



## 8 kandidaten op hete kolen

### De Europese rijtuigen worden commercieel proefgereden

Sinds 24 april hebben de reizigers voor Parijs die de ochtendtrein nemen (8 u. 45 te Brussel-Zuid) het traject misschien kunnen afleggen in een internationaal rijtuig van een nieuw type.

Het nieuwe rijtuig dat commercieel proefgereden wordt, is een van de 8 prototypes dat op bestelling van de Europese Maatschappij Eurofima door een groep van vier constructeurs werd gebouwd.

### Studie en bouw

In november 1956 hebben de netten van 16 verschillende landen een internationale financieringsmaatschappij opgericht om de aankoop te vergemakkelijken van spoorwegmaterieel van het eenvormige type dat voor hun exploitatie nodig was. Het oogmerk was de bestellingen van verscheidene netten te groeperen, het vervaardigde materieel te standaardiseren en aldus werkelijk voordeliger prijzen te bekomen.

Het is genoegzaam bekend hoeveel de research thans kost en welke de weerslag ervan is op de prijs van de voertuigen. Voor het ontwerpen van een spoorwegrijtuig voor reizigers zijn er ingevolge de evolutie van de levenswijze niet alleen ingenieurs maar ook decorateurs nodig. Vaak bezit het eerste ontwerp niet alle ideale kenmerken. De ontwerpers moeten dan verbeteringen aanbrengen die des te

moeilijker zijn daar ze betrekking hebben op technische of esthetische spitsvondigheden. De bouw van de voertuigen (en één van die voertuigen waarover wij het hier hebben, kan 7 tot 10 miljoen frank kosten) vergt een aanzienlijke investering: en enkel wanneer de bestelling omvangrijk is mag men hopen op een aanzienlijke vermindering van de eenheidsprijs. Het feit dat de studiekosten over een groot aantal voertuigen (hoger dan het aantal dat een enkel net nodig heeft) worden verdeeld, is eveneens een voordeel. Het is trouwens een van de belangrijke voorwaarden die door de constructeurs werden gesteld bij het vaststellen van de prijzen.

### 500 rijtuigen

Eurofima heeft 13 jaar nodig gehad om de weerstand te overwinnen en om een eerste werkelijk internationale bestelling te doen. Het ging om een bestelling, in 1969, van een grote reeks platte draaistelwagens, te verdelen over vier netten. De voordelige prijs van die goederenwagens heeft andere netten ertoe aangezet om bijkomende bestellingen van dat type van materieel te doen. Vanaf dat ogenblik werd het een gewoonte: Eurofima kon zijn taak van centraliserend organisme ten volle uitvoeren.

Wanneer het erom ging internationale rijtuigen voor reizigers te bouwen, was het financieringsorganisme uiteraard het best

geplaatst om technisch gezien de beste voertuigen te bekomen tegen goedkopere prijzen door de internationale concurrentie te laten spelen.

Vier gelegenheidsgroepen van firma's hebben de offerteaanvraag van Eurofima beantwoord. De studie van de ontwerpen door een werkgroep van de UIC heeft uiteraard geleid tot de keuze van een inschrijver. Twee hoofdcriteria hebben die keuze bepaald: de prijs uiteraard, maar ook de technische kwaliteit van de voertuigen (en zelfs de vernieuwing op dat gebied).

Ten slotte bestond de uitverkoren groep uit Alstom (Frankrijk), La Brugeoise et Nivelles (België), Fiat (Italië) en Linke-Hofmann-Busch (Bondsrepubliek Duitsland). Jenbacher Werke (Oostenrijk) heeft zich bij het geheel aangesloten voor de uitvoering van de overeenkomst.

### 8 kandidaten

Opdat de specialisten van de verschillende deelnemende netten een nieuwe keuze zouden kunnen doen wat de technische prestaties en de commerciële kenmerken van de voertuigen betreft, heeft de leverancier 8 verschillende prototypes gebouwd waarin het voorgeslagen materieel en de voorgestelde verbeteringen telkens anders gecombineerd zijn: draaistellen, instapdeuren, treden, zitplaatsen, binnenversiering, energievoorziening en uitwendige presentatie.



Die 8 kandidaten voor de titel van Europees standaardrijtuig, dat met een snelheid van 200 km/u mag rijden, voldoen uiteraard aan nauwkeurige veiligheidsnormen.

Hun onderstel is bestand tegen drukkrachten tot 200 ton, trekkrachten van zowat 150 ton en een verticale belasting van 50 ton, verdeeld over het geheel. Automatische luchtdruk- en schijfrem, bijkomende rem met gietijzeren blokken, rem met remmagneten die werken door wrijving op de spoorstaaf: alles is zodanig ontworpen dat zonder risico's grote snelheden kunnen bereikt worden.

De instapdeuren zijn voorzien van automatische sluitings- en blokkeerinrichtingen die in werking treden zodra de snelheid van het convooi 25 km/u bereikt. De trede — met beweeglijk gedeelte — is zodanig bestudeerd dat het instappen gemakkelijker wordt.

#### Comfortabel en aangenaam voor het oog

De binneninrichting van de rijtuigen werd zodanig ontworpen dat ze zo aangenaam mogelijk aandoet voor de reiziger, zonder dat nutteloze luxe het gebruik van die rijtuigen onbetaalbaar maakt (wij wijzen erop dat men voor een plaats 1e of 2e klasse in die rijtuigen geen enkele toeslag op de normale prijs hoeft te betalen).

De zitplaatsen zijn individueel, zowel in 2e als in 1e klasse. Ze kunnen zover overhellen dat twee tegenover elkaar gelegen zitplaatsen één ligplaats vormen. Ze zijn onderling gescheiden door opklapbare armleuningen met ingewerkte asbak (in de afdelingen voor rokers). De individuele hoofdscherm die aan het tussenschot is bevestigd, is in de hoogte verstelbaar.

Terloops vermelden wij nog het bagagerek en de stokkenstander, de intrekbare tafeltjes, de spiegels, de gordijnen van geweven stof, de individuele leeslamp...

De tussenschotten zijn bekleed met geïsoleerde panelen waarvan de kleur aan het decoratief geheel aangepast is. De geluidsdemping werd nog verhoogd door de boringen van de zoldering. In 1e klasse is vloer met trijp bedekt.

Aan beide uiteinden van het rijtuig vinden de gebruikers een ruim toilet, met warm en koud water.

In sommige prototypes is de binnenverversiering modern: vernieuwde vormen voor bepaald toebehoren, levendige kleuren en gordijnen die passen bij de tweekleurige zetels.

We mogen ook niet vergeten: de klimaatregeling, de luidsprekerinstallatie (micro en versterker in elk rijtuig, luidspreker in elke afdeling) en de vensters met de dubbele ramen die de infrarode stralen weerkaatsen... Maar ook de uitwendige presentatie: parelgrijs of zilvergrijs met een donkerder strook ter hoogte van de vensters; rood-oranje of blauw, met een lichtgrijze strook onder de vensteropeningen; turquoise met beige strook ter hoogte van de ramen.

#### Commerciële proeven

Het is niet moeilijk er zich op zicht een idee van te vormen. Om te weten welke van de kandidaten de titel in de wacht zal slepen, leggen de netten van nu af aan de prototypes in op sommige verbindingen. De vakantie zal uiteraard te baat worden genomen: er zullen rijtuigen rijden in de verbindingen Parijs-Brussel, Milaan-Florence, Parijs-Frankfurt en Frankfurt-Milaan.

Bij de cliënteel zal er ook een opiniepeiling worden gehouden op een bepaalde verbinding en tijdens een korte periode, opdat de voorwaarden voor elke onderzochte persoon gelijk zouden zijn. Uit de interpretatie van de antwoorden zal de werkgroep van de UIC de definitieve conclusies trekken en haar keuze bepalen.

Laten wij terloops vermelden dat sommige journalisten die 3 van die rijtuigen op het Zwitsers net hebben kunnen testen, reeds verklaard hebben dat ze, op weinig na, alle op elkaar gelijken, maar dat ze verreweg superieur zijn aan de beste huidige rijtuigen.

Na de proeven zullen de constructeurs de bij de overeenkomst vastgestelde levering van de 500 rijtuigen (zo snel mogelijk) verdelen. Zes landen zullen de geleverde rijtuigen onder elkaar verdelen: Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk en Italië 100 rijtuigen elk, België 80 rijtuigen en Zwitserland 20 rijtuigen.

#### Standaard

De standaardisatie — daarbij zijn er geen problemen meer — biedt een voordeel voor dergelijke operaties. De invoering van de automatische koppeling — waarvan Eurofima 2 miljoen exemplaren zal moeten laten vervaardigen — is er ook een voorbeeld van. Meer mogelijkheden, heel wat meer ideeën, en ten slotte een merkbaar beter resultaat — de spoorweg rekent erop.

