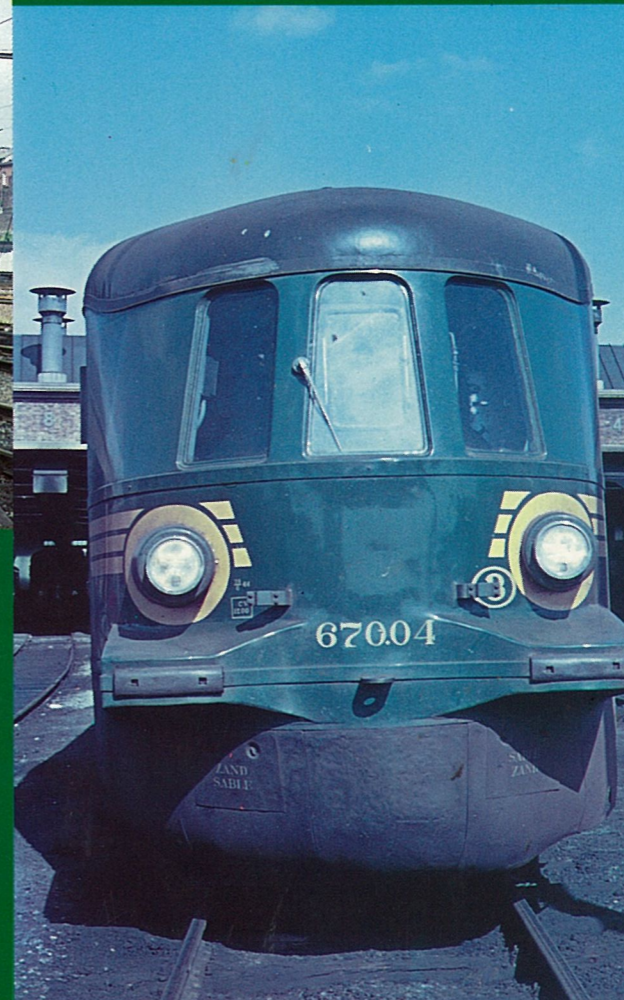


SNCB
COULEURS



KLEUREN
NMBS



1961-1970

MAX DELIE

Voorwoord

De 60-er jaren waren voor de Belgische Spoorwegen de meest turbulente jaren er werd immers tijdens dit decennia overgestapt van de stoomlocomotief naar de diesel- en elektrische tractie.

De NMBS nam toen een enorme hoeveelheid nieuw materieel in dienst waarvan nu reeds een deel van de sporen verdwenen is. De interesse bij de spoorwegvrienden met betrekking tot de zestiger jaren is zeer groot. Getuigenis hiervan is wel het in de oude livrei herschilderen van diverse voertuigen voor speciale ritten. Ook de modelbouwer verlangt naar meer documentatie over deze periode om zijn modellen tijdperk getrouw te kunnen realiseren en inzetten op de modelbaan.

Om aan de steeds stijgende vraag naar documentatie en informatie over deze periode te voldoen werd dit boek samengesteld. Zonder de deskundige medewerking van Robert Huysman en Michel Thiry die mij hun historische documentatie ter beschikking stelden, zou het mij niet gelukt zijn de hier aangeboden informatie te kunnen aanbieden.

Voor het ter beschikking stellen van opnamen uit deze vroege periode in de kleurenfotografie van de Belgische spoorwegen kon ik rekenen op de NMBS, Roger Vissers en R.C. Riley (G.B.).

Over het taalgebruik in dit boek waakte Freddy Geens.

Tenslotte kon ik op de medewerking rekenen van Michel Van Ussel die niet alleen de Franse vertaling voor zijn rekening nam maar tevens intens betrokken was bij de realisatie van dit boek.

Ik dank beide heren voor het voorbeeldig opknappen van deze moeilijke opgave.

Avant-propos

Pour les Chemins de fer belges, les "sixties" ont été les années les plus chamboulées: c'est en effet au cours de cette décennie que se déroula la conversion de la vapeur au Diesel et à l'électricité.

La SNCB a réceptionné alors une grande quantité de matériel neuf, dont une partie a déjà disparu à l'heure actuelle.

L'intérêt que les amateurs portent aux années soixante est manifeste: en témoignent les remises en livrées d'origine de divers engins, à l'occasion de voyages spéciaux. Le modéliste recherche aussi plus de documents ayant trait à cette période, afin de rendre ses réalisations conformes avec la réalité du moment.

C'est pour répondre à cette quête toujours plus grande en informations concernant cette époque que ce livre a été conçu. Mais je n'aurais pas pu le réaliser sans la collaboration experte de MM. Robert Huysman et Michel Thiry, qui m'ont tous deux fait profiter de leur documentation historique.

La SNCB, Roger Vissers et R.C. Riley (GB) m'ont proposé quant à eux des documents de cette époque, réalisés en couleurs.

Freddy Geens a veillé à l'usage correct de la langue néerlandaise, et Michel Van Ussel s'est non seulement chargé de la traduction des textes en langue française, mais a également été concerné de près lors de la réalisation de cet ouvrage.

Je les remercie tous deux pour la résolution exemplaire de cette tâche malaisée.

De N.M.B.S. in de zestiger jaren

Inleiding

De 60-er jaren mogen beschouwd worden als de periode van de grote omschakeling. Na 130 jaren het spoorwegbeeld te hebben beheerst, verdwenen de stoomlocomotieven in het midden van dit decennia van het spoorwegtoneel. Het toen nog gering aantal spoorwegfotografen spaarde geen moeite om de wolken uitspuwende machines op de gevoelige plaat vast te leggen. Maar hoe stond het toen met die spoorwegfotografie ?

De spoorwegfotografie in de 60-er jaren

De komst van de befaamde AGFA CT 18 met zijn gevoeligheid van 50 ASA (18 DIN) in het begin van 60-er jaren bracht grote revolutie en maakte het de spoorwegfotograaf mogelijk om rijdende treinen te fotograferen. Immers, voorheen kon men enkel beschikken over de nog steeds befaamde Kodak-chrome 25 die echter met zijn geringe gevoeligheid van 25 ASA ongeschikt was om de beweging van de rijdende treinen te bevrozen.

De "ZZZZ - RRRRR- Klik Klik Klik" camera's bestonden toen nog niet.

In die tijd beheersten namen als Voigtländer, Kodak Retina, Contax en voor de meer gefortuneerden de Leica, de markt van het kleinbeeldformaat. Voor het middenformaat was de Agfa Isolette toonaangevend. Wie meer geld wou uitgeven kon zich de befaamde Rolleiflex aanschaffen.

Toen was het geen kwestie van druk maar op de ontspanner en de camera doet de rest zoals nu.

De camera werd op een statief gemonteerd en de "kadrering" werd met grote zorg bepaald. En de afstand dan? Nu ja, deze werd meestal gemeten met een afzonderlijke afstandsmeter of nog eenvoudiger bepaald door het aantal voetstappen tussen de camera en de plaats waar men dacht af te drukken als de trein voorbij reed.

Met een handbelichtingsmeter werd de belichting bepaald en vervolgens op de camera ingesteld.

Wanneer op het cruciale moment juist een wolk voor de zon kwam kon men het ganse zaakje vergeten en bleven er slechts een reeks krachttermen over als schamele troost.

De houding van de meeste N.M.B.S. mensen tegenover die rare vogel die treinen wou fotograferen was niet bepaald positief te noemen. Zonder toelating van de directie kwam je geen stelplaats binnen en je werd er zeker uitgesmeten als je het zonder dat papiertje dat voor jou goud waard was toch waagde. Als je vermetele poging nog zonder tussenkomst van politie of gendarmes eindigde dan mocht je van geluk spreken. Bij de aanvang van de 60-er jaren werd de spoorweg immers nog beschouwd als een strategisch object en bijgevolg verboden gebied.

Waar je nu bij het langs de lijn fotograferen kan rekenen op een vriendelijke groet van de een of andere bestuurder, kreeg je toen wel eens een vuist getoond. Men kan zich nu dertig jaar later moeilijk voorstellen hoe het in het begin van de zestiger jaren gesteld was. Beschik je nu over geen auto wordt je als een zonderling beschouwd, destijds was het andersom. Onze fotografische doelen in het begin van de zestiger jaren werden bepaald door de afstand die je met je

fiets binnen een aanneembare tijdsperiode kon bereiken.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat elke spoorwegfotograaf destijds in zijn eigen omgeving fotografeerde. Kon hij er op een vriendelijke ontvangst van het spoorwegpersoneel rekenen, nu dan werd dit de uitverkoren plaats!

Dit verklaart meteen waarom vele foto's van Roger Vissers te Mol gemaakt werden. Te Antwerpen-Schijnpoort werd ik steeds door de stationschef de Heer Van Meulebeke op zeer vriendelijke wijze ontvangen. Hij betuigde steeds veel interesse voor mijn hobby en liet niets onverlet om mij bij het fotograferen behulpzaam te zijn. Het moet dan ook niemand verwonderen dat ik in dit station vele opnamen heb gemaakt.

Een dankwoord aan de Heer Van Meulebeke is hier zeker op zijn plaats: zonder zijn hulp zou menige historisch waardevolle foto in dit boek ontbreken.

Voor een uitstap naar verder gelegen doelen werd gespaard tot men zich een spoorabonnement voor enkele dagen kon veroorloven en dan ... dan werd er gefotografeerd van 's morgens tot 's avonds, weer of geen weer want het abonnement was een financiële aderlating.

Het begin van een nieuw tijdperk

Het uitwijken van de laatste stoomlocomotief, de 29.013, die op 20.12.1966 de laatste door een stoommachine getrokken reizigerstrein sleepte en de publieke belangstelling die hiermede gepaard ging, luidde voor de spoorwegfotografen een nieuw tijdperk in.

Dit was niet alleen het geval voor de spoorwegfotograaf maar nog meer voor het rijdend personeel bij de N.M.B.S. Toen tot het verbannen van de stoomtractie besloten was kwam voor de machinisten en stokers de bange periode. Het gesprekstema in de stelplaatsen was steeds hetzelfde, wanneer is het aan ons ? Wanneer wordt de stoomtractie afgeschaft? Wat dan ? Omscholing ?

Een reeks vragen die velen deed huiveren.

Nu wordt het stoomtijdperk als "romantisch" beschouwd, maar dat was toen zeker niet het geval. Het locomotiefpersoneel was net zoals nu zeer begaan met zijn beroep, maar de romantiek was ver te zoeken.

S'nachts in een inspectiekuil onder een stoomlocomotief het nazicht verrichten met de reuk van stoom en olie betekende voor sommigen een ware nachtmerrie. De tender met water vullen bij -10° of tijdens de rit wanneer de tender voor 3/4 leeg was de achterste kolen naar voor scheppen betekende voor hen wel wat anders dan romantiek.

En toch, de angst om na zovele jaren van dat stomende ding verdreven te worden bezorgde velen een psychose, vooral het locomotiefpersoneel ouder dan vijftig.

De jongeren zagen de omschakeling gelatener tegemoet; zij waren immers reeds vertrouwd met de "moderne tijd".

Maar de ouderendie hadden het veel moeilijker gehad om machinist te worden.

In de meeste gevallen betrof het hier stokers die na vele jaren eerst de proef voor machinist hadden afgelegd.

Zij waren in de jaren '30 bij de spoorweg gekomen, meestal als laag geschoolde arbeiders.

In die tijd werd er nog niet zo lang school gelopen als nu, het jonge volkje ging reeds met de leeftijd van 14 jaar aan het werk. Men ging toen "in de leer of op

stiel" zoals het toen genoemd werd en leerde een handwerkersberoep bij de een of andere kleine ambachtsman zoals een smid of een fietsenmaker. Daarna bij "den ijzeren weg" werken, gold zeker in de crisistijd van de jaren dertig als een vaste betrekking en bood dan ook meer zekerheid.

De sociale gevolgen voor het personeel

Een maatregel die door het locomotiefpersoneel negatief onthaald werd was wel het banaliseren van het tractiematerieel.

De stoomlocomotieven zowel als de motorrijtuigen waren voorheen getitulariiseerd. Met andere woorden ze waren toegewezen aan een ploeg bestaande uit meerdere personen die steeds dienst deden op hetzelfde tractievoertuig.

Het betrokken personeel beschouwde "hun" voertuig dan ook als privé-eigendom en het werd dan ook uitzonderlijk goed onderhouden. Sommige ploegen besteedden meer tijd aan hun machine dan aan hun echtgenote. De spoorwegadministratie had daar ook baat bij en moedigde deze praktijk aan door premies toe te kennen. Velen zullen zich zeker de "motorinstandhoudingspremie" herinneren. Tevens waren er de wedstrijden voor het best onderhouden tractievoertuig.

Daarentegen waren er ook negatieve maatregelen voor het personeel van toepassing. Indien door een averij aan het tractievoertuig een vertraging in de uitvoering van de dienstregeling was ontstaan of de machine onklaar was voor de volgende dienst, werd de betrokken machine uit de serie genomen. Dit had een onderbreking van de "motorpremie" voor gevolg. Door het systematisch cumuleren van deze straffen leed het betrokken personeel veel loonverlies.

Men mag ook niet uit het oog verliezen dat deze mensen jarenlang gewend waren om met twee op een loc te werken, waarbij mooie vriendschapsbanden werden gesmeed.

Dit alles zou wegvallen en betekende moederziel alleen op dat nieuwe ding zijn dienst verrichten. De overgang naar de éénmansbediening verliep echter geleidelijk want in het begin van de nieuwe tractievormen werden de stokers ingezet als begeleiders zowel op de diesel als op de elektrische locomotieven. Wanneer dan toch tot de vereenvoudigde dienst werd overgegaan konden de stokers een proef afleggen en werden dikwijls omgeschoold tot rangeerdieselmachinist.

Omscholing was voor hen dan ook een begrip dat angst inboezemde, want zij moesten terug naar de schoolbanken om te leren hoe men met die modernere tuigen diende om te gaan.

Meestal kwam voor deze mensen de dieseltractie in aanmerking. De elektrische tractie liet men liever aan de jongeren die voor elektriciën gestudeerd hadden.

Zij werden ingewijd in de geheimen van de dieseltractie en waren gelukkig dat er geen theoretische proeven zoals het oplossen van vraagstukken en het maken van een opstel aan te pas kwamen. Het viel nog best mee vermits de seinrichting en de voorschriften voor het rijdend personeel voor hen geen geheimen meer inhielden.

Een andere bedreiging hield gelijke tred met het einde van de stoom: het sluiten van de stelplaatsen !

Als we even nagaan welke stelplaatsen er tussen 1961 en 1966 gesloten werden kunnen wij ons best voorstellen hoe het betrokken personeel getroffen werd.

De volgende zelfstandige stelplaatsen gingen dicht:

- Muizen	06.03.1961.
- Berchem	31.07.1961.
- Statte	27.09.1961.
- Brussel-Zuid Motorrijtuigen	01.10.1961.
- Aarschot	30.09.1962.
- St. Niklaas	30.09.1962.
- Tamines	30.09.1962.
- Walcourt	30.09.1962.
- Brugge	26.05.1963.
- Braine-le-Comte	08.10.1963.
- Mons	08.05.1964.
- Landen	17.01.1965.
- Montignies	01.02.1965.
- Herbesthal	22.05.1966.
- Mol	01.08.1966.

Erger nog was het sluiten van een lijn.

Dit kon ook een verplaatsing naar een andere ver afgelegen stelplaats tot gevolg hebben.

Wanneer men een huisje had gebouwd, de levensdroom van elke Belg en men dit moest verlaten om te verhuizen naar een andere stad was dit zeer erg. De 60-er jaren kunnen daarom beschouwd worden als de grote omschakeling zowel in het beroeps- als privéleven van een groot deel van het locomotiefpersoneel.

Zij die nog als echte meesters van het stoomtuig toch een zeker aanzien hadden verdwenen in de anonimiteit van de dieselcabine.

Voor vele reeds op rust gestelden was de stoomtractie dan ook de echte spoorweg en hun tijd waaraan ze nog met weemoed terugdenken.

La SNCB dans les années soixante

Introduction

Les années soixante peuvent à juste titre être considérées comme étant la période de la "grande reconversion". Après avoir dominé la scène ferroviaire pendant 130 ans, les locomotives à vapeur la quittèrent, vers le milieu de cette décennie. Les photographes du rail - encore peu nombreux à l'époque - ne se ménagèrent alors aucun répit afin d'immortaliser les vieux chaudrons sur leurs pellicules.

Mais précisément, où en était la photographie ferroviaire à cette époque ?

La photographie au cours des années '60

Elle connaissait elle aussi une importante évolution. Apparaissant au début des années soixante, le célèbre film Agfa CT 18 permit enfin de photographier un train en mouvement, grâce à sa sensibilité de 50 ASA. C'est qu'auparavant, seul le - toujours - célèbre Kodachrome 25 était disponible, un film inapte de par sa faible sensibilité à saisir un train en marche.

D'autre part, on était encore loin des appareils à moteur, style: "clic -zzzz - clic - zzzz - clic"... A l'époque, les Voigtlander, Kodak Retina, Contax et - pour les plus fortunés - les Leica dominaient le marché du petit format. Le moyen format était quant à lui l'affaire de l'Agfa Isolette. Enfin, celui qui voulait investir davantage pouvait se payer le célèbre Rolleiflex. Mais ce n'était pas comme maintenant: poussez sur le déclencheur, l'appareil fera bien le reste !

Celui-ci était d'abord monté sur pied, tandis que le cadrage était soigneusement déterminé. Quant à la distance de mise au point, elle s'obtenait au moyen d'un télémètre séparé, ou plus simplement sur base du nombre de pas qui séparaient l'appareil de l'endroit où l'on pensait déclencher, lorsque le train arriverait...

Ensuite, la luminosité était déterminée au moyen d'une cellule à main, et ses indications servaient à régler l'appareil photo.

C'est ainsi qu'un malencontreux nuage surgissant au moment crucial pouvait faire tout capoter: restait une bordée de jurons pour toute consolation !

D'autre part, le comportement de la plupart des cheminots vis-à-vis de ces drôles de drilles photographiant des trains n'était pas spécialement... engageant.

Sans autorisation écrite de la Direction, il n'était pas question de pénétrer dans un dépôt, et si vous vous y risquiez tout de même sans ce précieux petit papier, vous vous faisiez éjecter à coup sûr. Et vous pouviez vous estimer heureux si votre téméraire tentative se terminait sans l'intervention de la police ou de la Gendarmerie: au début des années soixante, le domaine des Chemins de fer était encore considéré comme stratégique, et interdit aux photographes...

Ce n'était pas toujours plus sympa en ligne, où l'un ou l'autre conducteur vous montrait le poing à l'occasion, alors qu'actuellement, ils ne sont pas rares à vous gratifier d'un petit salut !

En réalité, il devient difficile actuellement de s'imaginer comment cela se passait il y a trente ans, au début des années soixante. Si de nos jours, vous passez pour un original en ne possédant pas une auto, à l'époque, vous apparteniez d'office aux classes aisées si vous en aviez une... Nos objectifs-photos des années soixante étaient donc directement fonction de la distance qu'il était aisé de parcourir en un temps raisonnable, en... vélo !

Rien d'étonnant donc à ce que chaque photographe ferroviaire opérait dans son environnement immédiat; et si par ailleurs, il y recevait un accueil aimable de la part du personnel en fonction, ces endroits devenaient alors sa terre d'élection, ce qui explique pourquoi chacun réalisait souvent ses photos au même endroit. Ceci explique pourquoi Roger Vissers a tant photographié à Mol.

Moi-même, j'ai toujours été reçu de façon fort aimable à Anvers Schijnpoort par son chef de gare, M. Van Meulebeke. Il manifestait un intérêt certain pour mon hobby, et ne négligeait rien pour me faciliter la tâche lors de mes prises de vues. Dès lors, il n'est pas étonnant que beaucoup de celles-ci aient été réalisées à cet endroit.

Pour une expédition plus lointaine, il fallait épargner jusqu'au moment où l'on pouvait se permettre l'achat d'un abonnement valable plusieurs jours, et alors... on photographiait du matin au soir, qu'il fasse bon ou pas, afin de rentabiliser au mieux cet important investissement.

Une ère nouvelle débute...

La sortie de scène de la dernière locomotive à vapeur - la 29.013, qui remorqua l'ultime train de voyageurs assuré en traction vapeur le 20 décembre 1966 - et l'intérêt du public qui se manifesta à cette occasion marquèrent le début d'une ère nouvelle, non seulement pour les amateurs photographes, mais sans doute plus encore pour le personnel roulant de la SNCB. Jusqu'au jour où la fin de la traction vapeur fut définitivement décidée, l'angoisse était omniprésente, et les conversations au sein des remises tournaient toujours autour du même thème: à quand notre tour ? Quand va-t-on supprimer la vapeur ? Et ensuite ?...

Une série de questions qui suscitait des frissons chez bon nombre d'entre-eux. Ceci dit, si l'ère de la vapeur est considérée actuellement comme romantique, c'était loin d'être le cas à l'époque. Le personnel de conduite était certes très consciencieux, mais le romantisme était totalement absent de ses états d'âme.

Effectuer la visite d'une locomotive en pleine nuit dans une fosse, au milieu de l'odeur âcre de la fumée et de l'huile chaude, représentait un véritable cauchemar pour certains.

Remplir le tender d'eau par -10°, ou racler le charbon vers l'avant, lorsque ce même tender était aux trois-quarts vide: le romantisme, pour eux, c'était tout autre chose...

Et pourtant, le fait d'être bientôt délivré de ces monstres fumants après tant d'années, déclencha une véritable psychose chez plus d'un, surtout parmi le personnel âgé de plus de cinquante ans.

Les plus jeunes quant à eux accueillaient cette reconversion avec philosophie: ne provenaient-ils pas déjà du monde moderne ? Mais les anciens, eux qui avaient eu si dur à devenir machinistes !

C'étaient pour la plupart des chauffeurs de locomotives, qui s'étaient décidés à passer l'épreuve de machiniste. Ils étaient entrés aux Chemins de fer dans les années trente, généralement comme ouvriers qualifiés. En ce temps-là, l'école n'était pas fréquentée comme maintenant, et beaucoup la quittaient à 14 ans pour aller travailler, pour "apprendre un métier", comme on disait... Et ils devenaient ainsi apprentis chez l'un ou l'autre petit artisan, comme un forgeron, ou un réparateur de bicyclettes.

Plus tard, ils iraient travailler au chemin de fer, car cela représentait alors un emploi stable et sûr, en ces temps de crise des années trente.

Les répercussions sociales sur le personnel

Une première mesure perçue de façon négative par le personnel de conduite fut sans conteste la banalisation du parc des engins moteurs.

Auparavant, le matériel de traction était "titularisé", c-à-d, qu'il était attribué à une équipe composée de plusieurs "roulants", assurant tous leurs prestations sur un même engin.

Ils considéraient alors ce véhicule comme leur véritable propriété privée, ce qui lui garantissait un niveau d'entretien exceptionnel: certaines équipes consacraient parfois plus de temps à leur machine qu'à leurs épouses... L'Administration des Chemins de fer y trouvait également son compte, et encourageait cette pratique par l'octroi de primes: beaucoup se rappelleront sans doute les fameuses "primes de conservation du moteur". Par ailleurs, des concours étaient organisés pour désigner l'engin de traction le mieux entretenu.

En revanche, des mesures bien plus négatives étaient parfois appliquées envers le personnel roulant. Si, par suite d'une avarie de l'engin de traction, un retard était survenu dans l'exécution du service, ou pire, la suite du service n'avait pu être assurée, l'engin était retiré de la série, ce qui avait pour conséquence l'interruption de l'octroi des primes de conservation. Le cumul régulier de pareilles sanctions faisait alors perdre beaucoup d'argent au personnel concerné.

On ne peut pas perdre de vue également que ces gens furent habitués pendant des années à travailler en équipe de deux, ce qui forgeait de profonds liens d'amitié.

Tout cela allait disparaître, et ils allaient devoir assurer tout seul leur service sur ces nouveaux "machins". La transition vers la desserte en "one-man-car" se fera toutefois de manière graduée, car à l'avènement des nouveaux modes de traction, les anciens chauffeurs de locomotives seront convertis en agents d'escorte, aussi bien sur les diesels que sur les électriques.

Par après, lors de la suppression de cette mesure, ces chauffeurs pourront alors se présenter à une épreuve pour devenir conducteurs de manoeuvre.

Mais pareille reconversion leur inspirait aussi de la crainte, puisqu'ils devraient retourner sur les bancs de l'école, afin d'apprendre à maîtriser ces engins modernes. Le plus souvent, ils entraient en ligne de compte pour la traction diesel, l'électrique étant plutôt réservée aux jeunes ayant étudié l'électricité. Ils furent ainsi initiés aux mystères de la traction diesel, assez ravis de ne pas devoir subir des épreuves théoriques, comme résoudre des problèmes d'algèbre, ou rédiger des rédactions ! Et cela ne se déroula pas trop mal, d'autant plus que la signalisation et la réglementation n'avaient déjà plus de secrets pour eux, personnel de conduite.

Mais une autre menace apparut aussi à la fin de la vapeur: la fermeture des ateliers de traction ! Si l'on passe en revue la liste des ateliers fermés entre 1961 et 1966, on peut aisément s'imaginer dans quelle mesure le personnel fut touché; voici cette liste:

- Muizen	06.03.1961
- Berchem	31.07.1961
- Statte	27.09.1961
- Tamines, Aerschot, Saint Nicolas, Walcourt	30.09.1962

- Bruges	26.05.1963
- Braine-le-Comte	08.10.1963
- Mons	08.05.1964
- Landen	17.01.1965
- Montignies	01.02.1965
- Herbesthal	22.05.1966
- Mol	01.08.1966

Et la fermeture de lignes était encore pire: ceci pouvait parfois signifier la mutation vers un dépôt éloigné, ce qui était le pis de tout, certainement si l'on avait construit sa petite maison - le rêve de tout Belge - et qu'il fallait alors la quitter pour aller vivre ailleurs...

C'est pour tout cela que la période des années soixante peut indiscutablement être considérée comme celle du grand chambardement pour une grande part des "roulants", aussi bien dans leur vie professionnelle que privée.

Ceux qui étaient encore considérés comme des seigneurs de la traction vapeur disparurent ainsi derrière l'anonymat d'un poste de conduite d'une diesel...

Pour eux, retraités actuellement pour la plupart, la traction vapeur était le vrai chemin de fer; c'était leur époque, à laquelle ils repensent avec mélancolie...

Ten geleide

De in de tabellen opgenomen gegevens werden overgenomen uit officiële documenten van de N.M.B.S.

Tijdens de vele opzoekingen kwam het wel meer voor dat de diverse diensten uiteenlopende data noteerden voor de indienstname van de nieuwe tractievoertuigen.

Om dit euvel te omzeilen en alle mogelijke betwistingen hieromtrent te voorkomen hebben wij als datum voor de indienstname de leveringsdatum aan de N.M.B.S genomen.

Het was immers gebruikelijk dat het nieuwe voertuig aan een bepaalde stelplaats geleverd werd voor een rodage-periode. Na deze periode werd het voertuig aan zijn uiteindelijke stelplaats toegewezen. Om deze reden vermelden wij in de tabellen niet de stelplaats waar de korte inrijperiode plaatsgreep, maar wel de eerste stelplaats die het voertuig toegewezen kreeg.

Mocht de gespecialiseerde lezer toch van oordeel zijn dat er onjuistheden in de tabellen voorkomen, zouden wij hem dankbaar zijn om zijn beweringen aan de hand van officiële documenten te staven, zodat wij bij een heruitgave de nodige verbeteringen kunnen aanbrengen.

Wij danken hem bij voorbaat voor zijn welwillende medewerking.

Remarques concernant les données publiées

Les données publiées dans les tableaux sont issues de documents officiels de la SNCB.

Au cours des nombreuses recherches, il est apparu plus d'une fois que les différents services concernés ne disposaient pas toujours des mêmes dates dans leurs archives, notamment en ce qui concerne la mise en service des nouveaux engins de traction.

Afin de résoudre ce problème et d'éviter toute contestation ultérieure à ce propos, nous avons convenu de prendre comme date de mise en service la date de livraison de l'engin à la SNCB.

D'autre part, il était d'usage de livrer le nouvel engin à un premier atelier pour une courte période de rodage (s'étalant de quelques jours à... plusieurs mois), et qu'à l'issue de celle-ci, une nouvelle affectation - définitive, cette fois -s'ensuivait. Pour cette raison, nous ne précisons que les ateliers où ont eu lieu les affectations définitives, après rodage (pour autant que la durée de celui-ci n'ait pas excédé deux mois).

Si le lecteur spécialiste était tout de même d'avis que certaines erreurs ont été commises, nous lui serions reconnaissants d'appuyer ses constatations par la production de documents officiels; nous pourrions alors publier les corrections, lors d'une future réimpression.

Nous le remercions par avance de sa bienveillante collaboration.

Telegrafische afkortingen

Abréviations télégraphiques

(Invoege in 1992 / En vigueur en 1992)

ATH	ATH
FAZ	SALZINNES
FBMZ	BRUSSEL ZUID/BRUXELLES MIDI
FDR	DENDERMONDE
FEO	RONET
FGH	SAINT GHISLAIN
FHS	HASSELT
FKR	MERELBEKE
FLS	AALST
FLV	LEUVEN
FM	MECHELEN
FNDM	ANTWERPEN-DAM
FRST	AARSCHOT
FSD	OOSTENDE
FSN	SINT NIKLAAS
FSR	SCHAARBEEK/SCHAERBEEK
FTY	TOURNAI
FVY	GOUVY
GMN	MONTZEN
GT	HAINES-ST-PIERRE
LJ	JEMELLE
LK	KORTRIJK
LNC	MONCEAU
MBX	BERTRIX
MKM	STOCKEM
MUT	LATOUR
NK	KINKEMPOIS

Foto index / Index photos

Type Foto/Photo

1	1
12	B
16	2, 3
26	A, 4
29	D, F, 5, 6, 7, 8
40	9
50	10
53	11, 12, 13
58	14, 15
64	16, 17, 18, 19
81	D, E, 20, 21, 22, 23
97	24
101*	25, 26, 27
120	28
121	29
122	30
122.2	31, 33
123	32, 35
124	34
125	36, 37
125.1	38, 39
126	40
140	41
150	42, 43
160	44
228	45
220	46a, 46b
200	D, 47, 48
201	49, 50, 51, 52, 53, 54
202	55, 56
204	57, 58
205	59, 60
210	61, 62
211	63
212	64, 65
213	66
222	67, 68
230	69
232	70, 71
250	72, 73
252	74, 75
253	76
252.1	77

Type Foto/Photo

260	78, 79
262	80, 81
270	82, 83
272	84, 85
553	86
554	87
603	88
630	89
670	C, 90

Buitenlandse bezoekers

Visiteurs étranger

SNCF RGP825	91
TEE NS/SBB-CFF	92, 93
DB VT 08	94
DB VT 11.5	95