

Tot het einde van het winterseizoen '73-'74 hadden de reizigers met Nederland als bestemming in het Centraal station van Antwerpen de mogelijkheid om een krant te kopen, rond te slenteren op de perrons en zelfs om een verfrissing te gebruiken (in dat geval diende men zich toch te haasten). Van 26 mei af kan men zijn tijd daar niet meer verliezen; men zal verplicht zijn een voorraad aan lectuur op te doen of zijn dorst te lessen te Brussel, vóór het vertrek. Inderdaad, het oponthoud te Antwerpen werd merkkelijk ingekort.

Het oponthoud in het station Roosendaal werd eveneens ingekort en dit dank zij de tweespanningslokomotieven die in gebruik worden genomen; daar Antwerpen een koppelstation is, diende men, terwijl de trein stilstond, de locomotief af te koppelen, een tweede locomotief aan te brengen en aan het andere uiteinde van het treinstel te koppelen, en vóór het vertrek remproeven te verrichten. Te Roosendaal werd er opnieuw van locomotief veranderd, daar het Nederlandse net niet op hetzelfde basis als het Belgisch net wordt gevoed (1500 volt in plaats van 3000 volt).

Ten einde 10 tot 15 minuten op het traject uit te winnen, hebben de Nederlandse Spoorwegen en de N.M.B.S. die operaties willen vereenvoudigen door eenvoudig en praktisch materiaal in gebruik te nemen.



## trek-duwtreinstellen voor Amsterdam

Vanaf de zomer 1974 zullen de Benelux-treinstellen dus getrokken worden door tweespanningslokomotieven die zowel in Nederland als in België kunnen rijden. Rijtuigen met stuurstand werden door onze burens gebouwd en worden aan het einde van het treinstel geplaatst. Ze omvatten, naast een bagageruimte en een buffet van 24 plaatsen, een stuurstand die op die van de gebruikte locomotief gelijkt.

Te Antwerpen schakelt de bestuurder van de locomotief over op het stuurrijtuig. Hij verandert van stuurcabine en nauwelijks twee minuten na de aankomst verlaat de trein opnieuw. Te Roosendaal, weer een kortstondige operatie en de trein kan voortrijden, ondanks het feit dat hij op dat ogenblik onder een andere elektrische spanning wordt gevoed.

De door de N.M.B.S. gebouwde rijtuigen eerste klasse en gemengde rijtuigen — eerste en tweede klasse — hebben meer comfort: verstelbare zitbanken, een verbeterde ophanging, een verzorgde warmte- en geluidsisolatie, een zeer heldere en sfeervolle verlichting, individuele leeslampen en een inwendige luidsprekerinstallatie waarmee de aankomst in elk station waar gestopt wordt, kan aangekondigd worden.

De dienstregelingen vertonen eveneens een paar wijzigingen: het vertrek heeft thans plaats op het uur 10 te Brussel-Zuid en op het uur 27 te Amsterdam, en dit elke dag tussen 7 en 22 uur. Wat het binnenvoer betreft, dient men te weten dat tijdens de daluren een rechtstreekse trein om het kwartier Brussel met Antwerpen zal verbinden. De Belgische treinen zullen te Berchem stoppen.

Die aanpassingen waren noodzakelijk daar het aantal reizigers op de Belgisch-Nederlandse lijn aanzienlijk toegenomen was. Daar het jaarlijks aantal reizigers (in beide richtingen) in tien jaar tijds van 650 000 tot 1 150 000 was gestegen, volstonden de korte trekduwtreinstellen (elektrische motorstellen) niet meer om de cliënteel volledige voldoening te schenken. Beide netten hebben een soepele oplossing gevonden die in de toekomst waarschijnlijk nog andere verbeteringen mogelijk zal maken.

