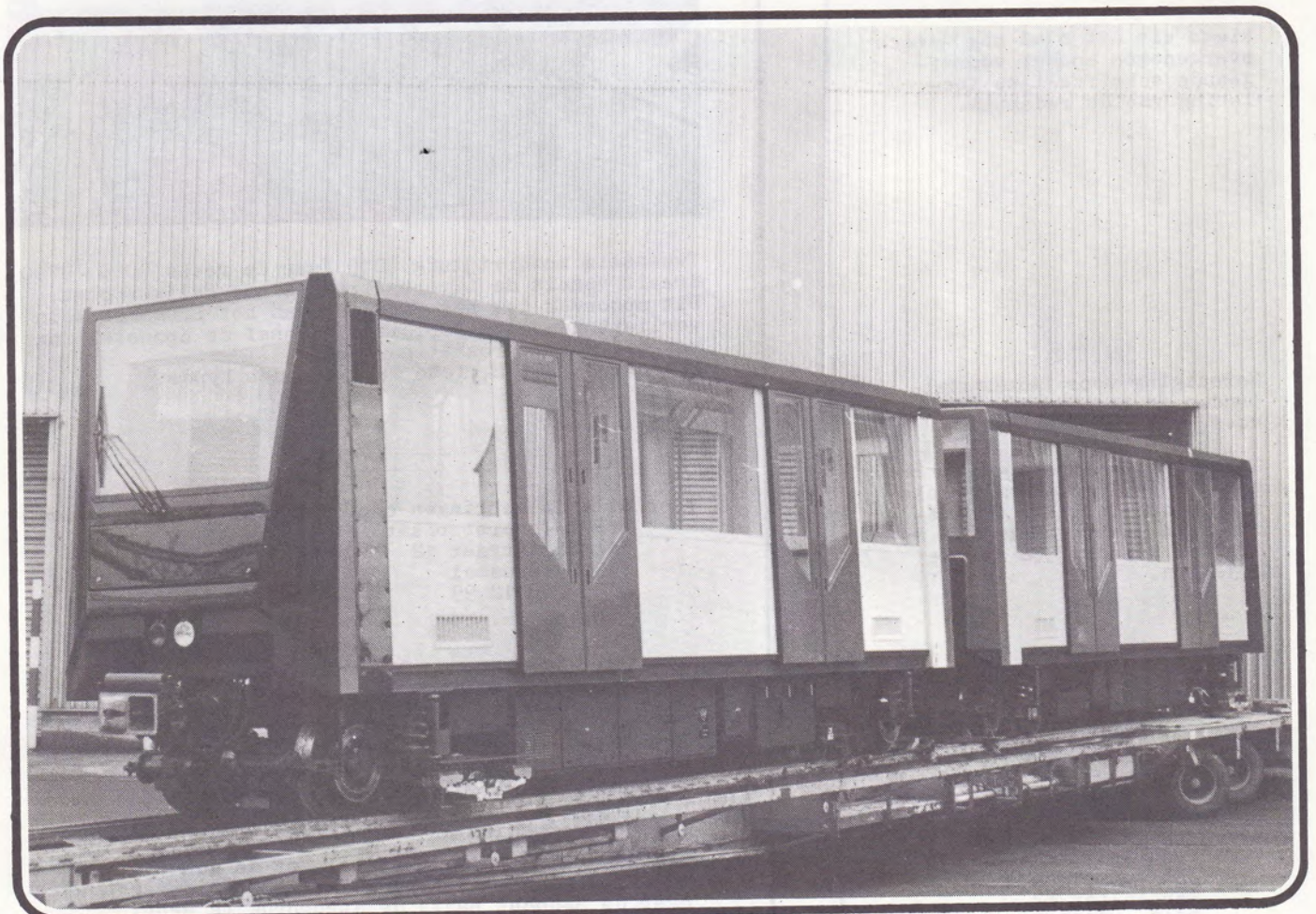


# VeBOV koerier

2maandelijks  
10de jaargang

nummer  
082

januari  
1985



Verantwoordelijke Uitgever : Jan Vermeiren - Sorbenlaan 62 - 2610 WILRIJK

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

Verschijnt zesmaal per jaar

hoofdredacteur  
Jan Vermeiren

redacteurs  
Koen Janssens  
Robert Boogaerts

medewerkers  
Raf Bonte  
José Van Ooteghem

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

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.

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



Tweeassig motorrijtuig 9015 (van de reeks 9000 - 9100) draait vanuit de Livornostraat in de Baljuwstraat. Dit spoorvak tot het eindpunt van het Brugmannplein verliest haar tramexploitatie vanaf de openstelling van het pre-metrostation Louiza. Elsene, 25.06.76, foto Mark Van den Eynde.

voor alle inlichtingen over VeBOV en VeBOV-koerier :  
VeBOV - secretariaat  
Palmboomstraat 12  
1150 Brussel  
(02) 735 12 99

foto voorpagina

Het TAU-prototype (volgens de 2de opvatting) verlaat de BN werkhuizen te Manage, op weg naar het testcircuit te Jumet. 26.03.85.

foto achterpagina

HLE 2104 (BN - ACEC, 1983) sleept de IC trein 586 Moeskroen - Antwerpen-C met 6 M4-rijtuigen over de S-bocht nabij de Stropbrug te Gent. 09.02.85, foto Koen Janssens.

# Tarieven

Op 14.01.85 werden, volgens Ministerieel Resluit van 07.01.85 (Belgisch Staatsblad van 11.01.85) de tarieven van alle openbaar vervoer in België gewijzigd. Deze tariefaanpassing is evenredig met de indexwijziging over het vorige jaar. Tenzij een vergelijking, om redenen van structuurwijziging, niet mogelijk was, werden de vorige tarieven (16.01.85) steeds tussen haakjes vermeld. Om een al te eentonige herhaling van het artikel van VeBOV - koerier 077, in aangepaste vorm, te voorkomen, werden enkele interessante tariefdetails van naderbij bestudeerd. Zo ondermeer: het tarief-afstandensysteem van de NMBS, een overzicht van de belangrijkste NMBS reiskaartdrukkers, het NMVB - strippenkaartsysteem, .. De nagestreefde volledigheid van dit artikel stelt ons in de mogelijkheid de toekomstige tariefaanpassingen in veel eenvoudigere tabelvormen te publiceren.

## nmbs

### 1 tariefstructuur

#### Reiskaarten

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

waarbij:  
vastrecht 1ste kl : 49.5 (48)  
vastrecht 2de kl : 33 (32)  
prijs per km 1ste kl : 3.6411 (3.4662)  
prijs per km 2de kl : 2.4274 (2.3108)

Bij deze prijsberekening worden 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 waarde, 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 dichtsbijzijnde getal met 0 of 5 als laatste cijfer. Op deze wijze bekomt men door afronding van het vastrecht de minimumprijzen van 50 (50) in 1ste kl. en 35 (30) in 2de kl.

De reducties van 20, 25, 35, 50 en 75 % die om allerlei redenen kunnen toegekend worden, hebben enkel invloed 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

De afschaffing van de meeste TEE-treinen en de invoering van nieuwe internationale IC-treinen wijzigde de toeslagen die op bepaalde treinen boven de normale vervoersprijs betaald moet worden.

#### a. TEE-treinen Brussel - Paris

1ste kl : 110, 140  
afhankelijk van de lengte van het traject.

#### b. internationale IC-treinen

- Amsterdam - Paris  
1ste kl : 70, 90, 110  
2de kl : 70  
afhankelijk van de lengte van het traject tenzij voor doorgaande reizigers op het vak Roosendaal (gr)-Quévy (fr) die steeds de minimumtoeslag van 70 betalen.
- Oostende - Brussel - Köln  
1ste kl : 110, 120, 140, 210, 240  
2de kl : 70, 80, 90, 110, 170, 190  
afhankelijk van de lengte van het traject.

#### Abonnementen

##### a. ganse net

	2de kl	2de kl + IC
16d	2750 (2570)	-
1m	4920 (4600)	5080 (4750)
3m	13760 (12860)	14240 (13310)
1j	54040 (50500)	55960 (52300)
	1ste kl	1ste kl + IC + TEE
16d	4130 (3860)	-
1m	7370 (6890)	7530 (7040)
3m	20640 (19280)	21120 (19730)
1j	81050 (75750)	82970 (77550)

b. toeristisch, ganse net

	jr	2de kl	1ste kl
5/16	6-12	730 (680)	1100 (1020)
	12-26	1100 (1020)	1650 (1530)
	26-	1460 (1360)	2190 (2040)
8/16	6-12	970 (900)	1460 (1350)
	12-26	1450 (1350)	2180 (2030)
	26-	1930 (1800)	2900 (2700)

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

- gewone abonnementen 1m - 3m - 12m.
- sociale abonnementen 7d per week voor 1w - 1m - 3m.
- sociale abonnementen 1 heen- en terugreis per week, enkel 2de kl.
- maandabonnement beheer.
- weekabonnement beheer 1 heen- en terugreis per week.
- schoolabonnement 7d per week voor 1m - 3m - 10m - 12m.
- schoolabonnement 1 heen- en terugreis per week voor 1m - 3m - 10m - 12m.
- onpersoonlijk bedrijfsabonnement

	2de kl	2de kl + IC
1m	5410 (5050)	5570 (5200)
3m	15130 (14140)	15610 (14590)
1j	59440 (55550)	61360 (57350)
	1ste kl	1ste kl + IC + TEE
1m	8110 (7580)	8270 (7730)
3m	22700 (21210)	23180 (21660)
1j	89160 (83320)	91080 (85120)

- reductiekaarten 50%
- 1m, 1ste kl : 680 (650)
- 1m, 2de kl : 450 (430)

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

De prijsberekening van gewone-, sociale- en schoolabonnementen steunt op een vastrecht en een prijs per km. Deze prijs per km is niet konstant (zoals bij de gewone reiskaartjes) doch vermindert naargelang de afstand (nl. op 6km, 31km, 51km en 101km). De afronding gebeurt tot de hogere 10.-

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 kl :	180	(170)
1ste kl :	270	(260)

## 2 tariefafstanden

inleiding

Om tussen twee stations de tariefafstand te berekenen maakt de NMBS gebruik van een "tariefafstanden - netkaart", uitgegeven op een schaal 1/300 000. Afhankelijk van de op deze kaart voorkomende afstanden wordt de prijs volgens een vaste formule (met jaarlijks wijzigende parameters) en per schijf van 1, 3, 4 of 5 km berekend. Deze berekenwijze werd in het vorige hoofdstuk uiteengezet. Het wijzigen van een tariefafstand daarentegen is veel doortastender en is het gevolg van het bouwen of invoeren van nieuwe spoorlijnen of -verbindingen, andere uitbatingsvormen, of kan het gevolg zijn van administratieve bepalingen.

historiek

De eerste tariefafstanden - netkaart, die in 1901 verscheen, was vrij ingewikkeld daar elke privé-spoorwegaanschaap afzonderlijk was aangeduid. Slechts in 1931, 5 jaar na de oprichting van de NMBS, werd de laatste hand gelegd aan een nieuwe kaart, met nog steeds enkele afwijkende bepalingen voor de overblijvende zelfstandige spoorwegbedrijven o.a. Mechelen - Terneuzen, Nord Belge en Heer-Agimont - Liège. De reorganisatie van het spoorwegnet met de vele afschaffingen in de jaren vijftig en de opkomst van het fenomeen "vervangingsautobus" was een nieuwe aanleiding om de kaart te wijzigen. Op 01.09.77 tenslotte stelde de NMBS een tweetalige kaart op die enkel nog met de spoorweglijnen rekening hield. Op die datum gingen namelijk alle vervangingsautobusdiensten naar de NMVB over, wat voor sommige spoortrajecten soms sterke prijsstijgingen tot gevolg had. Zo betaalde men tot 31.08.77 voor een treinrit Diksmuide - Ieper via Lichtervelde en Kortrijk slechts de prijs overeenkomstig de afstand van de rechtstreekse vervangingsautobus.

Eveneens op 01.09.77 werd een historische wijziging van kracht. Voor de eerste maal kwamen de Noord-Zuidverbinding en de snellijn 50 Brussel-Zuid - Gent-St-Pieters ook in de tariefafstanden tot uiting. Voordien werden doorgaande verbindingen in Brussel berekend via lijnen 26 of 28 en kwam nog steeds enkel de oude lijn 50bis via Denderleeuw en Aalst in aanmerking voor verbindingen tussen en via Gent en Brussel. Deze belangrijke wijziging werd dadelijk voor de abonnementen toegepast. Voor uitbreiding van de nieuwe berekeningswijze tot de gedrukte kaartjes moest, wegens de nodige aanpassingen aan alle uitgifte-toestellen, tot 01.12.80 gewacht worden.

Een doorgedreven toepassing van moderne informatica en de indienstname van de Prodata SRA kaartjesautomaten, lieten een nieuwe berekening van alle afstanden toe. Voordien werd elke tussenafstand van opeenvolgende stations naar de hogere kilometer afgerond. Dit was er de oorzaak van dat de afstand tussen stations x en y (bvb. 2 km) opgeteld bij de afstand van y naar z (bvb. 3 km),

slechts 4 km bedroeg. Op de kaart van 01.09.80, die nu in twee ééntalige versies verscheen, werden alle afstanden vanuit een basis-nulpunt progressief naar de hogere kilometer afgerond. Het doorvoeren van deze en de eerder aangehaalde wijziging zou met de vroeger algemeen gebruikte Schustertoestellen een enorm werk met zich meegebracht hebben. Immers men was verplicht alle matrijzen met beschikbare bestemmingen, nodig voor het drukken van de kaartjes, aan te passen. Voor niet-alledaagse bestemmingen nam men trouwens gewoon een matrijs van een ander station met dezelfde afstand, waarna men de naam van het station van bestemming op het kaartje bijschreef. Thans werd deze belangrijke wijziging op eenvoudige wijze in het geheugen van de Prodata-toestellen ingevoerd, die reeds in alle belangrijke stations van het net in gebruik genomen waren. Telkens bij het uitgeven van een nieuwe kaart neemt men de gelegenheid te baat, de veranderingen die sinds de voorgaande kaart aan het net zijn aangebracht, ook op de kaart aan te brengen. Bij de laatste uitgave van 03.06.84 ligt de nadruk echter op de vele wijzigingen ten gevolge van de invoering van het IC-IR plan.

#### omschrijving

Elke spoorlijn, en haar aftakkingen, die in een stervorm vanuit Brussel uitwaaiert (bvb. Brussel - Poperinge, Brussel - Gouvy) bezit een gemeenschappelijk nulpunt voor het toekennen van een bruikbaar kilometergetal aan alle stations die erop gelegen zijn: Brussel-Centraal. Elke lijn die tussen twee sterlijnen een verbinding tot stand brengt (bvb. De Pinte - Leuze) is in een andere kleur op de kaart aangebracht. Per afzonderlijke verbinding is er een nulpunt aan één van de twee uiteinden, zodat elk station, ten opzichte van dat nulpunt, met een bruikbaar kilometergetal gekwoteerd is. De knooppunten, dit zijn de stations waar één of meerdere lijnen samenkomen, zijn verschillend aangeduid en een tabel met al hun onderlinge afstanden is op de kaart toegevoegd. Zo volstaat het om telkens de afstand van een willekeurig station tot het dichtstbijzijnde knooppunt op de kaart af te lezen en er de reeds berekende afstand tussen de knooppunten aan toe te voegen om de tariefafstand tussen twee stations met behulp van de kaart te berekenen.

Ook de raakpunten met de buitenlandse spoorwegnetten zijn speciaal gemerkt. Het is de tariefafstandenkaart die aan de grondslag ligt voor de programmering van de microprocessorgestuurde Prodata SRA kaartjesautomaten waarbij aan elk mogelijk netpunt (station) een cijfercode wordt toegekend. Jammer genoeg zijn de kilometerafstanden in het spoorboekje niet rechtstreeks van deze kaart afgeleid, en hebben ze dus slechts een indicatieve waarde.

bijzondere bepalingen en afwijkingen reeds van kracht voor 03.06.84

- Na het afschaffen van de enkele treinen van Ottignies met bestemming Charleroi-Ouest (lijn 140, tabel 38) die tot Charleroi-Sud doorreden (na verandering van rijrichting op de sporenbundel te Marcinelle), heeft men de tariefverbinding tussen Charleroi-Ouest en -Sud behouden (1 km). Zo wordt vermeden dat doorgaande reizigers, die zich te voet of met de métro-léger van Ouest naar Sud begeven, een andere, langere reisweg tot Sud of tweemaal het vastrecht moeten betalen.
- Het in 1969 opengestelde station Brussel-Schuman heeft men om praktische redenen op tariefgebied met het nabijgelegen Brussel-LW samengevoegd. Tussen deze twee stations bedraagt de afstand dus 0 km! Om te vermijden dat men gratis van het ene naar het andere zou rijden bepaalt een clause van het NMBS document "De Officiële Verzameling van de Tarieven", bundel III voor de biljetten en Bundel IIIbis voor de abonnementen, dat voor het bedoeld traject het minimumtarief vereist is.
- Een soortgelijke operatie heeft men voor de Brusselse Noord-Zuidverbinding toegepast. Bij bestemming van één van de vijf stations wordt telkens de afstand tot Brussel-Centraal berekend. Elke onderlinge afstand bedraagt er 3 km, behalve tussen Brussel-Noord en -Zuid (6 km). Deze afwijking werd op 01.08.70 van kracht voor alle abonnementen en op 01.03.71 voor de reiskaartjes.

Voor de berekening van een vervoerprijs in binnenverkeer zal steeds de kortste afstand berekend worden. Daarbij moeten de voorschriften van Art.8 van bundel I, en meerbepaald paragrafen 1 en 3 in acht genomen worden:

- §1 : "Mits de dienstbestemming van de treinen na te leven alsmede de bepalingen van §3 hierna, moet de reiziger de treinen gebruiken die hem toelaten het spoedigst zijn bestemming te bereiken."
- §3 : "De reiziger mag zich niet van zijn vertrekpunt verwijderen om er later terug langs te reizen, noch het station van bestemming voorbijrijden om er daarna terug te keren."

Volgend op de ingebruikname van elektrische motorrijtuigen op lijn 44 (tabel 34) vanaf 23.05.71, werden treinen Spa - Verviers-C ingelegd die met een ander treinnummer naar Liège-G doorreden. Elke trein had een stilstand te Pepinster zodat, in overeenstemming met het bewuste artikel, de reizigers met bestemming Liège en verder, verplicht werden in Pepinster op dezelfde trein over te stappen. Daarom werd, in een schrijven van de Handelsdirectie, de toelating gegeven dat deze reizigers tot Verviers-C mochten doorrijden. Het overstappen in Verviers-C op een directe trein naar Liège is echter volledig in overeenstemming met Art.8, voor zover men niet Pepinster als vertrekstation heeft.

Men gelijkaardig schrijven van 17.06.83 bepaalt dat de reizigers die normaal gehouden zijn om in Berchem over te stappen, dat ook in Antwerpen-C mogen doen. De redenen daartoe zijn de ongemakkelijke overstapfaciliteiten te Berchem (o.a. het gebrek aan bestemmingsaanduiders op de perrons).

### Bericht aan de reizigers

Vanaf heden mogen de reizigers die normaal te Berchem overstappen doorreizen tot Antwerpen-Centraal om daar gemakkelijker de aansluitende trein te nemen.

Te Antwerpen-Centraal zal echter niet op aansluiting gewacht worden van treinen die in vertraging toekomen.

De Beste Stationschef.

W. Kuylen

De speciale aansluitingsregeling van 17.06.83 tussen Berchem en Antwerpen-C. Berchem, 02.85.

Het internationale verkeer in België wordt geregeld door de TCV - bundels. TCV (Tarif Commun Voyageurs) is een Europees begrip in de tarieven van het internationale spoorverkeer. Het deel IV/O van dit Gemeenschappelijk Internationaal Tarief voor het Vervoer van Reizigers en Bagage bepaalt de afstanden die voor berekening van de prijs van het Belgisch tariefgedeelte in aanmerking komen en waarvoor dezelfde kilometerwaarden van de netkaart gebruikt worden. Daarbij treden er, in vergelijking met afstandberekening in binnenverkeer, twee belangrijke verschillen op. Enerzijds wordt niet alleen de Noord-Zuidverbinding in Brussel als een geheel beschouwd. Ook Antwerpen (met Antwerpen-Centraal, Oost en Berchem), Gent (met Gent-St-Pieters en Dampoort) en Liège (met Liège-Guillemins en Palais) worden samengevoegd waarbij de afstand steeds tot het hoofdstation wordt berekend.

Anderzijds wordt voor de berekening van een vervoersprijs in internationaal verkeer steeds de werkelijke afstand in aanmerking genomen. Dit betekent gewoon dat men voor een aantal bestemmingen enkele varianten kan kiezen waarvoor men uiteraard de overeenkomstige prijs betaalt (bvb. Gent - Amsterdam via Lokeren of via Brussel). De NMBS past deze bepaling echter zo strikt toe, dat ze, met name tussen Berchem en Antwerpen-Oost, tegenstrijdigheden veroorzaakt. Ondanks het feit dat sinds 03.06.84 geen enkele binnenlandse trein deze verbindingsocht gebruikt, wordt ze nog steeds op de kaart vermeld. Voor de reizigers van lijn 12 (tabel 11) naar Berchem en verder, zorgt de NMBS aldus enigzins voor een tegemoetkoming voor het ontbreken van een noord-zuidverbinding te Antwerpen. Inderdaad, de tariefafstand van Antwerpen-Oost naar Berchem bedraagt slechts 2 km, tegenover 3 + 3 km voor dezelfde verbinding via Antwerpen-C, een geschenk van 4 km. Welnu, voor de bepaling van de werkelijk gereden afstand in internationaal verkeer stelt de NMBS dat de IC-treinen Oostende-Roosendaal en Brussel-Z - Amsterdam-CS via Antwerpen-C rijden en er dus 4 km extra moet aangerekend worden. Het is net in internationaal verkeer dat de verbindingsocht door minstens 9 treinen per dag wordt benut. Een reiziger tussen Gent-Dampoort en Nederland treft de meest ongunstige tariefberekening. Zo betaalt hij het stuk Gent-St-Pieters - Gent-Dampoort (7 km) en de omweg via Antwerpen-C (4 km) te veel. Voor de IC-treinen 432 en 433 tussen Köln-Hbf, Brussel en Paris-Nord heeft de NMBS wel in een uitzondering voorzien en rekent de reiziger tussen Liège-G en Aulnoye geen bijkomende kilometer aan. Drie van de tien overblijvende grenspunten na 03.06.84 (Quiévrain verviel), kregen een zelfde afstand toegekend als het laatste Belgisch station voor de grens. Zo is de afstand tot Essen of Roosendaal-grens, tot Erquelinnes of Jeumont-frontière en de afstand tot Sterpenich of Sterpenich-frontière gelijk. Bij vertrek uit één van deze drie stations naar het buitenland rekent men volgens de TCV IV/O 1 km aan.

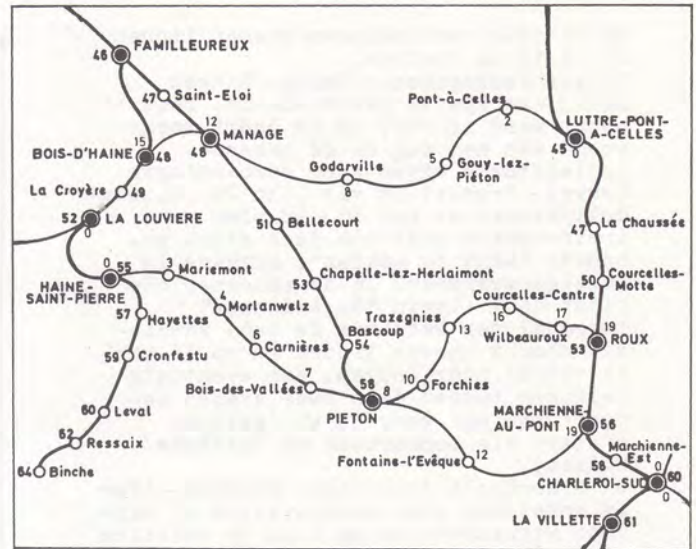
verschillen tussen de tariefafstandenkaarten van 01.09.80 en 03.06.84

Er verdwenen een tweehonderdtal stations van de kaart en er werden er vier nieuwe toegevoegd (Bressoux, Couvin, Eupen, La Louvière-Sud). Ook werden enkele stationsnamen, na de fusies van gemeenten, aan de werkelijkheid aangepast.

Volgende lijnen of lijngedeelten worden niet meer door reizigerstreinen bereden en komen niet meer op de kaart voor :

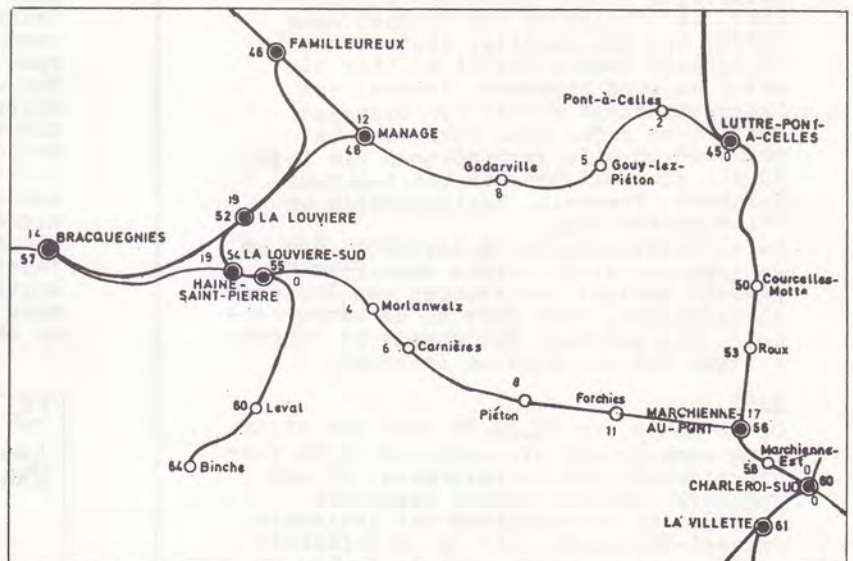
- 21bis : Boksbergheide - Eisden
- 31 : Ans - Liers
- 52 : Dendermonde - Puurs
- 98 : Cuesmes - St-Ghislain
- 106 : Tubize - Ecaussines-carrières
- 112 : Piéton - Roux en Piéton - Marchienne-au-Pont
- 113 : Manage - Piéton
- 163 : Gouvy - Bastogne-Sud
- 167 : Virton - Athus

De nieuwe lijnen die samen met het IC - IR plan in dienst gesteld werden zijn lijn 49 (tabel 33) Welkenraedt - Eupen en lijn 132 (tabel 52) Mariembourg - Couvin. Lijnen 51B Brugge - Heist en 112 Piéton - Marchienne-au-Pont werden reeds resp. op 16.05.83 en 16.01.84 in dienst genomen en nu op de kaart toegevoegd. Met de nieuwe lijn Brugge - Heist behielden zowel Heist, Duinbergen als Knokke hun vroegere afstand ten opzichte van Brugge. De uiteindelijke winst voor de nieuwe kortere lijn 112 tussen Piéton en Marchienne-au-Pont bedraagt slechts 2 km (9 ipv 11 km). Er werd een enkel tussenstation gebouwd: de nieuwe stopplaats Forchies ter vervanging van de oude stopplaats met dezelfde naam op de afgeschafte lijn Piéton - Forchies - Roux. De afstand Piéton - Forchies bedraagt thans 3 km (ipv 2 km) en Forchies - Marchienne is 6 km lang (ipv 12 km via



Een uittreksel uit de NMBS tariefafstandenkaarten van 01.09.80 (boven) en 03.06.84 (onder). Men bemerkt niet enkel de forse vereenvoudiging van de kaart na het invoeren van het IC/IR plan, maar tevens de nieuwe lijn 112 Piéton - Marchienne (met nieuwe station Forchies) en de nieuwe verbindingsbocht La Louvière-Sud - Bracquegnies.

Alle stations op een stervormige hoofdlijn dragen een kilometergetal vanaf Brussel-Centraal (b.v.b. Binche, Charleroi, La Vilette, ...). De kilometercijfers van alle op de dwarslijnen gelegen stations worden vanaf een belangrijk knooppunt toegekend (b.v.b. vanaf Luttre, Haine-St-Pierre).



Roux). De twee stations van Forchies hebben dus gedurende ruim vijf maanden tegelijkertijd bestaan, maar de tariefberekening vond tot 02.06.84 steeds via de oude lijn plaats. Een laatste toevoeging betreft de verbidingsbocht La Louvière-Sud - Bracquegnies. De totale winst op het volledige traject Mons - Charleroi-Sud bedraagt aldus 4 km.

Lijn 28, de westelijke ring rond Brussel, waar sinds 02.06.84 geen regelmatige treinen meer rijden, is, tegen de verwachtingen in, wel behouden. Gezien de recent aangelegde moderne stationsinfrastructuur, voorziet de NMBS in een nabije toekomst er terug treinen in te leggen, zodat, in afwachting daarvan, deze tariefverbinding behouden blijft. Zij heeft tot gevolg dat voor verbindingen tussen Jette en stations ten zuiden van Brussel-Zuid er 3 km minder aangerekend wordt dan via de werkelijk gereden tariefverbinding via Brussel-Centraal.

Ook de twee overblijvende gedeelten van lijn 27 (Mortsel - Hove en Schaarbeek - Machelen) werden niet hernomen. De internationale- en spitsuurtreinen die van Vilvoorde via Machelen naar Schaarbeek rijden vertonen weinig belang omdat er geen enkele in Machelen stopt en de tariefafstand Vilvoorde - Schaarbeek via Ruda of Machelen toch gelijk zou zijn (7 km). Het gedeelte van Machelen, een stopplaats met 4 sporen gelegen op lijn 26 en 27, langsheen lijn 27 blijft echter operationeel en is niet van haar naam bord ontdaan. Dat de dagelijkse laatste L-trein van Brussel naar Antwerpen-C sinds de winterdienstregeling 1984 wel via Machelen rijdt (deze wijziging werd overigens nooit, via een bijvoegsel aan het spoorboekje, bekendgemaakt) betekent voor een eventuele reiziger met bestemming Machelen 4 km extra (afstand gerekend via Vilvoorde). Andere verbidingsbochten die niet weerhouden werden zijn:

- Pannenhuis - Laken (thans Bockstaal)
- Hofstade - Weerde
- Haren - Diegem

en de twee verbindingen tussen lijnen 25 en 13 te Kontich.

De verbindingsbocht Haren - Diegem heeft een aparte geschiedenis. Deze bocht werd in 1977 op de kaart toegevoegd met het oog op de nakende indienstname ervan voor verbindingen Leuven - Brussel-IW via lijn 26. Uiteindelijk voorziet het IC - IR plan geen treinverkeer meer via deze nieuw gebouwde "saut de mouton", althans in reizigersverkeer. In de zomerperiode rijdt de T-trein "de Ardenner" tweemaal per week via de oude verbindingsbocht tussen lijnen 26 en 36 van Vilvoorde naar Leuven. Een eventuele reiziger tussen deze twee steden betaalt dan wel voor 33 km (gelijke afstand via Schaarbeek of Hofstade/Muizen).

De spoorbocht Antwerpen - Kontich - Lier is enkel nog voor noodgevallen of tijdens werkzaamheden op lijn 14 voorzien en is dus van de kaart geschrapt. De zuidelijke bocht, Mechelen - Kontich - Lier, is verplaatst van Kontich naar Duffel wat een gunstige invloed had op de afstand tussen Duffel en Lier die met 2 km werd ingekort. Immers, een knooppunt dient steeds een bestaand station te zijn. Deze inkorting is merkbaar op alle verbindingen via lijn 13 die zich uitstrekken tot Boechout, Turnhout, Neerpelt, Beringen-Mijn en Heist-op-den-Berg.

De verbindingsbocht te Aarschot, die om de twee uur de IC-trein Antwerpen-C - Hasselt toelaat het station van Aarschot te ontwijken, werd niet op de kaart vermeld. Men berekent dus steeds de langere afstand via het station Aarschot.

#### slot

Op de kaart van 03.06.84 werd één wijziging aangebracht als antwoord op de vindingrijkheid van de reizigers. Er was opgemerkt dat het aantal verkochte kaartjes en abonnementen met bestemming Brussel-Nationaal (dit is de officiële naam voor het station van de luchthaven) sinds de overname door de NMBS op 01.06.79, veel groter was dan het aantal reizigers dat werkelijk van de luchthaventrein gebruik maakte. Alle spookreizigers vertrokken van stations op lijn 36 of reden trajekten die via Leuven berekend werden. De reden lag voor de hand: de tariefafstand tot Brussel-Nationaal was tot 9 km korter dan deze tot de Noord-Zuidverbinding. Een reiziger met een dergelijk vervoerbewijs was tot Brussel-Noord echter volledig in orde met de in voege zijnde voorschriften. Om aan dit euvel te verhelpen sluit de NMBS lijn 36bis niet langer aan op lijn 36, met een knooppunt te Zaventem, maar rechtstreeks op lijn 0 te Brussel-Noord. Ook hier geldt er in internationaal verkeer een afwijking ten opzichte van de tariefafstandenberekening in binnenverkeer. Sinds het in voege treden van Brussel-Nationaal als verkooppunt voor internationale biljetten rekent men met de "werkelijk" gereden afstand. Dit, in combinatie met de tariefversmelting van de Noord-Zuidverbinding, heeft tot gevolg dat een afstand Brussel-Nationaal - Welkenraedt via Brussel-Noord (het knooppunt) wordt berekend. Brussel-

Nationaal - Aachen-Süd-gr. wordt echter via Brussel-Centraal berekend, 6 km meer dan nodig.

Op enkele uitzonderingen na is het voortaan niet meer mogelijk om volgens de Netkaart van Reizigers van 03.06.84 en met inachtneming van alle paragrafen van art.8 betreffende de reisweg, meer treinkilometers af te leggen dan de tariefafstand overeenkomstig de op het kaartje of abonnement vermelde verbinding.

## 3 reiskaarten

### a. SCHUSTER

Gedurende lange tijd was het standaard binnenlands NMBS-treinkaartje gedrukt met een SCHUSTER-machine. Deze maakt gebruik van kaartjes met het klassieke "Edmonson"-formaat (3.1 x 5.7 cm). Op roos gekleurd karton werd, eerst in rood, het nummer en NMBS-logo gedrukt. Met een in de machine in te brengen matrijs, werd in het zwart het bestemmingstation gedrukt, tesamen met de datum en het vertrekstation. Om het aantal benodigde matrijzen te beperken werden tot 4 verschillende bestemmingen met hetzelfde tarief (en dus (bijna) dezelfde tariefafstanden) samengeplaatst. Minder gevraagde stations bezaten zelfs geen matrijs maar werden eenvoudig bijgeschreven op een kaartje van dezelfde prijs.

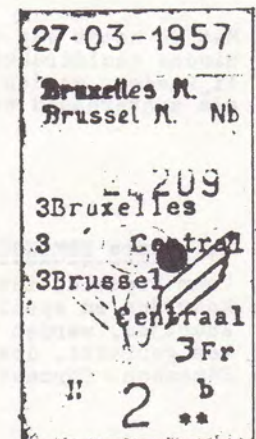
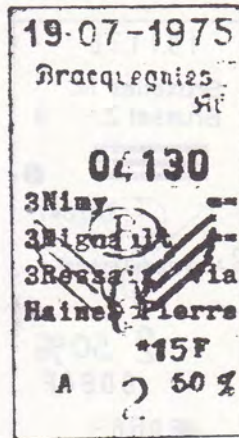
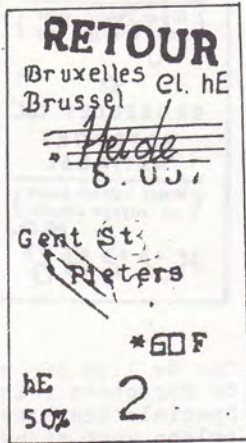
15-11 1976
Louvain-La-Nve (Ollignies) Cs
74518
3Lonzee --
3Barbaß --
3Basselort --
Sint Joris W.
25F
C 2 s
50 F

25-01-1977
Berchem Antwerpen Xj
Nimy
17423
3Mons --
3Zegep --
3Eisden Mi jna
Lichtervelde
90F
X 2 j
50 F

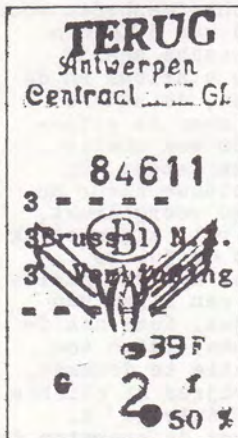
Iedere SCHUSTER-machine droeg een 2-letter code, die zowel achter de stationsnaam als op alle bestemmingsmatrijzen voorkwam (vb. Cs en Xj). De oorspronkelijke heen- en terugkaartjes droegen onderaan de letters AH (aller/heen) en RT (retour/terug). Om het aantal matrijzen te kunnen halveren werden in bijna alle stations de heen- en terugkaartjes als twee enkele kaartjes gedrukt. Het tweede kaartje droeg dan bovenaan i.p.v. de datum de opgestempelde vermelding "TERUG" of "RETOUR". De datum werd bij deze kaartjes langs de achter-



zijde gedrukt. Zoals uit het voorbeeld blijkt bleven bijvoorbeeld in Brussel-Noord de heen- en terugmatrijzen in gebruik tot de komst van de PRODATA - machines (april 1978).



Vóór de invoering van het begrip "Noord-Zuidverbinding" te Brussel op 01.03.71 (voor de reiskaartjes) moest voor iedere Brusselse bestemming het juiste station gespecificeerd worden en een aangepaste matrijs bestaan. Na deze datum konden de kaartjes vereenvoudigd worden tot één bestemming. De afstand werd daarbij steeds van/ naar Brussel-Centraal berekend.

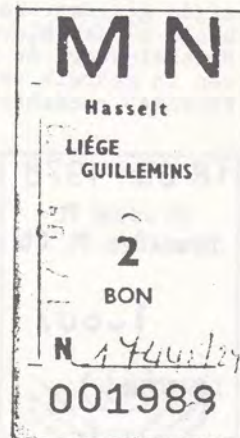
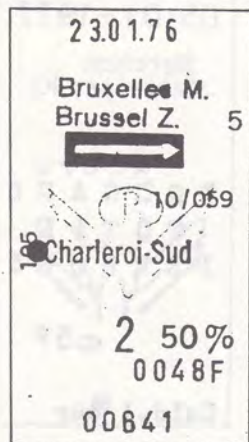


b. AUTELCA

Vanaf 24.04.70 vond in Brussel-Zuid een proef plaats met één toestel AUTELCA. Rond begin maart 1975 werd deze uitgebreid tot een achttal machines. Einde 1978 verdwenen deze reeds en werden door PRODATA SRA toestellen vervangen. Deze AUTELCA 's maakten nog steeds gebruik van klassieke reiskaartjes van het internationaal gebruikte "Edmonson" formaat (3.1 x 5.7 cm). De keuze van het gewenste station door de operator gebeurde door het inbrengen in de machine van een schuifje dat gecodeerd de afstand van het station of stationreeks bevatte. Na selectie op keuzedruktoetsen (1ste / 2de kl, enkel / heen- en terug, gewenste reductie, ...) berekende de microcomputer zelf de prijs. Bij prijsaanpassing diende slechts een deel van het elektronisch geheugen verwisseld te worden. In de gecompliceerde drukeenheid voor de reiskaartjes werd het werk opgesplitst in verschillende opeenvolgende drukfasen, waarvoor uit verschillende drukk kleuren kon worden gekozen. Voor het drukken van de bestemming bezat de drukeenheid bovenaan een aantal wielen met een reeks druk-clichés. Dezelfde cliché kon echter worden gebruikt voor alle soorten kaartjes met gelijke bestemming. Voor een heen- en terugkaartje diende slechts een dubbele pijl i.p.v. een enkele te worden gedrukt, en een aangepaste prijs berekend. De reiskaartjes werden met rode en blauwe kleur op, van een rol afgesneden, wit papier gedrukt.

Voor binnenlandse reiskaartjes worden normaal enkel de begin- en eindstations opgegeven, daar soms verschillende reizen kunnen (en mogen) gevolgd worden. Als uitzondering hierop toont dit kaartje Bracquegnies - Ressaix de vermelding "via Haine-St-Pierre" hoewel het traject bezwaarlijk via een andere weg afgelegd zou kunnen worden. Met de SCHUSTER - machines konden eveneens perronkaartjes en bepaalde valideringskaartjes voor weekabonnementen gedrukt worden.

Hoewel met de invoering van het IC - IR plan het definitieve einde van de SCHUSTER - machines werd verwacht, zijn deze nog steeds in dienst in enkele kleinere stations.



Met de komst van de snelle elektronische naalddrukkers, met vele mogelijkheden, werden de AUTECA 's snel als achterhaald ervaren.

Ook de lijn 36c naar de luchthaven kende de kartonnen reiskaartjes. Speciale kaartjes met code "MN" waren in omloop voor mijnwerkers.

c. andere EDMONSON 's

Voor bepaalde internationale trein-kaartjes en speciale binnenlandse kaartjes, werden voorgedrukte ticketten gebruikt, doch eveneens op het Edmonson-formaat.



Gezien de prijsberekening van internationale kaartjes steeds een welbepaald traject oplegt, staat op dit kaartje Antwerpen - Aachen - Süd - Gr. duidelijk "via Brussel-N en Waremm". Voor de komst van de PRODATA 's werden de "een dag aan zee" kaartjes gedrukt uitgegeven. In deze periode was ook slechts de terugrit uit alle kuststations toegelaten. Voor de heenrit werden de mogelijke bestemmingen aangegeven. Merk hierbij de gebruikte pijlen voor de heen- en terugfunctie en tevens "Brusselse Aggl." als vertrekstation. Overigens kunnen inmiddels de PRODATA toestellen nog steeds geen toeristische kaartjes "woekeinde in de ardenen" drukken, waarbij het aankomststation van de heenrit verschillend is van het vertrekstation van de terugrit.

d. PRODATA

Een PRODATA - reiskaartje uit een "SRA" (of later "R1") machine. Deze apparaten kwamen vanaf april 1978 als proef in dienst in Brussel-Noord en -Centraal en werden sindsdien op bijna 1000 exemplaren elders in gebruik genomen. Deze machine bezat de laatste ontwikkelingen op gebied van de microcomputertechnologie, zoals 2 snelle naalddrukkers en 2 compacte magnetische schijfeenheden voor schijven (floppy discs) van 5 1/4 duim diameter. De ene magnetische schijf bevat de lijst van alle stations en de prijsberekeningsformules, de andere slaat alle gegevens op over de uitgereikte kaartjes om later een statistische verwerking toe te laten. Een naalddrukker drukt in blauwe kleur op het, met gele NMBS - logo voorgedrukt, papier, dat, vanaf een rol, afhankelijk van het type ticket, op de juiste lengte wordt afgesneden. Een 2de naalddrukker maakt eveneens een lijst van alle uitgereikte kaartjes. Deze naalddrukkers (met 7 segmenten) laten toe iedere gewenste informatie te drukken, zonder omslachtige matrijzen of clichés zoals op de Schuster of Autelca 's. Op deze toestellen brengt de operator de code van het gewenste bestemmingsstation in met een 4-cijferige code. Een toetsenbord met de 36 meest voorkomende bestemmingen vanuit dat station, laat een nog snellere selectie toe. Buiten een numeriek klavier (0-9) is het toetsenbord verder voorzien voor alle keuzes zoals 1ste/2de klasse, enkel/heen en terug, diverse reducties, speciale ticketten, enz. Het gekozen kaartje verschijnt steeds vergroot op het aanwezige beeldscherm. Een aantal machines is voorzien van een taalfunctie N/F om de kaartjes in tweetalig gebied (in principe) steeds in de taal van de klant te drukken.

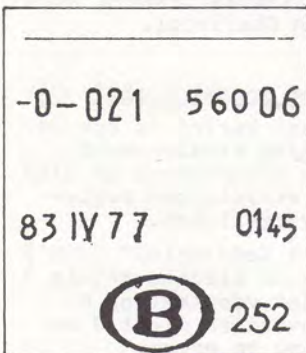
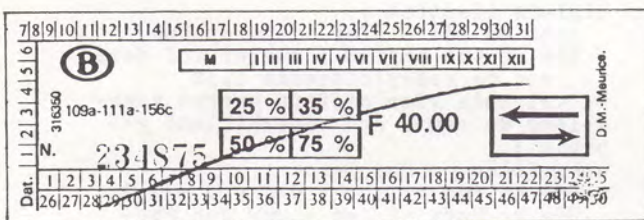
Het voorbeeld toont een reiskaartje van het station Eupen (Néau) gedrukt met machine nr.013 (een prototype ex - Brussel). Omwille van het tweetalige karakter van Eupen (duits/frans) werd deze machine hiervoor speciaal aangepast.



e. vervangingsautobussen

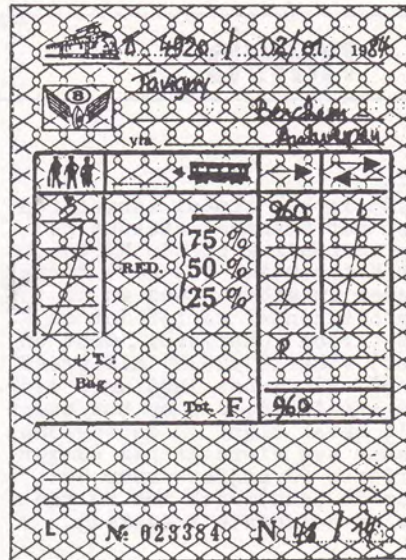
Op de vervangings- en aanvullende autobusdiensten van de NMBS bestonden voor 01.09.77 (de datum van overname door de de NMVB) een enorm assortiment aan kaartjes. Een merkwaardigheid hierbij is o.a. het op ieder kaartje gedrukte lijnnummer.

Het getoonde kaartje van lijn 252 is afkomstig van een toestel ALMEX "model A", dat later, mits gewijzigde opdruk, verder door de NMVB gebruikt zal worden.

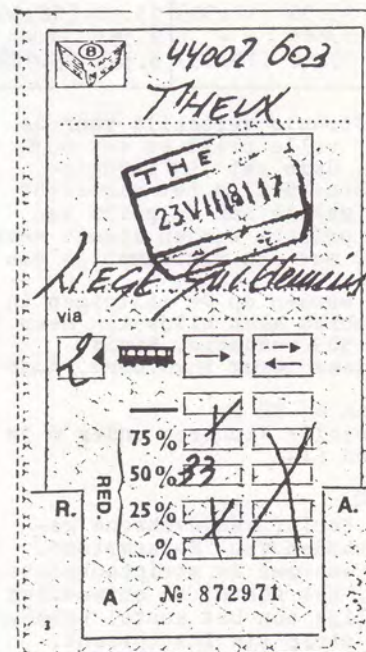


f. diverse

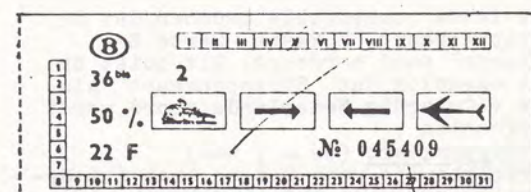
Een op de trein afgeleverd geschreven kaartje. Vanaf het afschaffen van de toegangscntrole naar de perrons wordt bij vertrek uit een station met geopend loket, een toeslag van 50.- op deze kaartjes gerekend.



Geschreven "reserve" kaartjes voor stations waar alle aanwezige PRODATA of SCHUSTER toestellen defekt zijn.



De lijn 36c heeft, tot de opening van een loket op de luchthaven, steeds allerhande kaartjesmodellen gehad. Deze werden dan steeds op de trein verkocht, en konden zelfs met een verlengticket aangevuld worden op aansluitende lijnen.



# nmvb

## Zonaal Tarief

Sinds 14.01.85 is het zonaal tarief (op enkele lijnen met speciaal statuut na) algemeen van toepassing bij de NMVB. Het vervangt het sectie- (of km-) tarief dat van oudsher in gebruik was en is gebaseerd op het zonaal tarief dat in vier regio's (Arlon, Charleroi, Gent en de Kuststreek) vanaf 01.09.81 als proef werd ingevoerd. Het ganse land werd daartoe in zones ingedeeld, die op hun beurt in 37 regio's bevat zijn. In de toekomst zal iedere zone een viercijferig nummer toegekend krijgen (2 cijfers voor de regio - 2 voor de zone) doch tot nu toe zijn slechts de 2 laatste toegekend.

## Reiskaarten

De prijs van de ticketten bestaat uit een vastrecht en een prijs per bereiden zone.

	vastrecht	prijs / zone
volle prijs	13.50 (12.50)	13.50 (12.50)
50% reductie	8.333 -	8.333 -
75% reductie	10.80 (10.60)	3.375 (3.125)

De berekeningsformule verschilt voor de ticketten tegen volle prijs en met 50% reductie t.o.v. deze met 75% reductie. Voor de eerstgenoemden is het vastrecht namelijk juist gelijk aan de prijs van één zone. Alle prijzen worden steeds naar boven afgerond, met een minimumprijs van 27 (25).

Sinds 16.01.84 werden op de rijtuigen in zonaal tariefgebied geen biljetten meer uitgereikt met 50% reductie. Sinds 14.01.85 zijn deze terug ingevoerd, doch enkel voor:

- kinderen van 6 - 12 jr
- niet-vergezeld kinderen onder 6 jr
- grote honden (!)

## Strippenkaarten

Bij het zonaal tarief kan eveneens gebruik gemaakt worden van "Z-kaarten", de nieuwe naam waarmee de strippenkaarten bedacht werden. Het aantal te ontwaarden strippen is gelijk aan het aantal bereiden zones plus één strip als instaprecht.

### Nationale Z-kaarten:

16 strippen, voorverk.:	160	(150)
16 strippen, 50%, voorverk.:	125	(120)
15 strippen, op rijtuig:	160	(150)
15 strippen, 50%, op rijtuig.:	125	(120)

Merk op dat in de proefperiode 01.09.81 - 13.01.85 deze strippenkaarten nooit op het rijtuig werden verkocht.

Het is om commerciële redenen dat de strippenkaart "Z kaart - Carte Z - Z-Karte" werd herdoopt. Dit juist op het ogenblik dat "Strippenkaart" als een volwaardig Nederlands woord wordt aangenomen:

### "Strippenkaart (de ~ ; -en)

Vervoerbewijs voor bus en tram dat bestaat uit een aantal strookjes, strippen, die per af te leggen zone worden afgestempeld"

(Van Dale Groot Woordenboek Hedendaags Nederlands, 1984, blz. 1214).

## Enkele beschouwingen bij het Zonaal Tarief

### a : algemeen

Voor de zonale afbakening van het volledige NMVB - net werd uitgegaan van een patroon met regelmatige zeshoeken van 4,5 km doorsnede. Theoretisch zou de totale Belgische oppervlakte zo 2320 kunnen bevatten. De afbakening kan echter niet zo strikt gebeuren. Er dient op gelet te worden dat centra niet doormidden worden gesneden en dat het patroon zoveel mogelijk met gemeentegrenzen kan samenvallen. Bovendien zal de opeenvolging van de zones meer bepaald worden door de lijnvoering dan door zuiver wiskundige schikking. De bedoeling van het zonaal tarief is hoofdzakelijk meer eenheid te brengen in het tariefsysteem en de semi-regelmatige reiziger die geen gebruik kan maken van een abonnement, met een Z-kaart toch 25% reductie te bieden op de prijs van een biljet. Het gebruik van Z-kaarten dient tenslotte de inningstaak van de bestuurder te verlichten, wat de commerciële snelheid ten goede komt.

### b : de afstempeling van strippenkaarten

Bij de invoering van het zonaal tarief in 1981 werden merkwaardig genoeg twee afstempelmethodes, ieder met 8 cijfers, gebruikt. Hiervan waren de 4 eerste cijfers identiek:

- 1ste en 2de cijfer : opstapzone
- 3de en 4de cijfer : nummer (of deel) van de geëxploiteerde lijn

De volgende vier cijfers kregen naargelang de regio een verschillend gebruik:

voor Arlon en Charleroi :

- 5de en 6de cijfer : dag v/d maand
- 7de en 8ste cijfer : uur van aankomst aan de terminus

voor Gent en de Kuststreek :

- 5de cijfer : laatste cijfer van de dag van de maand
- 6de en 7de cijfer : uur
- 8ste cijfer : tiental minuten van het uur van aankomst aan de terminus.

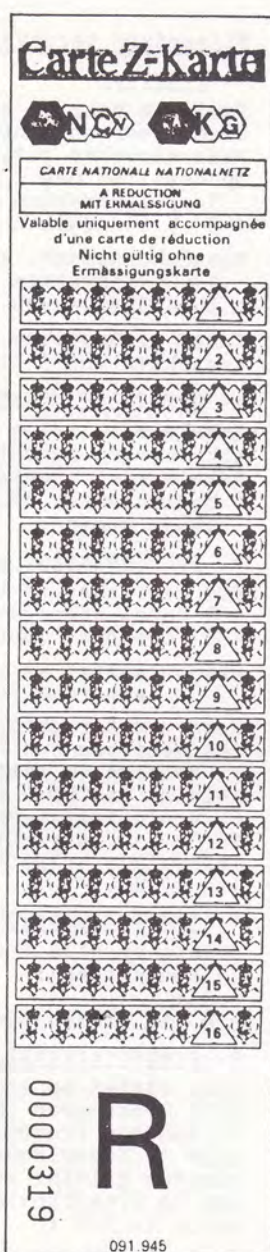
Op de achterzijde van de nederlandse-franstalige strippenkaarten stond dan ook de met de plaatselijke afstempelpgewoonte overeenkomende verklaring. Met de invoering van de Z-kaart werd de afstempeling gestandaardiseerd volgens model Arlon en Charleroi.

### c : overstappen met zonaal tarief

Samen met het zonaal tarief is ook de kosteloze aansluiting veralgemeend. Het is echter zeer interessant om alle clausules die dit overstappen reglementeren eens te vergelijken.

- in de folder "Het Zonetarief" (1981) "De aansluiting is slechts geldig 1 uur na het uur dat voorkomt op de afstempeling. Bovendien dient U de eerste aansluiting te nemen." (uit het cijfervoorbeeld van deze folder blijkt dat de aansluitende rit wel degelijk beëindigd moet zijn na dat 1 uur).

- op de originele strippenkaarten (1981) "De reis in aansluiting moet beëindigd zijn 1 uur na het uur (6de en 7de cijfer) en het tiental minuten (8ste cijfer) aangeduid door de afstempeling."



Twee 16-strippenkaarten van het "nationale" type. In 1981 werden de strippenkaarten in 4 versies (N of F en volle prijs of 50%) ingevoerd, en kwam de verkoopprijs erop voor. Reeds vanaf de tariefverhoging van 1982 verdween de prijsaanduiding. In 1984 werden ze, om de nationale kaarten te onderscheiden van de inmiddels ingevoerde stadsstrippenkaarten voor Gent en Charleroi, voorzien van de codeletters G (gewoon) of O (ordinaire) en R (reduktie). Vanaf 14.01.85 verscheen de Z-kaart, nu met de letters N (nationaal) en R (reduktie). Buiten de 15- en 16-strippenuitvoering, de volle prijs of 50% reduktie, bestaan er nog 4 taalmogelijkheden (N, F, N/F, F/D). Merk dat voor de Duitse versie de NKG logo tot 3 zeshoekjes werd ingekort. Op de reclamefolders kwam een enkeltalige Duitse kaart voor met NKG in 4 zeshoekjes ingewerkt.

(een omschrijving die aan duidelijkheid niets te wensen overlaat, maar van de "eerste" aansluiting is geen sprake meer).

Deze reglementering gaf toch wel enkele praktische bezwaren, wat snel blijkt uit een voorbeeldje :

Men neemt bus 767 te Knokke (Zoute) om 10h14 en betaalt dadelijk voor 8 zones. Aankomst aan het eindpunt Knokke (Station) om 10h24 dus de drie laatste cijfers van de afstempeling zijn : 10 3. Dus tijd voor de aansluitende rit tot 11h30. Zelfs met onmiddellijke aansluiting met tramlijn 1 om 10h29 kan Oostende (Station) pas bereikt worden om 11h31 !

Dit had voor gevolg dat in de officiële NMVB tarieven voor zonaal vervoer (barema Ib), zoals weergegeven in de dienstregelingboekjes, de clause met een iets genuanceerder "in principe" werd aangevuld tot :

".. de reiziger ... zich naar zijn eindpunt begeeft langs de meest rechtstreekse reisweg of over het traject dat hem het snelst ter bestemming brengt. In principe moet de aansluiting genomen worden binnen het uur dat volgt op het uur door de stempel op het vervoerbewijs aangeduid."

De algemene invoering van het zonaal tarief in 1985 was een gelegenheid om de overstapreglementering weer eens anders te definiëren.

- in de persmededeling "Het Zonetarief" (17.12.84)  
" De overstap is gratis met alle vervoersbewijzen mits de reiziger het snelst parkoers volgt en binnen het uur of toch de eerste aansluiting neemt."
- in de folder "De nieuwe manier om met de Buurtspoorwegen te reizen " (1984)  
"... En U hebt een uur tijd om over te stappen."
- op de achterzijde van de Z-kaarten (1985)  
" Op het NMVB-net mag U in aansluiting reizen mits U voor het aantal zones van de volledige reisweg betaald en de eerstvolgende bus neemt."

Men bemerkt de tegenstrijdigheid in deze definities. Bovendien moet bij ritten waarbij de overstap buiten de regio van vertrek ligt, op het eerste voertuig niet betaald worden voor de volledige reisweg, doch slechts tot de zone van overstap (of tot bereiken van minimumtarief). Het tweede deel wordt, zonder een nieuwe aanrekening van vastrecht, op het tweede rijtuig betaald.

Abonnementen

De prijsberekening van de gewone-, sociale- en schoolabonnementen van de NMVB werd reeds vanaf 16.01.84 gelijkgeschakeld met deze van de NMBS, tenzij voor afstanden van 1 tot 4 km. Voor de berekening van de afstanden voor abonnementen blijft de NMVB het vroegere sektiesysteem behouden.

Het algemene netabonnement, geldig op alle NMVB lijnen, wordt berekend aan de hand van een gewoon abonnement over een afstand van 100 km.

1 m :	4030 (3760)
3 m :	11270(10530)
1 j :	44240(41350)

Stadsnetten

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

Eenheidstarief

Enkele rit :	27 (25)
8 rittenkaart :	120 (107)

Beide vervoerbewijzen geven bij iedere rit recht op aansluiting. Voor 14.01.85 was dit, voor de rittenkaarten, slechts van kracht in Brugge, Aalst en St - Niklaas.

De nationale Z-kaarten (of strippenkaarten) zijn geldig op alle stadsnetten. Voor iedere verplaatsing binnen een stadsnet, ongeacht het aantal doorkruiste zones, moet slechts 2 strippen ontwaard worden.

Algemene abonnementen :

1 m :	720 (670)
1 j :	7200 (6700)

Deze abonnementen zijn geldig op alle NMVB-lijnen binnen het stadsnet van vernoemde steden. Ze worden echter niet verkocht voor het stadsnet Arlon.

Een speciale vermelding verdient Oostende. Er bestaat hier namelijk een stadsnet en een iets kleiner "vroeger stadsnet". De 8 rittenkaarten zijn enkel geldig op het "vroegere stadsnet". De Z-kaarten met een standaardtarief van 2 strippen daarentegen zijn geldig op het normaal stadsnet. Het verschil tussen deze beide netten betreft enkel de lijnen 50a, 62a en 770, voor zover ze Oostende verlaten langs de Prinses Elisabethlaan (50a en 770) te Bredene of de Zandvoordestraat (62a) te Zandvoorde.

00000347800000084010128-00111
5678 1234 18/12/84 10:08
<b>B01 01 00020</b>
0000 00018
<b>NMVB ** SNCV</b>

Het inmiddels klassieke ticket ALMEX "model A" (rechts) waarop de prijs, naargelang de uitvoering, met 2 tot 5 cijfers gedrukt kan zijn, zal over enkele jaren vervangen worden door een microcomputergedrukt ticket van PRODATA (boven).

Bijzondere tarievena. buurtbus

Tarieven voor de buurtbusprojecten te Bree, Peer en Kinrooi.  
Rechtstreekse rit, of heen- en terugrit op dezelfde dag :

1-2 lijnvakken :	40 (30)
3-4 lijnvakken :	50 (40)

Maandabonnement, geldig op één lijn :

1-2 lijnvakken :	500 (400)
3-4 lijnvakken :	600 (500)

Enkel de buurtbus van Kinrooi telt trajekten van 3 of 4 lijnvakken.

b. spoorlijn Han-sur-Lesse - Grottes

Enkele rit, volle prijs :	46 (43)
Enkele rit, reductie :	27 (25)
Enkele rit, speciale reductie voor buitenlandse kinderen in begeleidende groep :	16 (15)

c. autobustarief speciale lijnen

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

prijs = aantal km x 2.832897 (2.667)  
afgerond tot de hogere frank

Heen- en terugbiljetten voor dezelfde dag genieten een reductie van 33%. Er bestaan 10 rittenkaarten, 30 dagen geldig, die 20% goedkoper zijn dan de volle prijs. Op lijn 462 werden op 18.06.83 (correctie VeBOV-koerier 077) week-einde biljetten met 50% reductie ingevoerd.

d. toeristische abonnementen

Geldig op alle tram- en autobuslijnen in de kuststreek :

1 d :	260 (245)
5 d (te kiezen binnen 7 d) :	750 (705)

e. grensoverschrijdende lijnen

Voor ritten op lijnen :  
3/13 Vroenhoven (Marres) - Maastricht  
17 Lanaken (Tournebride) - Maastricht  
zijn de Nederlandse Nationale Strippenkaarten geldig. Ze hebben hiervoor een aan de wisselkoers aangepaste verkoopprijs in BEF :

6 strippenkaart, op rijtuig :	95
10 strippenkaart, op rijtuig :	157
15 strippenkaart, voorverk.:	151
15 strippenkaart, reductie, voorverk.:	76

Voor ritten, enkel op Nederlands grondgebied, op de lijnen :  
20a Hasselt - Bilzen - Lanaken / Maastricht  
24 Tongeren - Maastricht / Visé  
zijn deze vervoerbewijzen eveneens geldig.

010 98721
18 V 24 4322
11 13 14
11 13 14

# antwerpen

MIVA

Eenheidstarief

Enkele rit : 29 (27)



De vanaf 14.01.85 te Antwerpen ingevoerde "nieuwe" vervoerbewijzen :

links een 1-ritkaart uit een automaat, die op de kartondikte na identiek is aan de enkele rit op de rijtuigen verkocht ; rechts de merkwaardige 7-ritten-voorstadkaart MIVA - NMVB. Deze kaarten, grotendeels in blauw en rood gedrukt, werden grafisch ontworpen door Frank Andries Design te Antwerpen



Vanaf 14.01.85 werd de tariefstructuur te Antwerpen grondig gewijzigd. De oude ticketten voor een rechtstreekse of overstaprit werden vervangen door één kaartje, dat het overstappen toelaat, zelfs naar het NMVB stadsnet. De totale ritduur mag, op het MIVA net, niet langer zijn dan 60 min.

Rittenkaarten :

1 rit, automaat :	29	(27)
8 ritten, voorverkoop :	135	(120)
7 ritten + voorstadnet NMVB, voorverkoop :	160	-

Voor deze kaarten geldt dezelfde regeling als voor de enkele rit. Bovendien is de 7-ritten voorstadkaart, in aansluiting naar de NMVB, geldig op het volledige NMVB voorstadnet.

Sinds 14.01.85 zijn de 2-rittenkaarten uit automaat, die overigens t.o.v. de enkele rit op het rijtuig geen enkel prijsvoordeel boden, uit de omloop genomen.

Met deze wijziging zijn de speciale tarieven van autobuslijnen 26 (voorstadstarief) en 33 (sektietarief) definitief verdwenen. Overigens werden deze reeds sinds geruime tijd niet meer toegepast.

Toeristenkaart :

1 d :	80	(75)
24 h :	130	(120)
2 d :	140	(130)

Schoolabonnementen :

lijnabonnement, 1 trim :	1460	(1385)
10 m :	3950	(3730)
netabonnement, 1 trim :	1800	(1700)
12 m :	4750	(4470)

MIVA - NMVB - NMBS

AAA (Algemeen Abonnement Antwerpen)

1 m :	790	(735)
1 j :	7900	(7350)

1 m, junior+senior :	670	(625)
1 j, junior+senior :	6700	(6250)

geldig op het volledige MIVA - net, het NMVB stadsnet en de NMBS - stations van de agglomeratie.

NMVB

Stadsnet  
Eenheidstarief

Enkele rit :	29	(27)
8 rittenkaart :	135	(120)

Voorstadnet  
Zonaal tarief met zelfde minimumprijzen als stadsnet

7 rittenkaart :	160	(140)
-----------------	-----	-------

De enkele rit op het stadsnet, en de 7- en 8-rittenkaarten geven recht op aansluiting, ook naar het MIVA - net.

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

# brussel

MIVB / STIB

Eenheidstarief met buitenstadszones

Enkele rit :	30	(30!)
--------------	----	-------

Dit vervoerbewijs geeft recht op tweemaal overstap naar een andere MIVB lijn of eenmaal naar een NMVB lijn binnen het NMVB stadsnet.

Rittenkaarten :

1 rit, uit automaat :	30	(30)
10 ritten, voorverkoop, enkel stadsnet :	200	(185)
5 ritten, op rijtuig, voorstadnet :	130	(120)


Het verschil tussen het stadsnet en buitenstadsnet betreft volgende lijn-trajekten :

- 30 Astrid - Oppem
- 44 4 Armen - Tervuren
- 47 Ring - Vilvoorde
- 50 Kapel - Lot
- 54 Buda - Machelen
- 58 Haren - Vilvoorde

Bij overstap op een NMVB lijn is de voorstadsrittenkaart bovendien geldig op het NMVB voorstadsnet.

De 5 rittenkaarten voor "beperkte" voorstadstrajekten, en zonder overstaprecht, worden sinds 14.01.85 niet meer verkocht.

E. Guyot, s.a.	 <b>G<sup>8</sup></b>	<b>103</b>	B. direct délivré de Rechtstr. b. afgelev. van	<b>8<sup>F</sup></b>
	<b>03154</b>	DIELEGEM à - tot P. Namur - Naamsep.	C.E.R.I.A. C.O.O.V.I. à - tot P. Namur - Naamsep.	

E. Guyot, s.a.	 <b>G<sup>1</sup></b>	Réseau Urbain + Réseau Suburbain	<b>15<sup>F</sup></b>
	<b>12147</b>	Stadsnet + Buitenstadsnet	///

E. Guyot, s.a.	 <b>B11</b>	<b>DIRECT</b>	<b>30<sup>F</sup></b>
	<b>035191</b>	<b>525117</b>	

De vereenvoudiging van de tariefstructuur houdt geleidelijk ook een vermindering van het aantal gebruikte kaartjes in. Waar in Brussel vroeger iedere lijn (of soms met enkele lijnen samen) voor iedere richting een eigen kaartje had, wordt nu nog slechts één enkel model gebruikt.

Schoolabonnementen :  
netabonnement, 1 trim : 1800 (1700)  
12 m : 4750 (4470)

Minibusdienst gehandicapten :  
enkele rit : 47 ( )

MIVB / STIB - NMVB

Toeristenkaart :  
24 h : 130 (125)  
geldig op het volledige MIVB net en op het stadsnet van de NMVB.

MIVB / STIB - NMVB - NMBS

MTB - Abonnement  
1 m : 850 (810)  
1 j : 8500 (8100)  
1 m, junior+senior : 695 (660)  
1 j, junior+senior : 6950 (6600)  
geldig op volledige MIVB net, inclusief de buitenstadstrajekten, het NMVB stadsnet en de stations van de NMBS agglomeratie.

NMVB

Stadsnet  
Eenheidstarief

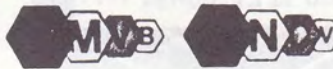
Enkele rit : 30 (301)  
met recht op eenmaal overstappen naar een andere NMVB- of MIVB lijn binnen het stadsnet.

10 rittenkaart, op rijtuig : 200 (185)  
met zelfde overstaprecht als enkele rit.

Voorstadsnet :  
Zonaal tarief met toepassing van dezelfde minimumprijzen als op het stadsnet.

5 rittenkaart, op rijtuig : 130 (120)  
met recht op eenmaal overstappen naar een andere NMVB- of MIVB lijn binnen het voorstadsnet.

De 10 rittenkaarten van het stadsnet zijn eveneens geldig voor ritten tussen Rixensart (gare) en Rixensart (bourgeois).





**VOORSTADSNET BRUSSEL**  
**RÉSEAU SUBURBAIN**  
**BRUXELLES**

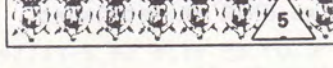
Geldig op de N.M.V.B. lijnen en in aansluiting naar het stads- en voorstadsnet van de M.I.V.B.  
Valable sur les lignes S.N.C.V. et en correspondance vers le réseau urbain et suburbain de la S.T.I.B.

220708200

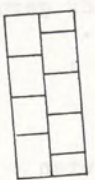
220723190







0031152  
001A L0



130 13422  
-#130

092 085

Een NMVB 8-rittenkaart voor het voorstadsnet van Brussel. Deze kaart draagt geen codeletter, maar is wel met een ALMEX-machine gevalideerd.



# charleroi

## STIC - NMVB

Zonaal tarief (zones 01-14, 24)

1-2 zones ticket : 29 (27)  
 3- zones ticket : 39 (37)

Rittenkaarten :

7 strippenkaart, voorverk. : 115 (109)  
 7 strippenkaart, op rijt. : 147 (139)

Voor een rit van 1 of 2 zones dient 1 strip ontwaard te worden, voor een rit van 3 of meer zones 2 strippen.

De ticketten en rittenkaarten geven recht op aansluiting tussen de STIC en de NMVB, voor zover de eerste rit werd uitgevoerd op de maatschappij die het vervoerbewijs uitgeeft.

## STIC - NMVB - NMBS

AUC (Abonnement Urbain Charleroi)

1 m : 790 (745)  
 1 j : 7900 (7450)

1 m, junior+senior : 680 (640)  
 1 j, junior+senior : 6800 (6400)

geldig op het STIC en NMVB net binnen de zones 01-04 en de NMBS stations van de agglomeratie.

AOC (Abonnement Ordinaire Charleroi)

1 m : 1020 (960)  
 1 j : 10200 (9600)

1 m, junior+senior : 875 (775)  
 1 j, junior+senior : 8750 (7750)

geldig op het NMVB net binnen de zones 01-04 en op het volledige STIC net.

De uitbreiding op het STIC net betreft de lijnvakken :

7 Coron du Marquis - Fleurus (zone 12)  
 35 Etoile - Farciennes (zone 13)  
 E Ferrée - Joncret (zone 14)

# gent


## MIVG

Zonaal tarief

2 zones ticket : 27 (26)  
 3 zones ticket : 46 (46!)

Rittenkaarten :

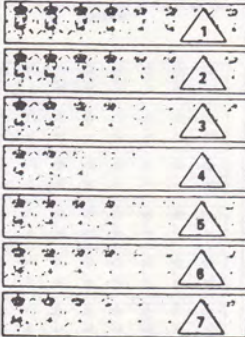
8 ritten, 2 zones, voorverk : 125 (117)  
 8 ritten, 2 zones, rijtuig : 160 (150)  
 8 ritten, 3 zones, rijtuig : 250 (235)  
 8 ritten, 2 zones, dalurenkaart, voorverkoop : 100 -



**CARTE A CASES**

RESEAU URBAIN CHARLEROI

Valable sur les lignes SNCV à tarif zonal et en correspondance sur le réseau de la STIC




A 0087119

C

091 902

Een "Carte à Cases" met 8 strippen zoals ze in 1984 in Charleroi (C) samen met Gent (GT) werd ingevoerd na afschaffing van de gezamenlijke strippenkaarten met de STIC resp. MIVG.



2zonebiljet

BTW 400.066.602

N<sup>o</sup> 003377 Y 52

2201841

- GELDIG VOOR EEN REIS (MET OF ZONDER OVERSTAP) IN DE ZONES 01/02/03/04 OP MIVG EN NMVB
- VOOR EEN REIS IN DE ZONES 05/03 EN 06/03 ENKEL OP MIVG-NET.
- RETOURRIT NIET TOEGESTAAN.
- REISDIUR BEPERKT TOT 80 MINUTEN.
- VOORLEGGEN BIJ OVERSTAP EN OP ELK VERZOEK.

MIVG voerde als eerste de "design" vervoerbewijzen in. Het 2-zone ticket zoals het slechts gedurende enkele maanden in gebruik is geweest, werd vanaf 01.03.85 vervangen door een 1 ritkaartje dat in de HASLER-automaat dient ontwaard te worden.

Het grafisch ontwerp van de kaarten is afkomstig van Cammaert & Van der Stricht te Antwerpen.

## STIC

Schoolabonnementen :

lijnabonnement :  
 1-2 zones, 1 trim : 1420 (1330)  
 10 m : 3640 (3410)  
 3- zones, 1 trim : 1590 (1490)  
 10 m : 4150 (3890)

netabonnement :

zones 01,02,03, 1 trim : 1700 (1600)  
 12 m : 4400 (4100)  
 gans net, 1 trim : 1960 (1840)  
 12 m : 5200 (4850)



2zonebiljet

W 02 nummer

01666

HT 21 30 10-10 85

- DIT BIJLET ONMIDDELLIJK NA AANKOOP EENMAAL ONTWAARDEN IN DE AUTOMAAT
- GELDIG VOOR EEN REIS.

Alle 2 zones vervoerbewijzen laten overstappen toe, ook naar het stadsnet van de NMVB. De totale ritduur mag max. 45 min. bedragen, tegen 60 min. voor 14.01.85. De 2 zones ticketten en kaarten laten iedere rit toe binnen de stadszones 01 - 04.

Een nieuwigheid is de 20% goedkopere dalurenkaart. Deze mag niet gebruikt worden voor 9 h en tussen 16 en 19 h van maandag tot vrijdag.

De 3 zones vervoerbewijzen dienen voor het bereiken van zones 05 (Melle, lijn 20) en 06 (Latem, lijnen 81, 83). Ze geven overstaprecht binnen de MIVG, doch niet naar de NMVB. In de zones 05 en 06 mogen eveneens de 2 zones vervoerbewijzen gebruikt worden, voor zover de verplaatsing zich beperkt tot de zone 03 en de zones 05 of 06. In dit geval is er evenmin overstaprecht naar de NMVB.

Toeristenkaart :		
24 h :	70	-
48 h :	120	-
72 h :	160	-

Deze kaarten zijn geldig op het ganse MIVG net en op het stadsnet van de NMVB. Ze worden enkel door de MIVG verkocht.



De merkwaardige toeristenkaart van Gent. Ze is geldig gedurende 24, 48 of 72h, wat enkel aangegeven wordt met de zeer verwarrende cijfers 1, 2 of 3. Tenzij gestempeld om 00h00 is 2 d namelijk steeds korter dan 48 h, wat uiteraard in het nadeel valt van de onwetende gebruiker. De kaarten vermelden bovendien op de rugzijde dat ze enkel op het ganse MIVG net geldig zijn. De NMVB beweert echter dat ze ook op hun stadsnet geldig zouden zijn.

Schoolabonnementen :		
lijnabonnement, 1 trim :	1420	(1330)
	10 m :	3640 (3410)
netabonnement, 1 trim :	1700	(1600)
	12 m :	4400 (4100)

MIVG - NMVB - NMBS

AAG (Algemeen Abonnement Gent)		
1 m :	730	(675)
1 j :	7300	(6750)

1 m, junior+senior :	625	(575)
1 j, junior+senior :	6250	(5750)

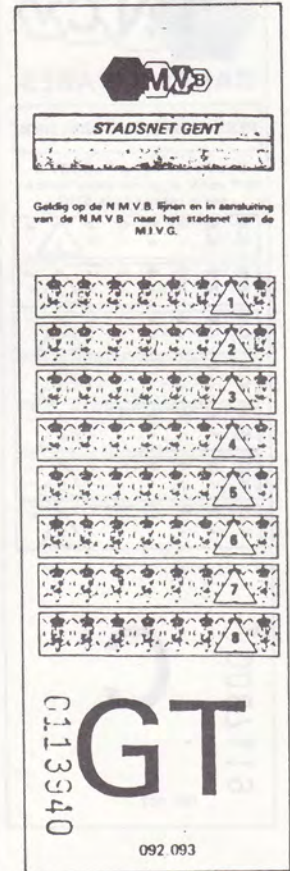
geldig binnen de zones 01 - 04 voor het MIVG en NMVB net en binnen de NMBS - agglomeratie.

NMVB

Stadsnet (zones 01 - 04)

2 zones ticket :	27	(26)
8 rittenkaart, 2 zones :	125	(117)

Deze vervoerbewijzen geven recht op overstap, ook naar het MIVG net, binnen de zones 01 - 04.



Twee stadsstrippenkaarten van Gent. De linkse is het model van 1981, met opgedrukte prijs, dat echter nooit in gebruik is geweest. Zowel in Gent als Charleroi zijn deze kaarten pas vanaf 1984 in gewijzigde vorm (geen prijsopdruk, codeletters GT of C,...) in omloop gekomen, bij het splitsen van de gezamenlijke rittenkaarten NMVB/STIC en NMVB/MIVG. Rechts het geactualiseerde model. De codeletters van Gent zijn GT daar er (enkel vóór 14.01.85) verwarring kon zijn met de nationale 16-strippenkaart G (gewoon).



# VeBOV koerier

## nmbs - sncb - ngbe

### 1835-1935 150 jaar spoorwegen in België

Van 6 mei tot en met 20 oktober 1985 zal de NMBS in totaal 158 stoomtreinritten en 263 ritten met het elektrisch motorstel van 1935 verzorgen. De eerste 2 ritten op 6 mei zijn voorbehouden voor Z.M. de Koning en de genodigden die met de AM 35 van Brussel-Centraal naar Mechelen rijden. Na de voorziene plechtigheden brengt een trein, bestaande uit de stoomlokomotief 12.004 en vier 2de klasse L-rijtuigen, de personaliteiten terug naar Brussel waar de Koning in het Congrespaleis de openingsvergadering van het Congres van de Internationale Spoorwegcongresvereniging zal bijwonen.

Voor de overige ritten zijn er, telkens vanaf 14 dagen voor het vertrek van de speciale treinen, in alle stations kaartjes te koop die zowel als vervoerbewijs en reserveringsbewijs geldig zijn. Het is enkel mogelijk een heen- en terugrit te bestellen waarvoor men 250 BEF betaalt. Voor de ritten Mechelen - Gent-St.Pieters en Arlon - Marloie, met het motorstel AM 35, is de prijs op 400 BEF vastgesteld. Een kaart, geldig voor vier ritten naar keuze, kost 750 BEF.

De dienstregelingen vermelden steeds of de stoomlokomotief met de schouw (S) of met de tender (T) vooruit rijdt. Elke stoomtrein is uit vier 2de klas L-rijtuigen samengesteld.

### 11 mei : Brussel-Noord - Vilvoorde - Mechelen, type 12 en AM 35

type 12 : S (zowel heen als terug), via Hofstade en lijn 27

AM 35 : via lijn 25

De stilstanden in Vilvoorde bedragen 5' voor de stoomtrein en 3' voor het stel.

	AM 35	t 12	AM 35	t 12	AM 35	AM 35	t 12	AM 35	t 12
Brussel-Noord	9.30	9.35	11.30	12.00	13.30	15.30	15.35	17.30	18.03
Vilvoorde									
Mechelen	9.54	10.15	11.54	12.40	13.54	15.54	16.15	17.54	18.43
Mechelen	10.20	10.30	12.20	12.56	14.20	16.20	16.30	18.20	18.56
Vilvoorde									
Brussel-Noord	10.44	11.01	12.44	13.27	14.44	16.44	17.01	18.44	19.27

### 12 mei : type 12 en AM 35, zie 11 mei

### 18 mei : Brussel-Noord - Mechelen - Antwerpen-Centraal, type 12 en AM 35

type 12 : S (zowel als terug), via Hofstade en lijn 27, beperkt tot Mechelen

AM 35 : via lijn 25

De stilstanden voor de stoomtrein in Vilvoorde bedragen 5'.

	AM 35	t 12	t 12	AM 35	AM 35	t 12	t 12
Brussel-Noord	9.22	9.35	12.00	12.22	15.22	15.35	18.03
Vilvoorde a	9.32	.	.	12.32	15.32	.	.
v	9.35	.	.	12.35	15.35	.	.
Mechelen a	9.45	10.15	12.40	12.45	15.45	16.15	18.43
v	9.48	.	.	12.48	15.48	.	.
Berchem a	10.05	.	.	13.05	16.05	.	.
v	10.08	.	.	13.08	16.08	.	.
Antwerpen-C.	10.13	.	.	13.13	16.13	.	.

kalender



1985

	t 12	AM 35	t 12	AM 35	t 12	AM 35	t 12
Antwerpen C.		10.53		13.53		16.53	
Berchem a		10.58		13.58		16.58	
v		11.01		14.01		17.01	
Mechelen a		11.18		14.18		17.18	
v	10.30	11.21	12.56	14.21	16.30	17.21	18.56
Vilvoorde a	.	11.31	.	14.31	.	17.31	.
v	.	11.34	.	14.34	.	17.34	.
Brussel-Noord	11.01	11.44	13.27	14.44	17.01	17.44	19.27

19 mei : type 12 en AM 35, zie 18 mei

25, 26 mei : type 12 en AM 35, zie 11 mei

1 juni : Aarschot - Diest - Hasselt, type 12

	S	S	S	S		T	T	T	T
Aarschot	9.25	11.15	14.25		Hasselt			15.50	18.00
Diest a	9.50	11.40	14.50		Diest a			16.25	18.35
v			15.05	16.40	v	10.15	12.05		18.45
Hasselt			15.30	17.05	Aarschot	10.50	12.40		19.18

1 juni : Mons - St.-Ghislain, AM 35

Mons	9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	15.20	16.20	17.20
St.-Ghislain	9.31	10.31	11.31	12.31	13.31	14.31	15.31	16.31	17.31
St.-Ghislain	9.56	10.56	11.56	12.56	13.56	14.56	15.56	16.56	17.56
Mons	10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07	16.07	17.07	18.07

8 juni : Luttre-Pont-à-Celles - Charleroi-Sud - Châtelet, AM 35

Luttre-Pont-à-Celles	9.20	10.47	12.20	13.57	15.42	17.20	
Charleroi a	9.33	11.00	12.33	14.10	15.55	17.33	
v	9.38	11.05	12.38	14.15	16.00	17.38	
Châtelet	9.46	11.13	12.46	14.23	16.08	17.46	
Châtelet		10.05	11.30	13.05	14.54	16.30	18.05
Charleroi-Sud a		10.13	11.38	13.13	15.02	16.38	18.13
v		10.18	11.43	13.18	15.07	16.43	18.18
Luttre-Pont-à-Celles		10.31	11.56	13.31	15.20	16.57	18.31

9 juni : Namur - Jemeppe-sur-Sambre, type 12

	T	T		S	S
Namur	9.00	11.20	Jemeppe-s.-S.	10.15	12.37
Flawinne a		11.30	Moustier a	10.20	
v		11.34	v	10.25	
Floreffe a	9.16		Franière a		12.46
v	9.21		v		12.50
Franière a		11.46	Floreffe a	10.33	
v		11.50	v	10.43	
Moustier a	9.32		Flawinne a		12.58
v	9.37		v		13.03
Jemeppe-s.-S.	9.42	12.01	Namur	10.54	13.10

9 juni : Namur - Huy, type 12

	S		T
Namur	14.55	Huy	16.35
Andenne a	15.18	Andenne a	16.55
v	15.23	v	17.00
Huy	15.35	Namur	17.36

9 juni : Gent-St.-Pieters - Dendermonde, AM 35

Gent-St.-Pieters	9.30	11.01	12.30	14.01	15.30	17.01
Dendermonde	9.55	11.26	12.55	14.26	15.55	17.26
Dendermonde	10.15	11.45	13.15	14.45	16.15	17.45
Gent-St.-Pieters	10.40	12.10	13.40	15.10	16.40	18.10

15 juni : Arlon - Marloie, AM 35

Arlon	9.20	12.05	14.57	Marloie	10.40	13.20	16.20
Marloie	10.20	13.05	15.57	Libramont a		13.50	
				v		14.01	
				Arlon	11.42	14.33	17.22

kalender



1985

22 juni : Liège-Guillemins - Flémalle-Haute, type 12

	T	T	T	T		S	S	S	S
Liège-Guillemins	9.05	10.51	13.53	15.51	Flémalle-Haute	10.00	11.50	14.50	16.50
Flémalle-Haute	9.33	11.19	14.21	16.19	Tilleur a	10.06	11.56	14.56	16.56
					v	10.09	11.59	14.59	16.59
					Liège-Guillemins	10.17	12.07	15.07	17.07

6 juli : Verviers-Central - Spa, type 29

	S	S	S	S		T	T	T	T
Verviers-Central	8.56	11.05	14.00	16.12	Spa	10.00	12.02	15.01	17.01
Pepinster a	9.01	11.10	14.05	16.17	Theux a	10.14	12.16	15.15	17.15
v	9.06	11.15	14.10	16.20	v	10.19	12.21	15.20	17.20
Theux a	9.12	11.21	14.16	16.26	Pepinster a	10.27	12.29	15.28	17.28
v	9.28	11.26	14.21	16.28	v	10.36	12.35	15.43	17.33
Spa	9.42	11.40	14.35	16.42	Verviers-Central	10.44	12.43	15.51	17.41

6 juli : Brugge - Knokke, AM 35

Brugge	9.39	11.39	13.39	15.39	17.39	Knokke	10.41	12.41	14.41	16.41	18.41
Knokke	10.02	12.02	14.02	16.02	18.02	Brugge	11.04	13.04	15.04	17.04	19.02

7 juli : type 29 en AM 35, zie 6 juli13 juli : Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvry, type 29

	S	S	S		T	T	T
Trois-Ponts	9.30	12.39	15.33	Gouvry	11.32	14.02	17.42
Vielsalm a	9.45	12.54	15.48	Vielsalm a	11.53	14.23	17.57
v	9.50	13.24	15.52	v	11.58	14.28	18.02
Gouvry	10.08	13.42	16.10	Trois-Ponts	12.20	14.50	18.16

13 juli : Brugge - Blankenberge, AM 35

Brugge	9.19	10.19	11.19	12.19	13.19	14.19	15.19	16.19	17.19
Blankenberge	9.32	10.32	11.32	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32
Blankenberge	9.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42
Brugge	9.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55

14 juli : type 29 en AM 35, zie 13 juli

opmerking: de speciale trein, met vertrek om 10.19h te Brugge en 10.42h te Blankenberge rijdt niet

20 juli : Brugge - Oostende, AM 35

Brugge	9.30	11.00	12.25	14.00	15.25	17.00
Oostende	9.49	11.19	12.44	14.19	15.44	17.19
Oostende	10.15	11.39	13.15	14.39	16.15	17.39
Brugge	10.34	11.58	13.34	14.58	16.34	17.58

21 juli : AM 35, zie 20 juli21 juli : Bastogne-Sud - Libramont, type 29

	S	S	S		T	T
Bastogne-Sud	10.00	14.00	18.00	Libramont	11.57	15.57
Libramont	10.35	14.35	18.35	Bastogne-Sud	12.47	16.47

10 augustus : Menen - Komen - Ieper, type 12

	S	S	S	S		T	T	T	T
Menen	9.17	11.36	14.36	16.36	Ieper	10.32	13.32	15.32	18.32
Komen a	9.28	11.47	14.47	16.52	Komen a	10.55	13.55	15.55	18.55
v	9.33	11.52	14.52	16.52	v	11.00	14.00	16.00	19.00
Ieper	9.51	12.10	15.10	17.10	Menen	11.16	14.16	16.16	19.16

11 augustus : Kortrijk - Oudenaarde, type 12

	T	T	T	T		S	S	S	S
Kortrijk	9.20	11.20	14.35	16.35	Oudenaarde	10.25	12.25	15.40	18.16
Oudenaarde	10.05	12.05	15.20	17.20	Kortrijk	10.49	12.49	16.04	18.40

kalender



1985

24 augustus : Namur - Dinant, type 12

	S	S	S		T	T	T
Namur	9.05	11.33	15.33	Dinant	10.10	12.50	16.50
Lustin a	9.21	11.49	15.49	Yvoir a	10.24	13.04	17.04
v	9.26	11.54	15.54	v	10.28	13.09	17.09
Yvoir a	9.36	12.04	16.04	Lustin a	10.41	13.22	17.22
v	9.41	12.09	16.09	v	10.45	13.27	17.27
Dinant	9.51	12.19	16.19	Namur	11.09	13.51	17.51

24 augustus : Leuven - Aarschot, AM 35

Leuven	9.45	11.15	12.45	14.15	15.45	17.15
Aarschot	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30
Aarschot	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05
Leuven	10.45	12.20	13.45	15.20	16.45	18.20

25 augustus : type 12 en AM 35, zie 24 augustus14 september : AM 35, zie 24 augustus15 september : Leuven - Mechelen, AM 35

Leuven	9.20	10.35	11.55	13.10	14.30	15.50	17.10
Mechelen	9.40	10.55	12.15	13.30	14.50	16.10	17.30
Mechelen	10.00	11.20	12.30	13.50	15.10	16.30	17.50
Leuven	10.20	11.40	12.50	14.10	15.30	16.50	18.10

21 september : Charleroi-Sud - La Louvière-Sud, type 29

	S	S	S	S		T	T	T	T
Charleroi-Sud	9.30	11.40	15.30	17.40	La Louvière-Sud	10.30	12.40	16.30	18.40
Marchienne-au-P. a	9.35	11.45	15.35	17.45	Piéton	a 10.46	12.56	16.46	18.56
v	9.40	11.50	15.40	17.50	v	10.51	13.01	16.51	19.01
Piéton	a 9.56	12.06	15.56	18.06	Marchienne-au-P. a	11.07	13.17	17.07	19.17
v	10.00	12.11	16.00	18.11	v	11.12	13.22	17.12	19.22
La Louvière-Sud	10.10	12.21	16.10	18.21	Charleroi-Sud	11.19	13.29	17.19	19.29

28 september : Gent-Sint-Pieters - Deinze, type 12

	S	S	S	S		T	T	T	T
Gent-St.-Pieters	9.10	11.10	14.10	16.10	Deinze	10.00	12.00	15.00	17.00
De Pinte a	9.18	11.18	14.18	16.18	De Pinte a	10.15	12.15	15.15	17.15
v	9.23	11.23	14.23	16.23	v	10.20	12.20	15.20	17.20
Deinze	9.32	11.32	14.32	16.32	Gent-St.-Pieters	10.33	12.33	15.33	17.33

28 september : Mechelen - Gent-Sint-Pieters, AM 35

Mechelen	9.45	12.45	15.45	Gent-St.-Pieters	11.08	14.08	17.08
Dendermonde a	10.05	13.05	16.05	Dendermonde a	11.33	14.33	17.33
v	10.10	13.10	16.10	v	11.38	14.38	17.38
Gent-St.-Pieters	10.35	13.35	16.35	Mechelen	11.58	14.58	17.58

29 september : type 12 en AM 35, zie 28 september12 oktober : Arlon - Luxembourg, AM 35

Arlon	9.35	10.55	12.15	13.35	15.15	16.35
Luxembourg	9.58	11.18	12.38	13.58	15.38	16.58
Luxembourg	10.15	11.35	12.55	14.35	15.55	17.15
Arlon	10.38	11.58	13.18	14.58	16.18	17.38

19 oktober : Liège-Guillemins - Verviers-Central, AM 35

Liège-G.	9.30	10.45	12.20	13.40	15.30	Verviers-C.	10.10	11.35	13.00	14.40	16.35
Verviers-C.	9.55	11.10	12.45	14.05	15.55	Liège-G.	10.35	12.00	13.25	15.05	17.00

20 oktober : AM 35, zie 19 oktober

## liège

### STIL

Gemengd sektie- / eenheidstarief

Enkele rit (1-4s) "A" :	28	(27)
Enkele rit (5- s) "E" :	35	(32)
Rit in aansluiting "C" ongeacht aantal sekties :	36	(33)

Rittenkaarten :		
8 ritten (1-4s), voorverk.:	130	(120)
8 ritten (5- s), voorverk.:	180	(156)
8 ritten (5- s), op rijtuig :	190	(170)

Op de 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 is het NMVB - zonaal tarief van toepassing.

Schoolabonnementen :		
lijnabonnement, 1 trim :	1460	(1385)
10 m :	3950	(3730)
netabonnement, 1 trim :	1800	(1700)
12 m :	4750	(4470)

### STIL - NMVB

1 dagskaart :	80	(75)
geldig op de STIL en NMVB lijnen in de AUL - zone.		

### STIL - NMVB - NMBS

AUL (Abonnement Urbain Liégeois)		
1 m :	765	(735)
1 j :	7650	(7350)
1 m, junior+senior :	650	(625)
	6500	(6250)

geldig op het stadsnet van de STIL, het stads- en voorstadsnet van de NMVB en de stations van de NMBS - agglomeratie.

AOL (Abonnement Ordinaire Liégeois)		
1 m :	950	(915)
1 j :	9500	(9150)
1 m, junior+senior :	810	(780)
1 j, junior+senior :	8100	(7800)

geldigheid zoals AUL en bovendien het volledige STIL - net met uitzondering van de NMVB - tariefgedeelten op lijnen 9 en 47.

Het verschil tussen het stadsnet en het volledige STIL net heeft betrekking op volgende vakken :

- 7 Vignes - Oupeye
- 9 Ivoz(Poste)-Engihoul(Ehein)
- 31 La Brouck - Ry-de-Mosbeux
- 34 Ayeneux(Ch.de Hotteux) - Trooz
- 45 Ivoz(r.du Moulin) - Engis
- 46 Awirs(Verrerie d'Aigremont) - La Mallieue
- 46/ Ivoz (r.du Moulin) - Ivoz(Gr. Chêne)
- 47 Awirs(Verrerie d'Aigremont) - Basses-Awirs
- 50 Hermalle-s-Argenteau(r.Stalys) - Haccourt

### NMVB

Stadsnet		
Eénheidstarief		
Rechtstreekse rit :	28	(27)
Rit in aansluiting :	36	(33)
8 rittenkaart :	130	(120)

Voorstadsnet  
Zonaal tarief met toepassing van dezelfde minimumprijzen als en stadsnet en bovendien volgende maximumprijzen : 35 bij rechtstreekse rit en 36 bij rit in aansluiting.

Op de gemengd geëxploiteerde lijn 48 Liège - Sart Tilman zijn enkel de STIL tarieven van toepassing.

## verviers

### STIV

Eénheidstarief

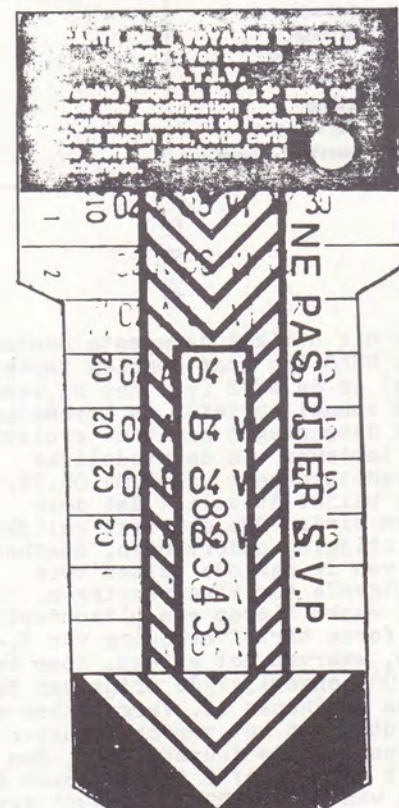
Enkele rit :	27	(25)
Rittenkaarten :		
9 ritten, vooverkoop :	130	(120)
9 ritten, op rijtuig :	170	(160)

Sinds 16.01.84 geven de ticketten, en sinds 14.01.85 ook de rittenkaarten, gratis recht op overstap tussen alle STIV - lijnen.

Algemeen abonnement :		
1 m :	670	(630)
1 j :	6700	(6300)
1 m, junior+senior :	565	(530)
1 j, junior+senior :	5650	(5300)

geldig op het volledige STIV - net, doch niet geldig op het NMVB - stadsnet of de NMBS - agglomeratie.

Schoolabonnementen :		
lijnabonnement, 1 trim :	1410	(1330)
10 m :	3620	(3410)
netabonnement, 1 trim :	1700	(1600)
12 m :	4350	(4100)



Een STIV 9-rittenkaart

NMVB

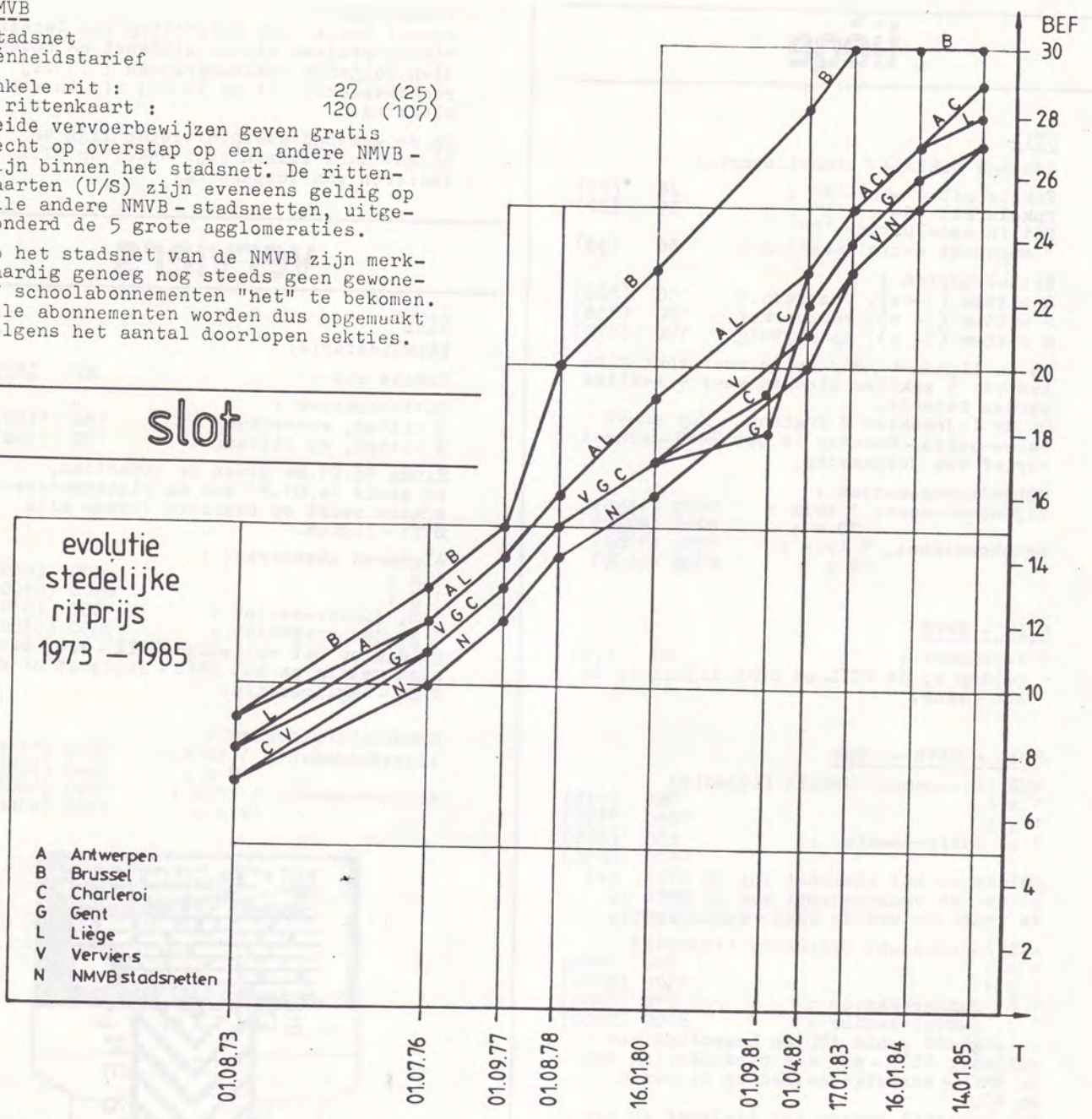
Stadsnet  
Eénheidstarief

Enkele rit : 27 (25)  
8 rittenkaart : 120 (107)

Beide vervoerbewijzen geven gratis recht op overstap op een andere NMVB - lijn binnen het stadsnet. De rittenkaarten (U/S) zijn eveneens geldig op alle andere NMVB - stadsnetten, uitgezonderd de 5 grote agglomeraties.

Op het stadsnet van de NMVB zijn merkwaardig genoeg nog steeds geen gewone- of schoolabonnementen "net" te bekomen. Alle abonnementen worden dus opgemaakt volgens het aantal doorlopen sekties.

slot



evolutie stedelijke ritprijs 1973 - 1985

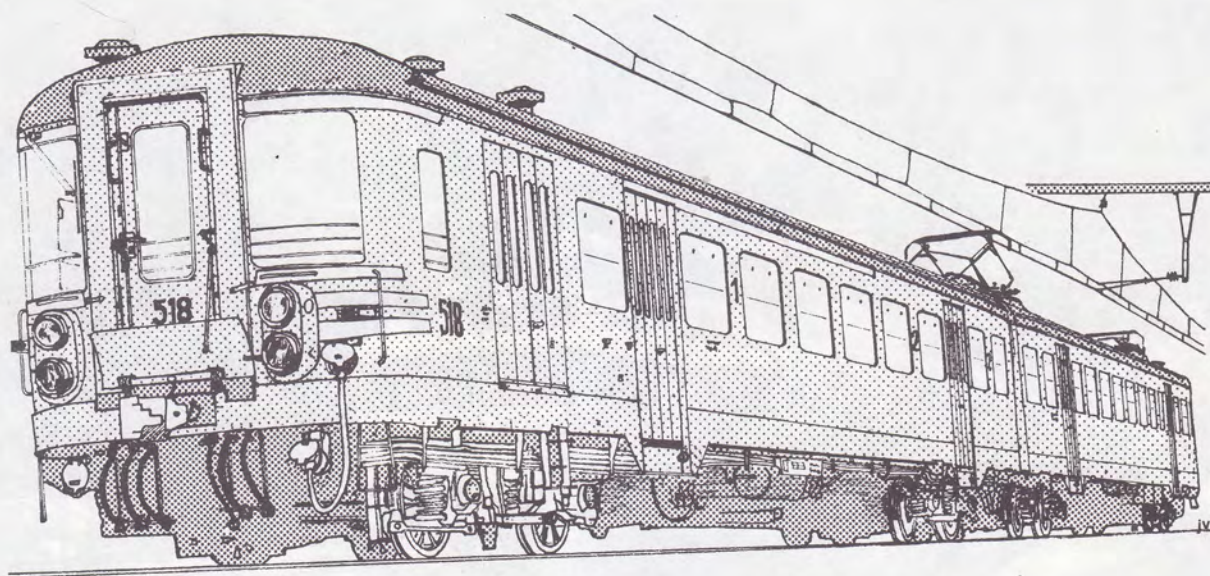
- A Antwerpen
- B Brussel
- C Charleroi
- G Gent
- L Liège
- V Verviers
- N NMVB stadsnetten

Ging in dit artikel de meeste aandacht naar de NMBS (en haar complex tarief-systeem) en de NMVB (met het nu veralgemeend zonaal tarief), de bovenstaande grafiek daarentegen geeft de evolutie van de tarieven van de stedelijke vervoersnetten weer vanaf 01.08.73. Hieruit blijkt duidelijk dat deze tarieven sinds 1976 een zeer gelijkmatige stijging ondervinden, onafhankelijk van de periode tussen twee opeenvolgende tariefaanpassingen. Brussel maakt hierop een uitzondering met de forse tariefverhoging van 5.- in 1976, waarvan het effect, door de sinds 1983 ongewijzigde prijs van 30.-, nu bijna verdwenen is. Vergelijken we de evolutie van het verschil tussen de goedkoopste en de duurste stad, dan vertrekt deze vanaf 2 in 1973 over een maximum van 8 in 1982 om in 1985 terug tot 3 te vallen. De vervoersprijzen in de verschillende steden, althans voor een enkele rit, neigen dus terug naar gelijkaardige waarden.

Merk op dat, sinds de nieuwe tarief-structuur in Antwerpen sinds 14.01.85, enkel nog Liège geen recht op aansluiting verleent op een normale enkele rit.

Op 01.09.81 werd in o.a. in Gent en Charleroi het zonaal tarief ingevoerd, dat een lichte stijging van de vervoers-prijs inhield. De tariefverhoging van 1982 bracht deze tarieven ook terug naar de normaal evoluerende waarden. Door grafisch bedrog (de tariefevoluitie zou namelijk als trapfunctie i.p.v. monotoon stijgende functie weergegeven moeten worden) lijkt het alsof het vervoer in Gent in de periode 1981-82 goedkoper zou geweest zijn als op de NMVB stads-netten in de kleinere steden. Dit is echter geenszins het geval, daar deze de ganse tijd konstant op 16.- bleven. De huidige toekomstperspektieven voorzien een geleidelijk een naar elkaar toegroeien van de NMBS en NMVB tarief-structuren, om op termijn met identieke vervoerbewijzen te kunnen werken. ■





## nmb - sncb - ngbe

### Traktiematerieel

#### Elektrische Motorstellen

03 : Wegens de noodzaak om voor de IC verbinding Liers - Moeskroen over meer Breaks te kunnen beschikken werden vier bijkomende stellen van Oostende overgenomen.  
Stelplaatswijziging : 342 - 345 van Oostende naar Kinkempois op 17.12.84

<u>Leveringen</u>	: 408	BN Brugge - Oostende	13.12.84
	409	" "	17.12.84
	410	" "	17.12.84
	411	" "	28.12.84
	412	" "	25.01.85
	413	" "	25.01.85
	414	" "	31.01.85
	415	" "	07.02.85
	416	" "	14.02.85

059 : De blauwe ex.SABENA-motorstellen werden op de kop en naast de deuren van pictogrammen voorzien die de bestemming (luchthaven) moeten verduidelijken door middel van een vliegtuig op een witte vierhoekige achtergrond. Dit maakt hun inzet in L-treinen nog een beetje opvallender.

07 : De op 03.02.85 indienstgestelde elektrificatie van lijn 54 Mechelen - St.-Niklaas genoodzaakte een verhoging van het aantal motorstellen dat door de stelplaats van Hasselt wordt ingezet. Daartoe werden een aantal tweeledige stellen van recente constructie van Schaarbeek overgenomen. Op haar beurt ontving Schaarbeek de vrijgekomen stellen van Kinkempois.  
Stelplaatswijziging : 721 - 724 van Kinkempois naar Schaarbeek op 17.12.84  
 737 - 740 van Schaarbeek naar Hasselt op 04.02.85

35 : Bij het museummotorstel AM 35, dat vanaf mei tot september 85 een groot aantal speciale ritten zal uitvoeren, is enkel het eerste klas-gedeelte met verwarming uitgerust.

#### Elektrische lokomotieven

16 : De Deutsche Bundesbahn wil, om financiële redenen, het verkeer van Belgische lokomotieven op haar net in een nabije toekomst opheffen. Om deze beslissing te bespoedigen legt zij de machines van de reeksen 16 en 18 een snelheidsbeperking op omdat hun remcapaciteit niet beantwoordt aan de Duitse normen. Nu reeds worden deze lokomotieven op willekeurige wijze door DB-loks vervangen. Zelfs na een eventuele beperking



HIE 1806 (Alsthom - BN, 1973) sleept met zijn 3420 kW trein 321 Oostende - Köln-Hbf. Aachen-Süd, 05.08.83, foto Antoon Hermans.

van hun oostelijke aktie-radius tot Aachen Hbf. blijft hun inzet naar dit punt aangewezen om een snelle lokwisseling toe te laten waarbij de Belgische lokomotief aan de oostelijke uitrit van Aachen even op de 15 kV 16 2/3 Hz spanning kan rijden. De bestaande omschakelbare sekte verhindert namelijk het voorspannen van een DB-lokomotief zolang dit lijngedeelte onder 3kV spanning staat.

21 : <u>Leveringen</u> :	2105	BN Nivelles - Brussel-Zuid	17.12.84
	2106	" "	17.12.84
	2107	" "	27.12.84
	2108	" "	27.12.84
	2109	" "	25.01.85
	2110	" "	25.01.85
	2111	" "	08.02.85
	2112	" "	08.02.85

27 : Het aanbrengen van de Koni-schokdempers op de, reeds bij levering, aanwezige bevestigingspunten om de ziftbeweging en het slingeren van de lokomotief, afwijkingen waarmee rekening gehouden werd, te neutraliseren heeft wel toegelaten om de vooropgestelde 160 km/h technisch te bereiken maar heeft niet kunnen beletten dat de genoemde afwijkingen zich toch nog uiten. Om met alle mogelijk hypothesen rekening te houden - o.a. verkeerde afmetingen van de schokdemper of de invloed van het sleepprofiel van het wielloopvlak - werden in de week van 1 tot 5 april 1985 uitgebreide testen uitgevoerd met lokomotief 2740.

#### Diesellokomotieven

In een enkel ongeval te Otterbeek (lijn 27B) op 22.11.84 werden drie lokomotieven vernield die uit het NMBS bestand geschrapt werden.

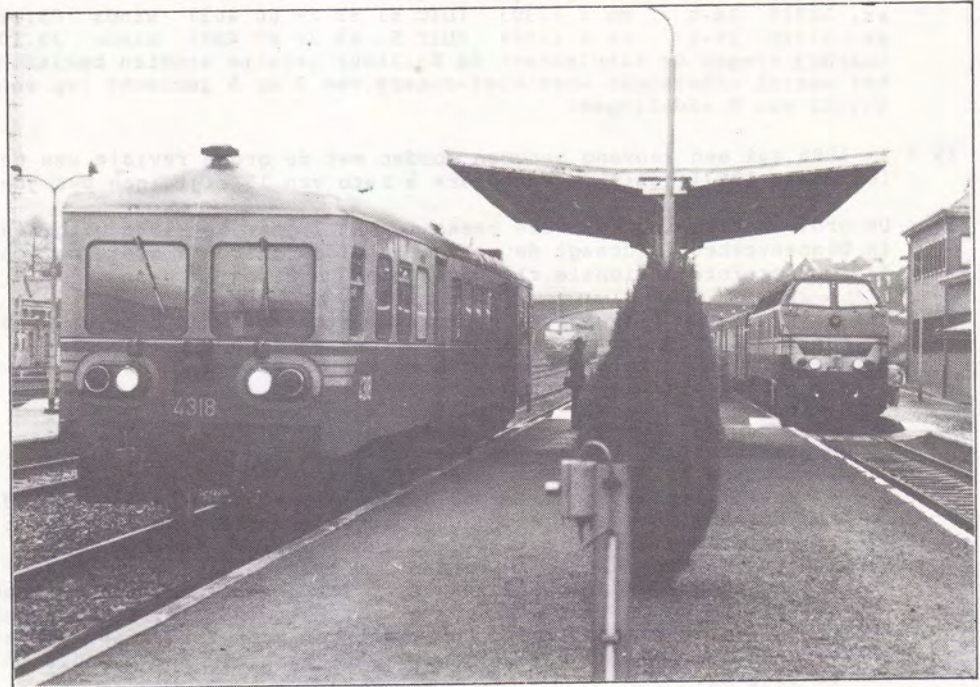
51 :	5161	PV van 22.01.85	uit geschriften op 01.03.85
59 :	5920	PV van 02.01.85	" 01.02.85
	5948	PV van 01.02.85	" 01.02.85

#### 60 : Buitendienststellingen :

	6020	PV van 16.10.84	
	6078	PV van 18.01.85	uit geschriften op 01.03.85

Dieselmotorwagens

43 : Vernummering : 4325 wordt ES 4325 03.01.85



AR 4318 (Métallurgique Nivelles - SEM, 1955) staat, naast HLD 5519 (BN - General Motors - ACEC - SEM, 1961), klaar voor een rit naar Libramont op de inmiddels gedeeltelijk opgeheven lijn 163. Gouvry, 01.84.

Stoomlokomotieven

12 : Stelplaatswijziging : 12.004 Leuven - Schaarbeek (van 06 tot en met 26 mei 1985)

Om voor de speciale treinen tussen Brussel-Noord en Mechelen ingezet te worden zal lokomotief nr. 12.004 tijdelijk te Schaarbeek gestationeerd worden. Deze stelplaats heeft daartoe een voorraad brandstof aangekocht, met name :

- 30 ton gemengde kolen kaliber 50/100
- 10 ton briketten
- 2 m<sup>3</sup> hout

Voor het vullen van het waterreservoir in de tender zal van de bestaande installaties voor de diesellokomotieven gebruik gemaakt worden. Het volpompen van een lege tank zal daarbij 2 uur in beslag nemen wegens het beperkt debiet van de waterkraan. Daarom zal na elke rit de lokomotief, via de keerdriehoek gevormd door de lijnen 50bis/60 richting Laken en de verbindingsbocht richting Schaarbeek, naar de stelplaats terugrijden om er de watervoorraad aan te vullen. De lokomotief zal steeds met 2 bestuurders en 1 instructeur bemand worden.

29 : Om de laatste rijvaardige lokomotief van deze reeks zo weinig mogelijk te benutten zal de 29.013 enkel op lijnen met een, voor de snelheidslokomotieven van de reeks 12, ongunstig lengteprofiel ingezet worden. De laatste autonome ritten zullen plaatsvinden ter gelegenheid van het Stoomfestival op de Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées van zaterdag 21.09 tot maandag 23.09.85. Daarna vervoegt deze lokomotief definitief het museumpatrimonium van de NMBS.

## Getrokken Reizigersmaterieel

Rijtuigen voor internationaal verkeer

14 : Deze, in totaal 42 rijtuigen tellende, reeks ondergaat thans een grote revisie in de Centrale Werkplaats (CW) te Mechelen. Vier rijtuigen behoren niet meer tot het park dat voor de regelmatige internationale treinen gebruikt wordt. De twee prototypes, gebouwd in 1961, werden in 1979 verbouwd om als B-Economy-versie aan het Railtour-bestand toegevoegd te worden. Zij werden op aanvraag voor groepsreizen ingezet.

ex. 11201	I4-A	nu : 12301	(UIC 51 88 29 70 401)	sinds 22.11.79	Mons
ex. 11202	I4-A/B	nu : 12302	(UIC 51 88 29 70 402)	sinds 30.11.79	Oostende

Op het einde van 1984 werden nogmaals 2 rijtuigen onttrokken aan de reeks, gebouwd vanaf 1966, om tot bijkomende Raitour B-Economy rijtuigen verbouwd te worden.

Dit was het gevolg van een aanvulling van het marktaanbod van Railtour, de Tour-operator van de NMBS, die sinds het winterprogramma 1984-85 ook individuele reizen in zitplaats aanbiedt. Daartoe bevindt er zich in elke Railtour-trein steeds minstens 1 zitrijtuig

ex. 11319 I4-A nu : 12303 (UIC 51 88 29 80 403) sinds 05.12 84 Mechelen

ex. 11320 I4-A nu : 12304 (UIC 51 88 29 80 404) sinds 25.10 84 Mechelen

Daarbij kregen de zitplaatsen de Railtour geruite stoffen bekleding en werd het aantal afdelingen voor niet-rokers van 3 op 5 gebracht (op een onveranderd totaal van 9 afdelingen)

I5 : In 1986 zal een aanvang genomen worden met de grote revisie van het 45 ligrijtuigen (bouwjaar 1967) tellende wagenpark à rato van 15 rijtuigen per jaar.

I6 : De grote herziening van deze reeks is met 2 jaar tot 1986 uitgesteld. Voor rijtuigen in binnenverkeer bedraagt de normale periode tussen 2 grote nazichten 16 tot 20 jaar, voor internationale rijtuigen slechts 8 tot 10 jaar.

I7 : Het eerstvolgend rijtuigtype waarvan de studies thans door de NMBS ondernomen worden

I8 : is een ligrijtuig dat de toekomstige reeksen I7 en I8 zal vormen.

Het betreft een type dat rechtstreeks van de Bcm-reeks van de SBB-CFF-FFS zal afgeleid worden met als voornaamste kenmerken :

- lengte : 26,40 m
- gewicht : 45,9 t
- draaistellen : Fiat O270 S
- max. snelheid : 160 (200) km/h
- aantal ligplaatsen : 60 verdeeld over 10 afdeling en 1 dienstcompartiment

Het vooropgestelde aantal voor een eventuele bestelling bedraagt :

I7 : rijtuigen voor regelmatige diensten : 20

I8 : rijtuigen voor Railtour-treinen : 20

Het belangrijkste onderscheid tussen de 2 types betreft het ontbreken van 2 toegangsdeuren op een van de twee platformen, bij het type I8. De vrijgekomen ruimte wordt ingenomen door 2 koelkasten en een opbergvak voor dekens. De dienstafdeling, bij het type I7 het lde compartiment, bevindt zich bij het type I8 in het verlengde van de zijgang.

I9 : Dit typenummer is voorbehouden voor een reeks restauratie-rijtuigen waarvan noch de binneninrichting noch het te bestellen aantal reeds omschreven is.

I10 : Dit type, de open-coach versie van het type I6, werd op 19.12.84 in 95 exemplaren besteld bij BN Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies. Dit order vertoont, ten gevolge budgettaire maatregelen en een gewijzigde marktsituatie, een verschil met de oorspronkelijk te plaatsen bestelling :

- 35 I6 B
- 45 I10 B zonder air-conditioning
- 18 I10 B met "
- 6 I10 BDKx zonder "
- 21 I10 A zonder "

Alle I10-rijtuigen zonder klimaatregeling werden technisch voor trek- en duwtreinen aangepast. De weerhouden optie omvat echter rijtuigen zonder deze aanpassing.

- 45 I10 B zonder air-conditioning
- 35 I10 B met "
- 15 I10 A zonder air-conditioning

#### Technische gegevens :

lengte : 26,40 m  
gewicht : 40 t  
draaistellen : Fiat O270 S  
max. snelheid : 160 (200) km/h  
aantal zitplaatsen  
A : 66 2 + 1 indeling  
B : 86 2 + 2 indeling

Er valt op te merken dat de beenruimte in beide klassen gelijk is.

De NMBS-nummers werden nog niet toegekend en de levering is gespreid tussen 01.12.86 en 08.88. De inzet van deze nieuwe reeks is voorzien voor korte internationale trajecten en om treinen, in combinatie met rijtuigen van het type I6, met afdelingen en open-coach samen te stellen. De toekomstige indienstname van het type I10 betekent de volledige buitendienststelling van de thans nog 71 rijtuigen (B en A/B) tellende reeks I1 (bouwjaar 1931 - 1939) en de 37 rijtuigen (B) tellende reeks I2 (bouwjaar 1952). Enkel de I2 AR-buffetrijtuigen (11 stuks) zullen tot de aflevering van de I9 AR-restauratierijtuigen blijven rijden.

#### Rijtuigen voor binnenverkeer

M5 : De bestelling van 65 (en een optie op nogmaals 65) M5 dubbeldeksrijtuigen bestaat uit:

- 45 B genummerd van 52501 tot 52545 UIC : 50 88 2438 001 tot 045
- 10 A " " 51501 " 51510 UIC : 50 88 1438 001 " 010
- 10 BDX " " 59951 " 59960 UIC : 50 88 8238 001 " 010

In werkelijkheid gaat het slechts om 2 verschillende uitvoeringen omdat de 1ste en 2de klas versie, behalve een afwijkende rokers/niet-rokers verhouding, volledig gelijk zijn. In de 2de klas rijtuigen (B en BDx) is enkel de helft van het bovendeck aan rokers toegewezen en bij de 1ste klas wagenbak heeft men het hele bovendeck voor rokers voorbehouden.

#### Technische gegevens

	A/B	BDx
lengte	26,40 m	26,85 m
gewicht	45 t	51 t
draaistellen	Y 36 p	Y 36 p
max. snelheid	140 km/h	140 km/h
aantal zitplaatsen		
bovendeck	66	66
onderdek	68	50
uiteinden	8	3 klapstoeltjes

Bij de BDx uitvoering wordt een ruimte in het midden van het onderdek voorbehouden voor de plaatsing van een hoogspanningskast, de omvormer, de luchtcompressor en een batterij wat een vermindering van 16 zitplaatsen betekent.

Voor de eerste maal werd, voor rijtuigen in binnenverkeer, een 2 + 2 opstelling weerhouden. Dit heeft tot gevolg dat het aantal zitplaatsen, in vergelijking met rijtuigen met een 2 + 3 verdeling, voor een gelijke treinlengte, slechts 24 % meer bedraagt.

Cijfervoorbeeld :

De perrons van Brussel-Centraal kunnen maximaal 3 motorstellen van de reeks 800 of 11 M4-rijtuigen en een lokomotief ontvangen. Een samenstelling met 9 M4 B- en 2 M4 A-rijtuigen betekent  $(9 \times 104) + (2 \times 72) = 1080$  zitplaatsen.

Wegens de langere wagenbaklengte (26,40 ipv 24,26 m) kunnen slechts 10 M5-rijtuigen Brussel-Centraal in. Totaal aantal zitplaatsen in een M5-trein :  $(9 \times 142) + (1 \times 116) = 1394$  zitplaatsen en 3 klapstoeltjes. De grootste winst wordt nog verkregen door het M5 A-rijtuig dat een gelijke capaciteit kan aanbieden als 2 M4 A-rijtuigen.

#### Speciale rijtuigen

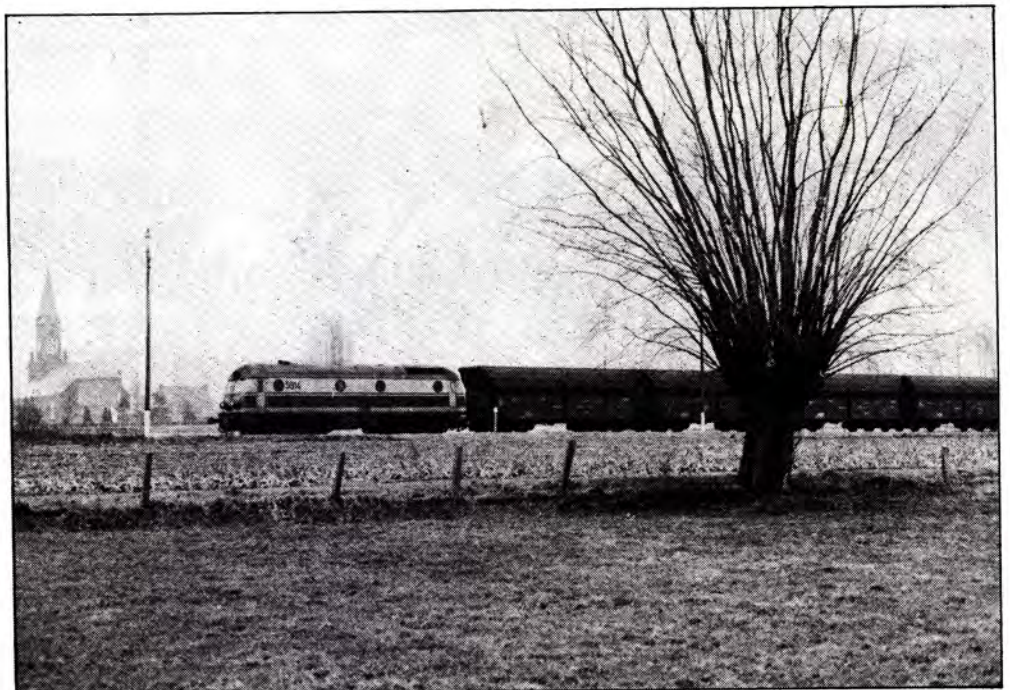
Tijdens de opendeurdagen van de CW Mechelen zullen de nieuwe rijtuigen van de ES-school-trein te bezichtigen zijn. Deze werden uit 11 B11 rijtuigen verbouwd en kregen daarbij nieuwe UIC-nummers toegewezen, de oorspronkelijke oude nummers werden behouden.

12011	wordt	60 88 8069	101 9	(ES)-61
12050	"		102 7	62
12058	"		103 5	63
12078	"		104 3	64
12079	"		105 0	65
12068	"		106 8	66

In Latour worden eveneens 11 B11-rijtuigen verbouwd, ditmaal tot M-hulprijtuigen.

12004	wordt	60 88 9969	051 5	(M)-51
12005	"		052 3	52
12008	"		053 1	53
12009	"		054 9	54
12013	"		055 6	55

Ook hier werden de oorspronkelijke nummers behouden.



HLD 5914 rijdt op lijn 85 met een lege kolen-trein van de Intercom-elektriciteitscentrale weg.  
Ruien, 30.01.85.

## Exploitatie

### Vervoerbewijzen in internationaal verkeer

Na de voornaamste stations met microprocessor gestuurde Pro-Data toestellen, voor de aflevering van kaartjes en abonnementen in binnenverkeer, te hebben uitgerust, zal de NMBS de uitgifte van de, thans handgeschreven, reisbiljetten voor internationaal verkeer eveneens automatiseren.

Daartoe werd reeds vanaf begin 1984 overgegaan tot het gebruik van, voor computerprinters geschikte, voorgedrukte biljetten voorzien van een zijdelingse perforatie. Bij die gelegenheid werden de vier bestaande versies - een heen- en een terugbiljet met het Nederlands of het Frans als eerstgebruikte taal - vervangen door twee nieuwe, beide gecombineerde drietalige heen- en terugbiljetten met telkens het Nederlands of het Frans op de eerste plaats. Nieuw was ook de vermelding van de internationale code voor de Belgische munteenheid : BEF

Omdat ook de Walther-terminals van het Europese reservatie-net EPA-80 (in België Reselec genoemd) aan vervanging toe waren - het centrale geheugen van dit net is de Tandem computer te Frankfurt-am-Main - maakte men van de gelegenheid gebruik om een lastenboek voor een universeel toestel op te stellen dat in staat was om zowel een internationaal biljet als een plaatsbesprekings- en/of toeslagbewijs af te leveren.

De levering van de beoogde toestellen werd uiteindelijk aan de N.V. Philips and MBLÉ associatie, een van de drie operating company's van de holding N.V. Philips Belgium toegewezen. Het oorspronkelijke Manufacture Belge de Lampes Electriques is al geruime tijd door de gloeilampengigant opgeslorpt maar blijft nog wel met de naam in de afdeling voor telecommunicatie, informatica en medische apparatuur vertegenwoordigd.

Het kontrakt omvat de opstelling van 110 microcomputers voorzien van een beeldscherm, klavier en een printer. Deze microprocessors zullen permanent verbonden worden met 9 regionale computers die allen met 1 centraal geheugen gegevens zullen uitwisselen. Het is deze laatste schakel die zowel op de IBM van de centrale diensten van de NMBS als de Tandem van de EPA-80 zal aangesloten worden. Het gehele data-communicatie net, wat men het Sopho-net zal noemen, zal via de private lijnen van de NMBS tot stand komen. Het order heeft een waarde van 400 miljoen BEF gespreid over zeven jaar.

### Naamverandering

Vanaf 28.09.84 werd de naam La Louvière van het station op lijnen 108 en 118 gewijzigd in La Louvière-Centre.

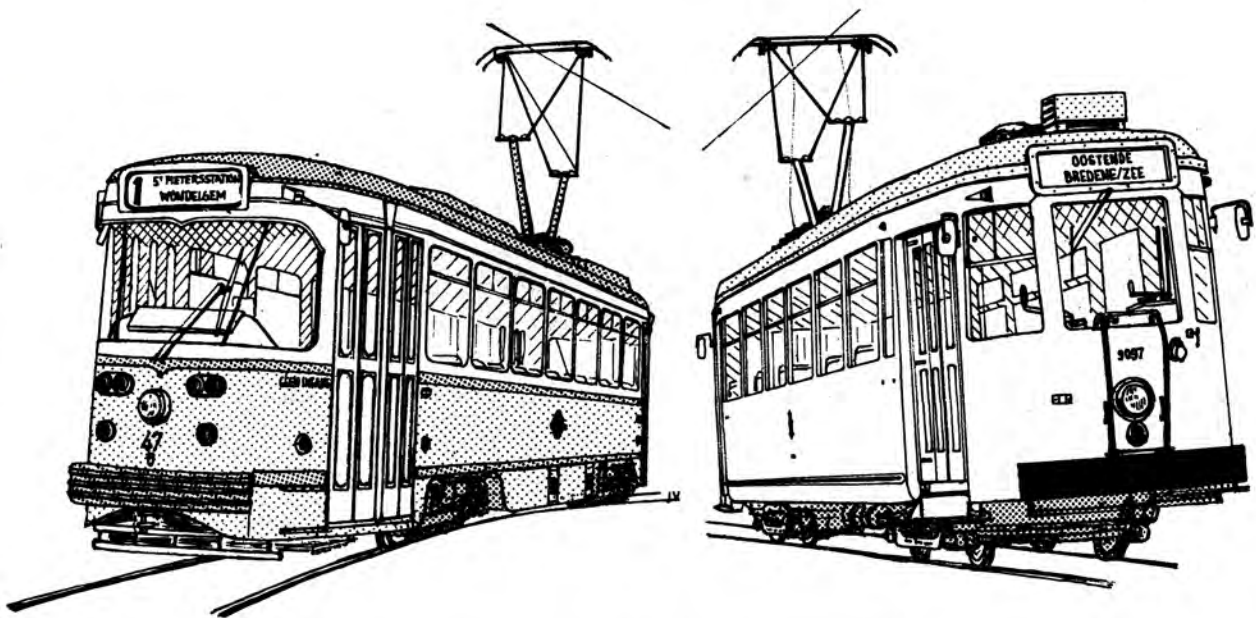
## Infrastructuur

### Evolutie van het net

- Lijn 50 : De bouw van een nieuw station te Aalter werd door de Raad van Beheer, in zitting van 04.12.84, goedgekeurd.
- Lijn 140 : Op 26.11.84 werd een brug met 3 stalen spanten over de Samber aanbesteed om, vanaf 1987, een verbinding Charleroi-Ouest - Charleroi-Sud mogelijk te maken.
- Lijn 162/1: Ook het tweede verbindingsspoor van Bertrix naar Jemelle tussen lijnen 162 en 165 is sinds 17.12.84 eveneens buitendienst en thans onderbroken.



AM 061 van de reeks 051 - 128. Hiervan worden inmiddels de 051 - 058 enkel nog voor postvervoer gebruikt. Ottignies, 02.01.82, foto Willem Kussee.



miva

Antwerpen

Het nieuwe eindpunt van de tramlijn 24 aan de Manebruggestraat te Deurne/Borsbeek kwam vanaf 07.11.84 in dienst. De laatste tram die van de oude keerlus Silsburg gebruik maakte was PCC 2020. Het nieuwe lijnvak werd 's nachts aangesloten en getest met bovenleidingswerkwagen 8068 en werktram 8827, gevolgd door PCC 2088.

Vanwege de bouw van het ondergrondse tramstation Schijnpoort werden de sporen van de lijnen 3 en 12 op de Schijnpoortweg te Antwerpen tussen de spoorwegbrug en de Slachthuislaan verplaatst. Komende van het centrum bevinden de beide sporen zich nu uiterst rechts tot aan het kruispunt met de Slachthuislaan waar de tram zich terug naar de middenberm begeeft. De overschakeling gebeurde tussen 01.12.84 om 20h en 02.12.84 bij het begin van de dienst. Tijdens de werken werd voor de lijnen 3 en 12 een gelijkaardige regeling toegepast als bij vorige onderbrekingen (zie VeROV-koerier 074, blz.17). Tussen Merksem en Schijnpoort werd met bussen 601 en 619 gependeld. Tussen het Sportpaleis en het Wim Sarensplein werd met PCC 2138 gependeld (PCC 2164 stond als reserve aan het Antwerp Stadion).

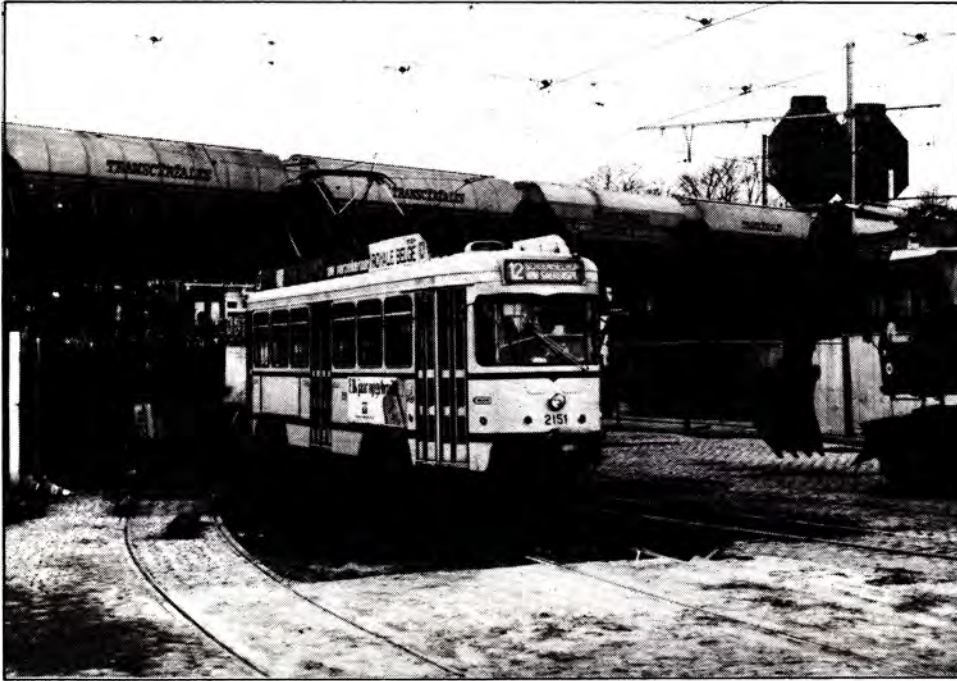
De motorrijtuigen 4417 en 4429 verlieten op 20.12.84 het MIVA-net en werden naar de MIVB-stelplaats te Elsene overgebracht waar ze als museumreserve opzij gezet werden.

Het tramverkeer van de lijnen 3 en 12 werd aan de Schijnpoort tijdens het weekend van za 08 en zo 09.03.85 andermaal onderbroken voor de aansluiting van de nieuwe sporen onder de in aanbouw zijnde nieuwe en in afbraak zijnde oude spoorwegbruggen. Deze nieuwe sporen bevinden zich nu, gezien in de richting centrum, uiterst rechts, op de plaats waar zich vroeger het lage bruggedeelte bevond. Het spoor richting centrum is definitief; het spoor komende van het centrum zal in een verdere fase van de werken terug naar de linkerhelft verhuizen. De aansluiting van deze sporen vergde ook een belangrijke wijziging van de verbindingssporen en -wissels tussen de lijnen 3 en 12 (Pothoekstraat - Halenstraat). Tijdens het weekend van za 30 en zo 31.03.85 werd het tramverkeer van deze lijnen nogmaals onderbroken voor een aanpassing van de bovenleiding.

Vanaf ma 11.02.85 werd buslijn 38, uitgebaat door de pvba De Polder, verlengd vanaf Berchem Station via de Binnensingel, de Buurtspoorweglei, het Foorplein, de Franse lei, de Binnenboulevard, de Schijnpoortweg, de Min. Delbekelaan en de Bredabaan tot aan de Frans de l'Arbreleaan met halten aan de Stenenbrug, het Sportpaleis en de Frans de l'Arbreleaan.

Vanaf ma 15.04.85 werd lijn 38 een tweede maal verlengd, deze keer aan de zijde Linkeroever. Vanaf de op- en afritten van de E3 rijden de bussen thans via de Blancefloerlaan naar de Voetgangerstunnel. Er bevinden zich op dit vak drie halten: Katwilgweg, Sporthal en Blancefloerlaan/Halewijnlaan. De bussen rijden geen omweg meer via het sinds 03.06.84 gesloten stopplaats Antwerpen-Linkeroever. Op het oude traject is er ook een nieuwe halte PIVA tussen de halten Jan Van Rijswijcklaan en Zuidstation. Tevens werd de lijnfrequentie tot een 20 minutendienst in de ochtend- en avondspts opgedreven.

Op 15.04.85 werd in de Van der Delftstraat (aan het Sportpaleis) gestart met de aanleg van een tweede spoor naast het bestaande uitwijk- en keerspoor. In de toekomst zal lijn 3 tussen de Schijnpoortweg en het viaduct over het Albertkanaal via deze straat worden omgeleid wegens de aanleg van het ondergrondse tramstation Sport.



pcc 2151 op lijn 12  
op de Schijnpoortweg  
kort voor de indienst-  
name van de nieuwe  
sporen.  
Antwerpen, 01.12.84.

Op 21.03.85 bestelde MIVA een reeks van 50 stuks autobussen Mercedes - Jonckheere. Deze autobussen zijn uitgerust met een Mercedes OM407h motor van 147 kW en een Mercedes automatische gangwissel W 3D 080 R met ingebouwde vertrager. Het onderstel zal echter geen klassiek O 305 type van Mercedes zijn. Om namelijk een maximale tewerkstelling in België te waarborgen, zal Mercedes slechts een stukje onderstel met motor en achteras leveren, samen met een losse vooras. Jonckheere zal het onderstel vervolledigen en het van een koetswerk voorzien. Tegen alle verwachtingen in zal dit koetswerk volgens het "Trans-City" model zijn zoals het reeds sinds 1977 aan de privé-exploitanten van de NMVB wordt geleverd. Enkele nieuwigheden van deze autobusreeks zijn o.a. :

- alle ramen in dubbel glas
  - volledige statische verwarming
  - klassieke lijnfilms met elektronische afstandsbediening (de experimenten op AB 590 en AB 592 met "digitale lijnfilms" gaven geen voldoening) waarmee ook de inmiddels vertrouwde gekleurde lijnfilms behouden blijven.
  - een horizontale vloer met twee instap- en twee uitstaptreden (afwijkend op het eenheidslastenboek voor autobussen)
  - drukknopbediening door de reiziger van de achterdeur en de 2de voordeur
- Er bestaat reeds een optie voor een vervolgreeks van 30 stuks, die vermoedelijk als enig verschil met een gangwissel Voith D854 zou uitgerust worden. Deze bestelling van MIVA is niet enkel merkwaardig omwille van de lange tijd verlopen voor de goedkeuring van het besteldossier. Tevens kan opgemerkt worden dat tussen de verschillende prijsoffertes de Volvo B10R-Jonckheere (tot 350 000.- per bus) en de Van Hool A120-DAF aanmerkelijk goedkoper waren dan de Mercedes - Jonckheere combinatie.

Find maart stelde de pvba De Polder een nieuwe integraal Mercedes O305 bus met West-Duits standaardkoetswerk in dienst. In de nabije toekomst volgen twee gelijkaardige bussen aangevuld met nogmaals twee stuks.

PCC 2126 (Mmm...lekkertram/JAWA) en PCC 2146 (woestijntram/OASIS) werden in de nieuwe rood-witte huisstijl herschilderd. Het betreft hier de eerste trams van de reeks 2126-2165 geleverd in 1974 en 1975. Behoudens herschilderingen na ongevallen of voor publicitaire doeleinden reed deze reeks nog steeds met de oorspronkelijke schildering.

Brussel

mivb - stib

Na de aflevering van de metrostellen 201-270 en de indienstname van het BETA-systeem voor de bestemmingsaanduiding op de perrons worden nu ook de reeks 101-160 en 165-194 met 5x7 matrixen uitgerust. Vermelden we dat de eerste reeksen metrostellen oorspronkelijk met afstandbediende bestemmingsfilms fabrikaat C.Brose waren uitgerust. Dit systeem faalde reeds kort na de indienstname van de metrolijn in 1976 zodat tijdelijk naar allerhande meer of minder artisanale bestemmingsaanduidingen werd gegrepen. Het laatste en langst gebruikte daarvan was een kleine verlichte trommel. Op de nu verbouwde stellen verschijnt daardoor terug binnenin een bestemmingsaanduiding. Gezien de gewijzigde afmetingen van de aanduiders moet daarvoor ook de kunststofbeplating worden verwisseld.

Metrostel 229 werd bij wijze van proef met een rubberen noppenvloerbekleding van het Pirelli-model uitgerust.



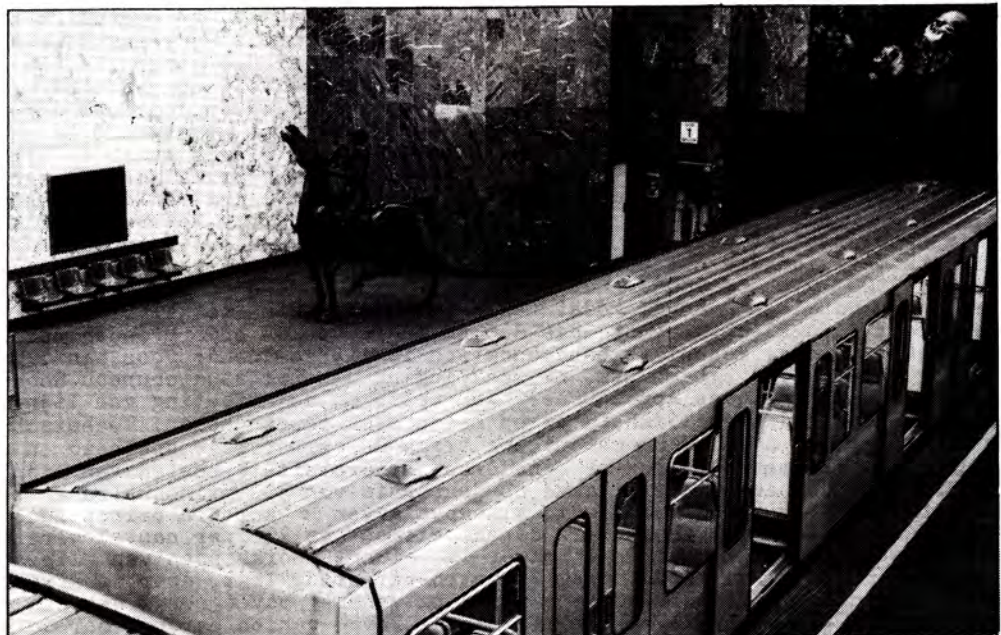
Van 08.01.85 af is het nieuwe buslijnnummer 68 toegewezen ter vervanging van het verwarrende nummer 59// (dubbel doorstreept) van de verbinding Schaarbeek NMBS station - J.Bordet. Tevens werd een 68/ (doorstreept) met bestemming Houtweg voorzien. Na lijn 20 is lijn 68 de tweede aankondiging waarbij het lijnnummer niet in het midden maar aan de linkerzijde van de film is geplaatst zodat een grotere ruimte voor de vermelding van de bestemming beschikbaar is.

Op 17.01.85 werden, door een gasontploffing in de Neerstalsesteenweg, tramlijnen 52 en 58 onderbroken en buslijn 50 omgelegd. De beide tramlijnen werden tot het Sint-Denijsplein, het eindpunt van lijn 19, ingekort, de pendelbus 158 die het gedeelte van lijn 58 in de Stallestraat voorlopig bedient werd van de Merlostraat tot het St.Denijsplein verlengd en een bijkomende pendelbus werd tussen het St.Denijsplein en Drogenbos ingelegd. Deze nummerloze pendelbus reed 1 dag, op 19.01, met de voor bussen beschikbare lijnfilm met het nummer 58 naar Drogenbos. Vanaf 20.01 werd deze uitgebaat met 10 autobussen (8531-8535 en 8761-8765), uitgerust met tramlijnfilms type 7500/7800 met nummer 52. Om de exploitatie van het overbelaste trameindpunt St.Denijsplein enigszins te vergemakkelijken werd vanaf 28.01 lijn 19 met 7700/7800 in plaats van 7900 uitgebaat. Slechts op 14.03.85 werden deze uitzonderingen terug door de normale diensten vervangen.

pcc 7168 (lijn 58) en  
gpcc 7770 (lijn 52)  
kregen ten gevolge  
van de gasontploffing  
tijdelijk hun eind-  
punt samen met lijn  
19 op het St-Denijs-  
plein te Vorst.  
26.01.85, foto Raf  
Bonte.



De indienststelling van het metrostation Herrmann-Debroux op 23.03.85 bracht een wijziging van het bovengrondse busnet met zich mee. Zo werden lijnen 42 en 96 uitgebreid ten koste van lijn 51. De oorspronkelijke 2 basisdiensten van lijn 42 - Kraainem-Wiener en H.-Debroux-Kalevoet - werden echter vanaf 03.04.85 vervangen door het overkoepelend traject Kraainem-Kalevoet van de weekenddienstregeling.



Een metrostel in het  
nieuwe station  
Herrmann-Debroux. Op  
de achtergrond het  
ruiterstandbeeld van  
Rik Poot.  
Oudergem, 23.03.85.

De afgeschafte lijn 51 kende slechts een kort bestaan :

21.06.75 Dancopl. - Wienerpl.  
 17.06.77 Dancopl. - Demey (M)  
 09.01.79 Kalevoet - Demey (M)  
 24.09.79 Kalevoet - St.Anna tot 23.03.85

Het is het korte vak Demey-St.Anna dat van 24.03.85 af door lijn 96 werd overgenomen. Ook werd de gelegenheid te baat genomen om een nieuw netplan uit te geven en verschillende netaanduidingen te wijzigen.

De voornaamste in het oog springende wijziging betreft het gebruik van een groene kleurencode voor de aanduiding van pre-metrolijn 3 ter vervanging van geel voor een merkelijke verbetering van de zichtbaarheid. In metrolijn 1 onderging het micro-processor gestuurde 5x7 matrix aanduidingsysteem de volgende chronologische wijzigingen :

tot 12.03.85 : aanduiding van de 4 eindstations Alma, Bockstael, Demey en St.Guido  
 van 13.03.85 : toevoeging van 1A of 1B  
 van 21.03.85 : geen aanduiding Demey maar een bord Demey achter de voorruit  
 van 23.03.85 : om 15h aanduiding 1A H.-DEBROUX  
 van 28.03.85 : toevoeging van een gele omlijnning rond de eerste aangekondigde bestemming op het perron van spoor 2 in het station Centraal Station ; nadien werden alle perronaanduiders progressief aangepast

03.85 : vervanging van de blauwe cirkelvormige plaatjes 'lijn 1' in de perron-aanduiders door rode schildjes 1A of 1B op de respectievelijke takken



gpcc 7736 op lijn 81 rijdt net weg van het nieuwe tramstation op de Heizel. Op de achtergrond de tunnelingang van metrolijn 1A. Boven de tunnelingang zijn de werken voor de aanleg van het MLP-demonstartietraject aan de gang. Brussel, 26.02.85.

Het toekomstig beeld van het Brussels bovengronds net zal nauw samenhangen met de keuze van het toekomstig materieel. De reeks vierassige pcc-rijtuigen 7000-7171 is, o.a. om redenen van een deel 2de hands draaistellen, gedeeltelijk aan vervanging toe. BN-Spoorwagematerieel en Metaalkonstrukties ontving zo reeds een sluitend order voor 14 dubbelgelede trams van een nieuwe generatie, de zogenaamde reeks 10000. De MIVB nam tegelijkertijd een optie voor nogmaals 67 trams. Een wijziging in de Raad van Beheer van de MIVB, voorafgegaan door een andere samenstelling van het Ministerie van Verkeerswezen, had tot gevolg dat in een eerste instantie deze beslissing uitgesteld werd. Centraal hierin staat de uitbating van pre-metrolijn 2. Als gevolg van het samengaan van zes tramlijnen treedt er op het gemeenschappelijk vak verzadiging op. De indienststelling van de dubbelgelede pcc-rijtuigen reeks 7900 bracht daarin wel verbetering, maar het relatief klein aantal, ruim opgevatte, zitplaatsen en het ontbreken van een deur in de middenste wagenbak brengen met zich mee dat een 7900 niet veel meer reizigers vervoert dan een enkelgelede 7500, 7700 of 7800. Anderzijds keurde de hogere overheid bijkomende verlengingen van lijn 2 goed, zodat van het Simonisplein (Koekelberg) tot de Birminghamstraat (Anderlecht) eerstdaags 8.5 km onafgebroken ondergrondse spoorlijn kan uitgebaat worden. Technisch en economisch is dit voldoende voor een ... "zwarte" metro. De Raad van Beheer nam, na raadpleging van het studie bureau Sobemap (Société Belge de Mathématiques Appliquées), een optie op de uitbating van lijn 2 door trams met behoud van de mogelijkheid om op metro over te schakelen. Technisch is het inderdaad zeer goed mogelijk om met nieuwe trams de commerciële snelheid en de vervoerscapaciteit van metrostellen te benaderen. De exploitatiekosten van lijn 2 in metroversie vertonen een minderuitgave op jaarbasis van 300 miljoen frank tegenover een uitbating met (nieuwe) trams. Dit als gevolg van de kortere omlooptijd, de grotere commerciële snelheid, de grotere capaciteit en het kleiner aantal vereist personeel. Het negatieve aspect voor de reiziger is wel het doorknippen van alle doorgaande tramlijnen. Maar voor een tunnel in metro-uitbating ligt, door de afwezigheid van open hellingen en de eenvoudige aanpassing van het bovengronds net aan een nieuwe verlenging, een uitbreiding met bijkomende korte vakken eerder voor de hand.

Als de ruwbouw van de vakken Simonis - Rogier en Louiza - Birmingham (4.5 km) aan afwerking toe zijn kan men ze dadelijk met een metro-seininrichting en hoge perrons uitrusten. De reeds geplaatste bestelling van 14 trams kan men dan in een bijkomende bestelling van metrorijtuigen ombuigen.

In de tramvariante voor lijn 2 moeten volgende extra - investeringen voorzien worden :

- open helling voor lijn 19 naar Groot - Bijgaarden
- open helling voor lijn 18 in de Jubelfeestlaan
- verbindingsbocht met pre-metrolijn 3 bij de Hallepoort
- open helling voor lijn 103 naar Anderlecht
- open helling voor lijn 62 naar Molenbeek (voor de verplaatsing van lijn 62 van pre-metrolijn 3 naar pre-metrolijn 2, werd nog geen noordelijk eindpunt vastgesteld).

Voor de metrovariante daarentegen zijn volgende investeringen noodzakelijk :

- doortrekking van de tunnel van de Birminghamstraat tot Beekkant
- nieuwe eindpunten voor de doorgeknipte tramlijnen in aansluiting met metrolijn 2
- bijkomende verlenging van metrolijn 1 van Zwarte Vijvers tot Molenbeek (omdat de noordelijke tak van lijn 1A, Heizel - Beekkant, in lijn 2 wordt opgenomen - daartoe werd in het vak Zuidstation - Birminghamstraat een ondergrondse sporenverwisseling voorzien : het rechterspoor, komende van Louiza, sluit aan op het linkerspoor richting Beekkant en omgekeerd - ontvangt de tak 1B (Beekkant - Veeweide) een dubbel aantal metrostellen, deze komende van Herrmann - Debroux (1A) en deze komende van Alma (1B). De seinrichting is daar echter niet op berekend zodat een verlenging van lijn 1, vanaf de reeds gebouwde splitsing tussen Zwarte Vijvers en Beekkant, al was het maar met een enkel station, de peperdure omvorming van de seinrichting zou vermijden. Daarbij is de aanwending van de schildmethode niet uitgesloten.

Enmaal dit alles in dienst kan er regelmatig een verlenging aanbesteed worden. Het Akademisch Ziekenhuis in Jette is een aantrekkelijke bestemming en niet helemaal futuristisch is een verbinding met het andere eindpunt van lijn 2 op de Heizel (ex - lijn 1A), zodat men in een acht-omloop een eventuele overstapparking op de noordelijke autoring rond Brussel kan bedienen. Ondertussen is lijn 1 volledig afgewerkt tot Bizet en eventueel tot het Erasmus-Ziekenhuis (1B Anderlecht), Transvaal (1A Oudergem), Stokkel (1B St-Pieters-Woluwe) en St-Agatha-Berchem (1A) zodat men lijn 3 met kleine stukjes kan verlengen tot de stelplaats in Haren en het zuiden van Ukkel om een eventuele metro-uitbating toe te laten. In deze veronderstelling zal Brussel echter haar uitstraling van groot tramnet verloren zijn ten voordele van een uitgebreid bovengronds busnet in het centrum en van sneltramlijnen in de buitenwijken (o.a. naar Neder-over-Heembeek, Vilvoorde, Kraainem, Tervuren, Bosvoorde, Drogenbos) en de grote ringlijnen.

---

## stic

Charleroi

---

Het ex-NMVB aanhangrijtuig type S 9300 (ex-19578, Merksem 1954), oorspronkelijk bedoeld als werkwagen voor onderhoud van de métro-léger stations, zal worden overgebracht naar de TTA (toeristische tramlijn Erezée - Dochamps) waar het dienst zal doen als bar - rijtuig.

De STIC heeft 2 autobussen van de MIVB reeks 8421 - 8483 (Van Hool 420HA-U - Fiat, 1969-70) gekocht :

AB 8453 die, einde januari 85, als bron voor reserveonderdelen voor de STIC autobussen werd gebruikt, en inmiddels gesloopt is,

AB 8435 die, na herschildering door de MIVB in de STIC - kleuren, op 18.03.85 naar Charleroi werd overgebracht, en als AB 139 aan het wagenpark werd toegevoegd.

Na een ongeval is AB 68 (Van Hool 409 AU 9 - Fiat - Jonckheere, 1972) gesloopt.

---

## stil

Liège

---

Aan de enige tijd geleden door de STIL uitgeschreven offerteaanvraag voor levering van 14 gelede- en 26 standaardautobussen, werd gezien het erg onderschatte budget geen gevolg gegeven. Buiten de diverse voorstellen van Van Hool en Jonckheere was hier voor de levering van de 26 standaardautobussen eveneens een offerte ingediend door IAG op een Volvo B10R-55 onderstel.

Inmiddels werd een nieuwe offerteaanvraag opgemaakt voor slechts één enkele reeks, van 17 gelede autobussen. Van de twee ingediende offertes (Volvo B10M/Schenk - Jonckheere en Van Hool AG280/2 - MAN) voldoet slechts Van Hool volledig aan het lastenboek. Deze autobussen, waarvan de bestelling binnenkort wordt verwacht, zullen quasi identiek zijn aan de eerder geleverde reeks 704 - 723, en zullen aansluitend als 724 - 740 worden genummerd.

Einde april 85 werd Liège uitgekozen voor de aanleg van een TAU - metrolijn. In Mons zou dan eerder een MLP - experiment plaatsvinden. Voor de TAU voorziet men nog steeds de 16 km lange lijn Herstal - Jemeppe, waarvan een eerste deel reeds over 7 jaar in dienst zou kunnen genomen worden. De totale investering wordt op 20 miljard geschat.

## Gent

## mivg

In 1986 voorziet men het rechte trekken van de Maalbrug te Evergem (Rijksweg N56). Bij deze gelegenheid zou tramlijn 1 tot Evergem centrum verlengd worden (in 1987). Aan het Rabot voorziet men anderzijds een omlegging van lijn 1 via de Begijnhoflaan en de Rabotstraat (ipv. de Van Wittenberghestraat). De halten van lijnen 1 en 10 kunnen dan samengevoegd worden. Er zou tevens een verbindingsbocht tussen lijn 1 en lijn 10 worden aangelegd om lijn 1 via lijn 10 naar het St. Pietersstation te kunnen afleiden.

De MIVG en het stadsbestuur hebben hun principiële goedkeuring gehecht aan de verlenging van lijn 1 naar het Akademisch Ziekenhuis. Het huidige ontwerp voorziet in het bereiken van de Sint Pieters Aalstraat via de St. Denijslaan en de Kortrijksesteenweg (ipv. het oorspronkelijk ontwerp voorzag een traject in de Ganzendries). Verder gaat het via de Galglaan tot een voorlopig eindpunt op de Zwijnaardssesteenweg.

Tegen september 1985 moet de trolleybovenleiding tussen de stelplaats te Gentbrugge en de Dampoort aangelegd zijn. De voeding is voorzien vanuit 600 V traktiestations van het tramnet.

Bij Van Hool/ACEC werd na het prototype de reeks van 20 AG280T besteld.

Het open aanhangrijtuig dat als paardetram tijdens de Gentse Feesten in juli 1984 heeft gereden is in de loop van februari 1985 met de VOLVO baantractor van de MIVB naar Schepdaal gebracht.

De MIVG bereid een offerteaanvraag voor een bestelling van 33 nieuwe autobussen voor. Hierdoor kunnen de overblijvende autobussen van de reeks 660-683 Van Hool 420 HA-U-FIAT (1969) worden afgevoerd. Van de reeks 01-34 Van Hool 409 AU9-FIAT (1973) worden slechts een tiental exemplaren overgehouden ten behoeve van speciale en spitsuurdiensten.

Het wachthuisje op de Korenmarkt dat in 1927 werd gebouwd, werd door een nieuwe constructie vervangen. Het dient enkel nog als MIVG personeelslokaaltje en verkooppunt en zal door MIAT (Museum voor Industriële Archeologie en Textiel) bewaard worden. Voor de wachtende reizigers plaatste J.C. DECAUX schuilhuisjes van het "Murano" model.

## Métro Léger sur Pneus

## mlp

Op 29.04.85 werd de MLP van BN Brugge op eigen middelen (via een aangekoppelde dieselcentrale) via de E5 autosnelweg naar de Heizel te Brussel gereden, en werden nadien proefritten uitgevoerd op het demonstratietraject. Omwille van de sterke helling na de korte bocht uit de Bouchoutlaan bleek het noodzakelijk het begin van de geleidingsrail tot op de Bouchoutlaan te brengen. Het MLP prototype reed daarna nog dezelfde dag terug naar Brugge om op 06.05.85 weer terug naar Brussel te rijden. Voor het stallen van dit voertuig werd aan het St-Lambertusplein, op de oude NMVB tramhalte, een overdekte hangaar gebouwd. Om commerciële redenen werd het MLP-systeem inmiddels omgedoopt tot "GLT" of "guided light transit".

## Transport Automatisé Urbain

## tau



Het nieuwe TAU - prototype (in de Belgische kleuren uitgevoerd) komt, met de NMVB-transportwagen, aan op het testcircuit te Jumet. Links staat het labovoertuig 01-02. 26.03.85

kalender



1985

## Aanvulling kalender Jaar van het Openbaar Vervoer (VeBOV-koerier 081)

07.05  
diBOKRIJK

(NMVB)

Inhuldiging van de openlucht tentoonstelling van historisch en modern Buurtspoorwegmaterieel :

HL 1000 stoomlocomotief (eigendom TTA)  
 A 17691 gesloten goederenwagen (eigendom Ryckaert)  
 A 4833 open goederenwagen (eigendom Ryckaert)  
 A 1209 stoomtramrijtuig 2de kl.  
 ART 40 spoorautotractor  
 10284 motorrijtuig type Eugies (Baume & Merpent - SEM, 1938)  
 AB 955 autobus AMN EL40 - Leyland - AMN (1953) ex-museum Natalis  
 AB 1842 autobus Brossel A98 DAR/5 - Leyland - NMVB Hasselt  
 AB 3560 infobus Van Hool 420 HA ST 6 - Fiat  
 AB 5991 autobus Volvo B10R - 55 - LAG  
 AB 5178 tentoonstellingsautobus  
 AB 57.. gelede autobus Van Hool AG280/1 - MAN  
 gmw 6000 gelede trammotorwagen kustlijn

De infobus 3560 zal midden mei vervangen worden door de 5840.  
 De gelede autobus zal, vanwege het nijpend tekort aan dit type van voertuigen sinds de brand in de stelplaats Rupelmonde, niet permanent aanwezig zijn.

19.05 - 24.05  
zo vrBRUSSEL

Congres van de UITP (Union Internationale des Transports Publics). Internationale technische tentoonstelling (totale oppervlakte 26000 m<sup>2</sup>!) over Openbaar Vervoer in de Eeuwfeestpaleizen op de Heizel. Deze tentoonstelling is voor het publiek geopend op volgende dagen :

woensdag 22.05 9 - 18h  
 donderdag 23.05 9 - 21h  
 vrijdag 24.05 9 - 18h

De inkomprijs bedraagt 150.- BEF.

Enkele Belgische blikvangers zijn :

- een nieuwe Van Hool autobus type A280 met 3 dubbele deuren en een super-lage vloer (48 cm) over de volledige lengte.
- de gelede trolleybus Van Hool AG280T - ACEC.
- een nieuw voorstads/licht metrostel van BN - ACEC (lengte 42 m).
- een batterijlocomotief CMI - ACEC voor de MIVB.
- twee gerestaureerde NMVB aanhangrijtuigen (A8768 en A11593) op de stand van het Ministerie van Verkeerswezen.
- een MLP demonstratielijn op het Heizelplateau met prototype-rijtuig BN - ACEC - BOVA.

01.06  
maANTWERPEN

(MIVA)

Opendeurdag in de werkplaats / stelplaats Hoboken (niet op 12.06 zoals opgegeven in VeBOV-koerier 081).

16.07 - 15.08  
di doOOSTENDE - MARIAKERKE

(NMVB)

Tentoonstelling "Het Openbaar Vervoer, factor van sociale ontwikkeling" in het Mediacenter te Mariakerke (Oostende) met de medewerking van het Ministerie van Verkeerswezen, de NMVB, de NMBS, de MIV- en STI's, de RMT en Sabena.

Tijdens deze tentoonstelling zal de NMVB een pendeldienst inleggen met de gerestaureerde gyrobus G3 tussen het Mediacenter en het kaaistation te Oostende. Hiervoor worden op het traject 3 palen voorzien om als voeding te dienen bij het opladen van het vlieg-wiel.

Bij de opening van deze tentoonstelling zal de NMVB haar gedenkboek "Instappen a.u.b., 100 jaar Buurtspoorwegen in België" voorstellen. Dit boek zal 256 blz tellen met meer dan 300 zwart/wit en 30 kleurfoto's. Kostprijs 500 à 590 BEF.  
 Van dit werk verschijnt eveneens een 274 blz tellende franstalige versie "Avancez s.v.p. 100 ans d' histoire vicinale en Belgique".

kalender



1985

16.07  
diOOSTENDE

(NMVB)

(niet op 15.07 zoals eerder aangekondigd !)

Herdenkingsrit "100 jaar Buurtspoorwegexploitatie" tussen Oostende en Mariakerke (Mediacenter), in aanwezigheid van HH.KK.HH. Boudewijn I en Fabiola en diverse prominenten.

Deze herdenkingsrit gebeurt met volgend materieel :

- 1 : stoomloc HL 979, gemengd 2de kl/bagagerijtuig A2107, 2de kl. rijtuig A10782, gemengde 1ste/2de kl. rijtuig A11751, koninklijk rijtuig A1625, gemengd 2de kl/bagagerijtuig A2026.
- 2 : elektrische pakwagentractor 9965, aanhangrijtuig A11593 en aanhangrijtuig A8768.
- 3 : standaard motorrijtuig 9985, standaard aanhangrijtuigen 9944 en 19211.
- 4 : motorrijtuig type SO 9014, aanhangrijtuig type N 9458, aanhangrijtuig type standaard-Destelbergen 9538.
- 5 : één of meerdere gekoppelde stellen gelede motorrijtuigen reeks 6000.

Na deze herdenkingsrit rijden deze tramstellen ledig verder tot de keerlus te Westende en keren terug tot de stelplaats Oostende.

In de avonden van 16.07 en op 17, 18 en 19.07 (onder voorbehoud) zullen nog extra ritten met verschillende stellen worden ingelegd.



Overzicht van NMVB - kustlijnmaterieel in de stelplaats Knokke, met v.l.n.r. : gelede motorrijtuigen 6037 (met nieuwe Bosch koplampen in gewijzigde opstelling) en 6044 (met originele Hella koplampen), type SO motorrijtuig 9014 met aanhangrijtuig type N 9458, koninklijk rijtuig A1625. 04.85

# Verenigingsnieuws

## Vergaderingen

- vr 03.05.85 : Afd. Autobus : 20h, Cafe Antverpia, Graanmarkt, Mechelen vergadering
- vr 10.05.85 : Afd. Brussel - Brabant : 20h, metrostation Anneessens, Brussel diaprojektie door Hubert Van Den Berg
- za 11.05.85 : Afd. West Vlaanderen : 14h30, stationsbuffet, Brugge praatnamiddag
- vr 17.05.85 : Afd. Antwerpen : 20h, Cafe De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen diaprojektie door Guido Vandendriessche
- vr 07.06.85 : Afd. Autobus : 20h, Cafe Antverpia, Graanmarkt, Mechelen vergadering
- za 08.06.85 : Afd. West Vlaanderen : 14h30, stationsbuffet, Brugge praatnamiddag
- vr 14.06.85 : Afd. Brussel - Brabant : 20h, metrostation Anneessens, Brussel Aktuele dia's van Wouter Janssens
- vr 21.06.85 : Afd. Antwerpen : 20h, Cafe De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen diaprojektie

## Algemene Ledenvergadering

### Verslag van de Algemene Ledenvergadering van 30.03.85.

Onder beperkte belangstelling vond op 30.03.85 de jaarlijkse statutaire Algemene Ledenvergadering van de VeBOV vzw gehouden te Brussel. Naast lezing van de notulen van de ALV van 31.03.84 te Brugge en van de jaarverslagen door Voorzitter, Sekretaris en Penningmeester, diende er dit jaar het mandaat van Wouter Janssens te worden hernieuwd. Hij stelde zich opnieuw verkiesbaar en er waren geen nieuwe kandidaturen binnengekomen. Hij werd met een meerderheid opnieuw verkozen. De beheerraad van de VeBOV is nu als volgt samengesteld : Voorzitter : Bob Boogaerts, Sekretaris : Wouter Janssens, Penningmeester : Guido Vandendriessche. Tevens werd een ultieme stemronde gehouden over de gewijzigde statuten van de vereniging, welke unaniem goedgekeurd werden. Deze kunnen nu in het staatsblad gepubliceerd worden, en worden van dan af van kracht.

NMVB dubbelgeleed motorrijtuig 6102 draait tijdens de VeBOV tram- en autobusuitstap van 23.03.85 de IJzerstraat (Keerlus Marie-Joséplein) te Oostende in.



