



nieuw materieel voor benelux-dienst

De samenwerking tussen de NMBS en de NS (Nederlandse Spoorwegen) op het gebied van constructie van reizigersmaterieel en de gemeenschappelijke exploitatie van treindiensten tussen beide landen, dateert van 1956, het jaar waarin het Benelux-treinstel (– blauwe kleur met gele band –) werd ontworpen. De NMBS en NS schaften er zich 12 stuks van aan. De treinstellen werden in Nederland gebouwd, terwijl de elektrische installatie door de Belgische industrie geleverd werd. De treinen werden geschikt gemaakt voor de bovenleidingsspanning in België en Nederland resp. 3 000 V gelijkstroom en 1 500 V. Tussen de Nederlands/Belgische grens en Roosendaal werd een «sluis» in de bovenleiding gemaakt waar de machinist van de ene naar de andere spanning moet overschakelen.

Op 29 september 1957 ging een regelmatige dienst van start tussen Amsterdam en Antwerpen, die kort daarna reeds tot Brussel werd doorgetrokken. De reisduur Brussel – Amsterdam was hierdoor een kwartier bekort. De dienst werd snel populair want het gebruik ervan was na 15 jaar bijna verdubbeld. Het materieelpark was dan ook dringend aan uitbreiding toe. De voorkeur werd gegeven aan getrokken treinen in plaats van treinstellen. Om het tijdrovende omrijden van de locomotieven in Amsterdam, Antwerpen en Brussel te voorkomen, werd de idee van de trek-duw formaties geboren. Besloten werd bestaand materieel hiervoor om te bouwen. De NS bouwde een restauratierijtuig om tot stuurstandrijtuig en leverde de rijtuigen 2de klas. De NMBS beschikte over elektrische

locomotieven geschikt voor ombouw naar de twee spanningen en zorgde verder voor de rijtuigen 1ste klas.

Op deze manier werden er 6 combinaties samengesteld die in 1973/74 in dienst kwamen. Tot op heden zorgden deze treinstellen uit 1957 en de trek-duwtreinen uit 1973 voor de dienst tussen beide landen, maar zijn thans aan vervanging toe. Na goedkeuring door de overheid vertrouwde de NMBS de constructie van de twaalf elektrische locomotieven toe aan de firma's ACEC en BN. De vereiste 59 rijtuigen werden door de NS besteld bij de Waggonfabrik Talbot in Aken.

De eerste locomotief-reeks 11 werd reeds in november 1985 aan de NMBS geleverd, de twaalfde in de maand april 1986. De locomotieven



van de reeks 11 behoren samen met deze van de reeksen 21 en 27 tot de nieuwe familie van krachtvoertuigen waarvan zowel uitwendige als technische kenmerken identiek zijn. De NS ontving eind januari van dit jaar het eerste van de bestelde rijtuigen. Die 59 rijtuigen zijn onderverdeeld in 18 stuks 2de klas, 10 stuks 1ste klas, 10 1ste/2de klas, 10 stuks 2de klas met bagage-afdeling, een ruimte voor het treinpersoneel en een keuken en ten slotte 11 stuurstandrijtuigen met een afdeling 2de klas. Van deze 59 rijtuigen worden de zeven voor de Beneluxdienst nodige treinen samengesteld, de overige 17 rijtuigen zijn nodig voor reserve en onderhoud. Iedere trein bestaat uit 6 rijtuigen en biedt zitplaats aan 463 reizigers : 82 in 1ste klas, 317 in 2de klas en nog eens 63 op klapstoeltjes. In een van de rijtuigen kan door het opklappen van een aantal stoelen ruimte voor een rolstoel worden gecreëerd. De treinen gaan in trek-duw formaties rijden, waarbij de locomotief steeds dezelfde positie

behoudt en de trein in de ene richting trekt en in de andere duwt. Een geduwde trein wordt daarbij vanuit het stuurstandrijtuig bediend. Het voordeel van dergelijke formatie is, dat op de eindpunten Brussel en Amsterdam en in het kopstation Antwerpen-Centraal de locomotief niet hoeft om te rijden, hetgeen een belangrijke tijdswinst oplevert. Tussen de levering van het eerste rijtuig en de ingebruikname van de eerste volledige trein, verloopt bijna negen maand. Deze tijd is nodig om locomotieven en rijtuigen aan technische proeven te onderwerpen en voor de opleiding van het Belgische en Nederlandse treinpersoneel. Zo moeten bij de NMBS een 50-tal bestuurders met standplaats Antwerpen; bij de NS zo'n 220 machinisten, verdeeld over de standplaatsen Amsterdam, Rotterdam en Roosendaal, met de bediening van de locomotief en het stuurrijtuig vertrouwd gemaakt worden. Verwacht wordt dat eind oktober de eerste volledige trek-duwcombinatie in de Beneluxdienst voor de reizigers toegankelijk zal zijn. Het zal nog tot

eind mei 1987 duren eer alle oude Benelux-treinen door nieuw materieel vervangen zullen zijn. Sinds 1 juni II. volgen de Beneluxtreinen in Nederland door het gereedkomen van de schiphollijn een ander traject. Haarlem wordt niet meer aangedaan, maar de nationale luchthaven en het nieuwe station Amsterdam Lelylaan, waardoor ook belangrijke westelijke stadsdelen van Amsterdam in treinbereik zijn gebracht, kwamen in de plaats. De rit Brussel-Zuid - Amsterdam wordt thans in drie uur en vier minuten afgelegd en Amsterdam wordt bij vertrek uit Antwerpen-Centraal in twee uur en zeventien minuten bereikt. In Brussel is er ook een goede aansluiting op de intercitytreinen naar o.m. Luxemburg. De totale omvang van het reizigersverkeer per trein tussen België en Nederland via Roosendaal (inclusief de D-treinen) bedraagt globaal 1 800 000 per jaar en ongeveer 60 % daarvan maakt gebruik van de Beneluxdienst.

Technische gegevens

Benelux-rijtuigen

Bouwjaar	1986/1987
Maximumsnelheid	160 km/u.
Gewicht per rijtuig	41 ton
Aantallen	
<i>stuurstandrijtuig (Bs)</i>	11
<i>rijtuig 1ste/2de klas (AB)</i>	10
<i>rijtuig 1ste klas (A)</i>	10
<i>rijtuig 2de klas (B)</i>	18
<i>rijtuig 2de klas/bagage/keuken (BKD)</i>	10
<i>totaal</i>	59
Samenstelling per trein	loc-A-AB-BKD-B-B-Bs
Aantal zitplaatsen	
<i>in Bs</i>	76, waarvan 12 klapbanken
<i>in AB</i>	79, waarvan 23 1ste klas, 48 2de klas en 8 klapbanken
<i>in A</i>	69, waarvan 24 in coupés en 10 klapbanken
<i>in B</i>	92, waarvan 12 klapbanken
<i>in BKD</i>	54, waarvan 9 klapbanken
<i>per trein</i>	462, waarvan 82 1ste klas, 317 2de klas en 63 klapbanken
Lengte per rijtuig	26,4 m
<i>per trein</i>	177 m
Gewicht per rijtuig	41 ton
<i>per trein</i>	331 ton
Ontwerp	NS/Dienst van Mat. en Werkpl.
Fabrikant	Waggonfabrik Talbot Aachen

Benelux-loc

Fabrikant	ACEC – BN
Serienummer	1181 – 1192
Vermogen	3150 kW
Voedingsspanning	1500/3000 V DC omschakelbaar
Lengte	18,65 m
Gewicht	85 ton
Max. toegelaten snelheid	160 km/u.
Aantal	12