

Antwerpen-Brussel-Charleroi aan 140 per uur

Comfort en veiligheid in nieuwe motortrein

In november krijgen de treinreizigers van de lijn Antwerpen - Brussel - Charleroi de primeur met de allernieuwste Belgische trein te mogen rijden, waarvan een eerste exemplaar maandag in de werkhuizen te Brugge aan Verkeersminister

Chabert werd voorgesteld.

Dit elektrisch vierwagensormotorstel is het eerste van een reeks van 32, die een topsnelheid van 140 km. per uur kunnen bereiken. De verhoogde snelheid is niet de enige troef van deze nieuwe treinstellen want ook op ge-

bied van comfort en veiligheid zijn er talrijke nieuwigheden te noteren.

De afstand tussen de zitplaatsen werd vergroot (meer knieruimte); verwarming en verluchting zijn volledig nieuw; de wieldraaistellen geven een beter rijcomfort.

De wagenkast is van een bijzonder stevig type en bovendien zijn er kreukzones aan de uiteinden aangebracht die de veiligheid van de reizigers nog verhogen.

De opvallend afgeknotte neusvorm van de stuurkabine doet nogal eigenaardig aan, maar werd aldus getekend om een optimale veiligheid aan de bestuurder te verzekeren. Bij botsingen met wagens zal het aangereden voertuig niet meer door de voorruit worden geslingerd. De bestuurder beschikt over drie vluchtdeuren, verwarmde voorruit en nog tal van technische snuffjes die het leven van de treinbestuurder aangenamer zullen maken.

De ingangsdeuren met electropneumatische bediening zijn van een nieuw type: het zijn zwenkschulfddeuren in plaats van plootdeuren, die bij het openen naar buiten zwenken en dan parallel naast de wand schuiven. De deuren zijn uitgerust met een gevoelige boord: indien een reiziger bij het sluiten ervan klem raakt, gaan ze automatisch weer open, en dicht zodra de hinder verdwenen is. De doorgang tussen de rijtuigen werd verbeterd door de bestaande vouwbalgen te vervangen door balgen die onbrandbaar en volledig gesloten zijn. In elk treinstel is er een bijzondere ingang voor mindervaliden die met hun rolstoel gemakkelijk kunnen opstappen via een hellend vlak dat reeds in verscheidene stations beschikbaar is.

Met een totale lengte van 99 m. bieden de nieuwe treinen plaats aan 358 reizigers, waarvan 56 zitplaatsen in 1e klas en 302 zitplaatsen in 2e klas. Bovendien zijn er nog 140 staanplaatsen zodat de totale capaciteit 500 plaatsen bedraagt. Op de piekuren zullen twee tot drie vierdelige motorstellen aan elkaar gekoppeld worden, maar dit kan pas wanneer al de perrons op de lijn Antwerpen-Charleroi tot 300 m. zullen verlengd zijn.

(nae vervolg blz. 6)



NIEUWE MOTORTREIN

(Vervolg van blz. 1)

De NMBS stelde een vijfjarenplan 1976-1980 op met een investering van meer dan 80 miljard, waarvan 23 miljard bestemd is voor de aankoop van rollend materieel. Deze hoge uitgaven zullen al de treinreizigers ten goede komen, maar tevens zullen zij bijdragen tot het behoud van de werkgelegenheid in België. De huidige bestelling van 32 vierdelige motorwagens verschaft werk tot begin 1977 aan 1500 personeelsleden van « La Brugeoise et Nivelles », « ACEC » en talrijke onderaannemers.

J. DEMOL

ORANJEGRIJZE VIERTJES ANTWERPEN - CHARLEROI

NMBS stelde nieuw treinstel voor

(Van onze redakteur)

Als alles meezit, gaat de NMBS in november de eerste oranjegrijze treinstellen inzetten op de drukke lijn Antwerpen - Brussel - Charleroi. Dat is bijzonder goed

nieuws voor de vaste klanten op deze verbinding. Ze krijgen niet alleen meer comfort en capaciteit, belangrijk is ook dat de versleten tweedelige stellingen met houten banken geleidelijk van de rails zullen verdwijnen. Ze hebben hun « sporen » verdiend.

In het bijzijn van minister Chabert en andere prominenten werd gisteren bij La Brugeoise te Brugge de eerste vierdelige elektrische motortrein officieel voorgesteld. Wij deden dat in onze krant al maanden geleden. Toen werd er echter nog volop aan gesleuteld door de uitstekende vaklui van La Brugeoise. Nu is het stel kant en klaar om op de baan uitvoerig getest te worden.

De nieuwe trein kun je rustig het paradepaard van de NMBS noemen. Met de introductie van de frisse kleuren oranje en grijs schijnt de NMBS haar sombere groene gewaden (eindelijk) definitief te hebben afgelegd. Enkele jaren geleden kregen wij al een klein voorsmaakje van het nieuwe kleurenbeleid toen de dieselmotortreinen in een rood en geel jasje op de rails verschenen.

Maar er zijn niet alleen de frisse kleuren. Opvallend aan het viertje, waarvan La Brugeoise er 32 stuks bouwt, zijn de verhoogde stuurposten over de volledige breedte. Vooral de machinisten zullen er blij om zijn. Zij zitten nu een stuk veiliger en comfortabeler. Dat mocht wel.

Een andere nieuwigheid zijn de zwenk-schuifdeuren. Deze zijn uitgerust met een gevoelige boord. Indien een reiziger toevallig klem raakt, gaan ze automatisch weer open.

GEHANDICAPTEN

Het interieur is voor een Belgische trein een openbaring. Vooral aan de eersteklassers werd gedacht. Zij krijgen in de 32 nieuwe stellingen individuele zitjes. Wat de stoelopstelling in de breedte betreft,

houdt de NMBS vast aan de huidige opstelling: 2 + 2 in eerste en 2 + 3 in tweede klasse. Zij wil tijdens de spits — er worden dan circa 70 t.h. van het totaal aantal reizigers vervoerd — aan zoveel mogelijk mensen een zitje bieden. Daar is wat voor te zeggen maar het gaat in ieder geval ten koste van het zitcomfort.

Dit buiten beschouwing gelaten, wordt het beslist aange-naam reizen met het nieuwe materieel dat binnenin beter verlicht en verlucht is. Voor de binneninrichting werd gebruik gemaakt van moderne kleurrijke materialen. De tafeltjes bijvoorbeeld zijn in fel oranje.

In beide klassen is er meer beenruimte (wij worden inderdaad langer) en er werd eindelijk gezorgd voor een omroepingsinstallatie.

Vooral op aandringen van minister Chabert werd ook gedacht aan de gehandicapten. Zoals nu al in een aantal tweetjes werd op een balkon een middenhandgreep geplaatst waardoor mensen in een rolstoel via een hellend vlak makkelijker in de trein kunnen. Dat balkon wordt met een piktogram aangegeven. Trouwens ook de aanwijzingen dat je hier niet en daar wel mag roken, worden met (veel te kleine) piktogrammen aange-

geven. Minder geslaagd ten slotte zijn de bagarekken die men estetischer (en goedkoper) in de lengtes van de trein had aangebracht. La Brugeoise had het trouwens zo getekend maar de NMBS is klant...

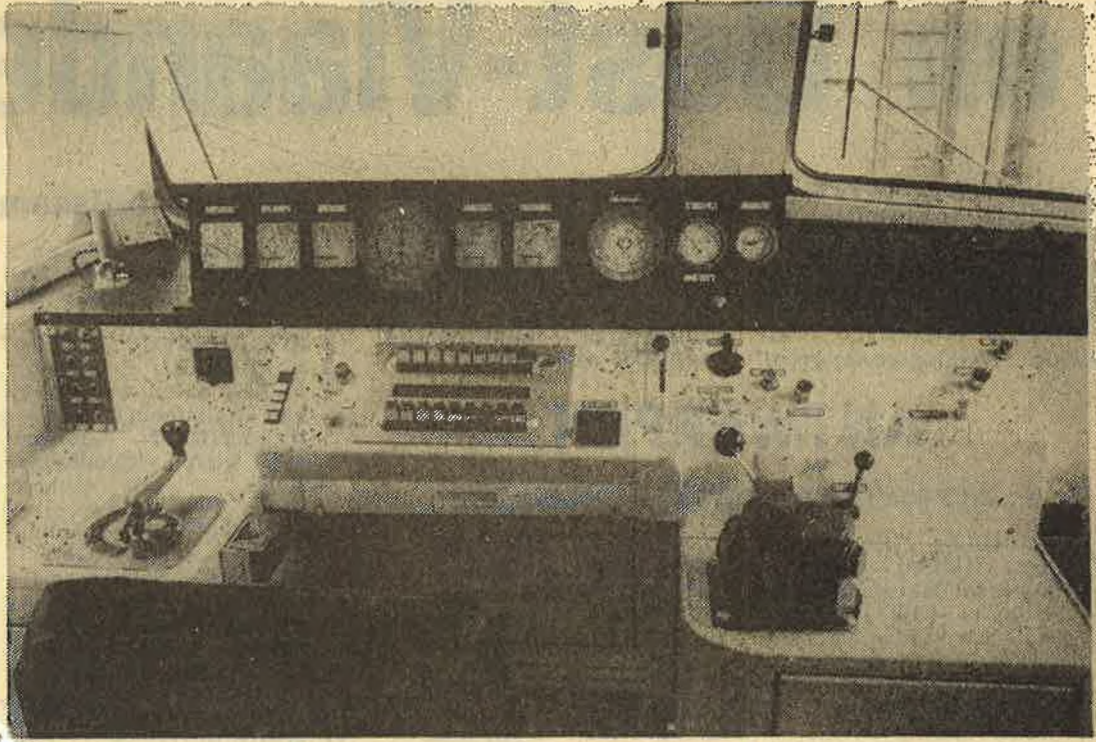
Nog enkele technische kenmerken. Een viertje is uitgerust met acht traktiemotoren met een totaal vermogen van ruim 1.550 kW. Iedere traktiemotor drijft een as aan van de draaistellen van de twee middenste rijtuigen. De viertjes beschikken verder over een energiebesparende thyristorsturing. Dezelfde die met succes bij 66 tweetjes werd ingebouwd.

Het nieuwe materieel zal van november af tot begin 1977 in dienst gesteld worden op de belangrijke geëlektrificeerde lijnen. De NMBS gaat het gebruiken voor snel- en semi-sneltreinen.

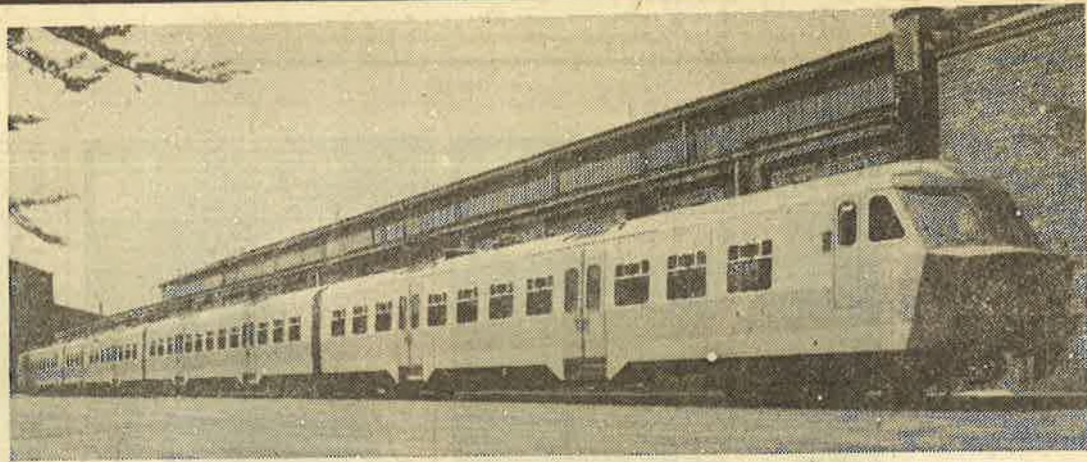
Op de lijn Antwerpen - Charleroi zullen in een nabije toekomst zelfs drie viertjes (een lengte van 300 m.) gekoppeld gaan rijden. Daarom moeten tegen mei 1976 de perrons van o.m. Antwerpen CS, Berchem, Mechelen Schaarbeek, Brussel-Noord en Brussel-Zuid aangepast worden. De viertjes kunnen overigens ook met tweetjes gekoppeld worden.

(H. Wr.)

*Geziet van Antwerpen
Di. 8.7.1975.*



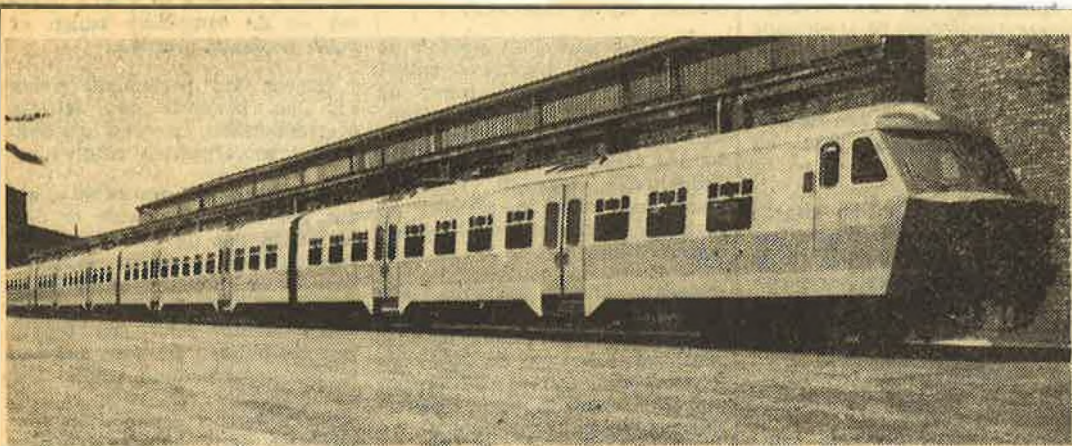
Een gezicht op het funktionele bedieningspaneel in een viertje. De machinist zit hier niet alleen zeer comfortabel maar ook veilig.



De NMBS is een nieuw treinstel rijker. Gisteren werd bij La Brugeoise te Brugge in het bijzijn van minister Charbert de eerste vierdelige elektrische motortrein voorgesteld. Er worden 32 stuks gebouwd. Als alles meezit, komen de eerste exemplaren in november op de drukke lijn Antwerpen - Brussel Charleroi. De viertjes gaan hier zorgen voor meer comfort en capaciteit.

Opoollend aan het viertje zijn niet alleen de frisse kleuren oranje en grijs maar ook de verhoogde stuurkabinen over de volledige breedte

Meer over het NMBS-viertje lees je op pagina 3.



Het nieuw elektrisch vierwagemotorstel dat van november af zal rijden op de drukke lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi. De afgeknotte neusvorm van de stuurkabine biedt een volledige veiligheid aan de bestuurder maar ook de rijtuigen zijn van een bijzonder stevig type

Voor de lijn Antwerpen - Brussel - Charleroi

Nieuwe motortrein (140 km/u) biedt meer comfort en veiligheid

In november krijgen de treinreizigers van de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi de primeur met de allernieuwste Belgische trein te mogen rijden, waarvan een eerste exemplaar maandag in de werkhuizen te Brugge aan Verkeersminister Chabert werd voorgesteld.

Dit elektrisch vierwagemotorstel is het eerste van een reeks van 32, die een topsnelheid van 140 km. per uur kunnen bereiken. De verhoogde snelheid is niet de enige troef van deze treinstellen. Ook wat betreft comfort en veiligheid zijn er talrijke nieuwigheden te noteren.

De afstand tussen de zitplaatsen werd vergroot (meer knie-

ruimte); verwarming en verluchting zijn volledig nieuw; de wiel-draaistellen geven een beter rij-comfort. Een luchtverwarmings-systeem met ingeblazen lucht met 10 verversingen per uur, een temperatuurregeling per afdeling en een ventilatiesysteem met 30 luchtversingen per uur zullen ongetwijfeld door de reizigers op prijs worden gesteld.

De wagenkast is bijzonder stevig. Bovendien zijn aan de uiteinden kreukzones aangebracht, die de veiligheid van de reizigers nog verhogen.

De opvallend afgeknotte neus-vorm van de stuurkabine doet nogal eigenaardig aan maar werd zo getekend om een optimale

veiligheid aan de bestuurder te verzekeren. Bij botsingen met auto's zal het aangereiden voertuig niet meer door de voorruit van de trein worden geslingerd. De treinbestuurder beschikt over drie vluchtdeuren, verwarmde voorruiten en nog tal van technische snuffjes, die zijn leven aangenaamer zullen maken.

De ingangsideuren met elektropneumatische bediening zijn nu zwenkschuifdeuren in plaats van plooiddeuren, die bij het openen naar buiten zwenken en dan parallel naast de wand schuiven. De deuren zijn uitgerust met een gevoelige boord: indien een reiziger bij het sluiten ervan klem raakt, gaan ze automatisch weer open en dicht zodra de hinder verdwenen is. De doorgang tussen de rijtuigen werd verbeterd door de bestaande vouwbalgen te vervangen door balgen die onbrandbaar en volledig gesloten zijn. In elk treinstel is er een bijzondere ingang voor mindervaliden die met hun rolstoel gemakkelijk kunnen opstappen via een hellend vlak dat reeds in verscheidene stations beschikbaar is.

500 PLAATSEN

Met een totale lengte van 99 m. bieden de nieuwe treinen plaats aan 358 reizigers, waarvan 56 zitplaatsen in 1ste klas en 302 zitplaatsen in 2de klas. Bovendien zijn er nog 140 staanplaatsen zodat de totale capaciteit 500 plaatsen bedraagt. Op de plekuren zullen twee tot drie vierdelige motorstellen aan elkaar gekoppeld worden maar dit kan pas wanneer al de perrons op de lijn Antwerpen-Charleroi tot 300 m. zullen verlengd zijn.

Voor de levering van het eerste elektrisch vierwagemotorstel werd maandag een extra-trein naar Brugge ingelegd voor de talrijke parlementairen en hoge ambtenaren van Verkeerswezen en van de spoorwegmaatschappij die de plechtigheid bijwoonden. De voorzitter van de NMBS noemde deze gebeurtenis het begin van een nieuwe periode in de modernisering van het spoorweg-net. De regering heeft zich inderdaad klaar uitgesproken voor de bevordering van het openbaar vervoer en in het bijzonder voor het spoorwegvervoer. De NMBS stelde een vijfjarenplan 1976-1980 op met een investering van meer dan 80 miljard waarvan 23 miljard bestemd is voor de aankoop van rollend materieel. Deze hoge uitgaven zullen de treinreizigers ten goede komen maar tevens zullen zij bijdragen tot het behoud van de werkgelegenheid in België. De huidige bestelling van 32 vierdelige motorwagens verschaft werk tot begin 1977 aan 1.500 personeelsleden van «La Brugeoise et Nivelles», «ACEC» en talrijke onderaannemers.

J. DEMOL

*Het Nieuws
Di. 8-7-1975.*

Nieuwe motorrijtuigen voor N.M.B.S.

BRUGGE. — In aanwezigheid van minister van Verkeerswezen Chabert en talrijke andere personaliteiten werd gisteren het eerste elektrisch vierwagemotorstel van een reeks van 32 door de constructeurs La Brugeoise et Nivelles en Acec aan de N.M.B.S. geleverd.

Dit is voor de N.M.B.S. een belangrijke stap op weg naar een comfortabel en modern vervoerapparaat. In het komende vijfjarenplan 1976-80 van de N.M.B.S. zijn ongeveer 80 miljard fr. investeringen in de spoorwegen voorzien, waarvan 23 miljard fr. voor de vernieuwing van het rollend materiaal.

Zowel technisch als op gebied van het comfort staat het nieuwe vierwagemotorstel aan de spits van de vooruitgang.

Voor de eerste maal werd een model op ware grootte gebouwd, dat volledig ergonomisch werd bestudeerd.

Vormgeving, design, verwarming en verluchting zijn volledig nieuw. De afstanden en de langsrichting tussen de nieuw ontworpen zitplaatsen werd vergroot. De wieldraalstellen werden opgevat om een verbeterd rijcomfort te verzekeren.

De thyristorregeling, waarmee de nieuwe elektrische vierwagemotorstellen zijn uitgerust, is een zeer moderne elektronische apparatuur. Deze vergemakkelijkt de snelheidsregeling en maakt progressief aanzetten zonder verlies mogelijk.

Vergeleken met de klassieke uitrusting biedt de thyristorre-

geling talrijke voordelen, waaronder een belangrijke energiebesparing bij de aanloop en een verminderd onderhoud.

Deze thyristoren met groot vermogen worden in België vervaardigd. Het motorstel met een maximum snelheid van 140 km. per uur heeft een lengte van 99 meter, biedt 358 plaatsen, waarvan 56 in eerste klasse en 302 in tweede klasse en bovendien, indien nodig 140 staanplaatsen, zodat de vervoercapaciteit 500 personen bereikt.

Voor de produktie van deze reeks moderne vervoermiddelen waarvan het laatste element begin 1977 aan de NMBS zal worden geleverd, zijn bij Acec, La Brugeoise et Nivelles en onderaannemers meer dan 1200 personen tewerkgesteld.

Het Volk - Di. 8-7-1975

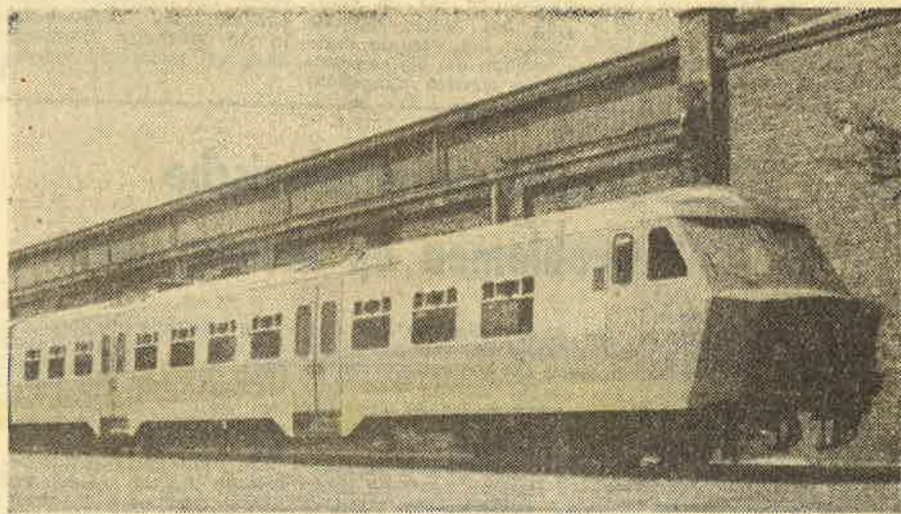
Minder-validen niet vergeten in nieuwe treinen

BRUSSEL. — Wanneer in november de treinreizigers van de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi met de allernieuwste Belgische vierdelige motorrijtuigen zullen kunnen reizen, zullen de minder-validen niet worden vergeten.

De ontwerpers hebben in ieder rijtuig een ingang voorzien met hellend vlak,

zodat in- en uitrijden met invalidewagentjes gemakkelijker zal verlopen.

Niet alleen wordt daarmee moeite gespaard maar ook tijd. Tijdens de officiële voorstelling van het nieuwe treintype bleek minister van Verkeerswezen Chabert bijzondere belangstelling te hebben voor deze technische innovatie.

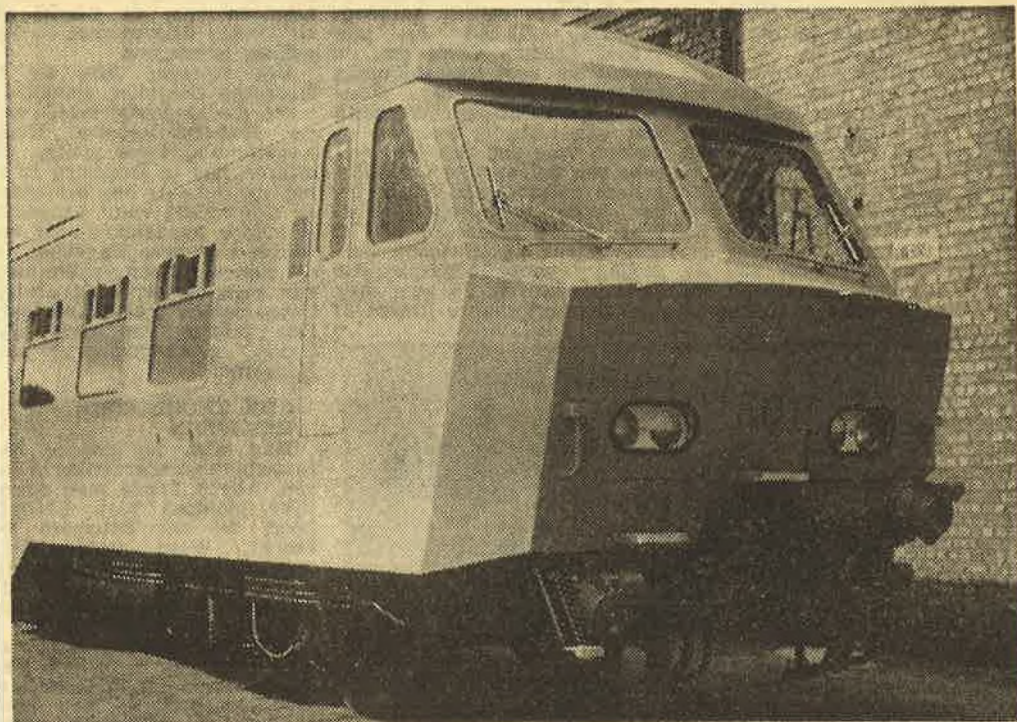


Zo zien de nieuwe elektrische vierwagenmotorstellen eruit, die de NMBS besteld heeft bij La Brugeoise et Nivelles en ACEC. Het eerste in de reeks van 32 werd zopas geleverd (foto). Het motorstel heeft een lengte van 99 meter, biedt 358 zitplaatsen waarvan 56 in eerste klasse en 140 staanplaatsen en kan een snelheid van 140 km. per uur halen. Vormgeving, verwarming en verluchting zijn volledig nieuw. De besturing geschiedt met een zeer moderne elektronische apparatuur.

Standpunt 2 / Randkrant 6 / Vakantiegids 10 / Regionaal 11 / Beu

Het Volk. Woensd. 9 juli 1975.

NIEUW TREINSTEL IN GEBRUIK



Treinreizigers die geregeld gebruik maken van de lijn Charleroi - Brussel - Antwerpen, kunnen de volgende dagen plaats nemen in een gloednieuw oranje- en metaalkleurig treinstel dat thans op deze lijn voor proefritten met reizigers wordt ingezet.

Dit elektrisch vierwagenmotorstel is het eerste van een reeks van 32. De vormgeving, luchtverversing en de verwarming zijn volledig nieuw. De reizigers hebben ook meer bewegingsruimte, in tweede zowel als in eerste klas.

Het motorstel met een maximale snelheid van 140 km. per uur, die later kan worden

opgevoerd tot 160 km., heeft een lengte van 99 m. en biedt 358 zitplaatsen, waarvan 56 in eerste klas en 302 in tweede klas. Er zijn bovendien 140 staanplaatsen, zodat een vervoercapaciteit van 500 personen wordt bereikt.

Het nieuwe treinstel wordt bijna alle dagen ingezet op de diensten 511 en 612, d.i. met vertrek in Antwerpen-Centraal om 11 u. 13, via Brussel-Zuid om 11 u. 52 en aankomst te Charleroi om 12 u. 37.

De terugkeer uit Charleroi geschiedt om 12 u. 58 via Brussel-Zuid (13 u. 40) naar Antwerpen (14 u. 20).

Het Volk
Zet. 23/2and. 24/8/75

TUSSEN ANTWERPEN EN CHARLEROI

Een trein die je niet mag missen

Het wordt gezellig treinen tussen Antwerpen en Charleroi. De spoorwegmaatschappij gaat de reizigers op de drukste lijn van het land eens lekker verwennen met 32 moderne, grijs-oranje en bovenal luxueuze motorrijtuigen.

Gedaan met het sjokken in de oude, getrouwe wagons, waar de allesbehalve frisse lucht zelf naar zuurstof snakt en de ruimte tussen de zitbanken zo krap is uitgemeten, dat je op de plekuren wel moet op de tenen van je overbuur trappen.

In de nieuwe trein krijg je niet alleen rijkelijk 10 cm. meer speelruimte voor je benen, maar adem je ook met plezier je longen vol. Er is een goed werkende « air conditioning », waarvoor onvervalste buitenlucht wordt aangevoerd. Per uur wordt de hele boel liefst zesmaal verversd: Lekker.

De fortunlijken, die eerste klasse reizen, krijgen gezellige oranje en groen geruite kuipzetels. De tweede klassers moeten het nog steeds met de klassieke banken stellen, maar ook zij voelen voortaan geen schokken meer.

De vierledige, elektrische motorstellen die door ACEC met thyristorschakelaars werden uitgerust.

Kapitein Adriaens

op zijn beurt

uit het leger gezet

trekken adembenemend zacht op en toch sneller dan hun oudere broers. Ook het remmen voel je haast niet meer. Je zit al gelijk op fluweel.

Toen ik vrijdag even mee mocht proefrijden tussen Brussel en Mechelen, schrok ik zelfs toen ik op het indrukwekkende instrumentenbord in de ruime stuurhut plots merkte, dat we met een snelheid van 125 km. per uur over de rails sjeesden. Of beter gleden.

Over glijden gesproken. De deuren zijn uitgerust met een attent veiligheidssysteem, dat er elektronisch over waakt, dat je niet meer pijnlijk tussen de dichtschuivende deuren wordt geklemd. Wie de slechte gewoonte heeft steevast op de allerlaatste seconde op de trein te wippen, zal dit vast kunnen waarden.

Voor de « droomtrein » eind dit jaar echt in dienst wordt genomen, maakt hij eerst nog een trip naar Wenen, om er in het Europees spoorcentrum een koude- en hitteproef te ondergaan. Met ons klimaat speel je inderdaad best zeker.

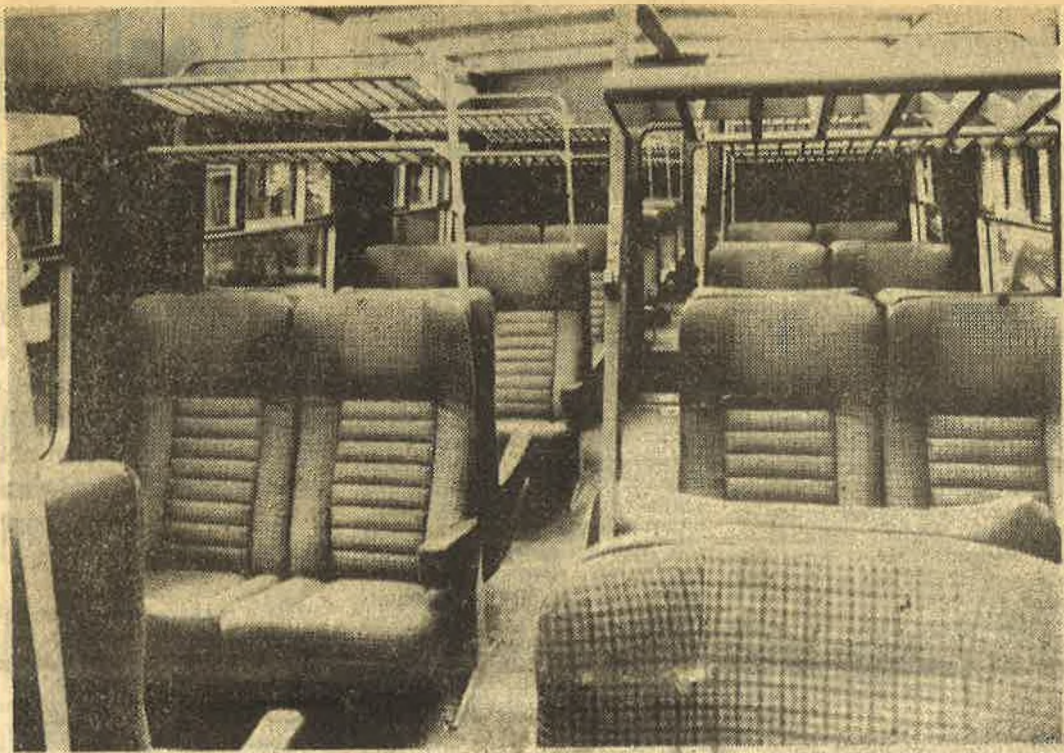
Intussen wordt het nieuwste « troeteltuig » van de NMBS hier te lande rustig verder uitgetest. Wie zin heeft om even mee te rijden, kan elke weekdag tussen Antwerpen en Charleroi « testreiziger » spelen.

Even de uren vermelden: vertrek te Antwerpen om 11 u. 13, doorkomst in Brussel-Noord om 11 u. 45, Zuid om 11 u. 55 en aankomst te Charleroi om 12 u. 34. Wie mee terug wil, moet geduld hebben tot 12 u. 56, stopt te Brussel-Zuid om 13 u. 40, in Noord om 13 u. 48 en is terug te Antwerpen om 14 u. 20.

Plaats is er genoeg: 358 zitten, 140 staanplaatsen.

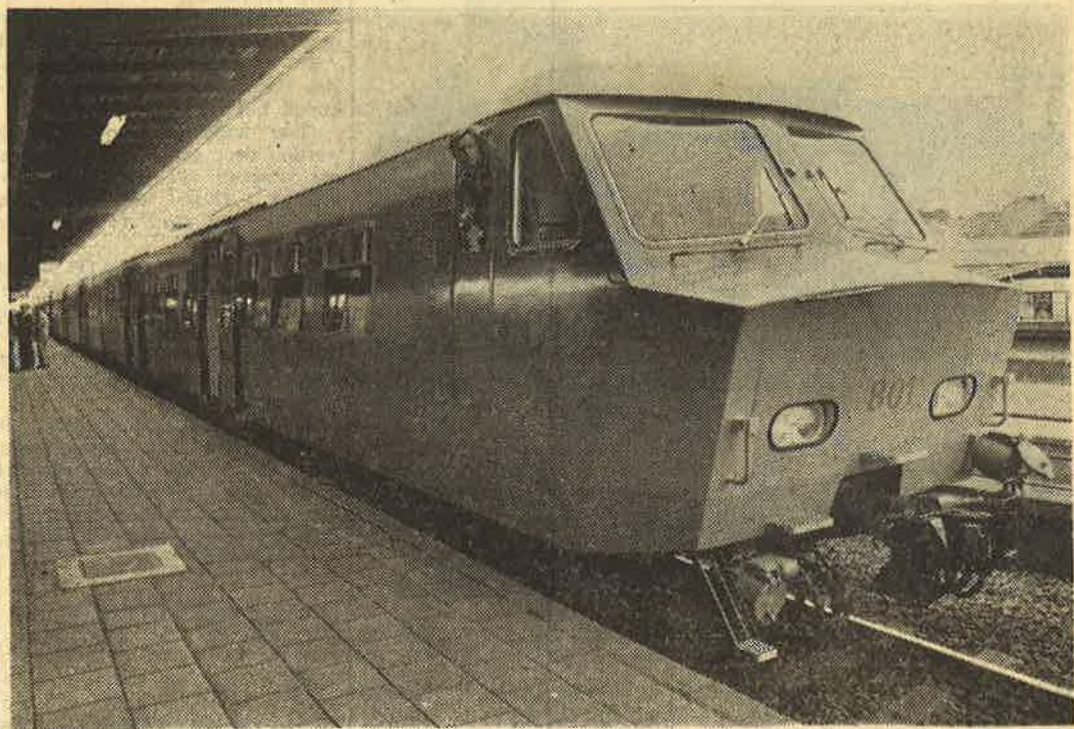
Misschien een leuk ideeetje voor een uitstap. Alvast goeie reis.

E. S.



In de eerste klasse krijg je lekkerzittende kuipzetels in leuke kleuren.

Het laatste Nieuws - 200. 28/2000. 24-8-75



Het nieuwe treinstel heeft alvast een moderne, aerodynamische lijn

Luxueus over de rails Antwerpen-Charleroi

Het wordt gezellig treinen tussen Antwerpen en Charleroi. De N.M. B.S. (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) gaat de reizigers op de drukste lijn van het land eens lekker verwennen met 32 moderne ,grijs-oranje en bovenal luxueuze motorrijtuigen. Gedaan met het sjokken in de ouwe trouwe wagons, waar de allesbehalve

frisse lucht zelf naar zuurstof snakt en de ruimte tussen de zitbanken zo krap is uitgemeten, dat je op de piekuren wel moet op de tenen van je overbuur trappen. In de nieuwe trein krijg je niet alleen rijkelijk 10 cm. meer speelruimte voor je benen, maar adem je ook met plezier je longen vol. Er is een goed werkende «airconditio-

ning», waarvoor onvervalste buitenlucht wordt aangevoerd. Per uur wordt de hele boel liefst zesmaal ververst. Lekker.

De fortunlijken, die eerste klasse reizen, krijgen gezellige oranje en groen geruite kuipzetels. De tweede klassers moeten het nog steeds met de klassieke banken stellen, maar ook zij voelen voortaan geen schokken meer.

De vierledige, elektrische motorstellen, die door Acec met thyristorschakelaars werden uitgerust, trekken adembenevend zacht op en toch sneller dan hun oudere broers. Ook de remmen voel je haast niet meer. Je zit al gelijk op fluweel.

Toen ik vrijdag even mee mocht proefrijden tussen Brussel en Mechelen, schrok ik zelfs, toen ik op het indrukwekkende instrumentenbord in de ruime stuurhut plots merkte ,dat we met een snelheid van 125 km per uur over de rails sjeesden, of beter gleden .

Over glijden gesproken. De

deuren zijn uitgerust met een attent veiligheidssysteem, dat er elektronisch over waakt dat je niet meer pijnlijk tussen de dichtschuivende deuren wordt geklemd. Wie de slechte gewoonte heeft steevast op de allerlaatste sekonde op de trein te wippen, zal dit vast kunnen waarden. Voor de trein eind dit jaar echt in dienst wordt genomen, maakt hij eerst nog een trip naar Wenen, om er in het Europees Spoorcentrum een koude- en een hitteproef te ondergaan. Met ons klimaat speel je inderdaad best zeker.

Intussen wordt het nieuwste

«troeteltuig» van de N.M.B.S. hier te lande rustig verder uitgetest. Wie zin heeft om even mee te rijden, kan elke weekdag tussen Antwerpen en Charleroi «testreiziger» spelen.

Even de uren vermelden: vertrek te Antwerpen om 11 u. 13, doorkomst te Brussel-Noord om 11 u. 45. Zuid om 11 u. 55 en aankomst te Charleroi om 12 u. 34. Wie mee terug wil, moet geduld hebben tot 12 u. 56, stopt te Brussel-Zuid om 13 u. 40 in Noord om 13 u. 48 en is terug te Antwerpen om 14 u. 20.

Plaats is er genoeg: 358 zit- en 140 staanplaatsen. E. S.

**bestel
uw herf
bij B
tegen voorseiz**

ANTWERPEN, De Keyserlei 11 - Mecl
zalaan 45 - Schildknaapstraat 38, 59 -
rue Cathédrale 114 - HET ZOUTE, Kus

D.N.G. - Zult. 23/2000. 24-8-75

Gaat Matra samenwerken

met La Brugeoise ?



door Herman Welter

Al verscheidene weken rijdt de NMBS proef met de begin juli in Brugge voorgestelde elektrische vierdelige motor-trein. Het oranjegrijze viertje met zijn onuitgegeven neus (zie titelfoto) komt in november in dienst op de lijn Antwerpen-Charleroi. La Brugeoise in Brugge bouwt 32 van deze fraaie stellen. Over het rijcomfort van het viertje kunnen wij nog niets vertellen. Bij de officiële voorstelling werd er (onbegrijpelijk) geen meter met de NMBS-aanwinst gereden. Andere spoorwegmaatschappijen doen dat natuurlijk wel als ze met nieuw materieel voor de dag komen. Maar de NMBS is nu eenmaal een oerconservatieve onderneming waar vele vooruitstrevend denkende mensen bij werken.

Zo waren enkele NMBS-ingenieurs zeer entoesiast toen wij het in ons verslag hadden over tweetje en viertje voor resp. tweerijtuigen vierrijtuigstel. Zij vonden het een goede woordkeuze. Die terminologie komt echter niet van ons maar van de Nederlandse Spoorwegen die het al lang hebben over tweetjes, drietjes en viertjes. Het is prettig te horen dat niet alle ingenieurs bij de NMBS akkoord gaan met het stroeve soms onnauwkeurige Nederlands van de NMBS.

Keurig Nederlands gebruikt onze spoorwegmaatschappij ook nog altijd niet in de stations. Zij heeft het over een omnibus, een semi-direkt en een direkt. In goed Nederlands is het stoptrein, semi-sneltrain en sneltrain. Als men aan de Frankrijkstraat een Van Dale zou rijk zijn, moet men eens gaan kijken onder omnibus. Men kan dit woord niet gebruiken in de betekenis van stoptrein.

Maar de NMBS, sorry de SNCB stoort zich hieraan niet. Voor haar is het Nederlands een tweederangs taal, een taal waarvoor je geen respect hoeft te hebben...

Enkele tijd geleden hebben verscheidene kustburgemeesters weer gepoogd het ministerie van Verkeer onder druk te zetten om de kusttramlijn op te heffen. Juist op een ogenblik dat men in Brussel aan het sleutelen was aan de modernisering van het materieel op deze lijn.

Gelukkig is Chabert een wijs man die zich niet laat manipuleren door mensen die geen enkele kijk hebben op het openbaar vervoer. De milieuvriendelijke zeetram, die voor het grootste gedeelte op eigen bedding rijdt, is vooral tijdens de vakantie niet meer weg te denken. Een vervanging door stinkende dieselbussen zou een grove beleidsfout zijn.

De knelpunten voor de zeetram liggen in De Panne, Oostende en Blankenberge. Goedkope verkeerstechnische ingrepen (o.m. parkeerverbod) kunnen zorgen voor een snelle oplossing. Maar dan moeten de betrokken burgemeesters wel van hun voorbijgestreefde theorie afstappen dat de tram de auto hindert. Na de energiekrisis is het omgekeerd.

Intussen is bij La Brugeoise in Brugge prijs gevraagd voor de bouw van twee gelede trams (zie tekening). Deze prototypes zijn bestemd voor het nog resterende buurtnet van Charleroi. Een van deze trams zal ook ingezet worden op de kustlijn om de reizigers (en de koppige burgemeesters) kennis te laten maken met modern comfortabel trammaterieel. De huidige zeetrams hebben immers hun beste tijd gehad en zijn dringend aan vervanging toe.

Na het uittesten van de prototypes volgt vrijwel zeker een bestelling van 55 trams voor Charleroi. Ook voor de kustlijn zijn 55 stuks gepland. Nu echter de tramverbinding De Panne - Knokke weer bedreigd wordt, zou dit order wel eens in de

ijkskast kunnen belanden. Minister Chabert zou nochtans helemaal niet van plan zijn de tramlijn met haar kostbare infrastructuur op te doeken. Integendeel. Het Verkeersministerie bestudeert zelfs de mogelijkheden de kustlijn een logische verlenging te geven tot aan het station van Adinkerke. Voor de spoorlijn Gent - Adinkerke zou dat beslist een opkikker zijn.

Terwijl sommigen in ons land de zeetram weg willen, zien een aantal Franse steden weer toekomst in dit vroeger met veel overtuiging afgeschreven vervoermiddel. Het Franse studie bureau Sodedeteg Engeneering stelt voor de bediening van agglomeraties van 200.000 tot 1 miljoen inwoners een «licht railsysteem» voor.

Onlangs werd in Nice het 41ste kongres van de UITP, de internationale unie van openbaar vervoer, gehouden. Op de tentoonstelling van materieel en uitrustingen die er traditioneel mee samenloopt, was de dubbelgelede tram GT 8S van Düwag de grote vedette. In Düsseldorf rijden er 69 van deze ruime en snelle tweerichtingstrams die via de Scharfenbergkoppeling in treinschakeling kunnen rijden.

Sodedeteg, het Franse verkoop- en studie bureau van Düwag, wil deze trams onder licentie in Frankrijk laten bouwen. De Franse onderneming CIMT beschikt intussen al over de licenties van de verschillende tramtypen van Düwag. CIMT mag zich echter verwachten aan een konkurrent. Matra, die in Rijsel furor maakt met een nieuwe, lichte automatische metro, wil ook trams gaan bouwen. Zij onderzoekt de mogelijkheid om samen te werken met een andere grote tramkonstrukteur. La Brugeoise schijnt de belangrijkste kandidaat te zijn. Het Belgische bedrijf is in Frankrijk niet onbekend. In Marseille en Saint-Etienne — twee van de drie Franse tramsteden — rijden trams van het PCC-type die in Frankrijk onder

licentie van La Brugeoise gebouwd werden.

La Brugeoise ligt ook goed in de race voor een Egyptisch order van 70 tramstellen die elk uit drie afzonderlijke rijtuigen bestaan. De buitenste rijtuigen (140 in totaal) zijn uitgerust met motoren en zouden in Brugge worden gebouwd. De 70 overige rijtuigen zouden onder toezicht van de Brugse firma in Egypte vervaardigd worden.

De Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) hebben in 1974 weer meer reizigers vervoerd: 132.267.104 tegen 130.471.958 in 1973. Een stijging met 1,4 t.h. De BVB bestrijkt een gebied met 361.000 inwoners. Binnen de Antwerpse agglomeratie, die nota bene 200.000 mensen meer telt, vervoerde de MIVA ruim 42 miljoen reizigers. Een pover resultaat.

Jaren geleden zag Basel af van een semimetro-project en koos resoluut voor een verkeersarme binnenstad en vrije trambanen. Het BVB-beleid steunt verder op frequentie, capaciteit en service. De resultaten zijn naventant. In Antwerpen daarentegen werkt men met de peperdure en trage premetro-oplossing zgn. toekomstgericht. Aan de reizigers anno 1975 wordt amper gedacht. De frequentie en de service die de MIVA biedt, zijn zonder meer slecht. Snelle en goedkope oplossingen à la Basel zijn volgens mensen als Blanckaert te eenvoudig en niet spectaculair genoeg.

