

DEERTIG JAAR EN EEN NIEUWE STIJL



Op 18 juni II. stelde de NMBS aan de pers het nieuwe Benelux-materieel voor dat wordt ingezet op de IC-verbinding Brussel - Amsterdam.

De rood-gele rijtuigen zullen het thans nog in gebruik zijnde materieel in de Intercitydienst Brussel - Amsterdam en terug, tegen het eind van dit jaar gaan vervangen. De reizigers die regelmatig van deze dienst gebruik maken, zullen het geen overbodige luxe vinden dat de kwaliteit van de huidige verbinding, zowel inzake comfort als stiptheid wordt verbeterd.

Op het ogenblik wordt de dienst nog gereden met de Benelux

tweewagenstellen uit 1957 en de in 1973/74 verbouwde samengestelde trek/duw-treinen. Aan beide materieeltypen is duidelijk te merken, dat de tand des tijds ze niet ongemoeid heeft gelaten. Met de komst van de nieuwe rijtuigen zal niet enkel het reiscomfort aanzienlijk verbeteren, maar naar verwachting ook de betrouwbaarheid van de dienstregeling - die thans nog te dikwijls door technische onvolkomenheden wordt aangetaast.

Belgisch-Nederlandse samenwerking

De nieuwe Benelux treinen zijn een voorbeeld van een geslaagde

internationale samenwerking tussen twee buurlanden, waaraan een in 1983 afgesloten contract tussen de directies van de NMBS en de NS ten grondslag ligt. Afgesproken werd dat NS voor de rijtuigen zou zorgen en de NMBS voor de bestelling van twaalf elektrische tweespanningslocomotieven, geschikt voor 3.000 Volt in België en 1.500 Volt in Nederland. Ter bevestiging van de samenwerking werd tevens besloten de nieuwe treinen in de typische huisstijlkleuren te schilderen: een combinatie van het NMBS-bordeauxrood en het NS-geel, die uitstekend oogt.

Na goedkeuring door de overheid

vertroude 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.

Iedere trein bestaat uit 6 rijtuigen en biedt zitplaats aan 463 reizigers: 82 in 1e klas, 317 in 2e klas en nog eens 63 opklapstoeltjes. In één van de rijtuigen kan door het opklappen van een aantal stoelen ruimte voor een rolstoel worden gecreëerd.

Trek-duw - systeem

De treinen gaan in trek-duw formaties rijden, waarbij de locomotieven

tief 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 een dergelijke formatie is, dat op de eindpunten Brussel en Amsterdam en in het kopstation Antwerpen-Centraal de locomotief niet moet manoeuvreren, hetgeen belangrijke tijdswinst oplevert.

Bij beide netten wordt het materieel ingezet voor nationaal en internationaal verkeer. Voor de NMBS in het bijzonder betekent het een capaciteitsverruiming tussen Brussel en Antwerpen die stellig zal gewaardeerd worden.

30 jaar Benelux-dienst

De samenwerking tussen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nederlandse Spoorwegen op het gebied van de constructie van reizigersmaterieel en de gemeenschappelijke exploitatie van treindiensten dateert van 1956. In dat jaar werd het Benelux-treinstel ontworpen, dat zich door een donkerblauwe kleur met gele band duidelijk van andere treinen onderscheidde. NMBS en NS kochten hiervan 12 stuks aan. De treinstellen werden in Nederland gebouwd en de elektrische installatie werd door de Belgische industrie geleverd. De treinen werden geschikt gemaakt voor de in België en Nederland toegepaste bovenleidingsspanning: 3.000 V gelijkstroom hier en 1.500 V in Nederland.

Op 29 september 1957 werd officieel gestart met een regelmatige dienst tussen Amsterdam en Antwerpen, welke reeds kort daarna tot Brussel werd doorgetrokken. De reisduur Brussel - Amsterdam werd daardoor met een kwartier bekort. De dienst nam snel in populariteit toe. Na 15 jaar was het gebruik ervan praktisch verdubbeld, waardoor er dringend behoefte ontstond aan uitbreiding van het materieelpark. Voor deze uitbreiding werd de voorkeur 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. NS herschiep een restauratierijtuig in een stuurstandrijtuig en leverde de rijtuigen 2e klas, de NMBS beschikt voor ombouw naar twee spanningen over geschikte elektrische locomotieven en zorgde verder voor de rijtuigen 1e klas. Er werden op deze manier 6 combinaties samengesteld. Ze kwamen in 1973/74 in dienst.

Tot heden hebben de treinstellen uit 1957 en de trek-duwtreinen uit 1973 de dienst tussen beide landen verzorgd. Thans zijn ze tot op de draad versleten en is totale vervanging dringend geboden.

Sinds 1 juni van dit jaar volgen de Beneluxtreinen in Nederland een ander traject, hetgeen verband houdt met de nieuwe Schiphollijn. Haarlem wordt niet meer aangedaan, maar daarvoor kwam in de plaats de nationale luchthaven en het nieuwe station Amsterdam Lelylaan, waardoor ook belangrijke westelijke stadsdelen van Amsterdam onder treinbereik zijn gebracht. 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 wordt een goede aansluiting op de intercitytreinen naar o.m. Luxemburg gegeven, waardoor ook aan de "lux" in de naamgeving recht wordt gedaan. De totale omvang van het reizigersverkeer per spoor tussen België en Nederland via Roosendaal (inclusief de D-treinen) bedraagt globaal 1.800.000 per jaar. Ongeveer 60% daarvan maakt gebruik van de Beneluxdienst.

Wij hebben het materieel "getest"

Spoornieuws was aanwezig op de officiële maidenrip op 18 juni; samen met talrijke andere penneriders. Een inhoudigingsrit die vlekkeloos is verlopen. Het materieel is perfect en er is werkelijk weinig op aan te merken.

Het comfort scoort heel hoog, zelfs in tweede klas. De zitplaatsen zijn per drie geschikt in eerste (2 + 1) en per vier in tweede (2 + 2)... en er is zeker geen probleem voor grote jongens want er is ruimte zat. Een opklapbaar tafeltje zit in de rug gewerkt van elke voorgaande zetel, wat wordt gewaardeerd voor lectuur of "minibar".

De bagagerekken zijn in de langsricting aangebracht, waaronder zich de verlichting en het individueel ventilatiesysteem bevindt.

De decoratie op de scheidingswanden is van de hand van twee kunstenaars: Jonges en Pasture. Een aantal Belgische en Nederlandse steden wordt geëvoceerd in zachte tinten via de zeefdruktechniek. Het geheel oogt fris en aangenaam, en dat is duidelijk te zien op onze foto's.

Een kleine opmerking toch. De opklapbare tafeltjes vallen wat laag waardoor het moeilijk wordt om de benen comfortabel te kruisen. Maar dit is werkelijk een detail en dat kan de pret niet bederven.

Een conclusie. De nieuwe Benelux-treinen sporen reeds tussen Brussel en Amsterdam en worden verder progressief ingezet... tot éénieders voldoening. ■

ENKELE GEGEVENS BENELUX-RIJTUIGEN

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

ENKELE GEGEVENS 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

