



Het DUBBELDEKRIJTUIG: Meer zitplaatsen.

Dubbeldekrijtuigen ?

Gewis niet ongewoon, want reeds vorige eeuw reden ze op sommige spoorweglijnen. Onze grootouders kunnen zelfs nog vertellen over dubbeldektrams... uit de tijd toen Brussel nog "brusselde". De dubbeldektreinen doen nu hun intrede in het Belgische spoorweglandschap. Met hun typische bordeaux-kleur sporen ze niet onopgemerkt voorbij.

Willen wij met onze dubbeldektreinen nu willens nillens de Franse, Italiaanse en Nederlandse collega's achterna? Zeker niet. Maar net zoals bij hen is de introductie van de dubbeldektreinen een niet te stuiten evolutie, gedictieerd door de verzadiging van het spoorwegnet op de piekuren.

Voor België, met een enorm geconcentreerd pendelverkeer op de hoofdstad en een typische flessenhalssituatie in de noord/zuidverbinding, is de capaciteitsgrens bereikt. Het aantal treinen wordt te groot om in de toekomst een vlot verkeer te kunnen waarborgen. Tijd dus om er onmiddellijk iets aan te doen!

Infrastructuurwerken? Duren te lang en kosten te veel.

Langere treinen? De perronlengtes laten dit niet toe.

Bredere treinen? Een lachtertje.

Dan maar de voor de hand liggende, alom gekende Londense oplossing: de hoogte in, de vrije ruimte van het spoorwegprofiel maximaal benutten!...

Dubbeldekrijtuigen (M5-rijtuigen in het technische spoorwegjaar

gon), en in een klap wordt het aantal zitplaatsen bijna met de helft verhoogd. En bovendien is elke zitplaats heel wat beterkoop in de aanschaf.

Andere Europese spoorwegmaatschappijen gingen ons voor bij de inschakeling van dubbeldektreinen in de ochtend- en in de avondspits. De constructeurs van eigen bodem hebben zich geïnspireerd op het Franse voorbeeld. Het Belgische dubbeldekrijtuig beantwoordt evenwel aan onze normen en onze vereisten:

- ★ het is enkel voor het pendelverkeer bestemd (P-treinen);
- ★ het biedt een zo goed mogelijk comfort;
- ★ het kon snel ontworpen en gebouwd worden tegen een zo laag mogelijke kostprijs.

De stereotiepe dubbeldektreinen

De introductie van de dubbeldektreinen staat volledig in het teken van de capaciteitsverruiming, waarbij de rotatie een primordiale factor is. Een "gesleepte" trein met een loc die in het eindstation moet worden omgewisseld leidt niet tot de beoogde tijdwinst... dus drong het beproefde trek-en-duwsysteem zich op.

Een dubbeldektrein is een gesloten eenheid, steeds stereotiep samengesteld uit een stuurrijtuig (M5-BDX), maximaal 9 rijtuigen en een locomotief. Met de loc aan kop wordt de trein "getrokken"; met het stuurrijtuig vooraan wordt

hij geduwd door de loc, die onbemand blijft en bevelen ontvangt van het stuurrijtuig.

Het stuurrijtuig onderscheidt zich van de andere dubbeldekrijtuigen-2e klas door de stuurpost (uiterwaard), door de afdeling voor het treinpersoneel en door een voorbehouden plaats met klapstoelen en een hellend vlak voor rolstoelreizigers.

De algemene indruk

Het dubbeldekrijtuig heeft twee verdiepingen en twee grote in- en uitstapruimten, de platformen. Qua bouw zijn de eerste en tweede klas-rijtuigen identiek. Het benedendek bereik je via een afdalende trapje; het bovendek - waar zich steeds de rokersafdeling bevindt - via een stijgende trap.

De beschikbare "leefruimte" wordt horizontaal opgesplitst en maximaal benut. Daardoor is de stahoogte per verdieping kleiner dan in het conventioneel NMBS-materieel.

De zitplaatsen zijn zowel in 1e als in 2e klas twee per twee geschikt langs weerszijden van de centrale gang. Van de beschikbare ruimte tussen twee tegenover elkaar staande zitbanken werd iets afgepeuterd.

Tussen de platformen en de zitruimten zijn er geen deuren om het in- en uitstappen te bespoedigen. Op beide verdiepingen is er in het midden een glazen deur om tocht te vermijden.

Een nieuwe sterke luchtvering, onafhankelijk van de belasting van het rijtuig, staat borg voor een "verende" treintrip. Deze werd uitgedacht omwille van de aanwending van kleinere wielen onder de lage vloer en omwille van het grote verschil in gewicht tussen een volzet en een leeg rijtuig.

Het bovendek

De "vliegtuiglook" van het bovendek wordt sterk in de hand gewerkt door de ramen in de afgeschuinde zijwanden en door het lage afgeronde plafond. Het uitzicht is totaal nieuw omdat men een meter hoger zit dan in een doordeweeks rijtuig.

Om evidente redenen was het niet opportuun om in deze gecondenseerde ruimte bagagerekken en klassieke tafeltjes aan te brengen. De kleeerhaken zijn gemonteerd op het einde van de gordijnreels.

Het benedendek

Ook hier is de stahoogte lager, maar het plafond is vlak. Bagagerekken en tafeltjes bleven eveneens achterwege.

De lage zit dicht tegen de sporen doet hier vreemd aan.

Het interieur

De dubbeldekrijtuigen werden ontworpen voor pendeldiensten over middellange afstanden. De spoorwegtechniek maakt vandaag de dag veel mogelijk, maar niet alles... toch werd ernaar gestreefd om een zo comfortabel



.. boven en onder

mogelijk vervoermiddel aan te bieden met een aangenaam interieur.

De kleuren, variërend van zachtgeel tot topaas met hier en daar een vleugje pittig rood, worden geaccentueerd door een adequate plafondverlichting over de volledige lengte van het rijtuig.

De makkelijke zitbanken zijn op de stoffering na identiek in 1e en 2e klas.

De verwarming met warme lucht zorgt ook bij ijzige temperaturen voor een behaaglijk gevoel.

De eerste dubbeldektrein spoort vanaf juni 1986 op het traject Brussel-Hasselt. Daarna worden

ze progressief ingezet op andere drukken pendellijnen.

Met de bouw van twee reeksen van 65 dubbeldekkertreinen is er een omwenteling in het vooruitzicht in het pendelverkeer op Brussel. De eerste reeks zal eind 1986 voltooid zijn, de tweede reeks staat op stapel voor 1988.

De dubbeldektrein is het resultaat van een compromis tussen de reizigers en de NMBS. Enerzijds is er een versobering van het verworven comfort; anderzijds kan er verder op de piekuren een vlotte dienstregeling gewaarborgd worden.

De dubbeldektrein van de NMBS... tot uw dienst.

Enkele cijfers en gegevens

Constructeur: Spoorwagematerieel en Metaalconstructie (BN-Brugge)

	1e klas (M5A)	2e klas (M5B)	Stuurrijtuig 2e klas (M5-BDX)
Totale lengte	26,4 m	26,4 m	26,85 m
Gewicht	44 ton	44 ton	49 ton
Aantal zitplaatsen	142	146	121
rokers	33	33	33
niet-rokers	109	113	85
			(+ 3 klapstoelen)
Aantal staanplaatsen	160	160	143
Maximum snelheid: 140 km/u			
Hoogte van het plafond: 1,95 m			
Bestelde aantallen: 1ste reeks	10 M5A (1e klas)	54 M5B (2e klas)	10 M5-BDX (stuurrijtuigen 2e klas)
2de reeks	5 M5A (1e klas)	52 M5B (2e klas)	8 M5-BDX (stuurrijtuigen 2e klas)



^(B) autotrein

voordelig comfort naar de zon

