

inhoud

Voorwoord	4
Nederland	5
Een terugblik (5) - Goederenvervoer (9) - Twee nieuwe lijnen (9) - Grote projecten (14) - Noord-Nederland (17) - Rollend materieel (17)	
Overzicht Luchthavenlijnen	20
België	22
Fusie NMBS en NMVB (22) - Materieel (23) - Werkzaamheden in Brussel (24) - Elektrificatiewerkzaamheden (24)	
Denemarken	25
Vijfjarenplan 1982-1986 (25) - Materieel (27) - Veerdienst Korsør-Nyborg (28) - Werkzaamheden in Køge (29)	
Duitse bondsrepubliek	30
Lijnen voor hoge snelheden (30) - Elektrificaties (34) - Goederenvervoer (35) - Regionaal vervoer (35) - S-Bahnnetten (36) - Materieel (38) - Fusie particulieren spoorwegen (47)	
Finland	50
Algemeen (50) - Elektrificatiewerkzaamheden (53) - Materieel (53)	
Frankrijk	56
TGV (56) - Overig nieuws (57)	
Groot-Brittannië	61
Enkele records van British Railways (61) - Algemeen nieuws (61) - Elektrificaties (62) - Rollend materieel (63) - Kanaaltunnel (66)	
Ierland	68
Noord-Ierland (68) - Elektrisch net van Dublin (69)	
Italië	70
De FS moderniseert (70) - Brennertunnel (70) - Materieel (71)	
Luxemburg	74
Materieeloverzicht (76)	
Noorwegen	84
Algemeen (84) - Materieel (84) - Materieeloverzicht (86)	
Oostenrijk	89
Nieuwe spoorlijn (89) - Elektrificaties (89) - Wiener Schnellbahn (90) - Rollend materieel (91)	
Portugal	93
Spanje	95
Zweden	98
Ontwikkelingen en investeringen (98) - Materieel (101) - Automatic Train Control (104)	
Zwitserland	105
S-Bahn in Zürich (105) - Luchthavenlijnen (106) - Brünigbahn (107) - Overig nieuws SBB (108) - Bern-Lötschberg-Simplon (109) - Overige maatschappijen (109)	

spoorwegen 1982

gerrit nieuwenhuis



uitgeverij de alk bv, alkmaar

België

Fusie NMBS en NMVB

De Belgische regering heeft toestemming gegeven voor een fusie tussen de Belgische spoorwegen (NMBS) en de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen (NMVB), de exploitant van regionale tram- en buslijnen. De details voor de fusie moeten nog vastgesteld worden, maar in grote lijnen is er overeenstemming.

De nieuwe maatschappij krijgt een centrale directie, waarvan de president door de Koning wordt benoemd. De inkopen worden eveneens gecentraliseerd.

Het bedrijf krijgt twee hoofdafdelingen: rail en weg. Reizigerstarieven zullen ook in de toekomst door de regering vastgesteld worden, maar de goederentarieven worden door de direktieraad vastgesteld.

Voor de reizigers zal de fusie voordelen hebben. De dienstregeling van trein en bus zal meer op elkaar afgestemd worden.

Materieel

De NMBS had in januari 1981 249 elektrische locomotieven. Door de voortschrijdende elektrificaties is er eveneens een toenemende behoefte aan elektrische locomotieven. In 1981 is de levering begonnen van zestig locomotieven van de serie 27 voor zowel de reizigers- als de goederendienst.

De B'B'-locomotieven hebben een vermogen van 4150 kW en wegen 84 ton.

Er bestaat echter ook behoefte aan minder sterke locomotieven. Gedacht wordt aan een locomotief van 3000 kW. De NMBS heeft toestemming gekregen dertig locomotieven te bestellen van de serie 21 bij La Brugeoise et Nivelles. Deze serie 21 zal in grote lijnen gelijk zijn aan de serie 27, waarvan ze zijn afgeleid. De bouw begint in 1982 en de eerste locomotief wordt in 1983 op de spoorbaan verwacht.

Op langere termijn is er ook behoefte aan een nieuwe meersysteemlocomotief voor de dienst naar Nederland en naar Frankrijk. Een meersysteemlocomotief is een locomotief, die geschikt is voor verschillende stroomsystemen. De diensten tussen Amsterdam en Brussel worden voor een deel gereden door de donkerblauwe Benelux-treinstellen uit 1957 en voor een deel met trek-duwtreinen met de Belgische locomotief van de serie 2551-2558 uit 1960 en 1961. Ter vervanging zullen twaalf locomotieven worden besteld van de serie 11, die gelijk zal zijn aan de serie 21. Deze locomotief wordt ingericht met de Nederlandse ATB-installatie. Vanaf 1985 is deze locomotief te verwachten.

De serie 12, ook weer afgeleid van de 21, zal met tien stuks deel gaan nemen aan het verkeer naar Frankrijk, waar nu de series 15 (5 stuks uit 1962), 16 (8 stuks uit 1966) en 18 (6 stuks uit 1973) in dienst zijn.

De NMBS wil haar rijtuigen voor het internationale verkeer door moderne rijtuigen vervangen. Thans rijden nog rijtuigen met een leeftijd van 30 en 40 jaar. Na de aflevering van de hele serie M4 voor de binnenlandse dienst, zal de bouw beginnen van 150 rijtuigen van het Eurofirma-type, 40 couchette-rijtuigen en 20 restauratierijtuigen. Dit materieel zal vanaf 1984 gaan rijden tussen Brussel en Lille en in de relatie Amsterdam-Brussel-Parijs.

De NMBS zal vanaf 1981 500 nieuwe goederenwagens in dienst stellen voor het vervoer van steenkool. Het worden zelflossers met een capaciteit van 50 ton. Deze bestelling is noodzakelijk geworden nu steeds meer elektriciteitscentrales weer overgaan op steenkool. Per jaar zal de NMBS 4.680.000 ton steenkool gaan vervoeren.

Werkzaamheden in Brussel

In 1982 zal in Brussel het centrale seinhuis klaar zijn. Tot 1984 zal dan een relaisbeveiliging worden geïnstalleerd voor de beveiliging van het station Brussel Zuid. Er zal bovendien een derde spoor komen van Zuid naar Denderleeuw en een vierde spoor van Zuid naar Halle.

Elektrificatiewerkzaamheden

In september 1980 is het traject Manage-Bergen (Mons) geëlektrificeerd, terwijl in januari 1981 de elektrificatie van (Antwerpen-) Lier-Aarschot-Leuven gereed kwam. In 1981 zijn de werkzaamheden voortgezet voor de elektrificatie van Lier-Herenthals en Aarschot-Hasselt. In Zuid-België werd gewerkt aan de baanvakken Kortrijk-Moeskroen (Mouscron) en Moeskroen-Doornik (Tournai). Moeskroen wordt dan voor zowel het goederen- als het reizigersverkeer het grensstation waar de Belgische en Franse locomotieven elkaar aflossen. Met het gereedkomen van de elektrificatie van Saint Ghislain-Doornik eind 1981 is de elektrificatie van de „Waalse ruggegraat” Luik-Namen-Bergen-Doornik-Moeskroen voltooid.