



# Type 630 - Reeks/Série 40

Thierry NICOLAS



## Préface / Voorwoord

En 1957, la S.N.C.B. dans ses ateliers de Malines dessina des plans d'un nouvel autorail triple prototype. Cet autorail se compose d'une motrice attelée à une remorque de 1ère et 2ème classe et d'une voiture pilote. On a prévu un grand poste de conduite très spacieux et d'un coin fourgon important dans la motrice elle-même. Pour la voiture intermédiaire, celle-ci sera une des nouvelles voitures M3. Les autorails du type 630 (ensuite 40) sont destinés à remplacer les anciens autorails des années 1930 (types 652 à 656) mais également les vieilles rames tractées pour les services locaux. Le premier autorail est affecté au dépôt de Bruxelles-Midi et effectua des essais qui finalement étaient satisfaisants. La S.N.C.B. décida donc de construire 6 unités complémentaires en apportant de petites modifications dont des roues pleines, les châssis des fenêtres en inox, l'absence de bandes en relief. On retira donc 12 voitures M3 pour les incorporer aux six autorails complémentaires. La motrice restera identique au prototype. Finalement en 1961, les six autorails sont construits et prêts à prendre du service. Pendant la décennie 60, les autorails 630 porteront la livrée verte avec une double « moustache » jaune. En 1969, la S.N.C.B. changea lors de la première grande révision vers une livrée plus voyante avec le bas de caisse en rouge, la hauteur des baies est en jaune et le toit en couleur argent, cette livrée restera jusqu'à la retraite des type 40 en 1984.

*In 1957 werden in CW Mechelen, de plannen getekend voor een driedelige prototype dieseltrein. Dit treinstel bestond uit een motorwagen, gekoppeld aan een bijwagen met 1e en 2e klasse afdeling en een stuurstandwagen. In de motorwagen werd een ruime stuurpost voorzien samen met een groot bagagecompartiment. Het tussenrijtuig zou het nieuwe M3 rijtuig worden. Het dieselstel van het type 630 (latere type 40) was bestemd om de oudere dieselstellen daterend uit de jaren 30 (Type 652 tot 656) te vervangen evenals de oude getrokken treinen voor lokale diensten. Het eerste dieselstel kreeg Brussel-Zuid als standplaats, waar het aan uitvoerige testen werd onderworpen met gunstig resultaat. De NMBS besloot om 6 bijkomende eenheden te laten bouwen met enkele verbeteringen zoals volle wielen, inox venstersomkadering en het weglaten van reliefbanden.*

*Men nam 12 M 3 rijtuigen om de zes bijkomende dieseltreinen samen te stellen . De motorwagens waren identiek aan het prototype. Uiteindelijk werden de zes motorstellen gebouwd in 1961 en konden snel in dienst genomen worden. In de 60 jaren waren de motorstellen van het type 630 te zien in een groene schildering met dubbele gele front »snor«. In 1969 besloot de NMBS om de treinen tijdens hun eerste grote revisie een meer opvallende schildering te geven waarbij het onderste deel van de wagenkast in het rood werd geverft, het bovenste deel in het geel en een zilverkleurig dak. De dieselstellen van het type 40 behielden deze kleurstelling tot aan hun buitendienst stelling in 1984.*

Thierry NICOLAS

## Informations / informatie



Pendant la majorité du service de ces autorails, et malgré qu'ils étaient « les mal aimés », ils assurèrent des bons services sur plusieurs lignes et régions du pays. Au début de leur carrière, les relations principales étaient de Anvers-Rive Gauche et Courtrai, ensuite de Courtrai vers Gand, Eeklo, Poperinge, Adinkerke-La Panne, Renaix, Tournai. La totalité du temps, les autorails type 40 seront cantonnés dans la région de Courtrai malgré que quelques années dans la

décennie 70, ils assureront des services semi-direct entre Anvers et Hasselt. Ils allaient même quelques fois jusque Herstal. Certains services depuis Courtrai ont été mis en place vers Tourcoing et Lille en France. Le plan IC-IR en 1984 mettra un terme à ces autorails et seront radiés cette même année. Deux autorails seront préservés des chalumeaux (le prototype 4001 et le 4006) qui seront utilisés pour des trains spéciaux et le 4001 acheté par les chemins à vapeur des trois Vallées circulera sur ses lignes autour de Mariembourg. Les deux autorails sont pour l'instant garés et ne sont pas en état de marche.

*Tijdens het grootste deel van hun loopbaan, en hoewel ze niet geliefd waren door het bedieningspersoneel, bewezen de type 40 goede diensten op vele lijnen en regio's van het land. In het begin van hun loopbaan waren ze voornamelijk te zien op de verbindingen van Antwerpen-Linker oever naar Kortrijk en vervolgens van Kortrijk naar Gent, Eeklo, Poperinge, Adinkerke-De Panne, Ronse, en Doornik. Hierbij zijn de type 40 dieselstellen exclusief de hele tijd in Kortrijk gestationeerd, zelfs wanneer ze enige tijd in het begin van de zeventiger regelmatige semi-directe verbindingen uitvoerden tussen Antwerpen en Hasselt. Soms reden ze zelfs naar Herstal. Voor bepaalde diensten werden ze ingezet vanuit Kortrijk tot Tourcoing en Lille in Frankrijk. De invoering van het IC-IR plan in 1984 betekende het einde voor de hele reeks. Twee stellen ontlopen de snijbranders (het prototype 4001 en de 4006) en worden gebruikt voor speciale ritten, waarbij de 4001 aangekocht wordt door « Les chemins à vapeur des trois Vallées » en wordt op de lijnen rond Mariembourg ingezet. Voor het ogenblik zijn de twee stellen niet meer rijvaardig.*

## L'autorail / Dieseltreinstel

Les 7 autorails du type 630 (ensuite série 40) construits par l'atelier central de la S.N.C.B. de Malines furent mis en service en 1957 (pour l'autorail prototype 4001) et en 1961 pour les six autres. La vitesse maximale en service est de 100 Km/h, la masse à vide de 127,9 tonnes, sa longueur hors-tout de 68,90 mètres et la transmission est hydraulique. Ces autorails avaient une puissance de 2 X 400 Kw. Le total des places assises est de 190 + 24 places.

*De zeven dieseltreinstellen van het type 630 (later reeks 40) gebouwd in de centrale werkplaats van Mechelen kwamen in dienst in 1957 (voor prototype stel 4001) en in 1961 voor de overige zes. Hun maximale snelheid bedroeg 100Km/h, hadden een leeggewicht van 127,9 Ton, een lengte van 68,90 meters. Ze hadden een hydraulische overbrenging en hadden een vermogen van 2x 400Kw Het totaal aantal zitplaatsenbedroeg 190 + 24.*

**Constructeur / Bouwer :**  
Ateliers/CW Mechelen/Malines  
**Motorisation / Motor :** SEM  
**Transmission / Overbrenging :**  
Hydro. Carels  
**Mise en service / Indienststelling :**  
1957 (prototype), 1961  
**Effectif / Aantal :** 7  
**Mise hors service /**  
**Buitendienststelling :** 1984  
**Puissance / Vermogen :**  
2 X 400 Kw  
**Poids / Gewicht :** 127,9 t  
**Vitesse / Snelheid :** 100 Km/h



### 630.01 (4001) Gent S-P / Gand S-P

Le prototype 630.01 au départ de la gare de Gand Saint-Pierre assure un train vers Adinkerke-La Panne le 17 juin 1958. A cette époque, c'est l'unique exemplaire construit.

*Het prototype 630.01, bij vertrek uit het station van Gent Sint Pieters, verzekert een trein naar Adinkerke - De Panne op 17 juni 1958.*

Autre vue de l'autorail prototype 630.01 en gare de Gand Saint-Pierre. 17 juin 1958.

*Ander beeld van de 630.01 in het station Gent-Sint Pieters. 17 juni 1958.*





#### **630.01 (4001) – Veurne / Furnes :**

Le prototype 630.01 qui deviendra 4001 fait l'arrêt à Furnes sur la ligne 73 avec un service Gand Saint-Pierre-Adinkerke-La Panne. 17 juin 1958.

*Voorserie 630.01 welk later de nummer 4001 wordt, zien wij hier te Veurne op de lijn 73, met Gent-Sint Pieter-Adinkerke-De Panne als dienst. 17 juni 1985.*



#### **4001 - Poperinge :**

Juste quelques semaines avant d'être retiré du service, le 4001 est prêt au départ de Poperinge pour assurer le train M9212 vers Courtrai. 30 avril 1984.

*Slechts enkele weken voor zijn buiten dienststelling, is de 4001 wacht op startsignaal te Poperinge, bestemming is Kortrijk met trein M9212 naar Kortrijk. 30 april 1984.*



#### **4006 – Mettet :**

L'association GTF organisa le 19 septembre 1998 un parcours par des lignes désaffectées dans la région de Maredsous, comme ici dans l'ancienne gare de Mettet.

*De GTF verenging organiseerde op 19 september 1998 een heel interessante rit via buiten dienst gestelde lijnen dit in de streek van Maredsous, hier in de oude statie van Mettet.*



#### **4007 – Ronse / Renaix :**

Le seul service en autorail 40 de la ligne 86 était le M9066 (Renaix-Audenaarde-Zottegem). Le 4007 quitte Renaix et passe à la hauteur de Marijve le 19 mai 1982.

*Enigste dienst voor de motorwagen reeks 40 op de lijn M9066 (Ronse-Oudenaarde en verder naar Zottegem). De 4007 verlaat Ronse en spoort in de omgeving van Marijve. 19 mei 1982.*

## Nicolas Collection

Nicolascollection publie régulièrement des nouveaux livres ferroviaires sur les séries de locomotives belges ou étrangères, sur les trains et réseaux belges et étrangers qui vous permettront de compléter vos séries et votre collection. Nicolascollection et Objectif Rail vous propose des livres et des magazines très intéressants, des plus diversifiés et de la plus grande qualité.

*Nicolascollection brengt regelmatig nieuwe spoorwegen boeken uit, deze gaan over Belgische of buitenlandse locomotieven reeksen, over Belgische of buitenlandse spoornetten. Zo kan u je verzameling/ontbrekende nummers verder uitbreiden. Nicolascollection en Objectif Rail stellen u regelmatig nieuwe interessante spoorwegboeken, tijdschriften, deze handelen zowel Belgische als buitenlandse spoorwegennetten. heel interessant, meest afwisselend en van grote kwaliteit.*

[www.nicolascollection.com](http://www.nicolascollection.com)

[www.objectif-rail.com](http://www.objectif-rail.com)

