
DE DEFICITAIRE LIJNEN EN DE MOTORWAGENS

X

DE Nationale Maatschappij heeft onlangs, op enkele kleine banen van Henegouwen, een nieuw motorwagentype in dienst gesteld, dat, zoodra het verscheen, dadelijk een levendige belangstelling heeft gewekt en bijzonder op prijs schijnt gesteld te worden door de gewone cliënteel van bedoelde banen. Dit is te verklaren doordat deze motorwagens in een frissche kleur gestoken zijn en een overvloedige verlichting en ventilatie, ruime en comfortabele zitplaatsen hebben. Ze komen langzamerhand in de plaats van de treinen die doorgaans samengesteld zijn uit oude rijtuigen met houten bakken, welke, hoezeer de Nationale Maatschappij er ook voor zorgt ze behoorlijk te doen voorko-

men, ja zelfs ondanks sommige pogingen tot verjonging, een nogal poover figuur blijven maken naast de comfortabele en bijna luxueuze metalen rijtuigen die voor het verkeer op de groote lijnen voorbehouden zijn.

Het laat zich dan ook begrijpen dat de nieuwe motorwagens, die in dit opzicht niet moeten onderdoen voor de modernste rijtuigen, de gunst hebben gewonnen van het publiek der kleine banen waarvoor zij bestemd zijn.

*
**

De aanbouw van die wagens staat echter niet alleen in verband met de zorg om, tijdig en geleidelijk, oud en onvoldoende materieel te ver-



Bestuurdersafdeeling.

nieuwen. De indienststelling van deze motorwagens, waarvan een groot aantal binnen zeer korten tijd op tal van kleine banen van het net zullen verschijnen, maakt deel uit van een algemeen programma van nieuwe exploitatie dezer banen.

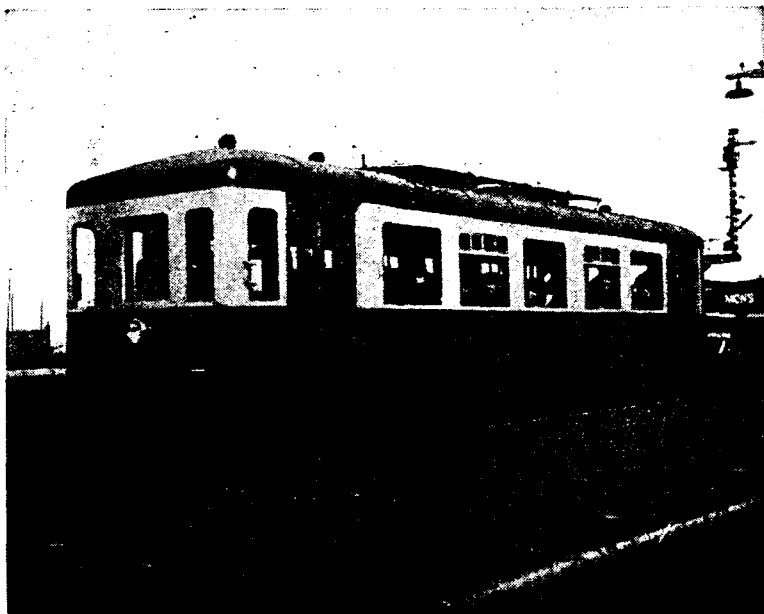
Sinds verscheidene jaren, wordt door de ongebreidelde concurrentie van den Weg en den Waterweg, en tevens door den langdurigen invloed van de slapte in handel en nijverheid, het spoorwegverkeer geleidelijk ingekrompen, en krimpt dan ook de daaraan verbonden ontvangst. Daaruit volgen exploitatietekorten die van jaar tot jaar aangroeien. Verkeers-toeneming zal deze tekorten natuurlijk wel een ietsje doen verminderen. Anderzijds hoopt de Nationale Maatschappij vast de openbare machten eerlang met de billijkheid en het algemeen belang strookende beslissingen te zien treffen door het opheffen of verlichten van de lasten welke thans, ten onrechte, op haar exploitatie drukken, en vooral door het invoeren van de broodnoodige coördinatie onder de verschillende vervoermid-

delen waarmee het land ten overvloede is begiftigd.

Maar onderwijl moet de Nationale Maatschappij natuurlijk haar toevlucht nemen tot alle middelen waardoor de huidige tekorten kunnen worden besnoeid.

Welnu, zoo men een rekening van ontvangsten en uitgaven voor elke lijn van het net afzonderlijk opmaakt, bevindt men dat, op 4.839 kilometer geëxploiteerde lijnen, 2.427 kilometer van die lijnen deficitair zijn. Het tekort der deficitaire lijnen alleen, bedraagt voor 1938 niet minder dan 260 miljoen, terwijl het totaal tekort voor gansch het net niet boven 220 miljoen gaat. Het ware dus voldoende de deficitaire lijnen uit het Belgisch net weg te werken, dan zou meteen het gansch financieel probleem der spoorwegen een oplossing krijgen.

Een zoo drastische oplossing kan natuurlijk niet in overweging genomen worden. De spoorwegen vormen een allereersten factor in de economische bedrijvigheid van het land; voor tal van streken, zijn ze een openbare dienst, op de standvastigheid waarvan moet kunnen gerekend worden door bevolkingsgroepen wier wijze van leven en bestaansmiddelen louter van de nabijheid van den spoorweg afhangen; ze zijn ook een nationaal werktuig waarbuiten de Staat het niet kan en niet mag stellen. Maar, indien de meeste deficitaire lijnen om redenen van openbaar belang moeten in stand gehouden worden en indien



Motorwagen met 80 plaatsen.

de renderende lijnen van het net niet meer bij machte zijn de verliezen der deficitaire lijnen te dekken, vergt het algemeen belang zelf althans dat de exploitatie der behouden lijnen, inzonderheid wat het aantal en de belangrijkheid der treinen betreft, verminderd wordt tot een minimum dat bestaanbaar is met de levenseischen der betrokken streken.

Bovendien moeten de in stand te houden beperkte diensten volbracht worden in de voordeligste voorwaarden en met de goedkoopste middelen.

De nieuwe motorwagen, die zeer onlangs in dienst gesteld werd, voldoet nu juist aan die voorwaarden: hij is stevig hoewel licht, niet duur, verbruikt weinig en laat zich gemakkelijk besturen en onderhouden; hij moet een kostprijs per kilometer kunnen geven, die niet alleen lager is dan de kostprijs van den stoomtrein dien hij vervangt, maar ook merkkelijk minder dan die van welk ander motorwagentype van het Belgisch net ook.

Het exploitatieprogramma der deficitaire lijnen vereischt dat 140 à 150 lichte motorwagens in het verkeer gebracht worden. Alvorens het aan te nemen type definitief te bepalen, heeft de Nationale Maatschappij er prijs op gesteld twee modellen te beproeven, waarvan ze als proef 12 exemplaren, en wel 6 van elk type, heeft doen bouwen. Ieder van deze beide typen is voorzien van denzelfden motor en biedt de algemeene kenmerken van lichtheid en economie welke hun reden van bestaan zijn; ze verschillen onderling slechts door hun capaciteit, daar het eene type 80 en het andere 120 plaatsen telt. Het zijn deze 12 proefmotorwagens die op verschillende deficitaire lijnen van het net geleidelijk in dienst gesteld worden.

*
**

De 2 motorwagentypen hebben respectievelijk een baklengte van 11 m. 33 en 16 m. 50.

Om een zeer lagen kostprijs per kilometer te bekomen, moest vooral het vermogen beperkt worden. Aldus werd voor elk motorwagentype dezelfde Dieselmotor van 140 PK. gekozen.

Dit gering vermogen vergt een lichte

constructie. De bekomen gewichten zijn onderscheidenlijk 14 T. 250 en 23 T. 500, welke cijfers men laag moet achten, daar de geraamten der bakken geheel van metaal en uit profiel- en gestampte stukken van gewoon staal gebouwd zijn.

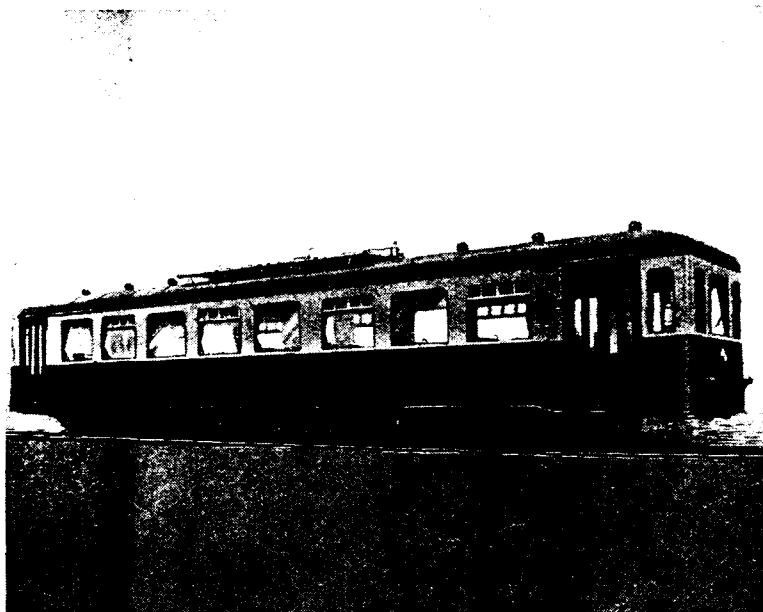
De motorwagen met 80 plaatsen heeft 2 assen; die met 120 plaatsen heeft 2 bogies. De wielen, 700 mm. middellijn, zijn van draagpoten met rollenlagers voorzien.

De motor wordt gedragen door het onderstel van den bak en ligt in het midden van het rijtuig. De overbrenging van het vermogen op de beide drijfassen is geheel mechanisch. In de versnellingskast zijn trappen welke groote versnellingen bij het aanzetten verzekeren, welke eigenaardigheid voordeelig is voor motorwagens die bestemd zijn voor diensten met menigvuldige halten. De snelheid op waterpas spoor is beperkt op 60 km./u.

De motorwagen is toegerust met de automatische Westinghouse-rem. Al de assen van het voertuig worden geremd.

Elk type heeft slechts één klasse en is voorzien van twee groote eindbalkons met tal van horizontale handgrepen. Van op deze balkons slaat de blik over de gansche lengte van het rijtuig waarin geen schotten zijn en volgt hij, voorbij de glazen wanden der voor- en achtereinden, gemakkelijk het panorama van de baan.

Het is om dit resultaat te bereiken dat de leuningën der banken vrij laag gehouden en dat



Motorwagen (120 plaatsen).

de bagagerekken in de overlangsche richting geplaatst zijn.

De paneelen der wanden van plakhout (contreplaqué), de banken van gebogen pijpen en lichte latten van Congoleesch hout, het klein ijzerwerk van wit metaal, de groote dagwijdte der zijramen, maken dat alles er helder en comfortabel uitziet. Aan de wanden kleine tafeltjes, gordijnen aan de vensters, een electriche verlichting met 18 lampen in den kleinsten motorwagen, een overvloedige verwarming verzekerd door de uitlaatgassen, kleine schuiframen in de zijvensters op den voet van 1 op 2.

Deze lichte motorwagen is eigenlijk niet meer en mag niet meer zijn dan een spoorautobus, maar kan met voordeel vergeleken worden met de wegautobus, indien men onder meer rekening houdt met de plaatsruimte, welke den reiziger in oppervlakte en in hoogte geboden wordt, met de uitstekende wijze waarop het voertuig zich tijdens den rit houdt en met de menigvuldige elementen van comfort welke het aan de cliënteel zoolw in den Zomer als in den Winter verschaft.

Schikkingen werden getroffen om de eenmansbediening toe te passen. Men weet dat

deze exploitatiemethode hierin bestaat den bestuurder zelf van het voertuig met de afgifte van de biljetten te belasten; van op zijn zitbank op het voorgedeelte van elk balkon — welke zitbank bijna geheel kan ingetrokken worden — bedient de bestuurder de krukken van het rijbord, de drukknoppen voor het openen en sluiten der deuren en de machine die de biljetten aflevert.

Na enkele weken proefrijden, konden de resultaten als afdoende beschouwd worden: de nieuwe motorwagen geeft voldoening, zoolw in het opzicht der techniek als in dit van de exploitatievereischen; hij beantwoordt ten eenen male aan de voorwaarden voor zijn gebruik. De Nationale Maatschappij heeft zeer kort geleden een gedeelte, d. w. z. 50 lichte motorwagens van het type met 80 plaatsen, besteld; alle motoren, overbrengingen, deelen en stoffen worden door de Belgische nijverheid geleverd en de montage geschiedt te Mechelen in de werkplaatsen van de Nationale Maatschappij.

De lichte motorwagens zullen op de deficiëtaire lijnen van het net in dienst gesteld worden naarmate ze klaarkomen. Deze 50 nieuwe wagens zullen tegen einde 1939 alle in dienst zijn.

X