



voor 30 miljard

MEER

KOMFORT

Wie beweert dat de NMBS de blik alleen gericht houdt op de HST-toekomst, heeft het beslist bij het verkeerde eind. De investeringen inzake rijklijnen bewijzen dat verplaatsingen met de trein, ook voor niet-HST-reizigers, in de komende jaren heel wat comfortabeler zullen worden.

Tussen Brussel en Aarlen gleden in april '92 plotseling andere treinstellen op het spoor. De vorm was bekend: ze hadden alles van de vertrouwde motorstellen van het type Break, die al zowat elf jaar rondrijden. Maar ze waren veel comfortabeler. En bovendien had het ontwerp bureau van de NMBS ze in een volkomen nieuwe tooi gestoken. Weg met dat ouderwetse donkergroen: op een grijs gemetalliseerde ondergrond verscheen het logo met het blauw en rood van de Maatschappij. De nieuwe stellingen waren ook praktischer en veiliger geworden: een gele neus voor een grotere zichtbaarheid bij slecht weer en in het donker, rode driehoeken die duidelijk de deuren aangeven, rode ruiten waar de rijklijnen elkaar raken. Het aantal zitplaatsen werd verhoogd door aan de tweeledige motorstellen een tussenrijtuig toe te voegen, bestemd voor niet-rokers. Ze kregen een eenvoudiger maar uiterst betrouwbaar nieuw remsysteem en ondergingen uitvoerige rijtests. De hele metamorfose vindt plaats in de Centrale werkplaats in Mechelen: de verlenging en aanpassing van elk van de 140 Breaks vergt 38 werkdagen. Deze grote beurt maakte de aankoop

van 62 tweeledige motorstellen overbodig, zodat de NMBS ongeveer drie miljard minder moest uitgeven dan oorspronkelijk gepland.

Met het oog op de toenemende vraag naar meer snelheid en meer comfort, bestelde de NMBS in december van vorig jaar 163 nieuwe rijklijnen van het type 111 en 120 stuks van het type MS 96, voor een totale waarde van meer dan 30 miljard. De rijklijnen van het type 111 - goed voor snelheden tot 200 km/u - zijn duidelijk bedacht voor de toekomst: de energievoorziening is uitgebouwd voor vier verschillende spanningen, zodat ze zowel internationaal als in het binnenlands

verkeer ingezet kunnen worden. In de eerste klas beschikken de reizigers over individuele fauteuils: telkens twee aan de ene kant van het rijklijn en één aan de andere kant. Hier zijn ook telefoontoestellen voorzien. De rijklijnen tweede klas tellen elk 80 zitplaatsen in een opstelling 2 plus 2. Alle 163 bestelde rijklijnen van het type 111 hebben airconditioning en een systeem dat de reizigers met oplichtende letters informeert over de reisweg en de stopplaatsen. Bepaalde rijklijnen tweede klas hebben een eigen stuurpost, beschikken over een bagage-afdeling en zijn uitgerust met toiletten voor rolstoelgebruikers.



In mei 1995 zullen de eerste exemplaren de ateliers uitrollen; vanaf maart 1996 moeten er elke maand 8 of 9 rijklijnen zijn. De rijklijnen van het type MS 96, waarvan er 120 besteld zijn, vormen een nieuwe generatie drieledige elektrische motorstellen. De 220 zitplaatsen zijn verdeeld zoals in de rijklijnen van het type 111: 2 plus 1 in eerste klas, 2 plus 2 in tweede klas. Er is airconditioning en een ingebouwde omroepinstallatie. De topsnelheid bedraagt 160 km/u. Een aantal van deze stellingen zal ingezet worden op de verbinding Luik-Luxemburg, waarvan een gedeelte onder 25.000 volt wisselstroom wordt gebracht; ze gaan ook rijden in de richting van Rijsel. De levering van de eerste exemplaren is voorzien voor juni 1995; vanaf augustus 1996 worden er maandelijks twee of drie in gebruik

genomen. Een paar stellingen worden eerst als prototype ingeschakeld om een reeks technische tests te ondergaan, vooraleer in 1996 de commerciële trajecten van start gaan. De bestelling van deze rijklijnen en motorstellen werd toevertrouwd aan Bombardier-Eurorail, afdeling BN. Ook de werknemers van ACEC Transport, Siemens-België, OBS Seraing en ABT Cy worden bij de productie ingeschakeld. Tegen het jaar 2000 wil de NMBS de capaciteit van haar voertuigen vloot uitbreiden met in totaal 38.000 extra-comfortabele zitplaatsen. Dat de nodige investeringen gespreid worden over zeven jaar in plaats van de aanvankelijk voorziene tien jaar, is wel het beste bewijs dat de NMBS werk maakt van de verbetering van het comfort voor de reizigers.