D U B B E L D E K R I J T U I G E N.

Op de voorstadlijnen van de zeer grote agglomeraties zetten sommige buitenlandse spoorwegen treinen in samengesteld uit dubbeldekrijtuigen. De franse spoorwegen hebben onlangs een groot aantal dergelijke rijtuigen doen bouwen en werden bereid gevonden enkele ervan gedurende drie weken aan de NMBS uit te lenen.

De NMBS zal ze op drie lijnen van haar net met zeer drukke piekbediening uittesten.

De proef gebeurt tijdens de werkdagen (zaterdag uitgezonderd) en zal als volgt verlopen :

van 16 tot 22 januari 1976 : trein 1684 : Schaerbeek 17.27 - Bergen 18.37
van 19 tot 23 januari : trein 1956 ; Quevy 6.17 - Schaarbeek 7.42
van 23 tot 29 januari : trein 785 : Brussel Zuid 16.39 - Tienen 17.23
van 26 tot 30 januari trein 875 : Tienen 7.08 - Brussel Zuid 8.01
van 30 januari tot 5 februari : trein 4487 : Brussel Noord 16.58 - Aalst 17.33
van 2 tot 6 februari : trein 4432 : Aalst 7.26 - Brussel Noord 8.04

De zes franse dubbeldekrijtuigen bieden van 145 tot 175 zitplaatsen al naargelang van het type.

De trein die de proefritten rijdt bestaat uit :

1) een rijtuig 2e kl met stuurpost voor trek- en duwritten. Gedurende de proeven in België zullen echter geen duwritten gereden worden;
2) een gemengd rijtuig 1e en 2e kl.
3) drie rijtuigen 2e kl.
4) een rijtuig 2e kl met pakwagenafdeling.

* * *

De proeftrein heeft een totale lengte van ongeveer 150 meter en biedt 924 zitplaatsen, waarvan 66 in 1e kl en 858 in 2e kl. Om een gelijk aantal reizigers te vervoeren zou een trein van negen NMBS-rijtuigen van het normale type nodig zijn.

In een klassieke trein met dezelfde lengte als de proeftrein met dubbeldekrijtuigen worden slechts 560 zitplaatsen aangeboden. De dubbeldektrein biedt dus 65 % meer zitplaatsen.

x

x x

Twee ruime balkons geven toegang enerzijds, op eenzelfde niveau, tot de afdelingen die aan de uiteinden van een rijtuig zijn gelegen, anderzijds tot de twee grote in het midden boven elkaar gelegen afdelingen. Het bovendek bereikt men langs een centrale trap en het onderdek langs twee zijtrappen. De rokersafdelingen bevinden zich boven in de rijtuigen.

De toegangsdeuren worden automatisch gesloten en geopend met servobediening. Een noodinstelling is voorzien.

De doorgang van het ene rijtuig naar het andere gebeurt langs schuifdeuren die zich automatisch sluiten. Ze maken een doorgang vrij van 0,65 m.

Ieder rijtuig is voorzien van een geluidsinstallatie.

De verluchting gebeurt door ingeblazen lucht, die tijdens de winterperiode vooraf wordt verwarmd.

De lengte van de franse rijtuigen, waarmee deze proeven worden gedaan, bedraagt 24,3 m. Het tweede dek heeft een lengte van 13,2 m (tussen de draaistellen).

Uit dat alles blijkt dat de toegang tot ieder dek gebeurt langs de twee toegangen, aan de uiteinden van het rijtuig. Dit heeft een invloed op de tijd voor in- en uitstappen van de reizigers en op de duur van de stilstand in de stations.

De proeven met dit materieel in België, waarbij ook de reizigers ondervraagd zullen worden, hebben als doel de mening te kennen van onze klienteel over de schikking met twee dekken : binnentrappen, hoogte der afdelingen met zitplaatsen, toegangsproblemen, enz... Ook zullen de proeven aan de NMBS toelaten voor- en nadelen te bepalen en af te wegen voor een eventuele toepassing van zo een materieel op zijn net.

De NMBS vraagt om begrip vanwege de reizigers en biedt haar verontschuldigingen aan voor de wijziging van de reisgewoonten die deze proeven zouden kunnen veroorzaken.

"VOITURES A "DEUX NIVEAUX"

Sur les lignes de banlieue des très grandes agglomérations, certains réseaux étrangers utilisent notamment des trains composés de voitures à deux niveaux. Les chemins de fer français qui viennent de faire construire un lot important de telles voitures, se sont déclarés disposés à en mettre six exemplaires à la disposition de la SNCB pour une période d'essai d'environ trois semaines.

La SNCB les mettra à l'épreuve sur trois lignes de son réseau présentant un fort trafic de pointe.

Les essais seront effectués les jours ouvrables "à l'exclusion des samedis" selon le programme ci-après :

du 16 au 22.1.76 : train 1684 Schaerbeek 17.27 - Mons 18.37
du 19 au 23.1.76 : train 1956 Quévy 6.17 Schaerbeek 7.42
du 23 au 29.1.76 : train 785 Bruxelles Midi 16.39 Tirlemont 17.23
du 26 au 30.1.76 : train 875 Tirlemont 7.08 Bruxelles Midi 8.01
du 30 au 5.2.76 : train 4487 Bruxelles Nord 16.58 Alost 17.33
du 2 au 6.2.76 : train 4432 Alost 7.26 Bruxelles Nord 8.04

Les six voitures françaises à deux niveaux offrent de 145 à 175 places assises selon le type.

Le train d'essai sera composé comme suit :

1) une voiture deuxième classe avec compartiment fourgon;
2) trois voitures de deuxième classe;
3) une voiture mixte 1ère/2ème classes;
4) une voiture 2ème classe avec poste de conduite pour la marche en réversibilité, laquelle ne sera pas appliquée pendant les essais en Belgique.

*

Le train d'essai aura une longueur totale d'environ 150 m et offrira 924 places assises (dont 66 en 1ère classe et 858 en 2ème classe).

Pour transporter un nombre équivalent de voyageurs, un train de 9 voitures SNCB du type normal serait nécessaire.

Un train classique de même longueur que le train d'essai à deux niveaux offrirait seulement 560 places assises. Le train à deux niveaux offre ainsi 65 % de places assises en plus.

x

x x

Deux vastes plateformes d'accès desservent d'une part, les compartiments d'extrémité et d'autre part, les deux grands compartiments centraux superposés auxquels on accède :

au niveau supérieur par un escalier central et au niveau inférieur, par deux escaliers latéraux. A noter que les compartiments fumeurs se trouvent au niveau supérieur.

Les portes d'accès sont à fermeture automatique et à ouverture assistée. Un dispositif de secours est prévu.

L'intercirculation entre voitures se fait par des portes coulissantes à rappel automatique libérant un passage de 0,650 m.

Chaque voiture est sonorisée;

La ventilation est assurée par air pulsé; en hiver, l'air est préalablement chauffé.

Dans ces voitures françaises qui seront mises à l'essai, d'une longueur de 24,3 m, le deuxième niveau se développe sur 13,2 m (entre les bogies).

x

Il résulte de ce qui précède que l'accès à chaque niveau s'effectue par les deux issues d'extrémité.

Ces circonstances ont une influence sur les délais d'embarquement et de débarquement des voyageurs et la durée du stationnement dans les gares.

Les essais de ce matériel en Belgique, avec enquête auprès des voyageurs, ont pour but de tester l'accueil de notre clientèle à la disposition à deux niveaux : escaliers intérieurs, hauteur des compartiments à places assises, problèmes d'accès, etc. Ils permettront aussi à la SNCB de déterminer les avantages et inconvénients comparés de l'utilisation éventuelle de ce matériel dans son exploitation.

La SNCB espère pouvoir compter sur la compréhension de sa clientèle et la prie de l'excuser pour les perturbations que les essais pourraient provoquer dans ses habitudes de voyage.