

- de aankoop van een containerschip van het type "short sealink" voor de verbindingen met Groot-Britannië.
- b) conjunctuurinvesteringen, inzonderheid voor de aankoop van 4 000 extra wagens.

De diverse punten van dat belangrijk programma zullen in onze volgende nummers uitvoerig behandeld worden.

80 (A.D.) Elektronische rekenmachines voor rangeerstations.

De N.M.B.S. heeft onlangs met de firma Siemens een huurcontract gesloten, met voorkeur van de aankoop, voor de opstelling van elektronische rekenmachines in de rangeerstations St-Ghislain, Monceau, Schaarbeek, Hasselt, Kinkempois en Montzen. Met dat materieel zal het interne beheer van de betrokken rangeerstations en ook van de omliggende goederenstations kunnen verricht worden.

Elk complex bestaat uit 3 delen :

- een rekenmachine voor informatieverwerking (waarmede de treinborders en de rangeerbuletins, de berekeningen inzake remming enz. automatisch kunnen opgemaakt worden;
- een rekenmachine voor het beheer van de overseiningen;
- een uitrusting voor telegrafische overseining met onder meer kanalen van 200 baud (voor verbindingen met de naburige stations) en van 2 400 baud (voor de onderlinge verbindingen tussen de rekenmachines).

De machines zullen volgens de vooruitzichten vanaf mei 1972 in gebruik worden genomen.



81 (M.A.) Internationale rijtuigen van de N.M.B.S. - In het vooruitzicht gestelde vernieuwingen. Kenmerken van het nieuwe materieel waarvan de aankoop wordt overwogen.

Het park van het internationaal reizigersmaterieel (RIC-materieel) telt 347 rijtuigen, verdeeld als volgt :

- a - 170 rijtuigen I 1, gebouwd vóór 1940
- b - 50 rijtuigen I 2, gebouwd in 1952
- c - 127 rijtuigen I 3 - 4 - 5, gebouwd vanaf 1960.

Benevens die rijtuigen zijn er ook 37 pakwagens, gebouwd tussen 1933 en 1939.

Elk van die groepen weerspiegelt uiteraard de opvattingen van de tijd waarin die voertuigen gebouwd werden.

Groep a vertoont kennelijk de stempel van een tijdperk waarin aan het comfort heel wat minder aandacht werd besteed; nu houden de constructeurs daarmee veel meer rekening. Die rijtuigen zijn op Pennsylvanian-draaistellen gemonteerd, de geluidsisolatie is vrij primitief en bovendien zijn de afdelingen in de oorspronkelijke tweede-klasse-rijtuigen (B 11) maar 1,55 m lang (thans neemt men 1,90 m) zodat die rijtuigen niet meer stroken met het comfort dat thans voor internationale reizen onmisbaar wordt geacht.

De rijtuigen van groep b, gebouwd volgens algemene maatstaven welke nagenoeg overeenkomen met die van groep a, vertonen evenwel noemenswaardige verbeteringen, inzonderheid door het gebruik van Schlieren-draaistellen en een modern type van vensters.

De rijtuigen van groep c ten slotte zijn gebouwd volgens recente opvattingen inzake internationaal vervoermaterieel.

De UIC heeft, sedert 1961, twee rijtuigtypen, de typen X en Y, eenvormig gemaakt. Inzake comfort bestaat het verschil tussen beide typen hoofdzakelijk hierin dat type X in 2e klasse maar zes plaatsen per afdeling heeft, terwijl type Y er 8 telt; dat verschil wordt - theoretisch - gecompenseerd door een grotere lengte van afdeling Y (in de richting van de lengteas van het rijtuig).

Net als de meeste Europese spoorwegondernemingen heeft de N.M.B.S. type X gekozen, met dit verschil dat de afdelingen van de rijtuigen met zitplaatsen langer zijn, waardoor die rijtuigen, vooral in eerste klasse, bijzonder prettig aandoen.

Dat heel belangrijke element van het comfort kan niet beter worden toegelicht dan met behulp van de hiernavolgende tabel :



Type	Lengte van de afdelingen tussen de wanden		
	1e klasse	2e klasse	2e klasse met lig-plaatsen
UIC - eenheidsrijtuig type X	2088(3 pl)	1737(3 pl)	1900 (3 pl)
UIC - eenheidsrijtuig type Y	2113(3 pl)	1900(4 pl)	1900 (3 pl)
NMBS rijtuigen I 3 - I 5	-	-	1900 (3 pl)
NMBS rijtuigen I 4	2208(3 pl)	1900(3 pl)	1900 (3 pl)

Daar ze bovendien uitgerust zijn met de ophanging van het Schlieren-draaistel, verwarmd worden met gepulseerde lucht en de geluids- en warmteisolatie zeer verzorgd is, bieden de rijtuigen I 3 en in grotere mate nog de rijtuigen I 4 en I 5, aan de reiziger een comfort dat kan vergeleken worden met dat van het uitstekende Europese materieel dat thans in dienst is, de luxetreinen uitgezonderd.

Deze uiteenzetting wijst duidelijk op het verschil tussen de vooroorlogse rijtuigen en die van de laatste reeksen, en geeft meteen een idee van de politiek die moet gevolgd worden om al ons internationaal materieel op het gewenste kwaliteitspeil te brengen. Bij een materieelpark dat uit drie groepen bestaat, met een respectieve gemiddelde ouderdom van 35, 19 en 6 jaar, waarvan de eerste groep in alle opzichten volledig en de tweede gedeeltelijk verouderd is, moeten zo spoedig mogelijk de rijtuigen van de eerste twee groepen vervangen worden, te beginnen met de meest verouderde rijtuigen.

Rekening houdend met de uitgave voor een dergelijk programma - meer dan twee miljard - moet het in opeenvolgende fasen uitgevoerd worden, volgens een voorrangsorte die eveneens voor de hand ligt. Het is immers de hoogste tijd dat de oude 2e klasserijtuigen met 11 afdelingen (B 11 genoemd) (84 rijtuigen van de reeks I 1 et 12 rijtuigen van de reeks I 2) uit de dienst genomen worden.

In dat verband wordt er, volgens een programma dat van de financiële mogelijkheden afhangt, overwogen als eerste fase 50 van die rijtuigen B 11 te vervangen, d.i. het gedeelte van dat materieel dat nog in de geregelde dienst gebruikt wordt.

Het is wel kenschetsend voor de gestadige evolutie van de hedendaagse eisen inzake comfort, dat de rijtuigen die nog geen 10 jaar geleden eenvormig werden gemaakt volgens de voorschriften van de UIC, in hun algemene structuur reeds verouderd zijn en dat de "Permanente gemeenschappelijke groep voor de toekomst van het internationaal reizigersverkeer" (UIC) onlangs de grondslagen gelegd heeft voor een nieuwe definitie van het rijtuig van de toekomst. Op die grondslagen zullen de te bouwen nieuwe rijtuigen worden ontworpen.

Op de figuur van bijlage III zijn de afmetingen en de algemene structuur aangegeven van een rijtuig A4 B6 "van de toekomst", met 4 afdelingen eerste en 6 afdelingen tweede klasse.

Inzake afmetingen kan worden vastgesteld dat dit rijtuig, afgezien van de enigszins bredere toegangsbalkons, van onze recente rijtuigen alleen verschilt doordat de eerste-klasseafdelingen 100 mm langer zijn.

De verbetering van de toekomstige rijtuigen heeft vooral betrekking op andere aspecten van het comfort, waarvan het belangrijkste ongetwijfeld de veralgemening van de klimaatregeling is, waarbij gebruik wordt gemaakt van vaste ramen met dubbele ruiten en met een hulpinrichting voor de verluchting. Als andere bijzonderheden kunnen nog vermeld worden, het zorgvuldig bestudeerd profiel van de zitplaatsen, de automatisering van de tussendeuren, de hulpbediening van de toegangsdeuren, de lauwwatervoorziening van de wastafels.

Ten slotte zullen die rijtuigen, om aan de algemene strekking inzake verhoging van de snelheid te beantwoorden, gebouwd worden om met een snelheid van 200 km/h te kunnen rijden (thans is dit 140 of 160).

82 (E.S.) Evolutie van de behoeften der N.M.B.S. inzake elektrische tractie-energie.

Tijdens de jongste 20 jaar is het verbruik van elektrische energie voor het vervoer van reizigers en goederen bij de N.M.B.S. vertienvoudigd.

staff information

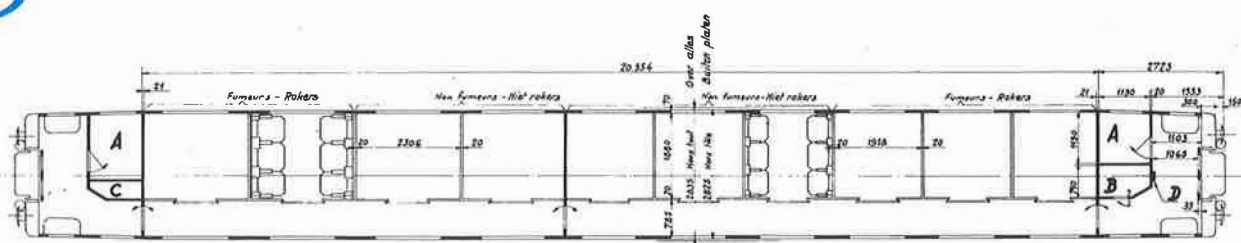


Lijn 59. Ophogingswerken van de spoorlijn te Gentbrugge. (Zie inf. n° 103 van november 1969).

Zeebrugge. — Nieuwe containerterminal. — Bouw van de portaalkraan. (Zie inf. n° 23 van februari 1970).



B



Internationaal rijtuig met 4 afdelingen 1^{ste} klasse en 6 afdelingen 2^e klasse. (Cf. inf. n° 80).

- A. W.C.
- B. Toilet.
- C. Kast voor elektrische toestellen.
- D. Handremwiel.