

HET DUBBELDEK- RIJTUIG: MEER ZITPLAATSEN... BOVEN EN ONDER

Dubbeldekrijtuigen?

Gewis niet ongewoon, want reeds vorige eeuw reden ze op sommige spoorweglijnen. Onze grootouders kunnen zelfs nog vertellen over dubbeldektams... uit de tijd toen Brussel nog "brusselde".

De dubbeldektreinen doen nu hun intrede in het Belgische spoorwegland-schap. Met hun typische bordeauxkleur 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 vezadiging van het spoorweg-net op de piekuren.

Voor België, met een enorm geconcentreerd pendelverkeer op de hoofdstad en een typische flessenhalssituatie in de noord/zuid-verbinding, 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 lachertje.

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 spoorwegjargon), 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 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 tijds winst... dus drong het beproefde trek-en-duwstelsel zich op.



Interieur 1^e klas op het bovendek.

Een dubbeldektrein is een gesloten eenheid, steeds stereotiep samengesteld uit een duostuurrijtuig (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 (uiteraard), 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 afdalend 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.

Het aantal plaatsen "rokers" en "niet-rokers" is als volgt ingedeeld: van de 142 zitplaatsen 1e klas zijn er 33 rokers en 109 niet-rokers; van de 146 zitplaatsen in 2e klas zijn er eveneens 33 voor rokers voorbehouden; het stuurrijtuig met zijn 121 2e klas zitplaatsen is opgesplitst in 33 rokers en 88 andere. Zowel een 1e als 2e klas rijtuig biedt daarnaast nog 160 staanplaatsen.

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.

(Vervolg op volgende bladzijde).



(Vervolg van vorige bladzijde)

HET DUBBELDEK- RIJTUIG: MEER ZITPLAATSEN... BOVEN EN ONDER

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.

De "vliegtuiglook" van het bovendeck 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 doordeekse trein.

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

Op het benedendeck is de stahoogte lager, maar het plafond is vlak. Bagageruimtes 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 middel-lange afstanden. De spoorwegtechniek maakt vandaag de dag veel mogelijk, maar niet alles... toch werd ernaar gestreefd om een zo comfortabel mogelijk vervoermiddel aan te bieden met een aangenaam interieur.

De kleuren, variërend van zachtgeel tot topaas met hier en daar een vleugje pit-tig 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 drukke pendellijnen.

Met de bouw van twee reeksen van 65 dubbeldekrijtuigen is er een omwente-

ling 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 reiziger 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.

B-MINITRIP "SPECIAL" FIRENZE

"Napels zien en sterven", een vakantieslogan van enkele eeuwen terug die dikwijls maar al te letterlijk werd opgevat door menig pelgrim. Velen onder hen hadden wellicht nog enkele jaartjes kunnen nakaarten over hun tocht indien ze een punt achter de mars hadden gezet in Firenze. Want zowel op religieus als op wereldlijk vlak moest deze stad in niets onderdoen voor Napels. En nu meer nog dan toen is Firenze steeds een kunststad vol luisterrijke pracht en praal.

Daarom ook koos het toerismebureau van de NMBS deze Italiaanse kunstparel als bestemming voor haar jaarlijkse speciale en begeleide minitrip die doorgaat van 12 tot 17 juni eerstkomend.

Zoals u zult merken is het verblijfsprogramma rijkelijk gevuld:

Donderdag 12 juni:

Vertrek per Italia Express uit Brussel-Zuid om 18.02 u. - Reis in ligplaatsen.

Vrijdag 13 juni:

Ontbijt in de trein.

Aankomst Firenze 10.18 u.

Overbrenging naar het hotel - Middagmaal in het hotel - Geleid bezoek aan de stad per autocar (Piazzale Michelangelo, San Miniato, Fiesole) - Avondmaal in het hotel.

Zaterdag 14 juni:

Ontbijt - Geleid bezoek aan Uffizi- en Vasarigalerijen - Vrij middagmaal - Vrije namiddag - Avondmaal in het hotel.

Zondag 15 juni:

Ontbijt - Vrije voormiddag - Middagmaal in het hotel - Uitstap per autocar naar CARMIGNANO (oude Etruskische stad op een heuvel, door wijngaarden omringd - versterkte nederzetting) - Bezoek aan het domein van de Villa Reale d'ARTIMINIO (732 ha - kasteel, wijngaarden, wijnkelder, klein museum met Etruskische opgravingen) - Speciaal avondmaal volgens recepten uit de

16de eeuw - personeel in ouderwetse kleding - muziek.

Overhandiging van een geschenkkoffertje met flessen wijn van de streek.

Maandag 16 juni:

Ontbijt - Uitstap per autocar naar SIENA - Geleid bezoek - Middagmaal te SAN GIMIGNANO - Geleid bezoek aan de middeleeuwse stad - Terug naar Firenze in de namiddag - Avondmaal in het hotel - Overbrenging naar het station.

Vertrek van trein Italia Express om 19.47 u. - Reis in ligplaatsen.

Ontbijt in de trein.

Aankomst in België in de voormiddag (Brussel-Zuid 12.04 u.).

Prijs

Firenze is een prachtige, dus dure stad. Aan de prijzen voor deze minitrip is dit enigszins te merken. Maar de kwaliteit van de uitgekozen hotels staat dan ook in recht evenredige verhouding tot de prijzen en ze zijn echt het neusje van de zalm. In de prijzen zitten tevens nog alle uitstappen en toegangen tot musea vevat.

Wie aan deze minitrip deelneemt wordt echt verwend.

Hotel La Residenza*** In het centrum gelegen

Kamers met bad of stortbad, w.c.

Triple 22.480 F

Double 22.900 F

Single 24.450 F*

*met toilethoekje 24.140 F

Jolly Hotel**** Eventjes buiten het centrum gelegen

Kamers met bad, w.c., t.v., minibar.

Double 27.900 F

Single 31.000 F

Inschrijvingen

Hiervoor kan u terecht in de stations en bij uw reisagent. De uiterlijke inschrijvingsdatum is vastgesteld op 23 mei. Denk er even over na maar dan toch weer niet te lang daar het aantal plaatsen enigszins beperkt is.

UITZONDERLIJK AANBOD!

Naar de Grote Prijs van België Formule 1 te Spa - Francorchamps op 25 mei 1986 tegen de forfaitaire prijs van 1.500 F (alles inbegrepen).

Ter gelegenheid van het Wereldkampioenschap Formule 1 wordt door de N.M.B.S. een gecombineerd biljet uitgegeven tegen de forfaitaire prijs van 1.500 F voor de reizigers die zich naar Spa - Francorchamps begeven.

Het forfait omvat:

- de treinreis in 2e klasse vanuit elk Belgisch station naar Verviers-Central en terug;
- het N.M.V.B.-bustrajet van Verviers-Central naar de omloop en terug;
- de toegang tot de omloop.

Verkoop in de stations.