

De toeristische tram van Le Cap-Ferret

Tokio Narita

Dit nieuwe, internationale vliegveld is met vele jaren vertraging (door actiegroepen) uiteindelijk in 1978 geopend. Het ligt ten oosten van Tokio.

De Keisei Electric Railway had toen al zes jaar een 7 km lange zijlijn naar dit vliegveld gereed, waarover de beste railverbinding met Tokio wordt uitgevoerd. De afstand tussen het kopstation en de vliegveldgebouwen is net te groot om te lopen, zeker met veel bagage. Een ander nadeel is dat Keisei niet in centraal Tokio komt, maar eindigt in het station Keisei Ueno (vlakbij het station Ueno van de JNR), van waaruit men dan het centrum kan bereiken. De „Skyliner“-treinen van Keisei stoppen niet tussen het vliegveld en Keisei Ueno. Het Skyliner-materieel bestaat uit 30 motorrijtuigen, die tot treinstellen van maximaal 6 rijtuigen (360 zitplaatsen) kunnen worden gecombineerd. Het interieur is sterk door de luchtvaart geïnspireerd. Het is ook mogelijk met een stoptrein van Keisei via de Toei Asakusa lijn te rijden over het metronet, onder Ginza door (duurt lang, treinen vaak erg vol).

Ook is het mogelijk met de JNR naar Narita te rijden, maar het station ligt op 10 km van het vliegveld zodat een aansluitende bus moet worden genomen. Deze verbinding duurt langer en is ook duurder, vooral als een sneltrein wordt genomen.

De Air Terminal van de expresbussen naar het vliegveld ligt in centraal Tokio te Hakozaki. Deze bussen zijn echter alleen te gebruiken wanneer men op de Air Terminal incheckt, hetgeen tenminste 3 uur voor vertrek van het vliegtuig moet. De bus is erg duur, maar heeft als voordelen dat men niet voor z'n bagage hoeft te zorgen en onderweg niet hoeft over te stappen. Deze busverbinding neemt daarom 50% van het reizigersvervoer voor z'n rekening.

Literatuur

Openbaar vervoer 13 (1980) juni-juli nummer.

Thomas Cook Continental Timetable.

Diverse berichten en artikelen in De Koppeling, La Vie du Rail, Modern Railways en Headlights

Gaarne dank ik de heren W. van Alphen, H. P. Kaper, R. Numan, J. W. A. Poortermans en J. Verhoef voor hun bijdragen aan dit overzicht.

R. Ankersmit

Op bladzijde 42 van het boekje „Museumlijnen in Europa“ van de heer G. W. Stoer wordt melding gemaakt van de Tramway du Cap-Ferret, een toeristisch smalspoorlijntje in West-Frankrijk. Zo op het eerste gezicht een puur toeristische attractie, waaraan een serieuze railleefhebber schouderophalend voorbijgaat.

Wie echter toch in Le Cap-Ferret gaat kijken, ziet daar een echt kleinschalig trambedrijfje. De dieseltreintjes rijden in een tamelijk hoge frequentie dwars door het dorp en brengen hun reizigers tot op het strand.

De tram van Le Cap-Ferret is aangesloten bij de Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires, een zustervereniging van de NVBS, en de geschiedenis van de tram voert voor een deel naar ons land.

Le Cap-Ferret is een badplaatsje aan de Atlantische kust, ten zuidwesten van Bordeaux aan de baai van Arcachon. De kust bestaat hier uit zandstranden met daarachter duinen en dennebossen.

De geschiedenis van de Société des Tramways du Cap-Ferret begint in een sanatorium in Arcachon, waar de tramleefhebber Jacques Milet langdurig werd verpleegd. Tijdens dat verblijf bestudeerde hij landkaarten van de omgeving, waarbij hij dicht bij Arcachon, in Le Cap-Ferret, een klein tramlijntje ontdekte.

Ter plaatse hoorde hij, dat er ooit een smalspoorpaardtramlijntje had bestaan, maar dat het al jaren was verdwenen. Er

bleken trouwens niet minder dan acht lijntjes te hebben gereden in Le Cap-Ferret, met verschillende spoorwijdten en verschillende tractiesoorten, die zowel het toeristenvervoer, als de oorlogvoering hebben gediend. De eerste tramlijn was een breedspoorlijntje op een pier, dat in 1850 werd geopend.

Jacques Milet vatte het plan op om opnieuw een tram te laten rijden in Le Cap-Ferret. De rails daarvoor kwamen van een bouwplaats in het Massif Central en met één dieselloce en drie zelfgebouwde open rijtuigjes werd de lijn geopend. De spoorwijdte bedroeg 600 mm. De eerste tram vertrok op 13 juli 1952 om 15.00 uur.

Daarmee was de Tramway du Cap-Ferret de eerste amateurtramlijn in Frankrijk. Het was overigens in diezelfde tijd, dat de wereldberoemde Talyllyn Railway en Festiniog Railway door railleefhebbers een nieuw leven werd ingeblazen.

Een vermeldenswaardig feit is zeker dat Monsieur Milet in de beginjaren hulp heeft gehad van een Nederlander. De naam van deze persoon is de schrijver niet bekend.

In de volgende jaren werd het locomotievenpark uitgebreid met vier diesellocomotiefjes, afkomstig van verschillende industrieën. Een van de locomotieven kwam van het uitgebreide smalspoornet rond Pithiviers, waar nu nog een interessant smalspoormuseum is.

Enige tijd heeft men ook nog een benzine-elektrisch rijtuig gehad. Dit bleek echter te zwaar voor de toenmalige baan en het werd verkocht aan het toeristische lijntje in Mézioux bij Lyon.

Kaartje D. teh Grotenhuis

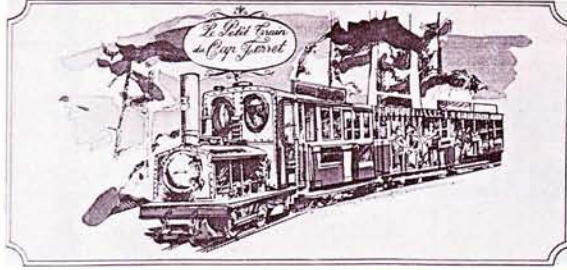


De tramlijn is ongeveer twee kilometer lang. Onderweg zijn er twee wisselplaatsen.

Liggen veel door amateurs geëxploiteerde spoor- en tramlijnen op plaatsen, „waar niemand er last van heeft“, deze lijn ligt als een echte tramlijn in de wegberm en voert dwars door het dorp. De kruisingen worden beveiligd door middel van knipperlichten, die door de tram in werking worden gesteld. Hiertoe zijn langs de lijn masten opgesteld, die het meest lijken op de voedingsmasten van een gyrobus, en die contact maken met twee contactpunten op de locomotief.

Het beginpunt ligt bij de aanlegsteiger van de veerboot naar Arcachon en draagt de naam „Bélisaire“. Daarna voert de reis langs zomerhuisjes en dennebossen. Hier zijn ook het dépôt en de eerste wisselplaats.

Na de Camping volgt de kruising met de Route de Bordeaux, de hoofdweg door het dorp. Aan de voet van de duinen ligt de tweede wisselplaats „Europe“. Vanwege de tramkruisingen is dit het aardigste observatiepunt voor de liefhebber. Via een vrij steile helling klautert het trammetje het duin over en eindigt, net als vroeger de RTM in Oostvoorne, op het strand. De gehele rit wordt in ongeveer twintig minuten afgelegd.



Met Pasen ontwaakt de Tramway du Cap-Ferret uit zijn winterslaap en er wordt gereden iedere zondagmiddag tot eind september. In het hoogseizoen, half juni tot eind augustus, kent men een dagelijkse dienst. 's Morgens worden dan drie ritten gemaakt en 's middags rijdt men, al naar gelang het weer, iedere dertien of iedere twintig minuten, waartoe drie of twee tramstellen nodig zijn.

Iedere tram bestaat uit een locomotief met drie rijtuigen, waarbij een (open) vierasser.

Het bedrijf beschikt over vier diesellocomotiefjes:

- drie tweeassige locomotieven, gebouwd door Schneider in 1922 (daarmee zijn zij ouder dan menige Nederlandse museumstoomloc). Zij hebben het uiterlijk van Décauville stoomlocjes gekregen en zijn donkergroen geschilderd.
- een tweeassige locomotief, gebouwd door Billard met centrale machinistenstandplaats. Het bouwjaar is de schrijver niet bekend. Deze loc rijdt in zijn oorspronkelijke vorm en is blauw-wit geschilderd.

Alle locomotieven hebben een Perkins dieselmotor van 68 kW. De eerste drie wegen 4,5 ton, de vierde 8 ton. Als goede trams zijn zij uitgerust met een (blikkerig klinkende) bel, die veelvuldig wordt gebruikt.

De volgende aanhangrijtuigen, alle van eigen fabrikaat zijn voorhanden:

- drie vierassige open rijtuigen, 8 m lang; 30 zitplaatsen en 12 staanplaatsen. De draaistellen zijn afkomstig uit Pithiviers.



*Locomotief 3 met de rijtuigen 4 en 3 bij vertrek van het strand te Le Cap-Ferret; 2 augustus 1979.
Foto H. Sluijters*

*Locomotief 3 met de rijtuigen 3, 4 en 8 op de wisselplaats „Europe” te Le Cap-Ferret; 2 augustus 1979.
Foto H. Sluijters*

- vier tweeassige open rijtuigen, 4,70 m lang; 18 zitplaatsen en 6 staanplaatsen.
- een tweeassig „convertible” rijtuig met eindbalkons, 5,10 m lang; 14 zitplaatsen op langsbanken en 6 staanplaatsen.
- een tweeassig gesloten rijtuig met middenbalkon, 5,10 m lang; 14 zitplaatsen en 12 staanplaatsen. Een van de beide compartimenten is als eerste klas „salon” ingericht. Er bestaat overigens geen eerste klas tarief.
- diverse lorries voor dienstgebruik.

De rijtuigen zijn lichtrood-beige geschilderd, het eerste klascompartiment is, in navolging van de Parijse métro, geheel beige van kleur.

Dat er in Frankrijk, in tegenstelling tot ons land, zoveel museumlijntjes met de spoorwijdte van 60 cm zijn, vindt zijn oorsprong in het feit, dat Frankrijk vroeger veel van dergelijke tramlijntjes – tortillards of slingeraars genaamd – hebben gereden. Dit is niet verwonderlijk in het geboorteland van de vader van het smalspoor Monsieur Décauville. De tram van Le Cap-Ferret is een van die bedrijfjes die de herinnering daaraan levend probeert te houden.

Tenslotte wil ik Monsieur Jacques Milet bedanken voor het beschikbaar stellen van de gegevens voor dit artikel.

Voor hen, die Le Cap-Ferret willen bezoeken, zij vermeld, dat er een spoorverbinding is met Arcachon. Vandaar is er een veerboot naar Le Cap-Ferret.

H. Sluijters

