



MEDEDELINGEN



van de

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Leuvense weg, 21, Brussel.

Uitgegeven door de PERS- EN DOCUMENTATIEDIENST

Tel. 13.18.70 — toestellen 3013 en 3057

92913

Nr 68

8 Oktober 1956.

NADRUK GEWENST.

H. D.	KI
A. D.	
P. I.	

Verbeteringen in het treinverkeer tussen Brussel en Parijs.

Met ingang van 1 Juli 1957 zullen, binnen het raam van de internationale organisatie Trans-Europ-Express, dagelijks drie rechtstreekse verbindingen heen en terug tussen Brussel en Parijs verwezenlijkt worden door middel van snelle dieselmotortreinen 1e klasse met groot comfort, die tegen 140 km/uur kunnen rijden.

Afgezien van deze verbindingen heeft de N.M.B.S. er zich op toegelegd de loop van de gewone treinen met 1e en 2e klasse tussen de beide hoofdsteden te verbeteren. Zo zullen, dank zij haar initiatief, met ingang van dezelfde datum, de trein nr 116 die de reizigers in de voormiddag naar Parijs voert en de trein 129 die ze in de namiddag vandaar terugbrengt, van eind tot eind gesleept worden door twee diesel-electrische locomotieven type CC van de N.M.B.S. die samen een vermogen van 3500 pk ontwikkelen.

Het is bekend dat deze treinen thans te Bergen, Aulnoye en St-Quentin stilhouden en dat te Aulnoye de samenvoeging plaats heeft met een stel komende uit Luik en omgekeerd bij de terugreis. Diezelfde organisatie zal gehandhaafd blijven.

Doch, ondanks de sterkere samenstelling der stellen die tussen Brussel en Aulnoye 450 tot 550 ton en verder 700 ton (namelijk 14 beladen zware rijtuigen) zullen kunnen bereiken, zal door het nieuwe tractiestelsel de rijtijd merkkelijk verkort worden. Deze kon nu reeds vastgesteld worden op 3 u.12, stilstanden niet inbegrepen.

Rekent men echter daarbij de stilstanden en de nodige tijd voor de rangeringen te Aulnoye, dan zal de totale duur van het traject, die thans 4 u.5 min. bedraagt, met meer dan een half uur kunnen verminderd worden.

Om niets aan het toeval over te laten, werd op 25 September laatstleden een proeftrein ingelegd met een stel bestaande uit 10 metalen rijtuigen waaraan te Aulnoye nog 6 rijtuigen toegevoegd werden. De gang van de trein was volkomen regelmatig en heeft aangetoond dat het mogelijk is de trein "op tijd te laten lopen" in weerwil van sommige belemmeringen die bij een normale exploitatie onvermijdelijk zijn en waarmee wel dient rekening gehouden (vertragingen voor werken langsheen het spoor, gesloten seinen, enz.).

De snelheid van 125 km/uur werd over lange baangedeelten volgehouden. Het versnellingsvermogen van de diesellocomotieven is vooral gebleken op de lange helling van 5 mm/meter nabij Chantilly, die te Creil op een 50-tal km van Parijs aanvangt, helling die de reizigers wel bekend is wegens de vertraging welke de stoomtreinen aldaar ondervinden. Na in de nabijheid van Creil met opzet tot staan te zijn gebracht, kon de trein van 700 ton gemakkelijk weer op snelheid komen en is hij de helling met een vaart van ongeveer 100 km/uur opgereden.

Voegen wij daar nog aan toe dat, ofschoon twee locomotieven vóór de trein gespannen worden, deze laatste door één enkele bediende bestuurd wordt vanuit de voorste stuurpost. Met het oog hierop beheersen de bedieningskrukken de beide machines tegelijk door elektrische afstandsbediening.