

DE I 10-RIJTUIGEN

Nieuwe Belgische rijkstuggen voor het internationaal verkeer

Op 14 mei ll. werden de eerste rijkstuggen I 10 van een reeks van 95 voorgesteld die bestemd zijn voor het Europese net. Deze rijkstuggen, aangepast aan de gestelde voorwaarden inzake comfort voor grote afstanden en grote snelheden, maken deel uit van de laatste bestellingen die in 1985 door de NMBS geplaatst werden en waarvan de levering begin 1988 ten einde loopt.

In het Europa van vandaag vervagen de grenzen steeds meer en meer en neemt het verkeer met de buurlanden dan ook gestaag toe.

De spoorwegen hebben hier een belangrijke rol te vervullen maar moeten over aangepast materieel kunnen beschikken.

De voornaamste internationale spoorverbindingen doorheen België lopen over de Noord-Zuid assen Amsterdam – Brussel – Parijs en Oostende – Luxemburg – Bazel en over de Oost-West assen Oostende – Brussel – Keulen en Keulen – Luik – Charleroi – Parijs. Na het in gebruik nemen van het Benelux-materieel op de intercity A-verbinding Amsterdam – Brussel dat hierdoor sinds 31 mei ll. volledig gemoderniseerd werd, wordt thans de intercity B-verbinding Oostende – Keulen in de eerstvolgende maanden met nieuwe rijkstuggen uitgerust.

Het Eurofima-materieel (type I 6) dat op deze lijn wordt gebruikt, zal dan ingezet worden op verbindingen over langere afstand; de oudere rijkstuggen worden uit dienst genomen. Binnen het internationale NMBS-rijktuggenpark zijn er een aantal van het type I 2 (bouwjaar 1952), die rekening houdend met de hedendaagse comfort-eisen, dringend aan vervanging toe zijn.

Hoewel het comfort primordiaal gesteld werd, moesten de nieuwe rijkstuggen toch ook beantwoorden aan internationale vereisten nl. voldoen aan het internationaal ruimteprofiel en kunnen functioneren bij verschillende elektrische spanningen.

Omdat het materieel voor het binnenverkeer, de laatste jaren nochtans grotendeels gemoderniseerd, door deze internationale vereisten niet kan gebruikt worden voor internationaal verkeer over korte afstand, bestelde de NMBS bij BN 95 nieuwe rijkstuggen van het type I 10, die de rijkstuggen van het type I 2 geleidelijk aan zullen vervangen.

BASISIDEEËN VOOR HET NIEUWE ONTWERP

Rekening houdend met de nogal korte reistijd op de internationale verbinding zoals Oostende – Brussel – Keulen bv., kan aan het materieel andere eisen gesteld worden dan aan dat voor langere afstand.

Daarom werd in dit nieuwe materieel met de positieve ervaringen van de nieuwste eerste-klasrijktuggen uit het binnenverkeer rekening gehouden; ook om de kosten zo laag mogelijk te houden.

Specifiek voor dit «coach-rijktug» type I 10 is die grote ruimte voor de reizigers, dit in tegenstelling tot de afzonderlijke afdelingen in het klassieke internationale materieel van de NMBS. Behalve een verschil van opstelling van de zetels in de breedte zijn eerste en tweede klas zowel buiten als binnenin identiek. In eerste klas heeft die opstelling een enkele zit aan de ene kant van de doorgang en een dubbele aan de andere kant, terwijl in tweede klas twee maal een dubbele zit is voorzien.

Tussen de rugleuningen van opeenvolgende zittingen is er plaats voor handbagage. Zoals bij alle internationale rijkstuggen bevinden de deuren zich aan het uiteinde, waar trouwens ook de toiletten te vinden zijn. De draaistellen zijn dezelfde als die van de Eurofimarijkstuggen (type I 6), waar ze hun kwaliteiten reeds toonden.

BINNENINRICHTING

Van zodra je door de brede deuren binnenstapt, valt dadelijk de gelijkenis op met de eerste klas M 4-rijktuggen uit het binnenverkeer nl. een groot volume, bagagerekken aan beide langswanden waarin een individueel te bedienen verlichting is ingebouwd.

In eerste klas is er bovendien ook een afzonderlijke leesverlichting. Rokers en niet-rokers worden gescheiden door een glazen wand en dito-deur.

Decoratieve panelen (in eerste klas stadsgezichten en landschappen uit Vlaanderen en Wallonië) geven reeds enkele impressies van ons land; maar zorgen eveneens voor een aangename sfeer. Met uitzondering van de middenste armsteunen die alleen in eerste klas te vinden zijn, zijn de zetels nagenoeg hetzelfde in 1e en 2e klas. Wel is de zetelbekleding verschillend nl. similileder in tweede, stoffen bekleding in eerste klas.

In elk rijtuig kan er langs een zijde een mindervalide plaats nemen te midden de andere reizigers. Daarom werd niet alleen een bredere toegangsdeur voorzien maar zijn er tevens enkele zetels waarvan het opgedeelte opklapbaar is.

KLIMAATREGELING EN ENERGIEVOORZIENING

Alle rijtuigen hebben hetzelfde lichtverwarmings- en verluchtingsysteem als het modern materieel voor binnenverkeer.

In 35 tweedeklas rijtuigen, die later geleverd worden, is ook luchtkoeling voorzien, zodat ze zodoende over een volledige klimaatregeling beschikken.

Hierdoor kunnen deze rijtuigen ook ingezet worden op verbindingen voor langere afstand, zoals naar Frankrijk en Zwitserland. De temperatuur wordt geregeld door microprocessors, doch de reizigers kunnen de temperatuur toch nog manueel verhogen of verlagen door middel van een knop aangebracht boven elke toegangsdeur. Het ganse systeem bevat een diagnose deel, dat niet alleen eventuele storingen in de installatie meldt, maar ze ook in het geheugen opslaat, waardoor tussenkomsten voor onderhoud en herstelling doeltreffender kunnen gebeuren. De elektrische energie hiervoor nodig wordt geleverd via de hoogspanningsleiding. Afhankelijk van land tot land varieert deze van 15 000 V 16 2/3 Hz



VAN LINKS NAAR RECHTS DE HEREN REYNDERS, VOORZITTER VAN DE RAAD VAN BEHEER, SCHOUPE, DIRECTEUR-GENERAAL, EN CORNET, ADJUNCT-DIRECTEUR-GENERAAL BIJ DE INHULDIGING VAN DE NIEUWE I 10-RIJTUIGEN.

over 1 500 V gelijkspanning, 25 000 V 50 Hz tot 3 000 V gelijkspanning.

Een statische omvormer zet deze spanningen om in 24 V gelijkspanning (voor batterijen, verlichting en regeling), in 220 V gelijk- en wisselspanning (voor verwarming en ventilatiemotoren) en in 380 V 50 Hz driefasenspanning voor het aandrijven van de klimaatregeling.

OMROEPINSTALLATIE

In I 10 rijtuigen is er ook een moderne omroepinstallatie voor mededelingen van het personeel aan de reizigers. Later wordt hierdoor ook een verbinding met de stations mogelijk.

De nieuwe I 10-rijtuigen die, zoals het andere materieel van de internationale dienst in oranje zijn geschilderd, werden in eerste instantie ingezet op de verbinding Oostende - Keulen en dit vanaf de nieuwe dienstregeling op 31 mei 1987. □

HET NIEUWE I 10-RIJTUIG

