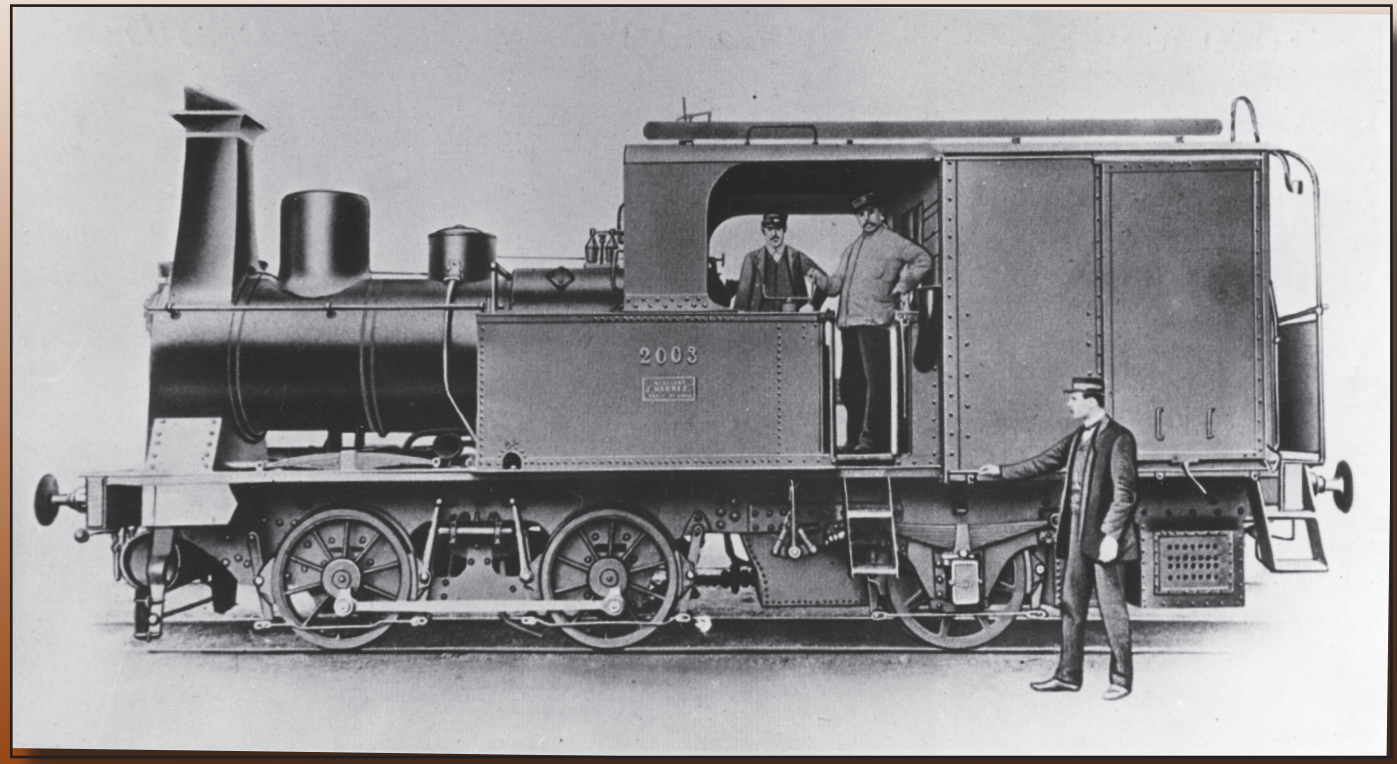
De lokaaltreinen uit de 19de eeuw

De stoommotorwagens (eerste generatie)

Spoor gazet
Extra Nr 10A

Julien CASIER



Voorwoord

Toen ik me voorbereidde op het schrijven van de Brossels, kwam ik natuurlijk ook terecht bij de voorlopers. De bediening van de landelijke lijnen is altijd een probleem geweest en zelfs in de negentiende eeuw begon de rendabiliteit een rol te spelen

Er kwam kritiek op de Staatsspoorwegen: deze baatten enkel de hoofdlijnen uit en lieten de minder rendabele lijnen over aan de privémaatschappijen. Naast de typische lijnen die nodig waren voor de industrie – vooral in de Waalse industriebekkens – waren er tal van plaatsen in ons land die nog volledig leefden van de huisnijverheid en van enkele familiebedrijven of van de landbouw. Deze eerste soort lijnen had geen probleem om de (vooral Britse) bankiers te verleiden om met kapitaal over de brug te komen.

Maar voor de andere soort lijnen was er geen financiering. Het waren plaatselijke notabelen die de aanleiding gaven tot de bouw van deze typisch landelijke lijnen. En daarbij ontstonden hooglopende ruzies over welke gemeentes en dorpen wel bediend zouden worden en welke niet. Politieke conflicten tussen buurgemeenten bepaalden meer het verloop van deze verbindingen dan economische motieven. Sommige grootgrondbezitters waren favorabel voor de nieuwe vorm van transport en zagen de voordelen in. Anderen zouden de evolutie boycotten en verboden de doorgang over hun terreinen. Trouwens, er is precies geen enkele evolutie in het denken en de politiek tussen deze twee periodes met bijna tweehonderd jaar verschil.

Maar terug naar het boek: er kwam een uitdaging om ook deze negentiende-eeuwse “Brossels” te gaan beschrijven. Met een bang hart begon ik mijn zoektocht in een periode die ik nog nooit onderzocht had en waar ik praktisch geen documenten over bezat. Ik zette echter door en ergens zag ik het wel zitten; het was onbewandeld terrein met veel risico’s.

Ik begon mijn opzoekingen, vooral in de archieven van de N.M.B.S., en kreeg daar veel steun. De vaak vergeelde documenten werden na een doornroosjeslaap uit de kelder bovengehaald en opvallend was wel hoeveel publicaties er waren – zelfs over de minder hoogstaande locomotieven en voertuigen. Jaarlijks waren er “universele” tentoonstellingen waar de bouwers hun materieel aan diverse spoorwegmaatschappijen voorstelden, steeds vergezeld door een uitgebreide catalogus. Hier werden de producten uitvoerig (en soms erg rooskleurig) beschreven. Uitgebreide teksten, plannen, ... alles was aanwezig. Dus de technische beschrijving kon in orde komen.

Maar dan de inzet: hier was de toestand minder rooskleurig, hier was maar één bron. Spoorwegenthousiast avant la lettre Jacquet hield in met de hand geschreven teksten en technische fiches de inzet zo goed als mogelijk bij en deze notities bleven bewaard. Ze werden van generatie op generatie spoorwegliefhebbers doorgegeven en belandden in het archief van de spoorwegen, maar ook in dat van de T.S.P.

Ik ging op zoek naar gegevens in diverse archieven. Dit werd gemakkelijker bij de overname van de archieven van twee van de bekendste spoorweghistorici: André Dagant en Maurice Hennequin.

En zo kwam dit boek langzaam tot stand en bereikte het toch een belangrijke omvang. Maar de lezer mag hier niet de nauwkeurigheid verwachten van recenter spoorwegmaterieel. Veel gegevens gingen verloren; de fotografie stond in zijn kinderschoenen en was beperkt tot de grote steden. Dit boek is dan ook absoluut geen fotoboek, meer een opsomming van feiten en gegevens.

Een moeilijk punt was ook het feit dat veel documenten tegenstrijdige gegevens (afmetingen, data, kenmerken, ...) opgaven. Ik heb zoveel mogelijk de notities van Jacquet gevolgd, maar niemand kan op dit ogenblik nog zeker zijn van de exactheid. Veel gegevens zijn dan ook benaderend en geven slechts een grootteorde aan.

Het is nu aan u – de lezer – om rustig op een winteravond in een zetel te gaan zitten en de gedachten te laten wegdrijven naar een periode die noch ik, noch u met het lijf gekend hebben. We moeten ons baseren op sommige historische films, meestal drama’s die het leven honderd vijftig jaar geleden beschrijven. In dit decor en met de plannen voor zich hiernaast de karren, de koetsen, ook de eerste treinen en motorwagens bij te denken. Het is aan u om dit boek in gedachten te laten leven.

Ik hoop dat dit genre ook een aantal - jongere - liefhebbers kan boeien en ik wil hier vooral de vele instanties hartelijk danken die bijgedragen hebben aan de uitwerking ervan.

Ik hoop ook dat naar aanleiding van deze beschrijving nieuwe documenten en archieven opengaan. Ik ben zeker geen specialist in deze periode en sta open voor opmerkingen en verbeteringen die ongetwijfeld zullen opduiken.

Maar ik wil ook veel mensen van de T.S.P. bedanken die in hun eigen archief foto’s en documenten teruggevonden hebben. En met wie ik ook de discussies had om sommige data in een juist concept te plaatsen en bepaalde tegenstrijdigheden op te vangen.

Julien Casier
September 2026

Bladindeling

Deel 1 : stoommotorwagens 19de eeuw	Blz
Inleiding	4
Stoommotorwagens met drie assen	6
* VV 1	8
* VV 2	11
* VV 3 > 7	14
* VV 8 > 13	20
* VV 14 > 15	22
Inzet	25
* Gent	27
* Brussel-Noord	28
* Kuststreek	31
Stoommotorwagens met vier assen	32
* VV 51	34
* VV 52 > 55	37
* VV 56	39
* VV 57	41
* VV 58 > 60	45
Stoommotorwagens met enkel 3de klas	51
* VV 101 prototype	52
* VV 102 > 131	54
Inzet	56
Bagagemotorwagens	62
* Belpaire Type I	66
* Belpaire type II	73
Inzet	77
* Tienen	78
* Brussel-Noord	81
* Aalst	83
* Oostende	85
* Overige stelplaatsen	88
* Tijdens Eerste Wereldoorlog	92
* Inzet na de Eerste Wereldoorlog	96
Bij privé maatschappijen	97
* Termonde à Saint-Nicolas	98
* Mechelen - Terneuzen	99
* Flandre Occidontal	101

Deel 2 : stoommotorwagens 20ste eeuw	
Type 500 (Sentinel)	
Overzicht buitenland	3
Duitsland	4
Frankrijk	6
Groot-Brittannië	9
Technische beschrijving	
Levering en inzet	14
Liège	21
Visé	23
Nieuwe studieronde	27
Type 501 (Birmingham)	32
Technische beschrijving	33
Levering en inzet	39
Oorlogsjaren	42
Type 502	45
Projecten	46
Technische beschrijving	49
Levering en inzet	54
Nieuwe projecten	59
Stoomlocomotief type 21	66
Projecten	67
Technische beschrijving	68
Bouw en inzet	71
Accu)-motorwagens	75
Nummers 151 > 155	76
Technische beschrijving	81
Nummer 156	88
Bouw - beschrijving	89
Inzet	91
Later gebruik	94

Inleiding

Ook op lokale lijnen werd de snelheid belangrijk

IAls men de documenten inkijkt, komt men in elk stadium van de evolutie steeds met een feit in aanraking: hoe kan men verlieslatende activiteiten uitsluiten of verbeteren?

In de recentere periodes hanteerde men één oplossing: een trein die niet rijdt, maakt geen verlies. In de jaren vijftig sloot men de ene lijn na de andere en men was blij dat de concurrentie – de autobussen – er was. Men kon de schuld van zich afschuiven, lijnen sluiten en het wegverkeer opzadelen met een bijkomend probleem.

In de jaren tachtig had men een andere zondebok: de auto. Hierdoor waren tal van stations en stopplaatsen niet meer rendabel en omdat iedereen een auto had, kon men zo met gerust gemoed een aantal stations sluiten en opnieuw een beroep doen op de zondebok en de wegen verder laten dichtslibben.

Om de eeuwwisseling en later dook het probleem opnieuw op, maar men had geen lijnen of stations om te sluiten, dus alles rendabeler maken: nu werd bezuinigd op personeel, op installaties. De automatisering zou alles oplossen. Waarom waren er mensen nodig om tickets te verkopen of het gewone onderhoud uit te voeren? Opnieuw werd de maatschappij getroffen door deze bezuinigingen en meer nog, de spoorwegen zelf kregen te maken met nadelige gevolgen van deze politiek, net zoals in de vorige gevallen: agressie ten aanzien van het personeel, te weinig in aantal om een dienstverlening te verzekeren, ongevallen omdat de veiligheid – het stokpaardje van de spoorwegen – om budgettaire redenen niet meer gegarandeerd kon worden, graffiti op de treinen en gebouwen omdat het nodige toezicht ontbrak en handenvol geld kost. We kunnen nog tal van voorbeelden aanhalen.

Maar dit probleem startte voor de “Staatsspoorwegen” al in de tweede helft van de 19de eeuw. Ook op dat ogenblik, toen het ontzag voor het nieuwe transportmiddel taande, kreeg men al een aantal vragen over de haalbaarheid om alle gemeentes van openbaar vervoer te voorzien. Maar er was geen echt alternatief: de spoorwegen – samen met de buurtspoorwegen – stonden voor een enorme opgave.

De privémaatschappijen waren op dat ogenblik al volop in problemen geraakt en diverse spoorwegnetten zaten tegen hun faillissement aan.

Men kon dit enkel oplossen door grootscheepse fusies en er ontstonden overkoepelende maatschappijen om de dienst rendabel te kunnen uitvoeren en de kosten te beperken.

Maar dit was voor sommige gevallen niet genoeg en men klaagde over een steeds slechtere dienstverlening. De geschiedenis zou zich steeds herhalen. Tal van parlementaire vragen gingen over deze toestanden en over oplossingen.

De Staatsspoorwegen moeten het dan maar doen …

Daar de grote kapitalen – de toenmalige bankiers – geen interesse meer hadden in deze vorm van transport, vooral in weinig bevolkte gebieden zonder industrie, werden deze verstoten. Concessies die toevertrouwd waren, werden niet meer doorgevoerd; lijnen en stations bleven onafgewerkt. Op bestaande exploitaties deed men alles eraan om de kosten te verminderen: het rollend materieel uit de beginperiode werd niet vervangen, of men kocht tweedehands locomotieven en rijtuigen om toch maar niet in de rode cijfers te komen.

Om een deficit of zelfs een faillissement te vermijden, werd een beroep gedaan op de “Staat” (waar hebben we dat nog gehoord?). Zodoende werden in deze periode al de eerste privéconcessies genationaliseerd.

Al vanaf 1871 werden de eerste maatschappijen overgekocht. En het betrof hier al grotere, gefusioneerde “Compagnies” die een eerste reorganisatie achter de rug hadden. Maar men kon – met een steeds wederkerend verlies – toch niet de aandeelhouders in de kou laten staan en de staat dekte de verliezen en betaalde hoge afkoopsommen om zelf in grote problemen te komen.

In deze periode waren de “Staatsspoorwegen” trouwens anders georganiseerd: tot op dat ogenblik baatten ze enkel de meeste hoofdassen van het net uit en was hun net vrij beperkt. Onder leiding van de hoofdingenieur Belpaire had men zijn eerste, primitieve locomotieven vervangen door moderne, sterke machines die volgens de nieuwste technische mogelijkheden gebouwd waren. Na de typen 1 kwam een universeel model uit – oorspronkelijk type 28 – maar dit werd aangepast aan de noodzakelijke vereisten van sommige lijnen en er ontstonden talrijke afgeleide typen, die steeds ongeveer dezelfde kenmerken hadden. Een standaardisering “avant la lettre”.

Maar de Staatsspoorwegen hadden in hun net praktisch geen landelijke lijnen en de meeste ontwikkelde locomotieven waren te zwaar voor deze taken op de overgenomen netten.

En de oude locomotieven – die de laatste tijd voor de overname slechts het minimale onderhoud kregen – konden slechts enkele jaren gebruikt worden. Dus stond men in deze periode voor een immens probleem.

Men moest op korte termijn een aantal nieuwe, lichtere machines ontwerpen en bouwen, maar de staat had de beloofde werkingskredieten al uitgegeven bij de naasting van de Privé

Belpaire had nog een wapen...
dat hij in de strijd wierp.

De stoommotorwagen

Toen de eerste concessies overgenomen werden, had ingenieur Belpaire oog voor een nieuw soort spoorvoertuig: de stoommotorwagen.

Deze was nog vrijwel onbekend en met uitzondering van enkele prototypes en beperkte reeksen, vooral in Groot-Brittannië, waren er geen uitgewerkte modellen.

Maar dit verhinderde Belpaire niet: hij gaf de opdracht aan enkele firma's om een dergelijk voertuig te ontwerpen, uit te testen en eventueel te verbeteren.

Zoals gezegd kon niemand echt teruggrijpen op een bestaande motorwagen. Wel waren al enkele stoomauto's en zeker vrachtwagens gebouwd, maar ook dit aanbod was beperkt en van een succes kon men niet spreken.

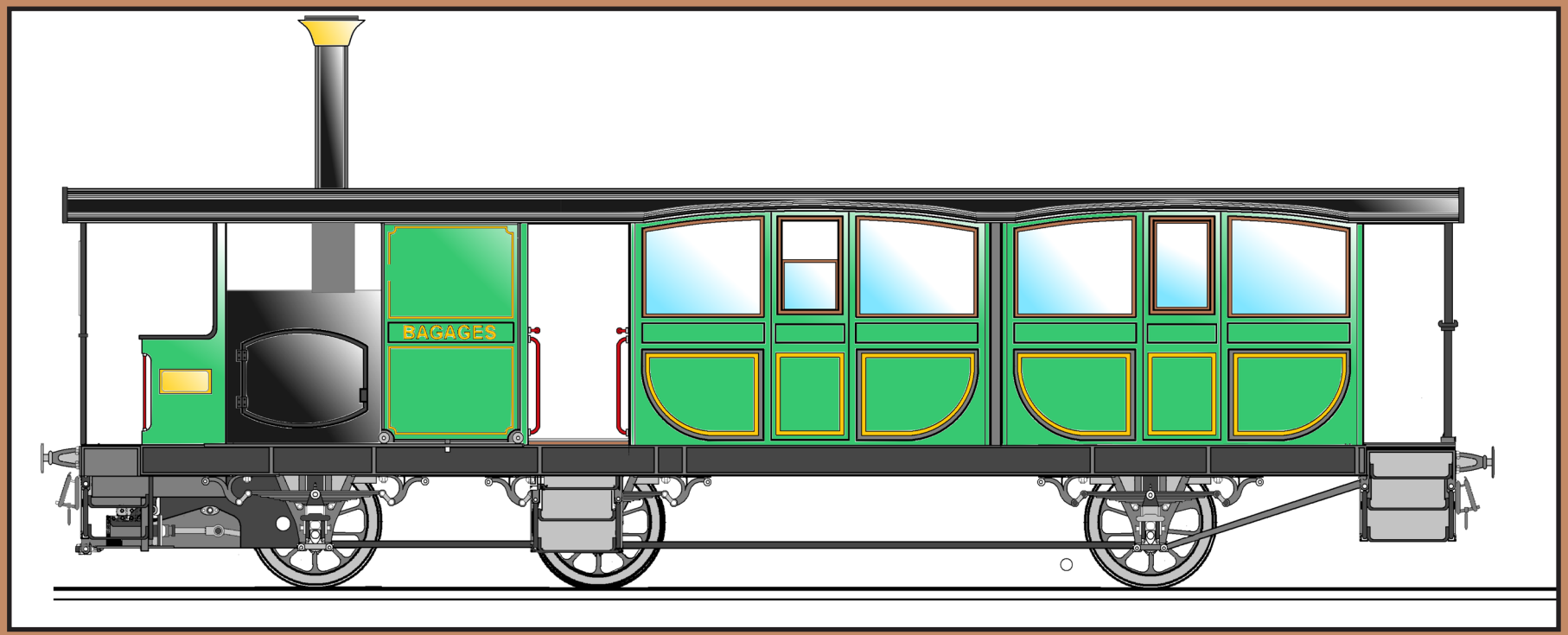
Opmerkelijk is wel dat in deze periode omstreeks 1880 de eerste benzolmotorwagens in Groot-Brittannië hun opwachting maakten, maar de Belpaire (en de Etat Belge) had hier geen interesse in, misschien terecht. Concessies.

Opmerkelijk is wel dat vooral koetsenbouwers interesse vertoonden, men kopieerde deze voor het grootste deel, bracht er een experimentele stoommachine aan en natuurlijk spoorwielen.



De stoommotorwagens

Een eerste redder voor verlieslatende lijnen :
alles samen in één kast_



De stoommotorwagens

Alleen nog de minimale samenstelling.

Gelijktijdig met de ontwikkeling van de lichte tenderlocomotieven type 5, zag Belpaire in dat bij de overname van de kleine spoorwegmaatschappijen ook een aantal zeer lokale lijnen zouden overkomen waar ook de samenstelling met een type 5 nog te uitgebreid zou zijn.

Dus zocht hij naar oplossingen door een ganse trein in één voertuig te brengen. Al in de omringende landen was een dergelijke uitvoering al met wisselend succes uitgeprobeerd. Maar de spoorwegnetten van Frankrijk en Duitsland hadden een heel andere structuur met grotere afstanden. In België, met een grote bevolking op een betrekkelijk kleine oppervlakte, waren de afstanden tussen de dorpen gering. En men had het voordeel van een vlak reliëf op een groot deel van het grondgebied.

Maar dan was er de ontwikkeling. Hij stelde twee varianten voor: de werkelijke stoommotorwagen met de drie rijtuigklassen, de bagageafdeling en de aandrijving in één voertuig, en de tussenoplossing met een (korte) locomotief met bagageafdeling en één enkel rijtuig met drie (of later twee) klassen.

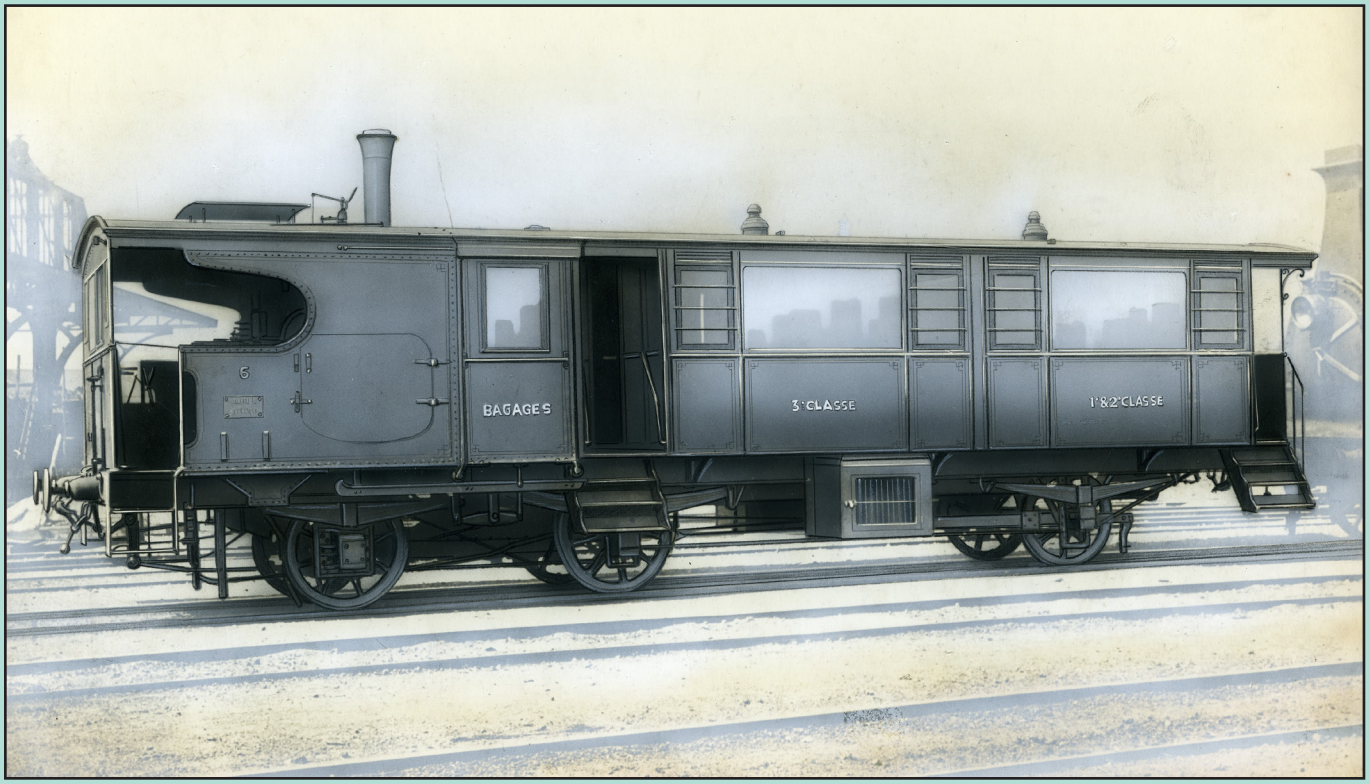
Maar eerst de stoommotorwagens: Belpaire stelde zich een volledige vernieuwing voor. De motorrijtuigen moesten op één enkele verbinding rijden en zouden 's nachts ter plaatse blijven. Om personeel uit te sparen zou de trein gereden worden met twee man: de machinist die tijdens de rit ook stookte en de treinwachter die ook een deel van de taken van de bestuurdersploeg zou overnemen (opstoken, smering, rangeringen).

Daar de stoommotorwagen niet meer naar zijn stelplaats zou gaan en daar men een derde ploeg wilde uitsparen, moest deze ook 's morgens snel op druk kunnen worden.

Maar ook de industrie was sterk geïnteresseerd in deze nieuwe tractievormen. Maar er was één probleem: de motorwagen zou bestaan uit twee sterk uiteenlopende disciplines. Men had de aandrijving, die slechts een klein deel van de motorwagen uitmaakte, en het rijtuiggedeelte.

Het was dan ook niet verwonderlijk dat de rijtuigbouwers in eerste instantie voor de ontwikkeling zorgden en dat de aandrijving van één as als een soort bouwpakket geleverd en ingebouwd werd.

Zoals we verder zullen behandelen, zou op een relatief korte tijd een enorme ontwikkeling plaatsvinden bij dit nieuwe vervoersmiddel.



De stoommotorwagen

De VV 1 .

De drieassige versie

Al tijdens de beginjaren zeventig van de negentiende eeuw begon Belpaire met de ontwikkeling van de eerste stoommotorwagens of “Voitures à Vapeur”, afgekort VV. Voor de eerste generatie koos hij wel een ongewone uitvoering. Hij opteerde voor een starre uitvoering van het chassis met drie vaste assen. De eerste zou voor de aandrijving zorgen. Verder zou het rijtuiggedeelte enkel een derde en tweede klasse omvatten, maar zonder afzonderlijke bagageafdeling. Voor de beide eerste motorwagens zou hij aan het Arsenaal van Mechelen de opdracht geven voor de bouw van deze voertuigen. Voor de ketel en aandrijving werden twee totaal verschillende principes voorzien.

De stoommotorwagen VV 1

Voor de beide motorwagens was het onderstel en de opbouw identiek, enkel de stoomketel en de aandrijving verschilden.

- Het onderstel:

In principe koos men voor een onderstel gelijkaardig aan de drieassige rijtuigen die in die periode gebouwd werden. Het chassis bestond uit twee langsliggers, gevormd door zware I-profielen. Deze werden onderling verbonden door een aantal gelijke profielen met een verbinding bestaande uit klinknagels

Op de langsliggers werden op de drie plaatsen de driehoekige geleidingsstukken voor de aslagers vastgeklonken. Het geheel werd nog verstevigd door trekstangen tussen deze lagers onderling en voor de uiterste assen naar het chassis. De afstand tussen de assen bedroeg (tweemaal) 2.525 mm. De oversteek voor kant ketel bedroeg 1.450 mm; kant rijtuig was deze maat 3.700 mm. Hierdoor hadden we een lengte van het onderstel van 10.200 mm; de totale lengte inclusief buffers bedroeg 11.400 mm.

Hierdoor hadden we een lengte van het onderstel van 10.200 mm; de totale lengte inclusief buffers bedroeg 11.400 mm.

De asbussen waren tussen deze geleidingsstukken (scheenplaten) aangebracht, zodat ze verticaal konden bewegen. De vering was eenvoudig; er was per wiel slechts één bladveer die zich boven de asbus bevond en rechtstreeks door middel van veerhangers aan het chassis was bevestigd.

Aan het chassis waren de gewone trek- en stootorganen aangebracht. Als buffers werden de in deze periode gebruikte open buffers met een voluutveer bevestigd.

- De opbouw:

Deze was, net zoals alle rijtuigen uit deze periode, opgebouwd uit een houten geraamte en hier werd dezelfde bouw aangehouden als de gesleepte rijtuigen. Aan de buitenzijde was dit geraamte bekleed met metalen platen. Er waren vaste vensters voorzien over de ganse lengte van de kast.

De toegang gebeurde vanaf twee platformen en kopdeuren. De platformen hadden beide slechts een lengte van 700 mm. Het (midden)platform kant ketel gaf toegang tot de 3de klasse afdeling; via het eindplatform kon men de 2de klasse afdeling bereiken.

De inrichting van de beide afdelingen was ongewoon. De banken stonden in de lengterichting. Er was een centrale (kortere) dubbele bank en een doorlopende bank langs de zijwanden.

In de 3de klasse waren deze van hout; in de 2de klasse waren deze banken bekleed met kussens met een overtrek in velours. Door deze opstelling had men 18 zitplaatsen in 3de klasse en 14 in 2de klasse.

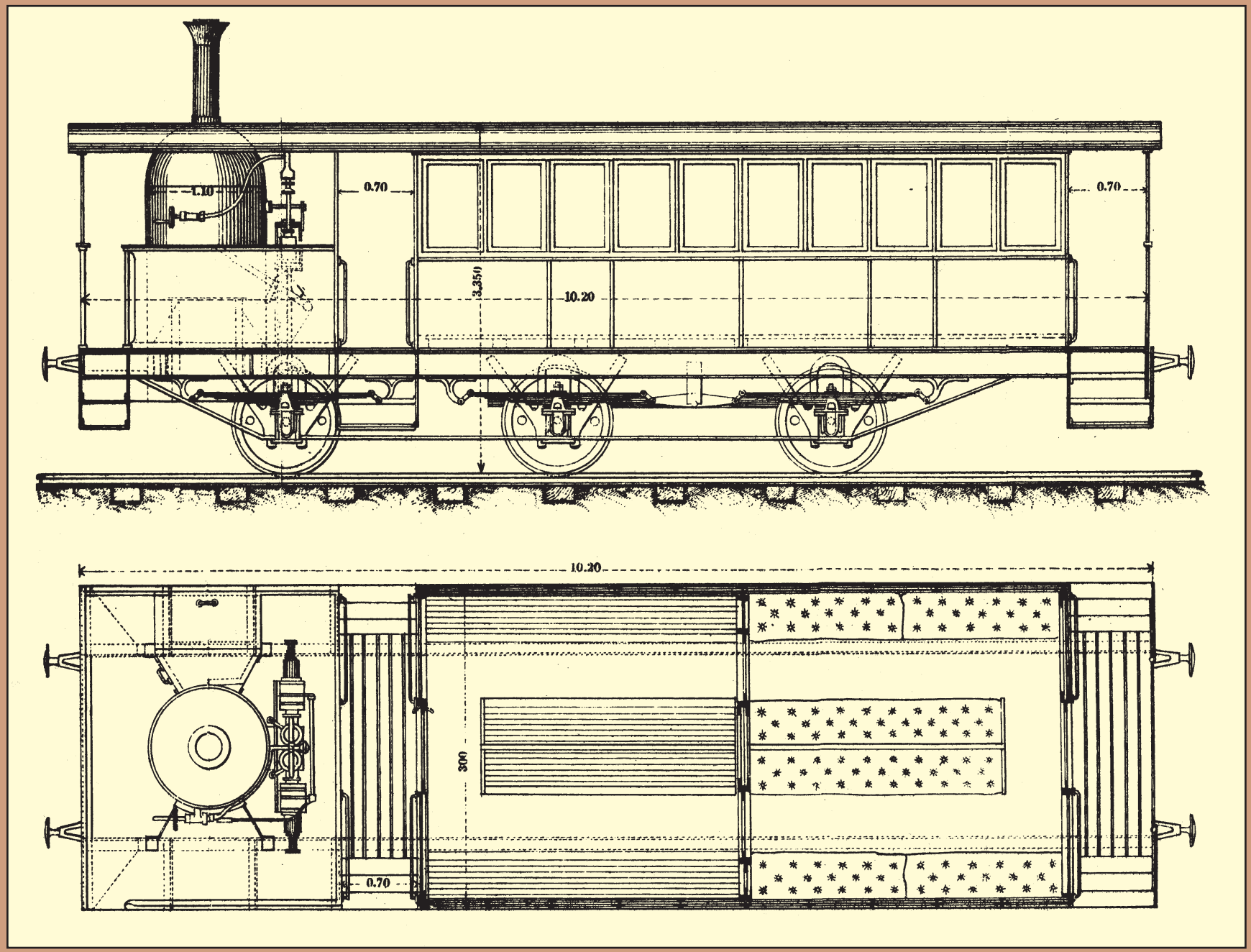
Het plafond was opgebouwd uit houten latten die bovenaan bekleed waren met een in teer gedrenkte doek. Als men de plannen bekijkt, zou er geen verlichting aanwezig zijn, daar de afvoer van de verbruikte lucht ontbrak.

De opbouw van de stuurcabine was in dezelfde vorm uitgevoerd, waarbij het dak gewoon tot voor doorgetrokken werd. Om brandgevaar te voorkomen, waren de lage zijwanden uit metaalplaten vervaardigd. De cabine was volledig open en bood de machinist slechts weinig bescherming tegen het slechte weer. De besturing gebeurde helemaal vooraan en hier was ook een bijkomende toegangstrap voorzien.

De lengte van de kast van deze motorwagens bedroeg 10.200 mm, de totale lengte 11.700 mm. Men had een breedte van 3.000 mm

- De ketel:

Voor de eerste motorwagen koos Belpaire voor een verticale ketel. Deze versie was al enkele jaren voordien door Cockerill aangepast voor zijn karakteristieke industriële locomotieven, die nadien – in een versterkte versie – zeer goede faam genoten


1.10
0.70
3.350
10.20
0.70
10.20
300
0.70

Nochtans zou Belpaire zich dadelijk wenden tot Groot-Brittannië. Tijdens een recente studiereis had hij kennisgemaakt met de enkele prototypes van de Britse stoommotorwagens en daarom bestelde hij daar de ganse aandrijving op maat

De verticale ketel was een waterpijpketel: deze was opgebouwd uit een ronde mantel met daarin een (ronde) vuurhaard. De onderlinge verbinding van beide platen gebeurde op de klassieke wijze met steunbouten. In de hemelplaat van de vuurkist waren een aantal pijpen aangebracht die onderaan volledig gesloten waren, de zogenaamde Field-pijpen. Deze bevonden zich in de haard en waren gevuld met water.

Met een binnendiameter van de ketel van 1.780 mm, bekwam men een roosteroppervlakte van 2,5 m². Het verwarmingsoppervlak van de haard bereikte een waarde van 4,5 m²; het totaal verwarmend oppervlak – inclusief de fieldpijpen – schommelde om en bij de 14 m². De keteldruk werd bepaald op 7 bar.

Boven deze haard bevond zich de kleine stoomruimte waar de stoom afgenomen kon worden. Hier was dan ook – boven op de ketel – de moderator aangebracht en deze werkte met een vlakke schuif. De stoom werd dan naar de beide cilinders gevoerd. Deze ketel had het voordeel dat de waterinhoud vrij beperkt was en dat de ketel snel opgestookd kon worden (in anderhalf tot twee uur) en dat deze ook tijdens de rit in enkele minuten terug op druk kon worden. Nochtans zou bij stoomverbruik de druk ook snel dalen. Hierdoor was deze ketel ook enkel geschikt voor lokale rangeringen (op een kort aansluitspoor zoals bij de machines van Cockerill) of voor korte, vlakke lijnen in het geval van de motorwagen.

In tegenstelling tot alle andere machines zouden de beide cilinders verticaal tegen de achterwand van de ketel gemonteerd worden. Met een massa van minder dan 20.000 kg en een maximale snelheid van 30 km/h koos men voor kleine cilinders: de zuigerslag bedroeg hier 210 mm, de diameter van de zuigers was 170 mm. Deze zuigers dreven de eerste as aan via een eenvoudige kruiskop met dubbele geleiding en de drijfstangen. Deze grepen in op kruktappen met een hoogte van 105 mm, gelegen inwendig, tussen de drijfwielen.

Voor de stoomverdeling gebruikte men de eenvoudige verdeling type Stephenson. Het omzetten van de rijrichting gebeurde manueel op de verdeling zelf door de aandrijfstang voor deze verdeling op de schaar zelf om te zetten. Er was hier geen regeling van de vullingsgraad mogelijk.

In 1876 werd de ketel door een Britse firma geleverd en kon de bouw van deze stoomwagen door het arsenaal van Mechelen gebeuren. De motorwagen heeft drie vaste assen, waarbij de eerste as aangedreven werd. De ketel bevond zich vooraan en was volledig vrij opgesteld met een open machinistenhuis. Het eigenlijke rijtuig was opgebouwd uit twee compartimenten – 3de klasse en 2de klasse – waarbij de zitbanken in de langsrichting opgesteld waren. De toegang gebeurde via twee platformen.

De inzet :

De eerste motorwagen VV1 werd op 7 januari 1877 in dienst gesteld. Na testen uitgevoerd door het Arsenaal van Mechelen werd deze motorwagen te Blaton gestationeerd. Deze motorwagen werd gebruikt op de korte verbinding tussen Blaton en Bernissart. Maar al vlug zouden de nadelen van het stel met de verticale ketel naar voren komen: de lage maximale snelheid van 30 km/h, de geringe trekkracht waardoor het niet mogelijk was om een bijkomend lokaaltreinrijtuig te slepen en vooral het feit dat de stoomopbrengst van deze primitieve ketel te gering was. Hierdoor waren er regelmatig vertragingen door het feit dat de druk snel verbruikt werd. Hierdoor kon de VV 1 enkel gebruikt worden op enkele korte lijnen.

Mogelijk werd deze motorwagen na enkele jaren overgeplaatst naar de stelplaats Merelbeke en op enkele lokale lijnen in het Waasland gebruikt.

Maar al vlug zou deze stoomwagen op non-actief gaan en al zes jaar na zijn indienststelling zou de VV 1 definitief afgesteld worden, zonder dat hij gunstige resultaten kon laten

De stoommotorwagen

De VV 2 .

Qua opbouw en afmetingen was deze motorwagen – die trouwens ook door het Arsenaal van Mechelen gebouwd werd – identiek aan zijn voorganger en hiervoor verwijzen we dan ook naar de voorgaande tekst.

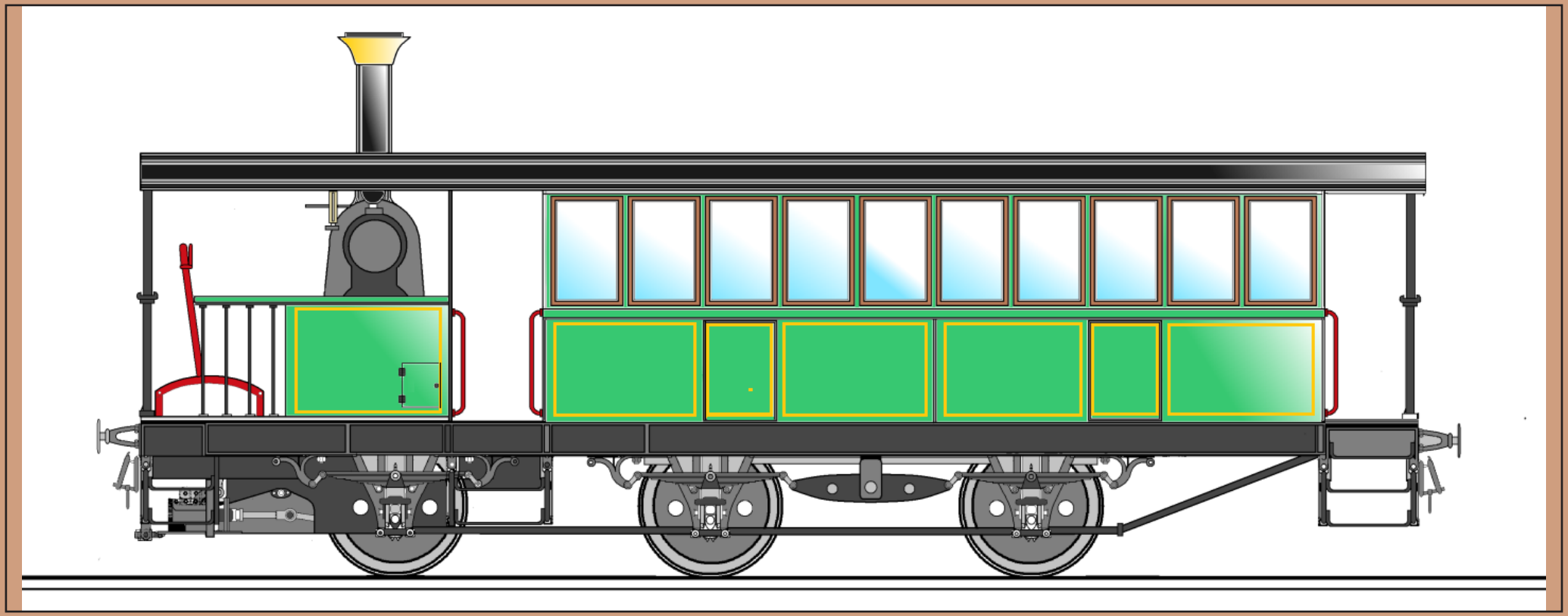
- De ketel :

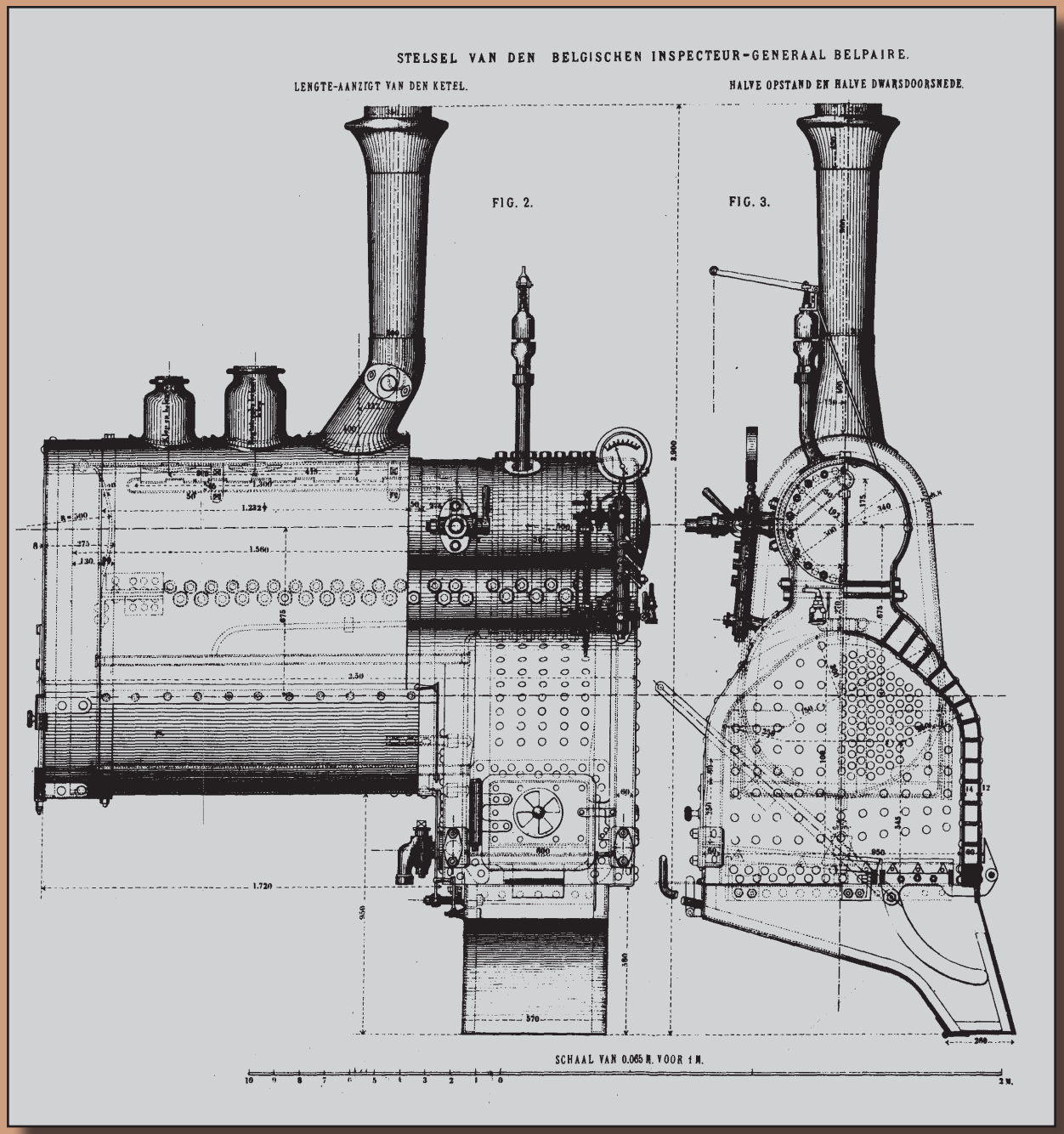
Het verschil betrof de ketel en de aandrijving. Men ging hieruit van een kleine, klassieke vlampijpketel. Deze werd dwars in de machineruimte geplaatst

Omdat het om een zeer kleine ketel ging, werd een type “Guitar” gebruikt. Hier komen we verder nog op terug.

Het onderste gedeelte van dit soort ketel was opgebouwd als een gewone vlampijpketel. Het gedeelte haard werd gevormd door de twee platen. De binnenste, koperen plaat vormde de eigenlijke haard en deze plaat was 14 mm dik

Het rooster had een lengte van 950 mm (in de rijrichting) en een breedte van 600 mm. Het was opgebouwd uit een vast, licht hellend deel met een lengte van 600 mm – gevormd door één rij gietijzeren roosterstaven. Achteraan was een kiprooster met een lengte van 300 mm, gevormd door een volledig gegoten roosterblok. Het stoken gebeurde door middel van een zijdelings aangebrachte stookdeur. De asbak was trapeziumvormig en daalde af achter de aandrijfas. Het leegmaken gebeurde via een plaat die naar beneden kon wegklappen. Ze liet een opening vrij





van 570 mm op 260 mm. De hoogte van de asbak bedroeg 380 mm. De stalen plaat van de vuurkistmantel was 12 mm dik en werd door klassieke steunbouten met de haard verbonden. De gemiddelde afstand tussen beide platen bedroeg 60 mm. De onderlinge afstand bedroeg gemiddeld 85 mm. Bovenaan werd de haard vastgezet door slechts één rij van zeven hemelankers. Deze hadden een diameter van 25,5 mm en stonden 61 mm uit elkaar. Aansluitend op de haard werd de langsketel gemonteerd. Deze had een diameter van slechts 750 mm en werd gevormd door slechts één segment.

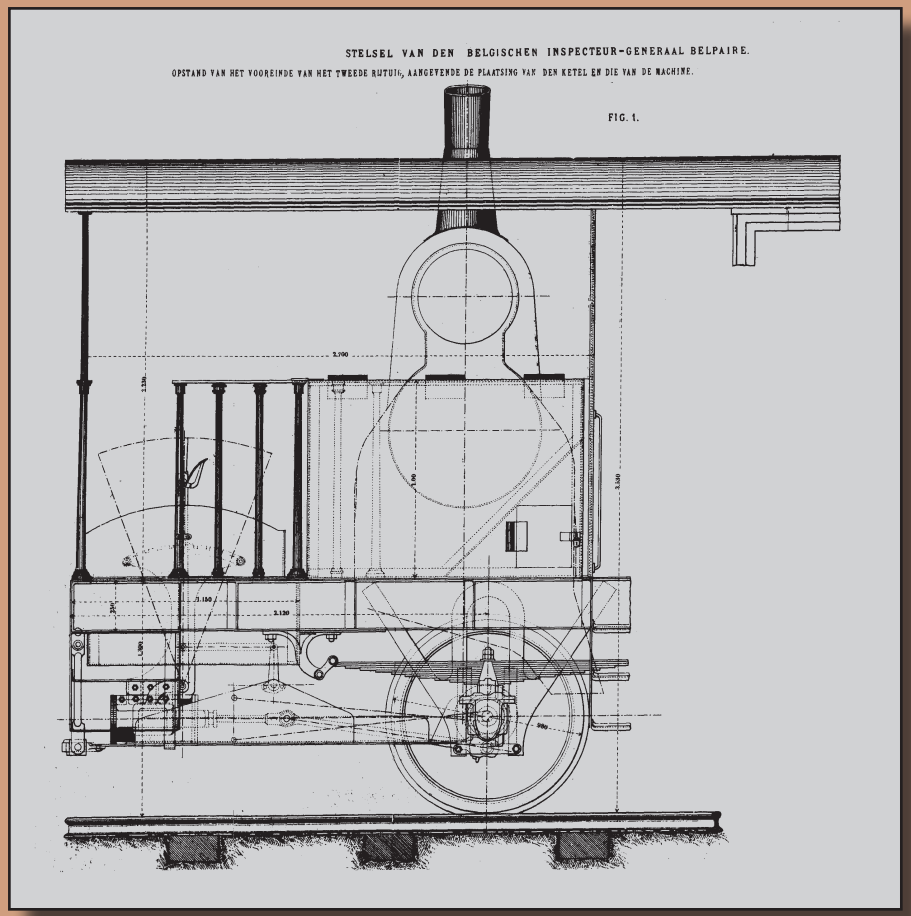
Deze langsketel bood plaats aan 157 vlampijpen met een binnendiameter van 45 mm. Deze pijpen hadden een totale lengte van 1.560 mm.

Maar bij een ketel van een dergelijke geringe omvang was ook de stoomruimte klein. Bij het afnemen van de stoom bij volledig geopende moderator was de kans enorm groot dat ook zeer veel water meegezogen werd. Hierdoor kon er niet alleen een waterslag ontstaan in de cilinders, maar ook de ketel kon zeer snel met een te lage waterstand te maken krijgen. Hierdoor kwam de bovenplaat van de haard droog te staan; anderzijds was de hoeveelheid water zeer klein geworden, waardoor deze massa snel kon verdampen. Hierdoor steeg de druk in korte tijd sterk. Beide factoren leidden onherroepelijk tot zware ketelschade (smelten van bovenplaat van haard) en een mogelijke ontploffing.

Om dit tegen te gaan werd bovenaan de ketel een tweede, kleinere ruimte gecreëerd en deze gaf deze typische vorm van een gitaar. Deze tweede “ketel” vormde nu de stoomkamer en door de smalle doorgang tussen beide ruimtes verminderde het risico op het wegzuigen van het water. Het bovenste deel had een diameter van 300 mm en was opgebouwd uit dezelfde plaat van 12 mm als het onderste deel.

De smalle ruimte tussen beide delen werd over de ganse lengte versterkt door zware dwarsankers. De afstand tussen de hartlijnen van beide delen bedroeg 950 mm. De keteldruk was bepaald op een vrij hoge waarde voor deze periode van 10 bar

Opmerkelijk was ook de rookkast: deze sloot aan op de langsketel, maar had slechts een lengte van 120 mm. Maar deze liep door over iets meer dan de helft van de ketel en had een bovendiameter van 680 mm. In het midden van het voertuig werd dan de schouw aangebracht.



Deze had bij de verbinding met de rookkast een diameter van 400 mm. Op het smalste punt was ze nog 200 mm en ze zou terug verbreden tot 350 mm bovenaan. De totale hoogte van de ketel, inclusief asbak en schouw, bereikte een waarde van 3900 mm. Boven op de ketel was de stoomdom met moderator en de beide veiligheidskleppen aanwezig. Bij deze laatste was er één met directe sluiting door middel van een spiraalveer, een tweede met uitwendige reling via een hefboom. Beide onderdelen waren omgeven door een geelkoperen afdekkap.

- De aandrijving

Voor de aandrijving werd weer geopteerd voor één enkele aangedreven as – dus asindeling A2. Maar men gebruikte opnieuw de klassieke opstelling met twee binnenliggende, horizontaal geplaatste cilinders. Deze werden volledig vooraan geplaatst. Alhoewel de afmetingen van deze cilinders nergens vermeld werden, mogen we veronderstellen dat deze overeenstemden met die van de VV 1.

De eerste as werd aangedreven rechtstreeks door de zuiger en de zuigerstang, zonder toedoen van een leibaan. De drijfstangen waren immers rechtstreeks verbonden met deze zuigerstang. De stoomverdeling was weer van het type Stephenson, maar nu wel met een gangwissel in het machinistenhuis en de vullingsgraad was beperkt regelbaar. Opmerkelijk was hier dat de ganse aandrijving, inclusief stoomverdeling en de aandrijfas, op een afzonderlijk chassis bevestigd was en dat dit gewoon onder de kast opgehangen werd. Ditzelfde chassis zou trouwens ook voor de volgende motorwagens praktisch ongewijzigd gebruikt worden.

- De inzet

Ook deze tweede motorwagen werd begin 1877 aan de Staatsspoorwegen afgeleverd en in tegenstelling tot het vorige stel werd de VV 2 wel aan diverse testritten onderworpen. Deze motorwagen zou immers als voorbeeld moeten dienen voor grotere reeksen nieuwe eenheden. In eerste instantie werd de VV 2 getest op de verbinding tussen Brussel-Zuid en Baulers, een baanvak met enkele korte, maar zware hellingen en korte bochten. Nadien werden deze testen herhaald op het baanvak tussen Brussel-Leopoldswijk en Ottignies. In beide gevallen voldeed het vermogen om op deze verbindingen te rijden. Maar het gebruik van een of meer aanhangwagens was hier niet mogelijk.

Nadien werden op 26, 27 en 28 juli 1877 bijkomende testen georganiseerd in het zuidelijke deel, namelijk tussen Arlon en Marbehan. Ondanks de hellingen kwam de VV 2 het ook hier goed door.

Waarschijnlijk werd deze motorwagen na deze testperiode te Merelbeke ondergebracht en reed hij op de verbindingen vanuit Moerbeke naar Zelzate en mogelijk verder tot Eeklo.

Tijdens de eerste zes maanden van 1878 werd het stel gedurende 150 dagen gebruikt en legde het een afstand van 10.600 km af. Nadien werd deze motorwagen – gezamenlijk met de serieuitvoering – ook en vooral op de korte ringlijnen rondom Gent gebruikt. Hier was een soort stadsdienst opgestart tussen Gent-Zuid en Gent-Rabot.

Ook deze motorwagen zou uitgerust worden met een nieuwe, meer klassieke ketel en gelijkgeschakeld worden met de latere serielevering. Het vervolg van de inzet wordt dan ook bij deze motorwagens verdergezet.

De stoommotorwagens

De VV 3 > 7 .

Na de testen met beide eerste motorwagens ging de voorkeur zonder uit naar de VV 2 met de ketel type “Guitar”. Het exemplaar VV 1 met verticale ketel voldeed niet: de actieradius was te beperkt, vooral door de sterke schommelingen van de keteldruk, en hierdoor was het vermogen ontoereikend. Hierdoor kon deze motorwagen slechts ingezet worden op zeer korte verbindingen en was het universele gebruik sterk ingesnoerd.

Daarom werd de bestelling uitgeschreven voor tien – aangepaste – motorwagens. Deze bouw werd verdeeld onder twee constructeurs – Tubize en de Cie Belge – die elk vijf stellen zouden leveren. Uitgaande van specificaties die de Staatsspoorwegen opgesteld hadden, mochten beide bouwers hun eigen ontwerp verwezenlijken.

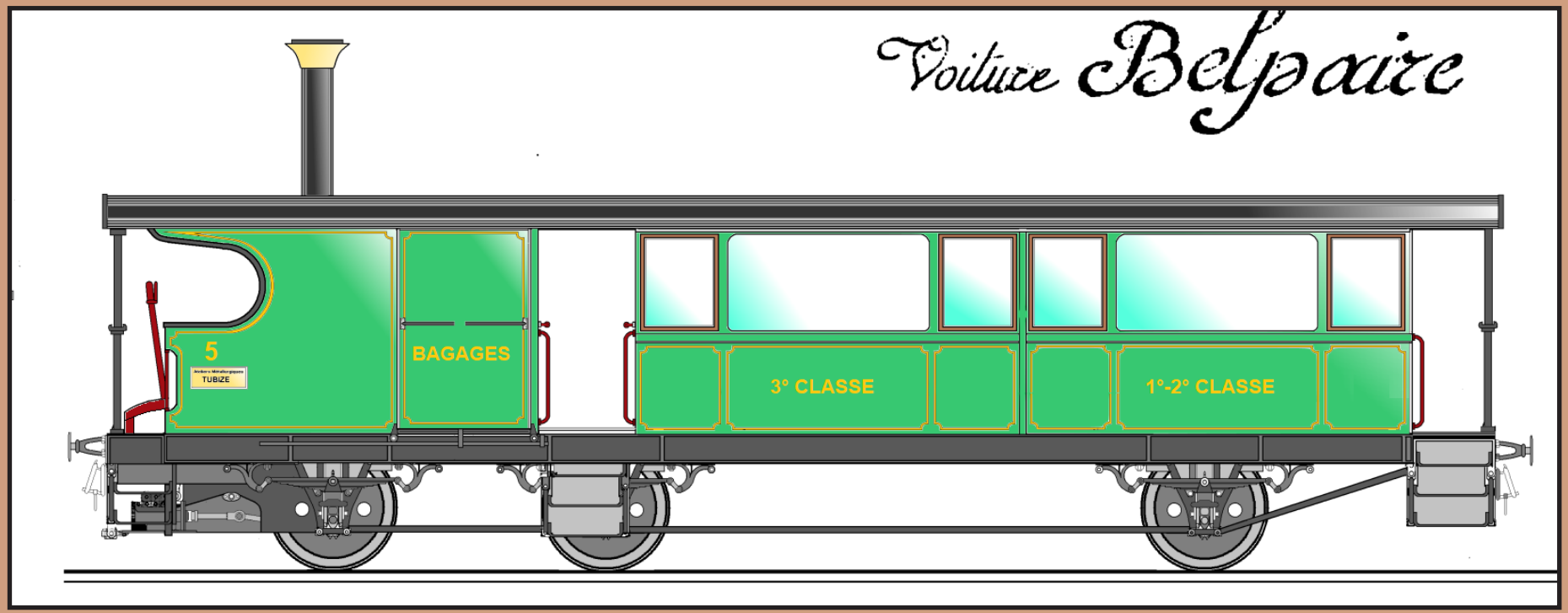
De Ateliers Métallurgiques de Tubize belastten zich met de vier eerste stoommotorwagens VV 3 tot 7. Deze zouden het (interne) type 19 worden van Tubize.

In grote trekken bleef het concept behouden, maar de motorwagen werd verlengd en achter de machinistenruimte kwam een bagagecompartiment. Opmerkelijke verandering was het feit dat men koos voor een indeling met enkel 1ste en 2de klasse. De reden van deze beslissing is niet bekend; wel moest men nu noodgedwongen één of twee lichte rijtuigen 3de klasse meeslepen. Maar nu even in detail deze motorwagens bekijken:

Het mechanisch gedeelte:

Voor de kast gebruikte men grotendeels dezelfde technieken als voor de twee prototyperijtuigen. De lengte van de kast was echter opgelopen tot 12.290 mm door de toevoeging van de bagageafdeling.

Daar de massa nu meer naar voren verschoven was – men kon immers 1.000 kg bagage meenemen – stapte men af van de gelijke afstand tussen de wielen en werd de middelste as naar voren verschoven. De afstand tus-



sen de aandrijfas en de 2de as had een waarde van 2 200 mm; de beide niet-aangedreven assen stonden 4 600 mm uit elkaar. Door deze opstelling kon men geen balansen meer plaatsen bij de veren en werd elke as afzonderlijk afgeveerd, een feit dat de loopeigenschappen en het comfort nadelig beïnvloedde

De kast was weer uitgevoerd zoals de rijtuigen voor de lokaaltreinen, met een volledig eikenhouten geraamte, bekleed met staalplaat.

Voor de vensters koos men nu voor één groter centraal venster voor elke afdeling, geflankeerd door twee kleinere ramen. Deze werden uitgevoerd als schuiframen om de ventilatie te verbeteren.

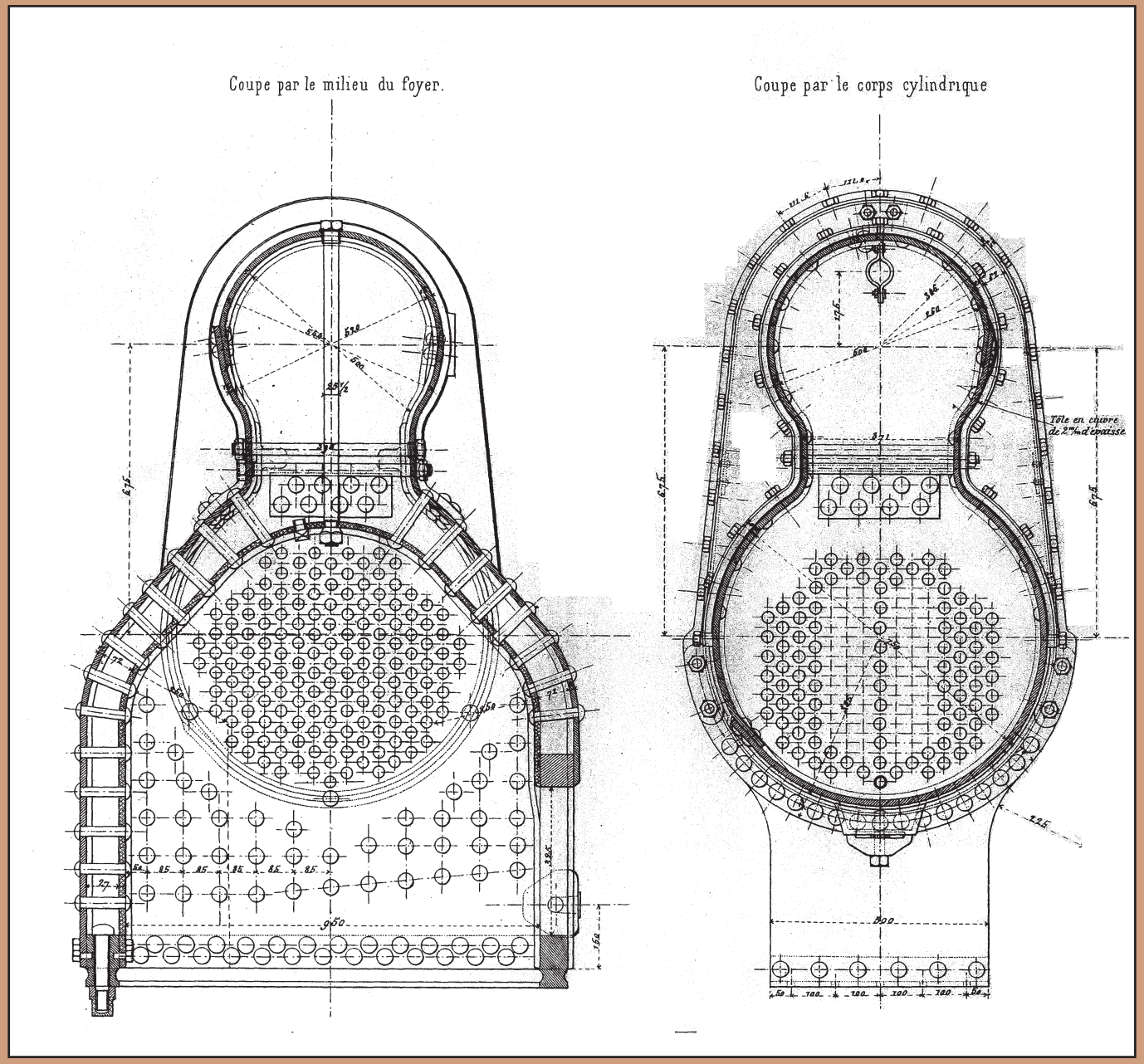
Bij deze motorwagens werden volle wielen met een diameter van 920 mm gebruikt. De banddikte bedroeg slechts 25 mm. De vering gebeurde met bladveren, opgebouwd uit 13 bladen met een sectie van 72 mm op 12 mm..

Deze werd nog aangevuld door middel van een aspirator in het plafond ter hoogte van de scheiding van beide afdelingen.

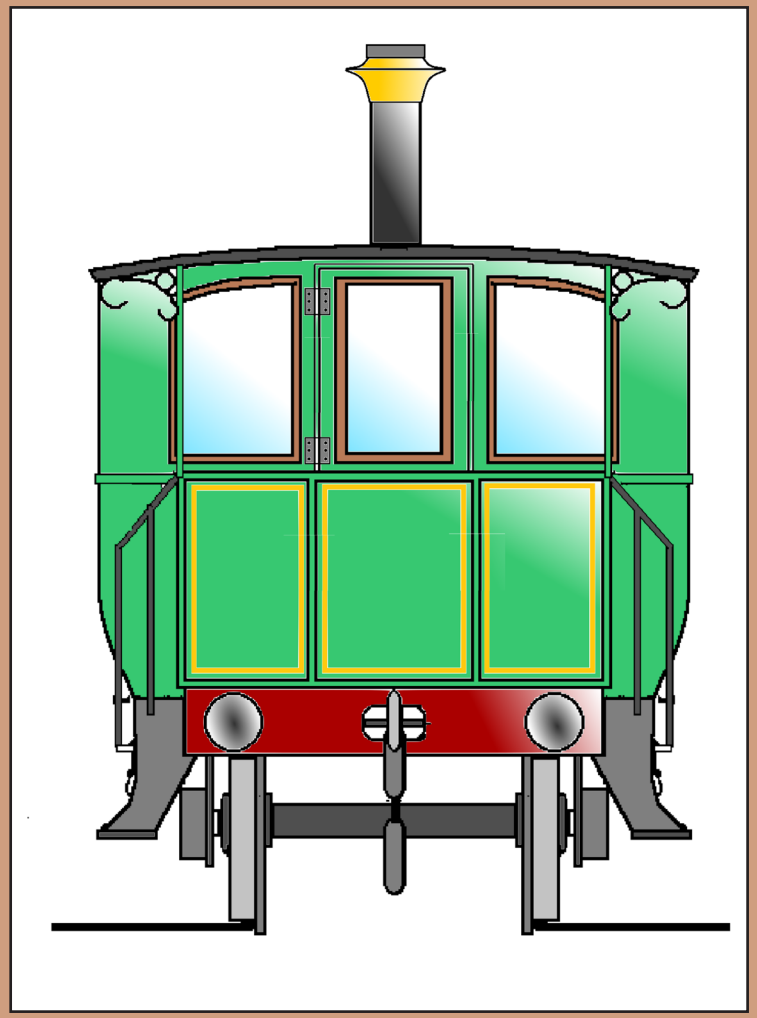
Daarvoor was de machineruimte en bij deze motorwagens was de voorzijde gesloten, waardoor een betere bescherming aan de machinist geboden werd. Deze voorzijde was voorzien van drie ramen. Ook de zijkant was beter afgesloten en met zijn ronde lijnen hadden deze stellen een mooier uitzicht.

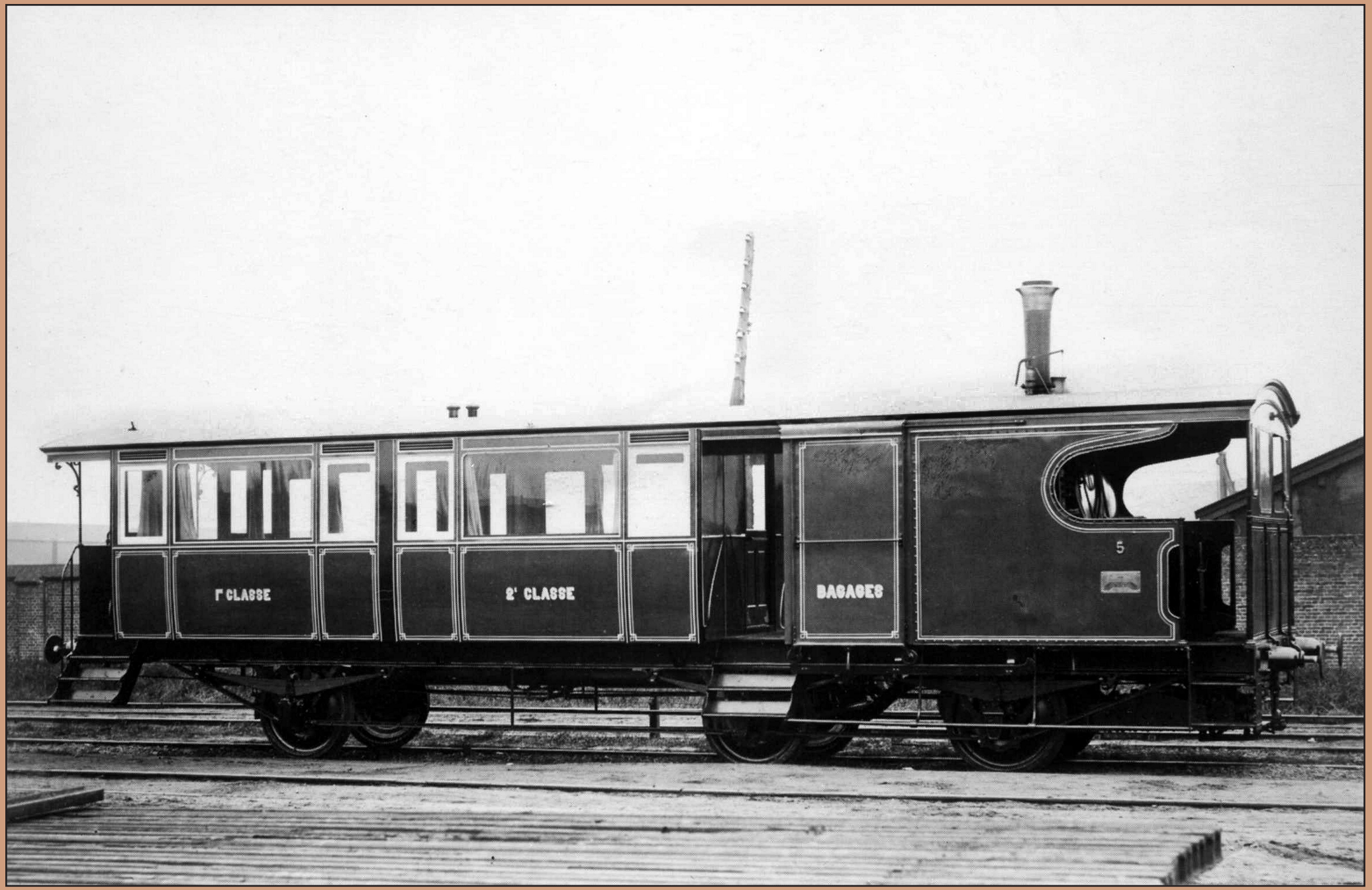
- De ketel:

Ook de ketel werd overgenomen van de VV 2, maar werd op enkele punten verbeterd en aangepast naar aanleiding van enkele gebreken die tijdens de eerste testritten met de voorganger uitgevoerd werden. De maten bleven praktisch ongewijzigd en op de volgende bladzijden wordt deze ketel in detail afgebeeld, dit uit een beschrijving van de motorwagen VV 13 – met identieke karakteristieken – ter gelegenheid van de universele tentoonstelling te Brussel uit 1880 (uit “Revue Général des Chemins de Fer”).




BAGAGES
CLASSE
1e.2e CLASSES




1re CLASSE
2e CLASSE
BAGAGES
5

De stoommotorwagens

De VV 8 > 12 & 13.

Samen met de motorwagens VV 3 tot 7 werden ook de nummers VV 8 tot 12 besteld en korte tijd later geleverd. Ditmaal was het de “Cie Belge pour la Construction de Matériel de Chemin de Fer” (voorheen Evrard) die de bestelling in de wacht sleepte. Voor de aandrijving werd deze van de voorheen beschreven motorwagens volledig overgenomen en zodoende verwijzen we voor deze beschrijving naar de vorige paragraaf.

Maar de opbouw was duidelijk verschillend: hier ging men terug op de vorm (en gedeeltelijk ook de uitvoering) van de door paarden getrokken “diligences” met afgeronde vormen en deze paste men aan voor het spoorweggebruik. Het was – zeker voor de zijwanden – een soort modulesysteem. Ook sommige rijtuigen uit deze periode hadden eenzelfde opbouw. Het zijaanzicht op de volgende bladzijde geeft een duidelijker beeld van deze vormgeving. Door deze vorm kunnen we ons ook afvragen of deze opbouw wel degelijk door de Cie Belge voor zijn rekening genomen werd, en niet door een typische rijtuigbouwer. Afgaande op de motorwagen VV 13 (die nadien beschreven wordt), gaan de blikken naar de Mechelse rijtuigbouwer Cabany. Maar hiervoor zijn geen documenten bewaard gebleven.

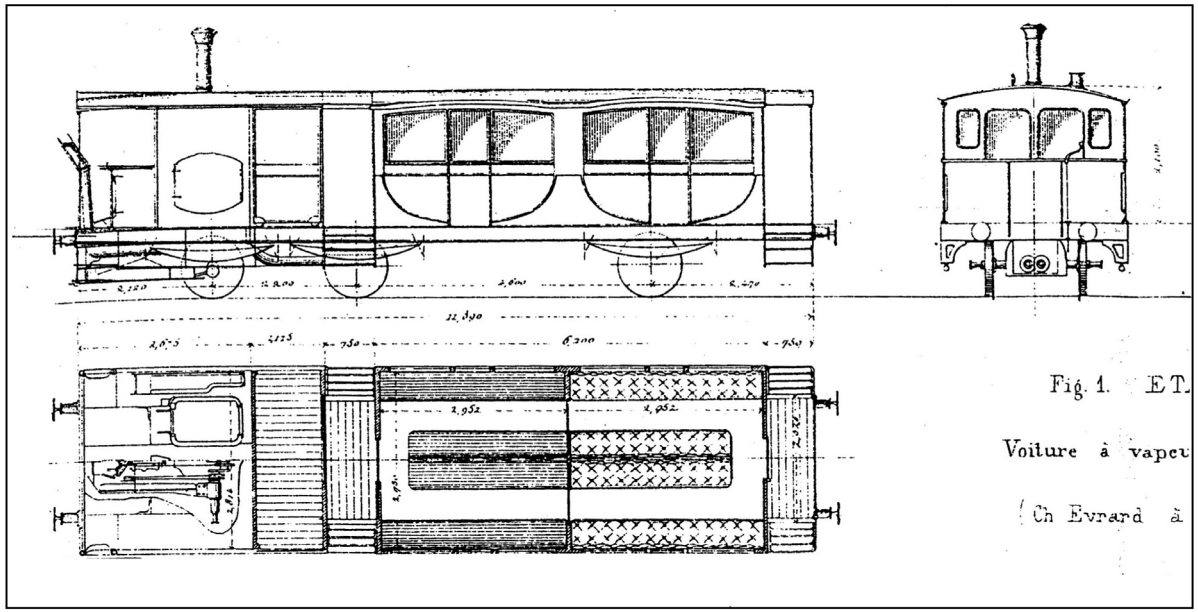
Ook over de indeling bestaat onzekerheid. Dagant vermeldt een indeling met enkel 1ste en 2de klasse, zoals trouwens de voorgaande stoommotorwagens.

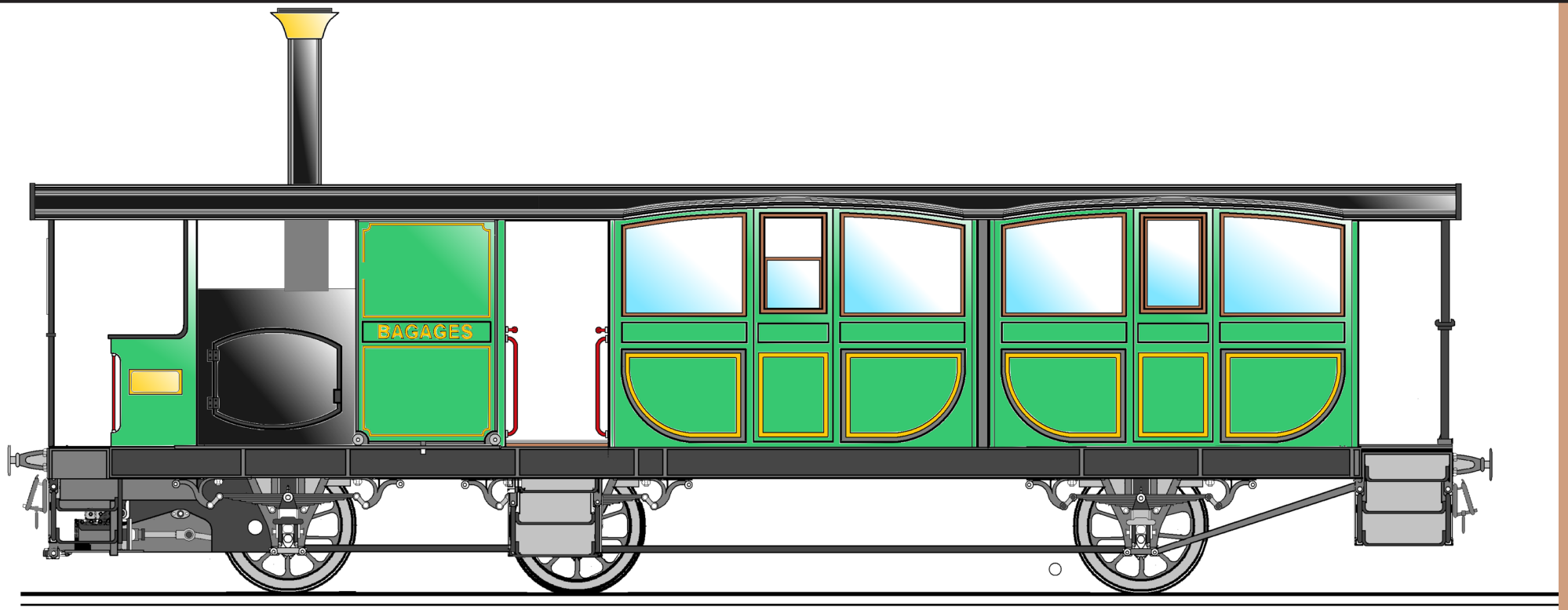
Maar uit de plannen bijgevoegd bij de motorwagen VV 8, die in 1878 te Paris tentoongesteld stond (en die op de volgende bladzijde afgedrukt zijn), blijkt duidelijk dat een 3de en 2de klasse aanwezig was. Op de enige bestaande foto stond geen enkele aanduiding van de klasse. Opnieuw werden de banken en zetels in de langsrichting geplaatst, met een centrale bank en bijkomende banken tegen de langswanden.

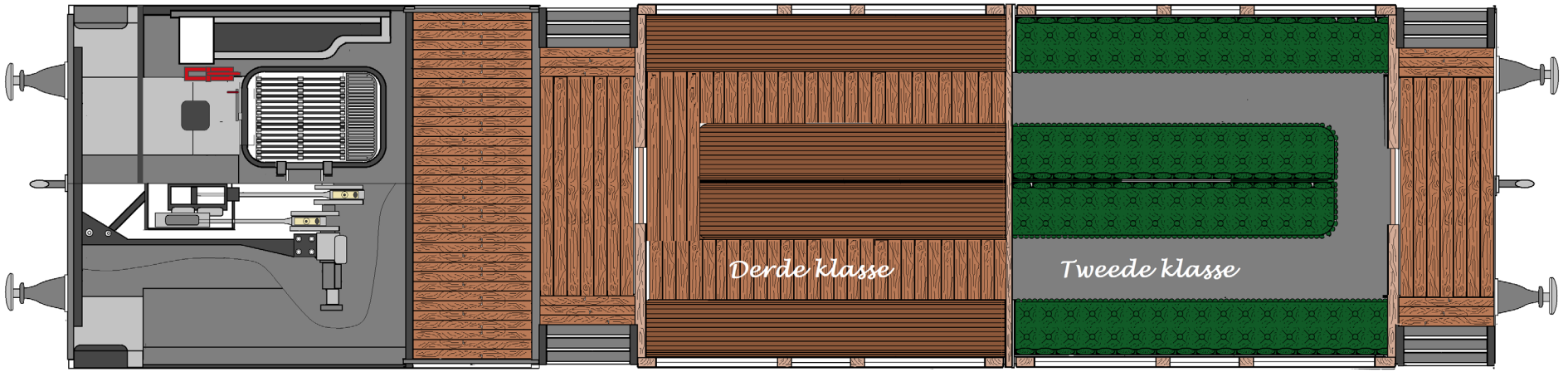
Per afdeling waren drie vensters voorzien; het middelste – waar normaal de toegangsdeur aangebracht was bij de koetsen – was uitgevoerd als schuifraam.

Aansluitend op de tien vorige stoommotorwagens werd nog een elfde exemplaar gebouwd, de VV 13. Maar over deze motorwagen is weinig bekend; er zijn geen tekeningen of foto’s bewaard. Wel was het zo dat de Mechelse koetsenbouwer Cabany zorgde voor de uitvoering. De kleine firma was actief bij het bouwen van allerlei koetsen en diligences getrokken door paarden, maakte ook reeds een instap in de nieuwe vervoerswereld door de bouw van paardentrams en wilde zich nu ook storten op de winstgevende markt van het spoorvervoer. Met al enkele rijtuigen in zijn orderboek was men hier ook geïnteresseerd in de stoommotorwagens.

Voor de bouw van de VV 13 lopen de bronnen uit elkaar: een optie was de bestelling van elf motorwagens, waarvan de VV 13 het laatste exemplaar was. Een voor mij meer voor de hand liggende thesis was het feit dat Cabany voor eigen rekening deze stoommotorwagen bouwde voor de universele tentoonstelling te Paris in 1878 – waar hij trouwens stond samen met de VV 8 – en dat hij nadien door de Staatsspoorwegen overgenomen werd. Opmerkelijk en niet te verklaren was wel dat de VV 8 in de vakpers uit deze periode uitvoerig (met plannen) besproken werd en dat voor de VV 13 zich ervan afmaakte met enkele lijntjes. Uit de schaarse gegevens kon afgeleid worden dat de aandrijving en de ketel volledig overgenomen werden van de voorgangers en dat deze uitrusting gebouwd werd door de kleine constructeur “Ateliers de Construction de Boussu”. Voor het overige zijn er geen gegevens beschikbaar over het uitzicht. het uitzicht.




BAGAGES


Derde klasse
Tweede klasse

De stoommotorwagens

De VV 14 & 15 .

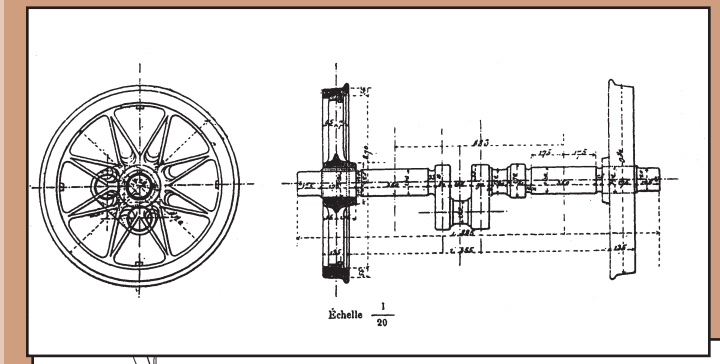
Na de levering van de motorwagens VV 3 tot 7 zou de firma Cie Belge het concept verder uitwerken en na de uitgebreide testen met de VV 11 kwamen er diverse gebreken aan het licht. Zodoende werd door deze constructeur een aangepaste aandrijving gebouwd en met deze verbetering werd – in eigen regie en op eigen kosten – een bijkomende motorwagen gebouwd. Deze as voorzien voor de universele transporttentoonstelling van 1880 te Brussel

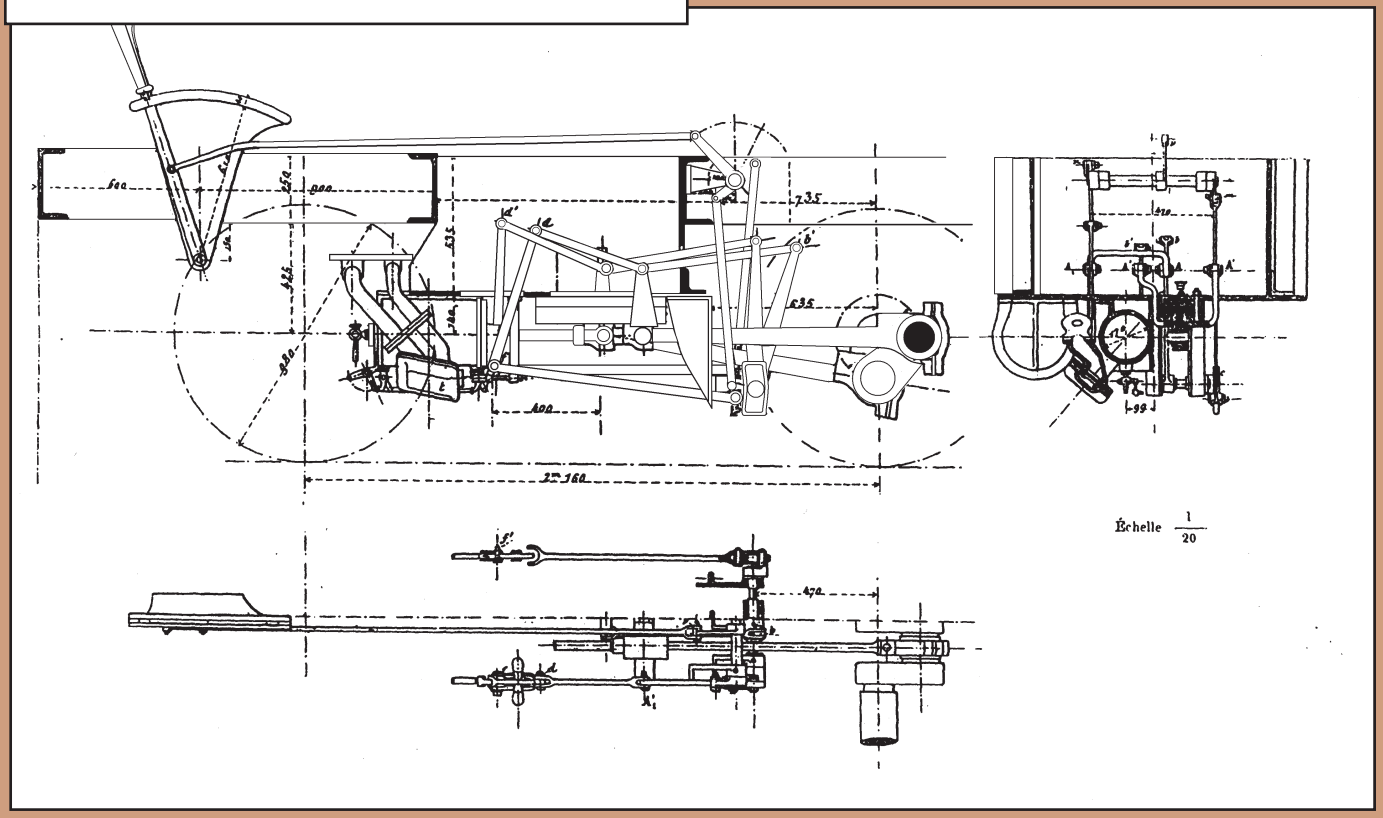
Na deze manifestatie werd de motorwagen door de Staatsspoorwegen overgenomen als VV 14 en om de VV 8 – na de ontploffing van zijn ketel te vervangen (zie inzet) – werd nog een bijkomende motorwagen van hetzelfde type in opdracht gegeven en deze werd als VV 15 geleverd.

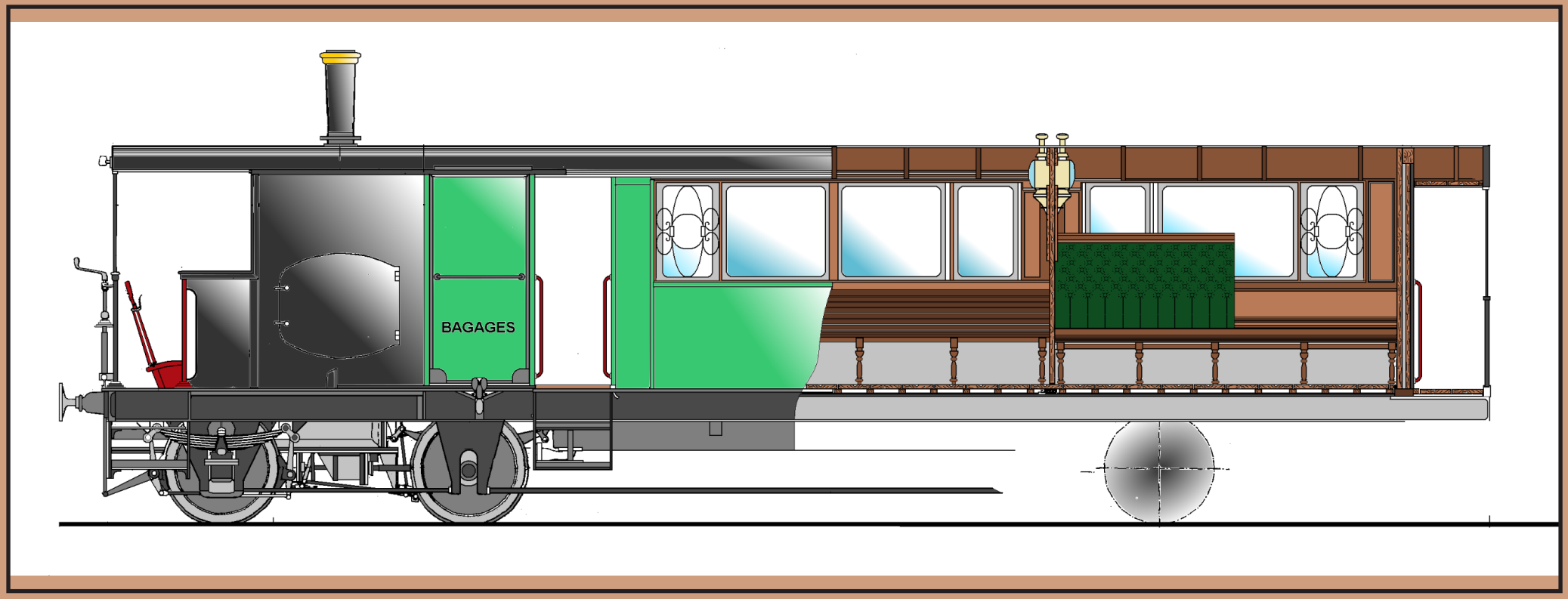
De beschrijving van deze motorwagen in de “Revue Général des Chemin de Fer” was erg uitgebreid en het deel aangaande de ketel werd reeds uitvoerig gebruikt bij de beschrijving van de VV 3 tot 7. Alle motorwagens – ook de VV 14 en VV 15 – hadden identieke ketels.

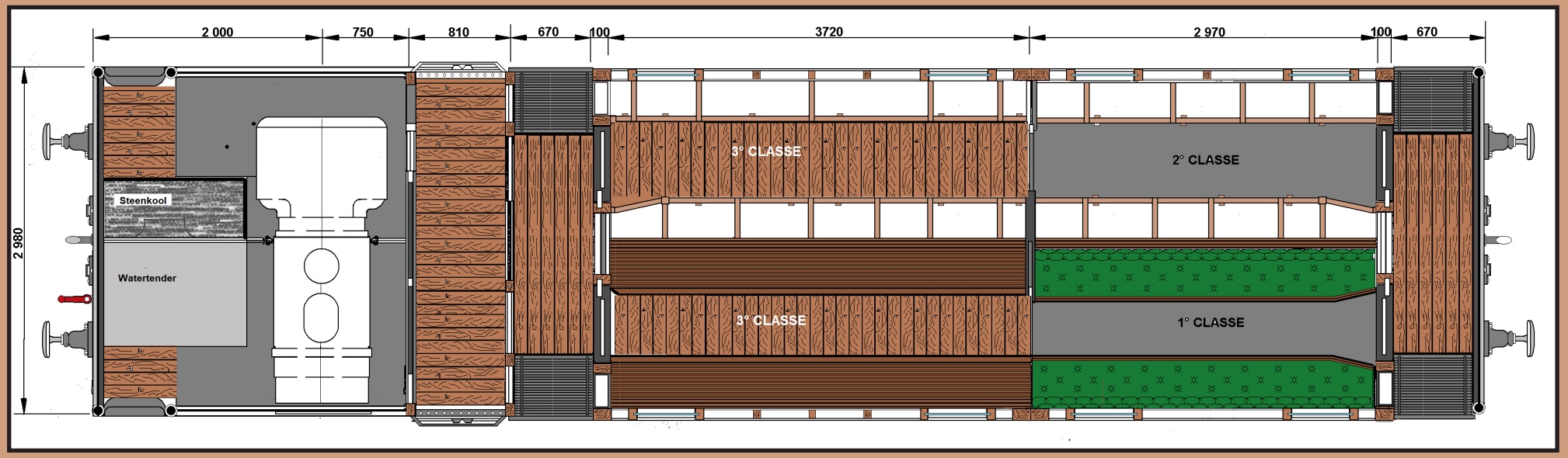
Maar bij de aandrijving was dit anders. Bij de vorige eenheden werd de eerste as aangedreven, maar dit leidde tot zeer korte drijfstangen en een grote uitwijking ter hoogte van de krukas, te wijten aan plaatsgebrek. Dit leidde tot een onrustige loop en een verhoogde slijtage. Daarom paste men het chassis voor de aandrijving aan en verlengde men de drijfstang en zuigerstang. Ook werd voor het eerst een volwaardige kruiskop gebruikt. Om dit mogelijk te maken, werd deze truck licht hellend opgesteld en werd de tweede as aangedreven (asindeling 1A1).

Om het probleem bij het berijden van krappe bochten te verbeteren, was de tweede as zijdelings beweegbaar en was deze via een trekstang verbonden aan twee cilinders. Deze waren opgebouwd uit een omhulsel waarin een aantal rubberen schijven aangebracht waren. Bij het verplaatsen van de middelste as werden deze ingedrukt; nadien zouden ze deze as terug in zijn neutrale positie brengen.






BAGAGES


2 000
750
810
670
100
3720
2 970
100
670
2 980
Steenkool
Watertender
3° CLASSE
3° CLASSE
2° CLASSE
1° CLASSE

Technische gegevens .

Omschrijving	VV 1	VV 2	VV 3 - 7	VV 8 - 12	VV 13	VV 14 - 15	VV 3 - 15 nieuwe ketel	eenheid
Bouwer		Arsenaal	Tu!bize	Evrard	Cabany	Evrard		
Levering		1876	1878	1878	1878	1880		
Asindeling	A2	A2	A2	A2	A2	A2		
Ketel : type	Guitar	Guitar	Guitar	Guitar	Guitar	Guitar	klassiek	
Roosterlengte (mm)	950	840	860	840	860	860	600	mm
Roosterbreedte (mm)	600	570	650	570	650	650	475	mm
Roosteroppervlakte (m²)		0,46	0,56	0,48	0,56	0,56	0,515	m²
Uitwendige lengte haard							768	mm
Aantal vlampijpen	162	155	209	155	209	209	209	mm
Lengte vlampijpen (mm)	1 560	1 445	1 500	1 445	1 500	1 500	1 250	ll
Diameter vlampijpen (inw / uitw)		40/45	40/45	40/50	40/45	40/45	28 / 32	mm/mm
Diameter langsketel onder	750	750	750	750µ	750	750	950	mm
boven	500	500	500	500	500	500		mm
Dikte platen : vuurhaard	14	14	14	14	14	14	12	mm
vuurkistmantel	12	12	12	12	12	12	11	mm
pijpenplaat (haard)	25	25	25	25	25	25	25	mm
pijpenplaat rookkast	25	25	23	23	23	23	22	mm
langsketel	12	12	11	11	11	11	11	mm
Lengte rookkast	275	275					400	mm
Hoogte ketel (totaal)							1 550	mm
Verwarmingsopp haard (m²)		3,300		3,300	7 500		2,906	m²
Verwarmingsopp pijpen (m²)		18,500		18,500	18 500		22,976	m²
Totaal Verwarmingsopp (m²)		21,800		21,800	26,000		25 882	m²
Cilinders : diameter		170	170	170	170	170	170	mm
zuigerslag		210	210	210	210	210	210	mm
Keteldruk (bar)		8	10	8	8	10	8	bar
Totale lengte motorwagen		11 400	12 300	12 290	12 240	12 290		mm
Lengte chassis	10 200	10 200	11 370	11 450	11 410	11 370	zie links	mm
Afstand eerste as > tweede as			2 200			2 200	afwijkend	mm
tweede as > derde as			2 600			4 600	per	mm
Oversteek vooraan		1 450	2 220	2 180	2 180	2 180	nummer	mm
Oversteek achteraan		1 700	2 470	2 470	2 470	2 470		mm
Breedte	3 000	3 000	2 930	3 000	3 000	2 900		mm
Hoogte vloer	1 300	1 250	1 300		1 250			mm
Hoogte dak	3 530	3 350	3 490	3 320	3 020	3 140		mm
Totale hoogte	4 300	4 300	4 300	4 200	4 200	4 075		mm
Massa (ritvaardig)			19 900	20 000	20 000	19 900		kg
Aantal zitplaatsen								
tweede klasse	14	14	14	14	14	14		
derde klasse	18	18	18	18	18	18		
Lengte compartiment tweede klasse			2 952					
derde klasse			2 952					
Voorraad : steenkool	700	700	700	700	700	700	700	kg
water	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	liter

De inzet

Van de VV 3 > 15 .

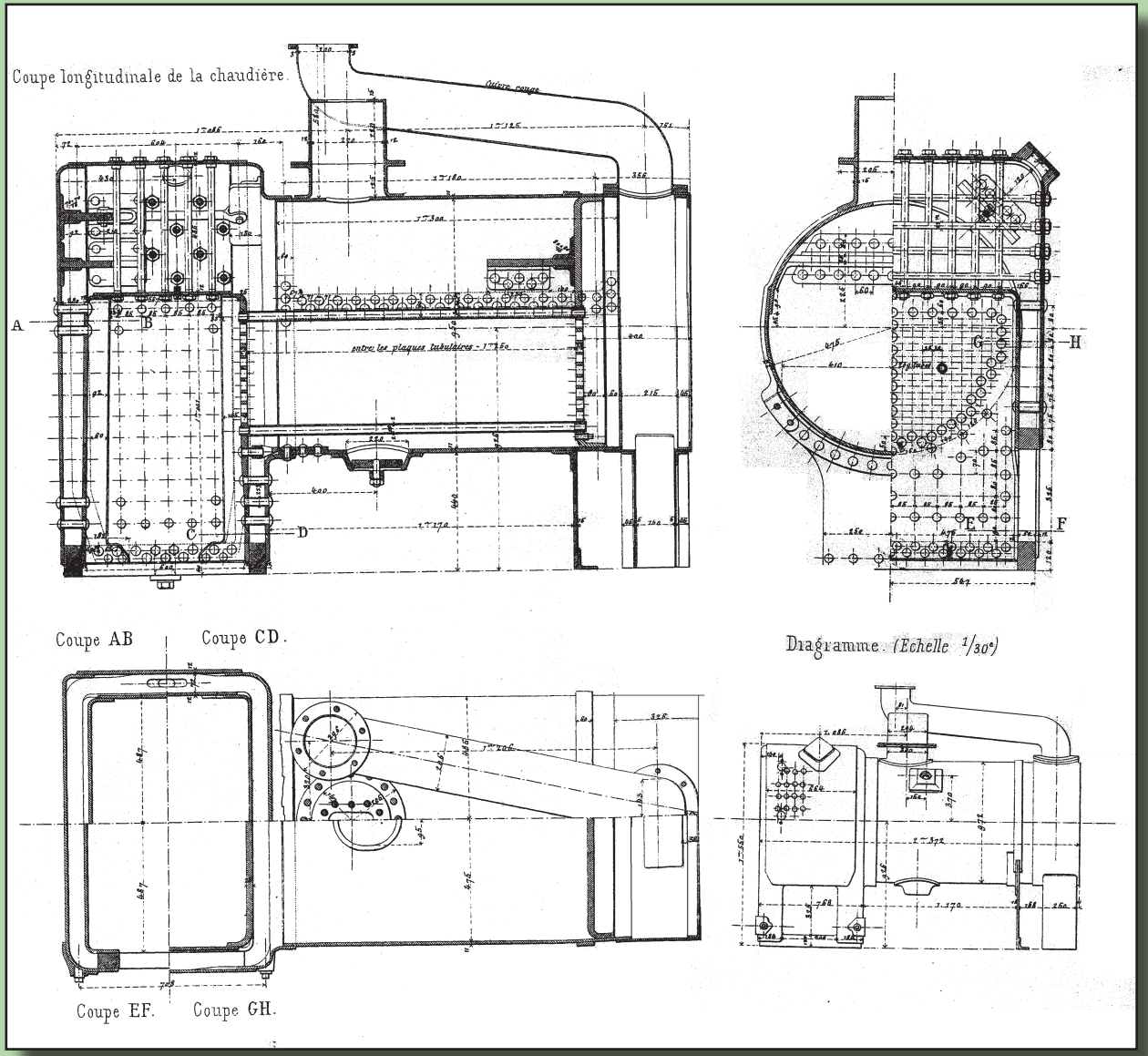
De beide eerste motorwagens – gebouwd door het Arsenaal van Mechelen – kwamen in de loop van 1877 in dienst en werden te Blaton (voor de VV1) en Merelbeke (Gent-zuid) in depot geplaatst. Deze laatste zou vooral op de ringlijnen rondom Gent gebruikt worden. Tussen de stations van Gent-Rabot en Gent-Zuid was er immers een vrij druk lokaal verkeer en bij een deel van deze treinen werden de stoommotorwagens uitgeproberd. De VV 1 bediende de korte lijn naar Bernissart

Na de eerste praktijkervaringen werden dan de tien bijkomende stellen in de serieuitvoering besteld en vanaf eind 1878 aan de Staatsspoorwegen afgeleverd. Deze exemplaren werden opnieuw te Merelbeke, maar ook te St-Ghislain (inzetplaats Blaton) gestationeerd.

De VV 8 werd echter nog eerst met de VV 13 in 1878 te Paris (Trocadéro) tussen mei en september aan het grote publiek voorgesteld en kwam pas later in dienst.

In deze periode werd ook een stadsnet te Brussel uitgebouwd met frequente stoptreinen via de ringlijnen en deze verbonden Brussel-Noord, Brussel-Zuid en Brussel-Leopoldswijk met elkaar en dit was een gedroomd inzetgebied voor deze nieuwe voertuigen. Ze kwamen dan ook in deze laatste plaats in depot en deze dienst verklaart mogelijk de beslissing om slechts 1ste en 2de klasse te voorzien. Deze treinen werden te Brussel en Gent vooral gebruikt door de gegoede burgerij.

Maar korte tijd later gebeurde een ongeval dat de levensloop sterk zou beïnvloeden. Bij het opstoken van de VV 8 te Brussel-Leopoldswijk op 2 maart 1880 ontplofte de ketel van dit voertuig. Bij een onderzoek bleek dat het hier niet ging om een menselijke fout, maar om structurele gebreken aan de ketel. Ter hoogte van de verbinding tussen



beide ketelhelften was het scheidingsvlak tussen water en stoom en hier was een sterke corrosie ontstaan aan de beplating en voor de (horizontale) dwarsankers

Alle stoommotorwagens – ook de pas geleverde met versterkte ketel – werden ogenblikkelijk afgesteld tot het onderzoek afgerond werd. Naast de VV 13 die op dat ogenblik voorzien was voor de tentoonstelling te Brussel in 1880, werd nog een tweede analoge motorwagen besteld en eind 1880 geleverd, maar nog steeds uitgerust met een – verbeterde – ketel type “Guitar”. Deze nam niet het nummer van de verongelukte VV 8 over, daar deze bij de levering nog niet afgeschreven was, en kreeg het nummer VV 15.

Waarschijnlijk gingen na een inspectie een aantal stellen terug in dienst, dit ondanks het feit dat deze gelijkaardige roestvorming kenden.

De conclusie van het onderzoek was echter de vervanging van alle ketels van het type “Guitar” en zekerheidshalve opteerde men voor een (aangepaste) klassieke ketel en zodoende werden dertien ketels in opdracht gegeven. Deze waren bedoeld voor de VV 2 – VV 7 en VV 9 – VV 15.

Het nieuwe plan werd in april 1881 aan de Etat Belge voorgelegd. Op 2 juni 1881 werd de bestelling toevertrouwd aan de Cie Belge (Evrard) en op 11 juni werd deze goedgekeurd door de minister van transport. De eerste nieuwe ketels werden al tegen het einde van het jaar geleverd en ingebouwd. Op dat ogenblik kwamen de motorwagens terug in dienst. De VV 1 daarentegen werd – omwille van de tegenvallende bedrijfsresultaten – in 1882 al na zes jaar dienst definitief afgevoerd.

De kenmerken van de nieuwe ketels:

Bij het ontwerp moest men natuurlijk rekening houden met de bestaande configuratie om zoveel mogelijk onderdelen te kunnen hergebruiken. Men ging uit van een klassieke opstelling, uitgevoerd met een (hoge) Belpaire-haard. Voor het rooster behield men de maten 950 mm op 600 mm, opgebouwd uit vaste roosterstaven. De haard zelf was opgebouwd uit koperen platen met een dikte van 12 mm voor de meeste wanden en 25 mm voor de pijpenplaat. Deze haard had volledig rechte wanden en had een inwendige hoogte van 1.001 mm.

De omgevende vuurkistmantel werd opgebouwd met behulp van 12 mm stalen platen. De vlakke bovenplaat was verankerd met vijf rijen van tien starre hemelankers en acht dwarsankers (geplaatst in twee rijen). De hemelankers hadden een onderlinge afstand van 85 mm in de lengterichting en 90 mm dwars. Deze vuurkistmantel had een uitwendige lengte van 1.084 mm en een breedte van 768 mm. De afstand tussen de hemelplaat van de haard en de bovenplaat bedroeg 486 mm. Deze afmeting was vrij groot om een voldoende grote stoomruimte te creëren. De totale hoogte van de haard was 1.550 mm

Op deze haard sloot de langsketel aan. Deze was opgebouwd uit één enkel segment met een diameter van 950 mm en met een plaatdikte van 11 mm.

Deze langsketel bood plaats aan 209 kleine vlampijpen en deze hadden een lengte van 1.350 mm. De afstand tussen de pijpen.

Bovenop de langsketel was de stoomdom aangebracht. Deze had een diameter van 300 mm voor het vaste gedeelte en 270 mm voor het deksel. De respectieve hoogtes waren 125 mm en 220 mm. De gebruikte plaatdikte was 12 mm.

Vooraan was weer deze korte rookkast geplaatst: de lengte bedroeg opnieuw slechts 400 mm. Bovenaan was een S-vormige afvoerpijp uit koper aangebracht om de stoom en de verbrandingsgassen te evacueren. Deze had aan de kant rookkast een diameter van 286 mm; aan de kant schoorsteen bedroeg deze nog 200 mm. De wanddikte was slechts 3 mm. Deze ongebruikelijke opstelling werd gekozen om de schouw in het midden van het dak te kunnen plaatsen.

Deze ketels werden, net zoals de originele, in de dwarsrichting opgesteld.

In deze periode werden de stellen VV 3 – 12 ook omgebouwd naar drie rijtuigklassen, zodat ze ook zonder bijkomend 3de klasse-rijtuig ingezet konden worden.

In de loop van 1882 waren alle stoommotorwagens – behalve de VV 1 en de VV 8 – terug in dienst in de drie vroegere inzetplaatsen en deze toestand bleef gedurende een tiental jaar behouden. Wel werden een aantal van de eerste stellen naar West- en Oost-Vlaanderen overgebracht op het ogenblik dat modernere, krachtiger stellen geleverd werden en zo kwamen ze of te Kortrijk, of te Ieper in depot, dit na de overname van de Flandre Occidental.

Nochtans was deze stationering van korte duur, daar deze motorwagens al vanaf circa 1902 richting afstelspoor gingen. Omstreeks 1907 werden de laatste eenheden definitief gedoofd.

Maar laten we de toestand in de vier inzetgebieden – in de mate van het mogelijke – eens nader bekijken

Regio Gent

Bij de levering van de eerste motorwagens werd Gent aangeduid als stelplaats. Maar op dat ogenblik werden de meeste lijnen in de buurt nog uitgebaat door de Société Générale d'Exploitation. Deze maatschappij werd wel in januari 1877 ontbonden, maar het vroegere Flandre Occidentale werd terug een onafhankelijke concessie. Maar hiernaast waren tal van kleine maatschappijen actief waarvoor geen echte oplossing gevonden werd. Sommige probeerden het alleen, andere sloten een overeenkomst en zo werd een voorlopige maatschappij "Des Services des Chemins de fer dans les Flandres" opgestart.

Maar intussen baatten de Staatsspoorwegen slechts de hoofdlijnen tussen Brussel en Oostende en vanuit Gent naar Kortrijk uit.

Maar in Gent was er ook een probleem: al deze voornoemde maatschappijen hadden hun eindpunt aan de rand van de agglomeratie, maar er bestond een ringlijn die vanuit het hoofdstation Gent-Zuid rondom de stad naar het noordelijke Gent-Rabot liep en de eindpunten van de (privé)spoorlijnen naar Antwerpen (linkeroever) en Eeklo bediende. En hier zou een voorstadsdienst opgestart worden en dit was dan ook de eerste inzetplaats voor de stoommotorwagens. Het uittreksel uit de reisgids van 1893 geeft een beeld van deze verbinding, die het lijnnummer 56 droeg.

Deze dienst werd door twee stellen uitgevoerd. Ze werden te Gent-Rabot ondergebracht, maar het onderhoud gebeurde in de kleine (goederen)stelplaats Merelbeke

Bij de bestandsopname in juli 1882 waren de stellen VV 4, VV 10 en VV 14 te Gent gestationeerd

Maar geleidelijk aan werden deze kleine maatschappijen door de Etat Belge genationaliseerd. Dit gebeurde vooral omstreeks 1880 met de verbinding Eeklo – Zelzate – Moerbeke – Lokeren.

Maar voor Gent en onze stoommotorwagens was de overname van de verbinding Gent – Eeklo – Brugge belangrijk. Deze kwam op 1 juli 1897 in handen van de staat.

Hierdoor konden nu doorgaande treinen ingelegd worden en werd de ringlijn minder belangrijk. De eerste inzet verder van "huis" gebeurde op lijn 60 en meer bepaald op het noordelijke baanvak tussen Eeklo – Zelzate en Moerbeke. Hier werden enkele treinen gereden, maar met concurrentie van de modernere motorwagens en de typen 11. Het uittreksel uit de reisgids van 1893 geeft een beeld van deze verbinding, die op dat ogenblik tot in Brussel doorliep.

Voor deze bijkomende diensten kwamen de VV 12 en VV 15 van Brussel naar Gent over.

Voor de daaropvolgende periode zijn er geen gegevens meer bekend. Na de overname van de Flandre Occidentale in 1906 verplaatste het actiegebied zich meer naar het het zuiden van de provincie, maar op dat ogenblik waren de meeste motorwagens uit deze eerste generatie al afgesteld en wachtten op een definitieve schrapping..

GAND (RABOT) A GAND (SUD) (CEINTURE) 56

Kil		2860	2862	2864	2866	2868	2870	2872	2874
		m	m	m	m	m	s	s	s
0	**Gand** (Rabot) ..... D.	6.22	6.35	8.40	10.18	11.50	12.50	3.20	6.20
2	Gand (Canal de Terneuzen)	6.27	6.40	8.45	10.23	11.55	12.55	3.25	6.25
3	*Gand (Muide)*	6.28	»	8.48	10.26	11.58	12.56	3.28	6.28
5	Gand (Eecloo) ..... A.	6.31	6.44	8.52	10.30	12. 2	12.59	3.32	6.32
	D.	6.32	6.45	8.53	10.31	12. 3	1. 0	3.33	6.33
6	*Gand (Heirnisse)*	6.35	6.48	8.56	10.34	12. 6	1. 3	3.36	6.36
7	Gentbrugge (Nord).....	6.38	6.52	9. 0	10.38	12.10	1. 6	3.40	6.40
8	Gentbrugge (Sud).....	6.42	6.56	9. 4	10.42	12.14	1. 9	3.44	6.44
9	Ledeberg.....	»	7. 0	9. 8	10.46	12.18	1.12	3.48	6.48
11	**Gand** (Sud) ✕ ..... A.	6.48	7. 5	9.13	10.51	12.23	1.16	3.53	6.53

Dimanche, 25 décembre et 1er janvier exceptés.

56 GAND (SUD) A GAND (RABOT) (CEINTURE)

Kil		2861	2863	2865	2867	2869	2871	2873	2875
		m	m	m	m	s	s	s	s
0	**Gand** (Sud) ✕ ..... D.	7.48	9.31	11. 3	11.39	1.39	4.47	6.15	7.57
2	Ledeberg.....	7.54	9.37	11. 9	11.45	1.45	4.53	6.21	8. 3
4	Gentbrugge (Sud).....	7.58	9.41	11.13	11.48	1.49	4.57	6.24	8. 7
5	Gentbrugge (Nord)	8. 2	9.45	11.17	11.51	1.53	5. 1	6.27	8.11
6	*Gand (Heirnisse)*.....	8. 5	9.48	11.20	11.53	1.56	5. 4	6.29	8.14
7	Gand (Eecloo)..... A.	8. 8	9.51	11.23	11.56	1.59	5. 7	6.32	8.17
	D.	8. 9	9.52	11.24	11.57	2. 0	5. 8	6.33	8.18
9	*Gand (Muide)*.....	8.14	9.57	11.29	12. 0	2. 5	5.13	6.36	8.23
9	Gand (Can. de Terneuzen)..	8.17	10. 0	11.32	12. 2	2. 8	5.16	6.38	8.26
11	**Gand** (Rabot)..... A.	8.21	10. 4	11.36	12. 6	2.12	5.20	6.42	8.30

Dimanche, 25 décembre et 1er janvier exceptés.

Regio Brussel

In het midden van de jaren tachtig van de 19de eeuw werden er grootse werken uitgevoerd te Brussel, waarbij ook een nieuwe stadsdienst voorzien werd. Zo was er de verbinding tussen Brussel-Noord/Schaarbeek en Brussel-Zuid via de westerringlijn. Daar waar tussen het noord- en zuidstation vooral doorgaande treinen geprogrammeerd werden, zou Schaarbeek het begin- en eindpunt vormen van de talrijke stoptreinen.

Tweede stedelijke verbinding vormde het baanvak tussen Brussel-Noord en Brussel-Leopoldswijk. Naast de doorgaande treinen op de verbinding naar Namur was er ook een stadsdienst voorzien met stoptreinen.

Opmerkelijk was het aantal (nu verdwenen) stopplaatsen op deze korte verbinding; niet minder dan vijfmaal werd er haltgehouden op de zeven kilometer lange lijn.

Let ook op een onderschrift voor trein 726, waarbij ver meldde dat deze trein geen paarden of gespannen opnam, de andere treinen wel?

En dan was er de nieuw aangelegde verbinding die vanuit Brussel-Leopoldswijk vertrok en door de voorsteden naar Tervuren pendelde. Ook op deze in 1882 aangelegde lijn was er voor deze periode druk verkeer.

En juist voor deze treinen waren de stoommotorwagens ideaal en dadelijk werd deze optie voorgesteld. Na diverse testen met de VV 4 tussen Brussel en Ottignies werd het sein op groen gezet voor het gebruik. Verdere testen werden uitgevoerd met de VV 11, onder meer op de hellende vlakken van Liège om de eigenschappen op zware hellingen te onderzoeken.

Dadelijk werden een aantal stellen in het Brusselse gestationeerd en hiervoor werd Brussel-Leopoldswijk als stelplaats uitgekozen. En was ook hier dat 2 maart 1880

2 BRUXELLES (NORD)—BRUXELLES (MIDI)

Kil.		400	420	173 E1	181 E3	187 E2	8 E3	171 E2	185 E3	175 E2			
		m	m	m	m	m	s	s	s	s			
0	**Bruxelles (Nord)** ✕ .. D.	4.34	6.17	7. 6	7.38	10.33	12.28	5.39	9. 5	11.17	—	—	—
3	Laeken ▲	4.42	6.35	»	»	»	»	WR	✉	✉	—	—	—
5	Pannenhuis	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	—
6	Koekelberg.....	»	6.40	»	»	»	»	»	»	»	—	—	—
7	Bruxelles (Ouest).....	4.50	6.42	»	»	»	»	»	»	»	—	—	—
9	Cureghem.....	»	6.45	»	»	»	»	»	»	»	—	—	—
11	**Bruxelles (Midi)** ✕ .. A.	4.57	6.50	7.21	7.53	10.49	12.44	5.55	9.21	11.33	—	—	—

▲ *Les trains qui font arrêt à Laeken ne sont soumis, à cette station, à aucun délai d'attente.*

BRUXELLES (MIDI)—BRUXELLES (NORD) 2

Kil.		421	1 E3	9 E3	180 E3	176 E3	188 E2	401	174 E1				
		m	m	s	s	s	s	s	s				
0	**Bruxelles (Midi)** ✕ .. D.	5.26	5.45	1.49	4.31	6. 1	7.25	10.13	11.25	—	—	—	—
3	Cureghem.....	5.32	✉	✉	✉	»	»	10.19	»	—	—	—	—
5	Bruxelles (Ouest).....	5.36	»	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—
6	Koekelberg.....	»	»	»	»	»	»	10.24	»	—	—	—	—
7	Pannenhuys.....	»	»	»	»	»	»	»	»	—	—	—	—
8	Laeken ▲	5.44	»	»	●	»	»	10.30	»	—	—	—	—
11	**Bruxelles (Nord)** ✕ .. A.	5.51	6. 2	2. 5	4.47	6.17	7.41	10.37	11.41	—	—	—	—

● *La correspondance de ce train, à Bruxelles (N.), avec celui partant pour Liége-Verviers à 5.20 s. n'est pas garantie.*

▲ *Les trains qui font arrêt à Laeken ne sont soumis, à cette station, à aucun délai d'attente.*

de ontploffing van de ketel van de VV 8 plaatsvond. Er waren geen gewonden te betreuren, maar dit leidde wel tot een afstelling van alle geleverde motorwagens. In juli 1882 waren nog slechts drie motorwagens hier aanwezig: de VV 9, de VV 12 en de VV 15. Even later zouden ook de VV 10 en VV 11 vanuit Brussel gebruikt worden.

Bij de levering van de nieuwe motorwagens vanaf 1886 zouden deze de diensten in de hoofdstad gaan overnemen en gingen de aanwezige stellen meestal naar West-Vlaanderen over.

3 BRUXELLES (Q.-L.) —AUDERGHEM— TERVUEREN

Kil.		459	2231	2233	2235	2237	461	463	463	469	473		
		m	m	m	m	s	s	✣ s	❋ s	s	s		
0	**Bruxelles** (Q.-L.)..... D.	4.52	6.51	8.14	10.31	1. 2	4.50	6. 8	6.21	7.39	9.15	—	—
3	Etterbeek.....	4.58	6.57	8.20	10.37	1. 8	4.56	6.14	6.27	7.45	9.21	—	—
6	Auderghem.....	5. 5	7. 4	8.27	10.43	1.14	5. 2	6.20	6.33	7.52	9.27	—	—
8	Woluwe.....	5.10	7. 9	8.32	10.47	1.18	5. 6	6.24	6.37	7.57	9.31	—	—
11	Stockel.....	5.15	7.15	8.37	10.53	1.24	5.12	6.30	6.43	8. 3	»	—	—
13	Wesembeek.....	5.20	7.20	8.42	10.58	1.29	5.17	6.35	6.48	8. 8	9.39	—	—
15	**Tervueren**..... A.	5.25	7.25	8.47	11. 3	1.34	5.22	6.40	6.53	8.13	9.44	—	—

✣ Circulera à dater du 15 novembre.
❋ Supprimé à dater du 15 novembre.

TERVUEREN—AUDERGHEM—BRUXELLES (Q.-L.) 3

Kil.		450	460	2230	2232	2234	2236	462	464	464	470	474		
		m	m	m	m	m	s	s	✣ s	❋ s	s	s		
0	**Tervueren**..... D.	4.44	5.52	7.40	8.58	11.15	2. 4	5.33	6.49	7.32	8.30	9.59	—	—
3	Wesembeek.....	4.50	5.58	7.46	9. 4	11.21	2.10	5.39	6.55	7.38	8.36	10. 5	—	—
5	Stockel.....	4.55	6. 3	7.51	9. 9	11.25	2.15	5.43	6.59	7.42	8.41	»	—	—
8	Woluwe.....	5. 0	6. 8	7.57	9.14	11.30	2.21	5.48	7. 4	7.47	8.47	10.12	—	—
10	Auderghem.....	5. 5	6.13	8. 2	9.19	11.35	2.26	5.53	7. 9	7.53	8.52	10.17	—	—
13	Etterbeek.....	5.12	6.20	8. 9	9.26	11.42	2.33	6. 0	7.16	8. 0	8.59	10.24	—	—
15	**Bruxelles** (Q.-L.). A.	5.17	6.25	8.14	9.31	11.47	2.38	6. 5	7.21	8. 5	9. 4	10.29	—	—

✣ Circulera à dater du 15 novembre. ❋ Supprimé à dater du 15 novembre.

3 BRUXELLES (Q.-L.) — AUDERGHEM — TERVUEREN

Kil.		459	2231	2233	2235	2237	461	463 ✣	463 ❋	469	473		
		m	m	m	m	s	s	s	s	s	s		
0	**Bruxelles** (Q.-L.)..... D.	4,52	6.51	8.14	10.31	1. 2	4.50	6. 8	6.21	7.39	9.15	—	—
3	Etterbeek.....	4.58	6.57	8.20	10.37	1. 8	4.56	6.14	6.27	7.45	9.21	—	—
6	Auderghem.....	5. 5	7. 4	8.27	10.43	1.14	5. 2	6.20	6.33	7.52	9.27	—	—
8	Woluwe.....	5.10	7. 9	8.32	10.47	1.18	5. 6	6.24	6.37	7.57	9.31	—	—
11	Stockel.....	5.15	7.15	8.37	10.53	1.24	5.12	6.30	6.43	8. 3	»	—	—
13	Wesembeek.....	5.20	7.20	8.42	10.58	1.29	5.17	6.35	6.48	8. 8	9.39	—	—
15	**Tervueren**..... A.	5.25	7.25	8.47	11. 3	1.34	5.22	6.40	6.53	8.13	9.44	—	—

✣ Circulera à dater du 15 novembre.
❋ Supprimé à dater du 15 novembre.

TERVUEREN — AUDERGHEM — BRUXELLES (Q.-L.) 3

Kil.		450	460	2230	2232	2234	2286	462	464 ✣	464 ❋	470	474		
		m	m	m	m	m	s	s	s	s	s	s		
0	**Tervueren**..... D.	4.44	5.52	7.40	8.58	11.15	2. 4	5.33	6.49	7.32	8.30	9.59	—	—
3	Wesembeek.....	4.50	5.58	7.46	9. 4	11.21	2.10	5.39	6.55	7.38	8.36	10. 5	—	—
5	Stockel.....	4.55	6. 3	7.51	9. 9	11.25	2.15	5.43	6.59	7.42	8.41	»	—	—
8	Woluwe.....	5. 0	6. 8	7.57	9.14	11.30	2.21	5.48	7. 4	7.47	8.47	10.12	—	—
10	Auderghem.....	5. 5	6.13	8. 2	9.19	11.35	2.26	5.53	7. 9	7.53	8.52	10.17	—	—
13	Etterbeek.....	5.12	6.20	8. 9	9.26	11.42	2.33	6. 0	7.16	8. 0	8.59	10.24	—	—
15	**Bruxelles** (Q.-L.)..A.	5.17	6.25	8.14	9.31	11.47	2.38	6. 5	7.21	8. 5	9. 4	10.29	—	—

✣ Circulera à dater du 15 novembre. ❋ Supprimé à dater du 15 novembre.

BRUXELLES (NORD) — BRUXELLES (QUARTIER-LÉOPOLD) 1

Kil.		144 E 3	744	146 E 2	469	752	754	756	758 D88				
		s	s	s	s	s	s	s	s				
0	**Bruxelles** (Nord) ✕ .. D.	5.22	5.26	6.24	7.14	7.29	8.31	10. 2	11.45	—	—	—	—
2	Id. rue des Palais.....	»	5.30	❋	7.18	»	»	10, 6	»	—	—	—	—
3	Id. *r. Roy.-Ste-Marie* ..	»	»	»	7.21	»	»	»	»	—	—	—	—
4	Id. rue Rogier.....	»	5.35	»	7.25	7.36	»	10.11	»	—	—	—	—
5	Id. ch. de Louvain	»	5.39	»	7.29	»	»	10.15	»	—	—	—	—
6	Id. rue de la Loi	»	5.42	»	7.32	7.41	»	10.18	»	—	—	—	—
7	**Bruxelles** (Q.-L.)...A.	5.32	5.45	6.34	7.35	7.43	8.41	10.21	11.55	—	—	—	—

❋ Ne prend que les voyageurs pour au delà de Namur vers Arlon, Liége, Charleroy et Dinant.

BRUXELLES (QUARTIER-LÉOPOLD) — BRUXELLES (NORD) 1

Kil.		2236	735 ✉	739	462	745	749	147 E 2	751 ✉	470	753	757		
		s	s	s	s	s	s	s	s	s	s	s		
0	**Bruxelles** (Q.-L.)....D.	2.39	3. 8	3.52	6. 7	6.53	7.30	7.55	9. 0	9. 7	9.38	10.38	—	—
1	Id. rue de la Loi.....	2.42	3.11	3.55	6.10	6.56	7.33	»	»	9.10	9.41	»	—	—
2	Id. ch. de Louvain.....	2.45	»	3.58	6.13	»	7.36	»	»	9.13	9.44	»	—	—
3	Id. rue Rogier.....	2.48	3.16	4. 1	6.16	7. 1	7.39	»	»	9.16	9.47	»	—	—
5	Id. *r. Roy.-Ste-Marie*...	2.52	»	»	6.20	»	»	»	»	9.20	»	»	—	—
6	Id. rue des Palais.....	2.55	»	4. 6	6.23	»	7.44	»	»	9.23	»	»	—	—
7	**Bruxelles** (Nord) ✕ .. A.	2.58	3.22	4. 9	6.26	7. 7	7.47	8. 5	9.10	9.26	9.53	10.48	—	—

Regio Mons

60 BRUXELLES ET ALOST VERS TERMONDE, LOKEREN ET EECLOO

Kil			1163	1165	1167	1169	1171	1173		1175			
			m	m	m	s	s	s	s	s			
0	**Bruxelles** (Nord) ✕	D.	—	5.40	7.48	10.19	2.16	5. 9	6.35	9.19	—	—	—
3	Laeken ♥		—	5.49	7.56	10.27	»	5.17	6.43	9.27	—	—	—
5	Jette		—	5.54	8. 1	10.32	2.27	5.22	6.48	9.32	—	—	—
11	*Zellick*		—	6. 4	8.11	10.42	2.37	5.32	6.58	9.42	—	—	—
15	Assche		—	6.11	8.18	10.49	2.44	5.39	7. 5	9.49	—	—	—
18	*Molhem*		—	6.16	8.23	10.54	2.49	5.44	7.10	9.54	—	—	—
20	Merchtem		—	6.20	8.27	10.58	2.53	5.48	7.14	9.58	—	—	—
24	Opwyck	A.	—	6.25	8.32	11. 3	2.58	5.53	7.19	10. 3	—	—	—
		D.	—	6.26	8.33	11. 4	2.59	5.54	7.20	10. 4	—	—	—
29	Lebbeke		—	6.34	8.41	11.12	3. 7	6. 2	7.28	10.11	—	—	—
32	**Termonde**	A.	—	6.39	8.46	11.17	3.12	6. 7	7.33	10.17	—	—	—

Dimanche et 25 décembre exceptés. — 3e cl.

			2881	2885	2887	2889	2891	2893	2895	3207			
0	**Alost** (Nord)	D.	4.29	6.13	8.24	10.46	2.52	5.43	6.54	*9.43*	—	—	—
3	Hofstade		4.35	6.20	8.31	10.54	2.58	5.50	7. 2	*9.51*	—	—	—
6	Gysegem		4.40	6.26	8.37	11. 1	3. 4	5.56	7. 9	*10. 2*	—	—	—
9	Audegem		4.47	6.32	8.43	11.10	3.10	6. 2	7.18	*10.15*	—	—	—
12	**Termonde**	A.	4.53	6.38	8.48	11.17	3.15	6. 8	7.25	*10.23*	—	—	—
0	**Termonde**	D.	4.55	6.43	8.52	11.29	3.16	6.10	7.36				
3	Grembergen		5. 4	6.52	9. 0	11.37	3.24	6.19	7.45				
9	Zele		5.15	7. 1	9.12	11.50	3.33	6.30	7.54				
15	**Lokeren**	A.	5.28	7.10	9.23	12. 4	3.43	6.45	▲ 8. 4				
		D.	5.31	7.14	9.24	12. 5	3.44	6.50	▲ 8. 8				
—	*Daknam* (mercredi)		»	»	»	»	»	6.56	»				
20	Exaerde		5.41	7.25	9.37	12.15	3.54	7. 2	8.18				
24		A.	5.48	7.32	9.45	12.24	4. 0	7. 9	8.24				
—	**Moerbeke**		*2903*	*2905*		*2907*	*2909*		*2913*				
0		D.	5.57	8.38	—	12.27	5.23	—	8.30				
5	Wachtebeke		6. 7	8.49	—	12.38	5.34	—	8.40				
11	**Selzaete**	A.	6.15	8.59	—	12.49	5.44	—	8.49				
		D.	6.18	9. 5	—	12.53	5.51	—	8.52				
15	Assenede		6.27	9.14	—	1. 4	6. 1	—	9. 2				
20	Bouchaute		6.39	9.22	—	1.15	6.14	—	9.15				
22	Bassevelde		6.46	9.28	—	1.23	6.21	—	9.22				
26	Caprycke		6.55	9.35	—	1.33	6.31	—	9.31				
29	Lembeke-lez-Eecloo		7. 3	9.41	—	1.40	6.37	—	9.38				
34	**Eecloo**	A.	7.12	9.48	—	1.50	6.46	—	9.47				

Dimanche et 25 décembre exceptés.

♥ *Les trains qui font arrêt à Laeken ne sont soumis, à cette station, à aucun délai d'attente.*
▲ La correspondance à Lokeren avec le train 15 (Anvers-Gand) n'est pas garantie.

Naast Gent werden de eerste motorwagens ook in een tweede – minder voor de hand liggende – streek gebruikt, namelijk ten zuiden van Mons, en wel te St-Ghislain en waarschijnlijk ook vanuit de annex Blaton. Hier waren diverse korte lijnen binnen het steenkoolbekken en vooral de verbinding naar Dour en verder Quiévrain en vooral Roisin-Autreppe kwamen in aanmerking. En voor deze lijnen kwamen ongeveer de helft van de gebouwde motorwagens te St-Ghislain terecht. Voor juli 1882 – de datum waarop een inventarisatie opgemaakt werd – waren de volgende stellen hier aanwezig: de VV1 en VV2 (overgekomen vanuit Gent), de VV3, VV4, VV5, VV6, VV11 en VV13.

Daar waar in de overige inzetplaatsen de dienst overgenomen werd door de later geleverde stellen en bagagelocomotieven (locomotives fourgon), was dit hier slechts in zeer geringe mate het geval en bleef de inzet van de motorwagens van de eerste generatie bestaan.

De inzet kan het best geïllustreerd worden aan de hand van een uittreksel uit de reisgids van april 1893 voor de verbinding naar Roisin-Autreppe en Bavai (lijn 98).

Op deze verbinding werden vooral de treinen tussen Dour en Roisin-Autreppe gereden, maar ze bereikten ook Quiévrain. Voor deze dienst waren twee stellen nodig.

De inzet van de andere motorwagens is niet bekend; mogelijk reden ze op de verbinding naar Ath via Tertre,

maar ook de inzet vanuit Blaton is zeer waarschijnlijk. Hier zouden ze de korte verbindingen naar Bernissart en de in 1895 geopende korte lijn naar Quevaucamps.

Maar ook hier werd de toestand weer onduidelijk en was er een samengaan met de overige tractievormen voor deze lichte tramtreinen, namelijk het type 5 en 11 en de

98 MONS A CAMBRAI ET A QUIEVRAIN (VIA DOUR)

K.		2591		2595		2597	1737		2599	2601	2603	2605	1739	2607
		m	m	m	m	m	m	s	s	s	s	s	s	s
0	**Mons** ..... D.	5.49	—	7.28	—	10. 9	11.47	—	2.29	4. 6	5.15	6.34	7.33	9. 6
2	Cuesmes (Etat)	5.54	—	7.33	—	10.14	11.52	—	2.34	4.11	5.20	6.39	7.38	9.11
7	Flénu (Produits) A.	6. 3	—	7.42	—	10.23	12. 1	—	2.43	4.20	5.29	6.48	7.47	9.20
	D.	6. 4	—	7.43	—	10.24	12. 2	—	2.44	4.21	5.30	6.49	7.48	9.21
10	Pâturages	6. 9	—	7.48	—	10.29	12. 7	—	2.49	4.26	5.35	6.54	7.53	9.26
11	Wasmes	6.14	—	7.53	—	10.34	12.13	—	2.54	4.31	5.40	7. 0	7.58	9.31
11	*Bonne-Espérance* ...	6.17	—	»	—	»	12.16	—	»	»	»	7. 3	»	»
13	*Buisson*	6.20	*2593*	»	—	»	12.20	—	»	»	»	7. 7	»	»
13	Warquignies ... A.	6.22	—	7.59	—	10.40	12.22	—	3. 0	4.37	5.46	7. 9	8. 4	9.37
	D.	—	6.26	8. 0	—	10.41	12.23	—	3. 1	—	5.47	*2609* 7.26	8. 5	9.38
15	*Boussu-Bois*	—	»	8. 5	—	»	12.28	—	»	—	5.52	7.31	»	»
17	Dour ..... A.	—	6.34	8.10	—	10.49	12.33	—	3. 9	—	5.57	7.37	8.13	9.46

		2613		2615	2617		2619	2621	2623		2625		2627	
17	Dour ..... D.	5.54		8.18	10.28		12.35	1.50	3.25	—	6. 1	—	8.20	
19	*Wihéries*	5.59		8.23	10.33		12.40	1.56	3.30	—	6. 6	—	8.26	
23	Audregnies	6. 7		8.30	10.41		12.47	2. 4	3.37	—	6.13	—	8.34	
24	Angre	6.12		8.34	10.46		12.51	2. 9	3.42	—	6.17	—	8.39	
28	Roisin-Autreppe A.	6.18		8.40	10.53		12.57	2.18	3.49	—	6.23	—	8.48	
—	(h. oc.).	*1662*		*1664*			*1676*		*1672*		*1674*			
0	D.	6.41		8.58	—		1. 0	—	4. 9	—	6.54	—		
8	**Bavay** (D) (h.f.) A.	6.58		9.15	—		1.17	—	4.26	—	7.11	—		
	D.	7.12		9.24	—		1.32	—	4.36	—	8. 2	—		
21	Le Quesnoy ..... A.	7.31		9.46	—		1.51	—	4.55	—	8.21	—		
39	Solesmes ..... A.	8. 5		11.15	—		2.35	—	7. 0	—	9. 0	—		
58	**Cambrai** ..... A.	8.43		11.52	—		3.35	—	7.37	—	9.43	—		

				2595		2597	1737		2599		2603		1739	
17	Dour ..... D.	—	6.35	8.11	—	10.50	12.34	—	3.10	—	5.58	—	8.14	9.47
19	Elouges	—	6.40	8.17	—	10.56	12.41	—	3.16	—	6. 4	—	8.20	9.53
20	**Quiévrain** ✕ .... A.	—	—	8.25	—	11. 4	12.49	—	3.24	—	6.12	—	8.28	10. 1

overige motorwagens.

En voor deze verdere periode ontbreken de gegevens. Wel werden ook in deze regio vanaf ongeveer 1900 de oudste motorwagens vervangen door nieuwere typen.

Regio Kuststreek

Een tweede inzetlijn zou de verbinding tussen Diksmuide en Nieuwpoort geweest zijn, maar hier bestaat enige twijfel. Ook de typen 5 waren immers op deze verbindingen actief. Mogelijk werd deze lijn tijdens de winter volledig met motorwagens gereden. Tijdens de zomer zouden – omwille van het uitgebreidere cliënteel – voor sommige treinen de stoomlocomotieven tot inzet komen.

In 1906 werd de Flandre Occidental door de Staatsspoorwegen overgenomen. Hierdoor moest de “Etat Belge” ineens een groot aantal lokaallijnen – die tot dan door de Flandre Occidental uitgebaat werden overnemen. Maar het is weinig waarschijnlijk dat onze oudste “Voitures à Vapeur” deze omschakeling nog meemaakten.

Pas na de levering van de recentere motorwagens zouden de oudere exemplaren naar West-Vlaanderen verhuizen. Hier was echter de Flandre Occidental nog steeds bedrijvig op verschillende lijnen en baatten de Staatsspoorwegen slechts een net van enkele niet-aaneengeschakelde lijnen uit. Deze hadden ze geërfd door de splitsing van de Société Général d’Exploitation en de afscheuring van de Flandre Occidental.

Hierdoor waren enkele kleine maatschappijen weer los komen te staan en niemand had interesse in de overname. Na de oprichting van een (voorlopige) overkoepelende maatschappij zouden deze concessies geleidelijk aan onder toezicht en uitbating van de staat komen.

De Flandre Occidental had echter een mooi aaneengesloten net van vooral hoofdlijnen, maar dit wordt later in dit boek belicht bij de stoommotorwagens van deze maatschappij.

Eén van de (grotere) overgenomen maatschappijen was de Ostende – Ypres – Armentières en hier werden nog een tijdje de oorspronkelijke machines gebruikt.

Maar omstreeks 1886 kwamen de stellen vanuit Brussel over en deze werden vooral op de zuidelijke tak – tussen Ieper, Komen (Comines) en de Franse grensplaats Houplines – gebruikt. Het onderstaande uittreksel geeft een beeld. Of de Compagnie du Nord tot in Houplines de dienst verzekerde of dat de Belgische motorwagens (onder een ander treinnummer) doorreden tot in Armentières, kon niet achterhaald worden.

74 **YPRES—COMINES—ARMENTIERES**

Kil			18	2806	20	22	2810	24	28	2814	32	92	2820	
			m	m	m	m	m	m	s	s	s	s	s	
0	**Ypres**	D.	5.13	7.42	8. 0	9.41	9.46	10.59	2.29	2.35	5. 2	7.35	8.40	—
10	*Houthem*		5.30	»	8.15	»	»	11.16	»	»	5.17	7.50	»	—
		A.	5.35	8. 7	8.22	9.59	10. 7	11.21	2.46	3. 0	5.22	7.55	9. 1	—
13	Comines		*2790*	*2792*				*2794*		*2796*	*2798*		*2800*	
		D.	5.39	8.27				11.25		3.20	5.45		9.17	—
17	Warneton		5.49	8.35			—	11.35		3.28	5.55		9.27	—
—	*Pont-Rouge*		5.55	8.40			—	11.41		3.33	6. 1		9.33	—
23	Le Touquet (h. oc.)		6. 6	8.50	Vers Courtrai.	Vers Courtrai.	—	11.52	Vers Courtrai.	3.43	6.12	Vers Courtrai.	9.44	—
		A.	6.16	8.59			—	12. 2		3.52	6.22		9.54	—
27	Houplines (D) (h. f.)		*1902*	*1904*				*1906*		*1908*	*1910*		*1912*	
		D.	6.24	9. 6			—	12.10		4. 0	6.30		10. 2	—
29	**Armentières**	A.	6.30	9.12			—	12.16		4. 5	6.36		10. 8	—

ARMENTIERES—COMINES—YPRES **74**

Kil			1901	2807	23	1903	1905	2813	89	1907	25	1909	29	91	1911
			m	m	m	m	m	m	s	s	s	s	s	s	s
0	**Armentières**	D.	4.47	—	—	7.35	10.35	—	—	2. 8	—	4.43	—	—	7.18
		A.	4.53	—	—	7.42	10.40	—	—	2.13	—	4.49	—	—	7.23
2	Houplines (h. f.)		*2791*			*2793*	*2795*			*2797*		*2799*			*2801*
		D.	4.55	—		7.43	10.42	—		2.15		4.51			7.25
6	Le Touquet (D) (h. oc.)	A.	4.57	—		7.45	10.43	—		2.16		4.53			7.26
		D.	5. 5	—		7.53	10.51	—		2.24		5. 1			7.34
—	*Pont-Rouge*		5.14	—		8. 2	10.59	—		2.32		5.10			7.42
12	Warneton		5.20	—		8. 8	11. 4	—		2.37		5.16			7.47
		A.	5.29	—		8.17	11.11	—		2.44		5.25			7.54
16	Comines					*17*	*21*			*2815*		*2821*			*33*
		D.	6.26	6.56		8.26	11.22	11.28	1.13	3. 8	3.17	5.30	5.40	6.49	9.14
19	*Houthem*		»	7. 2		8.32	»	»	1.18	»	3.23	»	»	6.53	9.20
29	**Ypres**	A.	6.51	7.15		8.47	11.41	11.53	1.30	3.33	3.38	5.55	6. 2	7. 6	9.36

Vers Courtr. | De Courtrai.

De nieuwe uitvoering komt aan bod . .

Drie varianten op één thema

De eerste bedrijfsgegevens van de stellen van de eerste generatie brachten veel onvolkomenheden aan het licht. Deze werden wel gedeeltelijk weggewerkt bij de latere bestellingen, maar het concept voldeed maar matig.

Grootste probleem was het gebrek aan voldoende vermogen. Hierdoor was de inzet beperkt en kon men met moeite de aangekoppelde rijtuigen slepen. Al dadelijk bleek dat ook de capaciteit te klein was voor de beoogde inzet. Dit kwam vooral in Brussel en Gent tot uiting

Verder had de ontploffing bij de VV 8 catastrofale gevolgen voor de nieuwe ketels van het type “Guitar”. Hoewel ze in principe volkomen veilig gebouwd konden worden, was het vertrouwen verdwenen. Om aan alle vooropgestelde specificaties te voldoen, liet Belpaire – met dezelfde basis – drie verschillende reeksen voertuigen ontwerpen, namelijk:

- Een locomotief met ongeveer dezelfde kenmerken als het type 5, maar waar de bagageafdeling bijgevoegd werd. Deze machine moest drie à vier lichte rijtuigen kunnen slepen.

- Een korte motorwagen met de bagageafdeling, maar ook met een kleine 3de klasse-afdeling. De trekkracht moest voldoende zijn voor één of twee bijkomende rijtuigen

- Een vierassige motorwagen met de drie klassen, maar ook met een verhoogde capaciteit. Deze moest in staat zijn om eventueel één bijkomend rijtuig te slepen.

De last hing natuurlijk af van het reliëf van de bediende lijn. In elk van de drie gevallen moest gebruikgemaakt worden van een klassieke ketel, die in de rijrichting geplaatst werd

In de volgende hoofdstukken worden deze drie groepen afzonderlijk besproken.

De vierassige motorwagen
Met drie rijtuigklassen

Laten we beginnen met het uitgebreidste voertuig, dat alle onderdelen bevatte. Men had goed geluisterd en nagedacht over de problemen met de voorgangers en hierin kwam één opmerking van de reizigers steeds naar voren: door het starre chassis werden de trillingen en schokken van het mechanisme sterk overgedragen op de reizigerscompartimenten.

Bij de eerste motorrijtuigen was hier nog geen oplossing voor gevonden, maar bij de latere leveringen werd een dubbele vering toegepast, eerst bij de 1ste en 2de klasse-afdelingen, later bij het ganse rijtuiggedeelte.

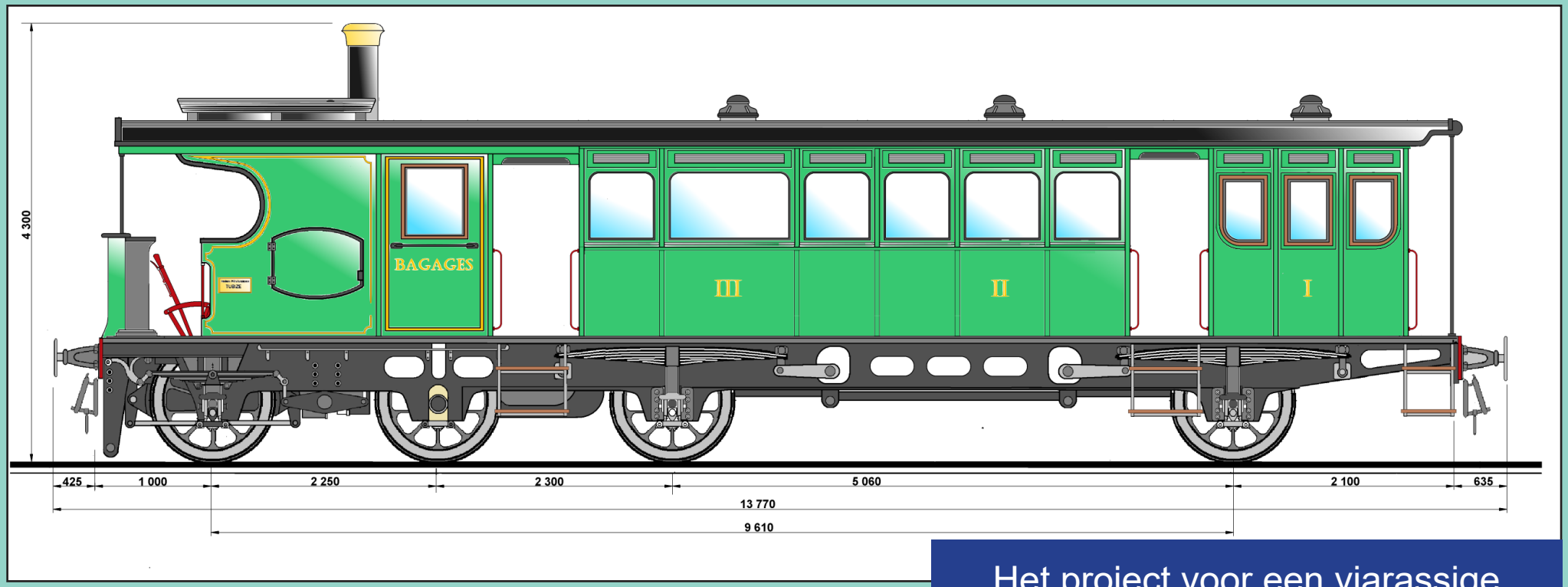
- Het project:

Nog voor de bestelling doorgevoerd werd, zou Tubize – ook voor de levering aan de privémaatschappijen en aan het buitenland – in eigen regie een ontwerp uitwerken. Deze motorwagen zou een uitgebreidere versie van de eigen motorwagens type 19 worden. Zoals de Staatsspoorwegen gevraagd hadden, werd de oorspronkelijke motorwagen uitgebreid en de capaciteit verhoogd.

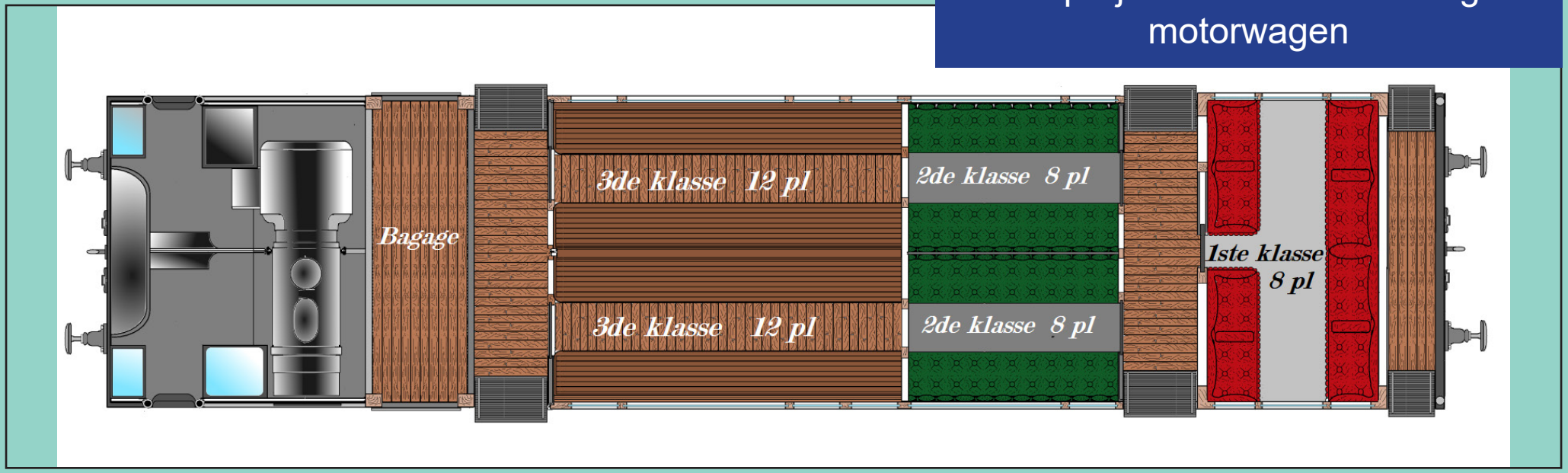
Hiervoor ging men dan ook over van drie assen naar vier assen. Maar de gekende aandrijving werd behouden en de aandrijving werd verplaatst naar de tweede as, zoals trouwens de Cie Belge al doorgevoerd had.

Verder werd de (primitieve) opstelling van de banken in langsrichting behouden. De afdelingen werden echter volledig van elkaar gescheiden door toegangsplatforms tussen elke afdeling. Opmerkelijk was wel dat de rangorde omgedraaid werd: de 1ste klasse afdeling lag nu aan het uiteinde van het voertuig. De opstelling van de VV 14 / VV 15 met twee parallelle afdelingen en twee toegangsdeuren naar het toegangsplatform werd behouden. Enkel voor het 1ste klasse-compartiment had men een bijzondere opstelling. Het plan van dit ontwerp bleef behouden, maar de kenmerken werden niet teruggevonden. Opmerkelijk werd dit plan – foutief – bij de beschrijving van de tentoonstelling van Antwerpen in 1885 gebruikt.

Daar het oorspronkelijke plan van zeer slechte kwaliteit was, werd het zo getrouw mogelijk hertekend en op de volgende bladzijde afgebeeld.



Het project voor een viarassige motorwagen



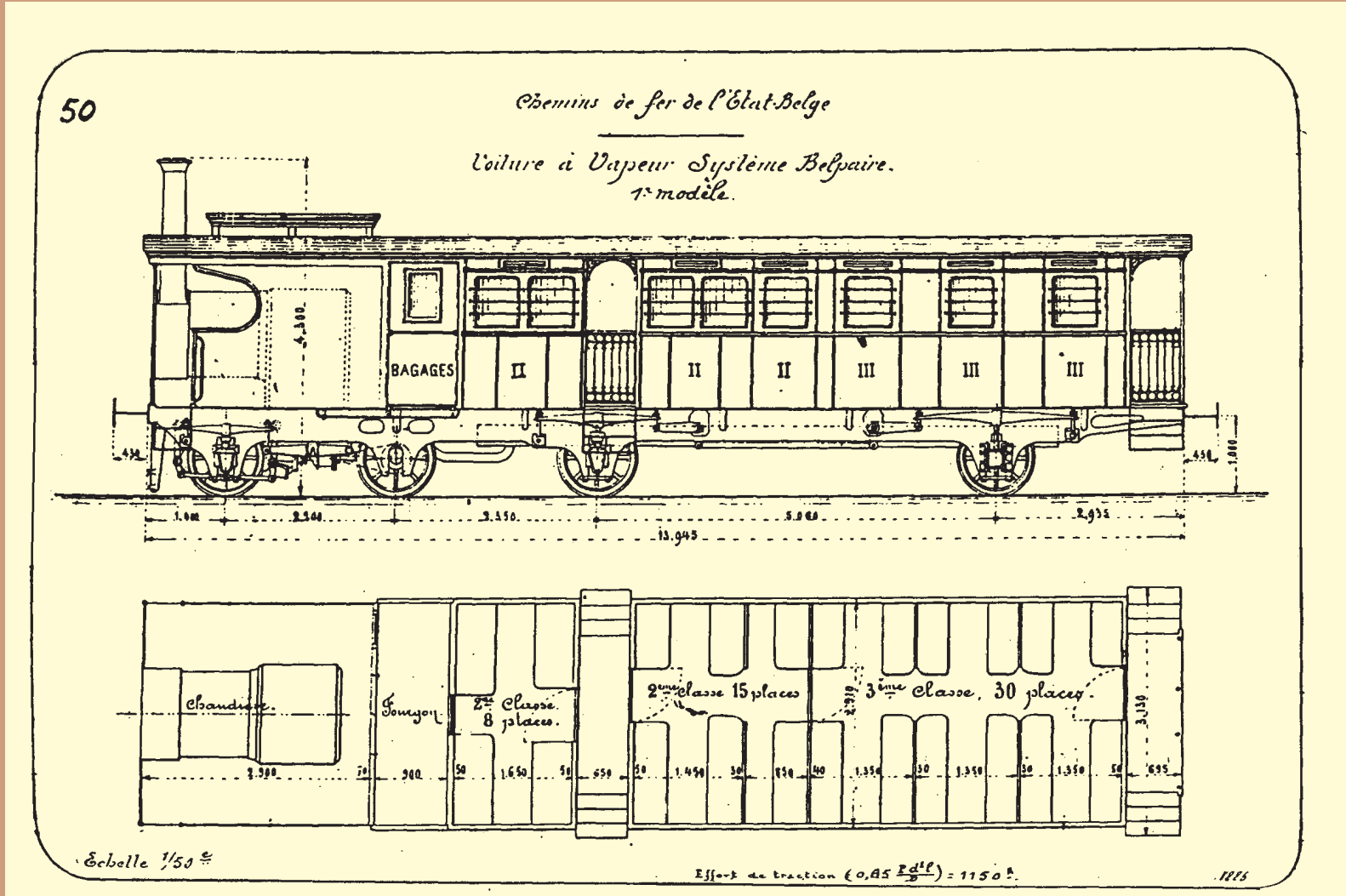
De stoommotorwagen

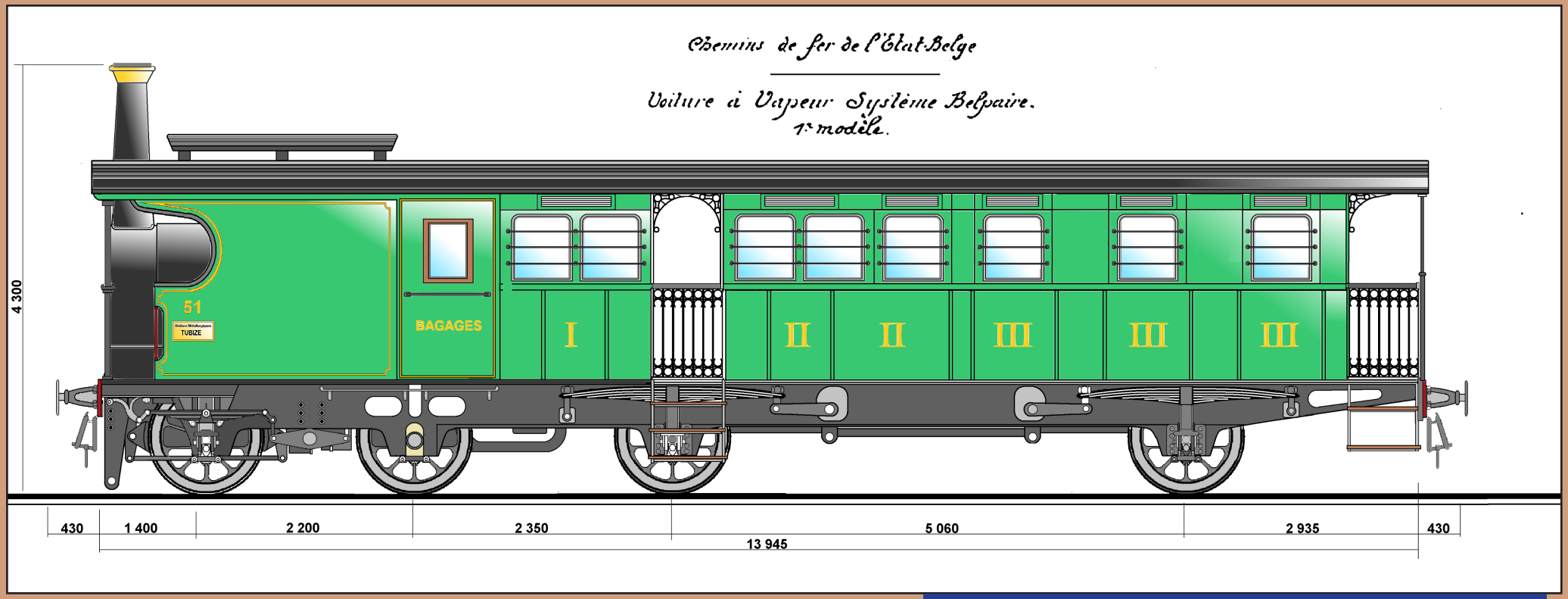
De VV 51

Om onaangename verrassingen tegen te gaan, werd beslist om een eerste prototyperijtuig te laten bouwen. Het ontwerp en de bouw werden toevertrouwd aan de “Ateliers Métallurgiques de Tubize”. Voor dit eerste stoomrijtuig greep men terug op de laatst geleverde stellen VV 14 en VV 15 voor het aandrijfgedeelte, natuurlijk wel al uitgerust met de nieuwe klassieke ketel. Maar deze werd al in de lengterichting in de machineruimte geplaatst.

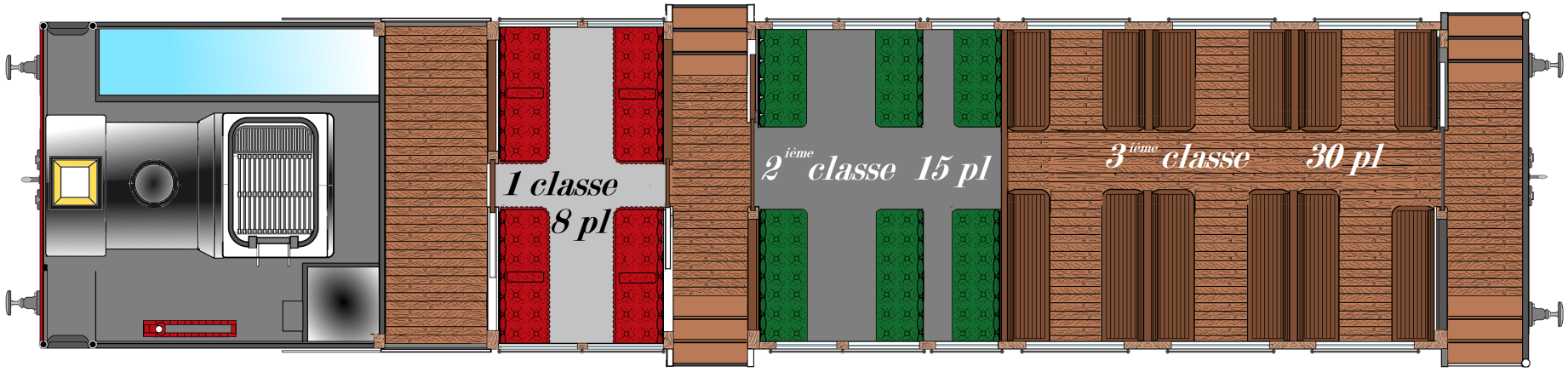
De ketel had ongeveer dezelfde maten als bij de nieuwbouwketels van zijn voorgangers; wel was de keteldruk opgetrokken tot 12,5 bar. Men had de klassieke uitrusting en het roosteroppervlak was op 1,082 m² bepaald. Dit werd bekomen met een rooster met een lengte van 900 mm en een breedte van 1.200 mm. De langsketel met een diameter van 1.090 mm en een afstand tussen de beide pijpenplaten van 954 mm bood plaats aan 150 vlampijpen. Door deze opstelling was er een verwarmend oppervlak voor de pijpen van 15,2 m². Verhoogd met het oppervlak van de haard (4,13 m²) werd een totaal verwarmingsoppervlak van 19,33 m² bereikt.

De ketel werd nog steeds langs de zijkant gestookt, om de lengte te





De motorwagen VV 51



beperken. Verder was deze uitgerust met een vierkante schoorsteen. Deze was trouwens alom gebruikt tijdens deze periode.

De machinistenruimte had nog steeds een toegang volledig vooraan en de ganse ketel was overkapt met een doorgaand dak. Maar daar deze ketel hoger was, werd er een verhoging van het dak voorzien ter hoogte van de stoomdom en de veiligheidskleppen.

De aandrijving werd praktisch ongewijzigd overgenomen van de beide laatste stellen VV 14 en VV 15, dus met de tweede as aan aangedreven as. De volledige aandrijving was weer op een chassis gemonteerd en dit bevond zich boven de eerste (loop)as.

Het mechanisch gedeelte zou voor een groot deel afwijken van de volgende motorwagens. Zoals reeds gezegd zou bij de VV 51 als enige het dak doorlopen boven de ganse ketel tot aan de voorzijde.

Voor het chassis gebruikte men langsliggers over de ganse lengte en deze waren uitwendig aangebracht. De aslagers bevonden zich dus aan de buitenzijde van de wielen. Er werd ook slechts één enkele as aangedreven, zodat men een asindeling 1A2 had. De aangedreven as kon ongeveer 20 mm zijdelings (naar beide zijden) uitwijken en opnieuw werden de (rubberen) hulpcilinders gebruikt om de afstand tot de cilinders constant te houden. De vering gebeurde in één enkele trap met betrekkelijk lange, soepele bladveren en om het comfort te verbeteren stonden deze al in ruststand sterk gespannen. De veren waren twee aan twee verbonden door middel van balansen

Zoals bij alle volgende motorwagens stapte men af van de banken in de langsrichting en kreeg men de klassieke opstelling met middengang. Nochtans waren de drie klassen nog volledig gescheiden. Achter de bagageafdeling werd een enkel 1ste-klassecompartiment voorzien met zeer comfortabele zetels. De lengte hiervan bedroeg 1.650 mm, de breedte tussen de beide zijwanden was 2.919 mm. Deze boden plaats aan acht personen. Dit compartiment werd later omgevormd tot een bijkomende 2de klasse

De 2de klasse-afdeling bestond uit 1 ½ afdeling en bood plaats aan 15 reizigers in een 2 + 3-opstelling. De toegang tot deze beide klassen gebeurde door een middenplatform met een lengte van 650 mm.

De 3de klasse-afdeling had drie compartimenten, uitgerust met houten banken. Ze bood plaats aan 30 reizigers en was toegankelijk via een eindplatform met een lengte van. 695 mm. De reizigers moesten genoegen nemen met minder beenruimte, daar de lengte slechts 1.350 mm bedroeg. Er was geen doorgang voorzien tussen 2de en 3de klasse.

Tussen machineruimte en 1ste klasse afdeling was een bagageruimte met een lengte van 900 mm. De toegang gebeurde door middel van een schuifdeur aan weerszijden van de motorwagen.

Vermelden we nog dat de middenplatforms afgesloten werden door mooie gegoten poortjes? Ook aan de bovenzijde was een versierde versterking voorzien.

De zijwanden waren voorzien van schuiframen en deze waren uitgerust met horizontaal geplaatste veiligheidsstangen. Boven elk venster was een ventilatierooster aangebracht.

Omschrijving	Waarde	Eenheid
Asindeling	B2	
Ketel :		
Roosterlengte (mm)	1 082	mm
Roosterbreedte (mm)	1 000	mm
Rooosteroppervlak (m²)	1,082	m²
Aantal vlampijpen	150	
Lengte vlampijpen (mm)	954	mm
Diameter langsketel (mm)	40/45	mm/mm
Verwarmingsopp haard (m²)		m²
Verwarmingsopp pijpen (m²)		m²
Totaal Verwarmingsopp (m²)	22,280	m²
Keteldruk (bar)	12,5	bar
Cilinders :		
Diameter (mm):	175	mm
Zuigerslag (mm)	320	mm
Diameter wielen (mm)	1 000	mm
Radstand aandrijfwielen (mm)	2 200	mm
Totale radstand (mm)	10 510	mm
Lengte motorwagen	14 805	mm
Lengte chassis	13 945	mm
Breedte	3 129	mm
Hoogte vloer	1 300	mm
Hoogte dak	4 000	mm
Totale hoogte	4 300	mm
Aantal zitplaatsen		
eerste klasse	(8)	
tweede klasse	15	
derde klasse	30	
Lengte compartiment		
eerste klasse	1 650	mm
tweede klasse	1 450	mm
derde klasse	1 350	mm
bagage	900	mm
machineruimte / stuurpost	2 900	mm
Massa (kg)	31 900	kg
Hoogste aslast (kg)	11 000	kg
Voorraden		
Steenkool	700	kg
Water	1 800	liter

De stoommotorwagens

De VV 52 > 55

Al tijdens de bouw van de VV 51 door Tubize zou de constructeur op vraag van de Staatsspoorwegen tal van verbeteringen – vooral op mechanisch gebied – doorvoeren. Deze nieuwe uitvoering zou het interne type 29 worden. De bestelling voorzag in de bouw van vijf bijkomende motorwagens.

Qua reizigersgedeelte werd deze volledig van de VV 51 overgenomen en gedeeltelijk vereenvoudigd.

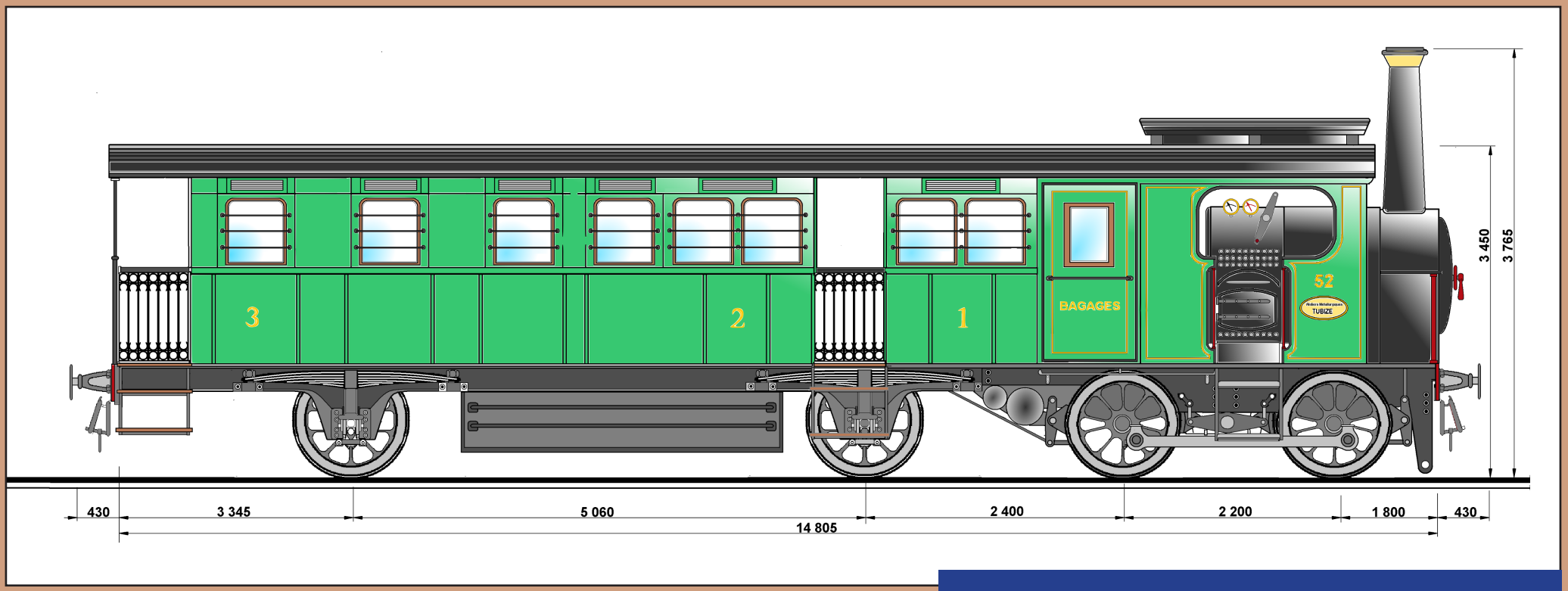
De grootste wijzigingen werden aangebracht bij het machinegedeelte. De ketel bleef praktisch ongewijzigd, maar werd ten opzichte van de symmetrieas wat naar rechts verschoven. Hierdoor had men een grotere ruimte om te stoken. De besturing gebeurde nu rechts in functie van de rijrichting en dit hield in dat de stookdeur naar de andere zijde verhuisde. Nog steeds werd gekozen voor een eenmansbediening, waarbij de machinist tijdens de stilstanden het vuur in stand hield.

Grootste uitwendige verandering was het feit dat het dak niet meer doorliep tot vooraan, maar eindigde juist voor de stoomdom en hierdoor werd de rookkast niet meer afgedekt. Op de ruimte voor de voorwand (en ook gedeeltelijk in de machineruimte) kwamen nu de watertenders en de kolenbak terecht. De beide toegangen werden naar achteren – ter hoogte van de haard – verschoven.

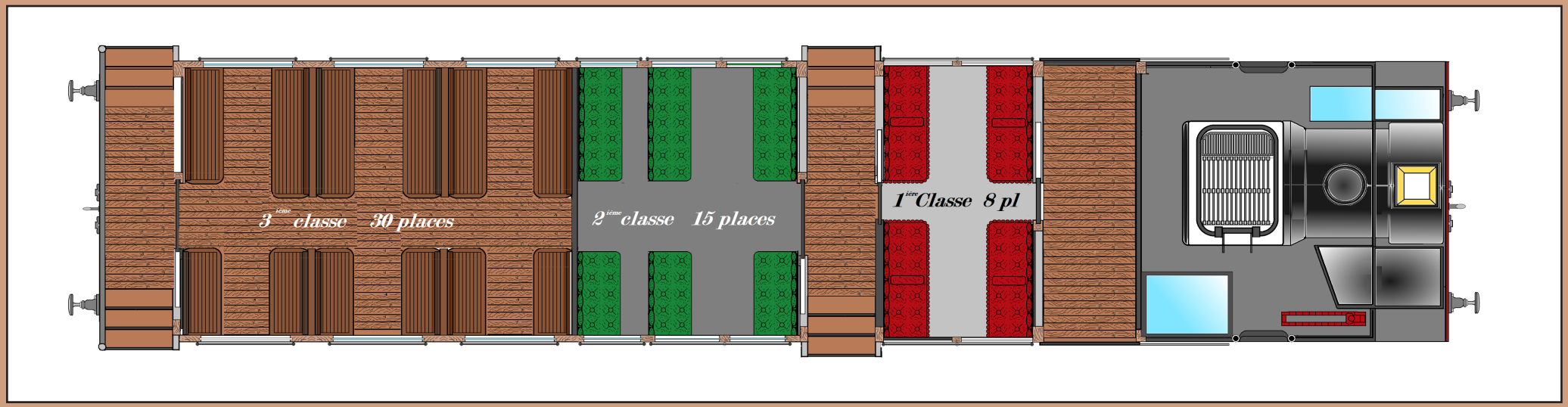
Ook de aandrijving werd aangepast. Nog steeds werd de tweede as rechtstreeks aangedreven, maar men voorzag nu een koppelstang tussen 1ste en 2de as en zo kreeg men een asindeling B2. Deze verandering noodzaakte ook dat de beide drijfwielen uitwendig opgesteld werden en dat de langsliggers in tweeën gedeeld werden. Vooraan waren deze inwendig; bij het rijtuiggedeelte bleven deze uitwendig, maar de hoogte werd beperkt. Hierdoor kreeg de motorwagen ook een sierlijker uiterlijk.

Daar er geen plan ter beschikking stond, werden de tekeningen zo goed mogelijk aan de hand van de beschikbare afmetingen en beschrijvingen en de schaarse foto's uitgevoerd. Hierdoor kunnen sommige details niet volledig met de werkelijkheid overeenkomen.

Omschrijving	Waarde	Eenheid
Asindeling	B2'	
Nummers	VV 52 > VV55	
Ketel :		
Roosterlengte	900	mm
Roosterbreedte	1 200	mm
Roosteroppervlak	1,08	mm
Aantal vlampijpen	150	
Lengte vlampijpen	1 400	mm
Diameter langsketel	1 096	mm
Verwarmingsopp haard	4,155	m²
Verwarmingsopp pijpen	22;500	m²
Totaal Verwarmingsopp	26,655	m²
Keteldruk	12,5	bar
Cilinders :	2 inwendig	
Diameter :	200	mm
Zuigerslag	350	mm
Diameter wielen	1 000	mm
Radstand aandrijfwielen	2 200	mm
Totale radstand	9 660	mm
Oversteek voor	1 800	mm
Afstand 1ste as - 2de as	2 200	mm
2de as - 3de as	2 400	mm
3de as - 4de as	5 060	mm
Oversteek achter	3 345	mm
Lengte motorwagen	15 665	mm
Lengte chassis	14 805	mm
Breedte	3 139	mm
Hoogte vloer	1 050	mm
Hoogte dak	3 550	mm
Totale hoogte	3 765	mm
Aantal zitplaatsen eerste klasse	6	
tweede klasse	16	
derde klasse	30	
Lengte compartiment :		
eerste klasse	1 650	mm
tweede klasse	1 450	mm
derde klasse	1 350	mm
bagage	980	mm
machineruimte / stuurpost	2 900	mm
Massa	33 100	kg
Aslast :1ste as	11 000	kg
2de as	11 100	kg
3de as	6 000	kg
4de as	5 000	kg



De motorwagens VV 52 > 55



De stoommotorwagen

De VV 56

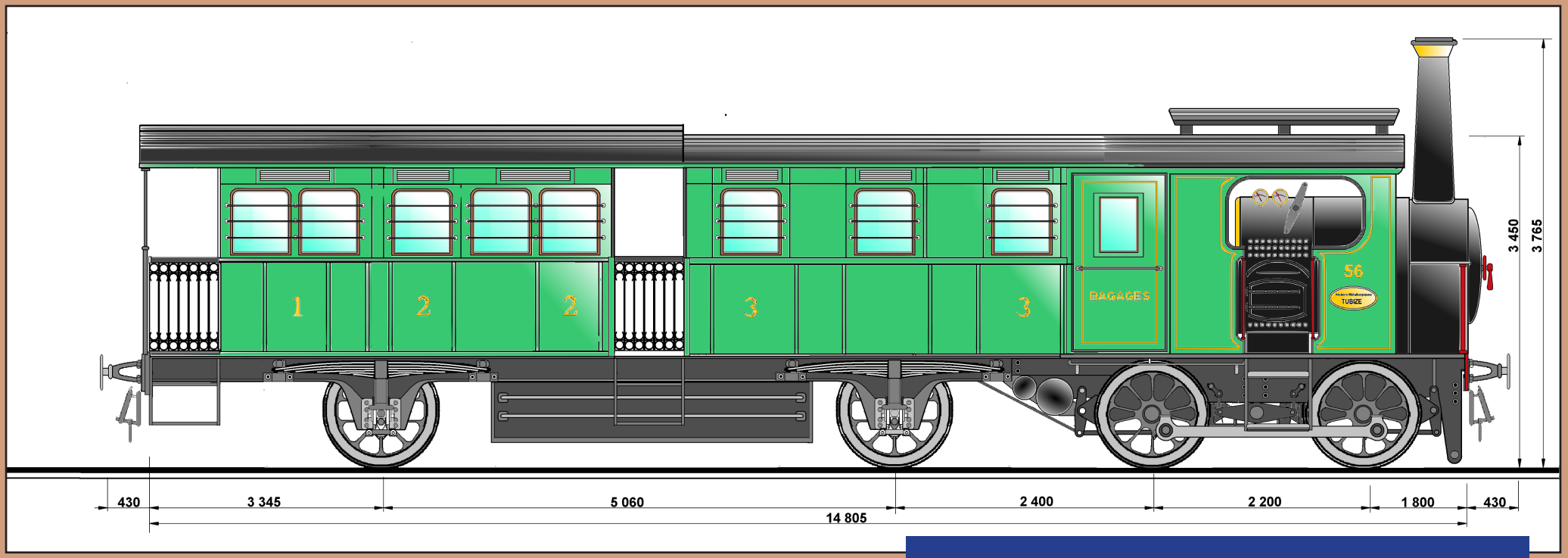
Reeds lange tijd waren er klachten van de reizigers uit 1ste en 2de klasse: daar ze te kort bij het machinegedeelte en de ketel zaten, hadden ze alle nadelen hiervan. Naast de geluids- en geurhinder waren er de trillingen en schokken. Om dat tegen te gaan zou Tubize nog tijdens de bouw een aantal veranderingen aanbrengen aan de bestelde motorwagens. Nochtans zou dit effectief slechts bij de allerlaatste – de VV 56 – doorgevoerd worden.

Het volledig mechanische gedeelte bleef ongewijzigd, maar het rijtuiggedeelte draaide men gewoon om. Men had nu een indeling van voor naar achter van drie 3de klasse compartimenten, 1 ½ tweede klasse en aan het uiteinde een 1ste klasse compartiment. De toegang gebeurde nu op een middenplatform, tussen de 2de en de 3de klasse enerzijds en een eindplatform voor de 1ste klasse anderzijds.

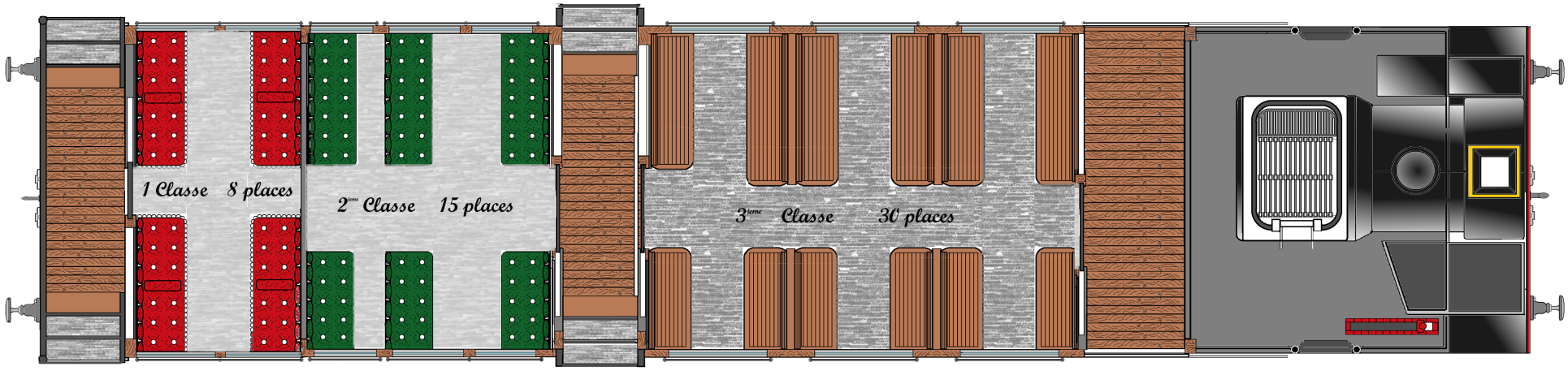
En dan werd nog een tweede nieuwigheid ingevoerd: het ganse gedeelte 1ste en 2de klasse werd opgebouwd op een tweede, vrijliggend chassis. Dit werd met het hoofdchassis verbonden door middel van vier bijkomende bladveren. Deze hadden tot doel om de schokken verder weg te werken. Hiervoor was er een onderbreking van het dak nodig en lag dit dak ongeveer 100 mm hoger en werd boven dit van de 3de klasse doorgevoerd.

Het 3de klasse-gedeelte was nog rechtstreeks op de langsliggers vastgemaakt.

Omschrijving	Waarde	Eenheid
Asindeling	B2'	
Nummers	VV 56	
Ketel :		
Roosterlengte	1 097	mm
Roosterbreedte	1 000	mm
Roosteroppervlak	1,097	mm
Aantal vlampijpen	150	
Lengte vlampijpen	1 345	mm
Diameter langsketel	1 090	mm
Verwarmingsopp haard		m²
Verwarmingsopp pijpen		m²
Totaal Verwarmingsopp	26,57	m²
Keteldruk	12,5	bar
Cilinders :	2 inwendig	
Diameter :	200	mm
Zuigerslag	250	mm
Diameter wielen	1 000	mm
Radstand aandrijfwielen	2 200	mm
Totale radstand	9 660	mm
Oversteek voor	1 800	mm
Afstand 1ste as - 2de as	2 200	mm
2de as - 3de as	2 400	mm
3de as - 4de as	5 060	mm
Oversteek achter	3 345	mm
Lengte motorwagen	15 665	mm
Lengte chassis	14 805	mm
Breedte	3 139	mm
Hoogte vloer	1 050	mm
Hoogte dak	3 550	mm
Totale hoogte	3 765	mm
Aantal zitplaatsen eerste klasse	6	
tweede klasse	15	
derde klasse	30	
Lengte compartiment		
eerste klasse	1 650	mm
tweede klasse	1 450	mm
derde klasse	1 350	mm
bagage	980	mm
m m m m m m m m m m m m m /	2 900	mm
stuurpost		
	31 900	kg
Massa	11 000	kg
Aslast :1ste as	10 900	kg
2de as	5 000	kg
3de as	5 000	kg
4de as		



De motorwagen VV 56



De stoommotorwagen

De VV 57

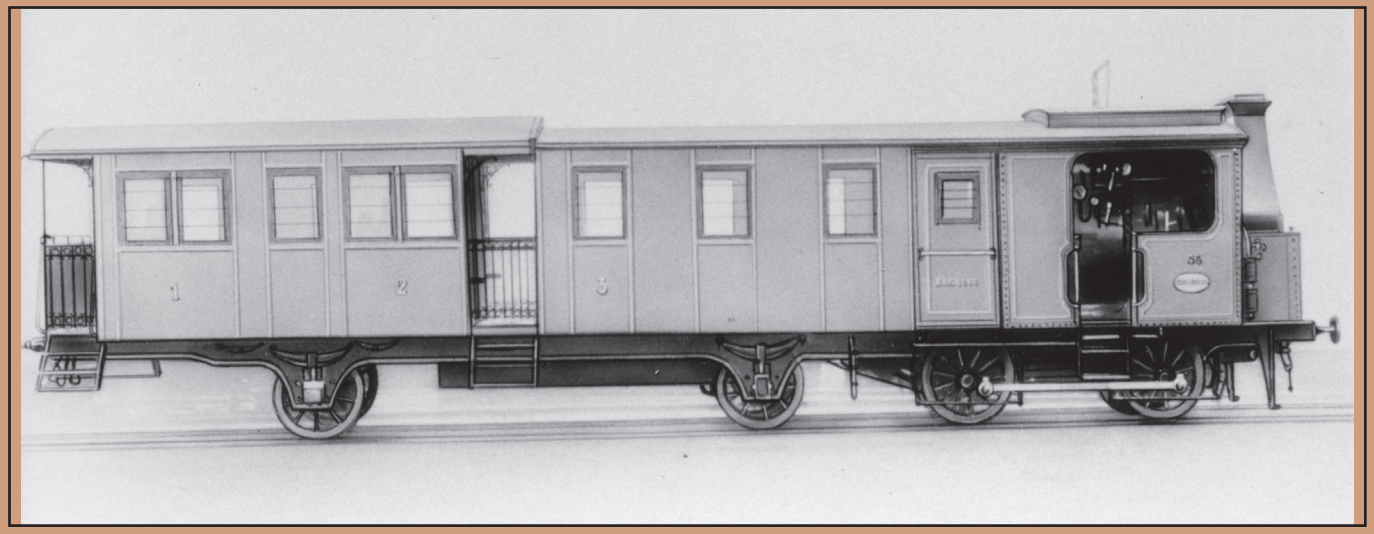
Bij de volgende bestelling van vier bijkomende stoommotorwagens bij Tubize had deze firma verschillende veranderingen aangebracht en deze vernieuwde stellen werden het type 39 in de eigen indeling bij de bouwer.

Op het gebied van indeling had men de schikking van de VV 56 behouden, maar de plaatsing van de toegangsplatformen was veranderd. Deze bevonden zich nu tussen bagageafdeling en 3de klasse; het tweede was gelegen tussen 1ste en 2de klasse.

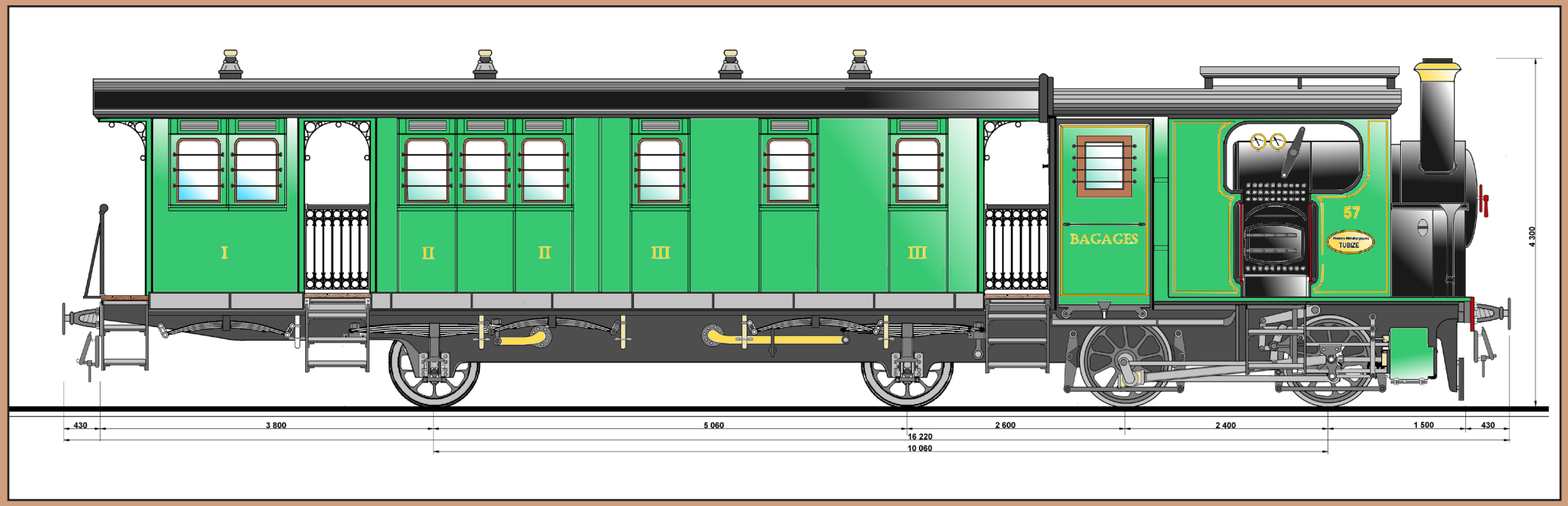
Nochtans voorzag men ook nog een beperkt eindplatform zonder enige bescherming of toegang tot de compartimenten. Hierop nam de treinwachter plaats bij een rit achterwaarts en gaf hij de machinist instructies. Dit was meestal enkel nodig bij het binnenrijden van de grotere eindstations. De bereden lijnen waren meestal enkelsporig en hadden geen signalisatie. De overwegen daarentegen werden beveiligd door overwegwachters. De secundaire trap van de vering tussen hoofdchassis en bijkomend hulpchassis werd behouden en nu zelfs uitgebreid tot de 3de klasse afdeling. Dit tweede chassis werd nu afgeveerd door middel van zes bladveren.

Opmerkelijk was ook de zeer grote oversteek achteraan – niet minder dan 3.800 mm. Hierdoor kon de totale radstand op 10.000 mm behaald worden, nodig om op de meeste bestaande draaischijven te kunnen keren. Verder merken we op dat – in tegenstelling tot de vorige exemplaren – hoge langsliggers over de ganse lengte gebruikt werden.

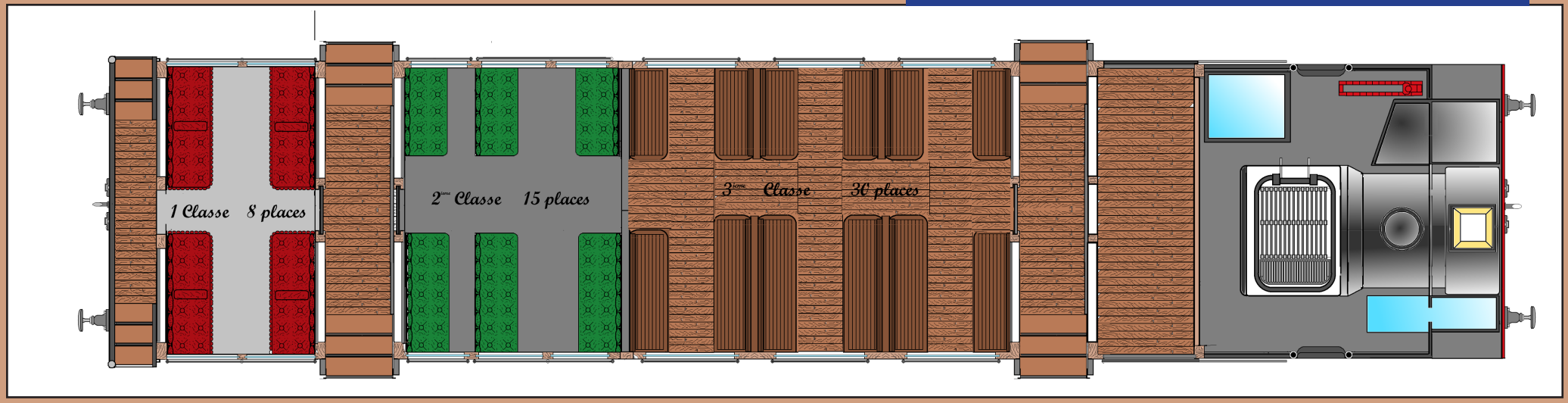
Maar de grootste vernieuwing werd opgetekend bij de aandrijving. De afmetingen van de ketel werden licht verhoogd, maar de binnenliggende cilinders werden

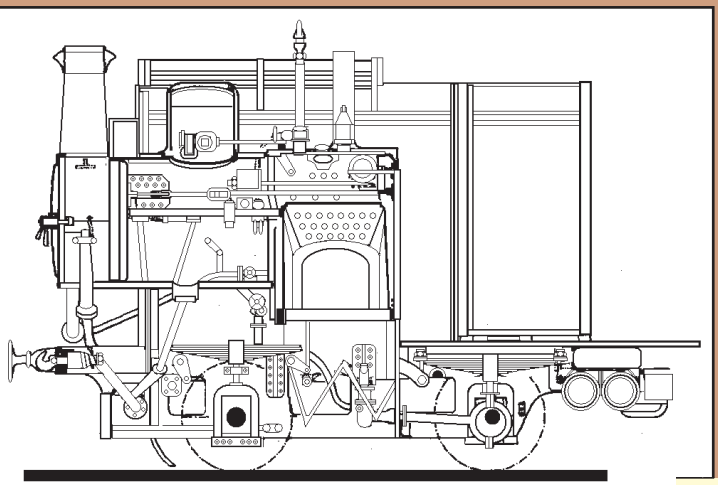


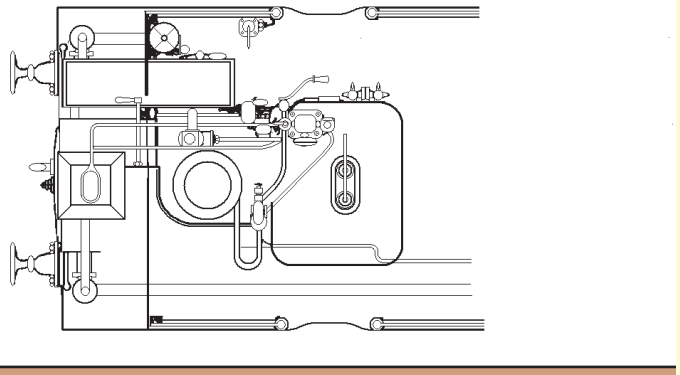
Omschrijving	Waarde	Eenheid
Asindeling	B2'	
Nummers	VV 57	
Ketel :		
Roosterlengte	1 097	mm
Roosterbreedte	1 000	mm
Roosteroppervlak	1,097	mm
Aantal vlampijpen	150	
Lengte vlampijpen	1 345	mm
Diameter langsketel	1 090	mm
Verwarmingsopp haard		m²
Verwarmingsopp pijpen		m²
Totaal Verwarmingsopp	26,57	m²
Keteldruk	12,5	bar
Cilinders :	2 inwendig	
Diameter :	200	mm
Zuigerslag	250	mm
Diameter wielen	1 000	mm
Radstand aandrijfwielen	2 200	mm
Totale radstand	9 660	mm
Oversteek voor	1 800	mm
Afstand 1ste as - 2de as	2 200	mm
2de as - 3de as	2 400	mm
3de as - 4de as	5 060	mm
Oversteek achter	3 345	mm
Lengte motorwagen	15 665	mm
Lengte chassis	14 805	mm
Breedte	3 139	mm
Hoogte vloer	1 050	mm
Hoogte dak	3 550	mm
Totale hoogte	3 765	mm
Aantal zitplaatsen eerste klasse	6	
tweede klasse	15	
derde klasse	30	
Lengte compartiment		
eerste klasse	1 650	mm
tweede klasse	1 450	mm
derde klasse	1 350	mm
bagage	980	mm
machineruimte / stuurpost	2 900	mm
Massa	31 900	kg
Aslast :1ste as	11 000	kg
2de as	10 900	kg
3de as	5 000	kg
4de as	5 000	kg



De motorwagen VV 57







vervangen door een buitenliggend mechanisme

Opnieuw werd een ketel type Belpaire – dus met vlakke bovenplaat – gebruikt; de keteldruk ervan werd bepaald op 12 bar.

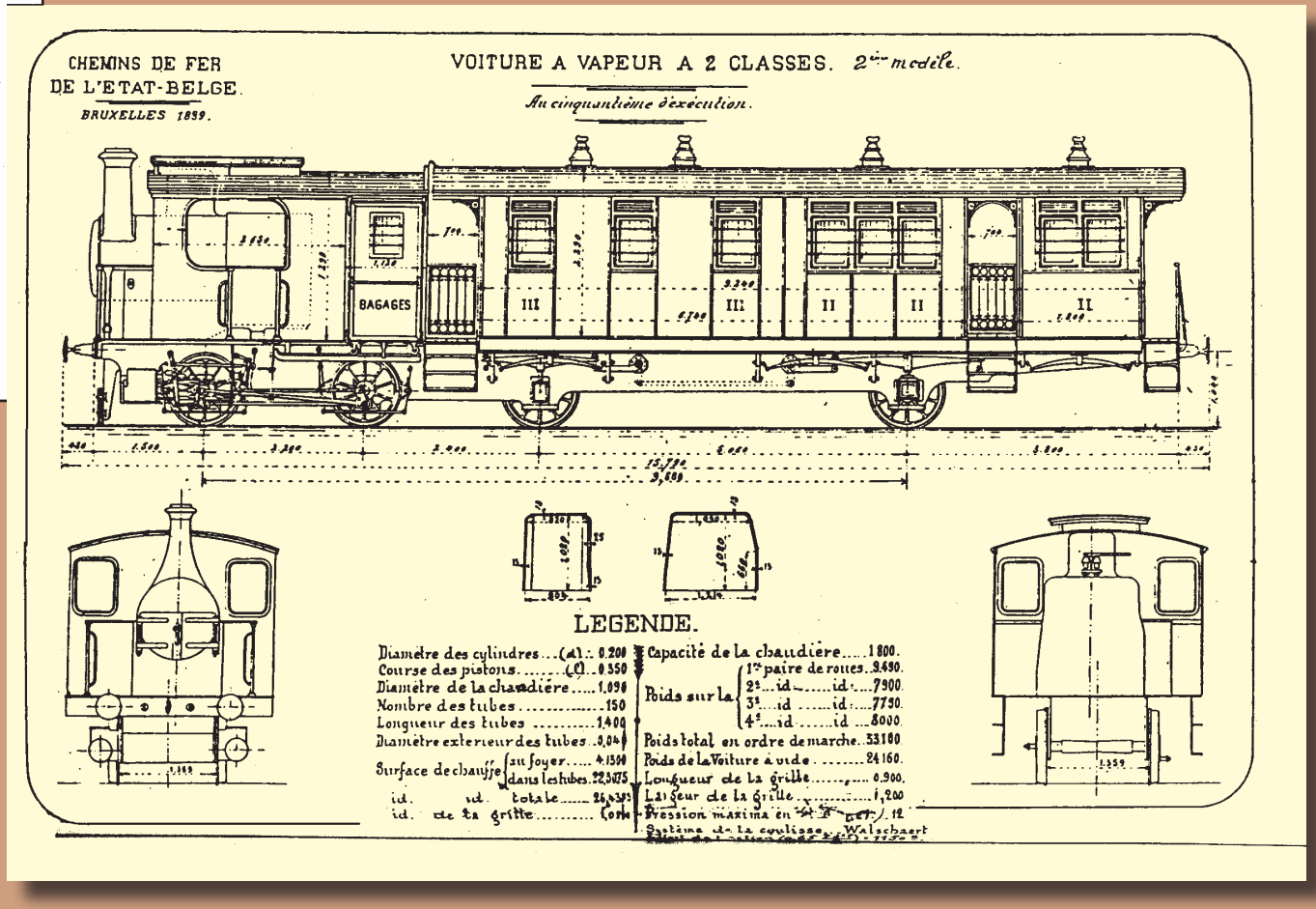
Men koos voor een eenvoudige haard met verticale wanden, maar opmerkelijk was deze aan één zijde – kant stookdeur – bovenaan licht naar binnen afgeschuind. Het – vlak aangebrachte – rooster had een breedte van 1.200 mm en een lengte van 900 mm. Het roosteroppervlak bedroeg hiermee 1,08 m². De hemelplaat bevond zich 1.090 mm boven het rooster.

Het totaal verwarmingsoppervlak bedroeg 26,4389 m² (opmerkelijk de nauwkeurigheid van vier cijfers achter de komma in deze periode), verdeeld tussen 4,1314 m² voor de haard en 22,3075 m² voor de pijpen.

Ook hier werd het stoken aan de zijkant van de ketel doorgevoerd en hiervoor was de ketel weer 100 mm naar links verschoven. Het besturen gebeurde opnieuw rechts. De machinistenruimte had een lengte van 2.650 mm en een maximale hoogte van 2.290 mm.

Zoals reeds aangehaald, koos men nu voor een opstelling met uitwendig aangebrachte cilinders en een mechanisme. Men gebruikte zuigers met een diameter van 200 mm en een slaglengte van 350 mm. De aandrijving gebeurde op de tweede as en hiervoor gebruikte men een klassieke kruiskop met twee geleiders. De eerste as werd via een koppelstang aangedreven en de afstand tussen beide drijfassen bedroeg 2.200 mm

Voor het eerst werd ook de verbeterde stoomverdeling van Walschaerts ingebouwd. Hierdoor was de vullingsgraad van de cilinder beter te regelen en kon het stoomverbruik verminderd worden.




57

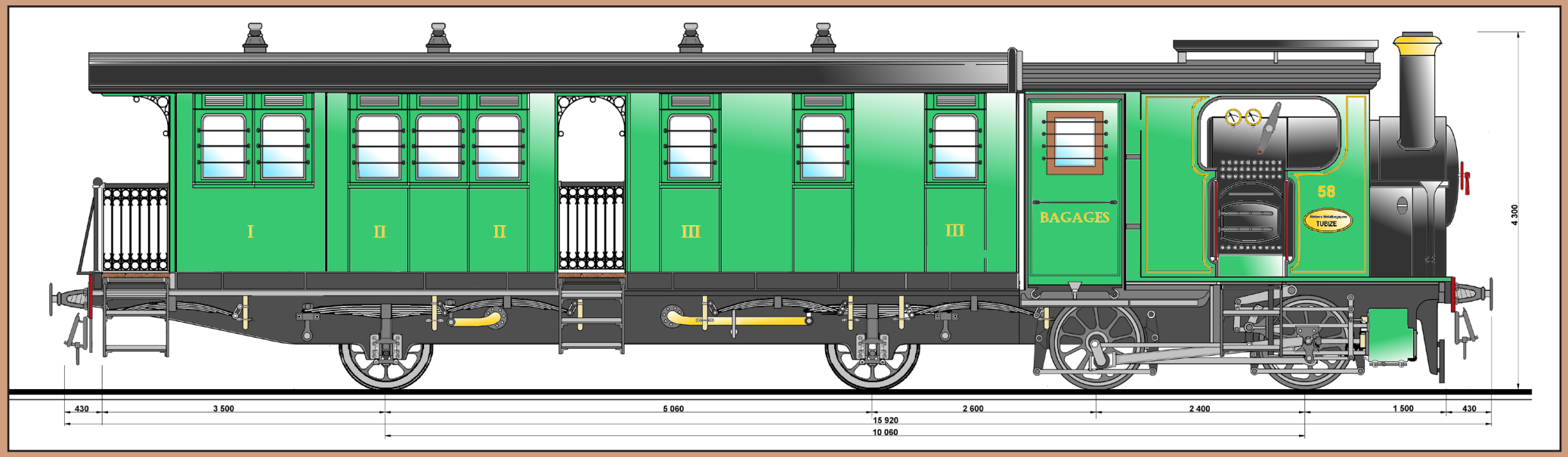
De stoommotorwagens

De VV 58 > 60

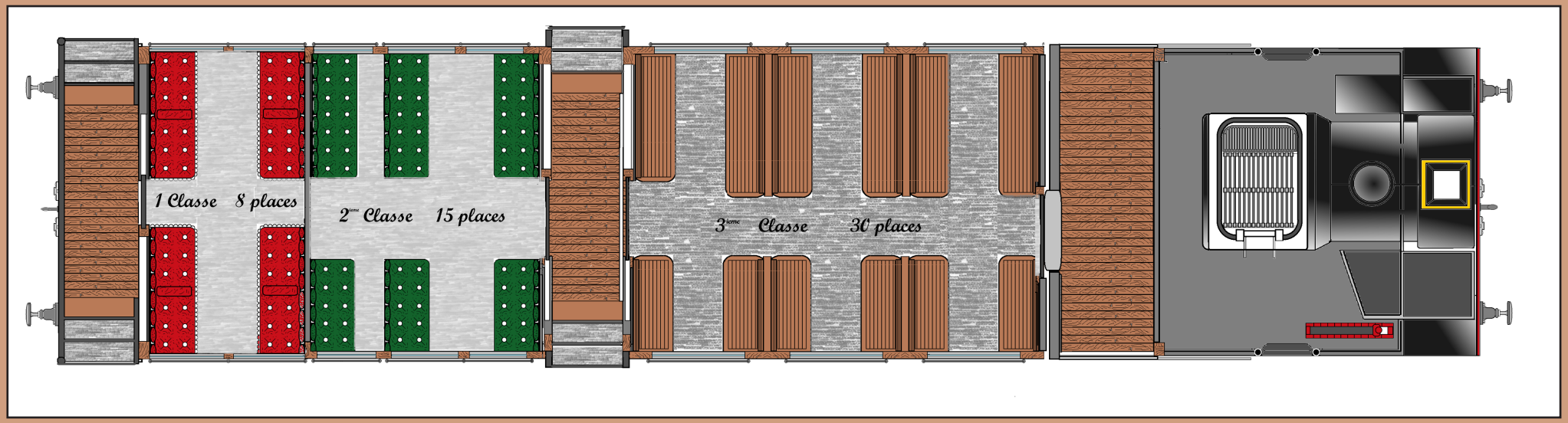
Bij deze laatste vierassige motorwagens werden nog enkele verbeteringen aangebracht ten opzichte van de VV 57. Vooral bij de indeling veranderde men gedeeltelijk de opstelling. Het eindplatform voor de treinwachter was zeker niet ideaal; hij stond in weer en wind, afgezonderd van de reizigersafdelingen. Daarom zou men de toegangsplatformen gaan verplaatsen. Er kwam een eerste tussen 3de en 2de klasse en de 1ste klasse werd weer bereikbaar via een eindplatform met de gewone breedte. Vanaf dit platform kon de treinwachter zijn instructies geven en toch nadien beschermd zijn in de 1ste klasse-afdeling. Door deze verandering werd de motorwagen trouwens 300 mm korter dan zijn voorganger; de radstand bleef echter behouden.

Deze indeling had echter ook gevolgen voor de secundaire afvering van de kast. Daar het middenplatform zorgde voor een verlenging van dit secundaire chassis en een verplaatsing van de massa, waren nu acht in plaats van zes veren nodig.

Omschrijving	Waarde	Eenheid
Asindeling	B2'	
Nummers	VV 58 > 60	
Ketel :		
Roosterlengte	1 097	mm
Roosterbreedte	1 000	mm
Roosteroppervlak	1,097	mm
Aantal vlampijpen	150	
Lengte vlampijpen	1 345	mm
Diameter langsketel	1 090	mm
Verwarmingsopp haard		m²
Verwarmingsopp pijpen		m²
Totaal Verwarmingsopp	26,57	m²
Keteldruk	12,5	bar
Cilinders :	2 inwendig	
Diameter :	200	mm
Zuigerslag	250	mm
Diameter wielen	1 000	mm
Radstand aandrijfwielen	2 200	mm
Totale radstand	9 660	mm
Oversteek voor	1 800	mm
Afstand 1ste as - 2de as	2 200	mm
2de as - 3de as	2 400	mm
3de as - 4de as	5 060	mm
Oversteek achter	3 345	mm
Lengte motorwagen	15 665	mm
Lengte chassis	14 805	mm
Breedte	3 139	mm
Hoogte vloer	1 050	mm
Hoogte dak	3 550	mm
Totale hoogte	3 765	mm
Aantal zitplaatsen eerste klasse	6	
tweede klasse	15	
derde klasse	30	
Lengte compartiment		
eerste klasse	1 650	mm
tweede klasse	1 450	mm
derde klasse	1 350	mm
bagage	980	mm
machineruimte / stuurpost	2 900	mm
Massa	31 900	kg
Aslast :1ste as	11 000	kg
2de as	10 900	kg
3de as	5 000	kg
4de as	5 000	kg



De motorwagen VV 58 > 60



De inzet

Intens ... maar van korte duur .

Na de levering van de motorwagens van de eerste generatie zouden enkel de Ateliers Métallurgiques de Tubize interesse betonen in de bouw van dit soort voertuigen. Gedurende de daaropvolgende jaren zou men – in eigen beheer – steeds verder gaan investeren in de verbetering. Natuurlijk kende men de zienswijze van Belpaire en mits het nodige lobbywerk was het logisch dat bij een latere bestelling deze firma in de bovenste schuif bleef liggen.

En deze bestelling kwam er, maar niet in de verwachte grootte. Met de drie mogelijkheden die in de inleiding geschetst werden, oordeelde men dat een tiental voertuigen met drie klassen zou volstaan. De Staatsspoorwegen hadden nog niet veel landelijke lijnen met een laag reizigerspotentieel in exploitatie en de overname van de twee grote privé-exploitatiemaatschappijen: de Flandre Occidental en de Grand Central Belge, was nog lang niet aan de orde van de dag.

En men wilde – na de grote problemen met de voorgaande motorwagens – ook niet ondoordacht te werk gaan. Daarom stelde men voor een eerste stel met vier assen als prototype te bestellen. Dit order werd op 27 juni 1884 goedgekeurd en aan Tubize toevertrouwd. Al tegen het



AM Tubize

Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bouw-jaar	Bestemming	Bedr nr..
589	C	std	Type 25	1885	EB - BS	1810
590	C	std	Type 25	1885	EB - BS	1811
591	C	std	Type 25	1885	EB - BS	1812
592	C	std	Type 25	1885	EB - BS	1813
593	C	std	Type 25	1885	EB - BS	1814
594	C	std	Type 25	1885	EB - BS	1815
595	C	std	Type 25	1885	EB - BS	1816
596	C	std	Type 25	1885	EB - BS	1817
597	Ct	M	Tub.25	1885	Tram Fourmies -	4
598	Bt	std	Tub.20	1884	mines Drocour	001
599	1A2	std	VV T 29	1884	Flandre occ	VV 3
600 ?	1A2	std	VV T 29	1885	EB – BS VV 51	VV
600	Ct	M	*	1885	Tram Béthune	BM1
601	Ct	M	*	1885		BM2
602	C1t	M	Tub.21	1884	ch de fer d'attique	3
603	C1t	M	Tub.21	1884		4
604	C	std	Type 25	1885	EB - BS	190'
605	C	std	Type 25	1885	EB - BS	452'
606	C	std	Type 25	1886	EB - BS	455'
607	C	std	Type 25	1886	EB - BS	552'
608	C1t	M	Tub.21	1885	ch de fer d'attique	5
609	Dt	std	Type 20	1885	EB - BS	340'
610	C1t	M	Tub.21	1885	ch de fer d'attique	6
611	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	700
612	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	701
613	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	1
614	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	2
615	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	702
616	Ct	M	7.III	1885	SNCV - NMVB	3
617	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	4
618	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	703
619	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	704
620	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	705
621	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	706
622	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	707
623	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	708
624	B1	std	VV T 27	1885	EB - BS VV 101	VV
625	Bt	std	Tub.9	1885	Charb Font-l'Ev	
626	Ct	M	Tub.20	1886	Tram Sarthe	
627	Ct	M	Tub.20	1886	tramw vapeur	4
628	Ct	M	Tub.20	1886	du Loire et cher	1
629	Ct	M	Tub.20	1886	(TLC)	2
630	Ct	M	Tub.20	1886		3
631	Ct		Tub.20	1886	denain	
632	B1t	std	EB BS	1886	EB - BS	2033
633	B1t	std	.fourg1	1886	EB - BS	2034
634	B1t	std		1886	EB - BS	2035
635	B1t	std		1886	EB - BS	2036

einde van het jaar werd dit stel onder fabrieksnummer 600 (?) als VV 51 afgeleverd en de eerste testritten verliepen vanuit Brussel-Leopoldswijk. Het fabrieksnummer roept twijfels op, daar dit volgens de verder afgedrukte lijsten tweemaal gebruikt werd.

Na de testen werd deze motorwagen aan eventuele belangstellenden voorgesteld tijdens de universele tentoonstelling van 1885 te Antwerpen. In het najaar kwam hij dan effectief in dienst bij de Staatsspoorwegen.

Maar dadelijk bleken verschillende problemen op te duiken. Alhoewel de opstelling van de laatste eenheden van de voorgangers gebruikt werd, zou er vooral kritiek komen op het gebied van comfort. De ketel werd in de langsrichting geplaatst, maar in het midden. De bediening aan de linkerkant was goed bij een rit voorwaarts, maar in de andere richting was het zicht van de machinist ontoereikend. Voor het stoken had men weinig plaats. En door de lengte was het keren op een draaischijf op veel plaatsen onmogelijk. En hiermee zou men kostbare tijd verliezen.
.
Verder was het vermogen te gering en de aandrijving op slechts één as was bij deze zwaardere motorwagens zeer kritisch bij slecht weer. De inzet in het Brusselse met de talrijke onoverzichtelijke wisselstraten was hiermee praktisch onmogelijk.

Maar de bestelling van bijkomende stellen wilde men snel doorzetten. Daarom zette Tubize zich snel aan de tekentafels om de gebreken weg te werken: de ketel werd in de langsrichting geplaatst en om het stoken te vergemakkelijken wat naar links verschoven, de besturing werd naar de rechterkant verschoven en door de voorwand naar achter te verplaatsen – over de langsketel – werd het geluid van de uitlaat gedempt.

De watertenders werden vergroot en naast de langsketel geplaatst en last but not least men veranderde de aandrijving, waardoor de beide voorste wielen door een koppelstang verbonden werden. Na goedkeuring van de plannen werden vijf bijkomende stoommotorwagens besteld. Dit gebeurde op 30 maart 1886, ongeveer gelijktijdig met de veel uitgebreidere reeks korte stellen.

Tubize had op dat ogenblik een uitgebreid orderboek en was vooral gespecialiseerd in kleinere locomotieven, zowel voor de Staatsspoorwegen als voor de buurtspoorwegen, maar ook de export draaide goed mee. De onderstaande lijst geeft een overzicht van deze levering in de aangehaalde periode vanaf de bestelling in 1884..

De vijf motorwagens werden in de loop van 1886 gele-

Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bouw-jaar	Bestemming	Bedr nr..
636	B2t	std	VV T 29	1886	EB - BS VV 52	VV
637	B2	std	VV T 29	1886	EB - BS VV 53	VV
638	B2	std	VV T 29	1886	EB - BS VV 54	VV
639	B2	std	VV T 29	1886	EB - BS VV 55	VV
640	B2	std	VV T 29	1886	EB - BS VV 56	VV
641	Bt	M	Tub.13	1886	Macquet Paris	
643	Ct	M	Tub.20	1886	tramw de la vallée	1
644	Ct	M	Tub.20	1886	d'Hérimoncourt	2
645	Ct	M	Tub.20	1886	ch de fer d'attique	3
646	Ct	M	Tub.21	1886		8
647	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	30
648	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	31
649	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	32
650	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	33
651	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	34
652	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	35
653	Ct	M	*	1887	CF du périgord	1
654	Ct	M	*	1898	perigueux - st	2
662	Ct	M	*	1898	"	3
663	Ct	M	*	1898	"	4
664	Ct	M	*	1898	"	5
665	Ct	M	*	1887	"	6
666	Ct	M		1887	"	7

Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bouw-jaar	Bestemming	Bedr nr..
			*			
667	Ct	M		1898	CF du périgord	8
668	Ct	M		1887	perigueux - st	1
669	Ct	M		1887	Iranian railway	2
670	Ct	M	*	1887	"	3
671	Ct	M	*	1887	"	4
672	Ct		Tub.24	1883	Cie Longwy bas	
673	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	712
674	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	713
675	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	714
676	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	715
677	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	716
678	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	717
679	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	718
680	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	719
681	Ct	M	Tub.31	1886	Congo construction	
682	Ct	M	Tub.31	1886	Transafricain	
683	Ct	M	Tub.31	1886		
684	Ct	M	Tub.31	1886		
685	Ct	M	Tub.20	1886	tramw vapeur du	06
686	Ct	M	Tub.20	1886	loir et cher (TLC)	07
687	Ct	M	Tub.20	1886		09
688	Ct	M	Tub.20	1886		11
689	Ct	M	Tub.20	1886		05

Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bouw-jaar	Bestemming	Bedr nr..
690	Ct	M	Tub 20	1886	tramw TLC	10
691	Ct	M	*	1888	CF dépt basses	1
692	Ct	M	*	1888	pyrén bayonne - biar-	2
693	Ct	M	*	1888	ritz(BLB)	3
694	Ct	M	*	1888	tramway de laon	4
695	Ct	M	*	1888	CF thessalie volos-la-	5
696	Ct	M	*	1888	rissa	6
697	BBt	600	*	1886		10
698	C1t	M	*	1887		11
699	C1t	M	*	1887		12
700	C1t	M	*	1887	SNCV - NMVB	300
701	Ct	M	T.VII	1888	SNCV - NMVB	301
702	Ct	M	T.VII	1888	SNCV - NMVB	392
703	Ct	M	T.VII	1888	SNCV - NMVB	303
704	Ct	M	T.VII	1888	napoli nola baiano	21
705	Ct	950	*	1888		22
706	Ct	950	*	1888		
707	Ct	M	T.VII	1888	SNCV - NMVB	304
708	B2	std	VV T 29	1887	Flandre occidentale	VV 4
709	B2	std	VV T 29	1887	Flandre occidentale	VV 5
710	B2	std	VV T 29	1887	Flandre occidentale	VV 6
711	Ct	M	Tub.20	1887	tram Henrimonc.t	4
712	Cr	800	Tub.13	1887	expo Paris 1889	
713	BBt	600	*	1887		
714	Ct	M	Tub.20	1888	tram Chateaubriand-	1
715	Ct	M	Tub.20	1888	Evray FC malagueno	2
716	Ct	M	Tub.20	1888	"	3
717	Ct	750	Tub.15	1888	"	4
718	1Bt	950	Tub.20	1888	Tramw Torres	
719	1Bt	950	Tub.20	1888	Nova Alcanira	

verd, maar hier ontbreken de inzetgegevens volledig

Door de uitbreiding van het aantal (lokale) diensten werden niet alleen bijkomende locomotieven type 11 besteld (waarbij ook Tubize een aantal mocht bouwen), maar ontstond ook de nood aan motorwagens. Op 30 november 1888 werd nog één stel – de VV 57 – besteld en zes maanden later, in juni 1889, werden nogmaals drie motorwagens in opdracht gegeven. Deze werden alle nog in 1889 afgeleverd. De VV 57 werd voor zijn levering op de universele tentoonstelling van 188 te Paris (Tour Eiffel) aan het vakpubliek voorgesteld.

Fabr nr..	*as-ind*	*sp br*	*Type*	*Bouw-jaar*	*Bestemming*	*Bedr nr..*
720	Ct	std	Type 11	1888	EB - BS	358’
721	Ct	std	Type 11	1888	EB - BS	390’
722	Ct	std	Type 11	1888	EB - BS	399’
723	Ct	std	Type 11	1888	EB - BS	400’
724	Ct	std	Type 11	1888	EB - BS	415’
725	Ct	750	Tub.15	1888	FC malagueno	5
726	BBt	600	*	1888	ministere guerre	
727	Bt	600	Tub.	1888	SA mines de	
728	Bt	600	13bis	1888	Junvulla	
729	Bt	725	Tub.	1888	SA Metallurgie	
730	Bt	725	13bis	1888	de Gorcy	
731	C	std	Tub.	1889	EB - BS	533’
732	C	std	13bis	1889	EB - BS	541’
733	C	std	Tub.	1889	EB - BS	544’
734	C	std	13bis	1889	EB - BS	549’
735	BBt	600	Type 25	1888	Helsingborg - Raa	
736	BBt	600	Type 25	1888	expo Paris 1889	
737	B2	std	Type 25	1888	EB - BS 57	VV
738	BBt	600	Type 25	1888	Sucrerie Guadel.	
739	BBt	600	*	1888	Helsingborg - Raa	
740		std	*	1889	Mines Vicoigne	
741	Bt	std	VV T 29	1889	Forges de Clabecq	
742	Ct	M	*	1889	BXL- Ixelles - Boen-	14
743	Ct	M	*	1889	dael	15
744	Ct	M	*	1889		16
745	Ct	M	Tub.6	1889	SNCV - NMVB	400
746	Ct	M	Tub.20	1889	SNCV - NMVB	401
747	Ct	M	Tub.20	1889	SNCV - NMVB	402
748	Ct	M	Tub.20	1889	SNCV - NMVB	403
749	Ct	M	T.VI	1889	SNCV - NMVB	404



De (jaarlijkse) doortocht van de fotograaf was een gelegenheid om het ganse stationspersoneel op te trommelen voor de groepsfoto. Mogelijke vertragingen speelden waarschijnlijk op dit belangrijke ogenblik geen rol. Dit was hier het geval in het grensstation Roisin-Autreppe, waar de stoommotorwagen VV 53 als decor diende.

Ondanks het feit dat alle inzetgegevens ontbreken, mogen we ervan uitgaan dat deze tien stellen in de vier inzetplaatsen – Brussel, St-Ghislain, Gent en Kortrijk – gebruikt werden, samen met hun voorgangers. De enige foto in dienst werd genomen te Roisin-Autreppe.

AM Tubize						
Fabr nr..	*as-ind*	*sp br*	*Type*	*Bj*	*Bestemming*	*Bedr nr..*
750	Ct	M	T.VI	1889	SNCV - NMVB	421
751	BBt	600	*	1889	expo de paris	
752	Bbt	600	*	1889	expo de paris	
753	Bbt	600	*	1889	CF	
754	Bbt	600	*	1889	Pa Lang Tuong	
755	Ct	915	*	1889	CF	1
756	Ct	915	*	1889	Venezuela	2
757	Ct	915	*	1889		3
758	C	std	Type 25	1889	EB - BS	1852
759	C	std	Type 25	1889	EB - BS	1853
760	C	std	Type 25	1889	EB - BS	1854
761	C	std	Type 25	1889	EB - BS	1855
762	B2	std	VV T 29	1889	EB - BS	VV58
763	B2	std	VV T 29	1889	EB - BS	VV59
764	B2	std	VV T 29	1889	EB - BS	VV60
765	Ct	700	Tub.13	1889	Mines Moselle	
766	BBt	600	*	1888	CF de Calvados	
767	BBt	600	*	1888	CF Pa Lang Th.	
768	C1t	M	Tub.21	1889	ch de fer d'attique	9
769	C	std	Type 25	1890	EB - BS	1871
770	C	std	Type 25	1890	EB - BS	1872
771	C	std	Type 25	1890	EB - BS	1873
772	C	std	Type 25	1890	EB - BS	1874
773	C	std	Type 25	1890	EB - BS	1875
774	C	std	Type 25	1890	EB - BS	1876
775	D	bs		1889	ferroc Almansa - Va-	117
776	D	bs		1889	lencia - tarragona	118
777	D	bs		1889		119
778	D	bs		1889		120
779	D	bs		1889		121
780	D	bs		1889		122
781	D	bs		1890	FC Noroeste	2
782	D	bs		1890	Argentino	3
783	B2	std	VV T 29	1889	Flandre occ	VV 7

rood : stoommotorwagen Etat Belge
blauw: stoommotorwagen Flandre occidental (zie verder)
groen : bagagestoomlocomotief type Belpaire



En dat was ook het geval enkele tientallen kilometers verderop in het eindstation van de korte zijlijn 79, vanuit Blaton naar het enkele kilometers verder gelegen Quevauchamps. Ditmaal was de VV 54 ingeschakeld en kreeg ook het stationsgebouw de nodige aandacht van de fotograaf.

Al vanaf het begin van de 20ste eeuw zouden deze motorwagens langzamerhand uit het spoorwegdecor verdwijnen. De overname van de Flandre Occidentale leidde er wel toe dat ze hun laatste kilometers voornamelijk op deze "nieuwe" lijnen van de Staatsspoorwegen in West-Vlaanderen zouden slijten. De laatste exemplaren waren waarschijnlijk te Kortrijk en/of Ieper gestationeerd.

Waarschijnlijk werden ze gebruikt op de korte verbindingen tussen Waregem/Tielt – Ingelmunster en verder Anzegem. In 1907 waren enkel nog de VV 54, VV 55 en VV 57 in het bestand van de Etat Belge ingeschreven. Ze waren zeker voor 1910 alle definitief afgevoerd als stoommotorwagen

• En nadien ?

Hier zijn de gegevens onvolledig en soms tegenstrijdig. Voor drie motorwagens is de verdere geschiedenis wel gekend, echter zeer fragmentarisch

In 1907 werden twee motorwagens - de VV 56 en VV 60 - omgebouwd tot werkplaatslocomotief in de eigen werkplaatsen van de Etat Belge. Hiervoor werd het reizigersgedeelte – dat toch losstond van het motorgedeelte – verwijderd; de bagageafdeling bleef behouden. Aan deze zijde werden buffers en de gewone trekhaak aangebracht. Ze kregen de respectieve nummers 258 en 278. Verder verloop is niet bekend; ze waren nog aanwezig bij het begin van de Eerste Wereldoorlog, maar werden niet meer opgenomen in de bestandslijsten van 1920. Dit wil echter niets zeggen, daar ze geen commerciële diensten uitvoerden. De 258 (ex VV 56) komt nog in de lijsten van Maurice Hennequin voor en zou tussen 1921 en 1926 afgevoerd worden.

Een derde motorwagen – de VV 58 – werd op een gelijkaardige wijze omgebouwd. Maar dit gebeurde voor een privébedrijf, namelijk de Papeteries Catala te Braine-le-Comte. Verdere gegevens over hun loopbaan ontbreken.

In 1907 waren ook de VV 52 en VV 53 buiten dienst gesteld, maar of ook deze motorwagens omgebouwd werden, is niet bekend.

Enkel derde klasse

VV 101 > 131 .

Daar waar de vierassige stoommotorwagens vooral bestemd waren om alleen te rijden en dus enkel gebruikt konden worden op zeer landelijke lijnen met weinig reizigers, had men in België een ander patroon. Het aantal mogelijke reizigers schommelde zeer sterk gedurende de dag, met gewoonlijk een zeer korte, maar drukke spits. Om toch gedurende de ganse dag economisch treinen te kunnen inzetten, dokterde Belpaire een ander concept uit: een motorwagen die één of meestal twee lichte rijtuigen kon slepen. Naast de locomotief met enkel een bagagecompartiment – die trouwens in het buitenland sterk verspreid was en die verder besproken wordt – ontstond een dergelijke locomotief met twee compartimenten 3de klasse. Deze optie lijkt zeer vreemd en men kan moeilijk het idee hierachter doorgronden. Men kon wel één rijtuig uitsparen, maar men moest wel rijtuigen met de drie klassen ontwerpen. Nochtans zou men ook al zeer vlug kiezen voor nog slechts twee klassen bij deze treinen. De eerste klasse werd trouwens meestal enkel gebruikt door politici en hoge ambtenaren en deze kwamen op de betreffende lijnen minder voor, daar ze meestal in een grotere stad gevestigd waren.

Men stelde een studie op voor de mogelijke inzet en berekende dat men – naast de andere tractievormen – een dertigtal voertuigen kon gebruiken.

De eerste motorwagen van dit type

Het prototype VV 101 .

In samenhang met de levering van de vierassige versie bood Tubize ook een korte, drieassige motorwagen aan. Deze was afgeleid van de oorspronkelijke stellen VV 14 en VV 15 en had nog steeds dezelfde ketel. Deze was trouwens – net zoals zijn voorgangers – dwars geplaatst. Het stoken gebeurde opnieuw aan de zijkant van de haard en dit gebeurde rechts ten opzichte van de plaatsing van de machinist (links ten opzichte van de rijrichting). De ketel was trouwens identiek aan de vernieuwde ketel van de aangehaalde stellen. Men had een roosteroppervlakte van 1,082 m² en een maximale keteldruk van 12,5 bar. De korte langsketel omvatte 150 kleine vlampijpen; de afstand tussen de beide pijpenplaten bedroeg slechts 954 mm. Hierdoor kreeg men een totaal verwarmend oppervlak van 22,28 m². Opmerkelijk was echter wel dat men gebruikmaakte van een imposante rechthoekige schouw. Als men de enige foto bekijkt (er zijn geen plannen bekend), zou men kunnen vermoeden dat deze schouw ook niet in het midden van het dak opgesteld was, maar aan de zijkant. Kant rookkast was er een ovale opening voorzien in de zijwand om deze te kunnen reinigen. Deze was afgesloten met een deksel. Ook bij deze motorwagen liep het dak door tot aan de voorste bufferbalk, maar de machinist was beschermd door een voorwand uitgerust met vier rechthoekige vensters. In de machineruimte was er ruimte voorzien voor 1.800 liter water en – volgens de gegevens uit deze periode – welgeteld 546 kg steenkool.

De aandrijving werd volledig van de voorgaande motorwagens overgenomen, met opnieuw de binnenliggende cilinders



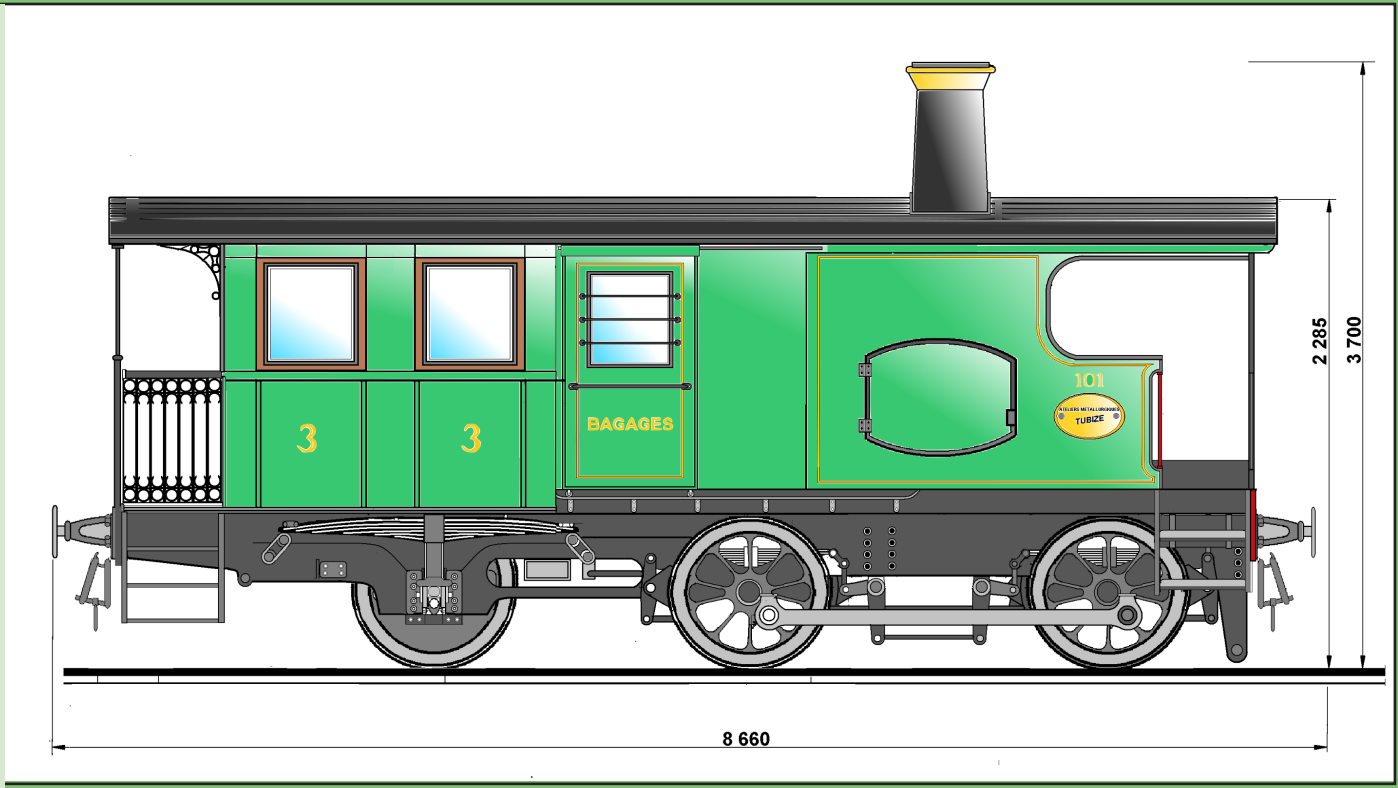
Deze hadden een diameter van 250 mm en een zuigerslag van 320 mm. Ze dreven de tweede as aan. Maar in tegenstelling tot de voorgaande generatie waren de beide eerste assen gekoppeld met uitwendig aangebrachte koppelstangen. De afstand tussen beide drijfassen bedroeg 2.160 mm. De stoomverdeling was nog steeds deze van Stephenson.

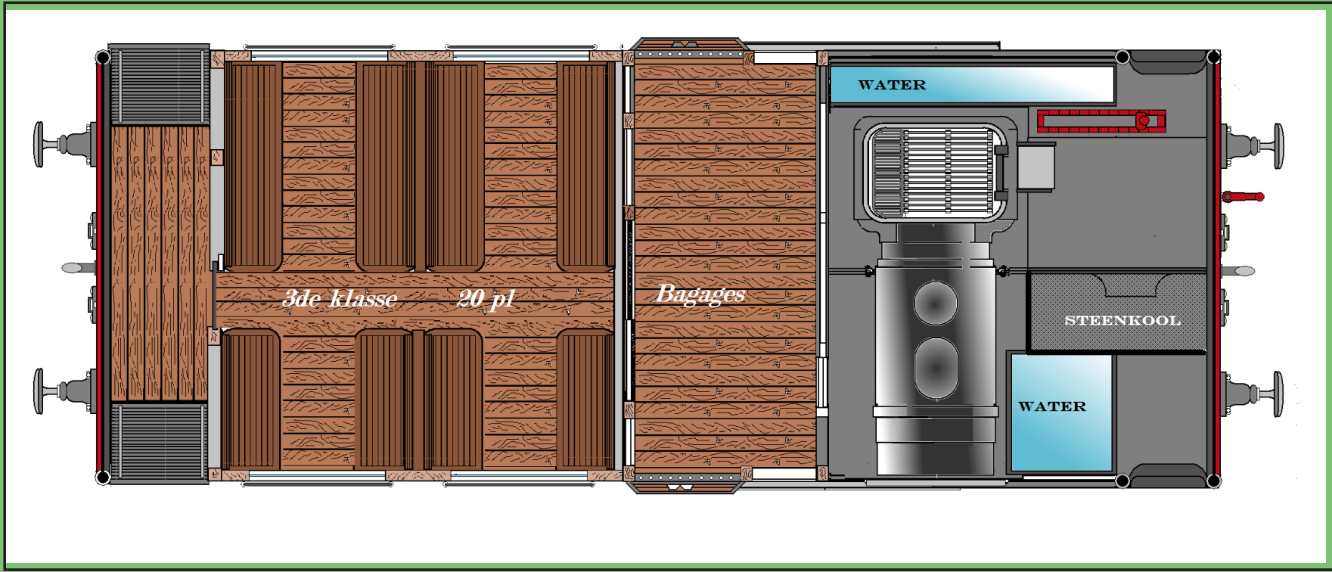
Aansluitend op de machineruimte was een iets langere bagageafdeling aangebracht. Deze was toegankelijk via een schuifdeur aan weerszijden van de motorwagen.

Maar vooral de twee 3de klasse-compartimenten gaven duidelijk aan dat dit een tussenversie was: de houten banken waren hier in de dwarsrichting geplaatst met centrale gang. Ze boden een zitplaats aan 20 reizigers. De toegang gebeurde via een ruim eindplatform, rijkelijk voorzien van smeedwerk (zowel de hekken als de bescherming achteraan)

Deze motorwagen – de enige van het interne type 27 van Tubize – werd eind 1885 afgeleverd, korte tijd na het eerste vierassige stel VV 51. Daar de VV 1 op dat ogenblik al enige jaren geleden buiten dienst gesteld werd, kreeg de nieuwe motorwagen het vrijgekomen nummer VV 1 toegewezen. Het stel werd samen met de andere drieassers gezamenlijk gebruikt, maar de inzetgegevens ontbreken hier volledig.

Maar daar men besliste om deze reeks nieuwe voertuigen in belangrijke mate uit te breiden met dertig nieuwe exemplaren, werd beslist hier een eigen nummergroep toe te kennen en werd de motorwagen al kort na zijn levering vernummerd in VV 101.





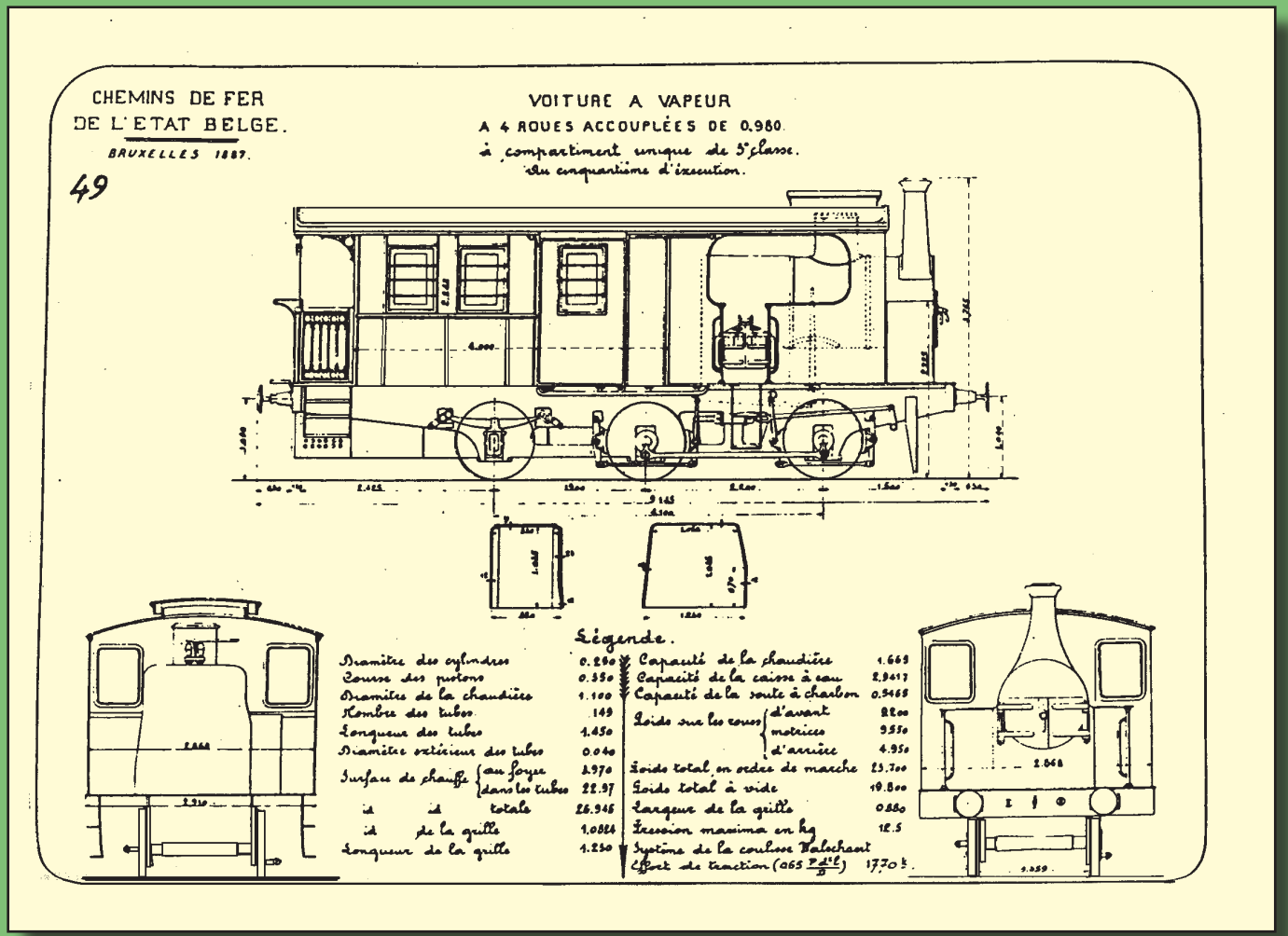
De motorwagens

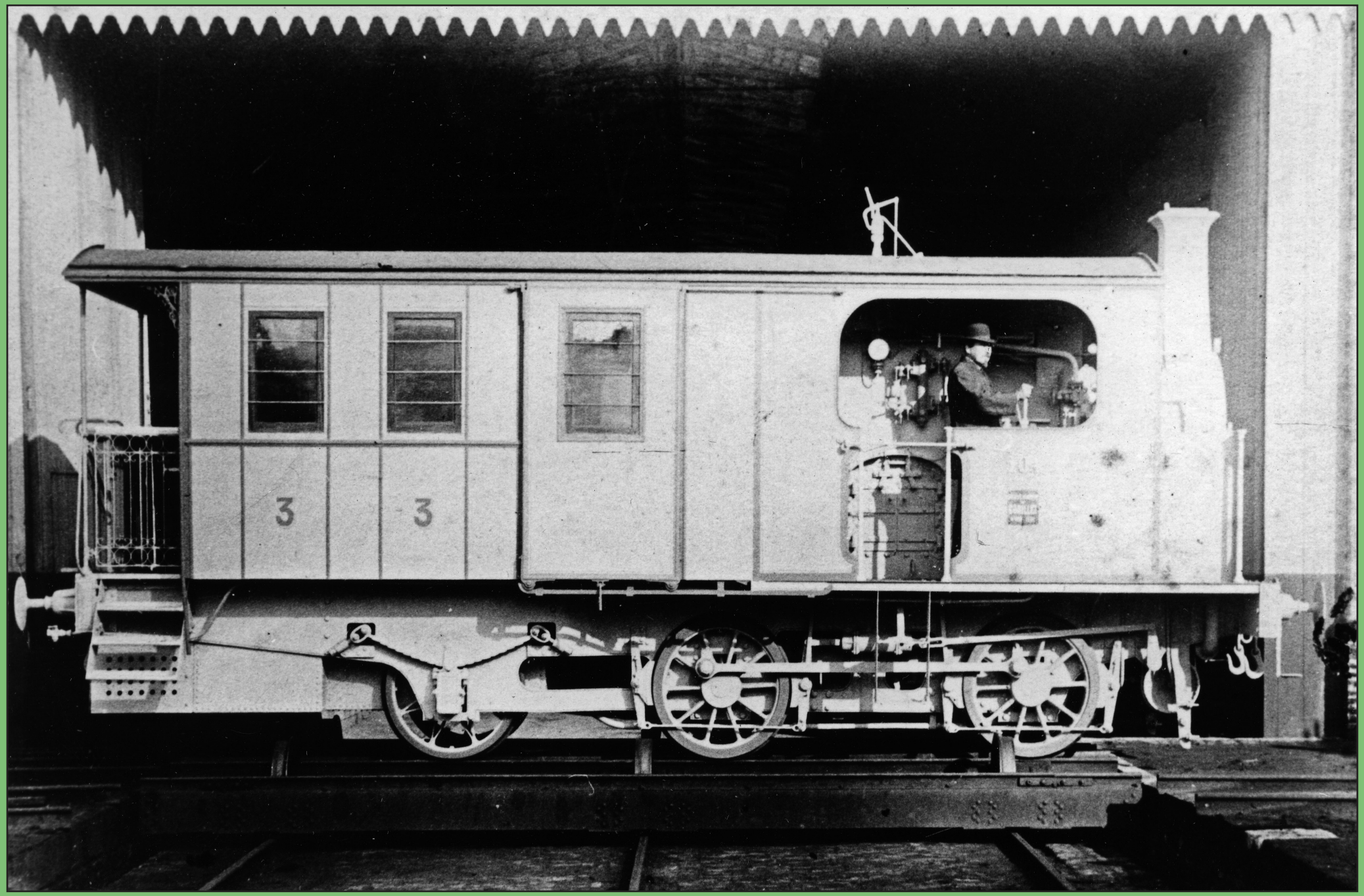
De VV 102 > 131 .

In tegenstelling tot de andere motorwagens – die slechts in kleine groepen besteld werden – was dit niet het geval voor de opvolgers van de VV 101. Hier werd dadelijk een aanbesteding van dertig stellen uitgeschreven en de bouw werd verdeeld onder twee constructeurs, a rato van vijftien exemplaren elk. Opmerkelijk hierbij was wel dat de Ateliers Métallurgiques de Tubize uit de boot vielen. Ze zouden wel zorgen voor het ontwerp en de uitwerking ervan, uitgaande van de door hen geleverde vierassige exemplaren. Maar het waren de Société de Couillet (VV 117 - 131) en de Société Franco-Belge de

UMH Couillet

Fabr nr..	*as-ind*	*sp br*	*Type*	*Bouw-jaar*	*Bestemming*	*Bedr nr..*
528	*Ct*	*600*		*1885*	*Cf canal de*	
557	*Ct*	*600*		*1885*	*Panama*	
558	*Ct*	*M*	*T.III*	*1885*	*SNCV - NMVB*	*5*
559	*Ct*	*M*	*T.III*	*1885*	*SNCV - NMVB*	*12*
560	*Ct*	*M*	*T.III*	*1885*	*SNCV - NMVB*	*19*
561	*Ct*	*M*	*T.III*	*1885*	*SNCV - NMVB*	*13*
562	*Ct*	*M*	*T.III*	*1885*	*SNCV - NMVB*	*7*
590	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*63*
591	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*64*
592	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*65*
593	*B1*	*std*		*1886*	*EB BS*	*VV 117*
594	*B1*	*std*		*1886*	*EB BS*	*VV 118*
595	*B1*	*std*		*1886*	*EB BS*	*VV 119*
596	*B1*	*std*		*1886*	*EB BS*	*VV 120*
597	*B1*	*std*		*1886*	*EB BS*	*VV 121*
598	*B1*	*std*		*1886*	*EB BS*	*VV 122*
599	*B1*	*std*		*1886*	*EB BS*	*VV 123*




3
3

UMH Couillet (vervolg-						
Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bouw-jaar	Bestemming	Bedr nr..
600	B1	std		1886	EB BS	VV 124
601	B1	std		1886	EB BS	VV 125
602	B1	std		1886	EB BS	VV 126
603	B1	std		1886	EB BS	VV 127
604	B1	std		1886	EB BS	VV 128
605	B1	std		1886	EB BS	VV 129
606	B1	std		1886	EB BS	VV 130
607	B1	std		1886	EB BS	VV 131
608	0	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	59
609	CT	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	60
610	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	61
611	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	62
612	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	66
613	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	67
614	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	68
615	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	69
616	Ct	600		1886	Cf canal de	
636	Ct	600		1886	Panama	
666	Bt	M		1887	Tram Bxl Ninove	
667	Bt	M		1887	Tram Bxl Ninove	
669	1B			1888	CF Mediterraneo	
670	1B			1888		
671	1B			1888		
672	1B			1888		
673	1B			1888		
674	1B			1888		
675	1B			1888		
676	1B			1888		
677	Ct	std	T11	1888	EB BS	221'
678	Ct	std	T11	1888	EB BS	225'
679	Ct	std	T11	1888	EB BS	226'
680	Ct	std	T11	1888	EB BS	230"
681	Ct	std	T11	1888	EB BS	232'
684	Ct	std	T25	1888	EB BS	503'
685	Ct	std	T25	1888	EB BS	504'
686	Ct	std	T25	1888	EB BS	516'
687	Ct	std	T25	1888	EB BS	518'
688	Ct	std	T25	1888	EB BS	517'
694	1C	std	T6	1889	EB BS	101"
695	1C	std	T6	1889	EB BS	105"
696	1C	std	T6	1889	EB BS	109"

Matériel de chemins de fer (VV 102 - 116) die de bestelling in de wacht sleepten.

De levering werd doorgevoerd tussen midden 1886 en 1888. Couillet was in deze periode vooral bedrijvig op de buitenlandse markt, en meestal nog voor smalspoorlocomotieven. De vijftien stellen kregen de fabrieksnummers 846 tot 860. Tegen het einde van de bouwperiode kreeg deze firma ook nog een deel van de op dat ogenblik bestelde locomotieven type 11 toegewezen. Franco-Belge daarentegen had een uitgebreider en gevarieerder orderboek. De onderstaande fabriekslijst – samengezocht door Jean-Pierre Teugels – geeft een duidelijker beeld

Men had net een belangrijke order binnengekregen van de firma die op dat ogenblik instond voor de bouw van het Panamakanaal, maar ook de buurtspoorwegen en natuurlijk de Staatsspoorwegen waren belangrijke klanten.

Maar laten we even kijken naar de technische kenmerken van deze belangrijke reeks spoorvoertuigen.

Zoals reeds aangehaald zouden ze zeer grote gelijkenissen vertonen met de vierassige versie, maar ook met de bagagelocomotieven. De ketel was van hetzelfde type, in de lengterichting opgesteld en naar rechts verschoven om de machinist/stoker een ruimere arbeidsplek te bezorgen.

De haard was van het type Belpaire, met vlakke bovenplaat In verhouding tot de vierassers waren de afmetingen lichtjes aangepast. De haard zelf was opgebouwd uit koperen platen met een dikte van 12 mm; de pijpenplaat daarentegen was 20 mm dik. In principe waren de wanden verticaal, maar ook bij deze ketel was aan de kant van de stookdeur vanaf een hoogte van 670 mm de wand naar binnen geknikt, terwijl de tegenoverliggende wand over de ganse hoogte licht schuin verliep. De hoogte binnen de haard bedroeg hier 1.025 mm.

Het rooster zelf had een lengte van 1.230 mm en een breedte van 880 mm; het roosteroppervlak bereikte hiermee een waarde van 1,0824 m².

De aansluitende langsketel had een grotere lengte gekregen, namelijk 1.450 mm. Hierdoor steeg het rendement van deze ketel aanzienlijk, daar er minder warmte verloren ging door een (snelle) doorstroming van de korte vlampijpen uit de vorige machines. De diameter was nu 1.100 mm en hierin werden 149 kleine vlampijpen aangebracht. Deze opstelling was goed voor een totaal verwarmend oppervlak van 26,945 m² (3,975 m² voor de haard en 22,970 m² voor de pijpenbundel). De keteldruk werd bepaald op 12,5 bar; de waterinhoud van deze ketel bedroeg 1.659 liter. Net zoals bij de vierassige motorwagens was ook hier de rookkast vrij opgesteld en liep het dak slechts door tot het einde van de langsketel. Boven de dom en de veiligheidskleppen was er een (open) opbouw voorzien om de stoom bij het opengaan van deze kleppen te evacueren.

De besturing en het stoken gebeurde ook nu weer rechts, om een beter zicht bij een rit achterwaarts te bekomen. In de machineruimte was er een kolenbak met een inhoud van 546,5 kg (nog nauwkeuriger aangegeven dan bij de VV 101). Langs de ketel waren twee watertenders met verschillende breedte voorzien. Ze hadden een inhoud van 2.941,7 liter.

De aandrijving was identiek aan de overige motorwagens: weer werd het tweede chassis met de cilinders en de stoomverdeling gebruikt en dit werd schuin boven de eerste as aangebracht. De beide binnenliggende cilinders hadden een diameter van 230 mm en een zuigerslag van 350 mm en dreven de tweede as aan. De eerste as – die ten opzichte van de aandrijfas een radstand van 2.200 mm had – werd met een uitwendige koppelstang met de aandrijving verbonden. Bij deze stellen werd de stoomverdeling met de schaar van Walschaerts gebruikt.

De opbouw van het rijtuiggedeelte was klassiek met zware langsliggers. Er werd een ophanging met slechts één trap voorzien, opgebouwd uit lange, soepele bladveren. De niet-aangedreven as was op 1.900 mm van de tweede as aangebracht. Met een radstand van slechts 4.100 mm kon de motorwagen ook op de kleinste draaischijven gekeerd worden. Deze korte radstand had echter wel gevolgen voor de stabiliteit van het stel. Op te merken valt dat de wielen als volle wielen uitgevoerd werden.

De motorwagen had een totale massa van 23.300 kg in ritvaardige toestand, 19.800 kg leeg. Opvallend waren wel de hoge aslasten van 9.200 kg voor de 1ste as en verder 9.550 kg voor de 2de as, terwijl slechts 4.950 kg opgetekend werd voor de loopas. De totale lengte bedroeg 9.145 mm.

De opbouw werd weer klassiek opgebouwd uit een houten geraamte, bekleed met stalen platen. Achtereenvolgens had men een verruimd bagagecompartiment en twee 3de-klasse compartimenten.

Deze hadden weer dwars geplaatste houten banken en een middengang en boden plaats aan twintig reizigers. De toegang verliep via een eindplatform, dat duidelijk soberder was dan bij de VV 101. De eindwand was immers uitgevoerd door middel van profielen en staalplaat.

De technische gegevens

Omschrijving	VV 102 - 131	
Asindeling	B1	
Ketel :		
Roosterlengte	1 230	mm
Roosterbreedte	880	mm
Rooster oppervlakte	1,08	m²
Aantal vlampijpen	149	
Diameter vlampijpen	40 / 45	mm
Lengte vlampijpen	1 450	mm
Diameter langsketel	1 100	mm
Hoogte aslijn ketel	2 225	mm
Lengte haard i(inwendig)		
boven	1 050	mm
onder	1 260	mm
breedte haard (inwendig		
boven	830	mm
onder	880	mm
Hoogte haard (inwendig)	1 035	mm
dikte zijplaten/ achterplaat / hemel-	18	mm
plaat	25	mm
Dikte pijpenplaat		
Verwarmingsopp haard	3,976	m²
Verwarmingsopp pijpen	22,970	m²
Totaal Verwarmingsopp	26,946	m²
Watervolume ketel	1,65	liter
Keteldruk	12	bar
Cilinders :	2 inwendig	
Diameter	250	mm
Zuigerslag	350	mm
Diameter wielen	980	mm

Omschrijving	VV 102 - 131	
Radstand aandrijfwielen (mm)	2 200	mm
Totale radstand (mm)	4 100	mm
Lengte motorwagen	9 145	mm
Lengte chassis	8 285	mm
Breedte	2 868	mm
Hoogte vloer	1 040	mm
Hoogte dak	3 350	mm
Totale hoogte	3 765	mm
Aantal zitplaatsen derde klasse	20	
Lengte compartiment		
derde klasse	1 350	mm
bagage	1 300	mm
machineruimte / stuurpost	2 900	mm
Massa (kg) ritvaardig	23 700	kg
Massa (kg) leeg	19 500	kg
Aslast : eerste as	9 200	kg
tweede as	9 550	kg
derde as	4 950	kg
Maximale snelheid	60	km/h
Voorraden		
steenkool	550	kg
water	3 000	liter

De inzet

Ondanks het grotere aantal, weinig bekend .

Maar nu terug naar het gebruik: opnieuw kwamen de vier klassieke inzetplaatsen naar voren: Brussel (Leopoldswijk), St-Ghislain (Blaton), Merelbeke en Kortrijk. Maar daar deze motorwagens niet als locomotief gecatalogeerd werden, komen ze ook zelden voor in de bestandslijsten en is het moeilijk ze op te volgen. We mogen ervan uitgaan dat deze de voorheen beschreven inzetlijnen bedienden. Wel werd een gedeelte van deze stellen te Brussel gebruikt en verdrongen ze in het begin van de jaren negentig van vorige eeuw de oudere stellen.

Ze reden hier op de ringlijnen rondom de hoofdstad, de diensten tussen Brussel-Noord en Vilvoorde en gedurende een zeer lange periode en enkele treinen op de verbinding tussen Brussel-Leopoldswijk en Tervuren. Het uittreksel uit de reisgids van januari 1910 geeft een beeld van de uitgebreide voorstadsdienst op deze korte lijn en ook van het speciale karakter. Er was – volgens de nota – een eenheidsprijs voorzien voor het traject en een verschil tussen de plaatselijke dienst (niet aangegeven in dit uittreksel) en de rechtstreekse verbinding. Deze dienst werd ook door de vierassige motorwagens gereden en werd later (circa 1903 – 1905) door de bagagelocomotieven overgenomen.

Verdere gegevens over de inzet zijn niet bekend en ook over hun buitendienststelling zijn weinig zaken bekend. Ze waren omwille van de onrustige loop niet erg geliefd, noch bij de machinisten, noch bij de reizigers. De trekkracht was te gering en de binnendringende stoom, rook en stof waren een sterk minpunt voor de reizigers.

Vanaf de jaren negentig van de 19de eeuw werden ze ook gebruikt te Aalst, voor de diensten naar Moerbeke. Deze stelplaats zou trouwens ook de uitloopplaats worden, daar volgens de lijsten van Tordeur (hoofdverantwoordelijke bij de Staatsspoorwegen) er in 1907-1908 nog dergelijke motorwagens aanwezig waren, samen

De bedrijfsopname (van slechte kwaliteit weliswaar) van een motorwagen type VV 1xx, hier met een vrij lange lokaaltrein onder de koepel van het oude station van Brugge.



met stoomlocomotieven type 5 en stomers met bagage-compartiment type I en II.

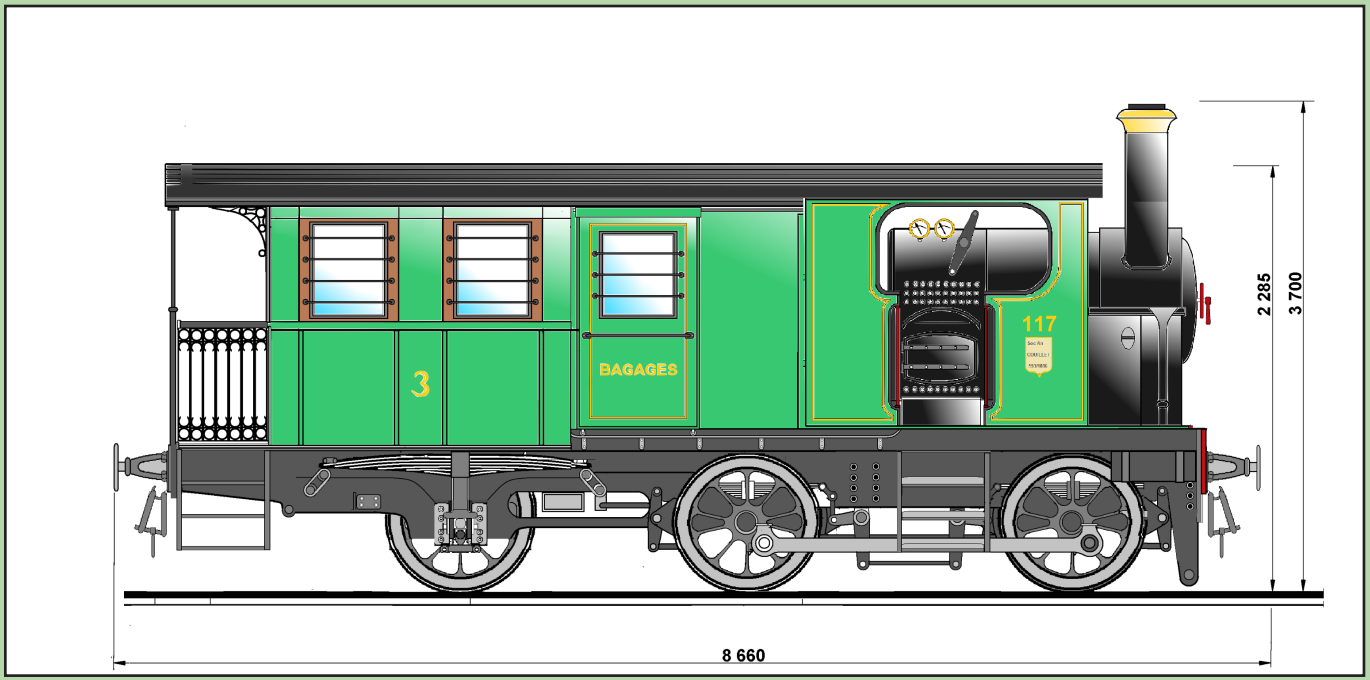
Vanaf deze periode waren er nog drie stelplaatsen, namelijk Aalst, Ieper en Nieuwpoort.

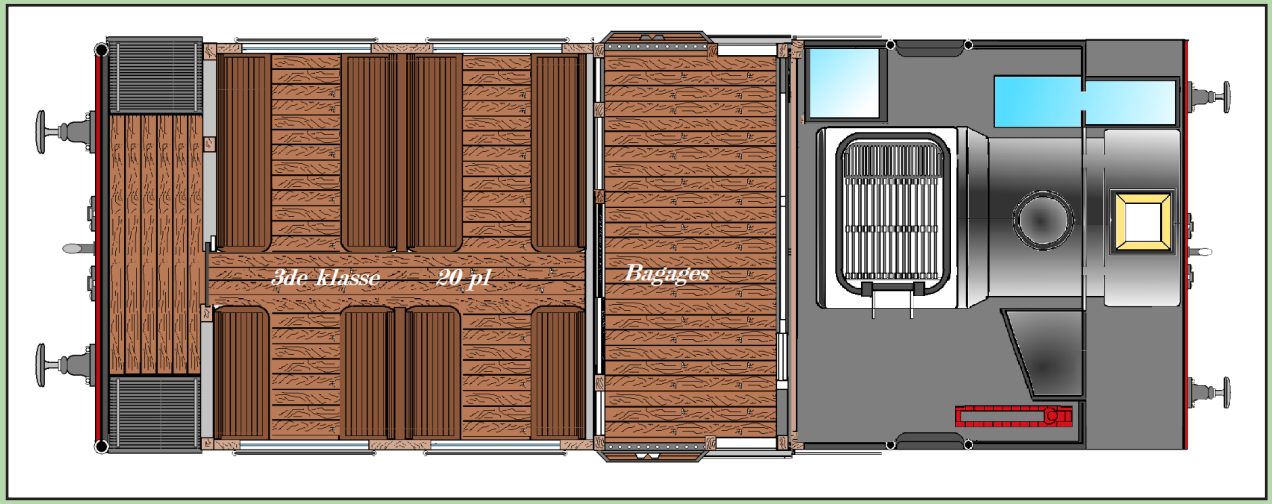
In deze laatste plaats stonden ze waarschijnlijk afgesteld, daar men hier zowel de typen 11 alsook de “Locos fourgon” in depot had en daar de dienst maar uit één plandag (tijdens het zomerseizoen twee inzetdagen) bestond. Waren deze machines ruimschoots voldoende om de dienst te handhaven?

Te Ieper had men nog één enkele dienst voorzien, namelijk deze op de korte verbinding tussen Ingelmunster en Anzegem. Hiervoor was er één motorwagen constant te Ingelmunster aanwezig; hier werd ook het kleine onderhoud gedaan. Voor het grotere werk moest men de motorwagen omwisselen te Ieper. Mogelijk werd ook de dienst, die ten tijde van de Flandre Occidentale gereden werd, namelijk naar Poperinge en verder naar het Noord-Franse Hazebrouck, nog enige tijd aangehouden.

Te Aalst bleef de dienst naar Dendermonde en Moerbeke overeind.

Bij het uitbreken van het eerste wereldconflict werden nog twee motorwagens – de VV 103 en VV 109 – in België aangetroffen. Ze werden zelfs vermeld in de nieuwe Duitse MGDB-nummering van begin 1915. Ze werden als buiten type beschouwd en kregen geen eigen nummer meer. Beide motorwagens overleefden de oorlog niet.





Onder : een (geretoucheerde) fabrieksopname van de VV 119 gebouwd door Couillet . Op de volgende bladzijde de oorspronkelijke foto met achtergrond.

Foto verzameling NMBS Train World Heritage



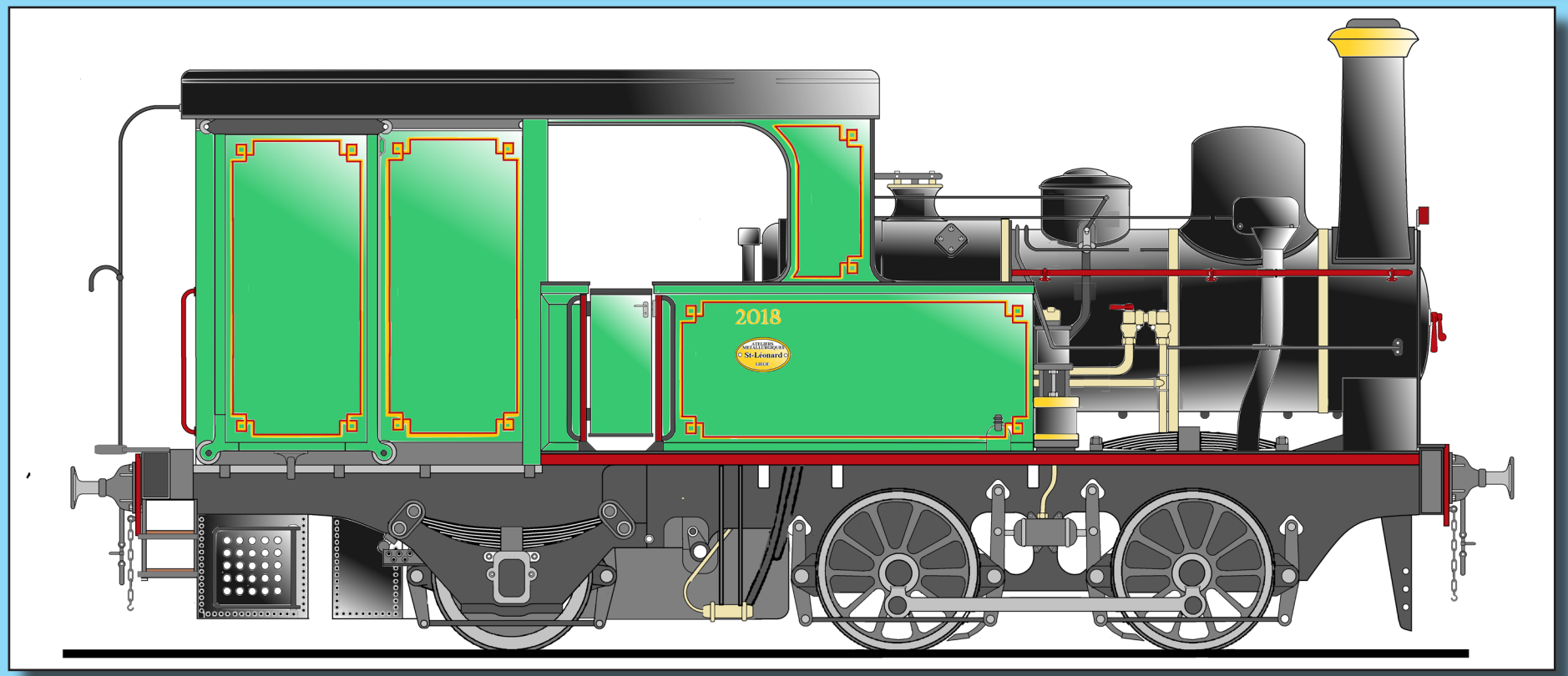


Enige gekende opname in de bedrijf, opnieuw van de VV 119 in zijn (niet te herkennen) inzetstelplaats

Foto verzameling Joop Quanjer > NMBS Train World Heritage

De bagagelocomotieven

Na klachten van reizigers paste men de stoommotorwagens aan



De bagagelocomotieven

Belpaire type I & II.

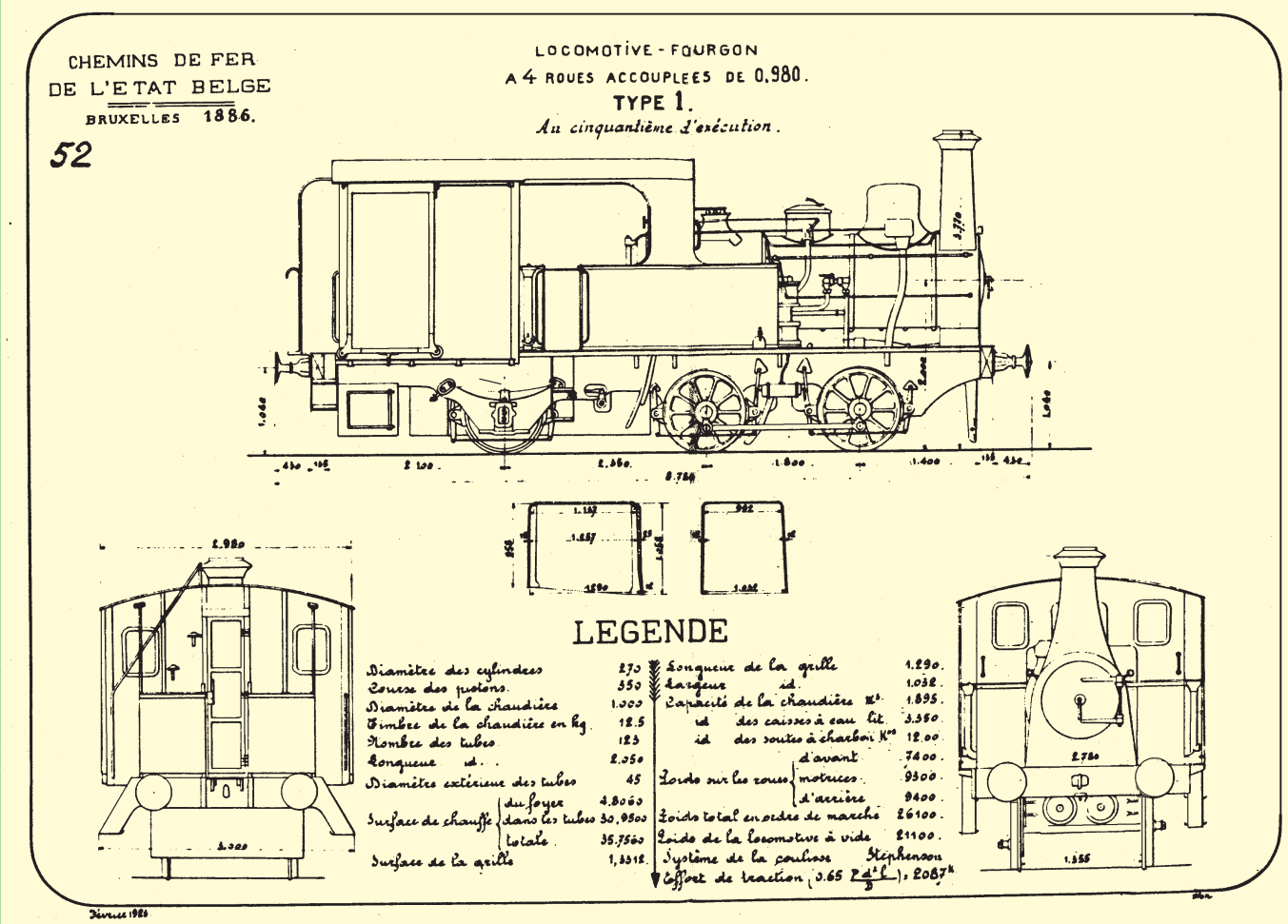
Gelijktijdig met de echte stoommotorwagens werd een tweede plan van Belpaire uitgevoerd: voor een aantal lokale verbindingen waren de typen 11 te zwaar. Anderzijds vormden de starre samenstelling en vooral het te geringe vermogen van de stoommotorwagens een belemmering om bijkomende aanhangrijtuigen te slepen. Hierdoor moesten op vele verbindingen nog extra stoomlocomotieven ter beschikking staan voor de enkele reizigerstreinen per dag die een cliënteel hadden tussen de 150 en 200 reizigers, dus drie tot vijf rijtuigen.

Ook het gebrek aan comfort in een stoommotorwagen was steeds een bron van klachten geweest.

Hierdoor ontwikkelde Belpaire een stoomlocomotief met de karakteristieken van de oude typen 5, maar om de klassieke ketel te kunnen plaatsen had men ruimte nodig. Dit was nog meer het geval voor de aandrijving. Dus was de logische oplossing om het kleine reizigerscompartiment van de drieassige motorwagens te laten vallen.

Men behield het chassis, monteerde een grotere ketel en men had nog plaats genoeg om het bagagecompartiment te behouden. En ineens waren alle voornoemde problemen van de baan: het vermogen was ongeveer verdubbeld, men kon – indien nodig – tot vijf à zes lokaalbaanrijtuigen slepen, men had geen speciaal rijtuig met bagageafdeling nodig en de rijtuigen waren “los” van het machinegedeelte.

En er was nog een ander voordeel: de locomotieven konden bij langere tussenperiodes ook lichte goederentreinen slepen en zelfs op dat ogenblik de post en colli’s vervoeren. Dus een universele tractievorm voor veel secundaire lijnen: één enkele locomotief kon het ganse verkeer op één lijn afhandelen.



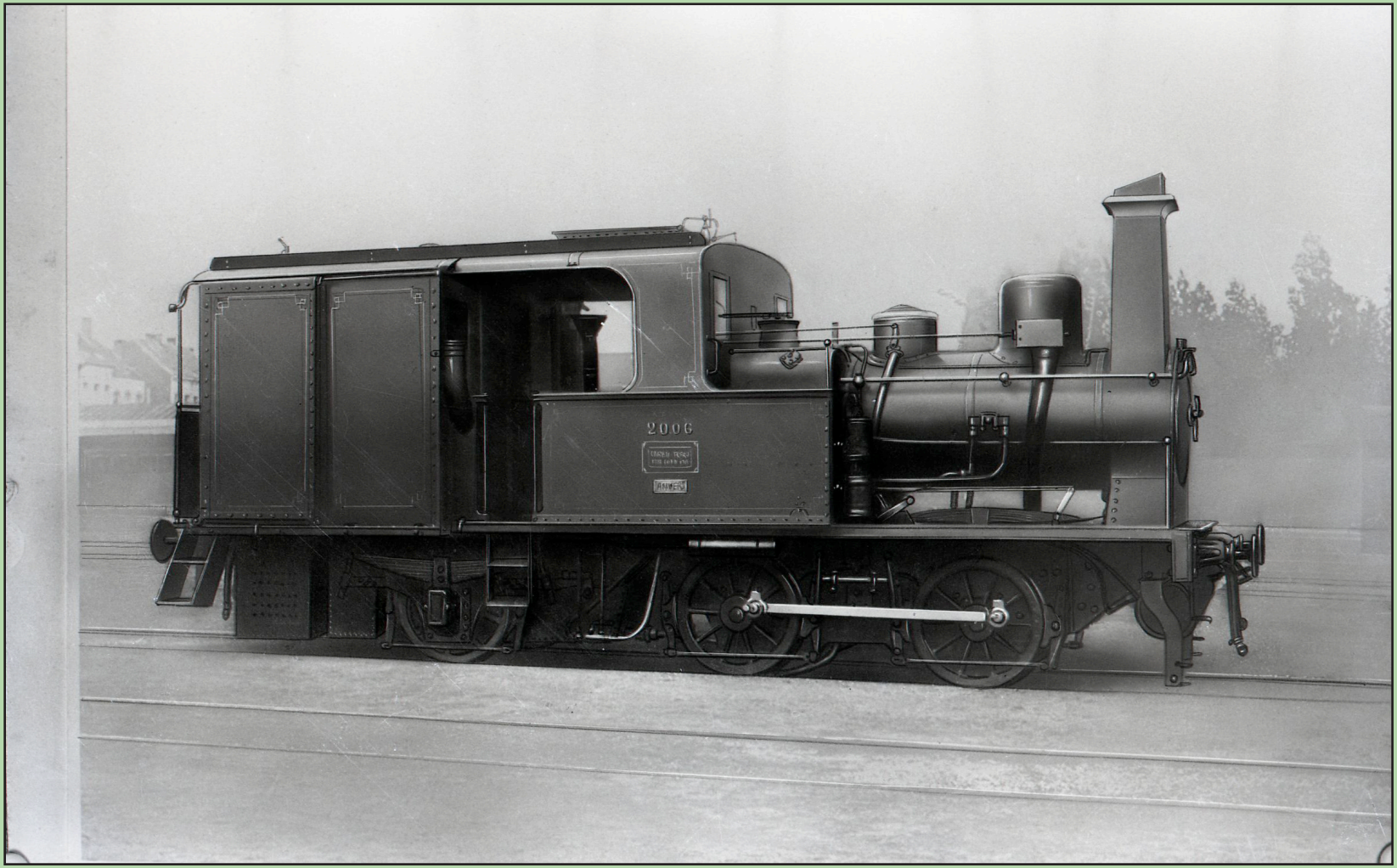
Deze opstelling kwam trouwens in veel van de omringende landen voor en zou op deze spoorwegnetten ook verdergezet worden in diesel- en zelfs elektrische tractie

In 1886 werden – gelijktijdig en volgens analoge plannen als de eerste drieassige stoommotorwagens – 36 exemplaren besteld. Deze vormden het type I. Drie jaar later werden nogmaals tien bijkomende en afwijkende locomotieven van het type II bijgesteld. Deze hadden de technische kenmerken van de laatste reeks vierassige motorwagens VV 57 tot VV 60 met uitwendig aangebrachte cilinders. Ze dienden vooral om de oudste stoommotorwagens te vervangen.

Opmerkelijk was wel dat ze gerangschikt werden als locomotieven met de klassieke nummers tussen de 2001 en de 2036 voor de eerste bouwschijf en de daaropvolgende nummers 2037 tot 2046 voor de tweede levering. Door dit feit zijn ook meer gegevens overgeleverd.

Tweemaal dezelfde opname:
Onder werd de achtergrond zoveel mogelijk uitgeveegd om zo te fungeren in de bedrijfscatalogus van Carels.

Foto verzameling Maurice Hennequin





Boven de originele opname met de duidelijke achtergrond, Waarschijnlijk gefotografeerd te Brussel-Noord

Foto verzameling Joop Quanjer > NMBS Train World Heritage

De bagagelocomotieven (technische gegevens)

Belpaire type I .

Grootste verschil bij de aandrijving was het feit dat de afstand tussen beide drijfassen slechts 1.800 mm bedroeg (tegen 2.200 mm voor de motorwagens). Met een afstand van 2.350 mm tussen 2de en 3de as was de totale radstand slechts 4.150 mm.

Op mechanisch vlak waren er weinig verschillen: het chassis werd opgebouwd met twee langsliggers en diverse dwarsverbindingen. Vooraan de ketel en het machinistenhuis. Daar het stoken langs achter gebeurde, moest de ketel niet verschoven worden en was hij in het midden van het chassis geplaatst. Langs de langsketel de beide watertenders die tot aan de rookkast doorliepen. Deze hadden een totale inhoud van 3.350 liter. Links was de kolenbak als deel van de watertender ingericht; deze had een capaciteit van 1.200 kg steenkool. Achter de machineruimte was de bagageafdeling. De primaire ophanging bestond uit zware, bovenliggende bladveren, onafhankelijk voor elk wielstel.

De toegang tot de bagageafdeling gebeurde door middel van twee schuifdeuren die helemaal achteraan aangebracht waren en die naar voren openschoven. De afdeling werd afgesloten door een kort, volledig open eindplatform met de mogelijkheid tot een overgang naar de rijtuigen. De motorwagens van deze reeks verschilden in verschillende details van elkaar. Zo was onder meer een gedeelte voorzien van een volledig gesloten schuifdeur; andere hadden echter een venster in de deur ingebouwd. Ook de lengte van de watertender was vergroot; normaal gingen deze enkel tot het einde van de haard. Bij enkele machines liepen deze verder tot halverwege de langsketel. We konden niet nagaan of deze verschillen al bij de bouw aanwezig waren, of dat ze later door een verbouwing aangebracht werden.

Naderhand werden deze bagagelocomotieven uitgerust met een Westinghouse-luchtrem. De enkele luchtpomp was rechts tegen de voorwand van de watertender aangebracht. Mogelijk waren de laatste machines van deze reeks al bij de bouw van deze rem voorzien.

Deze locomotieven hadden een massa van 23.300 kg en een resp. aslast van 9.200 kg, 9.550 kg en tenslotte 4.950 kg. De massa leeg bedroeg 21.100 kg.

Omschrijving	*Belpaire type 1*	
Asindeling	*B1*	
Ketel :		
Roosterlengte	*1 290*	*mm*
Roosterbreedte	*969*	*mm*
Roosteroppervlakte	*1,3312*	*m²*
Aantal vlampijpen	*123*	
Diameter vlampijpen	*40 / 45*	*mm*
Lengte vlampijpen	*2 050*	*mm*
Diameter langsketel	*1 000*	*mm*
Hoogte aslijn ketel	*2 000*	*mm*
lengte haard i(inwendig)		
boven	*1 137*	*mm*
onder	*1 280*	*mm*
breedte haard (inwendig		
boven	*902*	*mm*
onder	*1 032*	*mm*
Hoogte haard (inwendig)		
Voor	*1 058*	*mm*
Achter	*950*	*mm*
dikte zijplaten/ achterplaat / hemelplaat	*12*	*mm*
Dikte pijpenplaat	*25*	*mm*
Verwarmingsopp haard	*4,806*	*m²*
Verwarmingsopp pijpen	*30,950*	*m²*
Totaal Verwarmingsopp	*35,756*	*m²*
Watervolume ketel	*1,895*	*liter*

Omschrijving	*Belpaire type I*	
Keteldruk	*12,5*	*bar*
Cilinders :	*2 inwendig*	
Diameter	*270*	*mm*
Zuigerslag	*350*	*mm*
Diameter wielen	*980*	*mm*
Radstand aandrijfwielen	*1 800*	*mm*
Totale radstand	*4 160*	*mm*
Lengte motorwagen	*8 780*	*mm*
Lengte chassis	*7 920*	*mm*
Breedte	*2 980*	*mm*
Hoogte vloer	*1 040*	*mm*
Hoogte dak	*3 350*	*mm*
Totale hoogte	*3 770*	*mm*
Lengte bagagecompartiment	*1 800*	*mm*
machineruimte	*2 000*	*mm*
Massa (kg) ritvaardig	*26 100*	*kg*
Massa (kg) leeg	*21 100*	*kg*
Aslast : eerste as	*7 400*	*kg*
tweede as	*9 300*	*kg*
derde as	*9 400*	*kg*
Maximale snelheid	*60*	*km/h*
Voorraden		
steenkool	*1 200*	*kg*
water	*3 350*	*liter*

De bouw & levering

Belpaire type I .

Ondanks een betrekkelijk gering aantal namen nemen niet minder dan vijf Belgische constructeurs een deel van de bestelling voor hun rekening. Reden hiervoor was het feit dat er vanuit het buitenland een betrekkelijk grote interesse bestond voor deze vorm van locomotieven en elke bouwer ergens zijn eigen visitekaartje kon aanbieden. Tubize was natuurlijk van de partij en bouwde de vier laatste eenheden – 2033 tot 2036 – met de fabrieksnummers 632 tot 635, gelijktijdig met de eerste reeks vierassige motorwagens. m

De vier andere constructeurs waren Carels, Saint-Léonard, FUF Haine-St-Pierre en Zimmermann-Hanrez. De eerste bouwer – de gebroeders Carels uit Gent – had al interesse uit het buitenland gekregen en was vooral verankerd op de Italiaanse markt, bij de vele privémaatschappijen. Daarom zette men er alles op om ook deze locomotieven voor de Etat Belge te kunnen bouwen. Ze kregen de eerste zeven stomers toebedeeld. Hieronder waren ook de beide prototypestellen – 2001 en 2002 – die in details van de serielevering afweken. Op dat ogenblik leverde Carels vooral aan de Staatsspoorwegen, onder meer de typen 2, 25 en 29, en even later ook het type 11, maar ook de buurtspoorwegen hadden een bestelling lopen.

De beide prototypes kregen waarschijnlijk de fabrieksnummers 245 en 246 toegewezen en werden eind 1885 geleverd. De vijf volgende machines liggen in de tranche fabrieksnummers 251 tot 262, maar de juiste verdeling is hier niet gekend.

Concreet hebben we de volgende verdeling over de bouwers :

Fréres Carels	2001	- 2002	(prototypes)
	2003	-	2007
Saint-Léonard	2008	-	2019
FUF Haine-Saint-Pierre	2020	-	2028
Zimmermann - Hanrez	2029	-	2032
Ateliers de Tubize	2033 - 2036.		

Fr Carels / Gent

De firma Gebroeders Carels uit Gent kon de bouw van de beide prototypes - de 2001 en 2002 - in de wacht slepen. Deze werd eind 1885 aan de Etat Belge geleverd.

Na de testen startte de bouw van de serievoertuigen. Deze waren in 1884 aanbesteed.

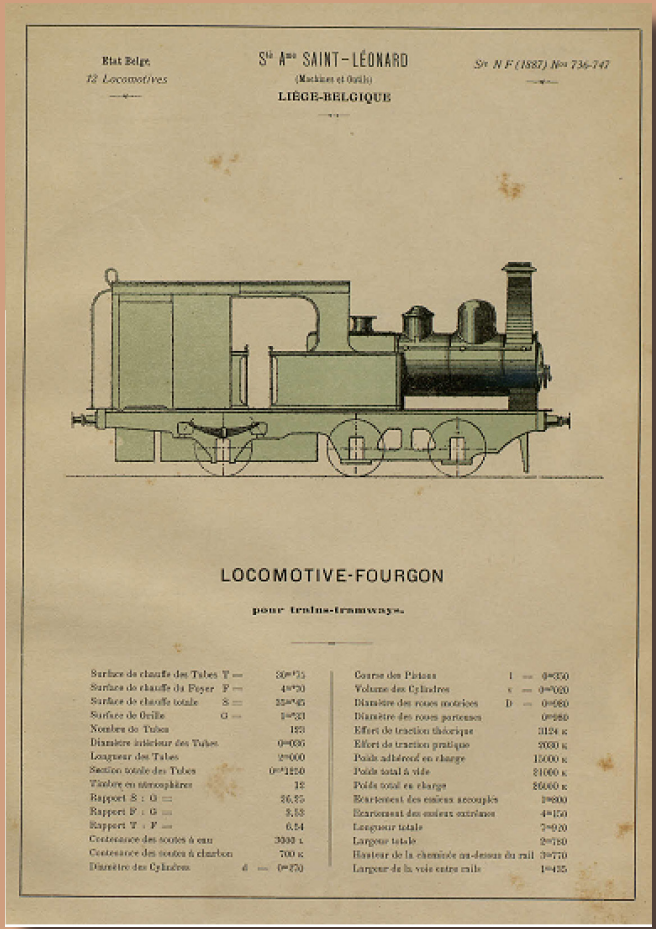
Carels Frères Gent

Fabr nr..	*as-ind*	*sp br*	*Type*	*Bj*	*Bestemming*	*Bedr nr..*
240	*C*	*std*	*T25old*	*1886*	*EB - BS*	*1801*
241	*C*	*std*	*T25old*	*1886*	*EB - BS*	*1802*
242	*C*	*std*	*T25old*	*1886*	*EB - BS*	*1803*
243	*C*	*std*	*T25old*	*1886*	*EB - BS*	*1804*
244	*C*	*std*	*T25old*	*1886*	*EB - BS*	*1805*
245	*B1*	*std*	*Belp I*	*1885*	*EB - BS*	*2001*
245	*B1*	*std*	*Belp I*	*1885*	*EB - BS*	*2002*
247	*Ct*	*M*	*TIII*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*21*
248	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*22*
249	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*23*
250	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*24*
251					*?*	
252					*?*	
253					*?*	
254					*?*	
255					*?*	
256					*?*	
257	*B1*	*std*	*Belp I*	*1886*	*EB - BS*	*2003*
258	*B1*	*std*	*Belp I*	*1886*	*EB - BS*	*2004*
259	*B1*	*std*	*Belp I*	*1886*	*EB - BS*	*2005*
260	*B1*	*std*	*Belp I*	*1886*	*EB - BS*	*2006*
261	*B1*	*std*	*Belp I*	*1886*	*EB - BS*	*2007*
262	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*78*
263	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*79*
264	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*80*
265	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*81*
266	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*82*
267	*Ct*	*M*	*T.III*	*1886*	*SNCV - NMVB*	*83*
268					*?*	
269	*Ct*	*750*	***	*1887*	*tranvia palamos*	*1*
270	*Ct*	*750*	***	*1887*	*tranvia palamos*	*2*
271	*Ct*	*750*	***	*1887*	*tranvia palamos*	*3*
272	*Ct*	*std*	*T11*	*1888*	*EB - BS*	*421*
273	*Ct*	*std*	*T11*	*1888*	*EB - BS*	*462*
274	*Ct*	*std*	*T11*	*1888*	*EB - BS*	*463*
275	*Ct*	*std*	*T11*	*1888*	*EB - BS*	*467*
276	*Ct*	*std*	*T11*	*1888*	*EB - BS*	*474*



Postkaart uit de bekende Cprama reeks stelt locomotief 2018 van Saint-Léonard voor. Opmerkelijk is de houten deur die toegang geeft tot het bagagecompartiment.

Saint Léonard / Liège


Etat Belge.
12 Locomotives

S^te A^me SAINT-LÉONARD
(Machines et Outils)
LIÉGE-BELGIQUE

S^te N F (1887) N^os 736-747

LOCOMOTIVE-FOURGON

pour trains-tramways.

Surface de chauffe des Tubes	T = 30^m^75	Course des Pistons	l = 0^m^350
Surface de chauffe du Foyer	F = 4^m^50	Volume des Cylindres	v = 0^m^020
Surface de chauffe totale	S = 35^m^25	Diamètre des roues motrices	D = 0^m^960
Surface de Grille	G = 1^m^20	Diamètre des roues porteuses	0^m^680
Nombre de Tubes	123	Effort de traction théorique	3124 ^k
Diamètre intérieur des Tubes	0^m^036	Effort de traction pratique	2030 ^k
Longueur des Tubes	2^m^000	Poids adhérent en charge	15000 ^k
Section totale des Tubes	0^m^2250	Poids total à vide	21000 ^k
Timbre en atmosphères	12	Poids total en charge	26000 ^k
Rapport S : G =	26,25	Ecartement des essieux accouplés	1^m^80
Rapport F : G =	3,75	Ecartement des essieux extrêmes	4^m^150
Rapport T : F =	6,54	Longueur totale	7^m^920
Contenance des soutes à eau	3000 l.	Largeur totale	2^m^780
Contenance des soutes à charbon	700 ^k	Hauteur de la cheminée au-dessus du rail	3^m^770
Diamètre des Cylindres	d = 0^m^270	Largeur de la voie entre rails	1^m^435

De Luikse firma was vooral bedrijvig voor de trams, namelijk in België (met onder meer de normaalspoortrams voor Poulseur en Dolhain) en in Frankrijk (Chemins de fer Dépatimentals). De levering van dit belangrijke lot bagagelocomotieven was een welkome uitbreiding in het orderboek. Hieronder een uittreksel voor de jaren 1885 en 1886.

Saint-Léonard Liège

Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bj	Bestemming	Bedr nr..
713	Bt	762		1885	cie minière sotiel	
714	Bt	762		1885	Coronada	
715	Bt	std		1885	charb Hasard FL	
716	Bt	750		1885	fabrica de mieres	1
717	B1t	std		1885	CF Anvers Gand	14
718	B1t	std		1885	CF Anvers Gand	23
719	B1t	std		1885	CF Anvers Gand	24
720	Bt	1,07		1885	braconnier Tilleur	fina
721	Bt	1,07		1885	braconnier Tilleur	
722	C1t	M		1885	CFD Seine/Marne	19
723	C1t	M		1885	CFD Seine/Marne	20
724	C1t	M		1885	CFD Seine/marne	21
725	C1t	M		1885	CFD Yonne	22
726	C1t	M		1885	CFD Yonne	23
727	C1t	M		1885	CFD Yonne	24
728	Bt	762		1885	cie minière sotiel	6
729	Bt	762		1885	Coronada	5
730	Ct	std		1885	NMVB Poulseur	0800
731	Ct	std		1885	NMVB Poulseur	0801
732	Ct	std		1885	NMVB Poulseur	0802
733	C1t	M			CFD Seine/Marne	025
734	C1t	M		1885	CFD Yonne	26
735	C1t	M		1885	CFD l'indre et Loire	27
736	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2008
737	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2009
738	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2010
739	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2011
740	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2012
741	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2013
742	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2014
743	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2015
744	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2016
745	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2017
746	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2018
747	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2019
748	Ct	M		1886	SNCV - NMVB	16
749	Ct	M		1886	SNCV - NMVB	29
750	Ct	M		1886	SNCV - NMVB	40
751	Bt	M		1886	charbonn 4 Jean	N° 1
752	Ct	M		1886	NMVB Dolhain	90
753	Ct	M		1886	NMVB Dolhain	91
754	Ct	M		1886	NMVB Dolhain	92
755	Ct	std		1886	NMVB Dolhain	803
756	Ct	std		1886	NMVB Dolhain	804
757	Ct	std		1886	NMVB Dolhain	805

FUF Haine-St-Pierre

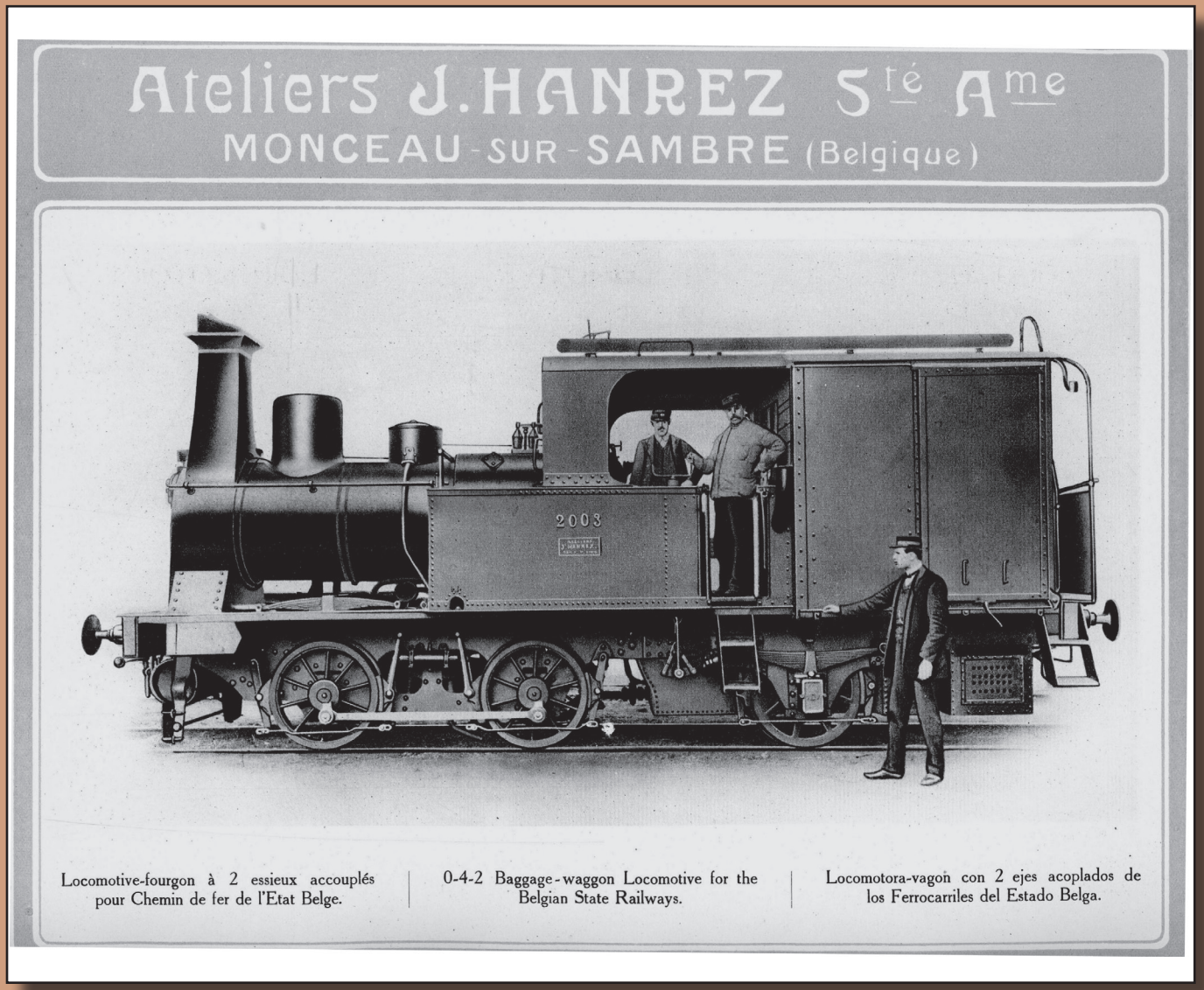
Bij de FUF Haine-St-Pierre lag de toestand anders. In deze periode, waar de bestellingen van de Staatsspoorwegen schaars werden, was het orderboek niet zo gevuld en elke bestelling – nu van 9 locomotieven met bagageafdeling – was welkom.

FUF Haine-Saint-Pierre

Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bj	Bestemming	Bedr nr..
237	Bt	std	*	1885	Bernard à Ciply?	
238	Bt	std	*	1885	Delsaux ,Lille	
239	Bt	M	*	1885	port of Leixoes	5
240	Bt	M	*	1885	port of Leixoes	
241	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	17
242	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	18
243	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	710
244	Ct	M	T.III	1885	SNCV - NMVB	711
245	Bt	std	*	1885	Bernard à Ciply?	
246	Bt		*	1885	Delsaux , Lille	
247	Bt	std	*	1886	Gossens / Dufaut?	
248			*	1885	Devaise Houdeng	
249	B1t	std	*Belp T I	1886	EB - BS	2020
250	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2021
251	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2022
252	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2023
253	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2024
254	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2025
255	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2026
256	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2027
257	B1t	std	Belp T I	1886	EB - BS	2028
258	Ct	std	**	1884	charb Bois du Luc	5
259	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	36
260	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	37
261	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	38
262	Ct	M	T.I	1886	SNCV - NMVB	39

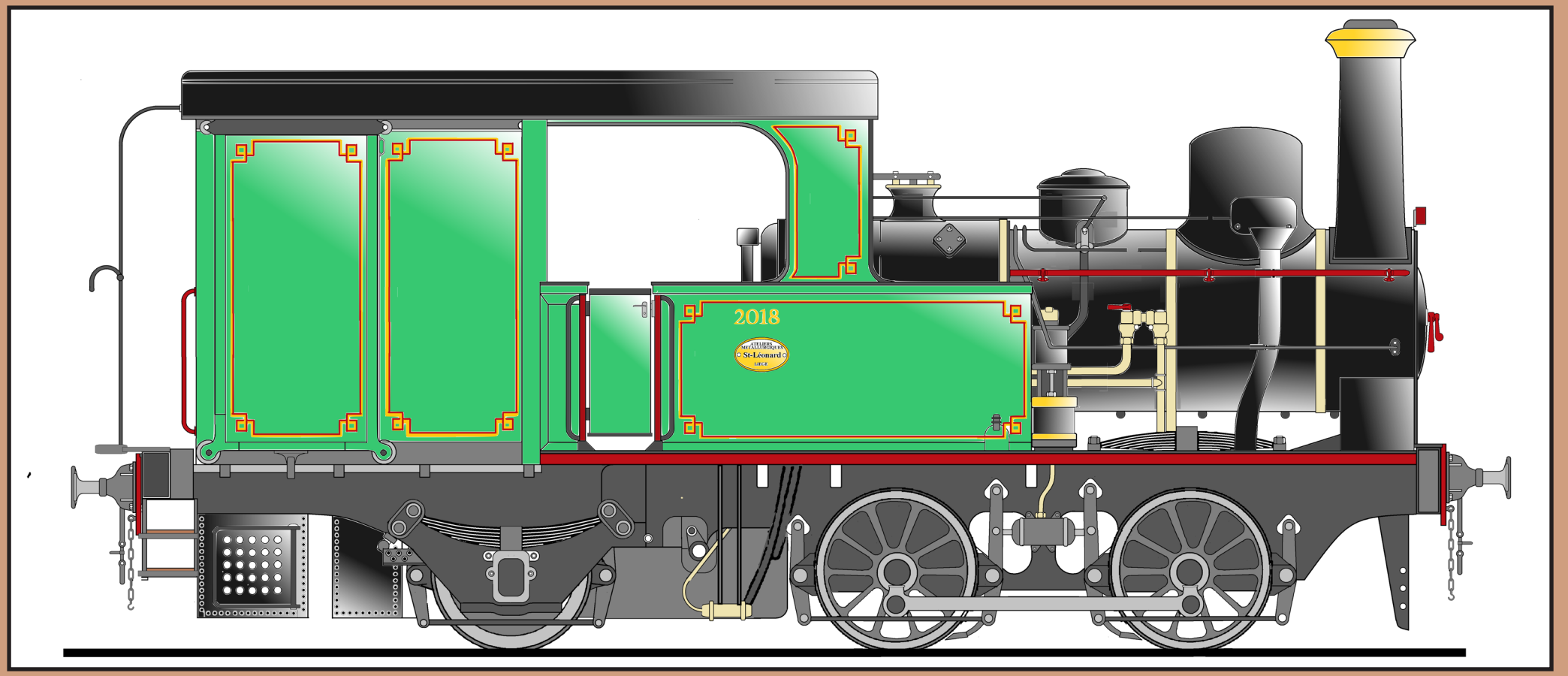
Zimmermann Hanrez

De bouw van de vier overige machines werd verworven door de firma Zimmermann – Hanrez. Deze firma was slechts enkele jaren geleden opgericht en moest zich nog waarmaken. Om die reden had men enkel bestellingen van de (officiële) maatschappijen – de Etat Belge en de buurtspoorwegen – opgetekend en dit zou nog enkele jaren zo blijven.

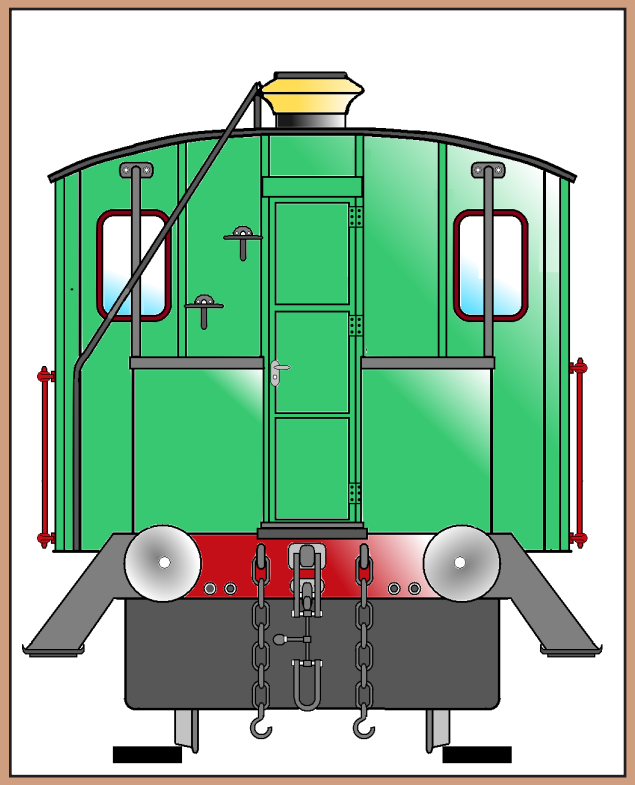


Zimmermann - Hanrez

Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bj	Bestemming	Bedr nr..
1	C	std	T29	1883	EB - BS	1704
2	C	std	T29	1883	EB - BS	1705
3	C	std	T29	1883	EB - BS	1706
4	C	std	T29	1884	EB - BS	1727
5	C	std	T29	1884	EB - BS	1728
6	C	std	T29	1884	EB - BS	1729
7	Ct	std	T51	1885	EB - BS	1015
8	C	std	T25	1885	EB - BS	567
9	C	std	T25	1885	EB - BS	1784
10	C	std	T25	1885	EB - BS	1785
11	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	20
12	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	709
13	B1t	std		1886	EB - BS	2029
14	B1t	std	*	1886	EB - BS	2030
15	B1t	std	*	1886	EB - BS	2031
16	B1t	std	*	1886	EB - BS	2032
17	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	93
18	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	94
19	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	95
20	Ct	std	T11	1888	EB - BS	492
21	Ct	std	T11	1888	EB - BS	493
22	Ct	std	T11	1888	EB - BS	495
23	Ct	std	T11	1888	EB - BS	496

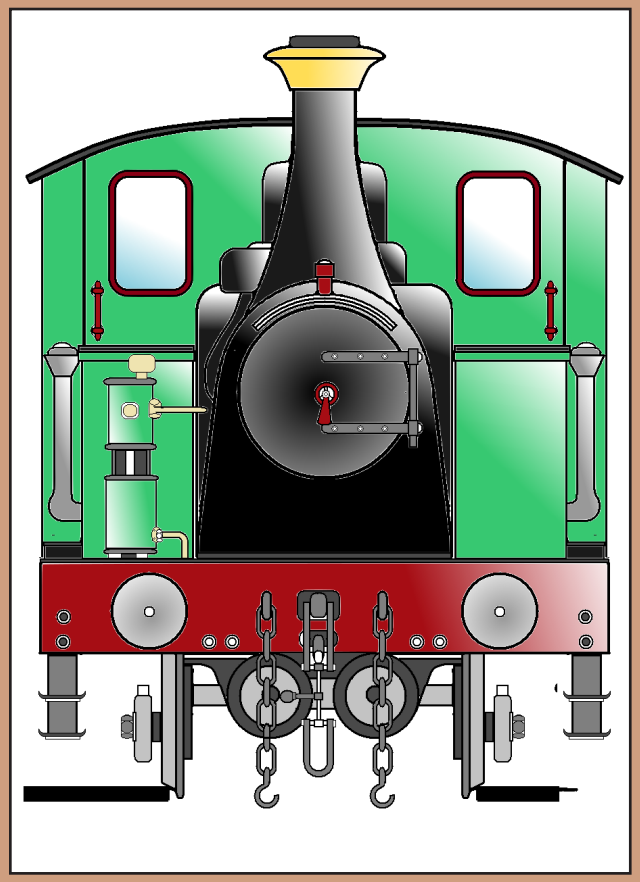


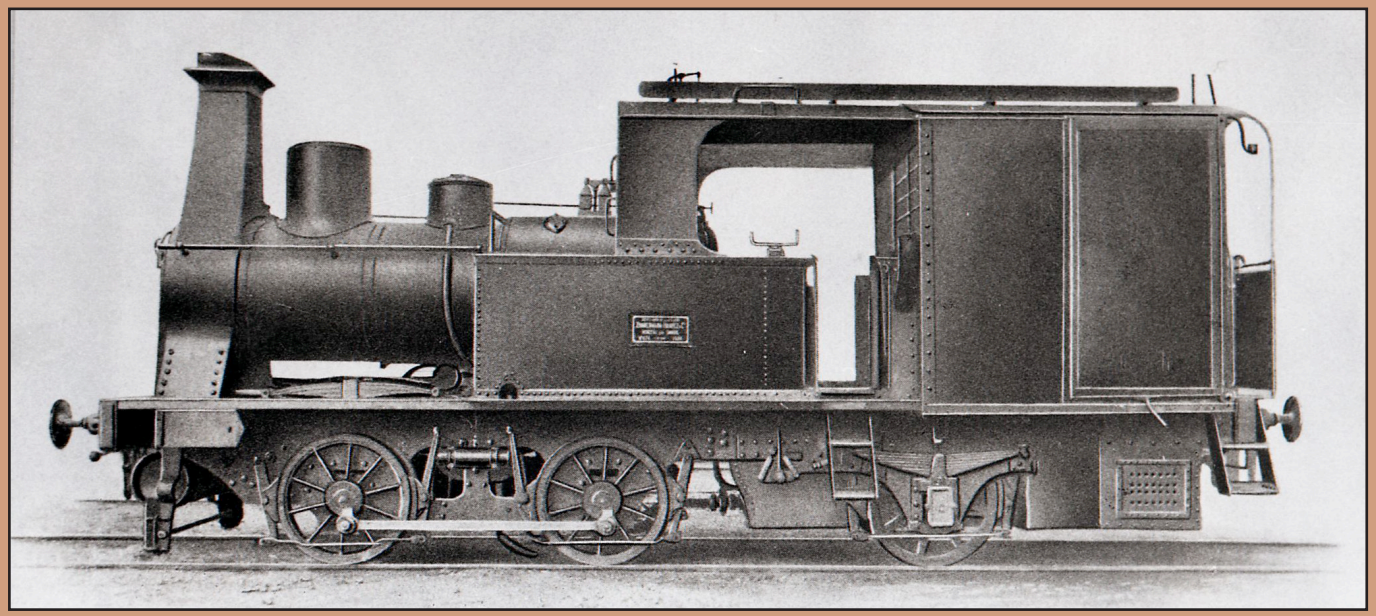
Boven de tekening volgens de foto's op blz. 296/297, zoals Tubize uitgebracht werd. Deze uiterst gedetailleerde schildering, met gele biezen en omrand door een rode schaduw, gepolijste messing ketelbanden, is opmerkelijk. De reden hiervoor is niet gekend; er is geen deelname aan een universele tentoonstelling gepland.
.



De bagagelocomotieven type Belpaire I met voor- en achterzijde. Men ziet duidelijk dat de ketel hier centraal geplaatst werd.

Er werd ook een intercirculatie voorzien, want de stoker moest ook voorzien in de verkoop van tickets (of omgekeerd). Er waren trouwens maar twee personen voorzien op deze trein: de machinisten en de stoker/controleur.





De bagagelocomotieven

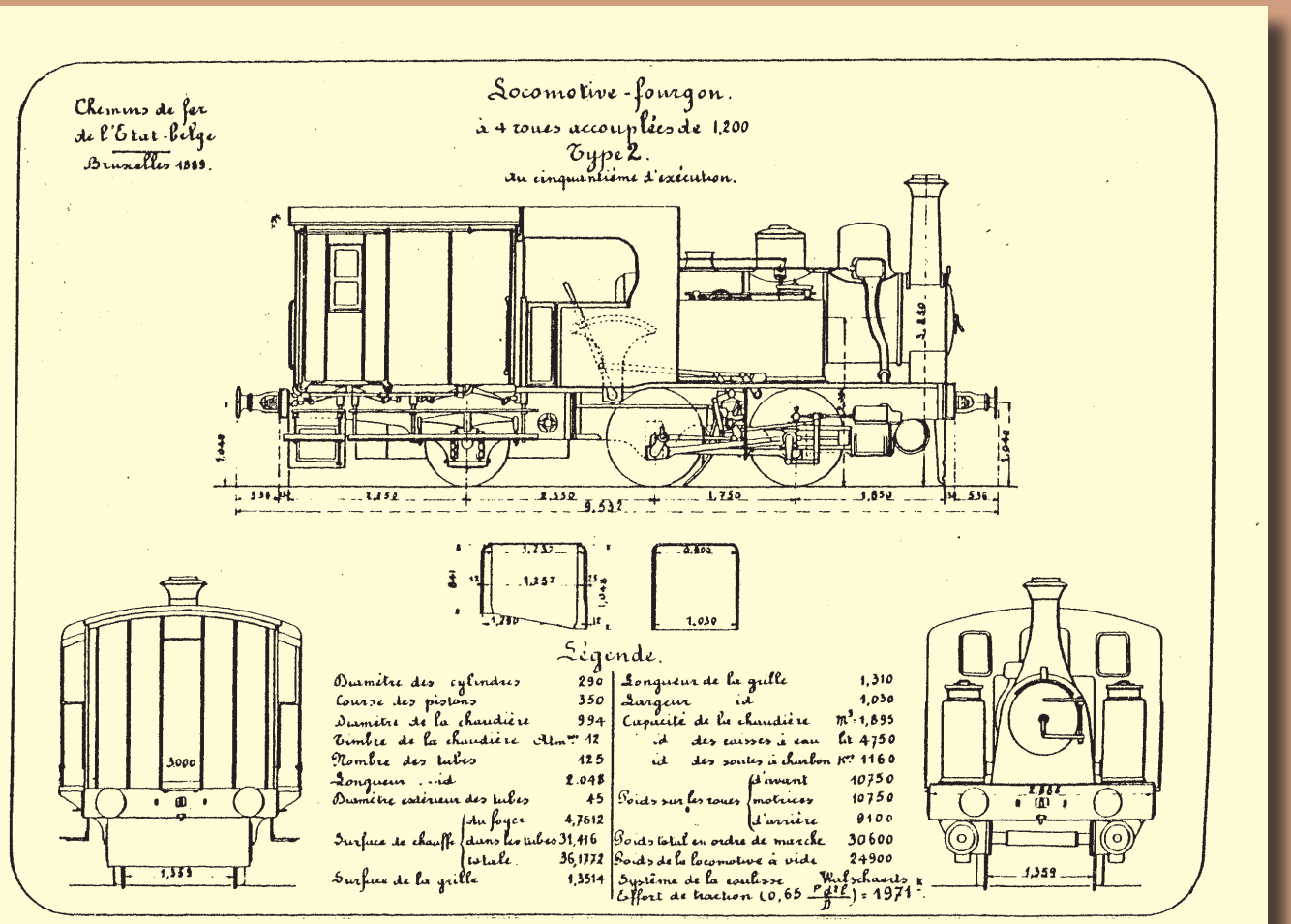
Belpaire type II .

Door de overname van verschillende kleine maatschappijen steeg ook het aantal lokale verbindingen dat door de Staatsspoorwegen geëxploiteerd werd. Verder werd het aanbod vergroot en daalde daarentegen het aantal reizigers op sommige verbindingen. De buurtspoorwegen legden immers in deze periode een uitgebreid net tramlijnen aan en snoepte hierdoor reizigers af. Hierdoor kwamen ook andere lijnen in aanmerking voor een uitbating met tramtreinen.

Om de aangroei in dit verkeerssegment op te vangen, bestelden de Staatsspoorwegen tien bijkomende bagagelocomotieven. Maar op dat ogenblik werden ook de laatste vierassige motorwagens VV 57 – VV 60 gebouwd en deze waren voorzien van een buitenliggend mechanisme. Daar dit goede resultaten opleverde, besliste men om deze te stellen als voorbeeld te laten dienen voor deze twee bouwschijven en zo ontstonden er locomotieven die in grote mate afweken van hun voorgangers.

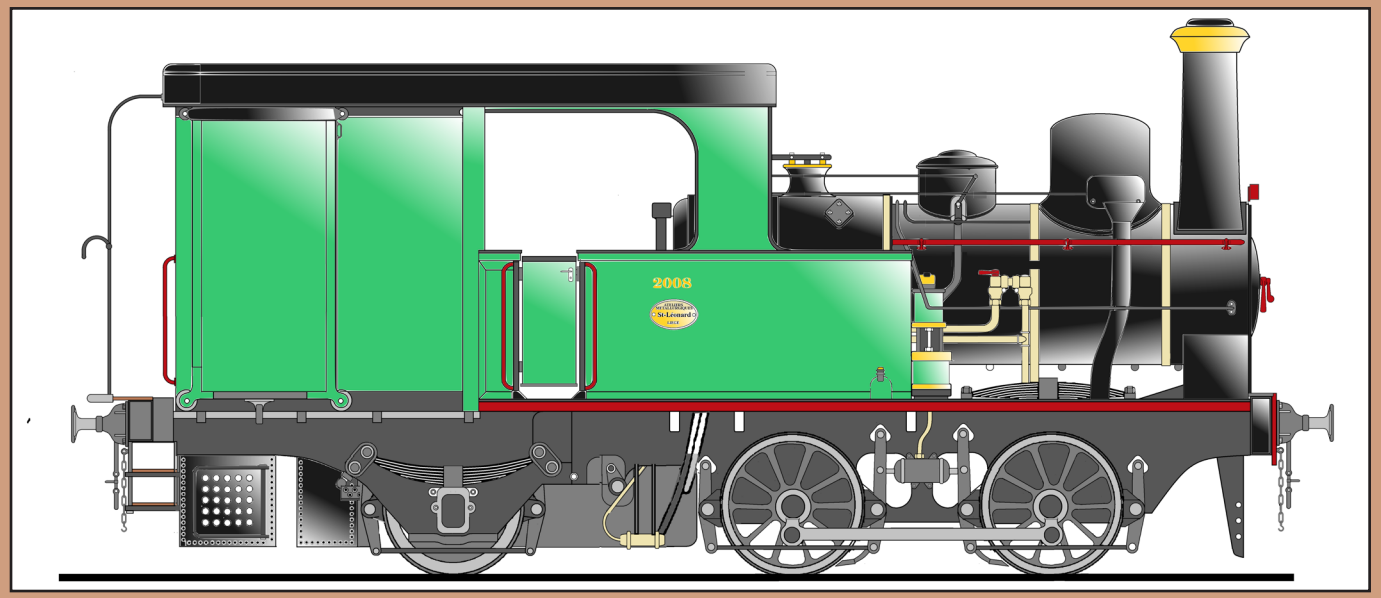
De ketel werd echter praktisch zonder aanpassingen bijgehouden en voor de kenmerken verwijzen we naar de voorafgaande beschrijving. Enkel werd de diameter met 6 mm teruggebracht tot 994 mm, maar men vond plaats voor twee bijkomende vlampijpen, zodat dit aan tal 125 gebracht werd. De grootste verandering werd natuurlijk de aandrijving en deze werd praktisch ongewijzigd overgenomen van de motorwagens VV 57 tot VV 58, die op dat ogenblik in bouw waren.

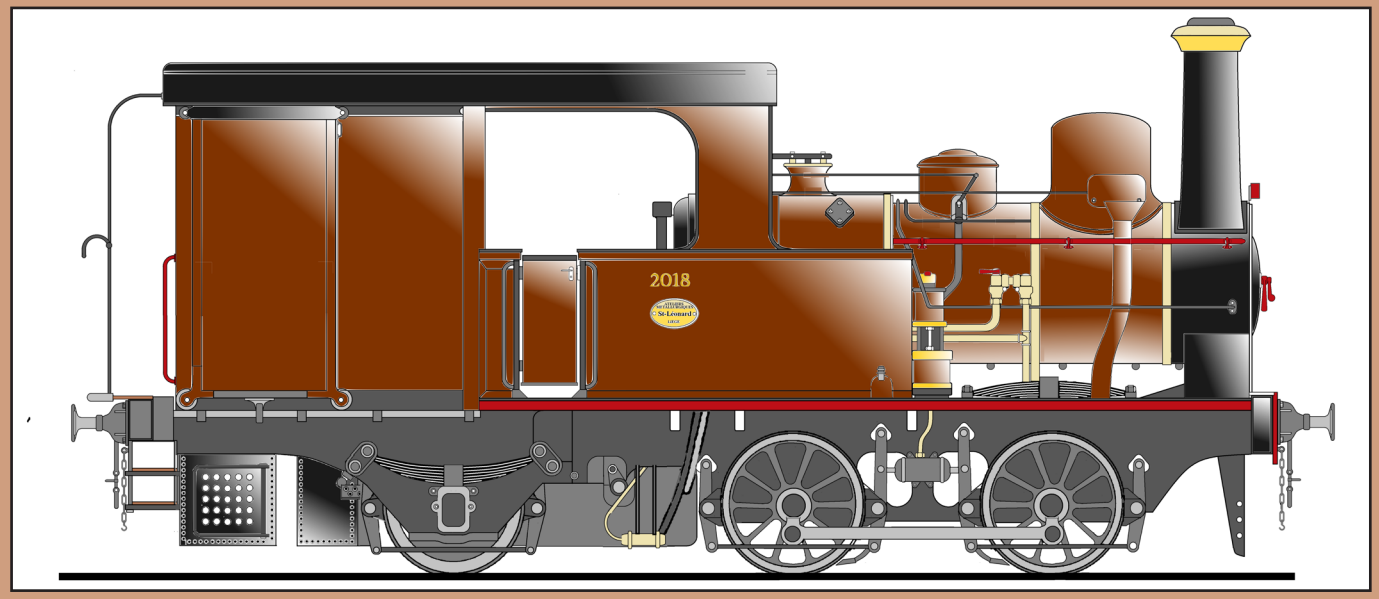
Men wilde echter de trekkracht nog verhogen en dit werd bekomen door de diameter opnieuw te verhogen tot 290



mm. Grootste verschil werd opgetekend bij de drijfwielen, daar de diameter aanzienlijk vergrootte tot 1.200 mm, en ondanks deze aanpassing werd de afstand tussen de beide drijfwielen teruggebracht tot 1.750 mm. Hierdoor kreeg de locomotief een zeer gedrongen uitzicht. Verder werd nu ook de stoomverdeling door de schaar van Walschaerts ingebouwd. De snelheid verhoogde tot 80 km/u, maar door de korte radstand was deze moeilijk aan te houden. De opbouw was klassiek, met iets langere tenders, waardoor de inhoud op 4 753,3 liter (exact ?) gebracht werd. De kolenvoorraad bedroeg 1.160 kg

De bagageafdeling was analoog opgebouwd, maar men zag af van een eindplatform. De intercirculatie was nog steeds mogelijk via een centrale deur in de achterwand. Maar het was merkwaardig dat deze – zoals de laatste typen stoommotorwagens – dubbel afgeveerd was. Deze afdeling stond op een los chassis en werd gedragen door vier soepele bladveren. Hierdoor was er ook een onderbreking in het dak om deze bewegingen toe te laten. Noch op het plan, noch op de enige bekende foto was er een luchtrem type Westinghouse voorzien. Mogelijk werd deze nadien nog aangebracht.





Boven: naast de voorheen voorgestelde schildering met de geel/rode siervbanden, werden de meeste locomotieven afgeleverd in een meer sobere lichtolijfkleurige kleurstelling, typisch voor het concept van de lokaaltreinen.

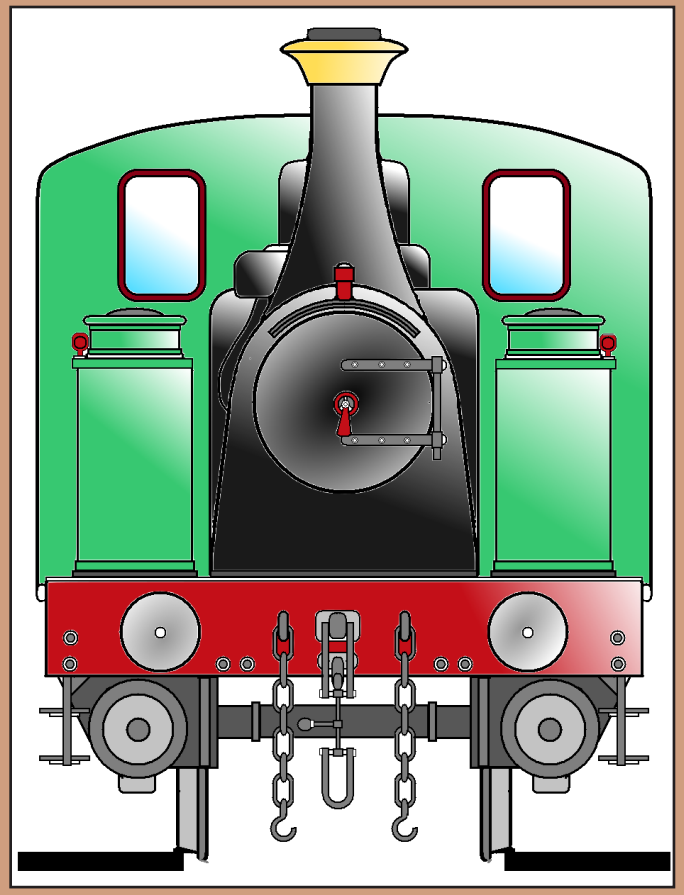
Rechts: de bruine kleurstelling. We hebben hierover geen documenten of beschrijvingen en Dambly, specialist in de livrei, geeft geen aanwijzingen. Maar daar ze een locomotiefnummer kregen in tegenstelling tot de vorige types (VV voiture à vapeur) en het feit dat ze een lange loopbaan kenden, is het hoogstwaarschijnlijk dat ze deze bruine kleur aangemeten kregen. Deze werd omstreeks 1885 ingevoerd voor sneltreinlocomotieven (zie deel 1) en omstreeks 1900 veralgemeend voor het volledige bestand (inclusief rijtuigen). We kunnen er dan ook van uitgaan dat ze vanaf ca. 1905 - mogelijk als laatsten - de bruine uitmonstering kregen.

De bagagelocomotieven (technische gegevens)

Belpaire type II .

Omschrijving	Belpaire type II	
Asindeling	B1	
Ketel :		
Roosterlengte	1 310	mm
Roosterbreedte	969	mm
Roosteroppervlakte	1,3514	m²
Aantal vlampijpen	125	
Diameter vlampijpen	40 / 45	mm
Lengte vlampijpen	2 048	mm
Diameter langsketel	994	mm
Hoogte aslijn ketel	2 000	mm
lengte haard i(inwendig)		
boven	1 257	mm
onder	1 280	mm
breedte haard (inwendig		
boven	900	mm
onder	1 030	mm
Hoogte haard (inwendig)		
Voor	1 045	mm
Achter	840	mm
dikte zijplaten/ achterplaat / hemelplaat	12	mm
Dikte pijpenplaat	25	mm
Verwarmingsopp haard	4,7012	m²
Verwarmingsopp pijpen	31,416	m²
Totaal Verwarmingsopp	36;1172	m²
Watervolume ketel	1,895	liter
Keteldruk	12,5	bar
Cilinders :	2 uitwendig	
Diameter	290	mm
Zuigerslag	350	mm
Diameter wielen	980	mm

Omschrijving	Belpaire type II	
Radstand aandrijfwielen	1 750	mm
Totale radstand	4 100	mm
Lengte motorwagen	9 532	mm
Lengte chassis	8 460	mm
Breedte	3 000	mm
Hoogte vloer	1 040	mm
Hoogte dak	3 350	mm
Totale hoogte	3 650	mm
Lengte bagagecompartiment	2 200	mm
machineruimte	2 000	mm
Massa (kg) ritvaardig	30 600	kg
Massa (kg) leeg	24 900	kg
Aslast : eerste as	10 750	kg
tweede as	10 750	kg
derde as	9 100	kg
Maximale snelheid	60	km/h
Voorraden		
steenkool	1 160	kg
water	4 750	liter



De bouw & levering

Belpaire type II .

Ateliers Lambert

Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bj	Bestemming	Bedr nr..
1	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	9
2	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	10
3	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	27
4	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	28
5	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	26
6	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	25
7	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	41
8	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	43
9	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	44
10	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	42
11	Ct	M	T.III	1886	SNCV - NMVB	45
12	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	46
13	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	47
14	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	48
15	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	49
16	Ct	M	T.III	1887	SNCV - NMVB	50
17	Ct	M	T.III	1888	SNCV - NMVB	101
18	Ct	std	T51	1888	EB - BS	77”
19	Ct	std	T11	1888	EB - BS	497’
20	Ct	std	T51	1889	EB - BS	7””
21	Ct	std	T51	1889	EB - BS	27”
22	Ct	std	T51	1889	EB - BS	44”
23	Ct	std	T51	1889	EB - BS	60”
24	Ct	std	T51	1889	EB - BS	70”
25	Ct	std	T51	1889	EB - BS	213’
26	Ct	std	T51	1889	EB - BS	1217’
27	Ct	std	T51	1889	EB - BS	1263’
28	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2042
29	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2043
30	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2044
31	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2045
32	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2046

Bij de toekenning van de aanbesteding van deze tien bijkomende motorwagens in 1887 kwamen die constructeurs uit de bus die niet betrokken waren bij de hoofdreeks, namelijk de Société de Couillet en de kleine bouwer Ateliers Lambert.

Nochtans kwam de firma snel in financiële moeilijkheden en in 1890 moest men de deuren sluiten. Er werden slechts 32 locomotieven gebouwd voor de Staatsspoorwegen en de buurttrams. De bagagelocomotieven waren trouwens de laatste machines die door Lambert gebouwd werden voor zijn faillissement.

SA Couillet

Couillet nam de vijf eerste exemplaren – de 2037 tot 2041 – voor zijn rekening.

In de beide jaren tussen de bestelling en de levering was Couillet goed voorzien van werk met zeer verscheiden klanten. Naast de Staatsspoorwegen met een groot aantal goederentreinlocomotieven type 25, leverden ze aan diverse industriële spoorwegen in binnen- en buitenland. Op te merken valt hier de diversiteit van de spoorbreedtes die op dat ogenblik nog steeds bestonden. Door dit vele werk werden de vijf locomotieven met bagageafdeling type II dan ook pas met vertraging in de loop van 1890 afgeleverd.

Fabr nr..	as-ind	sp br	Type	Bj	Bestemming	Bedr nr..
941	C	std	T25	1889	EB - BS	582’
942	C	std	T25	1889	EB - BS	852’
943	C	std	T25	1889	EB - BS	520’
944	C	std	T25	1889	EB - BS	522’
945	C	std	T25	1889	EB - BS	523’
946	C	std	T25	1889	EB - BS	532’
947	B2t	M	*	1889	CF Durango	27
948	B2t	M	*	1889	mines Aveyron	28
949	Ct	660	*	1889	charb Charleroi	
950	Bt	std	*	1889	Charb Providence	
951	Bt	std	*	1889	fa Deghilage	
952	Bt	752	*	1889	Myli Kalamata	
953	1Ct	M	*	1889	myli kalamata Piraeus	11
954	1Ct	M	*	1889	myli kalamata Piraeus	12
955	1Ct	M	*	1889	myli kalamata Piraeus	13
956	1Ct	M	*	1889	myli kalamata Piraeus	14
957	1Ct	M	*	1889	myli kalamata Piraeus	15
958	1Ct	M	*	1889	myli kalamata Piraeus	16
959	1Ct	M	*	1889	myli kalamata Piraeus	17
960	1Ct	M	*	1889	myli kalamata Piraeus	18
961	Bt	478	*	1890	EB - BS	636’
962	Bt	std	*	1890	Charb Providence	04
963	C	std	T25	1890	EB - BS	1836
964	C	std	T25	1890	EB - BS	1837
965	C	std	T25	1890	EB - BS	1838
966	C	std	T25	1890	EB - BS	1839
967	C	std	T25	1890	EB - BS	1840
968	Bt	600	*	1890	Solvay Mons	
969	Bt	500	*	1890	Decauville à paris	
970	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2037
971	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2038
972	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2039
973	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2040
974	B1t	std	T II	1890	EB - BS	2041
975	t	478	*	1890	EB - BS	656’
976	Bt	500	*	1890	Decauville à paris	
977	C	std	T25	1890	EB - BS	1862
978	C	std	T25	1890	EB - BS	1863
979	C	std	T25	1890	EB - BS	
980	C	std	T25	1890	EB - BS	1865
981	C	std	T25	1890	EB - BS	1866
982	C	std	T25	1890	EB - BS	1867
983	C	std	T25	1890	EB - BS	1868
984	C	std	T25	1890	EB - BS	1869
985	C	std	T25	1890	EB - BS	1870
986	Bt	782	*	1890	Decauville à paris	
987	Bt	795	*	1890	Hardempont M	
988	Bt	610	*	1890	Charb Roton	
990	Ct	std	*	1890	fa Cuma, Napoli	
991	1Ct	M	*	1891	SPAP Piraeus	
992	Bt	500	*	1890	Decauville à paris	

De inzet

Belpaire type I & II .

Nr.. EB	Bouwer	1890 Bj	Eerste stelplaats	Opmerking
2001	Carels	1886	Merelbeke	
2002	Carels	1886	Merelbeke	
2006	Carels	1886	Brussel-Noord	
2007	Carels	1886	Brussel-Noord	> Visé
2008	St-Léonard	1886	Tienen	
2010	St-Léonard	1886	Tienen	
2012	St-Léonard	1886	Tienen	> Oostende
2013	St-Léonard	1886	Tienen	
2014	St-Léonard	1886	Tienen	
2015	St-Léonard	1886	Tienen	
2016	St-Léonard	1886	Oostende	
2017	St-Léonard	1886	Tienen	
2018	St-Léonard	1886	Tienen	
2019	St-Léonard	1886	Tienen	
2020	Haine-St-Pierre	1886	Brussel-Noord	
2021	Haine-St-Pierre	1886	Brussel-Noord	
2023	Haine-St-Pierre	1886	Tienen	
2026	Haine-St-Pierre	1886	Namur	> Oost. >
2029	Zimmermann	1886	Tienen	Aalst
2030	Zimmermann	1886	Gent-Ledeberg	
2031	Zimmermann	1886	Luttre	> Aalst
2032	Zimmermann	1886	Gent-Ledeberg	> Tienen
2033	Tubize	1886	Brussel-Noord	> Liège >
2034	Tubize	1886	Tienen	Visé
2035	Tubize	1886	Tienen	
2037	Couillet	1890	Oostende	
2040	Couillet	1890	Aalst	
2041	Couillet	1890	Kortrijk (?)	
2043	Lambert	1890	Tournai	
2046	Lambert	1890	Tienen	

De beide eerste bagagelocomotieven – de 2001 en 2002 – werden na levering te Merelbeke gestationeerd en in de Gentse regio uitvoerig getest. Met de ervaringen die hieruit behaald werden, zouden enkele verbeteringen bij de volgende eenheden aangebracht worden.

Opmerkelijk feit was wel dat bij de verdere leveringen deze machines niet in de typische inzetplaatsen voor de motorwagens ondergebracht werden, maar meestal heel nieuwe locaties opzochten.

De meeste locomotieven werden te Brussel-Noord en te Tienen gestationeerd. Verder werden ook locomotieven gehuisvest te Gent, Namur en Luttre, maar dit in zeer geringe mate.

De levering van de tweede bouwschijf bracht geen verandering in de inzet; de bestanden van de bestaande inzetplaatsen werden gewoon versterkt.

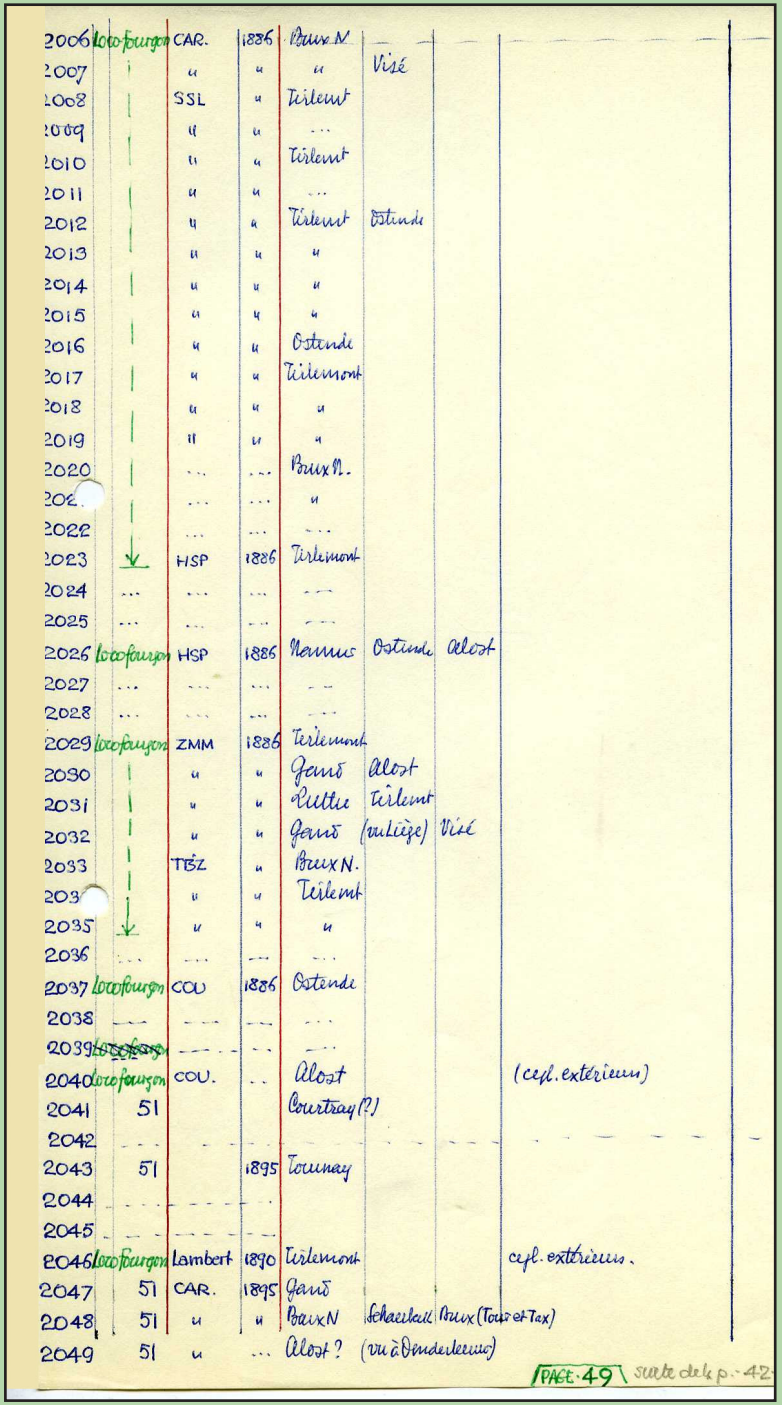
De naaststaande tabel geeft de oorspronkelijke stelplaats van een aantal bagagelocomotieven en eventueel verdere stelplaatsen. Opnieuw werden deze gegevens opgetekend door Jacquet, als één van de allereerste locomotiefspotters in België

Tijdens de volgende jaren verlegde het werkingsterrein zich voortdurend. Na enige tijd werden ze ook gebruikt in Aalst en Oostende. Bij de overname van de Chemin de fer de Liège à Maestricht kwamen ze te Visé terecht.

Tijdens de beginjaren van de 20ste eeuw werden ze nog verder verdeeld en kwamen ze te Ans en Verviers, te Nieuwpoort en te Bastogne tot inzet, meestal ter vervanging van de oudste motorwagens die op dat ogenblik buiten dienst gesteld werden. Zo kwamen ze ook naar St-Ghislain.

Op 31 december 1907 waren er nog 37 locomotieven actief en dat jaar hadden ze 674 168 km afgelegd.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog was nog ongeveer de helft van de locomotieven aanwezig. Maar laten we de verschillende inzetplaatsen – zover als mogelijk – meer in detail bekijken:



2006	loco fourgon	CAR.	1886	Bruxx N		
2007	"	"	"	"	Visé	
2008		SSL	"	Tirlemt		
2009		"	"	...		
2010		"	"	Tirlemt		
2011		"	"	...		
2012		"	"	Tirlemt	Ostende	
2013		"	"	"		
2014		"	"	"		
2015		"	"	"		
2016		"	"	Ostende		
2017		"	"	Tirlemont		
2018		"	"	"		
2019		"	"	"		
2020		...	...	Bruxx N.		
202.		...	...	"		
2022		...	...	...		
2023		HSP	1886	Tirlemont		
2024	...	...	...	...		
2025	...	...	...	...		
2026	loco fourgon	HSP	1886	Namur	Ostende	Alost
2027	...	...	...	...		
2028	...	...	...	...		
2029	loco fourgon	ZMM	1886	Tirlemont		
2030		"	"	Gand	Alost	
2031		"	"	Lille	Tirlemt	
2032		"	"	Gand	(ou Liège)	Visé
2033		TBZ	"	Bruxx N.		
203.		"	"	Tirlemt		
2035		"	"	"		
2036	...	...	...	...		
2037	loco fourgon	COU	1886	Ostende		
2038	...	...	...	...		
2039	loco fourgon	...	...	...		
2040	loco fourgon	COU.	...	Alost		(cpl. extérieurs)
2041	51			Courtray (?)		
2042	...	...	...	...		
2043	51		1895	Tournay		
2044	...	...	...	...		
2045	...	...	...	...		
2046	loco fourgon	Lambert	1890	Tirlemont		cpl. extérieurs.
2047	51	CAR.	1895	Gand		
2048	51	"	"	Bruxx N	Schaerbeek	Bruxx (Tour et Tax)
2049	51	"	...	Alost ?	(vu à Denderleeuw)	

PAGE 49 suite de la p. 42

De stelplaats Tienen

35 TIRLEMONT - DIEST - BOURG-LEOPOLD - MOLL 35

Kil.		2105 m	2107 m	2109 s	2111 s	2113 s									
0	**Tirlemont**.....D.	5.34	8. 7	12.31	3.27	7.32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Grimde.....	5.42	8.15	12.39	»	7.40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Oplinter.....	5.49	8.22	12.46	3.41	7.47	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Neerlinter.....	5.57	8.30	12.54	3.49	7.55	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Budingen.....	6. 5	8.38	1. 2	3.57	8. 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Geet-Betz.....	6.12	8.45	1. 9	4. 4	8.10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Haelen-lez-Diest.....	6.23	8.56	1.20	4.15	8.21	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	**Diest** T.....A.	6.35	9. 8	1.32	4.27	8.33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		6.50	9.24	1.47	4.42	8.48	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Schaffen.....	6.53	9.27	1.50	4.45	8.51	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Deurne-lez-Diest.....	7. 4	9.38	2. 1	4.56	9. 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Tessenderloo.....	7.10	9.44	2. 7	5. 2	9. 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Oostham.....	7.23	9.58	2.21	5.16	9.22	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Heppen.....	7.31	10. 6	2.29	5.24	9.30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	**Bourg-Léopold**. A.	7.37	10.12	2.35	5.30	9.36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	D.	7.38	10.13	2.36	5.31	9.37	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Bâelen-s/Nèthe.....	7.53	10.29	2.52	5.47	9.53	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	**Moll** T.....A.	8. 1	10.37	3. 0	5.55	10. 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—

35 MOLL - BOURG-LEOPOLD - DIEST - TIRLEMONT 35

Kil.		2106 m	2108 m	2110 m	2112 s	2114 s									
0	**Moll** T.....D.	5. 5	8. 3	9.16	12. 7	4. 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Baelen-s/Nèthe.....	5.15	8.12	9.26	12.17	4.16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	**Bourg-Léopold**.... A.	5.32	8.24	9.43	12.34	4.33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	D.	5.33	8.25	9.44	12.35	4.34	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Heppen.....	5.40	8.31	9.51	12.42	4.41	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Oostham.....	5.48	8.38	10. 0	12.50	4.49	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Tessenderloo.....	6. 0	8.48	10.14	1. 2	5. 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Deurne-lez-Diest.....	6. 7	8.54	10.21	1. 9	5. 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Schaffen.....	6.17	9. 4	10.31	1.19	5.18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	**Diest** T..... A.	6.20	9. 7	10.34	1.22	5.21	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	D.	6.35	9.22	10.57	1.37	5.36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Haelen-lez-Diest.....	6.50	9.35	11.12	1.52	5.51	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Geet-Betz.....	7. 1	9.46	11.23	2. 3	6. 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Budingen.....	7. 8	9.53	11.30	2.10	6. 9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Neerlinter.....	7.16	10. 1	11.38	2.18	6.17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Oplinter.....	7.24	10. 9	11.46	2.26	6.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Grimde.....	7.32	»	»	2.34	6.33	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	**Tirlemont**.....A.	7.39	10.21	11.59	2.41	6.40	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Hier in de suikerstad werd het grootste bestand uitgebouwd. Bij de levering kwamen minstens dertien locomotieven naar Tienen: het waren de 2008, 2010, 2012, 2013, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019, 2022, 2029, 2034 en 2035. Later kwam ook nog de 2031 vanuit Luttre over. Waarschijnlijk werden verschillende locomotieven bij de aankomst van de hogere nummers afgestaan aan een andere stelplaats, maar hier bestaan geen gegevens over.

De hoofdinzet gebeurde op de twee verbindingen vanuit Tienen naar de typische fruitstreek, namelijk enerzijds naar St-Truiden en verder Tongeren en anderzijds naar Diest en verder Mol via Tessenderlo. Op deze lokale verbindingen werden praktisch alle treinen verzekerd. De volgende uittreksels uit de reisgids geven een duidelijker beeld van de omvang van dit verkeer.

Op deze hoofdverbinding doorheen de echte fruitstreek waren de treinen in de 860-reeks de Trains Trottinettes (nog niet als TT aangeduid) en werden hoogstwaarschijnlijk door de bagagelocomotieven verzekerd. Bij de overige treinen kwam het type 32 van Tienen tot inzet

Vanuit Tienen werd dezelfde lijn ook gebruikt voor de verbinding naar Diest en dit tot Neerlinter, en hier takte dan de lijn af richting Diest. Op deze verbinding werden waarschijnlijk praktisch alle treinen door onze locomotieven verzekerd.

In Diest werd met dezelfde trein omgezet en ging de reis verder naar Mol via Tessenderlo en Heppen. Voor het omzetten was ongeveer een kwartier uitgetrokken. Ook deze trein was het domein van de bagagelocomotieven. Hier werd gekozen voor een uittreksel uit de reisgids van

Uittreksels uit de reisgids voor de zomerregeling van 1892. De lijnnummers weken nog af van de later gebruikte nummering.

De volgende treinen reden hier bagagelocomotieven type Belpaire

Richting Tongeren : 3645; 3649, 3653, 3657
Richting Tienen : 3648, 3654, 3856, 3660

34 THIENEN — ST-TRUIDEN — TONGEREN

K		3645	863	3648	3653	862	3657	873
0	**Thienen** ..... V.	4.27	6.47	8.16	12.32	14.50	18.12	20.53
4	Grimde	4.34	6.54	8.24	»	14.56	18.18	21. 0
7	Oplinter	▲4.40	6.59	»	»	15. 1	18.25	21. 7
10	Neerlinter (Dorp)	4.45	7. 4	»	»	15. 6	18.30	21.12
12	**Neerlinter** ..... A.	4.49	7. 8	8.36	13. 0	15.10	18.34	21.16
	V.	4.50	7.15	8.38	13. 7	15.11	18.35	21.17
16	Zout-Leeuw	4.58	7.23	8.46	13.14	15.18	18.43	21.27
19	Wilderen	▲5. 4	7.30	♠8.53	13.20	15.24	18.49	21.33
22	**Sint-Truiden** .... A.	5.11	7.37	9. 0	13.26	15.30	18.56	21.40
	V.	5.12	7.38	9.10	13.27	15.45	18.57	21.41
24	*Melveren*	5.17	7.42	9.14	»	15.49	19. 1	◆21.46
25	*Bernissem*	»	»	9.17	»	15.51	19. 4	21.49
27	Ordingen	5.24	7.50	9.23	13.36	15.56	19.10	21.55
31	Houppertingen	5.31	7.57	9.31	13.42	16. 2	19.18	R✢22. 2
33	*Rullingen*	5.36	8. 3	9.36	13.46	16. 6	19.23	22. 7
35	Borgloon	5.41	8. 8	9.42	13.51	16.10	19.29	22.13
36	Kerniel	5.46	8.13	9.47	13.58	16.15	19.34	22.17
39	Jesseren	5.53	8.19	9.54	14. 1	16.21	19.41	22.23
41	Piringen	5.58	8.23	9.59	14. 5	16.25	19.46	R✢22.28
45	**Tongeren** ..... A.	6. 9	8.32	10. 8	14.12	16.32	19.55	22.36

▲ In te schrijven reisgoed wordt niet opgenomen.
♠ *Op Zondagen en daarmee gelijkgestelde feestdagen*, wordt in te schrijven reisgoed niet opgenomen.
◆ Neemt geene reizigers op.
✢ Neemt enkel reizigers op met abonnementskaarten of terugbiljetten.

34 TONGEREN — ST-TRUIDEN — THIENEN

K		860	3648	864	3654	3656	870	3660
0	**Tongeren** ..... V.	4.16	7. 7	10.38	12.53	14.34	18.26	20.25
5	Piringen	4.25	7.16	10.47	13. 3	14.31	18.35	20.33
7	Jesseren	4.29	7.20	10.51	13. 7	14.35	18.39	20.37
10	Kerniel	4.36	7.27	10.58	13.14	14.42	18.46	20.44
11	Borgloon	4.40	7.32	11. 3	13.18	14.46	18.51	20.48
13	*Rullingen*	4.44	7.36	11. 7	13.22	»	18.55	20.52
15	Houppertingen	4.50	7.42	11.13	13.28	14.52	19. 1	R✢20.58
19	Ordingen	4.57	7.49	11.20	13.36	14.58	19. 9	21. 5
21	*Bernissem*	5. 3	7.54	11.24	»	»	19.14	»
22	*Melveren*	5. 6	7.56	11.28	13.42	15. 2	19.17	»
24	**Sint-Truiden** .. A.	5.10	8. 2	11.32	13.46	15. 7	19.21	21.14
	V.	5.17	8. 7	11.33	13.48	15. 8	19.22	21.15
27	Wilderen	▲5.23	8.13	11.40	13.54	»	19.29	21.22
30	Zout-Leeuw	5.29	8.19	11.46	14. 0	15.17	19.35	21.28
34	**Neerlinter** ..... A.	5.36	8.26	11.53	14. 7	15.23	19.42	21.35
	V.	5.37	8.27	11.54	14. 8	15.24	19.43	21.36
36	Neerlinter (Dorp)	5.42	8.32	11.59	»	»	»	»
38	Oplinter	5.47	8.37	12. 4	»	15.32	»	»
42	Grimde	5.55	8.45	12.12	14.20	15.38	»	»
45	**Thienen** ..... A.	6. 1	8.51	12.19	14.26	15.45	20. 1	21.55

Naar Leuven.

▲ In te schrijven reisgoed wordt niet opgenomen.
✢ Neemt enkel reizigers op met abonnementskaarten of terugbiljetten.

Tienen was bij de levering de grootste inzetstelplaats. Deze stelplaats was immers omgeven door tal van lokale lijnen, met naar het noorden de verbindingen naar Diest en verder Mol via Tessenderlo en Leopoldsburg. Tweede verbinding was de zogenaamde fruitlijn, die Tienen via Sint-Truiden verbond met Tongeren. Beide lijnen hadden een gering reizigerspotentieel omwille van het zuiver landelijke karakter. We vonden geen foto's aangaande de inzet te Tienen, dus grepen we terug naar enkele prentkaarten.

Onder het landelijke station van Borgloon, gelegen tussen Sint-Truiden en Tongeren.

Diest was het kruisingsstation van de verbinding Hasselt - Aarschot, uitgebaat door de Grand Central Belge, en de lokale lijn 35 vanuit Tienen naar Mol.





april 1892, dus kort na de levering van de machines.

Mogelijk werd de inzet nog uitgebreid met enkele stoptreinen naar Ramillies en Landen

De inzet vanuit Tienen werd lange tijd gehandhaafd. In 1908 – een eerstvolgende datum waar er gegevens bekend zijn – waren er nog steeds bagagelocs in deze stelplaats aanwezig en dit bleef waarschijnlijk het geval tot bij de inval van de keizerlijke troepen in 1914.

De stelplaats Brussel-Noord

Opmerkelijke nieuwkomer bij de stelplaatsen werd Brussel-Noord. Deze stelplaats voor reizigersverkeer had in principe enkel zwaardere sneltreinlocomotieven in zijn bestand en verzekerde geen lokale verbindingen. De levering van de Belpaire-locomotieven type I bracht daar verandering in en zo kwamen minstens de stomers 2006, 2007, 2020, 2021 en 2033 naar de Brusselse stelplaats.

In deze periode – de eindjaren tachtig van de 19de eeuw – werden een aantal lokale verbindingen ingericht en we hebben deze al bij de motorwagens besproken. Maar deze waren in principe in Brussel-Leopoldswijk gestationeerd. Maar daar het verkeer steeds verder toenam, konden deze het tempo niet meer aan en werden ze voor enkele treinen vervangen door gesleepte treinen met onze locomotieven

Hoofdinzet kenden de locomotieven met hun lichte treinen op de verbinding tussen Brussel-Leopoldswijk en Tervuren

Bij de levering van onze stomers was dit de lijn 3 in de reisgids en werd deze tussen de andere Brusselse voorstadslijnen gevoerd. Ook op deze andere korte verbindingen werden de TL-diensten aangeboden. Maar speciaal was wel één verbinding, die niet in de reisgids opgenomen werd. Op de dagen dat er paardenrennen waren te Groenendaal, werden er speciale treinen ingelegd vanuit Brussel-Noord en deze werden vooral door de stoommotorwagens, of door onze machines met bagageafdeling gereden. En zo maakte de Brusselse “beau monde” kennis met deze voertuigen

Maar de inzet te Brussel-Noord was slechts van korte duur en al voor de eeuwwisseling verdwenen deze locomotieven uit de hoofdstad.

3 BRUXELLES (Q.-L.) - AUDERGHEM - TERVUEREN 3

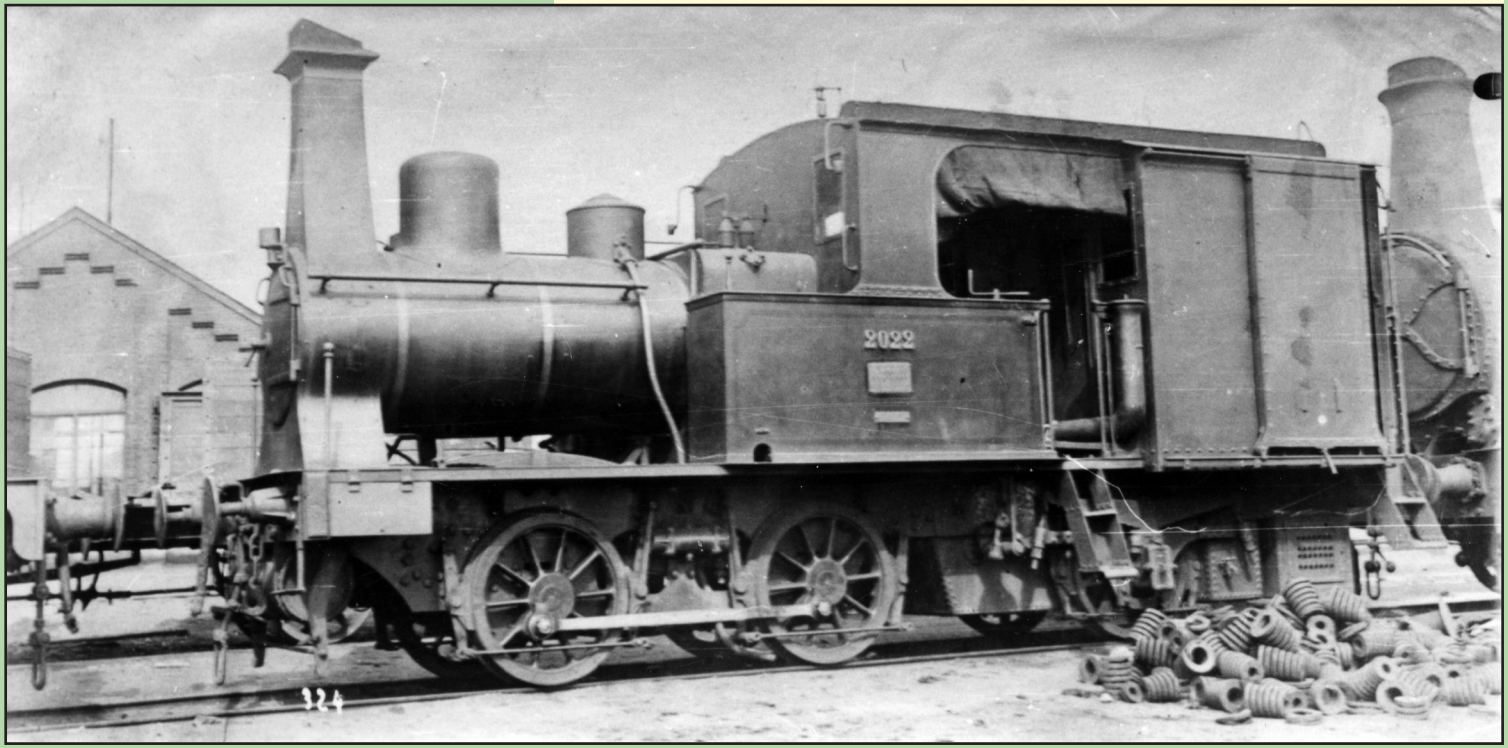
Kil		459 m	2231 m	2233 m	2235 m	2237 s	461 s	463 ✠ s	463 ✠ s	469 s	473 s		
0	**Bruxelles** (Q.-L.)..... D.	4.52	6.51	8.14	10.31	1. 2	4.50	6. 8	6.21	7.39	9.15	—	—
3	Etterbeek.....	4.58	6.57	8.20	10.37	1. 8	4.56	6.14	6.27	7.45	9.21	—	—
6	Auderghem.....	5. 5	7. 4	8.27	10.43	1.14	5. 2	6.20	6.33	7.52	9.27	—	—
8	Woluwe.....	5.10	7. 9	8.32	10.47	1.18	5. 6	6.24	6.37	7.57	9.31	—	—
11	Stockel.....	5.15	7.15	8.37	10.53	1.24	5.12	6.30	6.43	8. 3	»	—	—
13	Wesembeek.....	5.20	7.20	8.42	10.58	1.29	5.17	6.35	6.48	8. 8	9.39	—	—
15	**Tervueren**..... A.	5.25	7.25	8.47	11. 3	1.34	5.22	6.40	6.53	8.13	9.44	—	—

✠ Circulera à dater du 15 novembre.
✠ Supprimé à dater du 15 novembre.

3 TERVUEREN - AUDERGHEM - BRUXELLES (Q.-L.) 3

Kil.		450 m	460 m	2230 m	2232 m	2234 m	2236 s	462 s	464 ✠ s	464 ✠ s	470 s	474 s		
0	**Tervueren**..... D.	4.44	5.52	7.40	8.58	11.15	2. 4	5.33	6.49	7.32	8.30	9.59	—	—
3	Wesembeek.....	4.50	5.58	7.46	9. 4	11.21	2.10	5.39	6.55	7.38	8.36	10. 5	—	—
5	Stockel.....	4.55	6. 3	7.51	9. 9	11.25	2.15	5.43	6.59	7.42	8.41	»	—	—
8	Woluwe.....	5. 0	6. 8	7.57	9.14	11.30	2.21	5.48	7. 4	7.47	8.47	10.12	—	—
10	Auderghem.....	5. 5	6.13	8. 2	9.19	11.35	2.26	5.53	7. 9	7.53	8.52	10.17	—	—
13	Etterbeek.....	5.12	6.20	8. 9	9.26	11.42	2.33	6. 0	7.16	8. 0	8.59	10.24	—	—
15	**Bruxelles** (Q.-L.). A.	5.17	6.25	8.14	9.31	11.47	2.38	6. 5	7.21	8. 5	9. 4	10.29	—	—

✠ Circulera à dater du 15 novembre. ✠ Supprimé à dater du 15 novembre.



Tweemaal Brussel : rechts de 2022 in de (oude) stelplaats Schaarbeek op 9 juli 1907. Deze stelplaats was verantwoordelijk voor het verkeer vanuit Brussel-Leopoldswijk naar Tervuren.

Foto R PITTOORS - Verzameling TSP



Onder de 2029 - samen met de locomotief 1502 (type 51) aan de overweg van de Rue Rogier bij de inrit van Brussel-Noord. Deze (tweede) stelplaats op onder andere lijn 36 stond in voor het lokaaltrein-verkeer op de ringlijnen rondom Brussel.

Foto verzameling Joop Quanjer > NMBS Train World Heritage

De stelplaats Aalst

Hoewel deze stelplaats vooral afgestemd was op het reizigersverkeer naar Brussel, was er ook een lokaallijn waarvoor ik gedeeltelijk verantwoordelijk was. Deze liep naar het noorden om via Dendermonde en Lokeren Moerbeke-Waas te bereiken. Typisch is dat we steeds dezelfde verbindingen tegenkomen, bediend vanuit de twee uiterste punten. Ook bij de vervanging van het oudere tractiematerieel blijft deze structuur behouden en zo komen deze steeds terug in andere boeken uit deze reeks.

De 2044 staat te Aalst klaar met een lokaaltrein
Verzameling Oscinbergh

Aalst zou slechts in tweede instantie – omstreeks 1890 – in contact komen met onze machines. Op dat ogenblik kwam de 2026 vanuit Oostende over; de 2030 werd vanuit Gent gemuteerd. Waarschijnlijk bestond het bestand nog uit verdere machines. Wel kwam de 2040 uit de tweede bouwschijf fabrieksnieuw naar de carnavalsstad.

Zoals gezegd zouden ze vooral het zuidelijk deel van deze lijn 57 (toen nog lijnnummer 60) voor hun rekening nemen. De treinen waren trouwens gesplitst met eindbestemming Moerbeke. Deze komen van Eeklo en werden door dit depot verzekerd; Aalst zorgde voor de zuidelijke tak. Hiervoor waren twee rijtuigstellen inclusief locomotief nodig. Deze verbinding werd voorheen al aangehaald Een tweede verbinding waar een inzet mogelijk was, zou deze naar Zottegem en Ronse zijn, maar uit de treinnummers is dit niet af te leiden, daar ze allemaal als (gewone) stoptrein aangeduid werden. Daar ook hier twee stellen nodig waren, roept deze inzet vraagtekens op. In elk geval werden de treinen vanuit de stelplaats Aalst verzekerd



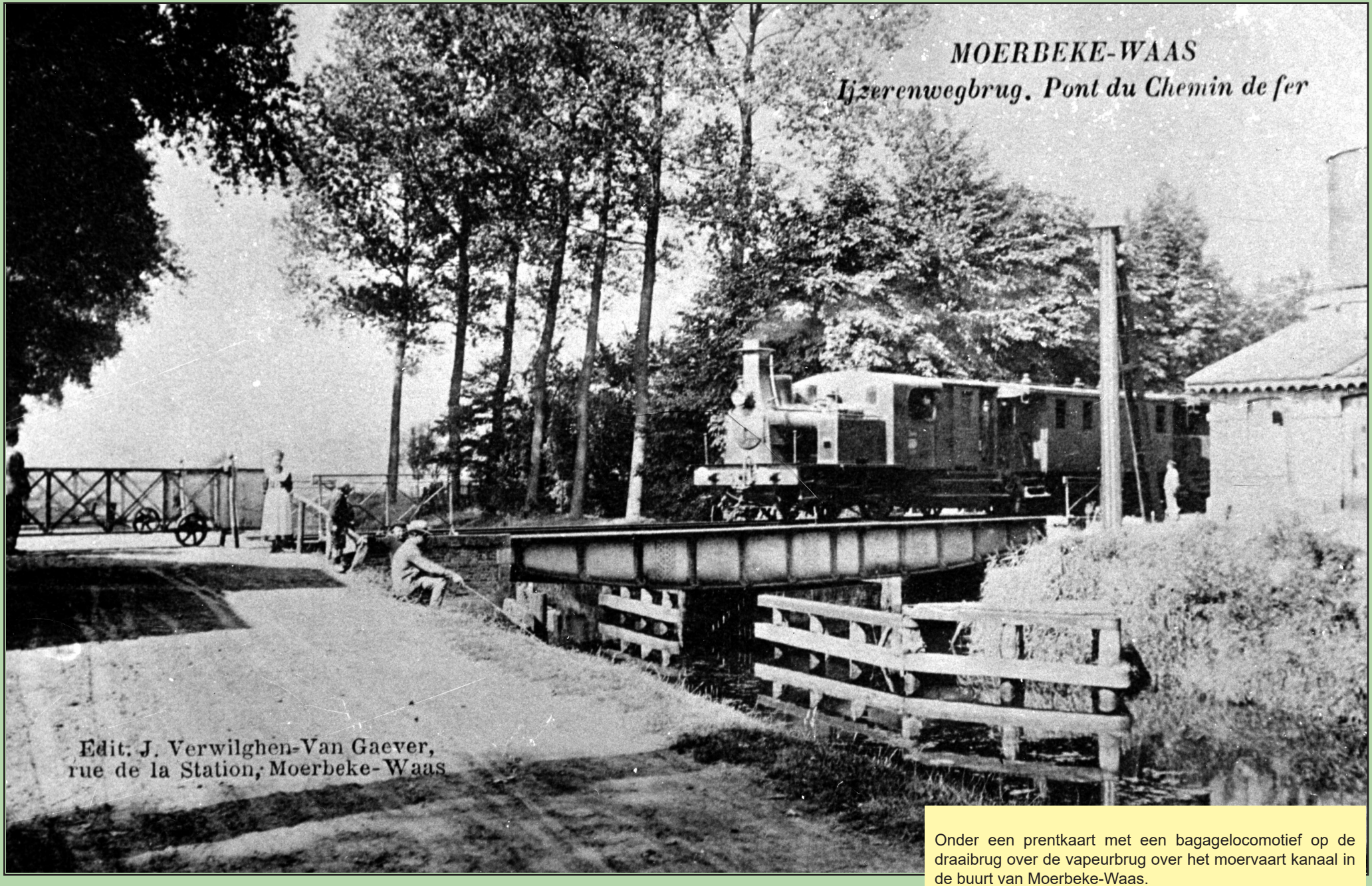
88 ALOST—SOTTEGEM—RENAIX

Kil			2751 m	2755 m	2757 m	2759 s
0	**Alost** (Nord)	D.	4.27	7.42	11.51	5.39
7	Erpe-Meire		4.39	7.54	12. 2	5.50
11	Burst		4.47	8. 2	12.10	5.58
13	*Terhaegen*		4.52	»	12.15	6. 2
14	Herzele		4.56	8. 9	12.19	6. 6
17	*Leeuwergem*		5. 4	8.17	12.27	6.13
20	**Sottegem**	A.	5. 9	8.23	12.32	6.18
		D.	5.12	8.27	12.36	6.26
—	*Slypstraat*		5.21	8.35	12.44	6.33
26	*Roosebeke*		5.25	8.39	12.48	6.37
27	*Michelbeke*		5.29	8.43	12.51	6.41
31	Nederbrakel		5.38	8.52	12.57	6.50
—	*Opbrakel*		5.44	8.59	1. 4	6.56
—	*Bois de Flobecq*		5.49	9. 4	1. 9	7. 1
41	Ellezelles		6. 0	9.15	1.17	7.11
47	**Renaix**	A.	6.11	9.26	1.28	7.22

88 RENAIX—SOTTEGEM—ALOST

Kil			2750 m	2752 m	2754 m	2756 s	2758 s
0	**Renaix**	D.		6.34	11.43	3.33	7.44
7	Ellezelles			6.46	11.55	3.51	7.56
12	*Bois de Flobecq*			6.57	12. 3	4. 1	8. 6
14	*Opbrakel*			7. 2	12. 8	4. 5	8.10
17	Nederbrakel			7. 9	12.15	4.12	8.17
21	*Michelbeke*			7.17	12.21	4.20	8.25
22	*Roosebeke*			7.21	12.24	4.26	8.31
24	*Slypstraat*			7.25	12.28	4.31	8.38
28	**Sottegem**	A.	Samedi seulement.	7.32	12.36	4.39	8.46
		D.	5.34	7.42	12.39	4.49	9. 2
30	*Leeuwergem*		5.40	7.48	12.45	4.55	9. 8
34	Herzele		5.48	7.56	12.53	5. 3	9.16
35	*Terhaegen*		5.52	»	12.57	5. 7	9.20
37	Burst		5.57	8. 3	1. 1	5.12	9.24
41	Erpe-Meire		6. 6	8.12	1.10	5.20	9.32
47	**Alost** (Nord)	A.	6.17	8.23	1.21	5.31	9.42

Ook bij de “Ajuinen” bleef deze dienst gedurende een lange periode gehandhaafd en in 1908 waren er nog steeds locomotieven van ons type aanwezig. Wel moesten ze sterke concurrentie dulden van de (eerder) beschreven stoomlocomotieven type 5 en de laatste actieve stoommotorwagens uit de reeks VV 100. Wanneer de inzet te Aalst stopte, kon niet teruggevonden worden



Onder een prentkaart met een bagagelocomotief op de draaibrug over de vapeurbrug over het moervaart kanaal in de buurt van Moerbeke-Waas.

De stelplaats Oostende

Ook deze stelplaats was gespecialiseerd in de snelle, doorgaande reizigersdienst enerzijds en in het beperktere havenverkeer. Maar ook hier een bijkomende lijn, deze naar Torhout en Ieper. Op deze verbindingen reden niet alleen doorgaande reizigerstreinen naar Kortrijk en zelfs verder naar Lille en in de zomer naar Paris, maar ook diverse lokale stoptreinen. En buiten het seizoen was het cliënteel hiervoor klein. Daarom werd ook beslist om een aantal locomotieven met bagageafdeling in de koningin der badsteden onder te brengen. Wel waren er al type 5 vanuit Ieper actief, maar het aantal treinen dat tot Oostende doorstootte was zeer beperkt.

De meeste locomotieven van ons type zouden omstreeks 1890 aankomen. Wel zou onder meer de 2016 bij zijn levering naar het kustdepot gekomen zijn. Verder kwamen de 2012 (vanuit Tienen) en de 2026 (vanuit Namur) naderhand over. Verder werd ook de 2037 uit de tweede bouwschijf dadelijk aan Oostende toevertrouwd.

De verbinding kende een beperkt aantal treinen die beperkt waren tussen Oostende en Kortemark en die normaal gesproken door onze machines verzekerd werden. Mogelijk werd ook één of twee diensten tot in Ieper voor hun rekening genomen. Hierdoor waren er twee treinstellen nodig voor deze diensten.

Ook bij de aankomst van de typen 11 te Oostende bleven de bagagelocomotieven actief, zij het in mindere mate. Maar op korte termijn werden alle diensten aan deze zwaardere machines overgedragen en verlieten onze stoomers kort na de eeuwwisseling Oostende, waarschijnlijk richting Nieuwpoort.

Het station van Torhout (Tourout in deze periode) werd regelmatig bediend door de bagagelocomotieven gestationeerd te Oostende

YPRES—CORTEMARCK—THOUROUT—OSTENDE 73

Kil.		2805	✲ 3211 3e cl.	2807	2809	2811	2813	2815	2817	2819	2821			
		m	m	m	m	m	m	s	s	s	s			
0	**Ypres**.....D.	—	4. 0	6.54	—	9.44	11.57	3.39	—	—	6. 3	—	—	
6	Boesinghe.....	—	4.25	7. 6	—	9.56	12. 8	3.50	—	—	6.14	—	—	
10	Langemarck.....	—	4.47	7.16	—	10. 6	12.17	3.59	—	—	6.23	—	—	
13	Poelcapelle.....	—	5. 6	7.22	—	10.13	12.23	4. 5	—	—	6.29	—	—	
16	Westroosebeke.....	—	5.20	7.28		»	12.29	4.11	—	—	6.35	—	—	
20	Staden.....	—	5.42	7.36		10.27	12.37	4.19	—	—	6.43	—	—	
23	*Hooglede*.....	—	»	7.43		»	12.44	4.26	—	—	6.51	—	—	
26	Cortemarck.....A.		6. 0	7.48		10.40	12.49	4.31			6.57	—	—	
		D.	4.53		7.51		10.44	12.54	4.36	5. 1	6.32	7. 1	—	—
33	**Thourout**.....A.	5. 6		8. 1		10.54	1. 7	4.46	5.12	6.43	7.14	—	—	
		D.	5. 7		8. 2	8.59	10.55	1.35	4.49	5.13	7.21	7.48	—	—
37	Wynendaele.....	5.17		8.11	9. 9	11. 4	1.45	4.58	5.22	»		7.58	—	—
40	Ichteghem.....	5.26		8.18	9.18	11.11	1.54	5. 5	5.29	»		8. 7	—	—
43	Eerneghem.....	5.33		8.24	9.25	11.17	2. 1	5.11	5.35	»		8.14	—	—
45	Moere.....	5.39		8.29	9.31	11.22	2. 7	5.16	5.40	»		8.20	—	—
48	Ghistelles.....	5.46		8.35	9.38	11.28	2.14	5.22	5.46	»		8.27	—	—
51	Snaeskerke.....	5.52		8.41	9.45	11.34	2.21	5.28	5.52	»		8.34	—	—
57	**Ostende**.....A.	6. 2		8.51	9.57	11.44	2.33	5.38	6. 2	8. 1		8.46	—	—

Lundi, mercredi et 26 déc. seulement. — De Lille.

✲ Ne circulera pas le 25 décembre.



— THOUROUT. — LA STATION.

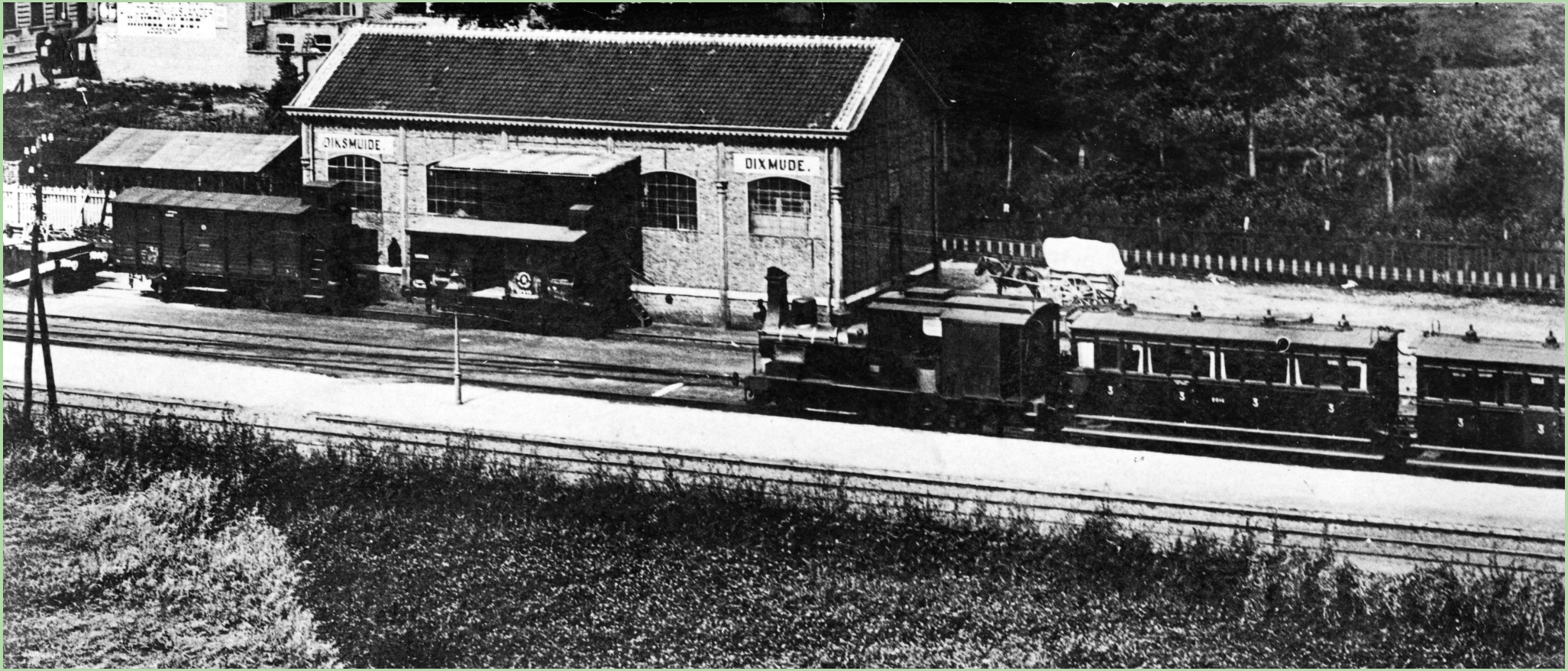
De stelplaats Nieuwpoort

Ook deze kleine inzetplaats werd al verschillende keren behandeld, daar men hier een samenraapsel kreeg van de oudere voertuigen, die te zwak werden op de overige plaatsen. Dit was ook het geval voor de locomotieven met bagageafdeling die op het einde van hun loopbaan – omstreeks 1903-1904 – naar deze kustplaats overkwamen en het verkeer naar Diksmuide voor de wielen geschoven kregen.

Maar deze inzet was van korte duur, daar het type 11 al snel de meeste treinen overnam. Onze stoomers bleven tot ongeveer 1910 als reserve te Nieuwpoort achter.

Een mooie opname van een bagagelocomotief bij het binnenrijden van Diksmuide. Deze lokaaltrein was hier samengesteld uit rijtuigen die nog niet uitgerust waren met intercirculatie en een doorgaande middengang, de eerste een tweeassige voorloper van de Gc-rijtuigen, het tweede waarschijnlijk een gewoon GC-rijtuig. De rijtuigen waren wel al uitgerust met raampjes naast de toegangsdeuren, wat niet gebruikelijk was bij de eerste versie van deze rijtuigen.

Foto verzameling Maurice HENNEQUIN





Na de overname van de Flandre Occidental in 1906 werden ook de andere lokaallijnen in West-Vlaanderen door de Etat Belge uitgebaat met zowel stoommotorwagens als bagagelocomotieven. Op 20 augustus 1913 verzekerde een dergelijke locomotief de lokaaltrein Nieuwpoort - Diksmuide, een Etat Belge-lijn -hier gefotografeerd in de buurt van Nieuwpoort-stad

Foto Albert JACQUET -

De stelplaats Saint-Ghislain

En opnieuw komen we naar een vertrouwde plaats voor de inzet van onze motorwagens: namelijk St-Ghislain en de ondergeschikte inzetplaats Blaton. Omstreeks de eeuwwisseling waren de daar ingezette oudste stoommotorwagens aan vervanging toe en dit gebeurde aan de hand van de bagagelocomotieven. Op dat ogenblik bleven echter de vierassige stellen nog in de Borinage actief.

Concrete stationeringen hebben we niet kunnen terugvinden; de enige aanduiding was de lijst van Tordeur voor 1908. Hierin werd enkel nog een aanwezigheid van deze locomotieven opgetekend en zodoende waren de overgebleven motorwagens naar waarschijnlijk de beide provincies Vlaanderen uitgeweken. De inzet – die reeds voorheen uitvoerig beschreven werd – was weer afgebakend tot de verbinding vanuit Mons/St-Ghislain naar de grensplaats Roisin-Autreppe en de diensten vanuit Blaton op de beide korte verbindingen vanuit dit station (Bernissart en Quevaucamps).Waarschijnlijk bleef deze inzet behouden tot bij aanvang van de Eerste Wereldoorlog.

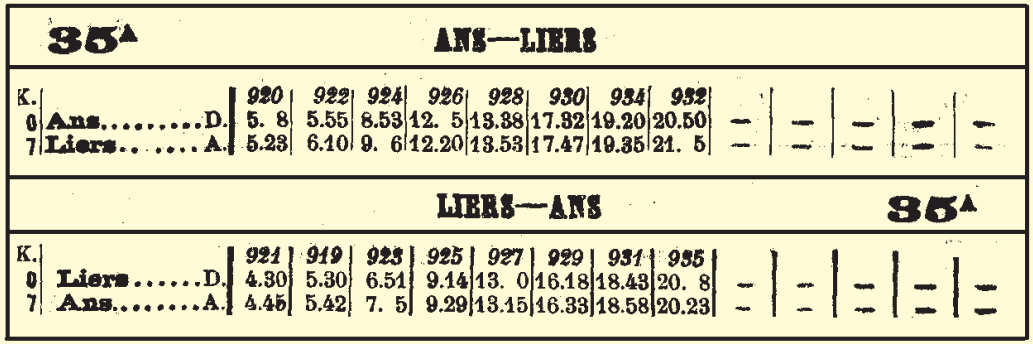
In 1910 was het verkeer tussen Ans en Liers al uitgebreid tot acht treinparen. Op dat ogenblik waren er twee reisgidsen, waarvan één - eenvoudiger - exemplaar enkel de voornaamste stations aangaf.

De stelplaats Ans

Ook hier hadden we de situatie die we al bij voorbeeld bij het type 11 na de Eerste Wereldoorlog behandeld hebben. Ans was in de eerste plaats een stelplaats voor het goederentransport, vooral de steenkoolwinning in het aartsmoeilijke gebied ten noorden van Liège.

Maar ze hadden ook een regionale lijn die ze in 1896 van de Liègeois – Limbourgeois overgenomen had, namelijk de korte verbinding tussen Ans en Liers. Daar deze lijn door de Nederlandse Staatsspoorwegen uitgebaat werd, eindigde deze exploitatie abrupt met de overname van de concessie. De maatschappij had immers geen eigen locomotieven en de Staatsspoorwegen moesten nu zelf zorgen voor deze dienstverlening. Daarvoor werd de 2007 als enige locomotief naar Ans gemuteerd en stond deze dagelijks in voor het slepen van de enkele treinen. Bij onderhoud of uitval zou een goederenlocomotief type 25 de dienst overnemen.

Deze dienst omvatte eerst nog slechts drie à vier treinen, maar groeide verder uit tot een achttal treinparen. Vanaf 1908-1909 werd de toestand onduidelijk: de dienst zou overgenomen zijn door de locomotieventypen 4 van de stelplaats Liers, maar de 2007 was nog steeds te Ans aanwezig. Hij werd alleszins voor 1911 definitief afgevoerd. De bovenstaande dienst was in elk geval voorzien vanuit Liers met een eerste trein die er om 4.30 vertrok.



35A — ANS—LIERS

K.		920	922	924	926	928	930	934	932	–	–	–	–	–
0	Ans.....D.	5. 8	5.55	8.53	12. 5	13.38	17.32	19.20	20.50	–	–	–	–	–
7	Liers.....A.	5.23	6.10	9. 6	12.20	13.53	17.47	19.35	21. 5	–	–	–	–	–

LIERS—ANS 35A

K.		921	919	923	925	927	929	931	935	–	–	–	–	–
0	Liers.....D.	4.30	5.30	6.51	9.14	13. 0	16.18	18.43	20. 8	–	–	–	–	–
7	Ans.....A.	4.45	5.42	7. 5	9.29	13.15	16.33	18.58	20.23	–	–	–	–	–

De stelplaats Verviers

En we meer naar het oosten: zoals we al gezien hebben bij type 5, zou de streek rond Liège de eerste testen uitvoeren met de tramtreinen. Een van de lijnen waarop dit gebeurde, is deze van de Vesdre in het voorstadsnet van Liège.

Maar even later zouden deze nieuwe treinen ook hun intrede doen op de verbinding tussen Verviers en Spa. Deze laatste stad werd steeds meer en meer een kuuroord. Oorspronkelijk werden geen speciale treinen voorzien en was Spa enkel een stopplaats op de verbinding tussen Verviers (Pepinster) en Trois-Ponts, maar geleidelijk aan werd Spa het eindpunt van bijkomende treinen

Vanaf ongeveer 1895 zouden een vijftal treinen per dag enkel dit traject afleggen; ongeveer evenveel treinen reden door tot in Trois-Ponts.

De verbindingen die Spa als eindpunt hadden, werden praktisch allemaal gereden met onze bagagelocomotieven, waarbij een aantal de aansluiting gaven te Pepinster op de treinen (nummerreeks 600) komende van of gaande naar Liège. Enkele andere reden door tot in Verviers. Opmerkelijk was wel dat twee treinen tussen Verviers en Pepinster het kenmerk T (Tramtreinen) effectief meekregen.

Mogelijk werden ook enkele doorgaande diensten tijdens de daluren door onze machines verzekerd, maar normaal gesproken werden hiervoor locomotieven type 32 van Verviers of Trois-Ponts gebruikt.

Deze toestand zou tijdens de volgende jaren nog verder uitbreiden, naarmate Spa een meer gekende naam kreeg.

De inzet van onze machines bleef zeker tot bij de inval van de Duitse troepen bestaan. Nochtans zijn er geen effectieve stationeringsgegevens bekend.



De 2041 - type II te herkennen aan zijn buitenliggende cilinders - op 21 april 1896 in de buurt van Tournai.

Foto René DESCLÉE , Archiv National de France

De stelplaats Bastogne

De locomotieven met bagageafdeling zouden slechts een kort intermezzo bieden te Bastogne. Slechts in een periode tot aan de levering van het type 11 zouden enkele van deze machines te Bastogne gestationeerd zijn en samen met de locomotieven type 5 de treinen naar Libramont/Bertrix, Gouvy en naar het Luxemburgse Kautenbach verzekerd hebben. Ook bij de levering van het type 11 bleven ze nog korte tijd in deze inzetplaats achter, maar of ze nog gebruikt werden is niet bekend.

Maar hier was de inzet beperkt tot een vijftal jaar, want op dat ogenblik verschenen de eerste locomotieven type 11 te Visé en namen al vlug de diensten over. De 2007 werd op dat ogenblik buiten dienst gesteld, de 2032 werd nog gemuteerd en was bij het begin van de Eerste Wereldoorlog nog steeds in het bestand van de Etat Belge aanwezig.

De lijn 44 met twee gezichten : tussen Verviers - Pepinster en zelfs Spa in verstedelijkt gebied en verder zeer ruraal.

44 VERVIERS - PEPINSTER - SPA - TROIS-PONTS 44

K.			1064	1066	T21 T	1072	613 VSII-III SM EXCLUS	1076	1078	625	1086
0	Verviers (Ou est) ✕	D.	6.10	—	8.11	9.27	10.48	11.45	—	13.52	14.25
		A.	6.21	—	8.21	9.38	10.55	11.56	—	14. 3	14.36
5	Pepinster ✕				1068		1074			1084	
		D.	6.26	—	8.32	9.45	11. 2	12. 3	—	14. 5	14.47
		A.	6.58	—	8.53	10.17	11.28	12.33	—	14.31	15.13
17	Spa ✕	D.	7. 3	—	—	10.21	—	12.38	—	—	15.16
41	Stavelot		7.53	6.48	—	11.12	—	13.28	14.42	—	16. 3
46	Trois-Ponts	A.	8. 1	6.56	—	11.20	—	13.36	14.50	—	16.11

K.			1088	1092	1094	1100	77 I-II		182 I-II-III	1098	667
0	Verviers (Ou est) ✕	D.	15.51	—	17.47	19. 3	19.26	de Liége vers Luxembourg.	—	19.43	21.54
		A.	16. 2	—	17.58	19.14	19.33		—	19.55	22. 6
5	Pepinster ✕										vers Liége (G).
		D.	16. 7	—	18. 0	19.21	—		19.38	20. 7	
		A.	16.37	—	18.32	19.47	—		19.58	20.33	
17	Spa ✕	D.	—	—	18.37	—	—		20. 0	20.36	
41	Stavelot		—	16.58	19.28	—	—		20.40	21.27	
46	Trois-Ponts	A.	—	17. 6	19.36	—	—		20.48	21.35	

K.			1102										
0	Verviers (Ou est) ✕	D.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		A.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Pepinster ✕												
		D.	22.27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		A.	22.53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Spa ✕	D.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Stavelot		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Trois-Ponts	A.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

44 TROIS-PONTS - SPA - PEPINSTER - VERVIERS 44

K.			1065	1067	1061	1069	1073	1091	1075	de Luxembourg vers Liége	181 I-II-III
0	Trois-Ponts	D.	—	—	—	6. 3	6. 8	—	9.15		11. 4
5	Stavelot		—	—	—	6.13	8.20	—	9.25		11.13
30	Spa ✕	A.	—	—	—	7. 2	—	—	10.12		11.52
		D.	5. 6	5.33	6.38	7.12	—	9.10	10.17		12. 2
		A.	5.37	6. 4	7. 2	7.43	—	9.39	10.42		12.25
				594	T30 T			640 VSII-III OSM EXCLUS			78
42	Pepinster ✕										
		D.	5.39	6.10	7.23	7.46	—	9.41	10.58		12.27
46	Verviers (O.) ✕	A.	5.52	6.23	7.34	7.58	—	9.49	11.10		12.35

K.			1079	1103	1083	1085	1087	1093	1095	1101
0	Trois-Ponts	D.	11.25	—	13.49	—	15. 7	16.23	17.31	—
5	Stavelot		11.35	—	14. 1	—	15.17	16.33	17.41	—
30	Spa ✕	A.	12.26	—	—	—	16. 4	—	18.31	—
		D.	12.32	12.51	—	14.42	16.13	—	18.36	20.47
		A.	13. 3	13. 9	—	15. 7	16.42	—	19. 7	21.12
42	Pepinster ✕			628						
		D.	13.55	13.17	—	15.13	16.48	—	19.11	21.14
46	Verviers (O.) ✕	A.	14. 8	13.30	—	15.26	17. 1	—	19.24	21.27

K.			1097									
0	Trois-Ponts	D.	20.31	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Stavelot		20.41	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Spa ✕	A.	21.30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		D.	21.35	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		A.	22. 0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Pepinster ✕		658									
		D.	22.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Verviers (O.) ✕	A.	22.38	—	—	—	—	—	—	—	—	—

De overige stelplaatsen

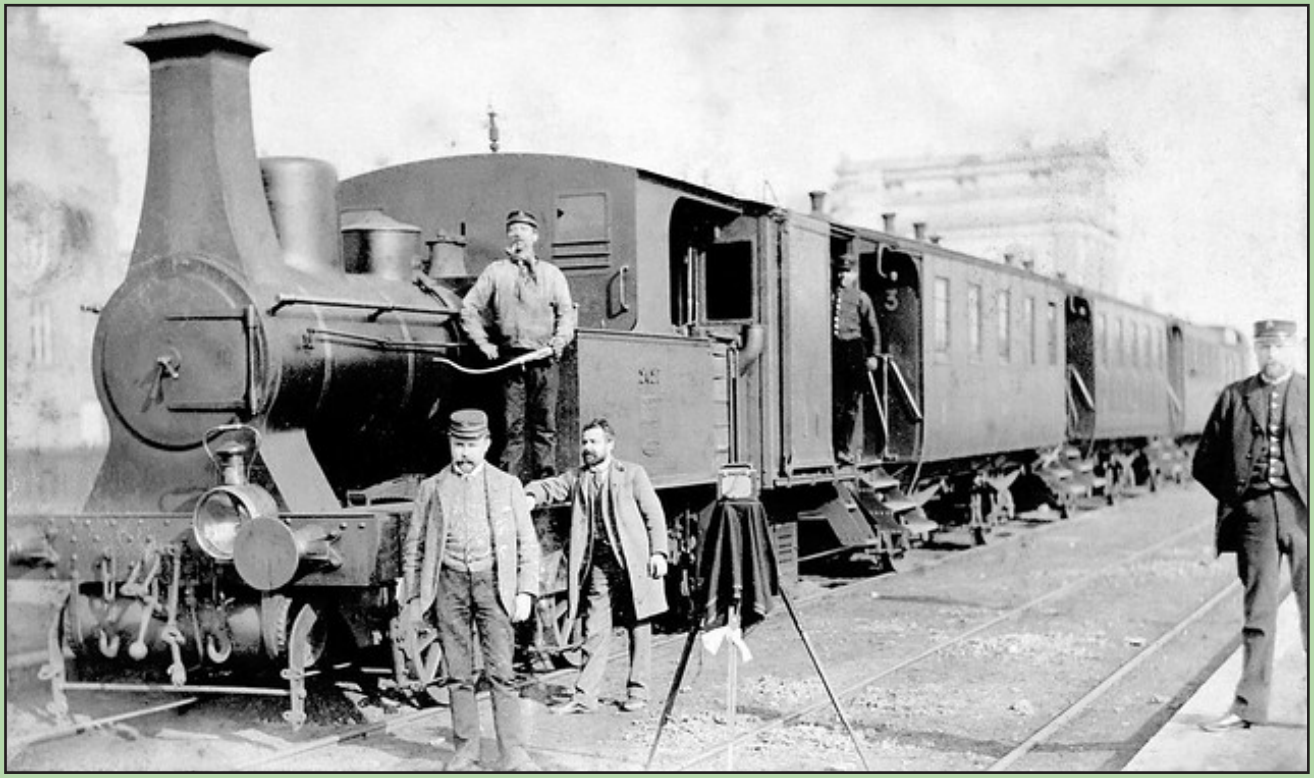
Naast de drie voornoemde plaatsen werden er nog twee inzetplaatsen vernoemd waar deze machines fabrieksnieuw vertoefden, namelijk Namur en Luttre. In beide stelplaatsen is slechts één stationering bekend: de 2026 voor Namur en de 2031 voor Luttre. Er kunnen nog enkele verdere machines aanwezig geweest zijn, maar gegevens hierover ontbreken. In elk geval speelden deze inzetplaatsen een veel mindere rol met slechts een beperkt aantal diensten.

In beide plaatsen was de inzet beperkt en van korte duur. Daarom was het onmogelijk om enige gegevens over hun inzet terug te vinden/

Naast deze oorspronkelijke inzetplaatsen zouden de locomotieven al snel uitzwermen naar nieuwe horizonten en werden er andere stelplaatsen aangeduid. Enkel de Tienen bleef het (uitgebreide) bestand bestaan.

De bestuurderploeg poseren voor de Belpaire type 1 nummer 2027 bij jaarlijkse doortocht van de fotograaf. Ook de typische rijtuigen voor de tramtreinen (TT) komen duidelijk in beeld

Foto verzameling Johan EEMBEECK



De Schrapping voor WO I

Vanaf het begin van de 20ste eeuw zou de inzet sterk achteruitgaan en werden al verschillende locomotieven afgesteld. Nochtans zijn er maar drie data bekend waarbij een volledige bestandsopneming gedaan werd, namelijk 1905, 31/12/1907 en eind 1911.

In 1905 waren alle locomotieven nog in het bestand aanwezig, maar het is niet te achterhalen of ze nog effectief in dienst waren. Eind 1907 waren zeven machines uitgeschreven, namelijk de 2002, 2005, 2013, 2024, 2029, 2034 en de 2037 als enige uit de tweede bouwschijf. Het bestand bestond nog uit 39 locomotieven

In 1911 was dit al verminderd tot 30 eenheden, door de schrapping van de 2007, 2008, 2010, 2017, 2018, 2022, 2027, 2031 en 2035.

In de volgende drie jaar tot aan de Eerste Wereldoorlog zullen nog wel een (groter) aantal machines buiten dienst gesteld zijn en definitief afgevoerd. Doch hierover zijn geen gegevens meer beschikbaar. Deze machines worden in de bestandstabellen aangeduid als buiten dienst tijdens de WO I.

Twee machines zouden nog voor de Eerste Wereldoorlog omgebouwd worden tot industriële locomotief met asindeling Bt. De bagageafdeling en de laatste as werden verwijderd en in de plaats kwam mogelijk een bijkomende watertender en/of een kolenbak.

De 2045 van de tweede bouwschijf werd verkocht aan de steenkoolmijn Monceau Fontaine omstreeks 1910 en kreeg daar het nummer MF 25.

De 2008 – eerste bouwschijf – werd na ombouw verhuurd aan het metaalverwerkende bedrijf Gustave Boël te La Louvière in 1911 en werd in volle oorlogsperiode in 1916 verkocht aan de Moulins Concordia te Auvelais.

De inzet tijdens de Eerste Wereldoorlog gebruikt in de beide kampen .

Zoals gezegd is het moeilijk te weten hoeveel machines bij de bezetting van ons land nog aanwezig waren. De meeste machines waren waarschijnlijk al afgevoerd of stonden al langere tijd afgesteld. Deze laatste werden waarschijnlijk tijdens het eerste oorlogsjaar verschroot ter recuperatie van de (edele) metalen. Van negen locomotieven zijn we zeker dat ze in 1915 nog actief waren. Maar de toestand was zeer verwarrend en moeilijk te verklaren.

Vijf locomotieven werden opgenomen in de nieuwe Duitse nummerlijsten. Deze werden eind 1914, begin 1915 door de MGDB (Militär General Direction Brüssel) opgesteld. Maar deze machines werden ingedeeld in drie verschillende categorieën.

De 2023 en 2025 kregen respectievelijk de nummers 07355 en 07354 en werden ingedeeld bij het type T 04. Hierin waren vooral de drieassige tenderlocomotieven typen 11 en 51 vertegenwoordigd. De keuze is verwonderlijk; mag men ervan uitgaan dat ze gelijkgeschakeld werden met het type 11 voor lichte reizigerstreinen?

De 2026 kreeg het nummer 06137 en werd het type 02. Deze categorie omvatte de locomotieven type 15 en 15bis (later type 14). Behalve dat ze twee aangedreven assen hadden, waren er geen gelijkenissen met deze machines.

En dan werden nog twee verdere locomotieven – de 2020 en 2039 – in de nummerlijsten opgenomen, maar als een “buitentype”. Ze kregen geen nieuw nummer toegekend.

En dan is er nog een foto van de 2041 voor een (militaire?) goederentrein in Noord-Frankrijk of kort bij het front in België in bezet gebied. De Duitse soldaten en de aanduiding MA Lille bewijzen dit, maar opmerkelijk genoeg kwam deze machine niet in de lijsten voor. Ook hier blijft het mysterie.

In elk geval werd geen enkele van deze locomotieven nog in 1919 – na de capitulatie – in het bestand van de Staatsspoorwegen opgenomen.

Op 1 augustus 1917 werden in de bestandslijsten nog drie bagagelocomotieven in Frankrijk aanwezig. Eén exemplaar was op dat ogenblik in bedrijf; de twee overige waren afgesteld en wachtten op een herstelling. Ze waren alle drie in (of in de buurt van) Oissel bij Rouan aanwezig.

En verder hebben we twee machines – de 2012 en 2043 – die in 1919 wel door de Staat terug in dienst gesteld werden. Maar ook hier is niets geweten over hun gebruik tijdens de vier oorlogsjaren. Werden ze naar Frankrijk afgevoerd, waren ze te Nieuwpoort in niet-bezet gebied? Geen enkel document hierover bleef gespaard.



Ook een groot deel van Noord-Frankrijk werd bezet door de Duitse keizerlijke troepen en ook hier werden – vooral – buitgemaakte Belgische locomotieven ingezet. Dit was ook het geval voor de 2041, ingedeeld bij de MA (Machinenambt) Lille. Op 16 mei 1915 verzekerde de machine het goederenvervoer juist achter het front.

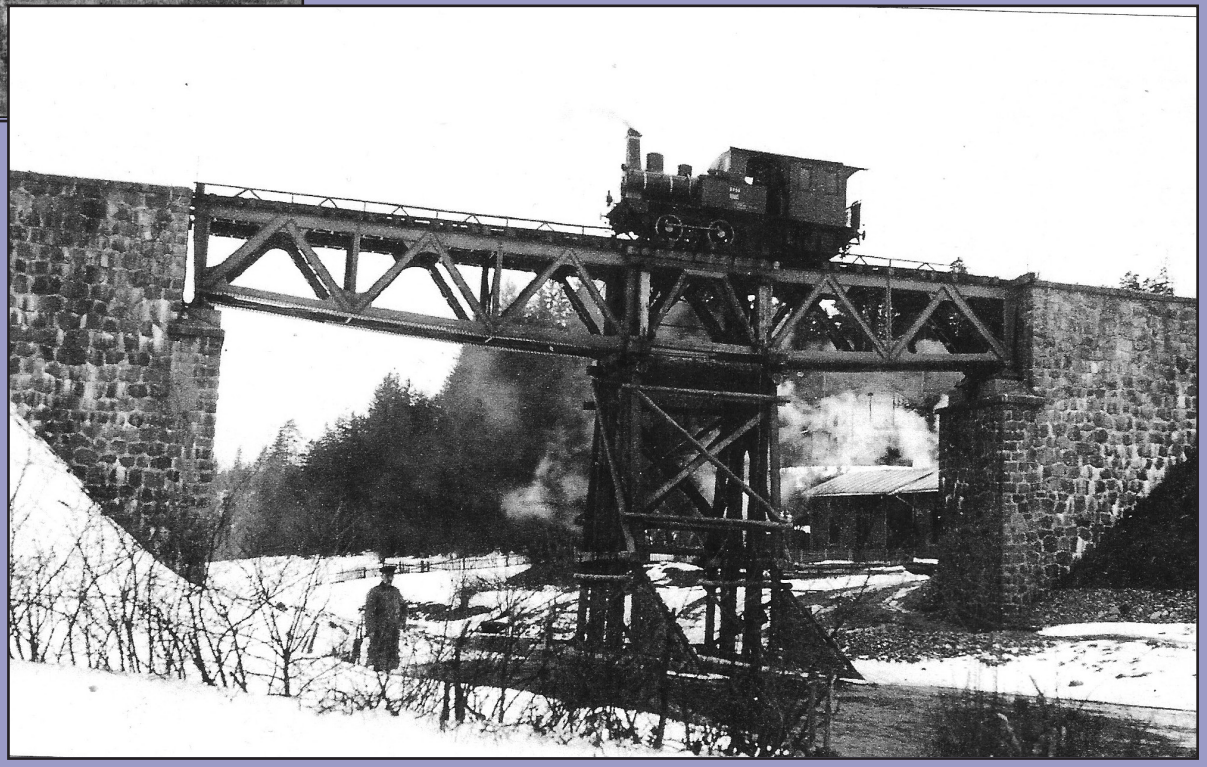


Boven: de 2026 bleef in België achter en werd door de Duitse bezetter ingelijfd. De aanduiding “Mil Eisenb Direction 2 Arlon” is hier een duidelijk bewijs van. De locomotief werd gefotografeerd voor het station van Arlon.



De 2020 op Belgisch grondgebied, maar niet ingeschreven in het Duitse nummerschema. De tractie werd in principe uitgevoerd door machinisten van de “Etat Belge”, maar gecontroleerd door de Duitse (burgerlijke) instanties. Nochtans stonden ze fier op de onderstaande foto.





Boven: De gevolgen van de eerste wereldoorlog :
Boven een vernielde bagagelocomotief te Nieuwpoort-stad.

Rechts : afgevoerd naar het buitenland hier op een noodbrug in de verre Baltische staat Litouwen na de eerste wereldoorlog.

Na de Eerste Wereldoorlog

Het einde kwam zeer snel .

Uit de volgende tabel kunnen we het lot van deze bagagelocomotieven tijdens de laatste periode voor de “Groote Oorlog”, tijdens het conflict en juist erna opmaken. Voor de periode tussen 1911 en 1914 (en tijdens de eerste oorlogsmaanden) kunnen we met waarschijnlijkheid aannemen dat alle locomotieven die geen Duits MGDB-nummer kregen en de oorlog niet overleefden al op dat ogenblik afgesteld stonden of zelfs al geschrapt waren. Het gaat hier om tussen de 15 à 20 machines.

Ook voor de periode na de Eerste Wereldoorlog zijn er praktisch geen gegevens beschikbaar. In de eerste bestandslijsten – opgemaakt in 1919 – komen nog twee bagagelocomotieven voor, namelijk de 2012 en 2043. Maar in het eerste jaarverslag, dat het jaar 1920 behandelde, werd nog slechts één dergelijk voertuig vermeld. Opmerkelijk feit was wel dat er nog 5.278 km afgelegd werden, maar geen enkele in commerciële dienst. De locomotief was volgens hetzelfde verslag gedurende 1.409 uur onder druk en verbruikte hierbij 20.500 kg briketten en 29.400 kg gruiskolen.

Het eerstvolgende verslag – dit van 1924 – maakt geen gewag meer van deze locomotief. Ook in de tabellen met de dienstregelingen en het aantal gebruikte machines komt dit type niet meer voor.

En dan hebben we nog de 2006, die omgebouwd werd tot werkplaatslocomotief, maar daar deze categorie niet uitgesplitst wordt, hebben we geen zicht op wanneer deze locomotief effectief omgebouwd werd (waarschijnlijk kort voor de Eerste Wereldoorlog) en tot wanneer deze effectief gebruikt werd.. Zover ik weet is er geen foto van deze locomotief aanwezig.

Verkoop aan de privé-industrie

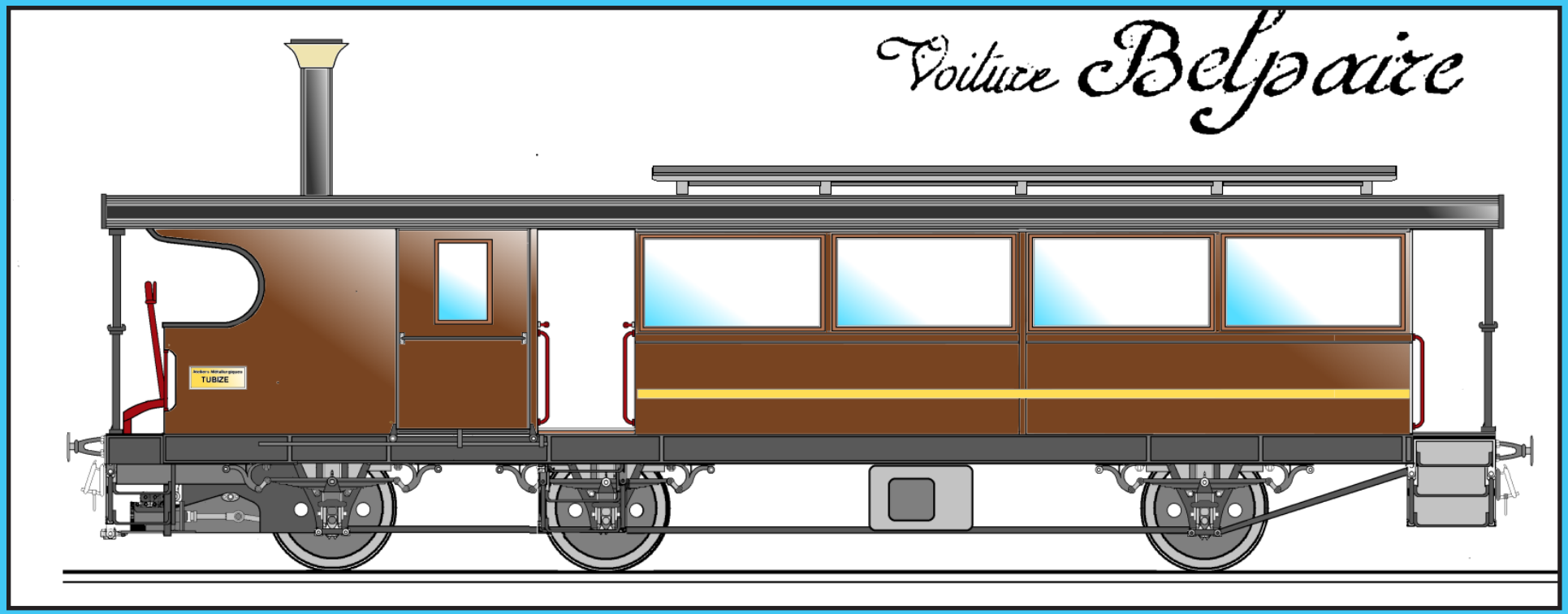
Hierover is weinig geweten en de documenten ontbreken grotendeels.

Er zijn twee verkopen bekend, maar de data zijn voorwaardelijk.

Nr.. EB	Nr.. MGDB	Bouw-jaar	Bouwer	Fabr nr..	Schrapping
2001		1886	Carels	255	WO I
2002		1886	Carels	256	1905-07
2003		1886	Carels	257	WO I
2004		1886	Carels	258	WO I
2005		1886	Carels	259	1905-07
2006		1886	Carels	260	?
2007		1886	Carels	261	1907-11
2008		1886	St-Léonard	736	1907-11
2009		1886	St-Léonard	737	WO I
2010		1886	St-Léonard	738	1907-11
2011		1886	St-Léonard	739	WO I
2012		1886	St-Léonard	740	1921-25
2013		1886	St-Léonard	741	1905-07
2014		1886	St-Léonard	742	WO I
2015		1886	St-Léonard	743	WO I
2016		1886	St-Léonard	744	WO I
2017		1886	St-Léonard	745	1907-11
2018		1886	St-Léonard	746	1907-11
2019		1886	St-Léonard	747	WO I
2020	BT	1886	Haine-St-P	249	WO I
2021		1886	Haine-St-P	250	WO I
2022		1886	Haine-St-P	251	1907-11
2023	07355	1886	Haine-St-P	252	WO I
2024		1886	Haine-St-P	253	1905-07
2025	07354	1886	Haine-St-P	254	WO I
2026	06137	1886	Haine-St-P	255	WO I
2027		1886	Haine-St-P	256	1907-11
2028		1886	Haine-St-P	257	WO I
2029		1886	Zimmermann	13	1905-07
2030		1886	Zimmermann	14	WO I
2031		1886	Zimmermann	15	1907-11
2032		1886	Zimmermann	16	WO I
2033		1886	Tubize	632	WO I
2034		1886	Tubize	633	1905-07
2035		1886	Tubize	634	1907-11
2036		1886	Tubize	635	WO I
2037		1890	Couillet	970	1905-07
2038		1890	Couillet	971	WO I
2039	BT	1890	Couillet	972	WO I
2040		1890	Couillet	973	WO I
2041		1890	Couillet	974	WO I
2042		1890	Lambert	28	WO I
2043		1890	Lambert	29	1921-25
2044		1890	Lambert	30	WO I
2045		1890	Lambert	31	WO I
2046		1890	Lambert	32	WO

Bij de privé-maatschappijen

Niet alleen de EB had motorwagens



Overzicht bij de privé-maatschappijen

De omschakeling gebeurde hier sneller .

Het zouden vooral de privéconcessies zijn die veel lokale verbindingen onder hun hoede hadden en vooral hier kwam de factor rendement sterk naar voren. Ondanks het feit dat men wel bepaalde subsidies kreeg van de staat voor de geleverde prestaties, moesten jaarlijks een aantal dividenden uitbetaald worden aan de aandeelhouders en de bestuurders. Het was dan ook logisch dat hier innoverende maatregelen getroffen werden. We hebben reeds gezien dat de “Chemin de Fer de Liège à Maestricht” startte met de tramtreinen om het rendement te verhogen.

Maar vooral in Oost- en West-Vlaanderen waren er tal van kleine maatschappijen ontstaan en hier was er allesbehalve sprake van grote industrieën die voor voldoende cliënteel of goederenvervoer zorgden. Het was dan ook logisch dat juist hier – op de talrijke vlakke lijnen – de stoommotorwagens een kans kregen. En drie van deze maatschappijen zouden voor al dan niet langere tijd dit type vervoermiddel gaan gebruiken.

De ““Chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas”

Deze kleine maatschappij zou de laatste zijn die nog een concessie kreeg voor de exploitatie van een spoorlijn. Dit gebeurde in 1872 en dadelijk kon gestart worden met de aanleg van de enige verbinding. Dit gebeurde onder leiding van de Cie des Bassins Houilliers en deze groep zou ook het eerste jaar zorgen voor de uitbating. Het eerste deel van de verbinding tot Hamme werd op 25 januari 1875 ingereden

Op 1 januari 1877 werd de maatschappij volledig zelfstandig en moest ze zelf instaan voor de uitbating.

Maar het duurde nog bijna twee jaar eer de verbinding doorgetrokken werd tot in St-Niklaas. De volledige lijn werd pas op 14 december 1877 officieel geopend.

Al in de beginperiode zocht men naar een oplossing voor het beperkte reizigersverkeer. Gelijktijdig met de Staatsspoorwegen werd een vraag naar een stoommotorwagen onderzocht. Op dat ogenblik werd net bij de naburige maatschappij Mechelen – Terneuzen een stoommotorwagen getest. Maar daar het niet dadelijk aan de verwachtingen voldeed en daar de wetten in Nederland een dergelijk voertuig (nog) niet toelieten, kon dit stel overgenomen worden.

Er is weinig bekend over deze eerste motorwagen. Het zou bestaan uit een tweeassige motorwagen, uitgerust met een ketel van het type “Guitar”. Dit deel omvatte ook de bagageafdeling en een derdeklasseafdeling. Deze boot bood plaats aan 48 reizigers. De banken waren waarschijnlijk in de lengterichting in twee rijen opgesteld. Deze motorwagen was constant gekoppeld aan een tweeassig rijtuig. Hierin waren twee afdelingen voorzien: één voor de 2de klasse met 28 zitplaatsen en een voor de 1ste klasse met 12 zitplaatsen. Over de bouwer is helemaal niets gekend.

De motorwagen werd waarschijnlijk al voor de opening van de ganse lijn gebruikt, maar kwam vanaf eind 1877 tussen Dendermonde en St-Niklaas tot inzet. Het jaarverslag van 1878 vermeldt dit stel als eigendom van de maatschappij, maar in latere jaargangen dook het niet meer op. De bedrijfsresultaten waren erg bedroevend en door de grote radstand kwamen er regelmatig breuken voor in de aangedreven as. Daarom werd beslist om deze motorwagen te koop aan te bieden en de Société internationale de Chemin de fer de Malines à Terneuzen zou deze motorwagen begin 1879 terug verwerven.

De “Mechelen -Terneuzen”

D
Er is weinig bekend over deze eerste motorwagen. Het zou bestaan uit een tweeassige motorwagen, uitgerust met een ketel van het type “Guitar”. Dit deel omvatte ook de bagageafdeling en een derdeklasseafdeling. Deze boot bood zitplaats aan 48 reizigers. De banken waren waarschijnlijk in de lengterichting in twee rijen opgesteld. Deze motorwagen was constant gekoppeld aan een tweeassig rijtuig. Hierin waren twee afdelingen voorzien: één voor de 2de klasse met 28 zitplaatsen en een voor de 1ste klasse met 12 zitplaatsen. Over de bouwer is helemaal niets gekend.

De motorwagen werd waarschijnlijk al voor de opening van de ganse lijn gebruikt, maar kwam vanaf eind 1877 tussen Dendermonde en St-Niklaas tot inzet. Het jaarverslag van 1878 vermeldt dit stel als eigendom van de maatschappij, maar in latere jaargangen dook het niet meer op. De bedrijfsresultaten waren erg bedroevend

De tekening van de “onbekende” motorwagen

De onderstaande tekening werd gepubliceerd (zonder aanduidingen) samen met deze van de VV 1 van de Staatsspoorwegen. We kunnen deze moeilijk plaatsen en er zijn meerdere mogelijkheden:

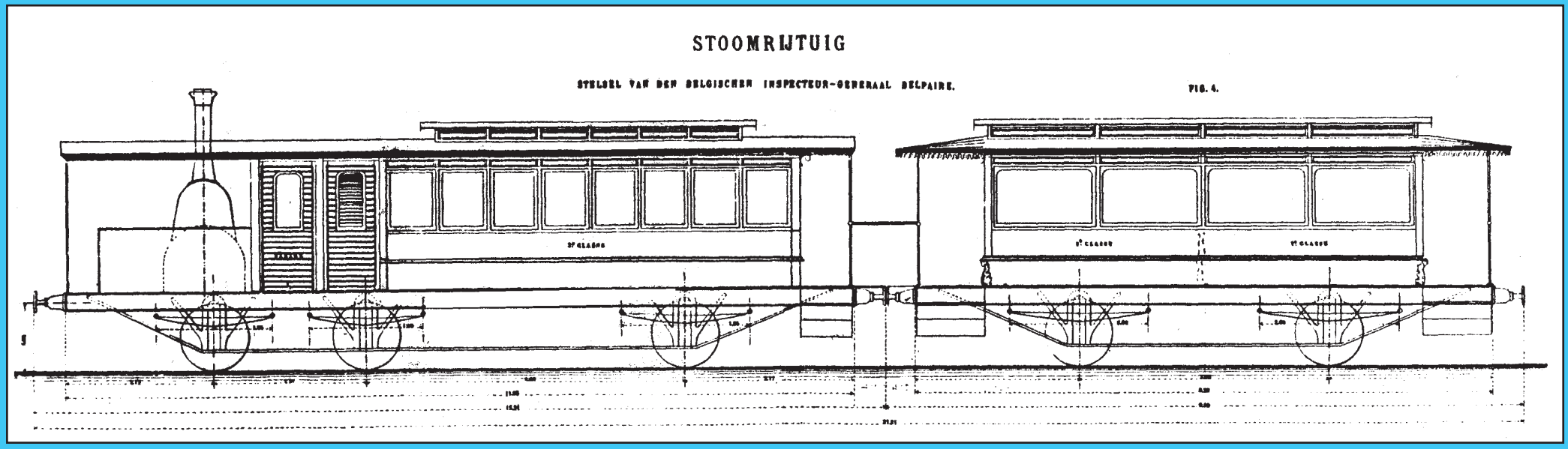
- Het betreft de VV 2, maar de maten verschillen duidelijk van de eerste motorwagen en als we het document bekijken, heeft de drukker twee tekeningen gewoon samengevoegd. De afbeelding van de VV 1, gepubliceerd in de “Revue des chemins de fer”, was oorspronkelijk en technisch in orde (bovenaanzicht onder zijaanzicht; bij deze tekening staan ze naast elkaar). De structuur van beide motorwagens is wel dezelfde

- Het betreft een nooit uitgevoerd project: weinig waarschijnlijk, daar de VV 1 door het arsenaal gebouwd werd en geen enkel bedrijf er voordeel mee had om een “project” als dusdanig voor te stellen

- Het handelt om de HMBX 1, maar volgens Hesselink, die zich baseert op jaarverslagen van de MT, betrof het een tweeassige motorwagen die even later verbouwd werd tot drieasser. De mogelijkheid bestaat dat het om de nadien omgebouwde versie gaat.

- Het betreft de HMBX 2/3, een mogelijkheid daar de schaarse maten overeenstemmen. In deze beide gevallen wordt het rijtuig expliciet bij de motorwagen gevoegd. Het is ook de enige tekening van een Belgische motorwagen gekoppeld aan een rijtuig. Maar de indeling van de rijtuigklassen klopt helemaal niet met deze van beide aangehaalde stellen.

Ik ga (onder voorbehoud) voor de laatste versie, maar mogelijk zijn er nog andere opties. De vraag blijft na 150 jaar onopgelost.



en door de grote radstand kwamen er regelmatig breuken voor in de aangedreven as. Daarom werd beslist om deze motorwagen te koop aan te bieden en de Société internationale de Chemin de fer de Malines à Terneuzen zou deze motorwagen begin 1879 terug verwerven.

Intussen waren de motorwagens van de Belgische Staat verder verbeterd en gesteund door de goede financiële resultaten zouden de bestuurders van de Mechelen – Terneuzen een vraag richten voor de aankoop van twee bijkomende stellen.

Hierop reageerde de Mechelse rijtuigbouwer Cabany met een eigen ontwerp en dit werd al in 1877 voorgesteld. Opnieuw ging het om een tweeledig stel, met een motorwagen met bagageafdeling en 3de klasse-afdeling en een vast gekoppeld rijtuig met gecombineerde 1ste en 2de klasse.

Hoewel het meer om een schets gaat, zijn er duidelijke gelijkenissen met het stel VV 2 van de Staat. Men voorzag een motorwagen, voorzien van een ketel type “Guitar”. De aandrijving gebeurde op de eerste as. Deze drieassige motorwagen omvatte verder een bagageafdeling en slechts één grote derdeklasseafdeling. Uitgaande van de enige tekening mag men ervan uitgaan dat ook hier de banken in twee rijen in de lengterichting geplaatst waren. De toegang vond plaats via een eindplatform.

De motorwagen was permanent gekoppeld aan een sierlijk tweeassig rijtuig. Hierin waren twee afdelingen voorzien: vooraan een 2de klasse, achteraan de 1ste klasse. Dit rijtuig was voorzien van brede vensters en twee eindplatformen voor de toegang naar de beide afdelingen.

Voor het technische gedeelte zou de firma Boussu tekenen. Deze kleine firma zorgde trouwens ook voor de aandrijving van de eerste motorwagen van de Belgische Staat. Maar daar men op dat ogenblik nog zelf geen stoomlocomotieven bouwde, komen deze leveringen niet op de fabriekslijst voor.

De verbinding van de Mechelen - Terneuzen in 1882, een periode dat de stoommotorwagens hier in dienst waren.

N° 63 — Malines, St-Nicolas et Terneuzen

PRIX DES PLACES.

Kil.		mat.	mat.	mat.	soir.		soir.	soir.	1re cl.	2e cl.	3e cl.
0	**Malines** ..... D.	6.50	8'31	10.40	1.45		6.10	9.55	1re cl.	2e cl.	3e cl.
3	Hombeek	6.55	«	»	1.50		»	10 »	».40	».30	».20
10	Thisselt	7.06	8.44	10.55	2.01		6.26	10.12	».80	».60	».30
13	Willebroeck	7.13	8.50	11.01	2.07		6.32	10.17	1. »	».80	».50
18	Puers	7.25	8.58	11.09	2.16		6.41	10.27	1.50	1.20	».75
22	Bornhem	7.31	9.04	11.15	2.23		6.47	10.33	1.80	1.30	».90
26	Tamise	7.40	9.12	11.23	2.32		6.58	10.42	2. »	1.50	1.05
34	**Saint-Nicolas (1)** ..... A.	7.52	9.23	11.35	2.45		7.10	10.55	2.70	2. »	1.35
	..... D.	8.05		11.50			7.30		—	—	—
40	Saint-Gilles (2)	8.15	1re et	12. »	—	3.15	7.40	—	3. »	2.20	1.45
44	La Clinge	8.30	2e cl.	12.15	—	3.23	7.50	—	3.20	2.25	1.55
	..... A.	8.40		12.25	—	3.33	8. »	—	—	—	—
48	Huist (Douane holl.) ..... D.	8 55		12.40	—	3.40	8.15	—	3.55	2.50	1.75
57	Axel	9.15		1.04	—	3.55	8.30	—	4.35	3.10	2.15
63	Sluys-Kill	9.23		1.12	—	4.13	8.42	—	4.75	3.40	2.35
67	**Terneuzen** (A) ..... A.	9.30		1.20	—	4.22	8.50	—	5.15	3.70	2.55
						4.30					

(A). Dép. de Terneuzen p. Flessingue les lundi, Mardi, Jeudi, à 6 » et à 10. 30 m. les Dim., Mercr., Vendr. et Samedi à 10.30 m. — (B) Départ de Flessingue p. Terneuzen les Dim., lundi, Mardi et Jeudi à 7.30 m. et à 2 » soir; les Mercr, Vend., et Samedi à 7.30 m.

N° 63 — Terneuzen à St-Nicolas et Malines

PRIX DES PLACES.

Kil.		mat.	mat.	mat.	mat.	soir	soir.	soir			
0	**Terneuzen** (B) ..... D.	—	—	6.30	10.20	1.45	—	7. »	1re cl.	2e cl.	3e cl.
4	Sluys-Kill	—	—	6.37	10.27	1.53	—	7.08	0.40	0.30	0.20
10	Axel	—	—	6.45	10.35	2.01	—	7.15	0.80	0.60	0.40
19	Huist	—	—	7.05	10.53	2.20	—	7.35	1.60	1.20	0.80
23	**La Clinge (Douane belge)** ..... A	—	—	7.07	10.55	2.22	—	7.37	1.95	1.45	1. »
	..... D	—	1re et 2	7.23	11.10	2.30	—	7.50	—	—	—
27	Saint-Gilles (2)	—	cl.	7.35	11.20	2.40	—	7.55	2.35	1.75	1.20
33	**Saint-Nicolas (1)** ..... A.	—	—	7.45	11.30	2.50	—	8.05	2.95	2.15	1.45
	..... D.	5.05	7. »	8.25	11.50		3.15	8.20	—	—	—
41	Tamise	5.18	7.12	8.38	12.04		3.28	8.34	3.45	2.65	1.75
45	Bornhem	5.27	7.19	8.47	12.14		3.37	8.41	3.75	2.75	1.90
49	Puers	5.34	7.26	8.54	12.22		3.44	8.47	3.95	2.90	2.05
54	Willebroeck.	5.43	7.35	9.03	12.32		3.53	8.57	4.45	3.45	2.30
57	Thisselt	5.49	7.40	9.09	12.39		3.59	9.03	4.75	3.65	2.40
64	Hombeek	6. »	»	»	12.50		»	9.14	4.95	3.65	2.45
67	**Malines** (9) ..... A	6.05	7.55	9.25	12.55		4.15	9.20	5.15	3.70	2.55

Opmerkelijk was dat in dit concept ook een kleine tweeassige industrielocomotief voorgesteld werd. Deze was technisch volledig gelijk aan de motorwagen zelf.

Beide motorwagens werden dan in 1879 besteld en eind 1880 afgeleverd. Maar door de ontploffing van de ketel van de VV 8 leverde men in België niet de toelating tot indienststelling af. Ook de eerste motorwagen moest noodgedwongen afgesteld worden. Pas op 30 mei 1881 mocht de HMBX 2 zijn dienst aanvatten. Op 21 juni 1881 volgde de toelating voor de HMBX 3, beide nog met de oorspronkelijke ketel. Wel werden door de Mechelen – Terneuzen twee klassieke ketels bij Boussu besteld om een ombouw mogelijk te maken. De HMBX 1 mocht pas op 9 november van hetzelfde jaar terug in dienst.

Maar bij de beschrijving die Hesselink in zijn boek geeft, klopt niet met de hierboven afgedrukte schets. Volgens de Nederlandse historicus was de motorwagen ingericht met 1ste en 2de klasse (met resp. 12 en 22 zitplaatsen), terwijl het aanhangrijtuig 64 zitplaatsen 3de klasse aanbood. De schets geeft een ander beeld. Aangezien er geen foto van deze motorwagens bestaat, kunnen we ervan uitgaan dat bij de bouw de indeling aangepast werd. De motorwagen zelf had een lengte van 12.210 mm, het rijtuig was 9.100 mm lang. De radstand tussen 1ste en 2de as bedroeg 2.200 mm, tussen 2de en 3de as was deze maat 4.600 mm.

Opmerkelijk feit is wel dat enige tijd later een praktisch identiek rijtuig opduikt bij de Staatsspoorwegen. Dit rijtuig, nummer 14.100, met ruime eerste- en tweedeklasseafdeling met slechts banken tegen de zijwanden (dus geen bijkomende rij in het midden), werd door de firma Verhaeghen in 1887 gebouwd. Opmerkelijk was wel dat hier ook 10 en 22 zitplaatsen vermeld werden.

Daar waar de beide “nieuwe” motorwagens ongeveer de helft van de dienst opnamen, werd het eerste stel al korte tijd later op een zijspoor geplaatst.

Het uittreksel uit de reisgids van 1882 geeft een beeld van het verkeer op de lijn van deze maatschappij. De dienst werd in principe uitgevoerd met drie rijtuigstellen: twee stellen verzekerden de ochtenddienst, met steeds een heen- en terugrit over het ganse traject. Hiervoor werd het tweede stel trouwens vanuit Terneuzen ingezet en stond daar de rest van de dag afgesteld. In de namiddag was één rijtuigstel voldoende.

De dienst werd nog uitgebreid met een treinpaar van St-Niklaas naar Mechelen met enkel 1ste en 2de klasse.

Hierbij werd waarschijnlijk de dienst vanuit Terneuzen met een motorwagen verzekerd. Bij beschikbaarheid werd de namiddagdienst vanuit St-Niklaas door de tweede motorwagen bediend.

Deze dienst bleef praktisch ongewijzigd en de motorwagens zouden tot bij de eeuwwisseling actief blijven. Nochtans waren er diverse klachten over het comfort in de motorwagens; er was enkel verwarming in de 1ste klasse en men had houten banken in de 2de klasse. Dit werd gedeeltelijk opgelost door het uitdelen van “stoven” (warmwatertoestellen) tijdens de wintermaanden. In 1905 werd de motorwagen HMBX 1 omgebouwd tot derdeklasrijtuig met bagagecompartiment. Een jaar later werd ook de HMBX 2 dusdanig verbouwd, maar nu als volledig 3de klasse. De beide aanhangrijtuigen werden al voorheen als gesleepte rijtuigen gebruikt, maar ze waren in principe te licht gebouwd om de zware dienst met stoomlocomotieven te verzekeren.

De HMBX 3 had een gunstiger lot: dit stel werd omgebouwd tot inspectierijtuig voor de bestuursleden van de maatschappij. In de 1ste klasse werd het comfort verhoogd door het aanbrengen van een rood tapijt en afzonderlijke “club”-zetels. In de tweede klasse werd de middenbank behouden en zodoende hadden de bestuursleden “een panoramisch zicht” op de lijn. Er is geen sprake meer van het aanhangrijtuig, noch bij de motorwagen, noch voor het gebruik als rijtuig. Deze motorwagen werd enkele keren per jaar tot in 1932 gebruikt. Hij bleef wel ten minste tot in 1938 in de materieellijsten voor.

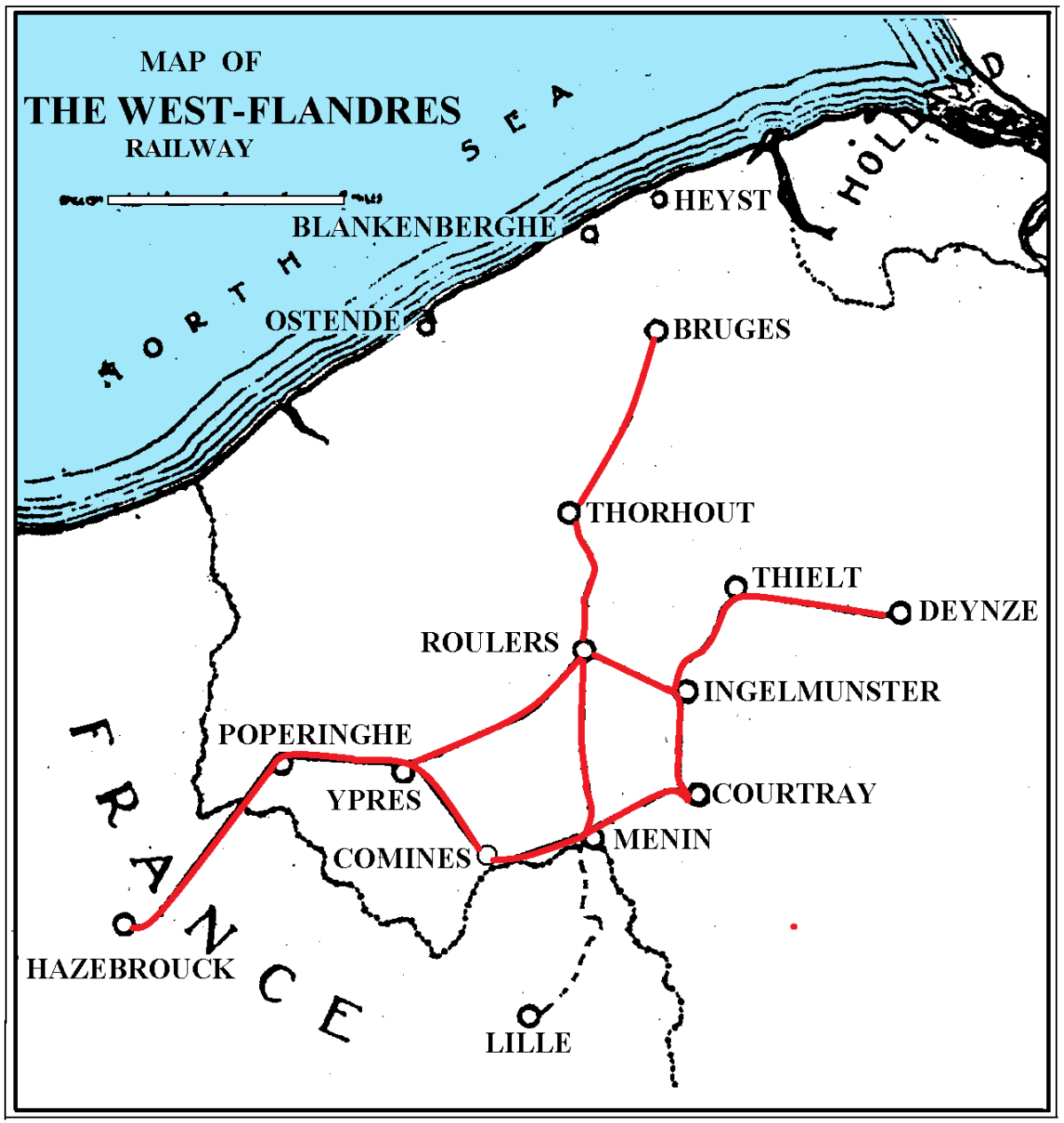
De “Flandre occidental”

De “Société des chemins de fer de la Flandre Occidentale” was één van de eerste grotere concessies die verleend werden. Met de wet van 18 mei 1845 mocht deze maatschappij een uitgebreid net in Oost- en West-Vlaanderen uitbouwen en exploiteren. En de concessie werd zelfs nog verder uitgebreid. Men begon de werken te Brugge en op 1 oktober 1846 reed de eerste trein van de maatschappij naar Torhout. In juli van het volgende jaar werd Kortrijk bereikt.

Op dat ogenblik stopten de werken ongeveer vijf jaar, maar na een korte bouwtijd werd Ieper in maart 1854 bereikt. Het ganse net – zoals op bovenstaande kaart te zien is – werd op 31 december 1855 in exploitatie genomen.

Maar na een aantal gunstige en winstgevende jaren begon de zwakkere periode. Men probeerde zo rendabel mogelijk te zijn en zo besliste men om een groter aantal grote en kleine maatschappijen door één overkoepelende organisatie te laten uitbaten en zo ontstond de “Société Générale d’Exploitation”.

Op 1 april 1865 startte de Société d’Exploitation des Chemin de fer een samenwerkingsverband van enkele maatschappijen en deze maatschappij werd in 1867 overgenomen door de Société Général d’Exploitation, die een vijftiental maatschappijen samenbracht. Maar de SGE was geen lang leven beschoren; een te groot, niet aaneengeschakeld net en een te grote concurrentie voor de Staatsspoorwegen leidde ertoe dat de SGE in 1871 overgenomen werd door de staat. Maar diverse maatschappijen, vooral in Vlaanderen, zouden hun onafhankelijkheid terugeisen en de grootste hiervan was de Flandre Occidentale. Hiertegen maakte de Staat geen bezwaar; de lijnen waren weinig strategisch en concurrentieel.



De locomotieven die voorheen eigendom waren van de FO werden teruggegeven, maar er moest een oplossing gevonden worden om weer rendabel te worden. Enkel de doorgaande verbinding Brugge – Roeselare – Kortrijk was voor het reizigersverkeer kostendekkend; de rest had maar een beperkt potentieel.

Het was dan ook logisch dat de Flandre Occidental zich dadelijk op de stoommotorwagens concentreerde. Maar men wilde geen risico's nemen (zoals de Mechelen – Terneuzen) en men opteerde voor dezelfde typen als bij de Staatsspoorwegen. Hierdoor was de kans op mislukking kleiner en ook financieel was het aantrekkelijker een bestaand type te kopen.

Nochtans zou het tot 1878 duren eer de eerste bestelling geplaatst werd. Men wilde immers eerst de testresultaten afwachten en daar deze voor de beide eerste stellen niet gunstig waren, keek men de kat uit de boom. Pas na de levering van de motorwagens VV 3 tot 7 en na de nodige testen werden twee analoge stoommotorwagens besteld, dit als order 1337

Vanaf dat ogenblik zouden de Ateliers Métallurgiques de Tubize de huisleverancier worden. De stellen werden in 1880 geleverd met fabrieksnummers 382 en 383. Ze kregen de nummers (FO) 1 en 2. Ze werden dadelijk in Poperinge gestationeerd en hier werd een eigen loods met kleine werkplaats opgericht.

Nr..	*Type Tubize*	*vgl VV EB*	*Bouw-jaar*	*Bouwer*	*Fabr nr..*	*Schr*
1	*19*	*VV 3*	*1880*	*Tubize*	*382*	*?*
2	*19*	*VV 3*	*1880*	*Tubize*	*383*	
3		*VV51*	*1884*	*Tubize*	*599*	
4	*29*	*VV52*	*1888*	*Tubize*	*708*	
5	*29*	*VV52*	*1888*	*Tubize*	*709*	
6	*29*	*VV52*	*1888*	*Tubize*	*710*	
7	*39*	*VV57*	*1890*	*Tubize*	*783*	

Het Oostenrijkse tijdschrift "Die Lokomotive" publiceerde in 1907 een artikel over de "nieuwe" stoommotorwagens van de Staatsspoorwegen. Hierbij werd een foto (van slechte kwaliteit) gepubliceerd.

Daar op dat ogenblik de Flandre Occidentale overgenomen werd, handelt het waarschijnlijk om een (oude) motorwagen van deze maatschappij. Ondanks de verschillen met de plannen zou het (kunnen) gaan om een van deze beide motorwagens
[1]

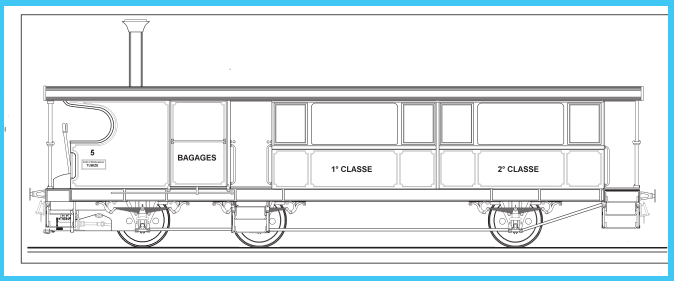
De dienst omvatte vooral de lokale stoptreinen tussen Comines en Poperinge (via Ieper). Eens werd in deze dienst ook doorgereden tot in het grensstation Abeele. De drie doorgaande treinen tussen Kortrijk en Hazebrouck werden door stoomlocomotieven van Ieper gesleept. Merk ook op dat de treinnummers – indien ze al bestaan – niet vermeld werden.

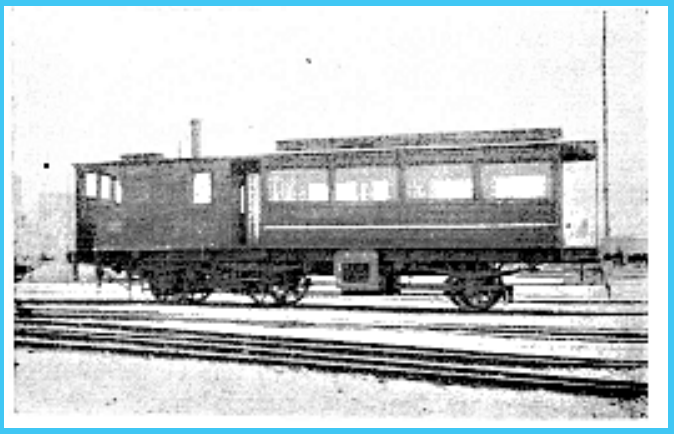
Op de zijlijnen van de Flandre Occidentale, meestal uitgaande van Ingelmunster, maar ook de verbinding tussen Ieper en Roeselare, was er een miniem verkeersaanbod. Hier zou de 3de motorwagen vanaf 1884 zijn inzetgebied vinden. Vermelden we nog dat de aangeduide haltes de officiële waren, maar dat onderweg verschillende stopplaatsen op verzoek bediend werden. Meestal lagen deze aan een overweg en hadden ze een klein perron waar juist één toegangsplatform aan paste (meestal het eerste klasse-platform). Voor de overige reizigers was het behelpen.

Op te merken valt dat in de jaren negentig van de negentiende eeuw de dienst al flink uitgedund was tot nog slechts enkele treinritten per dag.

Door de goede resultaten besliste men om nog meer verbindingen te laten uitvoeren door motorwagens en zodoende bestelde men – samen met de Staatsspoorwegen – een bijkomend exemplaar. Op dat ogenblik werd het prototype van de vierassige versie gebouwd en men sloot hierop aan. De FO 3 zou dan ook voor een groot gedeelte gelijklopend zijn met de VV 51 van de Staat. Dit stel werd in 1884 geleverd en men kreeg een nieuwe dienst te Ingelmunster. Maar waarschijnlijk werd de nieuwkomer te Poperinge ondergebracht, terwijl een voorganger meer in noordelijke richting zijn inzetgebied vond.

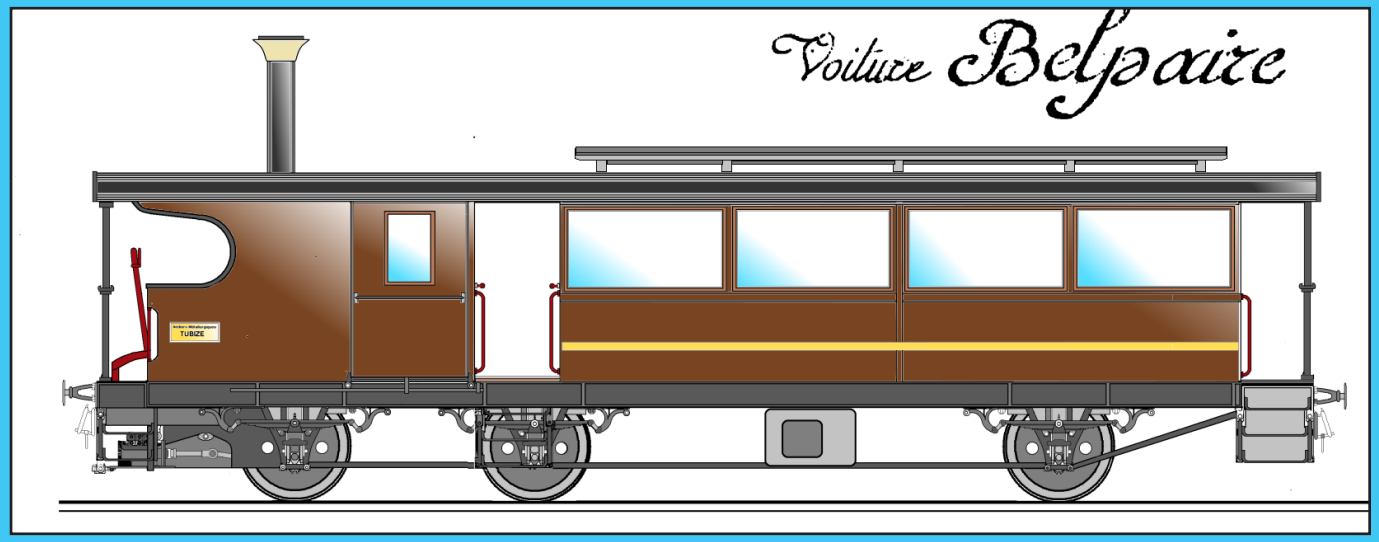
Deze vorm van dienstinzet kwam bij de privémaatschappijen vrij veel voor. Een enkele bestuurdersploeg – meestal woonachtig in baanwachtershuisjes en waarvan de echtgenotes overwegwachter waren – kreeg een (stoom)motorwagen of zelfs locomotief toegewe-





Een (slechte) foto uit "Die locomotive" waarbij de Oostenrijkse spoorwegspecialist Steffan het Belgisch materieel beschrijft. Hierin wordt ook gewag gemaakt van een aankoop van een stoommotorwagen door de FO

1

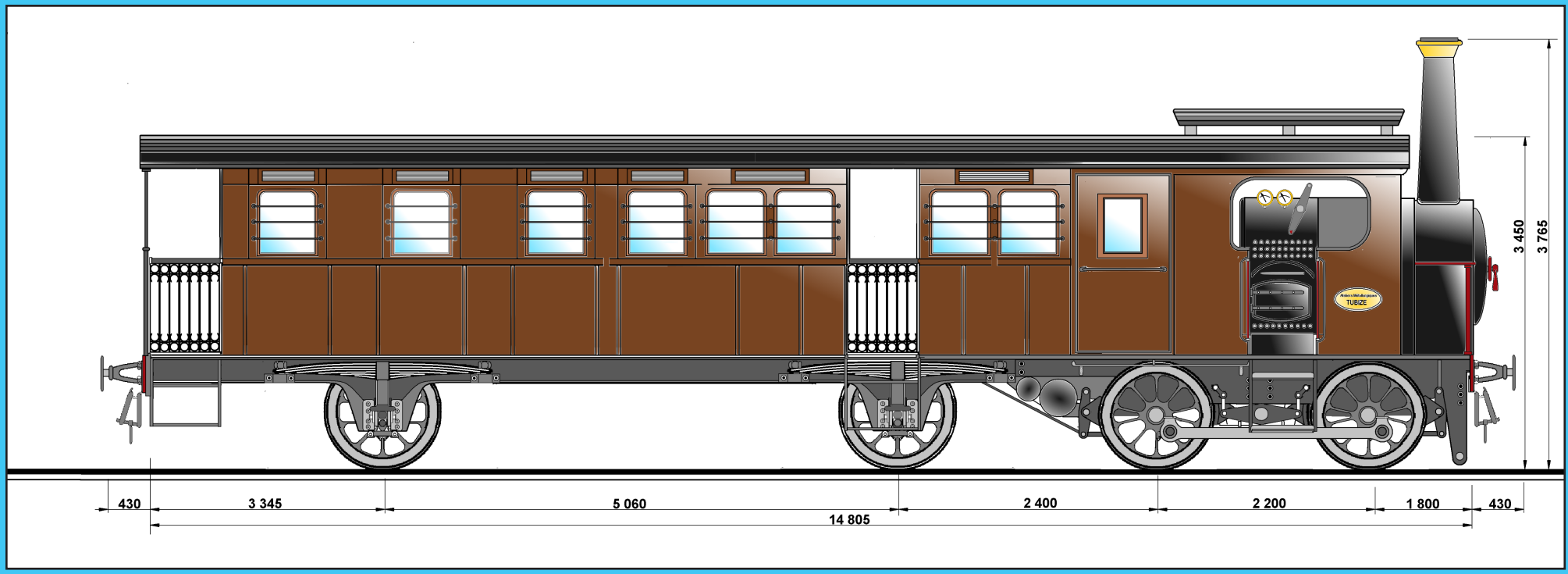


Hiernaast en hieronder een impressie van de motorwagens 1-2 enerzijds en 4 > 6 anderzijds. We kunnen niet zeker zijn van de kleurschikking. Volgens Dambly en Dagant werd al het materieel – ook de rijtuigen – in een donkerbruine tint geschilderd. De foto lijkt dit te bevestigen; er is wel een lichtere streep over de ganse lengte en dit kan geel (waarschijnlijk), maar ook wit of zelfs rood zijn.

Verder was het chassis (van stoomlocomotieven) rood, maar dit geeft op zwart-witfoto's een lichte kleur. Dit is op de gekende foto niet het geval, dus houden we op zwarte langsliggers.

Opmerkelijk op de foto is het ontbreken van elke aanduiding van de klasse of zelfs van sierbanden.

Bij de 2-3 is het grote verschil met de EB-motorwagens de aanwezigheid van vier gelijke ramen in de compartimenten.



Drie lokale lijnen geplukt uit de reisgids van 1892. Duidelijk een beperkte dienst in een periode waar haast op het platteland nog niet uitgevonden was.

N° 77. Courtrai. — Ypres. — Hazebrouck.

Kil.		mat	mat	mat.	mat.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	PRIX DES PLACES. 1°cl.	2°cl.	3°cl.
0	Courtrai.....D.	—	8.08	—	11.05	—	2.56	5.40	—	8.49			
7	Wevelghem.....	—	8.18	—	11.15	—	3 06	5.50	—	8.59	».60	».40	».30
12	Menin.....	—	8.27	—	11.24	—	3. 16	6.02	—	9.09	1. »	».70	».50
18	Wervicq.....	—	8.35	—	11.33	—	3. 24	6.13	—	9.17	1.50	1.10	».70
21	Comines (6).....A	—	8.40	—	11.38	—	3.30	6.19	—	9.23			
	D	—	8.42	—	11.41	—	3.32	6.22	—	9.25	1.80	1.30	».85
34	Ypres (7).....A	—	9.02	—	12.02	—	3.52	6.43	—	9.45			
	D	6.20	9.07	9.55	12.07	2.45	3.57	6.47	8.45	9.50	2.70	2. »	1.35
38	Vlamertinghe.....	6.27	9.14	10.15	12.14	3.05	4.04	6.54	8.55	9.56	3. »	2.30	1.50
44	Poperinghe.....A	6.35	9.22	10.27	12.22	3.17	4.12	7.02	9.10	10.05			
	D	6.40	—	—	12.25	3.35	—	7.04	—	—	3.50	2.70	1.75
50	Abeele (heure belge).....A	6.50	—	—	12.33	3.45	—	7.12	—	—			
	D	7.05	—	—	12.38	—	—	7.25	—	—	4. »	3. »	2. »
53	Godewaersvelde..A	7.05	—	—	12.38	—	—	7.25	—	—			
	(heure française).D	7.20	—	—	12.50	—	—	7.36	—	—	4.65	3.50	2.35
58	Caestre.....	7.35	—	—	1.00	—	—	7.46	—	—	5. »	3.75	2.55
65	Hazebrouck (8)....A	7.45	—	—	1.10	—	—	7.55	—	—	5.70	4.25	2.90

N° 77. Hazebrouck. — Ypres. — Courtrai.

Kil.		mat	mat	mat.	mat	mat.	soir.	soir.		soir.	PRIX DES PLACES. 1°cl.	2°cl.	3°cl.
0	Hazebrouck.....D	—	—	8.25	—	—	—	4.00	—	8.25			
7	Caestre.....	—	—	8.35	—	—	—	4.10	—	8.35	—	—	—
12	Godewaersvelde..A	—	—	8.43	—	—	—	4.18	—	8.43	—	—	—
	(heure française).D	—	—	8.55	—	—	—	4.30	—	8.55	—	—	—
15	Abeele (heure belge).A	—	—	9.08	—	—	—	4.43	—	9.08	—	—	—
	D	—	—	9.22	—	—	—	4.55	5.05	9.20	—	—	—
	A	—	—	9.30	—	—	—	5.03	5.15	9.27			
21	Poperinghe.....D	5.15	7.15	9.33	11.00	11.30	2.20	5.05	5.30	9.30	DE POPERINGHE		
28	Vlamertinghe.....	5.24	7.25	9.42	11.10	11.50	2.30	5.15	5.50	9.40	».60	».40	».30
32	Ypres (7).....A	5.29	7.30	9.47	11.15	12. »	2.35	5.20	6. »	9.45			
	D	5.34	—	9.52	11.20	—	2.40	5.25	—	—	1. »	».70	».45
44	Comines (8).....A	5.52	—	10.10	11.38	—	2.58	5.43	—	—			
	D	5.54	—	10.12	11.40	—	3. »	5.45	—	—	2. »	1.40	».90
48	Wervicq.....	6.01	—	10.19	11.47	—	3.08	5.52	—	—	2.20	1.60	1.10
53	Menin.....	6.11	—	10.29	11.57	—	3.18	6.03	—	—	2 50	2. »	1.30
58	Wevelghem.....	6.21	—	10.39	12.07	—	3.27	6.13	—	—	3. »	2.20	1.50
65	Courtrai (9).....A	6.30	—	10.48	12.17	—	3.36	6.25	—	—	3.50	2.70	1.75

zen en verzekerde volledig onafhankelijk het verkeer op een baanvak in de buurt. Ze stonden ook in voor het dagelijkse onderhoud van het materieel. Met andere woorden: een soort autonoom familiebedrijf.

Dit nieuwe stel werd vanaf 1884 gebruikt om enige lokale stoptreinen op de verbinding tussen Ieper en Roeselare te verzekeren.

En dan moest men vier jaar wachten, maar op dat ogenblik werd de grootste bestelling doorgevoerd: onder het order 2061 werden drie bijkomende motorwagens bij Tubize besteld en deze kwamen in 1888 in dienst. Hiervoor werd te Brugge een nieuwe loods gebouwd. Deze kon twee exemplaren onderbrengen en onderhouden. Het derde stel ging naar Poperinge. De motorwagens van het type 29 uit de catalogus van Tubize waren gelijkaardig met de reeks VV 52 tot VV 56 van de Staat. Natuurlijk kunnen ze in een aantal details en bij de inrichting verschillen. Een vergelijking is moeilijk, daar er geen enkele foto van de stellen van de Flandre Occidental bekend is

Een jaar later werd nog een zevende motorwagen besteld. Deze was van het type 39 en met zijn buitenliggende aandrijving een zustermachine van de VV 57 van de Staat.

N° 72. Roulers. — Ypres.

Kil.		mat.	soir.	soir.			PRIX DES PLACES. 1°cl.	2°cl.	3°cl.			
0	Roulers.....D.	9. »	1 52	7.50	—	—						
10	Moorslede-Passchendaele.	9.15	2 10	8.08	—	—	».80	».60	».40	—	—	—
14	Zonnebeke.....	9.23	2.18	8.17	—	—	1.20	».90	».55	—	—	—
23	Ypres (5).....A.	9.35	2.30	8.30	—	—	2. »	1.40	».90	—	—	—

N° 73. Anseghem. — Ingelmunster.

Kil.		mat.	mat.	soir.	soir.		BILLETS SIMP. 1°cl.	2°cl.	3°cl.	ALLER ET RET. 1°cl.	2°cl.	3°cl.
0	Anseghem.....D.	7.36	11.35	2.45	7 45	—						
6	Heirweg.....	7.46	11 47	2.57	7.57	—	».50	».35	».25	».75	» 55	».40
11	Waereghem (6)..A.	7.54	11 55	3.05	8.05	—						
	D.	7.55	12 05	3.15	8.20	—	» 85	».65	».45	1.35	1. »	».70
16	Wielsbeke.....	8.04	12 20	3.30	8.35	—	1.25	»95	».65	1 95	1.50	1. »
19	Oostroosebeke.....	8.10	12.32	3.42	8.47	—	1.45	1.10	».75	2.30	1 75	1.15
25	Ingelmunster (7)...A.	8.19	12.42	3.52	8.57	—	1.80	1.35	».90	2 90	2.15	1.45

N° 75. Thielt. — Ingelmunster.

Kil.							PRIX DES PLACES BILLETS SIMP. 1°cl	2°cl.	3°cl.	ALLER ET RET. 1°cl.	2°cl.	3°cl.
—	Thielt.....D.	7.57	10.57	———	5.25	8.40	—	—	—	—	—	—
—	Meulebeké.....	8.07	11.08	2 35	5.35	8.48	».50	».40	».25	1. »	».80	».50
—	Ingelmunster (7)...A.	8.15	11.16	2.43	5.43	8.56	1. »	».70	».45	2. »	1.40	»

(1) Pour la ligne vers Thielt et Waereghem, voir page 67. — (2) Id. vers Dixmude et Dunkerque, voir page 68 — (3) Id. vers Ostende, voir page 71. — (4) Id. vers Ostende, voir page 28; vers Blankenberghe et Heyst, voir page 64 vers Eecloo, page 63 et vers Gand, voir page 30 — (5) Id. vers Poperinghe et Hazebrouck, page 68, vers Comines et Courtrai, voir page 69. — (6) Id. vers Deynze, Gand et Courtrai, voir page 36. — (7) Id. vers Courtrai, voir page 67.

echts een
peringe en

72 INGELMUNSTER—ANSEGHEM

K.		2765	2767	2769	2771								
		m	m	s	s								
0	**Ingelmunster** ..... D.	5.46	9.13	12.48	5.56	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Oostroosebeke.....	5.57	9.26	1. 1	6. 6	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Wielsbeke.....	6. 3	9.34	1. 9	6.12	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Vive-St-Eloi.....	6.10	9.41	1.16	6.18	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Waereghem..... A.	6.15	9.46	1.21	6.22	—	—	—	—	—	—	—	—
	D.	6.22	10.17	1.23	6.23	—	—	—	—	—	—	—	—
20	*Heirweg*	6.32	10.30	1.36	6.33	—	—	—	—	—	—	—	—
25	**Anseghem**..... A.	6.41	10.41	1.47	6.42	—	—	—	—	—	—	—	—

ANSEGHEM—INGELMUNSTER 72

K.		2766	2768	2770	2772								
		m	m	s	s								
0	**Anseghem**..... D.	7.19	11.13	2. 8	7.20	—	—	—	—	—	—	—	—
6	*Heirweg*.....	7.29	11.25	2.18	7.32	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Waereghem... A.	7.38	11.37	2.27	7.44	—	—	—	—	—	—	—	—
	D.	7.39	11.39	2.28	8. 6	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Vive-St-Eloi.....	7.45	11.45	2.34	8.12	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Wielsbeke.....	7.51	11.53	2.40	8.20	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Oostroosebeke.....	7.57	12. 1	2.46	8.28	—	—	—	—	—	—	—	—
25	**Ingelmunster**... A.	8. 7	12.13	2.56	8.40	—	—	—	—	—	—	—	—

Vanaf 1888 bereden de motorwagens bijna alle lijnen van de FO en verzekerden ze tal van stoptreinen – tijdens de daluren op de hoofdlijn tussen Brugge en Kortrijk en gedurende de ganse dag op de korte zijlijnen.

In 1889 werden de beide eerste motorwagens verbouwd en uitgerust met een dubbele afvering van de kast, zoals gebruikelijk bij de volgende exemplaren

Laten we de verschillende verbindingen eens bekijken aan de hand van de reisgids van 1893. De hoofdverbinding werd uitgebreid tot Brussel, waarbij deze lijn door twee maatschappijen verzekerd werd: Brussel – Kortrijk door de Staat en de rest door de FO, waarbij er geen doorgaande treinen (of rijtuigen) voorzien waren. De FO-treinen kregen nu wel een treinnummer. Voor de stoommotorwagens bleef de structuur behouden, namelijk de stoptreinen tussen Poperinge en Ieper. De trein naar Abeele werd doorgetrokken tot in het Franse Hazebrouck. (treinpaar 37/38). Overstap werd voorzien te Ieper op trein 92.

De tweede hoofdlijn – vanuit Brugge – werd nu ook ge-

HAZEBROUCK - YPRES - COURTRAI - AUDENARDE - BRUXELLES 68

K.		18	70	48	108	22	24	50	28	110	32	74	152	80	36
		m	m	m	m	m	m	m	s	s	s	s		s	s
0	**Hazebrouck**.... D.	—	—	—	—	8.40	—	—	1.42	—	3.50	—	—	6.35	8.27
7	Caestre	—	—	—	—	8.50	—	—	1.50	—	4. 0	—	—	6.44	8.40
12	Godewaersvelde. A.	—	—	—	—	8.57	—	—	1.57	—	4.10	—	—	6.52	8.48
	(h. f.) D.	—	—	—	—	9. 4	—	—	2. 0	—	4.22	—	—	6.58	9. 0
15	Abeele (D) (h. oc.) A.	—	—	—	—	9. 4	—	—	2. 0	—	4.22	—	—	6.58	9. 0
	D.	—	—	—	—	9.12	—	—	2. 6	—	4.32	—	—	7. 8	9.10
	A.	—	—	—	—	9.19	—	—	2.13	—	4.40	—	—	7.16	9.18
21	Poperinghe								⊠						
	D.	4.56	6.25	7.27	—	9.21	10.38	11.13	2.15	—	4.43	5.15	6. 6	7.19	9.22
27	Vlamertinghe	5. 5	6.43	7.35	—	9.29	10.48	11.33	2.23	—	4.52	5.40	6.14	7.27	9.30
	A.	5.10	6.50	7.41	—	9.35	10.53	11.38	2.27	—	4.57	5.46	6.20	7.33	9.35
31	**Ypres**.....			*20*										*92*	
	D.	5.13	—	8. 0	—	9.41	10.59	—	2.29	—	5. 2	—	—	7.35	—
40	*Houthem*.....	5.30	*94*	8.15	—	»	11.16	—	»	—	5.17	—	—	7.50	—
44	Comines..... A.	5.35	—	8.22	—	9.59	11.21	—	2.46	—	5.22	—	—	7.55	—
	D.	5.37	7.34	8.24	9.48	10. 0	11.23	—	2.48	3.47	5.28	—	—	7.57	—
48	Wervicq.....	5.44	7.41	8.33	9.55	10. 6	11.30	—	2.54	3.54	5.35	—	—	8. 5	—
53	Menin	5.54	7.48	8.44	10. 2	10.14	11.40	—	3. 3	4. 0	5.47	-	—	8.13	—
58	Wevelghem.....	6. 4	—	8.52	—	10.24	11.50	—	3.10	—	5.56	—	—	8.20	—
61	*Bisseghem*.....	6. 8	—	8.57	—	»	11.55	—	»	—	6. 2	—	—	8.25	—
65	A.	6.13	—	9. 2	—	10.34	12. 0	—	3.19	—	6. 8	—	—	8.30	—
		688			*684*	*690*	*692*		*694*		*696*				
—	**Courtrai** ✕....				✠				⊠						
0	D.	6.17	—	—	*9.58*	10.40	12.15	—	3.26	—	6.17	—	—	—	—
4	Staceghem.....	6.25	—	—	*10. 6*	10.48	»	—	3.34	—	6.25	—	—	—	—
7	Deerlyck.....	6.30	—	—	*10.11*	10.53	»	—	3.39	—	6.30	—	—	—	—
10	Vichte.....	6.35	—	—	*10.19*	10.58	»	—	3.44	—	6.35	—	—	—	—
14	*Sterhoek*.....	6.41	—	—	*10.25*	»	»	—	»	—	6.41	—	—	—	—
18	Anseghem..... A.	6.46	—	—	*10.30*	11. 6	»	—	3.52	—	6.46	—	—	—	—
	D.	6.48	—	—	—	11. 7	»	—	3.53	—	6.47	—	—	—	—
20	*Elseghem*.....	6.52	—	—		»	»	—	»	—	6.51	—	—	—	—
23	Petegem-lez-Auden. .	6.57	—	—		11.13	»	—	3.59	—	6.56	—	—	—	—
26	**Audenarde** ... A.	7. 2	—	—		11.18	12.43	—	4. 4	—	7. 1	—	—	—	—
	D.	7. 4	—	—		11.20	12.49	—	4. 9	—	7. 3	—	—	—	—
29	Eename.....	7. 9	—	—		11.25	»	—	4.14	—	7. 8	—	—	—	—
—	*Welden*.....	7.13	—	—		11.29	»	—	4.18	—	7.12	—	—	—	—
33	Boucle-St-Denis-Ned.	7.18	—	—		11.34	»	—	4.23	—	7.17	—	—	—	—
36	*Munckswalm*.....	7.22	—	—		11.38	»	—	4.27	—	7.21	—	—	—	—
38	Rooborst.....	7.26	—	—		11.42	»	—	4.31	—	7.25	—	—	—	—
43	**Sottegem**..... A.	7.33	—	—		11.49	1. 9	—	4.38	—	7.32	—	—	—	—
	D.	7.34	—	—		11.51	1.14	—	4.40	—	7.34	—	—	—	—
49	Herzele.....	7.42	—	—		11.59	»	—	4.48	—	7.42	—	—	—	—
52	Burst.....	7.47	—	—		12. 4	»	—	4.54	—	7.47	—	—	—	—
60	Haeltert.....	7.56	—	—		12.13	»	—	5. 3	—	7.56	—	—	—	—
64	Denderleeuw.... A.	8. 1	—	—		12.18	1.36	—	5. 8	—	8. 1	—	—	—	—
	D.	8. 4	—	—		12.20	1.39	—	5.10	—	8. 8	—	—	—	—
67	Esschene-Lombeek ..	»	—	—		12.26	»	—	»	—	»	—	—	—	—
71	Ternath.....	»	—	—		12.32	»	—	5.20	—	»	—	—	—	—
74	Bodeghem-St-Martin.	»	—	—		12.38	»	—	»	—	»	—	—	—	—
76	Dilbeek.....	»	—	—		12.44	»	—	»	—	»	—	—	—	—
—	*Grand-Bigard*.....	»	—	—		12.49	»	—	»	—	»	—	—	—	—
80	Berchem-Ste-Agathe.	»	—	—		12.53	»	—	»	—	»	—	—	—	—
83	Jette.....	»	—	—		12.59	»	—	»	—	8.30	—	—	—	—
85	Laeken	»	—	—		1. 4	»	—	5.36	—	8.35	—	—	—	—
87	**Bruxelles** (N.) ✕ A.	8.32	—	—		1.11	2. 9	—	5.43	—	8.41	—	—	—	—

✠ Lundi et 26 décembre seulement. Ne circulera pas le 25 décembre.

Prix simples de Hazebrouck à

	1re cl.	2e cl.	3e cl.		1re cl.	2e cl.	3e cl.
Caestre.....	*0.85*	*0.65*	*0.45*	Houthem.....	*3.85*	*2.85*	*1.95*
Godewaersvelde.....	*1.45*	*1.10*	*0.80*	Comines.....	*4.15*	*3.15*	*2.10*
Abeele.....	*1.85*	*1.35*	*0.95*	Wervicq.....	*4.55*	*3.35*	*2.25*
Poperinghe.....	*2.35*	*1.75*	*1.20*	Menin.....	*4.85*	*3.65*	*2.45*
Vlamertinghe.....	*2.85*	*2.05*	*1.45*	Wevelghem.....	*5.35*	*3.95*	*2.65*
Ypres.....	*3.15*	*2.35*	*1.60*	**Courtrai**.....	*5.85*	*4.35*	*2.95*

63 HEYST OSTENDE — BRUGES VERS ROULERS — LILLE — PARIS

Kil		m	m	m	m	m	m	s	s	m	s	s	s	s
— 0	Heyst..... D.	—	—	5.24	8.10	8.10	8.10	—	—	10.37	1.16	4.16	—	—
— 9	Blankenberghe. D.	—	—	5.44	8.27	8.27	8.27	—	—	10.54	1.36	1.36	—	—
— 24	Bruges..... A.	—	—	6.20	8.56	8.56	8.56	—	—	11.25	2.12	2.12	—	—
			1	*3*	*83*	*101*	*5*			*7*	*79*	*9*		
0	**Bruges**..... D.	—	—	7.30	9.20	10.22	10.45	—	—	12.30	2.30	4.48	—	—
2	*St-Michel*.....	—	—	»	»	»	10.48	—	—	»	2.34	»	—	—
6	Lophem.....	—	—	7.38	»	»	10.55	—	—	12.38	2.44	»	—	—
10	Zedelghem.....	—	—	7.45	9.33	»	11. 0	—	—	12.44	2.52	5. 2	—	—
12	*Veldeghem*.....	—	—	7.48	»	»	11. 3	—	—	»	2.56	»	—	—
18	**Thourout**..... A.	—	—	7.56	9.43	10.44	11.12	—	—	12.54	3. 8	5.12	—	—
0	**Ostende**..... D.	—	—	6.57	7.45	9.57	9.57	—	—	12. 9	—	4. 7	—	—
24	**Thourout**..... A.	—	—	7.54	8.36	10.46	10.46	—	—	12.57	—	4.47	—	—
18	**Thourout**..... D.	—	5. 0	7.58	9.44	10.49	11.13	—	—	12.59	3. 9	5.14	—	—
23	**Lichtervelde**... A.	—	5. 7	8. 4	»	10.55	11.19	—	—	1. 5	3.18	5.21	—	—
	D.	—	5.10	8. 6	»	10.58	11.20	—	—	1. 9	3.19	5.23	—	—
26	Gits.....	—	5.15	8.12	»	»	11.28	—	—	1.16	3.28	5.28	—	—
29	Beveren (Flandre)...	—	5.19	8.17	»	»	»	—	—	1.21	3.34	»	—	—
31	A.	—	5.23	8.22	10. 5	11.10	11.35	—	—	1.26	3.40	5.35	—	—
—	**Roulers**.....	—	*109*	*93*			*111*			*95*		*113*		
0	D.	—	5.25	8.36	—	11.11	11.38	—	—	1.30	—	5.41	—	—
6	Beythem.....	—	5.33	8.43	—	»	11.46	—	—	1.39	—	5.48	—	—
11	Ledeghem-Dadizeele.	—	5.42	8.54	—	»	11.55	—	—	1.49	—	5.57	—	—
13	*Keselberg*.....	—	5.46	»	—	»	11.59	—	—	»	—	6. 1	—	—
18	**Menin** (h. oc.).. A.	—	5.53	9. 3	—	11.34	12. 4	—	—	1.58	—	6. 6	—	—
0	D.	—	7.29	9.12	—	11.42	—	—	—	3.34	—	6.41	—	—
3	Halluin (D) (h. f.). A.	—	7.38	9.21	—	11.51	—	—	—	3.43	—	6.20	—	—
	D.	5.23	7.49	9.30	—	12. 2	—	12.26	2.25	3.53	—	6.39	7.48	—
7	Roncq.....	5.31	7.58	9.39	—	12.11	—	12.34	2.34	4. 2	—	6.48	7.57	—
11	Tourcoing-lez-Francs	5.38	8. 7	9.48	—	12.20	—	12.42	2.42	4.12	—	6.57	8. 7	—
14	Tourcoing.....	5.50	8.20	10. 0	—	12.40	—	12.50	3.20	4.30	6. 5	7.10	8.20	—
17	Roubaix.....	5.58	8.28	10. 8	—	12.48	—	1. 3	3.28	4.38	6.13	7.18	8.28	—
25	**Lille**..... A.	6.15	8.45	10.25	—	1. 5	—	1.30	3.45	5. 5	6.30	7.45	8.45	—
0	D.	6.30	8.50	10.53	—	1.23	—	1.34	4.10	5.40	7.15	—	8.57	9. 4
34	Douai..... A.	7. 5	9.54	11.50	—	1.54	—	2.35	5.11	6.15	7.45	—	9.33	10. 9
60	Arras..... A.	7.36	10.52	—	—	2.21	—	3.19	6. 3	7.15	8.10	—	—	11. 5
128	Amiens..... A.	9.35	12.49	—	—	3.35	—	5. 7	7.55	—	9.23	—	—	1.22
251	**Paris** (Nord)..... A.	1.10	4.26	—	—	5.26	—	9.16	10.20	—	10.57	—	—	4.20

	s	s						PRIX SIMPLES					
								de Bruges			d'Ostende		
Heyst..... D.	4.44	7.22	—	—	—	—	—						
Blankenberghe ... D.	5. 4	7.42	—	—	—	—	—						
Bruges..... A.	5.40	8.18	—	—	—	—	—						
	11	*59*						1re cl.	2e cl.	3e cl.	1re cl.	2e cl.	3e cl.
Bruges..... D.	6.30	8.33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St-Michel.....	»	8.36	—	—	—	—	—	*0.50*	*0.35*	*0.25*	—	—	—
Lophem.....	6.38	8.42	—	—	—	—	—	*0.80*	*0.60*	*0.40*	—	—	—
Zedelghem.....	6.44	8.47	—	—	—	—	—	*0.95*	*0.70*	*0.50*	—	—	—
Veldeghem.....	»	8.50	—	—	—	—	—	*1.40*	*1.05*	*0.70*	—	—	—
Thourout..... A.	6.55	8.58	—	—	—	—	—						
Ostende..... D.	6. 3	8.11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Thourout..... A.	6.51	8.59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Thourout..... D.	7. 0	9. 2	—	—	—	—	—	*1.40*	*1.05*	*0.70*	—	—	—
Lichtervelde.... A.	7. 7	9. 9	—	—	—	—	—	*1.75*	*1.35*	*0.90*	*2.25*	*1.70*	*1.10*
D.	7.12	9.11	—	—	—	—	—	*2.00*	*1.50*	*1.00*	*2.55*	*1.95*	*1.30*
Gits.....	7.19	9.16	—	—	—	—	—	*2.20*	*1.65*	*1.10*	*2.70*	*2.05*	*1.40*
Beveren (Flandre).....	7.28	9.21	—	—	—	—	—						
Roulers..... A.	7.27	9.25	—	—	—	—	—	*2.35*	*1.80*	*1.20*	*2.95*	*2.20*	*1.50*
	97												
D.	7.35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beythem.....	7.42	—	—	—	—	—	—	*3.20*	*2.40*	*1.60*	*3.75*	*2.85*	*1.90*
Ledeghem-Dadizeele..	7.53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Keselberg.....	7.57	—	—	—	—	—	—	*3.75*	*2.80*	*1.90*	*4.30*	*3.25*	*2.20*
Menin (h. oc.)..... A	8. 2	—	—	—	—	—	—						
D	8.47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Halluin (D) (h. f.).. A	8 56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D	9. 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roncq.....	9.15	—	—	—	—	—	—	*5.00*	*3.65*	*2.45*	*5.55*	*4.10*	*2.75*
Tourcoing-lez-Francs..	9.25	—	—	—	—	—	—	*5.30*	*3.85*	*2.60*	*6.40*	*4.60*	*3.10*
Tourcoing.....	9.40	—	—	—	—	—	—	*5.55*	*4.00*	*2.70*	*6.10*	*4.45*	*3.00*
Roubaix.....	9.48	—	—	—	—	—	—	*6.65*	*4.75*	*3.20*	*7.20*	*5.20*	*3.50*
Lille..... A.	10. 5	—	—	—	—	—	—				*10.50*	*7.65*	*5.05*
D.	10.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*13.15*	*9.20*	*6.10*
Douai..... A.	11.14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*20.55*	*14.30*	*9.10*
Arras..... A.	11.55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*34.00*	*23.20*	*15.20*
Amiens..... A.	1.51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*34.55*	*23.65*	*15.50*
Paris (Nord)..... A.	4.35	—	—	—	—	—	—						

In de reisgids van 1893 verscheen de verbinding tussen Oostende en Paris (!) als één geheel. De FO verzekerde het in het grijs ingekleurde gedeelte.

Twee zijlijnen beheerst door de stoommotorwagens in 1893n boven de verbinding tussen Roeselare en Kortrijk, p volgende bladzijde deze tussen Roeselare en Ieper

combineerd. Hier kregen we nu zelfs een verbinding Oostende / Heist – Brugge – Menen – Lille - Paris voorgeschoteld. De lijnen van de Flandre Occidental werden in het (donkerder) grijs aangeduid. De meeste treinen werden hier verzekerd met gesleepte rijtuigstellen. Maar daar er te Brugge twee motorwagens gestationeerd waren, mogen we veronderstellen dat de drie diensten tot in Roeselare door deze voertuigen verzekerd werden.

En dan hebben we nog de inzet vanuit Ingelmunster. Hier waren twee of drie motorwagens ondergebracht en deze verzekerden het volledige verkeer op de drie lokaallijnen die we al voor de dienstregeling van 1882 voorstelden. Maar intussen waren deze treinen aangepast en de drie lijnen worden in hun nieuwe vorm hieronder belicht

Laten we beginnen met de stamlijn voor de stoommotorwagens, de lokale verbinding vanuit Ingelmunster naar Waregem en verder Anzegem. Hier waren weinig

64 ROULERS—COURTRAI

Kil		m *1*	m *3*	m *83*	m *85*	m *5*	s *39*	s *7*	s *87*	s *79*	s *9*	s *11*	PRIX SIMPLES 1re cl.	2e cl.	3e cl.
0	**Roulers**..... D.	5.26	8.26	10. 6	—	11.36	1.13	1.31	2.33	3.43	5.37	7.32	*0.40*	*0.30*	*0.20*
3	Rumbeke.....	5.30	8.31	»	—	11.40	1.18	1.35	2.38	3.49	5.41	7.36	*0.40*	*0.30*	*0.20*
5	*Cachtem*.....	5.33	»	»	—	»	1.21	»	2.42	3.55	»	7.40	*0.40*	*0.30*	*0.20*
7	Iseghem.....	5.39	8.40	10.16	—	11.47	1.26	1.44	2.48	4. 3	5.49	7.45	*0.55*	*0.40*	*0.30*
11	**Ingelmunster.** A.	5.44	8.45	10.20	—	11.52	1.31	1.49	2.55	4.10	5.54	7.50			
	D.	5.47	8.49	10.21	11. 8	11.53	—	1.51	2.57	4.18	5.57	7.54	*0.85*	*0.65*	*0.45*
14	Lendelede.....	5.52	8.55	»	11.15	»	Vers	1.57	3. 4	4.25	6. 2	8. 0	*1.10*	*0.80*	*0.55*
18	Heule.....	5.59	9. 2	»	11.25	»	Deynze	2. 4	3.14	4.34	»	8. 7	*1.40*	*1.05*	*0.70*
22	**Courtrai** ✕ A.....	6. 5	9. 8	10.36	11.33	12. 8		2.10	3.21	4.40	6.14	8.12	*1.70*	*1.25*	*0.85*

COURTRAI—ROULERS 64

Kil		m *80*	m *2*	m *84*	m *6*	m *40*	s *8*	s *86*	s *10*	s *14*	s *16*		PRIX SIMPLES 1re cl.	2e cl.	3e cl.
0	**Courtrai** ✕..... D.	6.17	7.48	8.18	10.45		12.23	1. 8	4. 4	6.27	9. 0	—			
4	Heule.....	6.23	7.54	8.26	10.50	De	12.29	1.16	4. 8	6.32	9. 7	—	*0.40*	*0.30*	*0.20*
8	Lendelede.....	6.31	8. 1	8.36	10.57	Deynze	12.37	1.26	4.14	6.39	9.14	—	*0.65*	*0.50*	*0.35*
12	**Ingelmunster.** A.	6.37	8. 6	8.43	11. 1		12.42	1.33	4.18	6.44	9.19	—	*0.95*	*0.70*	*0.50*
	D.	6.38	8. 8	—	11. 3	11.53	12.44	1.34	4.20	6.47	9.26	—	—	—	—
15	Iseghem.....	6.45	8.13	—	11. 9	11.59	12.51	1.46	4.27	6.53	9.33	—	*1.15*	*0.90*	*0.60*
17	*Cachtem*.....	6.50	»	—	»	12. 3	»	1.51	»	6.57	9.37	—	*1.30*	*1.00*	*0.65*
19	Rumbeke.....	6.54	8.19	—	11.16	12. 6	12.58	1.55	4.35	7. 0	9.40	—	*1.45*	*1.10*	*0.75*
22	**Roulers**..... A.	6.59	8.23	—	11.20	12.10	1. 3	2. 0	4.39	7. 4	9.45	—	*1.70*	*1.25*	*0.85*

verschuivingen en het verkeer werd integraal door onze stellen verzekerd. Waarschijnlijk kwamen hier ook de oudste motorwagens tot inzet

Op de tweede verbinding tussen grotere handelscentra, Kortrijk en Roeselare, was er druk verkeer, zowel van (semi-)directe treinen als van stoptreinen. Een deel van deze treinen – waarschijnlijk met de lage nummers – werd verzekerd door één enkele motorwagendienst. De rest waren gesleepte treinen.

Mooi waren ook de benamingen (in het dialect) van de haltes, zoals de Freezenberg (aardbeienberg) of Keerzelaarhoek (hoek met de kerselaar).

De diensten werden zeer lang behouden en daar er na 1895 praktisch geen nieuw (of beter tweedehands) materieel gekocht werd, bleven de motorwagens hier uitgebreid in dienst.

In de jaarverslagen van de maatschappij werden enkele werkzaamheden aan de motorwagens opgesomd: in 1900 werden twee stellen volledig herschilderd en bij een motorwagen werd de watertender vernieuwd. Twee jaar later werden vier bijkomende stellen geschilderd. Maar in 1903 werd weer gewag gemaakt van de schildering van vier motorwagens.

Bij de overname door de Staat op 1 januari 1907 waren de zeven stoommotorwagens nog steeds aanwezig en waarschijnlijk bleven ze ook nog in de volgende jaren in dienst op hun vertrouwde verbindingen. Er werden slechts minieme wijzigingen doorgevoerd in de dienst en de motorwagens waren analoog aan deze van de Staatsspoorwegen. Tordeur geeft voor 1908 trouwens de aanwezigheid van “Voitures à Vapeur” aan in Ingelmunster en Ieper. Hierbij zullen, naast een aantal exemplaren van de Staat, ook waarschijnlijk eenheden van de Flandre Occidental aanwezig zijn.

Over de werkelijke schrapping zijn geen gegevens bekend. Ze zijn echter hoogstwaarschijnlijk voor het begin van de eerste wereldoorlog al definitief afgevoerd.

65 **ROULERS—YPRES**

Kil		77 m	45 m	63 m	47 s	65 s	49 s					PRIX SIMPLES 1re cl.	2e cl.	3e cl.
0	**Roulers**.....D.	7. 2	8.30	11.43	1.35	5.38	7.32	—	—	—	—			
2	*Meyboom*.....	7. 6	»	11.47	»	5.42	»	—	—	—	—	*0.40*	*0.30*	*0.20*
6	*Vierkavenhoek*.....	7.13	»	11.53	»	5.49	»	—	—	—	—	*0.50*	*0.35*	*0.25*
10	Moorslede-Passch[le]. .	7.21	8.42	12. 1	1.55	5.57	7.46	—	—	—	—	*0.80*	*0.60*	*0.40*
12	*Keerselaarhoek*.....	7.25	»	12. 6	»	6. 1	»	—	—	—	—	*0.95*	*0.70*	*0.50*
14	Zonnebeke.....	7.29	8.50	12.16	2. 5	6. 6	7.54	—	—	—	—	*1.10*	*0.80*	*0.55*
16	*Frezenberg*.....	7.34	»	12.21	»	6.11	»	—	—	—	—	*1.30*	*1.00*	*0.65*
20	*Zillebeke*.....	7.40	»	12.27	»	6.17	»	—	—	—	—	*1.55*	*1.15*	*0.80*
23	**Ypres**.....A.	7.46	9. 2	12.33	2.18	6.23	8. 6	—	—	—	—	*1.75*	*1.35*	*0.90*

YPRES—ROULERS **65**

Kil		78 m	48 m	62 m	50 s	88 s	64 s	52 s				PRIX SIMPLES 1re cl.	2e cl.	3e cl.
0	**Ypres**.....D.	5.58	7.46	10.23	12. 3	2.38	3.53	6.23	—	—	—	—	—	—
4	*Zillebeke*.....	6. 4	»	10.29	»	2.43	3.59	»	—	—	—	*0.40*	*0.30*	*0.20*
7	*Frezenberg*.....	6.10	»	10.35	»	»	4. 5	»	—	—	—	*0.55*	*0.40*	*0.30*
9	Zonnebeke	6.16	7.58	10.41	12.15	2.51	4.11	6.35	—	—	—	*0.70*	*0.55*	*0.35*
12	*Keerselaarhoek*	6.20	»	10.45	»	»	4.15	»	—	—	—	*0.95*	*0.70*	*0.50*
14	Moorslede-Passch[le]..	6.25	8. 4	10.50	12.28	2.58	4.20	6.42	—	—	—	*1.10*	*0.80*	*0.55*
18	*Vierkavenhoek*.....	6.33	»	10.58	»	3. 4	4.28	»	—	—	—	*1.40*	*1.05*	*0.70*
21	*Meyboom*	6.39	»	11. 4	»	»	4.34	»	—	—	—	*1.60*	*1.20*	*0.80*
23	**Roulers**.....A.	6.43	8.15	11. 8	12.48	3.12	4.38	6.54	—	—	—	*1.75*	*1.35*	*0.90*