

100 YEARS OF THE BELGIAN VICINAL

1683-1963



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX
NATIONALE MAATSCHAPPIJ VOOR BUURTSPORWEGEN

NATIONALE KLEINBAHN GESELLSCHAFT
NATIONAL LIGHT RAILWAYS COMPANY



LRTA

Contents

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Preface and Acknowledgements	5	10.6 Limburg: Introduction ..	112
Bibliographical sources	6	10.7 Limburg: Hasselt	114
Arrangement of the book	6	10.8 Limburg: Tongeren	115
Introduction: The real SNCV ..	7	10.9 Limburg: Other linesto 1920 ..	116
		10.10 Limburg: 1920-58	116
		11 SNCV in Namur and Luxembourg provinces	
		11.1 Introduction ..	118
		11.2 Namur: Andenne	120
		11.3 Namur: Namurarea	123
		11.4 Namur: Wellin ..	125
		11.5 Namur: Chimay -- Couvin	127
		11.6 Namur: Detached lines	127
		11.7 Luxembourg: Arlon	128
		11.8 Luxembourg: Melreux ..	130
		11.9 Luxembourg: Poix	132
		11.10 Luxembourg: Detached lines ...	134
		12 Miscellaneous minor tramways	
		12.1 "Le TramZaman"	135
		12.2 "Adele"	135
		12.3 Other minor lines	136
		Part 3: Technical History	
		13 Steam locomotives	138
		14 SNCV electric cars	151
		Two-axle cars	153
		Three-axle cars	167
		Bogie cars	170
		Non-passenger cars	183
		15 SNCV autorails ..	187
		16 Steam-hauled rolling stock	195
		17 Trailers for electric services	202
		18 SNCV goods and special wagons	208
		19 Track, signalling, buildings and power supply	212
		Part 4: Appendices	
		A1 Summary table of concessions	214
		A2 Concessionary companies of the SNCV with abbreviations	219
		A3 Development of the SNCV system and rolling stock ..	220
		A4 SNCV equipment manufacturers and codes used in the text	221
		A5 French and Flemish place names dictionary ..	222
		A6 Trilingual dictionary of common terms	223
		Maps and Tables	
		Maps are numbered and, where the arrangement of the book allows, appear in sequence in the appropriate chapter. Maps 4 and 6, which belong to Chapters 4 and 5 respectively, appear on the front and back end-papers to allow greater enlargement.	
		Tables, which appear in number sequence in the text, apply to general topics in Part 1 and usually to route lists in Part 2; the numbering is only to facilitate cross-reference in the text. Lists of <i>Capitaux</i> in Part 2 or of vehicles in Part 3 are not numbered.	
10 SNCV in Liège and Limburg provinces		10.1 Liège: Introduction	102
10.1 Liège: Introduction	102	10.2 Liège: The Liège area ..	102
10.2 Liège: The Liège area ..	102	10.3 Liège: Pouiseur -- Sprimont	107
10.3 Liège: Pouiseur -- Sprimont	107	10.4 Liège: Condroz	107
10.4 Liège: Condroz	107	10.5 Liège: Verviers and Eupen ..	110
10.5 Liège: Verviers and Eupen ..	110		

Frontcover design by Stephen Green (01-7692771)

Titiepage: Locomotive 1039, built by Gilain in 1920, was a member of the numerous Type 18, many of which were built postwar. It is seen shunting at Antwerpen-Zurenborg on 21 May 1947. (J. H. Price)

Frontispiece: The archetypal Vicinal scene of the 1950s and 1960s. Type "N" car 10497 waits at Leuven station for its to Bruxelles. Although the urban services in Leuven had already dosed, the cars running to Bruxelles still used their one direction on the way out of town. (Frits van Dam)

100 years of the Belgian Vicinal

SNCV/NMVB 1885-1985

W. J. K. Davies

This is the story of 100 years of secondary rail transport in Belgium—now alas only a shadow of the once great nationwide network of light railways. It is a story for readers with very diverse interests, covering steam operation, the gradual electrification of all the important lines, the conversion of minor lines to operation by diesel autorail—and the gradual disintegration of rail services into a national bus network.

The greater part of the text is devoted to a detailed story of the system from inception to present day, on a province-by-province basis. There are many maps to various scales to make the story clearer, and route lists at various dates complete the picture in many urban areas. The *Vicinal* had a chequered history, suffering partial dismantling during two world wars, and its political background and administration are given in detail, the early operation by concessionnaires with SNCV-owned equipment being explained.

The rolling stock was extraordinarily diverse, and this applies to all forms of traction. The development of the autorail for minor lines was an important achievement, and some of the work was done by the SNCV's own workshops. Electric stock ranged from early two-axle cars through the superb "Standard" bogie cars to postwar streamlined cars, culminating in the recently-introduced fleet of six-axle articulated cars. There is a wealth of detail on the many varieties of vehicle, and many tables support the textual descriptions. The *Vicinal* had a wealth of "tramscape" all of its own, and the photographs have been selected to show the background to all forms of traction.

The author is well known for his many books on light railways in the U.K. and on the Continent. His special interests include the economics and operating problems of local transport.

Zie hier het verhaal van 100 jaar vervoer door de Buurtspoorwegen in België—thans helaas slechts een fractie van het eens zo grote nationale net van interlocale tramwegen. De geschiedenis is bedoeld voor lezers met zeer uiteenlopende belangstelling. Zij behandelt nl de exploitatie met stoom, de geleidelijke electrificatie van alle hoofdlijnen, de omzetting van kleinere lijnen in die met diesel-spoorauto, en de geleidelijke overgang van het railvervoer in een nationaal netwerk van autobuslijnen.

Het grootste deel van de tekst is gewijd aan een uitvoerige uiteenzetting van het bedrijf van het begin af tot op heden, en wel provinciegewijs. Er zijn veel kaarten om het geschrevene te verduidelijken en een opgave van de routes op verschillende tijdstippen van exploitatie maken het beeld voor veel stadsgebieden volledig. De NMVB had een veelbewogen geschiedenis, het net werd gedeeltelijk opgebroken gedurende de beide wereldoorlogen; de politieke achtergronden en de administratie van het bedrijf worden tot in details behandeld, terwijl de allereerste vorm van exploitatie wordt verklaard, welke nl door de houders van de concessie met materieel van de NMVB werd uitgevoerd.

Het rollend materieel was onderling zeer verschillend en dit geldt voor alle tractiesoorten. De ontwikkeling van de spoorbus voor de kleinere lijnen was een belangrijke prestatie en heel wat van dit werk werd gedaan in de eigen werkplaatsen van de NMVB. Het elektrische rollend materieel liep van vroege tweeassers via de indrukwekkende "Standard" draaistelrijtuigen tot aan de naoorlogse gestroomlijnde ritjuigen, met als hoogtepunt de onlangs aan het wagenpark toegevoegde gelede zesassers. De verschillende voertuigen worden zeer uitvoerig beschreven en veel tabellen ondersteunen de beschrijving in de tekst. De foto's zijn zodanig gekozen dat zij op de beste manier alles laten zien wat samenhangt met de verschillende tractiesoorten.

De schrijver is bekend door zijn vele boeken over locaalspoor- en tramwegen in het Verenigd Koninkrijk en op het vasteland van Europa. Zijn bijzondere belangstelling gaat uit naar de economische en vervoerstechnische problemen van plaatselijk vervoer.

Voici l'histoire de 100 ans de transport par chemin de fer secondaire en Belgique. Aujourd'hui, il ne reste plus hélas que l'ombre du réseau établi jadis à l'échelle nationale. Cette histoire est destinée à des lecteurs aux intérêts les plus divers, car elle couvre la traction vapeur, l'électrification progressive de toutes les lignes importantes, la conversion des lignes mineures à la desserte par autorails diesel, et le démantèlement progressif des services ferrés au profit d'un réseau national d'autobus.

La plus grande partie de l'ouvrage est consacrée à une étude détaillée du réseau, depuis ses débuts jusqu'aujourd'hui, province par province. Plusieurs cartes à différentes échelles clarifient cet historique, et des listes des lignes à diverses époques complètent cet aperçu pour de nombreuses zones urbaines. Le Vicinal connut une existence mouvementée, marquée par un démontage partiel lors des deux guerres mondiales. Le contexte politique et administratif est également détaillé, ainsi que l'exploitation initiale par des concessionnaires à l'aide de matériel appartenant à la SNCV.

Le matériel roulant fut extraordinairement diversifié, et ceci pour tous les modes de traction. Le développement de l'autorail pour les plus petites lignes constitua une réussite importante, et une partie de ce travail fut réalisée par les propres ateliers de la SNCV. Le matériel électrique comprit une gamme de motrices allant des primitives voitures à deux essieux aux superbes "Standard" à bogies et aux tramways aérodynamiques d'après-guerre, avant de connaître son aboutissement avec le parc de motrices articulées à six essieux récemment mises en service. Le lecteur trouvera une abondance de détails sur les nombreuses classes de véhicules, et divers tableaux viennent compléter les descriptions contenues dans le texte. Les photographies ont été sélectionnées afin d'illustrer l'environnement de tous les modes de traction.

L'auteur est réputé pour ses nombreux livres relatifs aux chemins de fer secondaires au Royaume Uni et sur le Continent. Il s'intéresse tout particulièrement aux aspects économiques et aux problèmes d'exploitation des transports focaux.