VeBOV koerier

maandblad nr.077 april 1984

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

VeBOV - koerier

077

april 1984

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

Verschijnt tienmaal per jaar

Hoofdredacteurs :
Jan Vermeiren
Bob Boogaerts

Redacteurs :
Raf Bonte
Wouter Janssens

Medewerkers :
Guy Depratere
Eric Keutgens
Alain Janmart
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
't Vosske
GTF Transfer
Ferro Flash Namur

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw.

Opgericht 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 1984 bedraagt 450 BF, te storten op rekening
001 - 1385500 - 28 van VeBOV.

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

De benaming VeBOV staat voor Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer. Sinds haar oprichting in 1976 is de VeBOV uitgegroeid tot een vereniging met een ruim gamma van aktiviteiten.
Enkele zaterdagen per jaar maken wij een uitstap naar een tram-, bus- of spoorwegonderneming of brengen wij een bezoek aan de in uitvoering zijnde infrastruktuurwerken voor het openbaar vervoer.
Geregeld richten wij tentoonstellingen in of nemen wij deel aan tentoonstellingen door anderen ingericht.
Aan onze leden wordt 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 aktiviteiten 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 maandelijkse bijeenkomsten in Antwerpen, Berchem, Brugge, Brussel en Mechelen. Op deze bijeenkomsten gaan film- en diaprojecties door met het openbaar vervoer als onderwerp.
Het lidgeld voor 1984 bedraagt 450 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 :

Net-acculocomotief 65 van de MIVB, stelplaats Delta, Oudergem, 27.04.84.

Foto achterpagina :

Pcc's 2023 en 2130 op de keerdriehoek van de Urselstraat, Hoboken, 29.04.77, foto Alain Janmart.

Tarieven

Op 16 januari werden, volgens Ministerieel Besluit van 9 januari 1984, de tarieven van alle openbaar vervoer in België gewijzigd. Net zoals in VeBOV-koerier 071, voor de vorige algemene tariefsverhoging op 17 januari 1983 (voor de NMBS op 1 mei 83) geven we hiervan in dit artikel een uitgebreid overzicht.
De vervallen tarieven worden, tenzij een vergelijking niet mogelijk is, steeds tussen haakjes vermeld.
Enkele opmerkelijke nieuwigheden zijn :
- wijziging van de prijsberekeningsformules van de NMBS en de NMVB om tot een gelijkaardigere tariefstruktuur te komen ;
- opheffing van geldigheidsbeperkende clausules op rittenkaarten en strippenkaarten van de NMVB en de intercommunale vervoersmaatschappijen.

nmbs

Reiskaarten

prijs = vastrecht
+ ((aantal km - 4) x prijs per km)

waarbij :

vastrecht 1ste kl :	48
vastrecht 2de kl :	32
prijs per km 1ste kl :	3.4662
prijs per km 2de kl :	2.3108

Bij deze prijsberekening worden echter twee afrondingen toegepast :

a. op het aantal km
- van 1 t/m 3 km wordt de prijs berekend voor 4 km.
- van 4 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, voor de gemiddelde waarden, nl. 32, 35, 38,.. enz. tot 59 km. De werkelijke afstand wordt naar onder of boven afgerond naar het gemiddelde van de groep.
- van 61 t/m 375 km wordt de prijs berekend per groep van 5 km, voor de gemiddelde waarden, nl. 63, 68, 73,..enz tot 373 km. De werkelijke afstand wordt naar onder of boven afgerond naar het gemiddelde van de groep.

b. op de prijs

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

In vergelijking met de vorige tarieven is de NMBS tariefstruktuur gewijzigd. De prijsberekeningsfaktoren zijn nu, zoals bij de NMVB steeds het geval was, reeds inklusief 6 % BTW. Het minimumtarief werd vervangen door een hoger vastrecht, resp. 48 en 32, nu verschillend voor 1ste en 2de klasse, dat uiteraard door de prijsafronding de feitelijke minimumwaarden van 50 en 30 vormt.
De redukties, naargelang de omstandigheden 20, 25, 35, 50 of 75 %, worden enkel toegepast op de prijs per km, en nooit op het vastrecht.
De prijs van een heen en terug biljet is het dubbele van een enkel biljet.

Perronkaartje 10 (10)

Toeslagen

Bij bepaalde kategorieën van treinen dient op de normale vervoersprijs nog een toeslag betaald te worden.

a. TEE - treinen

100, 130, 160 (ongewijzigd) afhankelijk van het afgelegde trajekt, doch niet steeds evenredig met de afstand.
voorbeeld :

Roosendaal (gr) - Quévy (fr) :	130
Berchem - Quévy (fr) :	160
Brussel - Quévy (fr) :	130

b. internationale IC-treinen

-op Brussel - Paris en Köln - Paris :

1ste klasse :	100	(100)
2de klasse :	70	(70)

-op Oostende - Brussel - Köln :

1ste klasse :	100,110,130
2de klasse :	70, 80, 90
	(ongewijzigd)

afhankelijk van de lengte van het trajekt.

Abonnementen

a. ganse net

	2de kl		2de kl + IC	
16d	2570	(2410)	-	
1m	4600	(4320)	4750	(4450)
3m	12860	(12630)	13310	(13020)
1j	50500	(46800)	52300	(48360)
	1ste kl		**1ste kl + IC + TEE**	
16d	3860	(3620)	-	
1m	6890	(6480)	7040	(6610)
3m	19280	(18960)	19730	(19350)
1j	75750	(70200)	77550	(71760)

b. toeristisch, ganse net

	jr	2de kl		1ste kl	
5/16	6-12	680	(640)	1020	(960)
	12-26	1020	(960)	1530	(1440)
	26-	1360	(1280)	2040	(1920)
8/16	6-12	900	(850)	1350	(1280)
	12-26	1350	(1270)	2030	(1910)
	26-	1800	(1690)	2700	(2540)

Deze toeristische abonnementen bieden resp. 5 en 8 dagen vrij te kiezen op een periode van 16 dagen.

c. stedelijke agglomeraties

In de agglomeraties Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Liège bestaan er abonnementen voor het stedelijke bus, tram en/of metrobedrijf (MIV of STI), het (voor)stadsnet van de NMVB, en de NMBS binnen de agglomeratie. Deze abonnementen zijn echter in dezelfde trein niet geldig ter aanvulling van een ander vervoerbewijs. Ze worden bij de diverse steden besproken.

d. diverse

Voorts zijn er nog : onpersoonlijke bedrijfsabonnementen voor het ganse net, gewone abonnementen met beperkte reisweg, sociale abonnementen, schoolabonnementen en reduktiekaarten 50%.

Verschillende vervoerbewijzen hebben een maakloon, waarborg of vaste heffing bij aanvraag of afhaling te betalen. Bepaalde abonnementen kunnen gebruikt worden in gemengd verkeer NMBS - NMVB.

Ter informatie : het duurste NMBS - vervoerbewijs blijft het onpersoonlijk bedrijfsabonnement voor 1ste klasse + IC + TEE-treinen, 12 maanden geldig op het ganse net, voor : 85120 (78780)

Rittenkaarten

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

2de klasse : 170 (160)
1ste klasse : 260 (240)

220 667 628: 0102
xx2220F 01-02-84 P1110
29-02-84 200615168

NMBS : Nieuw model van sociaal abonnement met afzonderlijk valideringsbiljet, in gebruik sinds 01.11.83. In tegenstelling met vroeger kan hiermee de gebruiksperiode van het abonnement onderbroken worden. Tevens werd de maximale geldigheidsduur opgedreven van 1 tot 3 jaar.

nmvb

Sektietarief

Dit tarief wordt voorlopig nog algemeen toegepast bij de NMVB, tenzij :
- in vervoersgebieden met zonaal tarief ;
- voor ritten, zelfs slechts gedeeltelijk, in stedelijke zones, waar soms hogere minimumtarieven gelden ;
- voor ritten gedeeltelijk in zonale tariefzones en gedeeltelijk in sektietariefzones.

Het tarief wordt als volgt bepaald :

prijs voor 1 t/m 4 km : 25 (23)

prijs voor 5 t/m 40 km :
= prijs van 4 km
+ (aantal km - 4) x 2.89 (2.71)

prijs voor 41 t/m 199 km :
= prijs van 40 km
+ (aantal km - 40) x 2.667 (2.50001)

Bij deze prijsberekening worden echter twee afrondingen toegepast :

a : op het aantal km

van 5 t/m 74 km wordt de prijs berekend voor de werkelijke afstand in gehele km. van 75 t/m 199 km wordt de prijs berekend per groep van 5 km, voor de gemiddelde waarden, nl. 77, 82, 87,.. enz tot197 km. De werkelijke afstand wordt naar onder of boven afgerond naar het gemiddelde van de groep.

b. op de prijs

de prijzen worden steeds naar boven afgerond tot een gehele waarde.

De redukties, 25 , 50 of 75 %, worden als volgt uit het biljet volle prijs berekend :

prijs = ((volle prijs - 10)
x reduktievoet) + 10

Deze reduktieberekening wijkt af van de vroeger toegepaste, waar de volle prijs integraal met de reduktievoet werd vermenigvuldigd.
De prijs wordt steeds afgerond naar de hogere gehele waarde.

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 biljetten 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 steeds tot de hogere frank, en met een minimum prijs van 25 (23). Overstappen is toegestaan, principieel binnen het uur, en voor zover de vervoerprijs van de ganse rit bij de aanvang van de eerste rit werd betaald.

prijzen per zone :

volle prijs :	12.50	(11.50)
50% reduktie :	-	(5.75)
75% reduktie :	3.125	(2.875)

Sinds 16.01.84 worden geen biljetten met reduktie 50 % meer uitgereikt in zonaal tarief.
Bij ritten in stedelijke agglomeraties (Charleroi en Gent) zijn andere tariefstrukturen 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.

16 strippenkaart	150	(138)
16 strippenkaart, 50%	120	(92)

Bemerk de relatief veel duurder geworden strippenkaart met reduktie. Sinds introduktie van het zonaal tarief op 01.09.81 steeg de volle prijs strippenkaart van 96 tot 150 (56.2 %) en de reduktie strippenkaart van 64 naar 120 (87.5 %).

ZONETARIEF

Zonaal / sektietarief

Voor ritten die zich gedeeltelijk in zonaal en gedeeltelijk in sektie-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. Zelfs indien de rit in het gebied met sektietarief aanvangt wordt het vast recht in ieder geval in zonaal tarief betaald.

Prijs bijpasbiljet per km :

volle prijs :	2	(2)
50 % reduktie :	0.5	(0.5)
75 % reduktie :	0.25	(0.25)

De tarieven van deze bijpasbiljetten zijn sinds de invoering van het zonaal tarief nog niet gewijzigd. Dit veroorzaakt o.a. bij sommige randgevallen van tarifikatie dat de prijs van zuiver sektietarief plots daalt als de reiziger, ondanks een langer trajekt, één zone in het zonaal tarief neemt.

Abonnementen

Sinds 16.01.84 zijn de tarieven van de abonnementen bij de NMVB identiek aan deze van de NMBS. Voor de NMVB heeft dit in veel gevallen een prijsverlaging tot gevolg :
- voor gewone abonnementen, bij een afstand van 67 km of meer ;
- voor schoolabonnementen en sociale maandabonnementen, bij een afstand van 9 km of meer ;
- voor sociale weekabonnementen, bij een afstand van 11 km of meer.

Deze nieuwe berekeningswijze heeft eveneens een tariefverlaging tot gevolg voor de abonnementen voor het gehele net :

1 m :	3760	(4270)
3 m :	10530	(11750)
1 j :	41350	(42700)

De prijs van alle NMVB abonnementen wordt steeds berekend naargelang het aantal km van het trajekt, zelfs in zonaal tariefgebied.

Stadsnetten

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

Eénheidstarief

Enkele rit of rit in aansluiting : 25 (22)

8 rittenkaart : 107 (100)

Deze rittenkaarten dragen de kenletters U(rbain) of S(tadsnet) en zijn in alle vernoemde steden geldig. Overstappen mag met deze rittenkaarten enkel te Brugge (van / naar station) en sinds 01.09.82 in Aalst en St-Niklaas. In de zonale tariefzones van Oostende en Arlon (met algemeen overstaprecht) geven deze kaarten geen recht op aansluiting.

Algemene abonnementen :

1 m : 670 (590)
1 j : 6700 (5900)

geldig op alle NMVB - lijnen binnen het stadsnet van vernoemde steden. Deze abonnementen worden echter niet uitgegeven in Arlon.

Bijzondere tarieven

a. buurtbus

Deze, slechts op 19.12.83 ingevoerde, tarieven werden op 16.01.84 nog niet gewijzigd.

Rechtstreekse rit, of heen- en terugrit op dezelfde dag :

1 - 2 lijnvakken : 30 (30)
3 - 4 lijnvakken : 40 (40)

Maandabonnement, geldig op één lijn :

1 - 2 lijnvakken : 400 (400)
3 - 4 lijnvakken : 500 (500)

b. spoorlijn Han-sur-Lesse - Grottes

Enkele rit, volle prijs : 43 (40)
Enkele rit, reduktie : 25 (23)
Enkele rit, speciale reduktie voor buitenlandse kinderen in begeleidde groep : 15 (14)

c. autobustarief speciale lijnen

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

prijs = aantal km x 2.667 (2.50001) afgerond tot de hogere frank

heen en terugbiljetten voor dezelfde dag genieten een reduktie van 33 %. Er bestaan 10 rittenkaarten, 30 dagen geldig, die 20 % goedkoper zijn dan de volle prijs. Op lijn 462 kan sinds 16.01.84 een heen en terug week-einde biljet worden genomen met 50 % reduktie.

d. toeristische abonnementen

Geldig op alle tram- en autobuslijnen in de kuststreek :

1 d : 245 (230)
5 d (te kiezen binnen 7 d) : 705 (660)

antwerpen

MIVA

Eénheidstarief met buitenstadszone

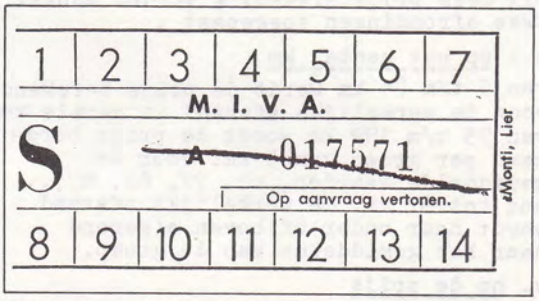
Rechtstreekse rit : 27 (25)
Rit in aansluiting : 32 (30)

Toeslag buitenstadszone : 2 (2)

Deze toeslag moet betaald worden door alle reizigers op het buitenstadstrajekt van lijn 26 naar Neerland die :

- bij de heenrit voor halte Crest-Hotel opstappen en na de UIA-campus afstappen ;
- bij de terugrit vanaf Neerland tot verder dan halte Dikke Mee rijden.

Deze toeslag moet betaald worden op gewone ticketten, rittenkaarten, algemene abonnementen en 1d/24h/2d - toeristenkaarten.



MIVA : ticket S, toeslag buitenstadszone. Dit ticket wordt enkel gebruikt op de perimeteroverschrijdende lijn 26.

Rittenkaarten :

8 ritten, voorverkoop : 120 (113)
2 ritten, automaat : 54 (50)
1 rit, automaat : 27 (25)

Er worden bij de MIVA geen rittenkaarten op het rijtuig verkocht.

Toeristenkaart :

1 d : 75 (70)
24 h : 120 (110)
2 d : 130 (120)

Lijn 33 heeft een sektie-achtig tarief met 2 aangrenzende sekties en een gedeeltelijk beide overlappende sektie, als volgt :

s1 : Cockerill - Septestraat
s2 : Vaderlandstraat - J. Petersstraat
s3 : Septestraat - Volkstuinlei

Voor het berijden van meer dan één sektie moet de reiziger een overstapticket nemen of tweemaal een rittenkaart ontwaarden.

MIVA - NMVB -NMBS

AAA (Algemeen Abonnement Antwerpen)

1 m : 735 (690)
1 j : 7350 (6900)

1 m, junior+senior : 625 (585)
1 j, junior+senior : 6250 (5850)

Deze abonnementen zijn geldig op het stadsnet MIVA (niet op uitbreiding lijn 26 naar Neerland), het NMVB-stadsnet en de agglomeratie NMBS (13 stations)

NMVB

Stadsnet :
Eénheidstarief

Rechtstreekse rit : 27 (25)
Rit in aansluiting : 32 (30)

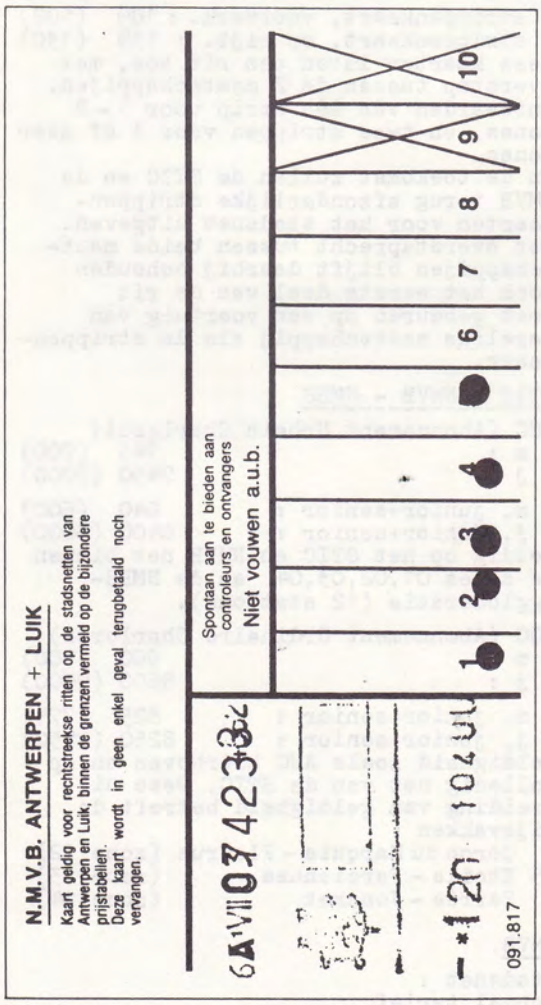
8 rittenkaart : 120 (113)

Voorstadsnet :
Sektietarief met toepassing van dezelfde minimumprijzen als het stadsnet.

7 rittenkaart : 140 (132)

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

Op lijn 66 wordt, voor het vak gezamelijk met MIVA-lijn 28, voor schoolabonnementen, het MIVA-tarief toegepast.



NMVB : 8-rittenkaart voor de stadsnetten van Antwerpen en Liège. Wanneer deze kaarten niet voorzien zijn van de kenletters A+L, worden zij bij aankoop gevalideerd met het Almexapparaat.

NMBS

10 rittenkaarten geldig voor reizen tussen de 13 stations van de agglomeratie, 2 maand geldig :
1ste kl : 260 (240)
2de kl : 170 (160)

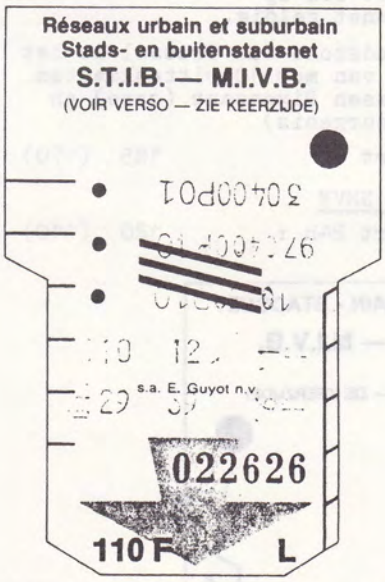
brussel

MIVB / STIB

Eénheidstarief met buitenstadszones

Rechtstreekse rit : 30 (30)
met recht op 2 x overstap binnen het uur naar een andere MIVB-lijn of 1 x overstap naar een NMVB-lijn. Overstappen in metro- en/of pre-metrostations wordt hierbij niet meegerekend. Geldig op het volledige MIVB-net, inklusief de buitenstadsdelen van lijnen 30, 44, 47, 50, 54, 58.

Rittenkaarten :
1 rit, uit automaat : 30 (30)
5 ritten, op rijtuig : 120 (110)
geldig op volledig MIVB-net met transitorecht zoals hierboven beschreven. Naar NMVB-net ook op voorstadsnet geldig.



MIVB : 5-rittenkaart, te koop op het rijtuig. Geldig op stads- en voorstadsnet van MIVB en NMVB (na transit).

5 ritten, op rijtuig : 95 (85)
enkel geldig op volgende gedeeltelijke buitenstadstrajekten, geen transito :
30 Vandervelde - Oppem
44 Woluwe - Tervuren
47 De Trooz - Vilvoorde
50 Zaman - Lot
54 Terdelt - Machelen
58 Liedts - Vilvoorde
10 ritten, voorverkoop 185 (170)
enkel stadsnet, transito zoals hierboven beschreven.

MIVB / STIB - NMVB - NMBS

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

1 m : 810 (760)
1 j : 8100 (7600)

1 m, junior+senior : 660 (620)
1 j, junior+senior : 6600 (6200)

NMVB

Stadsnet :
Eénheidstarief

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

10 rittenkaart, op rijtuig : 185 (170)
met transitorecht zoals een rechtstreekse rit.

Voorstadsnet :
Sektietarief met toepassing van zelfde minimumprijzen als stadsnet.

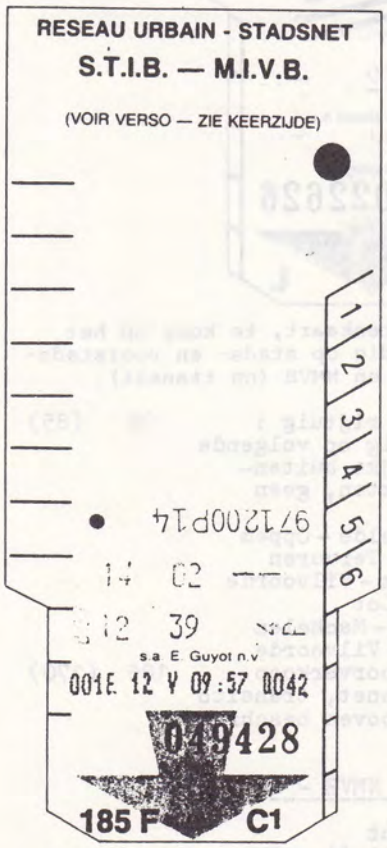
5 rittenkaart, op rijtuig : 120 (110)
met transitorecht zoals een rechtstreekse rit, op het MIVB-net ook op buitenstadsnet geldig.

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

10 rittenkaart : 185 (170)

MIVB / STIB - NMVB

Toeristenkaart 24h : 120 (110)



MIVB : 10-rittenkaart, in voorverkoop. Merk onderaan op de afstempeling van de nieuwe CAMP-PRODATA-toestellen.

NMBS

10 rittenkaart geldig voor reizen tussen de 30 stations van de agglomeratie, 2 maand geldig.
1ste kl : 260 (240)
2de kl : 170 (160)

charleroi

STIC - NMVB

Zonaal tarief (zones 01 - 14, 24)

1-2 zones ticket : 27 (25)
3-. zones ticket : 37 (35)

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

7 strippenkaart, voorverk. : 109 (102)
7 strippenkaart, op rijt. : 139 (130)
Deze kaarten laten een rit toe, met overstap tussen de 2 maatschappijen. Ontwaarden van één strip voor 1 - 2 zones, en twee strippen voor 3 of meer zones.
In de toekomst zullen de STIC en de NMVB terug afzonderlijke strippenkaarten voor het stadsnet uitgeven. Het overstaprecht tussen beide maatschappijen blijft daarbij behouden doch het eerste deel van de rit moet gebeuren op een voertuig van dezelfde maatschappij als de strippenkaart.

STIC - NMVB - NMBS

AUC (Abonnement Urbain Charleroi)
1 m : 745 (700)
1 j : 7450 (7000)

1 m, junior+senior : 640 (600)
1 j, junior+senior : 6400 (6000)
geldig op het STIC en NMVB net binnen de zones 01,02,03,04 en de NMBS-agglomeratie (12 stations).

AOC (Abonnement Ordinaire Charleroi)
1 m : 960 (900)
1 j : 9600 (9000)

1 m, junior+senior : 825 (775)
1 j, junior+senior : 8250 (7750)
geldigheid zoals AUC hierboven en op volledig net van de STIC. Deze uitbreiding van geldigheid betreft de lijnvakken :
7 Coron du Marquis - Fleurus (zone 12)
35 Etoile - Farciennes (zone 13)
E Ferrée - Joncret (zone 14)

NMVB

Stadsnet :
Zonaal tarief

De voorwaarden van het nationaal zonetarief zijn van toepassing. Voor verplaatsingen met vertrek of aankomst binnen de zones 01 - 14 en 24 gelden de minimumtarieven 27 (25) voor 2 zones en 37 (35) voor 3 of meer zones.

NMBS

10 rittenkaarten geldig voor reizen tussen de 12 stations van de agglomeratie, 2 maand geldig :
1ste kl : 260 (240)
2de kl : 170 (160)

gent

MIVG - NMVB

Zonaal tarief (zones 01 - 04)

1-2 zones ticket : 26 (24)
Deze ticketten laten een rit toe, met overstap tussen de 2 maatschappijen binnen de stadszones 01 - 04.

Rittenkaarten :
8 ritten (2 zones), voorv. : 117 (110)
8 ritten (2 zones), rijt. : 150 (140)
Zelfde geldigheid als de 2-zone ticketten. De totale reisduur moet beperkt blijven tot 60 min.

In de toekomst zullen de MIVG en de NMVB, zoals in Charleroi, terug afzonderlijke 2-zone rittenkaarten voor het stadsnet uitgeven. Het overstaprecht tussen beide maatschappijen blijft daarbij behouden doch het eerste deel van de rit moet gebeuren op een voertuig van dezelfde maatschappij als de 2 zone rittenkaart.

MIVG

Zonaal tarief (zones 01 - 06)

3 zone ticket : 46 (44)

8 rittenkaart (3 zones), op rijtuig : 235 (220)

Deze vervoerbewijzen laten overstappen toe binnen de MIVG, doch niet naar de NMVB. Ze dienen speciaal voor reizen op de lijnen 20 naar Melle en 81/84 naar Latem-Deurle. De 2-zone ticketten of -rittenkaarten zijn op deze lijnen eveneens geldig voor zover de verplaatsing zich beperkt tot resp. de zones 03 - 05 (Melle) en 03 - 06 (Latem - Deurle) met eventueel overstaprecht op het MIVG-net, doch niet op het NMVB-net.

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)
1 m : 675 (635)
1 j : 6750 (6350)

1 m, junior+senior : 575 (540)
1 j, junior+senior : 5750 (5400)
geldig op het MIVG- en NMVB-net binnen de zones 01 - 04 en binnen de NMBS - agglomeratie (9 stations).

NMVB

Stadsnet :
Zonaal tarief

De voorwaarden van het nationale zonetarief zijn van kracht. Indien het vertrek of de aankomst van de verplaatsing zich binnen de zones 01 - 04 bevindt, is de minimumprijs 26 (24).

NMBS

10 rittenkaarten geldig voor reizen tussen de 9 stations van de agglomeratie, 2 maand geldig.

1ste kl : 260 (240)
2de kl : 170 (160)

liège

STIL

Gemengd sektie-/éénheidstarief

Enkele rit (1-4s) "A" : 27 (25)
Enkele rit (5-.s) "E" : 32 (30)

Rit in aansluiting "C" : 33 (31)
ongeacht aantal sekties

Rittenkaarten :
8 ritten (1-4s), voorverk. 120 (113)
8 ritten (5-.s), voorverk. 156 (146)
8 ritten (5-.s), op rijt. 170 (160)

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 Basse-Awirs - Stockay wordt het NMVB-sektietarief toegepast.

STIL - NMVB - NMBS

AUL (Abonnement Urbain Liégeois)
1 m : 735 (690)
1 j : 7350 (6900)

1 m, junior+senior : 625 (585)
1 j, junior+senior : 6250 (5850)
geldig op het stadsnet van de STIL, het voorstadsnet van de NMVB en de NMBS-agglomeratie (28 stations).

AOL (Abonnement Ordinaire Liégeois)
1 m : 915 (860)
1 j : 9150 (8600)

1 m, junior+senior : 780 (730)
1 j, junior+senior : 7800 (7300)
geldigheid zoals AUL en volledig STIL-net, uitgezonderd de NMVB-tariefgedeelten van lijnen 9 en 47.

NMVB

Stadsnet :
Eénheidstarief

Rechtstreekse rit : 27 (25)
Rit in aansluiting : 33 (31)

8 rittenkaart : 120 (113)

Voorstadsnet :
Sektietarief met toepassing van dezelfde minimumprijzen als het stadsnet.

7 rittenkaart : 140 (132)

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

Op de gemengd geëxploiteerde lijn 48 Liège - Sart-Tilman worden enkel de STIL tarieven toegepast.

STIL - NMVB

1 dagskaart : 75 (70)
geldig op het stadsnet van de STIL en het voorstadsnet van de NMVB.

NMBS

10 rittenkaart geldig voor reizen tussen de 28 stations van de agglomeratie, 2 maand geldig :
1ste kl : 260 (240)
2de kl : 170 (160)

verviers

STIV

Eénheidstarief

Enkele rit, met recht op overstap : 25 (25)

Rittenkaarten :
9 ritten, voorverkoop : 120 (113)
9 ritten, op rijtuig : 160 (150)

Algemeen abonnement :
1 m : 630 (590)
1 j : 6300 (5900)

1 m, junior+senior : 530 (500)
1 j, junior+senior : 5300 (5000)
geldig op het volledige STIV-net, niet geldig op het NMVB of NMBS net.

NMVB

Stadsnet
Eénheidstarief

Enkele rit, met recht op overstap : 25 (25)

8 rittenkaart : 107 (100)
Deze kaart (U/S) is eveneens geldig op alle andere NMVB-stadsnetten, uitgezonderd in de 5 grote agglomeraties.

Op het stadsnet van de NMVB zijn geen algemene abonnementen of schoolabonnementen "net" te bekomen.

boetes

NMBS

Reiziger niet in het bezit van geldig vervoerbewijs, bij gebruik van ongeldige verminderingskaart of zonder toelating verlengen van het trajekt of verhogen van klasse : 600 (600)

Idem als hierboven, bij niet onmiddelijke betaling : 1200 (1200)

MIV*/STI* - NMVB

Reiziger niet in het bezit van geldig vervoerbewijs, onmiddellijke betaling of betaling binnen gestelde termijn : 800 (700)

Idem als hierboven, bij vordering van boete via administratieve weg : 1500 (1400)

Reiziger met vervalst vervoerdokument : 8000 (7000)

NMVB

Reiziger met onrechtmatig gebruik van vervoerbewijs met reduktie : 8000 (7000)

Reiziger niet in het bezit van geldig vervoerbewijs, vastgesteld binnen de 24 maanden na een soortgelijke overtreding : 8000 (7000)

slot

Globaal gezien geeft het overzicht van de belgische tarieven een zelfde beeld als bij de vorige tariefverhoging. In januari 1985 wordt in België de algemene invoering van het zonaal tarief verwacht, zowel voor de NMVB als voor de intercommunale vervoersmaatschappijen, waardoor bepaalde tariefstrukturen in de toekomst grondig zullen wijzigen.

Hoewel pas ingevoerd op 01.09.81, wordt de struktuur van het zonaal tarief, vooral dan in gemengde gebieden in Gent en Charleroi, er niet eenvoudiger op. In een (zeer) nabije toekomst zullen de STIC, de MIVG en de NMVB stoppen met de uitgave van gezamelijke stadsrittenkaarten. Er zal dan een toestand zoals in Brussel ontstaan waarbij ieder bedrijf zijn eigen rittenkaarten heeft, doch wel een overstap op de andere maatschappij toestaat.

Een bijzondere vooruitgang is het vervallen van geldigheidsbeperkende clausules zoals "geldig tot het einde van de derde maand na wijziging van de bij aankoop geldende tarieven" op rittenkaarten en enkele andere vervoersbewijzen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat, daar in de toekomst de tarieven jaarlijks in januari zullen aangepast worden, de verhogingen beperkt zullen blijven, zodat het inkopen van grote hoeveelheden vervoersbewijzen vlak voor tariefverhogingen een erg oninteressante belegging wordt.

Vanaf 16.01.84 mag men in Verviers, zowel op het STIV als NMVB stadsnet, bij een rechtstreekse rit, zonder prijssupplement, een aansluiting nemen. Van alle belgische steden die tarifiair een stadsnet bezitten is Verviers de 23ste stad waar in de prijs van een enkele rit, de overstap inbegrepen is. Slechts Antwerpen en Liège blijven de enige steden met 5 tot 6 BEF duurdere overstapbiljetten in gebruik.

Het kontrast tussen mogelijkheden met ticketten in de 5 grote agglomeraties werd op 16.01.84 nog benadrukt door een algemene tariefsverhoging voor de enkele rit, behalve in Brussel. Bij vergelijking van de prijs van de kortst mogelijke verplaatsing en de langste en duurste rit (met aansluiting en buitenstads) varieert Brussel nog steeds van duurste tot goedkoopste stad.

	enkele rit	aansluiting +buitenstad
Brussel :	30	30
Liège :	27	33
Antwerpen :	27	32 + 2
Charleroi :	27	37
Gent :	26	46

Voor de abonnementen zijn de tarieven van de NMVB en NMBS, met uitzondering van de afstanden 1 - 3 km, nu volledig gelijkgeschakeld. Gemiddeld gaf dit voor de NMVB abonnementen een prijs-

verlaging. Voor normale ticketten is voor beide bedrijven een gelijkaardige berekeningsstruktuur ontstaan maar met een erg verschillend resultaat. Voor afstanden groter dan 14 à 16 km worden de NMBS tarieven goedkoper dan deze van de NMVB, dit zelfs ondanks een verminderde km-prijs bij de NMVB vanaf 41 km.

Dit tariefoverzicht bevat enkele aanvullingen en verbeteringen t.o.v. de vorige uitgave (VeBOV-koerier 071). De berekeningsparameters voor de NMVB en NMBS tarieven werden bekomen door computer-simulatie. Dit houdt in dat ze niet noodzakelijk identiek zijn aan de officiële parameters, in het geval van de NMVB zelfs eenvoudiger, doch een zelfde berekeningsresultaat inhouden ■

NMVB-PRODATA : Vervoerbewijs met magnetisch gecodeerde strook. In de toekomst zullen door de invoering van nieuwe ontwaardingstoestellen alle in voorverkoop te bekomen vervoerbewijzen (abonnementen, strippenkaarten, stadsrittenkaarten, eendagskaarten, enz.) vervangen worden door deze nieuwe kaarten.

NMVB : strippenkaart

De net-acculocomotieven van de MIVB

inleiding

Op 17 februari 1984 werd aan de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) de eerste elektrische locomotief geleverd van een 5 stuks tellende reeks. Deze locomotieven, van een technisch volledig nieuwe opvatting, bezitten de speciale eigenschap dat ze zowel op een uitwendig voedingsnet (3de rail) als autonoom (op batterij) kunnen rijden.

Deze locomotieven zullen het werkmaterieel park van de metro aanvullen. Reeds in 1974 bezat de MIVB voor haar, toen nog in aanleg zijnde metronet 2 Cockerill - Cummins diesellocs met een vermogen van 210 kW, genummerd 61 en 62. Hoewel hun gebruik in metrotunnels om redenen van geluidshinder en luchtverontreiniging zoveel mogelijk wordt beperkt, doen ze regelmatig dienst voor werktreinen. Buiten deze 2 diesellocs bezit de MIVB nog een driedelig stofzuigerstel nr. 63 en een depannagerijtuig nr. 64. Dit depannagerijtuig bezit een klassieke elektrische uitrusting van ACEC en KIEPE van 528.4 kW en kan bij spanningsloze 3de rail (bvb. bij ongevallen of ontsporingen) kleine verplaatsingen (maximum 1 km) uitvoeren, dank zij een meegevoerde, doch beperkte tractiebatterij (spanning 216 V - capaciteit 275 Ah).

In 1981 werd door de MIVB een lastenboek opgesteld voor de levering van elektrische locomotieven die zowel op het net als op batterij konden rijden. Zij moesten in staat zijn om 70 ton (los) tot 120 ton (in dubbeltractie) op een helling van 6% te slepen, en een autonomie in belaste toestand (50 ton) van minimum 15 km bezitten. Slechts één, nieuw locomotieftype, een ontwerp van Cockerill Mechanical Industries (CMI) en ACEC, voldeed aan de gestelde eisen.

locomotief

De uiterlijke vorm van de locomotief is erg klassiek: 2-assig onderstel met één centrale bestuurderscabine en twee schuin aflopende motorkappen, een type vroeger vaak als "boîte-à-sel" omschreven.

Beide motorkappen zijn nogmaals in twee delen gesplitst zodat men achtereenvolgens volgende uitrustingen aantreft:
- de elektronische hakker met alle toebehoren, zelfs de ingangssmoorspoel. Deze zijde van de locomotief is duidelijk te herkennen aan de ventilatorroosters voor de koeling van de hakker.
- een deel van de tractiebatterijen,
- de bestuurderscabine,
- het andere deel van de tractiebatterijen,
- het bord met de pneumatische hulpdiensten.

De tractiemotoren zijn langs de buitenzijde van beide assen geplaatst. Tussen de assen bevinden zich de remmen, inclusief hun bedieningscylinders, en de onderaan het onderstel opgehangen roterende centrifugaalcompressor. Het persluchtvat bevindt zich, in 2 delen gesplitst, langs beide zijden van de motoren.

De locomotief is in een helrode kleur geschilderd met witte sierstrepen. Op het dak van de bestuurderscabine staan o.a. een oranje knipperlicht, twee diagonaal tegenover elkaar geplaatste, vanuit de bestuurderscabine te richten schijnwerpers, de antenne voor de radio en de aanzuigopening voor lucht voor de compressor.

De tractie gebeurt met 2 ACEC ME 030 S motoren met seriebekrachtiging en geforceerde luchtkoeling. Deze motor is afgeleid van de ME 084 S motor zoals gebruikt in de gelede Buurtspoorwegtrams reeksen 6000 en 6100, doch in lichtere uitvoering. Deze motoren zijn volledig opgehangen in 3 punten, waaronder het carter van de overbrenging.
De motor drijft niet rechtstreeks de tractieas aan, maar wel via een bijkomende tussenliggende as. Er zijn dus twee opeenvolgende overbrengingen, waardoor een zeer grote overbrengingsverhouding (15.4 / 1) wordt bekomen, en de motor volledig kan worden opgehangen. Deze overbrengingsverhouding laat toe om, ondanks de beperkte maximum snelheid (35 km/h) een sneldraaiende, en dus lichte tractiemotor te kombineren met een maximum krachtontwikkeling, aanzetversnelling en adhesie. De volledige reductie, met 4 tandwielen, heeft een rendement van 90% en is eveneens een CMI - primeur.
De voeding van de 2 permanent parallel geschakelde tractiemotoren gebeurt met één thyristorhakker, fabrikaat Kiepe-Elektrik. In deze hakker, waarbij de doofkring met de doofthyristor in parallel is geschakeld op de hoofdthyristor, worden ACEC-schijfthyristoren gebruikt, gelijkaardig aan doch lichter dan deze van de MIVB-metrostellen. De hakker legt, door regeling van zijn werkingsverhouding, steeds de juiste spanning aan aan de motoren. Bij tractie

op batterij (448 V) wordt de hakker over zijn volledig regelbereik gebruikt, terwijl bij tractie op het net (nominaal 750 V, maximum 900 V) de werkingsverhouding tot 60 à 50% beperkt blijft teneinde de maximum toelaatbare spanning van de motoren niet te overschrijden. Het ganse snelheidsgamma van de motor kan worden bereikt met de regeling van de uitgangsspanning van de hakker, net zoals bij de gelede Buurtspoorwegtrams, zonder bijschakelen van afzonderlijke shuntweerstanden in de bekrachtigingswikkelingen. De tractiemotoren zijn, voor wat betreft hun karakteristieken, zogenaamd "vierkant", wat betekent dat de nominale stroom- en spanningswaarden (respectievelijk 345 A en 350 V in éénuurbedrijf) in dezelfde grootteorde vallen. Dergelijke motoren kunnen een bijzonder hoog rendement halen.
Een maximale adhesie, noodzakelijk voor een maximale trekkracht, bvb. bij het slepen van een defect metrostel, wordt gewaarborgd door permanente toerentalmetingen op de assen. Bij het doorslippen van de wielen wordt door de hakker ogenblikkelijk de aan de motoren aangelegde spanning verminderd, en zo nodig worden de zandstrooiers onder de wielen in werking gesteld.

De maximum snelheid van de locomotief is beperkt tot 35 km/h, de veiligheidsnoodstop treedt in bij snelheden hoger dan 37 km/h. De mechanische uitrusting van de machine werd berekend voor snelheden tot 40 km/h.
Door de grote overbrengingsverhouding en de ruim gedimensioneerde pneumatische rem zijn zeer hoge aanzetversnellingen (tot 2 m/s²) en remvertragingen mogelijk.

De remming van de locomotief is gemengd en kan zowel elektrisch als pneumatisch gebeuren. De elektrische remming is enkel mogelijk bij batterijtractie en recupereert de energie terug in de batterijen. Deze remming heeft dan steeds voorrang op de pneumatische rem. Een zuiver reostatische rem, met warmtedissipatie in weerstanden, is niet aanwezig.

De pneumatische remming werkt steeds bij tractie op uitwendig net en als bijkomende rem bij batterijtractie. Deze pneumatische reminrichting bezit langs de binnenzijde van iedere as twee dubbele SAB-blokremmen. De mogelijkheid van recuperatieremming bij tractie op de 3de rail werd niet-opportuun geacht, gezien bij werktreinen zich zelden een andere verbruiker voldoende dichtbij bevindt om de gerecupereerde energie te herbruiken.

De besturing van de loc kan gebeuren vanop de 2 tegenover elkaar geplaatste stuurposten in de centrale bestuurderscabine. Alle normale bedieningen zijn verenigd op

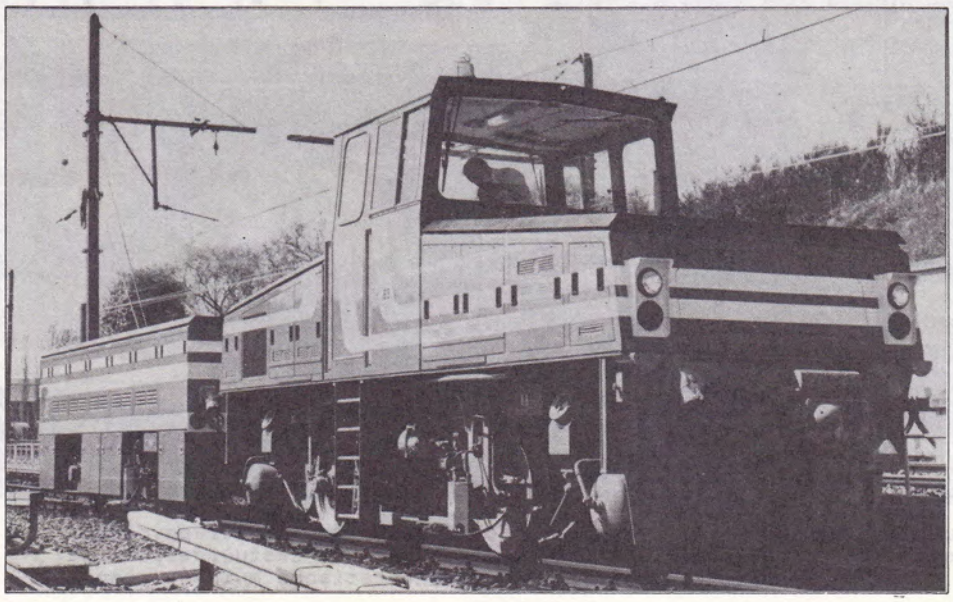
Zijaanzicht van de net-acculocomotief 65. Van links naar rechts heeft men achtereenvolgens de kast met de hakkeruitrusting en een deel van de tractiebatterijen, de bestuurderscabine, en de kast met het overige deel van de tractiebatterijen en de pneumatische hulpdiensten.

één rijkruk met 7 rij- en 7 remstanden. De kop van deze kruk moet, als dodemansbeveiliging, steeds worden ingedrukt, zoniet volgt een noodremming na 5 seconden. Het is wel mogelijk tijdens het rijden de bedieningen van de ene op de andere stuurpost over te nemen. Alle overige bedieningen gebeuren met drukknoppen.

Net zoals op de Cockerill - Cummins diesellocomotieven, waar deze reeds enkele jaren geleden werd geplaatst, werd bij CMI op locomotief 65 een draadloze afstandsbediening aangebracht. De verschillende signalisatielampen van de werking hiervan stonden per 4 langs beide zijden van de bestuurderscabine. Na afloop van de proeven werden deze lampen bij de MIVB terug weggenomen, de installatie zelf kan zo nodig terug operationeel worden gemaakt.

De tractiebatterij is van het klassieke lood/zwavelzuur type met tubulaire cellen met 224 in serie geplaatste cellen van 2 V, in totaal 448 V. Er is eveneens een kleinere batterij voor de hulpdiensten op 24 V.
De batterijen kunnen op 3 manieren worden opgeladen:
- via een uitwendige contactdoos vanuit een 380 V -wisselspanningsnet,
- via de 3de rail vanuit een 750 à 900 V - gelijkspanningsnet,
- door energieterugwinning bij batterij-

◀ Kopaanzicht van de locomotief 65 langs de zijde van de pneumatische hulpdiensten.

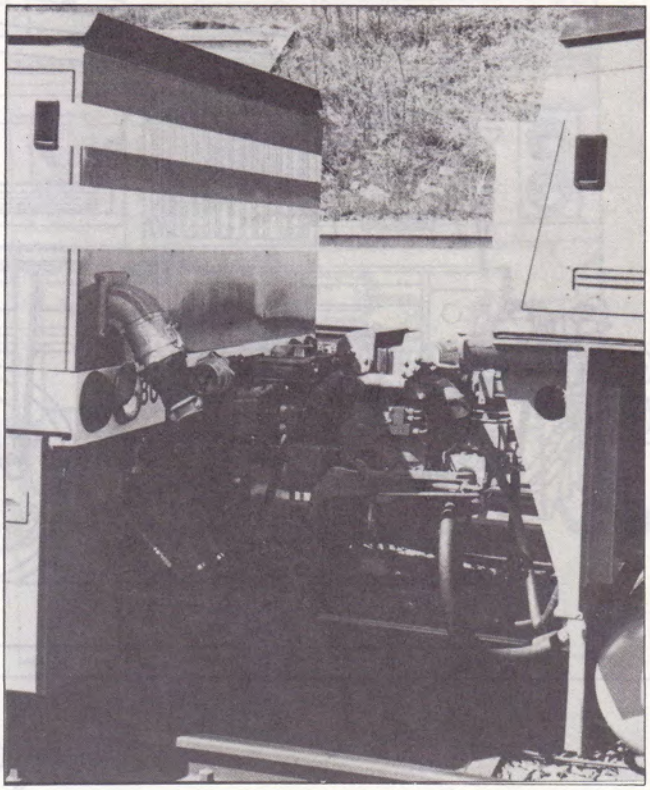


▼ Locomotief 65, gezien langs de zijde van de pneumatische hulpdiensten, gekoppeld met tender 80 tijdens proefritten te Delta, Oudergem, 27.04.84.

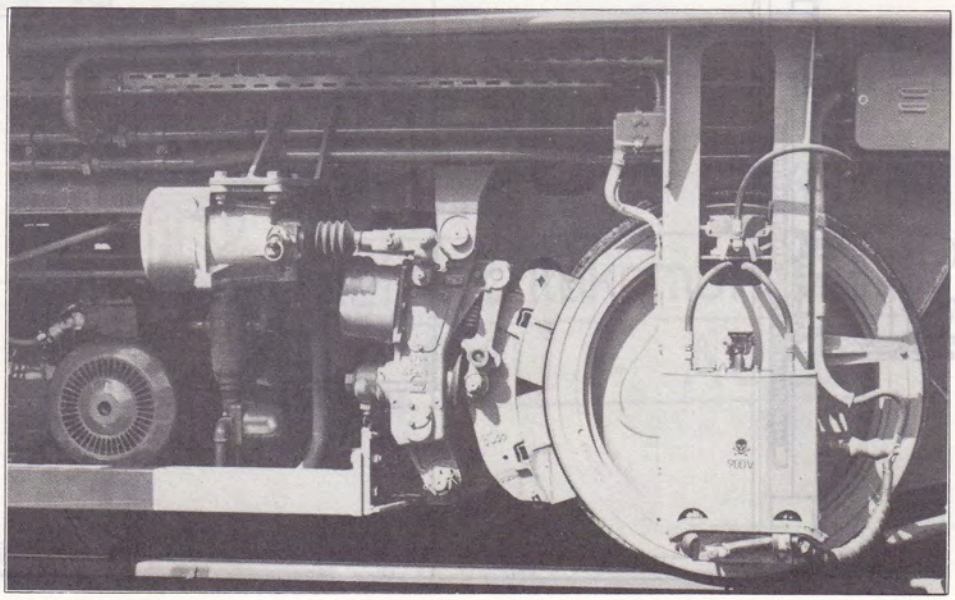
tractie.
In beide eerste gevallen gebeurt de lading van de batterij 448 V via een draaiende omvormer (combinatie van een gelijkstroommotor en een 3-fasige alternator met gelijkrichter). Op de batterij 448 V bevindt zich dan een kleinere draaiende omvormer, eveneens fabrikaat LECH (West-Duitsland) die de batterij 24 V laadt. Alle batterijcellen zijn met kleine vlotterafsluiters voorzien van een centrale watervulling.

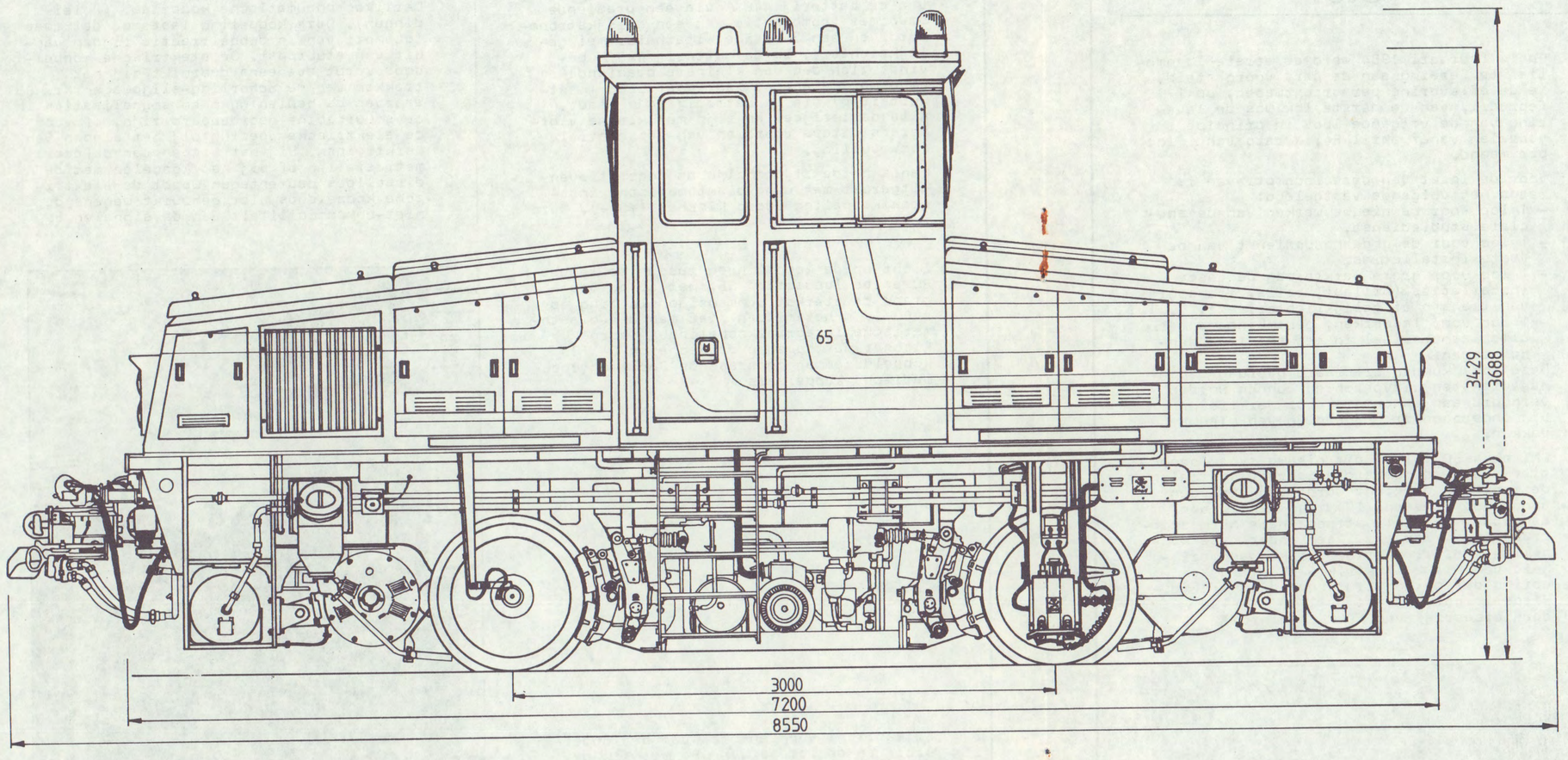
Langs beide zijden zijn de locomotieven uitgerust met een volautomatische integraalkoppeling Georg Fischer (+GF+). Deze bezit eveneens een Sécheron CM 130 ma elektrische koppeldoos (130 kontakten) en een Oerlikon pneumatische koppelaar (2 leidingen). Deze koppeling laat toe dat twee locomotieven in dubbeltractie rijden vanuit één stuurpost. De elektrische koppeldoos wordt eveneens gebruikt bij het trekken van de Schörling-slijpwagen nr. 85 waarvan de bedieningen en signalisaties in de stuurcabine gegroepeerd zijn, of voor de elektrische voeding bij het slepen van werktreinen. Bij het slepen van defecte metrostellen of bij het koppelen met de diesellocs daarentegen wordt de elektrische koppeldoos niet gebruikt wegens de niet-compatibiliteit van de signalen op

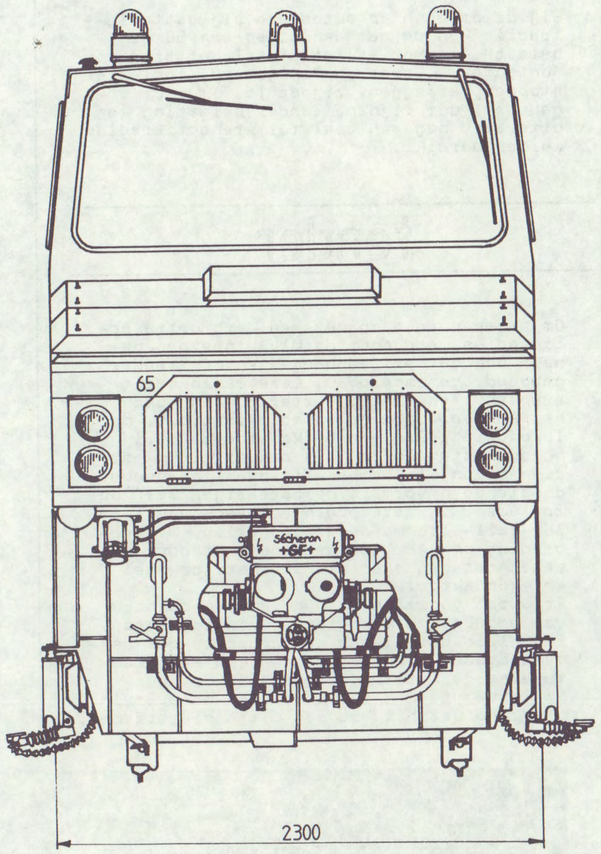
Zicht op de koppelingen tussen de tender 80 en de locomotief 65, met op de voorgrond de sterkstroomkabelaansluiting op 448 V . In het midden ziet men de volautomatische integraalkoppelingen Georg Fischer met bovenop de Sécheron CM 130 koppeldozen en onderaan de Oerlikon pneumatische koppelaars.

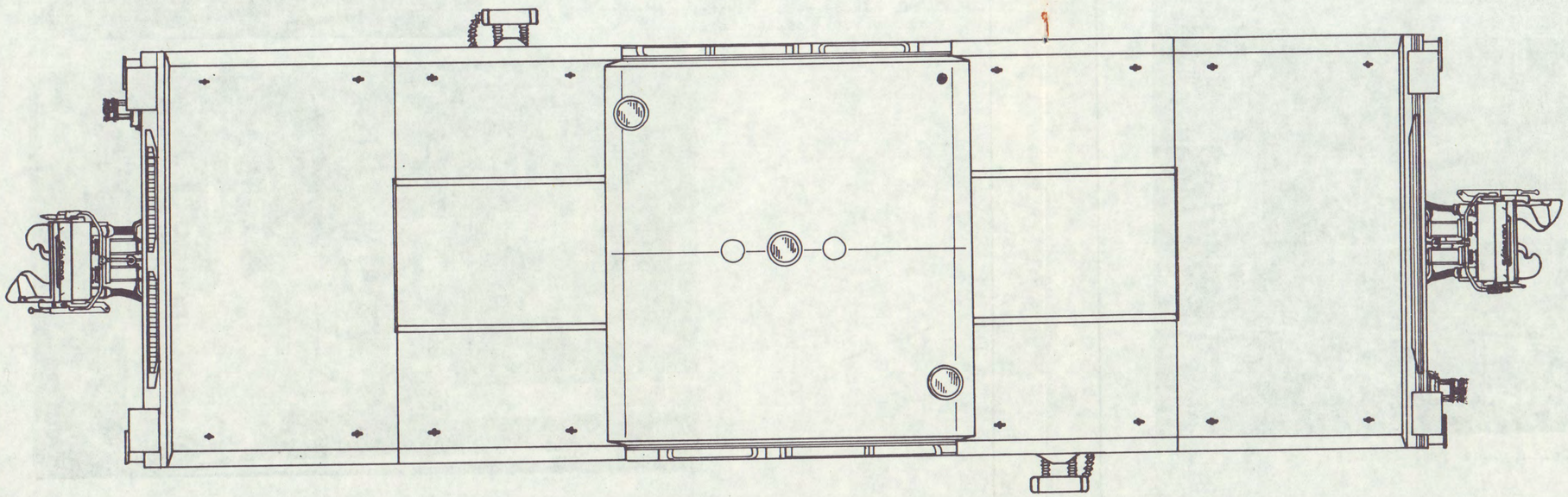


Zijaanzicht van een deel van het onderstel van de locomotief 65, met o.a. de SAB-remcilinder, de SAB-blokkenrem en het wiel met daarvoor de stroomafnemer 900 V voor tractie op 3de rail.









VeBOV
05/84

MIVB / STIB 65-69

net/acculokomotief Bo

CMI - ACEC

de contacten. Om dergelijke redenen heeft de stofzuigertrein nr. 63 zelfs geen elektrische koppeldoos.

Bij de proeven op autonomie bij batterijtractie kon de met een sleep van 50 ton belaste locomotief tot 5 maal het traject Montgomery - Tomberg - Montgomery, inclusief stoppen, afleggen, zijnde 15.7 km , of ongeveer 1 uur rijden. Zonder belasting kan uiteraard nog een veel ruimere actieradius worden bereikt.

tender

Om proeven te doen met een vergrootte actieradius werd door de MIVB in eigen beheer een batterijaanhangwagen of "tender" gebouwd, genummerd 80. Deze wagen bezit eveneens een tractiebatterij 448 V doch met een verdubbelde capaciteit t.o.v. de locomotief. Ook een bijkomende batterij hulpdiensten op 24 V is aanwezig. Om met zijn eigen, in beide uiteinden ingebouwde, draaiende omvormers de batterijen zelf op te laden, is deze wagen eveneens van twee 3de-rail-stroomafnemers voorzien. De verbinding op 448 V tussen loc en tender gebeurt met een speciale sterkstroomkabel en -kontaktdozen.
Er wordt voorzien om nog in 1984 de bouw van een 2de batterijtender aan te vatten. Een klein detail van de tender is dat beide loopassen afkomstig zijn van een oude tweeassige motorwagen reeks 9000.
De tender is net zoals de locomotieven in het rood geschilderd met witte sierstrepen.

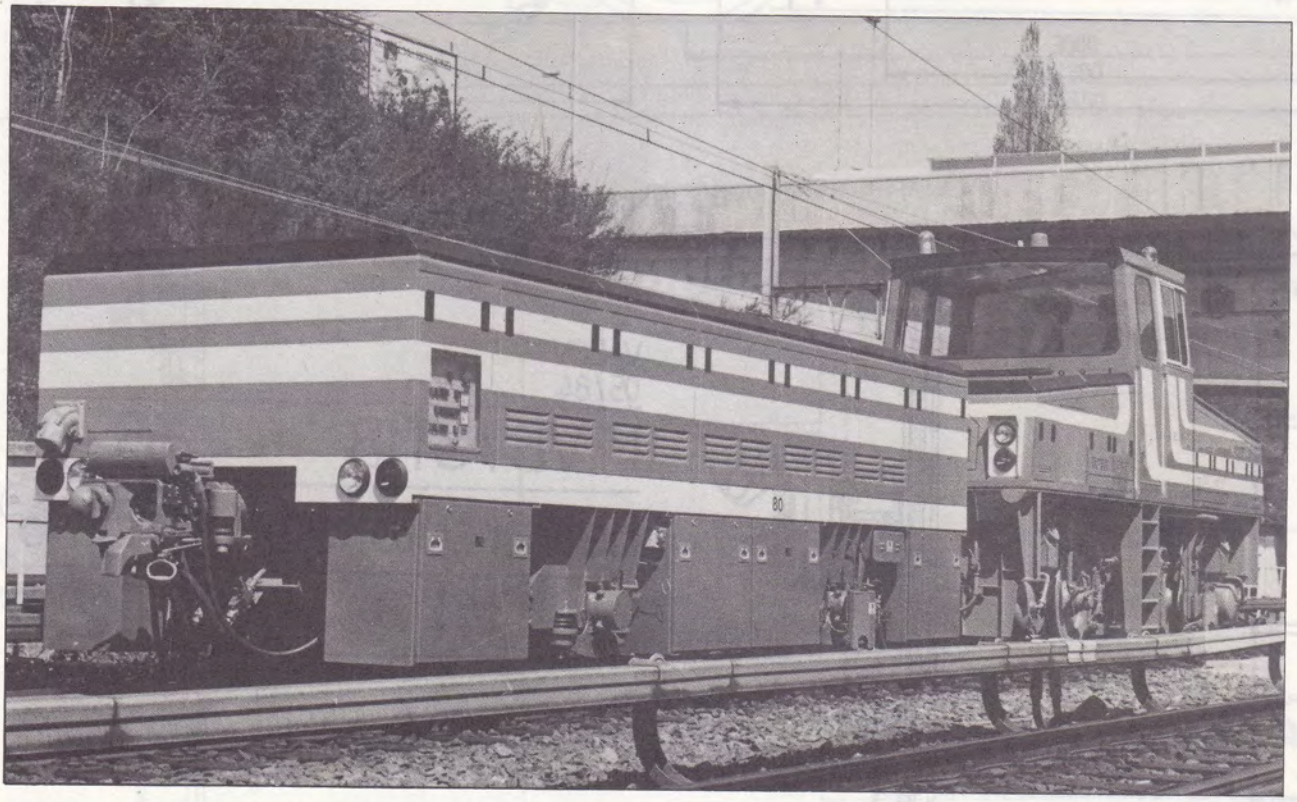
slot

Op 14 februari 1984 werd de eerste locomotief te Seraing aan de pers voorgesteld. Na de aflevering per vrachtwagen, op 17 februari, van de eerste lok was de levering van de volgende locs in principe voorzien vanaf april 84, a rato van 1 loc per maand.

Voor de inzet van deze locomotieven is reeds het volgende vastgelegd:
- 1 loc voor de nieuwe werken van de speciale studiedienst,
- 1 loc voor de onderhoudsdienst van de vaste installaties,
- 1 loc voor grote werken aan de vaste installaties (ballast, rails, transport van transfo of gelijkrichter, enz. ...),
- 1 loc voor laswerken, gecombineerd met alle lasmaterieel in een speciale aanhangwagen.

Deze loks kunnen uiteraard overdag depannagediensten uitvoeren en kunnen worden verhuurd aan aannemers voor werktreinen bij onderhoud of bij aanleg van nieuwe vakken.

CMI en ACEC zullen dit nieuwe type locomotief eveneens commercialiseren. Naargelang de wens van de klant wordt een vermogen aangeboden tussen 210 kW en 420 kW, een aangepast gewicht, stroomafname met pantograaf en/of 3de rail, een ander type koppeling, enz... Overigens is de aanwezigheid van Kiepe Elektrik GmbH uit Düsseldorf onder de constructeurs niet vreemd. Kiepe is namelijk sinds 1973 een 100% dochterbedrijf van ACEC Charleroi ■



Tender 80 en locomotief 65 tijdens proefritten te Delta, Oudergem, 27.04.84.

karakteristieken

Locomotief

aantal : 5

reeks nrs. : 65 - 69

asindeling : Bo (2 aangedreven niet-gekoppelde assen)

constructeurs :
- mechanisch : CMI (Cockerill Mechanical Industries), Seraing
- elektrisch : ACEC, Charleroi
  Kiepe Elektrik GmbH, Düsseldorf
- pneumatisch : Oerlikon

bouwjaar : 1984

afmetingen :

lengte, zonder koppelingen	: 7200 mm
totale lengte	: 8550 mm
asafstand	: 3000 mm
totale hoogte	: 3688 mm
breedte, zonder stroomafn.	: 2300 mm
spoorbreedte	: 1435 mm
diameter wielen (½ versl.)	: 795 mm

gewicht : 23.58 t

maximum snelheid : 35 km/h
maximum veiligheidssnelheid : 37 km/h
maximum versnelling : 2 m/s²

vermogen, continu : 206.4 kW
vermogen, éénuurbedrijf : 220.6 kW

max. trekkracht (a.d. trekhaak) : 7.644 t

batterijen :
- merk, type : TUDOR lood/zwavelzuur batterij met tubulaire cellen

totale spanning	: 448 V	24 V
aantal elementen	: 224	12
spanning / element	: 2 V	2 V
capaciteit (20°C)	: 320 Ah	

batterijlader :
- merk, type : LECH roterende omvormers

spanning	: 448 V	24 V
vermogen	: 15 kVA	2.5 kVA

motoren :
- merk, type : ACEC ME 030 S volledig opgehangen seriebekrachtigde gelijkstroommotor met geforceerde luchtkoeling, 96% veldbekrachtiging
- aantal : 2
- karakteristieken :

	continu bedrijf	éénuur bedrijf	maximum waarden
vermogen	: 103.2 kW	110.3 V	----
spanning	: 350 V	350 V	450 V
stroom	: 322 A	345 A	490 A
toerental	: 29 r/s	27.87 r/s	60 r/s

overbrengingsverhouding : 15.4 / 1
rendement reductor : 0.90

hakker :
- merk, type : KIEPE Elektrik gelijkstroomhakker met doofkring parallel op de hoofdthyristor en met constante hakfrequentie
- vermogen : 218 kW
- hakfrequentie : 269 Hz

Tender

aantal : 1 (+1 in vooruitzicht)

reeks nr : 80

asindeling : 2

constructeur : MIVB

bouwjaar : 1984

afmetingen :

lengte, zonder koppelingen	: 6850 mm
totale lengte	: 8150 mm
asafstand	: 3000 mm
totale hoogte	: 2136 mm
breedte, zonder stroomafn.	: 2200 mm
spoorbreedte	: 1435 mm

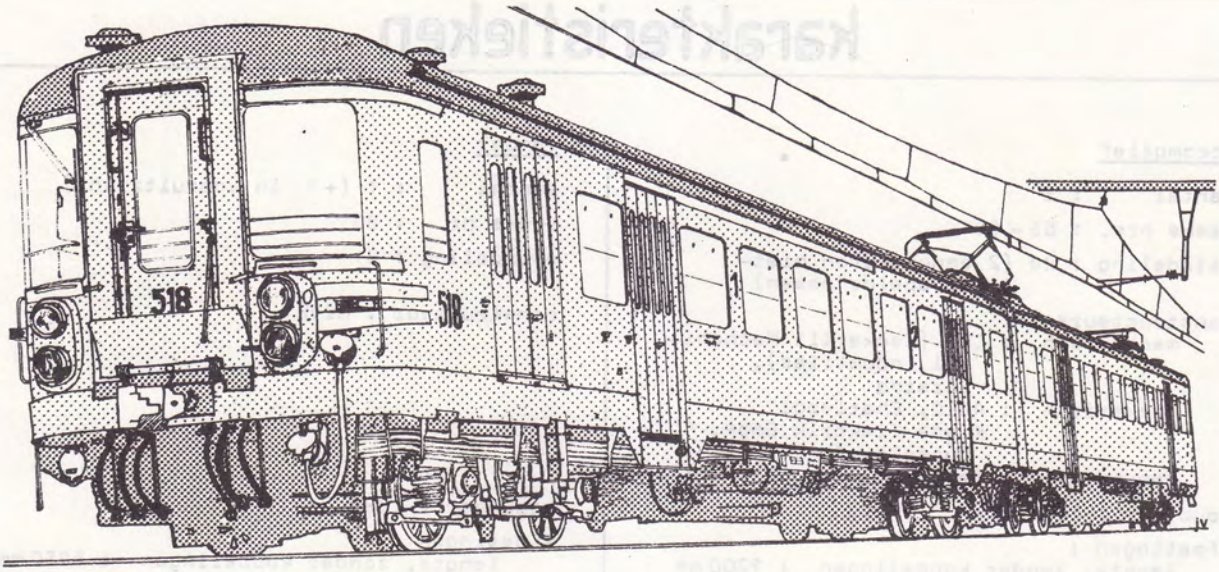
gewicht : 20.4 t

batterijen :
- merk, type : TUDOR lood/zwavelzuur batterij met tubulaire cellen

totale spanning	: 448 V	24 V
aantal elementen	: 224	12
spanning / element	: 2 V	2 V
capaciteit (20°C)	: 700 Ah	240 Ah

batterijlader :
- merk, type : LECH roterende omvormers

spanning	: 448 V	24 V
vermogen	: 32 kVA	2.5 kVA

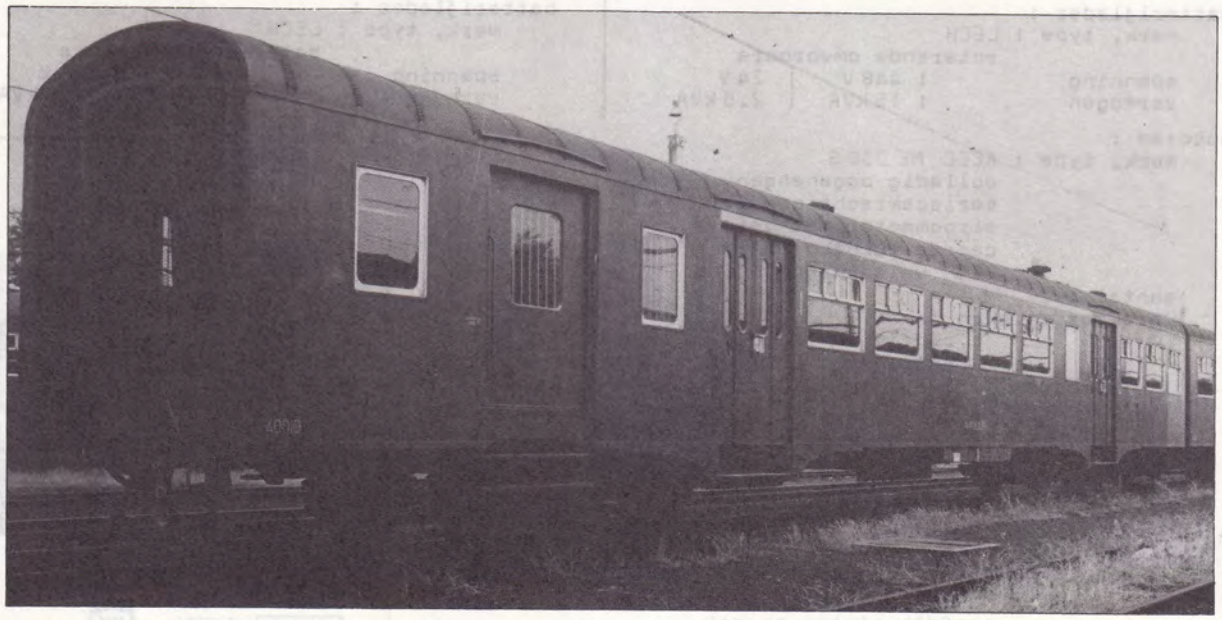


nmbs - sncb - ngbe

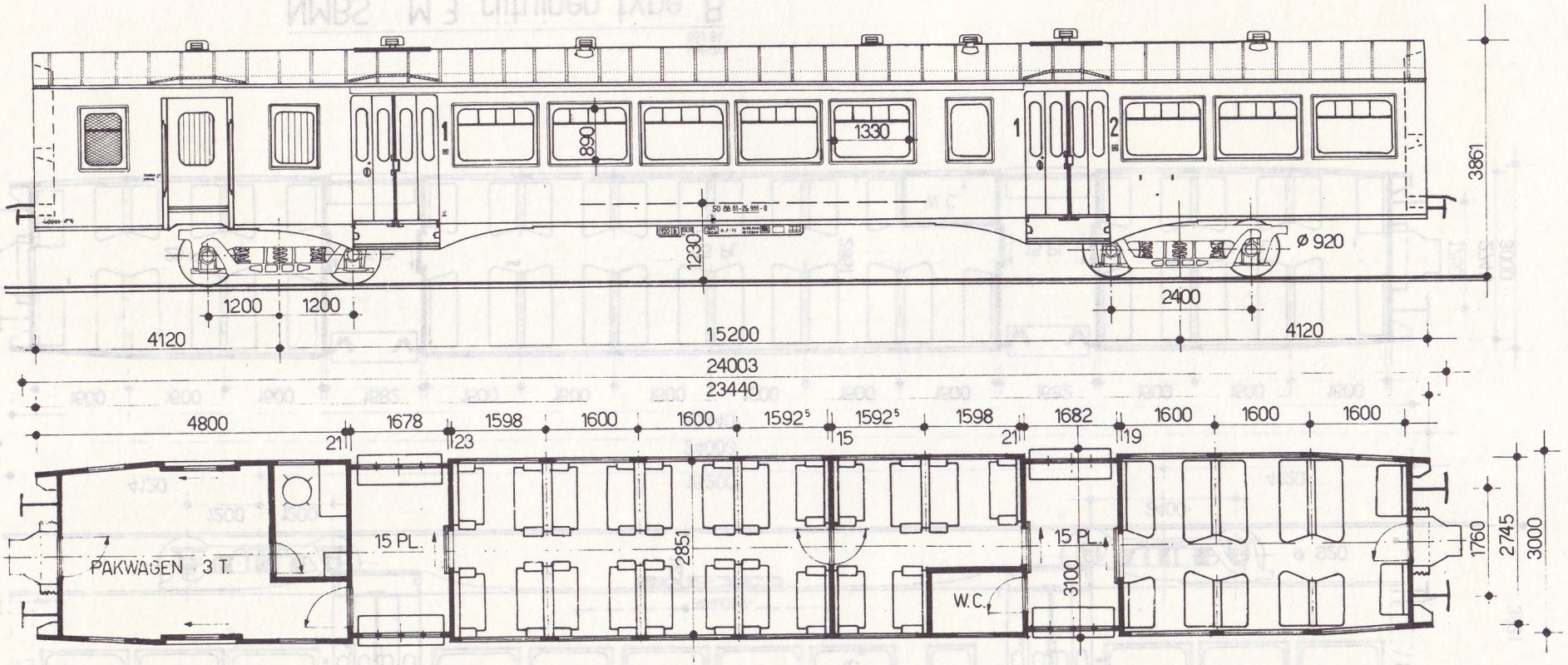
1. De M3-rijtuigen van de N.M.B.S.

In de jaren 1960-62 werd, na de konstruktie van de rijtuigen type M2, een reeks gelijkaardige rijtuigen gebouwd, specifiek aangepast voor dieseltraktie op sekundaire lijnen. Vandaar hebben deze rijtuigen enkele typische kenmerken : -verwarming enkel met stoom
-klassieke Pensylvania-draaistellen
-maximum snelheid 120 km/h.

De rijtuigen zijn van een lichtere konstruktie dan de M2's (een gewichtsbesparing van 2 à 3 ton), en zijn grotendeels geïnspireerd op de M2-prototyperijtuigen 42251 en 42252 (zie ook VeBOV Koerier 072) met oa. het verlengde koetswerk en de geprofileerde beplating. Niettemin werden voor de M3 reeks ook nog twee prototyperijtuigen gebouwd, zelfs nog voor de reeksbouw van de M2's was aangevangen. Deze twee M3-prototype's werden al in 1957 gebruikt in de prototype driedelige dieselmotorwagen 4001 (één rijtuig uitgerust met een stuurstand).



M3 ABD rijtuig nr 50 88 81 26960 (40010), bemerk het verlengde koetswerk en de in vergelijking met de M2 rijtuigen sierlijker beplating aan de treeplanken (foto NMBS)

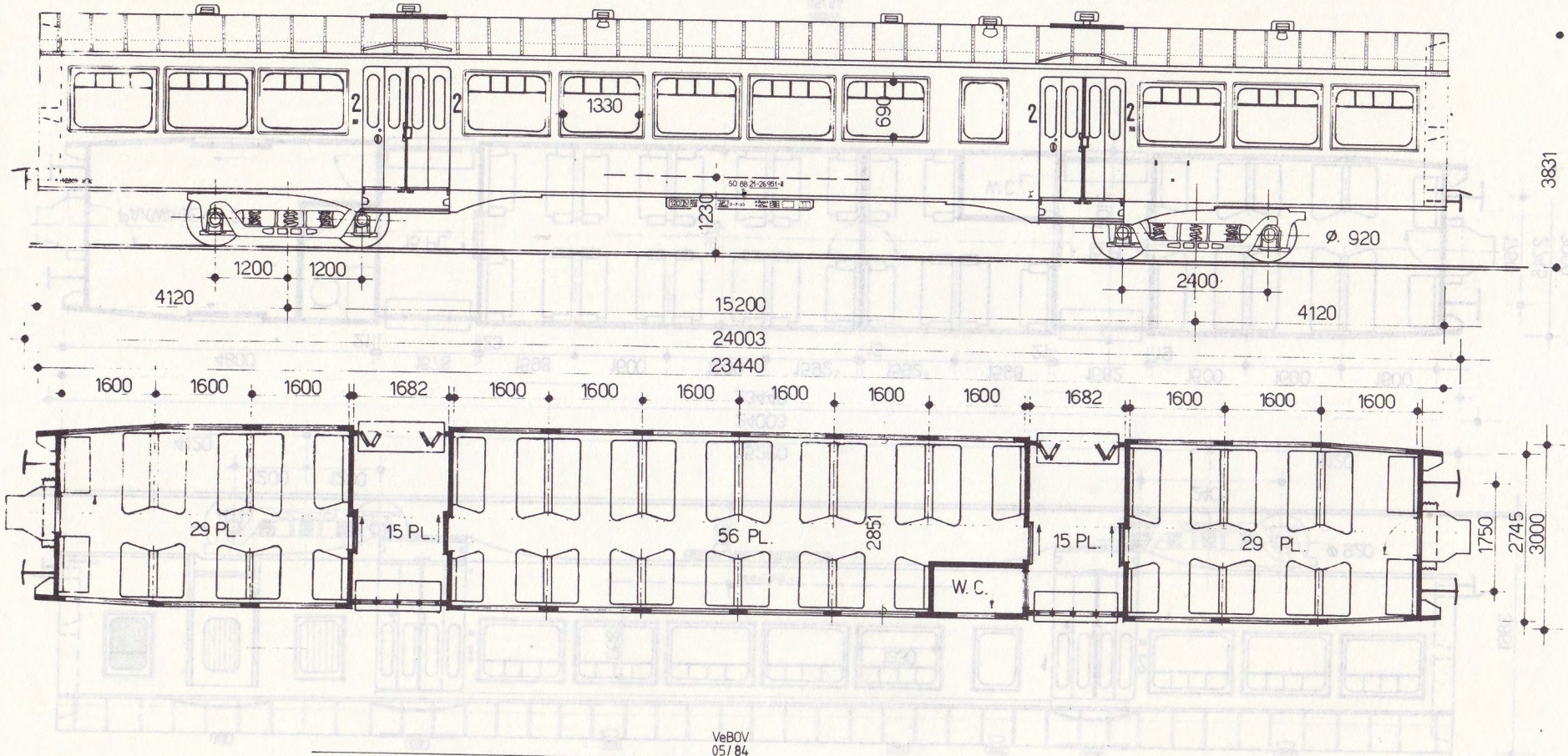


VeBOV
05/84

NMBS M 3 rijtuigen type ABD

50 88 81 26 951 - 960

40001 - 010

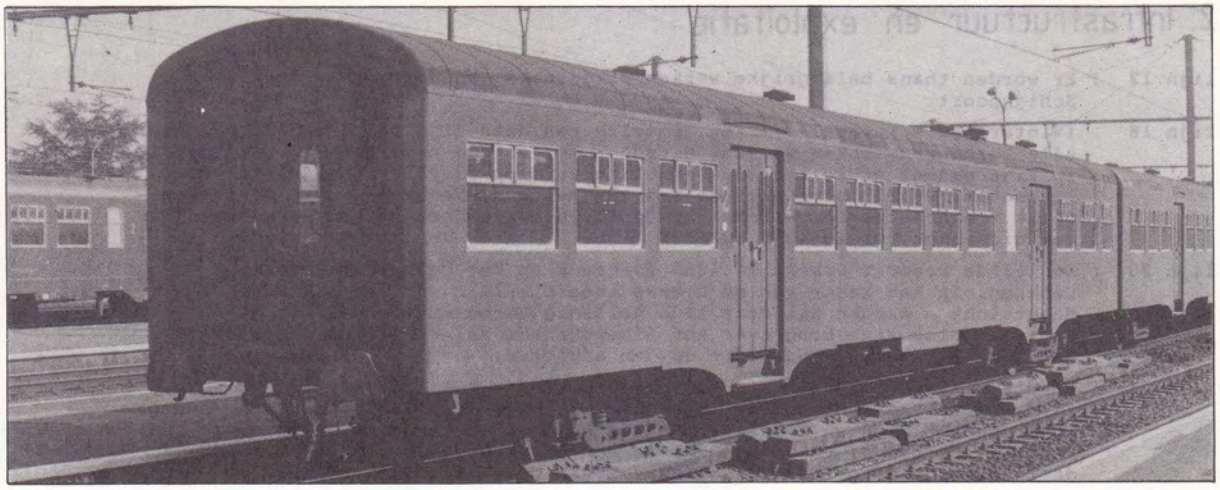


VeBOV
05/84

NMBS M 3 rijtuigen type B

50 88 21 26 951 - 986

42801 - 836



Type M3 tweede klasse rijtuig nr 50 88 21 26961 (42811) in het station te Zottegem op 24.04.84.

Al deze rijtuigen worden ingezet vanuit stelplaats Aalst.

Technische kenmerken van de reeks

type	ABD	B
aantal	9	36
NMBS-nummers	40001 - 40010	42801 - 42836
UIC-nummers	50 88 81 26951 - 960	50 88 21 26951 - 986
zit/staanpl. 1ste kl.	44 / 15	-
zit/staanpl. 2de kl.	29 / 15	114 / 30
bagagekompartiment	3 ton	-
bouwjaar	1961	1960-62
max. snelheid	120 km/h	120 km/h

Alle rijtuigen werden door de NMBS in eigen beheer gebouwd in de Centrale Werkplaats te Mechelen. Rijtuig 50 88 81 26959 (40009) werd op 31.12.77 vernield te Geraardsbergen.

De 44 rijtuigen type M3 werden in de winterdienstregeling 1983-84 (tot 02.06.83) als volgt ingezet :

stel nr.	samenstelling	afgelegde afstand (per dag) N67	R6	R7		
M 100	1 ABD + 3 B	215	208	-	km	
M 101	1 ABD + 3 B	222	102	158	km	
M 102	1 ABD + 3 B	204	393	234	km	---> vormen één reeks, gespreid over verscheidene dagen
M 103	1 ABD + 3 B	585	242	280	km	
M 104	1 ABD + 2 B	265	174	296	km	
M 105	1 ABD + 2 B	256	-	-	km	
M 106	1 ABD + 2 B	224	168	224	km	---> vormen één reeks, gespreid over verscheidene dagen
M 107	1 ABD + 2 B	200	174	68	km	
	totalen	2171	1461	1255	km	

Tevens zijn volgende M3's steeds als navetterijtuigen ter beschikking voor de versterking van de geregelde stellen :

M 500	1 B	155	-	-	km	
M 501	3 B	73	-	-	km	
M 502	1 B	185	-	-	km	
M 503	3 B	71	-	-	km	---> M 500 en M 504 vormen één reeks
M 504	1 B	127	-	-	km	---> M 502 en M 505 vormen één reeks
M 505	1 B	117	-	-	km	
M 506	1 B	232	-	-	km	

Reserve rijtuigen :

M 900	4 B	*	*	*	km

opm. : N67 = weekdienst, R6 = zaterdagdienst, R7 = zondagdienst.

Inzetgebied

lijn 50A Gent St Pieters - Denderleeuw (via Aalst)
lijn 51
51A
51B Brugge - Zeebrugge
lijn 66 Kortrijk - Brugge
lijn 75
73 Gent St Pieters - Deinze - De Panne
lijn 82 Aalst - Burst
lijn 86 Gent St Pieters - De Pinte - Ronse
lijn 89 Denderleeuw - Kortrijk
lijn 90 Aalst - Ath
lijn 94 Halle - Ath
lijn 96 Schaarbeek - Brussel NZV - Halle
lijn 122 Gent St Pieters - Geraardsbergen
lijn 123 Geraardsbergen - Edingen

2. Infrastructuur en exploitatie

lijn 12 : Er worden thans belangrijke werken uitgevoerd aan de brug te Antwerpen Schijnpoort.

lijn 18 (Winterslag - Neerpelt) : Een gedeelte van deze lijn zal dit jaar nog voor alle verkeer gesloten worden. Hierdoor vervalt de mogelijkheid het trajekt in zijn geheel af te leggen. Deze lijn werd op 27.05.78 nog door stoomlokomotief 29.013 bereden, aan kop van een door VeBOV georganiseerde speciale trein Antwerpen - Bokrijk. Op 30.04.84 reed de Luikse vereniging GTF met dieselmotorwagen 4330 op deze lijn.

lijn 20 : De zelfde rondrit bracht de 4330 eveneens op het baanvak Y Beverst - Lanaken. In het kader van de nieuwe intercitylijn Antwerpen - Hasselt - Maastricht - Aachen zal deze lijn volledig herbouwd worden. Met name de mooie enkelsporige brug over het Albertkanaal zal vernieuwd worden, met aan hoge snelheden aangepaste op- en afritten.

lijn 24 : De elektrifikatiewerken aan het baanvak Visé - Montzen naderen hun voltooiing. Dit jaar nog zal de lijn elektrisch geëxploiteerd worden op dubbelspoor tussen Visé en Remersdaal en op enkelspoor van Remersdaal tot Montzen. De tunnel van Wonck zal in een later stadium vervangen worden door een open uitgraving (vgl. tunnel van Godarville, lijn 117).

lijn 28 : De bescheiden reizigersdienst op de westelijke ringspoorlijn van Brussel wordt vanaf 03.06.84 opgeheven. Bijgevolg stoppen er dan geen treinen meer in het nieuwe stadspoorweg-station Simonis.

lijn 29 : Het baanvak Herentals - Turnhout wordt vanaf 03.06.84 elektrisch geëxploiteerd.

lijn 31 : Op 01.06.84 eindigt de exploitatie in reizigersdienst van deze recent geëlektrificeerde lijn. De lijn blijft ter beschikking als eventueel omleidingstrajekt van het hellend vlak van Liège op lijn 36 (max 33 °/₀₀).

lijn 35 : Op deze lijn (evenals op lijn 16) worden thans langgelaste rails aangebracht, waarna de referentiesnelheid van 90 km/h op 140 km/h zal gebracht worden.

lijn 36 : Enkele reizigerstreinen op deze lijn rijden tot 01.06.84 nog in dieseltraktie : Z 2292 Aarschot (7h02) - Tienen (7h49) = HLD type 62 + 4 Ml
Z 896 Leuven (17h20) - Brussel(17h42) = HLD type 51 + 7 K
deze laatste trein rijdt slechts op vrijdagen.

lijn 40 : Vanaf 03.06.84 komen geen NS-dieselmotorwagens meer tot Liège Guillemins. Een nieuwe halte te Bressoux wordt bediend, dit station is bekend als vertrekplaats van autoslaaptreinen.

lijn 43 : In het kader van de elektrifikatiewerken op deze lijn (indienststelling voorzien voor 1988) worden de tunnels van Liotte, Remouchamps en Sy thans gesaneerd en aan het elektrisch vrij ruimteprofiel aangepast.

lijn 49 : Vanaf 03.06.84 wordt het baanvak Welkenraedt - Eupen terug in reizigersdienst (elektrisch) geëxploiteerd. Te Eupen komt een nieuw stationsgebouw en een nieuw autobusstation in dienst.

lijn 52 : Opmerkelijk is dat vanaf 03.06.84 alle halteplaatsen tussen Boom en Antwerpen Zuid gesloten worden, zo ook het nieuwe station te Hemiksem. In afwachting van het einde van de moderniserings- en elektrifikatiewerken tussen Boom en Puurs, wordt dit vak als enige NMBS-lijn met autobussen bediend.

lijn 54 : Tegen einde 1984 zal deze lijn elektrisch geëxploiteerd worden.

lijn 66 : Het baanvak Brugge - Torhout (18 km) wordt op dubbelspoor gebracht. De elektrische exploitatie op de hele lijn (52 km) wordt nu voorzien voor 1988.

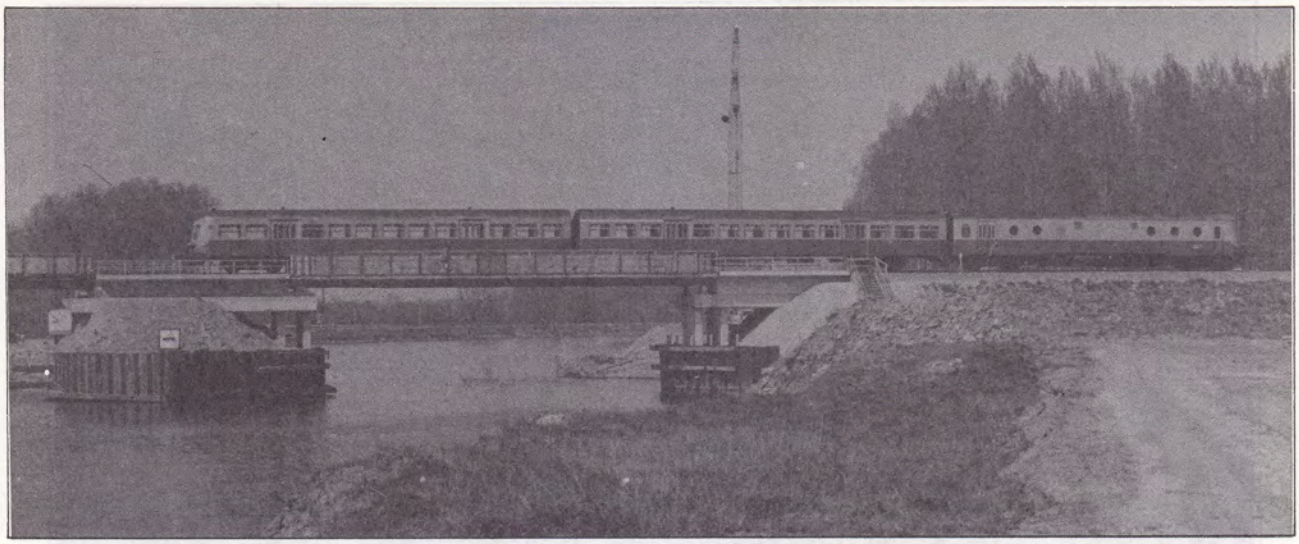
lijn 73 : Langs diverse instanties wordt nu aangedrongen op het verlengen van de reizigersdiensten van De Panne tot Dunkerque. Indien het trajekt in 16 min. of minder zou worden afgelegd, dienen geen bijkomend personeel of materieel te worden ingezet, wat de rentabiliteit van de verlenging ten goede komt.

lijn 75 : Te Mouscron/Moeskroen worden de elektrische installaties verder uitgebouwd en afgewerkt. Met name het omschakelbaar tweespanningsgedeelte van het station moet nog worden afgewerkt.
Vanaf 03.06.84 komen geen Belgische dieselmotorstellen meer te Tourcoing, evenmin komen de Franse dieselmotorstellen type X4700 noch diesellokomotieven type BB66000 met 'RIB' inox-rijtuigen tot Kortrijk. Op werkdagen worden treinen 8457 en 8460 met laatstgenoemd materieel gereden.

lijn 86bis (Leuze - Blaton) : Dit baanvak wordt op 01.06.84 voor de laatste maal in reizigersdienst geëxploiteerd.

lijn 89 : De elektrische installaties van het resterende baanvak Zottegem - Kortrijk zullen in 1986 in dienst gesteld worden. Tussen Ename en Oudenaarde is een nieuwe brug over de Schelde in aanbouw. Gedurende de werken wordt de werf met een enkelsporige lijn omreden. De voorlopige noodbrug bestaat uit twee stalen brugdelen afkomstig van de oude dubbelsporige brug, rustend op een tijdelijke betonnen middenpeiler.

lijn 90 : Elektrifikatie van de lijn Jurbise - Ath - Denderleeuw is nu voorzien tegen 1986.



Driedelige dieselmotorwagen 4001 als trein 9615 op de voorlopige brug over de Schelde tussen Ename en Oudenaarde (lijn 89), 29.04.84.

lijn 94 : De stations Edingen en Leuze bevinden zich nog in nagenoeg originele toestand. Tussen Halle en Edingen, evenals tussen Ath en Leuze is de elektrifikatie afgewerkt. Tussen Bassilly en Ath wordt een nieuwe lijn voor hoge snelheid aangelegd. Deze mondt te Ath uit in het verlengde van het bestaande station. De indienststelling van dit nieuwe trajekt in dieseltraktie is voorzien tegen eind dit jaar, de elektrische exploitatie in 1986. Opmerkelijk is dat van de 22 stop- en halteplaatsen tussen Halle en Tournai, na 03.06.84 nog slechts de vier belangrijkste worden bediend.

lijn 98 : Op 01.06.84 rijden de laatste reizigerstreinen op deze laatste overblijvende 'Borinage'-spoorlijn.

lijn 106 : Ook op deze typische lijn verdwijnen per 01.06.84 de laatste met dieselmotorwagens reeks 46 gereden reizigersdiensten. Tevens rijdt er op werkdagen één treinpaar met elektrische motorstellen tot Clabecq :
E6693 Landen (4h22) - Clabecq (6h20)
E6996 Clabecq (6h26) - Ottignies(7h40).

lijn 109 : Per 02.01.84 werd het baanvak Donstienne - Strée van de voormalige lijn Thuin - Chimay voor alle verkeer gesloten.

lijn 112A en
lijn 113 : Beide lijnen worden vanaf 03.06.84 niet meer in reizigersdienst geëxploiteerd.

lijn 115 : Sinds 09.03.84 is geen verkeer meer mogelijk op het baanvak Niederand - Braine l'Alleud van de voormalige lijn Tubize - Braine l'Alleud.

lijn 123 : Elektrische exploitatie van deze lijn is nu voorzien tegen 1988.

lijn 125 : Een zeer interessante industriële aansluiting bevindt zich naast de halteplaats Tergnée. De laatste Waalse steenkoolmijn 'Le Roton' heeft er haar overslaginstallaties en aansluiting op het NMBS-net. De verbinding tussen de mijnschacht te Farciennes en Tergnée wordt verzekerd door een unieke dubbelsporige smalspoorlijn met kettingtraktie. De buitendienststelling ervan volgt zodra de mijn haar exploitatie stopzet.

lijn 125A : De elektrifikatie van het 10 km lange baanvak Kinkempois - Flémalle-Haute, dat enkel in goederendienst wordt uitgebaat, nadert haar voltooiing en wordt dit jaar nog in dienst gesteld.

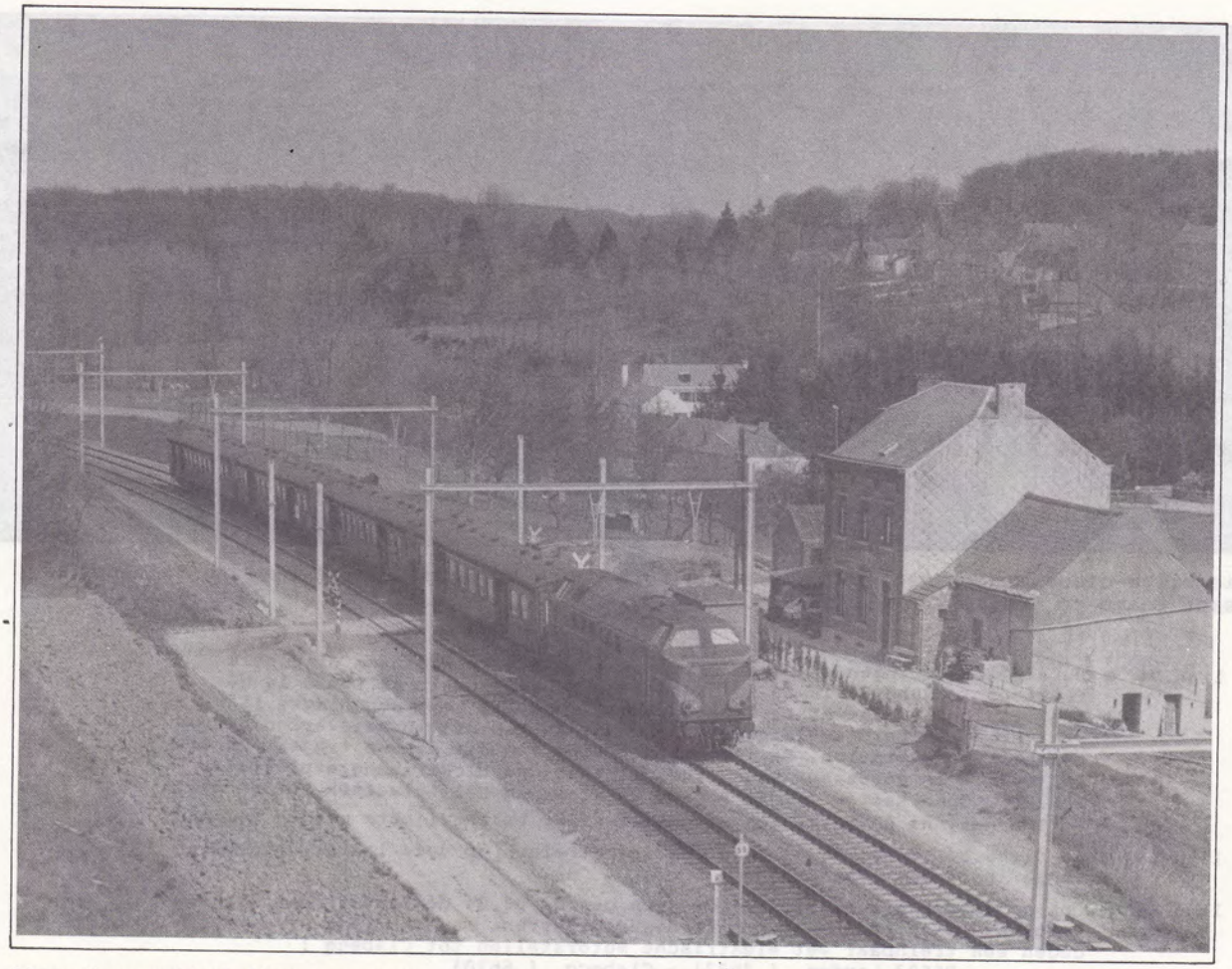
lijn 131 : Het korte resterende baanvak Fleurus - Frasnes van de voormalige lijn Fleurus - Gembloux is sinds 03.10.83 voor alle verkeer gesloten.

lijn 132 : Vanaf 03.06.84 wordt de verlenging van deze lijn van Mariembourg tot Couvin in reizigersdienst geëxploiteerd.

lijn 136 : Het resterende baanvak Y St Lambert tot Merlemont, inklusief alle spoorweginfrastruktuur te Florennes zijn sinds 02.01.84 definitief voor alle verkeer gesloten. De laatste goederenwagons werden op 23.12.83 naar Walcourt gebracht terwijl de GTF-speciale trein van 26.12.83 (AR 4501 + 4502) de laatste dienst op deze lijn was.

lijn 138 : Sinds 01.12.83 is eveneens het baanvak Acoz - Gerpinnes van de voormalige lijn Châtelet - Florennes voor alle verkeer gesloten.

lijn 140 : Het baanvak Court St Etienne - Fleurus wordt dubbelsporig uitgebouwd, enkele vakken zijn reeds volledig afgewerkt, inklusief elektrifikatie. De aanpassingswerken aan het baanvak Fleurus - Charleroi Ouest worden eerstdaags aangevat. Enkel voor de verbindingsbocht tussen Charleroi Ouest en Sud is nog geen beslissing genomen. Einde der werken voorzien tegen 1987.



Diesellocomotief 6013 met 3 M1 rijtuigen als trein 4527 tussen Court-St-Etienne en Faux (lijn 140). Merk op dat dit baanvak reeds verdubbeld is en dat de elektrifikatiewerken beëindigd zijn. 24.04.84.

lijn 154 : Ook hier zijn de elektrifikatiewerken volop aan de gang . Daar de stations Lustin en Yvoir de voorgaande jaren reeds grondig gemoderniseerd werden, blijven de aanpassingswerken eerder gering. De tunnels tussen Tailfer - Lustin en Godinne - Yvoir dienen beide aan het elektrisch vrij ruimte profiel worden aangepast. Er komt een onderstation te Yvoir, en de referentiesnelheid van de lijn blijft behouden op 90 km/h. De sierlijke gemetselde brug over de sporen nabij km 69,5 te Dave wordt vervangen door een gepaste betonnen konstruktie. Indienststelling van de elektrische exploitatie is voorzien tegen mei 1987.

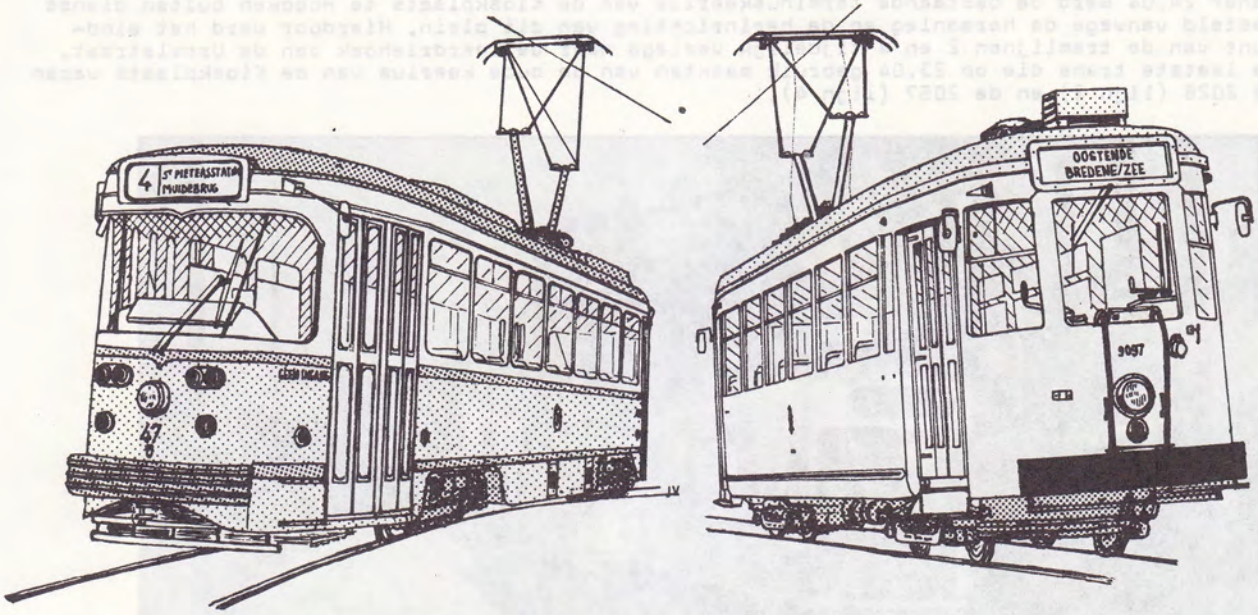
lijn 156 : Het baanvak Chimay - Anor is sinds 02.01.84 voor alle verkeer gesloten. Daarmee komt een einde aan het soms nog belangrijke internationale goederenverkeer op deze lijn. Het vak Marienbourg - Chimay blijft voorlopig nog behouden, en krijgt op 26.05.84 het bezoek van een speciale GTF-trein.

lijn 163 (Gouvy - Bastogne) en
lijn 167 (Athus - Virton) : Beide baanvakken worden vanaf 03.06.84 niet meer in reizigersdienst geëxploiteerd. Het baanvak Autelbas - Athus wordt echter geëlektrificeerd, zodat Athus naast de CFL-25 kV nu ook de Belgische 3 kV zal krijgen.

Signeulx - Gorcy : Eén der interessantste, door de NMBS geëxploiteerde industriële aansluitingen is de lijn die Signeulx (lijn 167) verbindt met het in Frankrijk gelegen Gorcy. Daar wordt het bedrijf 'Chiers Chatillon Gorcy' bediend. Elke werkdag in de namiddag wordt een treinpaar Virton - Gorcy gereden met een lokotraktor reeks 91 van de stelplaats Latour (heen trein 76083, terug trein 76084). De rangeerbewegingen te Gorcy worden uitgevoerd door een private dieselrangeerlokomotief.

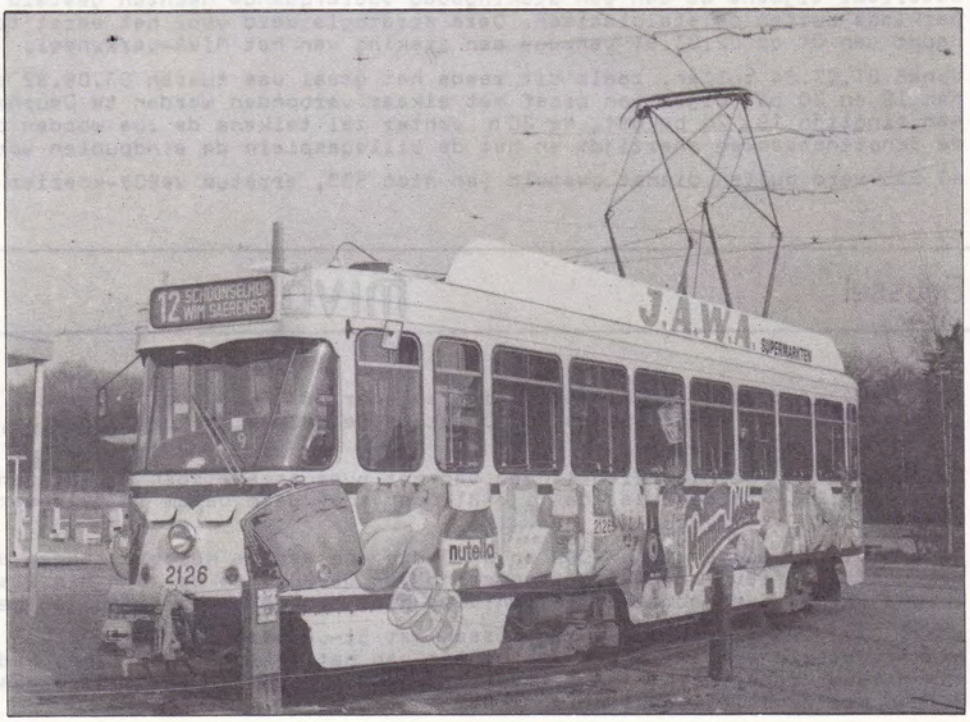
Brussel Zuid : Belangrijke infrastruktuurwerken zijn hier in het vooruitzicht, naar aanleiding van de indienstname van het nieuwe seinhuis.

Werkplaatsen : In tegenstelling met de berichtgeving in VeBOV Koerier 076 blijven de meerstroomlokomotieven reeksen 15 en 16 nu toch voorlopig in de CW Mechelen. Hun overgave aan de AC Salzinnes is voor onbepaalde tijd uitgesteld■



miva Antwerpen

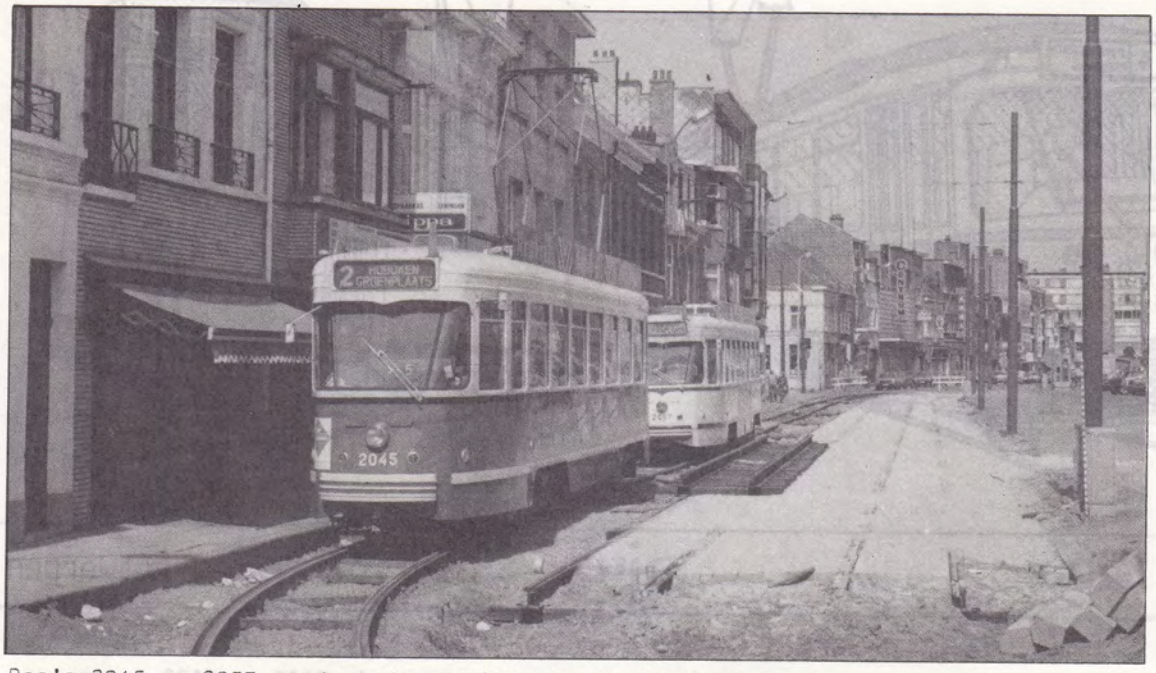
Einde maart werden de striktrams van hun reclame ontdaan. De pcc's 2120 en 2122 werden hierbij herschilderd in de nieuwe rode huisstijl, terwijl de 2123 en de 2127 terug in de oude creme huisstijl in dienst kwamen. De 2126 werd aangewend voor een nieuwe reclame-actie voor een Antwerpse grootwarenhuisketen en rijdt nu rond als "Mmmm... lekker"-tram. De officiële en persvoorstelling gebeurde op 09.04.



Mmmm... lekker-tram 2126 in dienst op lijn 12, terminus Schoonselhof, Hoboken, 21.04.84.

Op 02.04 werd in de Gemeentestraat (tramlijnen 3, 10, 11, 12 en 24) gestart met de vernieuwing van de sporen. Hierbij krijgt de tram nu een licht verhoogde eigen bedding, aangelegd met witte en zwarte betonklinkers in zebramotief. Deze eigen bedding kan ook gebruikt worden door politie- en hulpdiensten.

Vanaf 24.04 werd de bestaande terminuskeerlus van de Kioskplaats te Hoboken buiten dienst gesteld vanwege de heraanleg en de herinrichting van dit plein. Hierdoor werd het eindpunt van de tramlijnen 2 en 4 tijdelijk verlegd naar de keerdriehoek van de Urselstraat. De laatste trams die op 23.04 gebruik maakten van de oude keerlus van de Kioskplaats waren de 2028 (lijn 2) en de 2057 (lijn 4).



Pcc's 2045 en 2057 op de oude keerlus van de Kioskplaats. Een deel van de sporen voor de aansluiting van de nieuwe keerlus, gelegen aan de andere zijde van het distriktshuis, is reeds aangelegd. Kioskplaats, Hoboken, 23.04.84.

Vanwege de stakingen van 02.04 en 09.04 werd een aanzienlijk deel van het tram- en busmaterieel tijdens de aan een stakingsdag voorafgaande nachten gestald op opstelsporen en parkings buiten de stelplaatsen. Deze strategie werd voor het eerst toegepast tijdens de nacht van 01 op 02.03.81 vanwege een staking van het MIVA-personeel.

Vanaf 01.09.84 zullen, zoals dit reeds het geval was tussen 03.09.82 en 26.06.83, de lijnen 19 en 20 bij wijze van proef met elkaar verbonden worden te Deurne, zodat men opnieuw een ringlijn 19/20 bekomt. Na 20 h echter zal telkens de lus worden onderbroken en zullen de Schotensteenweg enerzijds en het de Villegasplein de eindpunten vormen.

AB 535 werd buiten dienst gesteld (en niet 553, erratum VeBOV-koerier 075).

Brussel

mivb

Gpcc 7804 werd versierd als promotietram voor de "20km door Brussel". Het rijtuig doet met deze reclame dienst sinds 30.03 tot en met 03.06, op de lijnen 18, 19, 23, 32, 55, 62, 81, 101 en 103.

De aanvang van de dienstregelingen van het overgangsseizoen ("prévacances") werd verdaagd tot 01.06.84. Hierdoor zal de lijn 81 pas vanaf deze datum in self-service worden uitgebaat met 7700- en 7900-en.

De laatste rijtuigen type 4000 en 9000 die nog aan de Heizel stonden afgesteld werden begin april afgevoerd. Met uitzondering van de 9084 en de 4015 die als museumreserve naar Woluwe werden overgebracht, werden alle hier nog gestalde rijtuigen gesloopt.

Vanaf 08.06.84 zullen de sporen tussen het St-Lambertusplein te Laken en de Heizel buiten dienst gesteld worden vanwege de aanleg van het metrostation Expo. Gedurende de aanleg van een nieuwe tramterminus aan de Heizel zal de bediening van de Eeuwfeestpaleizen verzekerd worden met pendelautobussen 18 en 81.

Vanaf begin mei zullen de rijtuigen type 7700 en 7900 - selfservice worden uitgerust met nieuwe lijnfilmen met de lijnen 18, 19, 52, 55, 58, 81, 90 en de doorstreepte diensten zonder lijnnummeraanduiding (zie VeBOV-koerier 069).
Omdat in de toekomst (vanaf het in dienst stellen van het ondergronds pre-metrostation Louisa) de lijn 18 tussen het Vanderkindereplein en de Bareel van St-Gillis hetzelfde traject zal volgen als lijn 90, krijgt de lijn 18 bij deze nieuwe lijnfilmen als lijnkleuren rood/rood (nu rood/geel) om verwarring te vermijden met lijn 90 (rood/geel).

In afwijking op het nationaal gestandaardiseerd type haltebord, dat in principe steeds een halte op aanvraag aangeeft, werd door de MIVB een aangepaste versie uitgedacht om toch nog vaste halten te kunnen aangeven. Boven het normale haltebord van het nationale type is een bijkomend, ietwat kleiner bord met een rode cirkel geplaatst. Een dergelijk haltebord is o.a. te vinden op de hoek Paleizenstraat/ Rogierstraat voor de lijnen 62 en 94.

Op 19.04.84 werden in het metrostation Centraal Station 2 nieuwe elektronische ontwaardingstoestellen geplaatst, op 30.04 nogmaals met 2 bijkomende toestellen aangevuld. Deze ontwaardingstoestellen, van het type FE33, zijn door Prodata in licentie Camp vervaardigd. Ze brengen met een 7-segment naaldprinter volgende informatie op de kaart aan:

lijn of metrostation	: 3 cijfers
terminusletter	: 1 letter
datum : dag	: 2 cijfers
maand	: in romeinse cijfers
uur	: 4 cijfers, uur en minuten door een dubbelpunt gescheiden
toestelnummer	: 4 cijfers.

Alle letters en cijfers hebben de volle karakterhoogte. Zoals sinds enkele jaren gebruikelijk bij de MIVB bezit de automaat geen druklint, maar brengt de informatie aan op zelfdrukkende kaarten. Op te merken valt dat vanaf 16.02.82 gelijkaardige automaten reeds een tijdlang werden opgesteld in het metrostation De Brouckère bij wijze van proef.
Dgpcc 7919 (verbouwd voor self-service) werd eveneens uitgerust met 4 van deze nieuwe ontwaardingstoestellen.
Voor een voorbeeld van ontwaarding, zie het artikel over Tarieven, blz 8, MIVB 10-rittenkaart.

Metrostel 234 is tijdelijk uitgerust met een meetkompartiment om de gedragingen van de vermogenschakelaars bij veel in- en uitschakelen te volgen. Door deze ingreep werd het aantal staan- en zitplaatsen beperkt tot 140, resp. 32 tegenover 170, resp. 40 in normale toestand.

De aangekondigde onderbreking van lijn 90 aan het Albertplein op 24 en 25.03 ging niet door.

AB 8073 in dienst op de pendellijn 158, Stallestraat, Ukkel, 02.84.

In het kader van de sluitingen van de NMBS-goederenstations op de lijn 124 Brussel - Charleroi zullen in de nabije toekomst de rangeersporen van het station Ukkel-Calevoet worden opgebroken. Dit station bezit een laadheuvel, voorzien van een tramspoor dat vroeger gebruikt werd voor het afleveren en in mindere mate het verzenden van tramrijtuigen van de MIVB. De laatste trams die in Ukkel-Calevoet aankwamen waren de 7800-en in 1973, terwijl de laatste rijtuigen er vertrokken in 1977 met bestemming de haven van Antwerpen (rijtuigen types 1500, 1600 en 9000 voor export). Buiten deze laadheuvel is er nog een zijspoor dat vroeger rechtstreeks in verbinding stond met het MIVB-net.

In het najaar van 1980 werd een andere railverbinding NMBS - MIVB verbroken. Deze aansluiting lag op een traject dat oorspronkelijk deel uitmaakte van de spoorverbinding tussen het Weststation (lijn 28) en de slachthuizen van Anderlecht. Sedert het ontbreken van de kanaalbrug werd deze verbinding nog enkel gebruikt voor de aanvoer van materialen voor de centrale werkplaats van de MIVB. Deze aanvoer gebeurde op een vrij originele manier. Een rangeerloc van de NMBS bracht de wagons tot op de plaatst waar de MIVB-bovenleiding begon (ter hoogte van de huidige Graindorlaan). Daar werden de wagons overgenomen door de in bruin en wit geschilderde werkwagen mw 39, uitgerust met een trolley. Deze motorwagen,

door het personeel "Camille" genoemd, was langs één kant voorzien van spoorwegbuffers. Aan dit gebeuren kwam in 1980 een einde toen een aanvang werd gemaakt met het verbouwen van de centrale werkplaats.
Allerhande materialen worden nu in de stelplaats Vandermeeren opgeslagen en rechtstreeks gelost van een NMBS-rangeerspoor van lijn 28.

De MIVB beschikt nog steeds over een railverbinding met de NMBS. Deze is gelegen naast de metrowerk- en stelplaats Delta. In de toekomst zal waarschijnlijk ook een railverbinding worden aangelegd naar de werkplaatsen Haren.

Begin 1984 werd ter hoogte van de zuidelijke kant van de Anderlechtse slachthuizen, nabij de Ropsy Chaudronlaan, een aanvang gemaakt met de uitgravingen voor de sectie Zuidstation-Slachthuizen.

Gent — mivg

Vanaf 02.04 werd wegens de belangrijke vernieuwingswerken de Veldstraat ook voor het tramverkeer gesloten. De trams rijden nu vanaf het Justitiepaleis als lijn 4 naar het St-Pietersstation. Vanaf daar rijden zij als lijn 10 naar de Muide en vervolgens verder naar het Gravensteen. Tussen het Gravensteen en het Justitiepaleis rijden twee bussen een lus via de volgende route: Schouwburgstraat, Korte Meer, Sint-Niklaasstraat, Belfortstraat, Hoogpoort, Korenmarkt, Sint-Michielshelling, Van De Veldestraat, Opera (terminus).

Pcc 24 in dienst op lijn 4, Veldstraat, Gent, 29.02.84.

Vanaf half april werden op de tramrijtuigen de nieuwe ontwaardingstoestellen HASLER in dienst gesteld en werden de oude toestellen CAMP verwijderd.

nmvb - sncv - nkg

Vanaf begin juni zullen de lijnen Brussel - Londerzeel en Brussel - Waterloo - Wavre uitgerust worden met nieuwe haltepalen, uurtabelkastjes, uurtabellen, lijnschema's, enz...
Over het ontwerp en de vormgeving van deze haltepalen en de halteinformatie loopt nog tot 19.06 een tentoonstelling in het Design Center in de Ravensteingalerij te Brussel (op weekdagen van 10 tot 18h, op zaterdagen van 10 tot 13 en van 14 tot 16h) ■

Verenigingsnieuws

Vergaderingen

vr 01.06.84 : Afd. MOBOV (modelbouw) : 20h Kultureel Centrum, Driekoningenstraat 126, Berchem
Stoomtraktie bij de NMBS, diaprojektie van Max Delie.

vr 01.06.84 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen
vergadering.

za 02.06.84 : Afd. West Vlaanderen : 14h30 Stationsbuffet, Brugge
praatnamiddag.

vr 08.06.84 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Metrostation Anneessens, Brussel
'Landschappen Vroeger en Nu', diaprojektie van Roland Delafontaine.

vr 09.06.84 : Afd. West Vlaanderen - Autobus : 14h30 Stationsbuffet, Brugge
praatnamiddag.

vr 15.06.84 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen
Hedendaagse exploitatie in Frankrijk, dia's van M. Schram.

vr 06.07.84 : Afd. MOBOV (modelbouw) : 20h Café Zurenborg, Dageraadplaats, Borgerhout
praatavond.

vr 06.07.84 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen
vergadering.

vr 13.07.84 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Metrostation Anneessens, Brussel
zomer-vrije diaprojektie, projektor ter beschikking.

vr 20.07.84 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen
zomer-vrije diaprojektie, projektor ter beschikking.

Agenda

za 26.05.84 : ALAF (inl. Rue Doumier 49, B-4300 Ans)
Bezoek aan de NMBS-museumlokomotieven in de stelplaats Leuven.

za 26.05.84 : GTF (inl. Francis Beckers, Rue de la Douix 15, B-4050 Esneux)
Rondrit met dieselmotorwagen Charleroi - Berzée - Chimay - Couvin.

vr 01.06.84 : VeBOV Afdeling Brussel-Brabant
Afscheid van spoorweglijn 106 Tubize - Ecaussinnes-Carrières.
Afspraak bij vertrek van TA 5218 te Tubize (18h16).

za 23.06.84 : Afd. MOBOV (inl. Freddy Geens, Pachthoevelaan 33, 2070 Ekeren)
Uitstap naar Oostende, bezoek aan de modelbouwklubs 'Märklin-Fans' en 'De Lantaarn'.

vr 17. tot zo 19.08.84 : GTF (inl. J. Laterre, Rue de Marchienne 68, B-6110 Montigny-le-Tilleul)
Reis naar Mulhouse (spoorwegmuseum) en de museumspoorlijn 'Vallée de la Doller' Cernay - Sentheim.

za 18. en zo 19.08.84 : TTZ (inl. Radiostraat 19, B-3700 Tongeren)
Spoorwegfestival te Zolder.

za 08. en zo 09.09.84 : MOBOV (inl. zie hoger)
Modelbouwweekend in het Antwerpse Tram- en Autobusmuseum te Edegem.

zo 09. tot za 15.09.84 : XXXI MOROP - Kongress te Linz (Oostenrijk)
(inl. VOEMEC, Postfach 631, A-4021 Linz)

za 06.10.84 : VeBOV
Grote rondrit met dieselmotorwagen op de lijnen Gent - Eeklo - Maldegem en Gent - Zelzate.
(onder voorbehoud van toezegging van de NMBS)

Antwerps Tram- en Autobusmuseum

Het museum is toegankelijk op weekends en feestdagen tot zo 28.10.84.
Volgende dagen dienen de Kas- en Bewakingsopdrachten te worden verzekerd door VeBOV-leden :
09, 10 en 24 juni; 07, 22 en 28 juli; 12 en 15 augustus, 29 en 30 september evenals 27 oktober 84.

Leden (bij voorkeur uit het Antwerpse) die één of enkele dagen deze taak op zich wensen te nemen worden vriendelijk verzocht kontakt op te nemen met de voorzitter, Bob Boogaerts, telefonisch te bereiken op het nummer (03) 321 41 95 ('s avonds).

4 HOBOKEN
GROENPLAATS
2023
ASB 995