

# Benelux-dienst: nieuwe treinen vanaf 3 oktober



Tweedeklasafdeling van de nieuwe Benelux-rijtuigen.

In de huidige Intercity-verbinding Brussel – Amsterdam rijden nog altijd de tweeledige Benelux-motorrijtuigen uit 1957 (die wegens het profiel van de stuurpost de bijnaam "hondekoppen" hadden gekregen) en trekduwtreinen met materieel uit die tijd dat in 1973 en 1974 enkele wijzigingen heeft ondergaan.

Het is aanzienlijk verouderd en middelmatig comfortabel als het wordt vergeleken met het comfort dat nu in de internationale treinen wordt geboden. Het ligt voor de hand dat het oude materieel dringend door modern moet worden vervangen, te meer omdat het door zijn ouderdom geen waarborgen meer kan bieden inzake betrouwbaarheid.

**De eerste nieuwe trein is op vrijdag 3 oktober jongstleden in gebruik genomen.**

De nieuwe Benelux-treinen vormen een voorbeeld van geslaagde internationale samenwerking tussen twee buurlanden, waaraan een in 1983 gesloten contract tussen de directies van NMBS en NS (Nederlandse Spoorwegen) ten grondslag ligt. Afgesproken werd dat NS voor de rijtuigen zou zorgen en de NMBS voor de bestelling van twaalf elektrische tweespanningslocomotieven, geschikt voor 3000 volt in België en 1500 volt in Nederland. Ter bevestiging van de samenwerking werd tevens besloten de nieuwe treinen de huisstijlkleuren van beide spoorwegen te geven: een combinatie

van het NMBS-bordeauxrood en het NS-geel, die uitstekend oogt.

De NMBS vertrouwde de constructie van de twaalf elektrische locomotieven toe aan de firma ACEC in Charleroi voor het elektrisch gedeelte en aan BN in Nijvel voor het mechanisch gedeelte. Die locomotieven van reeks 11 hebben een vermogen van 3150 kW en kunnen een snelheid van 160 km/h bereiken. De 59 rijtuigen werden door NS bij de Waggonfabrik Talbot in Aken besteld.

De eerste locomotief reeks 11 werd in november 1985 al aan de NMBS overgedragen en de twaalfde in april 1986. De locomotieven van reeks 11 behoren, samen met die van reeksen 21 en 27, tot de nieuwe generatie van kracht-

voertuigen waarvan zowel de meeste uitwendige als technische kenmerken identiek zijn.

De NS ontving het eerste rijtuig eind januari van dit jaar. De 59 rijtuigen zijn onderverdeeld in 18 stuks 2<sup>e</sup> klas, 10 stuks 1<sup>e</sup> klas, 10 stuks 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas, 10 stuks 2<sup>e</sup> klas met bagageafdeling, ruimte voor het treinpersoneel en keuken en tenslotte 11 stuurrijtuigen met een 2<sup>e</sup> klas-afdeling. Met 42 van die rijtuigen worden de zeven treinen voor de Benelux-dienst samengesteld. De overige 17 rijtuigen zijn nodig voor reserve en onderhoud.

Iedere trein bestaat uit 6 rijtuigen en biedt zitplaats aan 462 reizigers: 82 in 1<sup>e</sup> klas, 317 in 2<sup>e</sup> klas en nog eens 63 op klapstoeltjes. In een van de rijtuigen kan door het opklappen van een aantal stoelen ruimte voor een rolstoel worden vrijgemaakt.

### Exploitatie van trekduwtreinen

De treinen gaan als trekduwtreinen rijden, zodat in de eindstations Brussel

en Amsterdam, alsook in het kopstation Antwerpen-Centraal de locomotief niet hoeft om te rijden, wat een belangrijke tijdswinst oplevert.

Tussen de levering van het eerste rijtuig en de ingebruikneming van de eerste volledige trein op vrijdag 3 oktober, zal er bijna driekwart jaar verlopen zijn. Die tijd is nodig voor de technische beproeving van locomotieven en rijtuigen en voor de opleiding van het Belgische en Nederlandse treinpersoneel. Er werden bij de NMBS een 50-tal bestuurders met standplaats Antwerpen en bij NS zo'n 220 machinisten van de standplaatsen Amsterdam, Rotterdam en Roosendaal opgeleid om met die locomotieven en stuurrijtuigen te kunnen rijden.

Het duurt nog tot het ingaan van de dienstregeling 1987/88 (eind mei 1987), eer alle oude Benelux-treinen door het nieuwe materieel zullen zijn vervangen.

Overigens zal het publiek in Nederland al eerder met de nieuwe rijtuigen kunnen kennismaken. In het kader van

de technische beproeving rijden er af en toe Benelux-rijtuigen in de binnenlandse IC-dienst Zandvoort-Maastricht/Heerlen. De Belgische locomotieven van reeks 11 worden op dit ogenblik ingereden in de treinen van de IC-C-verbinding tussen Antwerpen en Moeskroen.

Bovendien werd er tussen 13 mei en eind juni van dit jaar in enkele van die treinen ook een niet voor reizigers toegankelijk stuurrijtuig van het nieuwe type ingeschakeld, bestemd voor de scholing van een vijftigtal bestuurders van standplaats Antwerpen die met die treinen zullen moeten rijden. Hoewel de bestuurders weinig problemen hadden met de nieuwe stuurpost omdat hij op veel punten identiek is met die van de locomotieven van reeksen 27 en 21, zijn bepaalde aspecten van de besturing van die krachtvoertuigen toch verschillend, o.a. de reminrichting. De Nederlanders, waar de machinist rechts zit, verzetten zich tegen de installatie van de bij onze locomotieven klassieke



De Nederlands-Belgische stuurpost : hier een remming op zijn Hollands.

remkruk die met de linkerhand wordt bediend. Men kwam tot een compromis, waarbij de gewoontes van beide partijen werden geërbiedigd: met de nieuwe reminrichting van het type "PBL" staan er twee remkrukken — één links en één rechts van de bestuurder — die elk afzonderlijk en zonder onderscheid door de Belgische en Nederlandse bestuurders kunnen worden bediend.

In die stuurpost kan voor het eerst ook in één beweging tegelijkertijd overgeschakeld worden van de Belgische netspanning op de Nederlandse of omgekeerd en van het Belgische Memor-systeem (waarschuwing van de bestuurder en controle op zijn waakzaamheid) op het overeenstemmende Nederlandse ATB-systeem (automatische treinbeïnvloeding). Tenslotte werd het depanneerboekje aan het nieuwe materieel aangepast.

De specialisten inzake rijopleiding van de bestuurders wijzen erop dat de stuurpost van het stuurrijtuig zeer ergonomisch is en dat hij is uitgerust met een aantal voorzieningen die het comfort ten goede komen (zoals automatisch aan- en uitschakelen van de verlichting in de stuurpost) en waardoor de bestuurder over meer vrije ruimte beschikt.

Daartegenover stelt men een toename van het geluidsniveau vast en dringen ook meer rijgeluiden door dan in de stuurpost van onze nieuwe locomotieven doordat het draaistel bijna pal onder de stuurpost zit.

### 30 jaar Benelux-dienst

De samenwerking tussen de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen op het gebied van constructie van rollend materieel en de gemeenschappelijke exploitatie van treindiensten tussen beide landen, dateert van 1956. In dat jaar werd het eerste Benelux-treinstel ontworpen, dat zich door zijn donkerblauwe kleur en gele band duidelijk van andere treinsoorten onderscheidde. NMBS en NS schaften 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: 3000 V gelijkstroom hier en 1500 V in Nederland. Aan de Nederlands/Belgische grens werd een

### Karakteristieken van de Benelux-rijtuigen

Bouwjaar	1986/1987
Maximumsnelheid	160 km/h
Aantal:	
Stuurrijtuig (BS)	11
Gemengd rijtuig 1 <sup>e</sup> /2 <sup>e</sup> kl. (AB)	10
Eersteklasrijtuig (A)	10
Tweedeklasrijtuig (B)	18
Tweedeklasrijtuig met bagage-afdeling en keuken (BKD)	10
Totaal	59
Treinsamenstelling	loc-A-AB-BKD-B-B-BS
Aantal zitplaatsen:	
in BS	76, waarvan 12 klapstoelen
in AB	79, waarvan 23 eerste klas, 48 tweede klas en 8 klapstoelen
in A	69, waarvan 24 in afdelingen en 10 klapstoelen
in B	92, waarvan 12 klapstoelen
in BKD	54, waarvan 9 klapstoelen
per trein	462, waarvan 82 in eerste klas, 317 in tweede klas en 63 klapstoelen
Rijtuiglengte	26,4 m
Treinlengte	177 m
Rijtuiggewicht	41 ton
Treingewicht	331 ton
Ontwerp	NS/Dienst van Mat. en Werkpl.
Constructeur	Waggonfabrik Talbot, Aachen

### Karakteristieken van de Benelux-locomotieven reeks 11

Constructeur	ACEC/BN
Locomotiefnummer	1181 — 1192
Vermogen	3150 kW
Voedingsspanning	1500/3000 V gelijkspanning omschakelbaar
Lengte	18,65 m
Gewicht	85 ton
Toegestane maximumsnelheid	160 km/h
Aantal	12

"sluis" in de bovenleiding gemaakt om van de ene naar de andere spanning over te schakelen.

cliënteel verdubbeld, zodat uitbreiding van het materieelpark moest worden overwogen.

Op 29 september 1957 werd officieel gestart met de nieuwe dienst tussen Amsterdam en Antwerpen, die al kort daarna tot Brussel werd doorgetrokken. De reisduur Brussel-Amsterdam werd daardoor met een kwartier bekort. De dienst nam snel in populariteit toe en 15 jaar later was de

Voor die 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 trekduwtreinen geboren. Hiervoor zou bestaand materieel omgebouwd wor-

den. NS herschiep restauratierijtuigen in stuurrijtuigen en leverde de tweedeklasrijtuigen; de NMBS beschikte over 12 locomotieven naar twee spanningen geschikte elektrische locomotieven en zorgde verder voor de eersteklasrijtuigen. Die treinen kwamen in 1973/74 in dienst.

Tot heden hebben de motorrijtuigen uit 1957 en de trekduwtreinen uit 1973/74 de dienst tussen beide landen verzorgd. Het hoeft geen betoog dat ze nu versleten zijn en dat totale vervanging dringend geboden is.

### **Aansluiting(en)**

Sinds 1 juni van dit jaar volgen de Benelux-treinen in Nederland een ander traject als gevolg van de indienststelling van de Schiphollijn. Haarlem wordt niet meer aangedaan, maar daarvoor kwam de nationale luchthaven in de plaats 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 is er een vlotte aansluiting met de IC-treinen naar o.m. Luxemburg waardoor ook aan de "lux" in de naamgeving recht wordt gedaan.

De totale omvang van het reizigersverkeer per trein tussen België en Nederland via Roosendaal (andere internationale treinen buiten beschouwing gelaten) bedraagt totaal 1 800 000 reizigers per jaar. Rond 60 % daarvan maakt gebruik van de Benelux-dienst.

De nodige investeringen voor de aankoop van de twaalf locomotieven van reeks 11 belopen 1 446 miljoen Belgische frank en komen voor rekening van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen. De Nederlandse bijdrage is vastgesteld op 825 miljoen Belgische frank.