

# DE MAATSCHAPPIJ STELT IN DIENST

De privat-industrie bouwt veertig internationale rytuigen met ligplaatsen van tweede klas voor rekening van onze Maatschappij. Vanaf de eerstkomende zomerdienst, zullen de voertuigen van het eerste deel van de bestelling rijden in de nachttreinen naar Interlaken en Milaan. Naderhand zullen de reizigers dit nieuw voordeel ook kunnen genieten in de nachttreinen voor Salzburg.

De kast van deze rytuigen vertoont nagenoeg dezelfde algemene kenmerken als de Franse B9 c9-rytuigen, waarvan de S.N.C.F. ons bereidwillig de tekeningen afstond; een belangrijke wijziging werd echter aangebracht aan de rytuigkoppen: deze werden ingericht volgens hetzelfde schema als de koppen van de laatste rytuigen van de Deutsche Bundesbahn.

Bij deze schikking worden de vouwbalgen vervangen door zware rubberen ringen, wat toelaat, enerzijds, de koppelingsverrichtingen tussen rytuigen te vereenvoudigen en, anderzijds, een betere dichtheid te bekomen rondom de overgangsbrug. Er weze hierbij terloops opgemerkt dat al de Europese netten in de richting van deze oplossing schijnen te willen gaan voor hun toekomstig internationaal materieel.

Benevens de verandering van de koppen, werden nog andere wijzigingen aan de binneninrichting aangebracht, niet alleen om onderdelen of schikkingen, die op ons net genormaliseerd zijn, te kunnen benutten, maar ook om het comfort nog te verhogen.

## Algemene schikkingen

De totale lengte van het rytuig (buiten buffers) bereikt 23,344 m met een afstand tussen de draaistelspillen van 15,516 m. De breedte van de kast bedraagt 2,925 m buiten de platen.

De algemene inrichting omvat negen afdelingen van 1,944 m tussen schotten en van 2,0485 m breedte, een zijgang, twee W.C.'s met wastafel, een toilet en een lokaal voor toebehoren.

De tarra bedraagt 42,5 ton. De gewichtsverhoging, t.o.v. de laatste constructies van de N.M.B.S., komt vooral van de inrichtingen die nodig zijn voor het internationaal verkeer en voor de ligplaatsen.

# INTERNATIONALE RIJTUIGEN MET LIGPLAATSEN

van **2<sup>e</sup> KLAS**

## Draaistellen

De draaistellen zijn van het Schlieren-type (1), dat thans voor alle nieuwe rijtuigen van de N.M.B.S. aangenomen wordt. Het is een draaistel, met een radstand van 2,700 m, geheel opgehangen op spiraalveren in combinatie met schokdempers. Er zijn geen asplaten meer en ieder zijdelings spel is gecontroleerd. Op het ogenblik zijn er ongeveer 2.000 draaistellen van dit type in dienst of in aanbouw voor ons rollend materieel.

## Kast

Het kastgebinte en het raam zijn uit A 37 SC-staal; de voorrompen van het raam en de langsliggers uit Cor-Ten-staal.

De zelfdragende kast, van het gewoon type van de S.N.C.F., is geheel door lassing samengesteld vanat onderdelen uit vlakke, geplooidde of uitgedreven platen.

(1) Zie « Het Spoor » n<sup>o</sup> 9 van mei 1957.

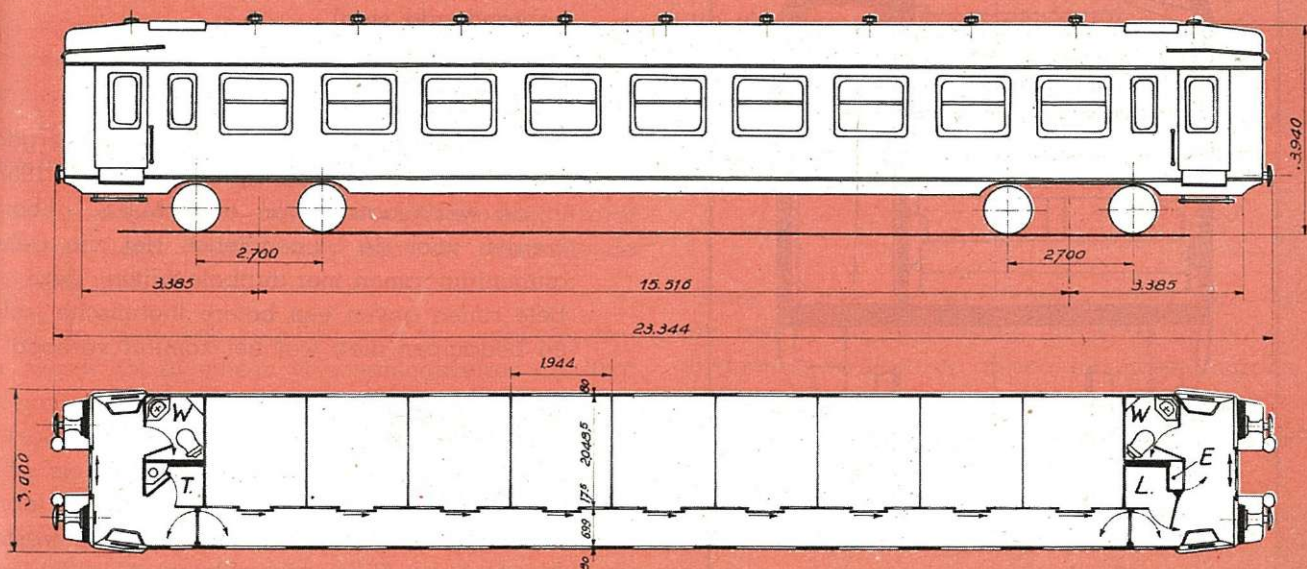
## Inrichting van de afdelingen

Iedere afdeling omvat acht zitplaatsen in dagopstelling of zes ligplaatsen in nachtopstelling.

Deze dubbele oplossing wordt bekomen dank zij een bijzondere opstelling, van dezelfde bouw als die welke door de S.N.C.F. aangenomen werd. Zij is het resultaat van opeenvolgende verbeteringen, die sinds 1946 aangebracht werden, en zij steunt dus reeds op een lange en vruchtbare ervaring.

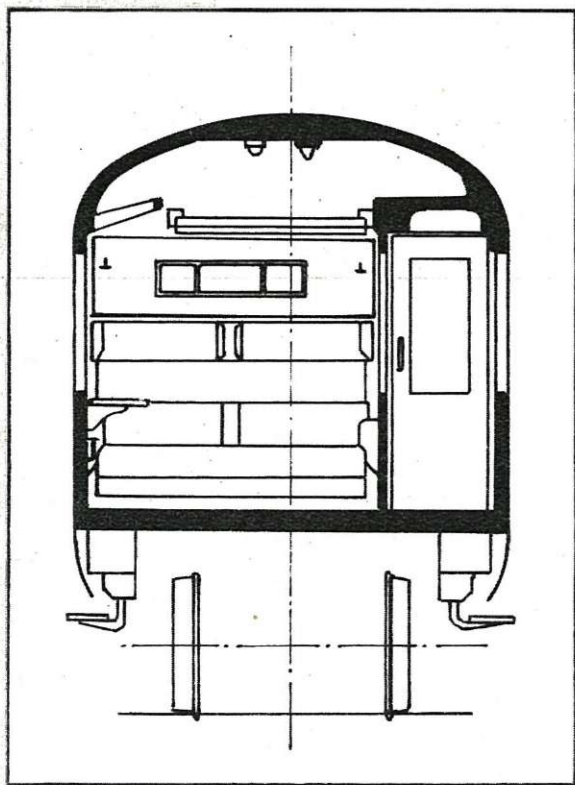
De zitplaatsen, die geheel opgevuld en met simileder bekleed zijn, hebben bij de dagopstelling hetzelfde uitzicht als die van de andere internationale rijtuigen, met twee zijdelingse en een midden hoofdsteun, een omklapbare centrale armsteun en twee zijarmsteunen; deze laatste, die afneembaar zijn, dienen als hoofdpeuw bij de nachtopstelling. Boven de zitplaatsen merkt men nochtans de bovenste ligbank op, die verticaal tegen de wand is aangebracht.

Om tot de nachtopstelling over te gaan, wordt de bovenste ligbank horizontaal neergeklapt; de rug-



W. : W.C.  
T. : toilet.

W. : W.C.  
L. : lokaal voor toebehoren.  
E. : elektrische toestellenkast.



leuning wentelt vervolgens omhoog door middel van scharnierende steunstangen, en vormt zodoende de middenligbank; tenslotte komt de zitbank zelf in horizontale positie en wordt aldus de onderste ligbank.

Iedere ligbank is opgevuld en met simili-leder bekleed. Om de bovenligbanken gemakkelijk te bereiken, beschikt men over een kleine vouwleuning die overdag achter een van de rugleuningen opgeborgen wordt.

Om de reiziger op de bovenste ligbank niet te hinderen, zijn de gebruikelijke bagagerekken vervangen door omklapbare bagagerekken. Maximaal is er een bagageruimte voorzien in de afdeling boven de gang, en een bijkomend bagageruimte boven de vensteropening. Naast zijn ligplaats beschikt iedere reiziger ook nog over een netzakje tegen de wand.

De bekleding is, over 't algemeen, dezelfde als die van de laatste tweede klas-rijtuigen van de N.M.B.S.: de wanden zijn bezet met sierpanelen uit grijs gemelamineerd papier en het simili-leder van de zittingen is groen in de rokersafdelingen en blauw in de niet-rokersafdelingen. De vloer is integendeel bekleed met grijs marmerlinoleum en, voor de vensteromlijstingen en deklatten, wordt een reeks kleine profielen toegepast uit polyesterhars op glasweefsel of uit gebrandverfd staal.

### Vensterramen

De vensterramen zijn van het halfneergaande type zoals die van de rijtuigen, die in 1957-58 in de werkplaatsen van de N.M.B.S. gebouwd werden voor de binnendienst. Het zijn geheel aluminium-ramen met dubbele ruiten; deze dubbele ruiten geven een betere thermische isolatie en bedampen niet, wat het comfort verhoogt.

### W.C. en toilet

Aan beide uiteinden van het rijtuig is er een W.C. met wastafel; aan één uiteinde is er ook een kleine toiletafdeling met enkel een wastafel. In ieder van deze drie afdelingen is, benevens

de gebruikelijke uitrusting, ook een stopcontact voor een elektrisch scheerapparaat opgesteld.

Wanneer de verwarmingsinstallatie van het rijtuig in werking is, wordt het water aan de wastafel lauw gemaakt bij doorgang in een olietank, die door een stoom- en elektrische verwarmers verhit wordt.

Gespikkeld licht-grijs gemelamineerd papier bedekt de wanden.

### **Verlichting**

De algemene verlichting wordt verzekerd met fluorescentiebuizen. In iedere afdeling bevinden zich bovendien een nachtlamp en zes leeslampen, met individuele schakelaar, aan het hoofd van iedere ligplaats.

### **Verwarming en verluchting**

Het verwarmingsstelsel is een nieuwigheid voor ons net. De verwarming geschiedt inderdaad met warme lucht, zoals in de gelijkaardige rijtuigen van de S.N.C.F., maar volgens een techniek die speciaal bestudeerd werd op grond van de laatste ervaringen van verschillende Europese netten.

Een centrifugale ventilator zuigt de verse lucht op door een filter en stuwt ze dan in een gemengd verwarmingstoestel: daar het internationale rijtuigen zijn, moet de verwarming inderdaad kunnen geschieden hetzij vanaf stoom, hetzij door elektrische verwarmingselementen die onder de verschillende aangenomen spanningen gevoed kunnen worden. Speciale selectoren schakelen automatisch over van het één elektrisch regime naar het ander.

Aan de uitgang van het verwarmingstoestel, wordt de warme lucht langs kokers naar de verschillende afdelingen geleid.

Voor de algemene regeling van de luchttemperatuur, wordt het algemeen verwarmingsvermogen door een homothetische pulsator geregeld, naargelang de weersomstandigheden buiten het rijtuig (temperatuur, wind, blootstelling aan de zon, enz.). Daarnevens, bestaat in iedere afdeling een bijkomende regeling door een thermostaat; deze bewerkt een gemotoriseerde klep, die het teveel aan warme lucht naar de

gang afleidt, maar toch steeds voor ten minste 25 % toevoer in de afdeling zorgt.

Een handbediening biedt aan de reiziger nog de mogelijkheid de temperatuur naar eigen goeddunken te regelen, binnen bepaalde perken nochtans.

Bij grote koude, wordt de aanvoer van verse buitenlucht gedeeltelijk afgestopt en een bepaalde hoeveelheid lucht wordt uit het rijtuig genomen en er na verwarming opnieuw in gestuwd.

De statische luchtzuigers, opgesteld op iedere afdeling, kunnen onder twee verschillende zuigregimes (winter en zomer) gesteld worden. Hun bedieningshandel staat ter beschikking van de reizigers.

### **Thermische- en geluidsisolatie**

De thermische- en geluidsisolatie bestaat, zoals in de laatste rijtuigen van de N.M.B.S., uit een isolerende opgespoten kurklaag op de binnenzijde van alle buitenplaten (zijwand, dak en ondervloer) en uit gebakeliseerde glaswollagen rondom de gehele binnenbekleding (plafond, zijwanden en vloer).

### **Rem**

De rijtuigen met ligplaatsen zijn voorzien van een moderne automatische remuitrusting met druklucht, die ook regelbaar is bij lossing (Oerlikon-type). Deze uitrusting werkt onder normaal regime en onder regime met hoog vermogen, d.w.z. dat vanaf een snelheid van 60 km/h, een centrifugale regelaar automatisch ingrijpt om de druk in de remcilinder te verhogen.

\*\*

Dank zij deze nieuwe rijtuigen zullen onze klanten, mits een kleine prijsstoeslag, lange nachtritten kunnen afleggen in comfort- en ontspanningsvoorwaarden, die merkkelijk verbeterd zijn en die zelfs, wat sommige delen betreft, hoger liggen dan die aangeboden door vreemde rijtuigen van hetzelfde type.

✓  
van RIJN,  
eerste ingenieur.