plus favorables. Il est cependant difficile de lutter contre les voitures encombrant les voies pour virer à gauche ou encore contre les stationnements en double file qui se développent.

Malgré la situation difficile, les "TUAB" poursuivent leur programme de transformation du matériel roulant. Un type de remorque à portes automatiques définitif est adopté et progressivement mis en service. A la fin de l'année, 461 motrices et 230 remorques transformées circulent sur le réseau, parmi les motrices, il faut signaler deux véhicules de type 4000 qui ont été transformés à la suite d'un accident

grave, la 4055 mise en service le 20 janvier et la 4079 mise en service le 31 mai. D'autre part, une commande de cinquante motrices modernes de type PCC a été passée à l'industrie nationale. Enfin, il faut rappeler dans un autre domaine que 1950 a été l'année où l'affaire royale a culminé. Les "TUAB" seront de ce fait touchés par des grèves partielles importantes qui auront lieu le 24 mars ainsi que du 28 juillet au 1er août.

7.2. Les événements sur le réseau

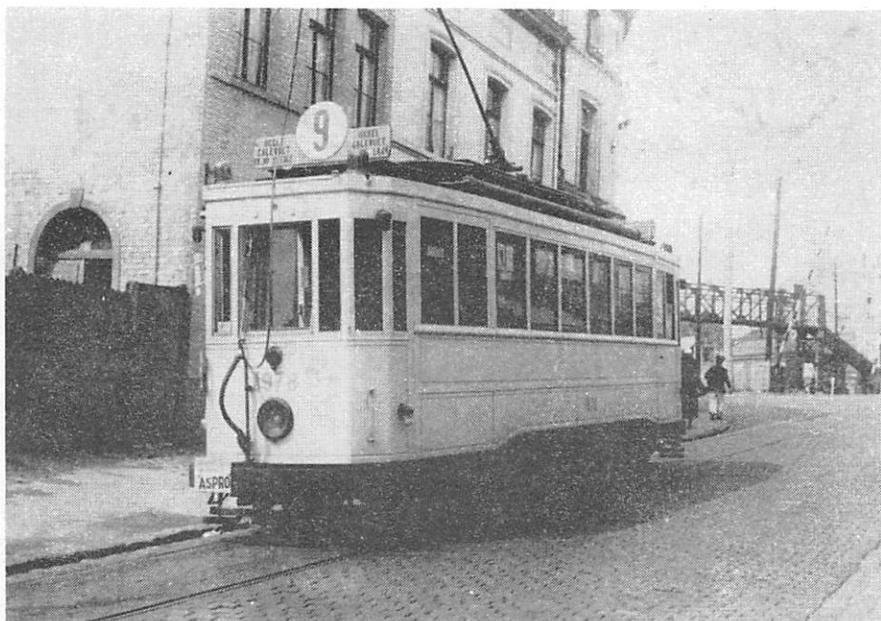
Le 17 mars, un nouveau terminus à rebroussement est mis en service à la gare d'Uccle-Calevoet. La voie en provenance de la ville s'achève dorénavant parallèlement à la voie de chemin de fer. Ces travaux sont compris dans ceux relatifs à la future prolongation de la ligne 9 vers le cimetière de St-Gilles.

Le 28 mars, pour encore améliorer la desserte de la gare du Midi, la ligne 74 barré est prolongée du Midi à la Petite Ile par l'itinéraire des lignes 18 et 59. A cette occasion, la voie de manoeuvre située rue des Deux Gares à la Petite Ile a été prolongée pour faciliter les éventuels dépassements des convois. Le même jour, la ligne 72 est supprimée; cependant la plaque indicatrice de cette ligne est provisoirement conservée. Enfin, le terminus "Place des Bienfaiteurs" de la ligne 74 barré est remplacé par celui de la porte de Tervueren.

Le 29 mars, une première remorque transformée selon le type définitif, la voiture n°2120, est mise en service sur la ligne 56. La montée des voyageurs s'effectue à l'avant de la voiture, la descente par une porte médiane. Le compartiment des places assises est situé dans la moitié arrière de la voiture.

Le 9 mai, la ligne 9 est prolongée d'Uccle-Calevoet au cimetière de St-Gilles par les voies nouvelles établies rue Engeland, rue du Château d'Or et chaussée d'Alseberg. Un terminus en "chapeau de curé" est établi au carrefour de la chaussée d'Alseberg et de l'avenue du Silence. Le même jour, la navette "Avenue du Silence - Uccle-Calevoet" est supprimée et la voiture n°1977 assurant ce service, qui était bloquée au-delà du chemin de fer de Charleroi depuis le 19 novembre 1948, a pu rentrer au dépôt Brogniez après un loyal service.

Le 31 mai, en raison des travaux de voûtement de la Senne à la porte d'Anderlecht, la ligne 46 est déviée entre cette porte et la rue de l'Institution. Vers Anderlecht, les tramways empruntent le boulevard du Midi et les rues Brogniez, de Fiennes et Van Lint.



11



12



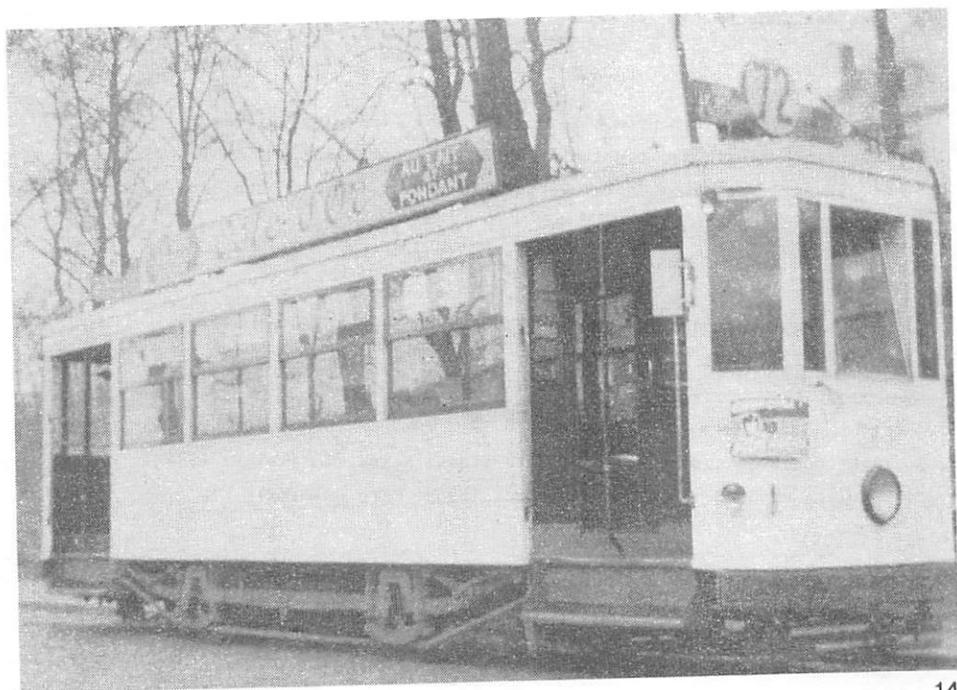
13

Vers la ville, le trajet provisoire est établi par les rues Van Lint et de Fiennes et les boulevards Jamar et du Midi. Vers la ville, la situation normale sera rétablie dès le 2 juin; vers les faubourgs, il faudra attendre jusqu'au 21 juillet.

Le 15 juin, la chaussée de Mons ayant été rectifiée entre les rues de l'Instruction et du Transvaal, de nouvelles voies sont mises en service pour les lignes 22,45,46 et 56.

Le 4 juillet, en raison des vacances, la ligne 61 est suspendue.

Le 18 août, les services de la rue de la Loi se dirigeant vers la Bourse reprennent leur itinéraire normal par la rue du Loxum. De même, les lignes 63,76 et 77 se dirigeant vers la place Madou reprennent leur itinéraire normal par la rue Ste-Gudule.



14

- Le 28 août, la ligne 61, suspendue depuis le 4 juillet, est rétablie.
- Le 26 septembre, la voie de service située rue Josaphat entre l'avenue Rogier et la rue Thieffry est supprimée.
- Le 23 octobre, en raison des travaux du collecteur de la Woluwe à Auderghem, le terminus de la ligne 25 est provisoirement ramené au carrefour de la chaussée de Wavre et du boulevard du Souverain où il s'effectue en "chapeau de curé".
- Le 24 octobre, la ligne 53 est supprimée aux heures creuses; à ces heures, elle est remplacée par un service 53 barré circulant entre la place Verboeckhoven et la place St-Denis ou la gare de Forest-Midi, selon le cas.
- Le 21 novembre, la ligne 61 est supprimée. La plaque indicatrice de cette ligne est néanmoins provisoirement conservée.

Pierre De Cock

Légende des photos

1. La voiture-échelle hippomobile des T.U.L.E. (Tramways Unifiés de Liège et Extensions), construite en 1899, appartenant à l'AMUTRA et présentée au musée de Woluwe pour la saison 1984. (Photo Marc GRIETEN - 14.06.1084)
2. La remorque royale A.1625 de la S.N.C.V. photographiée en 1981 à Schepdael. (Photo Michel LEPRINCE)
3. L'autobus 8734 sur la ligne 86 vers Etangs Noirs, le 14 juin 1984 chaussée de Gand - rue Dubois Thorn. (Photo Marc GRIETEN)
4. La motrice 7930 "self-service" sur la ligne 81 vers l'Expo à l'entrée de la gare des Grands Palais; les travaux de construction de la nouvelle gare des tramways sont déjà commencés. (Photo Marc GRIETEN - 6.06.1984)
5. La motrice 7712 avec le film 81 barré "Flagey" dépasse la motrice 7784 avec le film 81 "Montgomery" à la place Saint-Lambert le 6 juin 1984. (Photo Marc GRIETEN)
6. La motrice 7804 portant la publicité spéciale pour les "20 km de Bruxelles" au terminus de la ligne 19, Dansaertlaan à Groot-Bijgaarden le 19 mai 1984. (Photo Marc GRIETEN)
7. La motrice 5018 transformée, sur la ligne 40 (Treurenberg - P. Tervuren - Tervuren) avenue des Arts - rue Joseph II vers Tervuren en août 1949. (Collection Raymond NUYTS)
8. La même motrice 5018 lors d'un parcours d'essai en été 1949 au terminus de Tervuren. Deux autres motrices de type 5000 dont la 5021, stationnent sur la voie 1. (Photo J. PRICE - collection MUPDOFER)

9. La motrice 1810 sur la ligne 77 (square Marguerite - Bourse - Scheut) rue Willems - place Saint-Josse vers Scheut le 19 août 1952.
Remarquez le 3e rail vicinal. (Photo J. BAZIN)

10. La remorque 745, avec une double porte à l'arrière, sur la ligne 14 en décembre 1949. Un lecteur reconnaît-il l'endroit? (Photo DESBARAX, collection ARBAC)

11. La motrice 1978, bidirectionnelle, sur la navette de la ligne 9 "rouge" (Uccle-Calevoet - av. du Silence) au terminus de la chaussée d'Alseberg avant le passage à niveau de la gare d'Uccle-Calevoet en 1948. (Photo DESBARAX - collection ARBAC)

12. Vue des travaux de raccordement des nouvelles voies rue Engeland à Uccle-Calevoet début 1950. (Photo DESBARAX - collection ARBAC)

13. La motrice 1977, bidirectionnelle, assurant seule la navette de la ligne 9 "rouge" entre le 19 novembre 1948 et le 9 mai 1950, vue ici au terminus de la chaussée d'Alseberg à hauteur de l'avenue du Silence. (Photo DESBARAX - collection ARBAC)

14. La motrice 3431 sortant du dépôt de Woluwe manoeuvre avenue Parmentier pour prendre du service sur la ligne 72 (Nord - av. Rogier - P Tervueren) en 1949. (Collection Raymond NUYTS)

Verkoopprijs : 30 F.
Prix de vente :

Verantwoordelijke uitgever :

Marc GRIETEN

Mulderslaan, 64

1160 BRUSSEL

Editeur responsable :

Marc GRIETEN

Avenue des Meuniers, 64

1160 BRUXELLES