



VeBOV koerier

maandblad nummer 071 juli-augustus 1983

Verantw. Uitgever: Jan Vermeyren, Sorbenlaan 62, B-2610 Wilrijk



Maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vereniging zonder winstgevend doel.

Verschijnt tienmaal per jaar

Hoofdredakteur :
Jan Vermeiren

Medewerkers :
Raf Bonte
Bob Boogaerts
Freddy Coussens
Marcel Dennekin
Alain Janmart
Koen Janssens
Wouter Janssens
Eric Keutgens
Vic Van Cutsem

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Sommige berichten uit dit blad werden overgenomen uit de tijdschriften :
Tram 2000
TTZ-aktueel
't Vosske

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw.

Opggericht te Antwerpen op 28 april 1976. Statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 9 september 1976 onder het nummer 7568 van de bijlagen.

De lidmaatschapsbijdrage voor 1983 bedraagt 375 BF, te storten op rekening 430-0256951-86 van VeBOV.

VeBOV-koerier
Verantwoordelijke uitgever :
Jan Vermeiren
Sorbenlaan 62
2610 Wilrijk

De benaming VeBOV staat voor Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer. Sindsdien is de VeBOV uitgegroeid tot een vereniging met een ruim gamma van activiteiten.

Enkele zaterdagen per jaar maken wij een uitstap naar een tram-, bus- of spoorwegonderneming of brengen wij een bezoek aan de in uitvoering zijnde infrastructuurwerken voor het openbaar vervoer.

Geregeld richten wij tentoonstellingen in, of nemen wij deel aan tentoonstellingen door anderen ingericht.

Aan onze leden wordt tienmaal per jaar ons tijdschrift, de VeBOV-koerier, toegezonden. Daarin komen artikels over het openbaar vervoer in België, en houden wij onze leden op de hoogte van de activiteiten en de nieuwigheden bij de spoorwegen en de stads- en streekvervoerbedrijven.

Daarenboven gaven wij reeds verschillende brochures uit over het Belgische rollend materieel.

Voor onze leden zijn er maandelijke bijeenkomsten in Antwerpen, Berchem, Brussel en Mechelen. Op deze bijeenkomsten gaan film- en diaprojekties door met het openbaar vervoer als onderwerp.

Het lidgeld voor 1983 bedraagt 375 BF.

Alle nodige inlichtingen kunt U bekomen bij de voorzitter :

Bob Boogaerts
Joos Robijnslei 24
2200 Borgerhout
(03) 321 41 95

of bij de penningmeester :

Wouter Janssens
Palmboomstraat 12
1150 Brussel
(02) 735 12 99

foto voorpagina

Gmw 6123 in het station Beaux-Arts
Charleroi, 19 juli 1983

foto achterpagina

AB's 3790 en 3785 te Knokke Stelplaats,
4 april 1978

Tarieven

Op 17 januari 1983 werden, volgens Ministerieel Besluit van 14 januari 1983, de tarieven van het tram-, autobus- en metrovervoer verhoogd. Dit kadert in een voorgaand Koninklijk Besluit van 30 december 1982 dat stelt dat deze tarieven jaarlijks in januari dienen aangepast te worden. Deze maatregel is echter niet van toepassing op de NMBS, deze verhoogde op haar beurt haar tarieven op 1 mei 1983.

In volgende bijdrage geven we een overzicht van de huidige tarieven in België. De voorgaande tarieven voor de NMBS (01.10.82 t/m 30.04.83) en de overige maatschappijen (01.04.82 t/m 16.01.83) worden steeds tussen haakjes vermeld.

nmbs

Reiskaarten

De NMBS past een tarief toe per kilometer, te berekenen met volgende formule :

prijs =
 [vastrecht + (aantal km x prijs per km)]
 + 6 % BTW

Hierop worden echter twee afrondingen toegepast :

a. op het aantal km

-van 1 t/m 30 km wordt de prijs berekend voor de werkelijke afstand, in gehele km.

-van 31 t/m 60 km wordt de prijs berekend per groep van 3 km, nl. voor 32, 35, 38,..enz tot 59 km. De werkelijke afstand wordt naar onder of boven afgerond, naar het dichtstbijzijnde getal van deze lijst.

-van 61 t/m 375 km wordt de prijs berekend per groep van 5 km, nl. voor 63, 68, 73,..enz tot 373 km. De werkelijke afstand wordt naar onder of boven afgerond, naar het dichtstbijzijnde getal van deze lijst.

b. op de prijs

-de prijs zelf wordt steeds naar onder of boven afgerond tot het dichtstbijzijnde getal met 0 of 5 als laatste cijfer.

-bovendien zijn er minimumtarieven van toepassing voor 1ste en 2de klasse.

De factoren voor de prijsberekening voor de drie laatste tariefperiodes staan in de tabel weergegeven. Voor de berekeningen wordt uitgegaan van de prijs per km in 2de klasse. De prijs per km in 1ste klasse ligt juist 50 % hoger. Naargelang de omstandigheden kunnen op deze prijzen reducties worden verleend van 20, 25, 35, 50 of 75 %. Deze reducties worden slechts toegepast op de prijs per km, nooit op het vastrecht noch op de 6 % BTW, en steeds met toepassing van de respectievelijke minimumprijzen in 1ste en 2de klasse.

De prijs van een heen & terug biljet is juist het dubbele van een enkel biljet.



NMBS : perronticket, sinds
 01 oktober 82 10 BF.

Toeslagen

Bij bepaalde categorieën van treinen dient op de normale vervoerprijs nog een toeslag betaald te worden.

a. TEE-treinen

100, 130 of 160 (90, 100, 110, 120, 150) afhankelijk van het afgelegde traject doch niet steeds evenredig met de afstand.

b. IC-treinen

-op Brussel - Paris en Köln - Paris
 1ste klasse : 100 (80)
 2de klasse : 70 (60)

-op Oostende - Brussel - Köln
 1ste klasse : 100, 110, 130
 (80, 110)
 2de klasse 70, 80 of 90
 (60, 80)

afhankelijk van de lengte van het afgelegde traject.

periode	01.04.82 t/m 30.09.82	01.10.82 t/m 30.04.83	01.05.83 t/m ..
vastrecht	15	20	20
prijs per km 2de kl.	1.95	1.95	2.07
prijs per km 1ste kl.	2.925	2.925	2.925
minimumprijs 2de kl.	25	30	30
minimumprijs 1ste kl.	30	35	35

Abonnementen

a. geldig op het ganse net

	2de kl.	2de kl. + IC	1ste kl.	1ste kl.+IC+TEE
16d	2410 (2270)	-	3620 (3410)	-
1m	4320 (4080)	4450 (-)	6480 (6120)	6610 (6250)
3m	12630 (11910)	13020 (-)	18960 (17880)	19350 (18270)
1j	46800 (44160)	48360 (-)	70200 (66240)	71760 (67800)

b. toeristische abonnementen

		2de kl.	1ste kl.
5/16	normaal	1280 (1210)	1920 (1620)
	12-26jr	960 (910)	1440 (1370)
	6-12jr	640 (610)	960 (920)
8/16	normaal	1690 (1600)	2540 (2400)
	12-26jr	1270 (1200)	1910 (1800)
	6-12jr	850 (800)	1280 (1200)

de cijfers 5/16 en 8/16 geven het aantal dagen (resp. 5 of 8) aan, vrij te kiezen in een periode van 16 dagen.

c. geldig in stedelijke agglomeratie

in de agglomeraties Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Liège bestaan er abonnementen voor het stedelijke tram/bus/metrobedrijf (MIV of STI), het (voor)stadsnet van de NMVB, en de NMBS binnen de agglomeratie zone. Deze abonnementen worden bij de desbetreffende stad besproken.

d. diverse

voorts zijn er nog : bedrijfsabonnementen voor het ganse net, gewone abonnementen met beperkte reisweg, sociale abonnementen, schoolabonnementen en halveprijskaarten. Diverse vervoerbewijzen hebben een maakloon, waarborg of vaste heffing, bij aanvraag of afhaling te betalen.

Ter inlichting : het duurste NMBS vervoerbewijs is het onpersoonlijk bedrijfsabonnement voor 1ste klasse + IC + TEE, 12 maanden geldig op het ganse net : 78780 (74430)

Rittenkaarten

In de agglomeraties Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Liège bestaan er 10-rittenkaarten, met 2 maanden geldigheid, voor reizen tussen stations van de agglomeratie-zone.

2de kl. : 160 (150)
1ste kl. : 240 (230)

Zie verder onder desbetreffende stad.

NMBS : 10rittenkaart voor agglomeratie Antwerpen. ▶

NMBS : treinticket. Als excursiebiljet slechts geldig voor de terugreis na afstempeling. Gedrukt met micro-computer gestuurde machine PRODATA. ▼





Pr.: 125F
140

017187

Kaart voor 10 enkele ritten in 2^e klasse op de lijnen van de ANTWERPSE agglomeratie.

Geldig van 07 09 1982 tot 06 11 1982

Datumstempel

07 09 1982

212

N ^o	Datum	Bestemming
1	09-09-82	Mortsel Oude God
2	10-09-82	Antwerpen Centraal
3	13-09-82	Antwerpen Centraal
4	14-09-82	Antwerpen Centraal
5	15-09-82	Antwerpen Centraal
6	21-09-82	Antwerpen Centraal
7	22-09-82	Antwerpen Centraal
8	24-09-82	Antwerpen Centraal
9	27-09-82	Antwerpen Centraal
10	28-09-82	Antwerpen Centraal

nmvb

Sektioneel tarief

Dit tarief wordt algemeen toegepast bij de NMVB, tenzij :

- in landsgedeelten met zonaal tarief
- voor ritten, zelfs slechts gedeeltelijk, in stedelijke zones, gelden soms hogere minimumtarieven
- voor ritten gedeeltelijk in zonale en gedeeltelijk in sektionele tarief-zones.

Het tarief wordt als volgt bepaald :

prijs voor 1 t/m 4 km : 23

prijs voor 5 t/m 40 km :
 = prijs van 4 km
 + (aantal km - 4) x 2.71
 afgerond tot de hogere frank

prijs voor 41 t/m 199 km :
 = prijs van 40 km
 + (aantal km - 40) x 2.50001
 afgerond tot de hogere frank

bovendien kan een afronding worden toegepast op het aantal km :
 -voor 41 t/m 74 km wordt de prijs berekend voor de werkelijke afstand
 -voor 75 t/m 199 wordt de prijs berekend per groep van 5 km, nl. voor 77, 82, 87, ... enz tot 197 km. De werkelijke afstand wordt naar onder of boven afgerond, naar het dichtstbijzijnde getal van deze lijst.

Bij de vorige tarieven waren de drie berekeningsfactoren resp. 20 ; 2.4636 ; 2.27274.

Redukties van 25, 50 of 75 % naargelang de omstandigheden worden toegepast op de volle prijs, met afronding naar de hogere frank.

Opmerking : de bedoeling van een berekeningsfaktor 2.50001 is de prijzen kunstmatig iets te verhogen door steeds naar boven te kunnen afronden.

9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
8	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1. - A ¹ 084370										
7	13	14	15	16	17	18	19	20	1/4															
6	21	22	23	24	25	26	27	28																
5	29	30	31	32	33	34	35	36																
4	37	38	39	40	41	42	43	44				45	46										47	48
3													1/2			3/4								
2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12							13	14	15	16	17	18

mont 7/13019
091.102

9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
8	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	50. - D ⁰ 060847										
7	13	14	15	16	17	18	19	20	1/4															
6	21	22	23	24	25	26	27	28																
5	29	30	31	32	33	34	35	36																
4	37	38	39	40	41	42	43	44				45	46										47	48
3													1/2			3/4								
2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12							13	14	15	16	17	18

D.M.-Mewrice

NMVB : ticket van 1 en 50 BF, laagste en hoogste waarde van deze reeks. Zowel voor sektioneel als zonaal tarief, doch enkel nog in uitzonderlijke gevallen gebruikt.

Zonaal tarief

Het zonaal tarief is van toepassing in Arlon (76 zones), Gent (75 zones), Charleroi (43 zones) en de kuststreek (18 zones).

De prijs van de b jetten wordt berekend naargelang het aantal bereden zones met toevoeging van een éénmalig instaprecht gelijk aan de prijs van één zone. De afronding van de prijs gebeurt tot de hogere frank, steeds met een minimumprijs van 23 (20). Overstappen is toegestaan, principieel binnen het uur, voor zover de vervoerprijs van de ganse rit bij de aanvang van de eerste rit werd betaald.

prijzen per zone :
 volle prijs : 11.50 (10)
 50% reductie : 5.75 (5)
 75% reductie : 2.875 (2.5)

Bij ritten in stedelijke agglomeraties (Charleroi en Gent) zijn andere tariefstructuren geldig.

Bij het zonaal tarief kan eveneens gebruik worden gemaakt van strippenkaarten. Het aantal te ontwaarden strippen is gelijk aan het aantal bereden zones plus één.

prijzen 16 strippenkaart :
 volle prijs : 138 (115)
 50% reductie : 92 (80)

Bij het berijden van slechts één zone met een reductie-strippenkaart moet uitzonderlijk 3 strippen ontwaard worden.

Merkwaardige vaststelling bij het gebruik van strippenkaarten is wel dat volle prijs reizigers hierdoor 33.3 % minder betalen t.o.v. een normaal biljet, de reizigers met 50 % reductie betalen evenveel met beide systemen, de reizigers met 75 % reductie betalen door de afwezigheid van een overeenkomende strippenkaart 100 % meer bij het gebruik van strippenkaarten.

Opmerking :

Voor ritten die zich gedeeltelijk in zonaal en gedeeltelijk in sektioneel tariefgebied bevinden wordt het instaprecht en het aantal bereden zones steeds in zonaal tarief betaald (biljet of strippenkaart) en wordt een bijpasbiljet afgeleverd naargelang het aantal verder afgelegde km.

prijs bijpasbiljet per km :
 volle prijs : 2 (2)
 50 % reductie : 0.5 (0.5)
 75 % reductie : 0.25 (0.25)

Zelfs indien de rit in het sektioneel gebied aanvangt wordt het vastrecht in ieder geval in zonaal tarief betaald.

Abonnementen

Abonnement voor het gehele net :
 1m : 4270 (3590)
 3m : 11750 (9880)
 1j : 42700 (35900)

Voorts bestaan er :

- gewone abonnementen voor een vast traject
- sociale weekabonnementen
- sociale maandabonnementen
- schoolabonnementen

De prijs van deze abonnementen wordt steeds berekend aan de hand van het aantal kilometer, zelfs in zonaal tariefgebied.

Stadsnetten

Stadsnetten in :

Aalst	Moeskroen/Mouscron
Arlon	Mons
Brugge	Namur
Genk	Oostende
Hasselt	Roeselare
Kortrijk	St-Niklaas
La Louvière	Tienen
Leuven	Tournai
Mechelen	Turnhout
Menen	

Eénheidstarief

Enkele rit of in aansluiting :
23 (20)

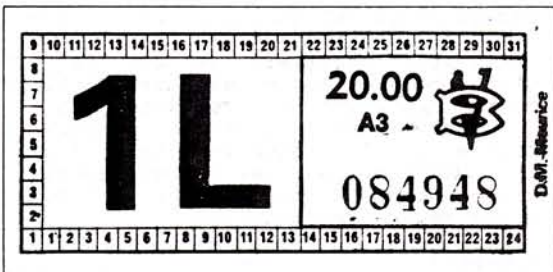
Brittenkaarten : 100 (90)

Deze rittenkaarten dragen de kenletter U of S en zijn in alle vernoemde steden geldig. Overstappen met deze rittenkaarten is geldig in Aalst, St-Niklaas, in Brugge enkel van/naar NMBS station. Deze kaarten zijn geldig in de zonale tariefs-stadszones Arlon en Oostende, doch zonder overstaprecht.

Stadsabonnementen :

1m : 590 (530)
1j : 5900 (5300)
geldig op één der vernoemde stadsnetten. Deze abonnementen bestaan echter niet in Arlon.

De NMVB stadsnetten in de 6 grote agglomeraties worden onder deze steden behandeld.



NMVB : Stadsticket 1L, met aansluiting.

Bijzondere tarieven

Tram- en autobuslijnen in kuststreek :

Toeristische abonnementen :
1d : 230 (205)
5d (te kiezen binnen 7d) : 660 (600)

Spoorlijn Han-sur-Lesse - Grottes

Enkele rit : 40 (36)
Enkele rit, reductie : 23 (20)
Enkele rit, reductie voor buitenlandse begeleide kinderen in groep : 14 (12)

Autobustarief voor speciale lijnen :

206 Herseaux - De Panne
462 Mons - Koksijde - Nieuwpoort bad
492 Péronnes - Tournai - De Panne - Adinkerke

prijs = aantal km x 2.50001 BF/km afgerond tot de hogere frank. (2.27274 BF/km tot 16.01.83)

Heen en terugticketten, voor 1 dag, genieten een reductie van 33 %. Er bestaan 10 rittenkaarten, 30 dagen geldig, 20 % goedkoper dan de normale prijs.

antwerpen

MIVA

Eénheidstarief met buitenstadszone

Rechtstreekse rit : 25 (23)
Rit in aansluiting : 30 (27)
Toeslag buitenstadszone : 2 (2)

Rittenkaarten :

8 ritten, voorverkoop : 113 (102)
8 ritten, automaat : 113 (100)
2 ritten, automaat : 50 (40)
1 rit, automaat : 25 (20)

Toeristenkaart : 1d : 70 (60)
24h : 110 (100)
2d : 120 (110)

Tot 16.01.83 was er een klein prijsverschil tussen rittenkaarten in voorverkoop en uit een automaat. De prijzen van 1- en 2-rittenkaarten bieden vanaf 17.01.83 ook geen enkel voordeel meer t.o.v. de ritprijs op tram en bus.

Lijn 33 heeft een sektie-achtig tarief met 2 aangrenzende sekties en een gedeeltelijk beide overlappende sektie. Het berijden van meer dan één sektie laat de vervoerprijs verdubbelen, nl. 2 ticketten of 2 maal ontwaarding rittenkaart.

Op het buitenstadsdeel van lijn 26 naar Neerland dient een supplement te worden betaald op ticketten of rittenkaarten, tenzij de rit zich beperkt tussen Neerland en C.Huysmanslaan.

Bij de vorige tariefstructuur tot 16.01.83 was een winkelabonnement verkrijgbaar, enkel geldig op het MIVA net van ma tot vr van 9 tot 17h :

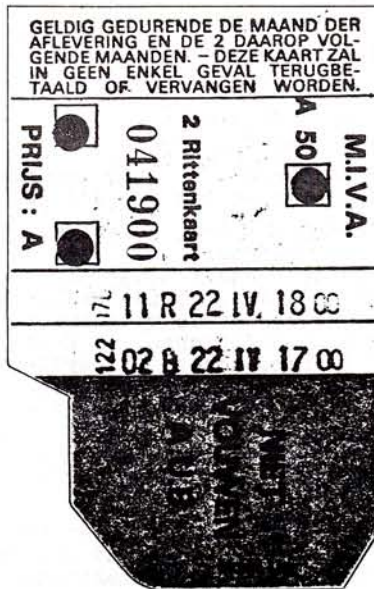
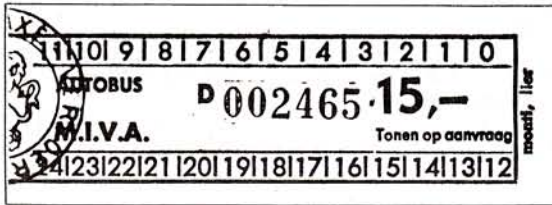
1m : - (515)
1j : - (5150)

Om historische redenen kan met vervoerbewijzen voor enkele ritten (ticket of kaart) op 2 plaatsen gratis worden overgestapt : Groenenhoek 1.11 - 16, Groenplaats/Melkmarkt 1.3 - 8. Anderszids is het verboden, zelfs met overstapticket, op de Groenplaats/Melkmarkt over te stappen tussen lijn 25, 25b, 26 en lijn 11.

Het speciale tarief van lijn 33 en de buitenstadstoeslag van lijn 26 zijn merkwaardig genoeg niet opgenomen in de officiële tarieven.

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	A P 83 022563									Op aanvraag vertonen MIVA	13
27		28	31	32	33	34	35	36	37	14	
26											
25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	

MIVA : ticket A, rechtstreekse rit. Sinds kort zijn deze witte ticketten van hetzelfde model als de groene ticketten B voor aansluiting.



MIVA : 2rittenkaart, uit automaat.
Ongewijzigd van vorm en kleur sinds
introduktie.

MIVA + NMVB + NMBS

AAA (Algemeen Abonnement Antwerpen)

1m :	690 (620)
1j :	6900 (6200)
1m, junior+senior :	585 (515)
1j, junior+senior :	5850 (5150)

geldig op volledig MIVA net, stadsnet
NMVB en agglomeratie NMBS (13 stations)

NMVB

Stadsnet :
Eénheidstarief

Enkele rit :	25 (23)
Rit in aansluiting :	30 (27)
8rittenkaart :	113 (102)

Voorstadsnet :
Sektioneel tarief met toepassing van
zelfde minimumprijzen als stadsnet.

7rittenkaart : 132 (115)

Deze 7- en 8-rittenkaarten dragen de
vermelding A+L en zijn eveneens in
Liège geldig op het buitenstads- resp.
stadsnet.

Op lijn 66 wordt op het vak gezamenlijk
met MIVA lijn 28, voor schoolabonnemen-
ten, het MIVA-tarief toegepast.

NMBS

10 rittenkaart geldig voor reizen tussen
de 13 stations van de agglomeratie, 2
maand geldig :

2de kl :	160 (150)
1ste kl :	240 (230)

brussel

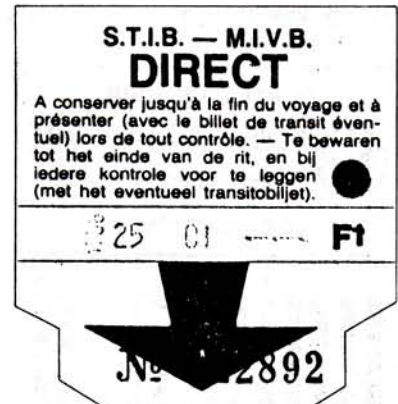
MIVB / STIB

Eénheidstarief met buitenstadszones

Rechtstreekse rit : 30 (28)
met recht op 2 x transito naar een ande-
re MIVB-lijn of 1 x transito naar een
NMVB-lijn. Geldig op het ganse MIVB net,
inkl. de buitenstadsdelen van de lijnen
30, 44, 47, 50, 54, 58. Op het NMVB-net
slechts geldig op het stadsnet. Het
transito-recht geldt één uur. Vanaf 17.
01.83 zijn de blauwe transitoticketten
afgeschaffd.

Rittenkaarten :

- 1 rit, uit automaat : 30 (25)
- 5 ritten, op rijtuig : 110 (100)
geldig op ganse MIVB-net,
met transitorecht zoals
hierboven beschreven. Op
NMVB-lijnen tot voorstads-
net geldig.
- 5 ritten, op rijtuig : 85 (75)
geldig op buitenstadstra-
jekten tot bepaald punt
in de stad, geen transito.
- 10 ritten, voorverkoop : 170 (155)
enkel stadsnet, transito
zoals boven beschreven.



MIVB : 1ritkaart uit automaat



MIVB : Transito-ticket, afgeschaffd
sinds 17.01.83.

MIVB / STIB + NMVB + NMBS

MTB-abonnement, geldig op volledig MIVB-
net inclusief buitenstadstrajekten,
het NMVB-stadsnet en de NMBS agglomeratie
(30 stations)

1m :	760 (680)
1j :	7600 (6800)
1m, junior+senior :	620 (540)
1j, junior+senior :	6200 (6200)

Het MTB-abonnement geldig voor één week
wordt vanaf 01.04.82 niet meer verkocht.

NMVB

Stadsnet :
Eénheidstarief

Rechtstreekse rit : 30 (28)
met recht op 1 x transit naar een andere MIVB of NMVB-lijn. Op het MIVB-net slechts geldig op het stadsnet. De NMVB geeft nog steeds transitoticketten uit.

10 rittenkaart, op rijtuig : 170 (155)
met transitorecht zoals
voor rechtstreekse rit.

Voorstadsnet :
Sektioneel tarief met toepassing van zelfde minimumprijzen als stadsnet.

5 rittenkaart, op rijtuig : 110 (100)
met 1 x transitorecht naar andere NMVB of MIVB-lijn.
Op het MIVB-net eveneens geldig op de buitenstadszones.

Buiten de stadszone van Brussel is het ook mogelijk van met 10 rittenkaarten te rijden tussen Rixensart (Gare) en Rixensart (Bourgeois)

10 ritten 170 (155)

MIVB / STIB + NMVB

Toeristenkaart 24 h : 110 (100)
Geldig op volledig MIVB-net en op stadsnet van de NMVB.

CARTE D'UN JOUR

EENDAGSKAART

TAGESKARTE

ONE DAY TICKET

A obligator ou faire annuler lors du premier voyage.

Indien u voor de eerste maal instapt, dient u deze kaart te knippen of te laten afstempelen.

Vor der ersten Fahrt am Automat entwerfen oder am Beambten zu präsentieren.

Please have this ticket stamped by the automatic machine, or by the collector when starting your day's travelling.

Nom et prénom; Naam en voornaam
Name und Taufname; Name and First Name

55F 076195

A

MIVB/NMVB : Eendagskaart, wordt niet meer verkocht sinds de invoering van de 24-urenkaart. Betwistbare geldigheid door gebrek aan geldigheidsduurbeperkende clause !

NMBS

10 rittenkaart geldig voor reizen tussen de 30 stations van de agglomeratie, 2 maand geldig.

2de kl : 160 (150)
1ste kl : 240 (230)

charleroi

STIC + NMVB

Zonaal tarief (zones 01 - 14 , 24)

1-2 zones ticket : 25 (23)
3- zones ticket : 35 (32)

Deze ticketten laten een rit toe, met overstappen tussen de 2 maatschappijen.

7strippenkaart, voorverk. : 102 (92)
7strippenkaart, op rijt. : 130 (120)

Bij deze kaarten, geldig voor overstappen en op beide maatschappijen, dient één strip gebruikt te worden voor 1 of 2 zones, en 2 strippen voor 3 of meer zones. Dit systeem taxeert zeer hoog de reiziger die 3 zones reist, zijn vervoerprijs verdubbeld namelijk. Deze werkwijze is strijdig met het principe van zonaal tarief daar hier in iedere strip een opstaprecht vervat zit.

Sinds 1 januari 82 moet de vervoerprijs worden berekend aan de hand van de werkelijke verplaatsing. Vroeger mocht de prijs worden berekend langs tarifaire verbindingen hoewel meer zones werden bereiden.

STIC + NMVB + NMBS

AUC (Abonnement Urbain Charleroi)

1m : 700 (630)
1j : 7000 (6300)

1m, junior+senior : 600 (530)
1j, junior+senior : 6000 (5300)

geldig op het STIC en NMVB net binnen de zones 01 - 14 , 24 en de NMBS agglomeratie (12 stations).

AOC (Abonnement Ordinaire Charleroi)

1m : 900 (790)
1j : 9000 (7900)

1m, junior+senior : 775 (665)
1j, junior+senior : 7750 (6650)

geldig zoals AUC en op volledig net van de STIC.

NMVB

Stadsnet :
Zonaal tarief

De voorwaarden van het nationaal zone-tarief zijn van toepassing. Voor verplaatsingen met vertrek of aankomst binnen de zones 01 - 14 , 24 gelden de minimumtarieven 25 (23) voor 2 zones en 35 (32) voor 3 of meer zones.

NMBS

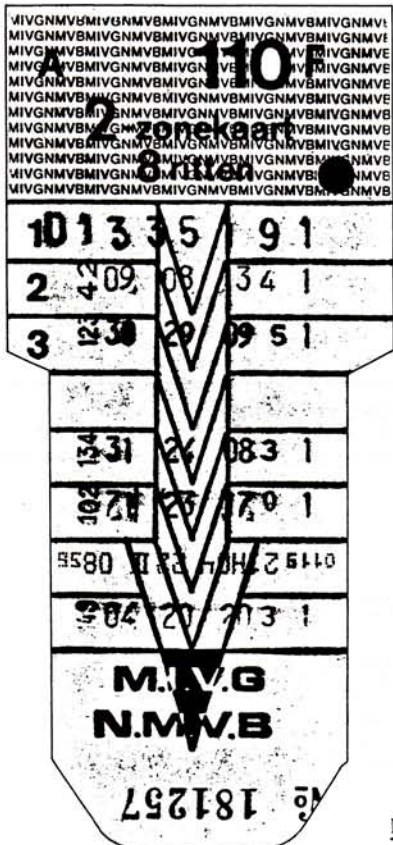
10 rittenkaarten geldig voor reizen tussen de 12 stations van de agglomeratie, 2 maand geldig

2de kl : 160 (150)
1ste kl : 240 (230)

gent

MIVG - NMVB

Zonaal tarief (zones 01 - 04)
 Rechtstreekse rit (2zones): 24 (22)
 Rittenkaarten :
 8 ritten (2zones), voorv.: 110 (100)
 8 ritten (2zones), op rijt.: 140 (125)
 Voor een rit tussen de zones 02, 03 of 04 onderling, zelfs indien via zone 01, wordt steeds voor slechts 2 zones betaald. De ticketten en rittenkaarten laten dus iedere rit in deze 4 zones toe, met overstappen, op MIVG en NMVB.



MIVG : 2zone ticket

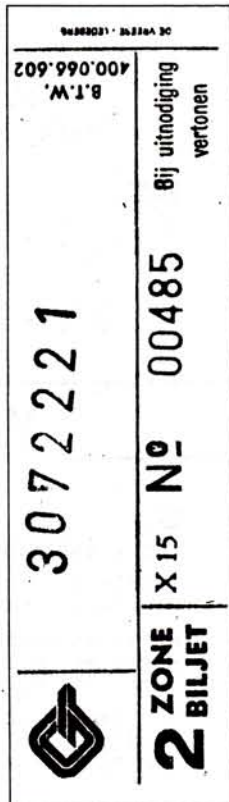
MIVG/NMVB : 2zone, 8rittenkaart

MIVG

Zonaal tarief (zones 01 - 06)
 Rechtstreekse rit (3zones): 44 (40)
 8rittenkaart (3zones): 220 (200)

Deze vervoerbewijzen laten overstappen toe binnen de MIVG, doch niet naar de NMVB. Enkel bij deze 3 zone verplaatsingen is het toegelaten dat 2 kinderen (6-12j) slechts één ticket of ontwaarding kaart betalen.

De 2zone ticketten en rittenkaarten zijn eveneens geldig voor verplaatsingen in de zones 03 - 05 (Melle) of 03 - 06 (Latem-Deurle) met eventueel overstaprecht binnen de MIVG, doch niet naar de NMVB.



Er zijn speciale schikkingen voor school- en lijnabonnementen naar Drongen. Deze kunnen op bepaalde vakken zowel op NMVB als MIVG lijnen gebruikt worden.

MIVG + NMVB + NMBS

AAG (Algemeen Abonnement Gent)
 1m : 635 (570)
 1j : 6350 (5700)
 1m, junior+senior : 540 (475)
 1j, junior+senior : 5400 (4750)
 geldig op stadsnet MIVG, stadsnet NMVB en agglomeratie NMBS (9 stations)

NMVB

Stadsnet :
 Zonaal tarief

De voorwaarden van het nationaal zonetarief zijn van kracht. Indien het vertrek of de aankomst van de verplaatsing zich binnen de zones 01 - 04 bevindt, is de minimumprijs voor een ticket 24 (22).

Er zijn speciale voorwaarden voor het gebruik op één verplaatsing van NMVB ticket of strippenkaart samen met gemengde NMVB-MIVG 2zonekaart of ticket.

NMBS

10 rittenkaarten geldig voor reizen tussen de 9 stations van de agglomeratie, 2 maand geldig
 2de kl : 160 (150)
 1ste kl : 240 (230)

liège

STIL

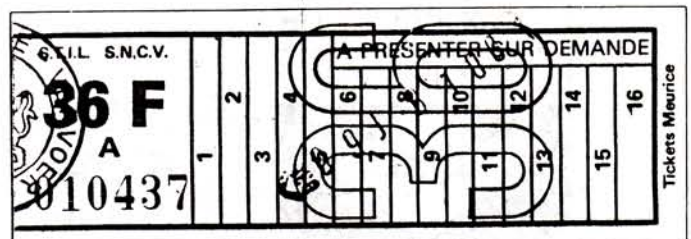
Gemengd sektioneel/éénheidstarief

Enkele rit (1-4 s) "A" 25 (23)
 Enkele rit (5-..s) "E" 30 (27)
 Rit in aansluiting "C" 31 (27)
 ongeacht aantal sekties

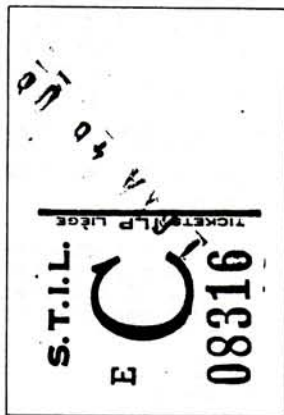
Rittenkaarten :
 8 ritten (1-4 s), voorverk. 113 (102)
 8 ritten (5-..s), voorverk. 146 (132)
 8 ritten (5-..s), op rijt. 160 (140)

Op lijnen 4, 26/ en 29 moet voor ritten van 5 sekties slechts voor 4 sekties worden betaald.

Op de lijnvakken 9 Engihoul - Huy en 47 Basses Awirs - Stockay wordt het NMVB-sektioneel tarief toegepast. Voor ritten in zowel het STIL- als NMVB-deel worden 2 vervoerbewijzen uitgegeven.



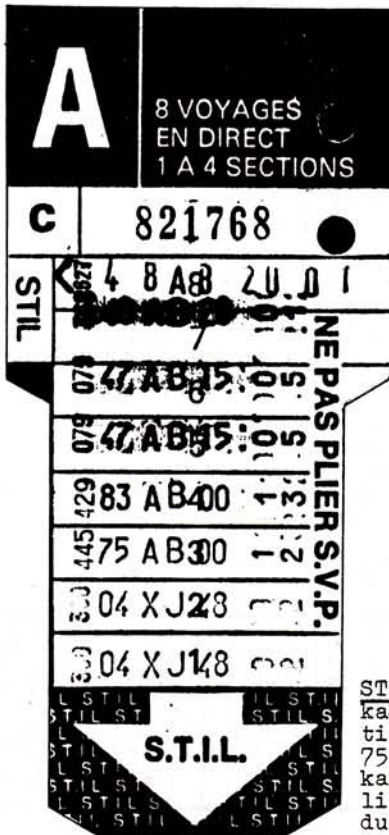
STIL/NMVB : ticket sektioneel tarief, interlokale lijn 9 Liège - Huy.



STIL : ticket A rechtstreekse rit
(1-4 sekties), ticket C rit in aansluiting.

STIL + NMVB + NMBS

AUL (Abonnement Urbain Liégeois)
1m : 690 (620)
1j : 6900 (6200)
1m, junior+senior : 585 (515)
1j, junior+senior : 5850 (5150)
geldig op stadsnet STIL, voorstadsnet NMVB en agglomeratie NMBS (28 stations)
AOL (Abonnement Ordinaire Liégeois)
1m : 860 (770)
1j : 8600 (7700)
1m, junior+senior : 730 (640)
1j, junior+senior : 7300 (6400)
geldigheid zoals AUL en volledig STIL-net (uitgezonderd NMVB delen van lijnen 9 en 47).



STIL : 8 rittenkaart A (1-4 sekties). De nummers 75 en 83 op de kaart zijn geen lijnummers maar duiden op vast opgestelde automaten aan haltes.

NMVB

Stadsnet :
Eénheidstarief
Rechtstreekse rit : 25 (23)
Rit in aansluiting : 31 (27)
8 rittenkaart : 113 (102)

Voorstadsnet :
Sektioneel tarief met toepassing van zelfde minimumprijzen als stadsnet.
7 rittenkaart : 132 (115)

Deze 7 en 8 rittenkaarten dragen de vermelding A+L en zijn eveneens in Antwerpen geldig.

Opmerking :
Op de gemengde STIL/NMVB lijn 48 Liège - Sart Tilman worden enkel de normale STIL tarieven toegepast.

STIL + NMVB

Toeristenkaart 1 dag : 70 (60)
geldig op het stadsnet van de STIL en het voorstadsnet van de NMVB.

NMBS

10 rittenkaarten geldig voor reizen tussen de 28 stations van de agglomeratie, 2 maand geldig
2de kl : 160 (150)
1ste kl : 240 (230)

verviërs

STIV

Eénheidstarief
Enkele rit : 23 (21)
Supplement aansluiting : 1 (1)
Rittenkaarten :
9 ritten, voorverkoop : 113 (102)
9 ritten, op rijtuig : 150 (135)

Algemeen abonnement
geldig op volledig STIV-net, niet geldig op NMVB-stadsnet of NMBS agglomeratie
1m : 590 (530)
1j : 5900 (5300)
1m, junior+senior : 500 (440)
1j, junior+senior : 5000 (4400)

Enkel in Verviers wordt aangegeven dat grote honden of grote bagage mogen vervoerd worden en een vervoerprijs (enkele rit of ontwaarding kaart) schuldig zijn.

NMVB

Stadsnet :
Eénheidstarief
Rechtstreekse rit : 23 (21)
Rit in aansluiting : 24 (22)
8 rittenkaart : 100 (90)

Deze kaart (U/S) is eveneens geldig op alle andere NMVB-stadsnetten, uitgezonderd in de 5 grote agglomeraties.

Op het stadsnet NMVB van Verviers zijn geen algemene abonnementen verkrijgbaar.

J	1	2	3	4	5	6	7			CL	
8	9	10	11	12	13	14	15			2	
16	17	18	19	20	21	22	23			3	
24	25	26	27	28	29	30	31			4	
CORRESPONDANCE										L	5
H	4	5	6	7	8	9	10			6	
	11	12	13	14	15	16	17			7	
	18	19	20	21	22	23	24			8	

80806

S.T.I.V.

STIV : supplement ticket voor aansluiting.

boetes

MIV'/STI' + NMVB + NMBS

Boetes :

Reiziger niet in bezit van geldig vervoerbewijs, onmiddellijke betaling of binnen gestelde termijn : 700 (600)

Reiziger niet in bezit van geldig vervoerbewijs, boete later via administratieve weg geïnd : 1400 (1200)

Reiziger met vervalst vervoerdokument : 7000 (6000)

Reiziger met onrechtmatig gebruik van vervoerbewijs met reductie, enkel bij NMVB : 7000 (6000)

Reiziger niet in het bezit van een geldig vervoerbewijs, vastgesteld binnen de 24 maanden na een soortgelijke overtreding, enkel bij NMVB : 7000 (600/1200)

slot

De tarieven van het Belgisch openbaar vervoer vertonen, zoals vermoedelijk wel blijkt uit voorgaande beschrijving, zeer uiteenlopende structuren. Sinds het begin der zeventiger jaren was een sterke tendens vastgesteld voor vereenvoudiging van de tarieven. In stedelijke zones werd meer en meer een eenheidstarief toegepast, behalve Liège en Charleroi die nog een gedeeltelijk sektioneel tarief behielden. Ook de kleinere steden met een NMVB stadsnet vereenvoudigden tot een eenvormig tarief met dezelfde vervoerbewijzen over het ganse land, waar vroeger iedere stad een eigen structuur had. Ook de mogelijkheden van de vervoerbewijzen werden uitgebreid. In Brussel werd na lokale transitomogelijkheden, vervolgens 3 transitolijnen, algemeen het overstaprecht ingevoerd.

Vanaf 1970 werd in Brussel het "MTB" abonnement ingevoerd, geldig op MIVB en NMVB stadsnet en de NMBS stations van de agglomeratie. Vanaf 1976 werd dit ook in de 4 andere grote agglomeraties ingevoerd. De kleinere steden kregen ook hun algemeen abonnement, enkel geldig op het NMVB stadsnet en penetrerende interlokale lijnen. Om duistere redenen zijn in Arlon en Verviers nooit algemene abonnementen ingevoerd.

De invoering van het zonaal tarief op 01.09.81 heeft deze trend tot vereenvoudiging afgeremd. Waar het interlokaal zonaal tarief voor de NMVB een vereenvoudiging is, heeft daarentegen de integratie met de MIVG (Gent) en de STIC (Charleroi) met verschillende interpretaties, tot bijzonder verwarrende tarieven geleid.

Interessant kan een vergelijking zijn van prijzen tussen verschillende steden, vooral dan met het uit principe duurder (?) Brussel. We vergelijken bijvoorbeeld voor de 5 grote agglomeraties de prijs van de kortst mogelijke rit met de langst mogelijke rit (met aansluiting en buitenstads). Brussel varieert van duurste tot goedkoopste stad.

	enkele rit	aansluiting +buitenstad
Brussel :	30	30
Liège :	25	31
Antwerpen :	25	32 (°)
Charleroi :	25	35
Gent :	24	44

Voor Antwerpen geldt op lijn 33 zelfs 50 BF voor één rit (°).

Ook in andere gevallen kan er voor verschillende steden een wanverhouding bestaan tussen de prijs van een vervoerbewijs en de geboden mogelijkheden. Zo bestrijkt een AOL (Liège) van 8600 BF een grotere stadsoppervlakte en een uitgebreider vervoersnet dan een AOC (Charleroi) van 9000 BF/jaar.

De toekomst is gericht op uitbreiding, laat staan zelfs veralgemening op korte termijn, van het zonaal tarief. Hopelijk leidt dit tot een geïntegreerd tariefsysteem onafhankelijk van stad of exploiterende maatschappij. Enkele aanwijzingen geven echter nu al aan dat een volledige integratie een utopie is. Antwerpen, Brussel, Gent en Liège experimenteren met nieuwe stempelautomaten (Hasler, Camp, Prodata), doch vertrekend van de konventionele rittenkaarttypes. De NMVB, die streeft naar de algemene invoering van zonaal tarief voor januari 1984, bestelde 1000 ontwaardingstoestellen Prodata, op basis van magneetkaarten (zoals een RTT-telec-card). Hierbij moet de reiziger het aantal gewenste zones op de automaat intoetsen, en wordt de vervoerprijs van de kaart afgetrokken. Deze kaart bestaat dus uit geldeenheden, en stapt reeds af van het strippensysteem met riteenheden. De gegevens van de rit zouden op de achterzijde worden gedrukt.■

Treinfrekwenties

Eerste-uurlezers van VeBOV-koerier zullen zich nog wel herinneren dat tot voor twee jaar in dit tijdschrift regelmatig (zeg maar jaarlijks) een bijdrage verscheen i.v.m. treinfrekwenties. Na twee jaar onderbreking willen we met deze traditie opnieuw aanknopen.

Voor wie met deze materie weinig of niet vertrouwd is : via rekenkundige weg wordt gepoogd de bruikbaarheid van een treindienst in cijfers, de frekwentiekoefficienten FK, vast te leggen. Twee factoren worden daarbij in rekening gebracht : primo, de tijd die verloopt tussen de opeenvolgende treinen ; secundo , de periode van de dag die door de treindienst gedekt wordt.

Als basisuurregeling wordt een één-uurdienst genomen, die begint om 6 uur 's morgens en eindigt om 24 uur : dgl. dienst heeft FK = 100. Naarmate de frekwentie lager ligt dan de één-uurkadans, de dienst later dan 6 h begint of vroeger dan 24 h eindigt, stijgt de FK, zelfs tot oneindig (= geen dienst). Uiteraard is het niet doenbaar om elke mogelijke verbinding op het Belgische net te onderzoeken. Daarom wordt gewerkt met 173 type-verbindingen, gespreid over het ganse net (minstens één per uurtabel), en heterogeen (d.i. zowel uit omnibus- als directe verbindingen) samengesteld. Voor het volgende jaar valt een wijziging in de keuze van deze type-verbindingen te voorzien. Weggevalen verbindingen zullen indien mogelijk vervangen worden door

gelijkaardige verbindingen op dezelfde lijn, of anders nog gedurende 3 jaar met FK = ∞ in aanmerking genomen worden, om enige continuïteit en vergelijkbaarheid te verzekeren.

Rechts inde tabel vindt men het percentage verbindingen met FK < 200, omdat men kan aannemen dat een twee-uurkadans (FK = 200) nog net aanvaardbaar is. Als we ons op die cijfers concentreren, dan is het voor ieder die in de afgelopen jaren met het O.V. begaan is geweest duidelijk dat in deze cijfers een bevestiging te vinden is van wat intuïtief of proefondervindelijk kon ervaren worden. Tot 1981 is er een markante vooruitgang, die op zondag ronduit spektakulair te noemen is, minder frappant op weekdagen, en misschien te verwaarlozen op zaterdag ; de zaterdagdiensten werden in die periode stelselmatig afgebouwd naar de zondagdiensten toe, evolutie die zich waarschijnlijk ook in het herstructureringsplan zal doorzetten, en die moeilijk anders dan een aanpassing aan de gewijzigde maatschappelijke situatie kan genoemd worden. De verbeteringen hadden in vele gevallen rechtstreeks te maken met een verderschrijdende elektrifikatie van de lijnen, en in bepaalde gevallen wachte men zelfs niet op de elektrifikatie.

Resultaten (in percentages) :

- 1 : weekdienst (N67)
2 : zaterdagdienst (R6)
3 : zon- en feestdagdienst (R7)

	Jaar	FK ≤ 100	FK 101 - 150	FK 151 - 200	FK 201 - 300	FK 301 - 400	FK > 400	FK 0 - 200
1	1977	16.1	35.1	18.4	17.2	7.5	5.7	69.6
	1978	19.0	34.5	20.1	14.9	4.0	7.5	73.6
	1979	25.4	32.4	13.9	15.0	5.2	8.1	71.7
	1980	27.6	28.2	16.1	12.0	5.2	10.9	71.9
	1981	31.6	25.9	16.7	11.5	5.2	9.1	74.1
	1982	32.2	23.6	13.2	15.5	5.2	10.3	69.0
	1983	31.8	24.9	13.9	15.0	4.0	10.4	70.6
2	1977	5.0	30.4	21.7	23.6	8.7	10.6	57.3
	1978	7.5	27.6	21.3	20.7	6.9	16.0	56.4
	1979	12.7	22.0	23.1	19.1	8.1	15.0	57.8
	1980	14.4	23.0	20.7	17.2	8.0	16.7	58.1
	1981	14.4	25.3	20.1	17.8	8.0	14.4	59.8
	1982	10.9	27.0	16.1	20.7	4.0	21.3	54.0
	1983	11.0	27.7	17.3	19.7	4.6	19.7	56.0
3	1977	3.4	23.7	16.9	28.8	9.1	18.1	44.0
	1978	5.7	23.0	21.3	24.1	6.9	19.0	50.0
	1979	10.4	18.5	20.8	24.9	7.5	17.9	49.7
	1980	12.1	20.7	17.8	24.1	6.3	19.0	50.6
	1981	13.2	24.1	17.8	20.7	7.5	16.7	55.2
	1982	9.2	23.0	16.1	23.0	4.6	24.1	48.3
	1983	9.2	24.9	15.6	23.7	4.0	22.5	49.7

En toen kwam De Croo : in 1982 werden de inspanningen van de voorgaande jaren in één klap teniet gedaan. Het afschaffen van heelwat vroege en late treinen en de scherpe invloed daarvan op de FK is duidelijk te merken in de cijfers. Vooral de zondagdiensten werden fiks teruggewezzen onder de 50 %, de weekdiensten zakten onder het peil van 1977. In 1983 vinden we opnieuw een beperkte vooruitgang, grotendeels te danken aan de verbetering van enkele diensten.

Toch mogen we niet vergeten dat sinds 1977 heel wat verbindingen stukken beter geworden zijn : dit mag dan wel paradoxaal klinken in het licht van bovenliggende cijfers, maar een verklaring is niet zo ver te zoeken : veel onregelma-

tige verbindingen, maar ook met zeer vroege en zeer late treinen, werden vervangen door gekadanceerde diensten, zonder die vroege of late treinen. Bij de berekening van de FK kompenseert het ene het andere, vandaar... Hoeft het gezegd dat de ideale dienst uiteraard een gekadanceerde dienst is met vroege en late treinen. Krijgen we die volgend jaar ?■

Wie de volledige lijst met de FK van 1983-84 wenst, kan die altijd bekomen bij Vic Van Cutsem, Kesterbeekbos 14, 1510 Buizingen, mits storting van 35 BF kopie- en portkosten op rekening 000-1128698-06, met vermelding : Frekwentielijsten 1983-84.

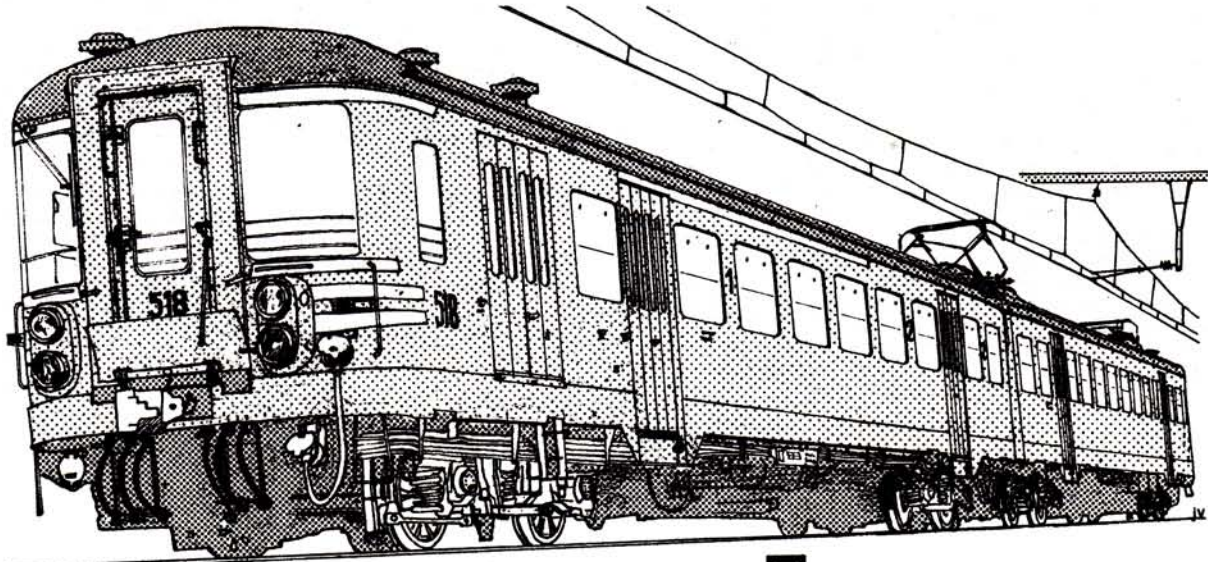
Vic Van Cutsem



HLD 6217 + HLE 2701
+ trein 225 (Oostende
- Wien Express)
tussen Bellem
en Hansbeke,
14 juli 1983



ES 210 en ES 106 te
Hansbeke,
14 juli 1983



spoorslags

1 : Statistiek

Levering nieuw materieel

339	BN Brugge	- Oostende	04.02.83	2732	BN Nivelles	- Kinkempois	02.02.83
340	"	"	10.02.83	2733	"	"	21.02.83
341	"	"	14.02.83	2734	"	"	07.03.83
342	"	"	07.04.83	2735	"	"	18.03.83
343	"	"	07.04.83	2736	"	"	13.04.83
344	"	"	08.04.83	2737	"	"	25.04.83
345	"	"	07.04.83	2738	"	"	24.05.83
346	"	"	11.04.83	2739	"	"	24.05.83
347	"	"	11.04.83				
348	"	"	11.04.83				
349	"	"	28.04.83				
350	"	"	28.04.83				
351	"	"	09.05.83				
352	"	"	30.05.83				

Stelplaatswijzigingen

In VeKo 068 dient men bij de eerste 6 vermelde stelplaatswijzigingen 10.01.83 i.p.v. 01.01.83 te lezen.

731	- 756	Schaarbeek	- Hasselt	29.05.83
2931		Ronet	- Hasselt	06.06.83
4318		Kortrijk	- Bertrix	01.05.83
4321		Kortrijk	- Montzen	01.05.83
4508		Haine-St-Pierre	- Bertrix	29.05.83
4611		Haine-St-Pierre	- Ath	29.05.83
4612		Haine-St-Pierre	- Ath	29.05.83
5163		Dendermonde	- Antwerpen-Dam	29.05.83
5190		Hasselt	- Antwerpen-Dam	17.03.83
5191		Oudenaarde	- Hasselt	17.03.83
5307		Latour	- Ronet	14.04.83
5905		Haine-St-Pierre	- Antwerpen-Dam	29.05.83
6010		Hasselt	- Kinkempois	29.05.83
6045		Kinkempois	- Monceau	01.05.83
6054		St-Ghislain	- Hasselt	01.02.83
6060		St-Ghislain	- Hasselt	01.02.83
6085		Merebbeke	- Ronet	29.05.83
6271		Leuven	- Monceau	29.05.83
6320		Haine-St-Pierre	- Hasselt	29.05.83
7502		Hasselt	- Antwerpen-Dam	01.03.83

7503	Hasselt	- Antwerpen-Dam	01.03.83
8253	Tournai	- Kinkempois	01.04.83
8254	Kinkempois	- Tournai	01.04.83
8461	Antwerpen-Dam	- Hasselt	28.02.83
8463	Antwerpen-Dam	- Hasselt	28.02.83

Vernummeringen

5214	ex-5307	
5215	ex-5302	
6022X	ex-6022	
6035X	ex-6035	
6083X	ex-6083	01.07.83
7502	ex-6502	01.03.83
7503	ex-6503	01.03.83

Buitendienststellingen

4317	Montzen	01.03.83	6107	Merelbeke	01.06.83
5955	Antwerpen-Dam	01.04.83	6112X	Merelbeke	01.03.83
6017	Merelbeke	01.04.83	7202		
6051	Monceau	01.06.83	7204		
6063X			7206	Antwerpen-Dam	01.02.83
6076X			7211		
6081X	Hasselt	01.03.83	7215	Antwerpen-Dam	01.03.83
6091					

In de vakantiegid (VeKo 070) zijn in de opgave van de kleuren van de lokomotieven enkele fouten geslopen. Hier volgt de juiste opgave :

1501 (bl+ge)	Vorst-Zuid	5170 (gr)	Monceau
2240 (bl)	Merelbeke	5185 (ge)	Hasselt
2241 (bl)	Merelbeke	5910 (ge)	Antwerpen-Dam
2247 (bl)	Merelbeke	6039 (gr)	St-Ghislain
2305 (bl)	Vorst-Zuid	6224 (ge)	Kortrijk
2355 (ge)	Stockem	6230 (ge)	Aalst
5113 (ge)	Tournai	6234 (ge)	Kortrijk
5133 (ge)	Kortrijk	6264 (ge)	Aarschot (Hasselt)
5166 (ge)	Antwerpen-Dam	6296 (ge)	Kortrijk
		6303 (ge)	Kortrijk
		6319 (ge)	Kortrijk

Andere errata in de vakantiegid zijn :

Haine-St-Pierre	: 5922 (gr)	i.p.v. 5921 (gr)
St-Ghislain	: 6048 (gr)	bij te voegen
Hasselt	: 5190 (ge)	te schrappen
Ronet	: 6056 (gr)	te schrappen

2: Traktiematerieel

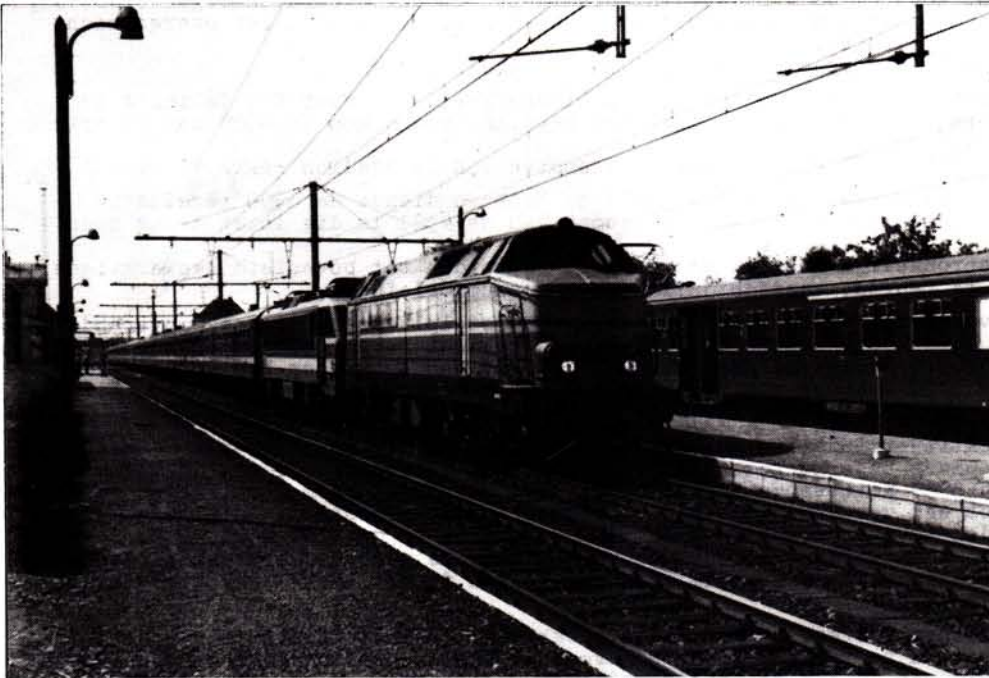
- 03 : Bij deze stellen werden enkele konstruktie- en montagefouten vastgesteld. (oa. vastlopen van de traktiemotoren door een onvoldoende initiële smering van de motorlagers) Op een aantal stellen zijn deze fouten reeds verbeterd, zodat er gemiddeld weer 25 stellen kunnen ingezet worden op de verbinding Kust - Luxembourg. De overige stellen staan of reserve, of nog defekt afgesteld te Schaarbeek en te Oostende. Men hoopt tegen het einde van de zomer deze moeilijkheden verder te kunnen oplossen. Het zal dan mogelijk zijn om een tweede inzetlijn (Mons - Brussel - Genk/Liège - Welkenraedt) te verzekeren.
- 08 : Omdat deze reeks stellen neiging vertoonden om gemakkelijk te ontsporen bij het aanrijden van voorwerpen die zich op het spoor bevonden, worden al deze stellen uitgerust met een baanruimer. Tegelijkertijd met deze aanpassing, wordt de oranje streep van de eerste klasse aanduiding op het AD rijtuig doorgetrokken over de bagageafdeling en de kopwand. Meer dan de helft van deze stellen onderging reeds deze aanpassing. Uitzondering vormt de 801 die als eerste de doorgetrokken oranje streep kreeg, maar nog niet voorzien is van baanruimers. Aan de inzet van deze stellen werd niets gewijzigd.
- 20 : Voor de moeilijkheden met de transmissie kon bij deze lokomotieven een oplossing gevonden worden, zodat een uitgebreidere reeks opgesteld werd. Men voorziet diensten voor 15 lokomotieven, met als voornaamste inzet zware reizigers- en goederentreinen tussen Luxembourg - Stockem - Ronet - Brussel - Oostende en Leuven. Nieuw in deze dienst zijn ook enkele diensten naar Antwerpen. In reizigersdienst worden de treinen 655/2528 van en naar Antwerpen Centraal gesleept, in goederendienst komen ze rond 14 uur naar Antwerpen Noord (treinen 47986/47929). Voorts zijn nog vele ritten in dubbele tractie voorzien met lokomotieven van de reeksen 23 en 26.
- 22 : Bij deze reeks is een uitgebreide reorganisatie van de diensten uitgewerkt. De inzet van de lokomotieven gebeurt nu als volgt : Brussel Zuid zet in één reeks 19 machines in met als hoofdtaak de reizigerstreinen tussen Liers - Liège - Namur - Mons - Moeskroen. Andere diensten worden verzekerd tussen Mons en Liège (lijnen 96 en 36) en tussen Brussel en Binche (enkel spitsuurtreinen).

Merelbeke zet zijn lokomotieven reeks 22 in in twee reeksen :
De eerste reeks (20 machines) omvat vooral reizigersdiensten van Gent naar Brussel en Leuven, en op de lijnen 60 (Brussel - Dendermonde) en 89 (Brussel - Zottegem). Verder nemen deze lokomotieven ook enkele omnibustreinen tussen Hasselt en Leuven voor hun rekening. In deze reeks komen de beide losse ritten, met telkens 4 lokomotieven tussen Zottegem en Aalst nog steeds voor. In de goederendienst komen deze machines naar Zeebrugge, Antwerpen, en zelfs Hasselt.
De tweede reeks (3 machines) is overgenomen van de reeks 28, en omvat de omnibusdiensten tussen Brussel en Gent

- 23 : Hier traden er minder wijzigingen op bij de inzet :
Ronet zet 17 lokomotieven in met als hoofdtaak de reizigersdiensten op de verbinding Liers - Liège - Namur - Mons - Moeskroen, en de goederendiensten naar Kinkempois, Charleroi - Jeumont, Leuven - Stocatra en naar Stockem. De meeste diensten die voorheen door de reeks 29 verzekerd werden, zijn nu in deze beurtregeling opgenomen.
Brussel Zuid zet 18 lokomotieven in die voornamelijk in de goederendienst aan te treffen zijn. Uiterste inzetpunten zijn Antwerpen, Charleroi en Ronet. In reizigersdienst verzekeren ze nog enkele treinen tussen Oostende - Brussel - Welkenraedt - Aachen. In deze reeks vinden we opnieuw, net zoals enkele jaren geleden, een losse rit met 3 lokomotieven tussen Schaarbeek en Vorst-Zuid (rond 15 00 h). Antwerpen-Schijnpoort heeft twee reeksen met respectievelijk 12 en 2 lokomotieven, waarbij meer dan 90 % van de diensten in de goederentreinen naar Ronet en Charleroi worden verzekerd. De reizigerstreinen worden vanuit Antwerpen-Centraal gereden naar Charleroi en Aarschot.
Stockem zet 26 lokomotieven in die praktisch alleen goederendiensten tussen Stockem en Ronet of Brussel rijden.
Gezien het feit dat de goederendienst nog steeds achteruit gaat, is het opmerkelijk dat er zeer weinig dieselgesleepte goederentreinen overgegaan zijn naar de elektrische lokomotieven. Oorzaak hiervan is het buiten dienst stellen van de reeks 29 en het feit dat men voor het IC-plan meer lokomotieven nodig heeft. Men wil zo verhinderen dat volgend jaar diverse goederendiensten terug verdieseld zouden moeten worden.
Op de 2302 werden de drie ventilatieroosters onderaan in elke zijwand vervangen door één groot rooster bovenaan. Dit nieuwe ventilatierooster is van een gelijkwaardig type als die bij de lokomotieven reeks 27, maar is wel in het blauw geschilderd.
De 2312 van Vorst Zuid is de laatste lokomotief type 23 met enkele koplampen en zonder kontaktdozen en kabels voor treinschakeling.
De 2355 die bij zijn herschildering in de gele huisstijl een zwart dak had gekregen, werd bij een recente herschildering voorzien van een grijs dak. De afwijkende cijfertypes van de nummers op de zijwanden werden behouden.
- 25 : Nieuwe taken waren er weggelegd voor deze lokomotieven, daar ze een deel van de omnibustreinen tussen Hasselt en Leuven te verwerken kregen. Hierdoor moesten deze machines enkele diensten Brussel - Roosendaal afstaan aan de reeks 22 van Brussel. Dagelijks worden er 12 lokomotieven gebruikt, waarbij er vier dagen voorzien zijn voor trek- en duwtreinen. Uiterste punten blijven hierbij Hasselt (Genk) en Kortrijk.
- 26 : Door het feit dat de reeks 20 verschillende treinen van de reeks 26 overnamen, moest men het inzetgebied van deze machines veranderen.
Door Ronet worden slechts 19 van de 35 machines ingezet in een uitgebreid dienstenpakket. In reizigersdienst verzorgen ze diverse treinen tussen Brussel en Hasselt - Genk en naar Gent. In goederendienst bedienen ze nog een uitgebreid inzetgebied en kan men ze tegenkomen over het ganse net.
De overige machines worden bij voorkeur ingezet voor verlofgangerstreinen naar Luxemburg en in de reeks van de loks type 23.
- 27 : De levering van deze reeks gaat zeer goed vooruit en einde oktober moet de laatste lokomotief geleverd worden. Ook de inzet verloopt betrekkelijk vlot. Om de slijtage aan de sporen te verminderen werd de maximale snelheid voorlopig verlaagd tot 120 km/h en zullen er extra dempers in de draaistellen aangebracht worden.
De dienstenreeks kon verder worden uitgebreid tot 24 + 2 machines met als hoofdinzet de verbinding Oostende - Brussel - Liège - Aachen waar met uitzondering van Oostende - Köln praktisch alle diensten worden gereden. Andere diensten voeren deze lokomotieven uit naar Kortrijk, Zeebrugge, Antwerpen en Ronet. Bijzonder hierin is de reizigersdienst Antwerpen - Luttre (2576) en Charleroi - Antwerpen (618). Een andere bijzonderheid zijn de lichtertreinen te Liège-Guillemins.
Nog tijdens de zomer zal de reeks verder uitgebreid worden tot ongeveer 35 plandagen en vermeerderde diensten tussen Antwerpen en Ronet/Charleroi.
- 28 : Nu de reeks 29 buiten dienst gesteld werd, werd ook de reeks 28 uit de lijndienst weggetrokken om de afsteldiensten van de types 29 over te nemen. De 2801 doet nu rangeringen in Oostende, de 2802 in Brussel Zuid en Vorst Zuid, en de 2803 in Schaarbeek.
- 29 : Hoewel de meeste lokomotieven al vanaf april jl. afgesteld werden te Ronet, was pas 28 mei de officiële laatste dag voor deze machines.
Chronologisch zag het einde van deze machines er als volgt uit:
- in de loop van januari had de 2911 te Vorst Zuid een kortsluiting in de aanzetweerstand en werd daarna onmiddellijk afgesteld.
- zijn rangeertaken werden overgenomen door de 2912 uit Oostende, die daar vervangen werd door de 2908. Korte tijd later werd de 2912 dan weer vervangen door de 2913.

- te Schaarbeek werd de 2920 die al jarenlang de onderdelentreinen tussen de CW-Mechelen en Schaarbeek verzekerde gedurende de laatste maanden vervangen door de 2910.
 - te Ronet deden de lokomotieven 2904, 2905, 2906, 2908 en 2913 nog in beperkte mate dienst tot in de loop van april.
 - begin juni werden de 2912 en 2913 naar Hasselt overgebracht om daar in te staan voor de elektrische treinverwarming van getrokken treinen (wegens het tekort aan 3 kV-stopkontakten voor de treinverwarming worden de treinen 's nachts aangesloten via de 3 kV-stopkontakten van deze lokomotieven). De 2912 keerde na enige dagen terug naar Leuven waar hij als museumlok zal bewaard worden. De 2913 zal nog minstens tot na de volgende winterregeling te Hasselt blijven.
- 40 : De nieuwe dienstregeling bracht slechts weinig veranderingen in de inzet van deze stellen met zich mee. Vermeldenswaard is wel dat deze reeks nu éénmaal per dag doorrijdt tot in Zeebrugge.
- 43 : Een vermindering van de diensten te Kortrijk had tot gevolg dat twee stellen afgegeven konden worden: de 4321 verving te Montzen de kort voordien afgestelde 4317, de 4318 ging naar Bertrix. Inmiddels is de 4317 naar de CW Mechelen overgebracht en wacht daar op sloping.
Nog dit jaar zullen verschillende stellen afgesteld worden.
- 45 : De elektrifikatie van de lijn 108 tot in Binche zorgde er voor dat de inzet te Haine-St-Pierre met twee stellen ingekort werd. Hierdoor kon de 4508 aan Bertrix worden afgestaan.
Anderzijds neemt deze reeks ook enkele diensten van de stellen reeks 46 over.
- 49 : Door de buitendienststelling van de 4317 te Montzen diende de 4906 regelmatig ingezet te worden. Door de recente aankomst van de 4321 is die inzet terug zeer sporadisch.
De 4911, oorspronkelijk bestemd om verbouwd te worden tot bovenleidingswerkwagen, bevindt zich te Leuven, waarschijnlijk voor museumdoeleinden.
- 51 : De diensten van deze reeks bleven in de diverse stelplaatsen nagenoeg onveranderd verderlopen. Enkel te Dendermonde liep de inzet licht terug door de elektrificatie van de lijn Gent - Mechelen. Hierdoor kon de 5163 aan Antwerpen-Dam worden afgestaan. Ook de 5190 kwam na een herziening te Salzannes naar Antwerpen-Dam. Hierdoor staan er nu al 3 type's 51 ter beschikking in de metropool.
- 52 : Door de produktievermindering in de staalnijverheid bleef de inzet van de machines van Latour opnieuw beperkt tot slechts 12 machines. Hierdoor blijven de 5310, 5315, 5318 en 5319 netreserve en konden al twee machines, na modernisering en uitrusting met een verwarmingsketel, aan Ronet worden afgestaan. Deze twee lokomotieven werden tevens vernummerd: de 5307 werd 5214 en de 5302 werd 5215.
Al de 53-ers zullen worden verbouwd en vernummerd. De voor de verbouwing benodigde verwarmingsketels zullen afkomstig zijn van buiten dienst gestelde lokomotieven type 60 en type 64.
- 52 : Voor deze machines bestaat te Ronet een reeks voor 10 lokomotieven die vooral in goederendienst aan te treffen zijn. Nog voor de winterregeling moet er een tweede reeks opgesteld worden met de reizigersdiensten naar Dinant - Givet. Hierin zullen de 52/54-ers de reeks 60 verdringen en zullen ook de verbouwde 53-ers hun dienst verzekeren.
- 54
- 55 : In de Vakantieguids werd de officiële stelplaatsverdeling van deze lokomotieven opgegeven. Deze stemt echter niet altijd overeen met de werkelijke verdeling, die er als volgt uitzielt. Alle 55-ers die uitgerust zijn voor elektrische treinverwarming zijn ondergebracht te Gouvy en zijn ook als dusdanig gemerkt.
- Gouvy : 5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5540, 5542
Voor de overige, gewone 55-ers hebben we volgende situatie:
- Kinkempois : 5511, 5512, 5514, 5519, 5521, 5524, 5525, 5526, 5528, 5530,
5533, 5535, 5536, 5538, 5539
Montzen : 5509, 5513, 5517, 5518, 5520, 5522, 5527, 5531, 5532, 5534,
5537, 5541
Jemelle : 5501, 5502, 5503, 5504, 5506, 5507, 5508
- Ondanks de verwachtingen gingen de reeksen van Kinkempois en Montzen praktisch niet achteruit: Kinkempois moest enkele diensten op de lijn 36 afstaan aan de elektrische lokomotieven en ook tussen Antwerpen en Kinkempois over Hasselt werd een treinpaar afgestaan. Anderzijds is de inzet vanuit Kinkempois naar Montzen en zelfs Aachen West verder uitgebreid, en dit ten nadele van de lokomotieven van Montzen. Deze laatste namen dan weer enkele diensten naar Antwerpen van de machines van Hasselt over.
- In april werd de 5534 tweemaal ingezet voor speciale rondritten op de Vennbahn (lijn 48). Een eerste maal op 10.04.83 met de 5 historische Rheingold-rijtuigen, aangevuld met 4 oudere DB 1e klasse rijtuigen en 3 I2's tweede klasse van de NMBS. Een tweede maal op 16.04.83 met 6 M2's.
- 59 : Bij deze reeks zijn er vooral wijzigingen in de inzet van Haine-St-Pierre. In deze stelplaats verloren de 59-ers alle diensten vanuit en naar Brussel en Schaarbeek waardoor de reeks met twee plandagen kon worden ingekort. Gevolg hiervan was de afgifte van de 5905 aan Antwerpen-Dam ter vervanging van de 5955. De diensten van deze stelplaats bleven ondanks de verdere aankomst van 51-ers op peil en nog steeds worden er 19 lokomotieven type 59 ingezet.
Te Merelbeke bleef de toestand praktisch ongewijzigd en geldt er een reeks met 14 inzetdagen.

- 60 : Voor deze reeks ziet de toekomst er niet rooskleurig uit. Te Hasselt is de inzet iets uitgebreid door de afstelling van de reeks 64 en worden er dagelijks 7 lokomotieven ingezet in twee reeksen. Te Kinkempois en te St-Ghislain blijft de inzet ongewijzigd doorlopen. Het enige noemenswaardige feit was dat St-Ghislain 2 lokomotieven afstond aan Hasselt om het verlies van de reeks 64 op te vangen. In de drie andere stelplaatsen is de inzet akuter bedreigd. Te Ronet groeide het effectief nog wel met een eenheid, doch nog dit jaar wordt een deel van de ritten overgenomen door de reeks 52/54. Voor Monceau werd het plan opgevat om de diensten daar te laten overnemen door de lokomotieven type 62 die te Leuven en te Merelbeke vrijkomen door elektrificatie. Een drastischer inkrimping van de inzet kan worden opgetekend te Merelbeke. Hier bestaan nog drie reeksen met respectievelijk 6, 6 en 9 lokomotieven. De inzet situeert zich vooral in West- en Oost-Vlaanderen met ook nog enkele diensten naar Brussel.



HLD 6005 + HLE 2708 +
trein 717 (11 HV M4),
Aalter, 14 juli 1983

Volgens de laatste prognoses zouden de machines van deze reeks (uitgezonderd de prototypeloks) tegen het einde van 1984 volledig buiten dienst gesteld worden. Het is enkel door moeilijkheden met de nieuwe elektrische stellen reeks 03 dat hun loopbaan nog enigszins kan verlengd worden.

- 62 : De jongste elektrifikaties hebben nog geen echte uitwerking gehad op de inzet van deze lokomotieven, doch er bestaat een duidelijke tendens voor de toekomst: Te Merelbeke nemen ze meer en meer taken over van de lokomotieven reeks 60/61 en zullen ze deze in de nabije toekomst uit de reizigersdienst verdringen. Een deel van de met Merelbeke gemerkte machines wordt vanuit St-Niklaas ingezet, nl: 6211, 6223, 6225, 6235, 6237 en 6265. Te Leuven is de inzet tot 3 dagen beperkt. Tesaamen met Aarschot worden lokomotieven ter beschikking van Hasselt gesteld om ook hier de 60-ers af te lossen. Hierdoor kan Hasselt beschikken over de 6240, 6245, 6246, 6251, 6255, 6261, 6264, 6267, 6316 en 6324. Te Haine-St-Pierre daalde de inzet zo dat de 6320 aan Hasselt kon worden afgestaan. Met de opheffing van het effectief in deze stelplaats wordt tegen het einde van het jaar gerekend. Een nieuwe stelplaats van deze lokomotieven is Monceau. Hier kwam immers de 6271 aan vanuit Leuven. Na een opleidingsperiode zal deze lokomotief meerijden in de reeks van de 60-ers. Een verdere overdracht van lokomotieven is gepland.
- 64 : Een tweede reeks die op 29 mei 1983 haar loopbaan beëindigde is die van de diesel-lokomotieven type 64 van Hasselt. Tijdens de laatste weken van mei werden ze nog ingezet o.a. op diensten naar Leuven. Einde mei werden de 4 nog overblijvende lokomotieven definitief afgesteld. De 6401, 6403 en 6405 werden door Salzines opgevoerd en begin juni naar deze werkplaats overgebracht. Alleen de 6406 (met enkele koplampen) blijft voorlopig nog te Hasselt achter. Er wordt gepoogd deze machine voor het museum te reserveren.
- 70 : De inzet van deze reeks bleef ongewijzigd, doch er wordt overwogen om de diensten ervan over te dragen aan machines van de reeks 59.
- 71 : Naast de rangeerdienst te Antwerpen Noord, wordt ook voorzien dat één lokomotief sleepdiensten zal uitvoeren tussen Antwerpen Noord en de haven.

- 72 : Door de goede resultaten behaald met de lokomotieven reeks 75 kon de inzet van de reeks 72 sterk beperkt worden en konden opnieuw 2 lokomotieven buiten dienst gesteld worden. Volgens plan zijn er nu nog slechts 3 lokomotieven nodig: 2 op Stocatra en 1 aan de Zandvlietsluis.
Verder verzekeren deze lokomotieven nog dienst wanneer een lok type 71 defekt is.
- 75 : Zeer goede bedrijfsresultaten werden opgetekend met deze lokomotieven. Hierdoor kan een dienstenreeks met 4 lokomotieven gemakkelijk aangehouden worden en dit ten nadele van de reeks 72.
- 84 : Voor de spoorvernieuwingswerken tussen Herentals en Mol kreeg Hasselt de lokomotieven 8461 en 8463 van Antwerpen-Dam in leen vanaf 28 februari jl. Omdat deze werken tot in september worden stopgezet komen deze machines tijdens de vakantie maanden ook in normale dienst tot inzet.

3 : Getrokken Materieel

- K1 : Door de levering van de M4-rijtuigen kunnen veel oudere rijtuigen vervangen worden: in het eerste kwartaal van 1983 werden reeds 6 B- en 2 BD-rijtuigen van het type K1 afgesteld.
Sinds begin juli zijn een vijftiental A-rijtuigen type K1 van de reeks 21001 - 21040 (50 88 18 40 001 - 50 88 18 40 040) getooid met een speciale Intersoc versiering. Intersoc staat voor "Intersociale dienst" en is een vzw die nauwe banden heeft met de Christelijke Mutualiteiten. Deze vzw organiseert het vervoer en het verblijf van vele duizenden landgenoten in Zwitserland en in Frankrijk, en zorgt jaarlijks voor zowat 100.000 (trein)reizigers per jaar, waardoor het een van de beste klanten van de NMBS is. De versierde rijtuigen maakten hun eerste reis in die tooi op 02.07.83 als trein 13597 met bestemming Fribourg.
- M1 : Tijdens het eerste kwartaal van 1983 werden 6 B-, 1 BD- en 2 AB-rijtuigen van het type M1 buiten dienst gesteld. Het einde van dit type wordt verwacht tegen het einde van 1984.
- M4 : Zowel de levering van de B- als van de BD-rijtuigen schiet goed op. De aflevering van de laatste rijtuigen is voorzien voor het eerste kwartaal van 1984. Ook de verbouwing van AD-rijtuigen tot stuurstandrijtuigen in de CW Mechelen vordert goed en de afwerking van het eerste rijtuig is voorzien voor einde augustus. De testritten zijn voor oktober gepland.
- M5 : De band van deze dubbeldekrijtuigen volgt onmiddellijk na het beëindigen van die van de M4-rijtuigen. Eind volgend jaar zullen de eerste exemplaren op de NMBS-sporen verschijnen.
- RIC-bagagewagens : Door de levering van de AD- en BD-rijtuigen van het type M4 kunnen nu voldoende homogene stellen gevormd worden, waardoor deze bagagewagens definitief op een zijspoor werden geplaatst te Herbestal. De 17002 wordt omgevormd tot generatorwagen voor de expo-trein, de de overige wagens worden of omgebouwd tot werkwagen of gesloopt.



K1-rijtuigen 1e klasse 21017 en 21040 met de speciale "Intersoc" versiering, Antwerpen Dost, 2 juli 1983

Reeksnummering getrokken rijtuigen1. Indeling

kombinatie van één of meer van volgende letters :

A = 1ste klasse	R = restauratieafdeling, buffet, keuken
B = 2de klasse	S = speciale realisatie
D = bagageafdeling	c = ligplaatsen

2. NMBS - nummering

5 cijferig, niet van toepassing voor TEE, WL en speciaal materieel

1ste cijfer : type rijtuig

1 = I	5 = M4
2 = K	6 = R
3 = N, L	7 = diverse : pakwagens binnenlandse dienst, generator-, postrijtuigen
4 = M1, M2, M3	

2de cijfer : indeling

-indien 1ste cijfer = 7 :

0 = postrijtuig

-andere gevallen :

1 = 1ste klasse (A)	7 = pakwagen (D) of speciale realisatie (SR)
2 = 2de klasse (B)	8 = 1ste klasse en bagageafdeling (AD)
3 = 1ste en 2de klasse (AB)	9 = 2de klasse en bagageafdeling (BD)
4 = ligplaatsen	0 = 1ste en 2de klasse en bagageafdeling (ABD)

3de tot 5de cijfer : volgnummer van het rijtuig

3. UIC - nummering

12 cijferig

1ste en 2de cijfer : regime

50 = binnenlands verkeer (en evt. beperkt internationaal verkeer)

51 = internationaal verkeer

60 = expo-, bioskooprijtuigen

61 = TEE-, I6-rijtuigen

71 = Wagons-Lits (WL)

3de en 4de cijfer : eigenaar

88 = België

5de cijfer : indeling

1 = 1ste klasse (A)

2 = 2de klasse (B)

3 = 1ste en 2de klasse (AB)

4 = 1ste klasse of 1ste en 2de klasse ligwagons (Ac of AcBc) (niet in gebruik)

5 = 2de klasse ligwagons (Bc)

7 = Wagons-Lits

8 = 1ste en/of 2de klasse met bagageafdeling (AD, BD of ABD) of speciale constructie

9 = pakwagen (D), generator-, meet- of exporijtuig

6de cijfer : detail indeling

-indien 5de cijfer = 7 :

2 = slaapwagons 12 afdelingen (MU)

5 = slaapwagons 18 afdelingen (T2)

-indien 5de cijfer = 8 :

1 = 1ste klasse of 1ste en 2de klasse en bagageafdeling (AD of ABD)

2 = 2de klasse en bagageafdeling (BD)

4 = 1ste klasse en restauratie, buffet of keuken (AR)

7 = 1ste en/of 2de klasse met restauratie, keuken of buffet en pakwagons

(bvb : ADR of BDR)

9 = bar-dancing (SR), meetwagons

0 = medisch rijtuig

-indien 5de cijfer = 9 :

2 = pakwagons (D) of generatorrijtuig

5 = pakwagons (D)

9 = expo-, bioskoop of meetrijtuig

-indien 5de cijfer = 0 :

0 = postrijtuig

-andere gevallen :

1 = 11 afdelingen

2 = 12 afdelingen

4 = 1ste klasse of 1ste en 2de klasse met restauratie, bar of keuken (AR of ABR)

5 = 2de klasse met restauratie, bar of keuken (BR) (niet in gebruik)

7 = 7 afdelingen

8 = 8 afdelingen

9 = 9 afdelingen

0 = 10 afdelingen

7de cijfer : max. snelheid en verwarming

- 0 = max. 120 km/h - elektrische verwarming
- 1 = id. - elektrische en stoomverwarming
- 2 = id. - stoomverwarming
- 3 = max. 140 km/h - elektrische verwarming
- 4 = id. - elektrische en stoomverwarming
- 5 = id. - id. (niet in gebruik)
- 6 = id. - stoomverwarming
- 7 = > 140 km/h - elektrische verwarming
- 8 = id. - elektrische en stoomverwarming

8ste cijfer : detail verwarming

- 0 = elektrische verwarming op alle spanningen
- 5 = enkel stoomverwarming (niet in gebruik)
- 6 = enkel stoomverwarming
- 8 = elektrische verwarming op één spanning (3000 V)
- 9 = autonome verwarming

9de tot 11de cijfer : volgnummer van het rijtuig

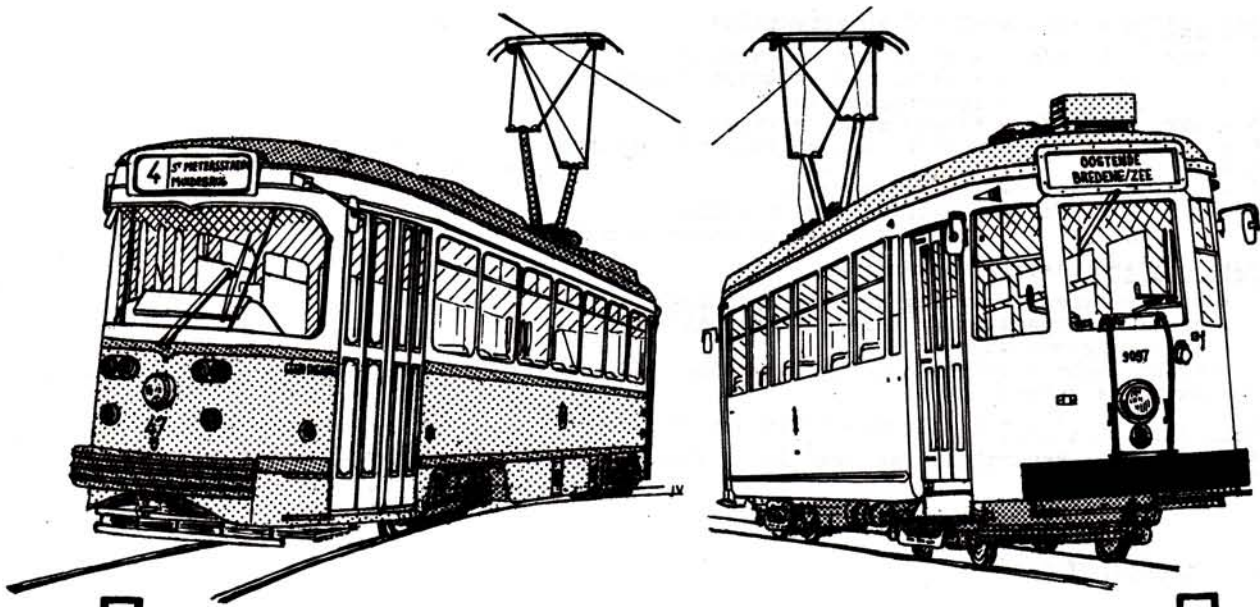
12de cijfer : controlecijfer, van de 11 vorige cijfers gescheiden door een streepje

4 : Exploitatie

Op 14.07.83 omstreeks 07.20 h rukte een te hoge vrachtwagen aan de overweg te Hansbeke (lijn 50) de bovenleiding af van beide sporen. Hierdoor werd in volle spitsuur de treindienst onmiddellijk onderbroken. Na dit incident werden een aantal diensten beperkt tot Gent-St-Pieters (o.a. de diensten Oostende - Roosendaal) terwijl andere diensten werden omgeleid langs Deinze - Lichtervelde met voorspandiensten door diesellokomotieven. Lokale diensten bleven rijden tussen Gent-St-Pieters en Landegem, en tussen Aalter en Brugge. De verbinding Landegem - Aalter werd verzorgd door een tiental NMVB-bussen. Na het voorlopig vrijmaken van de sporen te Hansbeke werd rond de middag de omleiding langs Deinze - Lichtervelde opgeheven en reden de treinen op enkelspoor over het spoor richting Oostende, terwijl het spoor richting Brussel voorbehouden bleef voor de dienst bovenleiding. Tijdens de avondspits werden beide sporen vrijgemaakt voor het treinverkeer, maar bleven de treinen zoals daarvoor met voorspan door dieselloks. Na de avondspits werd de bovenleiding verder hersteld. De sleepdiensten met diesellokomotieven werden verzekerd door machines van de reeksen 51, 59, 60/61 en 62/63. Bij sommige treinen werd zelfs de elektrische lokomotief afgekoppeld en werd met enkel de diesellokomotief verdergereden.

ES 106 te Hansbeke,
14 juli 1983





trampost

nmvb-sncv

Hainaut

Op 16, 17 en 18.05.83 werd wegens werken te Leval, lijn 90 tussen Anderlues en La Louvière uitgebaat met motorwagens type S i.p.v. met gelede motorwagens.

Op 24.05.83 werden de stations Beaux-Arts en Dampremy van het métro-légernet officieel ingehuldigd door de minister van Verkeerswezen. Na de inhuldiging van deze stations brachten de genodigden nog een bezoek aan de reeds in dienst zijnde stations Morgnies (Marchienne-au-Pont), Leernes en Paradis (Fontaine l'Eveque). De inhuldigingsrit gebeurde met de stellen gmw's 6121 + 6108 en gmw's 6145 + 6154. Als reserve stonden gmw's 6123 + 6116 opgesteld in Beaux-Arts.

Vanaf 29.05.83 kwam het nieuwe vak met de twee nieuwe stations in dienst voor de lijnen 80, 89 en 90. Deze indienststelling had een aantal ingrijpende wijzigingen tot gevolg :

op de lijnen 89 en 90 wordt nog uitsluitend met nieuwe gelede rijtuigen gereden. Tijdens de week wordt op beide lijnen een halfuurdienst aangeboden, zodat men tussen Anderlues en Charleroi een kwartierdienst bekomt (tijdens de spitsuren opgevoerd tot een 10' dienst). Lijn 90 rijdt dan via Beaux-Arts door tot Charleroi Sud, terwijl lijn 89 slechts tot Beaux-Arts rijdt. Tijdens de weekends en de vakantieperiode wordt op beide lijnen in principe een uurdienst gereden, en zijn beide lijnen beperkt tot Beaux-Arts. Te Piges is er aansluiting met lijn 63 naar Charleroi Sud.

op de lijn 80 wordt nog uitsluitend gereden met motorwagens type S - Semi-métro. Hiervoor verhuisden 15 motorwagens van dit type van de stelplaatsen Charleroi en Anderlues naar de stelplaats La Louvière. Tijdens de week heeft men een halfuurdienst en rijdt men via Beaux-Arts door tot Charleroi Sud. Tijdens de weekends en in de vakantieperiode is er slechts een uurdienst, en wordt er slechts gereden tussen Charleroi Beaux-Arts en Bracquagnies. Op zondagen wordt de lijn zelfs verder ingekort tot La Louvière (dépôt).

de lijn 92 Charleroi - Thuin werd ingekort tot lijn 91 Anderlues - Thuin. Wegens de overheveling van de motorwagens type S - Semi Métro van de stelplaats Anderlues naar andere stelplaatsen, keerden de motorwagens type S met 4-deursbediening (9056-9059, 9063, 9064, 9074, 9075) naar deze stelplaats terug, en verzekeren ze nu de diensten op deze lijn. Bij de indienststelling van de stations Morgnies, Leernes en Paradis waren zij van Anderlues naar Charleroi overgeheveld voor diensten op de stadslijn 41. Op de lijn 91 wordt tijdens de week een halfuurdienst aangeboden, die te Anderlues aansluit op de lijn 89. Tijdens de weekends en de vakantieperiode is er slechts een uurdienst.

De aansluiting van het nieuwe métro-légervak gebeurde in de nacht van 28 op 29.05.83. Hierbij werd van beide sporen op de Chaussée de Mons een stuk uitgebroken en werd het métro-légerspoor komende van Charleroi aangesloten. Het spoor richting Charleroi was al aangesloten d.m.v. een wissel. Vanwege deze werken werden de tramdiensten vanaf 21.30 h beperkt tot Marchienne-au-Pont. De laatste 92 die vanaf Charleroi Eden vertrok was de mw TS 9154 (19.56 h). Mw TS 9052 was de laatste 80 (20.21 h), en mw TS 9159 de laatste 89 die vanaf Eden vertrok (20.26 h).



Mw TS 9128 op lijn 41,
mw TS 9052 als laatste
vertrek van lijn 80,
mw TS 9154 als laatste
vertrek van lijn 89,
Charleroi terminus Eden,
28 mei 1983
foto Raf Bonte

Vanaf 12.06.83 werd ook lijn 41 aangesloten op het métro-légernet. Hiertoe werd tijdens de nacht van 11 op 12.06.83 de verbindingsbocht tussen het station Dampremy en het spoor op de Place Albert 1er komende van Trazegnies aangelegd. Het spoor naar Trazegnies was de nacht voordien al aangesloten zodat op 11.06.83 een gedeeltelijke enkelspoorexploitatie diende toegepast. De laatste 41 die op 11.06.83 vanaf Eden vertrok was de mw TSJ 9173 (20.32 h). De laatste 41 die er aankwam was de mw TSJ 9172 waarna dit rijtuig binnenreed naar de stelplaats Charleroi. Samen met deze aansluiting werd de lijn verlengd tot Charleroi Sud, via het station Beaux-Arts. De lijn 41 wordt nu nog uitsluitend met motorwagens type S - Semi-métro of type S - Jumet gereden.



Mw TS 9094 tijdens zijn
verbouwing tot onderzoeks-
rijtuig van de boven-
leiding, Jumet, 4 juni 83

Door deze omschakeling naar het métro-légernet kwam een einde aan het zeer typische Buurtspoorwegeindpunt Charleroi-Eden. Deze terminus ontstond toen vanaf 30.05.1901 de trams van de lijnen naar Marchienne en Montignies-le-Tilleul een nieuw eindpunt, "Ville-Haute" genaamd, kregen. Dit eindpunt lag op de Boulevard J. Bertrand, ter hoogte van de Boulevard Janson (toen nog Boulevard du Nord), en de trams bereikten het via de Avenue des Alliés. Vanaf september 1910 werd ook het spoor in de rue de Turenne in gebruik genomen. Na de tweede wereldoorlog kwam voor dit eindpunt de benaming Eden in gebruik. Vanaf 1949 ontstond, door de opbraak van de sporen naar "Ville-Haute" (tussen rue de Turenne en Boulevard Janson) de tot heden gekende situatie waarbij de trams naar boven reden via de Avenue des Alliés en terug afdaalden via de rue de Turenne.

Tijdens de weekends wordt lijn 62 verlengd tot Gosselies dépot om zo het stationeren van trams te Gosselies-Calvaire te vermijden.

Begin juli werden de eerste proefritten uitgevoerd met het door de NMVB-werkplaatsen Jumet verbouwde onderzoeksrijtuig voor de luchtlijn (ex mw TS 9094).

West-Vlaanderen

Mw's SO 9007 en 9022 werden einde mei als laatsten gesloopt te Oostende-kaaistation.

De in het Vakantienummer vermelde materieelslijst dient nog aangevuld te worden met: -platte wagens A7277 en 59763 en ladderwagen A3622 (LW 2), deze wagens worden tesamen met twee platte wagens van de firma CEI gebruikt als bovenleidingswerktrein bij de vernieuwingswerken van de bovenleiding door deze firma;

-4-assige platte wagen A7127, gebruikt voor het vervoer van rails en luchtlijnpalen, buiten dienst;

-platte wagen A7269;

-gesloten wagen A17689, gerestaureerd en herschilderd in het grijs, bestemd voor een toeristische lijn.

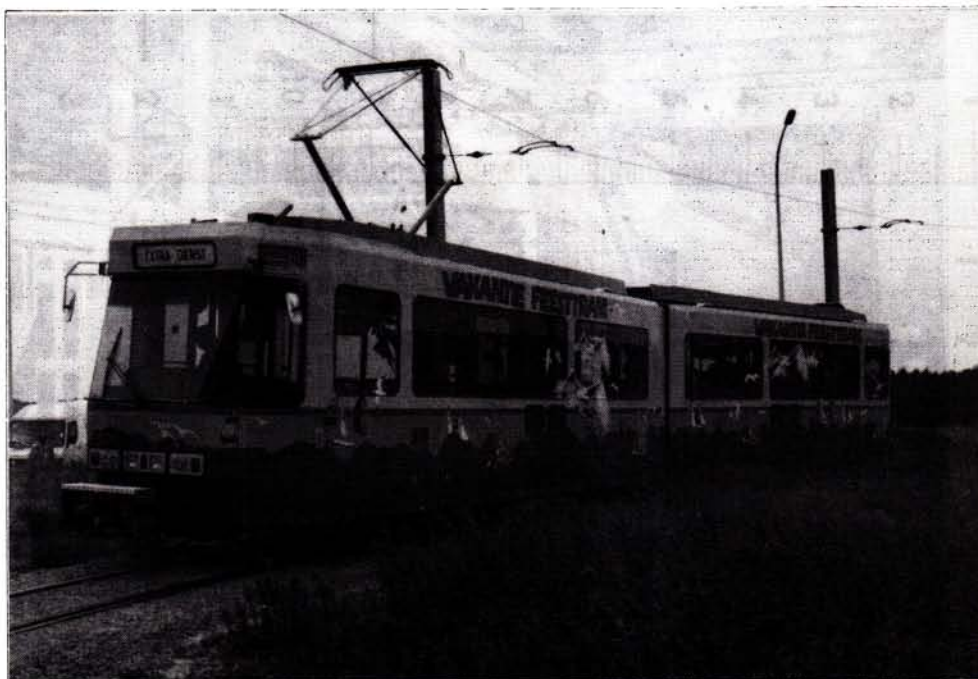
Wegens plaatsgebrek te Oostende-kaaistation werd het aldaar gestalde oude materieel naar Knokke overgebracht, nl: bw Std 9532, platte wagens A7156 en A7269, bakwagen A15858, gesloten wagen A7930.

Bw Std 9534 werd door de ASVi gedeeltelijk ontmanteld voor de restauratie van haar motorwagen Std 9290 (ex 9729). Het chassis en wat nog overblijft van de kast zal te Oostende-kaaistation gesloopt worden.

Gmw 6030 werd door de firma "International Audio-Visual Production Team" versierd als "Vakantiefesttram". Hierbij werd op beide zijden van beide wagenbakken deze benaming aangebracht. Onder de blauwe band onder de ramen werd een zeezicht met zeilbootjes gekleefd. Het resterende oranje van de zijwanden doet dienst als duinenlandschap. De ramen werden versierd met vrij grote zeevogels.

Sinds 09.07.83 doet dit rijtuig, tijdens de weekends en op feestdagen, dienst op de kustlijn, afwisselend een dag op lijn 1 Oostende - Knokke en een dag op lijn 2 Oostende - De Panne.

Binnenin is het rijtuig uitgerust met een bar waar de reizigers een verfrissing wordt aangeboden door de sponsorende firma's. Een orkestje zorgt voor muzikale begeleiding. De NMVB wil van deze "ludieke" aktie gebruik maken om de reizigers informatie te verstrekken over het zonetarief, de strippenkaarten, de eenmansbediening en de verhoogde frekwentie.



"Vakantiefesttram"
gmw 6030 te De Haan -
Zwarte Kiezel,
29 juni 83
foto Eric Keutgens

Op 09 en 10.07.83 deed dgmw 6102 dienst als "Festivaltram" als promotie voor het Festival van Vlaanderen.

Sinds 01.07.83 is op de kusttramlijn een kwartierdienst met enkele rijtuigen ingevoerd. Naargelang de toeloop wordt deze dienst nog versterkt met diensten 1/ Oostende - De Haan en 2/ Oostende - Westende. Vanwege deze hoge frekwentie worden er geen diensten Oostende - Bredene meer gereden. In het begin van het zomerseizoen werd er ook geen renbaandienst meer gereden, doch deze werd reeds na enkele weken terug ingevoerd in busexploitatie.

Om vertragingen omwille van de eenmansbediening te vermijden werd het aantal voorverkooppunten voor tickets en strippenkaarten sterk uitgebreid. De belangrijkste verkoopkantoren zijn uitgerust met een geluidsinstallatie waarmee in vier talen de reizigers worden verwezen naar deze verkooppunten. Te Oostende-kaaistation werd rond de tramperrons een omheining geplaatst om de reizigers zonder vervoerbewijs naar de loketten te leiden.

Vanwege de verhoogde fraudemogelijkheden door de eenmansbediening en de gebanaliseerde opstap doen tijdens het zomerseizoen "vliegende controle"-ploegen dienst. Deze bestaan uit meerdere controleurs die, vaak in burger, tesamen in korte tijd een rijtuig nazien. Vanwege het grote aantal benodigde controleurs zijn dit dikwijls controleurs uit de andere Vlaamse NMVB-groepen of van het NMVB Hoofdbestuur.

Tesamen met de invoering van de verhoogde tramfrequenties werd het Oostendse stadsautobusnet geherstructureerd. De ingrijpendste wijziging hierbij is het opheffen van de lijn 27 Oostende Station - Mariakerke. Deze lijn volgde over zowat 90% van haar traject dezelfde reisweg als tramlijn 2. De bediening van Mariakerke werd overgenomen door een verlenging van lijn 7 Station - Steense Dijk. Tevens ondergingen de lijnen 5/6 en 14 enkele reiswijzigingen.

Sinds einde mei werden een aantal gelede rijtuigen uitgerust met reclame op de zijwanden. Vanaf 02.07.83 werd deze reclame veralgemeend op alle rijtuigen. De reclamepanelen bestaan uit dunne matten in magnetisch materiaal waarop met zelfklevers de reclame wordt gekleefd. Door dit systeem met magnetische matten kan de reclame zeer eenvoudig geplaatst of terug verwijderd worden. Deze matten zijn op de zijwanden geplaatst tussen de zandvulopeningen. Aangezien deze reclamepanelen het NMVB-blazoen en het rijtuignummer bedekken zijn de rijtuigen niet meer in overeenstemming met de voorschriften van het K.B. van 15 september 1976 betreffende de voertuigen van het openbaar vervoer.

Stelplaatsverdeling van de autobussen tijdens het vakantie seizoen:

Stelplaats Oostende : 46 stuks : 3667 - 3670 , 3682 - 3688 , 3699
3799
3888 - 3890
3926 , 3927 , 3929
3938 (reserve)
4065 - 4066
5884 - 5906
5999

Stelplaats De Panne : 12 stuks : 3522 , 3524 (reserve)
3794 - 3798
3883 - 3887

Stelplaats Knokke : 14 stuks : 3544 (reserve)
3768 , 3782 - 3793

Stelplaats Assebroek : 64 stuks : 3671 , 3689 - 3694
3734 - 3740 , 3767
3891 - 3899
5040 - 5064 (midibussen)
5556 - 5558 (citybussen)
5559 - 5561 (citybussen)
5597 - 5605

Stelplaats Kortrijk : 43 stuks : 4067 - 4078 , 4080 - 4099
5065 - 5075 (midibussen)

Stelplaats Ieper : 38 stuks : 3525 , 3546 , 3547 , 3549 , 3551 , 3552 , 3608 - 3611 (reserve)
3548
5231 - 5245
5533 - 5544

Opmerkingen: De 3548 en 5999 (ex 3563) werden beiden in 1980 bij wijze van proef technisch gemoderniseerd, respectievelijk door de NMVB-werkplaatsen Oostende en Hasselt. De 5999 werd toen ook voor wat betreft koetswerk en binneninrichting gemoderniseerd.

miva

Antwerpen

Vanwege de vakantiedienstregeling staat tijdens de vakantie maanden volgend rollend materieel terzijde als inaktieve reserve:

loods Hoboken : 2001 , 2007 , 2012 , 2020 , 2022 , 2024 , 2026 - 2028 , 2032 , 2034 ,
2035 , 2128 - 2130 , 2132 - 2145 (29 stuks)
loods Groenenhoek : 2083 , 2086 , 2089 , 2092 , 2094 , 2095 , 2098 , 2100 , 2114 , 2122
(10 stuks).

Tijdens de maand juni werden 6 autobussen Van Hool - Fiat 420 HA ST9 buiten dienst gesteld, nl: 552 en 554 op 13.06, 556 op 14.06, 557 en 566 op 15.06 en 561 op 24.06 na een aanrijding.

Op 03.09.82 werden, samen met de verlenging van de tramlijn 12, de buslijnen 19 en 20 met elkaar verbonden te Deurne. De gevolgde reisweg op deze verbinding was vanaf de Ter Heydelaan via de Alfons Schneiderlaan, Ruggeveldlaan, Floris Pauwelslei, Dascottelei, Van den Hautelei, Eksterlaar en Mortselsteenweg naar de Drakenhoflaan (terminus). De lijnfilmen werden niet meer gewijzigd aan de Fr. Rooseveltplaats maar wel aan de Drakenhoflaan/Mortselsteenweg. De bussen komende van Deurne Noord (lijnfilm 19) keerden hier terug, evenals de bussen komende via Borgerhout (lijnfilm 20). De reizigers mochten aan de Drakenhoflaan gratis overstappen. De officiële inhuuldigingsrit van deze verbinding gebeurde met AB 592.

Vanaf 20.09.82 werden de lijnen 19 en 20 omgevormd tot een volledige ringlijn, waarbij de vroegere reisweg te Borsbeek gedeeltelijk werd hernomen, namelijk vanaf de Eksterlaar via het de Villegasplein, Wenigerstraat (terminus), Sprinkhaanstraat, August Van Putlei, Groeningestraat, De Robianostraat en Borsbeeksteenweg naar de Drakenhoflaan. Hierdoor verviel het overstappen aan de Drakenhoflaan en werd het gedeelte Borsbeek opnieuw bediend. Buslijn 19 doorliep het ringvormige traject in wijzerzin, in de omgekeerde zin reed lijn 20.

Vanaf 26.06.83 werd op last van het Ministerie van Verkeerswezen deze noord-zuidverbinding te Deurne opgeheven (omdat de MIVA had nagelaten om een vergunning aan te vragen voor deze lijnuitbreiding). Sindsdien is het te Borsbeek gevolgde traject (lijn 20) terug zoals voor 03.09.82. Te Deurne Noord werd lijn 19 ingekort tot aan de Alfons Scheiderlaan/Ruggeveldlaan, waardoor de trajectgedeelten Ter Rivierenlaan - Baron Leroystraat en Schotensteenweg (vroegere terminus) - Van Heymbeekstraat - Wim Sarensplein - Twee Gezusterslaan definitief vervallen.

Begin augustus werden met PCC 2049 proefritten uitgevoerd teneinde het rijgedrag (gedrag van de vering, wiegen van de kast, overhellen in bochten) van een PCC-rijtuig voorzien van een zware last op het dak te bepalen. De proeven gebeurden in het kader van de verbouwing van PCC 2050 met draaistroomaandrijving, waarbij voorzien wordt dat een deel van de nieuwe apparatuur op het dak zou worden geplaatst. Na deze proeven werd gestart met de verbouwing van PCC 2049 voor uitrusting met automatische rem.

mivg

Gent



Mw 339 en AB 81 op het Emile Braunplein te Gent, 15 juli 1983

Deze maatschappij vervoerde in 1982 32,020,167 reizigers waarvan 12,197,345 per tram, wat een stijging met 0.3% is in vergelijking met het jaar ervoor. Nochtans kende men de laatste 4 jaren een totale reizigersaan groei met 12% ondanks de teruglopende industriële activiteiten in de regio Gent, wat natuurlijk voor een zeker verlies aan woon-werkverkeer zorgde.

Na het algemeen akkoord van het Ministerie van Verkeerswezen is aan de Bijzondere Studiedienst de voorbereiding van een overeenkomst tussen de departementen Openbare Werken en Verkeerswezen opgedragen voor de verlenging van tramlijn 21 tot aan het kruispunt Melle Leeuw, langsheen de Brusselsesteenweg. Er komt hier een eigen bedding met dubbel spoor.

De maatschappij heeft de bedoeling 2 prototypes en vervolgens 18 serietypes van een gelede trolleybus te bestellen voor de lijnen 30 en 31. Alvast is daarvoor een terrein van 7800 m² aangekocht. In de eerste fase zal men tussen Gentbrugge en Gent Centrum (Belfort) rijden, later tot Mariakerke. Aan 4 konstruktors werd een beperkte offerte-aanvraag gericht, slechts één (Van Hool-ACEC) kwam met een volwaardige aanbieding. De stad Gent gaat akkoord met de planning nopens de aanleg van bovenleiding en de inplanting van traktiestations zoals die is ingediend voor de eerste uitvoeringsfase.

Vanaf 02.05.83 werden de verlengingswerken van lijn 1 te Wondelgem/Evergem verdergezet. Deze werken omvatten de bouw van een brug over het riviértje de Lieve en de aanleg van het spoor tot aan de Industrierweg. Op 30.05.83 werden deze werken voorlopig opgeschort wegens faling van de aannemer.

Vanaf 25.04.83 werden op lijn 10 op diverse werkdagen reizigerstellingen uitgevoerd aan het eindpunt Muidebrug.

Op 29.04.83 verliet PCC 25 na herschildering en verbouwing de werkplaats. Een nieuwigheid bij de verbouwing is de vernieuwing van de geribde rubberen vloerbekleding door een grijze effen bekleding in een materiaal met een zeer grote slijpweerstand. Deze nieuwe vloerbekleding werd reeds enige tijd toegepast door de MIVA bij de vernieuwing van haar PCC-rijtuigen. PCC 25 werd tevens voorzien van de reeds eerder beschreven afwijkende bumpers zoals op PCC 27.

Op 30.05.83 ging PCC 30 naar de werkplaats voor herschildering en verbouwing.

Sedert 13.06.83 werden wegens de veelvuldige "misbruiken" door de reizigers de zone-tariefbepalingen aangepast. Overstappen moet voortaan zonder onderbreking gebeuren en terugkeren is in geen geval toegelaten, zelfs niet via verschillende lijnen.

Tijdens de Gentse Feesten van 16.07 tot 25.07.83 die in het teken stonden van het openbaar vervoer werd door de MIVG, de NMVB en de NMBS een tentoonstelling georganiseerd in het Gentse stadhuis. Tevens stond de Gentse motorwagen 339 opgesteld op het Emile Braunplein als infotram. Het rijtuig werd op 14.07 ter plaatse gebracht en op 26.07 terug opgehaald door de speciale transportwagen van de MIVB.

Ter gelegenheid van de Gentse Feesten werd door de MIVG een "Gentse Feestkaart" in omloop gebracht voor de prijs van 200 BF, geldig op het volledige MIVG-net tijdens deze feesten.

Vanwege de Gentse Feesten werden verscheidene tram- en buslijnen omgeleid, opgesplitst of ingekort.



WELKOM OP DE GENTSE FEESTEN

Gelieve deze kaart éénmalig te ontwaarden in de automaat.

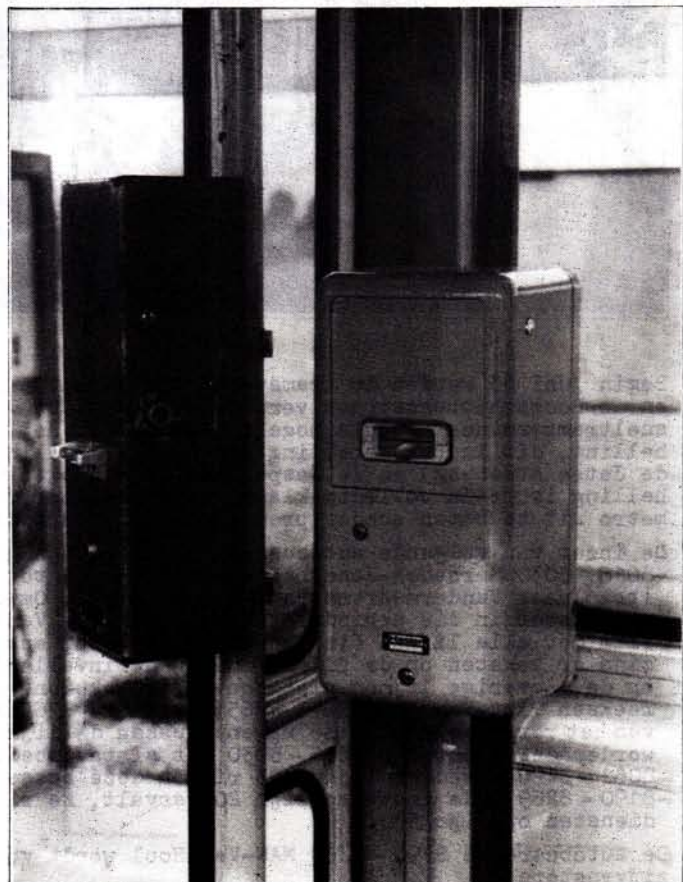
Zij is dan geldig op het volledige M.I.V.G.-net vanaf zaterdag 16 juli tot maandag 25 juli 1983 inbegrepen.

331 20 172 1

200 BF

N^o 3095

"Gentse Feestkaart"



PCC 02 als proef uitgerust met microcomputer gestuurde ontwaardingstoestellen HASLER (rechts) naast de CAMP-toestellen (links). Voor een voorbeeld van afstempeling, zie artikel over Tarieven, blz 9, MIVG/NMVB 2-zonekaart.

Tijdens de week van 02.05 tot 06.05.83 werden op beide zijwanden van de PCC-rijtuigen twee aluminiumpanelen met kader aangebracht voor reclamedoeleinden. Deze panelen werden geplaatst tussen de deuren en het maatschappijembleem. Sinds het weekend van 07/08.05.83 is op deze panelen reclame gekleefd.

Tijdens de week van 27.06 tot 01.07.83 ondergingen de autobussen 77 - 115 een gelijk-aardige operatie. Op de niet-deurzijde werd over het maatschappijembleem een aluminium-reclamepaneel geplaatst. Op de schakelkast naast de bestuurder werd een nieuw embleem gekleefd. Sinds het weekend van 02/03.07.83 wordt ook op de panelen op de autobussen reclame gevoerd.

De autobusreeksen 01 tot 76 ondergingen reeds de nodige aanpassingen om een snelle plaatsing van reclamepanelen toe te laten.

Deze plaatsing van reclame op alle voertuigen is een van de bezuinigingsmaatregelen voorzien door het K.B. van 30.12.82

mivb-stib

Brussel



GPCC 7724 met gebanaliseerde deuren op lijn 52 te Drogenbos, 2 juli 1983
foto Raf Bonte

Begin juni 83 werden de tramsporen van lijn 103 op de Jettelaan tussen de Landsroemlaan en de Boogschuttersstraat verplaatst, om de bouw van een open helling naar de toekomstige sneltramterminus Simonis mogelijk te maken. Het betreft hier een definitieve open helling, dit in tegenstelling met de open hellingen op de Leopold 2 laan (ter hoogte van de Jetse steenweg) en de Jasparlaan (ter hoogte van de Berckmansstraat). Deze laatste helling is reeds volledig klaar, maar zou door de plannen om lijn 2 onmiddellijk als metro uit te baten zonder premetro fase, overbodig worden.

De inzet van volgende autobusreeksen is gewijzigd :

- 8016 - 8030 Mercedes-Jonckheere : van 1 juni tot 1 juli 83 reden deze bussen vanuit stelplaats Vandermeerenstraat i.p.v. Haren. Omwille van de oude lijnfilm reden deze autobussen in die periode enkel op lijn 49. Vanaf 2 juli kregen ze een nieuwe lijnfilm met alle lijnen (in lijnkleuren) erop, enkel voor de lijnen 13, 53, 87, 85 zijn er teksten op de films. Buiten de invallende diensten op alle lijnen is de inzet op de 4 overige lijnen niet toevallig gekozen. Op deze lijnen rijden normaal de reeksen Fiat-Van Hool 8646 - 8655 en 8717 - 8765 met handbediende lijnfilms. Omwille van het verwisselen van de wagens tussen de lijnen 13 en 53 en ('s avonds) 87 en 89 worden de autobussen 8016 - 8030 met afstandsbediende lijnfilms gebruikt.
- 8061 - 8190 : sedert 1 juni 83 rijden deze bussen ook op de lijnen 20 en 54.
- 8190 - 8269 : de inzet op lijn 20 vervalt, ze rijden nu wel op lijn 54 en de invaldiensten op lijn 38.

De autobusreeks 8190 - 8269 MAN-Van Hool wordt voorzien van 2 klappramen op de laatste zijvensters.

Met de bedoeling van meer ruimte te verkrijgen bij de middendeuren, werden op alle gpc 7700 de dubbele banken tegenover de middendeur vervangen door enkele zitplaatsen. In plaats van 38 zit- en 119 staanplaatsen tellen ze nu 36 zit- en 121 staanplaatsen, met ongewijzigd totaal van 157 reizigers. Gpc 7708 werd zo als eerste op 08.12.82 op lijn 52 in dienst gesteld.

Verenigingsnieuws

Vergaderingen

- vr. 02.09.83 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen
Autobussen in het Mechelse, Film van Werner Devroey
- vr. 02.09.83 : Afd. MoBOV : 20h Kultureel Centrum, Driekoningenstraat, Berchem
- wo. 07.09.83 : TTZ : 20h Sporthal, Zolder
Dieselloks en hun stelplaatsen
- vr. 09.09.83 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Premetrostation Anneessens, Brussel
Treinen in Europa, dia's van Dirk de Roeck
- za. 10.09.83 : Afd. West-Vlaanderen : 14h30 Stationsbuffet, Brugge
Praatnamiddag
- vr. 16.09.83 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen
Treinen in Europa, dia's van Dirk de Roeck
- wo. 05.10.83 : TTZ : 20h Sporthal, Zolder
- vr. 07.10.83 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen
Trolleybussen in Europa, dia's van Max Velthuis
- vr. 07.10.83 : Afd. MoBOV : 20h Kultureel Centrum, Driekoningenstraat, Berchem
- vr. 14.10.83 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Premetrostation Anneessens, Brussel
Trams in Egypte, dia's van Dussart - Desart
- vr. 21.10.83 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen
Trams in binnen- en buitenland, dia's van Alain Maquet.

Agenda

- 27.08.83 ; 28.08.83 : CFTY : Modelbouwtentoonstelling te Templeuve
(Chaussée de Roubaix 49, Tournai)
- 27.08.83 - 25.09.83 : CFC en RTBF : Modelbouwtentoonstelling in het Musée des Beaux
Arts te Mons
- 28.08.83 : CFC en RTBF : Live Steam op Grand Large te Mons
- 03.09.83 : MoBOV : Bezoek aan de modelbaanclub "De Lantaarn" te Oostende
- 03.09.83 : BVS : Bezoek aan het Nederlands spoorwegmuseum te Utrecht en
aan de Stoomstichting Nederland te Rotterdam
- 04.09.83 : MSTB : Ruilbeurs voor Miniatuurtreinen,
Zaal Star, Gildenhuis, De Brauwerstraat 21, Vilvoorde
- 10.09.83 , 11.09.83 : CFV3V : Stoomfestival te Mariembourg
- 16.09.83 : MIVB en MBSV : "Tweede dag van de Amateurs"; tentoonstelling,
verkoop- en ruilbeurs voor de verschillende
verenigingen; Museum voor het Brusselse Stedelijk
Vervoer, Leybeekstraat, St-Pieters-Woluwe
- 17.09.83 , 18.09.83 : 100 jarig bestaan Parochie Zurenborg, tentoonstelling van de
motorwagen 200 en de PCC 2000, Kleine Hondstraat, Antwerpen
- 17.09.83 - 25.09.83 : De Blauwe Wimpel : "Railparade 3",
Bogdardestraat 168, Maldegem
- 30.09.83 - 10.10.83 : TGT : Rail 83, De Warande, Turnhout
- 02.10.83 : BRT Aktie Openbaar Vervoer : Tram-trein-busdag, finaledag van
de BRT-aktie
- 15.10.83 : MoBOV : Uitstap naar Verviers (bezoek aan de CFEB) en Aachen
- 15.10.83 : Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie : Studiedag over
transportarcheologie en transportmusea, auditorium VTB, Antwerpen
- 30.10.83 : Locomotion : Uitstap naar Köln met bezoek aan de Modelbaumesse
- 11.11.83 - 13.11.83 : De Pijl : Opendeurdagen, Muizen
- 27.11.83 : MSTB : Ruilbeurs voor Miniatuurtreinen,
Zaal Star, Gildenhuis, De Brauwerstraat 21, Vilvoorde

Antwerps Tram- en Autobusmuseum

Op volgende data dient de kassa en bewaking nog verzorgd te worden door de VeBOV-leden: zaterdag 8 oktober en zondag 9 oktober.
Leden die dit op een van deze dagen willen doen worden uitgenodigd contact op te nemen met Bob Boogaerts, telefoon (03) 321 41 95.

De verzameling van het Antwerps Tram- en autobusmuseum is sinds 20.05.83 verrijkt met een NMVB-stadsautobus Chevrolet-Perkins uit 1951.
De nieuwe tentoongestelde autobus 840 werd gerestaureerd in de Mechelse uitvoering en is nog rijklaar.

De stadstramlijnen in Mechelen werden in december 1952 en februari 1953 vervangen door autobusdiensten. Voor dit doel bestelde de NMVB in 1951 twintig stadsautobussen (reeks 834 - 853) bij de firma "Carrosserie Jonckheere" te Beveren-Roeselare. Tussen 1950 en 1956 kwamen er uiteindelijk in totaal 124 eenheden van dit model tot stand bij autobuskonstrukteur.

Enkele kenmerken van de autobus 840:

Bouwjaar	: 1951
Chassis	: Chevrolet GT 30 H
Koetswerk	: Carrosserie Jonckheere
Motor	: merk : Perkins Diesel
	type : P.6.V.
	aantal cyl. : 6
	max. vermogen : 63 kW (83 pk)

Totale wagenlengte	: 8.22 m
Kapaciteit	: zit : 27
	staan : 11

Nummerplaat	: 862 527
Deugdelijkheidsnr.	: 10-655

Van de tentoongestelde autobussen in de verzameling van het Antwerps Tram- en autobusmuseum is de autobus 840 thans het oudste exemplaar.

NMVB-stadsautobus 840
Chevrolet-Perkins, in het
museum te Edegem,
20 mei 1983
foto Eric Keutgens



Abonnementen op Bedrijfstijdschriften

- Info MIVB/Info STIB : informatieblad van de MIVB
2 maandelijks/formaat A4/32 à 36 blz/tweetalig
125 BF/jaar op rek. 000-0039442-60 van MIVB, 1060 Brussel.
- D' une ligne à l'autre : gemengd personeels/informatieblad van de STIL
2 maandelijks/27,5 x 19 cm/12 blz/franstalig
150 BF/jaar op rek. 240-0346475-92 van A. Bolaers, 4000 Liège.
- Onze Buurtspoorwegen : gemengd personeels/informatieblad van de NMVB
2 maandelijks/formaat A4/16 blz/nederlandstalig
120 BF/jaar op rek. 000-0003227-26 van NMVB, 1040 Brussel
- Nos Vicinaux : gemengd personeels/informatieblad van de NMVB
idem als Onze Buurtspoorwegen, doch franstalig.

Bij het betalen van Uw abonnementsgeld dient U duidelijk de naam van het tijdschrift en het jaartal te vermelden.

Mw 9888 + bw A 2121 +
bw A 2354 te Thuin, tijdens
de VeBOV-uitstap naar het
Charleroise tramnet,
4 juni 1983

