

7. 76 (Kerkhof van Brussel - C.O.O.V.I.), motorwagen 4032 van de remise van de Leuvensesteenweg, vanaf het kerkhof van Brussel op 1 november 1966 (versterking door het gelede motorrijtuig voor bezoeken aan het kerkhof).

Deze motorwagen is bestemd voor het museum (Foto A. BEGHIN)

1 ?

8. 102 (Mennekensplein - Zuid), motorrijtuig 7085 van de remise van de Edingenstraat, rijdt langs de Schoolstraat naar de Leopold II-laan op een voorlopig enkelspoor omwille van de metrowerken ter hoogte van de Bonneviestraat.

Hier valt het verkeer met pantograaf op. (Foto M. GRIETEN)



Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel

Tervurenlaan 364 (naast de remise van Woluwe)

Wanneer?

Op zaterdag, zondag en feestdagen

van 13 h 00 tot 19 h 00 -van 2 april tot 25 september '83
(tijdens de week uitsluitend voor groepen
van ten minste vijftien personen
en op voorafgaande schriftelijke aanvraag)

Hoe ?

MIVB-lijnen: -autobussen 36 en 42
-trams 39 en 44

Wat kost het ?

Toegang: 20 BF

-gratis voor de MSVB-leden

-kinderen onder zes jaar betalen niets

Toegang + excursie met oude tramrijtuigen

(enkel op zaterdag)

-volwassenen 60 BF

-kinderen 30 BF

Vertrek aan het museum om het uur

van 14 h 00 tot omstreeks 18 h 00

Voor alle bijkomende inlichtingen:

-secretariaat M.S.V.B. : 512.45.78

-dienst Public Relations van de M.I.V.B. :

513. 67. 42 toestel 3064 of 2061

Verantwoordelijke uitgever :

Marc GRIETEN
Mulderslaan, 64
1160 BRUSSEL

Redactiecomité :

Jean-Pierre ALVIN
Pierre DECOCK
Michel LEPRINCE

Technische realisatie :

Peter VERBRUGGEN

Vertaling :

Leo CAMERLYNCK
Christiane DEBECKER

Secretariaat :

Clairrette GRIETEN
Marc GRIETEN

EDITORIAAL

=====

Een nieuw seizoen begint. Voor ons museum van Woluwe gaat het om een nieuwe start. Inderdaad, zoals U het wellicht reeds weet, is de werking van de V.Z.W. "Museum voor Stedelijk Vervoer te Brussel" gestart en het aantal leden gaat in stijgende lijn.

Tijdens de winter werden de hallen verder ingericht en aangevuld met enkele nieuwe rijtuigen, terwijl enkele andere rijtuigen vertrokken zijn (hierover meer elders in het blad). Ieder jaar wordt een stad in de kijker gesteld, dit seizoen is de beurt aan Antwerpen. Een groter aantal rijtuigen uit de Scheldestad zal worden tentoont gesteld naast een stand van de Bevordering van het Stedelijk Vervoer die het openbaar vervoer in Antwerpen zal belichten.

Doch dit jaar zal verschillend zijn om meerdere redenen. Eerst en vooral is er de Info-M.I.V.B. die het bindteken vormt met al de belangstellenden in het Museum van Woluwe. Het tijdschrift zal trachten bepaalde onbekende facetten van de geschiedenis van het Brusselse net voor te stellen.

Vervolgens zullen de leden van het M.S.V.B. uitgenodigd worden op enkele manifestaties die momenteel in voorbereiding zijn.

Tenslotte, wensen we, volgens reeds klassieke formule, een beroep te doen op de goede wil van U allen opdat dit nieuwe seizoen een succes wordt. Ons museum zal slechts leven en zich ontplooiën dank zij het dynamisme van de leden. Zeg het voort!

NIEUWS OVER HET MUSEUM

=====

Wat ons museum aantrekkelijk maakt is volgens sommige bezoekers het feit dat er een regelmatige tramlijn bestaat waarop eveneens met historische rijtuigen kan worden gereden en anderzijds het feit dat er ieder jaar iets nieuws te ontdekken valt.

Inderdaad, ieder seizoen doet men inspanningen om een eigen stad in de kijker te stellen; zo verschijnen er na restauraties "nieuwe" rijtuigen en keren anderen naar hun oorspronkelijke stad terug.

Dit jaar zullen twee rijtuigen van Luik en twee rijtuigen van Gent naar hun respectievelijke M.I.V.'s terugkeren; voor Luik gaat het om de bijwag 366 en de trolleybus 402 Luik-Seraing en voor Gent om het motorrijtuig 328 en de bijwag 55.

Onder de nieuwe tentoongestelde rijtuigen, onthouden wij voor Antwerpen :

1. Het eerste elektrische rijtuig n° 200 met open platform (verbouwd vanaf het herstellingsrijtuig 8824).
2. Een Antwerps standaardrijtuig met deuren n° 550 afkomstig van het rijtuig 4550.
3. De bijwag 601 gekoppeld aan de motorwag 550.

En voor Brussel :

1. De converteerbare bijwag 244 "Zomer-Winter" van omstreeks 1888 en verbouwd in 1920 in de werkplaatsen van de M.I.V.B.
2. Het speciale onderstel (staal + beton!) dat diende voor het parkeren der rijtuigen in de werkplaats van Belgrado.
3. De autobus Maeck 8048 en later in het seizoen het onlangs afgevoerde motorrijtuig 4032.

Zoals men ziet, ontbreekt het niet aan bezienswaardigheden.

In de volgende uitgaven van de Info-M.S.V.B. zullen deze rijtuigen achtereenvolgens voorgesteld worden.

1. EXPLOITATIE

Het jaar 1982 zal in de geschiedenis van de M.I.V.B. het jaar van belangrijke verlengingen van metrolijn n° 1 blijven. Ook sproten talrijke herstructureringen van het bovengronds net er uit voort.

Volgende wijzigingen werden aan het net aangebracht in de loop van het jaar :

- op 16 februari, werd autobuslijn 53 verlengd van de Heembeekstraat tot aan de Mariëndalwijk in Neder-Over-Heembeek ten behoeve van een betere bediening.
- op 12 maart werd de tramlijn 103 verlengd van de Ebranstraat tot het Erasme-ziekenhuis (Lenniksebaan). Het gaat hier om een eerste verlenging van een tramlijn te Brussel sinds 1951;



- daar het Erasme-ziekenhuis nu bediend werd door tram 103, werd autobuslijn 74 (Meirrondpunt - Erasme-ziekenhuis) opgeheven;
- op 7 mei werd de metrolijn 1 verlengd vanaf het station Tomberg tot het station Alma. Twee tussenstations Roodebeek en Vandervelde werden in dienst gesteld;
- op 8 mei werd het bovengronds net aangepast aan de verlenging van de metro :
 - opheffing van de autobuslijn 27 Tomberg-UCL;
 - inkorting van de autobuslijn 30 Tomberg - Wezembeek-Oppem die voortaan de dienst tussen het metrostation Vandervelde en Wezembeek-Oppem verzorgd;
 - wijziging van autobuslijn 42 die komende van Bosvoorde via Woluwe vanaf Roodebeek naar Kraainem rijdt i.p.v. naar Tomberg;
 - routewijziging van autobuslijn 29 via het station Roodebeek.
- op dezelfde datum werd het eindpunt der autobussen 85 en 87 verplaatst van het station Beekant naar het station Zwarte Vijvers om de bediening van de handelswijk te verbeteren.
- met ingang van 28 juni wordt de lijn 90 uitsluitend door de 7700 geëxploiteerd met zelfbediening;
- op 30 augustus wordt tramlijn 22 (Naamsepoort-Churchillplein) opgeheven. Het verkeer is zwak en de sporen zijn in zeer slechte staat tussen de Jacht en de Naamsepoort. Ze werd niet vervangen, daar het traject reeds door andere lijnen volledig overgenomen werd. Aangezien tram 22 niet op zondag werd geëxploiteerd reed de tram het laatst op 28 augustus 1982;
- op 5 oktober wordt de metrolijn 1 verlengd van Beekant naar :
 - Sint-Guido, via het Weststation- het station Jacques Brel, het station Aumale;
 - Bockstael, via de stations Ossegem - Simonis - Belgica en Pannenhuis.

De terugkerende metrostellen van Beekant naar Bockstael rijden links op dit metrovak.

- de metrolijn wordt meestal in twee vertakkingen geëxploiteerd :

1A BOCKSTAEEL - DEMEY

1B SINT-GUIDO - ALMA

- op 26 oktober werd het net op grondniveau herstructureerd ten gevolge van de verlengde metrolijn :
 - opheffing van tramlijn 102 Mennekensplein-Zuid;
 - opheffing der autobussen :
 - 21 Montgomery-Goede Lucht
 - 46 Bockstaelplein-Veeweide
 - 76 Kerkhof van Brussel-Neerpede
 - verlenging van autobus 47 van de Hallenstraat naar Moortebeek;
 - wegomlegging van autobus 63 langs lijn 76 tussen het Meiserplein en het Kerkhof van Brussel en langs de Machtenslaan te Molenbeek;
 - verlenging van autobus 89 van het station Graaf van Vlaanderen naar het Peterbos langs de lijnen van de 102 en 21;
 - routewijziging van autobus 49 die nu in beide richtingen rijdt langs de Prins van Luiklaan en het Sint-Guidoplein;
 - in dienst stelling van de autobus 67 Haren - Schuman, tijdens de spitsuren van maandag tot vrijdag en bij het in- en uitrukken uit de remises; een 67 doorstreept Kerkhof van Brussel - Schuman wordt tijdens de overige uren geëxploiteerd;
 - officiële en regelmatige exploitatie van tramlijn 2.



Op dezelfde dag :

- werden alle diensten van de 81 van maandag tot vrijdag verlengd van de Leopoldsquare naar de Heizel;
- een dienst op twee van lijn 32 heeft zijn eindpunt aan de Jacquain-
lus met film 32 doorstreept;
- autobus 59 doorstreept Koningin Elizabethwijk-Schaarbeek Station
werd vervangen door een dubbele doorstreepte dienst en een 59
doorstreept wordt 's avonds in dienst gesteld tussen Haren en
Verboeckhoven.

Er vonden proeven plaats met de nieuwe inningstoestellen KAMP
DATABUS in het station De Brouckere, alsook op de rijtuigen 7919
en 8665. Het gaat hier om inningstoestellen met ingebouwde uur-
controle.

Individuele en geïnformatiseerde dienstregelingen werden in december
aan elke stopplaats van lijn 38 geplaatst.



2. ROLLEND MATERIEEL

a. Trams

De verbouwingen van de rijtuigen 7000 (aanschaffing van de ontvangerspost) werden na voltooiing van 129 rijtuigen wegens bezuinigingen onderbroken.

De verbouwingen der bidirectionele rijtuigen 7500 tot 7700 die nodig zijn voor de exploitatie van de ondergrondse kunstwerken werd voortgezet. Op het einde van het jaar waren 32 rijtuigen afgewerkt.

In september vonden proeven met automatische koppelingen plaats op de rijtuigen 7713 en 7786.

De ministeriële machtiging werd toegekend voor de afvoering van het resterend aantal voertuigen van de types 4000 en 9000.

Volgende rijtuigen werden gesloopt :

9004 - 9047 - 9049 - 9051 - 9054 - 9065 - 9066 - 9073 - 9077 - 9081

9083 - 9095 - 9097 - 9100

4001 - 4002 - 4003 - 4004 - 4005 - 4011 - 4016 - 4027 - 4038 - 4041.

Het motorrijtuig 9079 wordt sinds 1982 tentoongesteld in ons museum.

Het onderstel 39, voor de tractie der N.M.B.S.-wagens in de Birminghamstraat evenals een trekker voor onderstellen en van draaistellen van de Belgradostraat werden afgevoerd en voor het museum bestemd.

De spoormotorwagen 6145 deed proefritten naar Woluwe- Tervuren van 7 tot 25 mei ten einde nieuwe prototypen van draaistellen voor de rijtuigen van Portland (U.S.A.) uit te testen.

b. Autobussen

De autobussen Bus and Car 8046 tot 8059 (8060 is de salonbus) werden eind april in inactieve dienst naar de reserve gebracht.

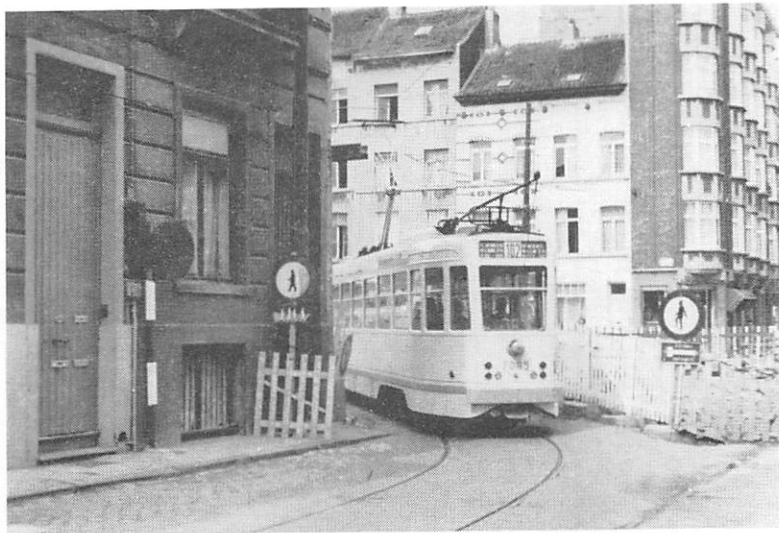
De Fiat 3 autobussen (8421 tot 8483) werden in inactieve reserve gesteld vanaf juni met uitzondering van enkelen (8447 tot 8463, behalve 8461).

Een reeks van 25 gelede autobussen Van Hool - Fiat werd besteld.

De autobussen zullen uitgerust zijn met een oriënteerbare achteras en met vier deuren met een soortgelijk zelfbedieningssysteem als bij de trams 7700. Ze zijn bestemd voor de lijn 71 en voor het extravervoer.

De Peugeot-minibussen voor gehandicapten van de reeks 8901 tot 8908 werden in juni afgevoerd met uitzondering van de 8903, 8905 en 8908 die in inactieve dienst naar de reserve werden gebracht.

De nieuwe Citroën Heuliez minibussen voor gehandicapten 8917 tot 8921 werden ter vervanging in dienst gesteld.



c. Metro

De nieuwe metrostellen van de reeks 201 tot 270 werden vanaf 1 maart in dienst gesteld.

3. VAST MATERIEEL

De aanleg van het nieuwe spoor van de 103 werd beëindigd tussen de Ebranstraat en de Erasmusstraat. De sporen van de 22 tussen Jo Jacht en de Naamepoort werden buiten dienst gesteld na opheffing van de lijn.

Verschillende sporen werden verplaatst omwille van de metrobouwplaatsen.

- Fonsnylaan
- Leopold-II laan
- Meirrondpunt
- Boudewijnlaan
- Hallepoort.

Op het Wielemans-Ceuppensplein werd het geheel der sporen vervangen.

EXPLOITATIE VAN HET NET VAN HET
OPENBAAR VERVOER TE BRUSSEL

=====

Van 8 mei 1945 tot 31 december 1953

I. INLEIDING

De geschiedenis van het openbaar vervoer van een stad zoals Brussel kan men uit verschillende oogpunten benaderen. Zo kan men bijvoorbeeld voorrang verlenen aan het institutioneel of technisch aspect, of nog aan het aspect van de relatie met het publiek.

Met opzet kozen wij dit laatste aspect en in het bijzonder de evolutie van de exploitatie van het net van het openbaar vervoer te Brussel. Wij hopen zo de interesse van de "tramliedhebber" te wekken, maar eveneens die van de regelmatige reiziger, die de geschiedenis van "zijn lijn" zal kunnen lezen.

Dit werk is het vervolg van de publikatie die uitgegeven werd door de Dienst der Public Relations van de M.I.V.B. in oktober 1982 met als titel "De exploitatie van het net van de N.V. LES TRAMWAYS BRUXELLOIS tijdens de tweede wereldoorlog". Het behandelt de periode die begint vanaf 8 mei 1945, de Overwinningdag die eindigt op 31 december 1953, op de vooravond van de oprichting van de maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel.

Wij zullen achtereenvolgens het einde van het beheer van het Brusselse net door de N.V. "LES TRAMWAYS BRUXELLOIS" (8 mei tot 31 december 1945) en het hele beheer van het net door de voorlopige structuur van het "STEDELIJK VERVOER VAN DE BRUSSELSE AGGLOMERATIE" of "T.V.A.B." (1 januari 1946, 31 december 1953) bespreken.

Bij het lezen van dit werk kan men tussen de regels lezen dat men de geschiedenis van het stadsnet voor openbaar vervoer niet kan begrijpen zonder haar in verband te brengen met de evolutie van het sociaal leven in het algemeen en van het stadsleven in het bijzonder. Wat dit laatste betreft, mag men bijvoorbeeld het openbaar vervoer en het privé-vervoer van personen niet van elkaar scheiden.

Hoewel daags na de tweede wereldoorlog, de maatschappijen voor openbaar vervoer praktisch over het monopolie van het vervoer der personen beschikten, weet iedereen dat dit heden ten dage niet meer het geval is. Vandaag stelt het probleem van deze verplaatsingen zich onder de vorm van soms scherpe concurrentie en in ieder geval als men optimistischer wil zijn onder de vorm van aanvulling. De invloeden van deze fundamentele evolutie van het stadsleven lieten zich heel snel aanvoelen na het einde van de tweede wereldoorlog; wij zullen trouwens nog dikwijls de gelegenheid hebben om hierop terug te komen in het huidige werk.

Onze vertrekbasis is de toestand van het net van het openbaar vervoer te Brussel op 8 mei 1945. Deze toestand van het net werd beschreven in de reeds vermelde brochure "Exploitation van het net van de N.V. LES TRAMWAYS BRUXELLOIS tijdens de tweede wereldoorlog". Om het dubbel gebruik te vermijden, zijn wij zo vrij de lezer hiernaar te verwijzen.

Om te besluiten willen wij er nog aan toevoegen dat onze tekst het resultaat is van het lang bestuderen van verschillende documenten. Zodoende heeft hij slechts één doelstelling : nl. gebeurtenissen zo nauwkeurig mogelijk weergeven. Wellicht zal hij voor de liefhebber een referentie zijn. Dat wensen wij van harte.

II. VAN DE "T.B." NAAR DE "T.V.A.B." (8 mei tot 31 december 1945)

2.1. INLEIDING

Vanaf het einde van het jaar 1944, liet de bevoegde overheid de N.V. "Les Tramways bruxellois" weten dat de concessies die haar toegekend waren voor de exploitatie van het tramnet in de Brusselse agglomeratie op 31 december 1945 verliepen.

Tijdens de laatste maanden van hun beheer, gingen de "Tramways Bruxellois" nochtans verder met de vernieuwing van hun net. De periode van beperkingen vooral inzake energie, was nochtans niet als bij toverslag verdwenen en het was slechts geleidelijk dat men de vooroorlogse situatie benaderde.

2.2. DE GEBEURTENISSEN OP HET NET

Op 12 mei is de oorlog voorgeod voorbij, men verwijdert de verduisterings-elementen der rijtuigen, in het bijzonder de schijven aan de voorkant van de motorrijtuigen; de lichtkappen die de aanduidingsborden verlichten worden opnieuw gebruikt.

Op 14 mei kondigt de regering draconische beperkingen aan inzake het energieverbruik, daar er door stakingen in de Borinage een steenkooltekort ontstond. De "Tramways Bruxellois" zijn verplicht om in twee dagen hun verbruik met 40 % te beperken. Men voorziet de opheffing van verschillende lijnen. Dezelfde dag nochtans, in de loop van de avond, meldt de regering via de radio dat, gezien de toestand minder gespannen is, de beperkingen verdaagd worden.

Op 21 mei veroorzaakt de wanverhouding tussen de levensduurte en de lonen en wedden ontevredenheid en stakingen in het land. Bij de "Tramways Bruxellois" wordt de staking nipt vermeden ten gevolge van voorlopige akkoorden.

Op 31 mei wordt de avondklok die nog steeds van kracht was, afgeschaft. Ook gebeuren enkele dagen later, op 12 juni, de laatste vertrekken aan de eindpunten een uur later en dit in het vervolg rond 23 uur.

Op 23 juni wordt op het aanduidingsbord van lijn 26 de vermelding van het eindpunt "B.S. Michel" vervangen door "B.L. Schmidt".

Op 26 juni rijden op de lijnen 1 en 9 opnieuw de motorwagens en lijn 2 wordt hersteld.

Op 10 juli wordt lijn 8 verlengd met voorruitbord naar Ukkel-Centrum, behalve van 9 u tot 12 u in de week en 's zondags bij het begin van de dienst waar het eindpunt aan het "Churchillrondpunt" behouden blijft.

Op 21 juli worden alle versterkte diensten voor de wedrennen opnieuw normaal hersteld. Ze rijden terug met de speciale borden "S", hetgeen vanaf 13 mei 1944 verboden was.

Op 28 augustus worden na een instorting in de Navezstraat, de lijnen 52, 53 en 58 omgelegd langs het Verboeckhovenplein.

Op 11 september moeten de militairen in uniform die gratis vervoerd werden, in het vervolg 1,00 frank betalen voor elk rechtstreeks traject, ongeacht of het de stadszone of de voorstadszone betreft.

Op 6 september worden kaarten met 20 reizen voor militairen verkocht, zij kosten 15,00 frank.

Op 18 september wordt het tramverkeer in de Navezstraat hersteld; lijnen 52, 53 en 58 hernemen hun normale reisweg.

Op 1 oktober worden de eerste standaardrijtuigen, waarin opnieuw alle banken werden aangebracht, in dienst gesteld. Dit herinrichtingswerk zal op 1 december beëindigd zijn.

Op 6 oktober wordt het tweede spoor van de Grensstraat buiten dienst gesteld; voor de lijnen 64, 65 en 66 betekent dit het einde van het verkeer links op de even dagen en rechts op de oneven dagen.

Op 30 oktober wordt lijn 94 opnieuw in dienst gesteld. Het was trouwens de laatste lijn van het net.

Op 31 oktober rijden de lijnen 72 en 90 ten gevolge van de werken aan de Noord-Zuidverbinding, onder de nieuwe brug van de Plantenstraat i.p.v. langs de Linnéstraat.

Daar er op het einde van de maand oktober een lading banden werd geleverd, werd op 1 november de bediening van de trolleybuslijn n° 54 verbeterd. Vier trolleybussen rijden er in het vervolg en de frequentie wordt 30 minuten.

Op 13 november wordt de bediening van trolleybuslijn n° 54 opnieuw verbeterd; er rijden zes trolleybussen en de frequentie wordt 20 minuten.

Op 17 november wordt ten gevolge van de werken aan de Noord-Zuid-verbinding, de reisweg naar de voorstad van de lijnen 59, 60 en 61 gewijzigd. Het hellende spoor richting Sint-Lazarusstraat wordt achter de Plantenstraat opgeheven. De Kruidtuinstraat wordt in het vervolg langs de Plantenstraat en de Rivierstraat bereikt.

Op 19 november wordt ten gevolge van werken aan de spoorwegbrug Haren-Zuid, trolleybuslijn n° 54 in twee vakken gesplitst :

- Machelen - Harenheidestraat (pendeldienst om de 30 minuten)
- Tweedekkerstraat - Vorst (om de 20 minuten).

Op 21 december brengt de N.V. "Les Autobus Bruxellois" een eerste autobuslijn in dienst; het gaat om de lijn E "Zuid-Vorst-Ruisbroek-Lot". Deze bediening gebeurt met één enkel rijtuig wat slechts een frequentie van 60 minuten mogelijk maakt.

2.3. DE N.V. "LES TRAMWAYS BRUXELLOIS" VERLAAT HET TONEEL

Ondanks een wankel statutaire situatie schakelde de N.V. "Les Tramways Bruxellois" de gevolgen van de oorlog op de exploitatie van het net verder uit. Het bedrijf werkte in de onzekerheid en het zag er naar uit dat ze na de datum van 31 december 1945 nog verder zou gegaan zijn met de aangevatte werkzaamheden. Dit zal nochtans niet gebeuren. Inderdaad, op 27 december 1945 werd de Maatschappij op de hoogte gesteld van het feit dat, inzake het voorlopige beheer van het net en ten einde elke mogelijke continuïteit in de dienstverlening aan het publiek op te schorten, de Belgische Staat en de Provincie Brabant besloten hadden dat een Voorlopig Beheerscomité, met ingang van 1 januari 1946 tot op het ogenblik dat het organisme zelf in staat is de dienst waar te nemen, de exploitatie zou verzorgen van het aan de "Tramways Bruxellois" verleende tram- en trolleybusnet.

Een andere periode zou aanbreken.

2.4. DE PERIODE VAN DE "T.U.A.B."

Zoals gepland start het "Voorlopig Beheerscomité" van het "Stedelijk Vervoer van de Brusselse Agglomeratie" op 1 januari 1946 in zijn werkzaamheden. Daar de openbare zaken dikwijls traag verlopen in ons land zal het Comité, dat slechts voor zes maanden opgericht werd, het tram- en trolleybusnet van Brussel gedurende acht jaar beheren. Hoewel het Beheerscomité slechts tijdelijk werkzaam zou zijn, zoals de benaming het liet vermoeden, heeft het toch belangrijk werk verzet. Het zal de aanleg van nieuwe tramlijnen, waarvan sommige vóór de oorlog gepland, voltooiën. De laatste sporen van het wereldconflict zullen uitgewist worden. De verlengingen der bestaande lijnen zullen de nieuwe verbindingen mogelijk maken. Tenslotte zal het bestaande rollend materieel verbeterd worden en nieuwe moderne motorwagens van het "P.C.C."-type zullen worden besteld en in dienst gesteld.

Het "T.U.A.B." zal geconfronteerd worden met de snelle ontwikkeling van het automobielverkeer en de daaruit voortvloeiende geleidelijke daling van het aantal reizigers. Het zal in een moeilijk klimaat moeten werken, maar het zal niettemin aan hun nakomelingen een net in goede staat overdragen waarbij de tramexploitatie maximaal ontwikkeld werd.

De "T.U.A.B."-periode, met talrijke gebeurtenissen, zoals wij het zullen vaststellen, zal jaar na jaar chronologisch behandeld worden.

LEGENDE DER FOTO'S

1. 21 doorstreept (Moortebeek - Zuid), zondagsdienst door de autobus 8466 van de remise van de Vandermeerenstraat, heeft zijn eindpunt op 8 oktober 1972 aan het Zuid, Europalaan (Foto M. ALBRECHT)
2. 22 (Naamsepoort-Winston Churchillstraat), motorrijtuig 9072 van de remise Renbaanlaan die op 24 juni 1977 de eindpuntlus van de Winston churchillaan oprijdt (Foto M. ALBRECHT)

3. 46 doorstreept (Begijnhofplein - Station Kuregem) autobus 8048 van de remise van de Brogniezstraat op 13 november 1972 aan het E. Bockstaelplein, kant Laneaustraat. In feite gaat het om een autobus die een dienst gedaan had op lijn 49 en die naar de remise van de Brogniezstraat terugkeert langs lijn 46 tot aan de Anderlechtsepoort. Deze autobus bevindt zich momenteel in het museum. (Foto M. ALBRECHT)

4. 53 (Neder-Over-Heembeek - Bockstaelplein), autobus 8701 van de remise van de Vandermeerenstraat tot aan het voorlopig eindpunt van Neder-Over-Heembeek, Heembeekstraat - Bravekinderenstraat. Op 18 april 1977 was de halte van het eindpunt 50 meter verder op geplaatst wegens werken aan een gebouw (Foto M. GRIETEN)

5. 57 (Vilvoorde-Noord), autobus 8369 van de remise van de Frontispiesstraat rijdt langs de stilstaande autobus 8371 van de lijn 38 aan het eindpunt Rogierplein - Bolwerklaan, op 9 mei 1974 (Foto M. ALBRECHT)

6. 76 autobus 8334 van de remise van de Leuvensesteenweg, die de pendeldienst verzorgt tussen het kerkhof van Brussel en het Meiserplein, maakt een overstap mogelijk op tram 76, motorrijtuig 1292 van dezelfde remise, die van de stad komt en tussen het Meiserplein en de C.O.O.V.I. met het bord Kerkhof van Brussel - C.O.O.V.I. rijdt. Plaskyiaan - Meiserplein op 17 juli 1976. Deze pendeldienst van autobus 76 was van korte duur : inderdaad, hij werd ingesteld op 11 juli 1976 bij de opheffing der sporen tussen de remise van de Leuvensesteenweg en het kerkhof van Brussel. Hij werd vervangen door de 77 die onder dezelfde omstandigheden reed (Foto J.P. JOLY).



Musée du Transport Urbain Bruxellois

Avenue de TerVuren 364
(à côté du dépôt STIB)

Quand?

Les samedis, dimanches et jours fériés

de 13 h 00 à 19 h 00 - du 2 avril au 25 septembre '83
(en semaine, uniquement pour des groupes
d'au moins quinze personnes et sur demande
écrite préalable)

Comment?

Lignes STIB: -bus 36 et 42
-tram 39 et 44

Combien ?

Entrée: 20 frs

-gratuit pour les membres M.T.U.B.

-les enfants de -6 ans ne paient pas

Entrée + excursion en vieux trams

(le samedi uniquement)

-adultes 60 frs

-enfants 30 frs

Départ du musée, toutes les heures de 14 h 00
à 18 h 00 environ

Pour tout renseignement complémentaire:

-secrétariat M.T.U.B. : 512.45.73

-service des Relations Publiques de la S.T.I.B. :
513.67.42 ext. 3064 ou 2061

Editeur responsable :

Marc GRIETEN
Avenue des Meuniers, 64
1160 BRUXELLES

Comité de rédaction :

Jean-Pierre ALVIN
Pierre DECOCK
Michel LEPRINCE

Réalisation technique :

Peter VERBRUGGEN

Traduction :

Léo CAMERLYNCK
Christiane DEBECKER

Secrétariat :

Clairette GRIETEN
Marc GRIETEN

EDITORIAL

=====

Chère lectrice, cher lecteur, pour notre Musée de Woluwe, l'année 1983 est l'occasion d'un nouveau départ. En effet, comme vous le savez sans doute, une nouvelle a.s.b.l. "Musée du Transport Urbain Bruxellois" chargée de gérer ce musée a été créée en 1982. Déjà, ses membres fondateurs ont été rejoints par de nombreux autres membres.

Pendant l'hiver 1982-1983 s'est poursuivi l'aménagement des halls de notre musée. De nouveaux véhicules sont apparus, d'autres ont regagné leurs villes d'origine. Pour 1983, la ville à l'honneur est celle d'Anvers qui est évoquée par de nouveaux véhicules restaurés et par un stand de la Promotion des Transports Urbains.

Mais l'année 1983 sera différente des précédentes pour bien d'autres raisons. Et tout d'abord, par la naissance de notre revue "MTUB-NEWS" dont vous lisez le numéro 1 et qui paraîtra dorénavant tous les trois mois. Nous comptons bien que "MTUB-NEWS" devienne rapidement l'indispensable trait d'union entre non seulement les membres de notre a.s.b.l. mais aussi entre tous ceux qui s'intéressent au Musée de Woluwe.

"MTUB-NEWS" qui sera distribué gratuitement aux membres de l'a.s.b.l. MTUB, s'efforcera de vous maintenir au courant de la vie de notre musée et de l'actualité des transports publics à Bruxelles. D'autre part, il comptera également des articles retraçant l'histoire de ces transports. Pour le réaliser, nous aurons certainement besoin de votre aide ou de vos suggestions. Aussi, n'hésitez pas à vous manifester.

Les membres du "MTUB" se verront aussi convier à des manifestations diverses. Le programme de celles-ci est en préparation et vous en serez informés en temps utiles.

En conclusion, il nous reste, et la formule est bien classique, à lancer un appel à la bonne volonté de tous les membres "MTUB" afin que notre action soit un succès véritable. Notre Musée de Woluwe ne vivra et ne se développera que grâce au dynamisme de ses membres. Qu'on se le dise!

QUOI DE NEUF AU MUSEE ?

=====

Ce qui fait l'attrait de notre musée, selon de nombreux visiteurs c'est, d'une part, le fait qu'il permette un accès à une ligne régulière de tramways et donc la circulation de véhicules historiques et, d'autre part, le fait que, chaque année, il y a quelque chose de nouveau à découvrir.

En effet, chaque saison, les efforts sont portés plus particulièrement sur la présentation d'une ville du pays; c'est ainsi que, au rythme des restaurations, de "nouveaux" véhicules réapparaissent et d'autres retournent dans leur ville d'origine.

Cette année, deux véhicules de Liège et deux véhicules de Gand repartent vers leur S.T.I. respective; il s'agit pour Liège de la remorque 366 et du trolleybus 402 Liège-Seraing et pour Gand de la motrice 328 et de la remorque 55.

• Comme nouveaux véhicules exposés, retenons pour Anvers :

1. La première voiture électrique n° 200 avec plate-forme ouverte (provenant de la voiture dépannage 8824).
2. Une motrice standard anversoise avec portes n° 550 provenant de la voiture 4550.
3. La remorque 601 attachée à la motrice 550.

Et pour Bruxelles :

1. La remorque convertible 244 "Eté-Hiver" datant de 1888 environ et transformée en 1920 dans les ateliers de la S.T.I.B.
2. Le Truck spécial (acier + béton!) qui servait au rangement des voitures à l'atelier de Belgrade.
3. L'autobus Maeck 8048 et plus tard dans la saison la motrice 4032 récemment déclassée.

Comme on le voit, les curiosités ne manqueront pas et nous vous présenteront successivement ces véhicules dans nos prochaines éditions de "MTUB-News".

1. EXPLOITATION

L'année 1982 restera, dans l'histoire de la S.T.I.B., celle d'importants prolongements de la ligne de métro 1 et par les restructurations du réseau de surface qui en furent la conséquence.

Les modifications suivantes ont été apportées au réseau pendant l'année :

- le 16 février, la ligne d'autobus 53 a été prolongée de la rue de Hembeek au quartier Val Maria à Neder-over-Hembeek pour en améliorer la desserte;
- le 12 mars, la ligne de tram 103 a été prolongée de la rue Ebrant jusqu'à l'hôpital Erasme (Route de Lennik). Il s'agit du premier prolongement d'une ligne de tramway à Bruxelles depuis 1951;

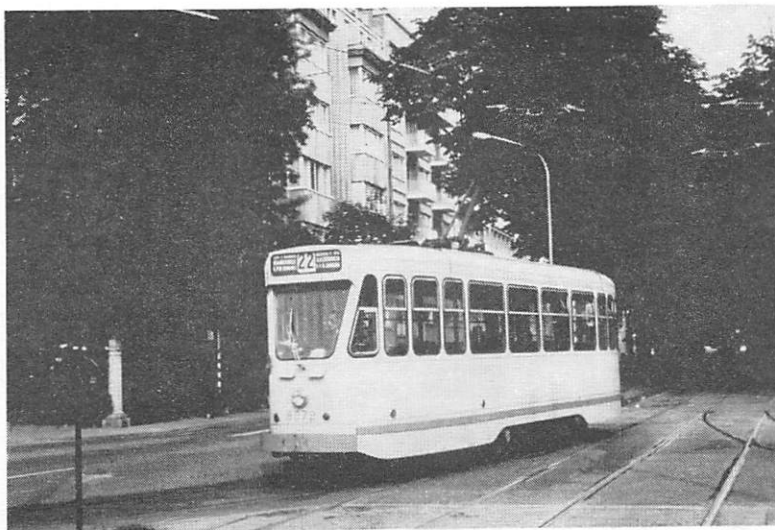


- le 13 mars, la desserte de l'hôpital Erasme étant désormais assurée par le tram 103, la ligne d'autobus 74 (R.P. du Meir - Hôpital Erasme) a été supprimée;
- le 7 mai, la ligne de métro 1 a été prolongée depuis la station Tomberg jusqu'à la station Alma. Deux stations intermédiaires, Roodebeek et Vandervelde ont été mises en service;
- le 8 mai, le réseau de surface était adapté à ce prolongement du métro :
 - suppression de la ligne d'autobus 27 Tomberg-UCL;
 - raccourcissement de la ligne d'autobus 30 Tomberg-Wezembeek-Oppem qui devient Vandervelde-Wezembeek-Oppem;
 - modification de la ligne d'autobus 42 qui venant de Boitsfort via Woluwe à partir de Roodebeek se dirige vers Kraainem au lieu de Tomberg;
 - déviation de la ligne d'autobus 29 via la station Roodebeek;
- à la même date, les autobus 85 et 87 ont vu leur terminus reporté de la station Beekkant à la station Etangs Noirs pour améliorer la desserte de ce quartier commerçant;
- le 28 juin, la ligne 90 a été mise en exploitation self-service avec des 7700 uniquement;
- le 30 août, la ligne de tram 22 (Pte de Namur - R.P.W. Churchill) a été supprimée. Son trafic était faible et ses voies en très mauvais état entre la Chasse et la Porte de Namur. Elle n'a pas été remplacée, son trajet étant déjà entièrement doublé par d'autres lignes. Ne circulant pas le dimanche, le dernier jour d'exploitation a été le 28 août;
- le 5 octobre, la ligne de métro 1 a été prolongée de Beekkant vers :
 - Saint-Guidon via les stations Gare de l'Ouest - Jacques Brel - Aumale;
 - Bockstael via les stations Osseghem - Simonis - Belgica - Pannenhuis.

Les rames rebroussant à Beekkant vers Bockstael roulent à gauche sur ce tronçon.

 - l'exploitation se fait la plupart du temps en 2 lignes :
 - 1A Bockstael - Demey
 - 1B St-Guidon - Alma

- le 26 octobre, le réseau de surface a été restructuré à la suite du prolongement de la ligne de métro :
- suppression du tram 102 pl. Mennekens - Midi;
- suppression des autobus : 21 Montgomery - Bon Air;
46 Pl. Bockstael - Veeweyde;
76 Cimetière de Bruxelles - Neerpede;
- prolongement de l'autobus 47 de la rue des Halles à Moortbeek;
- déviation de l'autobus 57 du pont Van Praet au Nord par la chaussée de Vilvoorde et l'avenue du Port;
- déviation de l'autobus 63 par la ligne 76 entre la place Meiser et le Cimetière de Bruxelles et par le boulevard E. Machtens à Molenbeek;
- prolongement de l'autobus 89 de Comte de Flandre au Peterbos par les lignes 102 et 21;
- déviation de l'autobus 49 qui emprunte désormais le boulevard Prince de Liège et la place de la Vaillance dans les deux sens;
- création de l'autobus 67 Haren - Schuman exploitée aux heures de pointe du lundi au vendredi et lors des sorties et rentrées des dépôts, un 67 barré Cimetière de Bruxelles - Schuman étant exploité en dehors de ces périodes;



- exploitation officielle et régulière de la ligne de tram 2, du lundi au vendredi de 7 h 00 à 19 h 00.

De plus à cette même date :

- tous les services du 81 du lundi au vendredi ont été prolongés du square Prince Léopold au Heysel;
- un service sur deux de la ligne 32 a son terminus à la boucle Jacquain sous plaque indicatrice 32 barré et cela du lundi au vendredi jusqu'à 19 h 00; en soirée et les samedis et dimanches, la desserte de la section avenue Houba-Boucle Jacquain n'est plus assurée par le 32.
- l'autobus 59 barré Quartier Reine Elisabeth - Gare de Schaerbeek a été remplacé par un double barré, et un 59 barré est mis en service le soir entre Haren et Verboeckhoven.

Des essais de nouveaux oblitérateurs Camp Databus ont eu lieu à la station De Brouckere et sur les voitures 7919 et 8665. Il s'agit d'oblitérateurs horodateurs.

Les tarifs ont été modifiés le 1er avril 1982. A cette occasion, l'abonnement MTB hebdomadaire et le tarif ouvrier ont été supprimés.

Des horaires individualisés par arrêts et informatisés ont fait leur apparition en décembre sur la ligne 38.



2. MATERIEL ROULANT

a) Tramways

Les transformations des voitures 7000 (suppression du poste de receveur) ont été interrompues après transformation de 129 voitures, par mesure d'économie.

La transformation des 7500 et 7700 bidirectionnelles nécessaires à l'exploitation des futurs ouvrages d'art souterrains s'est poursuivie et 32 voitures étaient terminées à la fin de l'année.

Des essais de coupleurs automatiques ont eu lieu en septembre sur les voitures 7713 et 7786.

L'autorisation ministérielle a été accordée pour le déclassement du solde des voitures de type 4000 et 9000.

Les voitures suivantes ont été démolies en 1982 :

9004 - 9047 - 9049 - 9051 - 9054 - 9065 - 9066 - 9073 - 9077 - 9081 -
9083 - 9095 - 9097 - 9100
4001 - 4002 - 4003 - 4004 - 4005 - 4011 - 4016 - 4027 - 4038 - 4041.

La motrice 9079 est exposée dans notre musée depuis la saison 1982.

Le truck 39 utilisé pour la traction des wagons S.N.C.B. à Birmingham ainsi qu'un tracteur de trucks et de bogies de Belgrade ont été déclassés et réservés pour le musée.

La motrice vicinale 6145 a effectué des essais sur Woluwe-Tervuren du 7 au 25 mai en vue de tester de nouveaux bogies prototypes pour les voitures de Portland (U.S.A.).

b) Autobus

Les autobus Bus and Car 8046 et 8059 (le 8060 étant le bus salon) ont été mis en réserve inactive fin avril.

Les autobus Fiat 3 (8421 à 8483) ont été placés en réserve inactive depuis juin à l'exception de quelques uns (8441 à 8464 sauf 8461).

Une série de 25 autobus articulés Van Hool - Man ont été commandés. Les autobus auront l'essieu arrière orientable et seront équipés de 4 portes fonctionnant en self-service comme sur les 7700. Ils sont destinés à la ligne 71 et aux transports spéciaux.

Les minibus pour handicapés Peugeot de la série 8901 à 8908 ont été déclassés en juin à l'exception des 8903, 8905 et 8908 mis en réserve inactive. Ils ont été remplacés par les nouveaux minibus Citroën Heuliez 8917 à 8921.

c) Métro

Les nouvelles rames de la série 201 à 270 ont été mises en service à partir du 1er mars.



3. MATERIEL FIXE

La construction de la nouvelle voie du 103 a été terminée entre la rue Ebrant et Erasme.

Les voies du 22 entre la Chasse et la Porte de Namur ont été désaffectées dès suppression de la ligne.

Divers déplacements de voies ont eu lieu en raison des chantiers de métro :

- Avenue Fonsny;
- Boulevard Léopold II;
- Rond Point du Meir;
- Boulevard Baudouin;
- Porte de Hal.

Le remplacement du complexe de voies a été effectué à la place Wielemans Ceuppens.

EXPLOITATION DU RESEAU DES TRANSPORTS

URBAINS DE BRUXELLES

=====

Du 8 mai 1945 au 31 décembre 1953

I. INTRODUCTION

L'histoire d'un réseau de transport en commun dans une ville comme Bruxelles peut être envisagée sous différents points de vue, que l'on privilégie par exemple l'aspect institutionnel, l'aspect technique ou encore l'aspect de la relation avec le public.

C'est volontairement que nous avons choisi de traiter l'aspect de la relation avec le public et plus précisément l'évolution de l'exploitation du réseau des transports urbains de Bruxelles. Nous espérons créer ainsi un intérêt auprès de l' "amateur de tramways" mais aussi auprès du voyageur régulier, habitué de "sa ligne" dont l'histoire sera évoquée.

Ce travail fait suite à l'ouvrage publié par le Service des Relations publiques de la S.T.I.B. en octobre 1982 et intitulé "Exploitation du réseau de la S.A. "LES TRAMWAYS BRUXELLOIS" pendant la seconde guerre mondiale". Il traite de la période commençant le 8 mai 1945, jour de la Victoire, et s'achevant le 31 décembre 1953, veille de la création de l'actuelle Société des Transports intercommunaux de Bruxelles.

Seront donc successivement envisagées la fin de la gestion du réseau de Bruxelles par la S.A. "LES TRAMWAYS BRUXELLOIS" (8 mai au 31 décembre 1945) et la totalité de la gestion de ce réseau par la structure provisoire des "TRAMWAYS URBAINS DE L'AGGLOMERATION BRUXELLOISE" ou "T.U.A.B." (1er janvier 1946 - 31 décembre 1953).

On pourra constater en filigrane à la lecture de ce travail que l'histoire d'un réseau urbain de transports en commun ne peut se comprendre que si on la relie à l'évolution de la vie sociale en général et de la vie urbaine en particulier. Sur ce dernier plan par exemple, on ne peut dissocier transport en commun et transport privé des personnes.

Si au lendemain de la seconde guerre mondiale, les sociétés de transport en commun bénéficiaient pratiquement du monopole des déplacements des personnes, tout le monde sait qu'aujourd'hui ce n'est plus le cas. Aujourd'hui, le problème de ces déplacements est posé en termes de concurrence parfois aigüe et en tout cas de complémentarité si l'on veut être plus optimiste.

Les effets de cette évolution fondamentale de la vie urbaine se sont marqués très rapidement après la fin de la seconde guerre mondiale; aussi aurons nous fréquemment l'occasion de les évoquer dans le cadre du présent travail.

Notre base de départ est l'état du réseau des transports urbains à Bruxelles le 8 mai 1945. Cet état du réseau a été décrit dans la brochure "Exploitation du réseau de la S.A. "LES TRAMWAYS BRUXELLOIS" pendant la seconde guerre mondiale" déjà mentionnée. Pour éviter les doubles emplois, nous nous permettons d'y renvoyer le lecteur.

Pour conclure, nous voudrions ajouter que notre texte est le fruit de longues consultations de documents divers. Comme tel, il n'a qu'une seule prétention, celle de relater des événements aussi exacts qu'on puisse l'affirmer. Puisse-t-il ainsi servir de référence à l'amateur. C'est notre souhait le plus vif.

II. DES "T.B." AUX "T.U.A.B." (8 MAI AU 31 DECEMBRE 1945)

2.1. INTRODUCTION

Dès la fin de l'année 1944, la S.A. "Les Tramways Bruxellois" avait été avisée par les autorités compétentes que les concessions qui lui avaient été octroyées pour l'exploitation d'un réseau de tramways dans l'agglomération bruxelloise viendraient à expiration le 31 décembre 1945.

Au cours des derniers mois de leur gestion, les "Tramways Bruxellois" poursuivirent cependant la remise en état de leur réseau. La période des restrictions, en particulier énergétiques, n'avait cependant pas disparu comme par enchantement et ce ne fut que progressivement que l'on se rapprocha de la situation d'avant-guerre.

2.2. LES EVENEMENTS SUR LE RESEAU

Le 12 mai, la guerre est bien finie, on procède à la désoccultation des voitures, en particulier des disques avant des motrices; les chapelles éclairant les plaques indicatrices sont remise en service.

Le 14 mai, le Gouvernement annonce des restrictions draconiennes en matière de consommation d'électricité, suite à une pénurie de charbon consé-
quence de grèves au Borinage. Les "Tramways Bruxellois" sont mis dans l'obligation de réduire en deux jours leur consommation de 40%. Il est prévu de supprimer de nombreuses lignes. Le même jour cependant, en soirée, le Gouvernement fait annoncer par radio qu'une détente s'étant produite, les mesures de restrictions sont rapportées.

Le 21 mai, la disproportion entre le coût de la vie et les salaires et traitements provoque des mécontentements et des grèves dans le pays. Aux "Tramways Bruxellois" à la suite d'accords provisoires, la grève est évitée de justesse.

Le 31 mai, le couvre-feu, qui était toujours en vigueur, est supprimé. Aussi quelques jours plus tard, soit le 12 juin, les derniers départs aux terminus sont retardés d'une heure et ont dorénavant lieu vers 23 heures.

Le 23 juin, sur la plaque indicatrice de la ligne 26, la mention du terminus "B.S. Michel" est remplacée par celle du "B.L. Schmidt".

Le 26 juin, les lignes 1 et 9 sont à nouveau assurées par motrices seules et la ligne 2 est rétablie.

Le 10 juillet, la ligne 8 est prolongée sous plaque de paravent à Uccle-Centre sauf de 9 heures à 12 heures en semaine et du début de service à 13 h 30 le dimanche où elle reste maintenue au "Rond Point Churchill".

Le 21 juillet, tous les services de renfort pour les courses sont rétablis normalement et circulent à nouveau sous plaques spéciales "S" ce qui avait été interdit depuis le 13 mai 1944.

Le 28 août, un effondrement s'étant produit à la rue Navez, les lignes 52, 53 et 58 sont détournées par la place Verboeckhoven.

Le 1er septembre, les militaires en uniforme, qui bénéficiaient du transport gratuit, doivent dorénavant payer 1,00 franc pour tout trajet direct, que ce soit en zone urbaine ou en zone suburbaine.

Le 6 septembre, des cartes de 20 voyages pour militaires sont mises en vente; elles coûtent 15,00 francs.

Le 18 septembre, la circulation des tramways est rétablie à la rue Navez; les lignes 52, 53 et 58 reprennent leur itinéraire normal.

Le 1er octobre, on met en service les premières voitures standard rééquipées de toutes leurs banquettes. Ce travail de rééquipement sera achevé le 1er décembre.

Le 6 octobre, la seconde voie de la rue de la Limite est mise hors service; pour les lignes 64, 65, 66 se termine ainsi la circulation à gauche les jours pairs et à droite les jours impairs.

Le 30 octobre, la ligne 94 est rétablie. C'est la dernière du réseau à devoir l'être.

Le 31 octobre, suite aux travaux de la Jonction Nord-Midi, les lignes 72 et 90 passent sous le nouveau pont de la rue des Plantes au lieu d'emprunter la rue Linnée.

Le 1er novembre, une livraison de pneus ayant eu lieu à la fin du mois d'octobre, la desserte de la ligne de trolleybus n°54 est améliorée. Quatre trolleybus sont dorénavant mis en circulation et la fréquence passe à 30 minutes.

Le 13 novembre, la desserte de la ligne de trolleybus n°54 est à nouveau améliorée; six trolleybus circulent et la fréquence passe à 20 minutes.

Le 17 novembre, suite aux travaux de la Jonction Nord-Midi, les lignes 59 60 et 61 voient leur itinéraire vers faubourg modifié. La voie montante vers la rue Saint-Lazare est supprimée au-delà de la rue des Plantes. La rue Botanique est dorénavant atteinte par les rues des Plantes et de la Rivière.

Le 19 novembre, par suite de travaux au pont de chemin de fer de Haren-Sud, la ligne de trolleybus n°54 est scindée en deux tronçons :

- Machelen - Rue de Harenheide (service navette aux 30 minutes)
- Rue du Biplan - Forest (aux 20 minutes).

Le 21 décembre, la S.A. "Les Autobus Bruxellois" remet en service une première ligne d'autobus; il s'agit de la ligne E "Midi-Forest-Ruysbroeck-Lot". Une seule voiture assure cette desserte ce qui ne permet qu'une fréquence de 60 minutes.

2.3. LA S.A. "LES TRAMWAYS BRUXELLOIS" QUITTE LA SCENE

Malgré une situation statutaire précaire, la S.A. "Les Tramways Bruxellois" a poursuivi l'effacement des effets de la guerre sur l'exploitation du réseau. Elle aura travaillé dans l'incertitude car elle a pu à certains moments croire qu'elle poursuivrait son action au-delà de la date fatidique du 31 décembre 1945.

Il n'en sera cependant rien. En effet, le 27 décembre 1945, la Société était avisée de ce qu'en vue d'assurer la gestion provisoire du réseau et d'éviter toute solution de continuité dans le fonctionnement du service au public, l'Etat Belge et la Province de Brabant avaient convenu qu'un Comité Provisoire de Gestion assurera, pour le compte de qui il appartiendra, à partir du 1er janvier 1946 et jusqu'au moment où l'organisme ayant pour objet cette exploitation sera à même de s'en charger, l'exploitation du réseau de tramways et de trolleybus concédé aux "Tramways Bruxellois". Une autre période allait commencer.

2.4. CE QUE SERA LA PERIODE DES "T.U.A.B."

Comme prévu, le "Comité Provisoire de Gestion" des "Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise" entre en fonction le 1er janvier 1946. Les affaires publiques étant souvent lentes dans notre pays, ce Comité dont la durée de vie devait initialement être de six mois, gèrera le réseau des tramways et trolleybus de Bruxelles pendant huit ans.

Bien qu'en situation provisoire comme son nom l'indique explicitement, le Comité de Gestion effectuera un travail très important. Il achèvera la construction de nouvelles lignes de tramways dont certaines prévues dès avant la guerre. Les dernières traces du conflit mondial seront effacées. Des prolongements de lignes existantes assureront des nouvelles liaisons. Enfin le matériel roulant existant sera amélioré et des nouvelles voitures motrices modernes, de type "P.C.C.", seront commandées et mises en service.

Les "T.U.A.B." seront confrontés avec le fort développement du trafic automobile et la chute résultante et progressive du nombre de voyageurs. Ils y feront face dans un climat difficile et remettront à leurs successeurs un réseau en très bon état qui, au point de vue "tramways" s'entend, sera à son développement maximal.

La période des "T.U.A.B.", fertile en événements divers, comme nous le constaterons, sera évoquée chronologiquement année par année.

LEGENDE DES PHOTOS

1. 21 barré (Moortbeek-Midi), service du dimanche assuré par le bus 8466 du dépôt de la rue Vandermeeren, le 8 octobre 1972 à son terminus du Midi, boulevard de l'Europe. (Photo M. ALBRECHT).
2. 22 (P. de Namur-R.P. Winston Churchill), motrice 9072 du dépôt avenue de l'Hippodrome le 24 juin 1977 qui entame la boucle terminus du R.P. Winston Churchill. (Photo M. ALBRECHT)
3. 46 barré (Pl du Béguinage-Station de Cureghem), bus 8048 du dépôt de la rue Brogniez le 13 novembre 1972 à la Pl. E. Bockstael, côté rue Laneau; en fait il s'agit d'un autobus ayant effectué un service sur la ligne 49 qui rentrera au dépôt de la rue Brogniez par la ligne 46 jusqu'à la porte d'Anderlecht. Ce bus se trouve actuellement au musée. (Photo M. ALBRECHT)

4. 53 (Neder-Over-Heembeek-Pl. Bockstael), bus 8701 du dépôt de la rue Vandermeeren au terminus provisoire de Neder-Over-Heembeek, rue de Heembeek - rue des Bons Enfants. Le 18 avril 1977 l'arrêt terminus était avancé de 50 mètres par suite de travaux de construction d'un immeuble. (Photo M. GRIETEN)
5. 57 (Vilvoorde-Nord), bus 8369 du dépôt de la rue du Frontispice longe le bus 8371 de la ligne 38 en stationnement à son arrêt terminus place Rogier - avenue du Boulevard, le 9 mai 1974. (Photo M. ALBRECHT)
6. 76, bus 8334 du dépôt de la chaussée de Louvain, assurant la navette entre le cimetière de Bruxelles et la place Meiser, donne correspondance avec le tram 76, motrice 1292 du même dépôt, venant de la ville et circulant entre la place Meiser et le CERIA sous plaque Cim. de Bruxelles - CERIA.
Av. plasky - place Meiser le 17 juillet 1967. Cette navette par autobus 76 fut éphémère : en effet, mise en service le 11 juillet 1967 lors de la suppression des voies entre le dépôt de la chaussée de Louvain et le cimetière de Bruxelles, elle fut remplacée par le 77 qui circula dans les mêmes conditions. (Photo J.P. JOLY)
7. 76 (Cim. de Bruxelles- CERIA), motrice 4032 du dépôt de la chaussée de Louvain, au départ de l'av. du cimetière de Bruxelles le 1er novembre 1966 (renfort par motrice articulée pour les visites aux cimetières). Cette motrice est destinée au musée. (Photo A. BEGHIN)
8. 102 (Pl. Mennekens-Midi), motrice 7085 du dépôt de la rue d'Enghien, circule rue de l'Ecole vers le boulevard Léopold II sur une voie unique provisoire par suite des travaux métro à hauteur de la rue Bonnevie. A noter, la circulation en pantographe. (Photo M. GRIETEN)