

**Exploitation du réseau de la S.A.  
«Les Tramways Bruxellois»  
pendant la seconde  
guerre mondiale  
(10 mai 1940 - 8 mai 1945)**

par

Pierre DECOCK



EN HOMMAGE À EMILE COSAERT

1915 - 1982

**Exploitation du réseau de la S.A.  
«Les Tramways Bruxellois»  
pendant la seconde  
guerre mondiale  
(10 mai 1940 - 8 mai 1945)**

par

Pierre DECOCK

1982

# TABLE DES MATIERES

	Pages
AVANT — PROPOS	3
LE TRAMWAY FACE À UNE SITUATION EXCEPTIONNELLE	5
LE RÉSEAU AU 9 MAI 1940	9
Introduction	9
Nomenclature des lignes	9
Structure tarifaire	12
Le parc du matériel roulant	15
LE CHOC DE LA GUERRE (mai à décembre 1940)	17
Les premiers jours	17
Face à une situation exceptionnelle	20
Réorganisation progressive	21
Retour à une exploitation normale	25
Le point à la fin de l'année 1940	35
1941 - LE RÉSEAU DES T.B. S'ÉTEND TOUJOURS	39
Panorama de la situation	39
Les événements sur le réseau en 1941	43
Conclusions pour l'année 1941	45
1942 - UNE ANNÉE DE PENURIE AGGRAVÉE	49
Panorama de la situation	49
Les événements sur le réseau en 1942	50
Conclusions pour l'année 1942	55
1943 - LA VIE QUOTIDIENNE DEVIENT DE PLUS EN PLUS DIFFICILE	57
Panorama de la situation	57
Les événements sur le réseau en 1943	58
Le bombardement du 7 septembre	60
Conclusions pour l'année 1943	64

	<b>Pages</b>
<b>VERS LA LIBÉRATION (1 janvier au 3 septembre 1944)</b> . . . . .	<b>67</b>
Panorama de la situation . . . . .	67
Les événements sur le réseau de janvier à septembre 1944 . . . . .	67
1er janvier au 3 septembre 1944 - Conclusions . . . . .	80
<b>DE LA LIBÉRATION À LA VICTOIRE (3 septembre 1944 au 8 mai 1945)</b> . . . . .	<b>81</b>
Panorama de la situation . . . . .	81
Les événements sur le réseau de septembre à fin 1944 . . . . .	81
Les événements sur le réseau de janvier au 8 mai 1945 . . . . .	87
Et en conclusion, le jour de la victoire . . . . .	90
<b>ANNEXE 1 - Le réseau au 8 mai 1945</b> . . . . .	<b>93</b>
<b>ANNEXE 2 - Le parc du matériel roulant au 8 mai 1945</b> . . . . .	<b>95</b>
<b>ANNEXE 3 - La chronologie des événements ligne par ligne</b> . . . . .	<b>97</b>
<b>ANNEXE 4 - Les avis au public</b> . . . . .	<b>101</b>

# Avant-propos

Le thème de la seconde guerre mondiale a été abordé dans «L'AGE D'OR», tome 2 de l'Histoire des Transports Publics à Bruxelles, édité en 1981 par la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles. On pourrait dès lors se demander pourquoi y revenir ici.

En fait, «L'AGE D'OR» et le présent document ne poursuivent pas le même but. Si le premier est une fresque de la vie bruxelloise vue au travers des transports publics, notre travail met l'accent sur l'aspect exploitation d'un réseau de tramways et de trolleybus. C'est dire que beaucoup d'événements qui auraient alourdi inutilement «L'AGE D'OR» se trouveront relatés ici en détail.

Nous avons abordé ce travail par la méthode chronologique. Les renseignements que le lecteur y trouvera résultent d'un long dépouillement d'archives et sont à ce titre d'origine garantie. Malgré cet abord a priori aride, nous voudrions cependant croire que le lecteur, s'il veut se donner la peine de «lire entre les lignes», constatera que l'on peut arriver à décrire le climat d'une époque qui fut très pénible à tous égards au travers d'un récit événementiel.

La rédaction de ce texte n'aurait pas été possible sans l'aimable collaboration des services d'archives de la S.T.I.B. En outre une partie de la documentation présentée a été mise à notre disposition par le département de la «Promotion des Transports Urbains» du Ministère des Communications et par divers collectionneurs dont on trouvera le nom dans nos légendes.

Enfin, nous ne voudrions pas oublier Monsieur Emile COSAERT, agent retraité de la S.T.I.B. et amateur éclairé, dont les conseils nous ont toujours été précieux. Que tous veuillent bien trouver ici l'expression de nos vifs remerciements.

# 1. Le tramway face à une situation exceptionnelle

Pendant toute la seconde guerre mondiale, le transport des personnes en Belgique a été assuré pour la plus grande part par les réseaux ferrés. Dans les villes, les réseaux de tramways ont fonctionné sans défaillance et presque sans concurrence, les transports privés comme les réseaux d'autobus étant le plus souvent réduits à leur plus simple expression.

On pourrait d'ailleurs s'interroger sur ce que serait devenue la vie économique dans notre pays occupé si celui-ci n'avait disposé d'une infrastructure exceptionnelle de transport par voie ferrée alimentée par une source d'énergie alors purement nationale, le charbon. Aussi, à fin 1940, un membre de la Direction des Tramways Bruxellois a écrit avec raison le texte suivant que nous reprendrons in extenso :

«Les circonstances dans lesquelles nous vivons ont montré que les modes de transport en commun, indispensables pour la vie des grandes agglomérations, doivent se suffire par les produits que l'on trouve dans son propre pays. A cet égard, la supériorité de la traction électrique dans un pays charbonnier comme la Belgique est manifeste.

Ce n'est pas sans appréhension et même sans angoisse que l'on se demande ce que serait devenu Bruxelles, qui ne dispose pas d'un chemin de fer métropolitain, si, comme certains le préconisaient, on y avait substitué des autobus aux tramways. Indépendamment de....., il est certain qu'aujourd'hui les Bruxellois ne disposeraient plus d'aucun mode de transport en

commun. Combien grave serait la perturbation dans une agglomération de près d'un million de personnes.»

Dès le 10 mai 1940 en effet, à Bruxelles en particulier, la S.A. «Les Autobus Bruxellois» doit cesser son exploitation, soixante-six des soixante-huit véhicules qu'elle possédait étant réquisitionnés par l'armée belge. Ceux-ci ne réapparurent plus de toute la guerre, treize autobus seulement, et encore fort détériorés, ayant pu être récupérés par rachat à la Wehrmacht. Comme d'autre part, les propriétaires de véhicules privés, lorsqu'ils avaient pu conserver leur véhicule, n'avaient que rarement l'autorisation de circuler, la grande majorité des Bruxellois retrouvèrent comme à «La Belle Epoque» leurs bons vieux tramways.

Aux côtés de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux qui exploitait quelques lignes de tramways à caractère urbain, la S.A. «Les Tramways Bruxellois» fit face à la partie la plus importante de l'afflux des voyageurs et ce, pratiquement sans discontinuité aucune. Cette société utilisa le maximum de ses possibilités compte tenu des circonstances, en particulier de l'absence forcée à certaines époques d'une partie de son personnel et des restrictions imposées par l'économie de guerre. Cette augmentation sans précédent du nombre de voyageurs transportés est illustrée par les quelques chiffres renseignés au tableau n° 1.

**TABLEAU N° 1 - TRANSPORT DES PERSONNES AUX T.B. PENDANT LA GUERRE 40-45**

ANNEE	VOYAGEURS TRANSPORTEES	KM PARCOURUS (Motrices + Remorques)	QUOTIENT VOYAGEURS/KM
1939	271.292.386	68.963.379	3,93
1940	253.183.233	61.662.278	4,11
1941	349.590.236	76.197.641	4,59
1942	414.627.082	76.597.629	5,41
1943	448.085.943	74.862.506	5,99
1944	408.224.256	61.964.959	6,59
1945	459.093.189	72.519.275	6,33

dues difficiles du fait des restrictions de matières ou encore de l'occultation, les bombardements, une situation sanitaire allant se dégradant, les réquisitions de personnel pour le travail obligatoire en Allemagne, une adaptation permanente des horaires et des répartitions de service aux événements, travail loin d'être simple, voilà quelques circonstances marquantes de la vie du réseau des «Tramways Bruxellois» pendant la seconde guerre mondiale.

Ce travail considérable ne fut possible que grâce à la compétence et au dévouement de tout le personnel de la société, du haut en bas de la hiérarchie. Si les Bruxellois ne manquèrent jamais, ou pratiquement jamais, de moyens de transport,

c'est grâce à ce personnel. Ce sera d'ailleurs en quelque sorte lui rendre hommage que de rappeler des faits qui marquèrent sa vie quotidienne au cours d'une période critique.

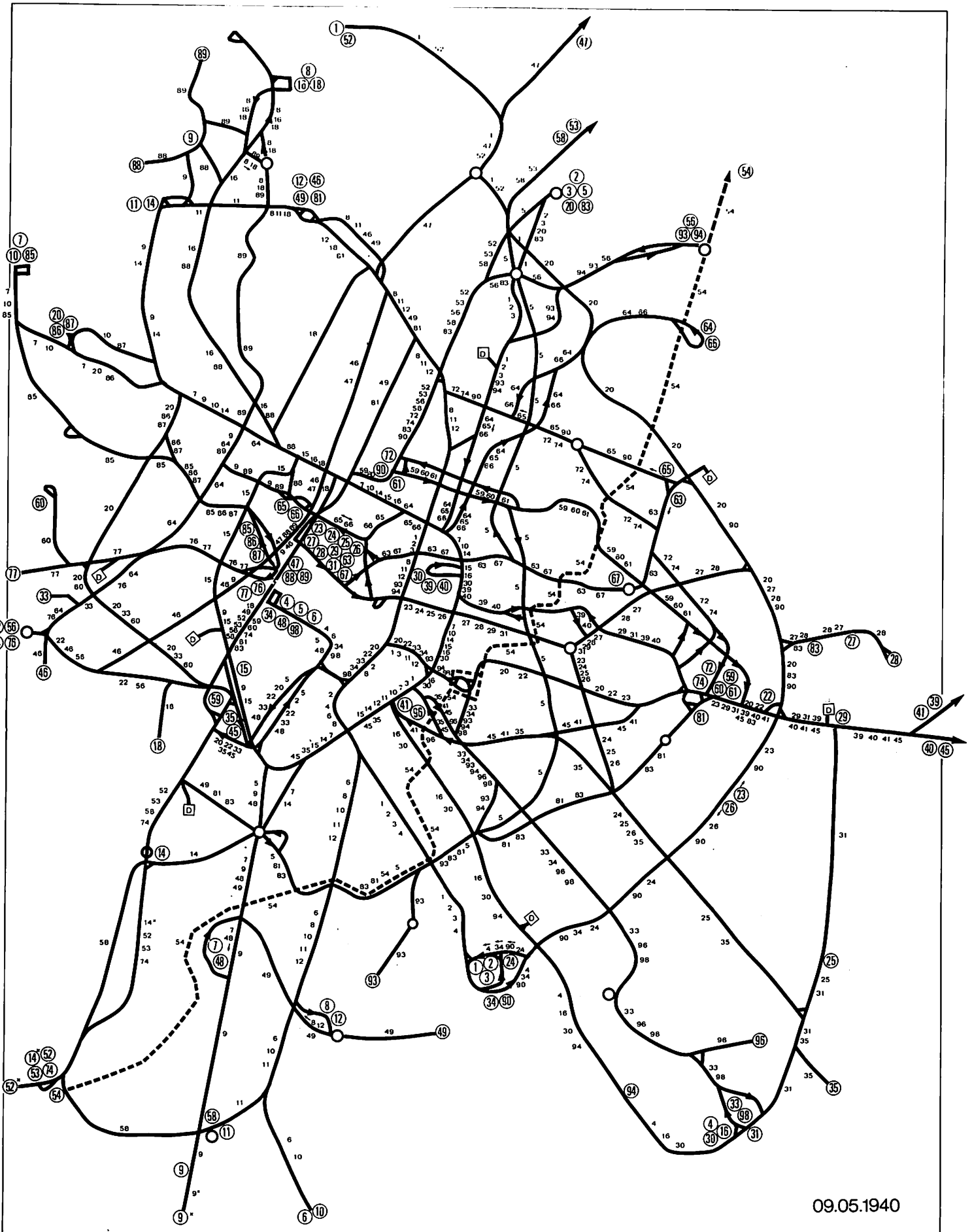
Près d'un an après la tourmente, le 15 mars 1946, le conseil d'administration des «Tramways Bruxellois», dans son rapport à l'assemblée générale de la Société, faisait le sombre bilan suivant :

«Cinquante de nos agents sont morts victimes d'événements de guerre; nous rendons à leur mémoire un hommage ému. En outre, treize membres du personnel, prisonniers politiques, et six déportés pour le travail obligatoire ne sont

pas rentrés dans leur foyers; aucune information n'a pu être obtenue à leur sujet et leur sort n'est hélas que trop angoissant».

Sous la relative sécheresse d'un texte rédigé pour un rapport n'apparaît cependant que la partie visible de l'iceberg. Nous aurons largement l'occasion de le montrer à partir des chapitres suivants qui évoqueront un passé, somme toute récent, dont beaucoup d'entre nous se souviennent encore. Pour ce faire, nous serons sans prétention sauf pour l'exactitude des faits rapportés. Puisse le lecteur, «ami du tram» ou non, trouver quelque plaisir à parcourir ces quelques lignes. C'est ce que nous lui souhaitons.

---



## 2. Le réseau au 9 mai 1940

### 2.1. Introduction

Avant d'évoquer les nombreux événements qui marqueront la vie du réseau de la S.A. «Les Tramways Bruxellois» pendant la seconde guerre mondiale, nous avons cru bon, afin que le lecteur puisse situer ces événements avec plus de facilité, de décrire l'état du réseau à la veille de cette guerre, soit le 9 mai 1940.

Cette description comprendra, outre un plan schématique du réseau, une nomenclature des lignes exploitées, la structure tarifaire en usage à l'époque et un état du parc du matériel roulant.

### 2.2. Nomenclature des lignes

On trouvera au tableau n° 2 l'énumération des lignes de tramways et trolleybus exploitées par la S.A. «Les Tramways Bruxellois» à la date du 9 mai 1940 en ce compris les services intercalaires «barrés».

Pour chaque ligne, le tableau n° 2 renseigne le numéro attribué, les couleurs de la plaque indicatrice de parcours désignées respectivement par les sigles bc (blanc), b (bleu), j (jaune), r (rouge) et v (vert), enfin les deux terminus.

Lorsque les chiffres de la plaque indicatrice sont rouges, ce qui à une exception près, était, comme aujourd'hui encore, réservé aux lignes suburbaines, nous l'indiquerons par le sigle (R) accolé au numéro de ligne. D'autre part, certaines observations particulières relatives au mode d'exploitation sont désignées par un renvoi et décrites en fin de tableau.

**TABLEAU N° 2 - NOMENCLATURE DES LIGNES AU 9 MAI 1940**

N°	COULEURS	ITINERAIRE PRINCIPAL	ITINERAIRE «BARRE»
1	bc.b	Av. Astrid - Bois (1)	---
2	r.r	Gare de Schaerbeek - Bois	---
3	bc.bc	Gare de Schaerbeek - Bois	---
4	b.j	Bourse - Boitsfort	Bourse - Boendael (12)
5	b.r	Gare de Schaerbeek - Bourse	Bourse - Pl. E. Flagey (12)
6	v.bc	Bourse - Fort Jaco	---
7	j.v	Berchem - Altitude 100	Pl. Yser - Altitude 100
8	bc.r	Centenaire - R.P. Av. Longchamp (1)	---
9	j.b	Hôpital Brugmann - Uccle Calevoet	Pl. Béguinage - Uccle Calevoet
9(R)	j.j	Uccle Calevoet - Av. du Silence (2)	---
10	v.j	Berchem - Fort Jaco	Pl. Yser - Fort Jaco
11	v.v	Jette - Uccle Centre	---
12	v.b	Pl. E. Bockstael - R. P. Av. Longchamp (1)	---
14	b.j	Jette - Pl. Wielemans Ceuppens (3)	Pl. Yser - Barrière St. Gilles
15	b.b	Midi - Nord-Midi (circulaire)	---
16	r.j	Centenaire - Boitsfort	Pl. Yser - Boendael
18	j.v	Centenaire - Petite Ile	Centenaire - Midi
20	r.bc	Gare de Schaerbeek - Basilique	Av. Astrid - Porte de Tervueren (13)
22	j.bc	B. St. Michel - Parc d'Anderlecht	---
23	b.r	Bourse - B. St. Michel (4)	---
24	b.b	Bourse - Bois	R. Colonies - Bois (12)
25	bc.bc	Bourse - Auderghem	R. Colonies - Auderghem
26	r.b	Bourse - B. St. Michel (4)	---
27	v.v	Bourse - Pl. Verheyleweghen (5)	---
28	r.r	Bourse - Woluwe St. Lambert	R. Colonies - Woluwe St.-Lambert (12)
29	j.r	Bourse - Woluwe St. Pierre (1)	---
30	r.b	Treurenberg - Boitsfort (6)	---
31	j.v	Bourse - Boitsfort	R. Colonies - Boitsfort
33	b.r	Sq. H. Rey - Boitsfort	Midi - Boitsfort
34	r.j	Bourse - Bois	---
35	bc.j	Midi - Auderghem (Transval)	---
39	bc.r	Treurenberg - Stockel	---
40(R)	r.r	Treurenberg - Tervueren	---
41	b.bc	Porte de Namur - Stockel	Porte de Tervueren - Stockel (12)
45(R)	r.v	Midi - Tervueren (1)	Midi - B. St. Michel
46	r.r	Pl. E. Bockstael - Veeweyde	Pl. Béguinage - Veeweyde (12)
47	r.b	Marly - Bourse (7)	Château Meudon - Bourse (7)
48	j.r	Bourse - Altitude 100	Bourse - Pl. Van Meenen (14)
49	v.bc	Pl. E. Bockstael - Bois	Pl. E. Bockstael - Midi (15)
52	b.bc	Av. Astrid - Forest (8) (11)	Av. Astrid - Nord (12)
53(R)	b.b	Vilvorde - Forest (11)	Pl. Verboeckhoven - Forest
54(R)	b.bc	Machelen - Forest (1)	Luxembourg - Forest (12)
56	j.r	Evere (Pl. Paix) - Parc d'Anderlecht	Pl. Verboeckhoven - Midi
58(R)	v.r	Vilvorde - Uccle Centre (11)	Pl. Verboeckhoven - Uccle Centre

**TABLEAU N° 2 - NOMENCLATURE DES LIGNES AU 9 MAI 1940 (suite)**

N°	COULEURS	ITINERAIRE PRINCIPAL	ITINERAIRE «BARRE»
59	b.j	Midi - Porte de Tervueren	---
60	r.v	Karreveld - Porte de Tervueren	---
61	b.v	Nord - Porte de Tervueren	Nord - Pl. Dailly (16)
63	v.j	Pl. Général Meiser - Bourse (9)	---
64	b.v	Evere - Parc d'Anderlecht	Av. L. Bertrand - Parc d'Anderlecht (12)
65	j.v	Pl. Général Meiser - Pl. Béguinage (9)	---
66	v.b	Evere - Pl. Béguinage	Av. L. Bertrand - Pl. Béguinage (12)
67	v.r	Bourse - Pl. des Gueux	Bourse - Pl. St. Josse (17)
72	v.j	Nord - Porte de Tervueren	---
74	r.j	Porte de Tervueren - Forest (1)	Porte de Tervueren - Midi
76	b.j	Bourse - Parc d'Anderlecht	---
77	bc.bc	Bourse - Scheut	---
81	bc.v	Pl. E. Bockstael - Porte de Tervueren	---
83	j.b	Gare de Schaerbeek - Cimetière d'Etterbeek	Midi - Porte de Tervueren (12)
85	r.r	Berchem station - Bourse	---
86	v.bc	Basilique - Bourse (10)	---
87	bc.v	Basilique - Bourse (10)	---
88	j.r	Chaussée de Dieleghem - Bourse	Hôpital Brugmann - Bourse (12)
89	j.j	Stade - Bourse	---
90	v.bc	Nord - Bois	Pl. Bienfaiteurs - Bois (12)(18)
93	j.j	Evere (Pl. Paix) - Pl. G. Brugmann	Evere (Pl. Paix) - Luxembourg (12)
94	v.j	Evere (Pl. Paix) - Boendael (1)	Evere (Pl. Paix) - Pl. E. Flagey (12)
96	bc.b	Porte de Namur - Sq. des Archiducs	Porte de Namur - Cimetière d'Ixelles (12)
98	b.b	Bourse - Boitsfort	---

**OBSERVATIONS**

- (1) ne circule pas en soirée;
- (2) navette prolongeant la ligne 9 au-delà d'Uccle-Calevoet avec transbordement gratuit;
- (3) pendant la journée, certains services sont prolongés à Forest avec plaque de paravent;
- (4) les lignes 23 et 26 forment un service en boucle avec changements de plaques indicatrices 23/26 ou 26/23 au terminus du boulevard Saint Michel à hauteur de la rue de l'Escadron;
- (5) ne circule pas en soirée la semaine, en matinée le dimanche;
- (6) ne circule pas en matinée ni en soirée et est supprimé le dimanche;
- (7) le service principal et le service intercalaire circulent tous les deux sous plaque indicatrice 47, avec plaques de paravent pour les distinguer;
- (8) certains services sont prolongés jusqu'à la gare de Forest-Midi, avec plaque de paravent;
- (9) les lignes 63 et 65 forment un service en boucle avec changements de plaques indicatrices 63/65 ou 65/63 au terminus de la place Général Meiser;
- (10) les lignes 86 et 87 forment un service en boucle avec changements de plaques indicatrices 86/87 ou 87/86 au terminus de la Basilique;
- (11) suite à des travaux au pont du chemin de fer de la rue Navez, déviée depuis le 1er avril 1940 entre le pont Teichmann et la place du Pavillon par le boulevard Lambertmont et la place Verboeckhoven;
- (12) ne circule que très occasionnellement;
- (13) service spécial qui sera occasionnellement encore utilisé jusqu'au 1er novembre 1944 pour la desserte du cimetière de Schaerbeek;
- (14) il semble qu'au début de la guerre existent des jeux de plaques indicatrices 48/48 barré; en tout cas, le service du matériel roulant en mentionne la fabrication en 1938; à notre connaissance, cependant, la ligne 48 barré n'a jamais circulé;
- (15) la ligne 49 barré est parfois mise en circulation comme renfort spécial; la plaque 49 barré ne fait cependant pas partie du jeu de plaques ordinaires de la ligne 49, soit le jeu 49/81; elle fait partie d'un jeu spécial quadruple 49/49 barré/81/S (Midi-Bois);
- (16) il y a de nombreuses années que le service 61 barré ne circule plus; il nécessiterait d'ailleurs l'emploi de motrices bidirectionnelles, le terminus de la place Dailly ne comportant ni boucle ni triangle de refoulement; la plaque indicatrice 61 barré existe cependant toujours et fait partie d'un jeu quadruple 59/60/61/61 barré; à notre connaissance le service 61 barré ne circulera jamais plus;
- (17) il y a près de trois ans que le service 67 barré ne circule plus; sa plaque indicatrice existe cependant toujours et fait partie d'un jeu quadruple 63/65/67/67 barré; à notre connaissance, le service 67 barré ne circulera plus;
- (18) dans les premiers mois de la guerre, à un date non précisée, la plaque 90 barré sera supprimée.

## 2.3. La structure tarifaire

### 2.3.1. Généralités

En fonction du régime tarifaire qui leur est appliqué, les lignes du réseau de la S.A. «Les Tramways Bruxellois» peuvent être subdivisées d'une part en lignes urbaines et lignes suburbaines, d'autre part en lignes à deux classes, soit la 1ère et la 2de, et en lignes à classe unique, soit la 2de. L'ensemble de la structure tarifaire fait d'ailleurs partie intégrante des actes de concession.

Sur les lignes urbaines, le tarif appliqué est le même quelle que soit la longueur du trajet parcouru. Les lignes suburbaines au contraire sont divisées en sections. Pour les lignes comportant deux classes, le compartiment arrière des véhicules correspond toujours à la première classe tandis que la plateforme arrière est de première ou seconde classe selon le cas; en outre, le régime des classes peut être variable le long de l'itinéraire parcouru.

On trouvera ci-dessous successivement un classement des lignes selon le régime des classes et la liste des lignes suburbaines avec leurs points de sectionnement. Enfin les tarifs en vigueur sont rappelés au tableau n° 3.

### 2.3.2. Le régime des classes des différentes lignes

1°) Les lignes suivantes sont à classe unique (2de) sur tout leur parcours : 4, 9, 18, 20, 22, 33, 46, 47, 48, 49, 52, 53, 54, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 72, 74, 76, 77, 81, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 98.

2°) Les compartiment et plate-forme arrière sont en 1ère classe sur tout le parcours des lignes suivantes : 1, 2, 3, 6, 7, 10, 14, 15, 16, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 35, 90.

3°) Le compartiment arrière seulement est en 1ère classe sur les lignes suivantes : 30, 34, 39, 40, 41, 45, 96.

4°) Les lignes suivantes ont un régime de classe variable selon leur itinéraire :

**Ligne 5** : à classe unique de la Bourse à la place Eugène Flagey puis compartiment et plate-forme arrière en 1ère classe de la place Eugène Flagey à la gare de Schaerbeek, soit sur la partie du trajet concédé par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux;

**Lignes 8-11-12** : à classe unique entre Jette ou le Centenaire et la place Liedts, compartiment et plate-forme arrière en 1ère classe sur le restant du parcours;

**Ligne 93** : compartiment et plate-forme arrière en 1ère classe sauf entre la gare du Luxembourg et la place Eugène Flagey où la plate-forme arrière est en seconde classe;

**Ligne 94** : compartiment et plate-forme arrière en 1ère classe sauf entre la gare du Luxembourg et Boendael où la plate-forme arrière est en seconde classe.

### 2.3.3. Les lignes suburbaines

Le 9 mai 1940, trois itinéraires sont considérés comme suburbains; il s'agit, comme de nos jours, de ceux desservant les communes de Tervueren (lignes 40 et 45) et de Machelen (ligne 54) ainsi que la ville de Vilvorde (lignes 53 et 58). Ces trois itinéraires sont divisés en cinq sections dont deux urbaines. Les divers points de sectionnement sont les suivants, le point souligné correspondant à la limite du périmètre urbain :

- **lignes 40 et 45** : Midi ou Treurenberg - Woluwe-dépôt - **Auderghem-Forêt** - Quatre-Bras - Chaussée de Bruxelles - Tervueren
- **lignes 53 et 58** : Uccle ou Forest - Place Liedts - **Rue du Lion** - Montplaisir - Haeren - Vilvorde
- **ligne 54** : Forest - Rue G. Kurth - **Rue E. Van Cutsem** - Rue de Harenheyde - Chaussée de Buda - Machelen

### 2.3.4. Tarifs en vigueur le 9 mai 1940

Les tarifs en vigueur sur le réseau des «Tramways Bruxellois» le 9 mai 1940 sont rassemblés dans le tableau n° 3. Ces tarifs avaient été établis récemment puisqu'ils venaient d'être augmentés à la date du 1er avril 1940.

On remarquera que quel que soit le régime appliqué, la différence de tarif entre la 1ère et la 2de classe est égale à 0,20 F et que le supplément pour correspondance vaut 0,50 F. D'autre part, il faut encore mentionner le fait que les tarifs de 1ère classe ne sont appliqués lorsqu'ils sont

prévus, que sur les voitures qui quittent leur terminus après 8 h 00 du matin. Enfin, le tarif réduit est accordé aux ouvriers ainsi qu'aux employés, pour autant, pour ces derniers, que leurs revenus annuels ne dépassent pas 10.000 F.

**TABLEAU N° 3 - TARIFS EN VIGUEUR LE 9 MAI 1940**

CATÉGORIES	1ère CLASSE	2e CLASSE
<b>RÉSEAU URBAIN</b>		
<b>Tarif plein</b>		
- Trajet direct	1,30 F	1,10 F
- Trajet direct plus correspondance	1,80 F	1,60 F
- Carte de 20 voyages	21,00 F	17,00 F
- Supplément pour changement de classe	0,20 F	
<b>Tarif réduit</b>		
- Trajet direct	1,00 F	0,80 F
- Trajet direct plus correspondance	1,50 F	1,30 F
<b>RÉSEAU SUBURBAIN</b>		
<b>Tarif plein</b>		
Trajet direct - 2 sections	1,30 F	1,10 F
Section supplémentaire	0,25 F	0,25 F
Cartes de 20 voyages - 2 sections	21,00 F	17,00 F
Cartes de 20 voyages - section supplémentaire	3,00 F	3,00 F
<b>Tarif réduit</b>		
Trajet direct - 2 sections	1,00 F	0,80 F
Section supplémentaire	0,15 F	0,15 F

## 2.4. Le parc du matériel roulant

### 2.4.1. Les motrices y compris les trolleybus

On trouvera au tableau n° 4 la nomenclature des motrices, en ce compris les trolleybus, dont disposent la S.A. «Les Tramways Bruxellois» le 9 mai 1940 pour desservir son réseau. Les wagons-moteurs de service ne sont pas repris dans cette liste.

Au total, il y a donc 929 motrices de tramways et 7 trolleybus. La très grande majorité de ce matériel est d'excellente qualité; en effet ou bien il est récent ou bien, ce qui est le cas de la plupart des voitures de type standard, il a été transformé au cours des récentes dernières années. Pour conclure, ajoutons encore que le 9 mai cinq trolleybus, qui constitueront la 2ème série numérotée 6008 à 6012, sont en commande et seront

TABLEAU N°4 - PARC DES MOTRICES ET TROLLEYBUS LE 9 MAI 1940		
N° DES VEHICULES	NOMBRE	OBSERVATIONS PARTICULIÈRES
1001 à 1236	236	Type standard
1241 à 1455	215	Type standard
1601 à 1603	3	Type standard
1604 à 1605	2	Véhicules prototypes; la 1604 a des films indicateurs de parcours
1748 à 1799	52	Type 1700 (1914) - transformées en 1930
1801 à 1840	40	Type standard
1884 à 1899	16	Type standard
1931 à 1963	33	Type standard
1964 à 1965	2	Type ancien - banquettes transversales
1966 à 1978	13	Motrices bi-directionnelles
3379 à 3399	21	Type standard
3401 à 3500	100	Type standard
3801 à 3805	5	Type standard
3806 à 3855	50	Type standard à huit «petites» fenêtres
3856 à 3871	16	Type standard
4001 à 4050	50	Type 4000 - 1ère série (1930) - fenêtres à chassis bois
4051 à 4075	25	Type 400 - 2ème série (1931) - fenêtres à chassis métalliques
4076 à 4100	25	Type 4000 - 3ème série (1933) - films indicateurs de parcours
5001 à 5025	25	Type 5000 (1935) - voitures à deux bogies
6001 à 6007	7	Trolleybus - 1ère série (1939)

tous livrés malgré les circonstances avant la fin de l'année 1940.

#### 2.4.2. Les voitures remorques

On trouvera au tableau n° 5 la nomenclature au 9 mai 1940 des remorques de la S.A. «Les Tramways Bruxellois» en ce compris les véhicules en réserve inactive mais à l'exclusion des wagons de service.

Au total, il y a donc 653 remorques, dont 416 standard, 134 de type ancien avec portelles, 102 remorques ouvertes et 1 d'un type spécial. Le service normal est assuré par les véhicules de type standard, les autres étant garés dans les dépôts en réserve inactive.

**TABLEAU N°5 - PARC DES REMORQUES LE 9 MAI 1940**

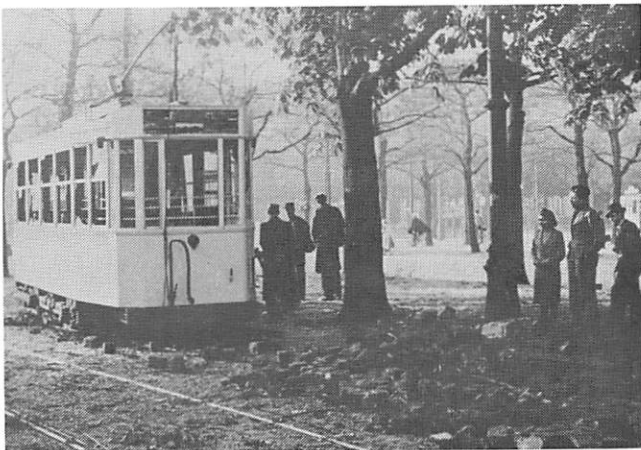
N° DES VEHICULES	NOMBRE	OBSERVATIONS PARTICULIÈRES
1 à 100	100	Remorques ouvertes
101 à 107	7	Remorques fermées standard
121 à 158	38	Remorques fermées standard
498 et 500	2	Remorques ouvertes
501	1	Remorque fermée à petites plates-formes (transport d'enfants)
630 à 689	60	Remorques fermées anciennes; plates-formes à portelles
701 à 750	50	Remorques fermées standard
751 à 791	41	Remorques fermées anciennes; plates-formes à portelles
822 à 853	32	Remorques fermées anciennes; plates-formes à portelles
879	1	Remorque fermée ancienne; plates-formes à portelles
880 à 1000	121	Remorques fermées standard
2101 à 2200	200	Remorques fermées standard

## 3. Le choc de la guerre (mai à décembre 1940)

### 3.1. Les premiers jours

Le 10 mai 1940, au petit matin d'un jour qui sera ensoleillé, le territoire de la Belgique est envahi par les troupes allemandes. L'état de guerre est proclamé et la mobilisation générale décrétée. Tous les anciens militaires non encore mobilisés et âgés de moins de 35 ans sont immédiatement rappelés. Les premiers bombardements atteignent la région bruxelloise; la plaine d'Evere est sévèrement touchée; quelques bombes tombent même avenue Louise, près du Bois de la Cambre. Premières et nombreuses alertes, premiers dégâts, diminution brutale du nombre de ses agents, la S.A. «Les Tramways Bruxellois» comme tout le pays subit le premier choc.

Les horaires des différentes lignes, déjà réduits en 1939 suite aux rappels successifs des agents mobilisables à partir de la fin août, sont réorgani-



Premiers effets de la guerre à proximité du Rond-Point Saint-Michel le 10 mai 1940 - Photo collection R. NUYTS.

sés suivant les plans prévus de longue date pour faire face à une telle situation. Dès le 10 mai dans l'après-midi, les mesures suivantes sont progressivement prises.

- suppression complète des services secondaires 2, 27, 29, 61 et 67;
- suppression de toutes les remorques;
- réduction des services par motrice.

En outre, les véhicules, comme tout le pays, sont occultés, les lampes étant simplement passées au bleu. Ce n'est en effet qu'un peu plus tard que les fameuses tulipes d'éclairage seront enlevées et que des occulteurs plus efficaces, sauf pour le travail des receveurs, seront mis en place. Certains se souviendront certainement du teint blafard qu'ils eurent subitement lorsqu'ils circulaient le soir en tramway.

Dès le 12 mai, le personnel disponible de la S.A. «Les Autobus Bruxellois» dont les véhicules avaient été réquisitionnés, commence à travailler aux T.B. ce qui améliore quelque peu la situation.

Tout le monde sait qu'hélas les envahisseurs progressèrent rapidement. Le mardi 14 mai, les hommes valides âgés de 16 à 35 ans et non mobilisés commencent à quitter le pays pour se protéger d'une éventuelle réquisition par les Allemands ou parce qu'ils songent à pouvoir poursuivre la guerre ailleurs. L'exode s'accroît rapidement et c'est bientôt une grande partie de la population qui se jette sur les routes menant en France. Les souvenirs de 14-18 sont encore tellement vivaces. Pour donner une idée du flux et du reflux de la population pendant cette période très

## AVIS



## BERICHT

- 1° Pendant la durée de la suppression des services d'autobus, les cartes de 20 voyages, valables sur les lignes urbaines des AUTOBUS BRUXELLOIS, peuvent être utilisées sur les lignes urbaines des « Tramways Bruxellois », en première et en seconde classe.
- 2° Les abonnés scolaires des AUTOBUS BRUXELLOIS peuvent se présenter à la Direction des « Tramways Bruxellois », 15, avenue de la Toison d'Or, Guichet des Abonnements, pour faire changer l'itinéraire de leur abonnement de manière à rendre celui-ci valable sur les lignes des « Tramways Bruxellois ».

- 1° Tijdens den duur dat de autobusdiensten afgeschaft zijn, mogen de 20 rittenkaarten, geldig op de stadslijnen der AUTOBUS BRUXELLOIS gebruikt worden op de stadslijnen der « Tramways Bruxellois », in eerste en tweede klas.
- 2° De schoolabbonnenten der AUTOBUS BRUXELLOIS mogen zich aan het Bestuur der « Tramways Bruxellois », 15, Gulden Vlieslaan, Winket der Abonnements, aanbieden om den reisweg van hun abonnement te doen veranderen, ten einde dit geldig te doen maken op de lijnen der « Tramways Bruxellois ».

troublée, on trouvera au tableau n° 6 l'évolution en mai et juin 1940 du nombre approximatif d'agents des « Tramways Bruxellois » manquants, qu'ils soient ou non mobilisés.

Le 15 mai, devant certaines craintes qui se manifestaient dans le personnel, la S.A. « Les Tramways Bruxellois » annonça par avis que toute la direction resterait sur place, quelle que soit la tournure des événements; le personnel fut rassuré et il n'y eut aucune défection parmi les agents qui avaient l'obligation de rester à leur poste. Le service des tramways continua ainsi à être assuré sans interruption.

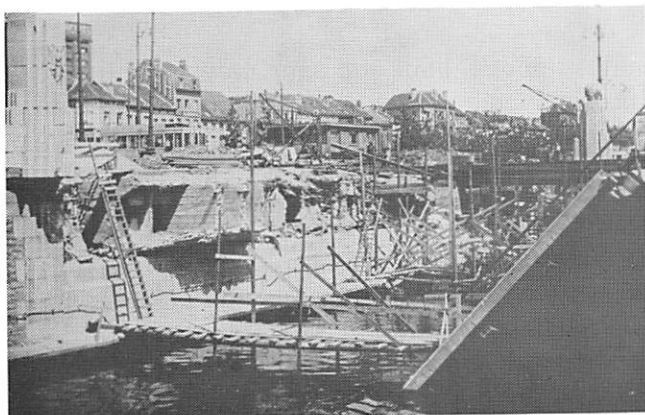
A partir du 16 mai, mais surtout le 17, les Allemands approchant rapidement de Bruxelles, les

troupes anglaises en retraite procèdent à la destruction des ponts sur les canaux de Willebroeck et de Charleroi ainsi que du pont-rail de la chaussée de Vilvorde. La ville est pratiquement coupée en deux. Le réseau des « Tramways Bruxellois » est évidemment profondément perturbé d'autant plus que la destruction des ponts a entraîné la coupure de tous les câbles souterrains d'alimentation en énergie électrique de la partie située à l'ouest des canaux où les tramways ne circulent donc plus. Pour la partie est du réseau par contre, des services sont maintenus et le vendredi 17 mai, tandis que les troupes allemandes font leur entrée dans Bruxelles vers 19 h 00, les tramways rentreront à leur dépôt en soirée aux heures prévues. Le lendemain, ils ressortiront aux premières heures du jour.

TABLEAU N°6 - NOMBRE D'AGENTS MANQUANTS EN MAI - JUIN 1940	
MAI	JUIN
Le 9 mai : 490 Le 10 mai : 625 Le 15 mai : 850 Le 21 mai : 940 Le 24 mai : 1979 (exactement) Le 29 mai : 1770	Le 1er juin : 1240 Le 8 juin : 770 Le 12 juin : 680 Le 18 juin : 540 Le 24 juin : 520 Le 30 juin : 520

Un service de tramways resta ainsi assuré sans interruption. Tous les agents, en restant à leur poste, firent preuve de sang-froid et de courage. Pendant les nombreuses alertes aériennes, pour limiter les risques d'accident, les véhicules arrêtés en pente ne furent pas abandonnés et une

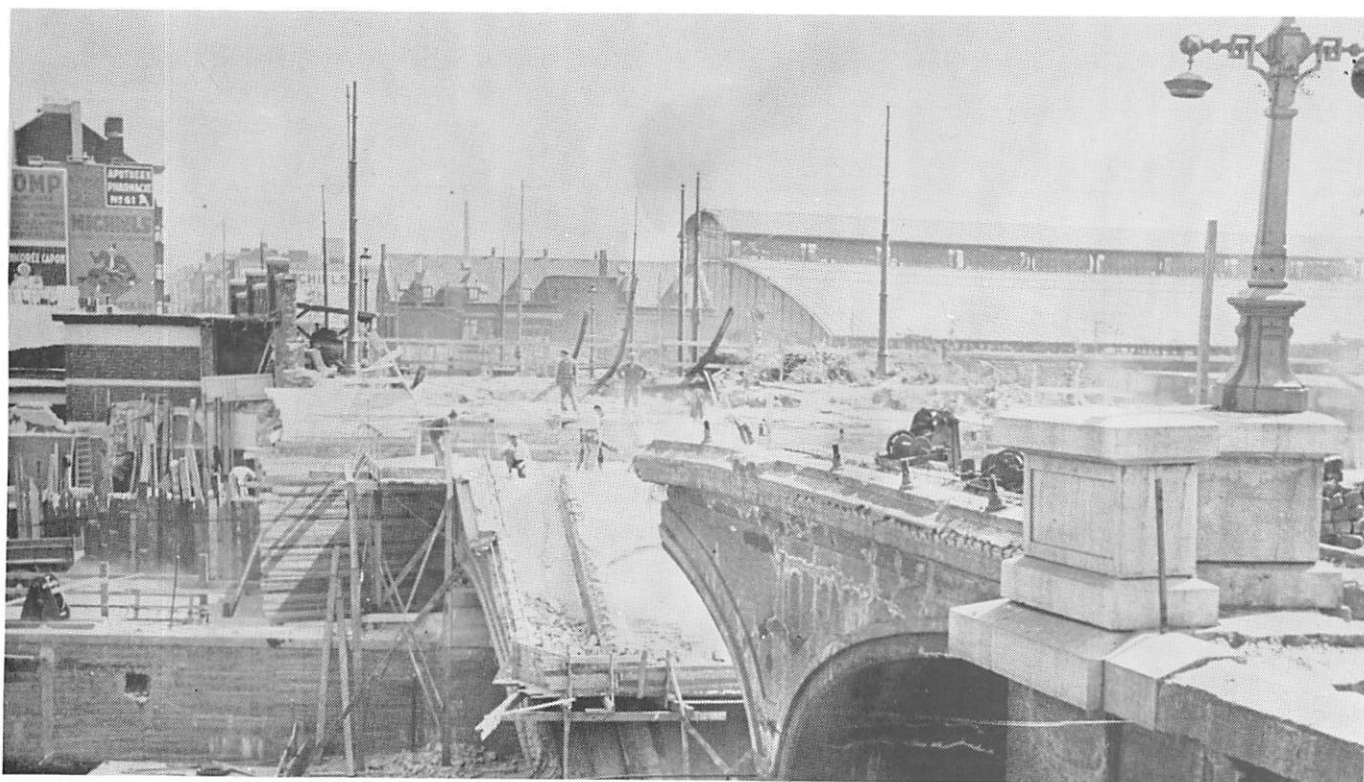
voiture de tramway n'est cependant pas un abri efficace. La ville de Bruxelles a d'ailleurs tenu à adresser ses félicitations aux membres du personnel pour le maintien en exploitation du service des tramways.



Pont détruit de la place de l'Yser - Photo collection R. NUYTS.



Pont détruit de la porte de Flandre  
Photo collection E. COSAERT - PTU



### 3.2. Face à une situation exceptionnelle

Dès la destruction des ponts des 16 et 17 mai, «les Tramways Bruxellois» firent face à la situation. Dix ponts concernant le réseau avaient été détruits ce qui entraînait la coupure de vingt-huit lignes de tramways. En outre, à l'extrême nord, sur les lignes de Vilvorde et de Machelen, le courant électrique avait été coupé. Enfin rappelons que toute la partie du réseau située à l'ouest du canal maritime avait été privée de courant. Cer-

taines lignes durent être supprimées, d'autres raccourcies. On en trouvera ci-dessous une nomenclature à la date du 17 mai, en prenant la liste des ponts détruits comme base de classement.

**Pont Van Praet.** La ligne 1 est limitée à la gare de Schaerbeek et dessert en outre la place Royale en remplacement de la ligne 2 suspendue comme déjà mentionné. De même, la ligne 52, déviée depuis le 1er avril 1940 par la place Verboeckhoven est limitée à la gare de Schaerbeek.

Pont détruit de la rue Ropsy Chaudron  
Photo collection E. COSAERT - PTU

**Square Jules de Trooz.** Les lignes 8, 11 et 12 sont limitées à la place Liedts. Les lignes 46 et 47 sont arrêtées à l'atelier de la chaussée d'Anvers comme les lignes 49 et 81 qui sont d'autre part déviées à partir du Midi par le boulevard de Ceinture et les rues d'Anderlecht et de Laeken.

**Square Saintelette.** Les lignes 7, 10, 14, 16 et 64 sont déviées à partir de la porte d'Anvers par la rue de Laeken. Leur terminus est établi à la Bourse, rue Paul Devaux. La ligne 18, également déviée à partir de la porte d'Anvers, est raccourcie à l'atelier de la chaussée d'Anvers. Enfin, la ligne 88 est supprimée. Signalons en outre que le parcours place Wielemans-Ceuppens - Forest de la ligne 14 est provisoirement suspendu.

**Petit Château.** La ligne 9 circule, sous plaque 9 barré, entre la place du Béguinage et Uccle Calevoet. La ligne 89, quant à elle, est supprimée.

**Porte de Flandre.** Les lignes 85, 86 et 87 sont supprimées.

**Porte de Ninove.** Les lignes 76 et 77 sont supprimées.

**Rue Ropsy-Chaudron.** La ligne 20 est déviée à partir de la place Bara par la rue de Fiennes. Son terminus est établi au coin de la chaussée de Mons et de la rue de l'Instruction. Les lignes 33 et 60 sont limitées au Midi respectivement sous plaques 33 barré et 59.

**Chaussée de Mons.** Les lignes 22, 46 et 56 sont limitées au carrefour chaussée de Mons - rue de l'Instruction.

D'autre part, la voirie à proximité des ponts étant impraticable, la ligne 15 est déviée entre la place de l'Yser et la porte d'Anderlecht par le quai aux Briques, la place du Béguinage et la rue d'Anderlecht. Enfin, pour cause de coupure de courant au nord du réseau les lignes 53/58 et 54 sont respectivement limitées à la gare de Schaerbeek et à la chaussée de Haecht à hauteur de la rue de Paris.

### 3.3. Réorganisation progressive

Malgré les mesures déjà prises, la situation du réseau des tramways restait préoccupante puisque toute la partie ouest de la ville n'était plus desservie. Dès le samedi 18 mai, on s'attela à la solution de ce problème. Aux abords des ponts détruits, les fils de trolley furent réparés, les câbles souterrains en court-circuit furent isolés et remplacés par des câbles aériens provisoires en nombre suffisant pour rétablir l'alimentation électrique sur tout le réseau.

**Le dimanche 19 mai**, soit seulement 48 heures après la destruction des ponts, les tramways des dépôts de Molenbeek réapparurent sur la rive ouest du Canal. L'exploitation fut assurée par des services combinés à plaques indicatrices spéciales blanches indiquant non seulement les numéros des lignes combinées mais aussi le trajet parcouru. Ces services, à l'origine au nombre de quatre, étaient les suivants :

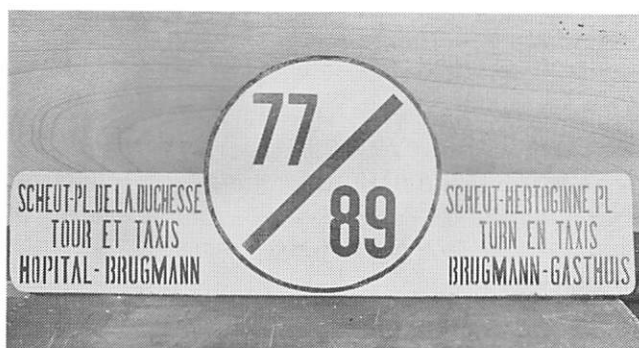
- 64/16 : **Parc d'Anderlecht**, rue de Birmingham, place de la Duchesse, rue de Ribaucourt, boulevard Belgica, avenue Woeste, **place Saint-Lambert**.

- 64/9 : **Parc d'Anderlecht**, rue de Birmingham, place de la Duchesse, rue de Ribaucourt, boulevard Léopold II, avenue de Jette, place Cardinal Mercier, **Hôpital Brugmann.**
- 77/89 : **Scheut**, place de la Duchesse, rue de Ribaucourt, gare de Tour et Taxis, rue Emile Delva, Hôpital Brugmann, **chaussée de Dieleghem.**
- 85/10 : **Berchem**, chaussée de Gand, rue de Ribaucourt, boulevard Léopold II, place Simonis, Basilique, avenue de l'Hôpital Français, chaussée de Gand, **Berchem.**

Il semble bien que les plaques indicatrices spéciales de ces lignes combinées ne furent mises en service que quelques jours plus tard. On en signale en effet la fabrication en cours à la date du 23 mai seulement.

Dès le 20 mai, les choses vont vite, les Tramways Bruxellois commencent à étudier la possibilité de relier les deux parties de son réseau qui restent totalement isolées l'une de l'autre. Un premier ouvrage d'art provisoire est conçu pour la chaussée de Mons. Avant sa mise en service, qui ne tarderait guère, d'autres événements vinrent néanmoins marquer la réorganisation du réseau. On en trouvera la chronologie ci-dessous.

- **Le 21 mai**, les lignes 53/58 et 54 sont rétablies respectivement à Vilvorde et à Machelen; d'autre part, un service en navette, circulant sous plaque 22, est mis en circulation entre Veeweyde et le



Services combinés organisés à partir du 19 mai 1940  
Plaques indicatrices reconstituées d'après documents  
d'époque - Photo S.T.I.B.

pont de la chaussée de Mons. Le même jour cependant, pour faire face à la pénurie de personnel, les lignes 1, 8, 12, 30, 45, 47, 60, 72 et 94 sont provisoirement suspendues comme la navette 9 «Silence» d'ailleurs.

- **Le 22 mai**, un cinquième service combiné est organisé; portant les numéros 33/20, il relie la Basilique au square Henri Rey par la place Simonis et la gare de l'Ouest.

- **Le 23 mai**, le parcours des lignes raccourcies 18, 49 et 81 est réorganisé. Au départ de la place De Brouckère, ces trois lignes effectuent une boucle commune par le boulevard Emile Jacquain, la chaussée d'Anvers, le square Jules de Trooz, la rue du Progrès et le boulevard Adolphe Max.

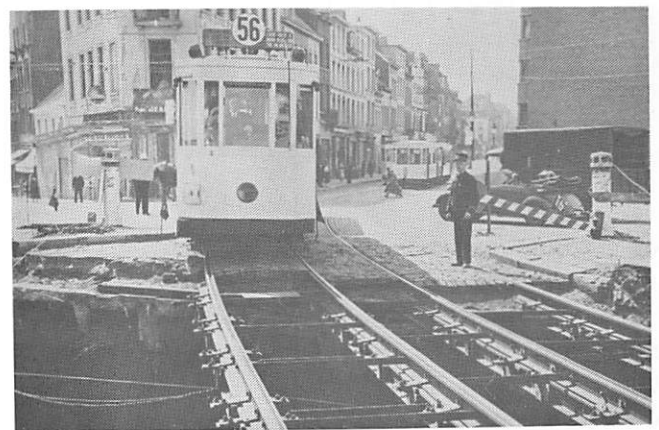
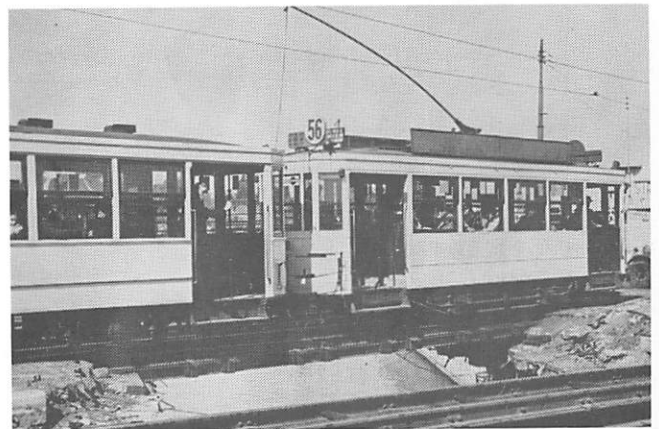
- **Le 25 mai**, pour reprendre le trafic des lignes B, C, D des «Autobus Bruxellois» supprimées depuis le 10 mai, une nouvelle ligne de tramway est mise en service; il s'agit de la ligne 17, aux couleurs «rouge et vert», reliant la Bourse au cimetière d'Ixelles par le Sablon, la porte de Namur et la place Eugène Flagey.

- **Le 27 mai**, un service en navette est mis en circulation sur la branche nord de la ligne 18, entre la place Saint-Lambert et l'avenue du Port, à hauteur de la rue Ulens.

- **Le 28 mai**, la ligne raccourcie 16 est déviée vers la Bourse par la place de l'Yser, le quai du Commerce et la place du Béguinage. D'autre part, la ligne 60 est rétablie avec pour terminus provisoire le carrefour de la chaussée de Mons et de la rue Ropsy-Chaudron, à proximité des Abat-

toirs, le parcours «Midi-Abattoirs» s'effectuant à l'aller par la rue de Fiennes et la chaussée de Mons et au retour par l'avenue Clémenceau. Enfin la ligne 67, supprimée depuis le 11 mai, est rétablie.

Pendant ces quelques jours, les équipes des Voies et Travaux des «Tramways Bruxellois» travaillaient avec acharnement à la réalisation du pont provisoire de la chaussée de Mons.



Le passage est rétabli au pont de la chaussée de Mons dès le 31 mai 1940 - Photo collection E. COSAERT - PTU

## AVIS



## BERICHT

A la demande du Comité Provincial du Brabant pour le ravitaillement de la population, « Les Tramways Bruxellois » acceptent dans les tramways, à titre d'essai, les maraichers, les marchands et leurs marchandises, à partir du jeudi 30 mai 1940, dans les conditions suivantes :

- 1° de la périphérie de l'agglomération bruxelloise vers les marchés, jusque 7 h. 45 ;
- 2° des marchés de l'agglomération bruxelloise vers la périphérie, jusque 10 h. ;
- 3° les marchandises doivent être placées par leurs convoyeurs de manière à ne pas obstruer les accès des voitures ;
- 4° TARIF. — Le prix à payer par paquet, ou par panier, ou par caisse, ou par sac, ou par cruche, est le prix du tarif ordinaire voyageur pour les trajets directs. Ce prix peut être acquitté par la délivrance d'un billet direct ou par le poinçonnage des cartes de 20 voyages. Il ne peut pas être délivré de billets de correspondance pour les marchandises.

N. B. — Les voyageurs ordinaires restent autorisés à transporter tous objets de petit volume ne dépassant pas un poids de 15 kilogrammes et pouvant être placés sous les bancs ou sur les genoux, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Op aanvraag van het Provinciaal Comité van Brabant voor de volksvoeding zullen de Brusselsche Tramwegen, bij wijze van proef, in de trams aannemen, de groenboeren, de handelaars en hun koopwaar, vanaf Donderdag 30 Mei 1940 en in de volgende voorwaarden :

- 1° van den omtrek van de Brusselsche agglomeratie naar de markten tot 7 u. 45 ;
- 2° van de markten van de Brusselsche agglomeratie naar den omtrek tot 10 uur ;
- 3° de koopwaren moeten door hun begeleiders zoodanig geplaatst worden dat zij den toegang tot de rijtuigen niet belemmeren ;
- 4° TARIEF. — De te betalen prijs per pak, of per mand, of per kas, of per zak, of per kruik is de prijs van het gewoon reizigerstarief voor de rechtstreeksche trajecten. Deze prijs mag voldaan worden door het afleveren van een rechtstreeksch biljet of door het knippen van twintigrittenkaarten. Er mogen geen aansluitingsbiljetten voor de goederen afgeleverd worden.

N. B. — De gewone reizigers hebben steeds de toelating elk voorwerp van kleinen omvang welk het gewicht van 15 kilogram niet overtreft en dat onder de banken of op de knieën kan geplaatst worden zonder hinder voor de andere reizigers te vervoeren.

# ATTENTION !

## DANGER !

**NE PAS SE PENCHER  
AU DEHORS DES VOITURES  
AU PASSAGE DU CANAL**

# AANDACHT !

## GEVAAR !

**ZICH NIET UIT DE RIJTUIGEN  
BUIGEN BIJ HET OVERRIJDEN  
VAN HET KANAAL**

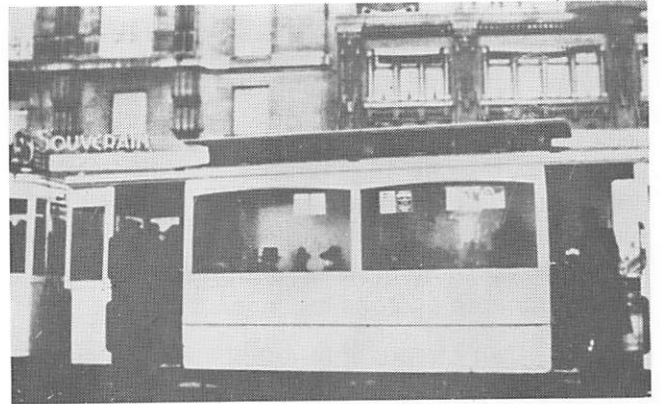
Le 31 mai, leurs efforts étaient couronnés de succès. Après une interruption de deux semaines seulement, les deux parties du réseau des tramways étaient à nouveau reliées. Les lignes 22, 46 et 56 reprenaient leur parcours normal vers le

parc d'Anderlecht et Veeweyde, la navette «Veeweyde - chaussée de Mons» étant naturellement supprimée. Le situation n'était pas sans danger, les voyageurs pouvant risquer une chute dans le canal, mais les tramways passaient.

### 3.4. Retour à une exploitation normale

A fin mai, le personnel libéré ou rentrant d'exode commence à affluer. Tous les jours, des dizaines d'agents doivent être impérativement réintégrés sous peine de réquisition par l'ennemi. On remaniera ainsi les horaires et les répartitions sur voiture en permanence et ce, tout en respectant les règlements légaux de travail en vigueur. Ce travail administratif considérable n'a été possible que grâce au dévouement de tous les agents tant techniques que de bureau.

Le trafic des voyageurs quant à lui n'augmenta que progressivement jusqu'au mois de septembre où son importance correspond à nouveau avec le chiffre de la population. Les conditions d'exploitation ont cependant profondément changé, l'allure générale du trafic s'étant notamment fortement modifiée. Dès septembre 1940, l'afflux des voyageurs, l'application d'un chronométrage maximal pendant les heures d'occultation et l'ajout des militaires et civils allemands transportés gratuitement, mirent les Tramways Bruxellois dans l'obligation d'intensifier les services. Ce fut l'époque où les 134 remorques de type ancien (voir tableau n° 5), garées en réserve inactive depuis de nombreux mois, reprirent leur fonction. Ces remorques étant fort légères à vide, il fallait les tracter avec prudence et on en avait un peu perdu l'habitude; aussi plusieurs déraillements se produisirent dont un en particulier à la boucle terminus de la place Wielemans-Ceuppens où une de ces remorques se retrouva avec son receveur sur le flanc.



Enfin, pour occuper le personnel des «Voies et Travaux», Il y avait non seulement la reconstruction des ponts mais aussi les travaux d'établissement des lignes nouvelles qui avaient été concédées dès avant la tourmente et dont l'achèvement ou la réalisation complète devenaient impératifs vu la disparition des autres moyens de transport. Ici aussi la guerre marqua immédiatement son empreinte puisque, tout travail de nuit étant exclu, il fallait autant que possible éviter d'interrompre de jour l'exploitation normale.

Pour l'usager des tramways, toute cette période, que nous limiterons arbitrairement à l'année 1940, fut caractérisée par une série d'évènements évoqués ci-dessous chronologiquement.

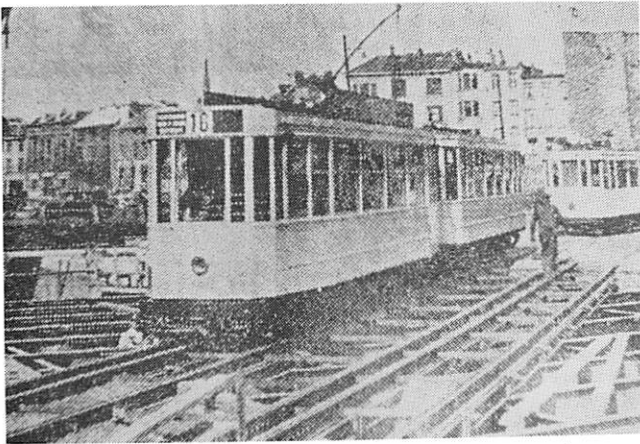
- **Le 31 mai**, soit le jour du rétablissement du pont de la chaussée de Mons, la ligne 20 a son terminus reporté au carrefour chaussée de Mons -rue Ropsy-Chaudron, comme la ligne 60; tout refoulement à la rue de l'Instruction est donc supprimé.

Ancienne remorque remise en service en septembre 1940 - Photo collection R. NUJTS

- **Le 3 juin**, les lignes 11 et 46 atteignent le square Jules de Trooz où est établi leur nouveau terminus provisoire. Le même jour, la navette de la ligne 9 vers l'avenue du Silence est rétablie.
- **Le 4 juin**, la ligne 14 emprunte, comme la ligne 16, le quai du Commerce et la place du Béguinage pour rejoindre la Bourse. D'autre part le service 52 est provisoirement supprimé, la ligne 53 étant renforcée en conséquence.
- **Le 6 juin**, en attendant le rétablissement de la ligne 76, la ligne 22 est provisoirement prolongée par la ligne nouvelle reliant le Parc d'Anderlecht à la place Ministre Wauters. En outre, une boucle provisoire ayant été construite à la place de l'Yser à l'aide d'éléments de voies avariés par la destruction du pont «Saintelette» et disponibles sur place, le service en navette de la ligne 18 «Heysel - avenue du Port» est prolongé jusqu'à la place de l'Yser tandis qu'une nouvelle navette «Heysel - Place de l'Yser» est mise en circulation sur la ligne 16.
- **Le 7 juin**, le service n° 2 supprimé depuis le 11 mai est rétabli. Le même jour, la ligne n° 15 reprend son itinéraire normal par les portes de Ninove et de Flandre.
- **Le 8 juin**, trois nouvelles lignes sont rétablies; il s'agit des services intercalaires 27 et 29 supprimés depuis le 11 mai et de la ligne 8, cette dernière, supprimée depuis le 21 mai, restant néanmoins encore limitée au square de Trooz comme la ligne 11.
- **Le 23 juin**, la circulation des tramways est rétablie sur le pont de la porte de Ninove. Les «Voies

et Travaux» ont en effet terminé le lancement de leur deuxième ouvrage d'art provisoire. Cette situation nouvelle entraîne les modifications de service suivantes, qui ne seront annoncées au public, par voie d'affiche, que quatre jours plus tard :

- les lignes 76 et 77 sont rétablies, la première étant en outre prolongée du Parc d'Anderlecht à la place Ministre Wauters, en lieu et place de la ligne 22 dont le terminus est ramené au Parc d'Anderlecht comme cela avait été prévu dès le 6 juin;
- la ligne 64, limitée à la Bourse depuis le 17 mai, rejoint à nouveau le Parc d'Anderlecht; elle reste néanmoins déviée entre la porte d'Anvers et la place de la Duchesse par la rue de Laeken et l'itinéraire des lignes 76 et 77.
- **Le 23 juin**, encore, les lignes 49 et 81 reprennent leur parcours normal par la rue du Progrès tout en restant encore limitées au square Jules de Trooz.
- **Le 27 juin**, afin de profiter au maximum des nouvelles possibilités offertes par le pont de la porte de Ninove, les mesures suivantes sont prises.
  - 1°) les lignes 7, 10, 14 et 16 sont rétablies entre leurs terminus normaux; elles restent néanmoins déviées entre la porte d'Anvers et la rue de Ribaucourt par les rues de Laeken, de la Vierge Noire, des Poissonniers, l'itinéraire des lignes 76 et 77 jusqu'au-delà de la porte de Ninove et les rues Delaunoy, de



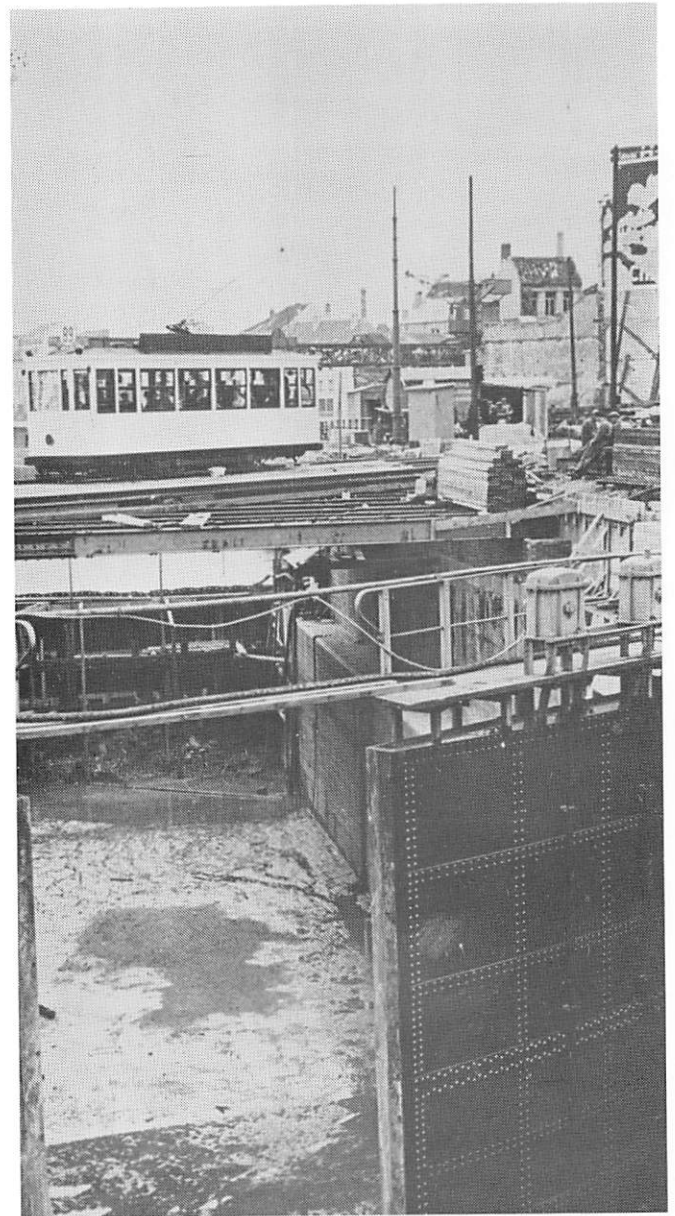
l'Eléphant, de la Borne, de l'Ecole et de Ribaucourt.

- 2°) les lignes 85, 86, 87, 88, 89 sont rétablies entre la Bourse (rue Jules Van Praet) et leur terminus nord normal, en passant par la porte de Ninove et la rue Delaunoy;
- 3°) les services combinés 64/9, 64/16, 77/89 et 85/10 ainsi que la navette «Heysel - Place de l'Yser» de la ligne 16 sont supprimés.

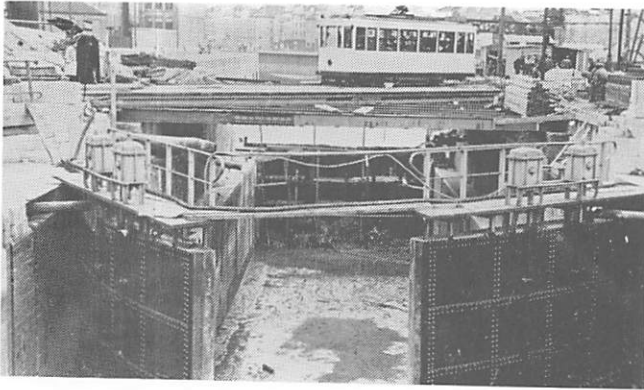
- **Le 29 juin**, le passage des tramways au dessus du pont provisoire construit au square Sainte-lette est à son tour rétabli. La boucle provisoire qui était établie à proximité avait été démontée le jour précédent. En conséquence :

- 1°) les lignes 7, 10, 14, 16, 18, 64 et 88 reprennent intégralement leur itinéraire normal; le prolongement jusqu'à Forest de la ligne 14 est également à nouveau desservi;

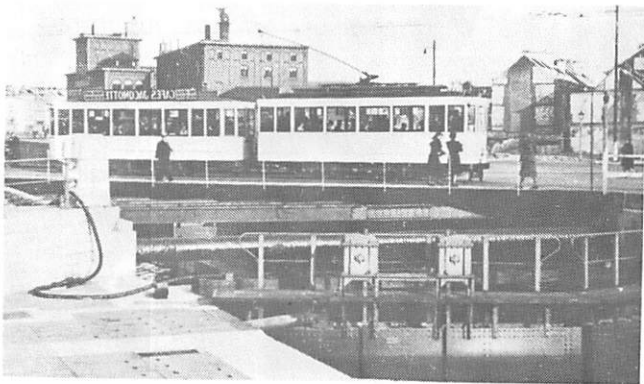
Le passage des tramways est rétabli sur le pont de la porte de Ninove - Photo collection R. NUYS.



Tramway franchissant le canal à la porte de Ninove - Photo collection E. COSAERT - PTU



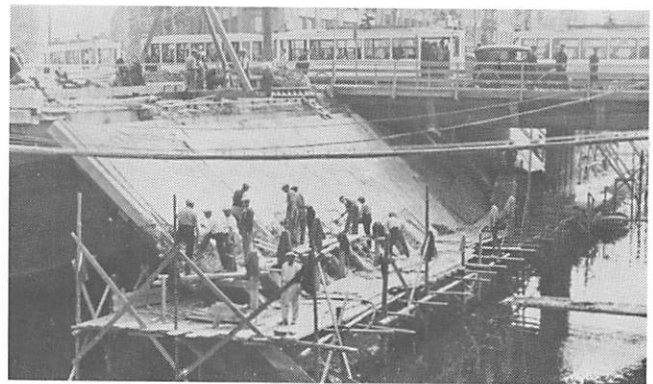
- 2°) la ligne 9, limitée à la place du Béguinage depuis le 17 mai est rétablie entre ses terminus normaux tout en restant déviée par le quai du Commerce et la place de l'Yser.
- 3°) la navette «Heysel - Place de l'Yser» de la ligne 18 est supprimée.



Tramways franchissant le canal à la porte de Ninove - Photos collection E. COSAERT - PTU



- **Le 4 juillet**, deux nouveaux services supprimés depuis le 21 mai sont rétablis; il s'agit des lignes 45 et 94.
- **Le 5 juillet**, le passage sous le pont-rail de la chaussée de Vilvorde étant rétabli, deux services en navette circulant sous plaques 47 et 52 sont organisés; ils relient le square Jules de Trooz



Tramways de la ligne 85 et 86 circulant rue Delaunoy (à proximité de la porte de Ninove) en attendant le rétablissement du pont de la porte de Flandre - Photo collection E. COSAERT - PTU

Le passage des tramways est rétabli au pont de la place de l'Yser - Photo collection R. NUYS

## LES TRAMWAYS BRUXELLOIS

### AVIS

Conformément à un ordre de la Ortskommandantur, les seuls permis de parcours gratuit, pour les employés de la Wehrmacht allemande, valables sur les lignes de la Société « Les Tramways Bruxellois », seront, à partir du 2 juillet 1940, les cartes, type Tramways Bruxellois, portant le timbre de service de la Ortskommandantur et le timbre de la Société.

TOUT AUTRE PERMIS OU CERTIFICAT EST DE VALEUR NULLE.

### BERICHT

Overeenkomstig een order van de Ortskommandantuur, de eenige kaarten voor kosteloos vervoer, voor de beamten van de Deutsche Wehrmacht, geldig op de lijnen van de Maatschappij « Les Tramways Bruxellois », zullen, vanaf den 2 Juli 1940, de kaarten zijn, type Tramways Bruxellois, den dienstzegel van de Ortskommandantuur en den zegel van de Maatschappij dragende.

ELKE ANDERE VRIJKAART OF GETUIG-SCHRIFT IS VAN GEENER WAARDE.

### ZUR BEACHTUNG

Gemäss Ortskommandantur-befehl, berechnen ab 2 ten Juli 1940 zur Freifahrt, für Angestellte der deutschen Wehrmacht, auf den Linien der Gesellschaft « Les Tramways Bruxellois » nur noch die Karten der « Tramways Bruxellois » welche mit dem Dienstsiegel der Ortskommandantur und dem Stempel der Gesellschaft versehen sind.

ALLE ANDERN AUSWEISE SIND UNGUELTIG.

respectivement au Marly et à l'avenue Astrid; cette partie du réseau n'était plus desservie depuis le 17 mai.

- **Le 16 juillet**, la ligne 33, limitée au Midi sous plaque 33 barré depuis le 17 mai, est remise en service jusqu'aux Abattoirs en suivant le même itinéraire que les lignes 20 et 60.

- **Le 25 juillet**, un nouveau point de passage est rétabli au dessus du canal maritime, cette fois au square Jules de Trooz; les deux ponts détruits ont été remplacés par un ouvrage provisoire unique construit sur les piles de l'ancien pont aval. Le retour à la normale de la circulation des tramways franchit une étape de plus; en effet.

- 1°) les lignes 8, 11, 46, 47 et 49 reprennent leur itinéraire normal;
- 2°) la ligne 81 est également rétablie à la place Emile Bockstael mais, comme aucun raccordement n'a été prévu entre le pont provisoire et la rue Marie-Christine, cette ligne emprunte la rue Stéphanie;
- 3°) la ligne 52 est rétablie entre l'avenue Astrid et Forest; elle reste cependant déviée entre le pont Van Praet et la place Rogier, par la chaussée de Vilvorde et la rue du Progrès;
- 4°) les navettes 47 et 52 devenues inutiles sont supprimées.

## AVIS



## BERICHT

Il est rappelé que les billets et les pièces de monnaie allemande qui doivent être acceptés en paiement sur les voitures sont :

### A. — BILLETS

Les billets portant le mot REICHKREDITKASSEN de 50 pfennigs, 1, 2 et 5 marks.

### B. — PIÈCES

Les petites pièces de 1, 2, 5 et 10 pfennigs.

A dater du 23 juillet 1940, ces espèces doivent être acceptées sur la base de 1 franc belge = 0,08 mark ou inversement 1 mark = 12,50 francs belges.

Er wordt herinnerd dat de Duitse biljetten en geldstukken die in de rijtuigen in betaling moeten aangenomen worden zijn :

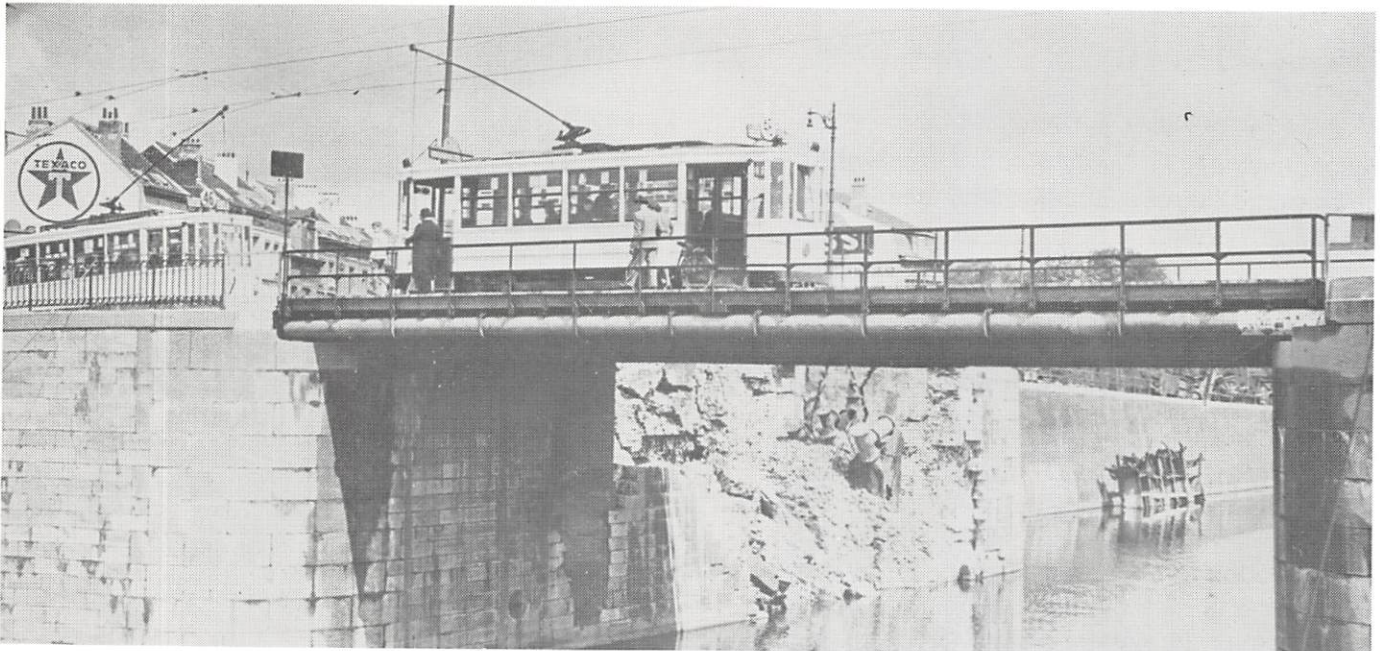
### A. — BILJETTEN

De biljetten welke het woord REICHKREDITKASSEN dragen van 50 pfennigs, 1, 2 en 5 marks.

### B. — STUKKEN

De kleine stukken van 1, 2, 5 en 10 pfennigs.

Vanaf 23 Juli 1940 moeten deze specien aangenomen worden op basis van 1 belgische frank = 0,08 mark, of omgekeerd 1 mark = 12,50 belgische franken.



Circulation des tramways rétablie au pont du square Jules De Trooz - Photo collection E. COSAERT - PTU

Le même jour, l'exploitation de la ligne 47 est d'autre part modifiée, le parcours «Château Meudon - Bourse» s'effectuant dorénavant sous nouvelle plaque indicatrice 47 barré. Les plaques de paravent «Marly» et «Château Meudon» ne sont en conséquence plus employées.

- **Le 31 juillet**, la ligne 72, supprimée depuis le 21 mai, est rétablie à son tour.

- **Le 8 août**, un nouveau service est mis en circulation sous numéro 78 entre le Karreveld et la Bourse, par la place de la Duchesse, afin de desservir l'extrémité ouest de la ligne 60. Cette ligne, établie à titre provisoire, porte d'ailleurs les mêmes couleurs que la ligne 60, soit «rouge et vert».

- **Le 9 août**, la ligne 12, supprimée comme d'autres depuis le 21 mai, est également rétablie. Comme la ligne 81, elle passe par la rue Stéphanie au lieu de la rue Marie-Christine qui aurait été sur son itinéraire normal.

- **Le 13 août**, la ligne 27 est prolongée de la place Verheyleweghen jusqu'à la cité-jardin de Kapelleveld par des voies nouvelles établies rue Plattebeek et avenue Emile Vandervelde. Ce chantier avait débuté le 24 juin. A la demande de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, le triangle de refoulement primitivement prévu à Kapelleveld a été remplacé par un terminus en boucle. Le même jour est créé le nouveau service intercalaire 27 barré «Kapelleveld - Rue des Colonies».

- **Le 10 septembre**, les lignes 53 et 58 reprennent leur itinéraire normal par la rue Navez. Depuis le 1er avril en effet, non pour faits de guerre mais

suite à des travaux au pont de chemin de fer de la rue Navez, ces lignes avaient été déviées par la place Verboeckhoven.

- **Le 16 septembre**, la ligne 30 est rétablie. A l'exception de la ligne 1 qui ne sera remise en service qu'en octobre 1941 lors de la reconstruction du pont Van Praet, toutes les lignes secondaires qui avaient été supprimées le 21 mai circulent à nouveau.

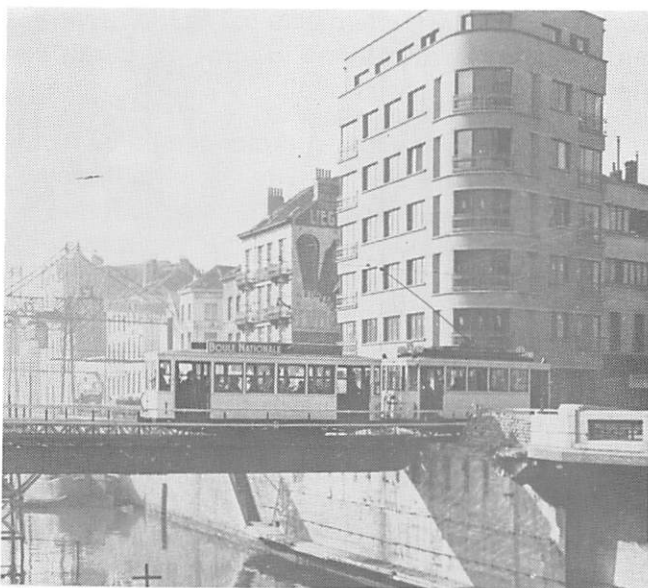
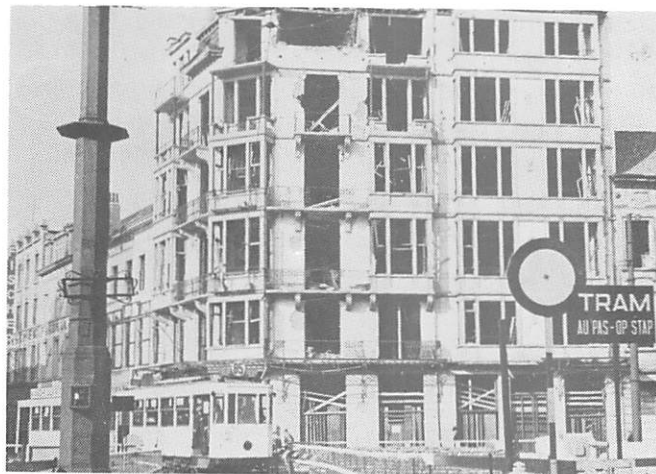
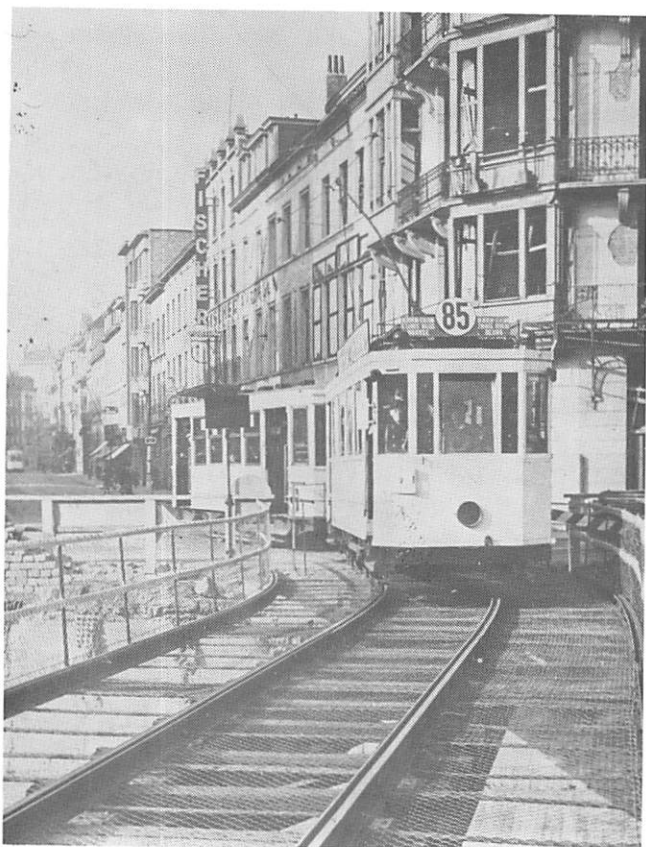
- **Le 18 septembre**, pour permettre des travaux d'étañonnage au pont-rail de la chaussée de Vilvorde, les lignes 47 et 52 sont déviées à partir du square de Trooz vers la place Emile Bockstaël. Les navettes 47 et 52 qui avaient circulé du 5 au 24 juillet reprennent du service. Huit motrices, dont deux de réserve, resteront bloquées pendant environ un mois sur les lignes de Neder-Over-Heembeek et de l'avenue Astrid.

- **Le 24 septembre**, les Tramways Bruxellois mettent en service la nouvelle ligne 13, à plaque indicatrice «bleu et rouge», qui relie Ganshoren à la place Wielemans-Ceuppens. Embranchement de la ligne 14, ce service emprunte les voies nouvelles construites dans l'avenue de Jette prolongée, entre l'avenue de Laeken et le square du Centenaire où a été établi un terminus en boucle avec voie de dépassement. Le chantier avait été entamé le 13 août. Une partie du nouveau tracé est provisoire pour éviter une propriété qui reste à exproprier.

- **Le 8 octobre**, pour offrir au public de nouvelles possibilités, la ligne 22 est prolongée du boulevard Saint-Michel à la place Verheyleweghen. Le

même jour, le service 61 est rétabli; c'était le dernier à avoir été supprimé dès le 11 mai qui ne circulait pas encore.

- **Le 15 octobre**, un cinquième ouvrage provisoire sur le canal maritime est ouvert à la circulation à la porte de Flandre. Les services 85, 86 et 87 reprennent à leur tour leur itinéraire normal.



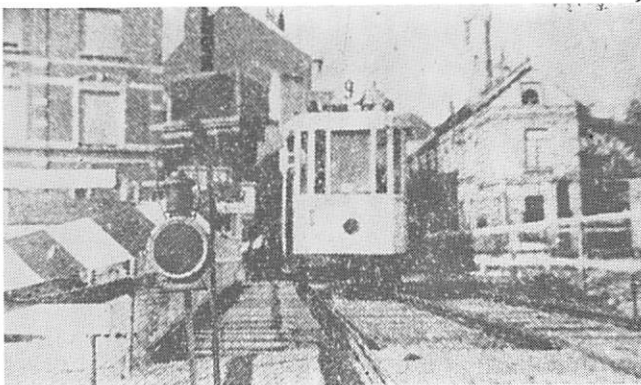
Porte de Flandre - Rétablissement de la circulation des tramways - Passage provisoire à voie unique - Photos collection E. COSAERT - PTU

- **Le 19 octobre**, les travaux au pont-rail de la chaussée de Vilvorde étant achevés, les lignes 47 et 52, déviées depuis le 18 septembre, reprennent leur itinéraire vers Neder-Over-Heembeek et l'avenue Astrid. Les navettes sont supprimées.

- **Le 23 octobre**, pour permettre la poursuite des travaux de la Jonction Nord-Midi, les lignes 59, 60 et 61 empruntent vers la ville un nouvel itinéraire par les rues Verte et des Prairies; la rue de Brabant n'est donc plus atteinte par la rue de la Rivière.

- **Le 26 octobre**, un pont provisoire ayant été mis en service sur le canal maritime au Petit Château, les lignes 9 et 89 reprennent leur itinéraire normal.

- **Le 5 novembre**, les services 29 et 31 sont réorganisés. La ligne 29 est supprimée et remplacée par le service intercalaire 31 barré dont l'itinéraire devient «Rue des Colonies - Woluwe-Saint-Pierre». Le même jour, la ligne 52 assure à nou-



Pont provisoire du Petit-Château - Photo collection R. NUYTS

veau la desserte de la gare de Forest-Sud qui avait été interrompue le 17 mai.

- **Le 13 novembre** au soir, une violente tempête s'abat sur la région bruxelloise. Cette tempête exceptionnelle, qui reste sans doute dans la mémoire de beaucoup d'entre nous, sévit toute la nuit. De nombreux arbres s'abattirent sur le réseau ce qui désorganisa profondément les services au matin du 14 novembre.



Rétablissement de la ligne aérienne après l'ouragan du 13 novembre 1940 (ligne de Tervuren en Forêt de Soignes) Photos collection E. COSAERT - PTU

- **Le 17 décembre**, les lignes de la rue de la Loi sont réorganisées. En particulier, les services 24, 25, 27, 28 et 31 sont dorénavant effectuées par trains. Quelques motrices seules circulent sur les services intercalaires 25, 27 et 31 barrés. Ce même jour, le parcours des lignes 27 et 28 barrés devient «Rue des Colonies -Place Verheyleweghen».



- **Le 17 décembre encore**, quatre nouveaux trolleybus venant d'être livrés par l'industrie, le service 54 est renforcé par un service intercalaire 54 barré circulant entre l'avenue Rogier et la place Albert.



Rétablissement de la ligne aérienne après l'ouragan du 13 novembre 1940 (ligne de Tervuren en Fôret de Soignes) Photos collection E. COSAERT - PTU

### 3.5. Le point à la fin de l'année 1940

Si l'on considère la situation du réseau des «Tramways Bruxellois» à la fin de l'année 1940 en regard des événements du mois de mai de la même année, il faut mettre en exergue le travail considérable que tout le personnel de la Société a abattu pour rétablir, compte tenu des circonstances, une situation acceptable pour le public. Il ne reste notamment que peu d'anomalies d'exploitation comme le montre la liste suivante classée par cause de ces anomalies.

**Pont Van Praet détruit :** la ligne 1 reste limitée à la Gare de Schaerbeek et circule de ce fait sous plaque 3 tandis que la ligne 52 reste déviée par la chaussée de Vilvorde et la rue du Progrès entre le pont Van Praet et la gare du Nord.

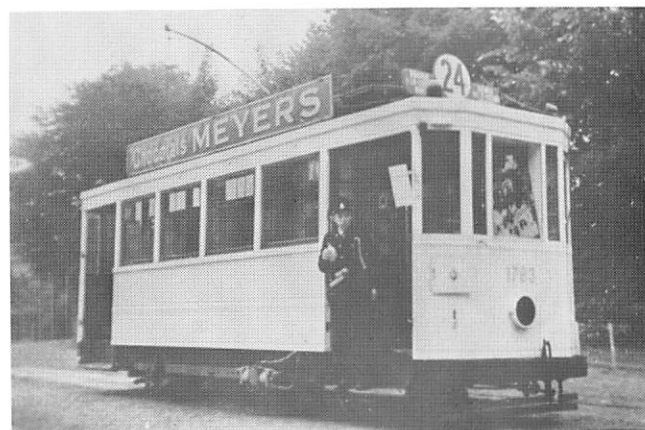
**Pont amont de Trooz détruit :** entre le square de Trooz et la place Emile Bockstael, les lignes 12 et 81 empruntent la rue Stéphanie au lieu de la rue Marie-Christine.

**Pont Ropsy-Chaudron détruit :** les lignes 20, 33 et 60 sont limitées aux Abattoirs de Cureghem; à l'ouest du canal, elles sont remplacées par les lignes provisoires 33/20 (Basilique - Square Henri Rey) et 78 (Bourse - Karreveld).

**Suppression des Autobus bruxellois :** la nouvelle ligne 17 (Bourse - Cimetière d'Ixelles) remplace en tout ou en partie les lignes d'autobus B, C et D soit les lignes les plus chargées de l'ancien réseau d'autobus.

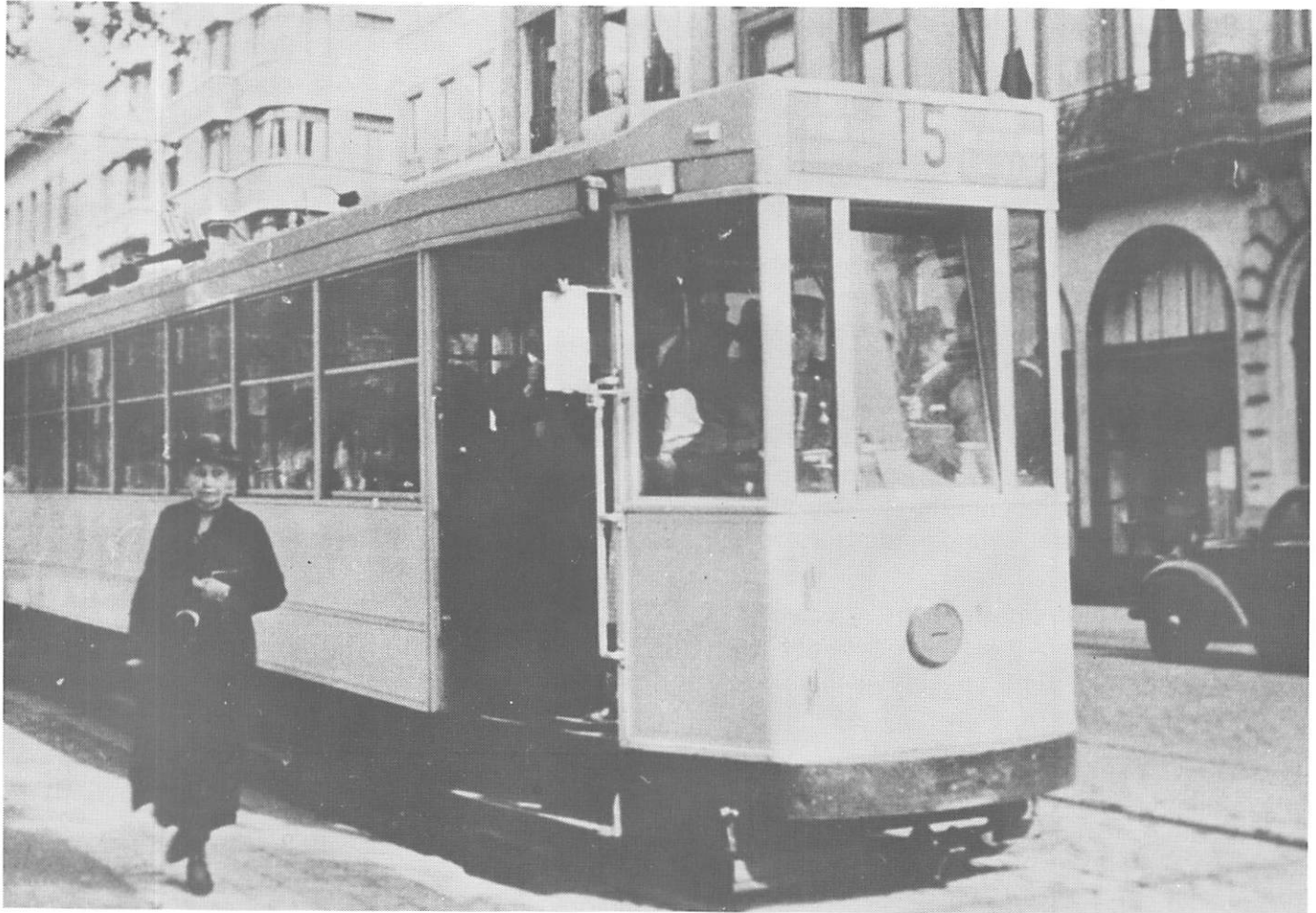
Les conditions générales d'exploitation ont cependant fort changé par rapport à l'avant-

guerre. Ainsi, l'occultation des lumières dès la nuit tombée, outre le ralentissement de la circulation, les risques accrus d'accident et les difficultés de travail qu'elle entraîne encore pour effet de déplacer les heures d'ouverture et de fermeture des magasins, bureaux et ateliers et de provoquer ainsi une affluence considérable et inaccoutumée de voyageurs à certains moments de la journée et ce d'autant plus que le public revient vers les tramways par raréfaction des autres moyens de transport.



Le matériel roulant a été adapté à la situation de guerre. En particulier les travaux d'occultation suivants ont été effectués : occultation des lampes et globes d'indicateurs de direction et des disques de motrice, placement de rideaux pour conducteurs, enlèvement des tulipes d'éclairage et remplacement par des occulteurs cylindriques.

Motrice de la ligne 24 au terminus du Bois de la Cambre avant décembre 1940 - les feux de position n'ont pas encore été installés - Photo J. KOHN - collection MUPDOFER



En outre, dès le début du mois de décembre, sur ordre des autorités occupantes et afin de mieux délimiter la largeur des véhicules en circulation nocturne, toutes les motrices ont été équipées de deux feux de position à l'avant.

Le service des Voies et Travaux a également fait face avec efficacité à la situation nouvelle, notamment à l'interdiction du travail nocturne. Ainsi un travail considérable de remise en état de la voie aux abords du canal maritime a été

Etat d'une motrice 5000 occultée avant l'installation de feux de position - Photo collection R. NUYS

effectué et des travaux d'établissement de lignes nouvelles ont pu se poursuivre.

Si le stock existant de rails et aiguillages n'a posé aucun problème, certains matériaux ont néanmoins commencé à faire défaut, notamment l'émulsion utilisée pour stabiliser le pavage des rues à proximité des voies.

On pourrait encore insister sur les difficultés d'adaptation qu'ont rencontrées tous les autres départements des «Tramways Bruxellois». Qu'il nous suffise d'affirmer que partout on fit face avec efficacité et dévouement et qu'ainsi, à l'orée de 1941, les Bruxellois purent circuler dans leur ville presque normalement et même exceptionnellement jusqu'à 0 h 30 les 24, 25 et 31 décembre ainsi que le 1er janvier.

## 4. 1941 - Le réseau des T.B. s'étend toujours

### 4.1. Panorama de la situation

Au 1er janvier 1941, la Belgique est profondément engoncée dans le régime d'occupation nazie. Elle ne sait pas que c'est pour des longues années encore. L'Allemagne hitlérienne est en pleine gloire et a toujours soif de conquêtes comme elle le montrera en juin en attaquant l'Union Soviétique; ses premiers revers sont encore loin même si elle a déjà perdu la «Bataille d'Angleterre». Le seul espoir, et il est faible, en une modification radicale de la situation réside dans la résistance des Britanniques. Ce n'est en effet qu'en décembre que les Etats-Unis rentreront dans la danse pour subir d'ailleurs et tout d'abord des échecs sévères.

Progressivement, le régime d'occupation s'alourdit pour la population. Le ravitaillement pose des problèmes de plus en plus ardues tant pour l'alimentation que pour l'habillement ou encore pour les moyens de chauffage. Petit à petit, le pays est pillé au profit des occupants. Comme si cela ne suffisait pas, le premier hiver de la guerre, et il ne sera pas le seul, sera particulièrement rigoureux. Ainsi, dès le 1er janvier 1941, d'abondantes chutes de neige recouvrent notre territoire; chutes de neige et fortes gelées s'étaleront du 1er au 18 janvier et du 2 au 7 février. Ce ne sera la joie que pour les gosses car l'absence de circulation automobile et le manque de sel feront que la neige «tiendra».

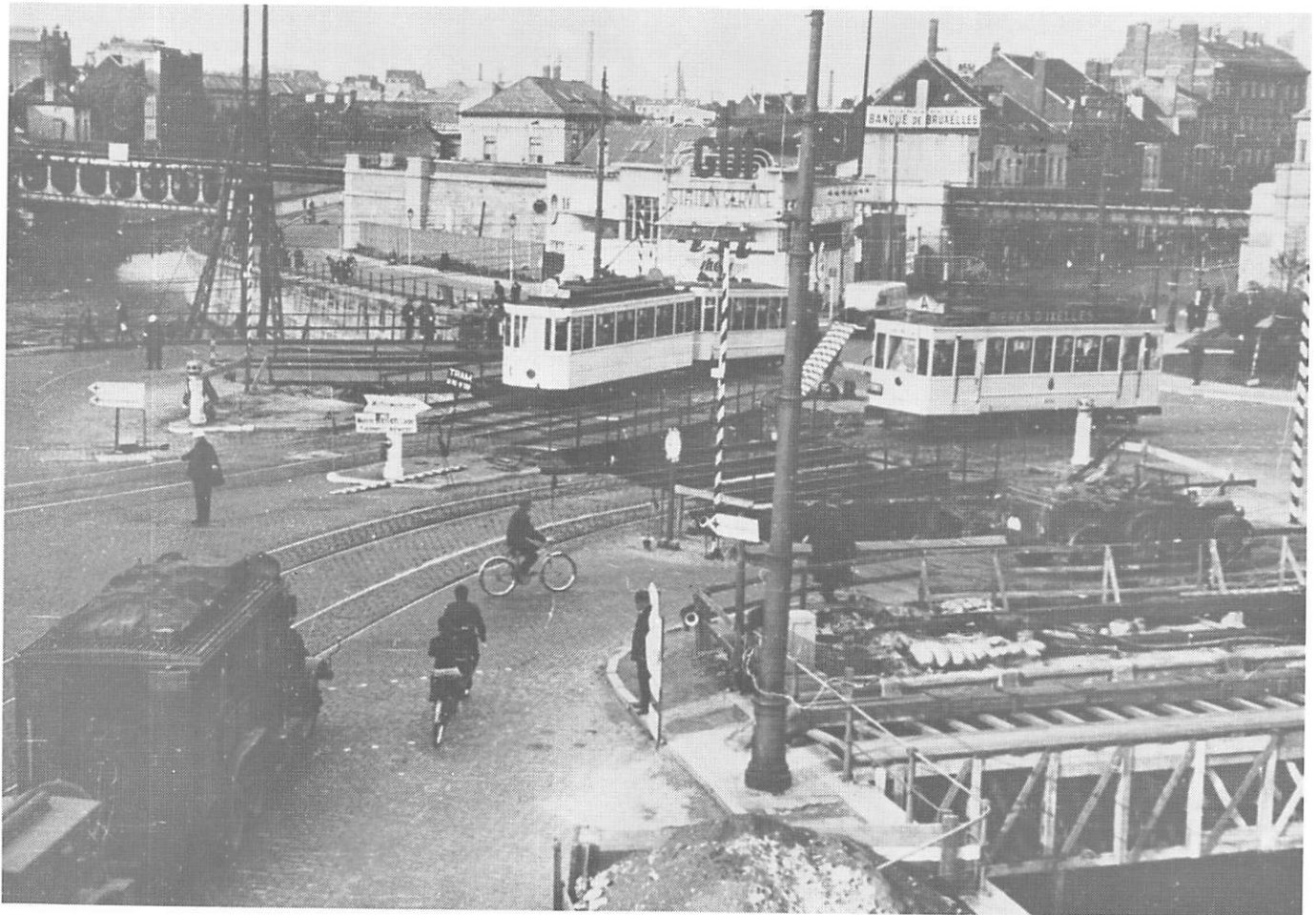
Pour les «Tramways Bruxellois», et en particulier pour le personnel des services d'Exploitation, du

Matériel Roulant et des Voies et Travaux, l'année 1941 commence donc mal. Ce seront en effet des efforts accrus pour maintenir coûte que coûte la circulation des tramways, notamment sur les voies à caniveau, éternelles sources d'ennui en cas de chute de neige.

Pour aider au ravitaillement de son personnel, dès 1941, la S.A. «Les Tramways Bruxellois» organise la distribution de vivre aux prix officiels. Cette organisation se poursuivra d'ailleurs tout au long de la guerre. L'année 1941 sera en particulier «l'année des légumes» et bien entendu «des pommes de terre». Des terrains appartenant à la Société, comme par exemple le terminus de la gare de Berchem, sont mis à la disposition des candidats cultivateurs. La Société sert aussi d'intermédiaire pour organiser la culture des pommes de terre à la campagne. Pour donner une idée de cette époque, nous reproduisons ci-dessous le texte d'un avis au personnel daté du 12 juillet 1941, un avis parmi des dizaines de ce genre.

«Au cours de la semaine du 14 au 19 juillet, il sera distribué à chaque membre du personnel, les légumes suivants :

500 gr de farine de châtaigne pour	8 F
1 kilo de pois verts pour	2 F
1 chou blanc pour	2 F
3 bottes de carottes pour	3 F
total	15 F



Pont de la chaussée de Mons en voie de construction complète (fin 1940) - Photo collection R. NUYTS



Pont de la chaussée de Mons définitivement rétabli  
-Photo collection R. NUYS

Il sera distribué de plus aux agents ayant au moins trois enfants de moins de 16 ans :

500 g de farine de châtaigne pour	8 F
2 kg de pois verts pour	4 F
total	12 F

De plus, les agents peuvent se présenter munis de leur carte d'identité de la Société au Magasin Central, 158 rue Brogniez, tous les jours de la semaine entre 9 et 12 heures ou entre 16 et 18 heures et peuvent y obtenir :

2 choux-fleurs en saumure pour 4 F (ou 4 choux-fleurs en saumure pour 8 F pour ceux qui ont au moins 3 enfants de moins de 16 ans)».

L'afflux des voyageurs pose également des problèmes aux Tramways Bruxellois. Pour y faire face, le 22 avril, à la demande d'ailleurs du Ministère des Communications, l'avis au public suivant est affiché dans les voitures :

«En vue d'activer le transport des voyageurs, quand toutes les places assises des compartiments et toutes les places debout des plates-formes sont occupées, les receveurs doivent tolérer des voyageurs debout à l'intérieur des compartiments, au maximum 5 par compartiment.

Au fur et à mesure que commence la descente des voyageurs et que des places deviennent disponibles sur les plates-formes, les receveurs inviteront les voyageurs qui se trouvent debout à l'intérieur des compartiments, à reprendre place sur les plates-formes.

Les mesures ci-dessus ne sont pas d'application sur les trolleybus».

Cette mesure ne règlera pas tous les problèmes comme en témoignent les extraits d'une note de la direction générale datée du 17 novembre 1941 que nous reproduisons ci-dessous.

«Le nombre de voyageurs est en augmentation très importante en raison de la suppression de tous les autres moyens de transport, automobiles, autobus et même de la réduction qu'il y a actuellement des bicyclettes par suite de la difficulté de s'approvisionner en pneumatiques ...».

«De la surcharge des voitures qui en résulte, il y a souvent impossibilité pour les receveurs de percevoir la recette et il n'y a pas de doute que des voyageurs resquilleurs font de petits trajets sans payer. C'est le cas notamment pour certains voyageurs qui montent à la gare du Nord et qui descendent à la Porte de Schaerbeek ...».

«La Société met en circulation toutes les voitures dont elle dispose, en effet, il roule 775 motrices et 465 remorques sur un effectif de 929 motrices et 541 remorques. Les difficultés dues à l'occultation rendent très ardu l'entretien la nuit. Celui-ci n'est donc pas fait avec le même soin qu'en temps normal et le nombre de voitures qui rentrent pour avaries est beaucoup plus grand en raison du mauvais éclairage dans les ateliers. Une grande partie doit même se faire le jour».

«Le grand nombre de voyageurs qui circulent gratuitement en raison de l'état de guerre atteint près de 15 % du nombre total de voyageurs; eux

aussi font des parcours extrêmement courts. La moindre perception de ce côté aurait réduit l'encombrement des voitures».

«Enfin le point dominant c'est le contingentement de toutes les matières premières qui nous est imposé et qui nous oblige à de très strictes économies. Augmenter la fréquence c'est augmenter la consommation de matières premières ce qui nous exposerait à devoir ultérieurement réduire encore davantage les services. Nous croyons donc que toutes les mesures qui sont prises pour augmenter la fréquence doivent l'être avec la plus grande prudence».

«Il n'y a aucune question d'intérêt de la part de notre Société en la circonstance; nous ne demanderions pas mieux de mettre plus de voitures en service, mais il faut que ce soit possible. Partout on annonce des réductions de contingentement en fer, acier, huile, pétrole, etc...».

Si l'on veut bien se donner la peine de lire entre les lignes, c'est tout le climat d'une époque que l'on retrouve dans cette note «administrative».

#### **4.2. Les événements sur le réseau en 1941**

**Le 11 février**, deux nouvelles liaisons transversales est-ouest sont créées par fusion des lignes 76 «Bourse - Place du Ministre Wauters» et 77 «Bourse - Scheut» d'une part et de la ligne 67 «Bourse - Place des Gueux» d'autre part, cette dernière ainsi que la plaque 67 barré «Bourse - Place Saint-Josse» étant supprimées. A partir de ce jour, les lignes 76 et 77 relient donc la place

des Gueux respectivement à la place du Ministre Wauters et à Scheut. La réalisation de ce projet, qui datait d'avant la guerre et qui avait pour but d'assurer une meilleure répartition des places offertes aux voyageurs, a entraîné la construction de nouvelles voies de raccord entre les rues des Chartreux et Van Artevelde d'une part, entre la rue des Poissonniers et Marché aux Poulets d'autre part; en outre la voie de la rue de l'Évêque reliant les rues des Vanniers et de la Vierge Noire a été remaniée. Enfin, la plaque indicatrice de la ligne 77 prolongée s'est vue attribuer les couleurs blanche et rouge.

**Le 1er mars**, les autorités occupantes autorisent l'ouverture des lieux publics jusqu'à minuit et la circulation des personnes jusqu'à minuit trente. Aussi, dès le 5 mars, les «Tramways Bruxellois» retardent-ils les derniers départs des lignes principales de la zone centrale du réseau jusqu'à 23 h 30.

**Le 22 avril**, le service 54 barré circulant entre l'avenue Rogier et la place Albert est prolongé de cette dernière jusqu'à la place Saint-Denis à Forest.

**Le 5 mai**, en raison de travaux effectués à la rue Portaels, la ligne 5 est déviée entre la place Verboeckhoven et la gare de Schaerbeek par l'avenue Princesse Elisabeth. Ce détournement durera près de deux mois, l'itinéraire normal n'étant repris que le 1er juillet.

**Le 4 août**, les voies nouvelles reliant la Basilique de Koekelberg au cimetière de Ganshoren par

**AVIS.** — L'autorité allemande attire spécialement l'attention sur

**LE DROIT DE PRIORITÉ  
DE TOUS LES VÉHICULES ALLEMANDS.**

**CONDUCTEURS !  
OBSERVEZ LE STRICTEMENT.**

En l'oubliant, vous vous exposez à être traduits devant la justice militaire et à des peines de prison.

Bruxelles, le 26 mai 1941.  
LA DIRECTION.

**BERICHT.** — De Duitse overheid vestigt in 't bijzonder de aandacht

**OP HET RECHT VAN VOORRANG  
VAN ALLE DUITSCHE VOERTUIGEN.**

**GELEIDERS !  
NEEMT DIT STIPTELIJK IN ACHT.**

Door het te vergeten stelt ge U bloot om voor het militair gerecht te moeten verschijnen en aan gevangenis straffen.

Brussel, den 26 mei 1941.  
DE DIRECTIE.

l'avenue Van Overbeek sont mises en service. Dès avant la guerre, la ligne 20 avait été prévue pour desservir cette extension du réseau; aussi la nouvelle desserte est-elle assurée par le service combiné 33/20 circulant provisoirement sur la branche ouest de la ligne 20.

**Le 22 août**, par suite du danger d'effondrement de deux maisons de la rue des Trois Tilleuls à Boitsfort, les lignes 33 et 98 sont arrêtées à la place Eugène Keym à Watermael. Une voiture navette à deux controllers assure la liaison entre Watermael et les Trois Tilleuls. La situation normale ne sera rétablie que le 7 décembre.

**Le 16 septembre**, la ligne 35 «Midi-Auderghem» est prolongée de la gare du Midi à la gare de Berchem. A partir de la porte de Hal, elle passe dorénavant par le boulevard du Midi, la porte de Ninove, la place de la Duchesse, la chaussée de Ninove, l'avenue du Karreveld et la chaussée de Gand. Le parcours Karreveld - Chaussée de Gand est effectué par voies nouvelles; en outre, dès juillet, un double raccordement avait été construit à la porte de Ninove entre les voies de la chaussée de Ninove et celles du boulevard de Ceinture. Enfin la ligne provisoire 78, dont une grande partie aurait été commune avec la ligne 35 prolongée, est supprimée.

**Le 28 octobre**, la circulation des tramways sur le pont Van Praet, interrompue depuis mai 1940, est rétablie; dès lors la ligne 1 «Avenue Astrid-Bois» est remise en service et la ligne 52 reprend son itinéraire normal par les rues Gallait et de Brabant.

**Le 18 novembre**, des voies nouvellement établies reliant par l'avenue de la Basilique, le carrefour «chaussée de Gand - avenue du Karreveld» à l'avenue du Panthéon, sont mises en service; prévue dès avant la guerre pour une prolongation de la ligne 60, la nouvelle liaison est provisoirement desservie par une navette 60 barré circulant entre la Basilique et le carrefour «rue Nicolas Doyen -rue de Birmingham».

**Le 2 décembre**, la desserte du cimetière de Ganshoren est désormais assurée par les lignes 86 et 87 prolongées depuis la Basilique. Le terminus du service combiné 33/20 est par contre ramené à nouveau à la Basilique.

**Le 8 décembre**, un bombardement aérien atteint l'avenue de la Couronne ainsi que les rues de la Brasserie et du Gerموir. Il y a quelques dégâts aux immeubles et à la ligne aérienne. Les lignes 33, 34, 96 et 98 resteront détournées jusqu'au 13 décembre entre la place Raymond Blyckaert et le boulevard Général Jacques par les lignes 94 et 17. Les lignes 81 et 83 resteront détournées jusqu'au 20 décembre, vers la porte de Tervueren par les lignes 16 et 24, vers la ville par les lignes 90 et 16.

**Le 9 décembre**, la S.A. «Les Tramways Bruxellois» reprennent la desserte du cimetière de

Bruxelles par la chaussée de Louvain, concession de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux. Cette desserte lui avait déjà été confiée anciennement et avait été assurée par les «Petits trams verts» à voie métrique jusqu'au 1er août 1934. La nouvelle liaison est assurée par la ligne 76 prolongée depuis la place des Gueux par la ligne 63 jusqu'à la place Meiser et par voies nouvelles chaussée de Louvain et avenue du Cimetière. Au cimetière même, une boucle terminus a été construite. Le même jour est créée la plaque indicatrice 76 barré «Cimetière de Bruxelles - Bourse». Les travaux de mise à écartement normal de la voie qui comportaient la pose d'un troisième rail le long de la chaussée de Louvain ont été effectués par les services techniques de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux. Par suite des restrictions imposées par les autorités occupantes, ces travaux ont été fortement ralentis; en effet, on ne pouvait ouvrir qu'un chantier de 100 m de longueur et on était obligé de refermer ce chantier chaque soir avant la tombée du jour.

#### 4.3. Conclusions pour l'année 1941

Pour conclure la première année complète de la guerre, nous constaterons que la vie sur le réseau des «Tramways Bruxellois» est restée très active malgré les difficultés journalières. Aux événements déjà relatés, on pourrait encore ajouter, à titre d'exemple, que soucieux de la sécurité des voyageurs, la Société a modernisé cent vingt-cinq des cent trente-quatre remorques anciennes remises en service régulier en 1940, les plates-

formes de ces voitures ayant été fermées du côté de l'entrevoie; les neuf véhicules non transformés portent les numéros suivants : 822, 826 à 829 et 831 à 834. On pourrait aussi ajouter qu'à fin de faire face au trafic de la ligne de trolleybus, quinze nouveaux véhicules ont été com-

mandés; néanmoins, les premiers de ces véhicules ne seront livrés qu'en 1944 et la série totale n'en comprendra que dix.

Pourtant, et il avait bien raison aussi, le conseil d'administration, dans son rapport annuel, carac-

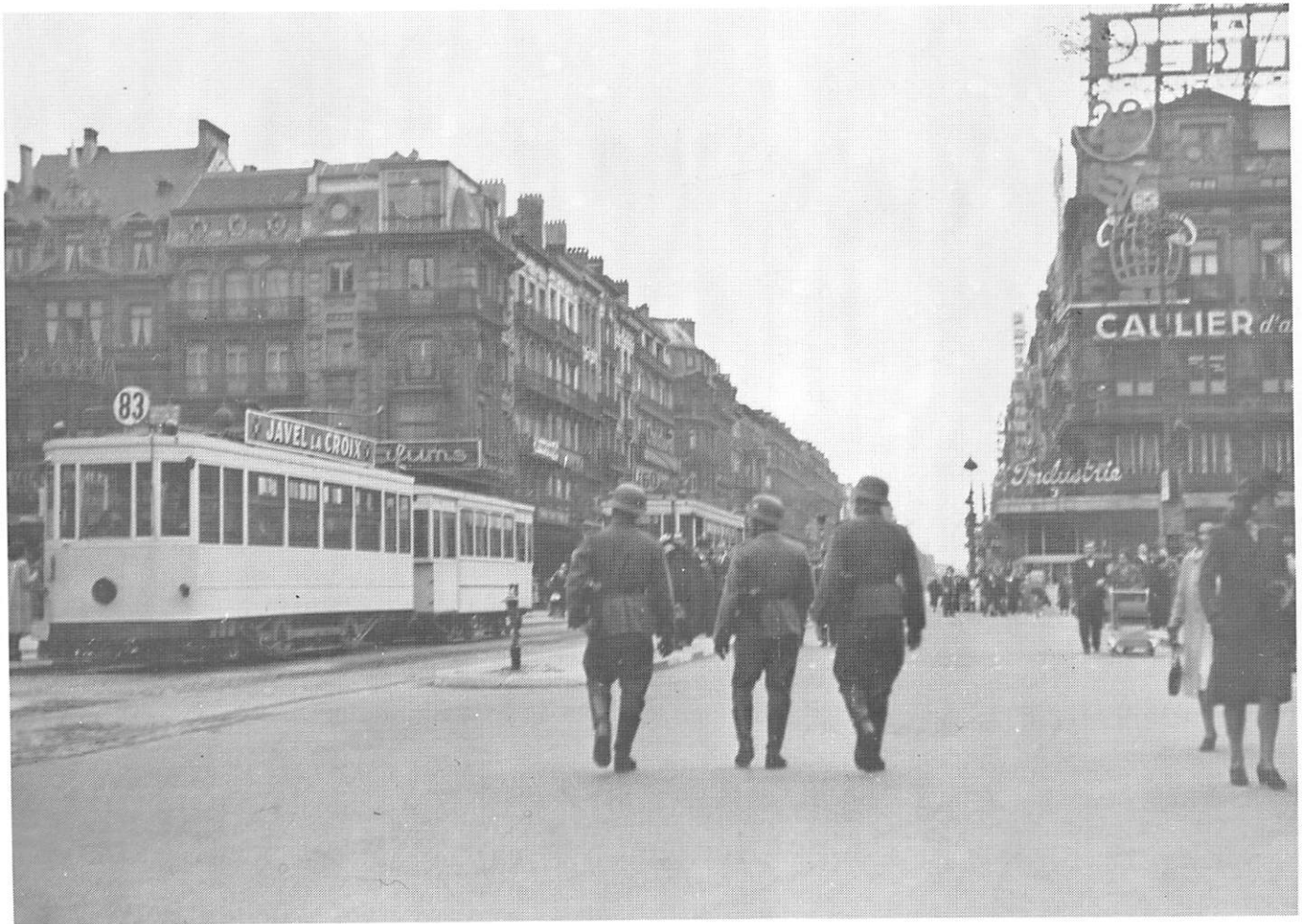


Le gazogène a du succès - Photo BOURGEOIS

térisera l'année 1941 comme suit :

«Nous continuons à rencontrer de grandes difficultés pour assurer l'exploitation du réseau, principalement par suite de la pénurie des matières nécessaires à l'entretien de nos installations et du matériel roulant. Tout notre personnel s'ef-

force de parer à ces difficultés, pour continuer à donner le maximum de satisfaction aux voyageurs. Nous tenons à rendre hommage au dévouement dont il a fait preuve pour assurer l'exploitation dans des conditions souvent pénibles».



«Ils» sont chez eux - Au point de vue des tramways, on remarquera que les remorques anciennes ont été fermées du côté de l'entre-voie - Photo BOURGEOIS

## 5. 1942 - Une année de pénurie aggravée

### 5.1. Panorama de la situation

La seconde «Saint-Sylvestre» de la guerre n'annonce rien de réjouissant. En 1942 en effet, la situation générale de la Belgique occupée va encore s'alourdir et devenir de plus en plus pénible. Et ce n'est pas un nouvel hiver particulièrement rigoureux qui durera plus de deux mois qui améliorera le moral de la population qui ne dispose que de maigres moyens de chauffage.

La neige avait déjà fait une apparition à la Toussaint 1941 mais c'est surtout du 8 janvier au 8 mars que la situation sera la plus sérieuse. Signalons par exemple que les 22 et 27 janvier, la température chutera respectivement à  $-17^{\circ}$  C et  $-15^{\circ}$  C et que, du 23 janvier au 25 février, la neige tombera presque journellement. Seuls les enfants, plus ou moins bien nourris, profiteront quelque peu de cette période, leurs écoles étant fermées faute de charbon.

Sur le plan de la guerre, 1942 sera à la fois l'année de l'apogée des Allemands et aussi de leurs premiers revers. C'est en effet l'année de la victoire de Montgomery à El-Alamein, du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord et de l'encerclement de Stalingrad par les troupes soviétiques. L'espoir pourra ainsi commencer à changer de camp. Pour la Belgique occupée cependant, le régime d'occupation deviendra plus sévère. Ainsi, un arrêté daté du 6 octobre organise la réquisition de travailleurs pour l'Allemagne pour participer à l'effort de guerre. Ce sera l'époque des contrôles accrus, des raffles dans les lieux publics ou au cours de manifestations sportives pour arrêter et déporter les réfractaires.

Ce sera aussi l'époque d'un ravitaillement de plus en plus difficile sauf pour les «smokkeleirs».

Le climat de 1942 se reflète évidemment dans les activités de la S.A. «Les Tramways Bruxellois». Il n'y aura plus comme l'année précédente des extensions du réseau. On poursuivra et on étendra la distribution de vivres au personnel. On fera face aux réquisitions du personnel, 170 agents du Matériel Roulant en octobre, 380 agents de l'Exploitation en décembre, en engageant de la main d'oeuvre féminine. C'est ainsi que le **1er octobre**, la première receveuse prendra son service.

Au cours de l'hiver, les conditions de travail seront particulièrement pénibles. Ce sera en luttant pied à pied pendant des nuits entières que l'on parviendra à maintenir une exploitation presque normale du réseau. Lors des périodes les plus critiques, les «voitures-neige» circuleront toute la nuit sur toutes les lignes du réseau. En outre, les premières voitures des services réguliers, équipées d'une raclette, d'une curette d'aiguille, d'une pelle à neige, d'une brosse et même d'«une petite pelle à sel», devront encore parfaire le travail.

L'année 1942 sera aussi l'année des premières restrictions de circulation pour économie d'énergie électrique. Les services seront réduits et des arrêts supprimés. Enfin, sur un plan plus positif, 1942 sera aussi l'année pendant laquelle les «Tramways Bruxellois» prendront des mesures pour améliorer la régularité et la surveillance du réseau, soit la création d'un service de «Dispatching», la mise en service de plaques indices et,

suite à une autorisation «provisoire», la suppression de toutes les alimentations par caniveau. Nous reviendrons ci-dessous avec quelques détails sur l'ensemble de ces points.

## 5.2. Les événements sur le réseau en 1942

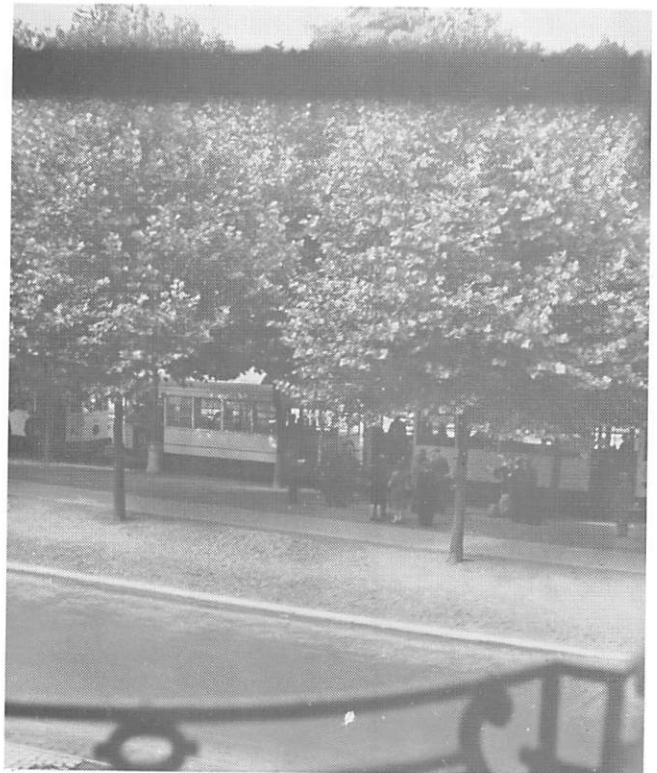
**Le 20 janvier**, vu les grandes difficultés qu'avait l'usager de reconnaître «son tram» pendant les heures d'occultation, on met en service des petits panneaux translucides adaptables aux disques des motrices et mentionnant le numéro de la ligne desservie. Dans un premier temps les motrices équipées de films indicateurs de parcours, à savoir les véhicules portant les numéros 1604, 4076 à 4100 et 5001 à 5025, ne seront pas équipées de ce dispositif.

**Le 10 mars**, une nouvelle «plaque - indice» est mise à l'essai sur la ligne 35. Nous reviendrons ultérieurement sur le but de cette initiative.

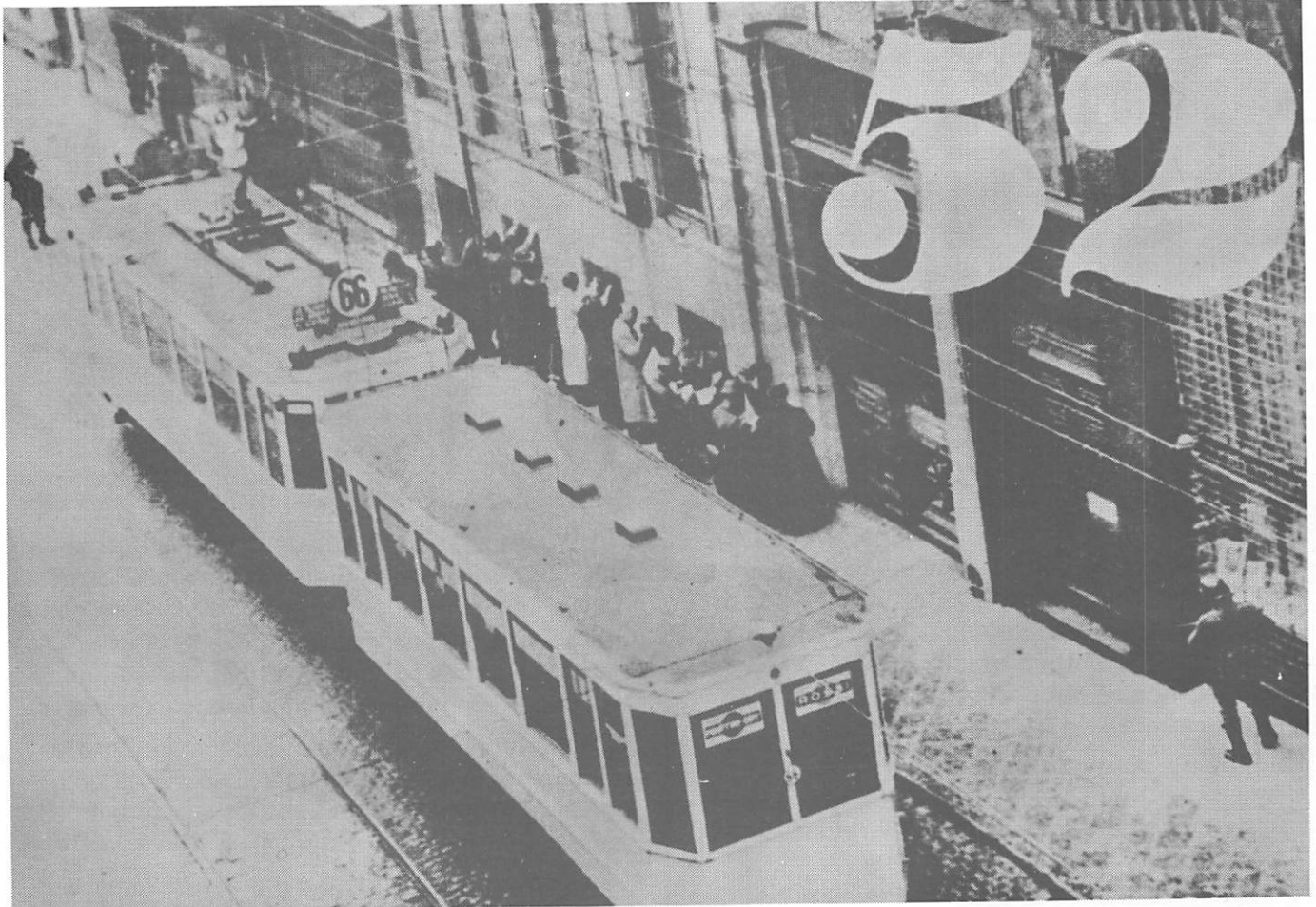
**Le 15 mars**, pour améliorer la surveillance et la régularité du réseau, un bureau de «Dispatching» est mis en service. Ce bureau est le rendez-vous téléphonique des agents de la Société témoins d'un désordre d'exploitation et de toutes les personnes qui peuvent y porter remède. Les «dispatchers» savent qui doit être prévenu en cas d'accident et où sont les personnes à prévenir; ils disposent de moyens propres pour remplir leur mission. Cela leur permet d'aider un contrôleur, premier témoin d'un accident, en le déchargeant d'autres contacts, en lui assurant dans le temps minimum toute l'aide nécessaire par envoi de

matériel de secours, ou intervention de la police, de l'ambulance ou encore des pompiers, en transmettant les instructions nécessaires.

**Le 15 avril**, en vue d'économiser le courant électrique, 190 arrêts sont supprimés sur le réseau. Pour illustrer l'importance de cette mesure, nous prendrons l'exemple du trajet de l'avenue Brugmann entre les carrefours de la chaussée de Waterloo et l'avenue Deffré; sur les 20 arrêts, soit dix dans chaque sens, que comportait cette sec-



Une fouille des voyageurs d'un tramway circulant au boulevard de Grande Ceinture - Photo BOURGEOIS.



tion du réseau, 6 arrêts, soit trois dans chaque sens, sont supprimés; il s'agit de ceux situés à hauteur de la rue du Haut-Pont, de la rue des Cottages et de l'avenue Coghen; ces arrêts ne furent d'ailleurs plus jamais rétablis.

**Le 7 juin**, l'utilisation des caniveaux est supprimée entre la place Poelaert et l'Eglise du Sablon; les lignes 4 et 6 sont dorénavant équipées en fil

aérien sur toute leur longueur. Pour les services circulant rue de la Régence entre le Sablon et la place Royale, le changement de traction est établi à hauteur de l'Eglise du Sablon.

**Le 31 juillet**, un arrêté est publié obligeant à de nouvelles économies d'énergie. Les «Tramways bruxellois» doivent réduire en conséquence leurs services sur toutes les lignes du réseau.

Une autre scène de la vie quotidienne des bruxellois pendant la guerre - Photo collection R. NUYS

## LES TRAMWAYS BRUXELLOIS

### AVIS

Suivant les instructions données par l'autorité militaire allemande, la population belge est invitée à échanger les billets de la Reichskreditkas contre des billets de banque belges aux guichets de la Banque Nationale de Belgique.

Les personnes de nationalité allemande sont priées de les échanger aux Reichskreditkassen.

En conséquence, les billets de la Reichskreditkas ne seront plus acceptés en paiement sur les voitures à partir du 18 juillet 1942.

### BERICHT

Volgens de onderrichtingen gegeven door de Duitse militaire overheid, wordt de Belgische bevolking uitgenodigd de biljetten van de Reichskreditkas tegen Belgische bankbiljetten aan de winketten van de Nationale Bank van België uit te wisselen.

De personen van Duitse nationaliteit worden verzocht ze aan de Reichskreditkassen uit te wisselen.

Bijgevolg, zullen de biljetten van de Reichskreditkas niet meer als betaling op de rijtuigen ontvangen worden, vanaf 18 Juli 1942.

### MITTEILUNG

Gemäss Anweisungen der deutschen Militär Obrigkeit wird die belgische Bevölkerung aufgefordert die Reichskreditkassenscheine gegen belgische Banknoten an den Schaltern der Banque Nationale de Belgique umzutauschen.

Die Personen deutscher Staatsangehörigkeit sind aufgefordert dieselben bei den Reichskreditkassen umzutauschen.

Infolgedessen werden Reichskreditkassenscheine vom 18 Juli 1942 ab, auf den Wagen nicht mehr in Zahlung genommen.

**Le 27 août**, l'essai des «plaques-indices» sur la ligne 35 effectué depuis le 10 mars ayant donné satisfaction, le système est généralisé à tout le réseau. Ayant pour but de faciliter la surveillance et d'augmenter la régularité des services, il est basé sur une plaquette à trois chiffres placée sur chaque motrice en haut du pan coupé droit. Le premier chiffre de l'indice caractérise le dépôt d'attache du véhicule selon l'ordre suivant : 1, avenue du Roi; 2, rue Brogniez; 3, chaussée de Louvain; 4, avenue de l'Hippodrome; 5, rue d'Enghien et annexes; 6, chaussée de Haecht; 7, Woluwe. Les deux chiffres suivants représentent par ligne l'ordre de sortie des dépôts. Quand une ligne est desservie par deux dépôts, les voitures dont le dépôt a le plus petit numéro d'ordre sont numérotées de 01 à 50 et celles de l'autre dépôt de 51 à 99. Pour la ligne 15, les voitures du service Midi vers la Porte de Namur portent des indices de 01 à 50 et celles du Midi vers la porte de Flandre de 51 à 99. Ces indices sont aussi repris sur les planchettes horaires.

**Le 13 octobre**, les travaux de la jonction Nord-Midi, en particulier la surélévation des voies de la gare du Nord, exigeant la démolition des ponts de l'avenue de la Reine, les lignes 8, 11 et 12 sont détournées par des voies nouvelles établies dans les rues d'Aerschot, des Palais et Masui.

**Le 19 octobre**, la boucle de la place de l'Yser est rétablie ce qui permet aux services barrés des lignes 7, 10, 14 et 16 de retrouver leur terminus normal.

**Le 17 novembre**, la traction par caniveau est supprimée sur les boulevards centraux de la ville. C'est donc au tour des lignes 18, 49, 52, 53, 56, 58, 59, 60, 74, 81 et 83 d'être entièrement équipées en fil aérien.

**Le 1er décembre**, toujours par raison d'économies, 88 arrêts supplémentaires sont supprimés sur le réseau. Sur notre trajet de référence de l'avenue Brugmann déjà considéré le 15 avril, c'est au tour des arrêts situés à hauteur de l'avenue Molière d'être supprimés.



**Le 5 décembre**, l'utilisation des caniveaux rues des Colonies et de la Loi ainsi que dans l'entrée des avenues d'Auderghem et de Cortenbergh est également supprimée. Les lignes 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 31 sont donc elles aussi entièrement équipées de fil aérien.

**Le 12 décembre**, suite à une explosion survenue avenue du Pont de Luttre, la ligne 58 est détour-

Pendant la guerre, les accidents avec les véhicules militaires allemands furent nombreux - Photo BOURGEOIS



née vers la ville par l'avenue Van Volxem. Ce détournement durera plusieurs semaines.

**Le 15 décembre**, l'après-midi et aux heures d'affluence, la ligne 8 est prolongée de la place Vanderkindere à Uccle-Centre. Les voitures effectuant les services prolongés portent une plaque de paravent.

Quelques résultats d'accidents de circulation - On remarquera le disque occulté équipé du numéro de la ligne desservie - Photos S.T.I.B.

Le 24 décembre, la traction par caniveau est supprimée dans les rues Royale et de la Régence ainsi qu'à la place des Palais et rue Ducale. C'est la fin de ce mode de traction dans la ville de Bruxelles. Même si les autorisations relatives à cette transformation n'avaient été accordées que provisoirement, plus jamais les caniveaux ne

furent remis en service. Il a fallu la guerre et les circonstances particulières y afférant pour qu'un vieux rêve des «Tramways Bruxellois» soit réalisé. C'était la fin des ennuis par temps de neige et de pluie, des retards imposés par les changements de traction et des nombreuses avaries par bris de charrue.



Quelques résultats d'accidents de circulation - On remarquera le disque occulté équipé du numéro de la ligne desservie - Photos S.T.I.B.

### 5.3. Conclusions pour l'année 1942

Si l'on compare 1942 avec les deux années précédentes, on constate une profonde modification de la situation générale. En effet, les difficultés d'exploitation s'accroissent tant par le fait des restrictions à la consommation d'énergie, que des premières réquisitions de personnel ou de manque de matières premières. La société reste cependant efficace et, dès la fin de la traction par caniveau par exemple, il ne faudra pas longtemps pour que toutes les charrues soient démontées, tous les anciens aiguillages remplacés et les joints de voie connectés électriquement.

C'est aussi la période de récupération du cuivre et du bronze. On verra ainsi apparaître sur les véhicules des poignées en zincal, un ersatz de l'époque, ou des manivelles de contrôler en acier. Mais c'est aussi la période où les travaux d'avancement du nouvel atelier de la rue de Cureghem le permettant, on posera un nouveau peigne de voie, peut-être à l'aide de matériaux récupérés ailleurs.

Dans son rapport annuel, le conseil d'administration des «Tramways Bruxellois» pourra caractériser la situation comme suit :

«La pénurie des matières premières a rendu de plus en plus pénible l'entretien du matériel et des installations.

L'hiver rigoureux que nous avons traversé au début de l'exercice a provoqué de grandes difficultés dans l'exploitation du réseau et de nom-

breuses avaries au matériel, entraînant des charges importantes pour notre Société.

Le départ de plus de 600 agents, réquisitionnés en application de l'arrêté du 6 octobre 1942 a suscité des difficultés supplémentaires dans le fonctionnement des services.

Comme par le passé, notre personnel a accompli sa tâche avec dévouement, dans les conditions souvent très pénibles créées par les circonstances actuelles. Nous tenons à lui exprimer ici tous nos remerciements pour le zèle dont il n'a cessé de faire preuve».

# 6. 1943 - La vie quotidienne est de plus en plus difficile

## 6.1. Panorama de la situation

Au cours de l'année 1943, les perspectives de la guerre changent enfin. Pour les Allemands ce sera la défaite de Stalingrad, l'expulsion d'Afrique du Nord, bientôt aussi de la Sicile et d'une partie de l'Italie. Les territoires conquis commencent à être systématiquement perdus.

Ce virage des nazis vers la défensive ne sera pas sans influence sur la population de la Belgique occupée. Le régime d'occupation s'alourdit encore, la pénurie également. L'espoir commence à naître mais les réquisitions pour le travail obligatoire en Allemagne se poursuivent. Les actes patriotiques s'intensifient mais la répression aussi. Ce sera le temps des otages, de nombreuses arrestations, des tortures, des condamnations à mort et des exécutions sommaires.

Si l'hiver 1943 est assez doux, les difficultés d'approvisionnement n'en deviennent pas moins encore plus sérieuses. Aussi, sur ce plan, les «Tramways Bruxellois» continuent à aider le personnel. On trouvera à ce sujet les distributions offertes la première et la dernière semaine de l'année et on pourra constater que les livraisons se sont diversifiées :

### **semaine du 4 au 9 janvier 1943**

3 harengs fumés (4,00 F) - 1 sachet de pois déshydratés (2,00 F) - 1 sachet de carottes déshydratées (1,00 F) - 1 kg de choucroute (1,00 F) - 1 kg de choux rouges en saumure (1,00 F)

### **semaine du 27 décembre 1943 au 1er janvier 1944**

1 fromage blanc (1,00 F) - 1 boîte de paté de thon à l'huile (6,00 F) - 400 g de pois secs (2,00 F) - 1 boîte de haricots princesses (8,00 F) - 1 boîte de macédoine de légumes (5,00 F); 1 sachet de flocons (1,00 F) - 20 kg de bois à brûler (10,00 F).

Comme dès 1941, à chaque distribution hebdomadaire, les agents ayant au moins 3 enfants de moins de 16 ans se voyaient proposer des quantités supplémentaires de ces produits. Depuis cette époque, on avait même ajouté une catégorie d'agents ayant 5 enfants de moins de 16 ans.

Sur le plan de la main d'oeuvre, la situation s'aggraverait aussi. Outre l'état sanitaire général déficient en raison de la pénurie de vivres, il faudra encore compter avec la réquisition de 250 agents supplémentaires. Pour faire face, les «Tramways Bruxellois» engageront en 1943, 628 agents comprenant 107 hommes âgés de plus de 48 ans qui n'étaient pas réquisitionnés, 515 receveuses et 6 ouvrières.

Enfin, pour la Belgique elle-même, la guerre commence à changer de visage. Le pays est en effet de plus en plus sérieusement bombardé. Bruxelles en particulier subira notamment un bombardement sévère le 7 septembre; outre de nombreux civils tués, les «Tramways Bruxellois» y auront leurs premiers agents tués en service du fait de guerre. C'est ainsi que l'on s'acheminera vers la délivrance, mais ceci est une autre histoire...



## 6.2. Les évènements sur le réseau en 1943

**Le 2 janvier**, à la suite de plusieurs attentats, la ville de Bruxelles est punie. Le couvre-feu est ramené à 21 heures, les cafés, cinémas et théâtres sont fermés et les manifestations sportives interdites. En conséquence, le moitié des services rentre au dépôt avant 21 heures.

Une receveuse au travail - Photo collection R. NUYS

**Le 4 janvier**, toujours en raison des sanctions, les lignes 2, 7, 13, 22, 23, 26, 27, 34, 60 barré, 66, 77, 81, 86, 87, et 88 sont complètement supprimées après 21 heures.

**Le 15 janvier**, en raison de l'encombrement quasi permanent des voitures, l'interdiction de fumer sur les tramways est étendue aux plates-formes.

**Le 20 janvier**, les sanctions prises par l'occupant depuis le 2 janvier sont partiellement levées. Les établissements publics peuvent rester ouverts jusqu'à 20 h 30 et les manifestations sportives sont à nouveau autorisées. Le couvre-feu restant fixé à 21 heures, les services de tramways ne sont pas modifiés.

### LES TRAMWAYS BRUXELLOIS

#### AVIS

Par arrêté du 50 décembre 1942, l'interdiction de fumer est étendue à tous les compartiments ainsi qu'aux plates-formes.

Cette mesure entrera en vigueur le 15 janvier 1945.

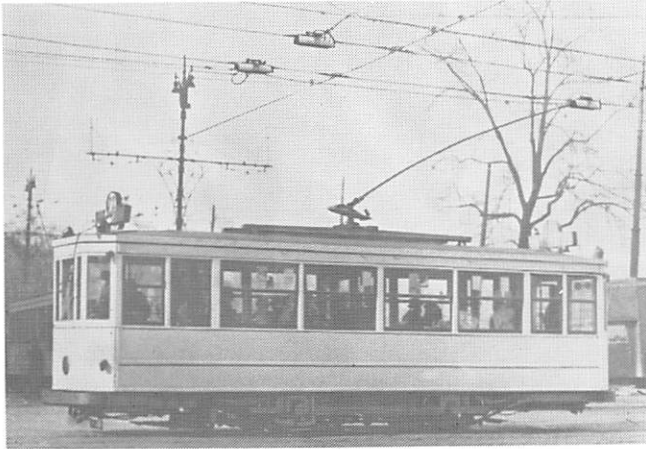
#### BERICHT

Bij besluit van 50 December 1942, is het verboden te rooken in alle afdeelingen evenals op de balkons.

Deze maatregel zal op 15 Januari 1945 in voege treden.

**Le 23 janvier**, la ligne 58, détournée vers la ville par l'avenue Van Volxem depuis le 12 décembre 1942, retrouve son itinéraire normal par la rue Saint-Denis.

**Le 29 janvier**, les sanctions prises par l'occupant depuis le 2 janvier sont pratiquement totalement levées. Cependant le couvre-feu qui était fixé auparavant à 0 h 30 est ramené à 23 h 30 et les établissements publics ne peuvent plus rester ouverts au-delà de 23 heures. Les «Tramways



Bruxellois» rétablissent les horaires d'avant les sanctions; aussi les derniers services ne sont-ils plus utilisés que par les Allemands.

**Le 28 mars**, le système des plaques-indices est étendu aux services supplémentaires; ceux-ci sont distingués par une plaque-indice marquée d'une lettre S blanche sur fond rouge.

**Le 6 avril**, les services de nuit sont diminués, les derniers passages aux points centraux se faisant entre 22 h 15 et 22 h 30 au lieu de 23 h 30 auparavant. Ces nouvelles dispositions concernent toutes les lignes du réseau à l'exception de celles de la rue de la Loi et de celles des boulevards circulaires dans la direction Nord - Porte de Namur qui circulent jusqu'à 23 h 15. Ces réductions résultent à la fois de la situation aggravée du personnel, notamment de l'augmentation du nombre de malades, des difficultés d'approvisionnement des matières d'entretien et des restrictions imposées dans le domaine de la consommation d'énergie.

Occultation des sectionnements de la ligne aérienne à la porte de Schaerbeek - Photo collection E. COSAERT - P.T.U.



**Le 5 juin**, suite à l'effondrement du mur du quai du canal au pont-rail de la chaussée de Vilvorde, la ligne 47 est détournée entre le square de Trooz et le pont Van Praet par les lignes 11 et 52. La situation normale pourra néanmoins être rétablie dès le 9 juin.

**Le 1er juillet**, en prévision de l'organisation de services intercalaires, le texte de la plaque du service 33 barré «Midi - Boitsfort» est modifié en «Midi - Watermael».

**Le 7 septembre**, un violent bombardement aérien atteint Evere et le quartier des Casernes. Les lignes 17, 23, 24, 25, 26, 33, 34, 35, 90, 96 et 98 sont détournées par suite d'avaries aux immeubles, aux voies et aux lignes aériennes. Nous reviendrons ultérieurement en détail sur ces événements au cours desquels les «Tramways Bruxellois» devront déplorer le décès en service d'un conducteur et d'un receveur.

Construction d'abris anti-aériens à la Petite Ceinture  
Photo collection R. NUYTS



**Le 2 novembre**, l'itinéraire «Place de l'Yser - Altitude 100» du service intercalaire 7 barré est modifié pour devenir «Place de l'Yser - Barrière de Saint-Gilles».

**Le 16 novembre**, la circulation des tramways est rétablie sur le nouveau pont de la rue Ropsy-Chaudron en voie d'achèvement. Ce pont avait été détruit en mai 1940 comme les autres ponts du canal maritime; aucun pont provisoire n'avait été construit, la décision ayant été prise de reconstruire ce pont définitivement, d'où la longueur des délais de remise en service. Les lignes 20 et 33 reprennent leur parcours d'avant la

guerre soit respectivement «Basilique - Gare de Schaerbeek» et «Square Henri Rey - Boitsfort». La ligne 60 devient quant à elle «Basilique - Porte de Tervueren». Les services provisoires 33/20 «Basilique - Square Henry Rey» et 60 barré «Basilique - Rue de Birmingham» sont dès lors supprimés.

### 6.3. Le bombardement du 7 septembre

Lorsque le mardi 7 septembre à 9 h 50 des bombes atteignent le quartier de la gare d'Etterbeek, trois convois de tramways se trouvaient dans la zone de bombardement dont le centre

Départ en colonie des enfants du personnel des Tramways Bruxellois - Photo collection E. COSAERT - PTU

était le carrefour de l'avenue de la Couronne et du boulevard Général Jacques. Il s'agissait d'un tramway 96 arrivant au carrefour en provenance du square des Archiducs, d'un tramway 24 arrivant à ce même carrefour en provenance de la Bourse et d'un tramway 98 qui, en provenance de Boitsfort, était engagé dans l'avenue de la Couronne au-delà de la caserne de gendarmerie.

**Le convoi de la ligne 24**, composé de la motrice n° 1235 et de la remorque n° 2185, fut le moins atteint, des tôles et des panneaux étant troués par des éclats de bombes et des projectiles divers. Les trois agents desservant le convoi, un conducteur, une receveuse et un receveur, n'ont été que légèrement blessés par des éclats de

vitres. Il faut cependant noter qu'une institutrice et un groupe d'une vingtaine d'enfants qui s'apprêtaient à monter dans le convoi ont été atteints à des degrés divers par le bombardement.

**Le convoi de la ligne 96**, composé de la motrice n° 1121 et de la remorque n° 2157, se trouvait à l'arrêt du carrefour lorsqu'il fut encadré par deux bombes, l'une à l'avant de la motrice, l'autre à l'arrière de la remorque. Par le souffle provenant de l'explosion, la motrice a été soulevée à une hauteur assez considérable; la voiture s'est enfoncée ensuite à 20 cm dans le sol et son controller a été retrouvé dans l'entonnoir; la plateforme avant a été arrachée et le châssis de



Ce qui reste du convoi formé par la motrice n° 1121 et la remorque n° 2157 après le bombardement du 7 septembre 1943 au carrefour de l'avenue de la Couronne et du boulevard Général Jacques - Photo BOURGEOIS

caisse à cet endroit plié à environ 30°. Quant à la remorque, la toiture a été complètement arrachée et se trouvait à côté de la voiture.

Le conducteur de la motrice M. Maurice Lonnelville, âgé de 42 ans et le receveur de la remorque, M. Théophile Van Acker, âgé de 60 ans, ont été tués. La receveuse de la motrice, Mme Jeanne Peche n'a heureusement été que légèrement blessée par coupures de verre.

**Le convoi de la ligne 98**, composé de la motrice n° 1372 et de la remorque 672, était pratiquement complet. La caisse de la motrice a été gravement endommagée par des éclats et par le souffle de la chute de plusieurs bombes dans les environs immédiats; la toiture a été percée à plusieurs endroits par des projectiles et notamment par des pavés; enfin le pare-choc, en acier de 15 mm d'épaisseur, a également été perforé par des éclats. La remorque a aussi été gravement endommagée, sa toiture étant soulevée du côté avant et perforée à plusieurs endroits. Le conducteur et le receveur de la motrice ont été sérieusement blessés mais pas de façon alarmante. Le receveur de la remorque reprendra son service le surlendemain. Des voyageurs furent quant à eux grièvement blessés.

Sur le plan de l'exploitation, ces événements tragiques perturberont le réseau pendant plusieurs semaines. En effet les voies et la ligne aérienne du boulevard Général Jacques et surtout de l'avenue de la Couronne sont fortement endommagées.

**Le 7 septembre**, immédiatement après le bombardement, les mesures suivantes seront prises :



- **lignes 23, 25, 26 et 35** : le trafic étant provisoirement interrompu au carrefour de la chaussée de Wavre et du boulevard Général Jacques, ces lignes seront détournées pendant environ deux heures; en fin de matinée, elles reprendront leur itinéraire normal;
- **ligne 17** : détournée par la ligne 94 depuis le boulevard Général Jacques jusqu'au terminus de Boendael;
- **ligne 24** : détournée entre la rue Belliard et l'avenue Adolphe Buyl par les lignes 23, 81 et 16 puis, à partir de la fin de la matinée, circulera sur les lignes 23 et 26;
- **lignes 33 et 98** : détournées entre la place Raymond Blyckaert et Boitsfort par les lignes 94 et 16, un service navette circulant en outre sous plaque 33 entre le cimetière d'Ixelles et Boitsfort;
- **ligne 34** : détournée entre la place Raymond Blyckaert et l'avenue Adolphe Buyl par la ligne 94;

Une autre vue du convoi 1121/2157 bombardé le 7 septembre 1943. Parmi les observateurs de la scène, M. E. COSAERT - Photo collection E. COSAERT - PTU

- **ligne 90** : détournée entre le rond-point Saint-Michel et l'avenue Adolphe Buyl par les lignes 83 et 16;

- **ligne 96** : détournée depuis la place Raymond Blyckaert jusqu'à Boendael par la ligne 94, un service en navette circulant en outre entre le cimetière d'Ixelles et le square des Archiducs.

**Le 8 septembre**, suite à l'affluence des voyageurs vers la gare de Boitsfort, affluence due aux événements, les lignes 17 et 96 sont dorénavant prolongées de Boendael à Boitsfort de 15 h 30 à 17 h 30.

**Le 9 septembre**, à partir de 16 h 30, les lignes 24 et 90 reprennent leur itinéraire normal.

**Le 23 septembre**, à partir de 12 h 00, la ligne 17 reprend son itinéraire normal tandis que les lignes 33, 96 et 98 reprennent leur parcours habituels entre le boulevard Général Jacques et Watermael - Boitsfort tout en restant détournées à partir de la place Raymond Blyckaert par les lignes 94 et 17; les services en navette 33 et 96 sont en conséquence supprimés.

**Le 6 octobre**, la situation normale du réseau est entièrement rétablie, les lignes 33, 34, 96 et 98 reprenant leur itinéraire normal.

Au sujet des événements du 7 septembre 1943, quelques points particuliers méritent encore d'être signalés. Ainsi la violence du bombardement peut encore être attestée par le fait qu'une motrice garée au dépôt d'Ixelles, la voiture n° 1829, a eu sa toiture transpercée par un projec-



Bombardement du 7 septembre 1943 - Le convoi composé de la motrice n° 1372 et la remorque n° 672 dans l'avenue de la Couronne - Photo collection E. COSAERT - PTU

Bombardement du 7 septembre 1943 - Retour de la motrice n° 1121 à l'atelier de la rue de Cureghem -Photo S.T.I.B.



tile. D'autre part, ce même jour, des bombes atteignirent le faubourg d'Evere; le réseau des «Tramways Bruxellois» ne fut pas affecté; néanmoins le trolleybus n° 6012, qui se trouvait rue de Verdun à Haren, a eu deux carreaux cassés par le déplacement d'air provenant de l'éclatement de bombes. Enfin, dès le 17 septembre, les mesures à prendre en cas d'alerte sont modifiées, trois zones considérées comme dangereuses devant dorénavant être évacuées par les tramways: le quartier des Casernes, les environs de la gare de Schaerbeek et la Petite-Ile; pour permettre cette évacuation, le courant de traction est maintenu pendant 5 minutes après le début de l'alerte.

#### **6.4. Conclusions pour l'année 1943**

L'année 1943 aura donc été très difficile et même tragique pour les «Tramways Bruxellois». Pour accentuer le climat de l'époque, nous voudrions encore mentionner deux faits caractéristiques qui n'ont pas trouvé leur place plus haut :

- au service des Voies et Travaux, afin de faire face à la pénurie de rails, une partie des voies de la gare de l'Exposition a été démontée et récupérée;
- les Allemands ont réquisitionnés des véhicules pour leurs propres réseaux; ainsi 5 trains complets composés des motrices n° 1795 à 1799 et des remorques n° 849 à 853 sont partis pour Cologne, 10 trains complets composés des motrices n° 1785 à 1794 et des remorques n° 837 à 846 ont été destinés à Dortmund et 30 remorques ouvertes numérotées de 71 à 100

Bombardement du 7 septembre 1943 - Retour de la remorque n° 2157 à l'atelier de la rue de Cureghem  
-Photo S.T.I.B.

partirent pour Hanovre et Magdebourg; ces véhicules furent enlevés du 23 septembre au 1 octobre.

Pour conclure, comme pour les années précédentes, nous reprendrons in extenso le commentaire du conseil d'administration des «Tramways Bruxellois» tel qu'il est présenté dans le rapport annuel :

«250 agents ont été réquisitionnés en application de l'arrêté du 6 octobre 1942, ce qui porte à 850 le nombre de ceux appelés jusqu'à ce jour pour le travail obligatoire. Ils ont partiellement été remplacés par du personnel féminin.

En ce qui concerne le personnel, la situation se trouve aggravée par l'augmentation constante du nombre des malades.

Malgré les multiples obstacles qui se présentent dans sa tâche quotidienne, notre personnel a continué à assurer le service avec dévouement. Nous nous faisons un devoir de l'en féliciter.

Les difficultés rencontrées les années précédentes dans l'exploitation du réseau par suite de la raréfaction des matières premières et de consommation sont encore accentuées en 1943.

La réquisition de matériel, l'obligation de réduire la consommation de courant, les retards résultants des alertes, etc. sont autant de facteurs que nous devons encore mentionner pour donner un aperçu des multiples problèmes auxquels nos services sont appelés à faire face».

# 7. Vers la libération (1 janvier au 3 septembre 1944)

## 7.1. Panorama de la situation

L'année 1944 sera pour les Allemands le temps de la fin réelle des illusions pour autant que certains d'entre eux en avaient encore. Sur le front de l'Est, c'est la débandade. A l'ouest et au sud, la puissance de nos alliés américains se développe. Il ne faudra pratiquement que trois mois pour que, le débarquement de Normandie réussi, la Belgique soit libérée.

Pour la population belge qui ne doute plus de l'issue de la guerre, ce seront cependant encore de longs mois difficiles. Ce sera l'époque des restrictions les plus aigües. Ce sera aussi la période des grands bombardements alliés sur le pays qui coûteront la vie à de nombreux civils. Ce sera enfin le temps des actes héroïques de résistance avec malheureusement aussi leur cortège de répressions diverses voire sanglantes. Ce sera le prix à payer pour pouvoir à nouveau respirer l'air de la liberté.

Pour les «Tramways Bruxellois», les premiers mois de 1944 seront essentiellement caractérisés par de très nombreuses réductions de service, le courant électrique venant parfois à manquer totalement. Il y aura aussi d'importants bombardements de certains quartiers de Bruxelles qui coûteront la vie à des agents en service. On constatera ainsi que comme depuis le début de la guerre, la vie sur le réseau sera encore et toujours le reflet de la vie tout court.

## 7.2. Les événements sur le réseau de janvier à septembre 1944

**Le 25 janvier**, le manque de personnel résultant non seulement des réquisitions mais aussi de la situation sanitaire particulièrement mauvaise, oblige à réduire provisoirement la fréquence de certaines lignes à leurs extrémités périphériques. Ces mesures affectent les lignes 4, 6, 10, 27, 28, 31, 35, 64, 66 et 88 pour lesquelles un service sur deux circule sous plaque barrée. De ce jour datent d'ailleurs le raccourcissement des services barrés 4 et 10, le premier de Boendael au Bois, le second du Fort-Jaco à Uccle-Centre. En outre, les nouveaux services intercalaires suivants sont créés : 6 barré «Bourse -Uccle-Centre», 35 barré «Karreveld - Auderghem» et 98 barré «Bourse - Watermael». Enfin, toujours le 25 janvier, le service 72, qui ne circulait pratiquement plus depuis le 18 décembre 1943, est complètement suspendu tandis que le service 30 n'est plus assuré que par motrices seules.

**Le 27 janvier**, fait remarquable pendant l'occupation, une grève a lieu au dépôt d'Ixelles dont les tramways ne sortiront qu'aux environs de 9 heures du matin.

**Le 5 février**, par suite d'un attentat commis contre l'armée allemande au Vivier d'Oie, toute circulation est interdite de 19 h 00 à 7 h 00 dans les quartiers de l'Observatoire, de Saint-Job et du Fort-Jaco. Le courant est coupé en soirée sur le réseau «Dieweg» et les lignes 6 et 10 limitées à Uccle-Centre. La situation normale sera rétablie le 8 février au matin.

**Le 8 février**, les services normaux sont rétablis sur les lignes 64 et 66.

**Le 15 février**, les services normaux sont également rétablis sur la ligne 31. Ce même jour, dans un tout autre domaine, les banquettes des plates-formes «fumeurs» des motrices du type 5000 sont relevées et calées, ce qui permet d'accueillir 7 voyageurs debout supplémentaires.

**Le 22 février**, c'est au tour de la ligne 10 d'être à nouveau desservie normalement.

**Le 1er mars**, les premiers véhicules à capacité de transport augmentée sont mis en service suite à des instructions imposées par l'autorité occupante. Les mesures prises, qui seront rapidement étendues à tous les véhicules en circulation, consistent en l'enlèvement des sièges simples à l'intérieur des motrices et des remorques, à l'exception de ceux adossés aux portières extérieures au-dessus des «bacs à sable». Cette transformation permet de transporter 10 voyageurs debout par motrice et 11 par remorque.

**Le 7 mars**, les services normaux sont rétablis sur les lignes 4, 6 et 88; le trajet du 4 barré redevient «Bourse - Boendael».

**Le 21 mars**, le service n° 30 est à nouveau assuré par convois d'une motrice et d'une remorque.

**Le 1er avril**, la ligne 35 est à nouveau desservie normalement. A l'exception de la suppression du service 72, toutes les réductions de service en vigueur depuis le 25 janvier sont donc annulées.

**Le 10 avril**, entre 9 h 00 et 10 h 00, un bombarde-



Ce qui reste du trolleybus n° 6010 après le bombardement du 10 avril 1941 - Photos S.T.I.B.

ment aérien atteint les faubourgs d'Evere, Haren, Laeken et Jette ainsi que la ville de Vilvorde. Les installations des «Tramways Bruxellois» sont atteintes avenue de Schaerbeek à Vilvorde, place de la Paix à Evere et rue de Verdun à Haren où en particulier le trolleybus n° 6010 est complètement brûlé par des éclats de bombes incendiaires. Deux agents en service sont légèrement blessés, le conducteur du trolleybus ainsi qu'un conducteur qui se trouvait place de la Paix. La ligne de Vilvorde ne sera rétablie que le 19 avril, les voies et la ligne aérienne de l'avenue de Schaerbeek ayant été détruites sur une longueur d'environ 500 mètres. En attendant, cette remise en service, les lignes 53 et 58 boucleront au pont Van Praet; en outre, dès le 11 avril des navettes circuleront entre le pont Teichman et Haren et le 12 avril entre Vilvorde et Trois-Fontaines, ces dernières assurées par des véhicules bloqués à Vilvorde. La navette Vilvorde - Trois-Fontaines était formée, fait curieux, de deux motrices accrochées en sens inverse à une même remorque.

**Le 1 mai**, vers 18 h 00, un nouveau bombardement au nord de Bruxelles atteint les lignes de Vilvorde et de Machelen. Les lignes 53 et 58 boucleront au pont Van Praet et le trolleybus 54 sera limité à la hauteur de la rue du Harenheyde. Dès le 2 mai au matin, un service en navette a circulé entre Vilvorde et les entonnoirs de bombes; le même jour, vers 18 h 00, les lignes 53 et 58 seront rétablies sur tout leur parcours mais circuleront provisoirement sur simple voie entre les usines Colorin et le Marly. Quant au trolleybus 54, il pourra être rétabli le 2 mai mais uniquement jusqu'à la chaussée de Buda; au-delà en

effet, il fallait attendre la réfection de la voirie

**Le 2 mai**, les services 59, 60 et 61 sont réorganisés. Les lignes 59 et 60 sont desservies par motrice et remorque. La ligne 61 est supprimée. D'autre part, à la suite d'une décision de l'autorité occupante, la plates-forme avant des remorques est réservée aux Allemands et le passage entre cette plate-forme et le compartiment adjacent est interdit aux voyageurs. Ce fut une belle pagaille aux heures d'affluence. On se souviendra sans doute du passage de remorques dont la charge était complètement déséquilibrée et qui «trainsaient de l'arrière». Enfin, ces «messieurs» devaient avoir leurs aises.

PLATTFORM

PLATE-FORME

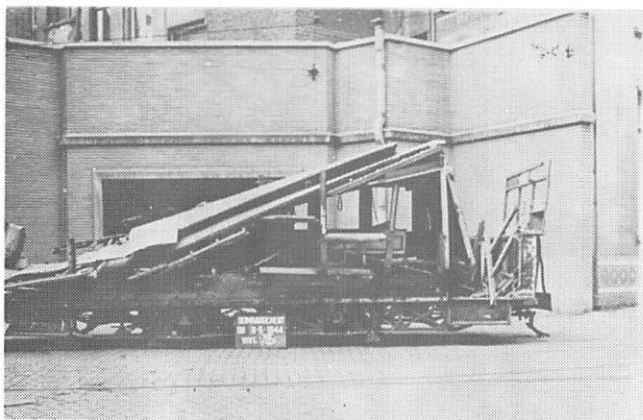
PLATFORM

NUR FÜR WEHRMACHT UND WEHRMACHTGEFOLGE

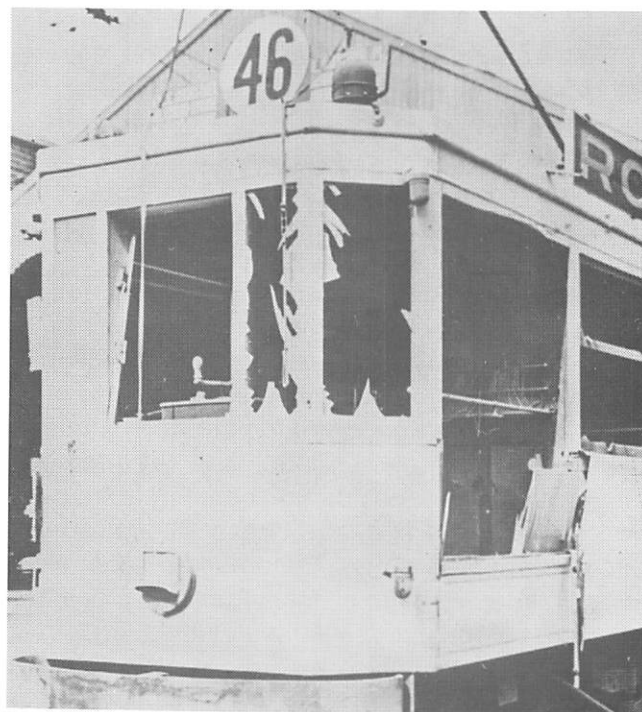
RÉSERVÉ A LA WEHRMACHT ET AU WEHRMACHTGEFOLGE

VOORBEHOUDEN AAN WEHRMACHT EN WEHRMACHTGEFOLGE

**Le 8 mai**, entre 19 h 00 et 20 h 00, un nouveau bombardement atteint le nord de la ville. Les installations des «Tramways Bruxellois» sont touchées rue Marie-Christine, rue Stéphanie, avenue du Port, avenue de la Reine, square Jules de Trooz, chaussée d'Anvers, place Liedts, rue des Palais, rue Rogier, rue d'Aerschot, chaussée de Helmet, boulevard Lambermont, rue Van Hamme, rue Edouard De Coster et rue Saint-Vincent. C'est dire que le réseau est pratiquement paralysé en de nombreux endroits d'autant plus que sur certaines lignes non atteintes directement, le courant est coupé. Les lignes 8, 11, 12, 18, 20, 46, 47, 49, 52, 53, 54, 56, 58, 74, 81, 83, 90, 93 et 94 sont partiellement détournées ou interrompues. Quinze motrices, neuf remorques et un trolleybus sont abimés à titre divers; en particulier la remorque n° 785 qui circulait boulevard Lambermont sur la ligne 20 est complètement détruite et son receveur M. Pierre De Vrindt ainsi qu'un certain nombre de voyageurs sont tués. Au cours de ces événements, en d'autres endroits, dix-sept



La remorque n° 785 détruite au cours du bombardement du 8 mai 1944 - Photo S.T.I.B.



agents au total seront blessés en service. Il faut encore signaler que l'hôpital de Schaerbeek a aussi été touché et que de nombreux malades blessés ou non seront évacués vers d'autres hôpitaux de la ville à l'aide de remorques-ambulances des «Tramways bruxellois». Enfin, la ligne des Grands Palais au Centenaire a également été atteinte.

**Le 9 mai**, suite aux événements de la veille, les services suivants restent détournés :

Motrice N° 1278 ayant subi le bombardement du 8 mai 1944 - Photo S.T.I.B.



**Ligne 8** : depuis la place du Trône jusqu'à la rue Steyls par l'itinéraire des lignes 16, jusqu'à la rue de Ribaucourt, et 89.

**lignes 11 et 12** : depuis la place du Trône jusqu'à la place Emile Bockstael par l'itinéraire des lignes 16 jusqu'à la rue de Ribaucourt, 89 jusqu'à l'avenue Richard Neybergh puis par cette dernière et la rue Léopold 1er;

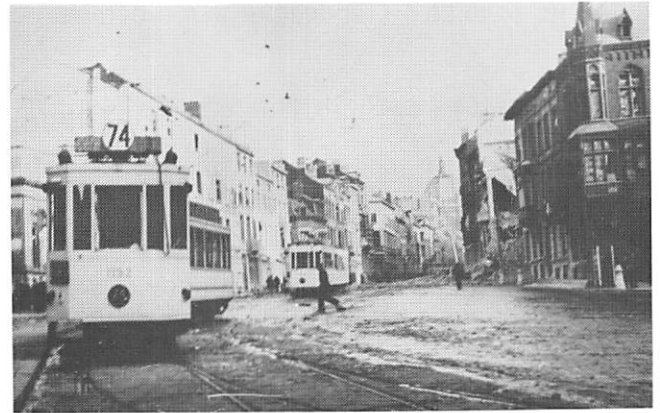
**ligne 18** : depuis la place de l'Yser jusqu'à la rue Steyls par l'itinéraire provisoire de la ligne 8;

**ligne 46** : limitée à l'atelier de peinture de la chaussée d'Anvers en venant de la Bourse;

**ligne 47** : circule entre le Marly et la gare du Nord en empruntant l'itinéraire de la ligne 52 à partir du pont Van Praet;

**lignes 49 et 81** : déviées depuis le square Jules de Trooz par la chaussée de Vilvorde et ce jusqu'au pont Van Praet où est établi le terminus provisoire;

Convoi de la ligne 81 immobilisé après le bombardement du 8 mai 1944 - Photo Fonds de la seconde guerre mondiale collection MUPDOFER



**ligne 54** : limitée à la chaussée de Haecht au carrefour de la rue de Paris au lieu de poursuivre jusqu'à Buda comme depuis les événements du 1er mai;

**ligne 56** : déviée à partir de la place Verboeckhoven vers la gare de Schaerbeek par l'avenue Princesse Elisabeth;

**ligne 74** : déviée depuis l'avenue Rogier jusqu'à la place de Brouckère par les lignes 65, 16 et 18;

**ligne 90** : déviée depuis l'avenue Rogier par les lignes 65 et 16 jusqu'à la place de l'Yser où est établi le terminus provisoire;

**lignes 93 et 94** : déviées depuis la place Emmanuel Hiel vers la gare de Schaerbeek par l'itinéraire des lignes 2 et 3.

**Le 10 mai en soirée**, les voies et la ligne aérienne sont réparées avenue du Port, rue Marie-Christine, rue des Palais et rue Rogier. Dès 19 h 30, les mesures suivantes sont prises.

Etat de la rue des Palais après le bombardement du 8 mai 1944 - Photo Fonds de la seconde guerre mondiale collection MUPDOFER

**lignes 18, 74 et 90** : rétablies par leur itinéraire normal;

**ligne 11** : déviée à partir de la place de l'Yser par la ligne 18 rétablie;

**ligne 46** : déviée à partir de la porte d'Anvers par la ligne 18 rétablie;

En outre, il est prévu de rétablir la ligne 12 jusqu'au square Jules de Trooz puis de la dévier vers le pont Van Praet par la chaussée de Vilvorde; cette ligne ne circulant pas en soirée, cette dernière mesure ne sera effective que le lendemain dès le début du service.

**Le 11 mai**, l'approvisionnement en charbon des centrales électriques devenant précaire, notamment du fait des nombreux bombardements ayant atteint le pays, les «Tramways Bruxellois» sont mis dans l'obligation de réduire leur consommation d'énergie. Les mesures suivantes sont immédiatement mises en application :

- suppression des lignes 2, 7, 8, 30, 34, 45 barré, 87 et 94, les services 2, 8, 30, 87 et 94 circulant temporairement respectivement sous plaques indicatrices 3, 12, 16 barré, 86 et 93 en attendant les nouveaux graphiques de marche;

- suppression de 320 arrêts sur le réseau parmi lesquels, pour notre exemple de l'avenue Bruggmann, ceux de l'avenue Molière qui avaient été rétabli en 1943, et de l'avenue Floréal;

- réduction des fréquences en particulier avant 7 h 00 en semaine, avant 11 h 00 le dimanche et après 20 h 00 tous les jours.

**Le 11 mai**, en début de soirée et plus précisément pendant l'alerte ayant commencé à 17 h 41 pour se terminer à 19h 15, un bombardement atteint à nouveau le nord de la ville mais aussi cette fois le quartier du Pont de Luttre à Forest. Des dégâts sont causés aux voies et à la ligne aérienne des tramways rue Navez, rue du Progrès, rue Masui, avenue de la Reine et avenue du Pont de Luttre; en outre, une bombe non explosée empêche toute circulation avenue Van Volxem. Les voies sont particulièrement abîmées à la chaussée de Vilvorde et à la rue Masui où les longueurs complètement détruites atteignent respectivement 345 et 150 mètres de voies doubles. Huit convois formés d'une motrice et d'une remorque sont légèrement endommagés. Trois agents en outre sont tués sur le chemin du travail; il s'agit de MM Charles Biesemans, Gustave Vandervoorde et C. Vanden Berghe. Quarante agents sont en outre blessés soit onze en service et vingt-neuf sur le chemin du travail; leurs blessures heureusement n'étaient pas trop graves. Sur le plan de l'exploitation, outre les lignes atteintes par les coupures de courant, les services suivants doivent être détournés : 12, 13, 14, 47, 49, 52, 53, 58, 74 et 81.

**Le 12 mai**, la situation des services qui restent détournés ou limités à la suite des bombardements de la veille est la suivante :

- **ligne 12** : continue à être envoyée au pont Van Praet mais est détournée à partir de la place Liedts par la rue Gallait, la place Verboeckhoven, la rue Portaels et le pont Teichman;

- **ligne 14** : la circulation étant interdite avenue Van Volxem, les services 14 prolongés à Forest sont suspendus;

- **ligne 47** : continue à circuler sur l'itinéraire «Marly-Nord» mais, la rue Navez étant impraticable, est déviée par la rue Portaels et la place Verboeckhoven;

- **lignes 49 et 81** : détournées entre la place de Brouckère et la place Emile Bockstael par l'itinéraire de la ligne 18, la rue du Progrès étant impraticable;

- **lignes 52 et 53** : détournées au nord de la ville comme la ligne 47 par la place Verboeckhoven et la rue Portaels et limitées au sud à la place Wielemans Ceuppens;

- **ligne 58** : détournée au nord de la ville comme les lignes 47, 52 et 53 et déviée entre la place Wielemans-Ceuppens et Uccle-Centre par la Barrière de Saint-Gilles et la chaussée d'Alseberg; en outre, un service en navette circule entre la place Saint-Denis à Forest et Uccle-Centre;

- **ligne 74** : limitée à la place Wielemans-Ceuppens.

**Le 13 mai**, la ligne 12 est détournée entre la place du Trône et la place Emile Bockstael comme la ligne 11 par la gare du Nord et l'avenue du Port. D'autre part, en raison des économies de consommation de courant électrique, tous les services de renfort pour les courses et les matchs de football sont suspendus jusqu'à nouvel ordre.

**Le 15 mai**, les écoles ferment leurs portes pour une période indéterminée. Aux «Tramways Bruxellois», la ligne 45 est complètement supprimée à son tour.

**Le 16 mai**, la circulation étant rétablie avenue Van Volxem, les lignes 14 vers Forest, 52, 53 et 74 reprennent leur itinéraire normal. En outre, la ligne 58 n'est plus déviée qu'entre la place Wielemans-Ceuppens et la maison communale de Forest, ce qui permet la suppression des navettes «Forest-Uccle-Centre».

**Le 17 mai**, la fermeture des théâtres et des cinémas est décrétée jusqu'à nouvel ordre.

**Le 19 mai**, la circulation étant rétablie à la chaussée de Helmet, les lignes 56 et 93 déviées depuis le bombardement du 8 mai reprennent leur itinéraire normal. D'autre part, sur le plan des économies d'énergie, les mesures prises le 11 mai s'avérant insuffisantes, des services réduits sont mis en circulation sur tout le réseau; le service de base organisé, à fréquence uniforme toute la journée, correspond à une économie de consommation de près de 75 %. Le service 14 prolongé à Forest est suspendu et la ligne 74 est limitée à la Gare du Midi sous plaque 74 barré. Sur la ligne de Vilvorde, le service «Nord-Vilvorde» qui ne circulait plus depuis 1937, est remis en marche sous plaques S (rouge) de couleur verte.

Pour donner une idée des réductions drastiques imposées au public, on trouvera ci-dessous une classification des différentes lignes du service de base par ordre croissant des fréquences et ceci à la date du 23 mai :

- fréquences de 1 h 10 : lignes 4, 6, 10, 13, 14, 33 et 98;
- fréquences de 1 h 00 : lignes 9, 9 barré, 17, 47, 49, 52, 53, 54, 60, 64, 66, 76, 81, 83, 88 et 89;
- fréquences de 50 minutes : lignes 20 et 22;
- fréquences de 45 minutes : lignes 1, 3, 27, 28 et 96;
- fréquences de 40 minutes : lignes 31 et 46;
- fréquences de 35 minutes : lignes 5, 11, 12 et 48;
- fréquences de 30 minutes : lignes 16 (heures creuses), 18, 23, 24, 25, 26, 35, 39, 40, 41, 56, 58, 59, 63, 65, 74 barré, 77, 85, 86, 90 et 93;
- fréquences de 18 minutes : ligne 15;
- fréquences de 15 minutes : lignes 9 navette (avenue du Silence), 16 (heures d'affluence) et S Nord-Vilvorde (matin et soir).



En plus de ce service de base, il a également été prévu des services supplémentaires à mettre en marche selon les disponibilités en énergie. Ces services comportent la desserte des lignes com-

plètes ou d'une partie de celles-ci sous plaques barrées ou de paravent ou encore dans les cas particuliers des lignes 60 et 74 barré, sous plaques 61 et 72. A cette époque les services barrés des lignes suivantes ont circulé avec une certaine régularité : n° 6, 9, 16, 27, 31, 33, 46, 47, 53, 56, 66, 83, 88, 96 et 98. Les services partiels munis de plaques de paravent sont répertoriés dans le tableau n° 7 ci-joint.

A l'exception de la navette «Silence» de la ligne 9 et de la ligne 15 ainsi que de quelques services supplémentaires 18 assurés par des voitures 5000, toutes les lignes sont desservies par motrice et remorque. L'encombrement des voitures est néanmoins considérable et, vu le personnel disponible, deux receveurs, dans la mesure du possible, sont placés dans chaque véhicule.

**Le 20 mai**, la situation de pénurie de charbon se dégrade rapidement. La fourniture de courant électrique aux particuliers est même interrompue entre 8 h 30 et 14 h 00. Aux «Tramways Bruxellois», seul le service de base reçoit l'autorisation de circuler.

**Le 21 mai**, un dimanche heureusement, les Bruxellois sont complètement privés de tramways faute de courant électrique. Il faut noter que ce sera le seul jour de toute la période d'occupation.

**Le 22 mai** et les jours suivants, l'état critique de pénurie étant dépassé, la situation s'améliorera progressivement pour arriver le 7 juin à la mise en marche de pratiquement tous les services réduits prévus.

**Le 24 mai**, les services de la ligne 16 prolongés

Suite aux réductions de service, les encombrements des tramways étaient permanents - Photo collection R. NUYS

**TABLEAU N° 7 - SERVICES SUPPLEMENTAIRES AVEC PLAQUE DE PARAVENT**

LIGNES	ITINERAIRES	LIGNES	ITINERAIRES
1	Pl. E. Hiel - Bois	22	Midi - Porte de Tervueren
4	Bourse - Bois	31	Bourse - Porte de Tervueren
9	Hôpital Brugmann - Altitude 100	35	Porte de Namur - Auderghem
9	Pl. Simonis - Altitude 100	48	Bourse - Pl. Van Meenen
10 barré	Berchem - R.P. Av. Longchamp	54 barré	Av. Rogier - Pl. Albert
10 barré	Pl. de l'Yser - R.P. Av. Longchamp	64 barré	Av. L. Bertrand - Rue N. Doyen
14	Pl. Simonis - Pl. Wielemans Ceuppens	77	Pl. Des Gueux - Pl. de la Duchesse
17	Bourse - Dépôt d'Ixelles	85	Rue Reimond Stijns - Bourse
18 barré	Pl. E. Bockstael - Midi	89	Square Léopold - Bourse
20	Rue de Birmingham - R.P. Saint-Michel	90	Nord - Av. de Roodebeek
		93	Pl. E. Hiel - Pl. E. Flagey



aux Grand Palais du Centenaire et accessibles uniquement à l'occupant sont rétablis. Rappelons qu'ils étaient suspendus suite aux dégâts causés par le bombardement du 11 mai.

**Le 25 mai**, au matin, un nouveau bombardement cause des dégâts à Forest, en particulier rue Saint-Denis, ainsi qu'avenue de Vilvorde. L'exploitation du réseau n'a été perturbée que pendant quelques heures. Vers 17 h 00, les conditions de la veille étaient rétablies. Il y eut cependant à nouveau cinq agents blessés, un convoi de tramways et deux trolleybus plus ou moins atteints. Le convoi de tramway formé de la motrice n° 1271 et de la remorque n°886, circulait sur la ligne 52 et se trouvait arrêté à la maison communale de Forest; il eut de nombreux carreaux cassés, des panneaux perforés et les deux toitures transpercées par des éclats.

**Le 26 mai**, toujours par économie, 112 nouveaux arrêts sont supprimés sur le réseau. On note cependant le même jour le rétablissement de 14



Etat de la motrice n° 1271 après le bombardement de Forest du 25 mai 1944 - Photos S.T.I.B.

arrêts ayant été supprimés auparavant et même la création de 2 nouveaux arrêts. Notre parcours-type de l'avenue Brugmann, déjà réduit à la portion congrue, n'est pas affecté par ces mesures.

**Le 27 mai**, pour faire face à l'encombrement des voitures, la mesure réservant la plate-forme avant des remorques aux Allemands est abrogée sauf pour les services circulant à la rue de la Loi et, entre la gare du Nord et la porte de Namur, pour les services des boulevards extérieurs. Le même jour, les spectacles sont à nouveau autorisés dans les théâtres et partiellement dans les cinémas.

**Le 30 mai**, vers 10 h 40, la gare de formation de Schaerbeek est à nouveau bombardée. Aucune perturbation notable n'est provoquée sur le réseau des «Tramways Bruxellois».

**Le 8 juin**, deux modifications sont apportées aux plaques indicatrices. Le service spécial S «Porte de Tervueren - Tervueren» devient la ligne 40 barré. La lettre S de service spécial «Midi - Bois» est d'autre part supprimée.

**Le 12 juin**, les autorités occupantes étendent le couvre-feu de 22 h 30 à 5 h 30 au lieu de 23 h 30

## **DER WEHRMAGHT UND DEM WEHRMAGHTGEFOLGE VORBEHALTENE PLATTFORM :**

**AUF DEN LINIEN DER RUE DE LA LOI :** zwischen Börse und äusseren Boulevards (Reyers - Brand Whitlock - St-Michel und Général Jacques);  
**AUF DEN LINIEN DES STADTRINGES :** zwischen Nordbahnhof und Porte de Namur.

## **PLATE-FORME RÉSERVÉE A LA WEHRMAGHT ET A LA WEHRMAGHTGEFOLGE :**

**SUR LES LIGNES DE LA RUE DE LA LOI :** entre la Bourse et les Boulevards extérieurs (Reyers - Brand Whitlock - St-Michel et Général Jacques);  
**SUR LES LIGNES DES BOULEVARDS CIRCULAIRES :** entre le Nord et la Porte de Namur.

## **AAN DE WEHRMAGHT EN WEHRMAGHTGEFOLGE VOORBEHOUDEN PLATTFORM :**

**OP DE LIJNEN VAN DE WETSTRAAT :** tusschen de Beurs en de buitenstadsche ringlanen (Reyers - Brand Whitlock - St-Michiel en Generaal Jacques);  
**OP DE LIJNEN VAN DE RINGLANEN :** tusschen het Noordstation en de Naamsche Poort.

à 5 h 00 précédemment. Les derniers départs sur le réseau sont corrigés en conséquence.

**Le 30 juin**, une modification est apportée à la plaque indicatrice du service de renfort «Nord-Vilvorde». La lettre S que comportait cette plaque est en effet supprimée.

**Le 13 juillet**, la situation de pénurie s'améliorant, les fréquences sur l'ensemble du réseau sont améliorées. D'autre part, les lignes 7 et 34, supprimées depuis le 11 mai, sont rétablies.

**Le 18 juillet**, une navette circulant entre l'atelier de la chaussée d'Anvers et la Bourse est mise en service sur la ligne 47 sous plaques spéciales.

**Le 19 juillet**, une nouvelle plaque indicatrice 85 barré est mise en service sur les voitures assurant le trajet partiel «Rue Reimond Stijns - Bourse» de la ligne 85.

**Le 29 juillet**, la plaque indicatrice 4 barré redevient «Bourse - Bois» au lieu de «Bourse - Boendael», ce qui supprime l'emploi des plaques de paravent sur les services 4 limités au Bois.

**Le 30 juillet**, les fréquences sur le réseau sont à nouveau améliorées, en particulier le dimanche. D'autre part, les lignes 49 et 81, détournées depuis les bombardements successifs des 8 et 11 mai, reprennent leur itinéraire normal, le passage rue du Progrès étant rétabli.

**Le 31 juillet**, le détournement de la ligne 47 vers le Nord n'étant pas prêt d'être supprimé, des plaques indicatrices provisoires sont mises en service sur les lignes 47 et 47 barré. Le texte de ces plaques est le suivant :

47 : Marly - Pl. Verboeckhoven - Nord  
47 barré : Château Meudon - Pl. Verboeckhoven - Nord

**Le 3 août**, entre 19 h 20 et 20 h 20, un bombardement cause quelques dégâts aux installations des «Tramways Bruxellois» à l'avenue de Vilvorde et au square Ambiorix. En ce dernier lieu, l'aubette est notamment détruite. Les lignes 53, 58, 63, 76, 77 sont détournées provisoirement; elles reprendront leur itinéraire normal dès le lendemain vers midi pour les deux premières, en soirée pour les autres.

**Le 13 août**, les voies de la chaussée d'Anvers étant réparées, la ligne 46 reprend son itinéraire normal entre la porte d'Anvers et la place Emile Bockstael. Le service en navette circulant entre l'atelier de la chaussée d'Anvers et la Bourse est en conséquence supprimé. Le même jour, le passage des tramways étant rétabli à la rue Navez, les lignes 47, 52, 53 et 58 ne sont plus déviées par la place Verboeckhoven. La mention «Pl. Verboeckhoven» des plaques indicatrices 47 et 47 barré est remplacée, à l'aide de plaquettes surcollées, par la mention «Pl. Pavillon».

**Le 15 août**, les «voitures-ambulances» des «Tramways Bruxellois» sont réquisitionnées pour le transport de militaires allemands blessés. Il en sera ainsi presque journellement jusqu'au 2 septembre. Les mêmes voitures serviront aussi pour le transport de prisonniers belges rapatriés et ce à la demande de la Croix-Rouge.

**Le 3 septembre**, les gens ayant vécu cette journée se souviendront qu'il s'agit d'un dimanche,

Bruxelles sera libérée dans la soirée. Les tramways sont sortis normalement le matin, tous les services étant assurés à l'exception de la desserte des Grands Palais. Le réseau est cependant perturbé par le passage de nombreux convois militaires allemands en retraite. En particulier, d'ordre des autorités occupantes, tout passage est interdit au carrefour de l'avenue de la Couronne et du boulevard Général Jacques de 6 h 50 à 8 h 40 puis à partir de 12 h 30 à la place Poelaert. A 13 h 30, le Palais de Justice est incendié. La situation générale se désorganise et les tramways commencent à regagner leur dépôt d'attache. Des ordres sont finalement donnés

pour rentrer toutes les voitures. A 14 h 34 exactement, l'Interbrabant met pratiquement tout le réseau hors service en coupant le courant électrique. Le réseau sera cependant réalimenté de 17 h 02 à 17 h 30 pour permettre aux voitures encore immobilisées en rue de rentrer dans leurs dépôts. Dans la soirée, à partir de 19 h 30, et toute la nuit, les troupes anglaises de la Deuxième Armée pénètrent dans l'agglomération par les routes du sud et de l'ouest; à certains endroits, comme à l'Hippodrome de Boitsfort, des combats ont lieu qui endommagent les lignes aériennes. Le lendemain une autre vie commence que nous conterons ultérieurement.



Boulevard du Jardin Botanique à la libération - Photo collection MUPDOFER

### 7.3. 1er janvier au 3 septembre 1944 Conclusions

Lorsqu'on parcourt les événements de 1944 ayant précédé la libération de Bruxelles, on constate que la vie du réseau des «Tramways Bruxellois» a été principalement marquée par les multiples bombardements subis d'une part, par la pénurie de courant électrique d'autre part. A ces événements, comme à ceux qui les ont précédés, la Société a fait face avec le maximum d'efficacité possible.

Sur le plan de la remise en état du réseau après chaque bombardement, on a pu constater que tout a toujours été fait dans les délais les plus rapides compte tenu des circonstances.

L'extrême maillage du réseau a d'ailleurs facilité les choses et peu de quartiers sinistrés sont restés longtemps sans moyens de transport. On ne peut donner meilleure preuve de cet état de fait que la liste restreinte des anomalies subsistant sur le réseau du fait des bombardements :

**lignes 11 et 12** : déviées par le Nord, l'avenue du Port et la rue Marie-Christine, depuis la place du Trône jusqu'à la place Emile Bockstael;

**ligne 47** : déviée vers le Nord depuis le pont Van Praet;

**ligne 54** : limitée à la chaussée de Haecht au carrefour de la rue de Paris;

**ligne 58** : déviée par l'avenue Van Volxem.

Encore ces anomalies ne sont-elles pas directement imputables aux «Tramways bruxellois» puisqu'elles résultent de voiries restées imprati-

cables, notamment rue Masui, chaussée de Vilvorde, sur la ligne de Machelen et rue Saint-Denis.

Sur le plan des réductions de service résultant de la pénurie de charbon, un travail administratif considérable a été effectué pour adapter les fréquences aux circonstances. N'est-il pas remarquable de pouvoir constater que grâce à ce travail et à l'exception d'un seul jour, et encore ce fut un dimanche, les Bruxellois eurent toujours à leur disposition des tramways encombrés peut-être mais qui circulaient.

A la libération, la liste des anomalies résultant des restrictions de consommation de courant est toujours la suivante :

- **lignes 2, 8, 30, 45, 87 et 94** : supprimées;
- **ligne 14** : le prolongement vers Forest n'est pas desservi;
- **lignes 61 et 72** : ne circulent qu'en tant que services réduits des lignes 60 et 74 barré;
- **ligne 74** : limitée au Midi sous plaque 74 barré.

Après la libération, comme nous le montrerons bientôt, cette liste ne s'amenuisera que très progressivement. La guerre continue malheureusement encore pour un certain temps.

## 8. De la libération à la victoire (3 septembre 1944 au 8 mai 1945)

### 8.1. Panorama de la situation

Dans Bruxelles libérée, la vie se réorganise rapidement mais c'est un peu une pagaille euphorique. Le 4 septembre, quelques trams seulement circuleront et subiront d'ailleurs de très gros retards dus à l'affluence des voyageurs, aux convois militaires ou encore à l'encombrement des voies par des débris de bâtiments pillés ou incendiés; vers 20 h 30 d'ailleurs toutes les voitures sont rentrées au dépôt.

Le 5 septembre, les journaux nationaux reparaisent et le couvre-feu est réduit de 24 h 00 à 5 h 00. Ce même jour vers 11 h 00, des gens ayant fait circuler le bruit que les Allemands demandaient un armistice, c'est le délire. La foule circulant sur les boulevards centraux est considérable et les quelques rares tramways qui n'avaient pas regagné leur dépôt en raison de la «bonne nouvelle» subissent des retards énormes.

Et la vie continue à se régulariser. Les 11, 15 et 18 septembre, ce seront les réouvertures successivement des écoles primaires, des salles de cinéma et des écoles secondaires. La consommation de courant électrique étant moins limitée, des services supplémentaires de tramways sont mis en marche afin de faire face à une affluence croissante des voyageurs.

Dès octobre cependant, la guerre n'étant pas près de finir, la tendance générale se renverse. On reverra la pénurie de charbon et les réductions de consommation qui y sont inévitablement associées. On subira aussi de nouveaux bombar-

dements, cette fois par cette invention barbare qu'est la bombe volante allemande V1; la première atteint en effet le territoire de l'agglomération le 23 octobre à Boendael. Au total, avant la victoire finale, une vingtaine de V1 toucheront Bruxelles et y feront de nombreuses victimes. Le réseau des tramways sera cependant peu perturbé d'autant plus que depuis le 30 septembre, suivant les instructions des autorités militaires, le service ne sera plus interrompu pendant les alertes.

Il y aura encore l'offensive allemande dans les Ardennes en décembre 1944 qui prouvera si besoin en était, que nos épreuves n'étaient pas terminées. Il y aura encore de nouvelles pénuries de ravitaillement et de charbon, en particulier en janvier et février 1945. Il y aura encore le manque de pneus qui affectera l'exploitation de la ligne de trolleybus. Mais il y aura enfin le jour de la Victoire du 8 mai.

Une fois de plus, mais cette fois c'est la dernière, l'exploitation du réseau des «Tramways Bruxellois» constituera une image fidèle de la vie des Bruxellois pendant ces ultimes mois de la guerre. Et lorsque le 12 mai 1945, à nos yeux étonnés apparaîtront les tramways désoccultés, le cauchemar commencera à s'éloigner.

### 8.2. Les événements sur le réseau de septembre à fin 1944

Le 5 septembre, les arrêts supprimés les 11 et 26 mai 1944 sont rétablis en grande partie; 339 d'entre-eux sont en effet remis à la disposition



du public. Le service de renfort «Nord - Viivorde» est suspendu ce même jour, la ligne 58 étant renforcée en conséquence.

**Le 6 septembre**, l'interdiction de fumer sur les plates-formes est abrogée. Les banquettes des «compartiments fumeurs» des voitures 5000 sont

rétablies et les sièges d'une personne sont replacés dans environ 150 voitures.

**Le 9 septembre**, la circulation des tramways est prolongée en soirée; les derniers passages en ville s'effectuent aux environs de 23 h 00, soit une heure plus tard qu'auparavant.

Après la libération, les réductions de service ne furent pas supprimées et les tramways restaient fort encombrés - Photo BOURGEOIS

**Le 13 septembre**, la gratuité de transport est accordée aux membres en uniforme des armées belges et alliées.

**Le 18 septembre**, la ligne 8 est rétablie sur le trajet partiel «Place Liedts - R.P. Av. Longchamp».

**Le 23 septembre**, la consommation de courant étant moins limitée, des services supplémentaires sont mis en marche pour faire face à l'affluence croissante des voyageurs.

**Le 25 septembre**, la ligne 58 reprend son itinéraire normal par l'avenue du Pont de Luttre et la rue Saint-Denis à Forest. Ce trajet n'était plus desservi depuis les bombardements du 11 mai. Dès le 28 septembre au matin cependant, le trafic vers la ville est à nouveau dévié par l'avenue Van Volxem suite à l'effondrement d'un immeuble endommagé.

**Le 27 septembre**, l'éclairage d'occultation à l'intérieur des voitures est amélioré en agrandissant «le point blanc» de chaque lampe, le diamètre de celui-ci étant porté à 30 mm. Le travail du receveur en sera facilité.

**Le 3 octobre**, une première série de services améliorés est mise en marche. En particulier, les lignes 45 et 45 barré sont rétablies, la ligne 10 barré retrouve son terminus normal à Uccle-Centre et les services 18 et 34 se font à nouveau par motrices seules.

**Le 10 octobre**, par suite du changement d'appellation du Rond-Point Saint-Michel en square Montgomery, les plaques indicatrices de la ligne 45 barré sont modifiées en conséquence.

**Le 15 octobre**, par suite de réductions dans la fourniture du courant électrique, les services spéciaux des courses sont supprimés. Ces réductions se manifestent aussi chez le particulier où, à dater du lendemain le courant est coupé entre 6 h 30 et 18 h 00; cette situation ne sera d'ailleurs levée que le 23 octobre et encore partiellement seulement puisque le particulier ne se voit autoriser qu'une consommation de 25 % de la normale.

**Le 17 octobre**, malgré la pénurie s'annonçant, les «Tramways Bruxellois» mettent en marche une seconde série de services améliorés. Les lignes 2, 30, 72 et 87 sont rétablies ainsi que le prolongement vers Forest de la ligne 14 et la section Midi-Forest de la ligne 74. Les lignes 1, 2, 3, 17, 48, 66, 72, 77, 86, 87 et 89 sont à nouveau desservies par motrices seules. Le même jour malheureusement, par décision ministérielle d'application immédiate et toujours à cause de la pénurie de charbon, le trafic est suspendu sur les lignes 7, 23, 26, 34, 52, 89 ainsi que sur la ligne 72 qui venait à peine d'être rétablie et sur la navette «Silence» de la ligne 9.

**Le 18 octobre**, on remet des remorques sur la ligne 48 devenue insuffisamment desservie à la suite de la suspension imprévue de la ligne 7. D'autre part, 300 arrêts qui avaient été rétablis à la libération sont à nouveau supprimés; l'avenue Brugmann, notre trajet type, n'est pas touchée par cette mesure, les arrêts rétablis à l'avenue Molière et à l'avenue Messidor, ces derniers en remplacement de ceux de l'avenue Floréal, sont maintenus.

**Le 18 octobre**, dans un domaine tout à fait différent, les «Tramways Bruxellois» mettent journalièrement en service un tramway effectuant un circuit-promenade pour les soldats alliés. Ce circuit est le suivant : Nord - Place Liedts - Eglise Sainte-Marie - Colonne du Congrès - Sablon - Palais de Justice - Bois - Place Meiser - Avenue Astrid - Nord. Ce tramway est desservi par du personnel parlant anglais et accompagné par un contrôleur et un interprète de la ville de Bruxelles.

**Le 19 octobre**, les anciens services par motrices et remorques sont remis en marche sur les lignes 1, 3, 17, 18, 77 et 86. Les lignes 2 et 87, rétablies depuis deux jours seulement sont à nouveau supprimées.

**Le 20 octobre**, à la demande des autorités anglaises, un tramway de la ligne 16 et un autre de la ligne 18 desservent matin et soir les Grands Palais du Centenaire.

**Le 24 octobre**, la ligne 8 qui circulait depuis le 18 septembre entre la place Liedts et le rond-point avenue Longchamp est à nouveau supprimée.

**Le 28 octobre et les jours suivants**, la situation en charbon s'améliorant, les mesures de restriction prises le 17 octobre précédent sont progressivement annulées. Ainsi, les rétablissements des lignes ont été effectués dans l'ordre chronologique suivant :

- le 28 octobre : le service en navette 9 «Silence»
- le 29 octobre : les lignes 23 et 26;
- le 30 octobre : la ligne 7

- le 31 octobre : les lignes 34 et 89;
- le 1er novembre : la ligne 52;
- le 3 novembre : la ligne 72 à laquelle on adjoint des remorques.

**Le 8 novembre**, deux bombes volantes V1 atteignent respectivement le Tir National et la rue Henri Desaeger à Molenbeek. Ces engins ont causés de légers dégâts aux dépôts de la chaussée de Louvain et de Molenbeek, des carreaux y ayant été cassés. Un agent en service a été légèrement blessé.

**Le 9 novembre**, une bombe volante V1 tombe rue de l'Ermitage. La ligne de trolleybus qui passe à proximité n'est pas atteinte. Elle sera néanmoins détournée par la rue Lesbroussart et la chaussée d'Ixelles de 9 h 50 à 11 h 10.

**Le 10 novembre**, c'est au tour de la rue Fauchille à hauteur de l'avenue de Tervueren, d'être atteinte par une V1. Quelques carreaux sont cassés à un convoi de la ligne 41, à une motrice de la ligne 20, à une remorque de la ligne 83 et aux aubettes des squares Léopold II et Montgomery.

**Le 11 novembre**, une V1 endommage le pont du chemin de fer de la place Armand Steurs; les lignes 59 et 60 sont dès lors détournées entre le Nord et la porte de Tervueren par l'itinéraire des lignes 72 et 74.

**Le 15 novembre**, une nouvelle bombe volante V1 tombe boulevard de Smet de Naeyer, à hauteur de la rue de l'Héroïsme, et cause quelques dégâts à un convoi de la ligne 16.

**Le 15 novembre encore**, la ligne 58 reprend son

itinéraire normal vers la ville par la rue Saint-Denis et l'avenue du Pont de Luttre.

**Le 19 novembre**, le trolleybus 54, limité depuis le bombardement du 8 mai à la chaussée de Haecht, reprend son itinéraire normal jusqu'à Machelen. Deux jours plus tard cependant soit le 21 novembre vers 13 h 30, il est à nouveau limité à la chaussée de Haecht à la suite d'un enfoncement dans la rue Edouard De Coster.

**Le 27 novembre** et les jours suivants, des grèves partielles éclatent à la société des «Tramways Bruxellois». Le mouvement est parti du dépôt de Schaerbeek. Le premier jour tout rentre dans l'ordre en début d'après-midi mais dès le lendemain la grève s'étend à tous les dépôts. Le 28 novembre, la circulation sur le réseau se situait entre environ 20 % et 50 % de la normale, selon les heures. Le 29 novembre, suivant les dépôts, la grève se termine entre 14 h 15 et 15 h 15. La reprise du travail s'est faite progressivement et les derniers départs ont tous été assurés. Le 30 novembre, la situation était redevenue normale.

**Le 2 décembre**, à nouveau en raison de la pénurie de courant et par application immédiate d'un arrêté ministériel, tous les tramways doivent effectuer leur dernier départ à 21 h 59 au plus tard et être rentrés dans les dépôts pour 23 h 00.

**Le 6 décembre**, une décision importante modifie les habitudes des usagers des «Tramways Bruxellois». En effet, le régime de classe unique est instauré sur toutes les lignes du réseau. C'est la fin des quelques petits privilèges attachés à la première classe, des billets «supplé-

ments» pour changement de classe et des lignes à régime variable qui menaient à tant de complications. Le même jour, les tarifs sont sensiblement augmentés; il faut dire que malgré la forte hausse du coût de la vie pendant la guerre, ces tarifs étaient restés bloqués à leur niveau du 1er avril 1940 (voir tableau n° 3). Les nouveaux tarifs appliqués sont renseignés au tableau n° 8.

Il faut noter que les conditions d'octroi du tarif réduit aux employés n'ont pas été modifiées. Elles restent les mêmes qu'au 1er avril 1940, soit un revenu annuel maximal de 10.000 F.

**Le 6 décembre**, d'autre part et exceptionnellement pour la Saint-Nicolas, la circulation a été permise dans la nuit du 6 au 7; les derniers départs des tramways ont été autorisés jusqu'à 23 h 00 comme avant le 2 décembre.

**Le 7 décembre**, la ligne de trolleybus n° 54 est définitivement rétablie à Machelen.

**Le 17 décembre**, un pont provisoire ayant été établi à la place Armand Steurs, les lignes 59 et 60, déviées depuis la chute d'une V1 le 11 novembre, reprennent leur itinéraire normal.

**Le 21 décembre**, une V1 tombe à l'angle de la rue Vanderkindere et de la rue du Bouvreuil. Des dégâts sont causés à la sous-station «Mutualité» des «Tramways Bruxellois». Le courant électrique ne sera néanmoins coupé que pendant 35 minutes seulement.

**Le 26 décembre**, première petite nouvelle positive dans cette période tourmentée, la ligne 45 barré est prolongée du square Montgomery au dépôt

**TABLEAU N° 8 - TARIFS EN VIGUEUR DEPUIS LE 6 DECEMBRE 1944**

CATEGORIES	PRIX
<b>RESEAU URBAIN</b>	
<b>Tarif plein</b>	
- Trajet direct	1,50 F
- Trajet direct plus correspondance	2,25 F
- Cartes de 20 voyages	22,50 F
<b>Tarif réduit</b>	
- Trajet direct	1,25 F
- Trajet direct plus correspondance	2,00 F
<b>RESEAU SUBURBAIN</b>	
<b>Tarif plein</b>	
- Deux sections	1,50 F
- Section supplémentaire	0,25 F
- Cartes 20 voyages - deux sections	22,50 F
- Cartes 20 voyages - section supplémentaire	3,00 F
<b>Tarif réduit</b>	
- Deux sections	1,25 F
- Section supplémentaire	0,25 F

de Woluwe.

**Le 26 décembre encore**, à 22 h 16 exactement, le dernier tram de la ligne 24 en provenance de la Bourse a été canonné par un avion allemand à proximité de la gare d'Etterbeek. Une passagère qui s'apprêtait à descendre à l'avant de la motrice a été mortellement touchée. Au total, le convoi formé de la motrice n° 1213 et de la remorque n° 2162 a été atteint par trois projectiles causant quelques dégâts à la toiture, aux parneaux, aux carreaux ainsi qu'à l'installation électrique.

**A l'occasion des fêtes de fin d'année**, enfin, le couvre-feu est supprimé la nuit de 24, 25, 26 décembre ainsi que la nuit de la Saint-Sylvestre. Les établissements publics resteront ouverts toute la nuit mais en raison des conséquences

de l'offensive des Ardennes, qui alourdit d'ailleurs fortement le climat général, l'exploitation des tramways n'est pas modifiée, les derniers départs de la ville s'effectuant comme d'habitude au plus tard à 21 h 59.

### **8.3. Les événements sur le réseau de janvier au 8 mai 1945**

**Le 1er janvier**, de 9 h 30 à environ 10 h 30, la Luftwaffe se manifeste au-dessus de Bruxelles. Les plaines d'aviation d'Evere et de Melsbroeck sont bombardées et mitraillées. Des combats aériens se déroulent dans le ciel de la capitale et trois avions s'abattent sur son territoire, dont un au carrefour de l'avenue du Diamant et de l'avenue de Roodebeek à proximité des lignes 27 et 28. Celles-ci seront détournées pendant environ une heure pour permettre aux pompiers de faire leur travail.

## A V I S



## B E R I C H T

Selon les instructions du Ministère des Communications, les services des « Tramways Bruxellois » seront réduits immédiatement comme indiqué ci-après.

Les tramways circuleront :

les jours ouvrables, de 7 heures à 21 heures environ ;  
les dimanches et jours fériés, de 11 heures à 20 heures environ.

Les heures des premiers et derniers départs seront affichées dans les aubettes.

En outre, 100 arrêts de plus seront supprimés.

Bruxelles, le 26 janvier 1945.

Volgens de onderrichtingen van het Ministerie van Verkeerswezen zullen de diensten van de « Brusselsche Tramwegen » onmiddellijk als volgt verminderd worden.

De tramwegen zullen rijden :

de werkdagen van 7 tot 21 uur ongeveer ;  
de Zon- en Feestdagen van 11 tot 20 uur ongeveer.

De uren van de eerste en laatste afreizen zullen in de wachthuisjes aangeplakt worden.

Bovendien, zullen er nog 100 halten meer afgeschaft worden.

Brussel, den 26<sup>en</sup> Januari 1945.

**Le 21 janvier**, les quatre trolleybus desservant la ligne 54 barré sont supprimés par manque de pneus de rechange.

**Le 26 janvier**, par suite des difficultés de transport du charbon résultant du gel des canaux, la fourniture du courant électrique aux particuliers est interrompue d'environ 7 h 00 à 8 h 00. Cette situation, qui avait déjà existé les 20, 21 et 22 janvier entre 8 h 30 et 18 h 00, sera maintenue jusqu'au 13 février. Les «Tramways Bruxellois» sont une fois de plus touchés par la pénurie; en semaine, les derniers départs sont ramenés de 22 h 00 à 21 h 00 et le dimanche, de 22 h 00 à 20 h 00. Les lignes 30 et 72 sont à nouveau supprimées.

**Le 27 janvier**, les mesures prises la veille étant insuffisantes, les restrictions suivantes sont d'application immédiate, d'ordre du Ministère des Communications)

1° les jours ouvrables, les tramways circuleront des points centraux de 7 h 00 à 21 h 00;

2° les dimanches et jours fériés, les tramways circuleront des points centraux de 11 h 00 à 20 h 00;

3° 102 arrêts sont supprimés sur le réseau parmi lesquels, pour notre trajet-type de l'avenue Brugmann, ceux de l'avenue Molière et de l'avenue Messidor.

**Le 5 février**, deux nouvelles plaques indicatrices sont mises en service; il s'agit des plaques 20 barré et 22 barré qui toutes deux mentionnent le même trajet, soit «Midi - Square Montgomery».

**Le 11 février**, à 23 h 02, une V1 s'écrase avenue Brugmann entre la place Vanderkindere et l'avenue Molière. Un pensionnat est touché de plein fouet et il y aura de nombreuses victimes à déplorer. L'équipement aérien des Tramways bruxellois est légèrement atteint. Toute circulation sera néanmoins interdite jusqu'au lendemain vers 15 h 10 et les lignes 6, 10, 11 et 12 seront détournées.

**Le 13 février**, la situation de pénurie de combustible s'améliorant, les derniers départs s'effectuent à nouveau vers 22 h 00. Dès le lendemain, les tramways circulent à nouveau de 6 h 00 à 22 h 00 comme avant le 26 janvier. Chez les particuliers, les restrictions antérieures resteront néanmoins en vigueur pour les journées du samedi, dimanche et lundi et ce, jusqu'au 26 février.

**Le 21 février**, toujours par suite du manque de pneus, il n'y a plus que cinq trolleybus au lieu de six en circulation sur la ligne 54. La fréquence passe de 20 à 25 minutes.

**Le 26 février**, à 6 h 20, une bombe volante s'abat au carrefour des rues Julius Hoste, Vanderstappen, Rahier et Krains à Schaerbeek. Un tramway de la ligne 66, la motrice n° 1439, qui se trouvait à proximité de la rue Joseph Wauters, a quelques carreaux cassés; heureusement aucun voyageur n'est blessé.

**Le 26 février**, dans un autre domaine, l'augmentation des stocks de charbon permet d'améliorer les services de tramways. Les mesures suivantes sont dès lors prises.

- les lignes 30 et 72, supprimées depuis le 26 janvier, sont rétablies, la ligne 30 circulant le matin et de 11 h 30 à 19 h 00 et la ligne 72 de 7 h 00 à 20 h 00;
- la ligne 61, supprimée en tant que service indépendant depuis le 2 mai 1944, est rétablie; elle circule de 7 h 00 à fin de service;
- un service «Nord-Vilvorde» est rétabli matin et soir; il avait été suspendu le 5 septembre 1944;
- des services supplémentaires par motrices seules sont mis en circulation de 7 h 00 à 22 h 00 sur les lignes 56 et 56 barré, de 7 h 00 à 20 h 00, sur les lignes 25 barré, 27 barré, 66 barré et 76 barré, de 11 h 30 à 20 h 00 sur les lignes 31 barré et 35 barré;
- les remorques sont supprimées sur la ligne 48 dont la fréquence est améliorée en conséquence.

**Le 27 février**, la ligne 8, supprimée depuis le 24 octobre 1944, est remise en service sur le trajet partiel «Place Liedts R.P. Avenue Longchamp».

**Le 6 mars**, de nouvelles améliorations sont mises en vigueur sur le réseau :

- les lignes 18, 34, 46, 86, 89 et 96 sont à nouveau exploitées par motrices seules;
- la ligne 87, supprimée depuis le 19 octobre 1944, est rétablie et desservie également par motrice seule;
- la ligne 4 barré est à nouveau prolongée du Bois à Boendael;
- les lignes 6 barré et 10 barré cessent de circuler et sont remplacées par des services prolongés au Fort Jaco sous plaques 6 et 10.

**Le 7 mars**, à 15 h 07, une V1 tombe avenue de l'Hôpital Français à proximité de la Basilique. Il y a à nouveau des victimes et des dégâts importants aux immeubles. La ligne aérienne des services 7 et 10 est également touchée; la circulation des tramways sera néanmoins rétablie trois heures plus tard. D'ultimes V1 tomberont encore sur Bruxelles les 15 et 16 mars, mais elles ne causeront plus de dégâts aux installations des «Tramways Bruxellois».

**Le 12 mars**, par suite du changement de dénomination de l'avenue Longchamp en avenue Winston Churchill, les plaques indicatrices des lignes 8 et 12 sont corrigées en conséquence.

**Le 19 mars**, alors qu'aucune alerte n'a été donnée, des avions allemands survolent à haute altitude la gare de formation de Schaerbeek et la plaine d'aviation d'Evere. Vers 12 h 10, des bombes tombent à l'Interbrabant, avenue Notre-Dame et rue de Cortenback. Les lignes aériennes vers Vilvorde et Machelen sont cassées par les déflagrations. Quelques carreaux sont également cassés aux trains suivants des lignes 53/38 : n° 3847/2026, n° 3814/2024 et n° 3855/2027; il en est de même pour le trolleybus n° 6018. Cette ultime «visite» de l'ennemi au-dessus de Bruxelles n'aura heureusement plus fait de victimes.

**Le 5 avril**, le manque de pneus n'ayant toujours pas trouvé de solution, la ligne 54 n'est plus desservie que par deux trolleybus. La fréquence passe à 60 minutes.

**Le 15 avril**, des tramways supplémentaires des

lignes 4, 16 et 30 garent à nouveau à l'hippodrome de Boitsfort le jour des courses. Ce n'avait plus été le cas depuis le 13 mai 1944; tout au plus avait-on progressivement, et selon les possibilités du moment, organisé des services supplémentaires sur les lignes régulières.

**Le 17 avril**, la circulation étant rétablie à la chaussée de Vilvorde, la ligne 47, qui était envoyée au Nord depuis le bombardement du 8 mai 1944, retrouve son itinéraire normal «Marly-Bourse».

**Le 7 mai**, 1802e et dernier jour de la guerre, à la suite de l'annonce de la capitulation inconditionnelle des armées allemandes, des tramways rentreront dans les dépôts avant la fin de la prestation normale. On commençait à s'apprêter à la fête.

#### **8.4. Et en conclusion, le jour de la victoire**

**Le 8 mai 1945**, terme de notre voyage, est enfin arrivé. Ce «Jour de la Victoire», un jour de joie immense, la direction des «Tramways Bruxellois» publiera l'avis suivant :

«Aujourd'hui 8 mai 1945, le grand jour de la victoire totale est arrivé. L'oppression nazie que nous, Belges, avons subie pendant 52 mois, a disparu à tout jamais. Avec tout le monde libre, le personnel des «Tramways Bruxellois» se réjouit pleinement.

Pour que les agents puissent fêter particulière-

ment le grand jour de la victoire, la Société a décidé d'accorder à tout le personnel deux jours de salaires supplémentaires. Dès aujourd'hui et sans doute les jours suivants le peuple de Bruxelles manifesterà sa joie par des fêtes et des cortèges qui auront lieu dans le centre de la capitale. Il est nécessaire que toute l'agglomération puisse y participer. Pour descendre dans le centre de la ville et après les réjouissances pour rentrer dans ses foyers, le public aura besoin des «Tramways Bruxellois». Dès lors, les tramways doivent rouler.

Nous pensons que tout le personnel des «Tramways Bruxellois» aura à coeur de contribuer au succès de ces journées en assurant les services comme d'habitude».

Ce message fut entendu avec des fortunes diverses. Les 8 et 9 mai, les services assurés furent réduits car du personnel manquait. On le comprend cependant, car n'avaient-«ils» pas tous «assuré leur service comme d'habitude» pendant de longues journées d'épreuves ...

Sur le plan de l'exploitation du réseau, les anomalies suivantes subsistaient encore sur le réseau :

- **lignes 2 et 94** : services supprimés;
- **ligne 8** : limitée à la place Liedts;
- **lignes 11 et 12** : déviées par le Nord et l'avenue du Port;
- **ligne 54** : service réduit par manque de pneus;
- **ligne 81** : emprunte la rue Stéphanie au lieu de la rue Marie-Christine.

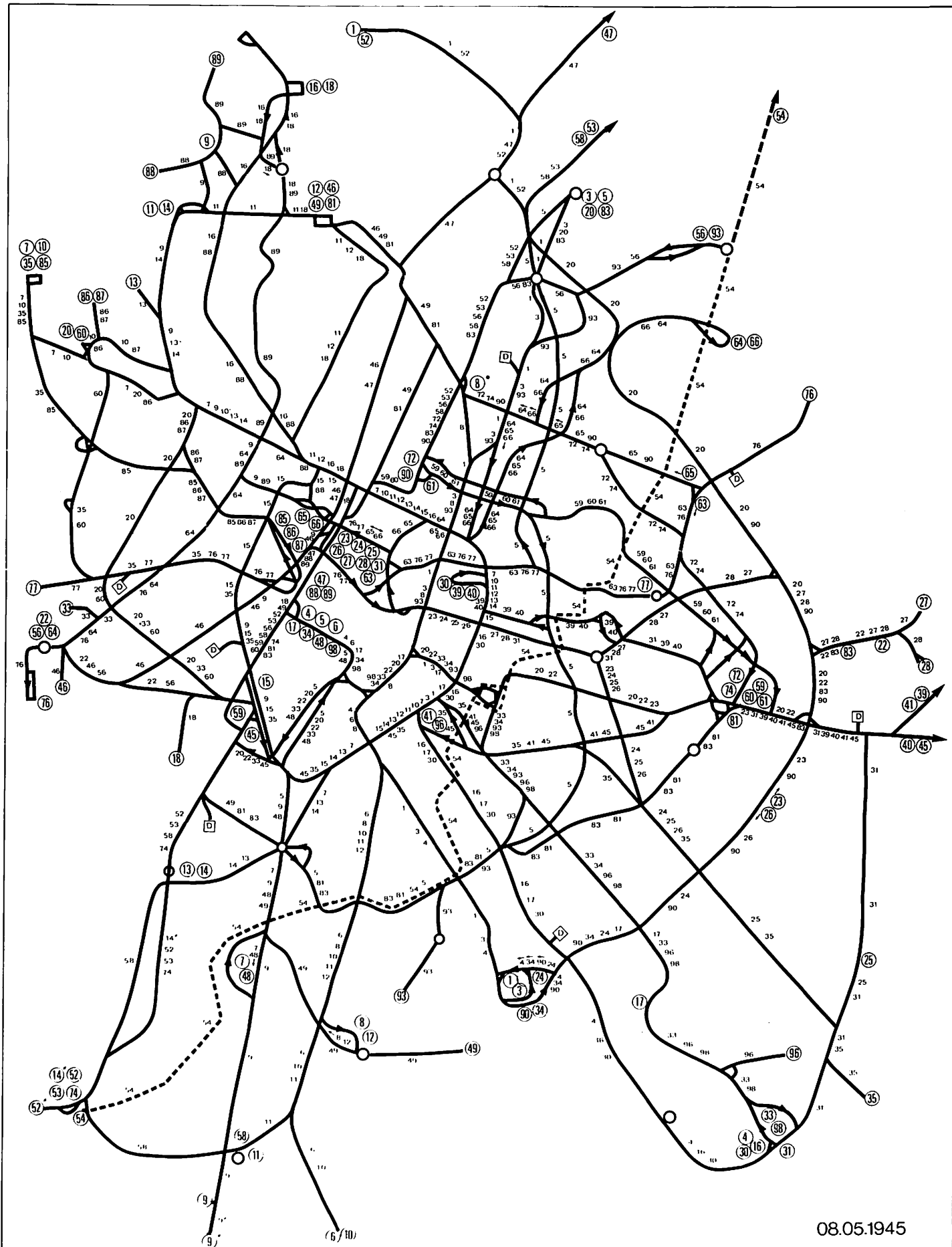
C'est fort peu en raison de tous les événements

qui se sont passés pendant cinq ans. Mais sur un plan général, il faut dire que le réseau est sorti fort fatigué de la guerre. Matériel roulant et installations fixes n'ont pas pu être entretenus avec tout le soin désirable. Souvent, il a fallu

parer au plus pressé «avec ce que l'on avait». Ce sera la tâche essentielle des mois et des années qui viendront de rendre aux bons vieux «Tramways Bruxellois» une seconde jeunesse qu'ils avaient bien méritée.



Tout est bien qui finit bien - Photo collection R. NUYS



08.05.1945

## ANNEXE 1 - LE RESEAU AU 8 MAI 1945

On trouvera au tableau n° 9, une nomenclature des lignes de tramways et de trolleybus circulant à Bruxelles le 8 mai 1945. La présentation est la même que celle du tableau n° 2 donné au chapitre 2 de ce texte.

<b>TABLEAU N° 9 - NOMENCLATURE DES LIGNES AU 8 MAI 1945</b>			
N°	COULEURS	ITINERAIRE PRINCIPAL	ITINERAIRE «BARRE»
1	bc.b	Av. Astrid - Bois	---
3	bc.bc	Gare de Schaerbeek - Bois	---
4	b.j	Bourse - Boitsfort	Bourse - Boendael
5	b.r	Gare de Schaerbeek - Bourse	Bourse - Pl. E. Flagey
6	v.bc	Bourse - Fort Jaco	Bourse - Uccle Centre
7	j.v	Berchem - Altitude 100	Pl. de l'Yser - Barrière de Saint-Gilles
8	bc.r	Pl. Liedts - R.P. Av. W. Churchill	---
9	j.b	Hôpital Brugmann - Uccle Calevoet	Pl. du Béguinage - Uccle Calevoet
9(R)	j.j	Av. du Silence - Uccle Calevoet	---
10	v.j	Berchem - Fort Jaco	Pl. de l'Yser - Uccle Centre
11	v.v	Jette - Uccle Centre	---
12	v.b	Pl. E. Bockstael - R.P. av. W. Churchill	---
13	b.r	Ganshoren - Pl. Wielemans Ceuppens	---
14	b.j	Jette - Pl. Wielemans Ceuppens	Pl. de l'Yser - Barrière de Saint-Gilles
14 F	b.j	Jette - Forest	---
15	b.b	«circulaire» Midi - Nord - Midi	---
16	r.j	Centenaire - Boitsfort	Pl. de l'Yser - Boendael
17	r.v	Bourse - Cimetière d'Ixelles	---
18	j.v	Centenaire - Petite Ile	Centenaire - Midi
20	r.bc	Gare de Schaerbeek-Basilique	Midi - Square Montgomery
22	j.bc	Parc d'Anderlecht - Pl. Verheyeweghen	Midi - Square Montgomery
23	b.r	Bourse - B. St. Michel (rue de l'Escadron)	---
24	b.b	Bourse - Bois	Rue des Colonies - Bois
25	bc.bc	Bourse - Auderghem	Rue des Colonies - Auderghem
26	r.b	Bourse - B. St. Michel (rue de l'Escadron)	---
27	v.v	Bourse - Kapelleveld	Rue des Colonies - Pl. Verheyeweghen
28	r.r	Bourse - Woluwe-St-Lambert	Rue des Colonies - Pl. Verheyeweghen
30	r.b	Treurenberg - Boitsfort	---
31	j.v	Bourse - Boitsfort	Rue des Colonies - Woluwe-St.-Pierre
33	b.r	Square Henri Rey - Boitsfort	Midi - Watermael
34	r.j	Bourse - Bois	---
35	bc.j	Berchem - Auderghem (Transval)	Karreveld - Auderghem (Transval)
39	bc.r	Treurenberg - Stockel	---
40(R)	r.r	Treurenberg - Tervueren	Porte de Tervueren - Tervueren
41	b.bc	Porte de Namur - Stockel	Porte de Tervueren - Stockel
45(R)	r.v	Midi - Tervueren	Midi - Woluwe-Saint-Pierre
46	r.r	Pl. E. Bockstael - Veeweyde	Pl. de Béguinage - Veeweyde
47	r.b	Marly - Bourse	Château Meudon - Bourse
48	j.r	Bourse - Altitude 100	---
49	v.bc	Pl. E. Bockstael - Bois	Pl. E. Bockstael - Midi (service spécial)

**TABLEAU N° 9 - NOMENCLATURE DES LIGNES AU 8 MAI 1945 (suite)**

N°	COULEURS	ITINERAIRE PRINCIPAL	ITINERAIRE «BARRE»
52	b.bc	Av. Astrid - Forest	Av. Astrid - Nord
52 G	b.bc	Av. Astrid - Gare de Forest	...
53(R)	b.b	Vilvorde - Forest	Pl. Verboeckhoven - Forest
-	v.v	Vilvorde - Nord	...
54(R)	b.bc	Machelen - Forest	Av. Rogier - Forest
56	j.r	Evere - Parc d'Anderlecht	Pl. Verboeckhoven - Midi
58(R)	v.r	Vilvorde - Uccle-Centre	Pl. Verboeckhoven - Uccle-Centre
59	b.j	Midi - Porte de Tervueren	...
60	r.v	Basilique - Porte de Tervueren	...
61	b.v	Nord - Porte de Tervueren	Nord - Pl. Dailly
63	v.j	Pl. Général Meiser - Bourse	...
64	b.v	Evere - Parc d'Anderlecht	Av. L. Bertrand - Parc d'Anderlecht
65	j.v	Pl. Général Meiser - Pl. du Béguinage	...
66	v.b	Evere - Pl. du Béguinage	Av. L. Bertrand - Pl. du Béguinage
72	v.j	Nord - Porte de Tervueren	...
74	r.j	Porte de Tervueren - Forest	Porte de Tervueren - Midi
76	b.j	Cimetière de Bruxelles - Pl. Min. Wauters	Cimetière de Bruxelles - Bourse
77	bc.r	Pl. des Gueux - Scheut	...
81	bc.v	Pl. Emile Bockstael - Porte de Tervueren	...
83	j.b	Gare de Schaerbeek - Cimetière d'Etterbeek	Midi - Porte de Tervueren
85	r.r	Berchem -Bourse	Rue Reimond Stijns - Bourse
86	v.bc	Cimetière de Ganshoren - Bourse	...
87	bc.v	Cimetière de Ganshoren - Bourse	...
88	j.r	Ch. de Dieleghem - Bourse	Hôpital Brugmann - Bourse
89	j.j	Stade - Bourse	...
90	v.bc	Nord - Bois	...
93	j.j	Evere - Pl. Georges Brugmann	Evere - Gare du Luxembourg
96	bc.b	Porte de Namur - Square des Archiducs	Porte de Namur - Cimetière d'Ixelles
98	b.b	Bourse - Boitsfort	Bourse - Watermael

## ANNEXE 2 - LE PARC DU MATERIEL ROULANT AU 8 MAI 1945

Le parc du matériel roulant existant le 8 mai 1945 est détaillé aux tableaux n° 10 pour les motrices et les trolleybus et n° 11 pour les remorques.

<b>TABLEAU N° 10 - PARC DES MOTRICES ET TROLLEYBUS LE 8 MAI 1945</b>		
N° DES VEHICULES	NOMBRE	OBSERVATIONS PARTICULIERES
1001 à 1236	236	Type standard
1241 à 1455	215	Type standard
1601 à 1603	3	Type standard
1604 à 1605	2	Voitures prototypes; la 1604 a des films indicateurs de parcours
1748 à 1784	37	Type 1700 (1914) - transformées en 1930
1801 à 1840	10	Type standard
1884 à 1889	16	Type standard
1931 à 1963	33	Type standard
1964 à 1965	2	Type ancien - banquettes transversales
1966 à 1978	13	Motrices bi-directionnelles
3379 à 3399	21	Type standard
3401 à 3500	100	Type standard
3801 à 3805	5	Type standard
3806 à 3855	50	Type standard à huit «petites» fenêtres
3856 à 3871	16	Type standard
4001 à 4050	50	Type standard - 1ère série (1930) - fenêtres à chassis en bois
4051 à 4075	25	Type 4000 - 2ème série (1931) - fenêtres à chassis métalliques
4076 à 4100	25	Type 4000 - 3ème série (1933) - films indicateurs de parcours
5001 à 5025	25	Type 5000 (1935) - voitures à deux bogies
6001 à 6007	7	Trolleybus - 1ère série (1939)
6008 à 6012	5	Trolleybus - 2ème série (1940)
6013 à 6018	6	Trolleybus - 3ème série (1944 et 1945)

Comparée à la situation des motrices et des trolleybus au début de la guerre (voir tableau n° 4), celle du 8 mai 1945 ne comporte que deux différences:

- les 15 véhicules du type 1700, soit les motrices n° 1785 à 1799, réquisitionnés par les Allemands en 1943, n'ont pas encore été récupérés ;
- le parc des trolleybus a été complété par les deuxième et troisième séries livrées respectivement en 1940 et en 1944-1945; la troisième série comportera d'ailleurs en tout dix véhicules dont les quatre derniers seront livrés de mai à octobre 1945 (n° 6019 à 6022).

**TABLEAU N° 11 - PARC DES REMORQUES LE 8 MAI 1945**

N° DES VEHICULES	NOMBRE	OBSERVATIONS PARTICULIERES
1 à 70	70	Remorques ouvertes
101 à 107	7	Remorques fermées standard
121 à 158	38	Remorques fermées standard
498 et 500	2	Remorques ouvertes
501	1	Remorque fermée à petites plates-formes (transport d'enfants)
630 à 689	60	Remorques fermées anciennes; plates-formes fermées côté entrevoie
701 à 750	50	Remorques fermées standard
751 à 791	41	Remorques fermées anciennes; plates-formes fermées côté entrevoie
822	1	Remorques fermées anciennes; plates-formes à portelles
823 à 825	3	Remorques fermées anciennes; plates-formes fermées côté entrevoie
826 à 829	4	Remorques fermées anciennes; plates-formes à portelles
830	1	Remorque fermée ancienne; plates-formes fermées côté entrevoie
831 à 834	4	Remorques fermées anciennes; plates-formes à portelles
835 à 848	4	Remorques fermées anciennes; plates-formes fermées côté entrevoie
879	1	Remorque fermées ancienne; plates-formes fermées côté entrevoie
880 à 1000	121	Remorques fermées standard
2001 à 2200	200	Remorques fermées standard

Comparée à la situation des remorques au début de la guerre (voir tableau n° 5), celle du 8 mai comporte les différences suivantes :

- les 30 remorques ouvertes, soit les voitures n° 71 à 100 et les 15 remorques fermées anciennes, soit les voitures n° 837 à 846 et 849 à 853, réquisitionnées par les Allemands en 1943, n'ont pas encore été récupérées;
- à l'exception des voitures n° 822, 826 à 829 et 831 à 834 qui ont conservé leurs portelles, toutes les remorques fermées anciennes ont eu leurs plates-formes fermées côté de l'entrevoie.

### **ANNEXE 3 - CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS LIGNE PAR LIGNE**

On trouvera ici un classement par ligne du réseau des «Tramways Bruxellois» des dates correspondant aux différents événements relatés dans ce document. Lorsque plusieurs lignes font partie d'un même groupe d'exploitation, elles apparaîtront comme telles. L'histoire d'un groupe particulier pourra ainsi être aisément reconstituée.

#### **LIGNES 1-2-3**

10 mai, 17 mai, 21 mai, 7 juin **1940** - 28 octobre **1941** - 7 juin, 24 décembre **1942** - 11 mai, 17 octobre, 19 octobre **1944**.

#### **LIGNE 4**

7 juin **1942** - 25 janvier, 7 mars, 19 mai, 29 juillet **1944** - 6 mars **1945**

#### **LIGNE 5**

5 mai, 1er juillet **1941**

#### **LIGNE 6**

7 juin **1942** - 25 janvier **1944**

#### **LIGNES 7, 10**

17 mai, 19 mai, 27 juin, 29 juin **1940** - 19 octobre **1942** - 2 novembre **1943** - 25 janvier, 11 mai, 19 mai, 13 juillet, 3 octobre, 17 octobre, 30 octobre **1944**

#### **LIGNES 8, 11, 12**

17 mai, 21 mai, 3 juin, 8 juin, 25 juillet, 9 août **1940** - 7 juin, 13 octobre, 15 décembre, 24 décembre **1942** - 8 mai, 9 mai, 10 mai, 11 mai, 12 mai, 13 mai, 18 septembre, 24 octobre **1944** - 27 février, 12 mars **1945**

#### **LIGNE 9**

17 mai, 19 mai, 21 mai, 3 juin, 27 juin, 29 juin, 26 octobre **1940** - 17 octobre, 28 octobre **1944**

#### **LIGNES 13,14**

17 mai, 4 juin, 27 juin, 29 juin, 24 septembre **1940** - 19 octobre **1942** - 11 mai, 12 mai, 16 mai, 19 mai, 17 octobre **1944**

#### **LIGNE 15**

17 mai, 7 juin **1940**

#### **LIGNES 16,30**

17 mai, 19 mai, 21 mai, 28 mai, 4 juin, 6 juin, 27 juin, 29 juin, 16 septembre **1940** - 19 octobre **1942** - 21 mars, 11 mai, 24 mai, 3 septembre, 17 octobre, 20 octobre **1944** - 26 janvier, 26 février **1945**

#### **LIGNE 17**

25 mai **1940** - 7 juin, 24 décembre **1942** - 7 septembre, 8 septembre, 23 septembre **1943**

#### **LIGNE 18**

17 mai, 23 mai, 27 mai, 6 juin, 29 juin **1940** - 17 novembre **1942** - 8 mai, 9 mai, 10 mai, 19 mai, 20 octobre **1944**

**LIGNE 20**

17 mai, 22 mai, 31 mai **1940** - 4 août, 2 décembre **1941** - 7 juin, 24 décembre **1942** - 16 novembre **1943** - 5 février **1945**

**LIGNE 22**

17 mai, 21 mai, 31 mai, 6 juin, 23 juin, 8 octobre **1940** - 7 juin, 24 décembre **1942** - 5 février **1945**

**LIGNES 23,26**

5 décembre **1942** - 17 octobre, 29 octobre **1944**

**LIGNE 24**

5 décembre **1942** - 7 septembre, 9 septembre **1943**

**LIGNE 25**

5 décembre **1942**

**LIGNES 27,28**

10 mai, 8 juin, 13 août, 17 décembre **1940** - 5 décembre **1942**

**LIGNES 29,31**

10 mai, 8 juin, 5 novembre **1940** - 5 décembre **1942**

**LIGNES 33,98**

17 mai, 22 mai, 16 juillet **1940** - 22 août, 7 décembre, 8 décembre, 13 décembre **1941** - 7 juin, 24 décembre **1942** - 1er juillet, 7 septembre, 23 septembre, 6 octobre, 16 novembre **1943** - 25 janvier **1944**

**LIGNE 34**

8 décembre, 13 décembre **1941** - 7 juin, 24 décembre **1942** - 7 septembre, 6 octobre **1943** - 11 mai, 13 juillet, 17 octobre, 31 octobre **1944**

**LIGNE 35**

16 septembre **1941** - 25 janvier **1944**

**LIGNES 39, 41**

néant

**LIGNES 40,45**

21 mai, 4 juillet **1940** - 11 mai, 15 mai, 8 juin, 3 octobre, 10 octobre, 26 décembre **1944**

**LIGNE 46**

17 mai, 21 mai, 31 mai, 3 juin, 25 juillet **1940** - 8 mai, 9 mai, 10 mai, 13 août **1944**

**LIGNE 47**

17 mai, 21 mai, 5 juillet, 25 juillet, 18 septembre, 19 octobre **1940** - 5 juin, 9 juin **1943** - 8 mai, 9 mai, 11 mai, 12 mai, 18 juillet, 31 juillet, 13 août **1944** - 17 avril **1945**

**LIGNE 48**

néant

**LIGNES 49,81**

17 mai, 23 mai, 23 juin, 25 juillet **1940** - 8 décembre, 20 décembre **1941** - 17 novembre **1942** - 8 mai, 9 mai, 11 mai, 12 mai, 8 juin, 30 juillet **1944**

**LIGNE 52**

17 mai, 4 juin, 5 juillet, 25 juillet, 18 septembre, 19 octobre, 5 novembre **1940** - 28 octobre **1941** - 17 novembre **1942** - 8 mai, 11 mai, 12 mai, 16 mai, 13 août, 17 octobre, 1er novembre **1944**

**LIGNES 53,58**

17 mai, 21 mai, 10 septembre **1940** - 17 novembre, 12 décembre **1942** - 23 janvier **1943** - 10 avril, 11 avril, 12 avril, 19 avril, 1er mai, 2 mai, 8 mai, 11 mai, 12 mai, 16 mai, 19 mai, 30 juin, 13 août, 5 septembre, 25 septembre, 28 septembre, 15 novembre **1944** - 26 février **1945**

**LIGNE 54**

17 mai, 21 mai, 17 décembre **1940** - 22 avril **1941** - 10 avril, 1er mai, 2 mai, 8 mai, 9 mai, 19 novembre, 21 novembre, 7 décembre **1944** - 21 janvier, 21 février, 5 avril **1945**

**LIGNE 56**

17 mai, 31 mai **1940** - 17 novembre **1942** - 8 mai, 9 mai, 19 mai **1944**

**LIGNES 59,60,61**

10 mai, 17 mai, 21 mai, 28 mai, 8 octobre, 23 octobre **1940** - 18 novembre **1941** - 17 novembre **1942** - 16 novembre **1943** - 2 mai, 11 novembre, 17 décembre **1944** - 26 février **1945**

**LIGNES 63,65,67**

10 mai, 28 mai **1940** - 11 février **1941**

**LIGNES 64,66**

17 mai, 19 mai, 23 juin, 27 juin, 29 juin **1940**

**LIGNES 72,74**

21 mai, 31 juillet **1940**, - 17 novembre **1942** - 25 janvier, 8 mai, 9 mai, 10 mai, 11 mai, 12 mai, 16 mai, 19 mai, 17 octobre, 3 novembre **1944** - 26 janvier, 26 février **1945**

**LIGNE 76**

**17 mai, 23 juin 1940 - 11 février, 9 décembre 1941**

**LIGNE 77**

**17 mai, 19 mai, 23 juin, 27 juin 1940 - 11 Février 1941**

**LIGNE 78**

**8 août 1940 - 16 septembre 1941**

**LIGNE 83**

**8 décembre, 20 décembre 1941 - 17 novembre 1942 - 8 mai 1944**

**LIGNE 85**

**17 mai, 19 mai, 27 juin, 15 octobre 1940 - 19 juillet 1944**

**LIGNES 86,87**

**17 mai, 27 juin, 15 octobre 1940 - 2 décembre 1941 - 11 mai, 17 octobre, 19 octobre 1944 - 6 mars 1945**

**LIGNE 88**

**17 mai, 19 mai, 27 juin, 29 juin 1940**

**LIGNE 89**

**17 mai, 19 mai, 27 juin, 26 octobre 1940 - 17 octobre, 31 octobre 1944**

**LIGNE 90**

**7 septembre, 9 septembre 1943 - 8 mai, 9 mai, 10 mai 1944**

**LIGNES 93,94**

**21 mai, 4 juillet 1940 - 24 décembre 1942 - 8 mai, 9 mai, 11 mai, 19 mai 1944**

**LIGNE 96**

**8 décembre, 13 décembre 1940 - 7 septembre, 8 septembre, 23 septembre, 6 octobre 1943**

## ANNEXE 4 — LES AVIS AU PUBLIC

On trouvera ci-dessous la reproduction des avis au public relatifs aux modifications d'itinéraires publiés pendant la seconde guerre mondiale.

### AVIS



### BERICHT

A dater du samedi 25 mai 1940, un service nouveau circulera, à titre d'essai, sous plaque indicatrice n° 17, par l'itinéraire suivant :

**BOURSE**, rue Henri Maus, rue du Lombard, Grand-Sablon, rue de la Régence, place des Palais, place du Trône, avenue Marnix, Porte de Namur, chaussée d'Ixelles, place Eug. Flagey, avenue de l'Hippodrome, boulevard Général Jacques, avenue de la Couronne, **CIMETIÈRE D'IXELLES**.

Premiers et derniers départs :

du Cimetière d'Ixelles . . . . .	<b>7.04</b>	<b>19.54</b>	aan het Kerkhof van Elsene
de la Bourse. . . . .	<b>7.31</b>	<b>20.21</b>	aan de Beurs

Vanaf Zaterdag 25 Mei 1940, zal er, bij wijze van proef, een nieuwen dienst rijden, onder aanduidingsplaat n° 17, langs den volgenden reisweg :

**BEURS**, Henri Mausstraat, Lombardstraat, Grootte Zavel, Regentiestraat, Paleizenplaats, Troonplaats, Marnixlaan, Naamschepoort, steenweg op Elsene, Eug. Flageyplaats, Renbaanlaan, Generaal Jacqueslaan, Kroonlaan, **KERKHOF VAN ELSENE**.

Eerste en laatste afreizen :

### AVIS. — Service 22



### BERICHT. — Dienst 22

A dater du jeudi 6 juin 1940, l'itinéraire du service n° 22 sera prolongé, à titre provisoire, du Parc d'Anderlecht à la Place Ministre Wauters (La Roue).

Le tarif sera celui en vigueur sur la ligne n° 22.

Premiers et derniers départs :

du Rond-Point Saint-Michel. . .	<b>6.41</b>	<b>20.29</b>	van aan het Rond-Punt Sint-Michiel.
de la Place Ministre Wauters. . .	<b>5.54</b>	<b>19.42</b>	van aan de Minister Wauterspl.

Vanaf Donderdag 6 Juni 1940, zal voorloopig de reisweg van den dienst n° 22 verlengd worden van aan het Park van Anderlecht tot aan de Minister Wautersplaats (Het Rad).

Het tarief zal hetzelfde zijn als dit in voege op de lijn n°22

Eerste en laatste afreizen :

### AVIS



### BERICHT

1° A dater du JEUDI 27 JUNI 1940, le passage des trainways sera rétabli sur le pont du canal de Charleroi, chaussée de Ninove et rue Delaunoy.

En conséquence, les services ci-après circuleront entre leurs terminus normaux :

7	— Berchem-Altitude 100	
10	— " —Fort Jaco	
14	— Jette-Place Wielemans-Ceuppens	
16	— Heysel-Boitsfort	
64	— Evere-Parc d'Anderlecht	
76	— Bourse (rue Jules Van Praet)-Place Ministre Wauters (Anderlecht)	
77	— " " —Scheut	
85	— " " —Berchem	
86 - 87	— " " —Basilique	
88	— " " —Chaussée de Dieleghem	
89	— " " —Avenue Houba (Stade)	

Les services, autres que les n° 76 et 77, seront détournés de leur itinéraire normal pour passer par la Porte de Ninove et la rue des Fabriques.

2° A dater du SAMEDI 29 JUIN 1940 :

- a) les services 7, 10, 14, 16, 48, 64 et 88 reprendront leur itinéraire normal;
- b) le service 9 circulera entre Jette et Uccle par la Place de l'Yser.

1° Vanaf DONDERDAG 27 JUNI 1940, zal het doorgaan van de trams over de brug van het kanaal van Charleroi, Ninoofschesteenweg en Delaunoystraat hersteld zijn.

Bijgevolg zullen de hieronder aangeduide diensten tusschen hun normale terminussen rijden :

7	— Berchem-Hoogtepunt 100	
10	— " —Fort Jaco	
14	— Jette-Wielemans-Ceuppensplaats	
16	— Heysel-Boschvoorde	
64	— Evere-Park van Anderlecht	
76	— Beurs (Jules Van Praetstraat)-Minister Wautersplaats (Anderlecht)	
77	— " " —Scheut	
85	— " " —Berchem	
86 - 87	— " " —Basiliek	
88	— " " —Dieleghem	
89	— " " —Houbalaan (Stadion)	

De diensten, uitgenomen de n° 76 en 77, zullen van hun gewonen reisweg omgeleid worden om langs de Ninoofschespoort en de Fabrickstraat te passeeren.

2° Vanaf ZATERDAG 29 JUNI 1940 :

- a) zullen de diensten 7, 10, 14, 16, 18, 64 en 88 hunnen normalen reisweg hernemen;
- b) de dienst 9 zal tusschen Jette en Ukkel langs de Yzerplaats rijden.

**AVIS. — Services 47 et 52**



**BERICHT. — Diensten 47 en 52**

A dater du vendredi 5 juillet 1940, un service n° 47 circulera entre le Square Jules de Trooz et Neder-Over-Heembeek et un service n° 52 circulera entre le Square Jules de Trooz et l'Avenue Astrid.

Les premiers et derniers départs s'effectueront comme suit :

Service 47 : du Square Jules de Trooz . . . . .	<b>5.43</b>	<b>21.43</b>
du Marly . . . . .	<b>6.03</b>	<b>22.03</b>
Service 52 : du Square Jules de Trooz . . . . .	<b>6.19</b>	<b>21.33</b>
de l'Avenue Astrid. . . . .	<b>6.30</b>	<b>21.54</b>

Vanaf Vrijdag 5 Juli 1940, zal er een dienst n° 47 rijden tusschen de Jules de Trooz square en Neder-Over-Heembeek en een dienst n° 52 tusschen de Jules de Trooz square en de Astridlaan.

De eerste en laatste afreizen zullen plaats hebben als volgt :

Dienst 47 : van de Jules de Trooz square van de Marly
Dienst 52 : van de Jules de Trooz square van de Astridlaan.

**AVIS**



**BERICHT**

A dater du JEUDI 25 JUILLET 1940, le passage des tramways sera rétabli sur le pont du canal au Square Jules de Trooz.

En conséquence, les services ci-après circuleront entre leurs terminus normaux :

- 8 — Centenaire-Rond-Point-Longchamp
- 11 — Jette-Uccle (Centre)
- 46 — Place Em. Bockstael-Veeweyde
- 47 — Neder-Over-Heembeek-Bourse
- 49 — Place Em. Bockstael-Bois
- 81 — Place Em. Bockstael-Porte de Tervueren

Le service n° 52 sera rétabli entre l'avenue Astrid et la Place Saint-Denis, à Forest, en passant par le Square Jules de Trooz et la rue du Progrès.

Vanaf DONDERDAG 25 JULI 1940 zullen de trams opnieuw over de kanaalbrug aan de Jules de Trooz square rijden.

Bijgevolg zullen de hierna aangeduide diensten tusschen hun normale terminussen rijden :

- 8 — Eeuwfeest-Rondpunt-Longchamp
- 11 — Jette-Ukkel (Centrum)
- 46 — Em. Bockstael plaats-Veeweide
- 47 — Neder-over-Heembeek-Beurs
- 49 — Em. Bockstaelplaats-Bosch
- 81 — Em. Bockstaelplaats-Tervurenschepoort

De dienst n° 52 zal hersteld zijn tusschen de Astridlaan en de Sint-Dionysiusplaats, te Vorst, en langs de Jules de Trooz square en de Vooruitgangstraat passeeren.

**AVIS. — Ligne 47**



**BERICHT. — Lijn 47**

A dater du MARDI 17 AVRIL 1945, le service 47 reprendra son itinéraire normal entre la Bourse et Neder-over-Heembeek.

Vanaf DINSDAG 17 APRIL 1945, zal den dienst 47 opnieuw zijn normalen reisweg volgen tusschen de Beurs en Neder-over-Heembeek.

TERMINUS	Premiers et derniers départs		EINDSTATION
	Eerste en laatste afreizen		
Av. du Marly	<b>6.00</b>	<b>22.26</b>	Marlylaan ...
Bourse .....	<b>5.30</b>	<b>22.00</b>	Beurs .....

**AVIS. -- Service 27**



**BERICHT. -- Dienst 27**

A dater du MARDI 13 AOUT 1940, l'itinéraire du service n° 27 sera prolongé de la Place Verheyleweghen à la Cité du Kapelleveld, par la chaussée de Roodebeek, la rue Plattebeek et l'avenue Emile Vandervelde.

Le tarif sera le tarif urbain en vigueur sur la ligne 27.

Premiers et derniers départs :

du Kapelleveld . . . . .	5.52
de la Bourse . . . . .	6.27

Vanaf DINSDAG 13 AUGUSTUS 1940, zal de reisweg van dienst n° 27 verlengd worden van aan de Verheyleweghenplaats tot aan de Wijk van het Kapelleveld, langs de Roodebeekschensteenweg, de Plattebeekstraat en de Emiel Vanderveldelaan.

Het tarief zal dit zijn van het stadsnet in voege op de lijn 27.

Eerste en laatste afreizen :

21.34	aan het Kapelleveld
22.09	aan de Beurs

**AVIS. -- Services 53 et 58**



**BERICHT. -- Diensten 53 en 58**

Les travaux de renouvellement du pont de la rue Tavez étant terminés, les services 53 et 58 reprendront leur itinéraire normal à dater du MARDI 10 SEPTEMBRE 1940.

Daar de werken voor het hernieuwen der brug van de Navezstraat geëindigd zijn, zullen de diensten 53 en 58 hunnen normalen reisweg hernemen vanaf DINSDAG 10 SEPTEMBER 1940.

**AVIS. -- Services 47 et 52**



**BERICHT. -- Diensten 47 en 52**

A dater du MERCREDI 18 SEPTEMBRE 1940, par suite des travaux au pont du chemin de fer de la chaussée de Vilvorde, les services 47 et 52 seront détournés entre le Square Jules de Trooz et la Place Emile Bockstaël par l'Avenue de la Reine.

Un service en navette circulera sur les deux lignes entre d'une part, le pont du chemin de fer (Square Jules de Trooz) et d'autre part, Neder-Over-Heembeek ou l'Avenue Astrid.

Vanaf WOENSDAG 18 SEPTEMBER 1940, zullen tengevolge van werken uitgevoerd aan de spoorwegbrug Vilvoordschensteenweg, de diensten 47 en 52 tusschen de Jules de Trooz square en de Emiel Bockstaëlplaats omgeleid worden, langs de Koninginnelaan.

Een dienst zal op de twee lijnen heen en weer rijden tusschen, eenerzijds de spoorwegbrug (Jules de Trooz square) en anderzijds, tusschen Neder-Over-Heembeek of de Astridlaan.

Service 47 : du pont du chemin de fer .	5.43
du Marly . . . . .	6.03
Service 52 : du pont du chemin de fer .	6.04
de l'Avenue Astrid . . . . .	6.17

22.13	Dienst 47 : aan de spoorwegbrug
22.30	aan de Marly
22.06	Dienst 52 : aan de spoorwegbrug
22.26	aan de Astridlaan

**AVIS. — Service 13**

**GANSHOREN - PLACE WIELEMANS-CEUPPENS**

A dater du **MARDI 24 SEPTEMBRE 1940**, le service **13** sera mis en marche entre Ganshoren (Square du Centenaire) et la Place Wielemans-Ceuppens, par l'avenue de Jette prolongée et l'itinéraire de la ligne 14.

**TARIF.** — Le tarif sera celui en vigueur sur le réseau urbain des « Tramways Bruxellois ».

**RÉGIME DES CLASSES.** — 1<sup>re</sup> classe dans le compartiment arrière et sur la plate-forme arrière des voitures.

Premiers et derniers départs :

de Ganshoren . . . . .	<b>5.55</b>
de la Place Wielemans-Ceuppens.	<b>5.43</b>



**BERICHT. — Dienst 13**

**GANSHOREN - WIELEMANS-CEUPPENSPLAATS**

Vanaf **DINSDAG 24 SEPTEMBER 1940**, zal de dienst **13** in gang gesteld worden tusschen Ganshoren (Eeuwfeestsquare) en de Wielemans-Ceuppensplaats, langs de verlengde Jetschelaan en den reisweg van de lijn 14.

**TARIEF.** — Het tarief zal hetzelfde zijn als dit in voege op het stadsnet der « Tramways Bruxellois ».

**STELSEL DER KLASSEN.** — 1<sup>ste</sup> klas in de achterste afdeling en op het achterste balkon der rijtuigen.

Eerste en laatste afreizen :

<b>22.05</b>	uit Ganshoren
<b>22.05</b>	aan de Wielemans-Ceuppensplaats

**AVIS. — Service 22**

A dater du **MARDI 8 OCTOBRE 1940**, l'itinéraire du service **22** sera prolongé du Rond-Point Saint-Michel à la Place Verheyleweghen, par le Boulevard Brand Withlock et l'avenue Georges Henri.

Premiers et derniers départs :

du Parc d'Anderlecht. . . . .	<b>6.01</b>
de la Place Verheyleweghen. . .	<b>5.54</b>



**BERICHT. — Dienst 22**

Vanaf **DINSDAG 8 OKTOBER 1940**, zal de reisweg van dienst **22** verlengd worden van aan het Rond-Punt Sint-Michiels tot aan de Verheyleweghenplaats, langs de Brand Withlock en Georges Henrilanen.

Eerste en laatste afreizen :

<b>21.55</b>	aan het Park van Anderlecht
<b>22.10</b>	aan de Verheyleweghenplaats

**AVIS. — Services 85, 86 et 87**

A dater du **MARDI 15 OCTOBRE 1940**, le passage des tramways sera rétabli sur le pont du canal de Charleroi la Porte de Flandre.

En conséquence, les services ci-après reprendront leur itinéraire normal :

- 85** — Bourse (rue Paul Devaux) - Berchem
- 86** —       »       »       »       - Basilique
- 87** —       »       »       »       - Basilique



**BERICHT. — Diensten 85, 86 en 87**

Vanaf **DINSDAG 15 OKTOBER 1940**, zullen de trams opnieuw over de brug van het kanaal van Charleroi rijden aan de Vlaamsche poort.

Bijgevolg zullen de hierna aangeduide diensten hunnen normalen reisweg hernemen :

- 85** — Beurs (Paul Devauxstraat) - Berchem
- 86** —       »       »       »       - Basiliek
- 87** —       »       »       »       - Basiliek

**AVIS. — Services 47 et 52**



**BERICHT. — Diensten 47 en 52**

A dater du SAMEDI 19 OCTOBRE 1940, le passage des tramways sera rétabli sous le pont du chemin de fer de la chaussée de Vilvorde.

En conséquence, les services ci-après reprendront leur itinéraire :

- 47 — Bourse - Neder-Over-Heembeek
- 52 — Forest - Square J. de Trooz - Av. Astrid

Vanaf ZATERDAG 19 OKTOBER 1940, zullen de trams opnieuw onder de spoorwegbrug van de Vilvoordschesteenweg doorrijden.

Bijgevolg zullen de hierna aangeduide diensten hunnen reisweg hernemen :

- 47 — Beurs - Neder-Over-Heembeek
- 52 — Vorst - J. de Trooz square - Astridlaan

**AVIS. — Services 9 et 89**



**BERICHT. — Diensten 9 en 89**

A dater du SAMEDI 26 OCTOBRE 1940, le passage des tramways sera rétabli sur le pont du canal de Charleroi au Petit-Château.

En conséquence, les services ci-après reprendront leur itinéraire normal :

- 9 — Uccle-Calevoet - Hôpital Brugmann
- 89 — Bourse (rue Paul Devaux) - Stade

Vanaf ZATERDAG 26 OKTOBER 1940, zullen de trams opnieuw over de brug van het kanaal van Charleroi rijden aan het Kasteeltje.

Bijgevolg zullen de hierna aangeduide diensten hunnen normalen reisweg hernemen :

- 9 — Ukkel-Calevoet - Gasthuis Brugmann
- 89 — Beurs (Paul Devauxstraat) - Stadium

**AVIS. — Services 67, 76 et 77**



**Bericht. — Diensten 67, 76 en 77**

A dater du MARDI 11 FÉVRIER 1941, les services 67 : Place des Gueux-Bourse, 76 : Place Ministre Wauters-Bourse et 77 : Scheut-Bourse seront fusionnés et circuleront sous plaques indicatrices de parcours 76 : Place Ministre Wauters-Place des Gueux et 77 : Scheut-Place des Gueux.

Premiers et derniers départs :

de la Place des Gueux . . . . .	{	76	6.09
	{	77	6.04
de la Place Ministre Wauters . .		76	5.57
de Scheut . . . . .		77	6.03

Vanaf DINSDAG 11 FEBRUARI 1941, zullen de diensten 67 : Geuzenplaats-Beurs, 76 : Minister Wautersplaats-Beurs en 77 : Scheut-Beurs vereenigd worden en rijden onder aanduidingsplaat van reisweg 76 : Minister Wautersplaats-Geuzenplaats en 77 : Scheut-Geuzenplaats.

Eerste en laatste afreizen :

22.17	{	aan de Geuzenplaats
22.25	{	
22.00		aan de Minister Wautersplaats
22.17		uit Scheut

**AVIS. — Service 33/20**



**Bericht. — Dienst 33/20**

A dater du LUNDI 4 AOUT 1941, le service 33/20 sera prolongé de la Basilique de Koekelberg jusqu'au Cimetière de Ganshoren, par l'avenue des Gloires Nationales et l'avenue Van Overbeke.

Premiers et derniers départs :

du Cimetière de Ganshoren . . . 6.00  
du Square Henri Rey. . . . . 6.30

Vanaf MAANDAG 4 AUGUSTUS 1941, zal de dienst 33/20 van de Basiliek van Koekelberg tot aan het Kerkhof van Ganshoren verlengd worden langs de 's Lands Roem en de Van Overbeke lanen.

Eerste en laatste afreizen :

22.35 aan het Kerkhof van Ganshoren  
22.10 aan de Henri Rey square

**AVIS. — Services 35 et 78**



**Bericht. — Diensten 35 en 78**

A dater du MARDI 16 SEPTEMBRE 1941, le service 35 et le service provisoire 78 seront fusionnés sous plaque 35 et prolongés jusqu'à Berchem station.

ITINÉRAIRE : Berchem station, chaussée de Gand, avenues du Karreveld, J. Baeck, chaussée de Ninove, Boulevards de l'Abattoir, du Midi et le parcours actuel du 35 jusqu'au Cimetière d'Auderghem.

RÉGIME DES CLASSES. — 1<sup>re</sup> classe dans le compartiment arrière et sur la plate-forme arrière des voitures.

Premiers et derniers départs :

de Berchem station . . . . . 6.00  
du Cimetière d'Auderghem . . . 6.00

Vanaf DINSDAG 16 SEPTEMBER 1941, zullen de dienst 35 en de voorloopige dienst 78 samengevoegd worden onder nummerplaat 35 en tot aan Berchem-Station verlengd worden.

REISWEG : Berchem-Station, Gentschesteeweg, Karreveld en J. Baecklanen, Ninoofschesteeweg, Slachthuis en Zuid lanen en de huidige reisweg van de lijn 35 tot aan het kerkhof van Auderghem.

STELSEL DER KLASSEN. — 1<sup>ste</sup> klas in de achterste afdeeling en op het achterste balkon der rijtuigen.

Eerste en laatste afreizen :

22.50 van Berchem-Station  
22.37 van het Kerkhof van Auderghem

**AVIS. — Services 1 et 52**



**Bericht. — Diensten 1 en 52**

Le Pont Van Praet étant rétabli, à dater du MARDI 28 OCTOBRE 1941, les services ci-après reprendront leur itinéraire normal :

1 — Avenue Astrid-Bois  
52 — Avenue Astrid-Forest

Aangezien dat de Van Praetbrug hersteld is, zullen de hierna aangeduide diensten vanaf DINSDAG 28 OCTOBER 1941, hunnen normalen reisweg hernemen :

1 — Astridlaan-Bosch  
52 — Astridlaan-Vorst

**AVIS. — Service 60 barré**



**Bericht. — Dienst 60 doorstreept**

A dater du MARDI 18 NOVEMBRE 1941, un service 60 barré sera mis en marche entre la Basilique et la rue de Birmingham par l'itinéraire ci-après : Basilique-Avenues du Panthéon, de la Paix, du Karreveld, Jef Mennekens et Joseph Baeck, chaussée de Ninove, rues Nicolas Doyen et de Birmingham.

TARIF. — Le tarif sera celui en vigueur sur la ligne 60.

Aux voyageurs qui désirent emprunter la ligne 60 au-delà du canal, rue Ropsy-Chaudron ou inversement, il sera délivré un billet scindé qui leur permettra de poursuivre leur voyage sans acquitter le prix d'un nouveau billet.

Premiers et derniers départs :

de la Basilique. . . . .	<b>5.24</b>
de la rue de Birmingham. . . . .	<b>5.09</b>

Vanaf DINSDAG 18 NOVEMBER 1941, zal er een dienst n° 60 -doorstreept- ingericht worden tusschen de Basiliek en de Birminghamstraat langs de volgende reisweg : Basiliek, Panthéon-Vrede- Karreveld- Jef Mennekens en Joseph Baecklanen, Ninoofschesteenweg, Nicolas Doyen en Birminghamstraten.

TARIEF. — Het tarief zal dit zijn welk op de lijn n° 60 in voege is.

Aan de reizigers die de lijn n° 60 verder dan het kanaal, Ropsy-Chaudronstraat of omgekeerd willen gebruiken, zal een verdeeld reisbiljet afgeleverd worden, die hun zal toelaten de reis voort te zetten zonder een nieuw reisbiljet te betalen.

Eerste en laatste afreizen :

<b>23.39</b>	van de Basiliek
<b>23.56</b>	van de Birminghamstraat

**AVIS. — Services 33, 20-86 et 87**



**Bericht. — Diensten 33, 20-86 en 87**

A dater du MARDI 2 DÉCEMBRE 1941, le terminus du service 33, 20 au Cimetière de Ganshoren sera ramené à la Basilique et les services 86 et 87 seront prolongés de la Basilique au Cimetière de Ganshoren par l'avenue Van Overbeke.

Premiers et derniers départs :

<b>33 20</b>	de la Basilique. . . . .	<b>6.01</b>
	du Square Henri Rey. . . . .	<b>6.22</b>
<b>86</b>	du Cimetière de Ganshoren	<b>6.06</b>
	de la Bourse. . . . .	<b>5.55</b>
<b>87</b>	du Cimetière de Ganshoren	<b>6.17</b>
	de la Bourse. . . . .	<b>5.45</b>

Vanaf DINSDAG 2 DECEMBER 1941, zal het eindpunt van den dienst 33/20 aan het Kerkhof van Ganshoren naar de Basiliek teruggebracht worden en de diensten 86 en 87 zullen van de Basiliek tot aan het Kerkhof van Ganshoren, langs de Van Overbekelaan, verlengd worden.

Eerste en laatste afreizen :

<b>22.35</b>	aan de Basiliek. . . . .	<b>33/20</b>
<b>22.10</b>	aan Square Hendrik Rey. . . . .	
<b>22.36</b>	aan 't Kerkhof van Ganshoren	<b>86</b>
<b>22.03</b>	aan de Beurs. . . . .	
<b>22.25</b>	aan 't Kerkhof van Ganshoren	<b>87</b>
<b>22.15</b>	aan de Beurs. . . . .	

**AVIS. — Service 76**



**BERICHT. — Dienst 76**

A dater du **MARDI 9 DÉCEMBRE 1941**, le service **76** sera prolongé de la Place des Gueux jusqu'au Cimetière de Bruxelles, par la Place Général Meiser, la chaussée de Louvain et l'avenue du Cimetière.

**TARIF.** — Le tarif sera celui en vigueur sur le réseau urbain des « Tramways Bruxellois ».

**RÉGIME DES CLASSES.** — Classe unique.

Premiers et derniers départs :

du Cimetière de Bruxelles . . . .	<b>6.05</b>
de la Place Ministre Wauters . . .	<b>5.57</b>

Vanaf **DINSDAG 9 DECEMBER 1941**, zal den dienst **76** van de Geuzenplaats tot aan het Kerkhof van Brussel verlengd worden, langs de Generaal Meiserplaats, den Leuvenschensteenweg en de Kerkhoflaan.

**TARIEF.** — Het tarief zal dit zijn welk op het stadsnet der « Brusselsche Tramwegen » in voege is.

**STELSEL DER KLASSEN.** — Een enkele klas.

Eerste en laatste afreizen :

<b>23.29</b>	aan het Kerkhof van Brussel
<b>23.27</b>	aan de Minister Wautersplaats

**AVIS. — Service 8**



**BERICHT. — Dienst 8**

A dater du **MARDI 15 DÉCEMBRE 1942**, le service **8** sera prolongé depuis la Place Vanderkindere jusqu'à Uccle-Centre.

Vanaf **DINSDAG 15 DECEMBER 1942**, zal de dienst **8** verlengd worden van de Vanderkindereplaats tot Ukkel-Centrum.

	Jours ouvrables Werkdagen		
du Centenaire . . . .	de van <b>6.00</b>	à tot <b>8.11</b>	
	de van <b>11.11</b>	à tot <b>20.43</b>	
d'Uccle-Centre . . . .	de van <b>6.41</b>	à tot <b>9.00</b>	
	de van <b>12.02</b>	à tot <b>19.40</b>	

	Dimanches Zondagen		
	de van <b>12.48</b>	à tot <b>20.43</b>	van de Eeuwfeestwijk
	de van <b>13.40</b>	à tot <b>19.40</b>	van Ukkel-Centrum

Entre le Centenaire et le Rond-Point Longchamp, le service sera maintenu aux heures suivantes :

Tusschen de Eeuwfeestwijk en het Rond-Punt Langeveld zal de dienst onveranderd blijven op de volgende uren :

	Jours ouvrables Werkdagen		
du Centenaire . . . .	de van <b>8.22</b>	à tot <b>10.58</b>	
du R.-P. Longchamp.	de van <b>9.16</b>	à tot <b>11.56</b>	

	Dimanches Zondagen		
	de van <b>8.23</b>	à tot <b>12.25</b>	van de Eeuwfeestwijk
	de van <b>7.24</b>	à tot <b>13.19</b>	van het R.-P. Langeveld

**AVIS. — Services 20, 33 et 60**



**Bericht. — Diensten 20, 33 en 60**

A dater du **MARDI 16 NOVEMBRE 1943**, le passage des tramways sera rétabli sur le pont du canal à la rue Ropsy-Chaudron.

En conséquence, les services ci-après circuleront entre leurs terminus normaux :

Vanaf **DINSDAG 16 NOVEMBER 1943**, zullen de trams opnieuw over de brug van het kanaal aan de Ropsy-Chaudronstraat rijden.

Bijgevolg, zullen de hierna aangeduide diensten tusschen hunne normale eindpunten rijden.

TERMINUS	Premiers — Eerste	Services — Diensten	Derniers — Laatste	EINDPUNTEN
Basilique . . . . .	<b>5.53</b>	<b>20</b>	<b>22.05</b>	Basiliek . . . . .
Square Henri Rey. . .	<b>6.08</b>	<b>33</b>	<b>22.03</b>	Hendrik Rey Square. .
Basilique. . . . .	<b>5.32</b>	<b>60</b>	<b>22.07</b>	Basiliek . . . . .

**AVIS**



**BERICHT**

En raison des restrictions imposées aux Tramways Bruxellois par ordre pour réduire la consommation d'électricité, les mesures suivantes seront appliquées à partir du jeudi 11 mai 1944 :

- 1° Des arrêts sont supprimés sur toutes les lignes.
- 2° Les services 2 - 7 - 8 - 30 - 34 - 45 barré - 87 et 94 sont supprimés.

Sur toutes les autres lignes, la fréquence sera réduite et particulièrement en semaine avant 7 heures et après 20 heures, le dimanche avant 11 heures et après 20 heures.

Les premier et dernier départs actuels continueront à être effectués.

Bruxelles, le 10 mai 1944.

Wegens de beperkingen, bij bevel aan de Brusselsche Tramwegen opgelegd om het electriciteitsverbruik te verminderen, zullen de volgende maatregelen vanaf Donderdag 11 Mei 1944 toegepast worden :

- 1° Op al de lijnen zijn halten afgeschaft.
- 2° De diensten 2-7-8-30-34-45 doorgestreept-87 en 94 zijn afgeschaft.

Op al de andere lijnen zullen de diensten verminderd worden en in 't bijzonder in de week vóór 7 uur en na 20 uur, 's Zondags vóór 11 uur en na 20 uur.

De eerste en laatste afreizen zullen zooals vroeger geschieden.

Brussel, den 10<sup>e</sup> Mei 1944.

**AVIS. — Service 78**



**BERICHT. — Dienst 78**

A dater du **JEUDI 8 AOUT 1940**, un nouveau service circulera, à titre provisoire, sous plaque n° 78, entre la Bourse (rue Jules Van Praet) et l'Avenue du Karreveld, par la chaussée de Ninove.

Premiers et derniers départs :

de l'Avenue du Karreveld . . . .	<b>6.00</b>	<b>22.19</b>	aan de Karreveldlaan
de la Bourse. . . . .	<b>6.13</b>	<b>22.32</b>	aan de Beurs

Vanaf **DONDERDAG 8 AUGUSTUS 1940**, zal er voorloopig een nieuwen dienst rijden, onder aanduidingsplaat n° 78, tusschen de Beurs (Jules Van Praetstraat) en de Karreveldlaan, langs de Ninoofschesteenweg.

Eerste en laatste afreizen :

aan de Karreveldlaan  
aan de Beurs

Editeur responsable :  
Robert ELIAS - Service Relations Publiques - STIB

ER BESTAAT EEN NEDERLANDSTALIGE UITGAVE VAN DIT BOEK