

Inhoud

Voorwoord	5
Nederland	6
De NS in 1978 en 1979 (6) – Investeringsplannen (10) – De Nederlandse lokaallijnen (14) – Goederenvervoer (16) – De materieelpositie (18)	
West-Europa algemeen	24
Gaaf de TEE verdwijnen? (24) – Tempo 200 (25)	
België	28
Het spoorwegnet (30) – Modernisering reizigersmaterieel (32)	
Denemarken	34
1954-1979: 25 jaar My (34) – Nieuw materieel (37) – Spoorwegveerdiensten (39)	
Duitse Bondsrepubliek	41
100 jaar elektrische traktie (41) – De serie 120 (58) – Trek-en-duw voor de S-Bahn (58) – Het toeristische verkeer (60) – Overige ontwikkelingen (62)	
Finland	65
Veranderingen in het spoorwegnet (66) – Elektrische traktie (67)	
Frankrijk	68
De TGV (70) – Voorstadsverkeer Parijs (70) – De RER (73) – Franse diesellocomotief (73)	
Groot-Brittannië	74
1980: 150 jaar spoorwegen (74) – British Railways 1979-83 (75) – Kanaaltunnel (75) – Enkele cijfers (76)	
Italië	77
Luxemburg	78
Noorwegen	81
Het Noorse spoorwegnet (81) – Nieuw materieel (82)	
Oostenrijk	84
Modern materieel . . . (84) – . . . maar ook nog oud materieel (87) – Investerings (87) – Vindobona (90)	
Portugal	93
Spanje	96
Zweden	97
Elektrische locomotieven (97) – Diesellocomotieven (100) – Nieuw materieel (103) – Vervoerspolitiek (105)	
Zwitserland	107
SBB algemeen (107) – Neues Reisezugkonzept (109) – Nieuw materieel (109) – De Lötschbergbahn (111) – Furka-Oberalp Bahn (111)	

spoorwegen 1980

gerrit nieuwenhuis



uitgeverij de alk bv, alkmaar

België

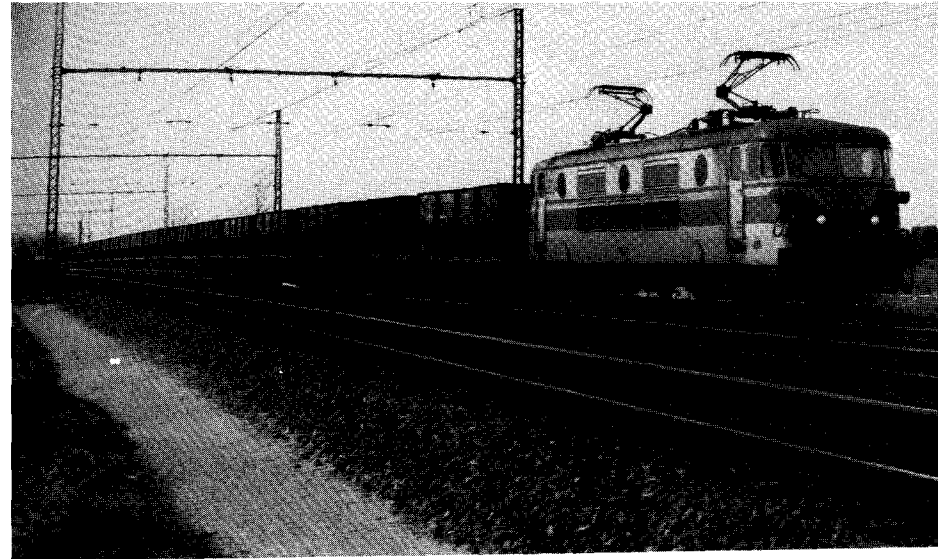
De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) is voor haar vervoersontwikkeling sterk afhankelijk van de activiteiten bij de zware industrie (vooral ijzer en staal) voor het goederenvervoer en van de situatie op de arbeidsmarkt voor het reizigersvervoer.

In 1978 is het Belgische reizigersvervoer met 1,2% ten opzichte van 1977 gedaald. Dit was vooral het gevolg van een daling van 9% bij de verkoop van abonnementen. Deze daling is het gevolg van een sterke toename van het aantal werklozen. Tegenover deze daling stond een stijging van het internationale reizigersvervoer met 8,6% en bij het vervoer per auto-slaaptrein van zelfs 24%.

Het goederenvervoer van de Belgische spoorwegen steeg in 1978 met 9,8% ten opzichte van 1977. Dit was vooral te danken aan een sterke stijging van de doorvoer van goederen met 14,6%. Dit transitoverkeer betreft vervoer van landbouwproducten van Frankrijk naar Nederland (maïs), steenkool van Duitsland naar Frankrijk en Luxemburg, ijzererts vanuit de havens naar Luxemburg, staalproducten vanuit Duitsland en Luxemburg naar de havens en van chemische producten vanuit Frankrijk naar de havens.

Zowel de ontwikkelingen bij het reizigersvervoer als bij het goederenvervoer tonen aan, dat België een belangrijk spoorwegknooppunt in West-Europa is.

De directie van NMBS blijft voor de toekomst van het spoorwegverkeer optimistisch. Met name de olieschaarste en de prijs van olie zullen belangrijke gevolgen hebben voor de spoorwegen. In Europees verband zal dan gestreefd moeten worden naar een kwaliteitsverbetering, vooral een reistijdverkorting.



Voor de Belgische spoorwegen is het goederenvervoer van groot belang (foto Yves Steenebruggen).

Enkele moderne Belgische locomotieven van de serie 2000 (foto Yves Steenebruggen).



Modernisering reizigersmaterieel

Op 1 januari had de NMBS 1959 rytuigen voor binnenlands verkeer in dienst, waarvan er 1041 gebouwd zijn tussen 1933 en 1937. Deze rytuigen zijn aan vervanging toe. De Belgische spoorwegen stelden in 1979 de eerste nieuwe rytuigen in dienst van het type M4. Totaal zullen worden gebouwd:

- 430 rytuigen tweede klas;
- 50 rytuigen eerste klas;
- 35 rytuigen tweede klas met bagageruimte en restauratie (in België snack genoemd)
- 65 rytuigen eerste klas met bagageruimte.

Voorlopig werden 30 rytuigen eerste klas en 245 rytuigen tweede klas besteld. Deze rytuigen zijn geschikt voor een snelheid van 160 km/u, maar kunnen met een extra reminrichting geschikt gemaakt worden voor 200 km/u.

Bij de ontwerpen voor elektrische treinstellen zijn in België vier fasen te onderscheiden:

1. Het klassieke tweerijtuigtreinstel gebouwd tussen 1950 en 1970, typen 50, 51, 53, 54, 55, 56, 62, 66 en 70. Maximum snelheid 130 km/u.
2. Het klassieke tweerijtuigtreinstel met thyristorbesturing (zie onze uitgave 1979). Gebouwd na 1970; typen 70 th, 73/74 en Sabena. Maximum snelheid 140 km/u.
3. De vierrijtuigtreinstellen van het type AM4, (serie 800), gebouwd tussen 1975 en 1979, met een maximumsnelheid van 140 km/u.
4. Tweerijtuigtreinstellen van het type AM80, waarvan een serie van 35 treinstellen is besteld. De eerste treinstellen zullen in 1981 in dienst komen. Deze nieuwe generatie zal een verbeterde aanzet hebben ($0,75 \text{ m/sec}^2$) en een maximum snelheid van 160 km/u. Deze snelheid van 160 km/u kan in 210 sec. worden bereikt. De AM80 zal ook weer een verhoogde cabine krijgen, voor een betere veiligheid van de machinist.

Belgische locomotieven zijn ook in het buitenland te zien. Hier meersysteemlocomotief 1802 (rechts) naast een Duitse 103 in Köln Hbf.