

## Motorstel 1965

**Reeks:** 00

**Schijf:** 1965

**Aantal gebouwd:** 20

**Nummers:** 251-270

**Bouwjaren:** 1965-'66

**Constructeurs:**

*Kast en mechanisch gedeelte:* La Brugeoise et Nivelles (Brugge), Ragheno (Mechelen), Anglo-Franco-Belge (La Croyère) en ABR (Familleureux)

*Elektrisch gedeelte:* ACEC (Charleroi), SEM (Gent)

**Gemiddelde tarra van een motorstel:**

*ABD<sup>1</sup>-gedeelte:* 52 ton

*B-gedeelte:* 54 ton

**Totale lengte:** 46,615 m

**Eénuursvermogen:** 735 kW

**Maximumsnelheid:** 130 km/u

**Buitendienststelling:** hoofdzakelijk in de periode 2003-'13

**In enkele woorden:** Deze motorstellen vormden de tweede schijf van de grootste reeks elektrisch aangedreven reizigersmaterieel dat NMBS met nagenoeg dezelfde kast liet bouwen.



Motorstel 253 in station Zandvoorde, Ronald Mardaga, 8 juli 1983 (Ref. M019-061)

### Historische context

Omdat steeds meer hoofdlijnen in de periode 1949-'66 geëlektrificeerd werden ontstond er begin jaren 1960 behoefte aan meer en comfortabeler elektrisch aangedreven reizigersmaterieel. Het rijcomfort van de tot dan toe in dienst zijnde elektrische motorstellen (bouwjaren 1935-'56) was immers voor verbetering vatbaar.

Het geslaagde M 2-rijtuig stond enigszins model voor de nieuwe elektrische motorstellen, waarvan een eerste schijf gebouwd werd in 1962-'63.

<sup>1</sup> A: eerste klas; B: tweede klas; D: bagageafdeling

De motorstellen 1965 waren identiek aan de motorstellen 1962/1963 met uitzondering van de koplampen. Bij constructie hadden ze wit/rode koplampen die horizontaal waren geplaatst (zie verder).

## Opsomming van de motorstellen (oorspronkelijke toestand)

Schijf	Bouwjaar	Aantal gebouwd	Aantal zitplaatsen ABD	Aantal zitplaatsen B	Nummers bij constructie	Nummers vanaf 1971*
1965	1965-'66	20	28A 48B 2,5 ton D	104	228 251-228 270	251-270

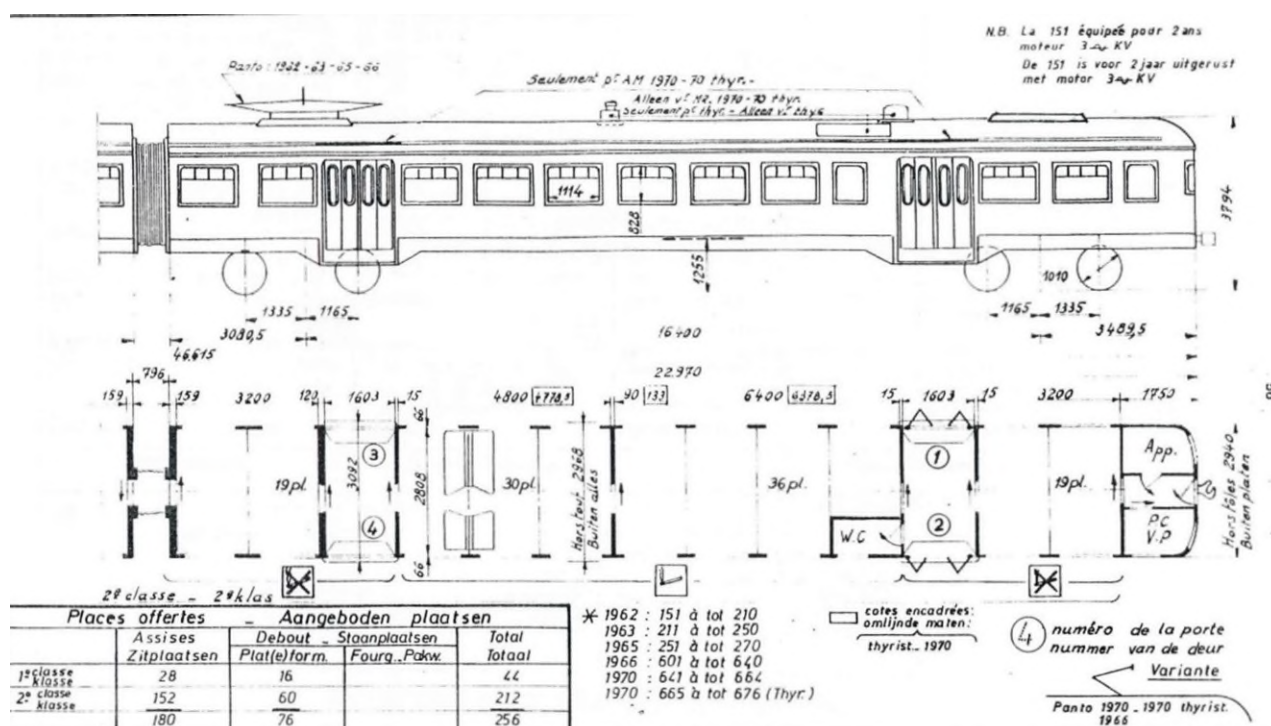
\*Op 1 januari 1971 werd al het gemotoriseerd materieel vernummerd. Bij de elektrische motorstellen verdween hierbij het prefix 228.

In oktober 1995 werd ook nog het kastnummer ingevoerd. Het B-gedeelte van motorstel XYZ kreeg het kastnummer XYZ1 en het ABD-gedeelte kreeg het kastnummer XYZ2. Dit werd ook effectief onderaan de kasten aangebracht.

## Beschrijving

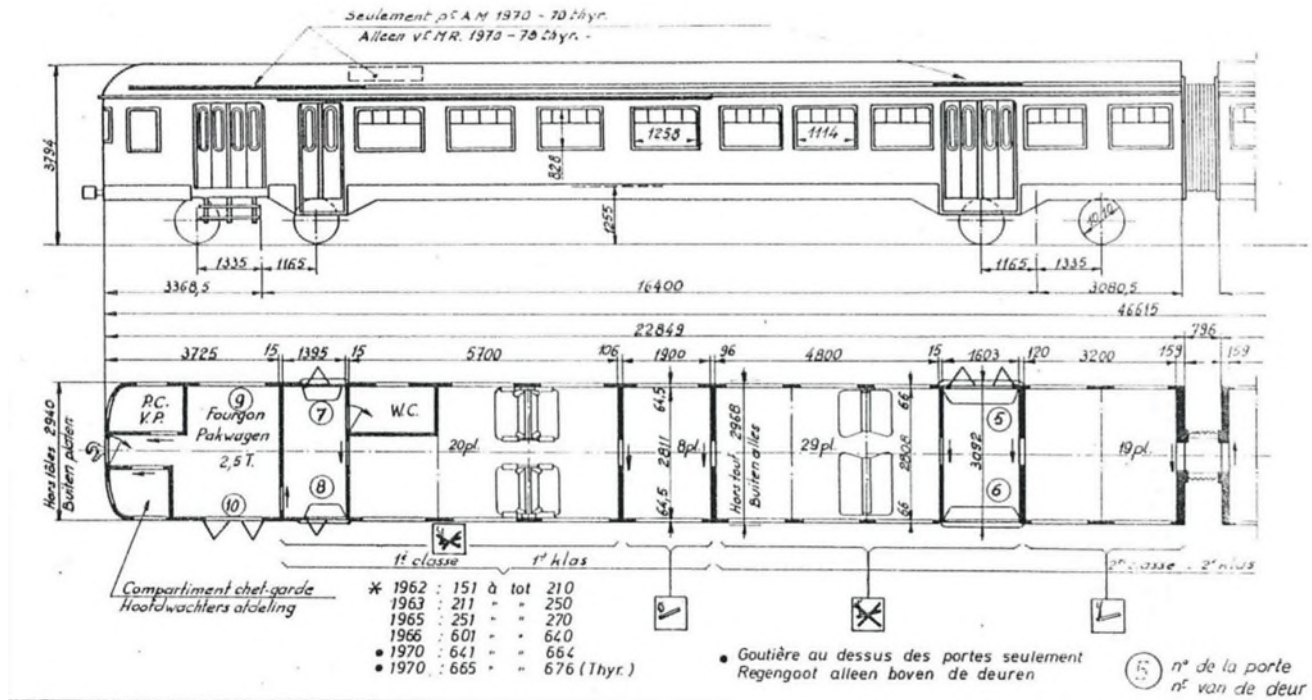
Elk motorstel bestond uit twee permanent gekoppelde gedeelten; een gedeelte tweede klas met stuurpost, hoogspanningscabine en WC (B-rijtuig) en een gedeelte eerste klas/tweede klas met bagageafdeling, stuurpost, hoofdwachtersafdeling en WC (ABD-rijtuig). Een overgangsbrug met vouwbalg liet de reizigers en het treinpersoneel toe om veilig van het ene naar het andere gedeelte te gaan. Elk rijtuig rustte op twee draaistellen van het type Schlieren waarvan telkens één as aangedreven was. Zij zijn uitgerust met schijfremmen.

Het B-rijtuig bestond uit drie afdelingen tweede klas: een grote in het midden en twee kleine op de uiteinden. Deze afdelingen werden telkens van elkaar gescheiden door een groot opstapplatform.



Schema van een B-rijtuig (Verzameling schema's van de motorrijtuigen van de NMBS. 1935-1986, J. Vandenberghe, 1987, p. 56.)

Het ABD-rijtuig bestond uit een bagageafdeling en een afdeling eerste klas, gescheiden door een klein opstapplatform en twee kleinere afdelingen tweede klas, gescheiden door een groot opstapplatform.



Schema van een ABD-rijtuig (Verzameling schema's van de motorrijtuigen van de NMBS. 1935-1986, J. Vandenberghen, 1987, p. 52.)

Motorstellen 251-270 kwamen in dienst met twee horizontaal geplaatste wit/rode koplampen op elke kopwand.

De zitbanken waren dwars geplaatst in 2+2 opstelling in eerste klas en in 2+3 opstelling in tweede klas. In eerste klas waren zij bekleed met rode mohair in de niet-rokersafdeling en met groene mohair in de rokersafdeling. In tweede klas waren zij bekleed met blauw similileder in de niet-rokersafdeling en met groen similileder in de rokersafdeling. Boven de zitbanken waren de bagagerekken geplaatst en onder elk raam bevond zich een vast tafeltje. Onder de zitbanken waren elektrische radiatoren geplaatst die zorgden voor de verwarming van de afdelingen. De verlichting gebeurde met TL-lampen in een behuizing van kunststof.

De binnenwanden en -deuren waren bekleed met gelamineerde panelen; lichtgrijs in tweede klas en donkergrijs in eerste klas.

De elektrische tractieuitrusting, JH genaamd, bestond uit mechanische contactoren bediend door een nokkenas die aangedreven werd door een servomotor. Op deze manier werden geleidelijk aanzetweerstand kortgesloten zodat de elektrische spanning op de motoren toenam. Hierdoor nam ook hun draaisnelheid toe en dus ook de snelheid van het motorstel.

## Livrei

### Groen met weinig geel

Bij het verlaten van de fabriek hadden de motorstellen een donkergroene kast met zwart dak. De kast was voorzien van enkele gele smalle sierbanden rond de koplampen, een dito eersteklasband en beige klas- en nummeraanduiding. De draaistellen waren zwart.

## Groen met felgele fronten



Motorstel 269 in station Ottignies, Ronald Mardaga, 8 december 1984 (Ref. M019-123)

Vanaf 1978 werd ter verhoging van de zichtbaarheid en veiligheid het geel vervangen door felgeel. De intercirculatie-deuren op de kopwanden werden felgeel en de stellen werden voorzien van drie bredere felgele banden die vanaf de koplichten een eind doorliepen op de zijwanden. Ook de eersteklasband en klasaanduiding werden felgeel. De draaistellen bleven zwart.

## Bordeaux met smalle grijswitte band



Motorstel 265 in station Esneux, augustus 1999 (D0989-11)

In 1985 voerde NMBS een volledig nieuwe livrei in. De kast werd bordeaux met een smalle grijswitte band en donkergrijs dak. De intercirculatie-deuren en de eersteklasband bleven felgeel maar de felgele bredere banden werden herleid van drie tot twee. De klas werd aangeduid met witte stickers waarop donkerrode cijfers de klas aangaven. Later gebeurde dit met witte afwrijfcijfers 1 en 2. De draaistellen waren nog steeds zwart.

Alle motorstellen kregen deze livrei in de periode tussen september 1990 en juni 1998. Ze behielden deze tot hun buitendienststelling.

## Inzet en buitendienststelling

### Inzet

Deze motorstellen werden ingezet op het volledig geëlektrificeerde net. Ze waren koppelbaar met andere tweetjes tot de maximaal toegelaten samenstelling van zes motorstellen. Klauwkoppelingen die in elkaar grepen zorgden voor de mechanische verbinding en een stevige stroomkabel voor de elektrische verbinding. Aanvankelijk vond deze kabel bij soloritten een plaats in de bagageafdeling. Later werd hij op de kopwand aangebracht wat het elektrisch koppelen aanzienlijk vergemakkelijkte. De persluchtverbindingen o.m. voor de remming werden verwezenlijkt met soepele rubberen slangen.

In buurlandverkeer bereikten ze Maastricht, Aachen Hbf en Luxembourg.

### Buitendienststelling

	1976	1990-'99	2003-'10	2012	2013	totaal
251-270			5	3	12	20

In 2013 verdwenen de laatste stellen van de sporen. Zij werden alle verschroot.

## Wijzigingen en verbouwingen

### Wijzigingen

#### *Stroomafnemers (pantografen)*

Deze motorstellen waren bij constructie uitgerust met twee schaarantografen op het dak van het B-gedeelte.

Om een niet gekende reden werd vanaf de jaren 1970 tot mei 1982 de pantograaf boven de stuurpost verwijderd.

#### *Wijziging verhouding rokers/niet-rokers*

Aanvankelijk was de verhouding rokers/niet rokers in het voordeel van de rokers. Vanaf de jaren 1990 veranderde deze verhouding in het voordeel van de niet-rokers. Vanaf januari 2004 is al het reizigersmaterieel van NMBS rookvrij.

#### *Verbouwingen*

Deze motorstellen ondergingen geen grondige verbouwingen, noch een modernisering.

## De overblijvers

Geen enkel motorstel uit deze schijf bleef bewaard.

Felix Florquin

Juli 2024

## Beknopte bibliografie

- Artikels:** De motorstellen 151-270 (I), *Op de baan*, nr 120, 01-04-2014, p.26-35, BIB\_K576686
- De motorstellen 151-270 (II), *Op de baan*, nr 121,01-06-2014, p.30-49,BIB\_K576735
- MAHIEU J. NMBS elektrisch motorstel reeks 00 - type 62 (II). *Rail-Revue - Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*, 01-04-1995, p. 123-125, BIB\_K16193
- MAHIEU J. NMBS elektrisch motorstel reeks 00 - type 62. *Rail-Revue - Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*, 01-01-1995, p. 83-86, BIB\_K16192
- VAN GEEL P. Les automotrices électriques doubles type 1962 de la SNCB. *Rail et Traction*, nr 86, 01-09-1963, p. 209-239, BIB\_K702194
- VAN RIJN W. De elektrische tweewagenmotorrijtuigen type 1962. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-06-1962, p. 22-25, BIB\_K24177
- Boeken:** VANDENBERGHEN J. *Historique de la traction électrique en Belgique. Tome 5. 1952 - 1980. C : Les automotrices*. Bruxelles : SNCB, 1999, 448 p. BIB\_C4703
- VANDENBERGHEN J. Verzameling schema's van de motorrijtuigen van de NMBS 1935-1986. Brussel : NMBS, 1987, BIB\_C3449
- Archief:** PV's van buitendienststelling in de periode 2003-2013

***Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:***

***Bibliotheekcatalogus: motorstel 1965***

***Museumcollectie: motorstel 1965***