

De vooroorlogse Motorwagens

Deel 2

Serielevering type 606 / 608 en 620



*Spoor Gazet
Extra nr 7B*

Julien CASIER



<u>DEEL 1 : de eerste prototypes</u>	
Eerste kennismaking : firma HAWA	4
<u>Type 600</u>	8
- De ontwikkeling	9
- De technische beschrijving	14
- De inzet	35
<u>Type 650</u>	
- De voorlopers	46
- De technische beschrijving	51
- De Inzet-	62
<u>Type 601</u>	
- De proefperiode	67
- De technische beschrijving	70
- De inzet :	79
- Haine-Saint-Pierre	83
- Merelbeke	89
- Berchem	92
- Wereldoorlog II	95
- Na wereldoorlog II : Haine-St-P	95
- Nieuwe motor	99
<u>Type 602 & 651</u>	
- Het ontstaan	108
- De technische beschrijving	111
- De inzet : Merelbeke	119
- Haine-Saint-Pierre	124
- Wereldoorlog II	124
- Na WO II : Brussel-Zuid	125
Haine-Saint-Pierre	126
<u>Motorwagens met Hongaarse roots</u>	
- De Belgische interesse	128
- De algemene technische beschrijving	129
<u>Type 603 & 604</u>	
- De studiebezoeken	139
- De technische beschrijving type 604	161
- De technische beschrijving type 603	164
- De inzet te Haine-Saint-Pierre	168
<u>-Type 602 > 610</u>	
- Aankoop	179
- Inzet bij Nord Belge	184
- Inzet bij Chemin de fer de Chimay	186
- Inzet bij de N.M.B.S.	190
<u>Type 605</u>	
Ontwikkeling	194
Technische beschrijving	195
Technische fiche	198
Inzet	200

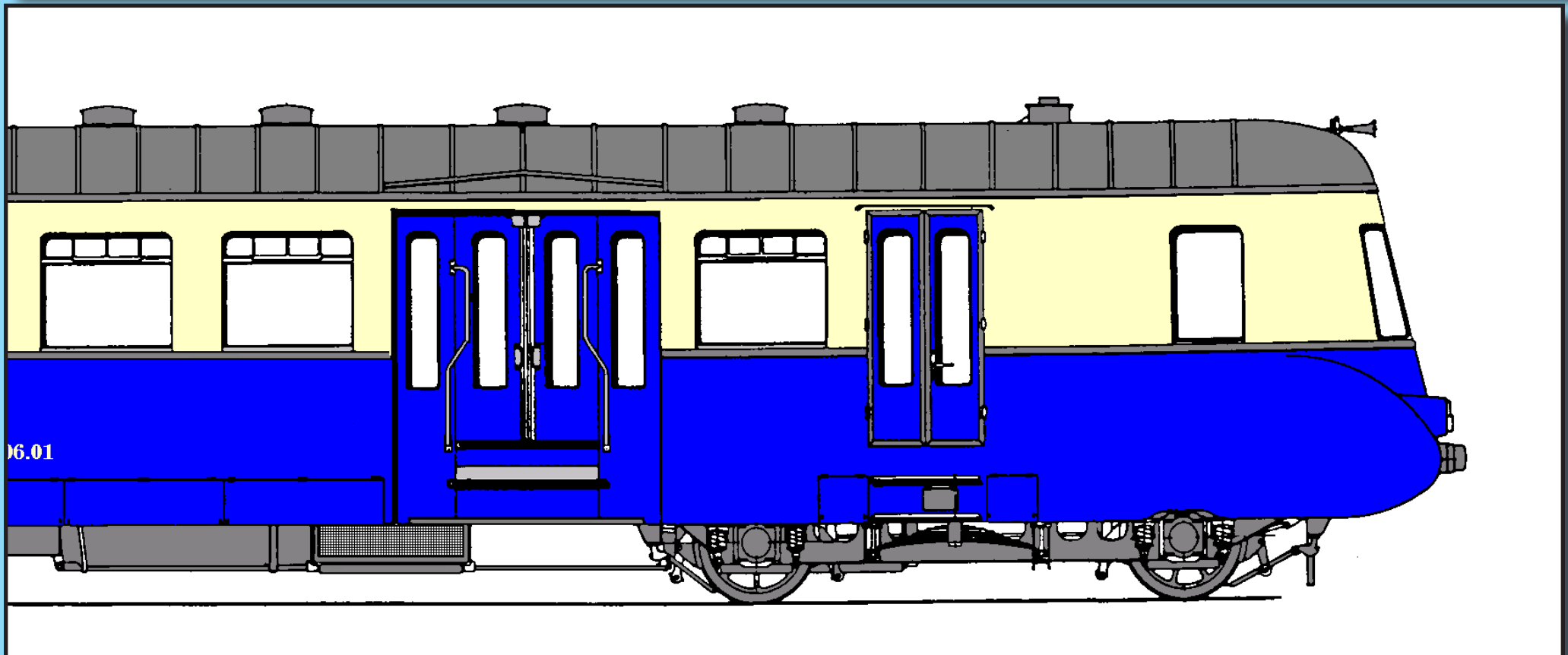
Bladindeling

<u>Type 607</u>	
- Projecten	207
- Ontwikkeling	210
- Inzet	215
<u>DEEL 2 : de serielevering</u>	
<u>Type 606 :</u>	4
- Projecten / verwezenlijkingen buitenland	9
- Projecten binnenland	12
- Technische beschrijving	15
- Inzet : Merelbeke	18
Berchem	21
Tijdens en na WO II	26
Haine-Saint-Pierre	27
<u>Type 608</u>	
- Projecten	34
- Technische beschrijving	37
- Bouw en levering	47
- Inzet Brugge	49
WO II	49
Na WO II	51
Brussel-Zuid	52
Walcourt	69
Monceau	75
- Museummotorwagen 608.05	90
- Loopbaanfiches	87
<u>Type 652.1 > 620</u>	
- Projecten	91
- Technische beschrijving	102
- Bouw & levering	114
Inzet voor WO II	117
Tijdens WO II	119
Na WO II	120
Brussel-Zuid	121
Schaarbeek	145
Walcourt	149
Monceau	151
- Het einde	160
- Loopbaanfiches	162

<u>DEEL 3 : de driedelige stellen</u>	
Inleiding	5
Studierende NMBS	7
Duitse SVT 137	°
<u>Type 652</u>	14
Technische beschrijving	14
Motor	21
Mechanisch	26
Technische fiche	26
Bestelling	27
Levering en inzet voor tweede wereldoorlog	28
Merelbeke	32
Inzet na de tweede wereldoorlog	
Brussel-Zuid	40
<u>Typen 653 > 656</u>	
Projecten	46
Buitenlandse realisaties	47
DE 3 NS	52
TAR SNCF	56
Bestelling NMBS stellen	56
Technische beschrijving	57
motor	64
transmissie	66
kast draaistellen	74
Technische fiches	74
Loopbaanfiches	78
Levering	82
Inzet voor de tweede wereldoorlog	01
Buitenlandse ontwerpen	100
Kruckenberg	103
Bugatti	
<u>Type 670 > 671</u>	
Ontwerp en levering type 670	107
Technische beschrijving	109
Technische fiche	120
Loopbaanfiches	121
Inzet voor en tijdens tweede wereldoorlog	124
Inzet na de tweede wereldoorlog	
Brussel-Zuid	126
inzetgegevens Brussel-Zuid	158
Schaarbeek	160
Walcourt	165
Kortrijk	168
Het museumstel	184

Het Type 606

**Dit prototype voldeed het best
... en werd nagebouwd**



Een geschil met Maybach keerde de situatie.

Belgische bouwers grepen gretig hun kans.

Bij de volgende motorwagens wilde de N.M.B.S. meer gaan in de richting van de “eigen, Belgische” ontwerpen en daarom nodigden ze de constructeurs uit om een aantal ontwerpen voor te stellen, zowel voor de stoommotorwagens (!) als voor de dieselmotorwagens. Zo werden wel een aantal criteria vooropgesteld: het gebruik van een aantal onderdelen die al bij de vorige typen gebruikt werden en ook zoveel mogelijk voor het kastgedeelte terug te gaan naar de bouwvormen die gebruikt werden bij de metalen rijtuigen die in deze periode geleverd werden. En hier zou vooral het type M1 – speciaal ontworpen voor lokale verbindingen met grote deuren en snelle reizigersbewegingen – als voorbeeld dienen.

Reden voor deze ommezwaai was een ernstig conflict met de huisleverancier Maybach. Bij een zwaar defect aan een motorwagen type 600 (zie vorige hoofdstukken) tijdens de garantieperiode weigerde de Duitse constructeur de schade voor zijn rekening te nemen. Men gaf de schuld aan de bestuurder van de beschadigde motorwagen en de (onervaren) onderhoudsploegen. Maar dat pikte de N.M.B.S.-directie niet. Naast de voorheen beschreven prototype motorwagen van Ganz - type 605 - nodigde men alle Belgische constructeurs uit om eigen ontwerpen in te dienen.

De projecten voor het type 606:

Er ontstond door deze houding van Maybach een grimmige periode. De N.M.B.S. duidde ingenieur Hennig aan om overhaast te onderzoeken of er motorwagens beschikbaar waren in Frankrijk.

En dan was er de oproep in België. Elk aangenomen project zou leiden tot de bouw van een prototype en

tussen deze zou dan een eenheidsvorm uitgekozen worden voor een seriebouw van een groter aantal motorwagens. Dit aantal kon – volgens de zeer optimistische plannings – oplopen tot een 100-tal dieselmotorwagens van verschillende vermogens.

En opeens verschenen dan toch twee motorwagens van Maybach op de sporen: het type 602 als sterkere versie van het type 601 en een dieselelektrische versie als type 652 (later vernummerd als type 651). Dit was waarschijnlijk een charmeoffensief van Maybach – aan sterk verlaagde prijs – om toch nog in aanmerking te komen voor de steeds groeiende markt.

Nochtans zouden er weinig ontwerpen ingediend worden: de grotere constructeurs waren meer geïnteresseerd in de bouw van de nieuwe stoomlocomotieven – de typen 1 en typen 12 – en hadden een consortium gevormd. Verder waren de eerste elektrische stellen nodig voor de geplande elektrificatie van de verbinding Brussel – Antwerpen en deze markt was naar de toekomst toe veel lucratiever. Vooral A.C.E.C. speelde hier gretig op in. En verder was er de enorme bestelling van metalen rijtuigen voor de binnenlandse dienst, maar ook voor de internationale treinen, en veel kleinere bouwers waren hierbij betrokken. In feite hadden maar vier firma's belangstelling voor deze markt, namelijk La Brugeoise et Delcuve, de FUF Haine-Saint-Pierre, Baume & Marpent en in mindere mate de Ateliers Métallurgiques de Nivelles.

Baume & Marpent met zijn bedrijf in Morlanwelz was het ijverigste. Deze constructeur had tot op dat ogenblik naast alle bestellingen gegrepen en zou in alle geledingen van de vraag – de eenledige, tweedelige en driedelige motorstellen - eigen ontwerpen indienen. Daarom had men zich geassocieerd met S.E.M.

te Gent om deze nieuwe markten te veroveren. Bij de toewijzing van de 605.01 was het misgelopen, maar men wilde deze weg verder bewandelen.

Maar erg creatief was men niet en vanaf begin 1933 stelde men één enkele motorwagen voor in zes verschillende, licht van elkaar afwijkende varianten, die we kort voorstellen.

De studieronde in Frankrijk.

De Belgische ingenieurs zochten maar vonden niet wat ze wilden.

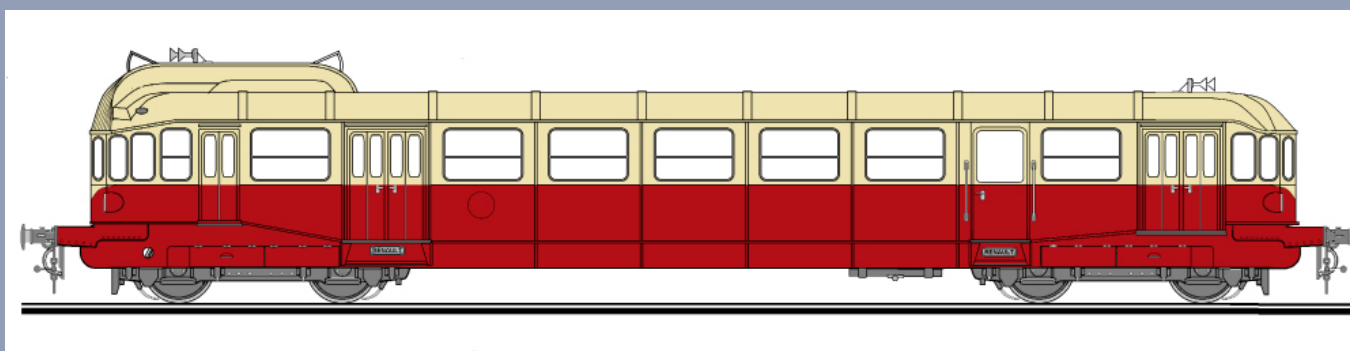
Gelijktijdig met de aanvragen aan “Belgische” constructeurs mochten de ingenieurs van deze dienst opnieuw op buitenlandse missie. De aversie voor Duitsland was zo groot dat nu het zuiden, namelijk Frankrijk, het reisdoel werd. Dit bezoek had een tweeledig doel: de eenledige motorwagens voor stoptreinen, maar ook de grotere gelede motorwagens voor sneltreinen. Deze laatste zullen in een volgend boek behandeld worden en we richten ons hier enkel op de eerste categorie. Er werden twee maatschappijen bezocht: de P.L.M. en de streek van Alsace-Lorraine. Hierbij werden vier typen motorwagens onder de loep genomen en werd de nodige informatie bij de technici van de beide maatschappijen ingewonnen. Bij deze vier waren er drie van Franse makelij, maar ook een type met de Duitse MAN-motor, maar wel gebouwd bij onze zuiderburen.

Motorwagens Renault

Renault had recent – in 1932 – zijn eerste vierassige motorwagens ontwikkeld, als voorlopers voor het latere type VH. De beide voornoemde maatschappijen hadden deze stellen aangekocht en ze werden gebruikt voor de stopdiensten. Ze waren uitgerust met een nieuw soort motor, ook gebouwd door Renault. Men had 12 cilinders in V-vorm (diameter van 130 mm en een slaglengte van 170 mm). Bij 1.400 omw/min konden ze een vermogen opwekken van 220 pk

Omschrijving		Eenheid
Nummering SNCF	X 2011 > 2336	
Datum	1936	
Asindeling	B'2'	
Aantal gebouwd	85 *	
Motortype	Renault V12	
Vermogen	220	pk
Toerental	1 200	omw/min
Snelheid	100	km/h
Capaciteit 2de klasse	10	
3de klasse	60	
Klapstoelen		
Totale lengte	19 680	mm
Radstand motordraaistel	2 500	mm
Radstand loopdraaistel	2 500	mm
Afstand tussen draaistellen	850	mm
Diameter wielen	11 100	mm
Massa ritvaardig	35 000	kg
Massa leeg	27 000	kg
* verschillende uitvoeringen		

Met mechanische versnellingsbak haalden ze een snelheid van 105 km/u. De twee motorwagens gebruikt door de P.L.M. reden semirecte treinen tussen Lyon en Grenoble. Deze van de AL werden in de voorstadsdienst van Strasbourg gebruikt. Tijdens de korte periode dat ze in dienst waren, hadden ze af te rekenen met tal van defecten aan de koppeling en transmissie



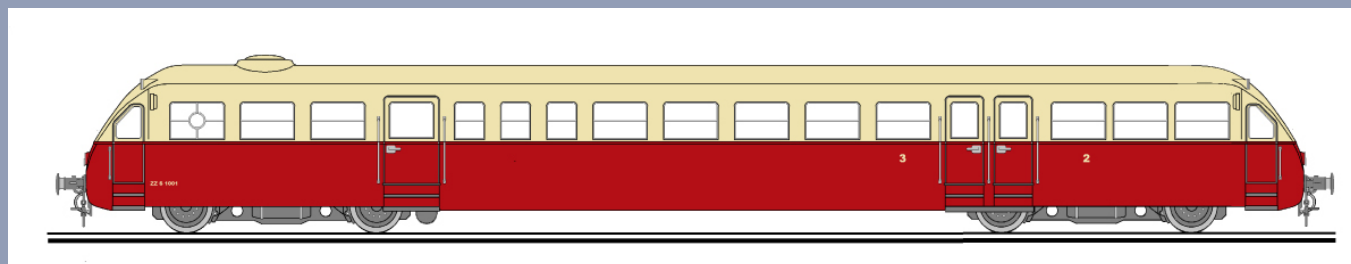
Motorwagens SOMUA

Deze kleine Noord-Franse bouwer Somua – gelegen in de buurt van Lille – was vooral bekend om de bouw van autobussen, maar ze had een dergelijk voertuig omgebouwd tot spoorvoertuig. Na een tweeassige versie hadden ze recent ook een motorwagen op draaistellen uitgebracht.

Uiterst licht gebouwd, waren ze uitgerust met een dieselmotor met een vermogen van amper 80 pk (identiek aan die van de autobussen), maar voor de latere vierassige versie was dit vermogen al opgetrokken tot 125 pk. Ondanks dit geringe vermogen behaalden ze snelheden tot 80 km/h. De P.L.M. zette de twee aanwezige motorwagens in als stoptreinen op de hellingrijke lijn tussen Pontarlier en Gilley. Deze motorwagens voldeden slechts gedeeltelijk aan hun opgelegde taken en er waren veelvuldige defecten aan de transmissie.



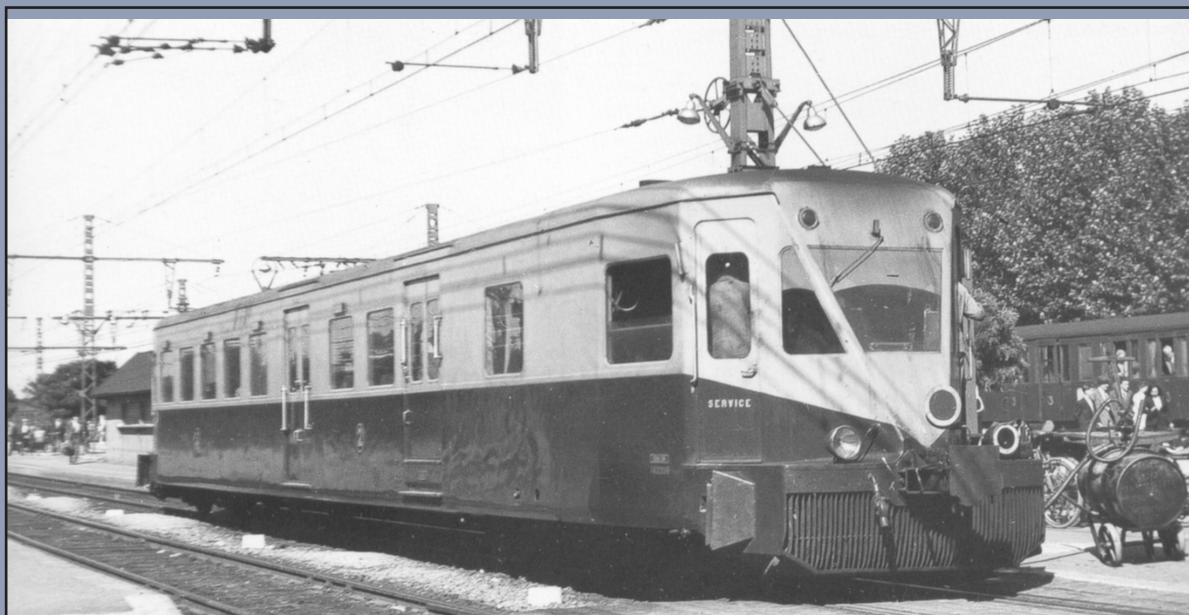
Omschrijving		Eenheid
Nummering SNCF	Z 101 > 111	
Datum	1934	
Asindeling	B'2'	
Motortype	SGCM	
Vermogen	350	pk
Toerental		omw/min
Snelheid	100	km/h
Capaciteit 2de klasse	---	
3de klasse	77	
Klapstoelen		
Totale lengte	25 200	mm
Radstand motordraaistel	4 000	mm
Radstand looppdraaistel	3 000	mm
Afstand tussen draaistellen	16 900	mm
Diameter wielen	860	mm
Maasa ritvaardig	49 100	kg
Massa leeg	42 000	kg



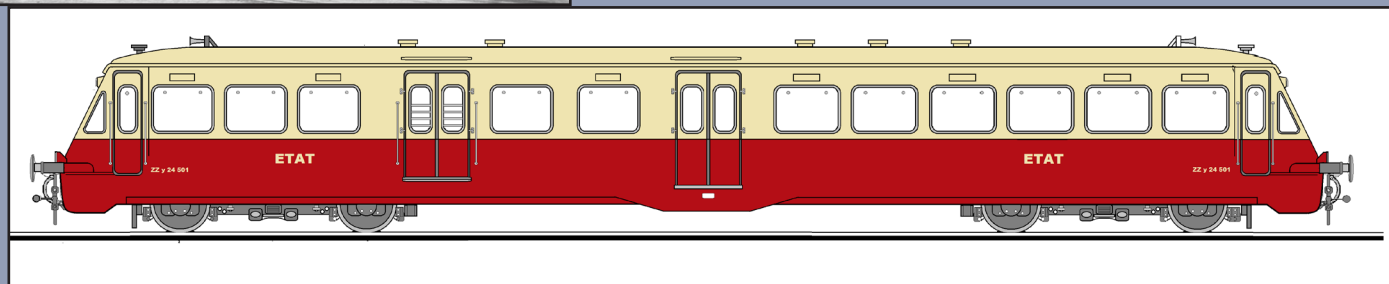
Motorwagens Charentaise des acieries Du NORD

De motorwagens ontwikkeld door de firma « les Aciéries du Nord » waren veel zwaarder uitgevoerd. Deze vierassige stelen – met de aanduiding ADN – waren uitgerust met een Duitse motor van de firma MAN uit Augsburg. Deze motor had zes cilinders en leverde een vermogen van 280 pk bij 1.200 omw/min. De transmissie was elektrisch en werd geleverd door A.S.E.A. (die ook de uitrusting van de Belgische 650.01 voor zijn rekening nam). De regeling van het vermogen stamde van Jeumont. Er werden in totaal 24 stelen geleverd aan de P.L.M. en de Cie du Nord, waarbij de laatste exemplaren uitgerust werden met een (lichtere) mechanische versnellingsbak.

Op de vlakke lijn haalden ze 100 km/h; op een helling van 16 p.m. daalde deze tot 60 km/h, door hun hoge massa. De twee motorwagens van de P.L.M. waar de Belgische delegatie kennismaakte, reden stoptreinen tussen Toulon en Salins d'Hyères, met betrekkelijk matige resultaten. Dit speelde hier niet zo'n grote rol, daar de maximale snelheid op deze lijn toch maar 50 km/h bedroeg.



Omschrijving		Eenheid
Nummering SNCF	23001>008 23101 > 048	
Datum		
Asindeling	B'B	
Aantal gebouwd	47	
Motortype	Renault V12	
Vermogen	2 x 265	pk
Toerental	1 200	omw/min
Snelheid	120	km/h
Capaciteit 2de klasse		
3de klasse	66	
Klapstoelen		
Totale lengte	25 970	mm
Radstand motordraaistel	3 300	mm
Radstand loopdraaistel	---	mm
Afstand tussen draaistellen	16 500	mm
Diameter wielen	860	mm
Massa ritvaardig	55 000	kg
Massa leeg	46 000	kg



Motorwagens de Dietrich

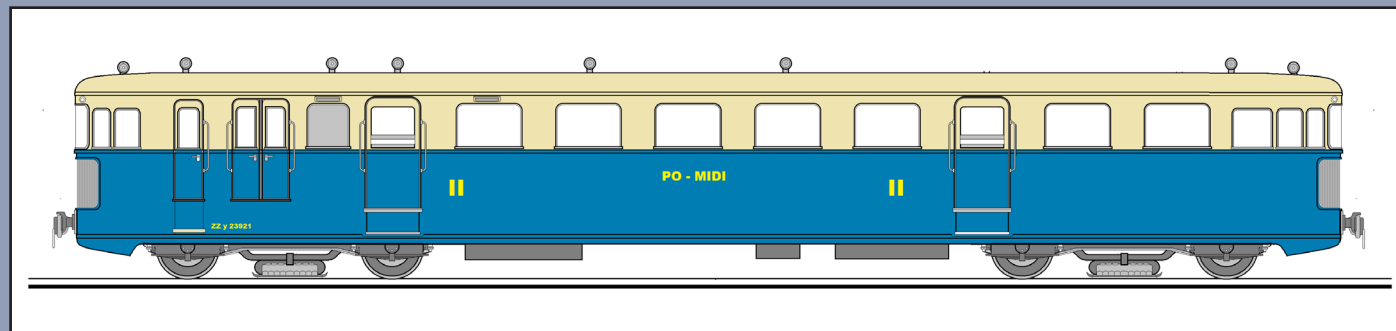
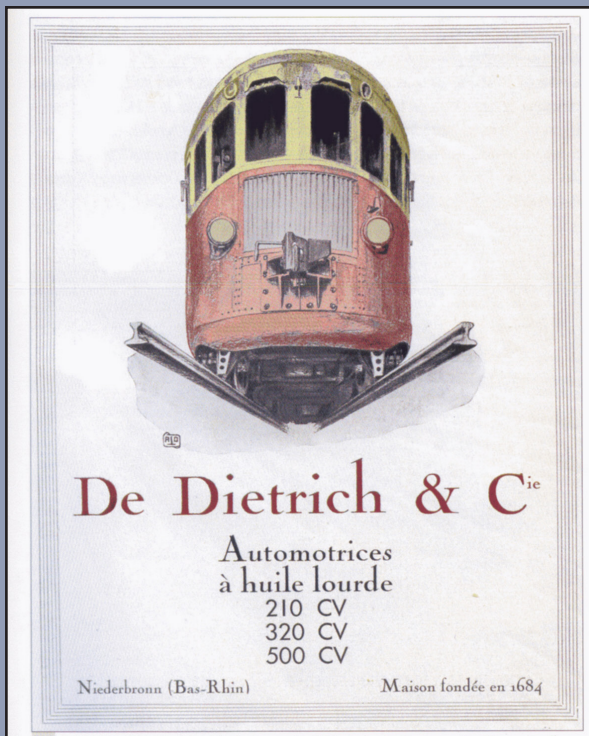
Deze firma, gelegen in het gebied van de Alsace-Lorraine was aan de ontwikkeling begonnen van een motorwagen die later zeer goede resultaten zou boeken. Deze motorwagen, die in 1931 voor het eerst gebouwd werd, was uitgerust met twee (kleinere) dieselmotoren met elk een vermogen van 105 pk. Ze konden rijden met zowel één als twee motoren in dienst, naargelang het reliëf van de lijn.

De motoren werden gebouwd onder licentie van de firma Jünckers. Het waren viercilindermotoren (diameter 95 mm, zuigerslag 240 mm) werkend volgens

het tweetaktprincipe, dit bij een omwentelingssnelheid van 1.500 toeren/min. Ze waren uitgerust met zeer moderne, gesynchroniseerde versnellingsbakken van de firma Mylius. Ze werden onder meer gebruikt als semirecte treinen tussen Strasbourg en St.-Dié. Er waren (nog) geen klachten en de aantrekkelijke prijs van 650.000 franken zou hen tot een mogelijke concurrent maken voor de Belgische constructeurs.

Na hun terugkeer werd een vergelijking gemaakt met de prestaties van de TL-treinen met het type 16 en geen enkele motorwagen was in staat om het acceleratievermogen van de stoomlocomotieven te verbeteren, zelfs niet in de minste mate te evenaren. Daarom werd er geen optie genomen op een van deze mogelijke stellen.

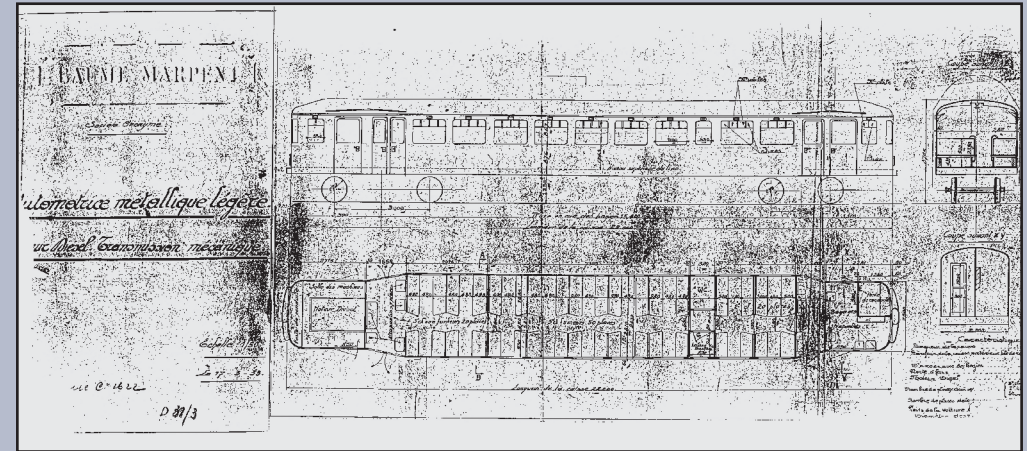
Omschrijving		Eenheid
Nummering SCF	1002 > 1210	
Datum	1933	
Asindeling	1A'A1'	
Aantal gebouwd	34	
Motor type	2x CLM Junkers	
Vermogen	2 x 105	pk
Toerental	1 400	omw/min
Snelheid	100	km/h
Capaciteit 2de klasse	---	
3de klasse	70	
Klapstoelen		
Totale lengte	18 120	mm
Radstand motordraaistel	3 200	mm
Radstand looppdraaistel	3 200	mm
Afstand tussen draaistel	11 200	mm
Diameter wielen	860	mm
Massa ritvaardig	31 500	kg
Massa leeg	23 000	kg



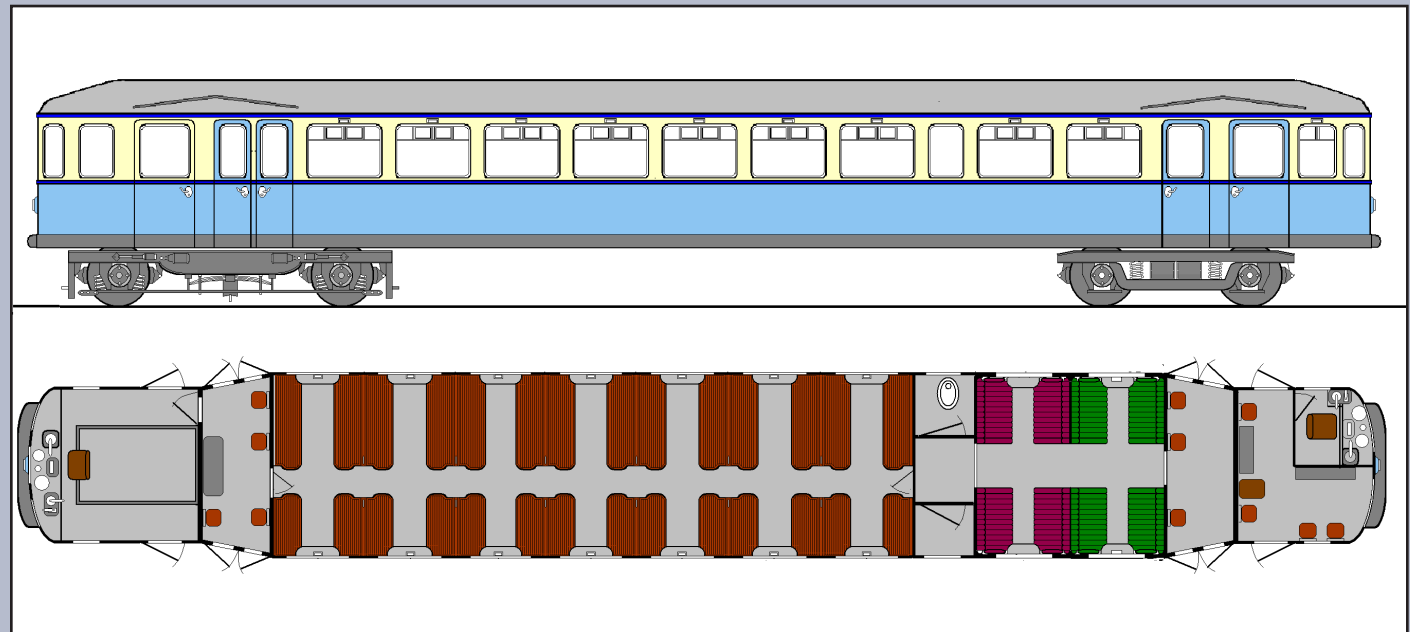
Project 1

Baime & Marpent / SEM
(met Ganz)

Voor deze ontwerpen werd meestal de kastvorm van de typen 601 overgenomen en aangepast aan de zetelverdeling van de M1-rijtuigen. Verder werden vensters met bovenaan twee schuifraampjes voorgesteld. De verluchting gebeurde nog steeds met openingen boven elk venster. Door de samenwerking met SEM werd in alle projecten de gekende motor van Ganz aangeboden in zijn zescilinderversie



Omschrijving		Eenheid
Plan nummer	---	
Datum	17/03/33	
Asindeling	B'2'	
Motortype	SEM	
Vermogen	320	pk
Toerental	1 300	omw/min
Snelheid	80	km/h
Capaciteit 2de klasse	20	
3de klasse	70	
Klapstoelen	8 + 4	
Totale lengte	22 000	mm
Radstand motordraaistel	3 000	mm
Radstand loopdraaistel	2 200	mm
Afstand tussen draaistellen	15 400	mm
Diameter wielen	970	mm
Lengte 2de kl compartiment	1 480	mm
3de kl compartiment	1 460	mm
Lengte toegangsplatform	1 659	mm
Lengte machineruimte	2 715	mm



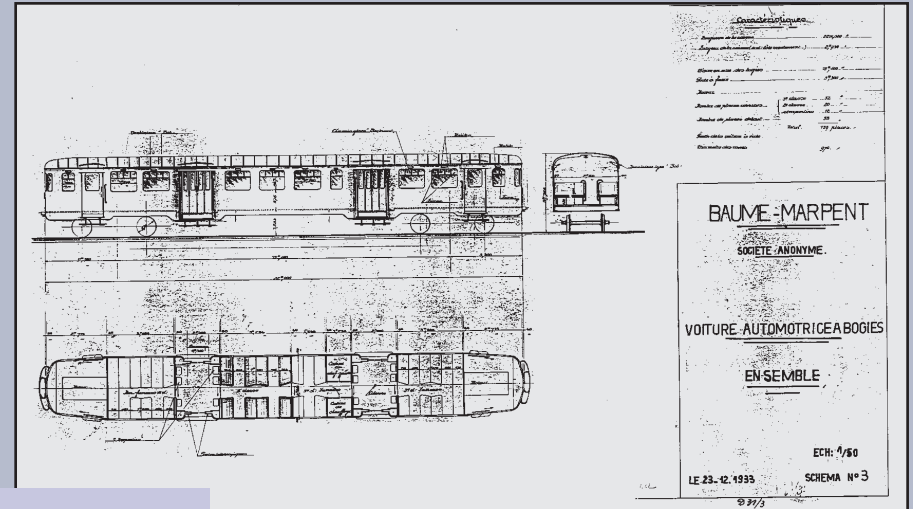
Project 2 - 5

Baime & Marpent / SEM (met Ganz) met 1 of 2 motoren

Bij het tweede project werd vooral gewerkt naar een indeling met twee grotere, centrale toegangsplatformen en een indeling zoals bij de rijtuigen type M1 met 4 compartimenten tussen beide platformen. De lengte werd echter behouden op 22.000 mm. Voor de toegangsdeuren koos men in deze periode voor een moderne oplossing met pneumatisch bediende schuifdeuren. Hierbij had ik de beide centrale delen die – als de perslucht verwijderd werd – door de reizigers

geopend konden worden. Ze waren echter minder lang dan de latere platforms (van de M1-rijtuigen) en de toegangsopening was beperkt tot 1.300 mm.

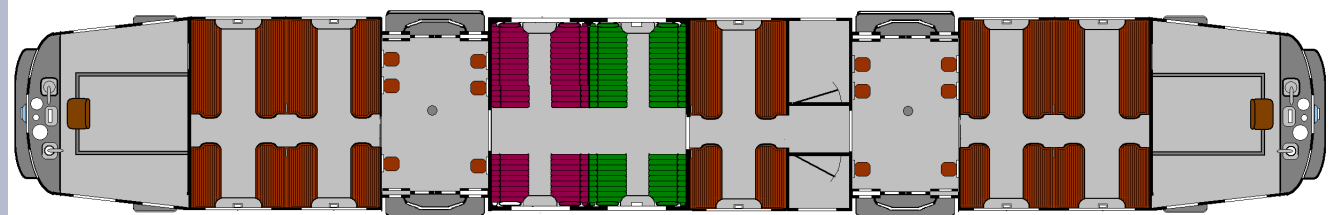
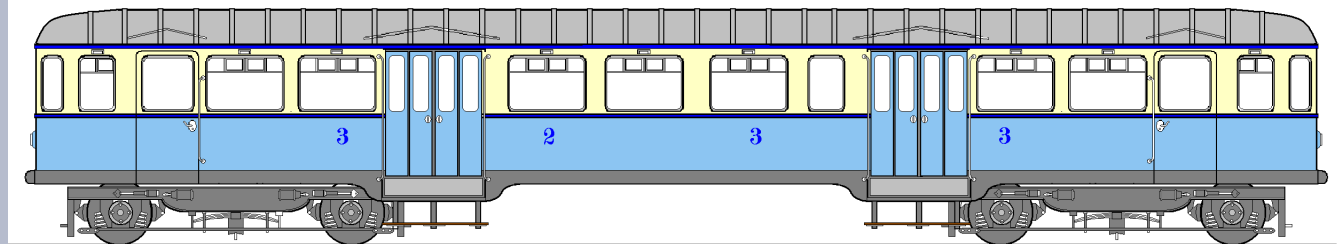
Het volgende project 3 – waarvan het plan hieronder afgedrukt wordt – voorzag in dezelfde kast een versie met twee motoren, met dezelfde hoofdkenmerken. De 2de klasse-afdeling werd naar het midden verschoven en de capaciteit van de 3de klasse werd verminderd tot 52 zitplaatsen. Verdere veranderingen waren de schuifdeuren in het interieur en de buitendeur naar de machineruimte. Beide projecten waren gedateerd op 23 december 1933. De plannen waren gedetailleerder, maar veel onderdelen ontbraken nog op de tekeningen (draaistellen, radiatoren voor koelgroep, ...). Op vraag van de N.M.B.S. zou de 2de klasse-afdeling naar het motorloze uiteinde verhuizen (bij project 4). De tweede andere verandering werd doorgevoerd bij project 5. Hier werden de drieledige deuren van het M1-prototypertijtuigen gebruikt



en er kwamen halve schuiframen. Aan de hoofdmaten veranderde niets ten opzichte van project 2.

Versie met twee dieselmotoren

Omschrijving	1 motor	2 motoren	Eenheid
Plan nummer	2	3	
Datum	23/12/33	23/12/33	
Asindeling	B'2'	1A'A1'	
Motortype	SEM	SEM	
Vermogen	320	2 x 320	pk
Toerental	1 300	1 300	omw/min
Snelheid	80	80	km/h
Capaciteit 2de klasse	20	20	
3de klasse	63	52	
Klapstoelen	12	12	
Totale lengte	22 000	22 000	mm
Radstand motordraaistel	3 000	3 000	mm
Radstand loopdraaistel	2 200	--	mm
Afstand tussen draaist	15 400	15 000	mm
Diameter wielen	970	970	mm
Lengte 2de kl compart	1 630	1 630	mm
3de kl compart	1 480	1 480	mm
Lengte toegangsplatform	1 950	1 950	mm
Lengte machineruimte	2 715	2 715	mm



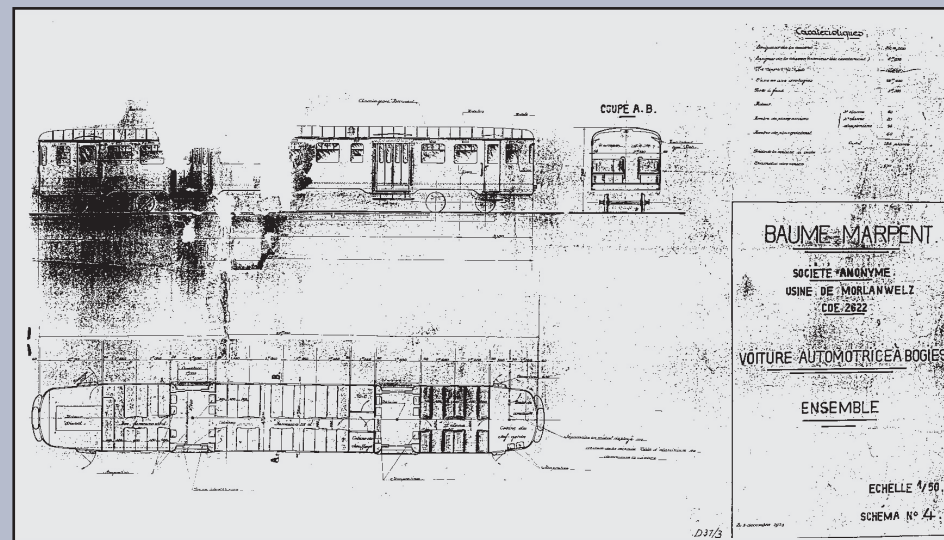
Project 6 - 7

Baime & Marpent / SEM (met Ganz) Definitieve versie

Tijdens de eerste maanden van 1934 evalueerden de studiediensten van de N.M.B.S. de ingediende projecten en met verschillende aanmerkingen werd project 4 aangenomen. De kast werd vereenvoudigd met rechte wanden aan de uiteinden in plaats van naar binnen lopende. Verder valt op te merken dat de bestuurder kant motor in het midden zat (met drie frontvensters). Aan de andere zijde was de stuurpost gehalveerd en waren er maar twee kopvensters aanwezig.

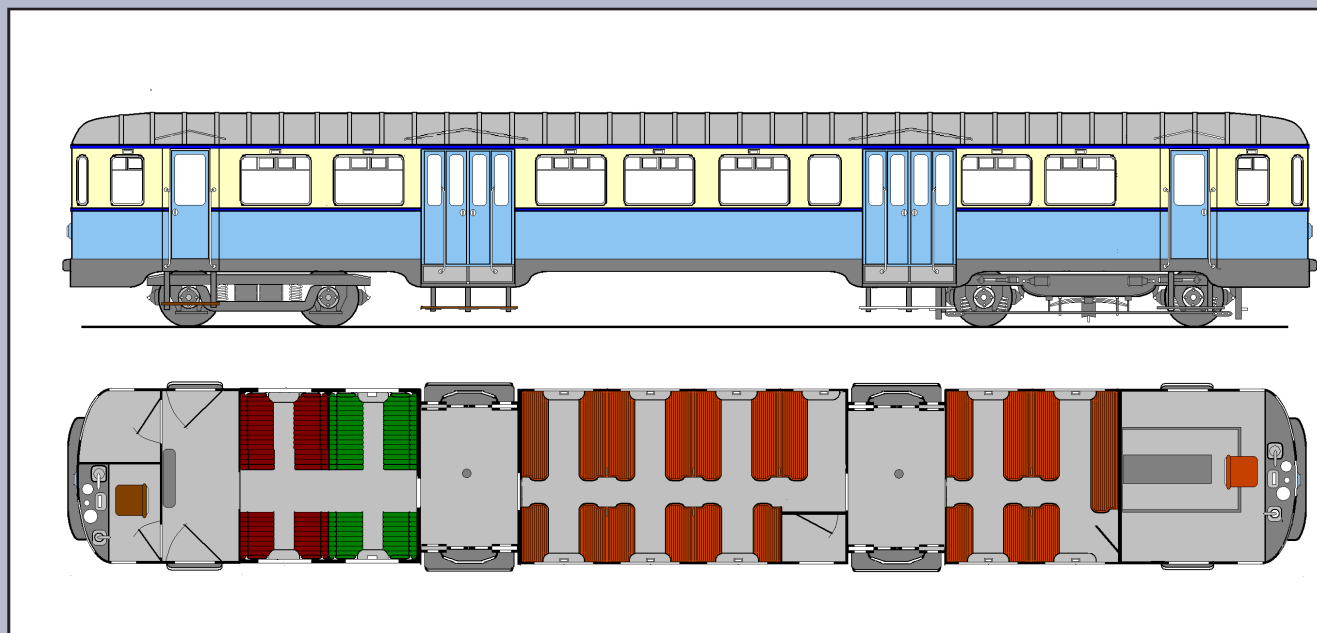
Er waren nog enkele verschuivingen in de middenafdeling, waarbij de ruimte voor de controleur wegviel en het aantal plaatsen met 3 verhoogd kon worden. De ruimte met de brander voor de verwarming bleef, er was geen toilet voorzien. De vierledige schuifdeuren bleven, maar het toegangsplatform werd belangrijk verlengd tot 2.100 mm. Er kwam een derde, smaller platform aan het uiteinde, kant 2de klasse. Onder meer voor bagage en poststukken.

Deze tekening werd op 26 juli 1934 voorgesteld en wordt hieronder afgedrukt.



Versie met een dieselmotor

Omschrijving	1 motor	2 motoren	Eenheid
Plan nummer	2	3	
Datum	23/12/33	23/12/33	
Asindeling	B'2'	1A'A1'	
Motortype	SEM	SEM	
Vermogen	320	2 x 320	pk
Toerental	1 300	1 300	omw/min
Snelheid	80	80	km/h
Capaciteit 2de klasse	20	20	
3de klasse	63	52	
Klapstoelen	12	12	
Totale lengte	22 000	22 000	mm
Radstand motordraaistel	3 000	3 000	mm
Radstand looppdraaistel	2 200	--	mm
Afstand tussen draaist	15 400	15 000	mm
Diameter wielen	970	970	mm
Lengte 2de kl compart	1 630	1 630	mm
3de kl compart	1 480	1 480	mm
Lengte toegangsplatform	1 950	1 950	mm
Lengte machineruimte	2 715	2 715	mm





Le 4 août 1933.

Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Offre de la firme Baume et Marpent pour la fourniture, à titre d'essai sur notre réseau, d'une automotrice à 104 places assises, avec moteur Diesel Van den Kerckove et boîte de vitesses Wintertoux.

La firme belge Baume Marpent, à Haine-Saint-Pierre, présente une offre d'une voiture automotrice à bogies comportant 104 places assises et 50 places debout.

Cette voiture serait équipée avec un moteur Diesel 220 HP, à injection mécanique, conçu et construit par les "Anciens Ateliers Van den Kerckove" à Gand.

Elle posséderait une boîte de vitesses fabriquée par la "Société Suisse pour la Construction des Locomotives et de machines S. L. M." à Winterthur. Et noter que le dit moteur n'existe encore qu'à l'état de projet.

La caisse serait construite par la Société Anonyme Baume et Marpent à Haine-Saint-Pierre.

Les bogies seraient fournis par la S. L. M., Winterthur, de sorte que, à l'exclusion de ces derniers et de la boîte de vitesses, la construction de l'automotrice serait faite en Belgique.

Le prix unitaire de l'automotrice complète, en ordre de marche, serait de 910.000 francs.

Le délai de livraison serait de 12 mois après accord de principe sur les propositions ci-dessus.

La voiture présenterait à vide, en ordre de marche:

- soit 25 tonnes dans le cas de l'emploi d'un bogie moteur ordinaire avec transmission par bielles extérieures.
- soit 22 tonnes, dans le cas de l'emploi d'un bogie moteur spécial, du

-2-

système Wintertoux, avec transmission par engrenages. Cette dernière solution plus favorable du point de vue de la légèreté, conduirait à un α automotrice en charge ne dépassant pas 30 tonnes, de sorte que, ce cas, la puissance spécifique pourrait atteindre $\frac{220}{30} = 7,3$ HP/tonne de voiture chargée.

La vitesse maximum de l'automotrice serait de 80 km./hr. en et, selon une supputation établie par le constructeur, cette unité serait même d'effectuer le parcours Bruxelles - L. E. - Ottignies en 30 minutes environ, y compris les 9 arrêts habituels de 15 secondes chacun.

Le poids de l'automotrice présentée étant notablement inférieur celui de l'automotrice similaire en construction aux Ateliers "Nicolas Delcuve" à La Louvière, il serait veillé à ce que l'allègement ne soit obtenu au dépens de la résistance de la voiture qui doit être du type min de fer.

Het voorstel van Baume & Marpent werd aan de raad van beheer voorgelegd en in een ongelooflijk korte tijd aangenomen.

De oorsprong van de vorm ?

Enkel de Great Western Railways had een ietwat gelijkende uitvoering

In dezelfde periode ontwikkelde de "Great Western Railways" in Groot-Brittannië een lichte motorwagen en er werden vanaf eind 1933 een tiental motorwagens van dit type W geleverd door de firma Park Royal. Ze waren eerst uitgerust met één motor van de firma AEC. Omdat het vermogen te gering was, werden ze enkele jaren later voorzien van twee dergelijke motoren. De eerste motorwagens hadden een afgeronde, aerodynamische vorm, maar bij de latere exemplaren was de kopvorm veel hoekiger uitgevoerd. Van dit laatste type werden in 1940/1941 nog een twintigtal gelijkaardige motorwagens gebouwd door Swindon en aan de G.W.R. geleverd. In totaal werden 38 stuks gebouwd. De meeste motorwagens werden in de jaren vijftig afgesteld. De laatste exemplaren bleven in dienst tot in 1962

Drie motorwagens bleven bewaard: de W 4 voor de oorspronkelijke reeks in het eigen museum van de Great Western Railway in Swindon, de W 20 bij de Kent & East Sussex Railway en de W 22 bij de Great Western Society te Bridgenorth.



Voorbeelden van gelijkaardige motorwagens bij de Great West Railways



Eindelijk het type 606.

Een technisch geslaagd concept in een mooi design.

De technische beschrijving :

Zoals reeds vermeld, nam Baume & Marpent de volledige motorisatie van de 605.01 ongewijzigd over, maar om aan de specificaties te kunnen voldoen, werd nu een achtcilindermotor gebruikt en deze werd al in hoofdstuk 2 volledig beschreven en daarom kunnen we hiervoor naar daar verwijzen. De concrete gegevens worden in de tabel op het einde van de paragraaf weergegeven. In tegenstelling tot de latere typen 608 – die maar één aandrijfjas hadden – kreeg de 606.01 een bijkomende cardanas en werden de twee assen van het motordraaistel aangedreven. Het mechanisch gedeelte van de kast, maar ook van de draaistellen – het zwakke punt bij de 605 – werd echter volledig gewijzigd, versterkt en gemoderniseerd.

Vermelden we echter nogmaals dat de dieselmotor, samen met de draaistellen, volledig in België gebouwd werd. S.E.M. had immers intussen de licentie verkregen van Ganz. De transmissie daarentegen werd nog steeds ingevoerd.

Het interieur :

Voor de kastvorm koos men bij het type 606 volledig voor het ontwerp van de M1-rijtuigen in de serie-uitvoering, maar dan wel in een ingekorte versie. Zo had men hier een centrale afdeling 3de klasse met vier compartimenten (6 voor de M1-rijtuigen). Elk compartiment had een inwendige lengte van 1.490 mm (490 mm als afstand tussen de banken en 500 mm voor elke bank). Deze afdeling was volledig voor de rokers gereserveerd. De tussenwanden naar de platformen waren volledig in metaal uitgevoerd en hadden zware metalen draaideuren (dit in tegenstelling tot de M1-rij-

tuigen). Kant motor had dan nog één compartiment 3de klasse (niet-rokers) en de bagageafdeling, met metalen kast, waardenkoffer en sorteerek voor de poststukken. De toegang werd verzekerd door twee naar buiten draaiende deuren.

Door het gebruik van de achtcilindermotor was het motorcompartiment belangrijk langer dan bij de 605.01. Voor de toegang waren er twee – aan weerszijden van de motor – aangebrachte smalle draaideuren. De stuurpost was links opgesteld, waarbij de bestuurdersstoel weer op de afdekking van de motor aangebracht was. Deze afdeling bood ook plaats aan de brandstoftank, de luchtfilters en de uitlaat. Een situatie die ook hier weer niet echt comfortabel was.

Aan de andere zijde waren twee 2de klasse compartimenten voorzien, één voor rokers en een tweede voor niet-rokers. De breedte van een dergelijk compartiment bedroeg 1.610 mm met 550 mm brede zetels van het klassieke type N.M.B.S. en 480 mm tussenruimte. Nochtans zien we op de foto's van deze motorwagen geen tussenwand.

De ruimte werd afgesloten door een derde toegangsplatform met een lengte van 1.000 mm. Hierop sloot dan de tweede stuurpost aan. Al deze reizigerscompartimenten hadden een centrale gang met een 3+2-zitplaatsindeling in 2de en 3de klasse. De nuttige breedte bedroeg 2.915 mm. De bagagerekken waren langs de zijwanden in de lengterichting aangebracht.

De toegang tot de twee grote toegangsplatformen gebeurde door een dubbele schuifdeur aan weerszijden van het sas. Deze werden naar binnen toe aangebracht. Deze deuren werden pneumatisch gesloten en dichtgehouden; het openen gebeurde manueel na het ver-

Omschrijving	Aard	Aantal plaatsen
Zitplaatsen : 2de klasse	Rokers	10
	Niet-rokers	10
	Totaal	16
3de klasse	Rokers	40
	Niet-rokers	10
	Totaal	50
Staanplaatsen : 2de klasse	Rokers	10
	Niet-rokers	--
	Totaal	10
3de klasse	Rokers	25
	Niet-rokers	25
	Totaal	50

wijderen van de druklucht. Deze platformen hadden een lengte van 2.240 mm. Het derde smalle toegangsplatform kon betreden worden via een naar buiten opendraaiende deur. De toegang naar binnen werd vergemakkelijkt door twee brede houten trappen met rubberen antislipranden en twee geknikte verchroomde handvatten.

Hierdoor had men de volgende plaatsverdeling in deze motorwagen:

De kast :

De kast van de 606.01 werd volledig op dezelfde wijze opgebouwd als bij de 605.01, namelijk een geheel van uit staalplaat geplooiden profielen die aan elkaar gelast werden. Dit geheel was volledig zelfdragend en vormde een geheel met de verschillende metalen tussenwanden en de dakconstructie uit gebogen profielen.

Op dit geheel werd de buitenbekleding – uit 5 mm dikke staalplaat – volledig gelast en ook de binnenbeplating en het dak werden op dezelfde wijze uitgevoerd. Hierdoor hadden de wanden een dikte schommelend tussen 80

en 100 mm voor de buitenzijde en 40 tot 60 mm voor de scheidingswanden. Het geheel werd geïsoleerd door een laag opgespoten asbest.

De ruiten waren van "securit" veiligheidsglas vervaardigd en hadden een breedte van 1,100 m. De vensters waren vast, maar het bovenste deel was verdeeld in vier gedeeltes, waarvan de middelste als schuifraampjes (zoals later bij de rytuigen M2). De compartimenten 3de klasse bestonden uit de klassieke M1-banken, in gevernist hout, en zowel zitvlak als rug waren uitgevoerd met planken. In de 2de klas weken gedeeltelijk af, daar ze overtrokken waren met een gekeperde stof.

Het sterk gewelfde dak was opgebouwd uit een 3 mm dikke staalplaat aan de buitenzijde, bevestigd op de gebogen profielen. Het plafond zelf werd gevormd uit een gewapende bakelietplaat. Deze was wit geverfd en hierin waren de nodige openingen voorzien voor de gloeilampen en de ventilatioeroosters.

De 606.01 was uitgerust met twee stuurposten met identieke stuurtafels. De stuurposten waren links van de rijrichting opgesteld. In elke stuurpost beschikte de bestuurder over de nodige bedienings- en controletuistellen, gegroepeerd op de boordtafel. Links bevond zich de versnellingshendel voor de dieselmotor en de keerkruk, rechts was de remkraan en de hefboom voor de noodremming opgesteld. De getuigenlampen waren in een kastje tegen de voorwand naast de vensters gegroepeerd.

De draaistellen :

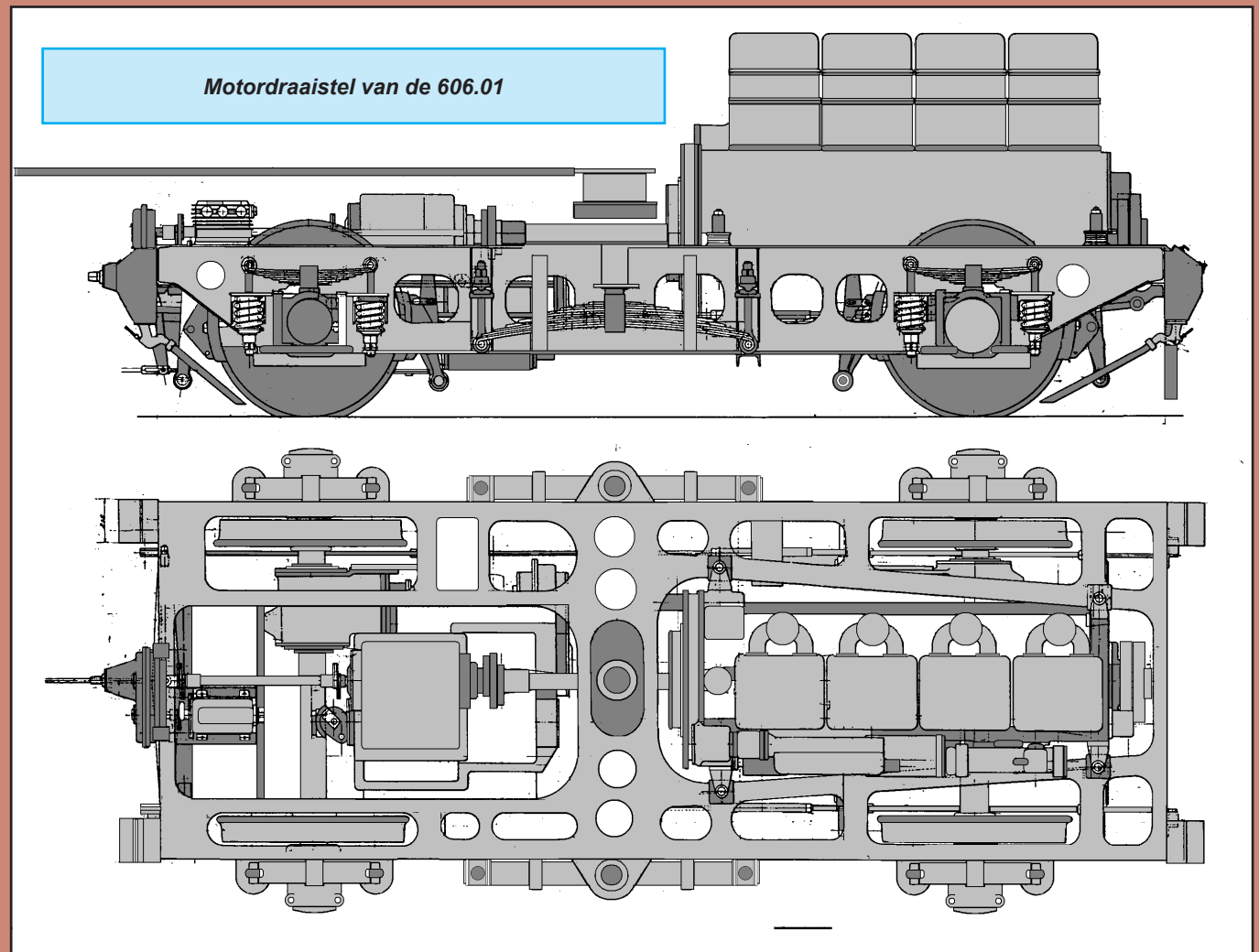
Bij de 606.01 week men duidelijk af van de lichte uitvoering, die gebruikt werd bij het type 605. Bij deze motorwagen koos men voor een zwaardere versie, gebouwd volgens het Görlitz-serietype.

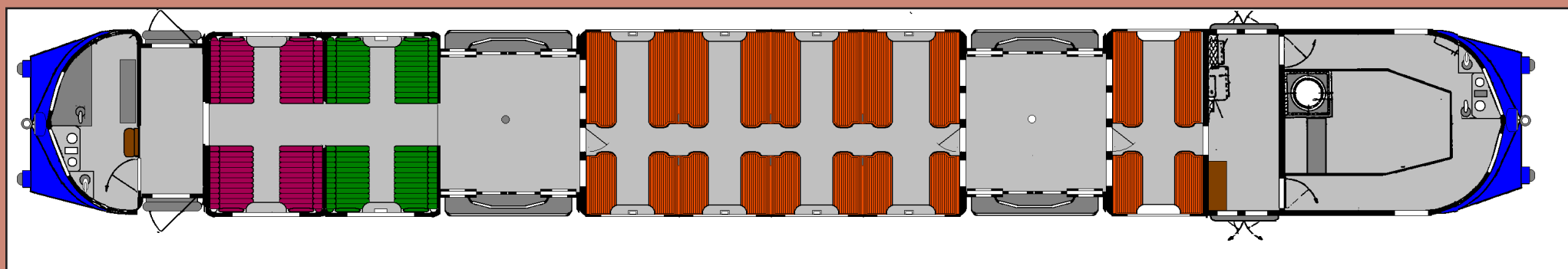
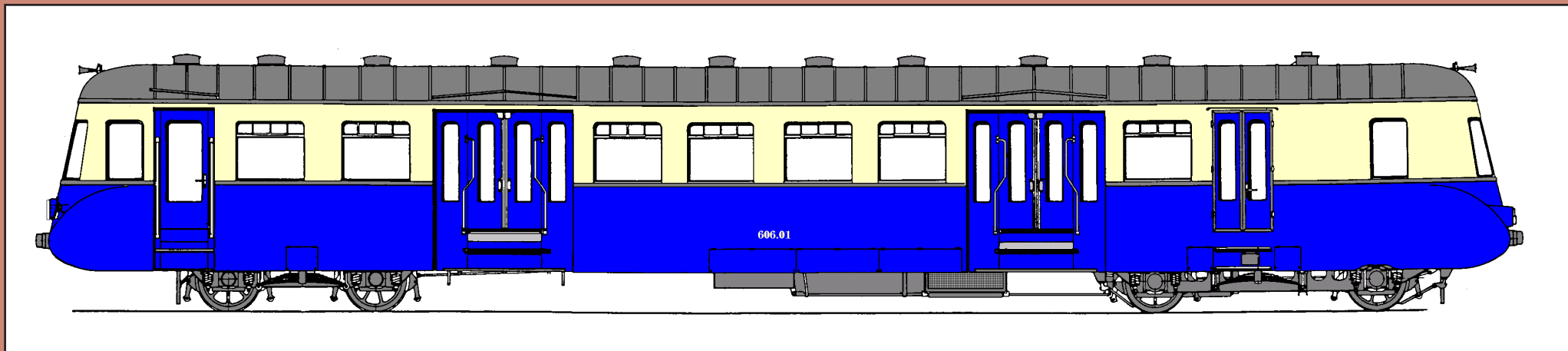
Het motordraaistel :

De opbouw van het chassis werd gevormd door twee zware, gebogen staalplaten (hoogte 510 mm) met de nodige uitsparingen voor de assen.

Deze platen waren boven en onder nog versterkt door profielijzers en op verschillende plaatsen door tussenstukken aan elkaar vastgelast. Ook de eigenlijke dwarsverbinding werd gevormd door een 25 mm dikke – uitgesneden – staalplaat die aan de langsliggers gelast werd. Verder waren er aan de uiteinden en aan de draaispil nog verdere versterkingen door profielen bijgeplaatst.

De assen waren opnieuw asymmetrisch ten opzichte van de draaispil opgesteld, vooral te wijten aan het verschil in afmetingen tussen de dieselmotor en de transmissie. Kant motor (voorzijde) was deze afstand 1.890 mm, kant transmissie bedroeg deze maat slechts 1.110 mm





Vooran in het draaistel werd de motor aan de bovenplaat bevestigd met vier steunpunten. De afvering en demping van de trillingen gebeurde door het gebruik van silentbloecs. De afstand 1.200 mm in lengterichting en 860 mm in de breedte. Achteraan het draaistel werd de transmissie binnen het raam bevestigd op een eigen chassis. Deze was zo laag opgesteld dat hij niet boven het draaistelraam uitkwam en dus onder de bagageruimte zijn plaats vond. Volledig achteraan – voorbij de tweede as – werd dan nog de compressor geplaatst en waren de verankeringpunten voor de cardanas voor de koelgroep. De vering werd bij de 606.01 bijzonder goed uitgevoerd: de primaire ophanging – tussen de asbussen

en het draaistelraam – was hier tweeledig. In de eerste plaats was er een enkele, sterk gebogen bladveer met een lengte van 650 mm boven de asbus.

. Het draaistelraam rustte nog verder via veerhangers op twee zware spiraalveren aan weerszijden van de asbus. Voor dit systeem werd gekozen omwille van het feit dat hierbij de (lichte) trillingen van de dieselmotor, maar ook de zware schommelingen en schokken van het spoor opgevangen werden.

De secundaire ophanging werd gevormd door twee enkele sterk gebogen bladveren – aan weerszijden aan de buitenzijde van het draaistelraam opgesteld – met

een totale bladlengte van 1.400 mm.

De kast rustte dan weer op twee versterkte stutten, aangebracht boven de beide bladveren. Een centrale sferische spil zorgde voor het meenemen van de kast en liet ook het draaien van het draaistel toe.

De gebruikte spaakwielen hadden een diameter van 970 mm; de massa van het motordraaistel bedroeg 6.311 kg. Vermelden we nog dat de zandbakken aan de vier hoeken van het draaistel aangebracht waren; ze hadden slechts een inhoud van 25 kg zand.

Het loopdraaistel :

Voor het loopdraaistel had men in het algemeen voor dezelfde oplossing gekozen, maar vooral in de opbouw van het raam zelf kreeg men enkele opmerkelijke wijzigingen. Hier had men een volledige constructie uit staalplaat van 10 mm. Ook had men nu voor de langsliggers slechts gebruikgemaakt van één enkele plaat, die uitwendig aangebracht was.

Hierin waren de uit Manax-staal vervaardigde en met brons beklede U-profielen voor de opvang van de asbussen gelast. De afstand tussen beide langsliggers bedroeg 1.764 mm. Het draaistel had een lengte van 3.900 mm met een radstand van 2.350 mm.

Ook de drie dwarsverbindingen werden uit uitgesneden staalplaat vervaardigd en hadden een dikte van 10 mm. De beide eindstukken waren in U-vorm geplooid en aan de langsliggers gelast. De centrale dwarsligger

was volgens hetzelfde principe gemaakt en horizontaal opgesteld, maar het centrale, waarin de spil van de kast ingreep, was versterkt door een tweede U-vormig geplooid plaat. De totale lengte van de drie tussenverbindingen was 1.804 mm; de kleinste breedte van de centrale dwarsverbinding bedroeg 420 mm.

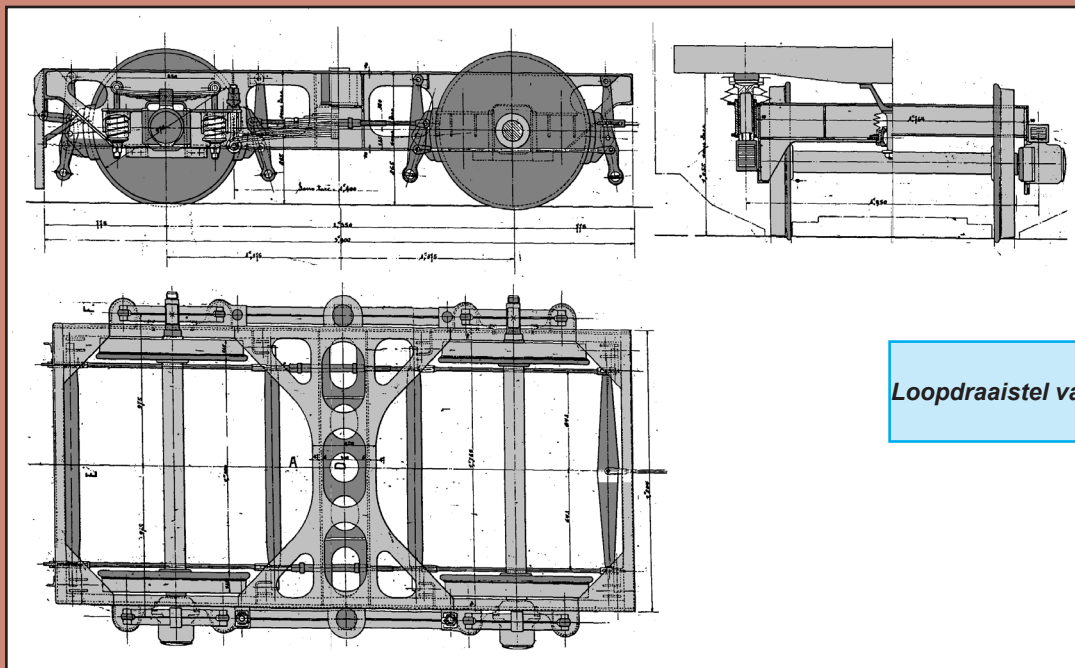
Opnieuw werd gebruikgemaakt van spaakwielen met een diameter van 970 mm. De primaire en secundaire ophanging was identiek aan die bij het motordraaistel, waarbij zelfs de maten van de bladveren behouden werden.

De kleurstelling :

Zoals bepaald in deze periode werd ook de 606.01 in het koningsblauw-beige op de sporen geplaatst. Niet standaard was het dak, dat volledig zwart geschilderd was in plaats van het gebruikelijke koningsblauw.

De bedrijfskosten :

De volgende tabel geeft voor deze eenling de bedrijfskosten: duidelijk waar te nemen was het feit dat de herstellingskosten sterk doorwegen op de kostprijs en vooral de lage graad van inzet van deze motorwagen. De steeds hoger wordende kostprijs per kilometer zou trouwens de reden worden voor de afstelling van deze dieselmotorwagen in de loop van 1958. Hierin speelden het hogere verbruik van brandstof en vooral de sterk gestegen prijzen voor het onderhoud een grote rol. .



Loopdraaistel van de motorwagen type 606

Omschrijving	1948	1950	1957
Aantal bedrijfsdagen	79	151	53
Verbruik diesel gram / km	497	561	665
Aantal gebruikte uren	170	2776	909
Uurloon bestuurder	35,20	38,9	50,6
<i>Kosten/km (in Bfr)</i>			
Arbeidsloon	3,87	2,26	3,24
Olie	0,92	0,31	0,30
Brandstof	1,08	0,94	1,88
Diverse	3,96	0	0
Algemeen	1,96	0,99	1,12
Totaal	11,79	4,50	6,54
<i>Kosten/km (in Bfr)</i>			
Klaarmaken	4,56	0,31	0,59
Onderhoud	8,71	1,80	6,28
Herstelling	182,67	2,73	3,24
Verbetering	0	0	0
Totaal	195,94	4,84	10,11
Algemeen totaal (in Bfr)	207,73	9,34	16,65

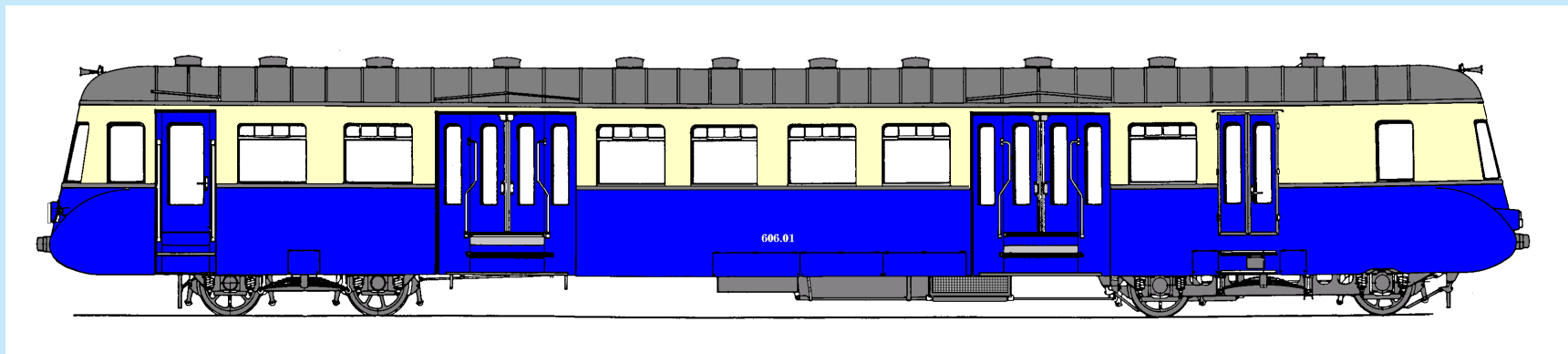
Motorwagen type 606 > 607

Baume & Marpent

Aantal zitplaatsen

1ste klasse : 20

2de klasse : 50



<u>Loopbaan :</u>		<u>Kenmerken :</u>		<u>Afmetingen :</u>	
Nummering :	606.01	Motor :	SEM Gent (Carels)	Totale lengte :	23 400 mm
na 1953	607.01	Bouwer :	8 K 73	Lengte kast :	23 000 mm
Effectief (bij bouw)	1	Type :	viertakt	Breedte :	2 915 mm
Bouwer kast :	Baume & Marpent	Werkingsprincipe :	rechtstreeks	Hoogte vloer :	1 065 mm
Levering :	02/1936	Wijze van inspuiting :	1 330 omw/min	Hoogte totaal :	3 765 mm
Ombouw	---	Omwentelingssnelheid :	150 bar	Radstand (totaal) :	18 250 mm
Buiten dienst :	12/1962	Inspuitdruk :	8 in lijn	Afstand tussen draaistel.	15 300 mm
Asindeling :	B'2'	Cilinders :	170 mm x 220 mm	Afstand binnen draaistel.	
Snelheid (maximaal)	85 km/h	Boring / Zuigerslag	9,7 m/s	Motordraaistel	3 500 mm
Remming :		Zuigersnelheid : (gem..)	3 400 kg	Loopdraaistel	2 350 mm
Compressor :	Westinghouse	Massa motor :		Oversteek voor :	2 275 mm
Debiet :	800 l/min	Lengte / breedte motor		Oversteek achter :	2 875 mm
Automatische rem	---	Overbrenging :	SLM Winterthur	Diameter drijfwielen :	1 010 mm
Rechtstreekse rem :	Remkraan WS	Bouwer :	mechanisch /	Massa (ritvaardig)	38 200 kg
Actieradius		Werking :	4 versnellingen	Aslast : 1ste as	14 600 kg
			droge plaatkoppeling	2 de as	14 000 kg
			met rechte tandwielen	3 de as	9 700 kg
			cardanassen	4 de as	9 700 kg
		Keerkoppeling :	asbrug	Massa /lopende meter	1 630 kg/m
		Overbrenging op wielen		Trekkracht :	---
				Uurvermogen :	235 kW
				Beschikbaar vermogen	175 kW

Overzicht technische kenmerken

Omschrijving	Type 606 > 607	Eenh	Omschrijving	Type 606 > 607	Eenh	Omschrijving	Type 606 > 607	Eenh
Bouwer	Baume & Merpent		Massa's :			Transmissie :		
Bouwplaats	Morlanwelz		Kast (volledig uitgerust)	16 705	kg	Bouwer :	SLM Winterthur	
Nummering	606.01 > 607.01		Motordraaistel (zonder motor)	6 311	kg	Type :	MS 340/1300	
Asindeling :	B'2'		Loopdraaistel	4 074	kg	Werking :	Mechanisch	
Afmetingen :		mm	Dieselmotor :	3 400	kg	Aantal versnellingen:	4	
Lengte kast	22 800	mm	Hydraulische koppeling	760	kg	1ste versnelling	23,8	km/h
Totale lengte	23 400	mm	Transmissie	2 300	kg	2de versnelling	38,4	km/h
Totale radstand:	18 250	mm	Massa : ritvaardig	38 200	kg	3de versnelling	60,1	km/h
Afstand tussen draaipunten	15 300	mm	Leeg	36 600	kg	4de versnelling	85,5	km/h
Radstand binnen motordraaistel	3 550	mm	Lading : reizigers	9 800	kg	Massa transmissie	2 300	kg
Radstand binnen loopdraaistel	2 350	mm	Bagage	500	kg	Elektrische installatie:		
Oversteek motordraaistel	2 275	mm	Aslast : 1ste as	14 600	kg	Dynamo :	Bosch	
Oversteek loopdraaistel	2 875	mm	2de as	14 000	kg	Type :	KT 1200/24-1800	
Hoogte dak:	3 765	mm	3de as	9 700	kg	Vermogen :	1 250	W
Totale hoogte :	4 057	mm	4de as	9 700	kg	Spanning :	24 – 30	V
Hoogte vloer	1 065	mm	Dieselmotor:			Batterijen :	Tudor	
Breedte kast :	2 915	mm	Bouwer :	SEM Gent		Type :	3 DA 14	
Diameter wielen :	970	mm	Type :	8 K 73		Soort :	Lood	
Capaciteit :			Werkingsprincipe :	Viertakt		Aantal elementen :	12	
2de klas : zitplaatsen	20		Soort inspuiting:	Rechtstreeks		Spanning :	24	V
Staanplaatsen	10		Inspuitpomp	Jendrassik		Capaciteit	364	Ah
3de klas : zitplaatsen	50		Injectiedruk	150	bar	Verlichting :		
Staanplaatsen	50		Toerental:	1 330	omw/min	Aantal lampen	22	
Oppervlakte :			Nominaal vermogen:	235,5	kW	Geleverd vermogen :	515	W
Reizigerscompartimenten	41	m ²	Aantal cilinders :	8		Algemene kenmerken :		
Bagageafdeling	3	m ²	Opstelling!	Verticaal In lijn		Maximum snelheid :	85	km/h
Machinekamer + stuurposten	9	m ²	Cilinderboring:	170	mm	Actieradius :	750	km
Totaal	53	m ²	Zuigerslag :	220	mm	Maximaal vermogen :	320	pk
Voorraden :			Cilinderinhoud :	40	l	Beschikbaar vermogen:	270	pk
Brandstof	650	l	Aantal kleppen : inlaat	16		Minimum boogstraal :	75	m
Koelwater (motor)	500	l	Uitlaat	16		Aankoopprijs : :	1 016 000	bfr
Verwarmingswater	490	l	Druk einde compressie	38	bar			
Smeerolie	180	l	Hoogste werkingsdruk	150	ba			
Zand	50	kg						

De inzet.

Voor de tweede wereldoorlog :

Na een bouwtijd van ongeveer anderhalf jaar in de werkplaatsen van Baume & Merpent te Morlanwelz, werd de motorwagen 606.01 in de loop van december 1935 aan de N.M.B.S. voorlopig afgeleverd. De aankoopssom bedroeg hierbij 1.016.000 F. Zijn maidenrip maakte deze motorwagen – zoals gebruikelijk – tussen Haine-Saint-Pierre en Mons. Nadat de laatste afstellingen te Haine-Saint-Pierre gebeurd waren, werd de 606.01 dan in februari 1936 te Luttre in het bestand van de N.M.B.S. opgenomen.

Tussen 23 december 1935 en 23 januari 1936 waren de voorcontract opgenomen testen voorzien tussen Brussel-Leopoldswijk en Ottignies. Met een lading van 8.000 kg werden dagelijks drie ritten heen en terug uitgevoerd als stoptrein met 9 tussenhalttes, waarbij de totale tijd minder dan 30 minuten mocht bedragen. Wegens de goede resultaten werden deze testen al na twintig dagen – op 11 januari 1936 – afgebroken. Enig punt van kritiek was de stugge ophanging die bijgesteld moest worden.

Op 13 januari werd een bijkomende testrit georganiseerd tussen Brussel-Noord en Liège-Guillemins, waarbij het parcours naar Liège in 77 minuten afgelegd werd. De terugrit duurde 1 minuut langer met een gemiddelde commerciële snelheid van 78 km/u. De motorwagen werd op 15 januari 1936 officieel door de N.M.B.S. in zijn bestand ingeschreven. Dit gebeurde in de stelplaats Merelbeke

Merelbeke (1936 - 1939)

Vanuit deze werkplaats onderging deze motorwagen dan ook zijn eerste proefritten en tegen het einde van mei werd de 606.01 aan zijn eigenlijke stelplaats – Merelbeke – doorgegeven.

In de eerste maanden van zijn loopbaan reed de 606.01 afwisselend met de 605.01 de ene plandag met de gekende diensten tussen Brussel-Noord en Aalst en de twee treinparen naar Ottignies en verder Gembloux.

Voor de zomerregeling van 1936 werd dan de twee dagen tellende inzetreeks F opgesteld voor de drie eenlingen te Merelbeke: de 605.01, de 606.01 en de nog te leveren 607.01. Tijdens zijn eerste inzetjaar haalde de 606.01 bij deze diensten al een jaarafstand van 66.471 km en werden er 190 effectieve ritdagen opgetekend. Hierdoor kregen we dan ook al een daggemiddelde van niet minder dan 349,8 km.

Eind 1936 kreeg de 606.01 af te rekenen met zijn eerste defect aan de dieselmotor en daar de reserveonderdelen niet beschikbaar waren, moest de motorwagen voor verschillende maanden afgesteld worden. Begin 1937 werd hij dan naar de AC Luttre afgevoerd en voor de zomerregeling was hij hersteld.

Maar in deze periode lieten ook de 605.01 en de 607.01 het afweten – dit laatste stel reed in 1937 slechts 7.379 km gedurende een dertigtal inzetdagen – en hierdoor moest de 606.01, samen met de reservemotorwagens van het type 601, de geplande inzet helemaal alleen afhandelen. Na zijn herstelling kwam de 606.01 nog aan 185 inzetdagen en legde hier een totale afstand van 50.793 km af zonder defecten. De diensten werden al bij het type 605 besproken: ze bestonden uit de gekende treinen Brussel-Noord – Aalst, een treinpaar 's morgens naar Deinze en Eeklo, drie verbindingen met Sint-Niklaas en enkele pendeltreinen Brussel-Noord – Vilvoorde.

Fabrieksfoto van de 606.01 voor de poorten van de firma Baume & Merpent te Morlanwelz. Let op de fabrieksplaat op de gro,nd voor de motorwagen.



In 1938 bleef de toestand ongewijzigd en moesten de 605.01 en de 606.01 opnieuw alleen de diensten van de reeks F opnemen. En hierbij werd dit het vruchtbaarste jaar voor beide stellen. De 606.01 reed gedurende 1938 niet minder dan 267 inzetdagen met een jaarafstand van 81 840 km, waarvan 3 099 km als losse rit tussen Gent-Sint-Pieters en Merelbeke. Dit gaf aanleiding tot een dag-gemiddelde van 306,5 km. Gelukkig haalde de 605.01 ook 55.738 km, want op de 607.01 kon men niet tellen, daar deze motorwagen maar 700 km aflegde (waarvan nog 168 km als losse rit) gedurende vier inzetdagen

Daar er voldoende motorwagens te Merelbeke aanwezig waren, door de overplaatsing van de drie motorwagens type 604 naar Brugge en de nakende aflevering van de typen 608, werd de inzet te Merelbeke ingekrompen en vielen twee plandagen – vooral op de verbinding Gent – Eeklo – Brugge en Gent – Zelzate – Eeklo – weg.

Hierdoor ontstond er een overschot aan motorstellen in de Gentse stelplaats en besliste men om voor de 606.01 en de 607.01 – die nog steeds afgesteld stond – een nieuwe stelplaats

Berchem (1939 - 1940)

Berchem had eind 1938 slechts vijf motorwagens type 601 in depot en zette deze in gedurende een drie dagen tellende inzetreeks. De inzet beperkte zich tot de lokaal-lijnen tussen Antwerpen en Lier (zowel rechtstreeks via Boechout als via Kontich), enkele diensten in de Kempen tot Turnhout en ongeveer de helft van de stoptreinen naar Essen, aangevuld met enkele treinen naar Aarschot. Daarom werd besloten om de beide motorwagens naar Berchem te transfereren om zo het bestand van Haine-Saint-Pierre met twee typen 601 te verhogen.

13		Lier - Kontich (Kazernen) (3 ^e klasse)																	13
K		TT 2001	TT 2041	TT 2003	TT 2005	TT 2007	TT 2009	TT 2031	TT 2011	TT 2033	TT 2013	TT 2035	TT 2015	TT 2037	TT 2017	TT 2019	TT 2021	TT 2025	TT 2027
0	Lier .. V.	5.28	5.53	6.23	7.12	8. 0	9.52	10.30	12.19	12.44	13.26	15.53	16.31	17.32	18.13	19.11	19.54	20.42	22.58
5	Lint	5.34	5.59	6.29	7.18	8. 6	9.58	10.36	12.25	12.50	13.32	15.59	16.37	17.38	18.19	19.17	20. 0	20.48	23. 4
7	Kontich A.	5.39	6. 4	6.34	7.23	8.11	10. 3	10.41	12.30	12.55	13.37	16. 4	16.42	17.43	18.24	19.22	20. 5	20.53	23. 9

13		Kontich (Kazernen) - Lier (3 ^e klasse)																	13
K		TT 2002	TT 2042	TT 2004	TT 2006	TT 2008	TT 2010	TT 2032	TT 2012	TT 2034	TT 2014	TT 2036	TT 2038	TT 2016	TT 2018	TT 2020	TT 2022	TT 2026	TT 2028
0	Kontich V.	5.40	6. 9	6.51	7.29	8.25	10.13	10.51	12.31	12.58	14.51	16.11	17.17	17.44	18.30	19.32	20.13	21. 0	23. 1
2	Lint	5.45	6.14	6.56	7.34	8.30	10.18	10.56	12.36	13. 5	14.56	16.16	17.22	17.49	18.35	19.37	20.18	21. 5	23. 2
7	Lier	5.51	6.20	7. 2	7.40	8.36	10.24	11. 2	12.42	13.11	15. 2	16.22	17.28	17.55	18.41	19.43	20.24	21.11	23. 2



Van de 607.01 moest men geen hulp verwachten; de typen 601 bleven in een reeks met twee dagen de treinen naar Essen en Aarschot verzekeren. Verder werden ze ook nog ingezet naar Lier en eenmaal naar Turnhout.

Voor de 606.01 werd een eigen inzetreeks met één dag voorzien en hierin had men de volgende diensten:

Op het ogenblik van de aankomst van onze motorwagen werden de diensten hier grondig gewijzigd en de doorgaande treinen reden nu allemaal via de rechtstreekse verbinding via Boechout. De lijn 13 – met een lengte van 7 km – kreeg een pendeldienst met liefst 16 treinpares, terwijl de dienst op zondag nog uitgebreid werd door het inleggen van twee avondtreinen. De rit duurde slechts 9 minuten. Al deze treinen waren het domein van de Op deze verbinding kwamen ook de typen 601 vrij frequent voor (aangeduid in het blauw op de volgende bladzijde)

Naast deze diensten was er nog het treinpaar tussen Lier en Herentals, waarbij de TT 2008 om 9.02 te Lier verder reed over de lijn 15 met aankomst te Herentals om 9.25. Na een keertijd van 8 minuten werd de terugrit als TT 2009 aangevat. Opmerkelijk is wel dat de diensten van de 606 als TT aangegeven worden, deze van de 601 als T.

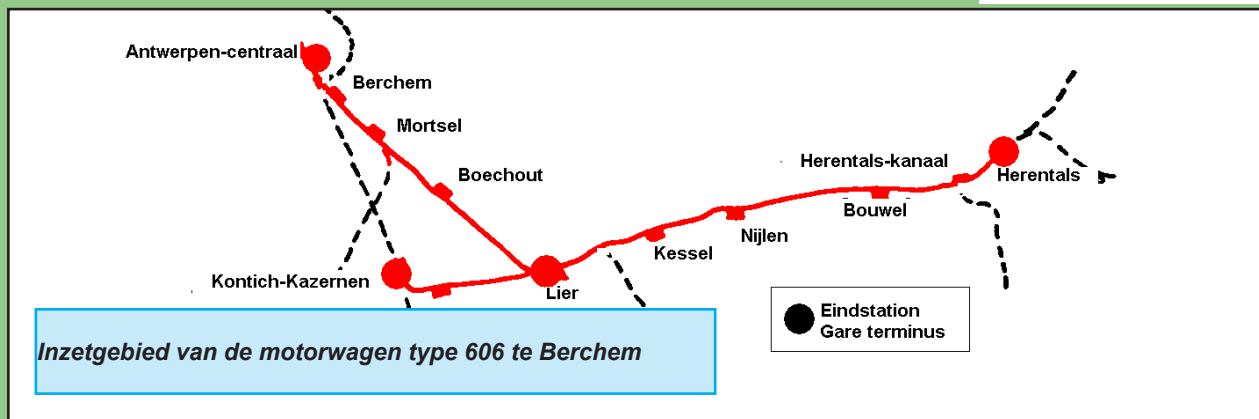
De onderstaande kaart geeft het beperkte inzetgebied van onze motorwagen aan.

Voor de daaropvolgende winterregeling werd er geen reeks meer opgesteld voor deze motorwagens en werden alle stellen van Berchem – twee typen 601, de 606.01 en 607.01 – in park gezet. De dienst was verminderd en er werd voor lijn 13 nog slechts één dag voorzien voor de pas geleverde tweeassige “Brossels” type 622 (later type 551). Te zoeken.

14 Antwerpen - Lier (2° en 3° klasse)																		
K	604	TT 2000	T622	3102	T626	840	T630	T1276	1002	3126	T1054	3128	3180	T600	3110	3112	3134	1004
0 Antwerpen(Gentraal), V.	3.25	5. 5	6. 6	6.14	7. 4	7.30	7.47	7.51	8.25	9.21	12.12	12.35	12.58	13. 5	14. 4	14.43	15.22	
2 Berchem		5. 8	6. 9	6.18	7. 7			7.55				12.34	12.39	13. 1	13. 9	14. 8	14.48	
4 Mortsel		5.11	6.12	6.22	7.10			7.59		9.28	12.17	12.39	12.43	13. 4	13.13	14.12	14.53	
6 Krijgsbaan			6.14	6.17	7.12			8. 2			12.19	12.22	12.27	13. 6	13. 6			
8 Liersche baan			6.17					8. 5			12.22	12.27	12.32	13. 9				
9 Boechout		5.16	6.19	6.26	7.16			8. 7			12.24	12.47	12.49	13.11	13.19	14.18	15. 1	
10 Vos			6.21					8. 8				12.56	12.57	13.13				
11 Boechhoek			6.24					8. 9				12.59	13.00	13.16				
15 Lier	3.40	5.22	6.27	6.36	7.22	7.43	8. 0	8.14	8.39	9.38	12.32	12.56	12.57	13.19	13.27	14.26	15.10	15.38
	3114	3186	3116	D136	3140	D196	3170	3194	3120	T652	3098	T660						
Antwerpen(Gentraal), V.	16.27	16.46	17.14	17.14	17.54	18.27	18.27	18.38	18.34	19.49	21.54	22.45						
Berchem	16.32	16.51	17.20	17.19	17.59	18.31	18.31	18.42	18.38	19.52	21.59	22.46						
Mortsel	16.37	16.56		17.24	18. 4	18.35	18.35	18.47	18.42	19.55	22. 4							
Krijgsbaan												22.51						
Liersche baan												22.56						
Boechout	16.44	17. 4		17.32	18.12	18.41	18.41	18.54	19.48	20. 1	22.12	22.58						
Vos										20. 3		23. 0						
Boechhoek										20. 6								
Lier	16.52	17.13	17.38	17.40	18.21	18.49	18.49	19. 3	19.56	20. 9	22.21	23. 5						

14 Lier - Antwerpen (2° en 3° klasse)																					
K	3101	3119	T621	3123	3105	3127	3107	3129	3109	T631	TT 627	TL209	341	T629	1001	TL 277	T625	3111	3158	3183	T901
0 Lier	4.52	5. 5	6. 8	6.15	6.21	6.48	7.10	7.46	7.55	8.17	8.30	8. 1	8.18	9.41	10.28	10.53	12. 0	12.28	13.24	13.42	15.16
4 Boechhoek												8. 6	9. 9			10.68					15.21
5 Vos												9. 9				11. 1					15.22
6 Boechout	5. 1	5.14	6.14	6.25	6.31	6.68	7.20	7.56	8. 4		8.38	9.11		10.86	11. 9	12. 6	12.34	13.31	13.39	15.30	
7 Liersche baan																					15.31
8 Krijgsbaan			6.18									9.13				11. 5					15.32
11 Mortsel	5. 8	5.21	6.20	6.34	6.39	7. 6	7.27	8. 4	8.12		8.41	9.17			10.41	11.11	12.11	12.42	13.40	13.56	15.33
13 Berchem		5.26	6.23	6.39	6.43	7.11	7.31	8. 8	8.17		8.48	9.23			11.15	12.17	12.51	13.48	14. 4	15.34	
15 Antwerpen		5.30	6.26	6.42	6.47	7.15	7.35	8.12	8.21	8.30	8.46	9.27	9.31	9.54	10.48	11.19	12.17	12.51	13.48	14. 4	15.35
- Antwerpen	5.15																				15.36
Lier	16.55	17.30	17.37	19. 5	19.35	19.39	19.51	20.50	21.25	21.41	21.44	22.54									
Boechhoek								20.57	21.32	21.47	21.50	23. 4	23.34								
Vos	17. 2	17.37	17.44	19.12		19.45	20. 1														
Boechout																					
Liersche baan								20.59	21.35												
Krijgsbaan								21. 2	21.39	21.52	21.55	23.12	23.39								
Mortsel	17. 8	17.43	17.50		19.50	20. 9	21. 4	21. 8	21.39	21.52	21.55	23.12	23.39								
Berchem	17.12	17.47	17.54	19.21	19.53	20.13	21. 8	21.33	21.43	21.57	22. 1	23.21	23.46								
Antwerpen	17.14	17.51	17.58	19.25	19.48	19.56	20.17	21.11	21.47	21.57	22. 1	23.21	23.46								

Type 606 Type 601



Omschrijving	1934	1935	1936	1937	Eenheid
Eff rit HKV	66471	49220	78741	37985	km
Losse ritten		1573	3099	308	km
Totaal HKV	66471	50793	81840	38293	km
Effectief motorw	1	1	1	1	
Afstand /motorw	66471	50783	81840	38293	km
Verbruik (in liter)	42514	31996	51089	21475	liter
Verbruik gr/km	639	630	624	560	gr/km

De 606.01 tijdens / na de wereld- oorlog

Bij de bezetting van ons land stond de 606.01 in de AC Luttre, maar daarna ontbreekt elk spoor. Na het einde van de vijandelijkheden dook de motorwagen op te Brussel-Zuid. Hij was gedeeltelijk uitgebrand en beschadigd, maar dit viel nogal mee. Nochtans zou het nog meer dan een jaar duren eer de werkelijke herstelling doorgevoerd werd.

Eind 1945 werd de motorwagen dan naar de AC Luttre gesleept en kon de revisie starten. Maar door ander belangrijker werk en het ontbreken van reserveonderdelen zou het tot begin 1947 duren eer de 606.01 terug op de baan verscheen. De herstelling had op dat ogenblik 167.732 F gekost. Daar men op dat ogenblik al beslist had om de nieuwe kleurstelling in twee soorten groen in te voeren, verliet de 606.01 in deze livree de werkplaats. De motorwagen bezat echter nog steeds de enkele, centrale koplamp

Brussel-Zuid AR (1945 - 1952)

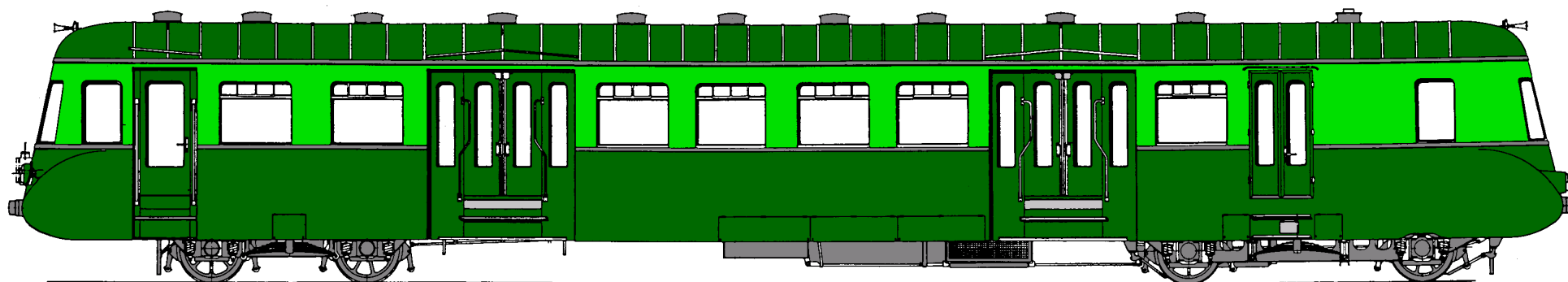
Net zoals de andere dergelijke motorwagens werd voor de 606.01 ook de stelplaats Brussel-Zuid aangegeven en dadelijk na de herstelling werd dit motorstel als reserve voor deze stelplaats gebruikt. Regelmatig kwam de motorwagen tot inzet in de reeks D met de analoge motorwagens type 608, maar ook in de reeks E ter vervanging van de Brossel. Op dat ogenblik had Brussel-Zuid AR de volgende typen in depot:

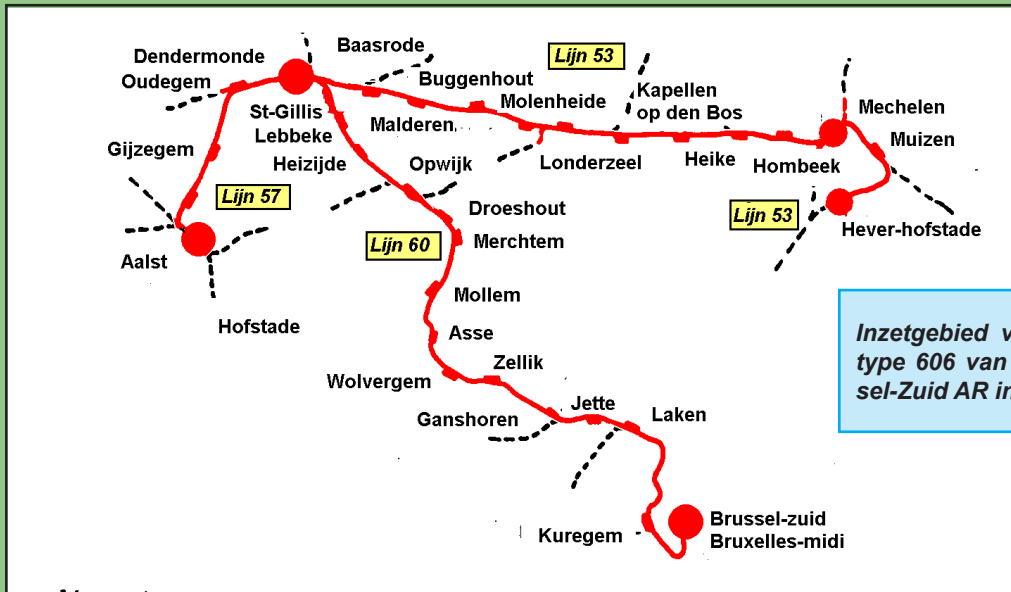
Maar al na enkele weken werd de 606.01 in de reeks van de "Brossels" type 552 en 554 ingezet. Deze inzetreeks bestond in deze periode uit twee plandagen en hierin werd gereden in de driehoek Brussel – Mechelen – Dendermonde – Aalst, waarbij de lijn 60 enkel 's morgens en 's avonds bereden werd om naar de stelplaats terug te keren. De tweede plandag voorzag in de 12 lokale pendeltreinen tussen Mechelen en Hever (Hofstade strand). Naast de regelmatige inzet – vooral in plandag 1 – kwam de 606 ook regelmatig in de reeks van de (analoge) stellen type 608 tot inzet

Maar al tegen het einde van het jaar steeg het aan-

Reeks	Type	Aant da- gen	Dag- gem	Inzet - Opmerking
A	AR triple 653-656 - 670	5	370	Rechtstreekse treinen op hoofdlijnen
B	620	4	308	Stoptreinen (Sint-Niklaas Roeselare - Charleroi)
C	652	1	556	Gent-St-Pieters
D	608	6	308	Stoptreinen (zie verder)
E	Brossel	1	218	Etterbeek - Aalst
H	231 locomotief	1	112	Rangeringen stelplaats

tal defecten drastisch en in 1948 verzeilde de 606.01 in een sukkelstraatje – diverse defecten, wachten op herstelling, maar anderzijds gaven de bestuurders hun voorkeur aan de betrouwbaardere Brossels, zeker omdat ze terug omgebouwd waren van "arm gas" naar diesel als brandstof. Er werden maar 79 inzetdagen geteld en de afgelegde afstand hierbij bedroeg slechts 1.593 km, waarvan er dan nog slechts 769 km in effectieve dienst gereden werd. De rest waren testritten en over-





brengingen naar de centrale werkplaats van Luttre. Hierdoor kreeg men een daggemiddelde van 20,2 km (!), een dieptepunt in de inzet van onze motorwag.

Nog voor de ingang van de zomerregeling van 1948 werd de 606.01 eerst te Brussel-Zuid afgesteld, maar enkele maanden later werd er toch beslist een grote herstelling in de AC Luttre door te voeren. Opnieuw verliep er veel tijd en pas in de loop van de eerste maanden van 1949 werd met de werkzaamheden begonnen en deze kwamen gereed tijdens het laatste gedeelte van datzelfde jaar. Na zijn overbrenging naar Brussel-Zuid AR legde de 606.01 gedurende één inzetdag – de enige in 1949 – een afstand van 213 km af, waarvan er nog maar 171 km in effectieve dienst.

De rest van de tijd bleef de motorwagen in de stelplaats afgesteld staan en deze toestand duurde nog tot aan de zomerregeling van 1950. Op dat tijdstip werd weer beslist om de 606.01 één eigen plandag te geven in de reeks E van de “Brossels” type 553 om zo deze vrij te maken voor andere diensten. Deze reeks omvatte op dat ogenblik nog slechts één plandag en de ganse inzetdag

op de verbinding Mechelen – Willebroek – Boom, waarbij ook tweemaal naar Bornem doorgereden werd.

's Morgens en 's avonds stond er nog een trein van en naar Brussel-Zuid op het programma via de westerringlijn. Concreet hadden we de volgende dienst (afgebeeld op de volgende bladzijde).

Deze toestand bleef nog tijdens de volgende winterregeling van kracht en gedurende 1950 werd er tijdens 151 inzetdagen een totale afstand van 47.907 km afgelegd. Deze waarde – waarin er 43.751 km in effectieve dienst afgelegd werden – zou een naoorlogs record voor de 606.01 betekenen. Men haalde immers een daggemiddelde van 317 km. De overige dagen werden door een type 553 gereden. De kaart op de volgende bladzijde geeft een beeld van dit inzetgebied.

Door de goede bedrijfsresultaten en door het geringe aantal defecten besliste men bij de N.M.B.S. om deze inzetreeks nu definitief aan het stel 606.01 toe te wijzen. Bij onderhoud (elke 8 dagen werd hiervoor één dag uitgetrokken) of bij defecten werd de motorwa-

gen vervangen door het reservestel van Brussel-Zuid: meestal een “Brossel” type 553 of sporadisch ook een stel type 608.

Aan de hand van het uittreksel van de lijn 54 uit de reisgids van 1950 krijgen we het volgende beeld van de inzet. Hierbij moet er gewezen worden op dat de aanduiding TA – die slaat op een motorwagen met enkel 3de klasse, dus een type 553 – nog niet vervangen werd door de hoofding M – gebruikt voor de motorwagens met 2de en 3de klasse compartimenten

Bornem was nog steeds het eindstation op deze lijn. De brug van Temse was tijdens de oorlog grondig vernield en de herstelling was nog niet afgesloten. Deze zou trouwens pas vele jaren later – in 1956 – doorgevoerd zijn en onze motorwag zou deze stap niet meer meemaken. Voor de reizigers was er een busdienst tussen Bornem en Temse en verder was er ook een voorlopige voetgangersbrug over de Schelde aangebracht.

Maar was het gebruik van de aanduiding TA misschien een voorgevoel? Want opnieuw had men af te rekenen met diverse defecten, zodat de 606.01 in 1951 maar 79 dagen in dienst was en hierbij slechts 22.946 km aflegde. En in de loop van de late herfst moest de motorwagen noodgedwongen afgesteld worden, ditmaal voor een herstelling van de transmissie.

Maar na deze herstelling, die afgesloten werd in de eerste helft van 1952, kon de 606.01 opnieuw zijn taak opnemen. Maar door de diverse (kleinere) defecten die opnieuw optraden, werd het vertrouwen van de bestuurders op de proef gesteld en oordeelde men dat de 606.01 zijn taak niet meer aankon. Voor de winterregeling haalde men een aantal treinen uit de inzetreeks – trouwens de dienst op lijn 54 verminderde evenredig – en het daggemiddelde daalde van 456 km tot 429 km in de reeks E. Maar ook deze inzet kon moeilijk aangehouden worden en er moesten regelmatig andere motorwagens ter hulp snellen. Hierdoor kon het – zoals het de bedoeling was – kleine bestand aan typen 553 niet afgebouwd worden en stond men voor de keuze.

In 1952 daalde de inzet nog verder tot 311 km per dag en telde men 93 inzetdagen. Als men weet dat de inze-

treeks diensten tijdens de zeven dagen van de week voorzag, was het gebruik van de 606.01 allesbehalve rendabel en was het resultaat teleurstellend. Met deze ongunstige bedrijfsresultaten tijdens de winterregeling van 1951-1952 voor ogen, werd de inzet opnieuw drastisch ingekort en gaf men een deel van de diensten aan de betrouwbare "Brossels" en kwam men nu

brussel-zuid AR reeks E

nderhoud om de 8 dagen motorwagen vervangen

Los	Brussel-zuid	Mechelen	4.23	5.04	SD	
3445	Mechelen	Boom	5.41	6.11	SD	
3404	Boom	Willebroek	6.49	6.59	SD	
3403	Willebroek	Boom	7.06	7.15	SD	
Los	Brussel-zuid	Mechelen	6.12	6.50	D	
3411	Mechelen	Boom	6.55	7.25	D	
2174	Boom	Mechelen	7.34	7.58	SD	
3414	Boom	Mechelen	7.34	8.05	D	
3413	Mechelen	Bornem	8.10	8.51		
3416	Bornem	Mechelen	9.02	9.48		
3415	Mechelen	Boom	9.52	10.23		
3418	Boom	Mechelen	10.35	11.07		
3417	Mechelen	Boom	11.28	12.00		
9757	Boom	Bornem	12.18	12.36		
3420	Bornem	Mechelen	12.39	13.13		
3419	Mechelen	Boom	13.35	14.05	SS	
3422	Boom	Mechelen	14.12	14.43	SS	
3006	Mechelen	Schaarbeek	13.21	13.54	S	
3005	Schaarbeek	Mechelen	14.03	14.34	S	
3423	Mechelen	Boom	15.09	15.46		
3426	Boom	Mechelen	15.51	16.20		
3425	Mechelen	Boom	16.42	17.15		
3428	Boom	Mechelen	17.39	18.38	SD	
3428	Boom	Mechelen	17.45	18.28	D	
3431	Mechelen	Willebroek	18.41	19.08		
3432	Willebroek	Mechelen	19.11	19.40		
3429	Mechelen	Boom	19.58	20.33		
3444	Boom	Mechelen	20.51	21.22		
3449	Mechelen	Boom	21.36	22.07		
9986	Boom	Brussel-zuid	22.10	23.47		

S : op zaterdag
SS : niet op zaterdag

D : op zondag
SD : niet op zondag

Dagafstand : 429 km

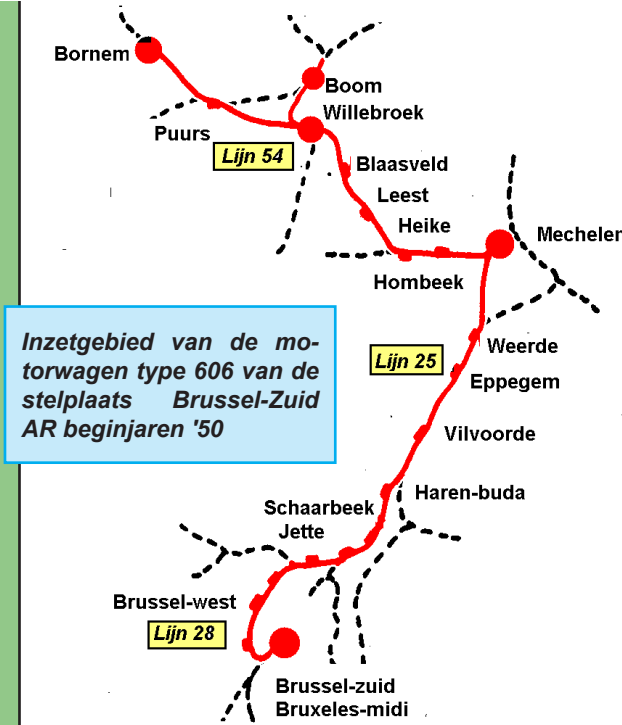
nog aan de daggemiddelde van 293 km.

Door de aanhoudende kleinere defecten – en de voorkeur van de bestuurders voor het type 553 - werd de beslissing genomen om deze eenling naar Haine-Saint-Pierre te transfereren om daar in de grotere inzetreeks en in het groter bestand als reservemotorwagen te fungeren. Deze verhuis vond plaats tussen april en augustus 1952..

Omschrijving	1947	1948	1949	1950	1951
Eff rit HKV	27 793	769	172	43 751	21 186
Losse ritten	1 454	824	41	4 156	1 778
Totaal HKV	23 247	1 593	213	47 907	22 964
Aant inzetdagen	224	79	1	151	79
Effectief motorw	1	1	1	1	1
Afstand /motorw	23 247	1 583	213	47 907	22 964
Verbruik (in liter)					
Verbruik gr/km					

54^A Mechelen (Malines) - Willebroek - Boom 54^A Bornem

K	9807	TA 3445	2197	TA 3403	M 3001	TA 3411	TA 3413	TA 3415	TA 3417	TA 3419	3421	9871	TA 3423	9875	TA 3425	9847	3447	3427	9773	TA 3431	9884	9761	TA 3429	TA 3449
0 Mechelen	5.04	5.41	5.51	6.52	6.55	8.10	9.52	11.28	13.35	13.35	15.09	15.14	16.42	17.15	17.37	17.52	18.41	18.46	19.58	21.36	20.03	21.41	20.06	21.44
4 Hombeek	5.09	5.49	6.09	7.02	7.06	8.18	10.00	11.36	13.40	13.40	15.17	15.22	16.50	17.28	17.46	18.00	18.49	18.49	20.11	21.49	20.11	21.49	20.11	21.49
8 Leest	5.20	5.56	6.00	7.07	7.16	8.26	10.06	11.41	13.51	13.51	15.25	15.29	16.55	17.33	17.51	18.02	18.54	18.54	20.15	21.53	20.15	21.53	20.15	21.53
10 Tiselt-Blaasveld	5.25	6.02	6.08	7.22	7.29	8.30	10.12	11.49	13.57	14.00	15.31	15.37	17.02	17.42	18.00	18.17	19.06	19.06	20.19	21.56	20.19	21.56	20.19	21.56
11 Blaasveld	5.25	6.02	6.08	7.22	7.29	8.30	10.14	11.50	13.57	14.06	15.36	15.43	17.05	17.45	18.25	18.25	19.16	19.16	20.21	21.58	20.21	21.58	20.21	21.58
13 Willebroek	5.25	6.02	6.18	7.06	7.15	8.33	10.14	11.50	14.06	14.03	15.36	15.43	17.05	17.45	18.25	18.25	19.16	19.16	20.21	21.58	20.21	21.58	20.21	21.58
Boom	6.11	7.15	7.25	10.23	12.00	14.05	14.18	15.46	17.15	17.15	18.37	18.37	19.28	19.28	20.33	22.07	19.28	19.28	20.33	22.07	19.28	19.28	20.33	22.07
19 Puurs	5.32	6.25	6.32	7.58	8.45	9.51	12.30	12.36	14.11	14.19	15.50	15.50	17.54	17.54	18.30	18.30	19.33	19.33	20.33	22.07	19.33	19.33	20.33	22.07
23 Bornem	5.38	6.38	6.38	7.52	8.51	9.48	11.07	13.13	14.43	15.18	16.20	16.20	18.38	18.28	19.19	19.40	20.07	20.07	21.22	21.22	21.22	21.22	21.22	21.22



Inzetgebied van de motorwagen type 606 van de stelpplaats Brussel-Zuid AR beginjaren '50

Haine-Saint-Pierre (1952 - 1958)

Op het ogenblik van de transfer van de 606.01 naar Haine-Saint-Pierre werd het lokaalverkeer al afgehandeld door de motorwagens van het type 553 (vierasige Brossel) en ook de vijf oudere diesel-mechanische motorwagens type 601 waren in deze dienst ingeschakeld. Maar verder was er ook nog de laatste overgebleven – stokoude – type 600 en de diesel-elektrische 651.01.

Inzetreeks	Typen AR	Nummers	Inzet
D 9 dagen	600	600.02	Stoptreinen (zie verder)
	601	601.01 – 601.05	
	606	606.01	
	651	651.01	
	553	553.02, 08, 20, 22, 30, 31, 36, 37, 47	
E 6 - 8 dagen	554	554.06 - 554.09 554.12 – 554.18	Stoptreinen Streek van Mons Charleroi, Chimay

Met de aankomst van de fabrieksnieuwe motorwagens type 554 in oktober 1952 had men tegen het eind van dat jaar de volgende toestand

Deze reeks D telde gewoonlijk 8 à 9 inzetdagen en bij de aankomst van de 606.01 was de inzet nog vooral in het noordelijk deel geconcentreerd, zoals trouwens de voorheen beschreven situatie voor de oorlog.

		Haine-St-Pierre - Erquelines																	
		108								108									
		Mons				Charleroi				Chimay				Auselet					
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet			
		Mons		Charleroi		Chimay		Auselet</											

twee diensten (één over het ganse traject en één beperkt tot Binche) die doorreden en een snelle verbinding met Brussel-Zuid verzekerden en gereden werden door de drieledige motorstellen.

De tweede verbinding was de lijn 109 tussen ons en Chimay via Fauroeux en Lobbes. Hier was de inzet gemengd: de meeste treinen van Mons tot Thuillies werden door de reeks D gereden. Verder werd één avondtrein doorgetrokken tot Chimay en na een uitslaap kwam hij 's morgens terug. De lokale treinen Thuin – Thuillies – (Laneffe / Walcourt) werden gereden met motorwagens type 551 (tweeassige Brossel) van Florennes / Walcourt. Vanaf 1954 werd de dienst naar Chimay volledig met motorwagens gereden, maar op dat ogenblik werden ze overgenomen door de typen 554 van reeks E.*

Voor 1952 stonden er geen cijfers aangaande de inzet van de 606.01 ter beschikking, maar na een eerste afstelperiode als reservemotorwagen kregen de onderhoudsmensen van Haine-Saint-Pierre – gespecialiseerd in het onderhoud van motorwagens – weer meer leven in ons stel. In 1953 werd hij dan ook al 74 dagen gebruikt, met een afgelegde afstand van 24.653 km. Dat de "Bateau mouche", zoals de 606.01 te Haine-Saint-Pierre genoemd werd, geapprecieerd werd, mag blijken dat zijn populariteit steeds groeide en het volgende jaar, 1954, werd een topjaar te Haine-Saint-Pierre met 133 inzetdagen en een afstand van 40 999 km voor de wielen. Dit leverde een daggemiddelde van 308 km op.

In deze periode werd beslist om de oudere motorwagens op korte termijn buiten dienst te stellen: reden hiervan was o.m. de bestelling van de nieuwe motorwagens van de typen 602 (zes stuks), 603 (30 stuks), 604 en 605 (beide 10 stuks).

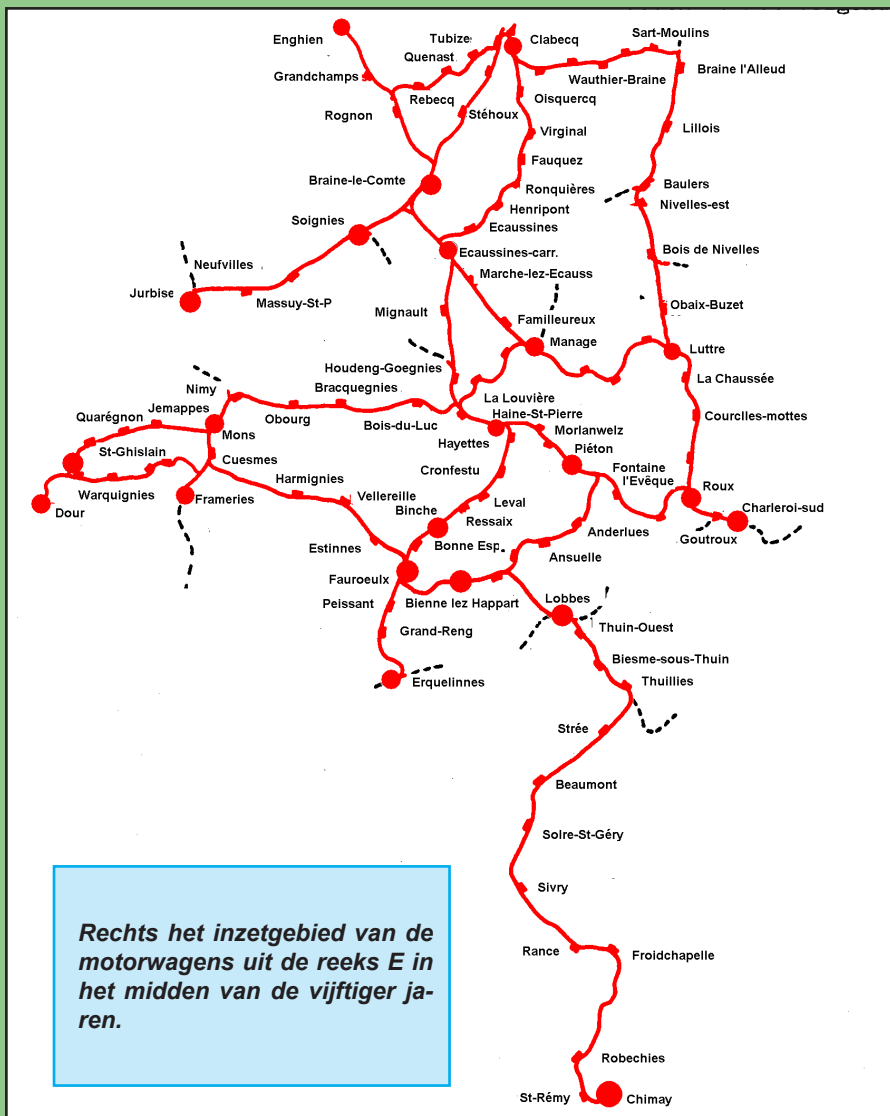
Deze bestelling had ook een onverwacht gevolg. Voor de vervanging van de vooroorlogse motorwagens werd een ontwerp gemaakt voor de bouw van 40 bijkomende eenledige motorwagens, die aansluitend op de vorige het type 606 zouden vormen. Om plaats te maken voor deze nieuwe stellen moest de oorspronkelijke 606.01 vernummerd worden en dit werd uitgevoerd door mid-

		109 Mons (Bergen) - Lobbes - Chimay 109														
km		TA 7542	7540	TA 7544	TA 7548	TA 7550	TA 7564	TA 6776	TA 7566	7570	TA 7574	TA 7558	TA 7576			
0	Mons X	—	4.45	6.22	8.53	12.00	12.20	—	16.11	17.09	—	—	20.12			
2	Cuesmes (Etat)...	—	4.49	6.26	8.57	12.06	12.24	—	16.15	17.13	—	—	20.16			
4	Hyon-Ciply	—	4.55	6.29	9.00	12.06	12.27	—	16.18	17.17	—	—	20.19			
10	Harmignies	—	5.02	6.36	9.07	12.13	12.34	—	16.25	17.24	—	—	20.26			
13	Vellereille-le-Sec.	—	5.07	6.41	9.12	12.18	12.39	—	16.30	17.29	—	—	20.31			
15	Estinnes	—	5.16	6.47	9.18	12.24	12.45	—	16.36	17.36	—	—	20.37			
19	Fauroeux A	—	5.24	6.53	9.24	12.30	12.52	—	16.42	17.44	—	—	20.43			
25	Merbes-Ste-Marie	—	5.25	—	9.24	—	12.52	—	16.42	—	17.58	18.19	20.44			
26	Biennes-lez-Happart	—	5.32	TA	9.31	—	12.59	—	16.49	7568	18.05	—	20.51			
32	Lobbes A	—	5.36	6556	9.34	—	13.02	—	16.52	—	18.10	—	20.54			
32	Charleroi(S) 1304	—	5.43	—	9.42	—	13.10	—	17.00	—	18.18	18.35	21.02			
32	Lobbes A	—	5.14	—	—	TA	12.24	—	16.20	—	16.47	17.47	20.59			
32	Lobbes A	—	5.49	—	9.42	6774	13.17	—	17.00	—	17.32	18.21	18.35	21.31		
33	Thuin (Oucst).....	—	5.53	7.48	9.45	12.28	13.20	16.49	17.03	—	17.36	18.24	—	21.34		
37	Biesme-s.-Thuin..	—	5.59	7.53	9.50	12.33	13.25	16.54	—	—	17.42	18.29	—	21.39		
40	Thuillies A	—	6.04	7.57	9.54	12.37	13.29	16.58	17.10	—	17.47	18.33	18.45	21.43		
44	Strée	6.01	—	—	—	—	—	—	—	—	17.49	18.34	—	—		
49	Beaumont.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.00	18.44	—	—		
52	Solre-St-Géry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.08	18.51	—	—		
57	Sivry	6.18	—	—	—	—	—	—	—	—	18.13	18.56	—	—		
62	Rance	6.27	—	—	—	—	—	—	—	—	18.23	19.03	—	—		
65	Froid-Chapelle ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.32	19.12	—	—		
74	Robechies	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.39	19.17	—	—		
79	Chimay A	6.49	—	—	—	—	—	—	—	—	18.51	19.29	—	—		
											19.00	19.36	—	—		

km		7543	7545	TA 6767	TA 7555	7549	6698	7553	6773	7561	7563	7565	7567	7571
0	Chimay	4.58	—	—	6.59	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Robechies	5.06	—	—	7.06	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Froid-Chapelle ...	5.17	—	—	7.18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Rance	5.23	—	—	7.23	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Sivry	5.33	—	—	7.31	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Solre-St-Géry	5.41	—	—	7.38	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Beaumont	5.48	—	—	7.43	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Strée	5.56	—	—	7.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Thuillies A	6.07	—	—	8.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Biesme-s.-Thuin..	6.08	6.22	7.37	8.01	9.57	12.18	14.07	16.39	17.16	—	—	18.47	21.48
46	Thuin (Oucst).....	6.12	6.26	7.41	8.05	10.01	12.22	14.11	16.43	17.20	—	—	18.51	21.52
47	Lobbes A	6.18	6.32	7.46	8.10	10.06	12.27	14.16	16.48	17.25	—	—	18.56	21.57
47	Lobbes A	6.21	6.35	—	8.13	10.10	—	14.19	—	17.28	—	—	19.00	22.01
	Charleroi(S) 130 A.A	6.52	—	—	8.49	10.43	—	14.51	—	18.05	—	—	20.11	—
47	Lobbes	—	6.37	—	—	10.20	TA	14.34	—	17.29	—	—	19.03	22.01
53	Biennes-lez-Happart	—	6.46	—	—	10.27	7551	14.42	—	17.36	—	—	19.10	22.08
55	Merbes-Ste-Marie	—	6.51	TA	—	10.30	—	14.45	—	17.39	—	—	19.13	22.11
60	Fauroeux A	—	6.58	7547	—	10.37	—	14.52	—	17.46	—	—	19.20	22.18
64	Estinnes	5.30	7.09	8.18	—	10.38	12.53	14.53	—	—	17.55	18.06	19.27	—
67	Vellereille-le-Sec.	5.37	7.16	8.24	—	10.44	12.59	14.59	—	—	18.02	18.12	19.34	—
70	Harmignies	5.43	7.21	8.29	—	10.49	13.04	15.04	—	—	18.07	18.17	19.40	—
75	Hyon-Ciply	5.47	7.25	8.33	—	10.53	13.08	15.08	—	—	18.11	18.21	19.45	—
77	Cuesmes (Etat)...	5.53	7.32	8.40	—	11.00	13.15	15.15	—	—	18.18	18.28	19.51	—
79	Mons X	5.57	7.38	8.43	—	11.03	13.18	15.18	—	—	18.22	18.31	19.55	—
		6.02	7.43	8.47	—	11.07	13.22	15.22	—	—	18.27	18.35	20.00	—

◆ TA 7544 Les dimanches et jours fériés, vers Erquelines (A 7.24) 108.
 TA 7551 Circule le samedi seulement.
 TA 7574 Ne circule pas les samedi, dimanche et jours fériés entre Thuillies et Chimay; circule toutefois le 17-IV.
 ◆ TA 7544 Op Zon- en feestdagen, naar Erquelines (A. 7.24) 108.
 TA 7551 Rijdt enkel Zaterdags.
 TA 7574 Rijdt niet Zaterdags, noch op Zon- en feestdagen tussen Thuillies en Chimay; rijdt nochtans op 17-IV.

Slechts korte tijd werd de verbinding door de oudere motorwagens van Haine-Saint-Pierre gereden. Dit was nog het geval voor de regeling van 1953 (hierboven afgebeeld). Een jaar later namen de typen 554 het roer over.



De inmiddels vernummerde 606.01 > 607.01 staat afgesteld in de loods van Haine-Saint-Pierre. Opmerkelijk is de vorm van het gele zichtbaarheidsvlak, een vorm die bij geen enkele andere motorwagen - zover bekend - voorkomt.

Foto verzameling NMBS Train World Heritage

del van dienstnota nr. 7-8 van het bureau M 22-52, opgesteld op 9 oktober 1953. Dit stel heeft hierbij het nieuwe nummer 607.01 ontvangen en dit was mogelijk door het feit dat de oorspronkelijke 607.01' tijdens de wereldoorlog verloren ging. De effectieve omnummering gebeurde op 13 oktober 1953.

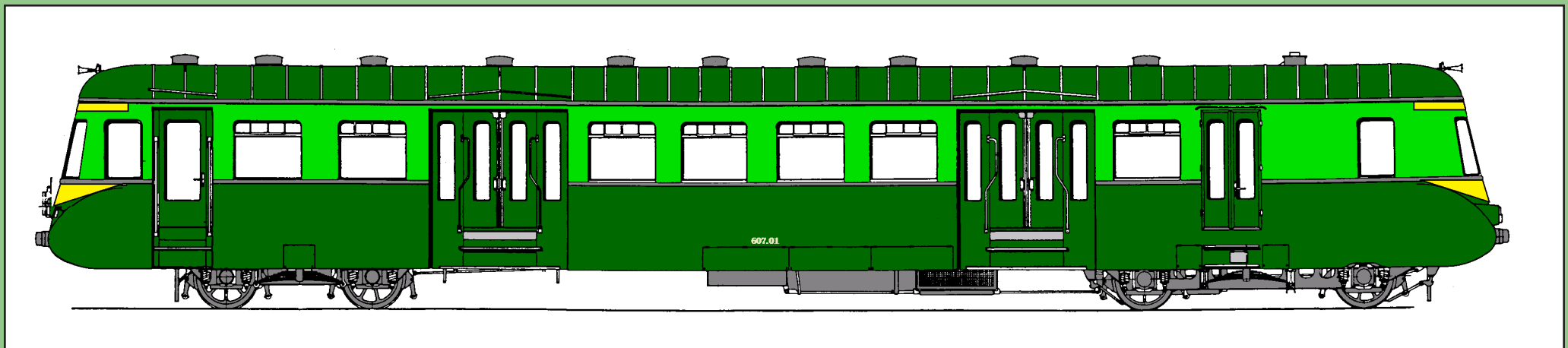
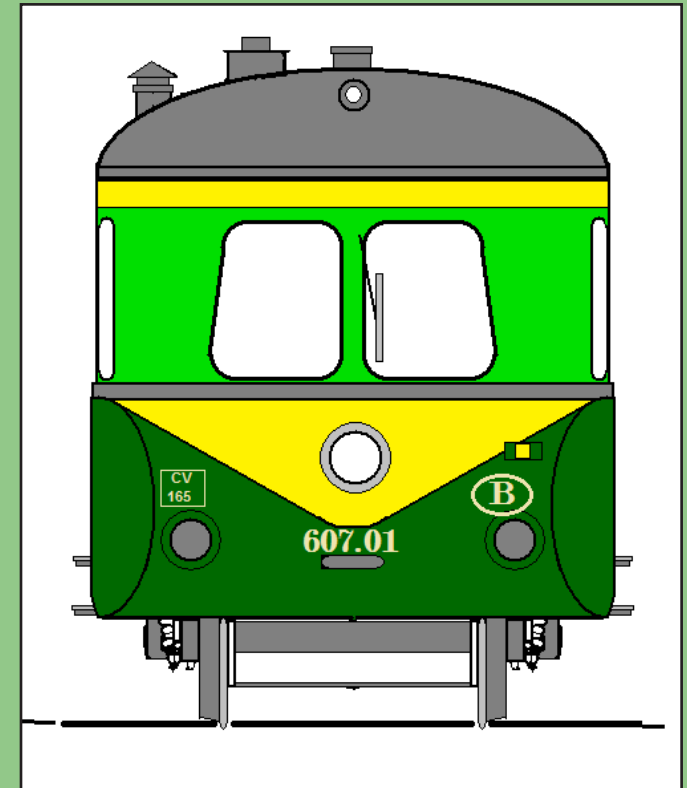
In dezelfde periode werd ook het gele vlak op de fronten aangebracht. In tegenstelling tot de andere motorwagens, die deze snor in trapeziumvorm aangemeten kregen, werd op de - inmiddels in 607.01 vernummerde - motorwagen gewoon een gele driehoek geschilderd.

Maar de 606.01 zou deze veranderingen amper meemaken, want het ging van kwaad naar erger, ondanks de schrapping van de 600.02 in 1954 en het uitvallen van de 651.01 wegens brand in 1956. In 1955 werd er maar gedurende vier dagen gereden. Reden hiervan was een zware schade aan de krukas van de dieselmotor en gezien de opgelopen beschadigingen werd beslist om de (sterkere) reservemotor van het type 8 K 73 B van S.E.M. – gebruikt bij de motorwagens type 608 – in te bouwen. Ondanks de beslissing om geen herstellingen meer door te voeren, werd de grote herstelling toch goedgekeurd. Reden hiervoor was het feit dat de bestelling van het type 606 afgeblazen was en dat de levering van de overige motorwagens geen invloed had op het bestand van Haine-Saint-Pierre.

Tijdens deze grote herstelling, die de 606.01 werd, werd ook beslist om andere onderdelen aan te passen aan de motorwagen type 608, zodat zowel de besturing als het onderhoud min of meer gestandaardiseerd werden. Nochtans bleef de motorwagen nog op twee assen aangedreven. In de loop van 1955 werd de motorwagen naar de centrale werkplaats van Luttre afgevoerd en de inbouw – en herstelling – gebeurde eind 1955/ begin 1956. Naast deze technische verbeteringen werd ook de kast aangepast, de koplamp werd ontdebeld en de schildering werd aangepast met een volledig groene verflaag en waarschijnlijk ook de gele zichtbaarheidsbanden rondom de koplampen. Er bestaat echter geen foto om dit te bevestigen. Op dat ogenblik werd de 3de klasse afgeschaft en de 606.01 kende nog even het systeem met 1ste en 2de klasse en de afdelingen werden opgewaardeerd

Maar deze aanpassing leidde niet tot een verhoogde betrouwbaarheid en inzet van de motorwagen en tijdens het eerste jaar na de herstelling bleef het aantal inzetdagen beperkt tot 71 en in 1957 kwam de motorwagen maar in totaal 53 dagen naar buiten. Noch de reeks, noch het inzetgebied veranderde noemenswaardig in deze periode.

En enkel twee jaar na de grote herstelling – en met ongeveer 35.000 km op de teller – was het begin 1958

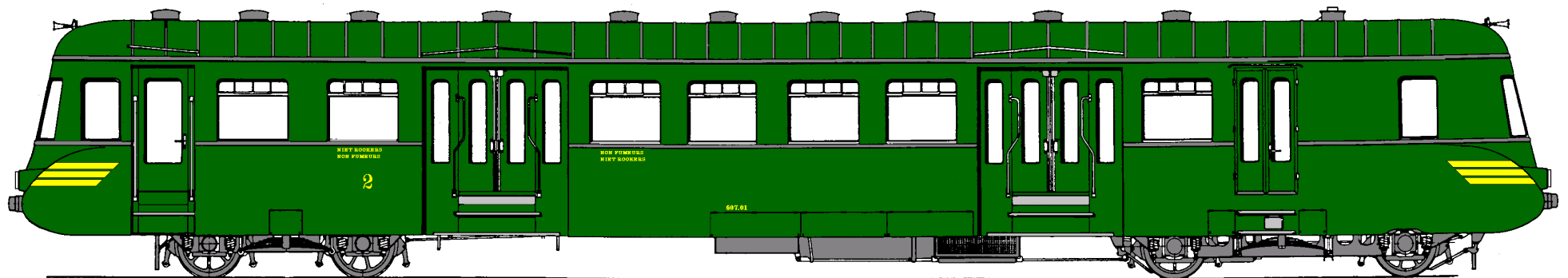


zover: de 607.01 werd afgesteld en in de loop van februari 1958 werd de motorwagen naar de CW Mechelen overgebracht en op rust gesteld. De dieselmotor werd uitgebouwd en terug als reserve voor het type 608 gebruikt. Deze afstelling duurde nog enkele jaren en pas op 28 november 1962 werd de 607.01 door proces-verbaal nr. 413 van de CW Mechelen voor sloping vrijgegeven. De effectieve schrapping gebeurde op 1 december 1962.

Sommige geruchten gewaagden in de loop van 1959 van een aankoop door Cockerill (voor eventuele ombouw ?) en zo werd de motorwagen eind 1959 naar het Luikse afgevoerd en stond hij op 28 december 1959 te Kinkempois afgesteld. Of de motorwagen effectief naar Cockerill gegaan is, kon niet teruggevonden worden en het verdere lot van de 607.01 is in het duister gehuld.

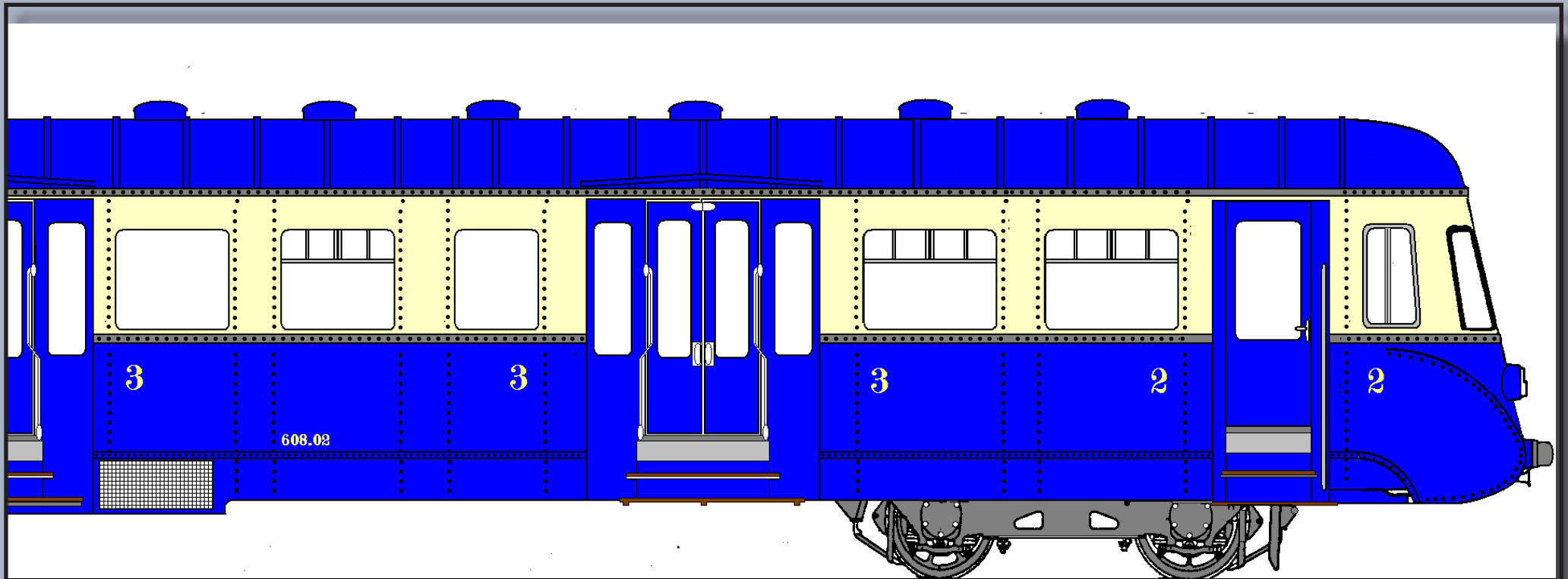
Voor de loopbaan te Haine-Saint-Pierre hebben we nog op de volgende bladzijde afgedrukte statistische gegevens:

Omschrijving	1953	1954	1955	1956	1957	1958	
Eff rit HKV	23 707	40 103	1 149	17 587	13 776	--	km
Losse ritten	906	896	284	482	415	888	km
Totaal HKV	24 653	40 999	1 433	18 069	14 191	888	km
Aantal inzetdagen	74	133	4	71	53	4	
Effectief motorwagen	1	1	1	1	1	1	
Afstand/dag	24 653	40 999	1 433	18 069	14 191	888	km
Verbruik (in liter)							liter
Verbruik gr/km							gr/km



Het Type 608

**Eindelijk de seriebouw
... maar in zeer beperkte mate**



De seriebouw als type 608.

Men moest beslissen over aantal en concept ... maar dat lukte niet.

Na de bouw van de drie prototypemotorwagens vond de N.M.B.S. het tijd om tot een seriebouw van motorwagens te komen. Hoofdinteresse lag in een lichte motorwagen voor de bediening van de landelijke lijnen. Deze verloren steeds meer en meer reizigers en werden steeds meer verlieslatend. Maar hiervoor was er niet dadelijk een oplossing. De typen 604 voldeden wel, maar de te grote en ook te krachtige motor was niet aangepast en nam te veel ruimte in het interieur in. Hiervoor werden nieuwe plannen uitgewerkt, zocht men nieuwe wegen en zo ontstonden de "Brossels", die in deze periode besteld en in een groot aantal gebouwd werden. Maar dit was de stof voor een vorig boek in deze reeks over de Brossels.

Voor de dienst tijdens de daluren op de hoofdlijnen rondom Brussel had men een ander soort motorwagens nodig. Het meer kritische cliënteel vroeg voor de langere afstanden meer comfort (bv. de aanwezigheid van de 2de klasse of van een toilet). Daarom berekende de N.M.B.S. de noodzaak van nieuwe zware motorwagens. Er werd beslist om drie typen motorwagens te bouwen. Voor de kortere, frequentere diensten op de minder bevolkte gebieden rondom de hoofdstad (bv. Dendermonde, Sint-Niklaas, ...) zouden eendelige motorwagens volstaan. Uit berekeningen bleek dat hiervoor 5 inzetdagen – en dus 6 motorwagens – volstonden. Dan had men de iets langere afstanden waar de capaciteit van een eendelige motorwagen te klein was. Maar hier was de planning voor de elektrificaties al een nadeel, maar er waren voldoende verbindingen. Men veronderstelde dat er 10 diensten te verzekeren waren naar Mons, Tournai, Kortrijk, Gent – Adinkerke, En zodoende moesten twaalf tweeledige motorwagens volgens hetzelfde principe en dezelfde motorisatie gebouwd worden.

Voor het langeafstandverkeer waren de 8 drieledige motorstellen afgeleverd, maar hier verhoogde het reizigersaantal door deze modernisering drastisch, zodat ook hier bijkomende stellen nodig waren. Zes stellen waren voldoende, maar ook hier zou een standaardisatie met de overige te bouwen motorwagens aangeraden worden. Deze verandering werd wel doorgevoerd, maar het koos toch voor een andere opvatting en ook deze wordt in een volgend boek behandeld.

Maar ondanks de vele studies over de rendabiliteit van motorwagens, was men nog wantrouwig tegenover deze nieuwe vorm en was de bestelling nog zeer beperkt. Dit was trouwens niet verwonderlijk door het wisselend succes van de voorgaande prototypes. En de structuur en de kennis voor het onderhoud waren nog niet aanwezig. En men zou daarom in eerste instantie opteren voor een "minimale" motorwagen die nadien door de firma Brossel zou geleverd worden. Hier waren de motoren met gering vermogen wel volledig betrouwbaar

Dus terug naar de eenledige, zware motorwagens: de ontwikkelingstijd was kort. Door de late levering van de prototypes in 1936 bleef er niet veel tijd om tot grondige vergelijkingen en ervaringen op langere termijn over te gaan. En trouwens, er waren maar twee versies: de typen 605 en 606 met gelijkaardige – verbeterde – motoren van S.E.M., maar van Hongaarse origine, en de 607 met de nieuwe Duitse Mercedes-motor. Maar deze laatste viel al vlug af. De ingewikkelde bouw van deze motor, de vele defecten tijdens opstart – de echte problemen zouden echter later aan het licht komen – en vooral de aversie die de onderhoudsploegen ontwikkelden, zouden leiden tot de keuze van de - vrij betrouwbare - S.E.M.-motor. En het was een Belgisch fabricaat, weliswaar onder licentie.

De aversie voor de snellopende motoren van Duitse origine zou trouwens ook nog decennia later de kop opsteken

De N.M.B.S. had al tijdens de bouw van de prototypen nieuwe studies en ontwerpen gevraagd aan de Belgische bouwers op basis van de plannen van de motorwagens type 606 en het lastenboek werd ook op die basis opgesteld. Tal van bouwers waren sterk geïnteresseerd in de levering van dergelijke motorwagens. Men voorzag in deze periode geen bestellingen van stoomlocomotieven; de elektrische tractie werd wel in het vooruitzicht gesteld, maar startte aarzelend. De talrijke metalen rijtuigen waren allemaal geleverd. Tal van Belgische constructeurs stonden - bij gebrek aan binnen- en buitenlandse orders - op de rand van het bankroet.

En er zouden verschillende projecten van de tekentafel rollen; hiervan zullen we de voornaamste onder de loep nemen. Waarschijnlijk waren er nog andere projecten, maar de archieven van diverse bouwers gingen verloren en de diensten van de N.M.B.S. maakten geen gewag meer van deze (voorbereidende) studies.

Project I

Familleureux

Op basis van de L-rijtuigen

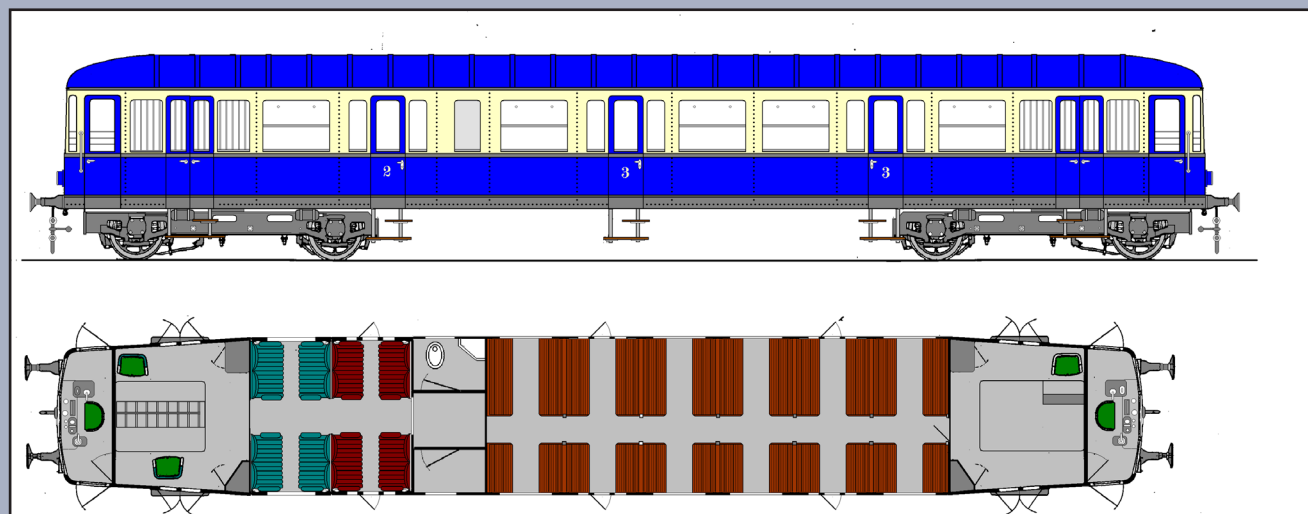
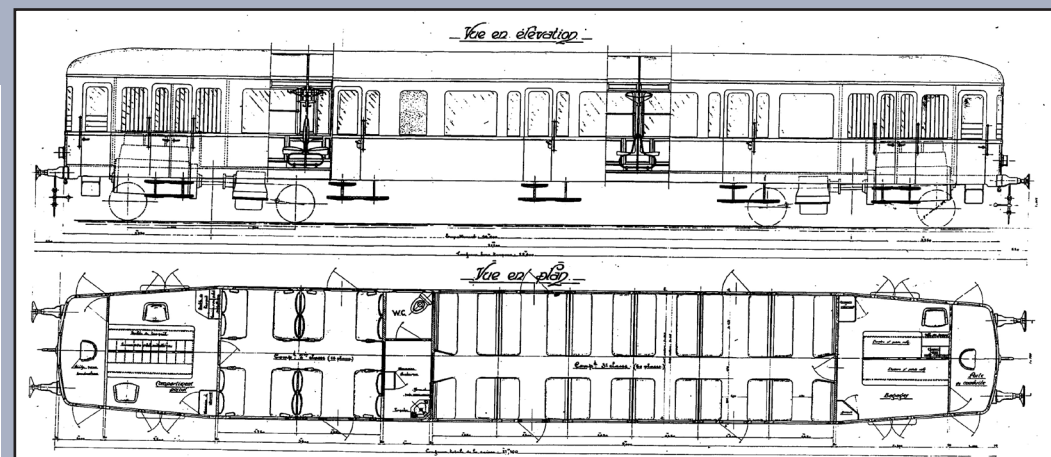
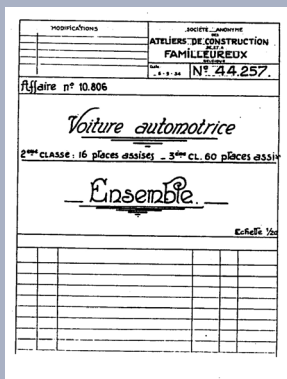
Als eerste project in de voorgeschiedenis voor het type 608 kunnen we dit van de "Ateliers de Construction de Familleureux" aanhalen. Nadat deze kleine firma de toewijzing gekregen had voor de bouw van een aantal lokaalreijnrijtuigen van het type L, poogden ze hun kans op de dieselmotormarkt: voor de toewijzing van de prototypestellen dienden ze op 6 september 1934 – ruim laat – alsnog een voorstel in onder het plannummer 44 257. Dit ontwerp week sterk af van alle voorgaande en van de door de N.M.B.S. opgestelde specificaties.

In feite verlangden ze een gemengd 2de/3de klasse L-rijtuig en bouwden er twee zescilindermotoren in. De bouw werd niet gespecificeerd, maar waarschijnlijk handelde het hierbij om de S.E.M.-motor die gebruikt werd bij het type 605, dat op dat ogenblik in bouw was. De motorwagen omvatte zes 3de klasse- en twee 2de klasse-compartimenten en bezat een toegangsdeur om de twee compartimenten zonder toegangsplatformen, zoals de L-rijtuigen.

Er moet nog vermeld worden dat deze firma gelijktijdig eenzelfde ontwerp voor een stoommotorwagen indien-

de. (Zie verder in deze beschrijving) Toen eind 1936 de echte oproep voor de bouw van zes eenledige motorwagens uitgeschreven werd, waren er slechts weinig kandidaten en de meeste firma's hadden andere bestellingen in hun orderboek: de grote constructeurs waren bezig met de bouw van de stoomlocomotieven typen 1 en 12 en zetten alles op alles op de ontwikkelingen in de elektrische tractie. De typische motorwagenbouwers Baume & Marpent en La Brugeoise waren enkel geïnteresseerd in de twee- en drieledige motorstellen. Zodoende bleef de innoverende FUF Haine-Saint-Pierre over met opnieuw gedurfde ontwerpen en opvattingen.

Omschrijving		Eenheid	
Plan nummer	44 257		
Datum	06/09/34		
Asindeling	1A'A1'		
Motortype	2 x S.E.M. 6-cilinder		
Vermogen	2 x 200	pk	
Toerental	1 300	omw/min	
Snelheid	90	km/h	
Massa ritvaardig			
Massa leeg			
Capaciteit 2de klasse	8		
3de klasse	40		
Klapstoelen			
Totale lengte	22 400	mm	
Radstand motordraaistel	3 800	mm	
Radstand looppdraaistel	--	mm	
Afstand tussen draaist	14 400	mm	
Diameter wielen	870	mm	
Lengte 2de kl compart	1 870	1 700	mm
3de kl compart	1 450	1 600	mm
Lengte toegangsplatform	--	mm	
Lengte machineruimte	3 500	mm	
	Compartiment		
	met deur	zonder deur	



Project I

Haine-Saint-Pierre

En verbeterde type 607

Voor het eerste ontwerp greep Haine-St-Pierre terug naar "zijn" 607.01 en met dezelfde kast ontwikkelde deze firma een geheel nieuw concept: de modulebouw.

Niet de kast was vernieuwend, wel de motorisatie. Met dezelfde maten boden de constructeurs verschillende kant-en-klare draaistellen aan met verschillende motoren, maar ook verschillende overbrengingen. Zo bood de constructeur de volgende mogelijkheden:

- Motoren :
- Motor Mercedes-Benz OM 85
- Motor S.E.M
- Motor Maybach

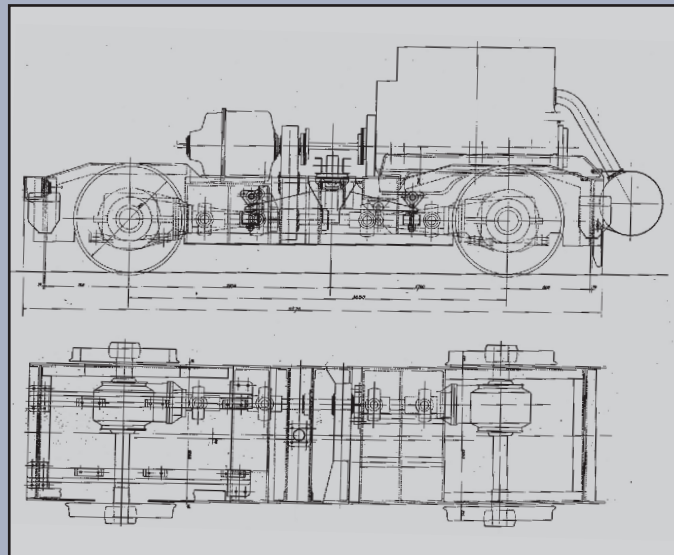
- Transmissies :
- Mechanische transmissie SLM Winterthur
- Hydraulische transmissie Lungström
- Elektrische transmissie Maag-Cotal
- Mechanische transmissie Voith – Mylius
- Hydraulische transmissie Voith – Maybach

De motoren waren klassiek en omvatten alle op dat ogenblik gebruikte (of geplande) dieselmotoren. Enkel de S.E.M. (Jendrassik) en de Maybach-motor waren voldoende getest. De Mercedes-motor (van het type 607 en 655) was pas geleverd en men had nog geen bedrijfsresultaten.

Opmerkelijk waren de transmissies. Tegen het lastenboek van de N.M.B.S. in werd nog een mechanische transmissie aangeboden in twee vormen en ontwerpen, verder twee hydraulische overbrengingen en een zeer speciale, gevoelige elektrische overbrenging ontwikkeld

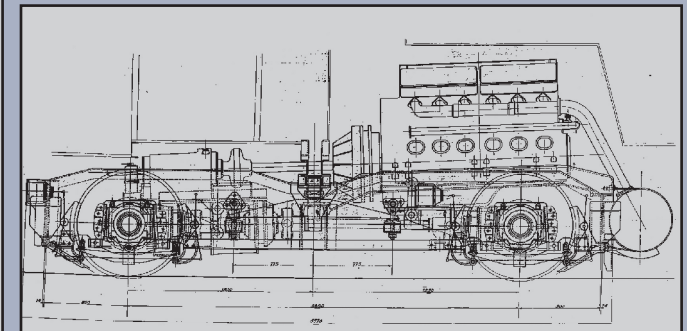
door Maag-Cotal. Deze week in verschillende punten af van de klassieke overbrengingen die op dat ogenblik door ACEC voor de driedelige motorwagens ontwikkeld werden.

Omschrijving	SEM motor	Mercedes motor	Eenheid
Plan nummer		64 412	
Datum			
Asindeling	B'2'	B'2'	
Motortype	S.E.M	Mercedes	
Vermogen	370	330	pk
Toerental	1 330	1 700	omw/min
Snelheid	90	90	km/h
Massa ritvaardig	53 300	53 300	
Massa leeg	41 800	41 800	
Capaciteit 2de klasse	10	10	
3de klasse	54	54	
Klapstoelen			
Totale lengte	23 750	23 750	mm
Radstand motordraaistel	3 850	3 850	mm
Radstand looppdraaistel	2 500	2 500	mm
Afstand tussen draaist	15 800	15 800	mm
Diameter wielen	970	970	mm
Lengte 2de kl compart	1 590	1 590	mm
3de kl compart	1 480	1 480	mm
Lengte toegangplatform	2 240	2 240	mm
Lengte machineruimte	4 200	4 200	mm



Links Draaistel met Mercedes motor en transmissie van S.L.M.

onder Elektrisch gestuurde transmissie van Maag-Cotal



Het type 608.

Een kopie conform met het type 606.

De behoudsgezinde beheerders haalden - al dan niet terecht - voor de eenledige motorwagens hun slag thuis. De nieuwe typen 608 zouden praktisch een kopie worden van de 606, maar men zou nog een verdere standaardisatie bij de kast hebben naar voorbeeld van de rijtuigen type M1. En nu was het niet Baume & Marpent, maar de Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre die de bestelling in de wacht sleepten.

De motorisatie :

Deze werd volledig van het type 606 overgenomen, waarbij wel het vermogen – door onder meer een hogere injectiedruk – opgedreven was. Deze motor werd in het tweede hoofdstuk uitvoerig beschreven.

Het mechanisch gedeelte :

Ook hier werd voor het grootste deel de opvatting van het prototype gevolgd, maar toch werden een aantal belangrijke verbeteringen en vereenvoudigingen doorgevoerd, vooral bij de draaistellen. Ook het interieur kende enkele wijzigingen, waardoor meer onderdelen van de M1-rijtuigen konden worden. Verder werd ook het comfort verbeterd. Nochtans werd ook teruggerepen naar oudere technieken – met name de klinknagelverbinding – om de problemen van roestvorming tegen te gaan.

Het chassis was volledig zelfdragend opgevat en opgebouwd uit een aantal gebogen profielen, die ook hier aan elkaar geklonken waren. Op het chassis werden dan U-profielen bevestigd waarop de vloer zijn plaats vond. Bij de motorwagens type 608 had men

de vloer volledig opgebouwd uit gebakeliseerd hout, vastgezet op het vernoemde metalen kader. Ook de stuurposten en de machineruimte hadden een dergelijke vloer.

De zijwanden waren opgebouwd uit een geraamte van U- en L-profielen uit geplooid staalplaat. Bij de stuurposten waren deze dan een tweede maal gebogen om de ronde vorm ervan te verkrijgen. Hierop werd de buitenbekleding uit 3 mm dikke staalplaat bevestigd met klinknagels. Deze constructie werd identiek bij de M1-rijtuigen gebruikt.

De scheidingswanden tussen de verschillende compartimenten waren op analoge wijze opgebouwd en bekleed met staalplaat. Nochtans zouden ze met hun 70 tot 80 mm beduidend minder dik uitgevoerd worden dan bij het type 606. De afscheiding van de motorruimte en de stuurpost was slechts 40 mm dik

De binnenbekleding werd gevormd uit geverfde metaalplaten die op het kastgeraamte bevestigd werden. Tussen de beide beplatingen was een isolatie uit een opgespoten laag asbest (op de buitenbeplating) en een laag rotswol (ca. 10 cm dik) geplaatst. Hierdoor hadden de buitenwanden een totale dikte van 62,5 mm.

De ruiten waren uit "Securit"-veiligheidsglas vervaardigd en hadden een breedte van 1.100 mm, een standaard die door de N.M.B.S. opgelegd was. Het wit geverfde raam van het toilet bij de 608 was 800 mm breed. De vensters hadden voor de verluchting bovenaan vier kleine afzonderlijke ramen, waarvan de beide middelste openschuiven. Bij het type 608 was slechts één op twee vensters – diagonaal tegenover elkaar – zo uitgerust.

De banken voor de 3de klasse waren van het stan-

daardtype – zoals ook bij de M1-rijtuigen – voorkwamen. Ze waren opgebouwd uit gevernist hout. Ook in de 2de klasse werden de standaardzetels met hun mooie fluwelen overtrek gebruikt en hierdoor daalde het aantal zitplaatsen per compartiment van 10 bij het type 606 tot 8 bij de typen 608.

Het sterk gewelfde dak was ook opgebouwd uit 3 mm dikke staalplaat, bevestigd op gebogen profielen. Het plafond zelf werd gemaakt van gewapende bakelietplaat, die wit geverfd werd. In deze beplating waren de nodige openingen voor de lampen en de ventilatieroosters reeds voorzien.

Dit geheel vormde een robuust geheel en de voorfronten waren – net zoals bij het type 606 – zo gevormd dat ze een grote stabiliteit hadden bij een mogelijke botsing. Maar ze waren ook aerodynamisch en vormden een speciaal aspect van deze motorwagens. Daar er geen koppeling onderling voorzien werd, werd afgezien van de normale stoot- en trekorganen en waren slechts eenvoudige rubberen buffers en een noodhaak voorzien.

De opbouw van de wanden en het chassis wordt op de volgende bladzijden afgebeeld.

De draaistellen :

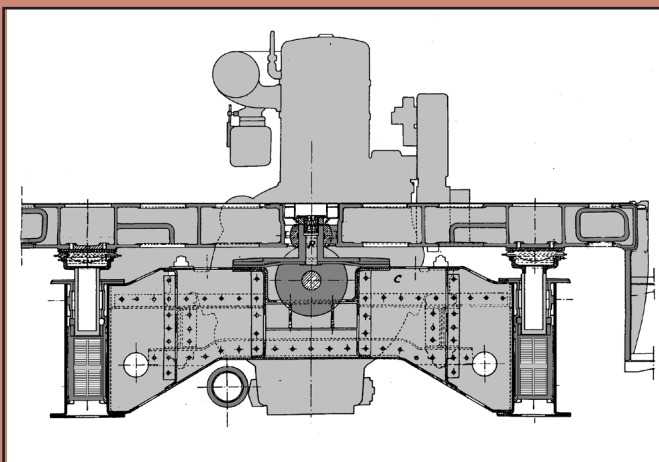
Het motordraaistel was op dezelfde manier opgebouwd als dit – voorheen beschreven – van het type 606, maar was verder vereenvoudigd. Het was opgebouwd uit twee langsliggers, elk uit 8 mm dikke staalplaat. Deze waren onderling verbonden door onder meer een even dikke horizontale, uitgesneden plaat. De verbinding gebeurde met klinknagels. De beide langsliggers hadden een totale lengte van 5.775 mm, een hoogte van 575 mm en het onderste deel bevond zich 395 mm boven de spoorstaaf. De middens van deze beide langsliggers bevonden zich op 1.910 mm uit elkaar.

De beide frameplaten waren vast met elkaar verbonden door een zware centrale dwarsverbinding uit staalplaat en extra verstevigd door U-profielen. Ook deze verbinding was geklonken. Verder waren er nog twee eind-

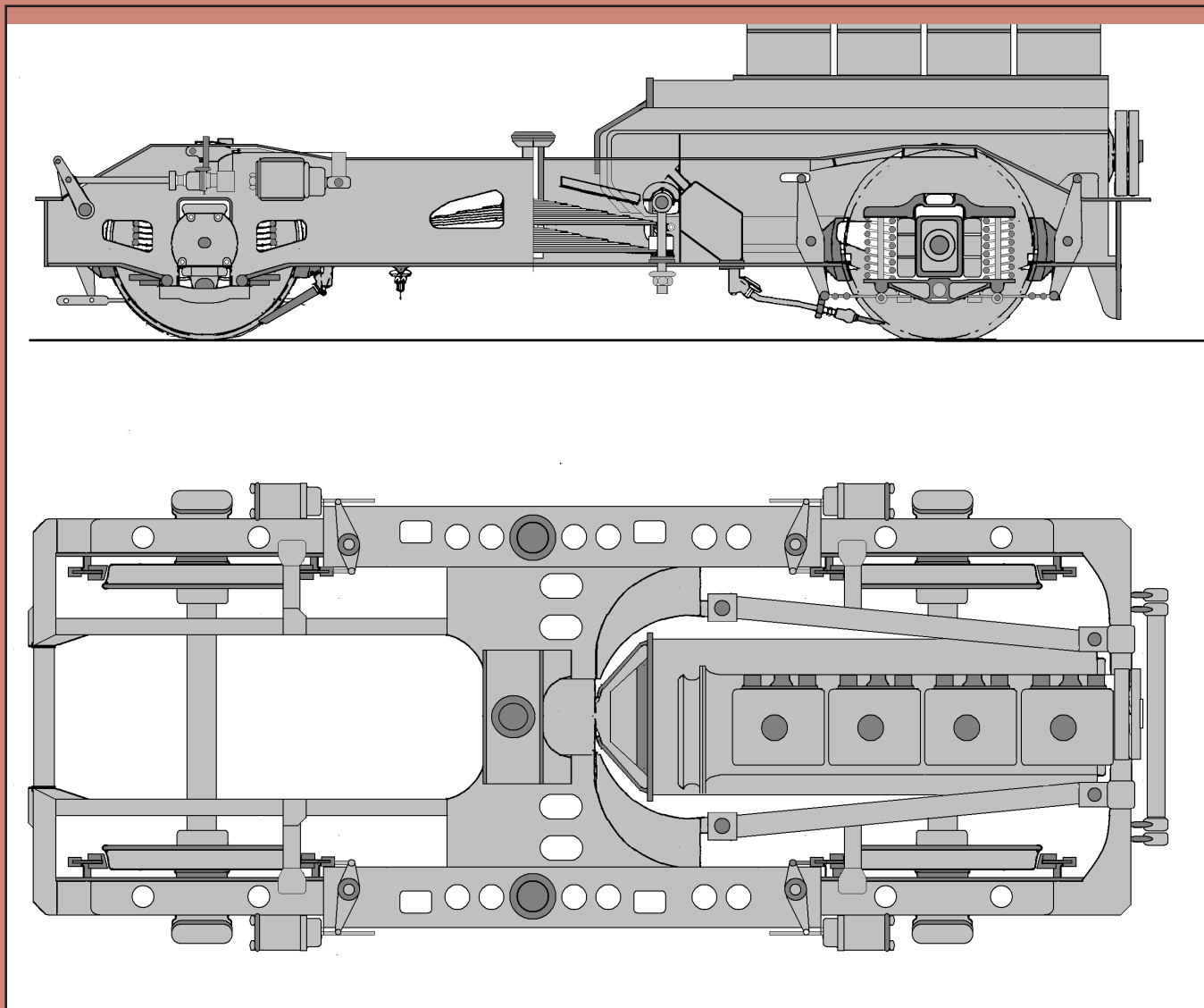
dwaarsstukken uit profielijzer met een wanddikte van 8 mm. In de beide langsliggers waren uitsparingen voorzien voor de oliebusen. Deze schoven zijn vervaardigd uit mangaanhoudend "Manax"-staal en ze werden aan de frameplaten bevestigd met verzonken tapbouten.

De oliebusen zelf waren van het glijlagertype van de firma Friedmann. Deze busen waren opgebouwd uit twee delen: een bronzen lagerschaal boven de as en een stalen oliereservoir onder de astap. In dit oliebad was nu een smeedijzeren schijf aangebracht. Deze schijf werd door de astap – door middel van een meeneempen – in een draaibeweging gebracht en nam zo de olie mee tot boven de bovenste lagerschaal. Deze smeerolie werd via een smeerkanaal op de astap gevoerd, waardoor de smering verzekerd werd.

In deze oliebusen werd nu de as aangebracht. Deze had uitwendige astappen met een lengte van 230 mm en een diameter van 135 mm. Op deze beide assen – die zelf een diameter van 167 mm bezaten – waren de spaakwielen met een diameter van 1.010 mm geperst. Beide assen waren voorzien van een tandwiel voor de aandrijving. De radstand bedroeg bij dit motordraaistel 3.950 mm, maar de assen waren asymmetrisch opgesteld (2 185 mm kant motor, 1 765 mm kant transmissie) ten opzichte van de draaitap.



Het motordraaistel van het type 608



Op deze asbussen rustte nu het draaistelraam, dit echter met tussenvoeging van twee spiraalveren per wiel. Deze veren, die de primaire ophanging vormden, waren vervaardigd uit veerstaal met ronde doorsnede. Ze bestonden per as uit vier stellen van elk twee in elkaar gelegen veren, rustend op een balanshefboom. De veren zelf waren op 315 mm uit het middelpunt van het wiel opgesteld. Er was geen tweede veersysteem in de vorm van bladveren (zoals bij de 606.01) aanwezig.

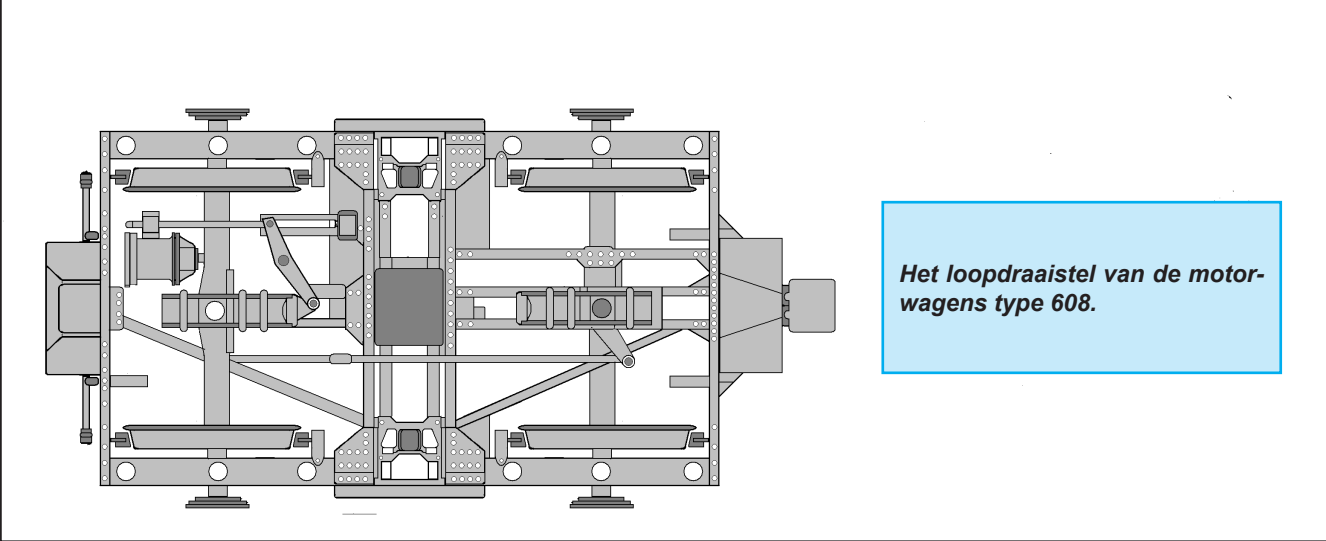
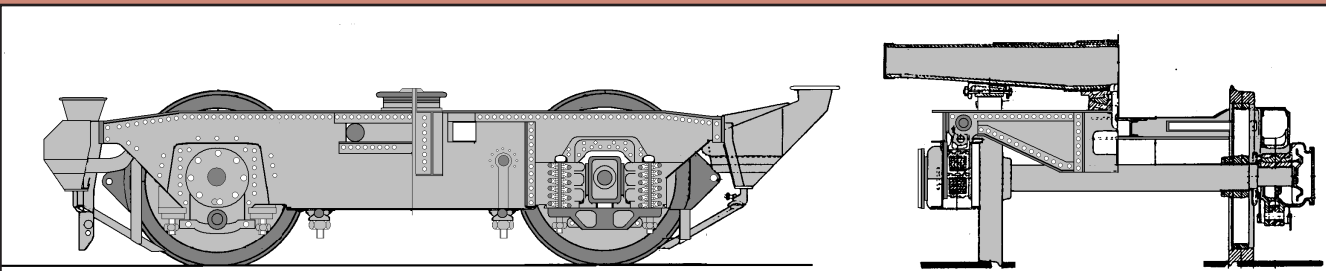
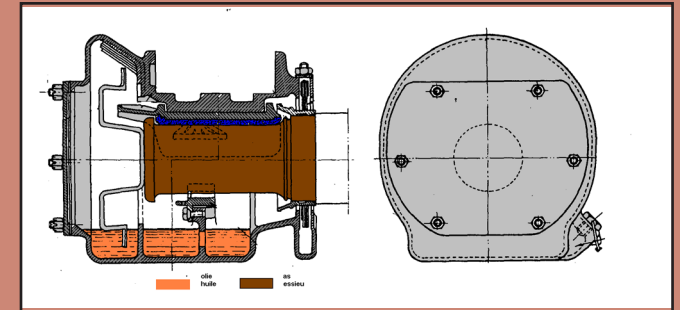
De secundaire ophanging werd uitgevoerd met twee zware bladveerpakketten. Elk pakket bestond zelf uit twee boven elkaar geplaatste bladveren met een breedte van 130 mm en een lengte van 1.570 mm. Bedepakketten waren opgehangen met behulp van stalen veerhangers. Op beide veren, die 955 mm uit het midden verwijderd waren, rustte een glijstuk uit gietstaal met een bovenstuk uit brons.

Anderzijds had men in het midden van de zware dwarsverbinding een sferische meeneempen voor de kast. Deze pen – die paste in een holte van deze dwarsligger – zorgde ervoor dat de kast en het draaistel solidair bleven, maar liet echter ook een draai- beweging en een kantelbeweging van het draaistel toe.

Binnenin het draaistel was zowel de dieselmotor als de transmissie met tussenvoeging van silent-blocs bevestigd. Vermelden we nog dat dit draaistel – zonder de motoronderdelen – een massa van 7.400 kg had.

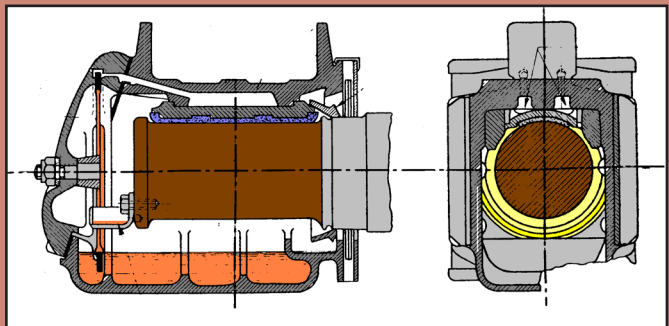
Het looppdraaistel – met een massa van 5.400 kg – werd volgens hetzelfde principe opgebouwd, maar was lichter en kleiner van bouw.

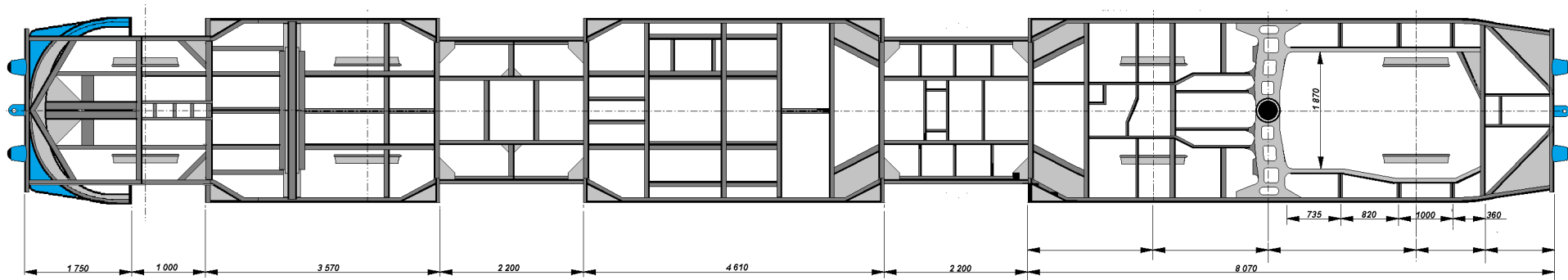
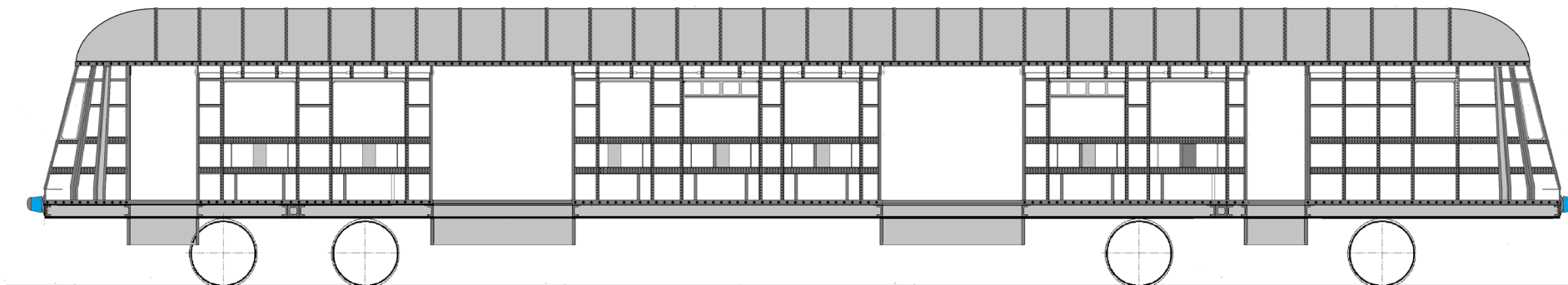
Opnieuw had men hier twee zware langsliggers uit staalplaat. Deze hadden een lengte van 3.700 mm. De onderlinge verbinding werd gevormd door twee verdere staalplaten, waarbij de verbinding weer door klinknagels gebeurde. Ook hier had men een hoogte van 375 mm; de hoogte tot de spoorstaaf bedroeg maar 335 mm.



Het looppdraaistel van de motorwagens type 608.

De oliebus Friedmann (onder voor het motordraaistel) en Athermos (rechts boven) voor de assen van het looppdraaistel.



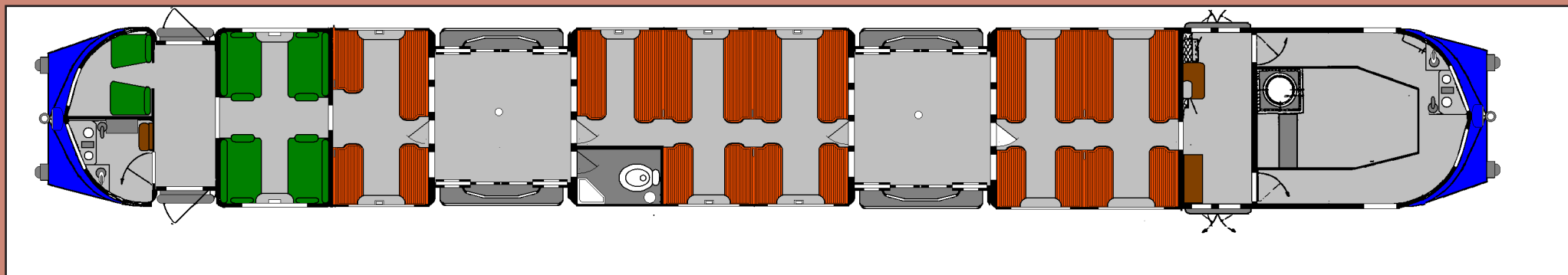
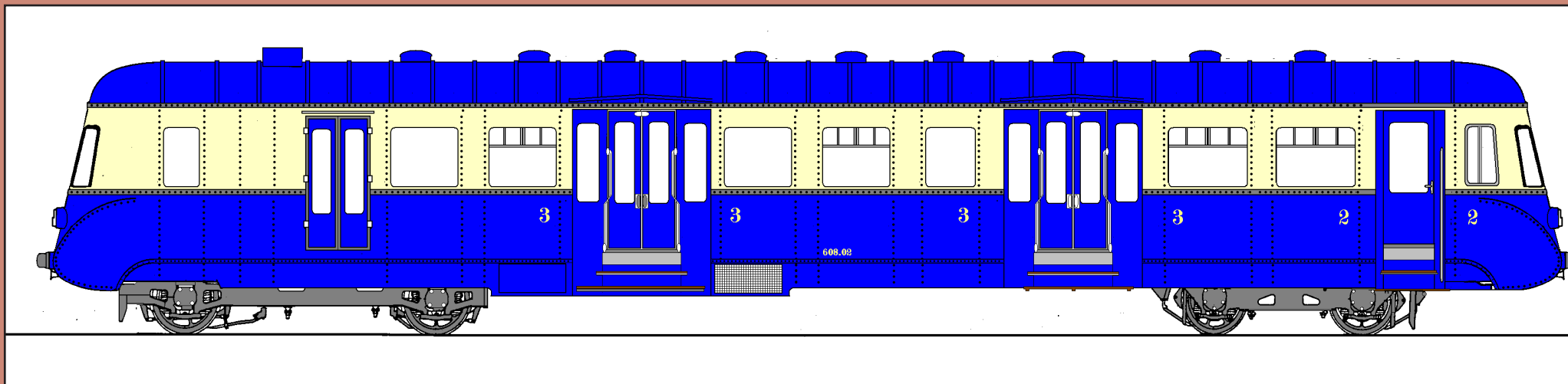


Beide langsliggers waren op drie plaatsen verbonden: twee lichte eindstukken uit U-profiel dienden tevens als steun voor de zandbakken en een zware centrale dwarsverbinding uit twee zwaardere U-profielen. Deze dwarsstukken waren onderling verbonden met een lichtere profielconstructie, die zelf de hefbomen voor de remorganen droeg.

De asbussen zelf waren van het glijlagertype, constructie "Atheros". Deze waren volgens hetzelfde principe als de zwaardere Friedmann-bussen opgebouwd. Hierbij was de meeneempen voor de olie vervangen door een schijf met uitsnijdingen. De meegenomen olie (oranje gekleurd) werd via een goot naar het eigenlijke lager gevoerd. In deze asbussen waren nu de assen gelagerd. Deze had-

den een diameter van 151 mm; de spaakwielen hadden dezelfde diameter als deze van het motordraaistel, namelijk 1.010 mm.

Ook de primaire ophanging was analoog met het motordraaistel uitgevoerd, maar de spiraalveren hadden nu een lengte van 277,5 mm en waren 265 mm uit het



centrum van de as verplaatst. De secundaire ophanging gebeurde ook hier met twee dubbele bladveren, ditmaal echter lichter uitgevoerd. Ze hadden elk een lengte van 1.100 mm en waren opgebouwd uit 7 lamellen met een breedte van 110 mm en een dikte van 13 mm.

Enkel de draagbalk voor de kast was van een andere vorm en strekte zich over de ganse breedte van de kast uit. Maar zowel de meeneemspil als het eigenlijke draagstuk zelf waren analoog met het motordraaistel

Het interieur :

Het interieur was op dezelfde wijze opgebouwd als

bij de 606.01, maar zoals reeds vermeld, werd de standaardisatie naar de M1-rijtuigen toe nog verder doorgevoerd, met nu ook in de 2de klasse de overname van de zetels met fluwelen overtrek, bekend van alle metalen rijtuigen uit deze periode.

Nochtans was de indeling anders opgevat: de toegangsplatformen – twee grote centraal en één kant 2de klasse – bleven ongewijzigd. Voor de centrale platforms bleven de dubbele schuifdeuren (zoals de serierijtuigen type M1), waarvan de sluiting pneumatisch uitgevoerd werd. Ook de stuurposten bleven ongewijzigd – één in de motorruimte en een tweede over de halve breedte van de motorwa-

gen. Beide waren nu links in de rijrichting geplaatst.

Maar verandering was er in de 2de klasse-afdeling: men gaf het tweede – niet-rokerscompartiment op en door de plaatsing van de nieuwe zetels had men een zitplaatsindeling 2 + 2, dus nog slechts 8 zitplaatsen. Er kwamen echter twee individuele zitplaatsen niet-rokers naast de stuurpost met zicht op het spoor. Je zou al voor minder ophouden met roken voor dit zicht op de lijn. De lengte van het compartiment was 1.850 mm, met 480 mm ruimte tussen de zetels.

Hierdoor kreeg men een bijkomend 3de klasse compartiment rokers naast het enige 2de klasse compartiment.

Omschrijving	Aard	Aantal plaatsen
Zitplaatsen : 2de klasse	Rokers	8
	Niet-rokers	2
	Totaal	10
	Rokers	36
3de klasse	Niet-rokers	20
	Totaal	56
Staanplaatsen : 2de klasse	Rokers	10
	Niet-rokers	--
	Totaal	10
	Rokers	25
3de klasse	Niet-rokers	25
	Totaal	50

Ook de indeling van de overige ruimte was veranderd: de centrale afdeling had maar 2 ½ compartimenten met 26 zitplaatsen voor rokers. Bij het type 606 waren er vier compartimenten tussen de toegangsplatforms

Kant bagageruimte had de afdeling nu twee compartimenten met 20 zitplaatsen. De tabel op de volgende bladzijde geeft een overzicht

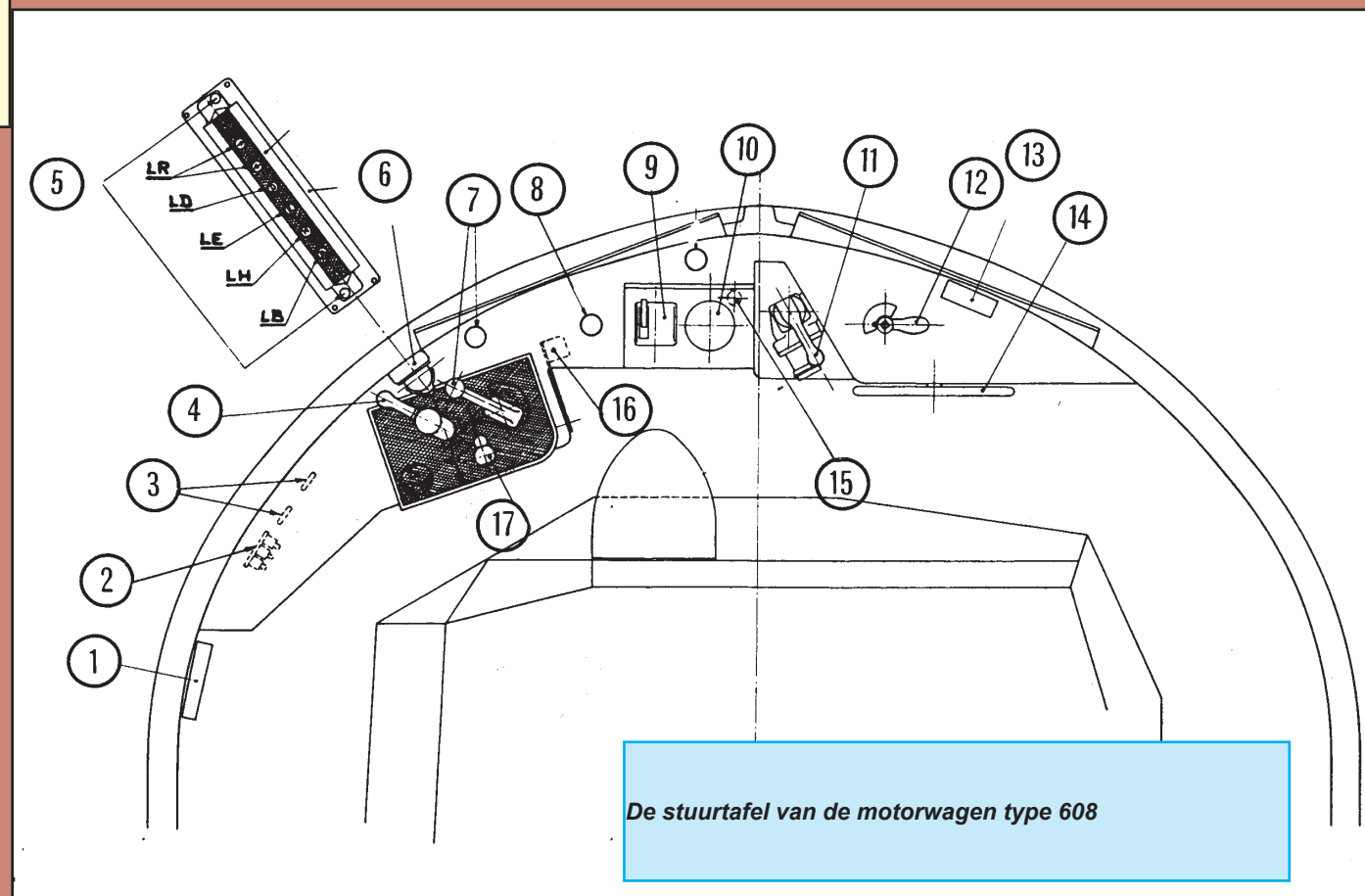
Andere wijziging was de aanwezigheid van een toilet in het centrale gedeelte met een toegangsdeur – draaideur – naar het toegangsplatform. Anderzijds

behiel men ook de draaideuren tussen de verschillende afdelingen en de toegangsplatforms. Alleen tussen 2de en 3de klasse enerzijds en tussen 3de klasse en bagageruimte waren er schuifdeuren voorzien.

De stuurposten:

De typen 608 beschikten – net zoals de 606.01 – over twee stuurposten, die volledig afgesloten waren van de reizigersafdeling. De eerste stuurpost bevond zich in de motorruimte zelf en was slechts met een metalen (en geluidsisolerende) afschermkap over de dieselmotor

1. Bord voor verlichting
2. Zekeringen
3. Verlichtingsschakelaars
4. Keerkruk rijrichting
5. Controlelampjes
6. Paneel voor controlelampjes
7. Snelheidsregeling
8. Schakelaar koplampen
9. Startknop dieselmotor
10. Snelheidsmeter
11. Remkraan rechtstreekse. Rem
12. Noodremming
13. Teloc
14. Handrem
15. Bediening claxons
16. Dodemanpedaal
17. Drukknop waakzaamheid



As	Lege motorwagen		Ritvaardig
	Zonder voorraden	Met 2/3 voorraden	Volledig beladen
<i>Motordraaistel</i>			
1ste as	13 890 kg	14 240 kg	15 810 kg
2de as	13 530 kg	13 890 kg	15 460 kg
Totaal	27 420 kg	28 130 kg	31 270 kg
<i>Loopdraaistel</i>			
3de as	7 700 kg	8 250 kg	10 600 kg
4de as	7 730 kg	8 280 kg	10 630 kg
Totaal	15 430 kg	16 530 kg	21 230 kg
<i>Algemeen totaal</i>	42 850 kg	44 660 kg	52 500 kg

gescheiden.

In deze stuurpost beschikte de bestuurder over alle benodigde bedienings- en controletoeestellen, gegroepeerd op een boordtafel. Links van de bestuurder bevond zich de keerkruk voor het veranderen van de rijrichting en de versnellingshefboom voor de dieselmotor. Rechts was de remkraan en de hefboom voor de noodremming aangebracht. De controleorganen en de verklikkerlampen werden op de voorwand in een afzonderlijk kastje geplaatst, links van het venster. Verder was er de aanwezigheid van de handrem en het dodemanpedaal.

De tweede stuurpost nam slechts de helft van de breedte in, maar had een identieke opstelling

De bedrijfskenmerken:

De aslast :

Daar deze motorwagens ook op de secundaire lijnen

Stuurpost bij het type 608



moesten kunnen rijden, had men bij het opstellen van de specificaties aan een maximale aslast van 14.000 kg (140 kN) gedacht. Maar de stellingen hadden één groot nadeel: daar de motor als zwaarste onderdeel in één draaistel gelegen was, kon men moeilijk komen tot een evenwichtige verdeling van de massa. Hierdoor kreeg men automatisch een grotere aslast aan één kant en had men voor het type 608 de volgende gewichtsverdeling:

Daar het type 608 ongeveer 7.000 kg zwaarder was dan de 606.01, werden de beoogde waarden niet gehaald en hierdoor verhoogde de aslast voor het motordraaistel tot bijna 16.000 kg. Opmerkelijk blijft dat het motordraaistel bijna $\frac{2}{3}$ van de totale massa moest torsen

De snelheid:

Daar deze motorwagens zowel voor lokale diensten als voor het snellere werk tijdens de daluren op de hoofdlijnen gebouwd waren, werd er gekozen voor een betrekkelijk hoge maximale snelheid. Dit was ook mogelijk daar men – ten opzichte van de vorige stellingen – afgestapt was van een zuiver mechanische aandrijving. Voor de stellingen 608 – die uitgerust waren met een zwaardere achtcilindermotor en een aangepaste transmissie – kon deze snelheid opgevoerd worden tot 126 km/h (tegen 85 km/h normaal). Na enkele jaren werd deze snelheid verminderd tot 100 km/u, waarschijnlijk te wijten aan de slechte rijeigenschappen bij deze verhoogde snelheid. Er werd echter geen wijziging doorgevoerd aan de

tandwielverhouding van de transmissie.

Het verbruik:

Als verbruik voor de beide typen motoren werd door de fabrikant een gemiddeld verbruik van 0,175 kg en 0,185 kg brandstof per gereden kilometer aangegeven.

Als we dit vergelijken met het werkelijke verbruik – aangegeven in het statistisch gedeelte van de jaarboeken van de N.M.B.S. – komen we voor de 606.01 tijdens het eerste jaar aan een verbruik van 0,232 kg/km

Maar dit gunstige verbruik bleef niet lang staande en naarmate de motorwagens ouder werden, liep het gemiddelde verbruik op tot waarden schommelend tussen de 500 en 600 g/km. De motorwagens type 608 waren iets zuiniger met hun brandstof, waarbij gemiddeld 100 g/km minder verbruikt werd.

Bij een brandstofvoorraad van 650 liter hadden we voor het stel 606.01 dan ook een actieradius van ca. 750 tot 800 km. Daarbij was bij het type 608 de hoeveelheid mee te nemen brandstof verhoogd tot 800 liter en door het iets mindere verbruik lag de actieradius om en nabij de 1.000 km.

Het vermogen:

Bij de 606.01 was een motor ingebouwd van 235,5 kW (of 320 pk), waarbij het geleverde vermogen voor korte tijd verhoogd kon worden tot 258 kW (350 pk). Door deze opstelling had men een specifiek vermogen van 5,88 kW voor elke liter cilinderinhoud.

Van dit vermogen kwam ongeveer 200 kW ten goede aan de tractie, zodat slechts 35 kW in diverse organen en transmissies verloren ging. Rekening houdend met de massa hadden we voor deze motorwagen een vermogen per ton van 4,4 kW.

Bij de motorwagens type 608 was het motorvermogen verder opgedreven tot 272,3 kW (370 pk). Hier was het

piekvermogen – opgemeten op de testbank – opgelopen tot 294,4 kW (400 pk) en had men een vermogen van 6,256 kW per liter cilinderinhoud. Van dit vermogen kon ongeveer 235 kW gebruikt worden voor de tractie.

De bedrijfskosten :

Ook hier een duidelijke tendens naar de verhoging van de bedrijfskosten naar het einde van de loopbaan: natuurlijk verhoogden de personeelskosten, maar opmerkelijk was ook de indrukwekkende stijging van de kosten voor onderhoud en herstelling van de motorwagens. Nochtans vielen deze kosten nog goed mee als men deze vergeleek met de recent geleverde motorwagen type 603 (kost per kilometer van 17,42 Bfr) en de typen 604/605 (17,80 Bfr/km) voor het jaar 1958..

Omschrijving	1948	1950	1957
<i>Aantal bedrijfsdagen</i>	2 045	1 936	2 592
<i>Verbruik diesel gram / km</i>	714	702	822
<i>Aantal gebruikte uren</i>	40 701	37 105	38 844
<i>Uurloon bestuurder</i>	38,20	39,1	52,1
<i>Kosten/km (in Bfr)</i>			
<i>Arbeidsloon</i>	2,42	2,32	2,71
<i>Olie</i>	0,41	0,28	0,13
<i>Brandstof</i>	1,38	1,25	1,82
<i>Diverse</i>	0,05	0,03	0,02
<i>Algemeen</i>	1,15	1,13	1,78
<i>Totaal</i>	5,61	5,01	6,46
<i>Kosten/km (in Bfr)</i>			
<i>Klaarmaken</i>	0,42	0,41	0,39
<i>Onderhoud</i>	1,71	2,30	5,55
<i>Herstelling</i>	1,67	3,65	5,25
<i>Verbetering</i>	0	0	0,15
<i>Totaal</i>	3,80	6,36	11,34
<i>Algemeen totaal (in Bfr)</i>	9,41	11,37	17,80

Overzicht technische kenmerken

Omschrijving	Type 608	Eenh
Bouwer	Forges, Usines,	
Bouwplaats	Fonderies	
Nummering	Haine-Saint-Pierre	
Asindeling :	608.0 – 608.06	
	1A'2'	
Afmetingen :		
Lengte kast	22 800	mm
Totale lengte	23 400	mm
Totale radstand:	18 125	mm
Afstand tussen draaipunten	15 000	mm
Radstand binnen motordraaistel	3 950	mm
Radstand binnen loopdraaistel	2 300	mm
Oversteek motordraaistel	2 075	mm
Oversteek loopdraaistel	2 900	mm
Hoogte dak:	3 750	mm
Totale hoogte :	4 000	mm
Hoogte vloer	1 325	mm
Breedte kast :	2 950	mm
Diameter wielen :	1 010	mm
Capaciteit :		
2de klas : zitplaatsen	10	
Staanplaatsen	10	
3de klas : zitplaatsen	56	
Staanplaatsen	50	
Oppervlakte :		
Reizigerscompartimenten	42,675	m ²
Bagageafdeling	3,215	m ²
Machinekamer + stuurposten	6,200	m ²
Totaal	52,090	m ²
Voorraden :		
Brandstof	800	l
Koelwater (motor)	490	l
Verwarmingswater	--	l
Smeerolie	110	l
Zand	85	kg

Omschrijving	Type 608	Eenh
Massa's :		
Kast (volledig uitgerust)	20 100	kg
Motordraaistel (zonder motor)	7 400	kg
Loopdraaistel	5 400	kg
Dieselmotor :	4 050	kg
Hydraulische koppeling	1 070	kg
Transmissie	2 350	kg
Massa : ritvaardig	45 600	kg
Leeg	43 700	kg
Lading : reizigers	9 300	kg
Bagage	500	kg
Aslast : 1ste as	15 810	kg
2de as	15 460	kg
3de as	10 600	kg
4de as	10 630	kg
Dieselmotor:		
Bouwer :	SEM Gent	
Type :	8 K 73B	
Werkingsprincipe :	Viertakt	
Soort inspuiting:	Rechtstreeks	
Injectiepomp	Jendrassik	
Injectiedruk	150	bar
Toerental:	1 330	omw/ min
	272,3	min
Nominaal vermogen:	8	kW
Aantal cilinders :	Verticaal	
Opstelling!	In lijn	
Cilinderboring:	170	mm
Zuigerslag :	240	mm
Cilinderinhoud :	43,6	l
Aantal kleppen : inlaat	16	
Uitlaat	16	
Druk einde compressie	38	bar
Hoogste werkingsdruk	150	bar

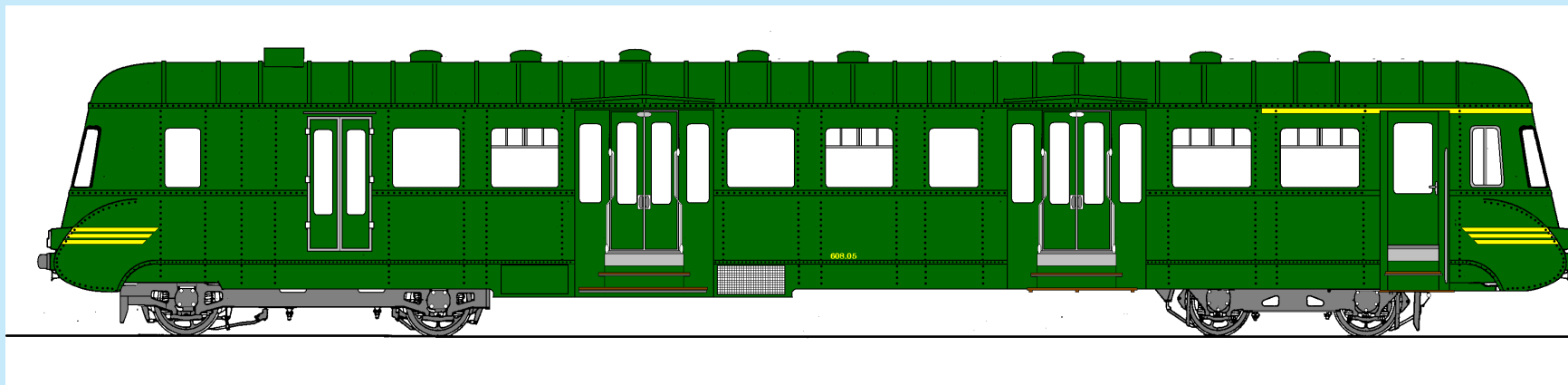
Omschrijving	Type 608	Eenh
Transmissie :		
Bouwer :	SLM Winterthur	
Type :	MS 340/1300	
Werking :	Mechanisch	
Aantal versnellingen:	6	
1ste versnelling	28	km/h
2de versnelling	51	km/h
3de versnelling	63	km/h
4de versnelling	105	km/h
5de versnelling	126,5	km/h
Massa transmissie	2 350	kg
Elektrische installatie:		
Dynamo :	Scintilla	
Type :	V 2500/24	
Vermogen :	2 500	W
Spanning :	24	V
Batterijen :	Tudor	
Type :	12 E 12x2	
Soort :	Lood	
Aantal elementen :	12	
Spanning :	24	V
Capaciteit	384	Ah
Verlichting :		
Aantal lampen	28	
Opgenomen vermogen :	1 015	W
Algemene kenmerken :		
Maximum snelheid :	126,5	km/h
Actieradius :	1 000	km
Maximaal vermogen :	400	pk
Beschikbaar vermogen:	370	pk
Minimum boogstraal :	75	m
Aankoopprijs : :	2 672 683	bfr

Motorwagen type 608

Baume & Merpent
Morlanwelz

Aantal zitplaatsen

1ste klasse : --
2de klasse : 10
3de klasse : 64



Loopbaan :		Kenmerken :	Afmetingen :	
Nummering : na 1953	608.01 – 608.06	Motor : SEM Gent	Totale lengte :	23 400 mm
Effectief (bij bouw)	6	Bouwer : 8 K 73B	Lengte kast :	23 000 mm
Bouwer kast :	FUF Haine-Saint-Pierre	Type : viertakt	Breedte :	2 880 mm
Levering :	08/1939	Werkingsprincipe : rechtstreeks	Hoogte vloer :	1 325 mm
Ombouw	---	Wijze van insputing : 1 330 omw/min	Hoogte totaal :	4 000 mm
Buiten dienst :	04/1967	Inspuitdruk : 150 bar	Radstand (totaal) :	18 125 mm
Asindeling :	B'2'	Cilinders : 8 in lijn	Afstand tussen draaistel. Afstand binnen draaistel.	15 000 mm --
Snelheid (maximaal)	85 km/h	Boring / Zuigerslag 9,2 m/s	Motordraaistel	3 950 mm
Remming :	Westinghouse	Zuigersnelheid : (gem.) 3 500 kg	Loopdraaistel	2 300 mm
Compressor :	700 l/min	Lengte / breedte motor	Oversteek voor :	2 075 mm
Debiet :	WS 4	Overbrenging :	Oversteek achter :	2 900 mm
Automatische rem	Schroefrem	Bouwer : SLM Winterthur	Diameter drijfwielen :	970 mm
Rechtstreekse rem :		Werking : Mechanisch	Massa (rijvaardig)	45 600 kg
Aankoopprijs	2 672 683 BF	met glijdende tandwielen	Aslast : 1ste as	16 000 kg
Actieradius	750 km	cardanas	2 de as	16 000 kg
		Overbrenging op wielen	3 de as	6 900 kg
			4 de as	6 900 kg
			Massa /lopende meter	1 700 kg/m
			Trekkracht :	---
			Uurvermogen :	220 kW
			Beschikbaar vermogen	190 kW

De bouw en inzet.

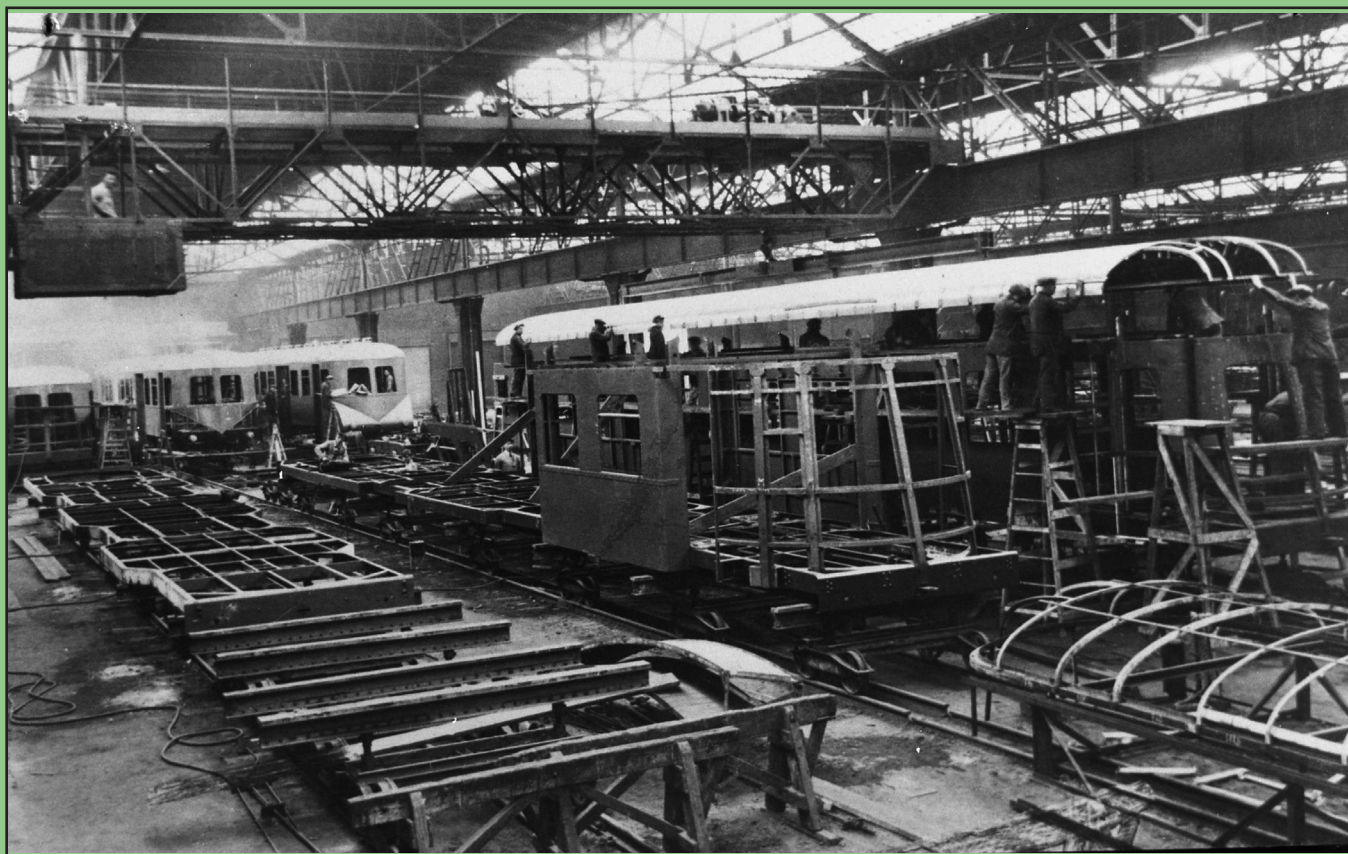
Het type 608 wordt het paradepaardje van de NMBS en de industrie.

Bij de ontwikkeling en de bouw van de motorwagens type 608 was men ervan uitgegaan dat op dat ogenblik al verschillende nevenlijnen een betrekkelijk hoge snelheid zouden toelaten, maar in verband met de bezetting van de treinen slechts de karakteristiek hadden van een lokaallijn. Verder bestond het probleem van de treinen tijdens de daluren op de hoofdassen. De twee- en drieledige stellen hadden wel een deel van dit laatste verkeer opgevangen, maar voor sommige baanvakken was de toen nog aangeboden capaciteit te groot en het verbruik van de twee dieselmotoren – waar deze stellen mee uitgerust waren – te hoog.

Brugge (1937 - 1940)

Een van deze typische inzetplaatsen was Brugge: deze stelplaats had immers drie soorten treinen in te leggen. Bij de sneltreinen kwam Brugge niet tussen en deze werden gereden door machines van Brussel of Oostende. Maar de stoptreinen en de semidirecte treinen naar Gent en Oostende waren gedeeltelijk voor Brugge voorzien. Verder had men de bediening van een belangrijke zijlijn naar Roeselare en verder Kortrijk en als laatste een weinig gebruikte lokaallijn naar Maldegem - Eeklo en verder Gent of Zelzate. Voor deze diensten waren de motorwagens type 608 uitermate geschikt, aangevuld met de nieuwe lichte "autorails" type 622 Brossel die in dezelfde periode afgeleverd werden

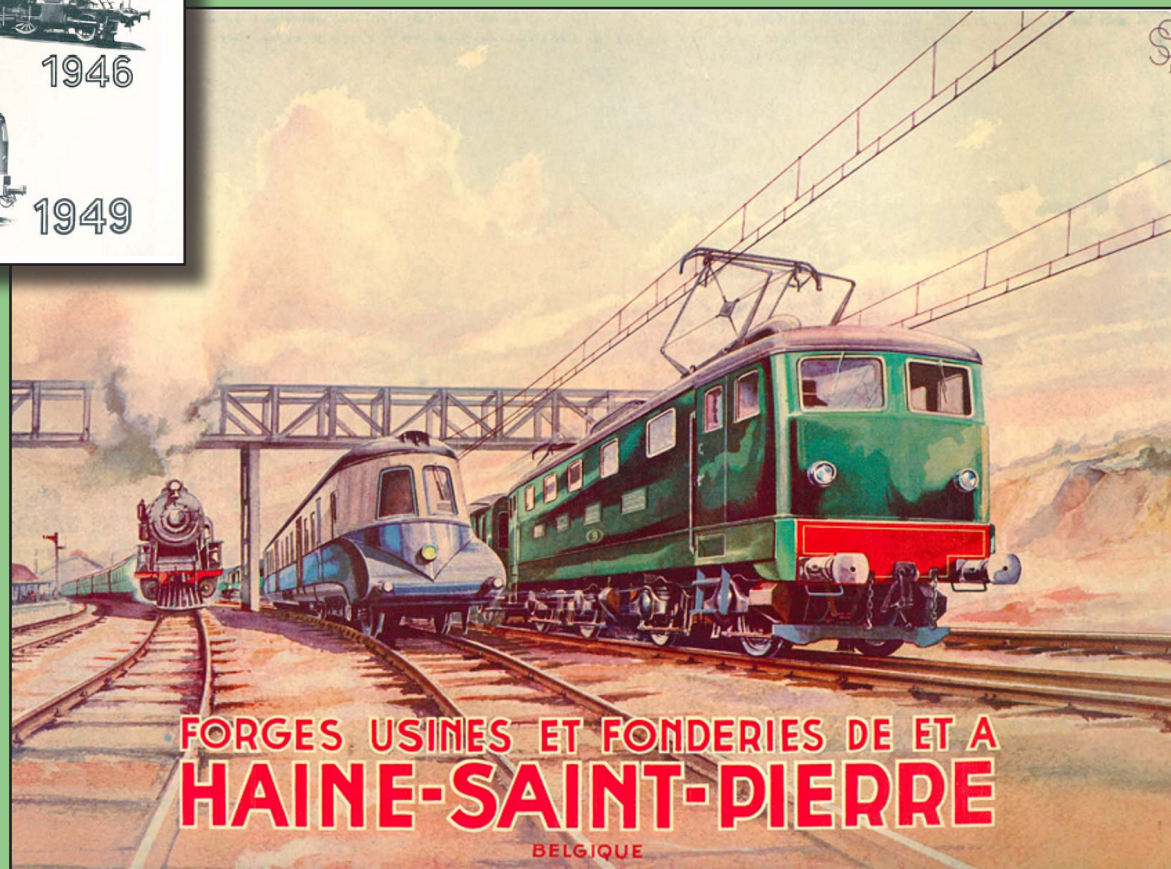
Deze foto laat de bouw van verschillende motorwagens zien bij verschillende fases van de bouw: vooraan het chassis, op de tweede rij wordt de kast geassembleerd, op de achtergrond twee uitwendig praktisch afgewerkte motorwagens.





In de bedrijfscatalogus van 1949 gaf de FUF Haine-Saint-Pierre een overzicht van hun (vooroorlogse) producten. Hierin ontbrak de motorwagen type 608 allerminst.

Ook de de tekening op de kaft werd de 608 - in een ietwat vreemde vorm - afgebeeld.



Na een vrij korte test- en rodageperiode vanuit de AC Luttre kwam de 608.01 – die eind augustus 1939 geleverd werd – na een paar maanden naar Brugge en ongeveer hetzelfde tijdstip volgde de 608.02 de weg naar West-Vlaanderen. De volgende stellingen volgden met een tussenpoos van ongeveer één maand. De motorwagens hadden op dat ogenblik de klassieke en opvallende kleurstelling tussen de stoomlocomotieven van koningsblauw en beige en zoals we uit de fabrieksfoto kunnen afleiden was het dak nu ook blauw geschilderd, afgebakend met een zwarte boord.

Al dadelijk werden de motorwagens op lijn 66 ingezet en kwamen ze als stoptrein – zelfs tijdens de spitsuren – naar Ingelmunster, Roeselare, Lichtervelde en Kortrijk als eindstation. Vanuit deze eerste voornoemde gemeente werd doorgereden naar Tielt via de lijn 69B. Het uittreksel uit de reisgids van oktober 1939 geeft een beeld.

Tijdens de daluren werden er nog twee treinparen van en naar Gent over de rechtstreekse lijn 50 gereden en na een paar maanden waren er ook motorwagens beschikbaar voor enkele treinen naar Eeklo, dit naast de daar ingezette "Brossels". In 1939 – het enige cijfer dat we konden terugvinden – reden de pas geleverde stellingen 50 216 km, waarvan 47 514 km in actieve reizigersdiensten. Ze verbruikten 41.155 liter brandstof en dit leidde tot een aanzienlijk gemiddelde van 819,65 gram/km.

Maar met de dreiging van een nieuwe wereldoorlog in de lucht, de mobilisatie van de troepen, is men te Brugge nooit gekomen tot een rationele inzet en trouwens – bij de inval van de Duitse troepen – was de 608.06 nog maar pas geleverd en bevond deze zich nog in AC Luttre, zodat deze motorwagen nooit in West-Vlaanderen actief is geweest. Ook de overige motorwagens werden – gezien de personeelsopleiding en het verhelpen van de eerste kinderziekten – niet continu ingezet en alle motorwagens werden trouwens vlieg na de bezetting voor lange tijd afgesteld.

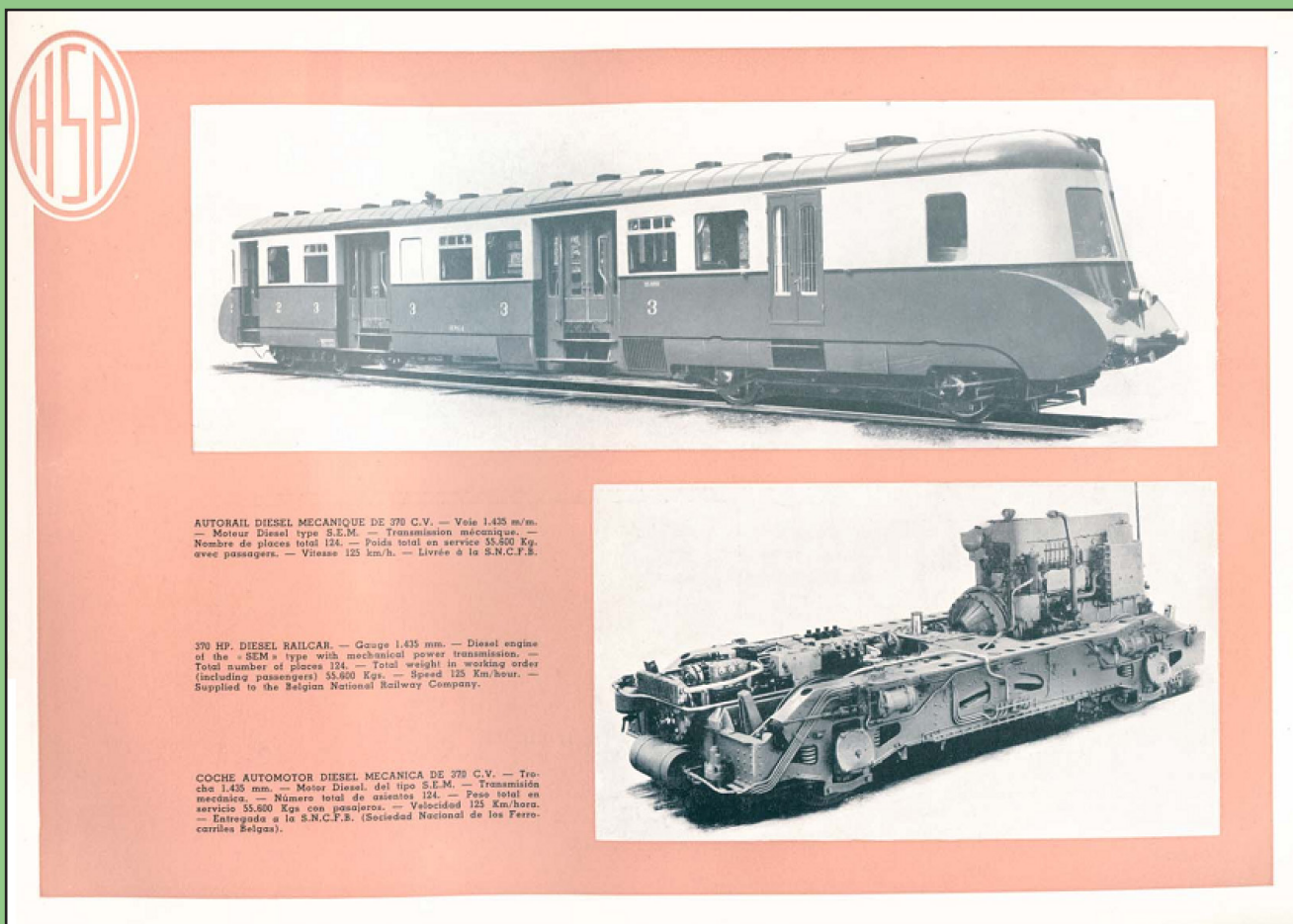
Tweede Wereldoorlog:

Bij het inrukken van de Duitse troepen in mei 1940 waren er vijf van de zes geleverde motorwagens type 608 te Brugge aanwezig en hier was pas voor de zomerregeling een inzetreeks met drie plandagen opgesteld.

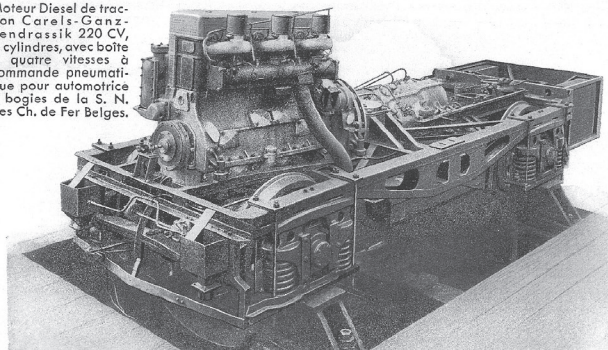
De 608.06 anderzijds was nog maar pas geleverd en stond voor zijn rodageritten nog altijd in de AC Luttre.

Tijdens de eerste weken van de bezetting kon men

Verder werd er een volledige bladzijde aan het type 608 gewijd.



Moteur Diesel de traction Carels-Ganz-Jendrassik 220 CV, 6 cylindres, avec boîte à quatre vitesses à commande pneumatique pour automotrice à bogies de la S. N. des Ch. de Fer Belges.



AUTOMOTRICES SEM • GANZ
A MOTEUR DIESEL
BREVETS : CARELS • GANZ • JENDRASSIK

Les Usines Carels de la SEM dont les moteurs Diesel ont une réputation mondiale, se sont assuré la licence des procédés GANZ pour la construction en Belgique des Automotrices Diesel

SEM

SOCIÉTÉ D'ÉLECTRICITÉ ET DE MÉCANIQUE
PROCÉDES THOMSON-HOUSTON, VAN DEN KERCHOVE & CARELS
54, Chaussée de Charleroi, 54 - BRUXELLES - Téléphone : 37.30.50

Vol. XVIII N° 1

Januari 1936

Fabrieksfoto van een motorwagen type 608 te Haine-Saint-Pierre. Men kon gemakkelijk het onderscheid maken met het type 606, daar de 608 slechts drie compartimenten had tussen de toegangsplatformen.



– in een onbeschrijflijke chaos die er toen heerste – moeilijk spreken van enige effectieve inzet. Maar toen kwam het bevel dat alle vloeibare brandstoffen opgeëist werden door de Duitse bevelhebbers voor militaire doeleinden en de weinige brandstoftanks die de N.M.B.S. in de vier inzetplaatsen voor motorwagens bezat, werden leeggemaakt. Hierdoor moest de N.M.B.S. de beslissing nemen om alle motorwagens voorlopig af te stellen en na een korte periode in de stelplaats zelf, werd beslist ze te concentreren op drie plaatsen: de oude stelplaats van Vorst te Brussel-Zuid en de centrale werkplaatsen van Mechelen en Luttre. Wegens plaatsgebrek in deze werkplaatsen, die ook gedeeltelijk opgeëist waren voor talrijke werkzaamheden buiten de spoorwegen, werden de motorwagens afgesteld in de naburige stations, onder toezicht van de desbetreffende stationschefs. Deze beslissing werd ingegeven door het feit dat enkele van de toch moderne motorwagens al het slachtoffer werden van sabotagedaden. Deze stellen – met hun delicate motoren – boden immers een grotere kans op vernieling en een kleine brandstichting had gewoonlijk desastreuze gevolgen. Uitzonderingen op deze regel vormden enkele driedelige stellen die gebruikt werden door de Duitse bevelvoerders en de “Brossels”, die omgebouwd werden om te rijden op arm gas. Deze motorwagens bleven wel massaal in dienst.

Nog tijdens de volgende maanden van 1940 werd de oude stelplaats Brussel-zuid (Vorst) uitgezocht als veilige (?) standplaats voor onder andere de stellen 608 en 652.1 (later type 620) en zodoende werden deze motorwagens in deze loods afgesteld. De tweeledige stellen waren trouwens te Brussel-Zuid in depot. Deze verplichte opruststelling zou dan ook de ganse wereldoorlog blijven duren en zo verdwenen deze motorwagens voor vier jaar uit het gezichtsveld.

Nadat ze een betrekkelijke vredige rustplaats te Vorst gevonden hadden, sloeg het noodlot begin 1944 ongenadig toe: twee bombardementen op 11 en 25 mei 1944 vernielden een groot gedeelte van de installaties. Er was wel geen directe inslag, maar een gedeelte van de loods stortte in en er brak brand uit die moeilijk te blussen was. Hierdoor werden de meeste daar afgestelde motorwagens van de typen 608 en 652.1 min of meer beschadigd en kwamen enkel de 608.02, de 608.05 en de 652.20

betrekkelijk ongehavend uit de strijd

Nog tijdens het opruimen van het puin besliste de N.M.B.S. tot een volledige heropbouw van de vernielde motorwagens. Maar door het feit dat de AC Luttre en de CW Mechelen door oorlogsfeiten zwaar beschadigd waren, werd kort na de bevrijding van ons land contact gezocht met verschillende Belgische firma's en werd de opdracht voor de herinrichting van deze stellen aan Baume & Merpent te La Louvière toevertrouwd.

De naoorlogse periode:

Zoals al vermeld, werden vier motorwagens type 608 – de 608.01, 608.03, 608.04 en 608.06 – door de oorlogsfeiten te Brussel-Zuid AR beschadigd. De 608.02 en 608.05 ontsprongen de dans, maar beide stellen hadden door de afsteltijd van bijna vier jaar enige standschade opgelopen.

Deze beide motorwagens werden nog tijdens de eerste maanden na de bevrijding door de N.M.B.S. zelf voorlopig terug ritvaardig gemaakt en ze konden hun dienst hervatten tijdens de eerste helft van 1945.

Voor de overige motorwagens was de heropbouw aanzienlijker en zo werden deze vier stellen – samen met de beschadigde tweeledige stellen type 620 – naar de firma Baume & Merpent te Morlanwelz afgevoerd. Maar vooraf hadden ze al enige herstellingen te Brussel ondergaan om het afslepen mogelijk te maken. Er werd voorrang gegeven aan de herstelling van de vier eenledige motorwagens type 608 en – tegen de eerste prognoses in – waren de meeste stellen al tegen de zomerregeling van 1945 gereed om hun actieve dienst terug op te nemen. De juiste data konden niet teruggevonden worden, daar de historische boeken richting vuilnisbakken verdwenen. Feit is dat de gepubliceerde statistieken voor 1945 al zes ritvaardige typen 608 aanduiden en dat ze 510.843 km aflegden.

Al vroeg na de bevrijding bestond er een grote behoefte aan motorwagens om het reizigersverkeer weer op gang te trekken, vooral op de secundaire lijnen. Door gebrek aan onderhoud, door sabotagedaden en door voorlopige herstellingen konden deze lijnen geen zware aslast verdragen. In de stelplaatsen en stations waren de draaischijven gesaboteerd, zodat de inzet van stoomlocomotieven moeilijker werd en men zou vooral de herstellingen in de grote eindstations uitvoeren.

Bij deze heropstart kregen natuurlijk zowel de twee- als vierassige “Brossels” de nodige voorkeur, maar sommige hoofdlijnen vereisten anderzijds motorstellen met een hogere maximumsnelheid. De capaciteit speelde niet dadelijk een rol; men roeide met de middelen die men ter beschikking had.

In deze optie kregen verschillende uit Brussel vertrekkende lijnen de nodige aandacht, en voor de eenledige motorwagens kwamen vooral de verbindingen naar Aalst en Dendermonde opnieuw in aanmerking. Maar ook een aantal lokale treinen naar Leuven, Tienen en Landen vereisten tijdens de daluren geen gesleepte treinen.

Daar waar de “Brossels” vooral in de kleinere stelplaatsen onderkomen vonden, lag het voor de stellen type 608 meer voor de hand dat ze in de Brusselse agglomeratie in depot zouden gaan. Hiervoor kwam de oude stelplaats stoomtractie van Brussel-Zuid in aanmerking, ook optimaal in aanmerking. Deze kleine werkplaats – die al langere tijd niet meer gebruikt werd – lag aan de uitrit van het station Brussel-Zuid, geprangd tussen de uitrijsporen naar de verschillende hoofdlijnen en de Fosnylaan. In de maanden volgend op de bevrijding werd deze opnieuw ingericht voor het onderhoud van de motorwagens en werden de installaties voor de stoomtractie (kolenpark, draaischijven, schouwputten, ...) verwijderd. Dit “nieuwe” depot kwam begin 1945 effectief terug in dienst. De loods telde twaalf sporen, waarvan er zes gebruikt werden voor het onderhoud en de zes overige voor het afstellen van de motorstellen.

Bruxelles-Midi AR Brussel-Zuid AR (1945 - 1960)

IVanaf het ogenblik dat de eerste stellingen terug rijklaar waren, werden ze dadelijk ingezet. Zo kon de eerste ritdag na de Tweede Wereldoorlog al in de loop van februari 1945 opgetekend worden. Hoewel er nog geen eigen reeks opgesteld was, reden de typen 608 tijdens de eerste periode vooral op de verbinding tussen Brussel-Noord en Dendermonde enerzijds en tussen Brussel-Zuid en Aalst anderzijds. Verder waren er pendelritten op de korte verbinding tussen Aalst en Dendermonde, terwijl de overbrenging tussen de stelpplaats en Brussel-Noord via de westerring verliep.

Het daggemiddelde was op dat ogenblik al opgelopen tot 303 km. Ook de inzet kwam nu praktisch vast te liggen voor de volgende jaren en het kan het best verduidelijkt worden door de volgende grafische afbeelding van de inzetreeks van mei 1947, de eerste naoorlogse reeks die bewaard werd. Hoewel het inzetgemiddelde licht verminderd was tot 291 km, werden gedurende 1946 niet minder dan 2.081 inzetdagen geteld (of 347 dagen per motorwagen). Hierbij was de afgelegde afstand opgelopen tot een waarde van 600.235 km in effectieve dienst.

Zoals men kan afleiden, viel de inzet uit elkaar in drie verschillende streken: eerst had men de diensten op lijn 36, waarbij de stoptreinen op het minst drukke gedeelte van de lijn – nl. tussen Leuven en Tienen en

Een opmerkelijke verschijning de motorwagens type 608. Lebbe maakte een tekening van deze motorwagen in zijn oorspronkelijke kleurstelling en gebruikte deze in zijn tijdschrift "Au Fil du Rail" Foto's in deze kleurstelling bestaan - volgens weten - niet gezien de korte inzettijd tussen levering en tweede wereldoorlog.

AUTORAIL DIESEL SIMPLE A BOGIES

tussen Tienen en Landen – gereden werden.

Maar er waren ook drie treinparen die het volledige traject tussen Brussel-Noord en Landen als semirecte trein aflegden. Opmerkelijk hierbij is het feit dat er onder meer gereden werd als laatste avondtrein vanuit Brussel naar Landen met aankomst om 0.30 Op maandagochtend (of een uitloper van zondagavond) werd een dienst verzekerd naar Tienen. Aansluitend werden de eerste ochtendtreinen naar Tienen verzekerd. In deze periode werd niet verder gereden dan de typische spoorweggemeente Landen.

Maar het voornaamste deel van de inzet volgde echter

in de driehoek Brussel – Gent – Dendermonde. Hierbij werd de belangrijkste inzet opgetekend tussen Brussel (zowel noord- als zuidstation) en Aalst. Hierbij werden verschillende diensten doorgetrokken tot in Gent-Sint-Pieters. In de late namiddag waren er korte pendeltreinen naar Gentbrugge-zuid (voor de arbeiders in de wagenwerkplaats) en Wondelgem (voor de creosoteerwerf), maar deze treinen waren ook toegankelijk voor het gewone publiek. Op zondag werd in 1947 ook via de lijn 55 naast het kanaal naar Zelzate gereden en deze dienst kwam even later ook in de week in het pakket van het type 608 voor. Vanuit Brussel-Noord was er nog een avondtrein naar Zottegem en na een uitslaap kwam de 608 in de vroege morgen terug naar Schaarbeek. Ver-

23 Tienen (Tirlemont) - Drieslinter - Tongeren

K	3802 2-3	3804 2-3	3806 2-3	3810 2-3	3814 2-3	3830	3834		
Brussel (N) 36.....	—	—	5.08	8.00	11.34	17.30	18.31	(1)	
0 Tienen ? N. 22.....	4.13	5.11	6.28	9.27	12.46	18.28	19.48		
12 Drieslinter.....	4.30	5.28	6.45	9.44	13.03	18.47	20.13		
18 Zoutleeuw.....	4.36	5.35	7.12	9.50	13.09	18.57	20.32		
19 Wilderen.....	4.41	5.40	7.17	9.55	13.14	19.03	20.37		
22 Sint-Truiden ?.....	4.46	5.45	7.22	10.00	13.19	19.09	20.42		
24 Melveren.....	4.50	—	7.43	10.06	13.20	19.12	20.45		
27 Ordingen.....	4.55	—	7.48	10.11	13.24	19.17	20.50		
31 Hoopertingen.....	5.00	—	7.53	10.16	13.29	19.23	20.55		
35 Borgloon.....	5.13	—	8.06	10.29	13.41	19.47	21.08		
36 Kerniel.....	5.18	—	8.11	10.34	13.46	19.52	21.13		
37 Jesseren.....	5.23	—	8.16	10.39	13.51	19.58	21.18		
41 Piringen.....	5.27	—	8.20	10.43	13.54	20.01	21.22		
45 Tongeren ?.....	5.30	—	8.23	10.51	14.02	20.10	21.30		

(1) Zes samedi et dimanche Bruxelles (N).
D. 17.04. V. 17.04.
(2) Saterdags en Zondag Brussel (N).

	3807 A	3808	3806	3811	3815	M 4071	3831	3833
Tongeren.....	5.41	7.33	11.07	14.40	—	—	17.24	19.26
Piringen.....	5.48	7.41	11.14	14.47	—	—	17.31	19.32
Jesseren.....	5.51	7.45	11.17	14.50	—	—	17.34	19.36
Kerniel.....	5.57	7.53	11.23	14.57	—	—	17.40	19.42
Borgloon.....	6.00	8.08	11.26	15.00	—	—	17.43	19.46
Hoopertingen.....	6.05	8.13	11.31	15.05	—	—	17.48	19.50
Ordingen.....	6.10	8.20	11.37	15.12	—	—	17.53	19.57
Melveren.....	6.15	8.25	11.42	15.17	—	—	17.58	20.02
Sint-Truiden ?.....	6.19	8.29	11.46	15.21	—	—	18.01	20.06
Wilderen.....	6.59	6.30	8.31	11.47	15.22	—	18.20	18.11
Zoutleeuw.....	6.04	6.36	8.37	11.53	15.28	—	18.25	18.17
Drieslinter.....	6.09	6.41	8.41	11.57	15.33	—	18.29	18.22
Tienen ? N. 22.....	6.15	6.48	8.48	12.04	15.39	—	18.35	18.28
Tienen ? N. 22.....	6.16	6.50	8.49	12.04	15.39	—	18.35	18.28
Brussel (N) 36.....	6.37	7.14	9.06	12.23	15.59	—	18.51	19.12
Brussel (N) 36.....	6.09	8.19	10.08	12.31	16.48	—	17.45	20.18



Type 608 Série Reeks D 04/05/1947 291 km

Bruxelles-midi AR / Brussel-zuid AR

Abréviations - Afkortingen

FBM : Bruxelles-midi	FAD : Schoonaarde	FEQ : Clabecq	FGSP : Gent-St-Pieters
Brussel-zuid	FKR : Merelbeke	FLD : Landen	FLS : Aalst
FBN : Bruxelles-nord	FLV : Leuven	FM : Mechelen	FT : Dendermonde
Brussel-noord	FTL : Tienen	FSG : Soignies	FSM : Zottegem
LX : Bruxelles QL	FSZ : Zelzate	FUG : Gentbrugge	FWO : Wondelgem
Brussel LW	FZL : Londerzeel	LT : Ottignies	MTB : Etterbeek

Ritdagen / Jours de roulement

sd : pas le dimanche
niet op zondag
d : roule le dimanche
rijdt op zondag



Triple équipe / drieploegenstelsel

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1 0 km																									
2 316 km																									
3 407 km																									
4 374 km																									
5 416 km																									
6 234 km																									
Tot. : 1 747 km																									

der was er de 12 km lange, lokale verbinding tussen Dendermonde en Aalst, waar het type 608 zes pendelritten voor zijn rekening nam. Hierbij werd zowel Aalst als Dendermonde rechtstreeks uit Brussel bereikt. Verder werden ook Burst, Schoonaarde en Londerzeel als eindstation bediend. Avonds werd vanuit Dendermonde ook Mechelen bereikt en van hieruit werd teruggereden naar Brussel.

Ten zuiden van Brussel was de inzet beperkter en waren er slechts enkele treinen. Zo reden de motorwagens op weekdays naar Clabecq en Soignies, beide in de voormiddag, en opvallend kwam de vooroorlogse dienst van het type 605 terug: vanuit Brussel-Leopoldswijk werd er één treinpaar naar Ottignies verzekerd. Afsluitend was er ook de bediening van Etterbeek voor de spoorwegmensen in deze vestiging, maar ook voor

de gewone reizigers.

Deze inzetreeks bleef gedurende de volgende jaren praktisch ongewijzigd doorlopen, waarbij wel dient aangestipt te worden dat het behaalde daggemiddelde verder opliep tot circa 360 km. Ook in verband met de inzet kwamen er zelden of nooit enige problemen opdagen en de volgende cijfers verduidelijken een toestand die zelden nog behaald werd: de zes motorwagens samen haalden gewoonlijk een inzetgemiddelde van meer dan 2.000 inzetdagen per jaar. Dit wil zeggen dat ze gemiddeld praktisch 340 tot 350 dagen per jaar effectief ingezet werden, zonder defecten. Het onderhoud – gedurende dag 1 – was wel in de beurtregeling ingewerkt, maar accentueerde nog meer de hoge daggemiddelden met inzetdagen met meer dan 400 tot 500 km. De afgelegde jaarafstand schommelde hierbij om en bij de 625.000 km. Voor de exacte cijfers verwijzen we naar het statistisch gedeelte op het einde van het hoofdstuk.

Een eerste kleine wijziging in de inzet noteerden we tegen het einde van de jaren veertig, toen één namiddag-trein vanuit Landen doorgetrokken werd tot in Sint-Truiden over de lijn 21. De terugrit volgde niet de heenrit, maar ging – zoals het voorgaande uittreksel aantoonde – naar Tienen via de lijn 23 over Zoutleeuw en Drieslinter. Ook deze dienst naar de fruitstad bleef gedurende verschillende jaren behouden.

De voorheen beschreven inzet bleef nog gedurende verschillende jaren praktisch ongewijzigd doorlopen en zoals men uit de beurtregeling uit 1953 kan afleiden, veranderde de openstelling van de noord-zuidverbinding weinig aan het inzetpatroon. Er kwam wel een reorganisatie bij de inzetreeksen te Brussel-Zuid en we kregen vanaf 1953 de volgende situatie:

Opmerkelijk nog steeds de verschillende lokale diensttreinen naar onder meer Etterbeek en Vorst rondom

Enige dienst naar oostelijke richting was de trein 4026 tussen Schaarbeek en Landen (en gedurende enige tijd verder tot in Sint-Truiden). De terugrit gebeurde als 4041 naar Leuven. Op 15 augustus 1948 heeft de 608.03 zijn eindpunt Landen bereikt.

Foto Joop QUANJER, verzameling N.M.B.S. Train World Heritage

Reeks	Type	Aant da-gen	Dag-gem	Inzet - Opmerking
A	653 654 670 671	6		Oostende, Adinkerke Hasselt, Mons, Tournai, Binche
B	620	6		Zie verder (volgend hoofdstuk)
C	620	1		Antwerpen-Roosendaal
D	652	1		Antwerpen-Roosendaal
E	608	6		Zie hieronder
F	602	3		Luchthaven Melsbroek
G	SNCF	1		Piloot Brussel - Luxembourg
M	230	1		Rangeringen Brussel-zuid 3 bestuurders reserve
N	--	1		
O	--	1		2 bestuurders opleiding Diesel
R	231	1		Rangeringen stelplaats





Een motorwagen type 608 rijdt het station van Brussel-Leopoldswijk uit. Grootscheepse werken vormen de aanloop voor een eerste modernisering.

Brussel en Wondelgem vanuit Gent-St-Pieters. Vanuit deze plaats werd Zelzate bediend en op zondag werd nu ook doorgereden naar Moerbeke-Waas (lijn 57a).

In het holst van de nacht werd ook Antwerpen-zuid bereikt en er waren ook verschillende nachttreinen tussen Landen, Tienen en Leuven. Vanuit de universiteitsstad Leuven werd er op weekdays een studententrein

naar St-Joris-Weert (lijn 139) gereden voor de bediening van de universiteit te Oud-Heverlee.

Ook nog steeds in het programma opgenomen was de bediening van Ottignies in de vroege namiddag.

In 1954 hadden we het onderdraad brengen van de rechtstreekse lijn Brussel – Gent-Sint-Pieters, maar dit had geen direct gevolg op de inzet; enkel zouden de motorwagens meer diensten naar Zottegem te verwerken krijgen.

We moesten wachten tot voor de winterregeling van 1955, die in oktober inging: er waren twee feiten die in-

57		Aalst - Dendermonde(- Zelzate (Kanaal) (Alost - Termonde - Zelzate) (Canal)										57	
K		M 9804 3		M 9820 2		M 9865 2		M 9628 2	M 2182 2	M 9770 2	M 9631 2	TA 9711 2	
0	Aalst (N.) ♀	4.06	—	5.29	—	6.49	—	7.57	8.31	10.35	12.30	12.30	12.30
3	Hofstade	4.10	—	5.34	—	6.54	—	7.57	8.36	10.40	12.34	12.34	12.34
6	Gijzegem	4.15	—	5.39	—	6.59	—	8.02	8.41	10.48	12.39	12.39	12.39
10	Oudegem	4.20	—	5.45	—	7.05	—	8.08	8.47	10.52	12.44	12.44	12.44
12	Dendermonde ♀	4.24	—	5.50	—	7.10	—	8.13	8.52	10.58	12.49	12.49	12.49
		M 2851 2	M 9641 2	M 9641 2		M 9627 2	M 9653 2		TA 9801 2	M 9659 2		M 9960 2	
	Aalst (N.) ♀	12.39	13.30	13.51	—	14.56	15.29	—	15.44	16.48	—	16.56	16.56
	Hofstade	12.44	13.33	13.53	—	15.01	15.33	—	15.49	16.51	—	17.00	17.00
	Gijzegem	12.50	13.40	14.00	—	15.07	15.38	—	15.55	16.56	—	17.06	17.06
	Oudegem	12.56	13.46	14.06	—	15.13	15.43	—	16.00	17.02	—	17.12	17.12
	Dendermonde ♀	13.02	13.51	14.09	—	15.18	15.47	—	16.04	17.07	—	17.18	17.18
						M 9665 2-3	M 9669 2-3	M 9659 2-3		M 9625 2-3	M 9679 2-3		
	Aalst (N.) ♀	—	—	—	—	17.51	18.49	—	19.11	—	21.03	21.51	21.51
	Hofstade	—	—	—	—	17.56	18.54	—	19.15	—	21.07	21.55	21.55
	Gijzegem	—	—	—	—	18.02	19.00	—	19.20	—	21.12	22.00	22.00
	Oudegem	—	—	—	—	18.08	19.06	—	19.25	—	21.17	22.05	22.05
	Dendermonde ♀	—	—	—	—	18.15	19.10	—	19.28	—	21.21	22.09	22.09
						M 9604 2-3	M 9811 2-3	M 9612 2-3	M 9907 2-3		M 9749 2-3		TA 9839 2-3
	Dendermonde ♀	5.07	—	6.26	—	7.21	7.50	—	—	9.00	—	—	12.04
37	Oudegem	5.12	—	6.31	—	7.26	7.54	—	—	9.05	—	—	12.08
40	Gijzegem	5.17	—	6.36	—	7.31	8.02	—	—	9.10	—	—	12.12
43	Hofstade	5.22	—	6.41	—	7.36	8.07	—	—	9.19	—	—	12.20
46	Aalst (N.) ♀	5.27	—	6.46	—	7.41	8.11	—	—	9.20	—	—	12.20
		M 9635 2-3	M 9650 2-3	M 9610 2-3		M 9813 2-3	TA 9642 2-3		M 9632 2-3	M 9650 2-3	M 9656 2-3		
	Dendermonde ♀	12.08	12.10	13.12	—	13.47	14.32	14.55	—	15.53	16.20	16.58	—
	Oudegem	12.12	12.16	13.16	—	13.53	14.36	14.59	—	15.58	16.24	17.03	—
	Gijzegem	12.17	12.20	13.20	—	14.00	14.41	15.06	—	16.03	16.28	17.09	—
	Hofstade	12.22	12.25	13.25	—	14.06	14.47	15.11	—	16.08	16.33	17.15	—
	Aalst (N.) ♀	12.26	12.29	13.29	—	14.11	14.52	15.15	—	16.12	16.37	17.20	—
		M 9660 2-3	M 9659 2-3			M 9653 2-3	M 9656 2-3		M 9659 2-3	M 9604 2-3			
	Dendermonde ♀	18.04	18.44	—	—	—	—	—	20.28	21.25	—	0.23	0.58
	Oudegem	18.09	18.50	—	—	—	—	—	20.32	21.29	—	0.27	1.02
	Gijzegem	18.14	18.59	—	—	—	—	—	20.36	21.33	—	0.31	1.06
	Hofstade	18.19	19.04	—	—	—	—	—	20.41	21.38	—	0.36	1.11
	Aalst (N.) ♀	18.23	19.09	—	—	—	—	—	20.45	21.42	—	0.40	1.15

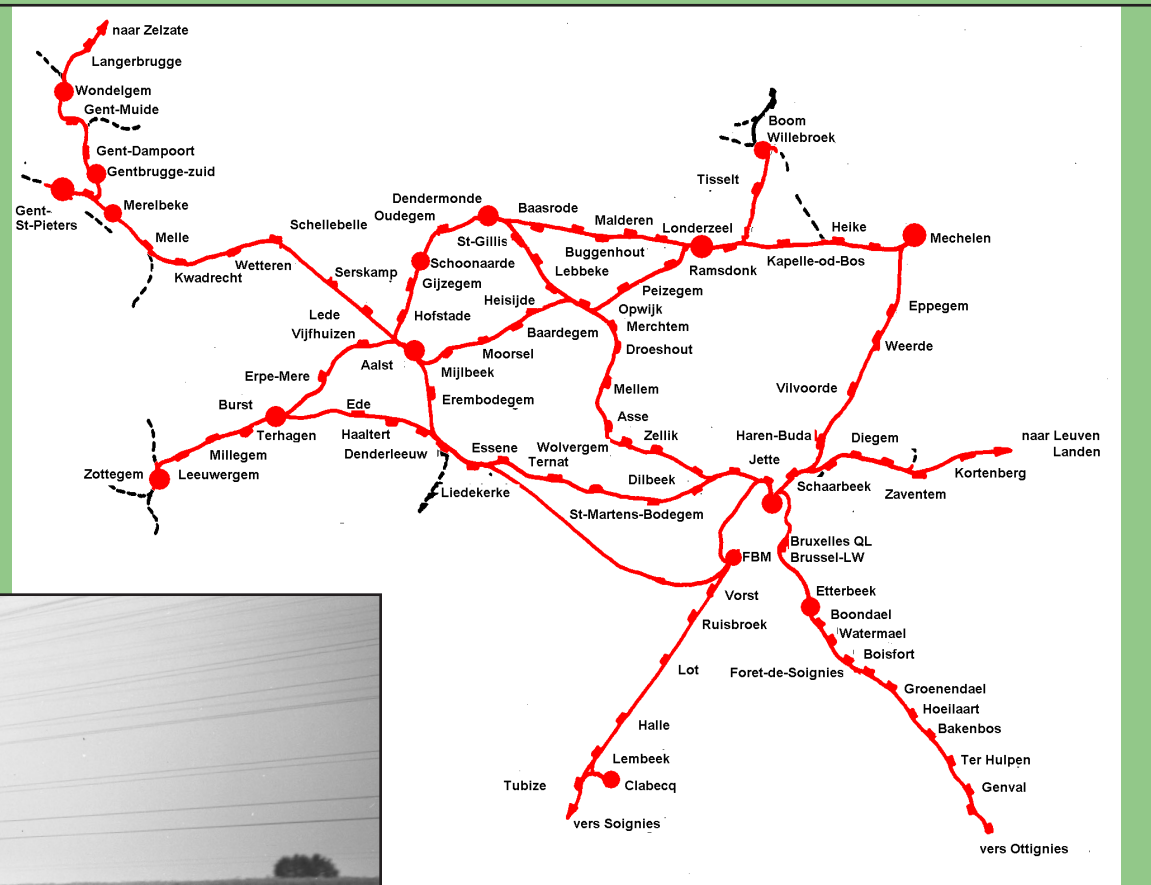
vloed hadden op de inzet van de motorwagens. De elektrificatie van de verbinding Brussel – Liège-Guillemins leidde ertoe dat de inzet op het oostelijke deel naar Landen volledig wegviel.

Dit werd nog versterkt door de levering van de nieuwe motorwagens type 603 (latere reeks 43) eind 1954 aan Aarschot en de uitbouw van de motorwagengestelplaats Landen door de levering van de motorwagens type 604 en 605 (latere reeksen 44 en 45). Hierdoor was het ganse oostelijke deel van het land voorzien van nieuwe motorwagens. Ook westelijk aan het inzetgebied geknaagd, de nieuwe motorwagens type 603 die vanaf 1956 aan Kortrijk (en ook Brussel/Schaarbeek) geleverd werden.

De uitgebreide inzetreeks met zes plandagen bleef nog tot na de winterregeling van 1960 praktisch ongewijzigd van kracht. Enig verschil was het samenvoegen van de inzetreeksen van de drieledige stellen en hierdoor nam de inzetreeks van het type 608 opnieuw de kenletter D aan, dit vanaf de zomerregeling van 1957.

Eind 1960 zou het einde van de inzet van de typen 608 vanuit de hoofdstad starten: op 29 november 1960 kwamen de 603.20 (vanuit Schaarbeek) en 603.30 (vanuit Bertrix) naar Brussel-Zuid en namen geleidelijk – na personeelsopleiding – de taken van de 608-ers over.

In deze periode was ook de beslissing gevallen om de kleine stelplaats Walcourt te voorzien van de motorstellen type 608 (en ook type 620) voor de vele lijnen tussen



Het uitgebreide inzetgebied van het type 608 gedurende het eerste deel van de inzetperiode te Brussel-Zuid AR

*Een motorwagen type 608 in de nog landelijke streek tussen Dendermonde en Aalst.
Foto Firmin DE RIDDER, verzameling TSP*



Onder staat de 608.03 in het station van Dendermonde op 18 september 1946 na één van de vele pendelritten naar Aalst. De bestuurder - nog met volledig uniform - is trots om voor "zijn" motorstel te mogen poseren.

Rechts eenzelfde situatie op dezelfde dag, maar nu na aankomst te Aalst. De bestuurder koos nu voor een blauw werkpak

Foto's B BOOMSMA - verzameling NVBS





Boven de 608.05 in de afstelbundel - kant Brussel - van Leuven

Foto N.M.B.S. - Train World Heritage

60		Dendermonde - Opwijk - Brussel (Termonde - Opwijk - Bruxelles)													60	
E		9902	9908	9904	9912	9914	9916	9920	9922	9928	2198	2180	2178	TA	M	9932
0	Dendermonde	4.32	6.20	5.42	6.00	6.10	6.25	6.37	6.52	7.04	7.08	7.32	8.16	8.50	9.47	
2	St-Gillis	4.36	6.24	5.46	6.14	6.24	6.41	6.56	7.00	7.04	7.39	8.23	9.07	9.50		
4	Lebbeke	4.40	6.29	5.51	6.19	6.29	6.46	7.00	7.04	7.39	8.23	9.07	9.50			
6	Heizide	4.44	6.33	5.56	6.25	6.35	6.52	7.04	7.08	7.44	8.29	9.13	9.56			
9	Opwijk	4.48	6.37	6.01	6.10	6.29	6.36	6.54	7.08	7.13	7.18	7.48	8.31	9.15		
12	Droeshout	4.49	6.39	6.03	6.12	6.31	6.38	6.55	7.09	7.25	7.19	7.49	8.32	9.16		
13	Merchtem	4.53	6.43	6.07	6.16	6.35	6.42	7.13	7.29	7.33	7.63	8.46	9.30			
15	Mollem	5.01	6.50	6.23	6.32	6.51	7.10	7.21	7.36	7.40	7.70	8.53	9.37			
18	Asse	5.08	6.57	6.32	6.42	6.59	7.10	7.28	7.42	7.46	7.76	8.59	9.43			
20	Waffergem	5.11	6.01	6.31	6.41	7.14	7.31	7.46	7.50	7.84	8.14	8.44	9.28			
22	Zellik	5.15	6.04	6.21	6.47	7.18	7.35	7.50	7.54	7.88	8.18	8.48	9.32			
28	Jette	5.23	6.10	6.28	6.43	6.54	7.10	7.25	7.42	7.56	7.40	8.10	9.31	10.21		
30	Laken	5.32	6.11	6.30	6.44	6.57	7.11	7.27	7.43	7.57	7.41	8.11	9.32	10.22		
32	Dendermonde	5.36	6.16	6.34	6.48	7.16	7.31	7.47	8.01	7.45	8.15	9.45	10.25			
33	Centr.-O.	5.42	6.22	6.41	6.55	7.21	7.36	7.52	8.06	7.50	8.19	8.45	9.40	10.30		
34	Centr.-N.	5.48	6.28	6.47	6.61	7.27	7.42	7.58	8.12	7.96	8.25	8.51	9.46	10.34		
35	Zuid-Midi	5.54	6.34	6.53	7.07	7.33	7.48	7.64	7.78	8.12	8.03	8.34	9.37	10.24		
36	Schaarbeek	5.58	6.38	6.57	7.11	7.37	7.52	8.08	8.22	8.06	8.35	9.38	10.25			

60		Dendermonde - Opwijk - Brussel (Termonde - Opwijk - Bruxelles)													60	
E		9934	9930	9930	2194	9954	9958	9960	9970	2188	9980	M	9986			
Dendermonde	9.47	10.32	12.24	13.13	13.18	14.41	16.26	17.31	18.53	20.14	20.30	22.25				
St-Gillis	9.51	10.35	12.28	13.17	13.22	14.45	16.30	17.35	18.57	20.18	20.34	22.29				
Lebbeke	9.54	10.38	12.33	13.22	13.27	14.50	16.35	17.40	19.02	20.23	20.39	22.34				
Heizide	9.58	10.38	12.33	13.22	13.27	14.50	16.35	17.40	19.02	20.23	20.39	22.34				
Opwijk	10.03	10.44	12.43	13.21	13.29	14.55	16.43	17.45	19.09	20.29	20.47	22.35				
Droeshout	10.08	10.48	12.48	13.26	13.34	14.59	16.47	17.49	19.13	20.33	20.51	22.40				
Merchtem	10.08	10.50	12.52	13.30	13.38	15.01	16.50	17.51	19.16	20.36	20.54	22.43				
Mollem	10.12	10.53	12.57	13.35	13.43	15.04	16.55	17.54	19.20	20.40	20.58	22.43				
Asse	10.18	10.58	13.06	13.44	13.52	15.09	17.02	17.59	19.26	20.46	21.06	22.48				
Waffergem	10.23	11.03	13.11	13.49	13.57	15.14	17.07	18.03	19.30	20.50	21.10	22.53				
Zellik	10.29	11.09	13.17	13.55	14.03	15.21	17.14	18.10	19.37	20.57	21.17	22.59				
Jette	10.33	11.14	13.22	14.00	14.08	15.26	17.19	18.15	19.42	21.02	21.22	23.02				
Laken	10.39	11.18	13.32	14.10	14.18	15.36	17.29	18.25	19.52	21.12	21.32	23.07				
Centr.-O.	10.43	11.22	13.36	14.14	14.22	15.40	17.33	18.29	19.56	21.16	21.36	23.11				
Centr.-N.	10.47	11.26	13.40	14.18	14.26	15.44	17.37	18.33	20.00	21.20	21.40	23.15				
Zuid-Midi	10.51	11.30	13.44	14.22	14.30	15.48	17.41	18.37	20.04	21.24	21.44	23.19				
Schaarbeek	10.55	11.34	13.48	14.26	14.34	15.52	17.45	18.41	20.08	21.28	21.48	23.23				

◆ M 2194 Neemt geen weekabonnenten op uit Dendermonde (locaal) en Opwijk. a : Stopt enkel Zaterdag.

◆ M 2196 Ne prend pas les abonnés à la semaine de Termonde (local) et Opwijk. a : Arrêt le samedi seulement.

60		Brussel - Opwijk - Dendermonde (Bruxelles - Opwijk - Termonde)													60	
E		2177	M	M	9905	9905	M	M	TA	M	M	9937	M	9939		
0	Zuid-Midi	6.04	6.18	6.27	7.30	8.21	12.08	..	12.17			
3	Centr.-O.	6.15	6.26	6.37	7.11	7.25	7.38	8.30	10.14	11.58	12.22	12.26	12.30			
0	Noord-N.	6.15	6.26	6.37	7.11	7.25	7.38	8.30	10.14	11.58	12.22	12.26	12.30			
0	Laken	6.23	6.30	6.42	7.17	7.31	7.43	8.35	10.19	12.04	12.28	12.32	12.36			
5	Jette	6.24	6.33	6.46	7.22	7.36	7.47	8.39	10.24	12.10	12.34	12.38	12.42			
11	Zellik	6.39	6.52	7.31	7.44	7.53	8.45	10.31	12.16	12.40	12.44	12.48				
13	Waffergem	6.42	6.55	7.35	7.48	7.57	8.49	10.35	12.21	12.45	12.49	12.53				
15	Asse	6.45	6.58	7.39	7.52	7.58	8.51	10.39	12.26	12.50	12.54	12.58				
18	Mollem	6.49	7.02	7.44	7.57	8.06	8.58	10.43	12.28	12.52	12.56	13.00				
20	Merchtem	6.53	7.05	7.48	8.01	8.10	9.02	10.47	12.30	12.54	12.58	13.02				
21	Droeshout	6.54	7.07	7.49	8.04	8.13	9.05	10.49	12.31	12.55	12.59	13.03				
24	Opwijk	6.42	6.57	7.10	7.54	8.07	9.02	10.53	12.30	12.54	12.58	13.02				
27	Heizide	6.43	6.57	7.11	7.55	8.08	9.03	10.54	12.32	12.56	13.00	13.04				
29	Lebbeke	6.49	7.03	7.19	8.04	8.16	9.09	11.02	12.42	13.06	13.10	13.14				
31	St-Gillis	7.06	7.20	8.08	8.20	8.29	9.21	11.06	12.45	13.09	13.13	13.17				
32	Dendermonde	6.55	7.09	7.25	8.12	8.24	9.15	11.02	12.48	13.12	13.16	13.20				

60		Brussel - Opwijk - Dendermonde (Bruxelles - Opwijk - Termonde)													60	
E		9945	M	M	9951	9955	M	M	TA	M	M	9961	M	9969		
0	Zuid-Midi	12.37	13.03	13.17	..	..	15.29	16.20	..	..	16.48	..	16.54	
3	Centr.-O.	12.47	13.06	13.16	13.30	14.31	15.37	16.33	17.33	18.33	19.33	20.33	21.33			
0	Noord-Nord	12.53	13.11	13.23	13.35	14.37	15.42	16.38	17.37	18.37	19.37	20.37	21.37			
0	Laken	12.57	13.14	13.27	13.39	14.41	15.45	16.42	17.41	18.41	19.41	20.41	21.41			
5	Jette	12.58	13.15	13.28	13.40	14.42	15.46	16.43	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42			
11	Zellik	13.07	13.21	13.37	13.47	14.52	15.46	16.43	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42			
13	Waffergem	13.13	13.24	13.45	13.51	14.56	15.46	16.43	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42			
15	Asse	13.17	13.27	13.45	13.51	14.56	15.46	16.43	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42			
18	Mollem	13.18	13.31	13.50	13.59	15.04	15.46	16.43	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42			
20	Merchtem	13.23	13.34	13.55	14.03	15.09	15.46	16.43	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42			
21	Droeshout	13.26	13.33	13.58	14.04	15.11	15.46	16.43	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42			
24	Opwijk	13.30	13.39	14.02	14.09	15.17	16.02	16.48	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42			
27	Heizide	13.32	13.40	14.03	14.10	15.18	16.03	16.49	17.43	18.43	19.43	20.43	21.43			
29	Lebbeke	13.42	13.46	14.12	14.18	15.28	16.15	16.53	17.42	18.42	19.42	20.42	21.42			
31	St-Gillis	13.47	13.51	14.17	14.23	15.33	16.20	16.57	17.45	18.45	19.45	20.45	21.45			
32	Dendermonde	13.50	13.52	14.19	14.25	15.36	16.21	16.20	17.25	18.25	19.25	20.25	21.25			

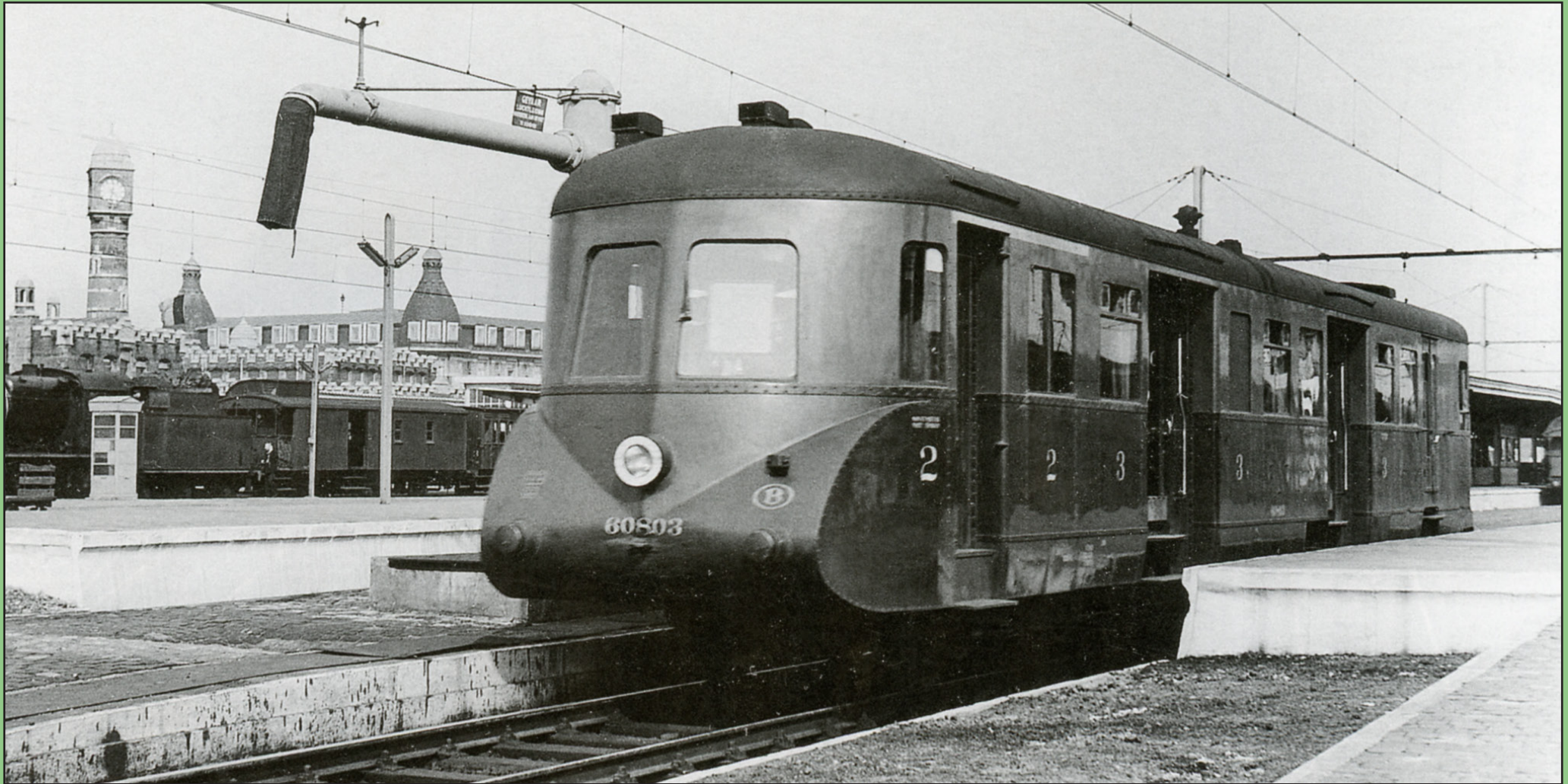
60		Brussel - Opwijk - Dendermonde (Bruxelles - Opwijk - Termonde)													60	
E		2199	9977	9963	9971	2189	9975	9981	9985	9991	9991	N	9991			
0	Zuid-Midi	17.01	17.08	17.28	17.38	18.00	18.00	18.13	18.13	18.13	18.13	18.13	18.13			
3	Centr.-O.	17.04	17.11	17.31	17.41	18.03	18.03	18.16	18.16	18.16	18.16	18.16	18.16			
0	Noord-Nord	17.14	17.21	17.41	17.51	18.13	18.13	18.26	18.26	18.26	18.26	18.26	18.26			
0	Laken	17.23	17.30	17.50	18.00	18.22	18.22	18.35	18.35	18.35	18.35	18				



Op 11 augustus 1952 plande de Franse spoorwegfotograaf Jacques Bazin een trip ten oosten van Brussel om onder meer de enige door een type 608 verzekerde trein voorbij Landen te fotograferen. Op die dag was het de 608.2 die deze dienst waarnam. Vanuit Tienen (foto boven met de aankomst vanuit Leuven) werd in de vroege namiddag Landen bereikt en het ging verder als trein M4058 naar Sint-Truiden over de lijn 21. Aankomst om 16.11. De terugtocht startte om 16.20 maar deze verliep over de lijn 23 (via Zoutleeuw en Drieslinter) naar Tienen als trein M4071. Onder werd van deze korte tussenpoos gebruik gemaakt om de motorwagen voor het station van Sint-Truiden in beeld te brengen.

Foto's Jacques BAZIN, verzameling Pierre Bazin





Meestal was Aalst het eindpunt bij de inzet van het type 608. Gent-Sint-Pieters daarentegen slechts éénmaal bereikt, dit met de trein M2631 vanuit Schaarbeek en via Aalst. Aankomst 9.08. Nadien werd een treinpaar (9475 - 9476) naar Zelzate via de lijn 55 verzekerd en om 11.40 ging het dan als trein 9602 terug naar Schaarbeek.

Foto NMBS Train World Heritage



De 608.04 verlaat het station van Brussel-Noord in juni 1951. De werken voor de Noord-Zuidverbinding naderen hun einde. Hier aan de noordzijde is alles al afgewerkt

Foto Eric RUSELL verzameling P. Tassignon

Nog een opname van de 608.03 te Aalst-Noord op 18 september 1948 voor het seinhuis van dit station.

Foto B BOOMSMA - verzameling NVBS



genomen worden, en dit gebeurde in een vrij korte tijd. Hierdoor viel één plandag weg, maar anderzijds werd de verbinding naar Kortrijk als het ware van het inzetgebied afgesneden en werden een aantal diensten aan de motorwagens type 603 van Kortrijk overgedragen. Dit werd nog enkele maanden later versterkt toen de zes bijkomende drieledige motorstellen type 630 (reeks 40 nadien) tussen augustus en oktober 1961 aan Kortrijk afgeleverd werden, en dit had een bijkomende verandering tot gevolg.

Eind februari 1961 kwamen twee bijkomende motorwagens type 603 over: de 603.13 en 603.23 werden resp. vanuit Schaarbeek en Kortrijk getransfereerd. Hierdoor



De 608.06 bij een tussenstop in het station van Schaarbeek op weg naar Leuven.

Foto verzameling Alain Michel

Beurtregeling Type 608		Reeks E					
Brussel-zuid AR							
Daggemiddelde: 339 km		Vanaf 18/05/1952					
Trein	Vertrekstation	Aankomst					Ritdag
Dag 1							
	Onderhoud						
Dag 2							
Leeg	Brussel-zuid	Schaarbeek	6.21	6.36			
9907	Schaarbeek	Aalst	6.56	8.11			
9934	Aalst	Brussel-noord	9.01	10.01			
9937	Brussel-noord	Dendermonde	10.20	11.05			
9834	Dendermonde	Londerzeel	11.25	11.44			
9833	Londerzeel	Dendermonde	11.48	12.06			
9833	Dendermonde	Aalst	12.03	12.26			SS
9621	Aalst	Dendermonde	12.30	12.47			SSD
9616	Dendermonde	Aalst	13.18	13.35			SSD
9641	Aalst	Dendermonde	13.51	14.09			SS
9633	Dendermonde	Aalst	12.08	12.26			D
8420	Aalst	Burst	12.37	12.54			D
8435	Burst	Aalst	12.58	13.14			D
9641	Aalst	Dendermonde	13.31	14.09			D
9642	Dendermonde	Aalst	14.35	15.15			S
9653	Aalst	Dendermonde	15.29	15.47			S
9650	Dendermonde	Aalst	16.20	16.37			
9960	Aalst	Brussel-noord	16.56	18.07			
Leeg	Brussel-noord	Brussel-zuid	18.15	18.39			
Leeg	Brussel-zuid	Brussel-noord	19.22	19.39			
2783	Brussel-noord	Burst	19.50	20.38			
1778	Burst	Denderleeuw	20.35	20.45			
8579	Denderleeuw	Zottegem	20.51	21.20			
1131	Zottegem	Gent-St-P	21.25	21.51			
8674	Gent-St-P	Zottegem	21.54	22.27			
8504	Zottegem	Schaarbeek	4.31	5.40			

Dag 3					
5004	Schaarbeek	Etterbeek	7.16	7.34	SD
Leeg	Etterbeek	Schaarbeek	7.36	7.54	SD
2831	Schaarbeek	Gent-St-P	8.00	9.08	
9475	Gent-St-P	Zelzate	9.37	10.19	
9476	Zelzate	Gent-St-P	10.20	11.08	
9062	Gent-St-P	Schaarbeek	11.40	13.41	SS
9062	Gent-St-P	Schaarbeek	11.17	13.42	S
4113	Schaarbeek	Brussel-noord	14.02	14.20	
4058	Brussel-noord	Landen	14.29	15.52	
4058	Brussel-noord	Landen	14.34	15.57	SS
4058	Landen	Sint-Truiden	15.58	16.11	S
4071	Sint-Truiden	Leuven	16.20	17.34	
5676	Leuven	St-Joris-Weert.	17.35	17.49	SD
5677	St-Joris-Weert.	Leuven	18.06	18.21	SD
4096	Leuven	Tienen	18.26	18.48	
Leeg	Tienen	Leuven	18.50	19.05	
4094	Leuven	Landen	19.05	19.45	
4097	Landen	Brussel-noord	20.04	21.32	
9101	Brussel-noord	Denderleeuw	21.37	22.15	SD
2888	Denderleeuw	Brussel-noord	22.23	22.49	SD
4114	Brussel-noord	Landen	23.04	0.24	SD
Leeg	Landen	Tienen	0.30	0.42	SL
4116	Brussel-noord	Landen	23.30	0.50	D
4107	Landen	Tienen	0.55	1.09	D
4000	Tienen	Landen	3.21	3.36	
4005	Landen	Tienen	3.43	3.54	
4012	Tienen	Landen	3.57	4.12	
4009	Landen	Brussel-noord	4.16	5.50	
Dag 4					
4112	Brussel-zuid	Etterbeek	6.40	7.43	SD
Leeg	Etterbeek	Brussel-zuid	9.20	10.16	SD
Leeg	Etterbeek	Brussel-LW	9.05	9.09	L
5029	Brussel-LW	Schaarbeek	9.37	9.47	L
Leeg	Schaarbeek	Brussel-zuid	10.00	10.16	
Leeg	Brussel-zuid	Schaarbeek	13.07	14.07	
4065	Schaarbeek	Gent-St-P	14.13	16.11	
9556	Gent-St-P	Moerbeke	17.14	18.36	D
9571	Moerbeke	Gent-St-P	18.50	19.46	D
9441	Gent-St-P	Wondelgem	16.23	16.46	SD
9442	Wondelgem	Gent-St-P	16.57	17.16	SD
8642	Gent-St-P	Zottegem	17.46	18.27	SD
8661	Zottegem	Gent-St-P	19.38	20.11	SD
9090	Gent-St-P	Schaarbeek	20.15	21.51	SD
9090	Gent-St-P	Schaarbeek	20.20	21.53	
4115	Schaarbeek	Brussel-noord	22.14	22.33	
2899	Brussel-noord	Gent-St-P	23.30	0.44	
9010	Gent-St-P	Schaarbeek	4.50	5.41	
4111	Schaarbeek	Brussel-noord	6.20	6.26	

Dag 5					
Leeg	Brussel-noord	Schaarbeek	6.33	6.33	
4026	Schaarbeek	Landen	7.29	7.29	
4041	Landen	Tienen	9.16	9.16	D
4041	Landen	Leuven	9.16	9.16	SD
4044	Leuven	Tienen	11.47	11.47	SD
4059	Tienen	Brussel-zuid	12.26	12.26	
2885	Brussel-zuid	Aalst	18.41	18.41	SSD
1865	Brussel-zuid	Aalst	16.00	16.00	S
4471	Brussel-zuid	Aalst	17.25	17.25	
9852	Aalst	Londerzeel	19.15	19.15	
9858	Londerzeel	Aalst	19.53	19.53	
9679	Aalst	Dendermonde	21.51	21.51	
9851	Dendermonde	Wetteren	22.18	22.18	
9858	Wetteren	Mechelen	22.58	22.58	SD
9859	Mechelen	Dendermonde	23.48	23.48	SD
9859	Dendermonde	Aalst	0.23	0.23	SD
9020	Aalst	Brussel-zuid	4.46	4.46	SD
9625	Brussel-zuid	Dendermonde	21.03	21.03	D
9626	Dendermonde	Aalst	21.31	21.31	D
9679	Aalst	Dendermonde	21.50	21.50	D
9851	Dendermonde	Wetteren	22.18	22.18	D
9858	Wetteren	Dendermonde	22.41	22.41	D
9796	Dendermonde	Antw-Zuid	23.10	23.10	D
9686	Antw-Zuid	Aalst	0/06	0/06	D
9020	Aalst	Brussel-zuid	5.02	5.32	D
Dag 6					
Leeg	Brussel-zuid	Kuregem	7.08	7.13	SD
8521	Kuregem	Vorst-zuid	7.32	7.40	SD
Leeg	Vorst-zuid	Ruisbroek	7.41	7.45	SD
Leeg	Ruisbroek	Brussel-noord	8.18	8.41	SD
9987	Brussel-noord	Dendermonde	8.48	9.39	SD
9930	Dendermonde	Brussel-noord	10.36	11.33	SD
Leeg	Brussel-noord	Brussel-LW	11.37	12.23	SD
5064	Brussel-LW	Ottignies	14.00	14.39	SSD
5073	Ottignies	Brussel-LW	14.57	15.34	SSD
Leeg	Brussel-LW	Etterbeek	15.35	15.40	SSD
5077	Etterbeek	Schaarbeek	17.09	17.32	SSD
Leeg	Schaarbeek	Brussel-zuid	17.39	18.55	SSD
	Brussel-zuid	PLANTON	12.00	20.00	S

kon de 608.02 eind januari 1961 al uitwijken naar zijn nieuw aangeduide stelplaats, namelijk Walcourt, en kon daar de personeelsopleiding uitgebreid worden. Vanaf maart 1961 werd de inzetreeks verminderd tot 4 inzetdagen en namen de typen 603 de volledige inzet van het type 608 over. De 608.04 en 608.06 volgden op dat ogenblik hun collega richting zuiden.

De twee overige motorwagens (608.01 en 608.03) bleven nog voorlopig te Brussel-Zuid als reserve, daar door de afgifte van de twee- en drieledige stellen in dezelfde periode het bestand van Brussel vrij krap geworden was en hierdoor de typen 603 regelmatig in dubbeltractie moesten inspringen in andere reeksen. Daarom voorzag de zomerregeling van 1961 nog steeds een reeks D met vier plandagen voor het type 608, maar het daggemiddelde was gedaald tot slechts 222 km. Hoofdinzet werd nu nog steeds opgetekend op de verbinding naar Dendermonde en op deze lijn stonden er drie treinpaares naar deze laatste gemeente op het programma. Twee verdere treinen hadden Asse als eindpunt en nu 's woensdags werd ook Opwijk als eindpunt van een scholierentrein bereikt. Daar waar op weekdays enkel omnibusdiensten gereden werden, kwam de 608 's zaterdags als trein 2191 als directe trein – met enkel een stop te Opwijk – tot inzet.

Vanuit Dendermonde werd 's nachts nog steeds doorgereden tot Mechelen. Op lijn 50a stond er – ook na de elektrificatie – nog een treinpaar naar Gent-St-Pieters en een ander naar Denderleeuw – Aalst ingeschreven, en vanuit deze laatste plaats werd ook Geraardsbergen nog altijd bediend. Ook Edingen en Braine-l'Alleud werden nog bereikt. Maar langzamerhand zou de inzet voor het type 608 verminderen. Maar met de vier aanwezige typen 603 kon de dienst nu praktisch constant uitgevoerd worden en de 608.01 en 608.03 stonden meestal doelloos in de praktisch verlaten loods van de stelplaats Brussel-zuid AR afgesteld. In juli 1961 – na de aankomst van een vijfde motorwagen type 603 – de 603.26 – gingen de beide laatste motorwagens type 608 ook in het bestand van Walcourt over en eindigden hun diensten vanuit de hoofdstad.



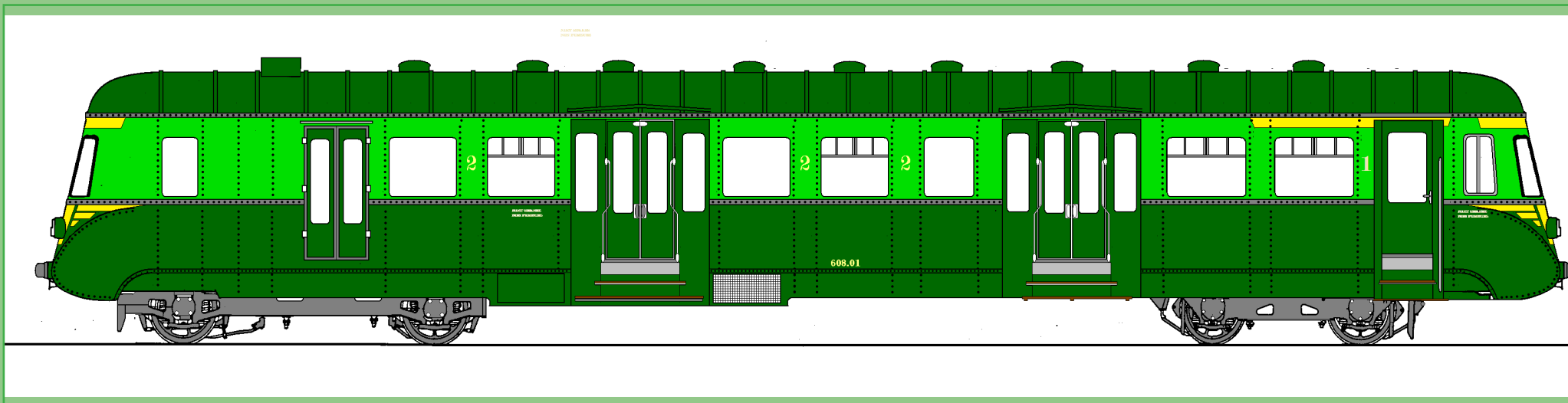
Twee ontmoetingen tussen dieselmotorwagens: boven de 608.05 naast de 620.01, onder in hoger gezelschap: de 608.03 met een Frans TEE-motorstel, beide gefotografeerd te Brussel-Zuid

Foto's Phil DAMBLY



De tweede foto van 13 september 1957 te Brussel-zuid: de 608.01 vertrekkensklaar om als M 8971 naar Denderleeuw te sporen. De motorwagen is nog uitgerust met de centrale koplamp en de gele zichtbaarheidsbanden in trapeziumvorm.

Foto's Joop QUANJER,
verzameling N.M.B.S. Train World Heritage



In enkele jaren tijd werden drie aanpassingen van de huisstijl doorgevoerd, dit bij alle motorwagens:

Naar aanleiding van enkele ongevallen op overwegen werd beslist om op de kopfronten een gele veiligheidsschildering aan te brengen. Deze "snor" met een centraal deel in trapeziumvorm werd vanaf 1953 - 1954 algemeen aangebracht.

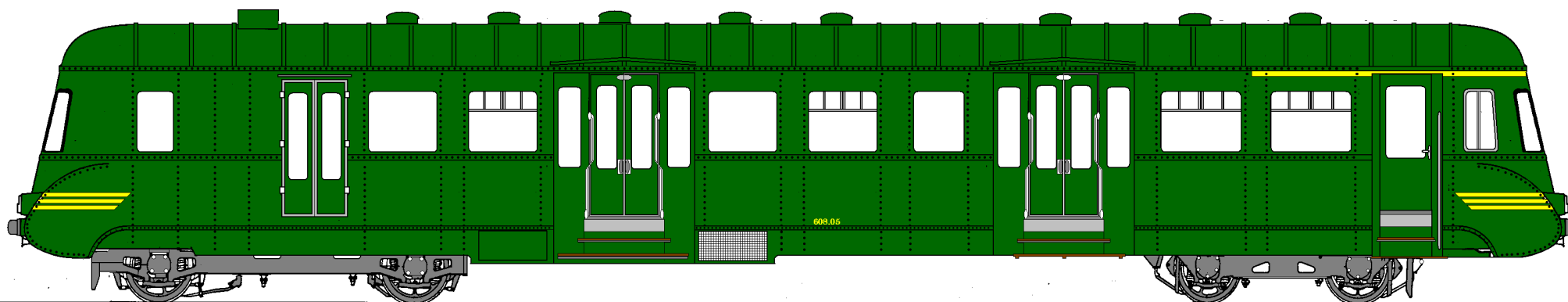
Vanaf 1956 werd het (mooie) tweetintengroen vervangen door een uniforme schildering in donkergroen. Op hetzelfde ogenblik werd ook de derde klasse afgeschaft.

Vanaf opnieuw 1956 werden de koplampen ontdebeld en kreeg men een nieuwe vorm van zichtbaarheidsbanden met een gele cirkel rond de koplampen.

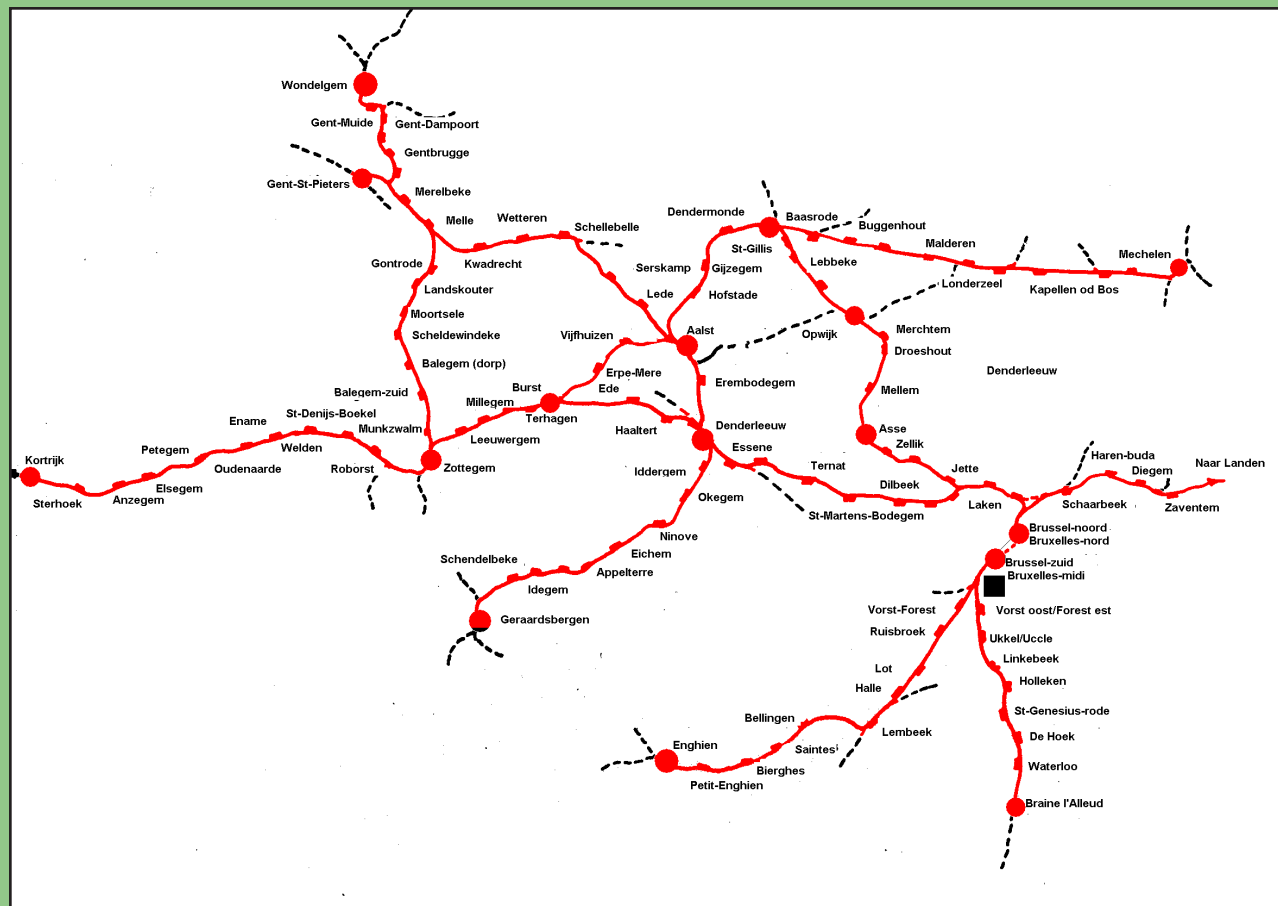
Alhoewel de drie veranderingen onafhankelijk van elkaar aangebracht werden, hebben de motorwagens type 608 waarschijnlijk nooit de tweede varianten - enkel donkergroen met trapezium snor - nooit gedragen.

De twee opnames ontstonden op 13 september 1957 te Brussel-Zuid op een uur verschil. Op vorige bladzijde de 608.01 in twee tinten groen zen snor in trapezium als trein M 8971 naar Denderleeuw. Rechts was de 608.03 al omgebouwd met ontdebeldde koplampen en donkergroene kleur, hier als trein M8969 opnieuw naar Denderleeuw.

*Foto's Joop QUANJER,
verzameling N.M.B.S. Train World Heritage*



Periode	Reeks	Aantal dagen	Dag-gemiddelde
10/45	E	6	303
05/46	E	6	291
04/47	D	6	291
05/48	D	6	314
05/49	D	6	332
10/49	D	6	348
05/50	D	6	348
10/50	D	6	331
05/51	D	6	336
10/51	D	6	346
05/62	D	6	339
10/52	D	6	337
05/53	D	6	347
10/53	D	6	327
05/54	E	6	331
10/54	E	6	332
05/55	E	6	343
10/55	E	6	335
05/56	E	6	340
10/56	E	6	344
05/57	D	6	316
10/57	D	6	323
05/58	D	6	353
10/58	D	6	358
05/59	D	6	346
10/59	D	6	338
05/60	D	6	334
10/60	D	6	319
05/61	D*	4	222



Omschrijving	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1953	1954	1955	1956	1957	1958
<i>Eff rit HKV</i>	479987	600235	577326	593032	584638	584638	600045	611765	636446	658406	668596	588555	632719
<i>Losse ritten</i>	30858	43566	53753	50003	39849	39849	40602	32274	34364	29726	19275	27507	46476
<i>Totaal HKV</i>	510843	643801	631095	643035	624487	624487	640647	644039	670810	688132	687871	616062	679195
<i>Aant inzetdagen</i>	?	2081	2045	1946	1936	1936	2065	2065	1973	2063	1866	1752	2056
<i>Effectief motorw</i>		5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
<i>Afstand /motorw</i>		303	308	330	323	323	310	311	339	333	368	351	335
<i>Aant dagen/AR</i>		346	340	324	322	322	344	344	328	343	311	292	342



De inrit van Brussel-Noord is volledig gemoderniseerd na de opening van de Noord-zuidverbinding. Een motorwagen type 608 te midden van een bos lichtseinen.

Foto ACEC, verzameling Bois de Cazier

Walcourt (1961 - 1963)

Daar de motorwagens type 608 door de aankomst van de modernere stellen type 603 te Brussel overbodig geworden waren, zocht men naarstig naar een nieuw inzetgebied. Hiervoor kwamen nog verschillende streken in aanmerking, maar de aanwezigheid van de nieuwe stellen typen 603, 604 en 605 liet niet meer zoveel ruimte. In de Ardennen hadden de motorwagens type 603 zich goed ingeburgerd te Bertrix en reden er samen met de vierassige Brossels type 553 het leeuwenaandeel van de treinen. Alleen enkele piekuurtreinen werden er gesleept door de laatste stomers type 26 of de diesellocomotieven type 202. Enkel Gouvy en Stockem waren minder bedeed en hier werden nog de tweeassige Brossels gebruikt.

Ook in West-Vlaanderen had een groot aandeel in het effectief van de 30 motorwagens type 603 en hiermee bediende Kortrijk het grootste gedeelte van de lokale verbindingen. De gloednieuwe driedelige stellen reden een aantal doorgaande treinen en piekuurtreinen. En verder waren er nog de (afgedankte) driedelige motorstellen die er hun laatste dienstjaren doorbrachten.

Een gedeelte van de lokaallijnen in Brabant, de Limburgse en de Antwerpse Kempen werd bediend door de motorwagens typen 604 en 605, die in deze periode te Landen gestationeerd waren, samen met de laatste typen 603 van Aarschot. Ook de lokale verbindingen naar Huy en Namur werden door deze motorwagens bediend. De overgebleven lokale treinen werden nog gereden door de typen 553 van Landen.

In Oost-Vlaanderen deden de motorwagens type 554 vanuit Merelbeke trouw hun dienst, bijgestaan door onder meer het type 630 van Kortrijk voor de verbinding naar Antwerpen-Linkeroever.

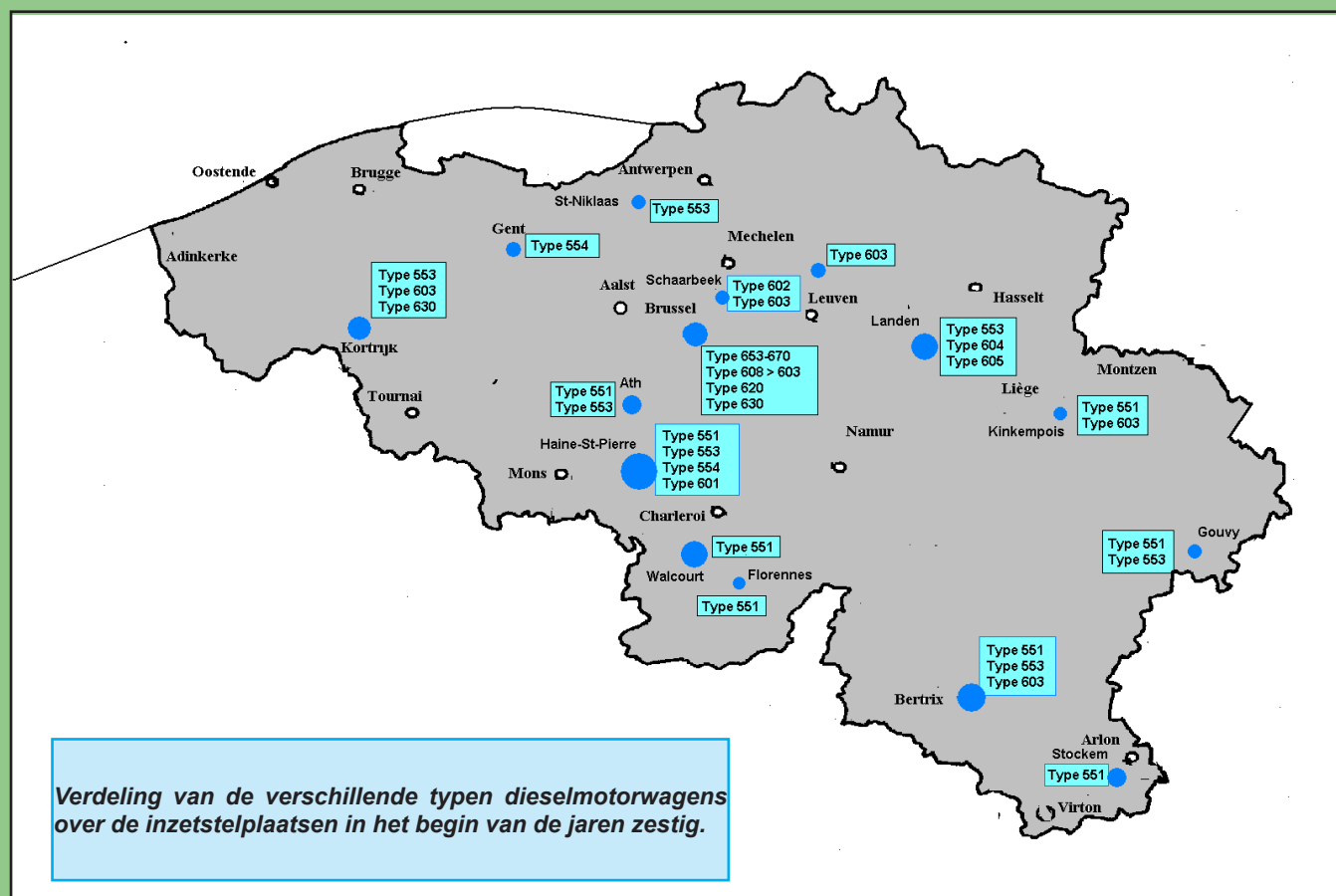
En dan de grote aaneengeschakelde streek van het Centre en de Borinage, altijd de streek van de mo-

torwagens, en dit bleef zo: Ath en Haine-Saint-Pierre domineerden hier het verkeer, maar wel met een allegaartje van oude motorwagens, de laatste typen 601, de twee- en vierassige "Brossels" en de meer moderne motorwagens type 554. Een streek die zeker voor modernisering vatbaar was, maar die nog moest wachten.

Wat bleef er nog over: de provincie Liège, maar op de enkele lijnen werden de tweeassige Brossels en enkele motorwagens type 603 vanuit Kinkempois gebruikt. De rest bleef geëxploiteerd met gesleepte treinen

Dus kwam in feite enkel nog een stille, vergeten streek

over met nog veel lokale verbindingen, maar achteropgesteld door de N.M.B.S.: de streek tussen Samber en Maas. Vooral levend van de landbouw, met enkele steengroeven en wat lokale industrie, maar vooral gericht op het bekken rondom Charleroi. Bezaaid met kleine dorpen en enkele commerciële centra, maar toch bedeed met drie stelplaatsen op een kleine oppervlakte. Walcourt en Mariembourg zorgden voor de doorgaande diensten, maar hadden de oudste stoomlocomotieven in hun bestand. De lichte tenderlocomotieven typen 16 reden alle doorgaande reizigersdiensten met enkele oude G.C.I.-rijtuigen. Voor de zwaardere reizigerstreinen – maar vooral de goederendiensten – waren enkele

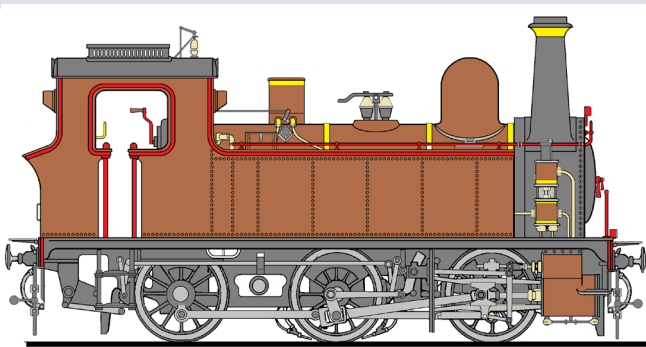


De stelplaats Walcourt

Bij de oprichting van de "Chemin de fer de l'Entre Sambre et Meuse" in 1845 zocht men een geschikte plaats om de werkplaats in te planten. Deze maatschappij zou in de eerste plaats de hoofdlijn tussen Charleroi en Vireux-Molhain via Mariembourg gaan aanleggen en exploiteren. Daar er in de buurt van Charleroi geen geschikte plaats was, werd de toen nog kleine, rurale gemeente Walcourt uitgekozen om een werkplaats uit te bouwen. Maar door deze keuze kreeg men hier ook een knooppunt van de later aangelegde zijlijnen naar vooral de streek van Florennes.

In 1864 fuseerde de maatschappij met de "Chemin de fer de l'Est de la Belgique" en werd de uitbating van de bestaande lijnen uitbesteed aan de Grand Central Belge. Deze maatschappij was een fusie van verschillende privéconcessies, meestal in het oosten van het land, uitgaande van de hoofdzetel Leuven. Walcourt werd op dat ogenblik uitgebouwd tot een van de grotere werkplaatsen, met ook de gewone stelplaats voor de bevoorrading en het dagelijks onderhoud van de stoomlocomotieven.

In 1897 werd de Grand Central Belge door de Staatsspoorwegen overgenomen en werd ook de stelplaats Walcourt overgenomen. Nog enkele jaren bleven de vroegere locomotieven van de GCB de dienst uitmaken, maar geleidelijk kwamen ook machines van de staat



steunpunt, met in deze periode ongeveer 700 personeelsleden in dienst. In 1923 brandde het stationsgebouw volledig af en werd het vervangen door een houten gebouw. Maar enkele jaren later was er een nieuw station opgericht.

In het begin van de dertiger jaren viel het terug in een meer lokale context: de zwaardere stomers type 31 verdwenen, voor het steeds uitgebreidere verkeer op de landelijke lijnen werden meer dan tien locomotieven type 11 gebruikt, het goederenverkeer werd weer volledig door het type 81 afgehandeld, voor de rangeerdienst werden nu de zadeltanklocomotieven type 57 gebruikt. Het doorgaande verkeer werd door de stelplaatsen van Charleroi verzekerd.

Kort voor de Tweede Wereldoorlog kwam Walcourt in contact met zijn eerste dieselmotorwagens in de vorm van de tweeassige Brossels, die de oude typen 11 vervingen. De Tweede Wereldoorlog bracht de afgifte van de ex-Pruisische locomotieven type 81 met zich mee. Deze werden vervangen door de typen 41 en 44. Voor de rangeringen namen de oude ex-K.P.E.V.-machines type 79 de taken van het type 93 over. De inzet van de Brossel-motorwagens bleef behouden.

Na de bevrijding werd de vooroorlogse toestand hersteld: de typen 81 en 93 kwamen terug en ook het type 11 zou nog korte tijd de lokaaltreinen slepen, samen met de ex-Nord Belge-machines type 24. De Brossels gingen officieel over naar de stelplaats Florennes, maar het onderhoud gebeurde nog steeds te Walcourt. Ook de inzetplaats Mariembourg kwam tijdens de volgende jaren onder de bevoegdheid van Walcourt.

Gedurende bijna vijftien jaar bleef deze toestand behouden. De inzet ging echter sterk achteruit door de sluiting van verschillende lijnen in de omgeving en de terugloop van het aantal reizigers.

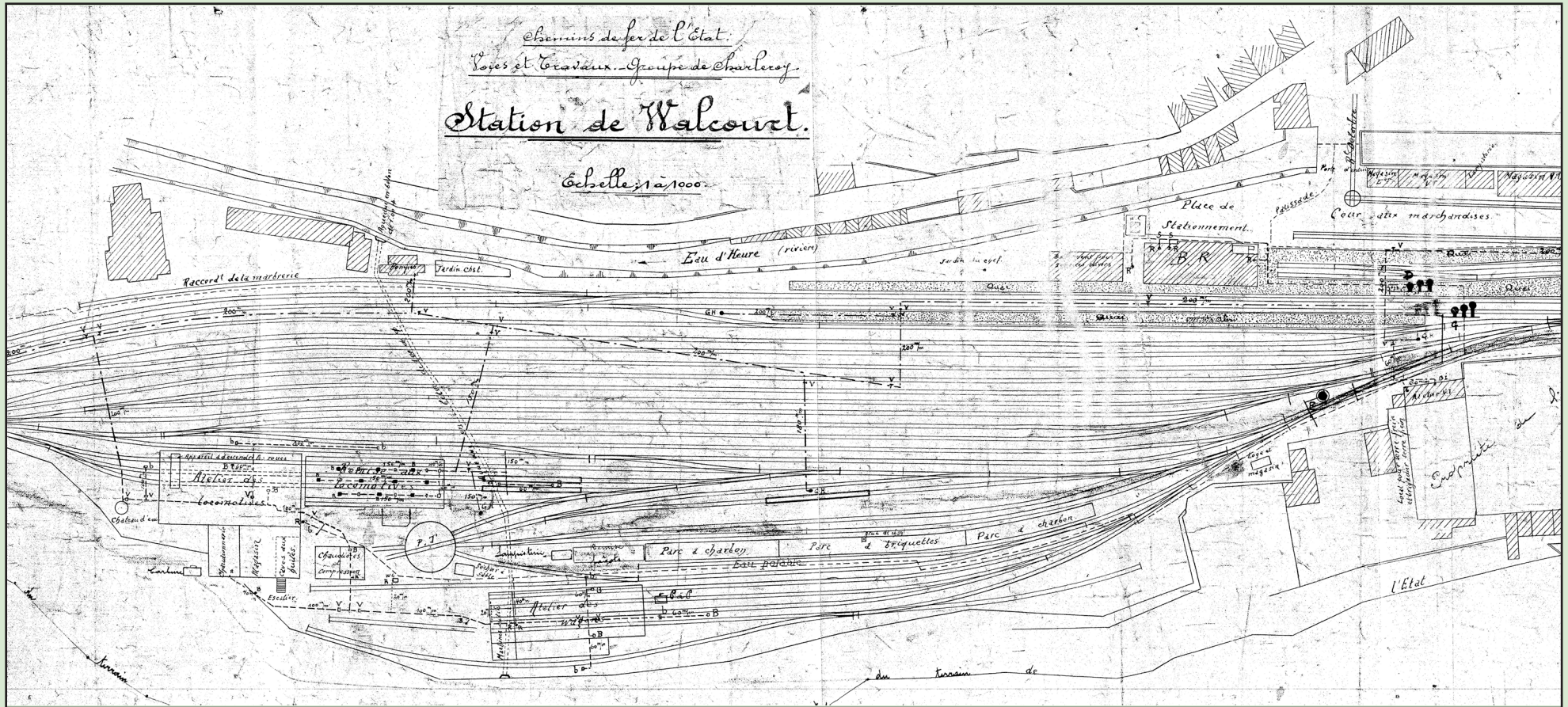
In 1961 kwam dan de reconversie door de in de tekst aangeduide aankomst van de motorwagens type 608 en 620 en de reizigersdienst werd volledig stoomvrij. Voor de beperkte goederendienst bleven nog enkele type 81 aanwezig.

In 1963 werd het einde ingeluid voor de onderhoudswerken te Walcourt en deze verhuisden naar Monceau. Nochtans bleef onze stelplaats de centrumfunctie behouden en werd het nu voerderspost voor de verbinding naar Mariembourg en even later Couvin.

De oude motorwagens verdwenen en werden vervangen door de diesellocomotieven type 200. De goederendiensten gingen over op het type 273 en deze bleven te Walcourt overnachten.

Gedurende de volgende jaren zou de tractie voor de reizigerstreinen nog tweemaal aangepast worden: eerst kwamen de diesellocomotieven reeks 62 en deze werden later vervangen door de nieuwe motorwagens reeks 41

Het sporenplan vanaf 1956 wordt hiernaast afgebeeld. De stelplaats beschikte over een gebouw met vier sporen. Het zuidelijk gedeelte was uitgerust met schouwputten voor het onderhoud; het noordelijk werd gebruikt voor het afstellen van het materieel. Naast het kolenpark met vaste kraan was er een draaischijf met een diameter van 18,5 m een watertoren met een inhoud van 300 m³. Verder waren er drie sporen met een put voor het zuiver maken van het rooster. Verder waren er twee grote brandstofreservoirs voor diesel en de tankinstallatie naast de koerdienst aanwezig.



Reeks	Type mater.	Aantal dagen inzetplaats	Inzet
A	16	4 Walcourt	HKV. Charleroi - Mariembourg, Enkele lokale HKM
B	16	2 Mariemb	HKV Walcourt, Chimay, Couvin, HKM Chimay - Momignies
C	551	6 Florennes	Lijnen rond Florennes Berzée – Laneffe
J	97	6	HKV Charleroi – Treignes Lokale HKM in de streek

de hoofdstad te Walcourt aan. Kort daarna werden beide motorwagens in actieve dienst gebruikt, maar namen vooral enkele treinen uit de inzetreeks van het type 15 over, meestal doorgaande treinen tussen Charleroi, Mariembourg en verder Treignes. Let wel dat Mariembourg op dat ogenblik nog met een "n" geschreven werd.

In maart 1961 kwamen nog twee verdere motorwagens over, de 608.04 en 608.06, en met deze stellen werd op 28 mei 1961 de eerste inzetreeks te Walcourt opgesteld. Deze nieuwe reeks B – de reeks A was voorzien voor de stoomlocomotieven type 16 – omvatte toen al 4 plandaagen met een daggemiddelde van om en bij de 250 km. Daar deze reeks niet volledig aangehouden kon worden

zware tenderlocomotieven type 97 aanwezig. De laatste 81-ers waren onlangs vervangen en de oude 93-ers werden buiten reeks nog gebruikt voor de rangeringen. Echte museumlijnen in normale activiteit. En dan Florennes – we maakten in het eerste deel al kennis met deze stelplaats – met zijn tweeassige Brossels en ook de tweeassers type 610. Tegen 1959 werd het onderhoud van de motorwagens aan Walcourt doorgegeven, maar de inzet gebeurde nog vanuit het provinciestadje Florennes.

Voor de zomerregeling van 1960 hadden we dan nog de volgende toestand:

Om deze toestand wat te verbeteren, werd Walcourt aangeduid voor de stationering van de even oude motorwagens type 608 om de authenticiteit niet te verbreken. Na veel getouwtrek kwam de 608.05 in december 1960 als eerste motorwagen in deze stelplaats aan en werd deze onmiddellijk gebruikt voor personeelsopleiding. Hiervoor waren verschillende ritten richting Charleroi voorzien. Ook de onderhoudsdienst van de werkplaats – enkele tientallen spoorwegmannen – werd vertrouwd gemaakt met de zwaardere motoren. Enkele weken later – na de jaarwisseling – kwam ook de 608.02 vanuit

		<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; font-weight: bold; font-size: 2em;">B</div> <div style="text-align: center;"> <h2>Type 608</h2> <h3>Walcourt</h3> </div> <div style="text-align: right;"> <p>Série Reeks B</p> <p>01/10/1961</p> <p>275 km</p> </div> </div>																								
		Abréviations - Afkortingen FCR : Charleroi-sud GF : Florennes-central GTR : Treignes LCM : Chimay LCV : Couvin LMG : Mariembourg LWC : Walcourt MEB : Ermeton-sur-Biert Vireux : Vireux-Molhain (FR)												Ritdagen / Jours de roulement sd : pas le dimanche niet op zondag roule le dimanche rijdt op zondag Me,S : roule le mercredi & samedi rijdt op woensdag en zaterdag												
		Double équipe / tweeploegenstelsel																								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1	340 km				LWC	GTR	LMG	GTR	LMG	LWC	GF	LWC		LMG		LWC	GF	MEB	GF	LWC		GTR	LMG	LCM	LMG	LWC
	sd				^		6583	6550	6591	6569	6702	^	6578		6551		6725	6896	^	6498	6582		^	7597	7598	^
	Me,S													LMG	LGV	LMG	GTR	LMG								
2	274 km					LWC		MEB	LWC	FCR		LWC		FCR	LWC		Vireux		FCR				GTR	LMG	LWC	
	sd							6764	6485	6545	6560		6553		6572	6548		6581				6558	6599		^	
	d												LWC	FCR			Vireux		FCR							
3	260 km				LWC	GTR	LMG	Vireux	LMG	LCM		LMG	LCM	LMG	LWC	GF	LWC	GF	LWC	GF	LWC	GF	LMG	(DC)		
	sd				^		6533	6534	6535	7589		7588	7551	7592		6585	^	6715	6714	^	6712	6713	^	6540		
	d														LWC		FCR		GTR		LMG	(DC)				
4	238 km				LMG	LWC	GF	LWC	LMG	GTR	LMG	LWC		GTR								FCR	LMG	(DC)		
	sd				6579	6720	6707	6506		6536		6539	^	6538						2073			6594			
	d					LMG		LWC		FCR	LWC	LMG	LWC													
Tot . : 1 002 km																										

132 Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain (*) 132

	M 6530	M 6546	M 6534	M 6554	6552	M 6566	2072	M 6586	M 6560	M 6562	6570	M 6572	6576	M 6576	2080	2080	6580	M 6556	2084	6592	M 6542	M 6594	M 6558	6598	M 6596	
Charleroi (S.) X	5.42	6.01	6.47	7.00	8.41	18.19	11.27	12.24	14.03	14.42	14.53	16.21	16.25	16.47	17.00	17.38	18.15	18.25	18.31	19.13	19.42	20.50	22.41			
La Vilette	5.46	6.04	6.51	7.00	8.41	11.30	12.28	14.06	14.44	14.55	16.23	16.27	16.51	17.04	17.42	18.20	18.31	18.54	19.17	19.46	20.55	22.46				
La Sambre	5.49	6.06	6.53	7.00	8.41	10.23	11.32	12.30	14.08	14.49	14.57	16.24	16.28	16.54	17.04	18.20	18.29	18.58	19.22	19.48	20.58	22.48				
Mont-sur-Marchienne	5.53	6.08	6.56	7.00	8.41	10.25	11.34	12.33	14.10	14.52	14.59	16.28	16.32	16.59	17.06	18.23	18.31	18.59	19.26	19.51	21.02	22.51				
Montignies-le-Tilleul	5.58	6.11	7.00	7.00	8.41	10.28	11.37	12.37	14.13	14.56	15.02	16.31		17.03	17.09	18.27	18.34	19.01	19.26	19.51	21.02	22.51				
Bomerée	6.02	6.14	7.03	7.03	8.41	10.31	11.40	12.40	14.14	14.59	15.05			17.07	17.12	17.49	18.30	18.37	19.04	19.29	19.54	21.05	22.54			
Jamouille	6.07	6.17	7.07	7.07	8.41	10.34	11.43	12.44	14.19	15.03	15.08			17.11	17.15	17.53	18.35	18.41	19.07	19.33	19.57	21.09	22.57			
Beignée	6.13	6.21	7.11	7.11	8.41	10.38	11.47	12.48	14.23	15.08	15.12			17.17	17.19	17.57	18.40	18.45	19.11	19.37	20.01	21.13	23.01			
Hain-sur-Heure	6.18	6.24	7.15	7.15	8.41	10.41	11.50	12.52	14.26	15.12	15.15	16.41		17.21	17.22	18.01	18.44	18.48	19.14	19.41	20.04	21.17	23.04			
Cour-sur-Heure	6.24	6.27	7.19	7.19	8.41	10.44	11.53	12.56	14.29	15.17	15.18			17.27	17.25	18.05	18.49	18.51	19.17	19.45	20.07	21.21	23.07			
Berzé	6.28	6.30	7.23	7.23	8.59	10.47	11.56	13.00	14.32	15.21	15.21	16.49	16.47	17.30	17.28	18.09	18.53	18.54	19.20	19.49	20.10	21.25	23.10			
Pry	6.30	6.31	7.25	7.25	9.02	10.47	11.57	13.01	14.33	15.22	15.22	16.49	16.48	17.31	17.30	18.10	18.54	18.55	19.21	19.49	20.10	21.25	23.10			
Walcourt 2	6.35	6.35	7.29	7.29	9.08	10.51	12.00	13.05	14.37	15.26	15.26			17.36	17.34	18.15	18.58	18.59	19.25	19.53	20.13	21.29	23.14			
Walcourt 1	6.38	6.38	7.32	7.32	9.08	10.54	12.03	13.08	14.40	15.29	15.29	16.54	16.54	17.39	17.37	18.18	19.01	19.02	19.28	19.56	20.15	21.32	23.17			
Garlimpont	6.47	6.47	7.39	7.38	9.09	10.57	12.06	13.12	14.44	15.32	15.32	16.57	16.57	17.47	17.49	18.21	19.05	19.05	19.31	20.01	20.16	21.34	23.19			
Silenrioux	6.50	6.50	7.42	7.41	9.16	11.00	12.09	13.15	14.46	15.35	15.35	17.00	17.00	17.50	17.52	18.24	19.08	19.08	19.34	20.05	20.19	21.37	23.22			
Faloprisme	6.56	6.56	7.47	7.45	9.16	11.04	12.10	13.20	14.50	15.40	15.40	17.03	17.03	17.54	17.56	18.29	19.12	19.12	19.38	20.08	20.22	21.42	23.27			
Carfontaine	7.01	7.01	7.53	7.50	9.26	11.09	12.25	13.35	15.06	15.46	15.46	17.14	17.14	18.04	18.06	18.39	19.22	19.22	19.48	20.14	20.32	21.48	23.33			
Senzeille	7.06	7.06	7.58	7.57	9.31	11.18	12.30	13.40	15.11	15.51	15.51	17.14	17.14	18.04	18.06	18.39	19.22	19.22	19.48	20.14	20.32	21.52	23.38			
Neuville (Sud)	7.11	7.11	8.02	8.01	9.32	11.18	12.33	13.45	15.16	15.55	15.55	17.20	17.20	18.12	18.12	18.43	19.26	19.26	19.52	20.24	20.41	21.56	23.43			
Mariembourg	7.16	7.16	8.08	8.06	9.43	11.23	12.40	13.55	15.26	16.05	16.05	17.32	17.32	18.25	18.24	18.57	19.36	19.36	19.62	20.30	20.46	22.02	23.49			
Nismes	7.23	7.23	8.16	8.13	9.43	11.30	12.45	13.60	15.31	16.12	16.12	17.41	17.41	18.34	18.34	19.00	19.39	19.39	19.65	20.30	20.53	22.10	23.56			
Olloy-sur-Viroin	7.29	7.29	8.22	8.19	9.52	11.33	12.50	14.19	15.40	16.16	16.16	17.45	17.45	18.38	18.38	19.04	19.43	19.43	19.69	20.34	20.58	22.15	24.01			
Vierves	7.33	7.33	8.26	8.23	9.52	11.37	12.54	14.29	15.50	16.21	16.21	17.51	17.51	18.44	18.44	19.10	19.49	19.49	19.75	20.40	21.03	22.20	24.06			
Treignes	7.43	7.43	8.36	8.33	10.03	11.43	13.04	14.43	16.05	16.25	16.25	17.55	17.55	18.48	18.48	19.14	19.53	19.53	20.19	20.83	21.07	22.24	24.10			
Vireux-Molhain	7.52	7.52	8.45	8.42	10.11	11.51	13.14	14.53	16.16	16.36	16.36	18.08	18.08	18.44	18.44	19.10	19.49	19.49	19.75	20.40	21.03	22.20	24.06			

(*) Horaire susceptible de modifications. Consulter les avis locaux.
 (★) Uurregeling vatbaar voor wijzigingen. Raadpleeg de lokale berichten.
 ◆ M 6544 Ne circ. que les mercredi et samedi.
 ◆ M 6564 Riidt enkel Woensdags en Zaterdag.
 ◆ 6576 Overstappen te Walcourt.
 a Arrêt les jours ouvrables seulement.
 b Arrêt le samedi seulement.

– het wekelijkse onderhoud was niet in de reeks zelf voorzien – sprongen de stomers nog regelmatig in. Maar daar kwam in augustus 1961 een einde aan; de laatste twee motorwagens – de 608.01 en 608.03 – kwamen op dat ogenblik over. De volgende winterregeling veranderde nog meer. Op dat ogenblik verschenen ook de tweedelige stellers type 620 in blok te Walcourt en zodoende werd een verdeling gemaakt van de taken.

Voor de typen 608 bleef de inzetreeks van vier inzetdagen behouden en deze werd hieronder afgedrukt. De typen 620 namen vooral een deel van de taken van de stomers type 16 over.

De inzet van het type 16 werd beëindigd. Zoals men kon aannemen, werd het hoofdonderdeel van de dienstgereden op de lijn 132, die nog druk verkeer kende. In de volgende uittrekels worden de diensten van het type 608 steeds in het geel weergegeven, deze van de typen 620 in het blauw. De inzet van beide typen was trouwens sterk verweven.

Men maakte geen echt onderscheid tussen de beide typen; ze reden elk alle mogelijke treinen. Alhoewel het type 608 ook regelmatig te Charleroi-Sud aanwezig was, zouden ze vooral het zuidelijke deel voor hun rekening nemen en reden ze de meeste diensten naar Treignes en tweemaal stootten ze door naar het Franse Vireux-Molhain. Opmerkelijk is wel dat de beide laatste inzetdagen vanuit Mariembourg, met bestuurders van deze stelplaats – meestal machinisten uit de stoomtractie die omgeschoold werden – gereden werden. Te vermelden valt wel dat op dat ogenblik de vermelding opdoek van de "uurregeling vatbaar voor wijzigingen", wat al wees op de afschaffing van de reizigersdiensten, ook voor de andere verbindingen.

Vanuit Mariembourg werden twee andere verbindingen bediend: de korte lijn naar Couvin kende een zeer miniem verkeer, met slechts vier treinen per dag, waarbij er nog twee in stoomtractie gereden werden door de ty-

134 Couvin - Mariembourg (*) 134

	M 6753	6749	E	M 6546	6754	6752	6750
Charleroi (S.) 132	11.57	17.39	0	7.41	11.41	14.22	18.01
Couvin	12.01	17.25	6	7.36	11.36	14.16	17.55
Mariembourg	12.08	17.33	6	7.31	11.31	14.09	17.48
Charleroi (S.) 132	13.38	19.26	1	5.42	10.19	12.24	16.25

(*) Horaire susceptible de modifications. Consulter les avis locaux. (★) Uurregeling vatbaar voor wijzigingen. Raadpleeg de lokale berichten.

156 Mariembourg - Chimay (*) 156

(AUTOBUS Voir / Zie tab. 156a)

	M 7543	7585	7587	M 7589	7591	7593	7595	M 7597
Charleroi (Sud) 132	5.42	8.41	10.19	14.42	16.25	19.42		
Mariembourg	4.38	5.33	7.33	9.52	12.15	16.20	17.47	20.57
Boussu-en-Fagne	4.44	5.40	7.39	9.58	12.21	16.26	17.53	21.03
Aubain	4.51	5.48	7.46	10.05	12.28	16.33	18.00	21.10
Lompret	4.54	5.52	7.50	10.09	12.31	16.37	18.04	21.13
Vireux	4.58	5.57	7.55	10.14	12.36	16.42	18.09	21.17
Chimay 2	5.02	6.05	8.01	10.20	12.39	16.48	18.15	21.21

(*) Horaire susceptible de modifications. Consulter les avis locaux. (★) Uurregeling vatbaar voor wijzigingen. Raadpleeg de lokale berichten.

136 Walcourt - Florennes - Ermeton - S/Biert (*) 136

(AUTOBUS Voir / Zie tab. 136a)

	M 6720	6704	6702	6726	6496	6714	6712
Charleroi (S.) 132	5.42	6.47	14.42			16.25	16.47
Walcourt 2	5.57	6.51	8.16	15.35		16.56	17.47
Varende	6.01	6.55	8.20	15.39		17.00	17.51
Rosignol	6.05	6.57	8.22	15.41		17.04	17.55
Yves-Gomezée	6.08	7.03	8.28	15.47		17.07	17.58
Saint-Lambert	6.12	7.07	8.32	15.51		17.11	18.02
Hempinne	6.16	7.11	8.36	15.55		17.15	18.06
Saint-Aubin	6.21	7.16	8.41	16.00		17.20	18.11
Florennes (C.)	7.17					16.38	
Ermeton - s/Biert	7.23					16.34	
Bismerée	7.28					16.39	
Savre	7.32					16.43	

(*) Horaire susceptible de modifications. Consulter les avis locaux. (★) Uurregeling vatbaar voor wijzigingen. Raadpleeg de lokale berichten.

136 Ermeton - s/Biert - Florennes - Walcourt (*) 136

(AUTOBUS voir/zie tab. 136a)

	M 6707	6485	6715	M 6493	6717
Ermeton - s/Biert	7.34		17.01		
Bismerée	7.39		17.06		
Savre	7.44		17.11		
Florennes (C.)	7.44		17.18		
Saint-Aubin	6.23	7.52	16.29		18.15
Hempinne	6.27	7.56	16.33		18.19
Saint-Lambert	6.31	8.00	16.37		18.23
Yves-Gomezée	6.34	8.03	16.40		18.26
Rosignol	6.37	8.06	16.43		18.29
Hempinne	6.40	8.09	16.46		18.34
Varende	6.42	8.11	16.48		18.36
Walcourt 2	6.46	8.15	16.52		18.38
Charleroi (S.) 132	7.43	8.30			19.26

(*) Horaire susceptible de modifications. Consulter les avis locaux. (★) Uurregeling vatbaar voor wijzigingen. Raadpleeg de lokale berichten.

pen 16 van Walcourt. De eerste trein 's morgens werd door een type 620 bediend en had Charleroi als bestemming. Enkel de scholientrein op woensdag en zaterdagmiddag was voorbestemd voor de eenledige motorwagens

132 Vireux-Molhain-Mariembourg - Charleroi(*) 132

Stations	M 6541	M 6579	M 6582	M 2077	M 6591	M 6533	M 6569	M 6545	M 6535	M 6549	M 6563	M 6539	M 6577	M 6551	M 6561	M 6567	M 6585	M 6565	M 2073	M 2083	M 6581	M 6595	M 2079	M 6597	M 6599	M 6575
0 Vireux-Molhain
5 Treignes
4 Vierves
8 Olloy-sur-Viroin
11 Niamés
14 Mariembourg
21 Neuville (Sud)
25 Senzeilles
28 Cerfontaine
31 Falemprise
35 Silenrieux
38 Gerlimpont
40 Walcourt 2
41 Pry
43 Berzéé
47 Cour-sur-Heure
49 Ham-sur-Heure
51 Beignéé
53 Jamiouix
55 Bomerée
57 Montignies-le-Tillaux
59 Mont-sur-Marchienne
60 La Sambre
61 La Villette
61 Charleroi (S.)

 type 608
 type 620

(*) Horaire susceptible de modifications. Consulter les avis locaux.
 ◆ 2077 Entre Treignes et Mariembourg, ne circule que les dimanches et jours fériés.
 M 6579 Le dimanche retardé de 11 min.
 a Arrêt les jours ouvrables seulement.
 b Arrêt supprimé le samedi.

(*) Urrageling vatbaar voor wijzigingen. Raadpleeg de lokale berichten.
 ◆ 2077 Tussen Treignes en Mariembourg, na rijdt enkel op Zon- en feestdagen.
 M 6579 Rijdt Zondags 11 min. later.
 a Stopt enkel op werkdagen.
 b Stilstand afgeschaft Zaterdag.

De tweede verbinding vanuit Mariembourg zat praktisch volledig in het inzetprogramma van het type 608 ingewerkt. Op de korte verbinding naar Chimay was het verkeer nog vrij uitgebreid met acht treinparen. De helft werd in stoomtractie gereden. Eén treinpaar dat Charleroi als eindbestemming had via de lijn 109 werd door een type 620 gereden, dus bleven er drie lokale treinparen over voor het type 608. Veel belangrijker in hun dienstenpakket was de verbinding Walcourt – Florennes, waarbij deze gemeente nog zesmaal per dag bereikt werd

Tweemaal werd doorgestoken tot in Ermeton-sur-Biert. Het was enkel deze verbinding die nog overbleef van een uitgebreider net in deze streek. Op deze lijn kwamen enkel de motorwagens type 608 tot inzet; alle diensten werden op zeer korte tijd overgenomen van de tweeassige Brossels, die trouwens in deze periode massaal buiten dienst gesteld werden. Slechts weinig motorwagens werden nog effectief naar andere stelplaatsen

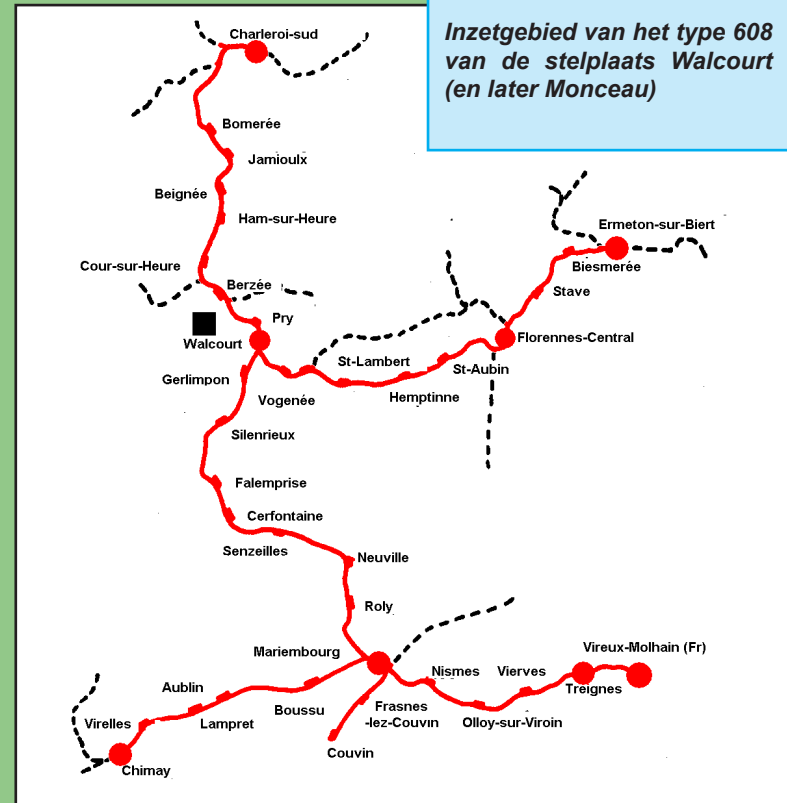
sen overgebracht. Ook deze verbinding wordt in beeld gebracht aan de hand van een uittreksel uit de reisgids van 1 oktober 1961

Voor de zomerregeling van 1962, die inging op 27 mei, werd de reeks met één dag uitgebreid. Deze inzet kreeg nu de kenletter C mee, daar inmiddels een officiële reeks voor de typen 620 opgesteld werd als reeks B. De uitbreiding had geen gevolg op de inzet en was enkel een dag geheel ingenomen door het onderhoud van de motorwagens; het personeel had die dag zijn verdiende rust. Hierdoor zakte het daggemiddelde wel tot 138 km.

Nog tijdens deze zomerregeling werd er beslist om de onderhoudswerkplaats op te heffen en er enkel een personeelsinzet te organiseren. Het onderhoud zou nu te Monceau doorgevoerd worden. Zodoende werd Walcourt gedegradeerd en het onderhoudspersoneel moest naar

Monceau pendelen. Bij het opmaken van de winterdienstregeling werd al voorzien in deze wijziging. Nogtans zou het zo'n vaart niet lopen en de omschakeling gebeurde langzaam. De eerste inzetreeks vanuit Monceau werd op 30 september 1962 opgesteld.

De effectieve wisseling van stelplaats gebeurde administratief pas op 2 december 1963. Intussen werd het kleine onderhoud verder te Walcourt uitgevoerd, terwijl voor grotere defecten een beroep gedaan werd op Monceau. De diensten werden verder gereden door bestuurders van Walcourt en steeds in mindere mate Mariembourg..



Monceau (1963 - 1967)

Op het ogenblik van de omschakeling zou gelijktijdig ook een sterke verandering in de diensten komen. Nog tijdens de zomerregeling van 1962 werd de verbussing van de verbinding Walcourt – Florennes – Ermeton-sur-Biert aangevraagd en op 9 juli 1962 reden de laatste reizigerstreinen naar Florennes. Zodoende viel een redelijk deel van de diensten weg.

Op 30 september 1962 ging de nieuwe winterregeling van start en werden de reeksen vanuit Monceau opgesteld en gevolgd. Ze kreeg de aanduiding CW (W voor Walcourt) mee. Deze omvatte nog steeds vijf inzetdagen en met slechts een geringe achteruitgang in het daggemiddelde. Dit bedroeg nu nog steeds 131 km en deze werd bereikt door een uitbreiding naar Chimay, waar enkele diensten met stoomtractie verdieseld werden.

Ondertussen werd er gewerkt aan een reorganisatie van de diensten en zocht men naar nieuwe inzetgebieden voor de twee typen motorwagens. Hierdoor steeg het daggemiddelde tijdens de zomerregeling van 1963 tot 170 km, met opnieuw vijf inzetdagen. Deze inzetreeks wordt op de volgende bladzijde grafisch afgedrukt.

Opmerkelijk in de nieuwe diensten was echter dat praktisch alle doorgaande treinen Charleroi – Mariembourg – (Treignes) overgedragen werden aan de tweeledige stellen type 620. Op deze verbinding werden enkel nog de – vele – niet-doorgaande treinen (Charleroi – Walcourt enerzijds en Walcourt – Mariembourg anderzijds) door de typen 608 voor hun rekening genomen. Het meeste werden ze gebruikt op het laatstvermelde traject. Verder werden alle lokale treinen naar Treignes verzekerd. Vireux-Molhain werd niet meer bereikt, daar het verkeer op 10 december 1962 door bussen overgenomen werd omwille van de slechte toestand van de tunnel op dit baanvak. Over de lijn 132 werd Charleroi nog tweemaal bereikt op



De 608.01 in een niet geïdentificeerde stopplaats op de lijn 132.

Foto NMBS Train World Heritage

plandag 5, beide malen vertrekkend uit Walcourt. Tussen 13.00 en 16.30 werd een tijdsruimte gelaten, die diende als planton, maar vooral om bij noodzaak de motorwagens – die onderhoud nodig hadden – uit te wisselen. De motorwagen reed in deze tijdsperiode naar Monceau, waar de bestuurder de motorwagen uit dag 1 – die net onderhoud gekregen had – in dienst nam en terug naar Charleroi-sud pendelde. Onderhoud was voorzien om de 10 werkdagen en gebeurde dus om de twee inzetperiodes

De opmerkelijkste inzet gebeurde op de verbinding 156 – 109 vanuit Mariembourg via Chimay en Lobbes naar Charleroi. Op de lokale verbinding 156 naar Chimay stonden acht treinparen ingeschreven.

De verbinding naar Chimay was in 1963 nog niet echt

veranderd, maar de nota onderaan liet een sombere toekomst doorschijnen

Zoals men in het uittreksel kan zien, werden de meeste treinen toevertrouwd aan het type 608, waarbij bij de 6537 vanuit Mariembourg via de lijn 132 doorgereden werd tot in Charleroi-sud om dan leeg terug te keren naar Walcourt. Bij de 7587 handelde het – in tegenspraak met de reisgids – niet om een verbinding vanuit Charleroi, maar wel vanuit Treignes. De tweede doorgaande verbinding naar Charleroi werd door een type 620 gereden. Ook de aanduiding TT7543 was verwar-



De 608.04 wacht het verder zetten van zijn reis af te Walcourt, dit richting Mariembourg. In de tegenrichting komt een type 620 tot inzet (op spoor 2)
Foto NMBS Train World Heritage

109		Chimay - Lobbes (*)		109	
(Autobus : voir-zie tab. 109a et-en 111)					
M	M	M	M	M	M
7542	7550	7552	7554	7543	7557
2	2	2	2	2	2
8.50	15.53	17.10	18.27	19.36	20.59
8.43	15.46	17.03	18.20	19.29	20.52
8.34	15.37	16.54	18.11	19.20	20.43
8.29	15.32	16.49	18.06	19.15	20.38
8.22	15.25	16.42	17.59	19.08	20.31
8.15	15.18	16.32	17.52	19.01	20.24
8.11	15.14	16.28	17.48	18.57	20.20
8.04	15.07	16.21	17.41	18.50	20.13
7.58	15.01	16.15	17.35	18.44	20.07
7.58	15.01	16.15	17.35	18.44	20.07
7.54	14.57	16.11	17.31	18.40	20.03
7.49	14.52	16.06	17.26	18.35	19.98
7.46	14.49	16.03	17.23	18.32	19.95
..	14.26	..	16.42	17.57	..

(*) Horaire susceptible de modifications. (x) Uurregeling vatbaar voor wijzigins.
Consultez les avis locaux. Raadpleeg de lokale berichten.
(1) Samedi seulement. (1) Enkel zaterdag.

156		Mariembourg - Chimay (*)		156	
(AUTOBUS Voir/Zie tab. 156c)					
M	M	M	M	M	M
7543	7585	7587	6518	7591	7593
2	2	2	2	2	2
..	5.41	8.46	10.17	14.42	16.24
0	4.38	5.32	7.34	9.48	11.17
5	4.44	5.38	7.40	9.54	12.18
10	4.51	5.45	7.47	10.01	12.23
11	4.54	5.48	7.50	10.04	12.26
14	4.58	5.52	7.54	10.08	12.32
16	5.02	5.56	7.58	10.12	12.36
..	..	..	..	16.54	18.10

(*) Horaire susceptible de modifications. (x) Uurregeling vatbaar voor wijzigins.
Consultez les avis locaux. Raadpleeg de lokale berichten.

rend, daar Haine-Saint-Pierre de motorwagens type 605 nog niet in depot had. Het handelde waarschijnlijk om een motorwagen type 554 die de vorige avond naar Mariembourg kwam via de lijn 132 en na uitslapen 's morgens vanuit deze plaats via Chimay naar Erquelinnes reed.

En dan zijn we automatisch bij het tweede deel van de verbinding gekomen, namelijk de landelijke lijn naar Lobbes via Beaumont en Thuillies. Deze verbinding kende nog vier treinporen: drie ervan werden door de typen 608 verzekerd, waarvan de 7565 op zaterdag doorreed naar Charleroi en als 7550 terugkeerde naar de bierstad Chimay. Eén piekuurverbinding Lobbes – Chimay (de 7354) werd door de tweeledige motorwagens gereden.

Nieuwkomer in de inzet was de verbinding naar Lobbes, maar voor hoelang nog?

En dan was er nog de laatste (korte) lijn die nog in dienst was, namelijk de verbinding met Couvin.

Een iets uitgebreidere dienst naar Couvin, verdeeld over de twee typen motorwagens: het type 608 in het geel aangeduid en de tweeledige stellen type 620 (blauw).

Hier was de dienst uitgebreid tot vier ritten naar Couvin en drie terug, goed verdeeld over de twee types. De 608 reed de treinen in de vroege ochtend; de resterende treinen werden door de type 620 verzekerd.

Hierdoor was deze inzetreeks de laatste, uitgebreide

dienst in de streek tussen Samber en Maas, want geleidelijk aan sneuvelde lijn na lijn. Maar de volgende kaart geeft de inzetplaatsen van de motorwagens in 1963 weer.

De toestand degradeerde snel en de overdracht aan de groene vervangingsautobussen van de N.M.B.S. gebeurde in een recordtempo. Als eerste kwam het traject Mariembourg – Treignes aan de beurt, dit was al op 29 september 1963. Het wegvallen van deze diensten kon nog opgevangen worden door een verhoogde inzet op het overige deel van de verbinding. Zodoende startte de winterregeling van 1963-1964 nog met een nieuwe in-

zetreeks voor vijf motorwagens en werd een daggemiddelde van 192 km behaald. De typen 608 namen enkele treinen van het type 620 over, dat op zijn beurt een nieuwe inzet naar Erquelines op zijn programma kreeg.

Maar bij de volgende beurtregeling kwam er dan een eerder voortijdig einde aan de meeste diensten van het type 608. Op de meeste verbindingen werd de dienst ingekrompen. Er werd nog slechts een reeks met twee plandagen opgesteld, gereden vanuit Mariembourg. De diensten op lijn 132 werden praktisch volledig overgenomen door de typen 620. Het noordelijkste punt voor de 608 was Walcourt; enkel voor de omwisseling van de


motorwagens werd nog los doorgereden naar Monceau.

De dienst tussen Mariembourg en Walcourt was beperkt tot twee treinparen. De diensten op de overige lijnen vanuit Mariembourg – Couvin, Chimay en Lobbes – bleven nagenoeg ongewijzigd, maar verder dan Lobbes reden ze niet meer.

Maar ook daar kwam zeer vlug een wijziging in en op de ene lijn na de andere werd het reizigersverkeer afgeschaft. Het eerste baanvak dat verbust werd, was de erg landelijke verbinding Chimay – Lobbes, die vanaf 31 mei 1964 door vervangingsautobussen bediend werd. Nog tijdens dezelfde zomerregeling werden ook de verbindingen vanuit Mariembourg naar Couvin en Chimay verbust, zodat ten zuiden van Charleroi enkel nog de lijn 132 Charleroi – Mariembourg overbleef. Hierdoor kreeg Walcourt (of Monceau) een groot overschot aan motorwagens en zocht men naar een nieuw inzetgebied. Dit werd gevonden in onder andere de verbinding Charleroi-ouest – Ottignies en Charleroi-sud – Erquelines en hier zou een groter gedeelte van de treinen overgaan op de motorstellen type 620. Anderzijds kregen deze stellen ook enkele treinen naar Haine-Saint-Pierre toegewezen.

Door deze reorganisatie kwamen er opnieuw enkele treinen op de lijn 132 vrij en deze werden dan weer aan de eenzijdige motorwagens toebedeeld. Zodoende kon men voor de winterregeling van 1964-1965 – deze ging in op 27 september – nog een inzetreeks opstellen voor vier bestuurders en voor drie motorwagens in tweeploegenstelsel. Na een eerste dag die volledig ingenomen werd voor het onderhoud te Monceau, werden alle diensten op de lijn 132 verzekerd.

Maar deze diensten op de toch wel moeilijke verbinding vereisten steeds meer van onze motorwagens en zo moest men op korte termijn toch uitkijken naar vervanging. Verder waren er klachten van de bestuurders, die in toch wel moeilijke arbeidsomstandigheden dienst moesten doen. Het lawaai, de trillingen en de stank van de onvolledig afgeschermdie dieselmotor en de soms ondraaglijke warmte maakten dat de bestuurders uitkeken naar nieuwe motorwagens of locomotieven. Anderzijds wilde de N.M.B.S. niet meer investeren. De bouw

		Série Reeks CW																								
		Type 608 Monceau (Walcourt) 26/05/1963 170 km																								
		Abréviations - Afkortingen												Ritdagen / Jours de roulement												
		FCR : Charleroi-sud						GTR : Treignes						sd : pas le dimanche niet op zondag												
		LBZ : Berzée						LCM : Chimay						d : roule le dimanche rijdt op zondag												
		LCV : Couvin						LMG : Mariembourg																		
		LWC : Walcourt						NLS : Lobbes																		
		Double équipe / tweeploegenstelsel																								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1	0 km	Entretien à Monceau												Onderhoud te Monceau												
	2				LWC		LCV		LMG			GTR		LMG	LCM		LMG		LCM	LMG		LCM	LMG		LCM	LMG	LWC
3	262 km				LWC		LMG		GTR	LMG	GTR		LCM		LMG	LWC	^{*sd*}		LCM	NLS		LCM			LWC	
	sd				^		6500 6513 6538 7687							7588 6531				^		7573			7374		^	
4	248 km				LWC		LCM		NLS			LCM		FCR		LCM		FCR		LWC						
	d				^		7557			7542				7585		7550			6537		^					
5	152 km				LWC		LMG	LCM		LCV	LBZ		LWC		FCR	Planton			LWC		FCR		LWC			
	Tot. : 850 km				^		7588		7585		6557		^		6523		6530		6561 6560							



Inzetgebied op het van hun loopbaan met een stationering (op papier) te Monceau.



Enige teruggevonden kleurenopname - van mindere kwaliteit - van een type 608 in dienst. Deze werd gefotografeerd te Lobbes in juni 1963

Foto Alain MICHEL

van de stuwdam op de rivier de Heure was gepland en begonnen en hierdoor zou een deel van de lijn ten zuiden van Walcourt onder het water verdwijnen. De N.M.B.S. deed er alles aan om ook het zuidelijk deel af te stoten en de treindienst te beperken tot Walcourt.

Nochtans zou door massaal protest de lijn tot Mariembourg gehandhaafd blijven, wel over een verlegd tracé, en moest men toch noodgedwongen uitkijken naar vervangers.

Maar op dat ogenblik was er geen reserve van motorwagens door de massale buitendienststelling van de verouderde Brossels en ook Haine-Saint-Pierre had te kampen met een tekort. Met de typen 554 en 605 kon amper zijn

De museummotorwagen 608.05.

Na veel omzwervingen een eigen standplaats

Eén motorwagen kende een opvallend einde: de bestuurders van Walcourt wilden een herinnering bewaren aan “hun” motorwagens en ondanks dat alle eenheden officieel voorzien waren van sloping, werd de 608.05 per ongeluk achtergelaten. En daar er in deze kleine stelplaats – waar trouwens geen onderhoud meer gedaan werd – toch niemand kwam, kon de motorwagen hier aan zijn doornroosjeslaap beginnen. Wel moet gezegd worden dat deze bewaring goedgekeurd werd door ingenieur Van den Eynde en dat dit achteraf op de loopbaanfiches ook aangeduid werd.

Meer dan vijftien jaar verbleef deze motorwagen ongezien, maar dan werd hij toch opgemerkt en kon hij afgevoerd worden naar de CW Mechelen. Dit gebeurde op 20 december 1981. Hier werd de 608.05 onderzocht en werd een bestek opgemaakt voor een uitwendige restauratie enerzijds en een ritvaardige opknapbeurt anderzijds.

Maar ook nu weer was het eerst wachten op een verslag, de toekenning van budget en ... De tijd vloog voorbij en de motorwagen werd eerst buiten afgesteld (de toestand verslechterde zienderogen en het budget was niet meer voldoende) en later

Van bij zijn schrapping tot in 1981 bleef de 608.05 - praktisch onopgemerkt - in de loods van Walcourt achter. Op de foto, genomen in 1979, zien we rechts ook nog een type 620, veilig opgeborgen. Dit stel had echter niet zoveel geluk als de 608.

Foto NMBS Train World Heritage



binnen. Ondanks de goedkeuring voor de opknopbeurt werden de werken steeds maar uitgesteld.

Dit was niet in de goesting van de actieve groep spoorwegmannen onder leiding van Dirk Faes van de stelplaats Antwerpen-Dam. Deze groep had al verschillende machines opgeknapt en had zijn zinnen gezet op deze motorwagen. In 1989 werd de 608.05 naar Antwerpen overgebracht en kon de herstelling beginnen. Deze werd door deze groep in hun vrije uren uitgevoerd en duurde ettelijke jaren. Maar het resultaat was verbluffend. De 608.05 werd teruggebracht in de kleurstelling van de beginjaren vijftig (twee tinten groen) en een enkele koplamp. Maar ook het motorgedeelte werd aangepakt en de motorwagen kon een nieuwe actieve loopbaan beginnen. Een gedeelte van het motorgedeelte werd



De overbrenging van de 608.05 naar de CW Mechelen voor restauratie gebeurde in volle winterse omstandigheden op 20 december 1981, hier gefotografeerd te Braine-l'Alleud. De sleeplocomotief was de 7371.

Foto's Thierry HEYLEN



trouwens in de AC Salzannes gereviseerd.

Maar opnieuw werd een streep door de rekening getrokken: de nieuwe reglementering verhinderde (en verhindert nog steeds) dat er ritten op het net doorgevoerd werden.

Wel werd de 608.05 op verschillende plaatsen aan het publiek voorgesteld, met als bijzonderste het station Walcourt, waar hij zijn loopbaan afsloot

Na aankomst te Mechelen bleef de 608.05 nog een tijdje afgesteld in de vorming van Muizen.

Foto Thierry HEYLEN





Twee foto's tijdens zijn afstelperiode in de CW Mechelen, buiten en binnen. Het was voorzien dat hier de restauratie zou plaatsvinden. Maar gebrek aan tijd en vooral aan budgetten verhinderden deze werkzaamheden. De foto onder werd genomen op 13 april 1988.

Foto Jean-Luc VANDERHAEGEN & Christan DOSOGNE



In 1994 zal de 608.05 even het zonlicht zien na zijn restauratie, dit bij het rangeren in de werkplaats van Antwerpen-Dam, hier gefotografeerd voor de koerdienst van deze stelplaats. De restauratie is praktisch afgesloten.

Foto onder: een eerste keer dat de gerestaureerde 608.05 aan het publiek voorgesteld werd, was de jaarlijkse opendeurdag in de museumwerkplaats van Leuven op 14 mei 1955. De motorwagen reed enkele demonstratieritten op het emplacement.

Foto Danny MOENS





Het museumstel op zijn gewone plaats in het museum van Treignes op 11 maart 2023

En even een luchtje scheppen tot groot plezier van de fotografen op 25 september 2010

Foto's Andy Engelen





Nadat de motorwagen in 2013 in bruikleen gegeven werd aan de CFV3V, werd het onderhoud en het ritvaardig houden uitgevoerd door de vrijwilligers van deze vereniging. De motorwagen kreeg een plaats in het museum, maar werd ook regelmatig buiten aan het publiek voorgesteld te Treignes. Ook deed hij mee aan enkele fotoritten voor spoorwegenthousiasten.

Foto's Andy ENGELEN



608.01

<i>Bouwer</i>	<i>FUF Haine-Saint-Pierre</i>	<i>AC Luttre</i>	<i>08/1939</i>	<i>09/1939</i>
<i>Levering</i>	<i>08/1939</i>	<i>Brugge</i>	<i>09/1939</i>	<i>Eind/1940</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>Brussel-zuid</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>Eind/1940</i>	<i>/1944</i>
<i>Schrapping</i>	<i>07/1966</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 264 van 28/06/1966</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>		<i>07/07/1961</i>
		<i>Walcourt</i>	<i>07/07/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
		<i>Monceau</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>07/1966</i>

608.02

<i>Bouwer</i>	<i>FUF Haine-Saint-Pierre</i>	<i>Brugge :</i>	<i>09/1939</i>	<i>Eind 1940</i>
<i>Levering</i>	<i>09/1939</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>Eind/1940</i>	<i>/1944</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>Brussel-zuid</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>	<i>/1944</i>	<i>27/01/1961</i>
<i>Schrapping</i>	<i>11/1966</i>	<i>Walcourt</i>	<i>27/01/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 479 van 19/10/1966</i>	<i>Monceau</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>11/1966</i>

608.03

<i>Bouwer</i>	<i>FUF Haine-Saint-Pierre</i>	<i>Brugge :</i>	<i>10/1939</i>	<i>Eind 1940</i>
<i>Levering</i>	<i>10/1939</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>Eind/1940</i>	<i>/1944</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>Brussel-zuid</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	
<i>Schrapping</i>	<i>11/1966</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>		<i>11/07/1961</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 479 van 19/10/1966</i>	<i>Walcourt</i>	<i>11/07/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
		<i>Monceau</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>11/1966</i>

608.04

<i>Bouwer</i>	<i>FUF Haine-Saint-Pierre</i>	<i>Brugge :</i>	<i>10/1939</i>	<i>Eind 1940</i>
<i>Levering</i>	<i>10/1939</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>Eind/1940</i>	<i>/1944</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>Brussel-zuid</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	<i>08/03/1961</i>
<i>Schrapping</i>	<i>04/1967</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>	<i>08/03/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 212 van 17/04/1967</i>	<i>Walcourt</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>04/1967</i>
		<i>Monceau</i>		

608.05

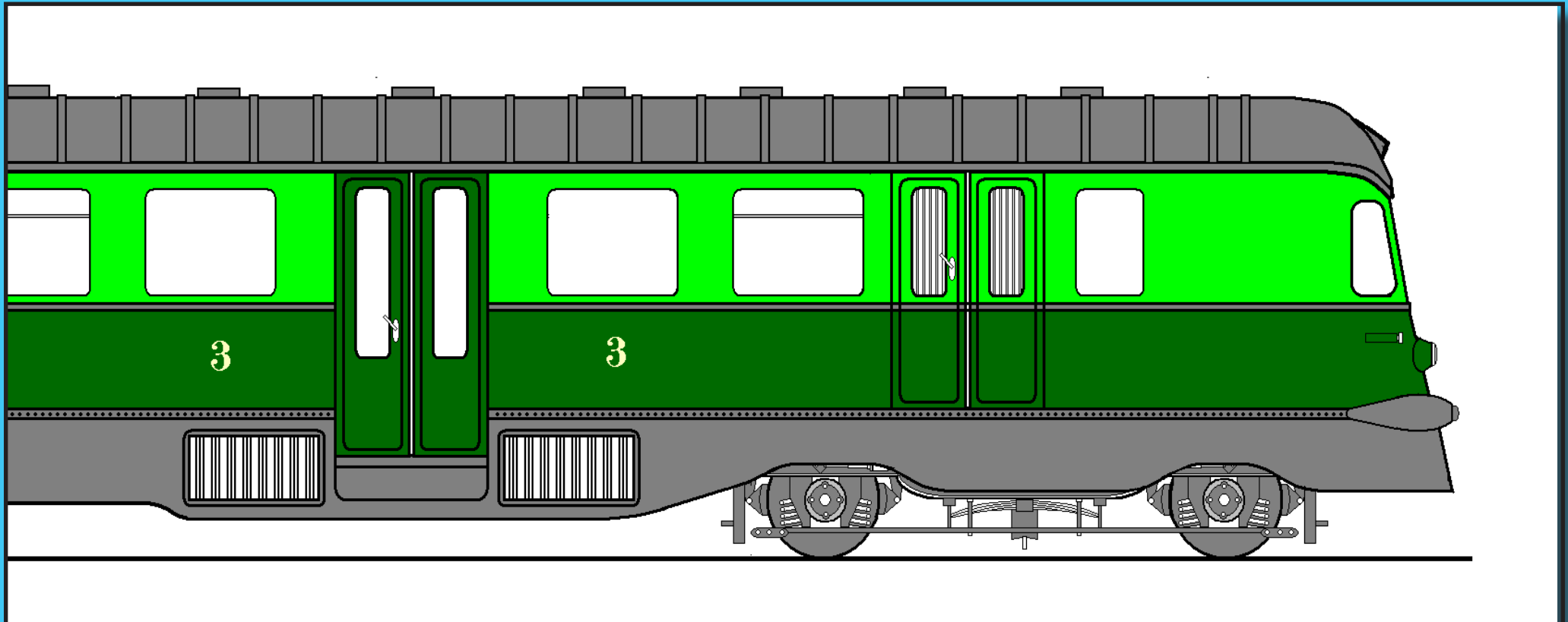
<i>Bouwer</i>	<i>FUF Haine-Saint-Pierre</i>	<i>Brugge :</i>	<i>11/1939</i>	<i>Eind 1940</i>
<i>Levering</i>	<i>11/1939</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>Eind/1940</i>	<i>/1944</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>Brussel-zuid</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>	<i>/1944</i>	<i>21/11/1960</i>
<i>Schrapping</i>	<i>11/1966</i>	<i>Walcourt</i>	<i>21/11/1960</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 479 van 19/10/1966</i>	<i>Monceau</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>19/12/1981</i>
		<i>Walcourt (afgesteld)</i>	<i>19/12/1981</i>	<i>1988/1989</i>
		<i>CW Mechelen</i>	<i>1988/1989</i>	
		<i>Antwerpen-dam / noord</i>		
		<i>Leuven</i>		
		<i>Treignes (CFV3V)</i>		

608.06

<i>Bouwer</i>	<i>FUF Haine-Saint-Pierre</i>	<i>Brugge :</i>	<i>12/1939</i>	<i>Eind 1940</i>
<i>Levering</i>	<i>12/1939</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>Eind/1940</i>	<i>/1944</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>Brussel-zuid</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	<i>30/03/1961</i>
<i>Schrapping</i>	<i>05/1967</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>	<i>30/03/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 213 van 17/04/1967</i>	<i>Walcourt</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>04/1967</i>
		<i>Monceau</i>		

Het Type 652.1 > 620

**De capaciteit van een
eenledig stel volstond meestal niet
rondom Brussel**



De voorbeschouwing.

Men had meer capaciteit nodig, maar men dacht niet aan koppelbare AR

Naast de eenledige motorwagens achtte de N.M.B.S. het nog meer nodig om motorstellen met een grotere capaciteit te laten bouwen. Voor de grote assen waren al acht snelle drieledige stellen gebouwd en als uitbreiding bestelde men nog zes bijkomende, lichtere drieledige stellen type 653.1, die echter als diesel-hydraulische versie zouden worden gebouwd, in tegenstelling tot de vroegere diesel-elektrische stellen. Maar hier bewandelde men een andere weg en deze wordt in een volgend boek beschreven.

Voor de tweeledige motorwagens – waarvan er op dat ogenblik slechts één exemplaar, de 652.01, gebouwd was en dan nog voor de snelle doorgaande dienst – was de noodzaak groter en na analyse van de vervoerstromen werd beslist dat er twaalf dergelijke stellen in eerste instantie nodig waren voor de gewone stoptreindienst op verbindingen met een grote cliënteel. Het zouden trouwens de enige meerledige motorstellen worden voor deze omnibusdienst.

Al de andere twee- en driedelige motorwagens werden gebruikt in de doorgaande dienst op langere afstanden. Het probleem deed zich op dat ogenblik voor, dat de voorbereidende werken voor de noord-zuidverbinding in Brussel gestart waren en dat weldra de beide kopstations Brussel-Noord en Brussel-Zuid in werkelijke werven omgedoopt zouden worden. Geleidelijk aan zou spoor per spoor opgehoogd worden en voor elk station zouden er twee delen ontstaan. De exploitatie in stoomtractie maakte een efficiënt verkeer zeer moeilijk en daarom wilde men zoveel mogelijk treinen, vertrekkende uit een van beide stations, met elektrische stellen of met motorwagens uitvoeren. Men besliste tot een snelle uitvoering van de elektrificatie van de ster rond Brussel, maar onderzocht ook welke treinen met twee- of drieledige motorstellen gereden

konden worden. Maar omwille van de beperkte capaciteit en het feit dat ze niet gekoppeld konden worden – technisch was het niet mogelijk om vier motoren synchroon te laten werken. Deze zouden de semirecte treinen rijden op een aantal hoofdlijnen en de planning voorzag vooral diensten naar de streek rond Mons, Tournai en Aalst/Dendermonde. Op 8 februari 1936 werd de definitieve studie uitgevoerd en hierbij kwam men bij de hiernaast afgedrukte voorziene inzetsituatie.

De gelijklopende elektrificaties zouden geen nadelige gevolgen hebben, daar alle motorwagens gebruikt zouden kunnen worden op de verbindingen tussen de provinciehoofdsteden.

Nog voor de levering van de prototypestellen van de typen 606 en 607 riep de N.M.B.S. de verschillende bouwers op om hun eigen ontwerpen in te dienen volgens een voorlopig lastenboek. Dit voorzag – net zoals bij de typen 608 – een gebruik van zoveel mogelijk onderdelen van de M1-rijtuigen voor lokale dienst, een motorisatie die voldoende garanties bood op een goede werking en een maximale snelheid van 120 km/h. Daar er voorlopig geen stoptreinen voorzien werden, zouden grote toegangsplatforms niet noodzakelijk voorzien worden. Nochtans was de eerste intentie ze voor deze dienst te gebruiken, maar anderzijds was het standpunt gewijzigd en zouden zo weinig mogelijk stoptreinen het Brusselse station aandoen. Ze zouden vertrekken vanuit een verder gelegen station (bv. Denderleeuw, Braine-le-Comte, Leuven of Aarschot). De "nieuwe" motorwagens zouden voor de aanvoer van de reizigers zorgen.

De twee bouwers van de prototypemotorwagens typen 606 en 607 zouden dadelijk aan het werk schieten, terwijl ook La Brugeoise interesse had in de nieuwe markt. Maar ook Baume & Marpent en de Forges, Usines et

Lijn	Traject Van	Naar	Type 608	Type 620
Lijn 50	Brussel-noord	Dendermonde	1	1
	Brussel-noord	Aalst	-	10
	Dendermonde	Brussel-noord	1	1
	Aalst	Brussel-noord	-	10
Lijn 60	Brussel-noord	Dendermonde	-	17
	Brussel-noord	Sint-Niklaas	8	1
	Dendermonde	Brussel-noord	-	18
Lijn 36	Brussel-noord	Leuven	-	3
	Leuven	Brussel-noord	1	3
Lijn 124	Brussel-zuid	Baulers	5	2
	Brussel-zuid	Nivelles-Est	1	2
	Brussel-zuid	Luttre	1	-
	Baulers	Brussel-zuid	5	2
	Nivelles-Est	Brussel-zuid	1	2
	Luttre	Brussel-zuid	-	-
Lijn 96	Brussel-zuid	Halle	1	-
	Brussel-zuid	Braine-le-Comte	3	-
	Brussel-zuid	Mons	2	-
	Braine-le-Comte	Brussel-zuid	3	-
	Soignies	Brussel-zuid	1	-
Lijn 94	Mons	Brussel-zuid	2	-
	Brussel-zuid	Ath	-	2
	Ath	Brussel-zuid	-	2
	Tournai	Brussel-zuid	-	1

Fonderies de Haine-Saint-Pierre zouden de bestelling willen in de wacht slepen, de eerste met een klassiek ontwerp, de tweede met gedurfd nieuwe ontwikkelingen. Waar laten we nu de verschillende projecten bekijken die tot de bouw van de latere motorwagens type 652.1 (nadien type 620) leidden. We hebben enkel de archieven van deze beide bouwers van motorwagens; mogelijk waren ook nog andere firma's op de proppen gekomen met andere

De projecten.

Een enorme variatie maar niet altijd conform het lastenboek

De Belgische bouwers waren precies sterk geïnteresseerd en dienden talrijke projecten in. Voor dit soort motorstellen was er ook een vraag vanuit het buitenland en zo konden ze eventueel ook daar hun markt uitbreiden

Bij hun ontwerpen hielden de constructeurs weinig rekening met het feit dat het om typische stoptrein-stellen ging en het was dan ook een mix van kenmerken voor deze stellen en deze voor doorgaande diensten. Er was immers ook een aanbesteding voorzien voor de vervolglevering van de driedelige motorstellen (die later het type 670 zouden vormen). Om de prijs te drukken, wilde men tal van onderdelen gemeenschappelijk.

Het lastenboek was echter duidelijk: de te leveren stellen moesten ontworpen worden op basis van de M1-rijtuigen en met een techniek die ook bij het type 608 gebruikt werd. Verder moest het gaan om een diesel-hydraulische versie ontwerpen.

Project I Haine-Saint-Pierre

Met verhoogde middenstuurpost

Als eerste kwam Haine-Saint-Pierre met een zeer merkwaardig en gedurfd project, dit volgens een plan gedateerd op 22 november 1933. Zoals bij de uitvoering van het type 607, waarvoor Haine-Saint-Pierre uitgekozen was, werd ook hier geselecteerd voor twee Mercedes-motoren met 12 cilinders in V met een vermogen van elk 330 pk. Ze waren echter dwars in de rijrichting geplaatst. Deze zelfde motor kwam al tot inzet bij het voorheen beschreven type 607 en bij het driedelige motorstel type 655. Op dat ogenblik waren er ook nog geen echte problemen.

Maar de FUF Haine-Saint-Pierre bouwde deze motoren niet in bij de stuurpost, maar voorzag in het midden een uitgebreid afzonderlijk motorgedeelte – zoals het na 60 jaar in veel lokale motorwagens gebruikt wordt. Dit motorgedeelte was een uitgebreid draaistel met twee assen waarin de twee motoren plaatsvonden. Elke motor dreef daarin één as aan. Nog opmerkelijker was het feit dat men de centrale stuurpost verhoogd plaatste – zoals de in die periode door Ettore Bugatti ontworpen motorwagens voor onder meer de PLM in Frankrijk. Deze vorm werd in de eerste plaats ingediend, daar in deze periode een dergelijk stel een aantal proefritten in België uitvoerde. Op technisch vlak onderscheidde dit project zich nochtans volledig van de Franse stellen, zowel op het vlak van de constructie van de kast als van de draaistellen, die bij de originele versie vierassig waren.

Omschrijving		Eenheid
Plan nummer	-	
Datum	22/11/1933	
Asindeling	2'AA2'	
Motor type	Mercedes	
Vermogen	2 x 330	pk
Toerental	1 700	omw/min
Snelheid	110	km/h
Capaciteit 2de klasse	40	
3de klasse	120	
Klapstoelen	14	
Totale lengte	39 600	mm
Radstand motordraaistel	3 600	mm
Radstand loopdraaistel	2 200	mm
Totale radstand	33 600	mm
Diameter wielen	850	mm
Lengte 2de kl compart	1 700	mm
3de kl compart	1 477	mm
Lengte toegangsplatform	1 900	mm

Ook het ontwerp van de motorwagen zelf was gedurfd en had kenmerken van de vooraf genoemde Bugatti-motorwagens, maar had ook gelijkenis met de decennia later ontwikkelde ICE-treinstellen van de DB met zijn ovale vensters en zijn ruime vensterpartijen in de reizigerscompartimenten. Een Bugatti-stel had trouwens enkele proefritten op het N.M.B.S.-net verricht voor de bouw van de driedelige motorwagens voor de doorgaande dienst.

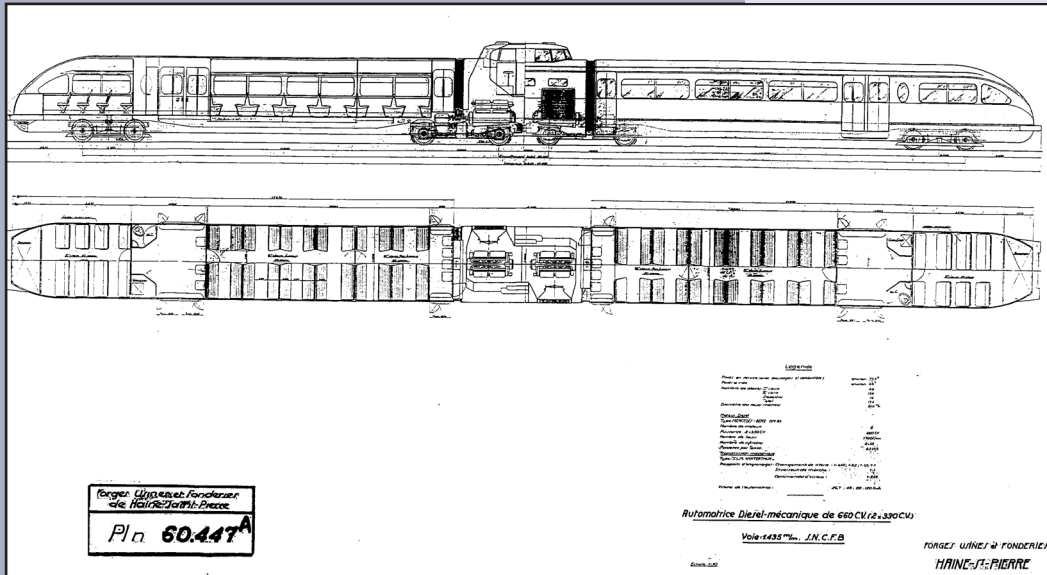
Aan de beide uiteinden van de voorgestelde motorwagen waren de 2de klasse compartimenten geplaatst met uitzicht op het spoor. Van de zetels waren de rugleuningen omklapbaar, zodat men een enkele of dubbele zetelverdeling had. In het midden waren de 3de klasse compartimenten gescheiden door één groot toegangsplatform. Kant motoren was er nog een tweede, kleinere toegang. Men gebruikte echter vierdelige automatische – door de treinbegeleider bediende – plooiendeuren, zoals ze later bij de klassieke elektrische stellen en rijtuigen type M2 zouden gebruiken.

Project II a/b Haine-Saint-Pierre

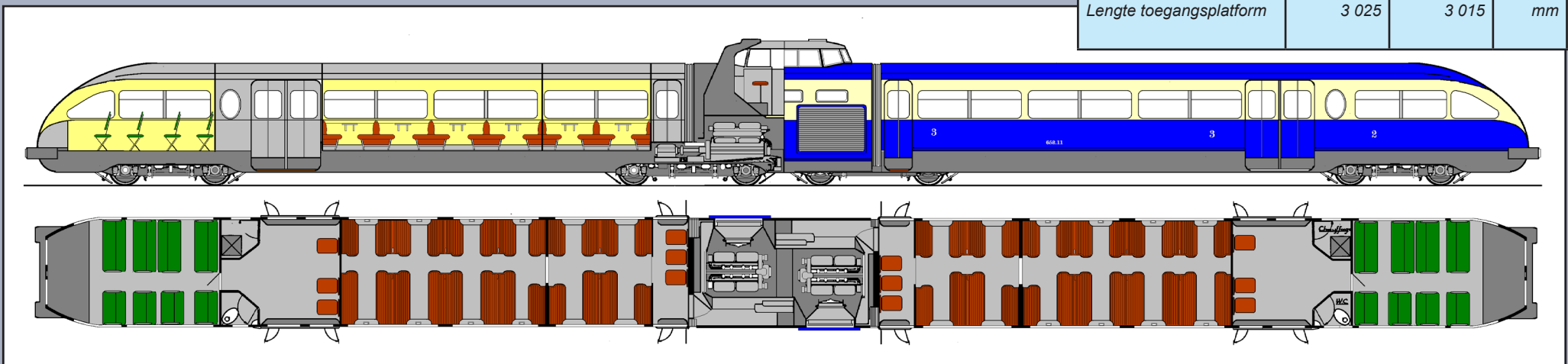
Varianten op hetzelfde thema

Op 25 november werd een variant aangeboden: in plaats van een centraal motordraaistel (met slechts twee assen) veranderde Haine-Saint-Pierre zijn ontwerp en tekende een versie met twee autonome Jacobsdraaistellen, dus een asindeling 2'B'B'2', waarbij echter niet nagegaan kon worden of één of twee assen van dit draaistel aangedreven werden. De motoren werden nu echter in de langsricting geplaatst. Daar ging het slechts om een detailtekening en een aanpassing van het vorige plan.

Met plan 60 447A, daterend van enkele maanden later, namelijk 1 februari 1934, werd dit verder uitgewerkt. Het principe bleef hetzelfde: centrale verhoogde bestuurderspost, vier draaistellen waarvan de middelste elk door één motor aangedreven werden, de vierdelige plooiden, de grote toegangsplatformen.



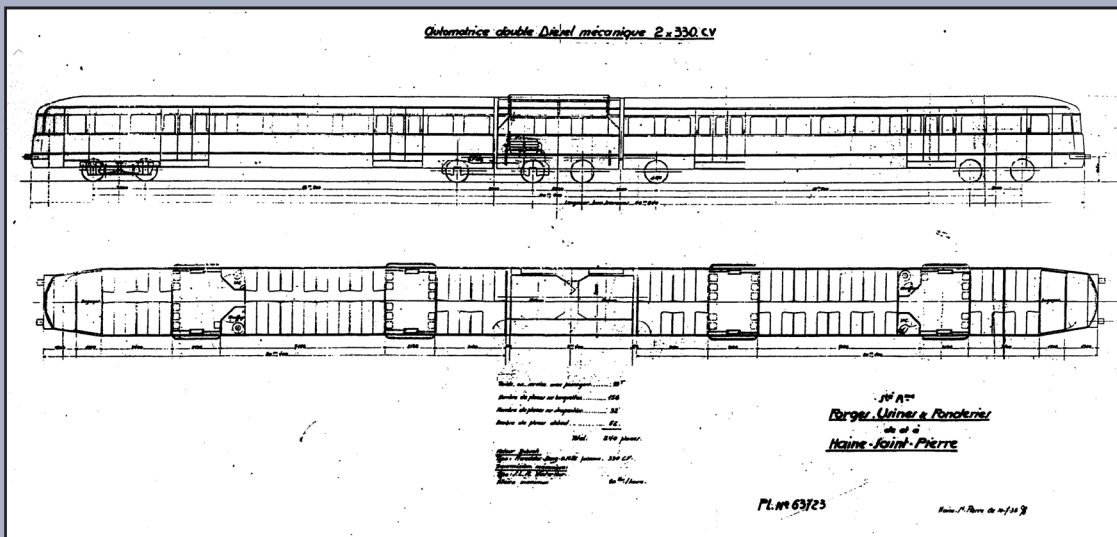
Omschrijving			
Plan nummer	60 429	60 447A	
Datum	25/11/1933	01/02/1934	
Asindeling	2'B'B'2'	2'B'B'2'	
Motortype	Mercedes	Mercedes	
Vermogen	2 x 330	330	pk
Toerental	1 700	1 700	tr/min
Snelheid	120	120	km/h
Capaciteit 2de klasse	40	40	
3de klasse	120	120	
Klapstoelen	14	14	
Totale lengte	41 400	41 400	mm
Radstand motordraaistel	3 000	3 000	mm
Radstand looppdraaistel	2 200	2 100	mm
Totale radstand	35 400	35 000	mm
Diameter wielen	850	850	mm
Lengte 2de kl compart	1 700	1 700	mm
3de kl compart	1 477	1 477	mm
Lengte toegangsplatform	3 025	3 015	mm



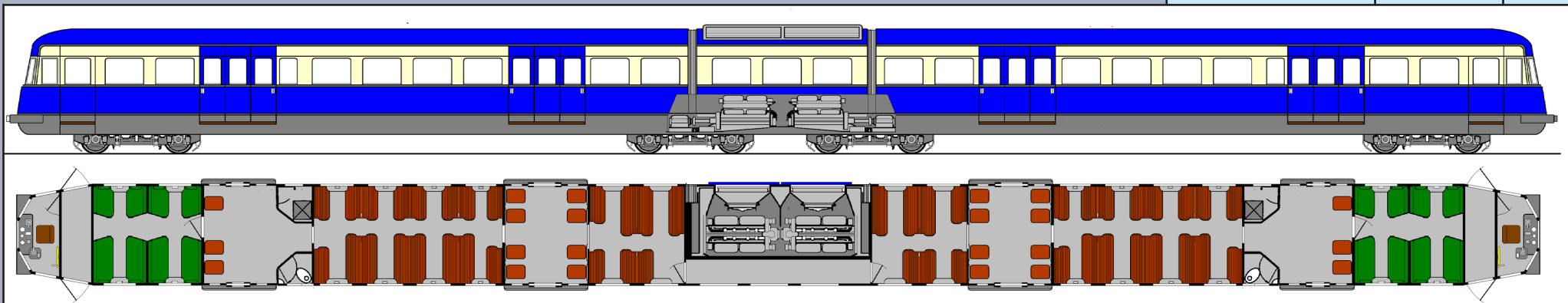
Project III Haine-Saint-Pierre

Met eindstuurstanden

Op het ogenblik dat de beslissing voor de aankoop moest genomen worden en na de eerste testritten van de motorwagens type 606 en 607, vroeg de N.M.B.S. een aantal aanpassingen. Zo zag de directie de centrale stuurpost niet zitten en vroeg nog andere wijzigingen. Zodoende hertekende Haine-Saint-Pierre zijn ontwerp: men bleef bij het centrale motordraaistel, bleef bij de keuze van de Mercedes-motor OM 85, maar voorzag een stuurpost aan beide uiteinden. Verder werd het interieur aangepast; de toegangsplatforms kregen dezelfde afmetingen en inrichting als de M1-rijtuigen. Men stapte af van de plooideuren en installeerde de oorspronkelijke deuropstelling van de M1-rijtuigen, zoals die ook bij het type 607 gebruikt werd. Men voorzag ook een zijgang langs de motoren. De twee wagenhelften waren volledig identiek uitgevoerd met een bagagecompartiment in elk deel. De motoren werden in de lengterichting geplaatst met een doorgang aan de zijkant met drie vensters. Aan de overzijde waren de radiatoren voor de koeling van de motor aangebracht. De benodigde lucht werd via de dakpartij aangezogen.



Omschrijving		
Plan nummer	63 723	
Datum	10/07/1936	
Asindeling	2'B'B'2'	
Motortype	Mercedes	
Vermogen	2 x 330	pk
Toerental	1 700	tr/min
Snelheid	90	km/h
Capaciteit 2de klasse	40	
3de klasse	116	
Klapstoelen	32	
Totale lengte	46 640	mm
Radstand motordraaistel	3 300	mm
Radstand looppdraaistel	2 300	mm
Totale radstand	40 400	mm
Diameter wielen	850	mm
Lengte 2de kl compart	1 700	mm
3de kl compart	1 590	mm
Lengte toegangsplatform	2 132	mm

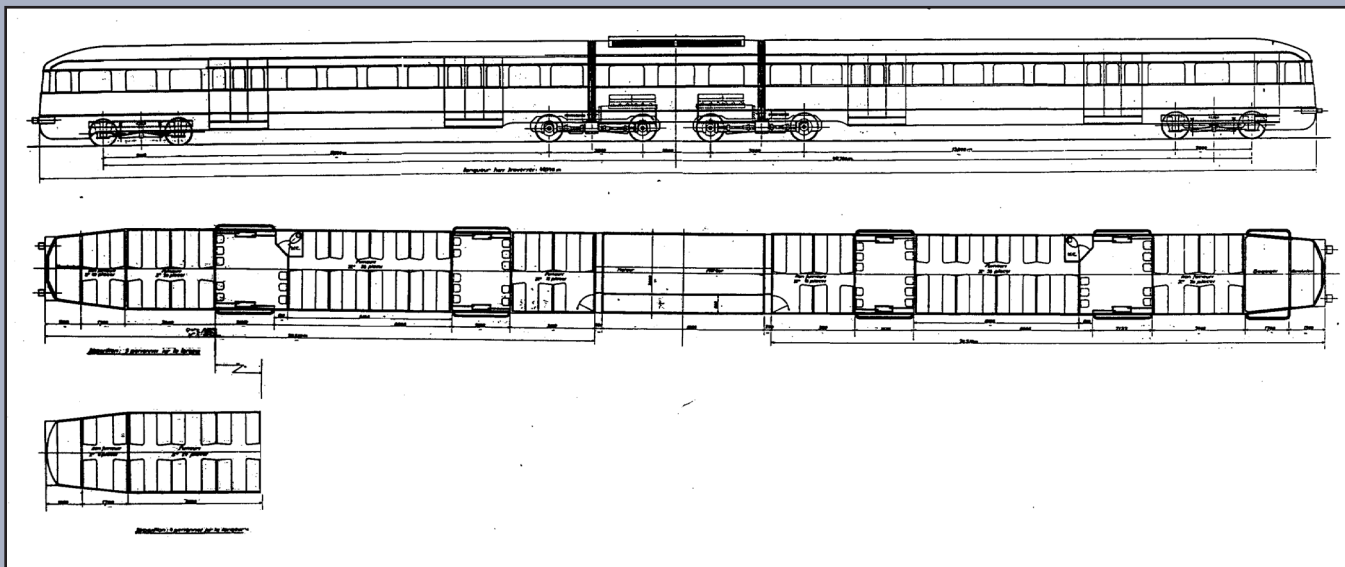


Project III^{bis} Haine-Saint-Pierre

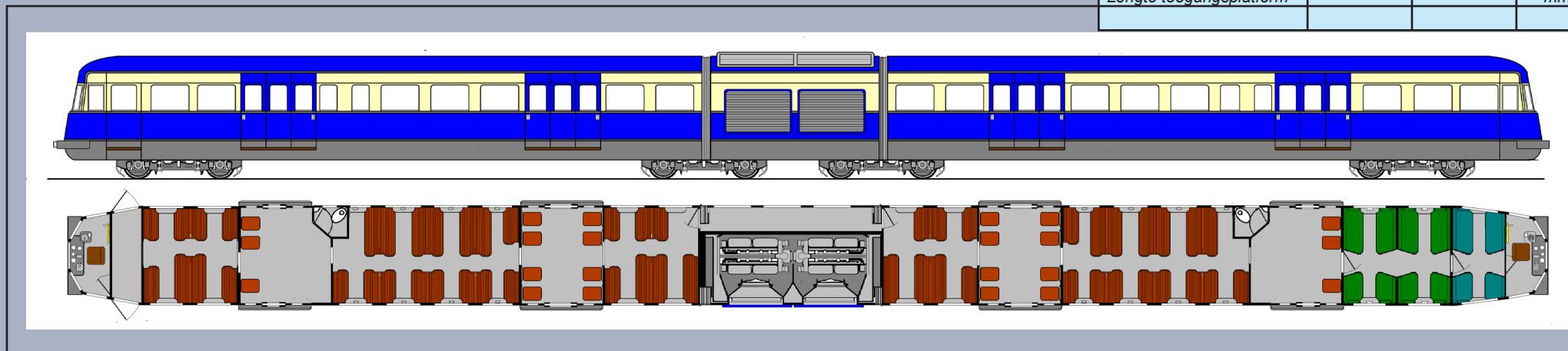
Aanpassing voor stoptreinen

Men zou in dit project nog enkele bijkomende wijzigingen aanbrengen. Twee toegangsplatformen werden verkleind voor het aanbrengen van de beide wc's, gedeeltelijk in het reizigerscompartiment, en de afschaffing van het dienstcompartiment met de verwarmingsketel. Zo kreeg men een nieuw project. Er werden qua indeling van het interieur verschillende plannen met detailwijzigingen voorgedragen.

Ook bood Haine-Saint-Pierre nu de inmiddels versterkte versie van de Mercedes-motor aan.



Omschrijving			
Plan nummer		63 745	
Datum	01/1937	01/1937	
Asindeling	2'B'B'2	2'B'B'2'	
Motortype	Mercedes	Mercedes	
Vermogen	2 x 330	2 x 450	pk
Toerental	1 700	1 700	tr/min
Snelheid	125	125	km/h
Capaciteit 2de klasse		30	
3de klasse		132	
Klapstoelen		36	
Totale lengte		46 540	mm
Radstand motordraaistel		3 500	mm
Radstand looppdraaistel		2 800	mm
Totale radstand		42 700	mm
Diameter wielen		850	mm
Lengte 2de kl compart		1 700	mm
3de kl compart		1 477	mm
Lengte toegangsplatform			mm



Project IV Haine-Saint-Pierre

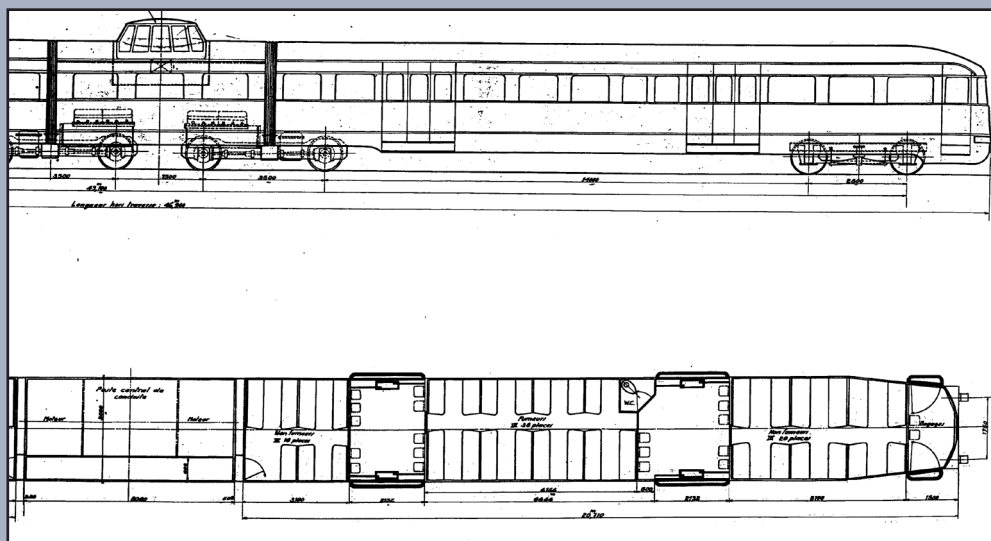
Laatste wijzigingen, opnieuw verhoogde stuurpost

Nochtans liet het idee van een motorwagen met centrale, verhoogde voerderspost Haine-Saint-Pierre niet los en gelijktijdig stelde deze firma, kort voor het afsluiten van het order, ook nog een analoge versie met deze centrale verhoogde stuurpost voor. De kenmerken bleven hetzelfde: opnieuw twee motoren en gelijkaardige afmetingen.

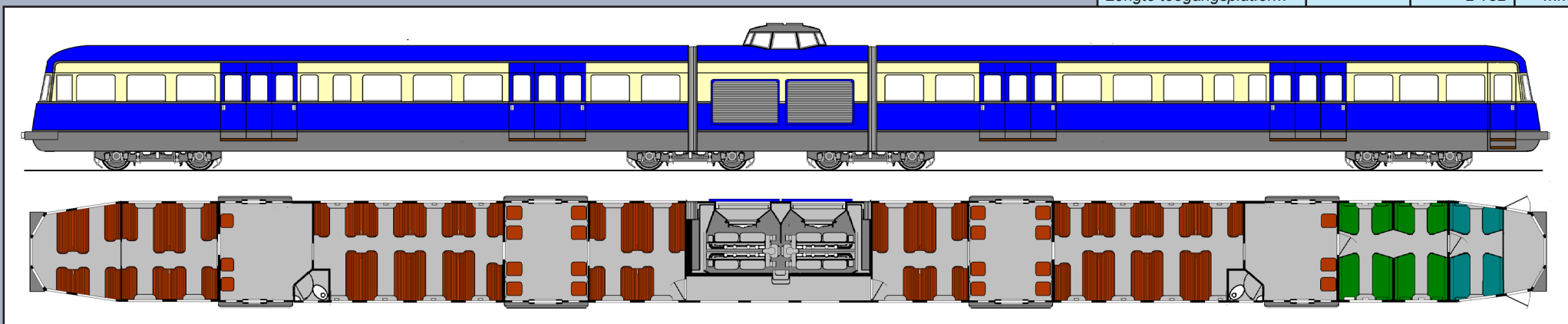
Door het verplaatsen van de stuurposten en de reorganisatie van de bagageafdeling kon het aantal compartimenten in één rijtuig verhoogd worden en steeg het aantal 3de klasse- zetelplaatsen met acht. Van dit project werden enkele varianten getekend met een andere indeling van het interieur (onder meer met een bijkomend toegangsplatform helemaal vooraan - zie plan hieronder)

Slechts enkele weken later werd de beslissing genomen ten gunste van het concept van Baume & Marpent. Reden was dat men zich niet aan het lastenboek gehouden had, hoewel bij deze versie de opstelling van het interieur - samen met

de toegangsdeuren - volledig overeenkwam met de M1-rijtuigen. De voorname reden was echter dat Haine-Saint-Pierre rigoreus vasthield aan de Mercedes-motor waar men intussen bij de N.M.B.S. zware problemen mee ondervond.



Omschrijving			
Plan nummer		63 752	
Datum	01/1937	01/1937	
Asindeling	2'B'B'2	2'B'B'2'	
Motortype	Mercedes	Mercedes	
Vermogen	2 x 330	2 x 450	pk
Toerental	1 700	1 700	tr/min
Snelheid	125	125	km/h
Capaciteit 2de klasse		30	
3de klasse		146	
Klapstoelen		36	
Totale lengte		46 540	mm
Radstand motordraaistel		3 500	mm
Radstand loopdraaistel		2 800	mm
Totale radstand		42 700	mm
Diameter wielen		850	mm
Lengte 2de kl compart		1 700	mm
3de kl compart		1 477	mm
Lengte toegangsplatform		2 152	mm



Project I

Baume & Marpent

Slechts één weldoordacht ontwerp

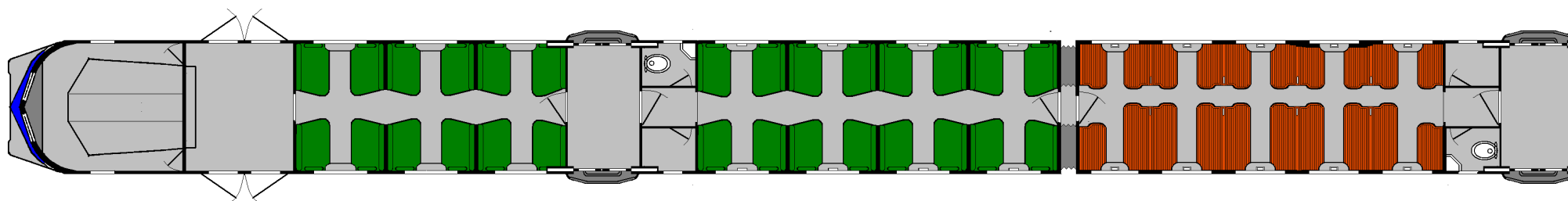
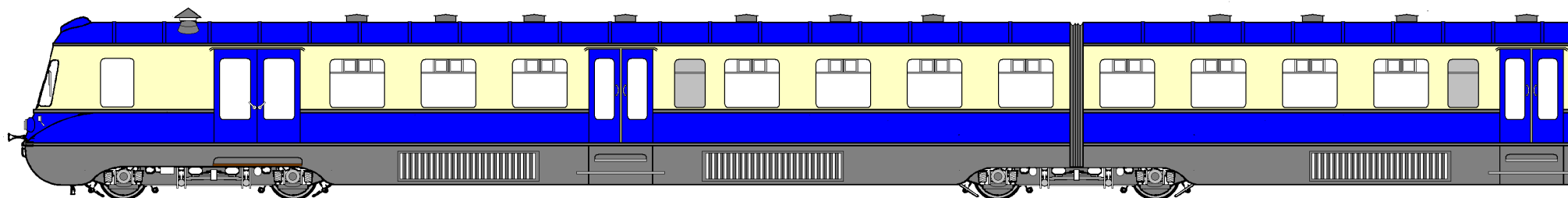
Deze firma zou zich bij deze motorwaggen tevredenstellen met slechts één enkel ontwerp, afgeleid van de grondvorm van het type 606 en gebouwd volgens de klassieke grondregels, in feite twee identieke gekoppelde eenledige motorwaggen waarvan men een stuurpost verwijderd had.

Ondertekening 18 090 leverde Baume & Marpent slechts op 20 oktober 1936 een zeer mooi getekend en gedetailleerd plan af, met dezelfde kenmerken als de 606.01, maar uitgerust met een achtcilindermotor van S.E.M. Opmerkelijk is het grote aantal 2de klasse (latere eerste klasse) plaatsen. Eén volledige rijtuigheft was hiervoor voorzien. Het stel was uitgerust

met pneumatisch bediende schuifdeuren van het type M1, maar die in het compartiment zelf schoven. Hierdoor was het toegangsplatform veel kleiner dan bij de rijtuigen.

Voor de ramen koos men de opstelling van de driedelige motorstellen met twee kleine schuifbare delen bovenaan.

Omschrijving		
Plan nummer	180 910	
Datum	20/10/1936	
Asindeling	B'2'B'	
Motortype	S.E.M.	
Vermogen	2 x 370	pk
Toerental	1 330	trmiin
Snelheid	135	m/h
Capaciteit 2de klasse	56	
3de klasse	87	
Klapstoelen	--	
Totale lengte	44 390	mm
Radstand motordraaistel	3 550	mm
Radstand looppdraaistel	3 500	mm
Totale radstand	36 390	mm
Diameter wielen	1 010	mm
Lengte 2de kl compart	1 863	mm
3de kl compart	1 525	mm
Lengte toegangsplatform	1 500	mm



Project Ib

Baume & Marpent

Met de gevraagde veranderingen

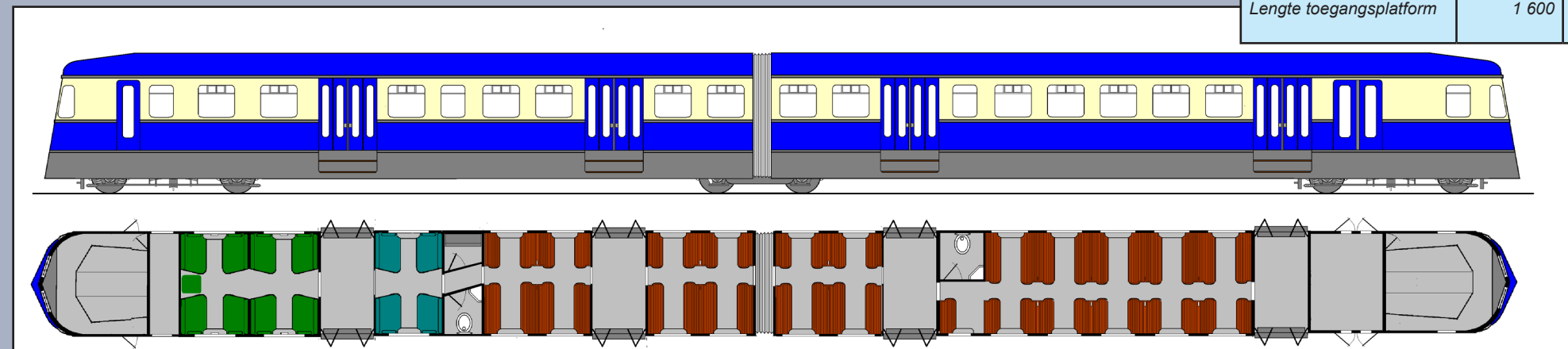
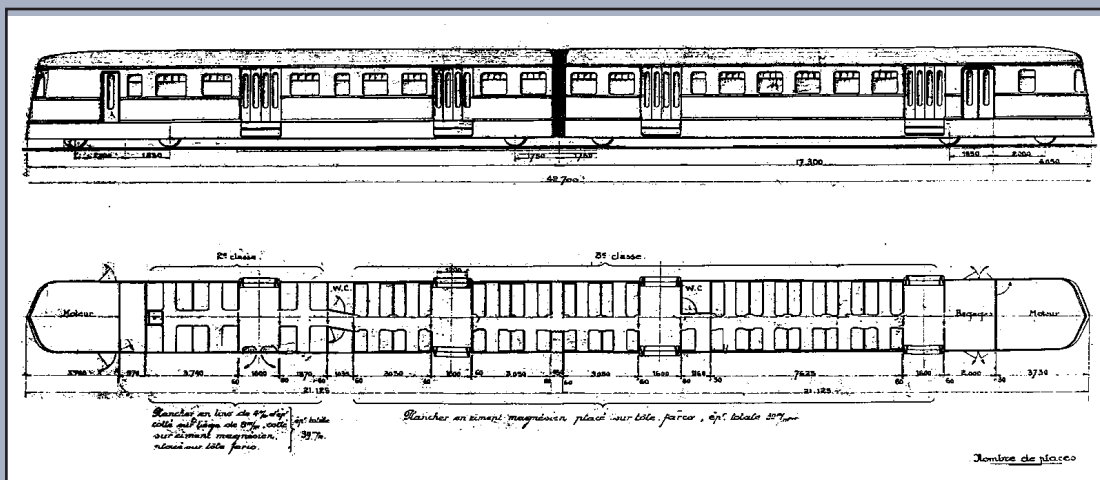
Begin 1937 – op de raad van beheer van 3 februari 1937 – werd de beslissing genomen wie deze bestelling in de wacht zou slepen. Op dat ogenblik werden ook de zes driedelige motorwagens toegekend. De bestelling werd aan Baume & Marpent gegeven. De vooral conservatieve stemmen bij de NMBS-directie zullen er natuurlijk bijgedragen hebben dat een klassiek en gekend ontwerp het haalde op een vernieuwend, experimenteel idee. Men vroeg wel om een vernieuwde kastvorm, aansluitend op de andere driedelige motorwagens

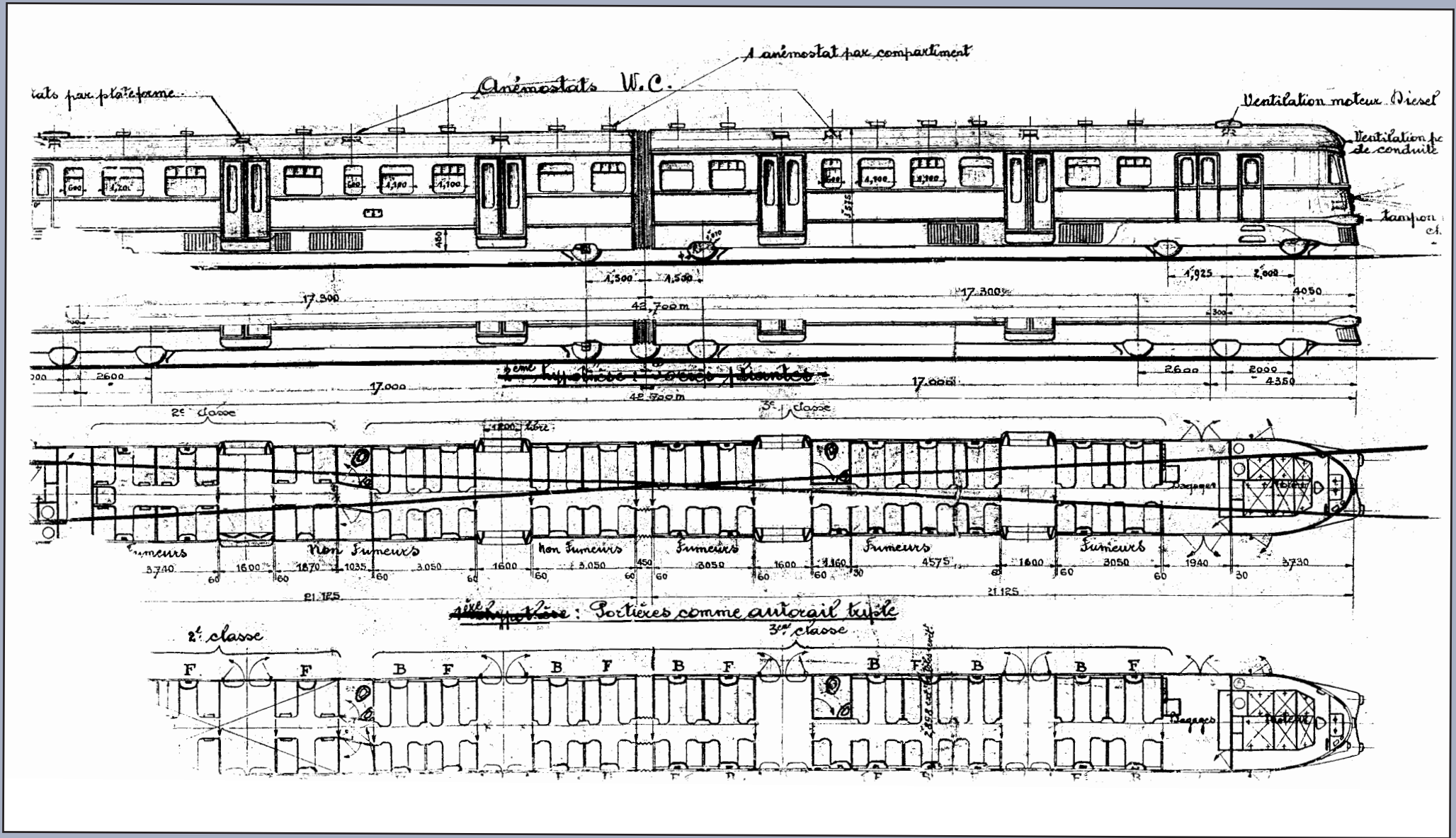
Op het plan 181 924 zag men al duidelijk de nieuwe trekken van de toekomstige motorwagen. Ook werd gelijktijdig het aantal compartimenten en dus ook de zitplaatsen 2de klasse verminderd tot 25. Het totale aantal plaatsen was met 137 beduidend minder dan bij de ontwerpen van Haine-Saint-Pierre, omdat de beide motoren veel plaats innamen. Er werden nu pneumatisch bediende plooideuren voorzien. Op 28 oktober 1937 werd op vraag van de N.M.B.S. nog een verdere versie, enkel als schets, aan de reeks toegevoegd. Als plan 181 944 (dat verder afgedrukt wordt) waren er twee veranderingen: er werd

een versie met drieassige draaistellen getekend. De reden was het verkleinen van de aslast, maar verder dan een summiere schets met enkele maten is dit niet gekomen. Op 5 november 1937 werd de bestelling nu officieel getekend door de N.M.B.S.

Twee verdere veranderingen: het gebruik van handbediende dubbele draaideuren – gelijkend op de andere gelede motorwagens – en het aanbrengen van schuifvensters waarvan het bovenste deel beweegbaar was. Dit type vensters werd bij geen enkele andere motorwagen gebruikt.

Omschrijving		
Plan nummer	181 924	
Datum	03/05/1937	
Asindeling	B'2'B'	
Motortype	S.E.M.	
Vermogen	2 x 370	pk
Toerental	1 330	tr/min
Snelheid	120	km/h
Capaciteit 2de klasse	25	
3de klasse	112	
Totale lengte	42 700	mm
Radstand motordraaistel	3 850	mm
Radstand looppdraaistel	3 500	mm
Totale radstand	34 600	mm
Diameter wielen	1 010	mm
Lengte 2de kl compart	1 870	mm
3de kl compart	1 525	mm
Lengte toegangsplatform	1 600	mm





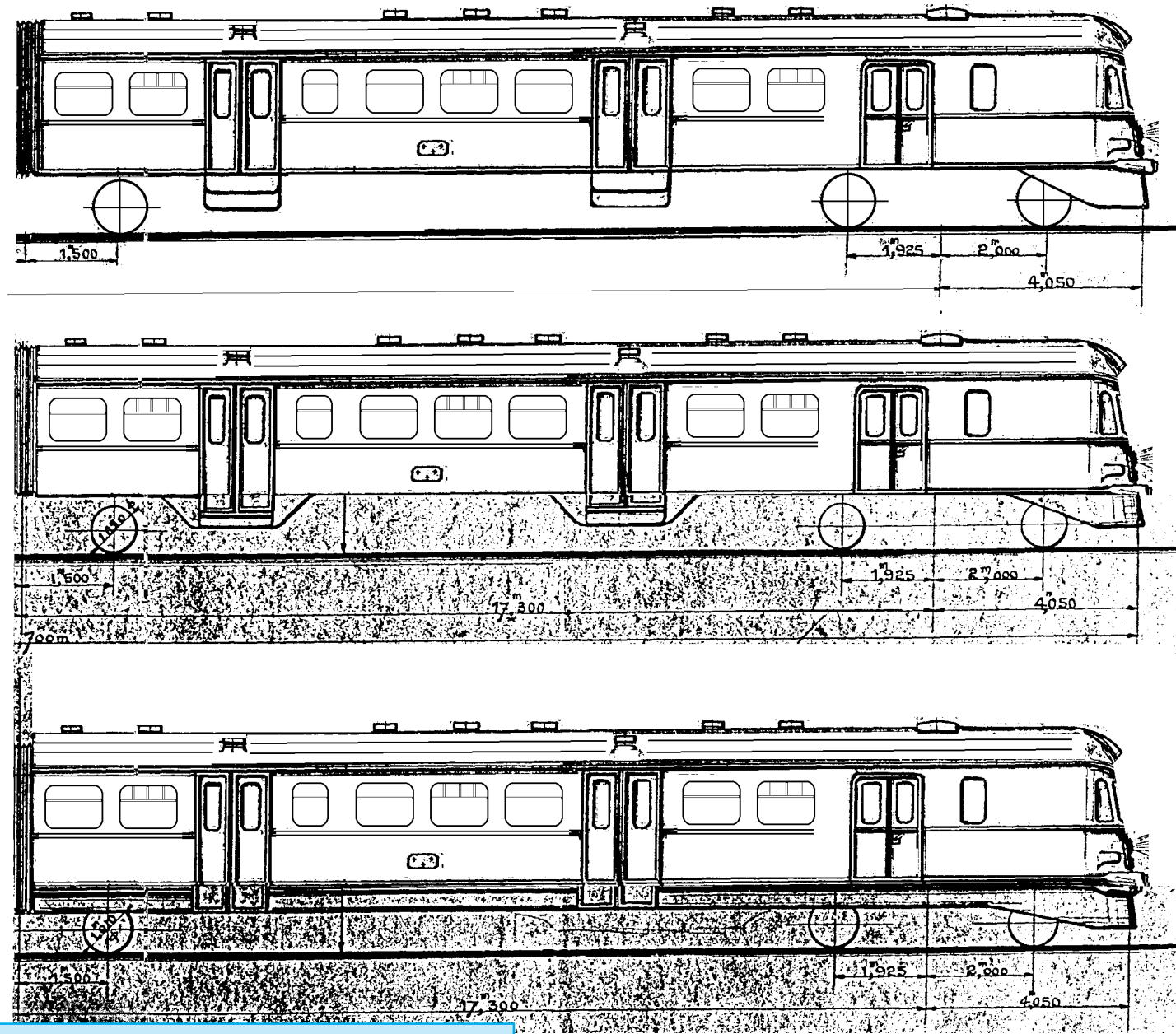
Intussen was de bouw van de motorstellen gestart en werd deze gevolgd door de verantwoordelijken van de N.M.B.S. Naast kleinere problemen zou er voor de kastvorm nog eenmaal een beslissing moeten vallen. De plaatsing van de deuren zou nog voor problemen zorgen en daarom stelde Baume & Marpent op 24 januari 1938 in een schets drie mogelijke opstellingen voor, weergegeven door de naaststaande (te donkere) tekeningen (vanwege de donkere kalk)

Na enkele vergaderingen werd er gekozen voor een vierde variant: men opteerde voor de derde optie, maar besliste dat de rok onderaan lager zou komen en zover mogelijk zou doorgetrokken worden. Enkel bij de wielen en het loopdraaistel zouden er uitsparingen voorzien worden. In deze rok werd ook de plaats voor de koelradiatoren voorzien

In deze periode werd ook de nummering voorzien. Hoewel ze geen enkele overeenkomst hadden met het in 1934 geleverde stel 652.01 – behalve het feit dat het ook hier ging om een tweeledige motorwagen – werd besloten om hetzelfde type te behouden. Het eerste was bedoeld als prototype voor sneltreinen; de huidige motorwagens werden voorzien voor stoptreinen. Hierdoor werden de twaalf nieuwe motorstellen voorzien van 652.11 tot 652.22.

Op dat ogenblik (midden februari 1938) werd de definitieve (?) tekening van de motorwagen gemaakt. Deze wordt verder afgedrukt

Maar aan de hand van deze tekening kunnen we verder ingaan op de technische kenmerken van deze merkwaardige motorstellen.



De drie mogelijke versies, waarin vooral het soort deur en de treden naar het toegangsplatform verschillen

De technische beschrijving.

Op gebied van motorisatie tweemaal het type 608.

De motorisatie :

Bij deze motorstellen werd de motorisatie van het type 608 – die in een vorig hoofdstuk beschreven werd – zonder wijzigingen in tweevoud overgenomen. Enkele kleinere aanpassingen waren het ontdebelen van de controlelampjes voor de beide motoren in de beide stuurposten en de bedieningsknoppen voor het starten van deze dieselmotoren.

Het mechanische gedeelte :

Bij het mechanische deel waren wel grotere wijzigingen aangebracht en zoals we hierboven gezien hebben, werd het concept volledig aangepast. Men verliet de specificaties van het oorspronkelijke lastenboek – dat een uitvoering volgens de normen van de M1-rijtuigen voorzag – voor een standaardisatie naar de overige drieledige motorwagens. Maar ook dit werd niet volledig doorgetrokken, zodat men bij deze stellen een tussenvorm creëerde die zelfs niet overeenstemde met de bestelde drieledige motorstellen.

De kast :

De kast werd, zoals de overige motorstellen van Baume & Marpent, volgens dezelfde principes opgebouwd, namelijk als een star skelet uit diverse metaalprofielen die volledig aan elkaar gelast werden. Op het eigenlijke chassis werden de vooraf vervaardigde wanden bevestigd door lassing en hetzelfde gold voor de constructie van de stuurposten en het dak. Door deze bouw werd een volledig onvervormbaar geheel

verkregen. De beide voertuighelften waren op enkele details na identiek. Op dit geraamte werd de bekledingsplaat met een dikte van 5 mm gelast, maar ook het interieur en de scheidingswanden werden op eenzelfde wijze geassembleerd. Hierdoor kregen we toch hier eenzelfde opbouw als de M1-rijtuigen

Zoals reeds vermeld werd er voor de vensters gekozen voor eenzelfde opstelling als bij de M1-rijtuigen, namelijk afwisselend een vast venster en een venster in tweeën gedeeld, waarbij het bovenste deel opengeschoven kon worden. Ze waren voorzien van een evenwichtssysteem type "Bovy", zodat ze gemakkelijker te bedienen waren. Maar het type was wel afwijkend van de in de M1-rijtuigen gebruikte versie. De ruiten waren van enkel "securit"-veiligheidsglas. De onderzijde van wanden van het interieur – zowel reizigerscompartimenten als platformen – werd gevormd door houten panelen in vernist triplex.

Voor de deuren koos men voor de middenplatforms voor dubbele, handbediende draaideuren. Deze toegangsdeuren waren lager geplaatst dan de vloer en men had dan ook in het platform een trap. De beide toegangsplatformen hadden een lengte van 1.600 mm. Wel was er onder elke deur een neerklapbare trede voorzien; deze werd pneumatisch bediend bij het openen van de deur. De bagageruimte was toegankelijk door middel van een dubbele draaideur aan weerszijden van het stel. Deze deuren waren korter en gaven zonder verhoging uit op de bagageruimte. Deze had een totale lengte van 1.940 mm en had een inwendige breedte van 2.858 mm. Via deze ruimte had de bestuurder toegang tot de stuurpost. Verder was er een afsluitbare schuifdeur naar de reizigerscompartimenten.

Opmerkelijk was wel het feit dat tussen de 2de klasse

compartimenten en de tweede stuurpost een smalle sas van 970 mm aanwezig was. Deze sas had echter geen toegangsdeuren naar buiten toe

De vloer van de 3de klasse was gevormd uit zware, bewerkte delen in 22 mm dikke triplex; in de 2de klasse was deze vloer bekleed met linoleum. In de beide motorruimtes – met een lengte van 3.730 mm – en in het bagagecompartiment gebruikte men geleverde staalplaat met traanmotief tegen het slippen.

De draaistellen :

Het motordraaistel :

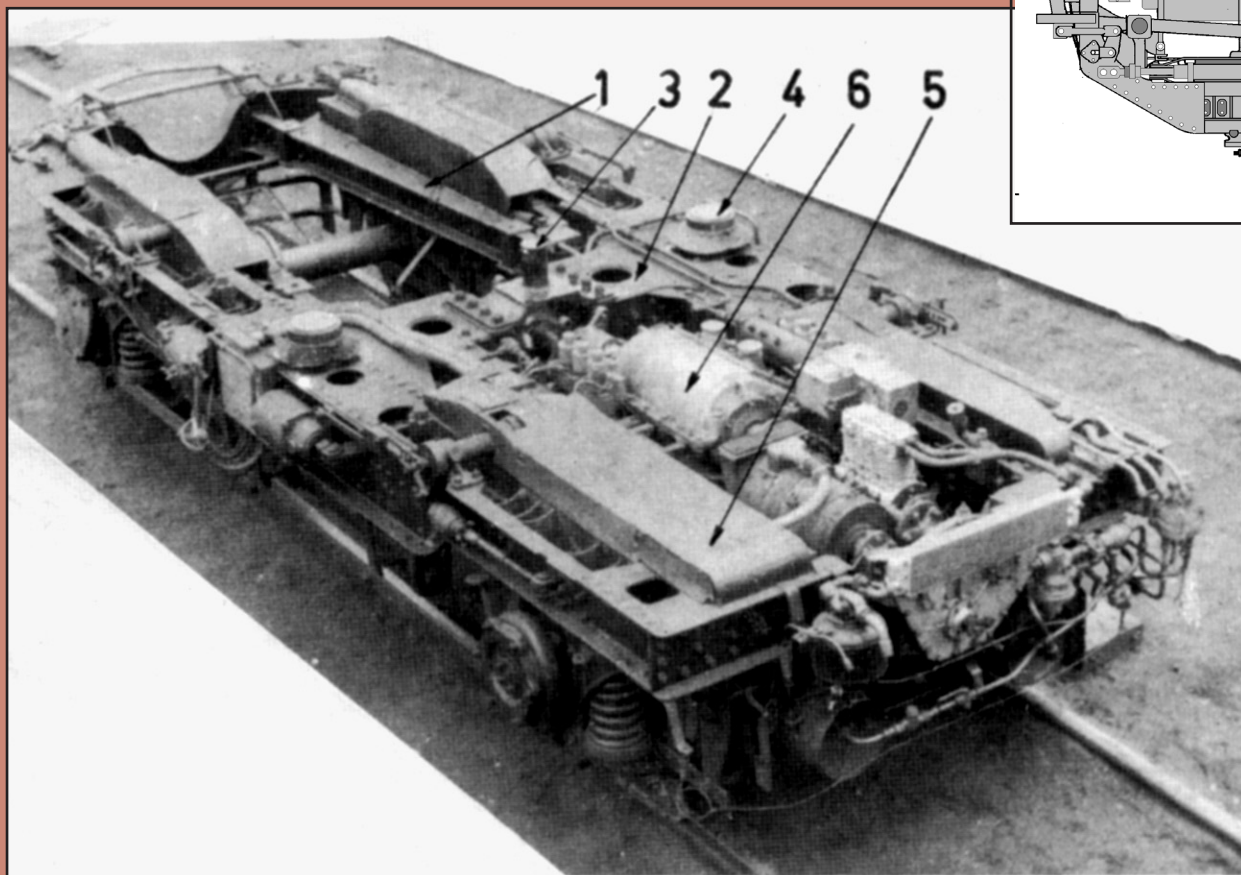
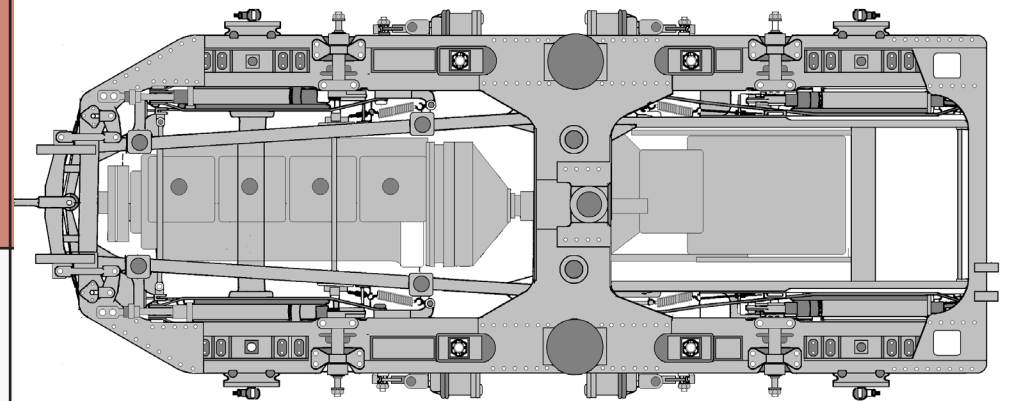
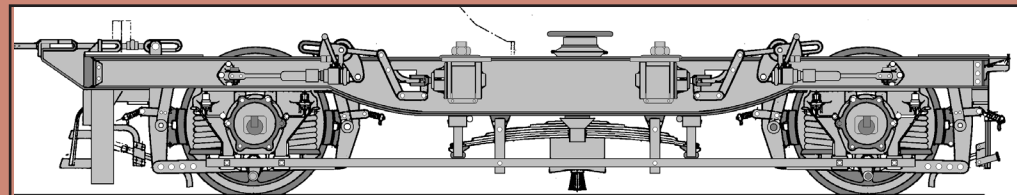
Hoewel de draaistellen in principe gelijkaardig waren aan die van het type 608, zou men bij de tweeledige motorwagens een heel andere bouwwijze toepassen. Het draaistel bestond in feite uit zware I-profielen. Deze voor de beide langsliggers waren zodanig ontworpen dat het boven de assen gewone profielen met een hoogte van 220 mm waren, die in de ruimte tussen de assen ongeveer in hoogte verdubbelde tot 400 mm. Per langsligger waren er twee dergelijke profielen aanwezig die parallel geplaatst werden en die verbonden werden met verschillende horizontale platen.

De beide eindstukken waren analoge profielen met een hoogte van 220 mm, die aan de langsprofielen vastgeklonken waren. Om de kastvorm te volgen was de voorzijde afgeschuind en gevormd door gebogen profielen. De centrale dwarsverbinding werd gevormd door twee zware uitgesneden staalplaten – boven en onder de langsprofielen aangebracht. Deze waren deels geklonken, deels gelast en door verschillende tussenverbindingen versterkt.

De geleiders voor de asbussen waren hier in één stuk gietstaal vervaardigd en bevestigd tussen twee U-profielen van het raam. Tussen de centrale dwarsverbinding en de voorzijde van het draaistelraam waren twee zware tussenverbindingen gemonteerd en hierop werd de motor op vier steunpunten, door toevoeging van silentbloks, bevestigd. Aan de andere zijde waren twee

Motordraaistel boven (met verklaring cijfers)

1. Steun voor dieselmotor
2. Centrale dwarsverbinding
3. Centrale spil
4. Steun voor kast
5. Beschermkap
6. Transmissie

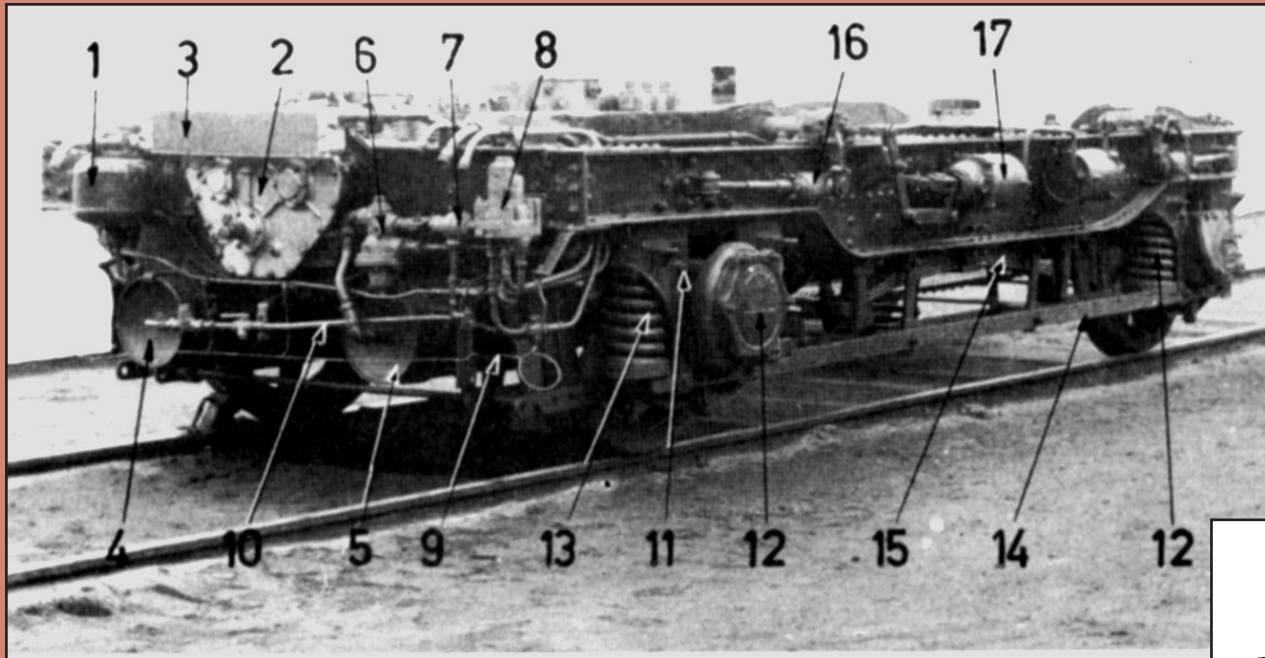


Motordraaistel(len) van de motorstellen type 620

gelijkaardige profielen aangebracht voor de transmissie. In het midden van de centrale verbinding was een gegoten oliebus aanwezig voor de spil van de kast. De assen waren weer asymmetrisch ten opzichte van deze spil opgesteld.

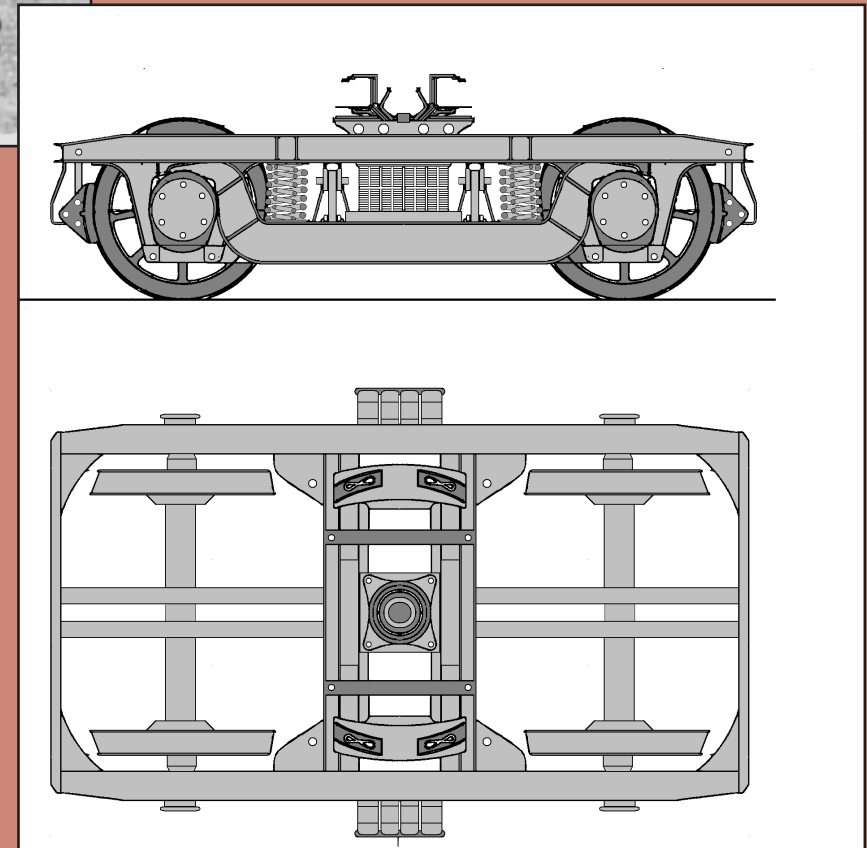
Het loopdraaistel :

Bij het centrale loopdraaistel had men de eenvoudigste oplossing gekozen door een gewoon Pennsylvania-draaistel van een rijtuig aan te passen. Het eigenlijke draaistelraam was een constructie van U-profielen die door lassing aan elkaar bevestigd waren. Hierop werden de



geleiders voor de asbussen gelast en tussen scheenstukken uit mangaanhoudend staal gleden de asbussen type Athermos. De asbussen droegen twee langsliggers in de vorm van een zwanenhals uit gesmeed staal. Op deze tussenstukken vormden twee in elkaar gelegen spiraalveren per zijkant de primaire ophanging.

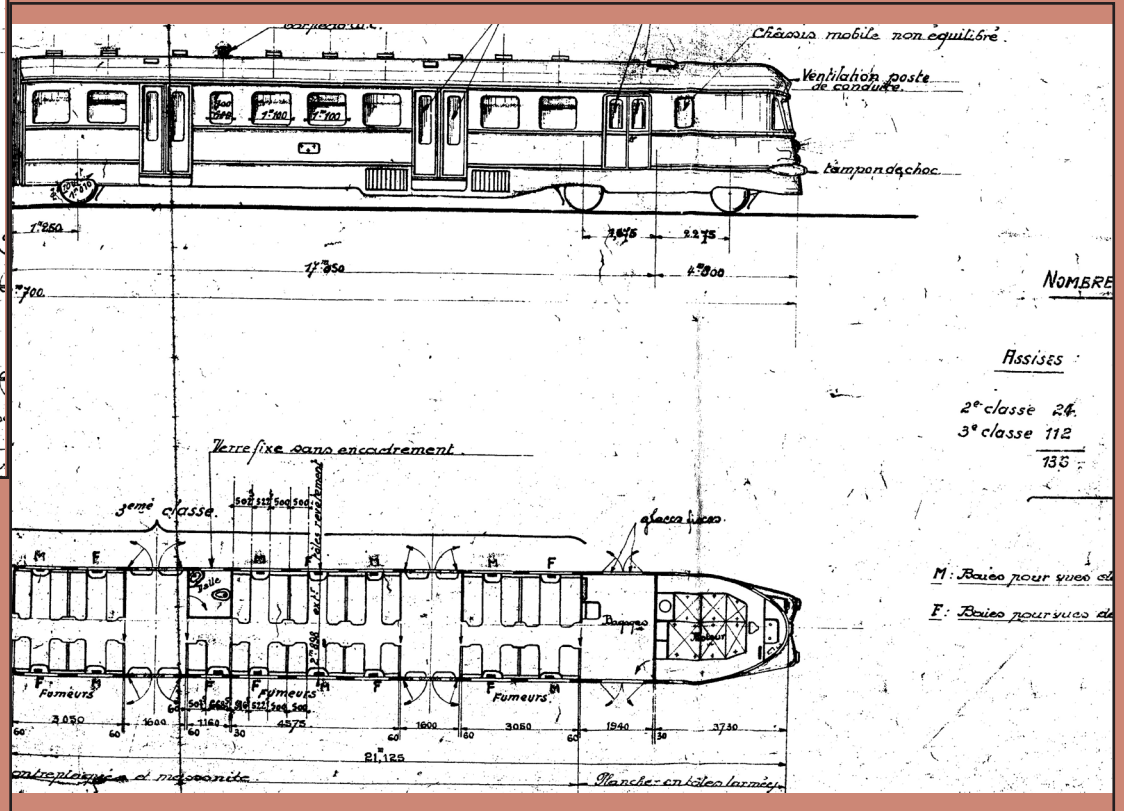
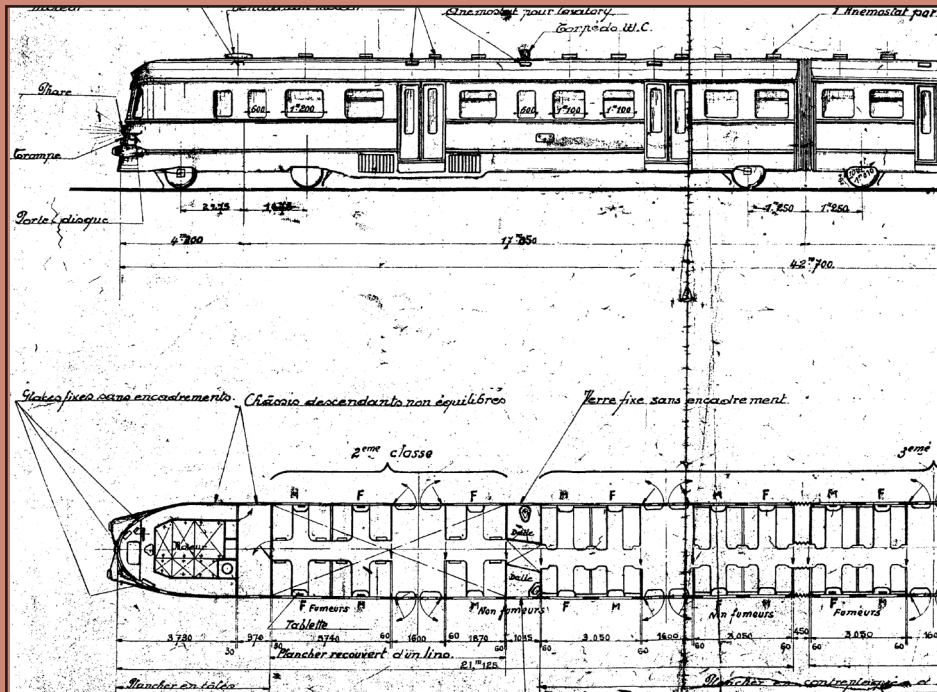
Bovenop deze spiraalveren rustte een secundair raam uit diverse profielen en hierop was de secundaire ophanging aanwezig. Deze werd gevormd door twee stellen bladveren: elk stel bestond uit twee veren die tegengesteld op elkaar vastgezet werden. Deze veerpakketten droegen de wiegbalk met de centrale dubbele spil voor de beide kasthelften en per kastdeel twee glijstukken uit mangaan-



Motordraaistel boven (met verklaring cijfers)

1. Olieafscheider
2. Tandwielkast
3. Luchtkoeler
4. Drukluhtreservoir
5. Hulpreservoir rem
6. Triple- klep rem
7. Stopklep
8. Bediening directe rem
9. Waterafscheider
10. Remhangwerk
11. Geleiders asbus
12. Asbus Friedmann
13. Spiraalveren
14. Stang
15. Bladveren
16. SAB-toestel
17. Remcilinder

Sint-Jacobs loopdraaistel



staal, voorzien van een bronzen glijstuk. De totale lengte van het draaistel bedroeg 3.860 mm, de radstand was 2.500 mm, de hoogte bedroeg 1.205 mm.

Het interieur :

Het interieur was gelijkaardig opgebouwd als bij het type 608, maar ook volgens de laatste projecten van Baume & Marpent. De banken 3de klasse en de zetels 2de klasse kwamen volledig overeen met de M1-rijtuigen, met in 2de klasse een 2 + 2-zitindeling.

De beide rijtuigheften waren op mechanisch vlak identiek; qua inrichting verschilden ze grondig. Het eerste rijtuig – CD – bevatte naast de bagageafdeling enkel 3de klasse compartimenten, vanaf de motorruimte twee rokerscompartimenten, het 1ste toegangsplatform, 3 rokerscompartimenten, het toilet aan één zijde en een bijkomende tweezitsbank aan de andere zijde, het 2de

Voor tot de bestelling en bouw over te gaan, tekenden de studiediensten een voorlopige schets van de definitieve toestand. Deze zou tijdens de daarop volgende bouw nog gering aangepast worden.

toegangsplatform en twee rokerscompartimenten.

Het tweede rijtuig – BC – had, beginnend vanaf de motor, een dienstcompartiment van 970 mm lang. Verder twee compartimenten 2de klasse voor rokers, het toegangsplatform, een 2de-klasse compartiment niet-roker, een toilet, twee derde klasse compartimenten, het tweede toegangsplatform en afsluitend twee derde klasse compartimenten.

De stuurposten

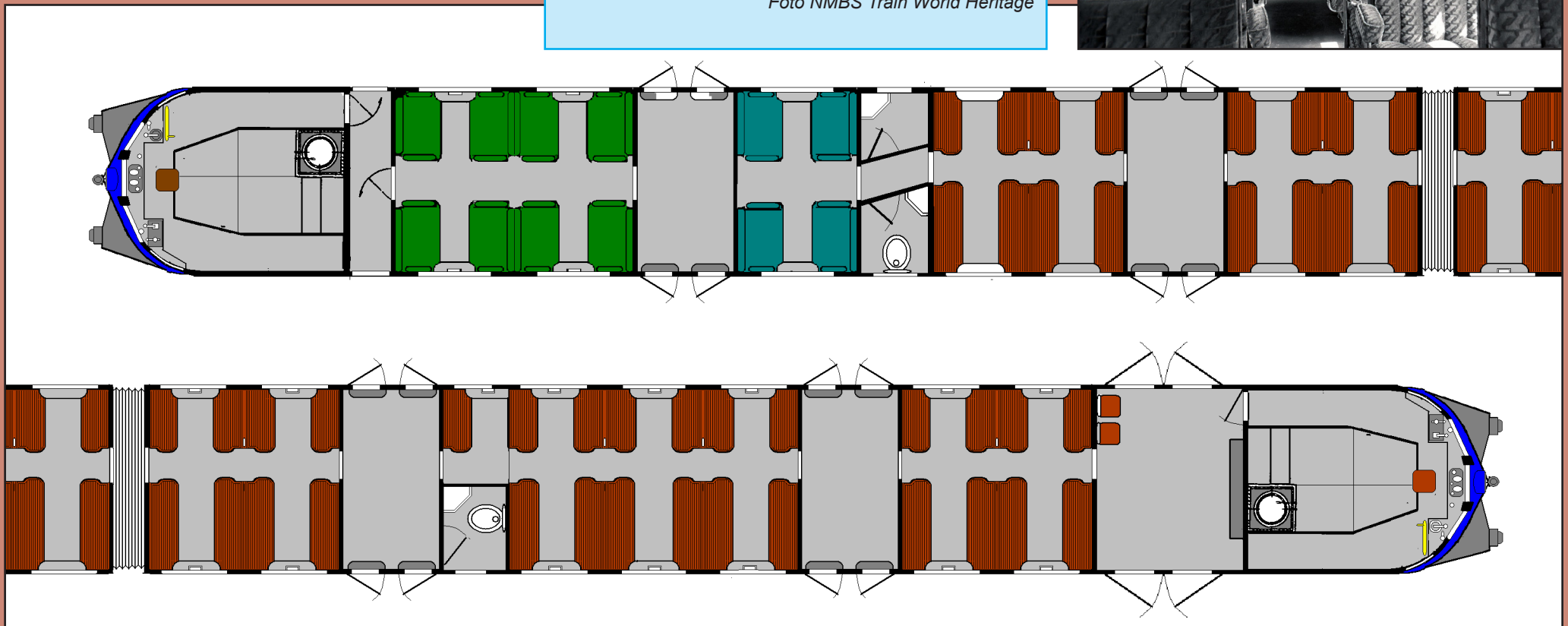
:Daar de machinekamers identiek waren, met een totale lengte van 3.730 mm, waren de stuurposten ook volledig

hetzelfde. De toegang tot de motorruimte was voorzien vanuit de bagageruimte enerzijds, en via de smalle dienstruimte anderzijds door een draaideur.

Bij de typen 652.1 (type 620) waren in tegenstelling tot de 608 drie frontvensters voorzien en hierdoor kon de stuurpost centraal aangebracht worden. De bedienings-toestellen waren op dezelfde wijze aangebracht; enkel waren er – zoals de volgende tekening aanduidt – een groter aantal getuigenlampen voor de beide motoren.

Het interieur - tweede klasse en vanaf 1956 eerste klasse - van een driedelig stel. Deze van het type 520 waren gelijkaardig.

Foto NMBS Train World Heritage





De stuurtafel van de 620 verschilde niet erg van deze van het type 608. Grootste onderscheid was het feit dat deze centraal opgesteld was. De kleine stoel opgesteld op de afschermkap van de dieselmotor was alles behalve comfortabel.

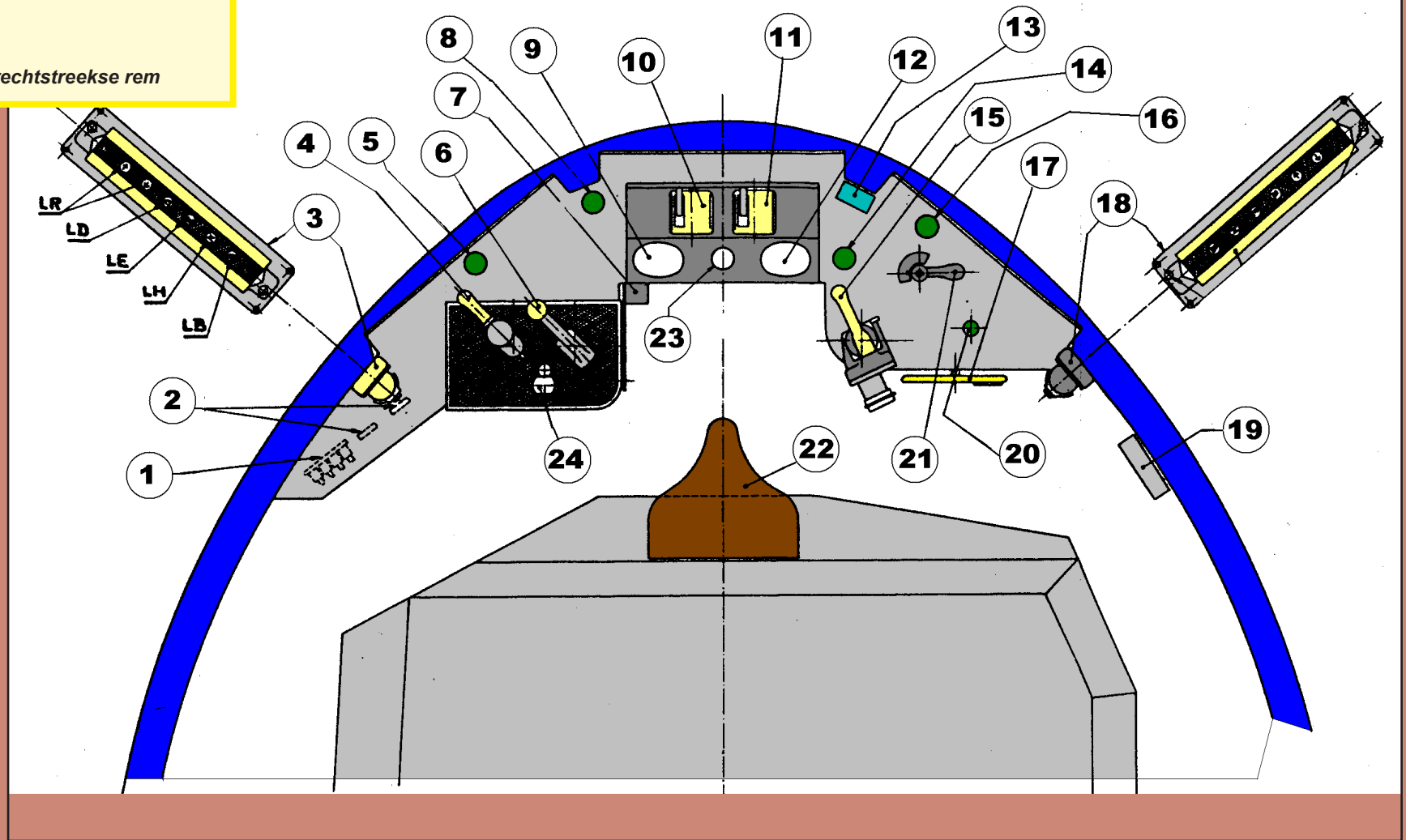
Foto NMBS Train World Heritage



	Kastgedeelte	BC	CD
Zitplaatsen : 2de klasse	Rokers	16	--
	Niet-rokers	8	--
	Totaal	24	--
3de klasse	Rokers	--	72
	Niet-rokers	40	--
	Totaal	40	72
Staanplaatsen : 2de klasse	Rokers	15	--
	Niet-rokers	--	--
	Totaal	15	--
3de klasse	Rokers	--	30
	Niet-rokers	15	--
	Totaal	15	30
Totaal			
Zitplaatsen			
2de klasse		24	
3de klasse		112	
Staanplaatsen			
2de klasse		15	
3de klasse		45	

1. Zekeringkast
- 2.
3. Getuigenlampen M1
4. Keerkruk
5. Stopcontact ontrijmer
6. Versneller motor
7. Dodemanpedaal
8. Voltmeter batterij
9. Toerenteller M1
10. Startknop M1
11. Startknop M2
12. Toerenteller M2
13. Snelheidsmeter
14. Druknop bel
15. Machinistenkraan rechtstreekse rem

16. Schakelaar koplampen
17. Handrem
18. Getuigenlampen M2
19. Verlichting verwarming
20. Claxon
21. Noodstophandle
22. Bestuurdersstoel
23. Druknop waakzaamheid
24. Vergrendeling keerkruk



De bedrijfskenmerken.

Opmerkelijke resultaten voor een eenvoudig - zelfs verouderd - concept.

De aslast :

Daar er voorzien was dat deze stellingen slechts op de hoofdlijnen zouden rijden, was er geen extra specificatie aangaande de aslast. Door een vrij goede verdeling kwam men aan een maximale aslast van minder dan 20.000 kg, dit voor de motordraaistellen, minder dan 17.000 kg voor het looppdraaistel:

As	Lege motorwagen		Ritvaardig
	Zonder voorraden	Met 2/3 voorraden	Volledig beladen
<i>Motordraaistel</i>			
1ste as	15 800 kg	16 400 kg	19 200 kg
2de as	15 600 kg	16 300 kg	19 000 kg
Totaal	31 400 kg	32 800 kg	38 200 kg
<i>Looppdraaistel</i>			
3de as	13 900 kg	14 500 kg	16 900 kg
4de as	13 900 kg	14 500 kg	16 900 kg
Totaal	27 800 kg	29 000 kg	33 800 kg
<i>Motordraaistel</i>			
5de as	15 600 kg	16 200 kg	18 900 kg
6de as	15 500 kg	16 100 kg	18 800 kg
Totaal	31 100 kg	32 300 kg	37 700 kg
<i>Algemeen totaal</i>	90 300 kg	94 000 kg	109 700 kg

De snelheid:

Door het feit dat de stellingen vooral semidirecte treinen op kortere en middellange afstand gingen afleggen – en het feit dat de meeste lijnen nog niet uitgerust waren voor hogere snelheid – was de maximale snelheid voorzien op 120 km/h, trouwens net zoals de typen 608. Deze snelheid bleef tot bij de schraping behouden, gezien de goede stabiliteit van deze motorstellen.

Het verbruik:

Ook hier werd in principe een verbruik van 0,185 kilogram diesel per kilometer (en per motor) opgegeven door de bouwer.

De eerste bedrijfsresultaten in 1945 brachten een waarde van praktisch 1 kg/km naar voren (dit echter na een jarenlange stilstand en een voorlopige herstelling). Nochtans zou dit verbruik na een korte vermindering in de verdere jaren oplopen tot waarden schommelend tussen 1,1 en 1,4 kg/afgelegde km. Met een brandstoftank van 800 liter per motor kwam men tot een actieradius schommelend tussen 1.200 en 1.400 km per tankbeurt.

Het vermogen:

Voor het vermogen kwam men tot gelijkwaardige cijfers als het type 608. Het opgegeven vermogen per motor was 370 pk (272 kW) met een piekvermogen gedurende 10 minuten van 400 pk. Als het eigen verbruik van de motorwagen afgetrokken werd, had men nog een vermogen van 2 x 320 pk (2 x 235 kW)

over. Dit wil zeggen ongeveer 85% van het opgewekte vermogen.

De exploitatiekosten :

De jaarboeken (tot 1958) gaven steeds een duidelijk beeld van de kosten van de motorwagens en in de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van drie bedrijfsjaren in hun naoorlogse loopbaan:

De tabel rechts geeft een vergelijking tussen de drie typen motorwagens – type 606 (> 607), 608 en 620 – voor het bedrijfsjaar 1953

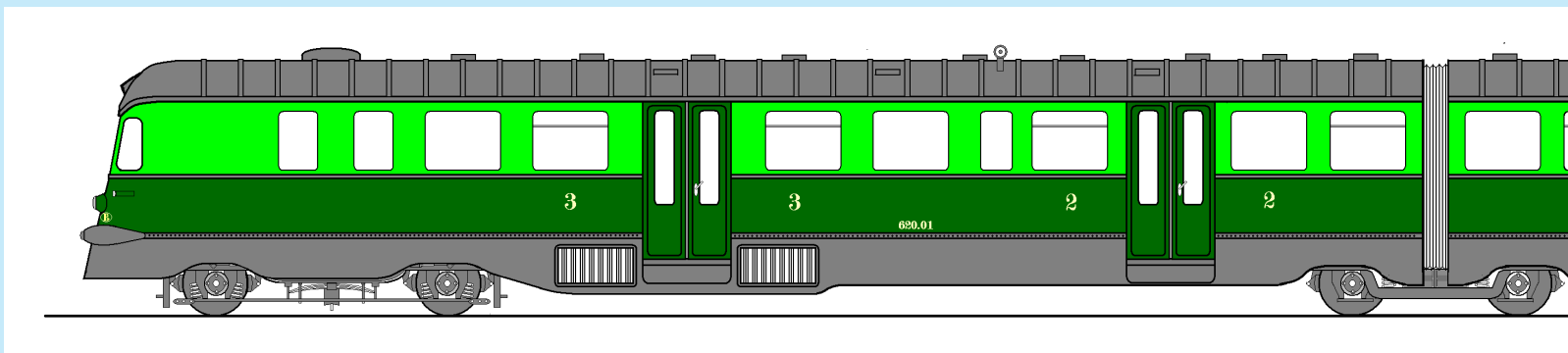
Omschrijving	606 > 607	608	620
<i>Aantal bedrijfsdagen</i>	74	2 085	2 920
<i>Verbruik diesel gram / km</i>	620	605	1 141
<i>Aantal gebruikte uren</i>	1 534	38 657	54 976
<i>Uurloon bestuurder</i>	45,6	44,8	45,4
<i>Kosten/km (in Bfr)</i>			
<i>Arbeidsloon</i>	2,85	2,69	2,44
<i>Olie</i>	0,60	0,30	0,63
<i>Brandstof</i>	1,68	1,55	2,53
<i>Diverse</i>	0,10	0,01	0,02
<i>Algemeen</i>	0,71	1,25	1,12
<i>Totaal</i>	5,74	5,80	6,74
<i>Kosten/km (in Bfr)</i>			
<i>Klaarmaken</i>	0,70	0,30	0,73
<i>Onderhoud</i>	2,24	2,87	4,83
<i>Herstelling</i>	16,14	2,91	4,27
<i>Verbetering</i>	-	-	-
<i>Totaal</i>	19,12	6,18	9,83
<i>Algemeen totaal (in Bfr)</i>	24,86	11,98	16,57

Motorwagen type 652.1 > 620

Baume & Marpent
Morlanwelz
Usines de Braine-le-Comte
Société Métallurgique d'Enghien
St-Eloi

Aantal zitplaatsen

1ste klasse : --
2de klasse : 24
3de klasse : 110



Loopbaan :		Kenmerken :		Afmetingen :	
Nummering :	652.11 - 652.22	Motor :	2 x SEM Gent	Totale lengte :	49 700 mm
na 1942	620.01 - 620.12	Bouwer :	8 K 73B	Hoogte vloer :	1 050 mm
Effectief (bij bouw)	12	Type :	viertakt	Hoogte totaal :	3 840 mm
Bouwer kast :	Baume & Marpent	Werkingsprincipe :	rechtstreeks	Radstand (totaal) :	38 050 mm
Levering :	Usines. Braine-le-Comte	Wijze van inspuiting :	1 330 omw/min	Afstand tussen draaistel.	2 x 17 050 mm
Ombouw	05/1939 - 12/1939	Omwentelingssnelheid :	150 bar	Afstand binnen draaistel.	
Buiten dienst :	1968	Inspuitdruk :	8 in lijn	Motordraaistel	3 950 mm
Asindeling :	B'2'B	Cilinders :	170 mm x 240 mm	Loopdraaistel	2 500 mm
Snelheid (maximaal)	120 km/h	Boring / Zuigerslag	9,2 m/s	Oversteek voor :	2 025 mm
Remming :		Zuigersnelheid : (gem.)	3 500 kg	Diameter drijfwielen :	1 010 mm
Compressor :	Lebrun	Massa motor :		Massa (ritvaardig)	109 700 kg
Debiet :		Lengte / breedte motor		Aslast : 1ste as	19 200 kg
Automatische rem	remkraan WS	Overbrenging :	SLM Winterthur	2 de as	19 000 kg
Rechtstreekse rem :		Bouwer :	Mechanisch	3 de as	16 900 kg
Aankoopprijs	5 089 910 bfr	Werking :	Vijf versnellingen	4 de as	16 900 kg
Actieradius	1200 km	Keerkoppeling :	(pneumatisch bediend)	5de as	19 000 kg
		Overbrenging op wielen	met glijdende tandwielen	6de as	19 500 kg
			cardanas	Massa /lopende meter	2,20 kg/m
			conische tandwielen	Trekkracht :	--
				Uurvermogen :	2 x 370 pk
				Beschikbaar vermogen	2 x 310 pk

Overzicht technische kenmerken

Omschrijving	Type 652.1 > 620	Eenh	Omschrijving	Type 652.1 > 620	Eenh	Omschrijving	Type 652.1 > 620	Eenh
Bouwer	Baume & Marpent		Massa's :			Transmissie :		
Bouwplaats	Morlanwelz		Kast (volledig uitgerust)	20 100	kg	Bouwer :	SLM Winterthur	
Nummering	652.11 – 652.22		Motordraaistel (zonder motor)	7 400	kg	Type :	MS 340/1300	
Asindeling :	620.01 - 620.12		Loopdraaistel	5 400	kg	Werking :	Mechanisch	
Afmetingen :	1A'2'A1'		Dieselmotor :	4 050	kg	Aantal versnellingen:	6	
Lengte één kasthelft	21 125	mm	Hydraulische koppeling	1 070	kg	1ste versnelling	28	km/h
Lengte kast	42 250	mm	Transmissie	2 350	kg	2de versnelling	51	km/h
Totale lengte	42 700	mm	Massa : ritvaardig	109 700	kg	3de versnelling	63	km/h
Totale radstand:	34 100	mm	Leeg	90 300	kg	4de versnelling	105	km/h
Afstand tussen draaipunten	2 x 17 050	mm	Lading : reizigers	9 300	kg	5de versnelling	126,5	km/h
Radstand binnen motordraaistel	3 950	mm	Aslast : 1ste as	19 200	kg	Massa transmissie	2 350	kg
Radstand binnen loopdraaistel	2 500	mm	2de as	19 000	kg	Elektrische installatie:		
Oversteek motordraaistel	2 525	mm	3de as	16 900	kg	Dynamo :	Scintilla	
Hoogte dak:	3 550	mm	4de as	16 900	kg	Type :	V 2500/24	
Totale hoogte :	3 810	mm	5de as	18 900	kg	Vermogen :	2 500	W
Hoogte vloer	1 325	mm	6de as	18 800	kg	Spanning :	24	V
Breedte kast :	2 927	mm	Dieselmotor:			Batterijen :	Tudor	
Diameter wielen :	1 010	mm	Bouwer :	SEM Gent		Type :	12 E 12x2	
Capaciteit :			Type :	2x 8 K 73B		Soort :	Lood	
2de klas : zitplaatsen	24		Werkingsprincipe :	Viertakt		Aantal elementen :	12	
Staanplaatsen	15		Soort inspuiting:	Rechtstreeks		Spanning :	24	V
3de klas : zitplaatsen	112		Inspuitpomp	Jendrassik	bar	Capaciteit	384	Ah
Staanplaatsen	45		Injectiedruk	150	omw/	Verlichting :		
Oppervlakte :			Toerental:	1 330	min	Aantal lampen	28	
Reizigerscompartimenten	42,675	m ²	Nominaal vermogen:	272,3	kW	Geleverd vermogen :	1 015	W
Bagageafdeling	3,215	m ²	Aantal cilinders :	8		Algemene kenmerken :		
Machinekamer + stuurposten	6,200	m ²	Opstelling :	Verticaal		Maximum snelheid :	126,5	km/h
Totaal	52,090	m ²	Cilinderboring:	170	mm	Actieradius :	1 200	km
Voorraden :			Zuigerslag :	240	mm	Maximaal vermogen :	2x 400	pk
Brandstof	2 x 800	l	Cilinderinhoud :	43,6	l	Beschikbaar vermogen:	2x 370	pk
Koelwater (motor)	490	l	Aantal kleppen per cilinder : inlaat	2		Minimum boogstraal :	125	m
Verwarmingswater	--	l	Uitlaat	2		Aankoopprijs :	5 089 910	bfr
Smeerolie	110	l	Druk einde compressie	38	bar			
Zand	85	kg	Hoogste werkingsdruk	150	bar			

De bouw en levering.

Een gemeenschappelijke bestelling voor 24 motorstellen van drie types.

We zijn al even ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van deze tweeledige motorstellen voor de stoptreinen. De concurrentie tussen FUF Haine-Saint-Pierre en Baume & Marpent verliep gunstig voor deze laatste firma, daar ze ten volle ingespeeld had op de wensen van de ingenieurs van de N.M.B.S.

Opmerkelijk is wel dat het mooie ontwerp met de kastvorm gelijkaardig met het type 608 opgegeven werd voor een eenvoudiger vorm, gelijkaardig met het eerste (en enige) geleverde tweeledige stel type 652.0. Waarschijnlijk gebeurde dit om de kosten verder te drukken.

In elk geval werd de uitgebreide (gemeenschappelijke) bestelling van drie typen motorstellen grondig voorbereid. Tijdens de raad van beheer van 9 april 1937 werd dan een prijsaanvraag bij de diverse firma's uitgeschreven. De resultaten van deze offerte(s) werden niet gepubliceerd. Wel werd al op 12 augustus 1937 de aanbesteding goedgekeurd. Voor de tweeledige motorstellen ging deze naar Baume & Marpent voor de 12 motorstellen. Deze waren uitgerust met elk twee motoren, gebouwd door S.E.M. en volledig identiek aan deze gebruikt bij het type 608. De vooropgestelde rijs bedroeg 5 089 910 bfr per stel (dus een totaal van 61 078 920 bfr). Aangezien de werkhuizen van Baume & Marpent volledig overbelast werden door deze bestelling, besliste men om de firma's "Les Usines de Braine-le-Comte" en de "Société Métallurgique d'Enghien Sint-Eloi" in onderaanneming een deel van de werken te laten uitvoeren.

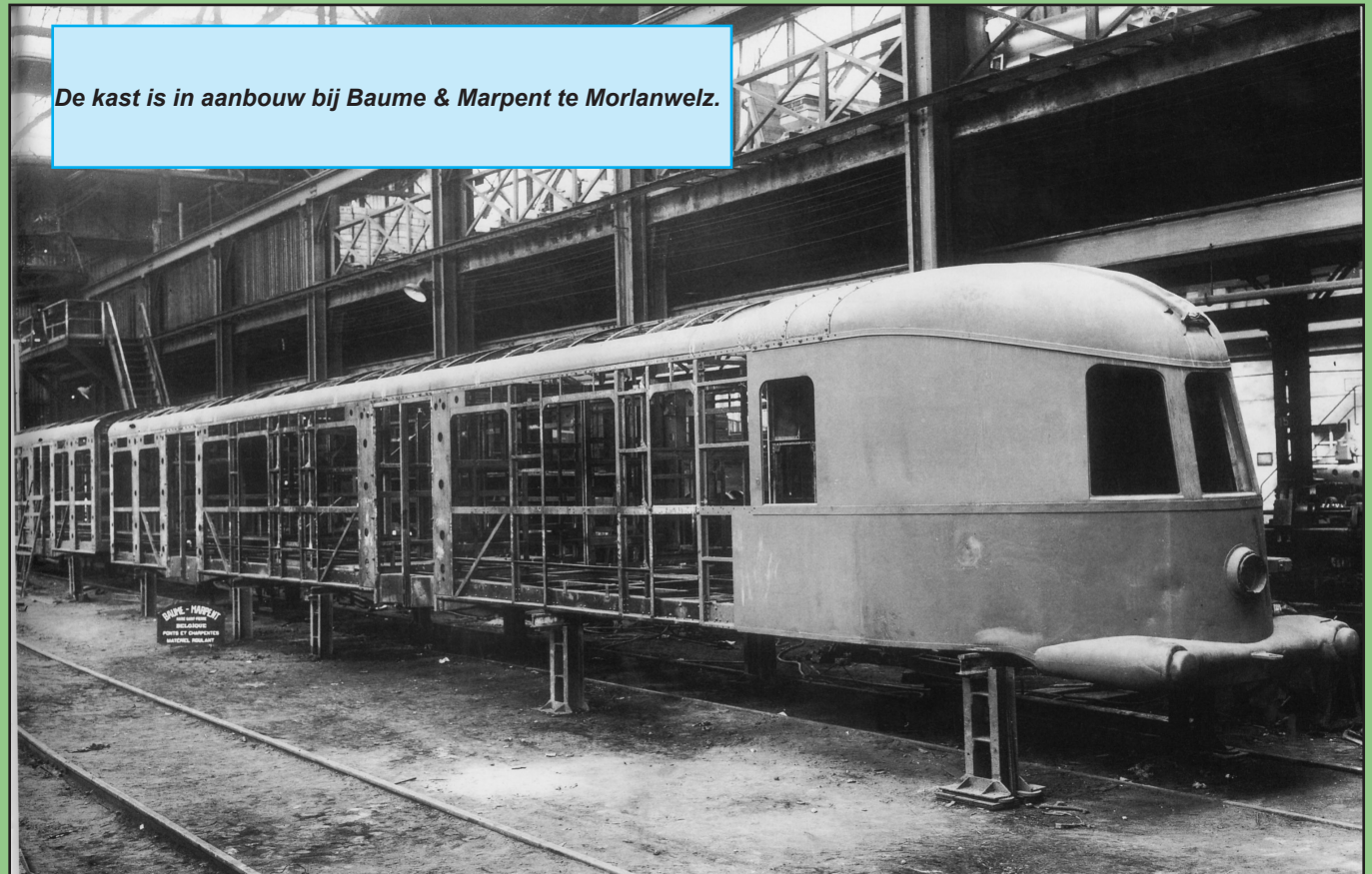
Daar waar Baume & Marpent gewoonlijk uitgebreide (foto)reportages maakte van de bouw en diverse publicaties uitgaf, was dit nu niet het geval. Slechts één foto konden we terugvinden.

Deze stellen zouden de bedrijfsnummers 652.1 keer (652.11 - 652.22) toebedeeld krijgen. Zo bleven ze in hetzelfde type als de 652.01, maar het was onlogisch, daar het hier ging om een stel voor rechtstreekse in-terstedelijke diensten.

Tijdens de raad van beheer van 10 januari 1938 werd een plan besproken om voor alle al geleverde motorstellen de nodige reserveonderdelen (vooral motoren) bij te bestellen. Voor de stellen typen 608 en 652.1 werden 7 motoren voorzien, met elk een prijs van 536.000 bfr (totaal 3.752.000 bfr).

De bouw zou ongeveer anderhalf jaar in beslag nemen: het eerste motorstel werd in mei 1939 aan de N.M.B.S. afgeleverd, het laatst verliet in december 1939 de fabriekspoorten.

De kast is in aanbouw bij Baume & Marpent te Morlanwelz.



X

ENCHIEN S'ELOI

Automotrice Double Diesel
S. N. C. B.

Wagon-trémie, capacité 25m³
S. N. C. F.

Wagon pour mineral, 25 T.
U. M. H. K.

Wagon pour denrées périssables
EGYPTIAN STATE RAILWAYS

Wagon fermé métallique, 30 T
MYSORE RAILWAY

Voiture métallique, 22 mètres
S. N. C. B.

SOCIETE METALLURGIQUE D'ENCHIEN S'ELOI

ENCHIEN BELGIQUE

Vol XXXII N°1 Janvier 1955

De 620.02 rijdt de stelplaats Brussel-Zuid AR buiten. Via een sterke helling wordt dadelijk het station Brussel-Zuid bereikt.

Foto NMBS Train World Heritage



Boven : publiciteitsbladzijde van de firma St-Elloi te Edingen. Deze firma leverde tal van onderdelen voor de kast en vooral het interieur.

3070

DOCUMENT N° 3070.

12 août 1937.

4.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHÉMINIS DE FER BELGES.

COMMANDE D'AUTORAILS DIESEL.

En sa séance du 9 avril 1937, le Conseil d'Administration a décidé de mettre en adjudication :

- 6 autorails triples munis de 2 moteurs Diesel, avec transmission hydraulique ou électrique;
- 12 autorails doubles munis de 2 moteurs Diesel, avec transmission élastique (de préférence hydraulique) et boîte de vitesses mécanique;
- 6 autorails simples munis d'un moteur Diesel, avec transmission élastique (de préférence hydraulique) et boîte de vitesses mécanique.

L'adjudication a eu lieu le 16 juin 1937. Chaque lot a fait l'objet d'une seule offre :

I.- Autorails triples.

Soumissionnaires : La Brugeoise et Licaise et Delcuve, à St-Michel-lez-Bruges et l'Anglo-Franco-Belge.

Prix par
autorail triple.

- a) avec 2 moteurs Maybach - 600 CV et transmission hydraulique Voith : 7.108.400,- Fr
- b) avec 2 moteurs Maybach - 600 CV et transmission électrique A.C.E.C. 7.838.000,- Fr

II.- Autorails doubles.

Soumissionnaires : Baume et Marpent, Enghien-St-Eloi Braine-le-Comte et S.E.M.

Prix par
autorail double.

Avec 2 moteurs S.E.M.- 370 CV accouplement hydraulique et boîte de vitesses Winterthur Fr 5.089.910,-

III.- Autorails simples.

Soumissionnaires : Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre et S.E.M.

Prix par
autorail simple

Avec moteur S.E.M. 370 CV accouplement hydraulique et boîte de vitesses Winterthur Fr 2.758.277,-

L'offre prévoyait, en outre, quelques variantes d'un prix plus élevé.

+
+ +

Il a été constaté que les offres remises ne répondaient pas complètement aux exigences du cahier des charges relatives à l'équivalence qui devait être réalisée entre l'ossature des voitures métalliques et celles des autorails.

Les constructeurs ont été invités à revoir leurs offres en tenant compte d'une part de cet élément et, d'autre part, du fait que leurs prix paraissaient trop élevés.

Pour ne pas recourir à des puissances trop élevées et peu expérimentées, il a été admis qu'une tolérance de l'ordre de 10 % serait autorisée sur certaines performances exigées par le cahier des charges.

Les nouveaux prix, en réduction sur les premiers, s'établissent comme suit:

De inzet voor WO II.

Ze hadden weinig kans om hun capaciteiten te tonen.

Net zoals bij de typen 608 begon de bouw begin 1938, ditmaal bij Baume & Marpent zelf, terwijl de Usines de Braine-le-Comte ook betrokken waren bij verschillende onderdelen van de kast. De werkelijke assemblage startte tijdens de laatste maanden van 1938. Zoals al aangehaald, zouden deze motorstellen de typeaanduiding 652.1 (nummers 652.11 tot 652.22) meekrijgen. Ze werden geschilderd in de klassieke koningsblauwe-beige kleurstelling.

De 652.11 werd in de loop van mei 1939 aan de N.M.B.S. afgeleverd. Na een grondig nazicht in

het bedrijf zelf, werd het motorstel eerst naar Haine-Saint-Pierre gevoerd en enkele dagen later werd de afnamerit georganiseerd naar Mons en terug. Nochtans moesten nog enkele afregelingen gebeuren en zodoende vertrok de 652.11 terug naar Baume & Marpent. Pas in de eerste helft van juni kon een nieuwe aflevering volgen en dadelijk ging de 652.11 op dat ogenblik naar de werkplaatsen te Luttre voor weging en grondig nazicht. Na deze testen kon de 652.11 in de loop van juli naar zijn aanwezen stelplaats Brussel-Zuid (Vorst) overgebracht worden en kon de personeelsopleiding starten. Intussen was ook de 652.12 al in de



Onder : fabrieksfoto van de 652.11
van de werkplaatsen van Baume & Marpent

hoofdstad aangekomen. Daar de bediening analoog was aan de driedelige motorwagens (zeker de 653, die dezelfde motorisatie bezat), konden de beide geleverde stellen al vlug effectief gebruikt worden. Tijdens een eerste korte periode vervingen ze regelmatig de in 1934 geleverde 652.01 in zijn eigen inzetreeks. Deze voorzag enkel directe treinen tussen Brussel-Zuid en Gent-Sint-Pieters over de (nieuwe) lijn 50.

De werkelijke levering startte vanaf begin juli 1939 met gemiddeld twee motorstellen per maand, maar er werd nog steeds geen eigen inzetreeks opgesteld. Eind 1939 gaven de jaarlijkse statistieken slechts twee effectief gebruikte stellen type 652 met een afgelegde afstand van 173.123 km, waarbij ook de oude 652.01 mee ingerekend werd.

Voor de winterregeling van 1939-1940 werd een eerste inzetreeks met 2 of 3 inzetdagen opgesteld: de inzet naar Gent bleef behouden, er waren enkele treinen naar Antwerpen en vanuit Antwerpen werden een aantal verbindingen naar Essen door de typen 652.1 bediend. Waarschijnlijk waren er nog andere bestemmingen, maar daar alle zware motorwagens met de kenletter M in de reisgids aangeduid werden, is het onmogelijk om een onderscheid te maken.

Tot bij het begin van de vijandelijkheden veranderde er nog weinig en daar de meeste stellen pas geleverd waren, was de inzet dan ook miniem. Wel werd in 1941 beslist om de stellen – althans op papier – te vernummeren in het type 620. Ze kregen de nummers 620.01 – 620.12, maar waarschijnlijk werden ze nooit effectief aangebracht.

De toestand tijdens WO II.

Een langdurende afstelling zoals elke (diesel)motorwagen.

Net zoals de overige dieselstellen werden de twaalf gloednieuwe motorstellen te Brussel-Zuid afgesteld. Gedurende de ganse wereldoorlog werden ze betrekkelijk goed gespaard van beschadigingen en sabotagedaden, omdat deze afstelplaats binnen het emplacement lag en dus moeilijker bereikbaar was voor buitenstaanders.

Nochtans zouden ze niet gespaard blijven en met de bevrijding in het zicht waren er de bombardementen van 11 en 25 mei 1944, die niet rechtstreeks de loodsen troffen, maar door de opgetreden branden en het gedeeltelijk instorten van de hal werden de motorstellen zwaarder beschadigd dan de typen 608. Maar vooral de kast werd door brand beschadigd; het motorgedeelte bleef nog vrij intact

Verskillende motorstellen bleven gedurende de volgende maanden onder de brokstukken van de half ingestorte loods bedolven. Drie andere motorstellen – de 652.12, 652.14 en 652.22 – bevonden zich in de wagenwerkplaats van Muizen en ook deze was ingestort; hier lag het volledige dakgebinte op de motorstellen.

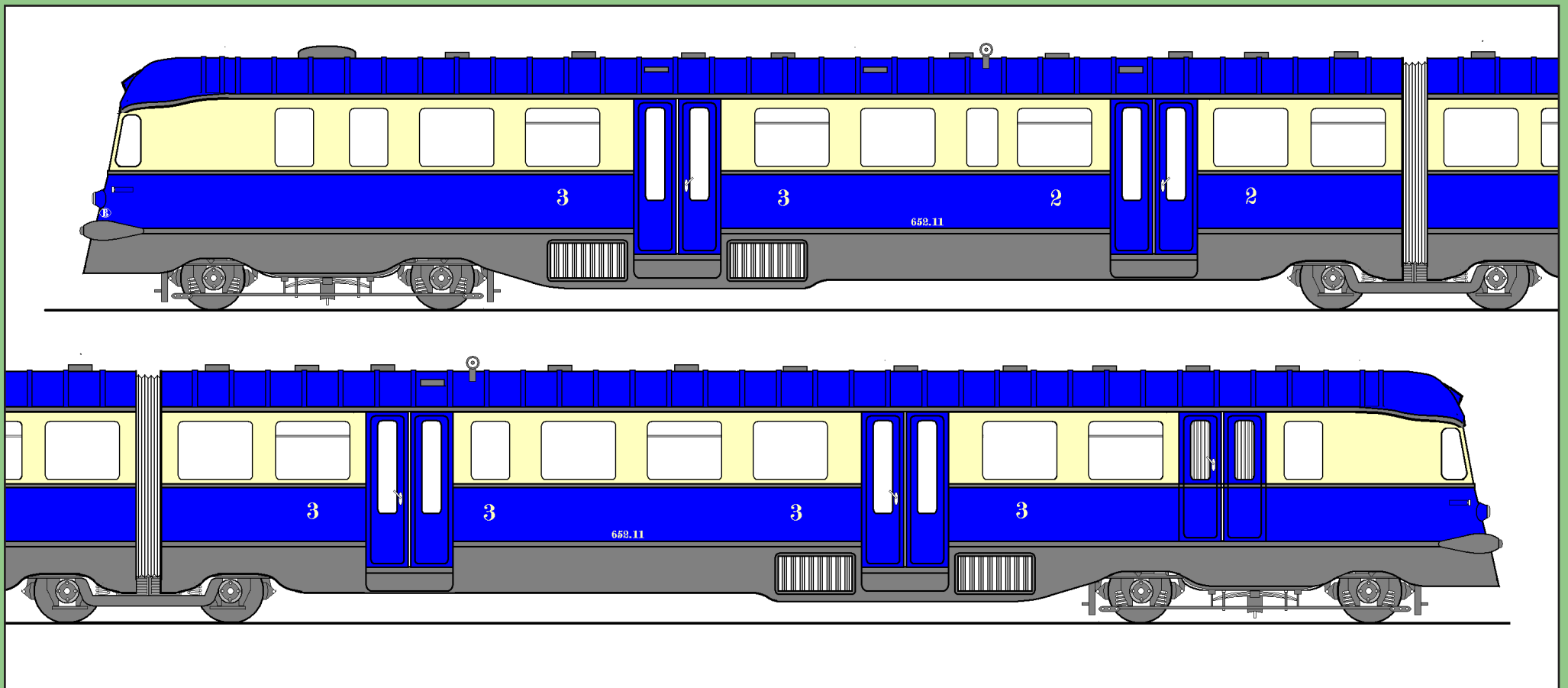
Pas tegen het einde van de herfst van 1944 konden de eerste motorstellen “bevrijd” worden en het zou tot zeker begin 1945 duren eer alle stellen weer zodanig hersteld waren dat ze afgesleept konden worden. In mei 1945 werd de balans opgemaakt. Vier dubbele motorwagens – de 652.13, 652.16, 652.19 en 652.20 – waren terug in dienst na herstelling ter plaatse. Voor de motorstellen 652.11, 652.15, 652.17, 652.18 en 652.21 die te Brussel-Zuid beschadigd werden, was de raming van de herstellkosten niet minder dan 3 500 000 franken per motorstel. Voor de drie motorwagens te Muizen was de schatting nog wat hoger: 3 750 000

F. Daarbij kwam nog de herstelling van de draaistellen en de motoren door de N.M.B.S. zelf voor een som van 250 000 F, die het totale kostenplaatje op 30 750 000 F bracht. Toch besliste men tot de heropbouw van alle motorstellen.

Zelfs na de fusie tot ABR werd nog steeds reclame gemaakt voor deze motorstellen.

Foto ABR / ACEC fonds Bois du Cazier





De inzet na WO II.

Het gebruik was gevarieerder dan eerst werd voorzien.

Bij de eerste inspectie van de motorwagens bleek dat de typen 608 het minst beschadigd waren. Van de twaalf typen 652.1 waren er vier waarvan de schade nogal meeviel. Nochtans zou de herstelling van al deze dieselstellen de capaciteit van de werkplaatsen van Luttre overstijgen. Daarom werd beslist om deze twee typen door Baume & Marpent terug in orde te la-

ten brengen. Daarom werden de motorwagen (608.06) en de acht stellen voorlopig naar Haine-Saint-Pierre afgevoerd. Deze stelplaats lag het kortste bij de werkplaatsen van de hersteller

Daar eerst het type 608 aan de beurt kwam, bleven de tweeledige stellen nog even aan de kant. Wel werden

vijf of zes motorstellen midden 1945 naar Baume & Marpent afgevoerd en de herstelling kon starten. Naast de vier al actieve stellen, kon door het gebruik van de beste kastdelen (en andere onderdelen) het eerste stel in de loop van september weer in dienst gesteld worden. Intussen was er de beslissing om de kleurstelling te veranderen in de twee tonen groen en – hoewel we dit niet kunnen nagaan – werden deze stellen waarschijnlijk al op dat ogenblik in deze uitvoering terug in dienst gesteld. Er werden nog geen zichtbaarheidsbanden aangebracht.

Tijdens de herstelling werd eerst geopteerd voor het gebruik van lichte metalen bij de heropbouw van de kast van één of twee motorstellen, wat een meerkost van ongeveer 1 500 000 F zou meebrengen, maar

waarschijnlijk door deze hoge kostprijs werd van deze ingreep afgezien.

Eind 1945 waren vijf van de twaalf motorwagens actief en ze legden gedurende dat jaar toch al een afstand van 408.209 km af, dus 102.000 km per motorstel in enkele maanden tijd.



De schade aan de diverse motorwagens en stellen was na de Tweede Wereldoorlog enorm en het is onbegrijpelijk dat een dergelijk "wrak" nog heropgebouwd werd. Maar dat ging sneller en kostte minder dan een nieuwbouw. De 652.22 naast de 1.025 en 7.015 te Brussel-Zuid op 11 september 1946.

Foto Joop QUANJER, verzameling NMBS Train World Heritage

De herstelling van de vier overige motorstellen (die waarschijnlijk nog te Brussel-Zuid stonden - zie foto op vorige bladzijde) zou nog enkele jaren in beslag nemen

Nadien werden ook de drie stellen vanuit Muizen in handen genomen, maar de herstelling werd enkel nog voor de 652.12 doorgevoerd. Daar de Noord-Zuidverbinding in zijn beslissende fase gekomen was, oordeelde men dat het aantal benodigde motorstellen kon dalen en daarom werd beslist om de herstelling van de 652.14 en 652.22 niet door te voeren.

Brussel-Zuid AR (1945 - 1960)

Voor de zomerregeling van 1946 werd een eerste officiële inzetreeks opgesteld met vier plandagen en diensten geconcentreerd op de verbinding naar Charleroi, met eindpunten Charleroi-sud zelf, maar de meeste diensten waren beperkt tot Luttre en Baulers. Verder bleef Antwerpen-Centraal een eindpunt. Andere bestemmingen waren Sint-Niklaas en Manage. Nochtans zou de toestand er niet rooskleuriger op worden en gedurende het ganse jaar 1946 moest er gereden worden met vier motorstellen. De herstelling van de overige stellen werd uitgesteld, gedeeltelijk door het grote aantal werkzaamheden bij Baume & Marpent, maar vooral door het wachten op reserveonderdelen. De inzet ging zelfs achteruit met slechts 534.653 km voor een heel jaar (134.000 km per stel).

Inmiddels had men beslist om de nummering opnieuw homogeen te maken en zo de laatste (te herstellen) motorwagen – de 620.11 (ex 652.14) – de open plaats van de te zwaar beschadigde 620.04 (ex 652.14) te laten innemen. De nieuwe nummering werd in mei 1946 officieel ingevoerd.

In de zomerregeling van 1951 kwam de 620.05 voor de lens van de Brit Eric Russell die een rondrit maakte in België en Luxembourg

Foto Eric RUSSELL , verzameling P Tassignon



Deze toestand bleef ook in 1947 verward. Volgens een aantal bronnen kwamen nog twee bijkomende motorstellen in dienst gedurende dat jaar. De statistieken van de N.M.B.S. geven enerzijds 12 stellingen (wat onmogelijk is), anderzijds nog steeds 4 actieve motorstellen. De afgelegde afstand daalde echter tot 115.000 km per motorstel.

Voor de winterregeling van 1947-1948 werd opnieuw een vrij beperkte inzetreeks opgesteld met vier inzetdagen en deze wordt op de volgende bladzijde afgedrukt. Concreet hadden we de eerste dag – naast het onderhoud – ook twee treinparen naar Antwerpen-Centraal.

Ook de tweede dag was weinig gevuld, met slechts één

enkel treinpaar tussen Brussel-Leopoldswijk en Wavre via Ottignies. De beide volgende dagen waren uitgebreider. Om de 585 km op dag 3 te verkrijgen, reed de 620 naar Roeselare via Kortrijk, naar Edingen, naar Marnage en als laatste naar Charleroi-sud.

De vierde dag was iets minder druk: met 462 km werd tweemaal naar Mechelen gereden, de tweede ploeg reed naar Baulers en Nivelles en tijdens de derde shift werd vanuit Brussel naar Sint-Niklaas gereden. Nochtans waren er op dat ogenblik slechts vier motorstellen beschikbaar en regelmatig sprongen de drieledige stellingen bij om de inzet mogelijk te maken. In 1947 haalden ze een jaarafstand van 462.051 km (waarvan 414.487 km in effectieve dienst, de rest als leeg stel), waardoor



elk stel meer dan 115.000 km aflegde. Wegens verschillende revisies in 1948 daalde de jaarafstand in 1948 tot 402.356 km, maar anderzijds kwamen vanaf september al de eerste volledig herstelde motorwagens vanuit Baume & Merpent te Brussel-Zuid aan. Opmerkelijk was wel dat de statistieken van de N.M.B.S., die begin 1949 opgemaakt werden, uitgingen van (nog steeds) twaalf motorstellen.

Geleidelijk aan kwamen de overige zwaar beschadigde motorwagens terug in dienst en begin 1949 waren de herstellingen afgesloten. Met de onderdelen van de twaalf motorwagens had men er tien kunnen heropbouwen. Dit hield in dat de vroegere 652.14 en 652.22 niet meer hersteld werden. De inzet zou tijdens de ganse levensloop te Brussel-Zuid in bestemmingen gehandhaafd blijven, maar het aantal dagen zou steeds verder uitbreiden. Vanaf de zomerregeling van 1949 zou dan de eerste inzetreeks met zes inzetdagen opgesteld worden en deze reeks B zou gedurende verschillende jaren praktisch ongewijzigd aangehouden worden. Als voorbeeld worden de beide reeksen (B en C) van mei 1950 op een volgende bladzijde afgedrukt,

De inzet was gemengd en het bestreken gebied sterk uitgebreid over verschillende lijnen van het net. Er waren twee verbindingen met meerdere treinen. Eén ervan was lijn 96, waar de typen 620 enkele malen naar Mons pendelden. Vanuit de stad van de "Doudou" werd regelmatig de weg naar Tournai ingeslagen

Ander inzetgebied lag ten westen van Brussel met bestemmingen Aalst en Gent-Sint-Pieters. Dit gebeurde vooral in de reeks B. Deze bestond uit twee plandagen: één voor het oudere tweeledige stel type 652, een tweede met niet minder dan 636 km voor de wielen voor het type 620. Ons type sprong ook regelmatig in dag 1 in bij onderhoud of defecten. Opmerkelijke dienst was een rondje Vlaanderen. Met de trein 805 ging het via Gent naar Brugge. Al twee minuten later ging de rit als trein 2156 verder naar Kortrijk en na een stilstand van 12 minuten ging het onder hetzelfde treinnummer terug naar Brussel-Zuid via lijn 89.

Alle andere verbindingen werden slechts één- of tweemaal per dag bereden: in noordelijke richting was Sint-Niklaas een eindbestemming, in oostelijke richting

was er een trein naar Diest via Leuven.

Op de verbinding met Kortrijk was Zottegem een bijkomend eindpunt en via dezelfde reisweg werd eenmaal tot in Geraardsbergen doorgereden.

Maar deze inzetperiode was de vruchtbaarste voor het type 620 met twee opmerkelijke verbindingen. Als semidirecte trein werd er tussen Brussel-Leopoldswijk en Luxemburg gespoord. Na een treinpaar naar Arlon was er te Luxemburg een uitslaap voorzien. De volgende morgen ging het dan terug naar Brussel.

Een tweede hoogwaardige verbinding waren de nieuwe treinen tussen Brussel en Spa via Liège en met frontwisseling te Pepinster. Het kuuroord werd tweemaal per dag bereikt. Gedurende deze tweede plandag in reeks C werd niet minder dan 668 km als dagafstand behaald

Maar deze diensten werden niet lang gereden en al het volgende jaar werden vooral meer lokale treinen voorzien. Dit was trouwens een programma waar onze motorwagens vooral voor gebouwd werden. (vergelijkbaar met de inzet van de Desiro's heden ten dage)

Deze "nieuwe" dienst wordt geïllustreerd aan de hand van de inzetregeling van 1952.

De enige dienst op langere afstand bleef Brugge en van hieruit verder naar Kortrijk. Ook Tournai werd vanuit Brussel-Zuid rechtstreeks bereikt. Er bleven een aantal vroegere bestemmingen bestaan: Zottegem, Aalst, Ger-

De 620.02 met trein Schaarbeek - Manage met een tussenstop in de NZ verbinding te Brussel-Centraal op 15 oktober 1952

Foto Bruno DEDONCKER



Een niet te herkennen type 620 rijdt het station van Brussel-Zuid buiten.

Foto NMBS Train World Heritage





Nogmaals twee foto's van de officiële N.M.B.S. fotograaf bij het buitenrijden van de stelplaats Brussel-Zuid AR

Onder een vergelijking van de kastvorm van de 652..1 (> 620) en de driedelige 654 (onder). Het uitzicht is - op enkele kleine details na - identiek.

Foto NMBS Train World Heritage

aardsbergen, Soignies en vooral Mons. Vanuit deze stad werden een aantal pendelritten georganiseerd naar het grensstation Quévy.

Nieuw waren enkele lokale treinen van Mechelen naar Vilvoorde en tussen Brussel-Leopoldswijk en Ottignies. Vermelden we nog dat de beide inzetreeksen samengesmolten werden tot één enkele reeks B met zes inzetdagen.

Vanaf 1952 werden de motorwagens geleidelijk aan uitgerust met de gele veiligheidsschildering met het trapezium. Deze verandering werd in de stelplaats zelf uitgevoerd, maar duurde meer dan twee jaar eer de tien stellen herschilderd waren.

Vanaf deze periode – met de opening van de noord-zuid-verbinding tot de elektrificatie van verschillende hoofd-





Type 652 / 620
Bruxelles-midi AR

Série
Reeks **B**

14/05/1950 319/ 636 km

Abréviations - Afkortingen

FBN : Bruxelles-nord Brussel-noord FR : Brugge
 FBM : Bruxelles-midi Brussel-zuid FSM : Zottegem
 FC : Kortrijk FSN : St-Niklaas
 FGSP : Gent-St-Pieters FTZ : Tubize
 FGT : Geraardsbergen
 FLS : Aalst-noord
 FMN : Manage

Ritdagen / Jours de roulement

d : roule uniquement le dimanche

d : rijdt enkel op zondag

Double équipe / tweeploegenstelsel



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1	319 km					FBN																			
	t. 652					FBM FLS FBM			FSN		FBN	FBM	Entretien le mardi & samedi					FBM FBN		FSN		FBN		FBM	
						1803 1804 ^			2177		2178										2189		2188		
						33 07 18 44			22		42 15										42		43 49		50
2	636 km																								
	t. 620					FBM		FR	FC		FBM	FGSP	FBM	FSM	FBM	FGT		FBM		FMN		FBM	FTZ	FBM	*d*
								805	805	781		827	844		8549	1764	1739	8062		2094		6951	7110	7115	
								33	44 54	48 00		16	05 45	05 40		10	14 16	51 15	07 10		23 58		10	42	49 18 48 54 16
Tot. : 954 km																									

Een kleurenfoto van een type 620 - in casu de 620.07 - in de twee kleuren groen zonder zichtbaarheidsbanden is een unicum, dit dankzij de NMBS-fotograaf

Foto NMBS Train World Heritage





Type 620

Bruxelles-midi AR

Série Reeks C

14/05/1950

390 km

Abréviations - Afkortingen

FBM : Bruxelles-midi	Brussel-zuid	FM : Mechelen	FTY : Tournai
FBN : Bruxelles-nord	Brussel-noord	FMS : Mons	FVV : Vilvoorde
FSR : Schaerbeek	Schaarbeek	FNG : Enghien / Edingen	LL : Nivelles-est
LX : Bruxelles quartier Léopold	Brussel-Leopoldswijk	FNVT : Nivelles-est	LRS : MaV :
FBC : Braine-le-Comte		FSG : Soignies	MTB :
FBD : Braine l'Alleud		FSS : Spa	
FLS : Aalst-noord		FSU : Baulers	

Lux : Luxembourg

Ritdagen / Jours de roulement

Enkel de diensten op werkdagen
Uniquement les services des jours ouvrables



Double équipe / tweeploegenstelsel

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	58 km																							
2	668 km	Planton (0.00 > 4.00)																						
3	347 km	Planton (10.00 > 13.00)																						
4	430 km																							
5	449 km																							
6	470 km																							
Tot. : 2 422 km																								

Beurtregeling Type 620 Brussel-zuid AR	Reeks B
Daggemiddelde: 541 km	Vanaf 03/06/1956

Trein	Vertrekstation	Aankomst			Ritdag
Dag 1					
8091	Onderhoud Brussel-zuid	Brussel-zuid	6.00	18.00	
1748	Geraardsberg	Geraardsberg	21.29	22.29	SSD
7110	Geraardsberg	Brussel-zuid	22.32	23.26	SSD
7115	Brussel-zuid	Tubize	22.09	22.44	D
2348	Tubize	Brussel-zuid	22.55	23.25	D
4003	Brussel-zuid	Diest	23.45	1.11	
7094	Dies	Brussel-zuid	4.29	6.02	
7095	Brussel-zuid	Soignies	19.43	20.30	S
8093	Soignies	Brussel-zuid	20.49	21.38	S
1748	Brussel-zuid	Enghien	22.09	22.49	S
2348	Enghien	Brussel-zuid	22.59	23.26	S
Leeg	Brussel-zuid	Diest	23.45	1.09	S
Leeg	Diest	Brussel-zuid	1.16	2.35	D
Dag 2					
2640	Brussel-zuid	Ecaussines	6.22	7.31	SD
2637	Ecaussines	Brussel-zuid	7.34	8.23	SD
9927	Brussel-zuid	Lokeren	8.25	9.49	
9930	Lokeren	Brussel-zuid	10.03	11.25	
8947	Brussel-zuid	Denderleeuw	12.20	13.13	J
Leeg	Denderleeuw	Brussel-zuid	14.04	14.26	J
1739	Brussel-zuid	Geraardsberg	16.11	17.08	
8062	Geraardsberg	Brussel-noord	17.14	18.32	
2094	Brussel-noord	Manage	18.51	20.08	
6951	Manage	Schaarbeek	20.37	22.07	
2696	Schaarbeek	Saint-Ghislain	22.26	0.03	
7011	Saint-Ghislain	Brussel-zuid	3.49	5.44	
1616	Brussel-zuid	Mons	8.44	9.32	
7051	Mons	Brussel-zuid	9.45	11.13	
2193	Brussel-zuid	Sint-Niklaas	11.17	12.36	S
2196	Sint-Niklaas	Brussel-zuid	12.45	13.56	S
8200	Brussel-zuid	Geraardsberg	14.23	15.16	S
8175	Geraardsberg	Denderleeuw	16.15	16.45	S
8545	Denderleeuw	Brussel-zuid	16.49	17.38	S
Leeg	Brussel-zuid	Brussel-noord			S
2094	Brussel-noord	Luttre	18.51	20.30	S
6951	Luttre	Brussel-zuid	20.38	21.58	S

lijnen vanuit Brussel enkele jaren later – zou de uitbreidste worden voor de 620 te Brussel. In de hoofdreks B met zes dagen werd het aantal treinen opgetrokken, maar vanaf de winterregeling van 1953 werd een tweede inzet C met één inzetdag in het leven geroepen. En deze toestand bleef behouden tot bij de zomerregeling van 1957, weliswaar met belangrijke veranderingen door de ingebruikstelling van de elektrische lijnen naar de kust (in 1954), naar Liège (in 1955) en Namur (in 1956)

Maar laten we de verandering in de inzet in detail bekijken met de zomerregeling van 1956. Daar deze re-

geling zo uitgebreid is, kozen we voor een tabelvorm. Deze wordt op de bladzijden 344 en 346 afgedrukt.

Zoals ik kan opmerken, werden de meeste diensten nog gereden richting Mons en vanuit deze plaats werden praktisch alle stoptreinen naar Quévy in de inzetreeks ingeschreven. In tegenstelling tot de vorige reeksen werd nu niet meer Tournai, maar wel tweemaal Charleroi-sud vanuit Mons bediend. Op deze lijn waren Tubize, Braine-le-Comte en Soignies andere eindbestemmingen. Naar het zuiden toe was Tournai nog eenmaal rechtstreeks de eindbestemming van de ty-

Rechts: de 620.02 heeft op 27 juni 1954 de grens overgestoken om zijn eindpunt Roosendaal te bereiken.

*Foto Joop QUANJER,
verzameling NMBS Train World Heritage*



Trein	Vertrekstation	Aankomst		
Dag 3				
7011	Brussel-zuid	Schaarbeek	5.47	5.55
7022	Schaarbeek	Haine-St-P	6.30	8.37
2093	Haine-St-P	Brussel-zuid	8.41	9.36
1757	Brussel-zuid	Ronse	10.06	11.18
1760	Ronse	Brussel-noord	11.20	12.34
8953	Brussel-noord	Denderleeuw	12.38	13.25
8954	Denderleeuw	Brussel-zuid	13.25	14.20
2743	Brussel-zuid	Zottegem	14.52	15.41
8548	Zottegem	Brussel-noord	16.19	16.48
3007	Brussel-noord	Mechelen	17.31	17.58
3008	Mechelen	Vilvoorde	17.59	18.16
3009	Vilvoorde	Mechelen	18.27	18.38
3010	Mechelen	Brussel-noord	18.46	19.19
Leeg	Brussel-noord	Brussel-zuid	19.20	19.26
2783	Brussel-zuid	Burst	19.39	20.38
1778	Burst	Denderleeuw	20.40	20.50
8579	Denderleeuw	Zottegem	20.53	21.22
1131	Zottegem	Gent-St-P	21.25	21.55
9034	Gent-St-P	Brussel-zuid	22.36	23.48
7011	Brussel-zuid	Schaarbeek	5.47	5.55
7024	Schaarbeek	Soignies	6.56	8.22
7053	Soignies	Brussel-zuid	8.30	9.42
1757	Brussel-zuid	Ronse	10.06	11.18
1760	Ronse	Brussel-noord	11.20	12.34
8543	Brussel-noord	Kortrijk	12.38	15.32
8534	Kortrijk	Brussel-zuid	15.35	17.25
Dag 4				
1801	Brussel-zuid	Gent-St-P	3.02	4.18
876	Gent-St-P	Brussel-noord	5.17	6.00
8013	Brussel-noord	Bassily	6.08	7.02
8028	Bassily	Halle	7.21	7.54
8011	Halle	Tournai	7.57	9.11
1708	Tournai	Brussel-zuid	9.30	10.52
1713	Brussel-zuid	Tournai	11.05	12.29
2722	Tournai	Brussel-noord	12.38	14.47
602	Brussel-noord	Mons	15.03	15.55
7774	Mons	Quévy	16.07	16.33
7769	Quévy	Mons	16.36	16.56
7772	Mons	Quévy	17.08	17.32
7775	Quévy	Mons	17.38	17.58
7782	Mons	Quévy	18.10	18.34

Trein	Vertrekstation	Aankomst		
Dag 4				
7089	Quévy	Brussel-zuid	18.57	20.27
8989	Brussel-zuid	Gent-St-P	20.29	21.59
8674	Gent-St-P	Zottegem	22.04	22.38
8532	Zottegem	Brussel-zuid	22.40	23.19
7000	Brussel-zuid	Quévy	4.40	6.24
7747	Quévy	Mons	6.26	6.47
7744	Mons	Quévy	7.04	7.28
7751	Quévy	Mons	7.34	7.54
7750	Mons	Quévy	8.04	8.28
7755	Quévy	Mons	8.32	8.53
2096	Mons	Charleroi-sud	9.00	9.53
2095	Charleroi-sud	Mons	10.00	10.54
2114	Mons	Charleroi-sud	11.00	11.53
2115	Charleroi-sud	Saint-Ghislain	12.29	13.47
7673	Saint-Ghislain	Mons	13.50	14.02
7071	Mons	Tubize	14.38	14.58
7060	Tubize	Braine-le-Comte	15.00	16.00
7064	Braine-le-Comte	Mons	16.27	17.07
7776	Mons	Quévy	17.33	18.00
7777	Quévy	Mons	18.13	18.26
7093	Mons	Schaarbeek	19.03	20.52
Leeg	Schaarbeek	Mechelen	21.05	21.24
9855	Mechelen	Dendermonde	21.59	22.10
9986	Dendermonde	Brussel-zuid	23.10	0.03
Dag 5				
3001	Brussel-zuid	Puurs	5.57	7.13
3004	Puurs	Schaarbeek	7.18	8.19
1616	Schaarbeek	Mons	8.28	9.32
7051	Mons	Brussel-noord	9.45	11.13
2193	Brussel-noord	Sint-Niklaas	11.17	12.36
2196	Sint-Niklaas	Brussel-zuid	12.45	13.56
8200	Brussel-zuid	Geraardsbegen.	14.23	15.16
8175	Geraardsbergen	Denderleeuw	16.15	16.45
879	Denderleeuw	Gent-St-P	17.02	17.27
8926	Gent-St-P	Brussel-noord	18.09	19.19
2889	Brussel-noord	Gent-St-P	19.25	20.29
8992	Gent-St-P	Brussel-zuid	21.26	22.20
8019	Brussel-zuid	Leuze	6.27	7.56
8032	Leuze	Ath	8.04	8.20
8011	Ath	Tournai	8.34	9.11

Trein	Vertrekstation	Aankomst		
Dag 5				
2722	Tournai	Schaarbeek	8.34	
7074	Schaarbeek	Braine-le-Comte	12.04	14.59
7075	Braine-le-Comte	Brussel-noord	16.28	17.50
8999	Brussel-noord	Aalst	18.55	19.51
8992	Aalst	Brussel-zuid	20.31	21.17
			21.26	22.20
Dag 6				
7000	Brussel-zuid	Quévy	4.40	6.24
7747	Quévy	Mons	6.26	6.47
7744	Mons	Quévy	7.04	7.28
7751	Quévy	Mons	7.34	7.54
7750	Mons	Quévy	8.04	8.28
7755	Quévy	Mons	8.32	8.53
2096	Mons	Charleroi-sud	9.00	9.53
2095	Charleroi-sud	Mons	10.00	10.54
2114	Mons	Charleroi-sud	11.00	11.53
2115	Charleroi-sud	Mons	12.29	13.28
7067	Mons	Tubize	13.32	14.49
7060	Tubize	Braine-le-Comte	15.43	15.59
7073	Braine-le-Comte	Brussel-zuid	16.08	16.39
2666	Brussel-zuid	Mons	16.48	18.06
1663	Mons	Brussel-zuid	18.16	19.06
8997	Brussel-zuid	Aalst	23.24	0.22
9804	Aalst	Brussel-zuid	4.05	5.57
8975	Brussel-zuid	Denderleeuw	13.36	14.24
2785	Denderleeuw	Zottegem	14.44	15.12
2768	Zottegem	Brussel-zuid	15.15	16.00
1739	Brussel-zuid	Geraardsbergen	16.11	17.08
8062	Geraardsbergen	Brussel-noord	17.14	18.32
Leeg	Brussel-noord	Brussel-zuid		
9037	Brussel-zuid	Aalst	23.50	0.37
9804	Aalst	Brussel-zuid	4.05	5.57
<i>Sd: niet op zondag SS: niet op zaterdag J: op donderdag</i> <i>D: op zondag S: op zaterdag</i>				



Op 15 augustus 1953 wam de 620.09 opnieuw voor de lens, nu op de lijn 124 bij de uitrit van Brussel-Zuid even voor Vorst

Op dezelfde dag verlaat de 620.09 - samen met de 29.242 - de stelplaats van Brussel-Zuid, rechts het verhoogde spoor dat naar het "nieuwe" station Brussel- Zuid leidt.

Foto's Bruno DEDONCKER ,





Op 10 september 1955 heeft de 620.03 net de trein 3115 - Antwerpen-Roosendaal - gereden en is net op zijn Nederlandse eindpunt aangekomen.

Foto Joop QUANJER, verzameling NMBS Train World Heritage

Onder: op 8 april 1956 rijdt de 620.05 het uitgestrekte emplacement van Brussel-Zuid voorbij. De nieuwe bovenleidingsportieken naar de stelplaats zijn al ingeplant. Het motorstel bezit al de nieuwe zichtbaarheidsbanden

Foto Bruno DEDONCKER,





Hier de 620.10 op zijn eindpunt in de beginjaren vijftig te Tournai, deze plaats werd tweemaal bereikt: eenmaal rechtstreeks vanuit Brussel-Zuid als semirecte trein 8013 en de terugrit meer dan drie later als directe trein 2722. Een tweede maal kwam de motorwagen vanuit Mons als 7361.

Foto NMBS Train World Heritage



Type 620 B 12/05/1952

Bruxelles-midi AR / Brussel-zuid AR 360 km

Abréviations - Afkortingen

FBN : Bruxelles-nord	FBC : Braine-le-Comte	FC : Kortrijk	FDT : Diest
Brussel-noord	FGH : St-Ghislain	FGT : Geraardsbergen	FLS : Aalst
FBM : Bruxelles-midi	FLU : Luttre	FM : Mechelen	FNG : Enghien / Edingen
Brussel-zuid	FR : Brugge	FSG : Soignies	FSM : Zottegem
LX : Bruxelles Quartier Leop.	FSN : St-Niklaas	FTY : Tournai	FVV : Vilvoorde
Brussel Leopoldswijk	LQV : Quévy	LRS : Frameries	LT : Ottignies

Ritdagen / Jours de roulement

ssd : pas le samedi & dimanche
 niet op zaterdag & zondag

ds : roule te samedi & dimanche
 rijdt op zaterdag & zondag

Triple équipe / drieploegenstelsel

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
1	151 km		FLS				FBN		Entretien à FBM																		FBN			
		3091				9801																				2372				
2	412 km		FDT			FBN	FWB			FBN			FSM	FBN	FBN		FGT	FBN	FLU		FBN		FBN	FGH						
		2372			4007	3001	3004						2193	2196	^		1739	8062		2094	6951			2696						
3	236 km		FGH			FBN	FSG			FBN				FSM	FLS		FBN	FLS		FBN										
	ssd			7011			7024	7053						2765	8449			2878		9085	9086									
4	466 km		FGH			FBN	FSG			FBN		FSN	FBN	FBN			FBN	FBC		FBN										
	ds			7011			7024	7053				2193	2196	^			7086	7109												
5	378 km					LQV	FMS	FMS	LQV	FMS	LQV		FTY		FMS	LQV	FMS	LQV		FBN		FM	FVV	FM	FBN	FBN				
					7000	7753	7754	7751	7750	7755		7361		7868		7774	7769	7772	7775	7788		7083				8093	8084			
6	409 km					FBN	FR	FC		FBN	LX	LT																		
							805	2156	2156	^			5062	5063					3007	3008	3009	3010	^							
Tot. : 2 264 km																														

pen 620. Nieuw waren de diensten naar Ecaussines en Haine-Saint-Pierre. Luttre werd enkel nog 's zondags bereikt.

Richting Kortrijk (lijn 89) was Ronse via Oudenaarde een nieuwe bestemming; Kortrijk werd enkel nog op zondag bereikt. Verdere eindpunten waren Denderleeuw en Zottegem. Vanaf het eerste spoorwegknooppunt werd tweemaal doorgereden naar Geraardsbergen. Op de lijn 50/50a was Gent-Sint-Pieters het uiterste inzet-

punt geworden; Aalst bleef een andere terminus. In de reeks bleven de diensten naar Dendermonde – waarbij het treinpaar doorreed naar Lokeren, Sint-Niklaas – behouden; nieuw eindpunt was nu ook Puurs. De nachttrein naar Diest bleef behouden; Ottignies werd echter niet meer bediend door de elektrificatie van deze verbinding. Verder bleef de pendeldienst Schaarbeek – Mechelen (twee treinparen) in de inzet ingeschreven.

Maar nog enkele speciale punten bij deze inzet: de dienst van deze motorstellen was zeer intens en er werd nog steeds in drieploegenstelsel gereden. Dag 4 spande de kroon met niet minder dan 814 km voor de wielen, maar er waren nog drie inzetdagen met meer dan 500 km. Maar de intensiteit kon gemakkelijk aangeduid worden door de keertijden in de eindstations. Meestal hadden de bestuurders minder dan vijf minuten om van stuurpost te veranderen en in sommige beperkte gevallen was dit zelfs verminderd tot slechts 2 minuten.

Naast dit uitgebreide inzetplan was er het tweede met één dag. Het speelde zich hoofdzakelijk af ten noorden van Antwerpen op lijn 12. Samen met inzetreeks D voor de oudere tweeledige motorwagen 652.01 werden praktisch alle semidirecte treinen tussen Antwerpen-Centraal en het Nederlandse Roosendaal gereden. Deze dienstregeling werd op de vorige bladzijde afgedrukt. In 1956 werd ook de 3de klasse afgeschaft en kreeg men enkel 1ste en 2de klasse

Gedurende al deze jaren bleef de inzet gehandhaafd en zelfs na de elektrificatie was er geen achteruitgang. De jaarafstand overschreed in 1953 de 1.000.000 km en behaalde in 1959 een waarde van 1.526.000 km, of een jaarlijkse waarde van 152.000 km per motorstel. .

Maar in deze periode zou het net rond de inzet van de motorwagens te Brussel-Zuid zich sluiten door de geplande elektrificatie. Tot op dat ogenblik hadden deze nog geen echte invloed. De directe verbinding Brussel – Oostende op 6 juni 1954 had enkel tot gevolg dat de ene dienst naar Brugge en verder Kortrijk wegviel. Ook het onder draad brengen van de verbinding naar Liège in 1955 had geen onmiddellijk gevolg. Zelfs het opnemen van de elektrische tractie tussen Brussel en Ottignies op 14 januari 1956 liet de inzet dalen met dat ene treinpaar naar Ottignies, maar werd gecompenseerd door uitbreidingen naar onder meer Ronse. De verbinding Namur – Charleroi in 1959 lag volledig buiten het inzetgebied. Voor de zomerregeling van 1957 werd de inzetreeks C vanuit Antwerpen opgeheven en een aantal van de diensten werd in de hoofdreeks opgenomen. Hierdoor steeg het daggemiddelde verder.

Maar ondertussen was men begonnen met de werkzaamheden op de parallelle verbinding 50 vanuit Brussel-Noord via Denderleeuw en Aalst naar Gent-Sint-Pieters. Deze elektrificatie vorderde snel en eind 1960 werd deze afgesloten. Op 25 januari 1961 werd deze lijn elektrisch ingereden. In eerste instantie had dit geen invloed op het type 620. Vanaf eind 1960 gingen de typen 608 naar de stelplaats Walcourt over.

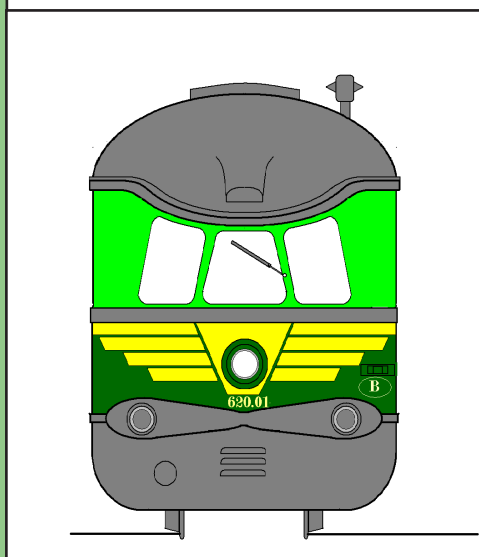
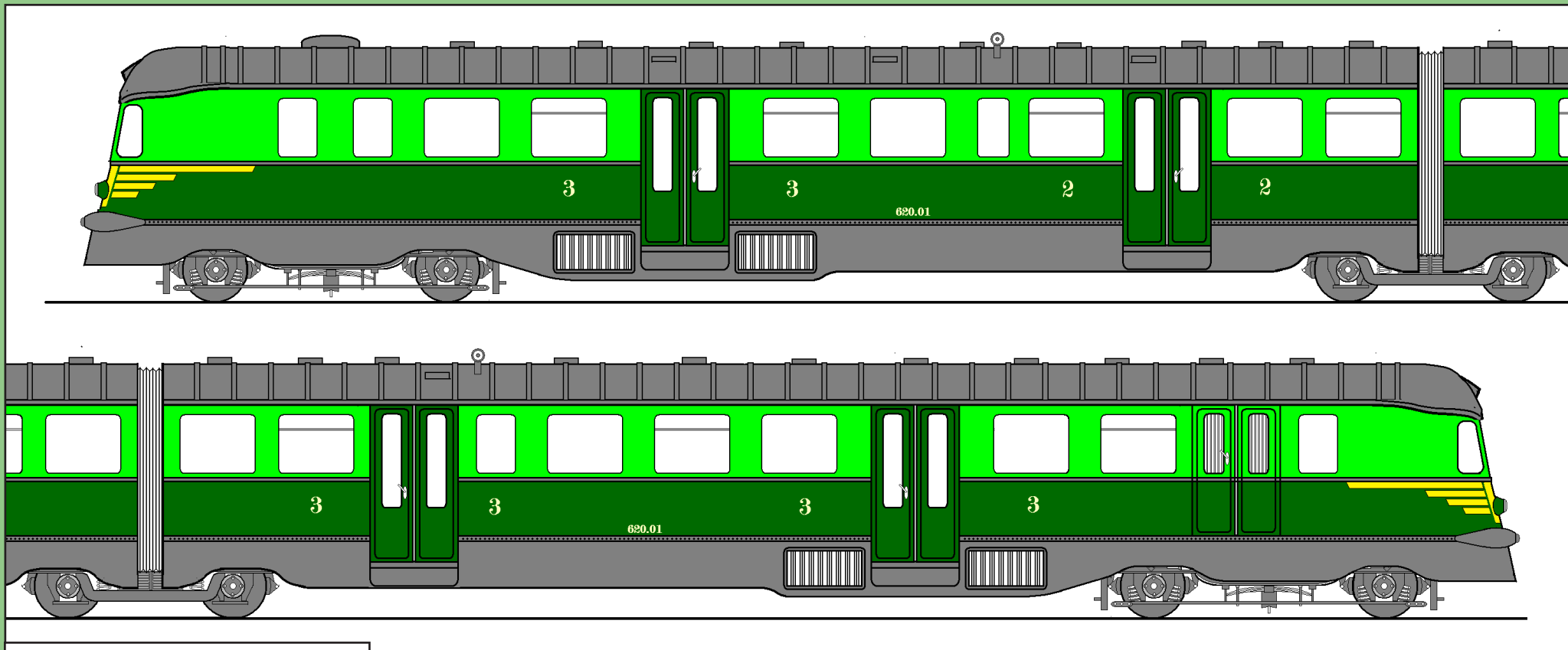
De typen 620 verloren op dat ogenblik enkele treinen naar Aalst en Gent-Sint-Pieters, maar dit werd gecompenseerd door de overname van enkele treinen naar Dendermonde en Geraardsbergen. Wel daalde de afgelegde jaarafstand tot een waarde even boven het miljoen kilometer (1 049 000 km), maar vooral te wijten aan de laatste maanden van het jaar. Maar intussen had men – net zoals voor het type 608 – beslist om de typen 620 over te plaatsen en te concentreren in Walcourt. Andere stelplaatsen waren de revue gepasseerd, onder andere Ronet en Kortrijk, maar de keuze voor Walcourt werd ingegeven doordat de typen 608 voor sommige piekurentreinen naar Charleroi te weinig capaciteit hadden. Verder wilde men de stelplaats zo snel mogelijk verdieselen om vooral de typen 97 vrij te maken voor maken rondom Charleroi (vanuit Montignies).

Daar waar de meeste eenledige motorwagens type 608 al voor de zomerregeling verdwenen, hield men de typen 620 nog even te Brussel-Zuid. Naast de elektrificatie was er op dat ogenblik de massale levering van diesel-locomotieven gepland, maar de eerste vervangers in de vorm van de prototypereksen van de typen 210 en 212 zouden eerst enkele maanden later te Schaarbeek opduiken. Hiervan kwam de 212.101 op 14 maart 1961 in de hoofdstad aan, de 212.001 volgde op 24 april, terwijl de eerste type 210 op 19 juni 1961 te Schaarbeek zijn



Mens en machine ... een geliefkoosd onderwerp bij Phil Dambly. Hier poseert de bestuurder trots voor zijn stel 620.04 te Brussel-Zuid op 8 juni 1955. Uitgerust met (grijze) stofjas - in tegenstelling met machinisten stoomtractie, kepie en stuurhendel. De rode schijf moet nog verwijderd worden en men is gereed voor de terugweg.

Foto Phil DAMBLY



opwachting maakte. De hydraulische machines type 211 kwamen pas in 1962 in dienst.

Maar deze diesellocomotieven zouden al snel een aantal diensten uit de inzetreeks van de typen 620 ;, maar vooral van de drieledige motorstellen overnemen en zodoende kon de 620.08 als eerste op 10 mei 1961 voor personeelsopleiding naar Walcourt overstappen. Inmiddels was de zomerregeling gestart en de inzetreeks viel terug tot vijf inzetdagen, waarbij vooral de diensten op lijn 89 overgedragen werden aan motorwagens van de stelplaats Kortrijk. Deze vermindering resulteerde in de afgifte van twee bijkomende stellen aan Walcourt: de 620.04 vertrok op 6 juni en de 620.06 volgde op 21 juni 1961.

Maar ondertussen was een andere beslissing gevallen: door het steeds verminderde aantal treinen, door de slechte ligging te midden van de uitrit- en afstelsporen en de verouderde uitrusting, had men beslist om de stelplaats Brussel-zuid AR zo snel mogelijk te sluiten en deze datum werd bepaald op 7 september 1961. Op dat ogenblik waren er te Brussel-Zuid naast de drieledige motorstellen nog slechts 7 typen 620 aanwezig, namelijk de 620.01, 620.02, 620.03, 620.05, 620.07, 620.09 en 620.10, en deze stellen werden vanaf augustus in de voorlopige nieuwe stelplaats Schaarbeek ondergebracht.



*Boven : een niet te herkennen type 620 bij de uitrit van Brussel-Zuid
Fotograaf ongekend*

Hier is de omgeving volledig veranderd: bij de aftakking van de lijn 96 in de buurt van Vorst is alles nog landelijk en is er van de uitbreiding van Brussel nog geen sprake. De 620.06 in maart 1953 met achteraan de geëlektrificeerde lijn 124.

Foto Bruno DEDONCKER, verzameling TSP

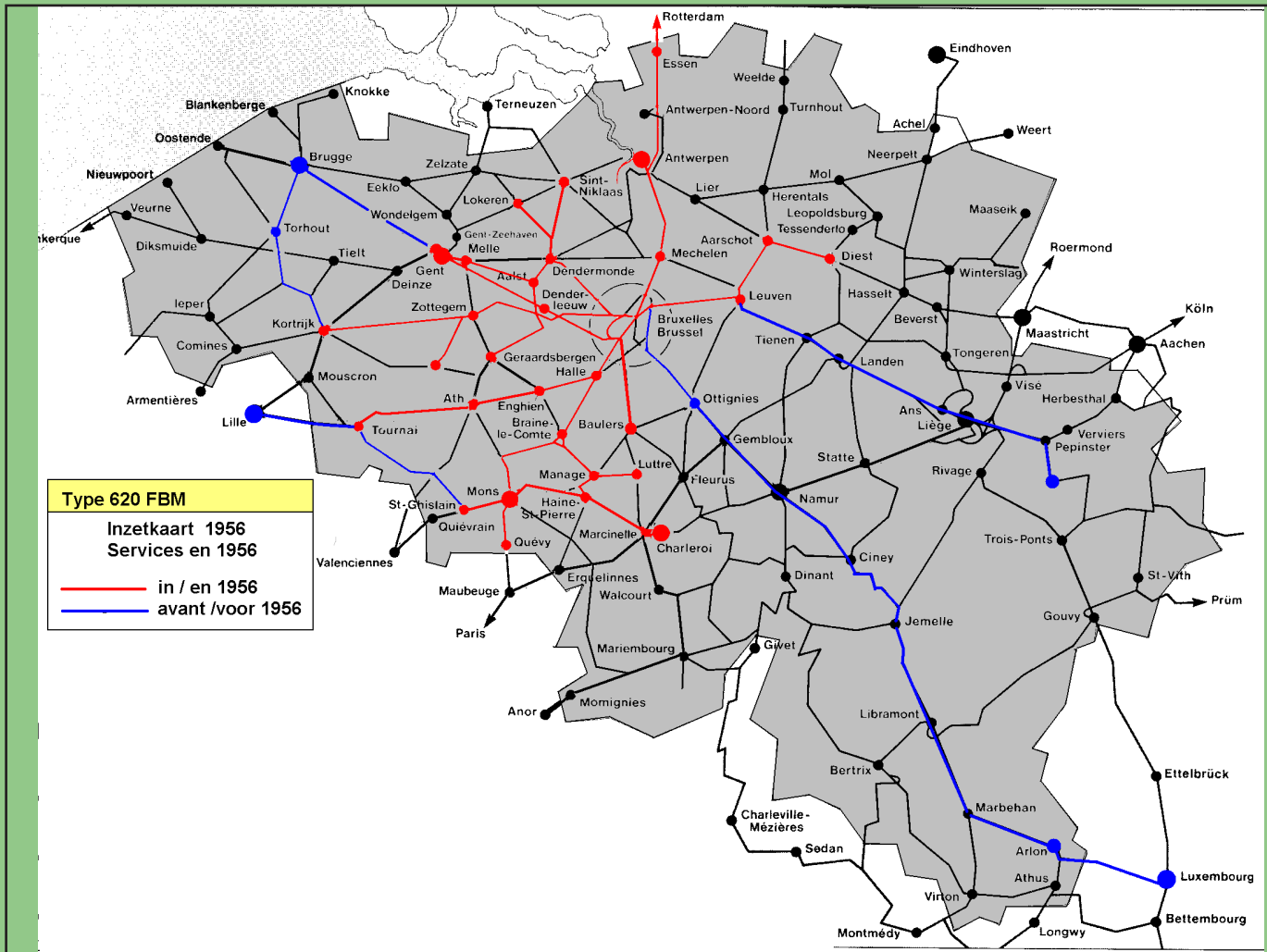




***Twee ontmoetingen op 8 juni 195 te Brussel-Zuid :
Boven de 620.08 met de Franse TAR die op dat ogenblik de verbinding
Pars - Brussel verzekerde.
Onder de 620.01 en 620.02***

Foto's Phil DAMBLY





12 Antwerpen (Anvers) - Essen - Roosendaal 12

km	3109	M 3111	M 147	M 2608	3117	M 2605	3117	M 2607	M 2609	M 3113	3119	M 109	M 3115
Brussel (N.) 25.	4.06	6.20	6.43	7.50	8.21	8.59	8.59	9.50	10.50	11.50	11.50	12.36	13.50
0 Antw. (C.) 5	5.14	7.00		8.37	9.04	9.37	9.41	10.44	11.37	12.30	12.33		13.30
3 Antw. (O.) 5	5.18	7.04	7.25	8.37	9.09	9.37	9.45	10.47		12.33	12.36	13.20	13.33
6 Antwerpen (Dam.)	5.23	7.09		8.37	9.14	9.50	9.50		12.37	12.42			13.37
9 Merksem	5.27	7.12		8.37	9.19	9.54	9.54		12.40	12.48			13.40
12 Ekeren	5.31	7.16		8.37	9.24	9.58	9.58		12.44	12.53			13.44
13 Sint-Mariaburg..	5.34	7.18		8.37	9.27	10.01	10.01		12.46	12.56			13.46
15 Kapellen	5.41	7.22		8.52	9.34	9.52	10.07	10.59	11.52	12.50	13.02		13.50
19 Kapellenbos	5.46	7.27		8.52	9.40	9.40	10.12		12.55	13.08			13.55
22 Heide	5.50	7.29		8.59	9.44	10.00	10.16		12.57	13.12			13.57
23 Kijkuit	5.53	7.32		8.59	9.45	10.19		11.59	12.57	13.16			14.00
24 Kalmthout	5.57	7.34		9.05	9.52	10.22		12.05	13.03	13.20			14.02
29 Wildert	6.03	7.39		9.13	9.58	10.28		12.13	13.08	13.26			14.07
33 Essen	6.08	7.44		9.13	10.04	10.10	10.33	11.14	12.13	13.13	13.32		14.12
9 Roosendaal	6.13	8.14		9.14		10.12	10.36	11.14	12.14	13.13			14.14
	6.22	8.23	7.59	9.23		10.21	10.46	11.23	12.23	13.22		13.58	14.23

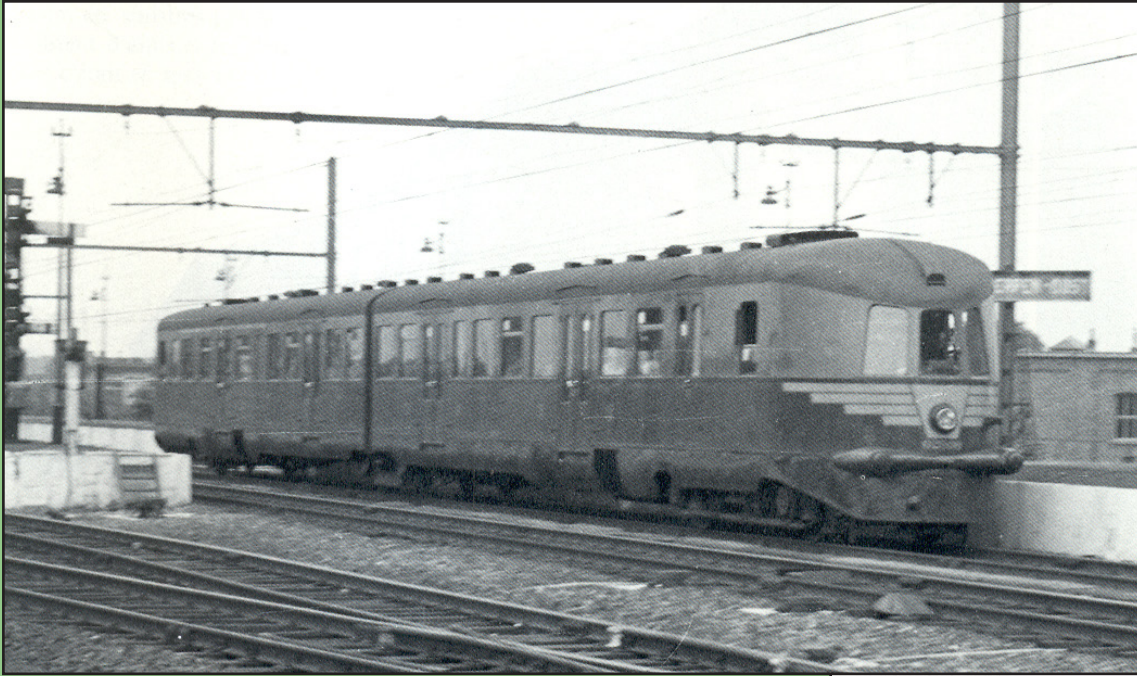
	3123	3137	M 2611	M 2612	117	M 2613	3129	M 2615	M 3139	M 2617	3137	
Brussel (N.) 25.	13.33	14.20	14.35	15.16	15.53	16.40	16.48	17.15	17.37	17.55	18.37	18.41
Antwerpen (C.) 5	13.38	14.24	14.38	15.19	15.53	16.57	17.04	17.31	17.53	18.01	18.40	18.44
Antwerpen (O.) 5	13.42			15.23		16.57	17.04	17.31	17.53	18.09	18.44	18.44
Merksem	13.48			15.26		17.09	17.09	17.36	17.52	18.29	18.55	18.56
Ekeren	13.53			15.30		17.15	17.15	17.42	17.58	18.20	18.49	18.49
Sint-Mariaburg..	13.56			15.32		17.18	17.18	17.45	17.61	18.23	18.51	18.51
Kapellen	14.02	14.38	14.51	15.36	16.55	17.25	17.30	17.52	18.29	18.55	18.56	18.56
Kapellenbos	14.08	14.43	15.41	15.41	17.31				18.36	19.00		
Heide	14.13	14.47	14.58	15.43	17.36	17.37	18.00		18.41	19.02		19.04
Kijkuit	14.16	14.50	15.46	15.46	17.45				18.49	19.05	19.09	
Kalmthout	14.20	14.53	15.03	15.49	17.45	17.42			18.56	19.10		
Wildert	14.26	14.59	15.54	15.54	17.51				19.03	19.15		
Essen	14.32	15.04	15.11	15.59	17.16	17.57	17.50	18.10	18.56	19.10	19.17	
Roosendaal	—	—	15.14	—	17.17	—	—	18.12	—	19.18	19.18	19.27
	—	—	15.23	—	17.26	—	—	18.21	—	19.27	19.27	—

	3143	M 2619	M 2621	M 2622	M 2625	3141	M 3143	
Brussel (N.) 25.	18.20	18.50	19.24	19.50	20.48	21.36	22.20	23.06
Antwerpen (C.) 5	19.00	19.37	20.37	21.30	22.19	22.59	23.47	24.37
Antwerpen (O.) 5	19.05	19.40	20.09	21.26	21.37	23.03	23.52	24.42
Antwerpen (Dam.)	19.13			21.37	21.37	23.08	23.57	24.47
Merksem	19.18			21.40	21.40	23.12	0.02	24.02
Ekeren	19.24			21.44	21.44	23.16	0.07	24.07
Sint-Mariaburg..	19.27			21.46	21.46	23.19	0.10	24.10
Kapellen	19.33	19.53	20.52	21.30	22.34	23.24	0.16	24.16
Kapellenbos	19.40		21.00	21.55	22.59	23.29	0.22	24.22
Heide	19.43	20.00		21.57	22.41	23.33	0.26	24.26
Kijkuit	19.48			22.00	22.45	23.36	0.30	24.30
Kalmthout	19.53	20.05		22.03	22.46	23.39	0.34	24.34
Wildert	20.00			22.08	22.45	23.45	0.40	24.40
Essen	20.07	20.13		22.10	22.13	23.50	0.46	24.46
Roosendaal	—	20.14	21.14	22.14	—	—	—	—
	—	20.23	20.45	21.23	22.14	—	—	—

Verdubbelde krachten
door
JUBILEE STOUT
van de
Hope & Anchor
Breweries Ltd
Sheffield

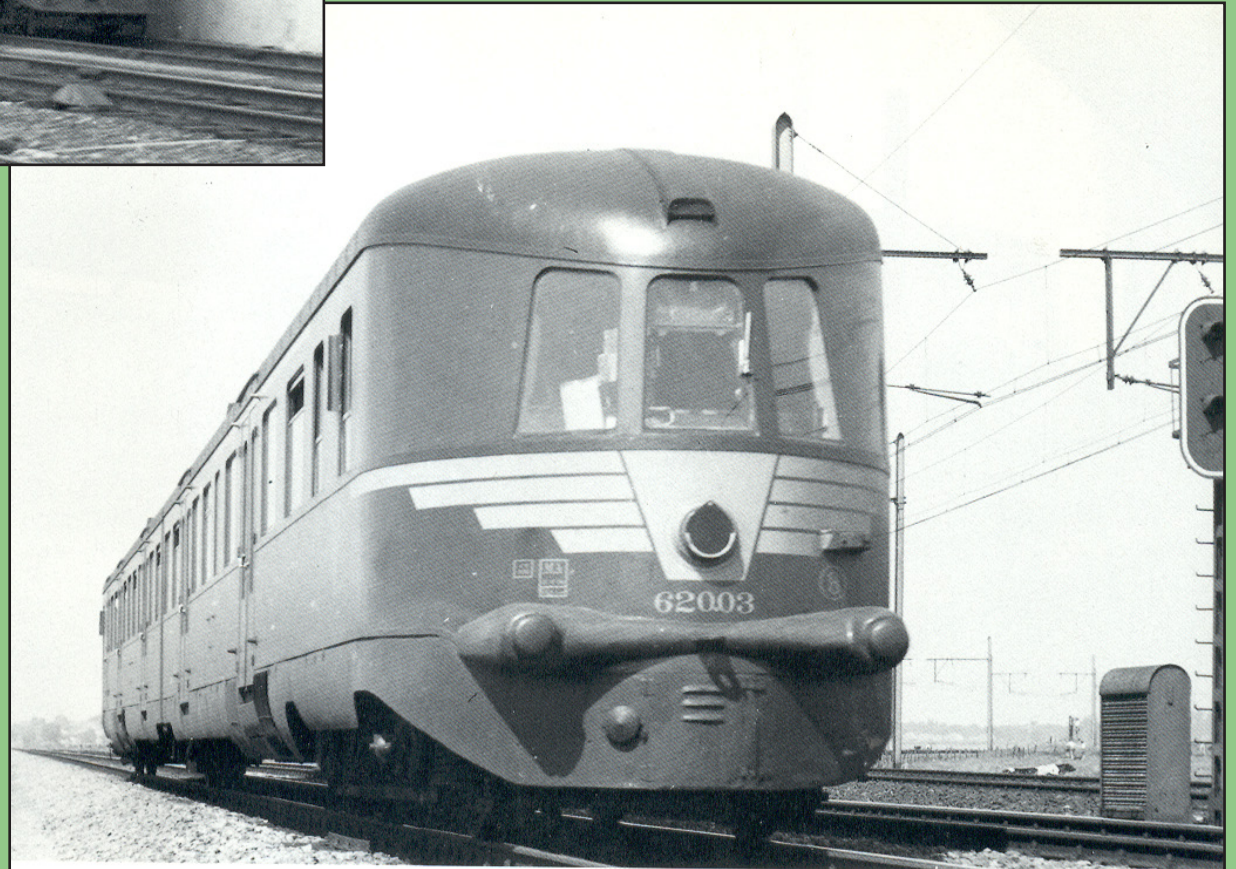
M 125 Ingeschreven bagage niet toegelaten.
 M 2613 Neemt, op werkdagen, te Antw. (C.) geen weekabbonnenten op.
 M 2615 Neemt, behalve Zaterdag, te Antw. (C.) en Kapellen geen weekabbonnenten op, noch 3^e klasse school- of 3^e klasse werkabbonnenten.
 M 2617 Neemt, behalve Zaterdag en Zondags, te Antwerpen (C.) geen weekabbonnenten op.
 M 3113 - M 3115 Nemen Zaterdag op het baanvak Antwerpen-Kapellen (inbegrepen) geen weekabbonnenten op. Nemen Zaterdag in de Antwerpse stations in 3^e klasse ook geen week- noch schoolabbonnenten op.
 M 125 Les bagages enregistrés ne sont pas admis.
 M 2613 Ne prend pas, les jours ouvrables, à Anvers (C.) les abonnés à la semaine.
 M 2615 Ne prend pas, sauf les samedi et dimanche, à Anvers (C.) et Kapellen, les abonnés à la semaine, ni les abonnés scolaires de 3^e classe, ni les abonnés de travail de 3^e classe.
 M 2617 Ne prend pas, sauf les samedi et dimanche, à Anvers (C.) les abonnés à la semaine. Ne prennent pas en 3^e classe, les samedi, dans les gares anversoises, les abonnés de travail et scolaires.

Type 620
Type 652



Een niet te herkennen type 620 met twee kleuren groen en grote zichtbaarheidsbanden in het station Antwerpen-Oost in 1955. Op dat ogenblik reden deze stellen frequent naar Essen en Roosendaal. Twee jaar later werden ze verdrongen door elektrische tractievoertuigen

Foto verzameling E KEUTGENS



De 620.03 verzekert een dienst Antwerpen-Roosendaal en heeft net Antwerpen-Dam verlaten richting noorden.

Foto E. KEUTGENS

Onder : een type 620 te Enghien als een trein Tournai - Brussel-Zuid

Rechts : nogmaals de 620.04 en 620.02 nu uit een andere gezichtshoek.

Foto H HESSELINK (onder) en Phil DAMBLY (rechts)





De Nederlandse fotograaf Joop Quanjer kwam - net zoals het type 620 - vaak te Roosendaal: hier kwam de 620.02 op voor zijn lens

Ontmoetingen van verschillende motorstellen waren legio te Brussel-Zuid: hier de 620.02 naast een Frans TEE-stel op 8 augustus 1958

Foto's Joop Quanjer / NMBS Train World Heritage (boven) en Phil DAMBLY (onder)



En nu ontdebbele koplampen nog te Brussel-Zuid (en Schaarbeek)

Op 14 juni 1960 is de 620.10 net te Brussel-Zuid aangekomen

Ritten ten noorden van Brussel waren uitzonderlijk: op 16 september 1959 heeft de 620.07 zijn eindpunt Dendermonde bereikt vanuit Brussel-Zuid als trein 2193 en na kopmaken rijdt de motorwagen verder naar Sint-Niklaas.

Foto's J BAZIN





Vanuit Mons werd er nog verder gereden richting Quévy. In april 1959 kwam de 620.01 voor de lens bij het doorrijden van Genly.

Op 2 juni 1957 rijdt een motorstel type 620 op de lijn 96 in het toen nog landelijke Ruisbroek.

Foto's Bruno DEDONCKER, verzameling TSP

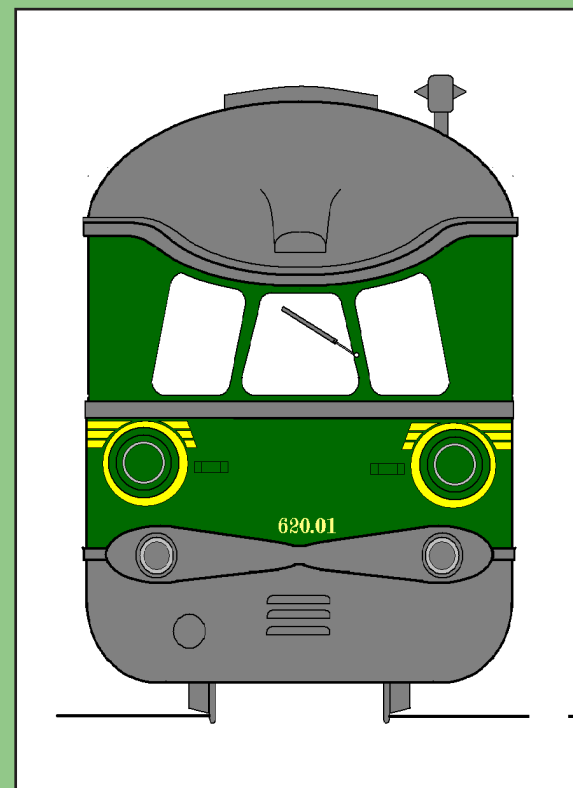


Schaarbeek (1961)

Voor de winterregeling van 1961 – die inging op 7 september – waren de zeven overgebleven motorstellen te Schaarbeek aangekomen voor dit korte intermezzo. De inzet bleef gelijk; de inzetreeks telde vijf inzetdagen, maar naarmate de diesellocomotieven typen 210 en 212 meer en meer tot inzet kwamen, daalde ook het gebruik van de motorwagens type 620. Al na één dag officiële aanwezigheid te Schaarbeek ging de 620.05 naar Walcourt. De andere stellen volgden zeer snel en de typen 620 waren slechts iets meer dan één

maand in deze stelplaats aanwezig. De volgende tabel geeft de transfer naar Walcourt aan.

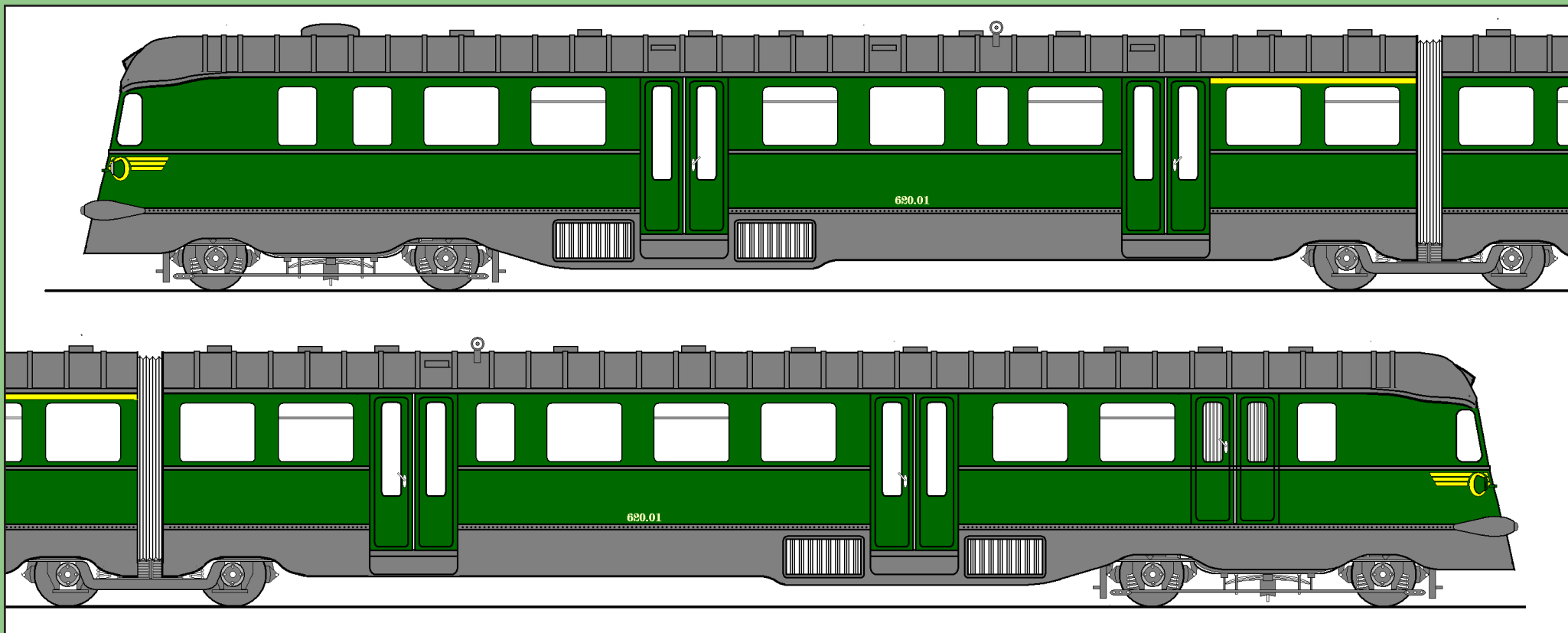
De besturing gebeurde in deze korte periode nog steeds door het personeel van Brussel-Zuid, dat nu vanuit Schaarbeek te werk gesteld werd. De motorwagendiensten werden na de transfer overgenomen door de typen 603 van Schaarbeek, met name de 603.13, 603.20, 603.23, 603.26 en 603.30.



De beschikbaarheid van de gegevens (en het soort gegeven) uit diverse N.M.B.S. documenten verschilt zeer sterk van jaar tot jaar. Hierdoor kan niet altijd een volledig overzicht gegeven worden. Het aantal inzetdagen verscheen bv pas in 1950 in de jaarverslagen. Het verbruik (per type motorwagen) werd niet altijd opgenomen. Vanaf 1959 werd enkel de totale afstand aangegeven.

620.05	28/09/1961
620.01	06/10/1961
620.03	12/10/1961
620.10	24/10/1961
620.02	30/10/1961
620.07	05/11/1961
620.09	06/11/1961

Omschrijving	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Eff rit HKV	395215	495702	414487	359442	971777	926291	946000	989092	1098932	1265145	1347547	1391492	1451098			
Losse ritten	12994	38951	47564	42914	70690	66231	--			47282	27722	30204	42435			
Totaal HKV	408209	534653	462051	402356	1042467	992522	946000	1023570	1162015	1312427	1375269	1421696	1495533	1526000	1427000	1049000
Aant inzetdagen						3219	3180	2920	3229	3166	2657	2876	2944			
Effectief motorw	(10)	(10)	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Afstand /motorw			46205	40236	104247	99252	94600	102 357	116 202	131 242	137527	142 170	149 553	152 600	142 700	104 900
Aant dagen/AR						322	318	292	323	317	266	288	294			
Verbruik (in liter)		561266	513300	402356	922416	1079296	1048168	1137182	1294484	1456793	1578831	1620733	1722854			
Verbruik gr/km		1049	1111	1000	885	1088	1108	1111	1114	1110	1148	1140	1152			





Voor wat eigenaardige (of eigenzinnige) foto's moest je bij "designer" Phil Dambly zijn. Hier een speciale opname van de 620.02.

Het type 620 kwam regelmatig te Mons - als eindpunt . Op 4 oktober 1958 werd de 620.08 op het laatste perronspoor van dit station vereeuwigd.

Foto Phil DAMBLY (boven) & BAZIN (onder)





***Tweemaal het type 620 met ontdubbelde koplampen :
Boven een kleurenopname van de 620.07 met de prachtige twee-tinten groen
schildering te Brussel-Zuid***

Onder de 620.08 in de eenkleurige - donkergroene kleurstelling in 1958

Foto NMBS Train World Heritage (boven) en GJ DE GIER (onder)

Walcourt (1961 - 1963)

Bij de overkomst van de typen 620 naar deze stelplaats was de reconversie in volle gang. De recent overgekomen motorwagens type 608 hadden vooral de doorgaande treinen tussen Charleroi-sud en Mariembourg en Treignes van vooral de typen 97 – maar ook in mindere mate van het type 16 – overgenomen. De machinisten stoomtractie waren in volle omscholing en intussen reden de tweeassige Brossels type 551 met ex-personeel van Florennes de zeer lokale treinen. De aankomst van de eerste typen 620 in mei en juni 1961 veranderde de toestand nogmaals. De opleiding was geen probleem, daar de besturing praktisch identiek was aan die van het type 608. Door de capaciteitsproblemen bij het type 608 zou men de 620-ers zo snel mogelijk voor de piekurtreinen naar Charleroi-sud gaan gebruiken en vanaf de zomerregeling werden twee dagen van de inzetreeks C van het type 608 voorbehouden aan de tweeledige motorstellen. Deze zouden dan op dat ogenblik één dag uit de reeks A van het type 16 van Walcourt op zich nemen, met vooral de lokale diensten naar Chimay en Treignes. Nochtans zou het voor deze zomerregeling van 1961 moeilijk zijn een lijn te trekken, daar er regelmatig wijzigingen optraden.

Hoewel al beslist in 1956, zouden de motorwagens in deze periode ook de eenkleurige donkergroene kleurstelling krijgen en werden de koplampen ontdubbeld met de gele zichtbaarheidsbanden rondom de koplampen en drie bijkomende horizontale lijnen. De werkelijke data van deze veranderingen konden niet achterhaald worden, maar de verandering werd gedeeltelijk te Brussel-Zuid, maar vooral door Monceau uitgevoerd.

Vanaf de winterregeling werd de toestand geregulariseerd, daar de transfer van de zeven overige motorstellen aangekondigd werd en zodoende werden de nieuwe inzetplannen opgesteld naar de nieuwe behoeften.

Men voorzag een reeks A met twee inzetdagen stoomtractie type 16 met nog enkele schaarse reizigerstreinen. In de reeks B werden acht motorstellen 608 gebruikt, maar twee dagen waren voorzien voor het type 620. Inmiddels waren enkele stoomlocomotieven type 81 over-

gekomen voor het uitvoeren van de schaarse (lokale) goederentreinen. De typen 551 werden afgesteld, maar in deze tussenperiode reden ze nog regelmatig mee in de diensten van het type 608. Het zou tot eind oktober duren eer de inzetreeks B volledig door de typen 620

(B) Type 620 B 27/05/1962 238 km



Abbréviations - Afkortingen

FCR : Charleroi-sud
GTR : Treignes
LMG : Mariembourg
LWC : Walcourt
Vireux : Vireux - Molhain (FR)

FTM : Tamines
LFR : Fleurus
LNC : Monceau
NLS : Lobbes
GSN : Senzeilles
LTH : Thuillies
LQ : Erquelinnes

Ritdagen / Jours de roulement

sd : pas le dimanche
niet op zondag
d : roule le dimanche
rijdt op zondag

Conducteur de Mariembourg
Bestuurder van Mariembourg

Double équipe / tweeploegenstelsel

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1	102 km	Visite à Walcourt											Schouwing te Walcourt													
	sd																									
2	72 km																									
	d																									
3	262 km																									
	d																									
4	58 km	Planton (4.00 > 12.00)											Planton (12.00 > 20.30)													
	d																									
5	430 km																									
	d																									
6	358 km																									
	d																									
7	322 km																									
	d																									
8	258 km																									
	d																									
Tot. : 1 890 km																										

kon uitgevoerd worden maar zelfs op dat ogenblik waren de veranderingen schering en inslag Voor de typen 608 werd reeks C voorzien met een aantal diensten die voorheen door de typen 551 gereden werden. Vooral de dreigende sluiting van verschillende lijnen zou tijdens de volgende jaren voor constante veranderingen zorgen. Aan de hand van de zomerinzetreeks van 1962 – die op de vorige bladzijde afgedrukt werd -kunnen we de diensten in detail bekijken. Hoofdinzet kenden de stellen op de verbinding Charleroi-sud – Walcourt – Mariembourg – Vi-reux-Molhain waar minstens 75% van de diensten gereden werd. Couvin en Chimay werden eenmaal per dag bereikt.

Verder stonden twee andere verbindingen sporadisch op het programma: Erquelines werd driemaal bereikt en verder was er een treinpaar beperkt tot Lobbes en Thuillies.

Meer oostwaarts ging de rit naar Tamines, en vanaf deze plaats werden enkele pendelritten naar Fleurus gereden, maar deze dienst werd zeer snel overgedragen aan de Brossel-motorwagens die van Walcourt naar Ronet getransfereerd werden voor deze diensten.

Opmerkelijke verschijning te Walcourt voor deze dienstregeling was de 654.02 die tijdens deze zomerregeling in reeks A (met één dag) een aantal doorgaande treinen Charleroi-sud – Mariembourg –(Treignes) reed, maar deze inzet werd beperkt tot deze periode.

De drieledige motorwagen in december 1962 al doorgegeven werd aan Kortrijk en op dat ogenblik zouden de typen 620 deze dienst overnemen.

De afschaffing van de reizigersdiensten tussen Walcourt en Florennes / Ermeton-sur-Biert op 9 juli 1962 had geen gevolgen voor de inzet van de typen 620. Inmiddels had men de overdracht van het onderhoud aan de stelplaats Monceau beslist met ingang van de zomerregeling van 1963 en deze inzet werd dan al vanuit Monceau georganiseerd, nog steeds enkel met personeel van Walcourt. Maar de effectieve overgang gebeurde pas op 2 december 1963. Nochtans zou gedurende deze tussenperiode het kleine nazicht nog steeds te Walcourt gebeuren, de grotere werken werden al door Monceau uitgevoerd.



Toen men de lijn 132 verplaatste tussen Walcourt en Senzeilles, waren er ook diverse werken gepland ten noorden van Walcourt. De 620.08 komt -hier - op tegenspoor - uit de tunnel van Ham-sur-Heure gereden op het ogenblik dat het andere spoor verhoogd en vernieuwd werd.

Foto NMBS Train World Heritage

Monceau (Walcourt) (1963 - 1968)

De eerste (zomer)regeling van 1963 bracht niet veel wijzigingen met zich mee. In een inzetreeks met acht plandagen en een daggemiddelde van 252 km – deze reeks wordt op een volgende bladzijde grafisch afgedrukt – kende zijn hoofdzet nog steeds de verbinding Charleroi-sud – Mariembourg. Deze verbinding was vanaf 10 december 1962 ingekort door het wegvallen van de reizigersdiensten tussen Treignes en het Franse Vireux-Molhain. Anderzijds waren vanaf mei 1963 de doorgaande treindiensten naar Treignes weggefallen, dit met het oog op een sluiting van de lijn. De enkele lokale treinen werden door het type 608 gereden, maar na de zomerregeling was de afschaffing ook hier een feit. Sporadisch werd voor deze dienst nog een type 620 ingezet. Andere eindpunten op lijn 132 waren Cerfontaine en Senzeilles

Nieuw in de inzet was een rechtstreekse (?) verbinding vanuit Mariembourg naar Erquelles via Chimay – Beaumont en Lobbes (trein 7543 vertrek 4.38 – aankomst 6.32) en in de andere richting Charleroi-sud – Mariembourg via Lobbes en Chimay (trein 7554 vertrek 16.19 – aankomst 18.58). Op de rechtstreekse verbinding via Walcourt werd de trein 2073 vanuit Mariembourg (vertrek 7.01) op de weekdays doorgetrokken tot Tamines. De terugrit naar Charleroi gebeurde als leeg stel.

De typen 620 bereikten nog eenmaal per dag Couvin en eenmaal hadden ze Chimay als eindstation.

Op de verbinding Charleroi-sud – Erquelles was de dienst verder uitgebreid tot vijf treinen. De diensten op zaterdag en zondag waren gelijkwaardig, maar minder intens. Tijdens de volgende winterregeling bleef de toestand praktisch ongewijzigd. Door de

overdracht van de diensten naar Treignes aan de vervangingsautobussen daalde de inzet van het type 608, maar men nam enkele diensten tussen Mariembourg en Walcourt over.

De zomerregeling die inging op 31 mei 1964 kende een eerste grondige wijziging, niet noodzakelijk ten gunste. De inzet van het type 608 daalde tot twee inzetdagen, maar deze reeks CW werd volledig door personeel van de hoofdreks gereden. Maar ook de typen 620 boetten twee dagen in, de reeks verminderde tot 6 plandagen in tweeploegenstelsel (alle diensten in de reeks CW inbegrepen). Het aantal bestuurders te Walcourt daalde drastisch en verschillende mensen waren genoodzaakt over te gaan naar Monceau met diensten op de nieuw geleverde diesellocomotieven type 200, afgezien van de

af te leggen afstand, duidelijk een verbetering. Op het gebied van diensten was er het feit dat de typen 620 sterker ingezet werden voor de lokale treinen.

En de te verzekeren treinen zelf: geen uitbreiding. De typen 620 reden nu praktisch alle treinen Charleroi-sud – Walcourt – Mariembourg en de diensten naar Erquelles bleven. Maar op twee vlakken verminderde het inzetgebied: door de opheffing van de reizigersdiensten tussen

De 620.04 zal zo dadelijk zijn eindpunt Treignes bereiken.

Foto Daniel THIELEMANS





Bij een frontale botsing op de lijn 132 in de buurt van Jamioulx werd één kop van de 620.09 zwaar beschadigd. Het werd voor enkele maanden afgesteld te Walcourt. Nocntans zou het stel nog hersteld worden.

Foto's NMBS Train World Heritage.

132		Charleroi (Sud) - Mariembourg												132	
E		6501	M	M	M	1001	M	M	M	1005	M	M	M		
		6501	6503	6505	6507	6509	6515	1005	6609	6519					
0	Charleroi (Sud) [E] X	6.10	6.33	6.24	6.48	7.42	7.50	8.54	10.24	...	11.26				
2	La Villette	5.13	5.56	6.27	6.51	7.53	8.57	10.27	...	11.32					
4	Mont-sur-Marchienne	5.17	6.00	6.31	6.55	7.57	9.01	...	11.32						
6	Montignies-le-Tilleul	5.19	6.03	6.34	6.58	8.00	9.04	...	11.35						
8	Bomerée	5.25	6.06	6.37	7.01	8.03	9.07	...	11.38						
10	Jamioulx	5.28	6.09	6.40	7.04	8.06	9.10	10.35	...	11.41					
12	Beignée	5.32	6.13	6.44	7.08	8.10	9.14	10.39	...	11.45					
14	Ham-sur-Heure	5.35	6.16	6.47	7.11	8.13	9.17	10.42	...	11.48					
16	Cour-sur-Heure	5.39	6.19	6.50	7.14	8.16	9.20	10.46	...	11.51					
19	Barzé	5.42	6.22	6.53	7.17	8.19	9.23	10.49	...	11.54					
21	Pry	5.46	6.26	6.57	7.21	8.23	9.27	10.52	...	11.58					
22	Walcourt [E] Z	5.49	6.29	7.00	7.24	8.06	8.26	9.30	10.55	...	12.01				
24	Gerlompont	5.51	6.31	7.02	7.26	8.27	9.34	...	12.00						
27	Silrentieux	5.54	6.34	7.05	7.29	8.30	9.37	...	12.03						
32	Falemprise	5.59	6.39	7.10	7.34	8.34	9.41	...	12.07						
34	Carfontaine	6.04	6.44	7.15	7.39	8.39	9.46	...	12.12						
37	Senzeille	6.08	6.48	7.19	7.43	8.43	9.50	...	12.16						
48	Mariembourg [E]	6.13	6.53	7.24	7.48	8.47	9.54	...	12.20						
		6.23	7.03	7.34	7.58	8.57	10.04	...	12.30						

		1007	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		
		6611	6523	6525	6615	6615	6529	1013	6535	6545				
Charleroi (Sud) [E] X		12.22	14.08	14.55	...	16.14	16.40	16.56	17.22	...				
La Villette		12.25	14.11	14.58	...	16.17	16.43	16.59	17.25	...				
Mont-sur-Marchienne		12.29	14.15	15.02	...	16.47	17.13	17.29	...					
Montignies-le-Tilleul		12.31	14.18	15.05	...	16.49	17.25	17.32	...					
Bomerée		12.35	14.21	15.08	...	16.53	17.29	17.35	...					
Jamioulx		12.38	14.24	15.11	...	16.25	16.56	17.07	17.38	...				
Beignée		12.42	14.28	15.15	...	16.29	17.00	17.11	17.42	...				
Ham-sur-Heure		12.45	14.31	15.18	...	16.32	17.03	17.14	17.45	...				
Cour-sur-Heure		12.49	14.34	15.21	...	16.35	17.07	17.18	17.48	...				
Barzé		12.52	14.37	15.25	...	16.38	17.10	17.19	17.51	...				
Pry		12.55	14.41	15.28	...	16.41	17.13	17.22	17.54	...				
Walcourt [E] Z		12.58	14.44	15.31	...	16.43	17.16	17.25	17.57	...				
Gerlompont		13.05	14.54	15.39	...	16.49	17.22	17.31	18.03	...				
Silrentieux		13.09	14.57	15.42	...	16.52	17.25	17.34	18.06	...				
Falemprise		13.13	15.01	15.46	...	16.56	17.29	17.38	18.10	...				
Carfontaine		13.18	15.06	15.51	...	16.61	17.34	17.43	18.15	...				
Senzeille		13.21	15.10	15.55	...	16.65	17.38	17.47	18.19	...				
Mariembourg [E]		13.25	15.14	16.00	...	16.69	17.42	17.51	18.23	...				
		13.35	15.24	16.10	...	16.79	17.52	18.01	18.33	...				

Chimay en Lobbes op 31 mei 1964 vielen deze twee treinen weg. De motorstellen reden wel nog naar Couvin en Chimay. Verder viel ook de trein naar Tamines weg

In de loop van de zomer van 1964 werden – naast twee motorwagens type 608 – ook twee motorstellen type 620 voorlopig afgesteld bij gebrek aan werk. De jaarinzet daalde van 865.000 km in 1963 tot 435.000 km in 1964

De winterregeling van 1964 bracht echter een totale ommekeer in het programma: daar men de motorstellen nog in dienst wilde houden, zocht men naar nieuwe inzetgebieden. En in de buurt van Charleroi vond men twee “nieuwe” lijnen waar de oude motorwagens zich nog konden uitleven

Vanaf september 1964 werd de inzet uitgebreid tot eerst zeven inzetdagen, waarbij in eerste instantie enkele treinen naar Haine-Saint-Pierre in het dienstenschema opgenomen werden.



Een lijnopname op de "oude" verbinding Walcourt - Mariembourg (lijn 132) in de buurt van Cerfontaine, dit op 23 december 1966.

De diensten op de lokaallijn 109 - Chimay - Beaumont - Lobbes waren beperkt. Hier stopt de 620.08 even te Biesme-sous-Thuin.

Foto André DAGANT,

Maar de grootste wijziging deed zich voor in januari 1965. Op 29 januari 1965 werd de verbinding tussen Charleroi en Frankrijk elektrisch ingereeden en al snel namen de elektrische motorstellen de lokale diensten naar Erquennes over. Op dat ogenblik werd het inzetplan aangepast en reden de typen 620 naar nieuwe horizonten, namelijk Ottignies via de lijn 139. Er werden nog steeds zeven motorwagens gebruikt, maar om het sterk gestegen verkeer te kunnen verzekeren, werden de afgestelde motorwagens gereactiveerd.

Voor de zomerregeling van 1965 werd de reeks uitgebreid tot acht dagen door de overname van de laatste doorgaande treinen van het type 608. Deze reeks behield nog wel twee dagen, waarvan één de plantendienst. Deze reeks hield het anderhalf jaar uit. Laten we deze laatste treinen voor het type 620 aan de hand van de reisgids van 1966 in detail bekijken.

De tweede (nieuwe) verbinding waar de tweeledige



motorstellen hun intrede deden, was de lijn die Charleroi-Ouest verbond met Ottignies en verder Wavre en Leuven. Het eerste deel van deze verbinding – tot Fleurus – kende een voorstadsverkeer van en naar Charleroi. Nadeel was echter dat het eindpunt gevormd werd door Charleroi-Ouest en dat het industriegebied ten noorden van Charleroi toen al in verval was. Daar er geen directe verbinding was met de nijverheid op de oevers van de Samber, was de bezetting van de trein niet te groot.

Vanaf Fleurus reed men door een weinig bevolkte agrarische streek waar de vroegere steengroeven gesloten waren. Enkel vanaf Court-St-Etienne kende de lijn weer een industrieel karakter. Voor dit verkeer volstond de capaciteit van het type 620 ruimschoots en met de vrij uitgebreide dienstregeling (bijna één trein per uur) was dit een perfecte inzetlijn. Drie plandagen werden ingenomen en hierdoor kon ongeveer tweederde van het verkeer afgehandeld worden. De overige

tuigen geleidelijk aan gebruikt voor alle treinen. Vanaf eind 1967 doken dan de eerste trek- en duwstellen van Charleroi op deze lijn op en vanaf 1969-1970 kwamen de typen 210 een groot deel van de treinen verzekeren.

Verder wilde de N.M.B.S. zich in deze streek profileren met de "moderne" trek- en duwstellen type M1, met echter voor de cliënteel nog steeds de oude houten banken en het hoge geluidsniveau in deze rytuigen. Zodoende

132		Mariembourg - Charleroi (Sud)												132								
St.	M	1010	M	6520	M	6610	1012	M	6524	M	6526	1018	M	6528	M	6532	M	616	M	614	1024	
Mariembourg	9.00	10.23	9.00	10.23	9.00	10.23	9.00	10.23	9.00	10.23	9.00	10.23	9.00	10.23	9.00	10.23	9.00	10.23	9.00	10.23	9.00	10.23
Senzeille	9.10	10.33	9.10	10.33	9.10	10.33	9.10	10.33	9.10	10.33	9.10	10.33	9.10	10.33	9.10	10.33	9.10	10.33	9.10	10.33	9.10	10.33
Carfontaine	9.14	10.37	9.14	10.37	9.14	10.37	9.14	10.37	9.14	10.37	9.14	10.37	9.14	10.37	9.14	10.37	9.14	10.37	9.14	10.37	9.14	10.37
Falemprisse	9.18	10.41	9.18	10.41	9.18	10.41	9.18	10.41	9.18	10.41	9.18	10.41	9.18	10.41	9.18	10.41	9.18	10.41	9.18	10.41	9.18	10.41
Silenrieux	9.23	10.46	9.23	10.46	9.23	10.46	9.23	10.46	9.23	10.46	9.23	10.46	9.23	10.46	9.23	10.46	9.23	10.46	9.23	10.46	9.23	10.46
Gerlaimont	9.29	10.51	9.29	10.51	9.29	10.51	9.29	10.51	9.29	10.51	9.29	10.51	9.29	10.51	9.29	10.51	9.29	10.51	9.29	10.51	9.29	10.51
Walcourt	9.30	10.53	9.30	10.53	9.30	10.53	9.30	10.53	9.30	10.53	9.30	10.53	9.30	10.53	9.30	10.53	9.30	10.53	9.30	10.53	9.30	10.53
Pry	10.20	11.42	10.20	11.42	10.20	11.42	10.20	11.42	10.20	11.42	10.20	11.42	10.20	11.42	10.20	11.42	10.20	11.42	10.20	11.42	10.20	11.42
Berzé	10.27	11.49	10.27	11.49	10.27	11.49	10.27	11.49	10.27	11.49	10.27	11.49	10.27	11.49	10.27	11.49	10.27	11.49	10.27	11.49	10.27	11.49
Cour-sur-Heure	10.30	11.52	10.30	11.52	10.30	11.52	10.30	11.52	10.30	11.52	10.30	11.52	10.30	11.52	10.30	11.52	10.30	11.52	10.30	11.52	10.30	11.52
Ham-sur-Heure	10.34	11.56	10.34	11.56	10.34	11.56	10.34	11.56	10.34	11.56	10.34	11.56	10.34	11.56	10.34	11.56	10.34	11.56	10.34	11.56	10.34	11.56
Beignée	10.37	11.59	10.37	11.59	10.37	11.59	10.37	11.59	10.37	11.59	10.37	11.59	10.37	11.59	10.37	11.59	10.37	11.59	10.37	11.59	10.37	11.59
Jamoulx	10.40	12.02	10.40	12.02	10.40	12.02	10.40	12.02	10.40	12.02	10.40	12.02	10.40	12.02	10.40	12.02	10.40	12.02	10.40	12.02	10.40	12.02
Bomerée	10.55	12.17	10.55	12.17	10.55	12.17	10.55	12.17	10.55	12.17	10.55	12.17	10.55	12.17	10.55	12.17	10.55	12.17	10.55	12.17	10.55	12.17
Montignies-le-Tilleul	11.01	12.23	11.01	12.23	11.01	12.23	11.01	12.23	11.01	12.23	11.01	12.23	11.01	12.23	11.01	12.23	11.01	12.23	11.01	12.23	11.01	12.23
Mont-sur-Marchienne	11.04	12.26	11.04	12.26	11.04	12.26	11.04	12.26	11.04	12.26	11.04	12.26	11.04	12.26	11.04	12.26	11.04	12.26	11.04	12.26	11.04	12.26
La Villette	11.45	13.07	11.45	13.07	11.45	13.07	11.45	13.07	11.45	13.07	11.45	13.07	11.45	13.07	11.45	13.07	11.45	13.07	11.45	13.07	11.45	13.07
Charleroi (S.)	11.48	13.10	11.48	13.10	11.48	13.10	11.48	13.10	11.48	13.10	11.48	13.10	11.48	13.10	11.48	13.10	11.48	13.10	11.48	13.10	11.48	13.10

132		Charleroi (Sud) - Mariembourg												132		
St.	M	6547	M	6549	M	6551	M	6553	M	6557	M	6559	M	6565	M	6563
Charleroi (Sud)	17.42	17.55	18.26	18.40	19.23	19.42	20.58	22.17	22.39	..	..	..	..	..	..	..
La Villette	17.48	17.58	18.29	19.26	19.36	21.01	22.20	22.42	..	..	..	..	..	..	..	..
Mont-sur-Marchienne	17.48	18.02	18.39	18.46	19.30	21.05	22.24	22.46	..	..	..	..	..	..	..	..
Montignies-le-Tilleul	18.04	18.36	18.49	19.33	19.50	21.08	22.27	22.49	..	..	..	..	..	..	..	..
Bomerée	17.53	18.07	18.39	18.52	19.36	21.53	21.11	22.30	22.52	..	..	..	..	..	..	..
Jamoulx	18.07	18.42	18.55	19.39	19.56	21.14	22.33	22.55	..	..	..	..	..	..	..	..
Beignée	18.00	18.14	18.46	18.59	19.43	21.00	21.18	22.37	22.59	..	..	..	..	..	..	..
Ham-sur-Heure	18.03	18.17	18.49	19.02	19.46	21.03	21.21	22.40	23.02	..	..	..	..	..	..	..
Cour-sur-Heure	18.06	18.20	18.52	19.05	19.49	21.06	21.24	22.43	23.05	..	..	..	..	..	..	..
Berzé	18.09	18.23	18.55	19.08	19.52	21.09	21.27	22.46	23.08	..	..	..	..	..	..	..
Pry	18.13	18.27	18.59	19.12	19.56	21.13	21.31	22.50	23.12	..	..	..	..	..	..	..
Walcourt	18.16	18.30	19.02	19.15	20.01	21.16	21.34	22.53	23.15	..	..	..	..	..	..	..
Gerlaimont	18.31	19.15	..	..	20.21	21.35	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Silenrieux	18.38	19.18	..	..	20.21	21.38	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Falemprisse	18.43	19.27	..	..	20.30	21.47	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Carfontaine	18.47	19.31	..	..	20.34	21.51	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Senzeille	18.51	19.35	..	..	20.38	21.55	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Mariembourg	19.00	19.44	..	..	20.48	22.05	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

treinen werden verzekerd door eerst de typen 200, maar bij de levering van de serie-uitvoering van het type 210 door deze lichtere machines. De laatste trein naar Ottignies werd verzekerd met een motorwagen type 605 van Haine-Saint-Pierre (aankomst te Ottignies om 23.43). Na enkele uren rust keerde deze motorwagen om 3.58 terug naar Charleroi-Ouest.

Vermelden we nog dat de motorstellen type 620 Charleroi-Ouest bereikten via de industriële lijn naar la Blanchisserie, om daar kop te maken en naar het oude station "Ville Basse" – Charleroi-Ouest te rijden. Eenmaal bracht de 620 echter de nacht door in dit voornoemde station

De diensten op deze lijn duurden tot na de zomerregeling van 1966. Op dat ogenblik werden de typen 200 met M1-rij-

140		Charleroi - Fleurus - Ottignies												140												
St.	M	6201	M	6203	M	6205	M	6207	M	6209	M	6211	M	6213	M	6215	M	6219	M	6223	M	6225	M	6231	M	6231
Charleroi (O.)	4.21	5.43	6.16	6.42	7.07	7.32	8.06	8.41	9.16	10.40	11.15	11.50	12.15	12.40	13.10	13.35	14.05	14.30	15.00	15.25	15.50	16.20	16.45	17.15	17.40	18.10
Dampremy	4.23	5.45	6.18	6.42	7.07	7.32	8.06	8.41	9.16	10.40	11.15	11.50	12.15	12.40	13.10	13.35	14.05	14.30	15.00	15.25	15.50	16.20	16.45	17.15	17.40	18.10
Lodelinsart	4.25	5.47	6.20	6.44	7.09	7.34	8.08	8.43	9.18	10.42	11.17	11.52	12.17	12.42	13.12	13.37	14.07	14.32	15.02	15.27	15.52	16.22	16.47	17.17	17.42	18.12
Bois-Noël	4.32	5.53	6.26	6.42	7.07	7.32	8.06	8.41	9.16	10.40	11.15	11.50	12.15	12.40	13.10	13.35	14.05	14.30	15.00	15.25	15.50	16.20	16.45	17.15	17.40	18.10
Ransart	4.35	5.56	6.29	6.44	7.11	7.36	8.10	8.45	9.20	10.44	11.19	11.54	12.19	12.44	13.14	13.39	14.09	14.34	15.04	15.29	15.54	16.24	16.49	17.19	17.44	18.14
Wanegies	4.42	6.02	6.35	6.42	7.11	7.36	8.10	8.45	9.20	10.44	11.19	11.54	12.19	12.44	13.14	13.39	14.09	14.34	15.04	15.29	15.54	16.24	16.49	17.19	17.44	18.14
Fleurus	4.43	6.03	6.38	6.42	7.11	7.36	8.10	8.45	9.20	10.44	11.19	11.54	12.19	12.44	13.14	13.39	14.09	14.34	15.04	15.29	15.54	16.24	16.49	17.19	17.44	18.14
Ligny (Carrières)	4.48	6.08	6.43	7.07	7.32	8.06	8.41	9.16	10.40	11.15	11.50	12.15	12.40	13.10	13.35	14.05	14.30	15.00	15.25	15.50	16.20	16.45	17.15	17.40	18.10	
Marbais	4.52	6.12	6.47	7.11	7.36	8.10	8.45	9.20	10.44	11.19	11.54	12.19	12.44	13.14	13.39	14.09	14.34	15.04	15.29	15.54	16.24	16.49	17.19	17.44	18.14	
Marbais	4.57	6.17	6.52	7.16	7.28	7.59	8.42	10.19	11.19	12.01	12.47	13.14	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Strichon-Mellery	5.00	6.20	6.55	7.19	7.31	8.02	8.45	10.22	11.22	12.04	12.50	13.17	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Villers-la-Ville	5.04	6.23	6.58	7.23	7.36	8.05	8.49	10.26	11.26	12.08	12.54	13.21	..	..	..	..	..</				

140 Ottignies-Fleurus-Charleroi 140

Stations	TT 6200	M 6202	TT 6204	M 6206	TT 6208	M 6210	TT 6212	M 6214	TT 6216	M 6220	TT 6222	
Bruxelles (Q.-L.) 161	12.00	12.24	13.01	13.01	14.00	16.00	17.00	17.19	17.22	17.48	18.00	18.20
Leuven 139	11.30	11.59	12.29	12.29	13.30	15.33	16.23	16.23	16.23	16.23	16.23	16.19
Namur 161	11.36	12.25	12.39	12.39	13.38	15.36	16.28	17.00	17.25	17.27	17.40	18.30
Ottignies 2	12.24	12.52	13.19	13.19	14.19	16.26	17.18	17.46	18.02	18.07	18.19	18.58
Céroux-Mousty	12.27	13.22	13.22	13.22	14.22	16.29	17.21	17.49	18.05	18.10	18.22	19.01
Court-St-Etienne	12.30	12.58	13.25	13.25	14.25	16.32	17.24	17.52	18.08	18.13	18.25	19.04
Faux	12.31	12.59	13.30	13.30	14.30	16.37	17.29	17.57	18.09	18.14	18.26	19.04
La Roche (Brabant)	12.37	13.31	13.31	13.31	14.31	16.40	17.32	17.58	18.16	18.21	18.32	19.11
Villers-la-Ville	12.42	13.36	13.36	13.36	14.36	16.44	17.36	18.03	18.20	18.25	18.37	19.15
Strichon-Mellery	12.45	13.39	13.39	13.39	14.39	16.47	17.39	18.06	18.23	18.28	18.40	19.18
Tilly	12.50	13.17	13.43	13.43	14.43	16.52	17.43	18.15	18.26	18.32	18.46	19.22
Marbisoux	12.53	13.46	13.46	13.46	14.46	16.55	17.46	18.18	18.29	18.35	18.49	19.25
Marbas	12.56	13.49	13.49	13.49	14.49	16.58	17.49	18.21	18.32	18.38	18.52	19.28
Liézy (Carrières)	13.00	13.53	13.53	13.53	14.53	17.01	17.52	18.25	18.35	18.41	18.56	19.31
Fleurus 2	13.05	13.27	13.58	13.58	14.58	17.05	17.56	18.30	18.39	18.45	19.01	19.35
Wanzenies	13.06	13.28	13.59	13.59	14.59	17.06	17.57	18.31	18.40	18.47	19.02	19.36
Ransart	13.10	13.32	14.03	14.03	15.03	17.10	18.04	18.38	18.47	18.51	19.06	19.40
Bois-Noël	13.17	13.39	14.10	14.10	15.10	17.16	18.07	18.41	18.50	18.57	19.13	19.47
Lodelinsart	13.19	13.41	14.12	14.12	15.12	17.20	18.14	18.48	18.54	19.01	19.15	19.49
Dampremy	13.24	13.46	14.17	14.17	15.17	17.25	18.15	18.49	18.56	19.05	19.20	19.54
Charleroi (Ouest)	13.26	13.48	14.19	14.19	15.19	17.26	18.17	18.51	18.58	19.07	19.22	19.56

Stations	M 6222	M 6224	M 6226	M 6228	M 6230	M 6232	M 6234	M 6236	M 6238	M 6240	M 6242	
Bruxelles (Q.L.) 161	12.00	12.24	13.01	13.01	14.00	16.00	17.00	17.19	17.22	17.48	18.00	18.20
Leuven 139	11.30	11.59	12.29	12.29	13.30	15.33	16.23	16.23	16.23	16.23	16.23	16.19
Namur 161	11.36	12.25	12.39	12.39	13.38	15.36	16.28	17.00	17.25	17.27	17.40	18.30
Ottignies 2	12.24	12.52	13.19	13.19	14.19	16.26	17.18	17.46	18.02	18.07	18.19	18.58
Céroux-Mousty	12.27	13.22	13.22	13.22	14.22	16.29	17.21	17.49	18.05	18.10	18.22	19.01
Court-St-Etienne	12.30	12.58	13.25	13.25	14.25	16.32	17.24	17.52	18.08	18.13	18.25	19.04
Faux	12.31	12.59	13.30	13.30	14.30	16.37	17.29	17.57	18.09	18.14	18.26	19.04
La Roche (Brabant)	12.37	13.31	13.31	13.31	14.31	16.40	17.32	17.58	18.16	18.21	18.32	19.11
Villers-la-Ville	12.42	13.36	13.36	13.36	14.36	16.44	17.36	18.03	18.20	18.25	18.37	19.15
Strichon-Mellery	12.45	13.39	13.39	13.39	14.39	16.47	17.39	18.06	18.23	18.28	18.40	19.18
Tilly	12.50	13.17	13.43	13.43	14.43	16.52	17.43	18.15	18.26	18.32	18.46	19.22
Marbisoux	12.53	13.46	13.46	13.46	14.46	16.55	17.46	18.18	18.29	18.35	18.49	19.25
Marbas	12.56	13.49	13.49	13.49	14.49	16.58	17.49	18.21	18.32	18.38	18.52	19.28
Liézy (Carrières)	13.00	13.53	13.53	13.53	14.53	17.01	17.52	18.25	18.35	18.41	18.56	19.31
Fleurus 2	13.05	13.27	13.58	13.58	14.58	17.05	17.56	18.30	18.39	18.45	19.01	19.35
Wanzenies	13.06	13.28	13.59	13.59	14.59	17.06	17.57	18.31	18.40	18.47	19.02	19.36
Ransart	13.10	13.32	14.03	14.03	15.03	17.10	18.04	18.38	18.47	18.51	19.06	19.40
Bois-Noël	13.17	13.39	14.10	14.10	15.10	17.16	18.07	18.41	18.50	18.57	19.13	19.47
Lodelinsart	13.19	13.41	14.12	14.12	15.12	17.20	18.14	18.48	18.54	19.01	19.15	19.49
Dampremy	13.24	13.46	14.17	14.17	15.17	17.25	18.15	18.49	18.56	19.05	19.20	19.54
Charleroi (Ouest)	13.26	13.48	14.19	14.19	15.19	17.26	18.17	18.51	18.58	19.07	19.22	19.56

Stations	M 6242	M 6244	M 6246	M 6248	M 6250	M 6252
Bruxelles (Q.L.) 161	19.01	19.23	20.00	20.00	22.00	22.22
Leuven 139	18.19	18.35	19.15	19.15	21.02	21.18
Namur 161	18.30	18.52	19.38	19.38	21.40	21.55
Ottignies 2	19.19	19.41	20.03	20.03	22.19	22.38
Céroux-Mousty	19.22	19.44	20.06	20.06	22.22	22.41
Court-St-Etienne	19.25	19.47	20.09	20.09	22.25	22.44
Faux	19.25	19.47	20.09	20.09	22.25	22.44
La Roche (Brabant)	19.31	19.53	20.13	20.13	22.29	22.48
Villers-la-Ville	19.36	19.58	20.20	20.20	22.36	22.55
Strichon-Mellery	19.39	20.01	20.23	20.23	22.39	22.58
Tilly	19.43	20.05	20.27	20.27	22.43	23.02
Marbisoux	19.46	20.08	20.30	20.30	22.46	23.05
Marbas	19.49	20.11	20.33	20.33	22.49	23.08
Liézy (Carrières)	19.53	20.15	20.37	20.37	22.53	23.12
Fleurus 2	19.58	20.20	20.42	20.42	22.58	23.17
Wanzenies	19.59	20.22	20.43	20.43	22.59	23.18
Ransart	20.03	20.26	20.47	20.47	23.03	23.22
Bois-Noël	20.06	20.29	20.50	20.50	23.06	23.25
Lodelinsart	20.10	20.33	20.54	20.54	23.10	23.29
Dampremy	20.12	20.35	20.56	20.56	23.12	23.31
Charleroi (Ouest)	20.19	20.42	21.01	21.01	23.17	23.36

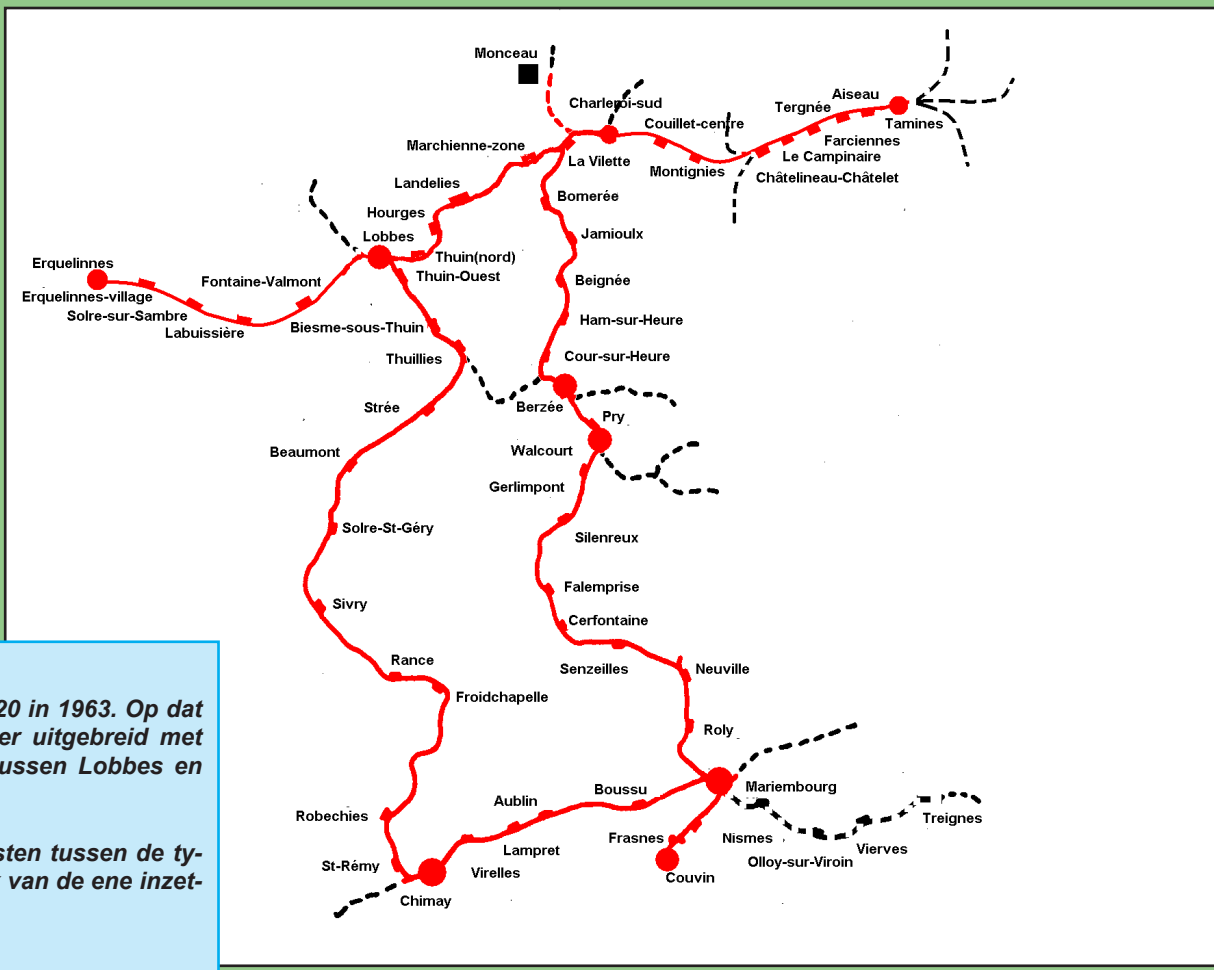
◆ 6222 - 6240 Ne circulent pas le samedi.
 ◆ 6226 Ne circule que les dimanche et samedi.
 ◆ 6222 - 6240 Rijden niet zaterdag.
 ◆ 6226 Rijdt enkel zondag en zaterdag.

zouden de motorstellen indien mogelijk vervangen worden door het reservematerieel van Charleroi en hierdoor werden in 1965 – ondanks het hogere daggemiddelde – maar 300.000 km afgelegd

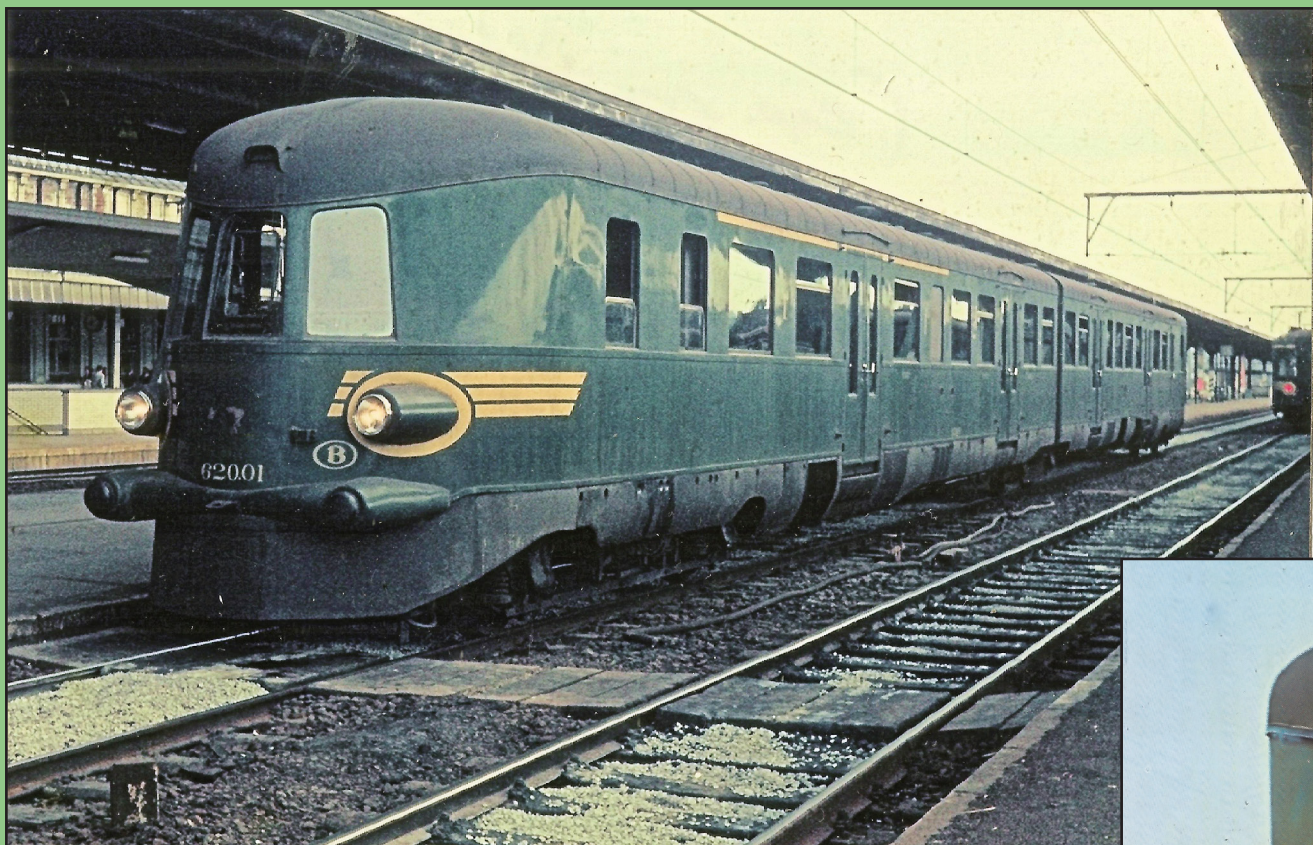
En vanaf september 1964 was de vervanging door gesleepte treinen regelmaat. Eind 1964 werden al vijf motorwagens (volgens de statistieken) afgesteld. De nummers zijn niet bekend, maar de 620.10 was hier zeker bij, daar dit motorstel zware motorschade opliep en gebruikt werd voor het leveren van reserveonderdelen. Nochtans zouden ook de afgestelde motorwagens nog ijverig dienst-

doen in de opgestelde inzetreeks met acht plandagen.

Vanaf begin 1966 zouden vooral de treinen naar Ottignies wegvallen – dit ondanks de blijvende aanduiding “M” in de reisgids. Ook op de verbinding naar Haine-Saint-Pierre zou de reservemotorwagen – meestal een type 605 – de diensten regelmatig overnemen bij defect aan de typen 620, maar de bestuurders van Walcourt en Monceau waren niet bevoegd om met deze motorwagens te rijden. Nochtans werd voor de zomerregeling van 1966 nog steeds een inzetreeks met zeven inzetdagen opgesteld, maar de inzet beperkte zich vooral tot de lijn 132,



inzetkaart voor de motorstellen type 620 in 1963. Op dat ogenblik was hun actieradius nog zeer uitgebreid met (beperkte) diensten over de lijn 109 tussen Lobbes en Chimay en de lijn 130 tot in Tamines.
 De inzet (en de verdeling van de diensten tussen de typen 608 en 620) varieerde echter sterk van de ene inzetperiode tot de andere.



waar de werken gestart waren voor de omleiding van de lijn, te wijten aan de bouw van de dammen op de rivier l'Eau d'Heure te Silenrieux. De diensten op deze verbinding omvatten vier inzetdagen.

Al tijdens dezelfde zomerregeling zouden de meeste treinen door de locomotieven type 200 van Monceau overgenomen worden, met de vaak optredende moeilijkheden en vertragingen enerzijds door de werken op de lijn, anderzijds door het omzetten van de locomotief te Mariembourg. Het bedienen van deze locomotieven gebeurde nog steeds met bestuurders van Walcourt..



Twee kleurenopnames tijdens de laatste bedrijfsjaren van het type 620:

boven de 620.01 wacht omstreeks 1964 te Charleroi-Sud op zijn volgende inzet.

Rechts : de 620.07 tijdens een tussenstop te Walcourt.

Foto Jan FOQUET (verzameling C Oscinbergh boven) en E SCHUH (rechts).



Type 620 Série **AW** **252 km**
Monceau (Walcourt) Reeks **26/05/1963**

Abbréviations - Afkortingen

FCR Charleroi-Sud LNC Monceau
 FTM Tamines LQ Erquelinnes
 GFC Cerfontaine LWC Walcourt
 GSL Senzailles
 LCM Chimay
 LCV Couvin
 LMG Mariembourg

DC *découché
uitslaap*
 HLR *rangeringen
manoeuvres*
*train marchandises
goederentrein*

Jours de circulation / ritdagen

Diensten enkel op werkdagen
 (maandag > zaterdag)
 Services uniquement sur jours ouvrables
 (lundi > samedi)

Via Lobbes & Chimay



Double équipe / tweeploegenstelsel

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	152 km							LNC (entretien - onderhoud)										LNC	FCR	LWC	FCR	LMG	LWC	FCR	LWC
																		^	6530	^	6536	^	6547	6550	
2	341 km						LWC	FCR	GSL	FCR	LMG	FCR	LWC	FCR	LWC	FCR	GFC	FCR	LWC						
							8559	^	2075	2072	6519	6514	6525	6524	6533	2074	^	6532							
3	94 km							Planton				LWC						Planton							
4	336 km						LWC	FCR	LMG	FTM	FCR	LQ	FCR	LQ	FCR	LCV	LMG	FCR	LMG	LWC	FCR	LMG	LWC		
							6501		6502	2073	^	6409	6416	6413	6422	2086	6553	6541	6544	^					
5	278 km						LWC	LMG	FCR	LMG	LCM	FCR	LQ	FCR				LMG	LWC	FCR	LWC				
							^	6507	6508		6515	2079	8411	8420			7554	^	6543	6546					
6	234 km						LWC	FCR	LWC		FCR						LMG	FCR	LMG (DC)						
								6509	6510	6517						6526	2077	6534							
7	373 km						LMG	7540	LQ	6412	FCR	6512	LCV	LMG	6529	FCR	6528	LWC	LQ	FCR	LQ	FCR	LQ	FCR	LWC
8	267 km						LWC	FCR	LWC	FCR	LQ	6414	FCR	6520	LMG		FCR	LMG		FCR	LWC		FCR	LWC	
								6505	6506	6511	6405		6414		6520		6535	2084		2083	^				
Totaal	2 015 km																								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24



Tijdens het laatste inzetjaar van het type 620, namelijk 1966. De 620.01 rijdt het station van een niet geïdentificeerde gemeente binnen.

Foto MEEUWIG / NVBS

112 Haïne-St-Pierre - Piéton-Charleroi (Sud) 112

Ln	7304	7304	7308	7304	7314	8604	7318	7316	7318	7324	7330	7328
0 Haïne-St-Pierre	4.30	4.48	5.08	5.19	5.47	5.50	6.13	6.44	7.11	7.32	7.32	7.32
3 Mariemont	4.33	4.51	5.11	5.22	5.50	5.53	6.16	6.48	7.14	7.35	7.35	7.35
4 Morlanwelz	4.36	4.54	5.14	5.25	5.53	5.56	6.19	6.51	7.17	7.38	7.38	7.38
6 Carnières	4.39	4.57	5.17	5.28	5.56	5.59	6.22	6.54	7.20	7.41	7.41	7.41
8 Piéton	4.43	5.01	5.21	5.27	6.03	6.06	6.21	6.59	7.24	7.45	7.45	7.45
0 Piéton	4.44	5.02	5.22	5.28	6.05	6.08	6.23	7.00	7.25	7.47	7.47	7.47
3 Forchies	4.48	5.06	5.26	5.32	6.09	6.12	6.27	7.03	7.28	7.51	7.51	7.51
3 Trazevies	4.51	5.09	5.29	5.35	6.12	6.15	6.30	7.06	7.31	7.54	7.54	7.54
9 Courcelles (Centre)	4.57	5.15	5.35	5.41	6.18	6.21	6.36	7.12	7.37	8.00	8.00	8.00
9 Wilbeaurox	4.59	5.17	5.37	5.43	6.21	6.24	6.39	7.15	7.40	8.03	8.03	8.03
11 Roux	5.03	5.21	5.41	5.47	6.25	6.28	6.42	7.20	7.45	8.07	8.07	8.07
0 Piéton	5.04	5.22	5.42	5.48	6.26	6.29	6.44	7.21	7.46	8.09	8.09	8.09
5 Fontaine-Evêque	5.07	5.25	5.45	5.51	6.29	6.32	6.47	7.24	7.49	8.12	8.12	8.12
12 Marchienne-au-P.	5.10	5.28	5.48	5.54	6.32	6.35	6.50	7.27	7.52	8.15	8.15	8.15
13 Marchienne (Est)	5.13	5.31	5.51	5.57	6.35	6.38	6.53	7.30	7.55	8.18	8.18	8.18
15 Charleroi (S.)	5.16	5.34	5.54	6.00	6.38	6.41	6.56	7.33	7.58	8.21	8.21	8.21

Ln	1804	7334	7213	1808	7326	7336	7340	7342	7342	1814	7344
Haïne-St-Pierre	7.40	8.25	9.02	10.03	10.47	11.01	11.28	11.41	12.00	12.05	12.50
Mariemont	7.44	8.29	9.06	10.07	10.50	11.04	11.31	11.44	12.03	12.09	12.52
Morlanwelz	7.48	8.33	9.08	10.11	10.53	11.07	11.34	11.47	12.06	12.12	12.56
Carnières	7.52	8.37	9.11	10.14	10.56	11.10	11.37	11.50	12.09	12.15	12.59
Piéton	7.56	8.41	9.15	10.19	11.00	11.14	11.41	11.54	12.12	12.21	13.03
Piéton	9.00	9.04	9.08	9.12	11.00	11.04	11.08	11.12	12.00	12.04	13.03
Forchies	9.04	9.08	9.12	9.16	11.04	11.08	11.12	11.16	12.04	12.08	13.07
Trazevies	9.08	9.12	9.16	9.20	11.08	11.12	11.16	11.20	12.08	12.12	13.11
Courcelles (Centre)	9.13	9.17	9.21	9.25	11.13	11.17	11.21	11.25	12.16	12.20	13.14
Wilbeaurox	9.16	9.20	9.24	9.28	11.16	11.20	11.24	11.28	12.18	12.22	13.16
Roux	9.20	9.24	9.28	9.32	11.20	11.24	11.28	11.32	12.22	12.26	13.21
Piéton	9.24	9.28	9.32	9.36	11.24	11.28	11.32	11.36	12.26	12.30	13.25
Fontaine-Evêque	9.28	9.32	9.36	9.40	11.28	11.32	11.36	11.40	12.30	12.34	13.29
Marchienne-au-P.	9.32	9.36	9.40	9.44	11.32	11.36	11.40	11.44	12.34	12.38	13.32
Marchienne (Est)	9.36	9.40	9.44	9.48	11.36	11.40	11.44	11.48	12.38	12.42	13.36
Charleroi (Sud)	9.40	9.44	9.48	9.52	11.40	11.44	11.48	11.52	12.42	12.46	13.40

Ln	7346	1820	7284	7348	7350	1826	7352	7358	7354	7356	7167	7362
Haïne-St-Pierre	12.59	14.03	14.47	15.03	15.37	16.08	16.46	17.16	17.24	17.30	17.30	17.30
Mariemont	13.02	14.07	14.50	15.05	15.40	16.12	16.54	17.24	17.32	17.38	17.38	17.38
Morlanwelz	13.06	14.10	14.53	15.08	15.43	16.15	16.57	17.27	17.35	17.41	17.41	17.41
Carnières	13.09	14.13	14.56	15.11	15.46	16.18	17.00	17.30	17.38	17.44	17.44	17.44
Piéton	13.15	14.17	15.00	15.15	15.50	16.22	17.04	17.34	17.42	17.48	17.48	17.48
Piéton	13.15	14.25	15.00	15.15	15.50	16.22	17.04	17.34	17.42	17.48	17.48	17.48
Forchies	13.19	14.29	15.04	15.19	15.54	16.26	17.08	17.38	17.46	17.52	17.52	17.52
Trazevies	13.23	14.33	15.08	15.23	15.58	16.30	17.12	17.42	17.50	17.56	17.56	17.56
Courcelles (Centre)	13.28	14.38	15.14	15.29	16.04	16.36	17.18	17.48	17.56	18.02	18.02	18.02
Wilbeaurox	13.31	14.40	15.16	15.31	16.06	16.38	17.20	17.50	17.58	18.04	18.04	18.04
Roux	13.35	14.44	15.20	15.35	16.10	16.42	17.24	17.54	18.02	18.08	18.08	18.08
Piéton	13.35	14.44	15.20	15.35	16.10	16.42	17.24	17.54	18.02	18.08	18.08	18.08
Fontaine-Evêque	13.41	14.50	15.26	15.41	16.16	16.48	17.30	18.00	18.08	18.14	18.14	18.14
Marchienne-au-P.	13.44	14.53	15.29	15.44	16.19	16.51	17.33	18.03	18.11	18.17	18.17	18.17
Marchienne (Est)	13.47	14.56	15.32	15.47	16.22	16.54	17.36	18.06	18.14	18.20	18.20	18.20
Charleroi (Sud)	13.47	14.56	15.32	15.47	16.22	16.54	17.36	18.06	18.14	18.20	18.20	18.20

Onder : ontmoeting van twee motorstellen type 620 te Charleroi-Sud. Dit was het beginpunt van alle diensten van deze stellingen. Rechts is voor de 620.05 en vertrekur bijna aangebroken om de stoptrein xxx naar Erquennes te verzekeren. Links wacht de 620.01 zijn beurt af om naar Mariembourg te sporen als ...

Foto Daniel THIELEMANS





Op de foto boven een opname van de 620.01 tijdens een tussenstop te Walcourt in juli 1962. De motorwagen had wel al zijn ont-dubbelde koplampen maar bezat de kleurstelling met de twee tinten groen.

Vijf jaar later was dit niet meer het geval en was hetzelfde motorstel uniform donkergroen. Het werd op 6 maart 1967 gefotografeerd in het station van Charleroi-Sud. De inzet loopt op haar laatste benen.

Foto verzameling TSP (boven) en Daniel THIELEMANS (onder)





Type 620 CW 278 km
Monceau (Walcourt) 05/1966

Abréviations - Afkortingen

FCR Charleroi-Sud LNC Monceau
 FCRO Charleroi-Ouest LT Ottignies
 GFC Cerfontaine LWC Walcourt
 GJ Jamioulx
 GT Haine-Saint-Pierre
 LFR Fleurus
 LMG Mariembourg

DC *découché*
 uitslaap

HLR *rangeringen*
 manoeuvres

train marchandises
 goederentrein

Jours de circulation / ritdagen

Diensten enkel op werkdagen
 (maandag > zaterdag)
 Services uniquement sur jours ouvrables
 (lundi > samedi)



Triple équipe / drieploegenstelsel

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	264 km		LWC	FCRO	LT	LCN	LT		FCRO		LT				FCRO	LFR	FCRO	LFR	FCRO	LT	FCRO	LT	FCRO	LWC	
				^	6201	6206	^		6233		6214				6219	6241	^	6247	^	6251	6242	6253			
2	260 km				LWC		FCRO	LT		FCRO > LNC (onderhoud) > FCRO								LT		FCRO		LT		FCRO	
							6508	6211		6216								6243		6342		6257		6250	
3	304 km							FCRO	LT		FCRO	LT		FCRO				LWC	FCRO	LT		FCRO		LWC	
								6215		6320		6231	6226					6545	6544	6349	6246		6565		
4	178 km					LWC		FCR		GT	FCR		GT	FCR		GT	FCR	LWC	FCR		LMG		LWC		
						6516		7335	7326		7347	7348	7351	7354	6547	6548		6561	6522						
5	352 km		LWC		FCR	LWC	FCR		LMG	LWC	GJ	LWC		FCR		LMG	FCR		LMG		^		LWC		
			6500		6503	6518		6515	6610	6524	^	6528		6535	6546	6553		6553		6553		^			
6	410 km		LWC	LMG		FCR	LMG		LWC		LMG		FCR		LMG	LWC		FCR		LMG		FCR		LMG (DC)	
			^	6502		6505	6606		6609	6526		6523	6616	6540	6549		6554	6559							
7	314 km			LMG		FCR		LMG		FCR		LWC	LMG		FCR		GFC		LWC		FCR		LWC		
				6506		6509	6520		6519	6611		6532	6529	^	6548	6557									
8	140 km			LWC		FCR		LWC (entretien / onderhoud)							LMG		FCR		LWC						
				6504		6507									^	6542		6551							
Tot : 2 222 km																									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24

Sp. 5/M.A. 22-52.

(B)

Autorail n° 620.07 Type 620

HI Diesel n° double mécanique

Année de mise en service 1959

MUTATIONS

Moteur(s) placé(s) sur l'autorail

Remise propriétaire	Depuis le	Observations	N° S.N.C.B. du moteur	Placé le	Observations
<i>Bruxelles, Nid</i>	<i>1-5-55</i>	<i>reception</i>			
<i>F.S.R.</i>	<i>27-11-61</i>				
<i>LWE</i>	<i>6-11-61</i>				
<i>Monsieur</i>	<i>2-12-63</i>				
		<i>uit de geschieden op</i>		<i>12-7-68</i>	
		<i>P.V. lbo</i>		<i>aan C.W. Merckx</i>	

de volgfiche van de 620.07 (ex 652.17)

Onder : de teerlingen zijn geworpen. In een zeer korte tijdspanne werden de motorstellen vervangen door trek-duwcombinaties met rijtuigen type M1 en verzekerd met locomotieven type 200.

Alle stellen - zowel het type 608 als het type 620 werden voor de loods van Walcourt (definitief) afgesteld. De foto ontstond in juni 1968 na enkele maanden stilstand.

Foto Christian DOSOGNE



Het einde

Snel en onopgemerkt.

Zoals al aangehaald zou het einde van deze motorwagens vrij snel en onverwacht komen. Men had gepland om ze toch nog in dienst te houden tot de officiële opening van de vernieuwde lijn naar Mariembourg in 1971.

Maar anderzijds had men ook beslist om het onderhoud tot een minimum te beperken. Bij grotere schade zou het betreffende stel onmiddellijk aan de kant gezet worden. Dit was trouwens ook nodig om de overige stellingen van de nodige reserveonderdelen te voorzien.

Vanaf 1964 was het zover en werden de eerste stellingen definitief naast de loods van Walcourt afgesteld en werden ze ontdaan van diverse onderdelen. Deze werden dan naar de eigenlijke onderhoudswerkplaats - Monceau - opgestuurd.

Een jaar later waren op die manier al drie stellingen officieus buiten dienst gesteld, maar ze bleven wel in het bestand aanwezig. Hierdoor konden we niet terugvinden om welke stellingen het ging.

Maar een ander gevolg was wel dat er een tekort ontstond aan materieel; door diverse defecten kon de inzet niet meer gehandhaafd worden. Zo moest men een beroep doen op de enige moeilijkheid die er was, namelijk het gebruik van de zware diesellocomotieven type 200 (latere reeks 51) en gesleepte stellingen. Hals over kop werden de bestuurders omgeschoold. Dit was al langer voorzien, maar werd nu versneld.

Men had wel overwogen om motorwagens type 605 van Haine-St-Pierre hier te gebruiken, maar hier was een probleem dat de bestuurders van Walcourt niet bevoegd waren voor het besturen van deze motor-

wagens en men vreesde voor een overname van de diensten door bestuurders van Haine-Saint-Pierre en een verlies aan banen te Walcourt.

Maar eens kennisgemaakt met de moderne, comfortabele diesellocomotieven, was het moeilijk om nog in de lawaaierige en stinkende motorruimte van de motorstellen plaats te nemen. Dit versnelde natuurlijk de afstelling van deze voertuigen.

In elk geval bleven ze tot midden 1966 in dienst, maar op dat ogenblik werden ze vervangen door de typen 200. Ze bleven echter alle te Walcourt in de buurt van de stelplaats verweesd achter. Het zou trouwens nog twee jaar duren eer deze motorstellen officieel

buiten dienst gingen. Dit gebeurde in blok met het proces-verbaal 280 van de CW Mechelen op datum van 12 juli 1968. Ze verdwenen officieel uit de bestandslijsten in augustus 1968

En dan verdwijnt elk spoor van deze stellingen en we kennen noch het lot, noch de plaats en periode van afbraak.

Het einde van de typen 608 en 620: in september 1967 staat de 620.07 (definitief ?) uitgeweken naast de loods van Walcourt

Foto verzameling Paul Pastiels



652.11 > 620.01 > 620.01

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>05/1939</i>	<i>/1944</i>
<i>Levering</i>	<i>Usines de Braine-le-Comte</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	<i>27/09/1961</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>07/1939</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>		<i>06/10/1961</i>
<i>Schrapping</i>	<i>08/1968</i>	<i>Schaarbeek</i>	<i>27/09/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 280 van 12/07/1968</i>	<i>Walcourt</i>	<i>06/10/1961</i>	<i>12/07/1968</i>
		<i>Monceau</i>	<i>02/12/1963</i>	

652.12 > 620.02 > 620.02

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>07/1939</i>	<i>/1944</i>
<i>Levering</i>	<i>Usines de Braine-le-Comte</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	<i>27/09/1961</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>07/1939</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>		<i>30/10/1961</i>
<i>Schrapping</i>	<i>Wagenwerkplaats Muizen</i>	<i>Schaarbeek</i>	<i>27/09/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>08/1968</i>	<i>Walcourt</i>	<i>30/10/1961</i>	<i>12/07/1968</i>
	<i>PV 280 van 12/07/1968</i>	<i>Monceau</i>	<i>02/12/1963</i>	

652.13 > 620.03 > 620.03

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>07/1939</i>	<i>/1944</i>
<i>Levering</i>	<i>Usines de Braine-le-Comte</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	<i>27/09/1961</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>08/1939</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>		<i>12/10/1961</i>
<i>Schrapping</i>	<i>08/1968</i>	<i>Schaarbeek</i>	<i>27/09/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 280 van 12/07/1968</i>	<i>Walcourt</i>	<i>12/10/1961</i>	<i>12/07/1968</i>
		<i>Monceau</i>	<i>02/12/1963</i>	

652.14 > (620.04)

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i> <i>Usines de Braine-le-Comte</i> 08/1939	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	08/1939	/1949
<i>Levering</i> <i>Afgesteld te in 1944</i> <i>Schrapping</i> <i>Proces verbaal</i>	<i>Wagenwerkplaats Muizen</i> /1949			

652.15 > 620.05 > 620.05

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i> <i>Usines de Braine-le-Comte</i> 09/1939	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i> <i>Baume & Marpent</i> <i>Brussel-zuid AR</i>	09/1939 /1944	/1944
<i>Levering</i> <i>Afgesteld te in 1944</i> <i>Schrapping</i> <i>Proces verbaal</i>	08/1968 PV 280 van 12/07/1968	<i>Schaarbeek</i> <i>Walcourt</i> <i>Monceau</i>	27/09/1961 28/09/1961 02/12/1963	27/09/1961 28/09/1961 02/12/1963 12/07/1968

652.16 > 620.06 > 620.06

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i> <i>Usines de Braine-le-Comte</i> 10/1939	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i> <i>Baume & Marpent</i> <i>Brussel-zuid AR</i>	09/1939 /1944	/1944
<i>Levering</i> <i>Afgesteld te in 1944</i> <i>Schrapping</i> <i>Proces verbaal</i>	08/1968 PV 280 van 12/07/1968	<i>Walcourt</i> <i>Monceau</i>	21/06/1961 02/12/1963	21/06/1961 02/12/1963 12/07/1968

652.17 > 620.07 > 620.07

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i> <i>Usines de Braine-le-Comte</i> <i>11/1939</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i> <i>Baume & Marpent</i> <i>Brussel-zuid AR</i>	<i>10/1939</i> <i>/1944</i>	<i>/1944</i>
<i>Levering</i>		<i>Schaarbeek</i>	<i>27/09/1961</i>	<i>27/09/1961</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>		<i>Walcourt</i>	<i>05/11/1961</i>	<i>05/11/1961</i>
<i>Schrapping</i>	<i>08/1968</i>	<i>Monceau</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 280 van 12/07/1968</i>			<i>12/07/1968</i>



*In 1969 wordt een kastdeel van de 620.09 afgevoerd voor sloop.
De plaats waar deze foto ontstond is niet gekend.*

Foto Jan FOQUET, verzameling C Oscinbergh.

652.18 > 620.08 > 620.08

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>10/1939</i>	<i>/1944</i>
<i>Levering</i>	<i>Usines de Braine-le-Comte</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	<i>10/05/1961</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>11/1939</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>	<i>10/05/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Schrapping</i>	<i>08/1968</i>	<i>Walcourt</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>12/07/1968</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 280 van 12/07/1968</i>	<i>Monceau</i>		

652.19 > 620.09 > 620.09

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>10/1939</i>	<i>/1944</i>
<i>Levering</i>	<i>Usines de Braine-le-Comte</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	<i>27/09/1961</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>11/1939</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>	<i>27/09/1961</i>	<i>06/11/1961</i>
<i>Schrapping</i>	<i>08/1968</i>	<i>Schaarbeek</i>	<i>06/11/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 280 van 12/07/1968</i>	<i>Walcourt</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>12/07/1968</i>
		<i>Monceau</i>		

652.20 > 620.10 > 620.10

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>11/1939</i>	<i>/1944</i>
<i>Levering</i>	<i>Usines de Braine-le-Comte</i>	<i>Baume & Marpent</i>	<i>/1944</i>	<i>27/09/1961</i>
<i>Afgesteld te in 1944</i>	<i>12/1939</i>	<i>Brussel-zuid AR</i>	<i>27/09/1961</i>	<i>24/10/1961</i>
<i>Schrapping</i>	<i>08/1968</i>	<i>Schaarbeek</i>	<i>24/10/1961</i>	<i>02/12/1963</i>
<i>Proces verbaal</i>	<i>PV 280 van 12/07/1968</i>	<i>Walcourt</i>	<i>02/12/1963</i>	<i>12/07/1968</i>
		<i>Monceau</i>		

652.21 > 620.11 > 620.04

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte 12/1939</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst) Baume & Marpent Brussel-zuid AR Walcourt Monceau</i>	<i>11/1939 /1944 06/06/1961 02/12/1963</i>	<i>/1944 06/06/1961 02/12/1963 12/07/1968</i>
<i>Levering Afgesteld te in 1944 Schrapping Proces verbaal</i>	<i>08/1968 PV 280 van 12/07/1968</i>			

652.22 > (620.12)

<i>Bouwer</i>	<i>Baume & Marpent Usines de Braine-le-Comte 12/1939</i>	<i>Brussel-zuid (Vorst)</i>	<i>12/1939</i>	<i>.1944</i>
<i>Levering Afgesteld te in 1944 Schrapping Proces verbaal</i>	<i>wagenwerkplaats Muizen 1944</i>			

