

inhoud

Voorwoord	4
Starre dienstregeling	6
Nederland	8
De ontwikkeling bij NS (8) - De acht knelpunten (11) - Situatie rond Amsterdam (13) - Overige bouwprojekten (17) - Het goederenvervoer (21) - Rollend materieel (22)	
België	32
Meer lijnen geëlektrificeerd (32) - Rollend materieel (35)	
Denemarken	39
Het spoorwegnet (39) - Rollend materieel (40)	
Duitse Bondsrepubliek	44
Algemene ontwikkelingen (44) - Materieel (47) - Partikuliere maatschappijen (53)	
Finland	56
Een beetje geschiedenis (56) - Valtionrautatiet nu (56) - Rollend materieel (58)	
Frankrijk	60
Het sukses van de TGV (60) - Het spoorwegnet (60) - Voorstadsverkeer in Parijs (61) - Rollend materieel (63)	
Groot-Brittannië	64
De problemen van British Railways (64) - Rollend materieel (64)	
Ierland	70
Italië	72
Algemeen (72) - Grote projecten (72) - Rollend materieel (74)	
Luxemburg	75
Noorwegen	78
Twee nieuwe projecten (78) - Materieel (79)	
Oostenrijk	80
Austrotakt (80) - Het spoorwegnet (80) - Smalspoornetten (82) - Rollend materieel (84) - ZillertalBahn (86) - Stern & Hafferl (87)	
Portugal	92
Spanje	94
RENFE tot 1992 (94) - Rollend materieel (95)	
Zweden	98
Algemeen (98) - Rollend materieel (99)	
Zwitserland	101
Schweizerische Bundesbahnen (101) - Ontwikkelingen bij partikuliere maatschappijen (102) - Materieel SBB (104) - Materieel overige maatschappijen (109)	

spoorwegen 1983

gerrit nieuwenhuis



uitgeverij de alk bv, alkmaar

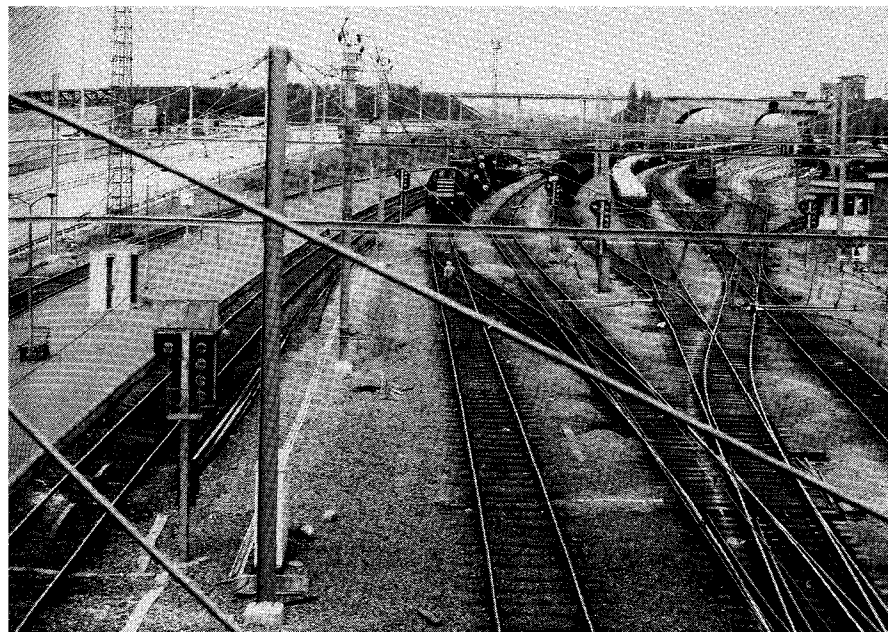
België

Meer lijnen geëlektrificeerd

In 1981 en 1982 zijn weer een aantal spoorlijnen in België voor de elektrische dienst geopend. Op 11 januari 1981 werd de elektrische dienst van *Antwerpen via Lier en Aarschot naar Leuven* in dienst genomen. De elektrifikatie van Antwerpen tot Mortsel was al gereed, het traject van Mortsel tot Leuven is 49 km lang. De toegestane snelheid van 90 km/u is daarbij verhoogd tot 120 km/u tot Lier en tot 140 km/u tussen Lier en Aarschot. In het station Lier is het emplacement gewijzigd. Ook de zijlijn van Lier naar Herentals is onder de draad gekomen. In het station Aarschot is het goederenemplacement verlengd.

Op 31 mei 1981 volgde de spoorlijn van *Brussel via Dendermonde naar Lokeren*. Lokeren ligt aan de spoorlijn van Antwerpen naar Gent, Dendermonde aan de spoorlijn Mechelen-Gent. Het was de bedoeling het baanvak Lokeren-Dendermonde al eerder te elektrificeren, maar de bouw van een nieuwe Scheldebrug bij Dendermonde heeft dit werk ernstig vertraagd. De nieuw aangelegde bovenleiding begint in Jette en bereikt na 44 km Lokeren. Bij Lokeren is de hele spoorlijn verhoogd.

Aarschot-Diest-Hasselt is een verbinding, waar de elektrische treinen sinds 27 september 1981 rijden. Deze spoorlijn is 37 km lang en is onderdeel van de verbinding van Antwerpen naar Luik. Ook op deze lijn is de snelheid verhoogd van 90 km/u tot 140 km/u. De spoorbaan is verzaamd met name in de richting Luik, waarover de zware ertstreinen gaan rijden. Door deze elektrifikatie zullen rechtstreekse sneltreinen gaan rijden van Hasselt naar Antwerpen en naar Leuven. De volgende geëlektrificeerde spoorlijn ligt in het Waalse gebied.



Het stationsemplacement in Visé na de elektrifikatie. (foto NMBS)

Op 8 januari 1982 kwam de elektrische dienst op de verbinding *Mons (Bergen) via Tournai (Doornik) naar Mouscron* gereed. De Fransen openen de elektrische dienst Lille-Tourcoing-Mouscron in mei 1982.

De elektrifikatiewerkzaamheden zijn begonnen in St. Ghislain, terwijl de lijn 57 km lang is. Ook hier is de snelheid verhoogd tot 140 km/u, terwijl het de bedoeling is op enkele trajecten een snelheid van 160 km/u toe te staan. Het station Mouscron is overgangsstation van het Belgische 3000 Volt naar het Franse 25000 Volt.

Door het gereedkomen van dit werk is een directe verbinding van Luik in het noordoosten naar Mouscron in het zuidwesten ingesteld.

De verbinding Luik-Mouscron via Mons wordt wel de Waalse dwarslijn genoemd. Daarnaast is er de Vlaamse dwarslijn Mouscron-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-Luik.

Op 23 mei 1982 zijn elektrische treinen gaan rijden op de volgende spoorlijnen: Denderleeuw-Zottegem (21 km) - Luik-Visé-Tongeren (36 km) - Hasselt-Tongeren-Liers (38 km).



Het nieuwe stationsgebouw in Visé. (foto NMBS)

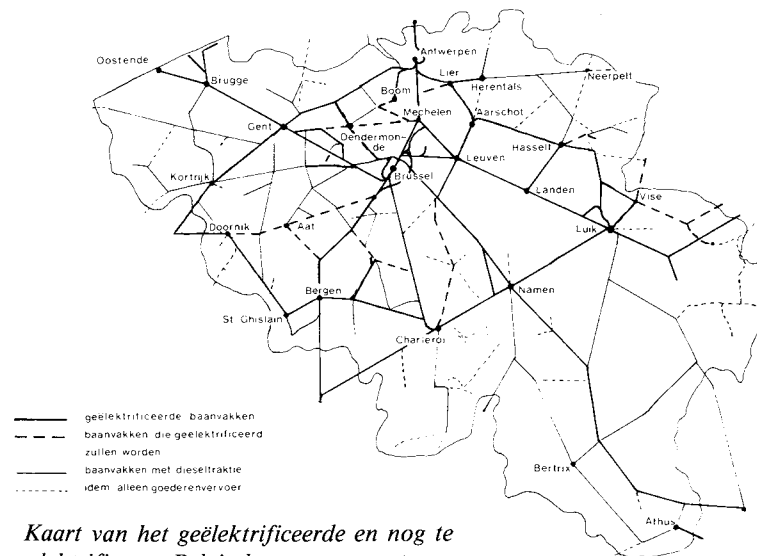
Denderleeuw-Zottegem is een verbinding van de lijn Brussel-Aalst-Gent naar de lijn Gent-Oudenaarde. De verbinding Zottegem-Kortrijk zal volgens planning in 1985 geëlektrificeerd moeten zijn. De snelheid is op deze lijn verhoogd van 90 tot 120 km/u. De stoptreinen worden met elektrische treinstellen gereden, de doorgaande sneltreinen van Brussel naar Kortrijk zullen tot 1985 nog door diesellokomotieven getrokken worden.

Luik-Visé-Tongeren en Hasselt-Tongeren-Liers vormen de afronding van de Vlaamse dwarslijn. De verbinding Hasselt-Liers-Luik wordt vooral gebruikt door reizigerstreinen, Hasselt-Visé-Luik door goederentreinen. In 1984 zal ook de aansluiting Visé-Montzen en in 1985 Visé-Maastricht geëlektrificeerd zijn.

Voor 1983 staat de afronding van het 40 km lange baanvak Mechelen-Dendermonde-Schellebelle op het programma. Dit baanvak is een onderdeel van de verbinding Mechelen-Gent.

Behalve het elektrificeren van spoorlijnen werken de Belgische Spoorwegen aan het verhogen van de baanvaksnelheid. Op een aantal lijnen mag nu met 160 km/u gereden worden: Oostende-Brussel-Luik; Roosendaal-Brussel-Quévy; Gent-Kortrijk; Mons-Mouscron.

SPORWEGEN IN BELGIË

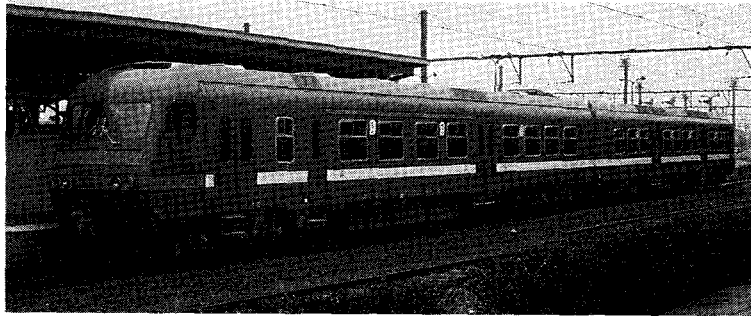


Kaart van het geëlektrificeerde en nog te elektrificeren Belgische spoorwegnet.

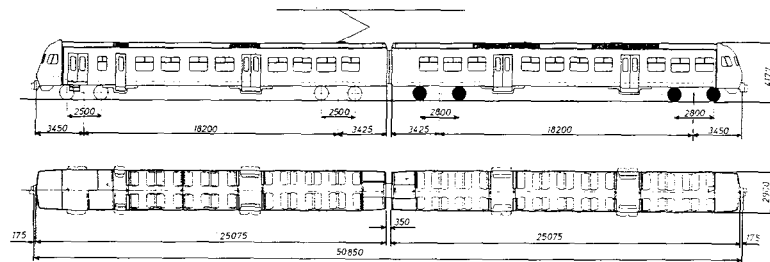
Het station Antwerpen Centraal is een groot knelpunt in het Belgische spoorwegnet. Dit oude kopstation trekt veel reizigers aan met name tijdens de spitsuren. Doorgaande treinen worden gereden met trek-duwtreinen of treinstellen om het kopmaken zo kort mogelijk te houden. Er zijn plannen om dit knelpunt op te heffen door een verbouwing van het station en het emplacement.

Rollend materieel

Het oprukken van de elektrische tractie heeft tot gevolg dat verschillende diesellokomotieven buiten dienst gesteld kunnen worden. In 1981 zijn de zes lokomotieven van de serie 64 afgevoerd, na een dienst van net 20 jaar (bouwjaar 1962). Reden voor het verdwijnen van deze serie is behalve de elektrificatie ook het probleem met de Cockerill-dieselmotor. Ook de series 59 en 60 zullen langzamerhand gaan verdwijnen.



Het nieuwe Intercitymaterieel van de Belgische spoorwegen. (NMBS)



Door de komst van nieuwe rijtuigen zijn de stalen rijtuigen type L uit 1932 buiten dienst gesteld. Deze rijtuigen hadden geen vouwbalgen. De reizigers zaten op houten banken.

Voor wat het nieuwe materieel betreft kunnen de nieuwe series 27 en 03 gemeld worden.

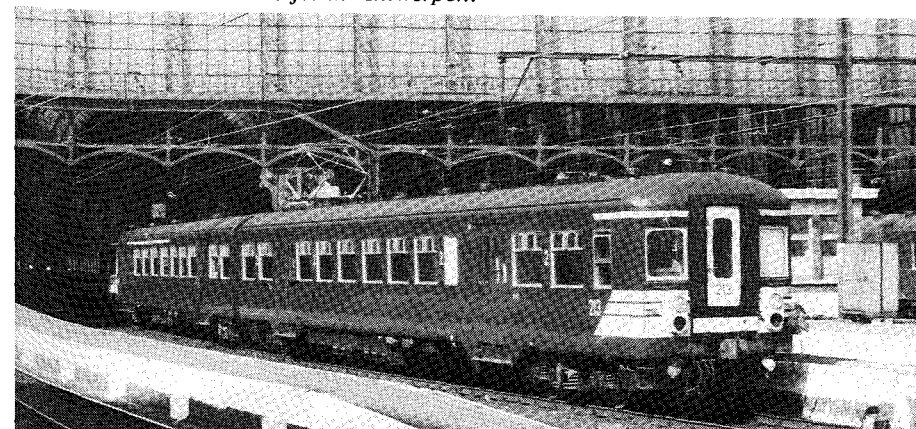
In oktober 1981 begon de aflevering van de zestig lokomotieven serie 27. In november 1983 moet de laatste afgeleverd zijn door La Brugeoise et Nivelles (huidige naam: Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies). Ateliers de Construction Electrique de Charleroi (ACEC) levert de elektrische installatie. De serie 27 heeft een vermogen van 4150 kW en een topsnelheid van 160 km/u. Dit materieel moet dertien internationale rijtuigen zonder moeite kunnen trekken met 160 km/u.

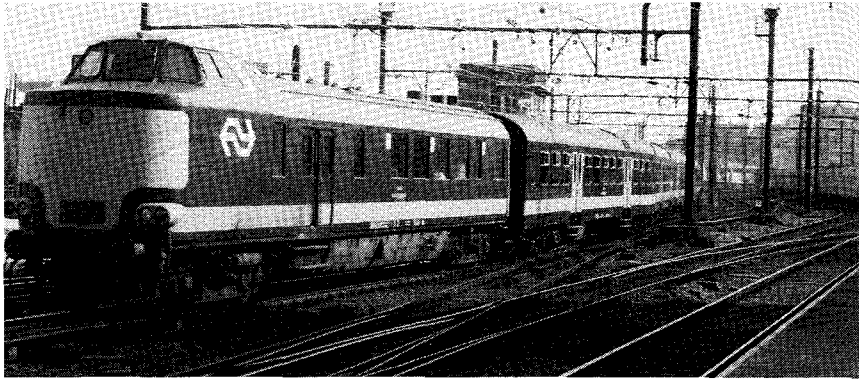
De serie 27 is voor de gemengde dienst ontworpen. Voorlopig worden ze vooral ingezet voor de zware reizigerstreinen Oostende-Luik-Aken en de



De nieuwe elektrische lokomotief, serie 2700. (foto NMBS)

Het gebruikelijke treinsteltype, dat in heel België te zien is. Op de foto een trein van enkele tweetjes in Antwerpen.





Over enkele jaren zal ook het materieel voor de trek-duw-treinen tussen Amsterdam en Brussel gemoderniseerd worden.

goederentreinen Antwerpen-Aken. De series 22 en 23 zullen door de komst van de 27-ers naar andere lijnen verdreven worden. Nog enkele cijfers: lengte 18.650 mm, gewicht 84 ton. ACEC heeft onder meer een thyristorbesturing geïnstalleerd.

Als in november 1983 de 2760 afgeleverd is, begint de aflevering van de lichtere versie, de serie 21, waarvan dertig lokomotieven gebouwd zullen worden tot september 1984. Vermogen van de serie 21: 4000 kW. Van de serie 21 worden ook meersysteem-lokomotieven geleverd en wel twaalf lokomotieven serie 11 voor 1500 en 3000 Volt en tien serie 12 voor 3000 en 25000 Volt. De serie 11 zal de Beneluxdienst Amsterdam-Brussel gaan rijden.

Tot 1985 zal La Brugeoise et Nivelles 140 elektrische tweewagenstellen bouwen voor het Intercity-verkeer. Dit materieel krijgt de nummers 301-440, maar staat bekend als "de reeks 80". Dit materieel kan niet gekoppeld worden met ander materieel. De serie 03 heeft een acceleratie die vergelijkbaar is met de Sprinter ($0,75 \text{ m/sec}^2$) en een topsnelheid van 160 km/u. Het materieel is donkerrood geschilderd. De indienststelling vindt plaats op de lijn naar Luxemburg en ACEC leverde de elektrische installatie met thyristorbesturing. Er zijn 32 zitplaatsen eerste klas en 139 in de tweede klas. Tevens is er een bagageruimte. Een tweetje is over koppeling 60.200 mm lang.

Ook in België zullen dubbeldekkers gaan rijden. Het ligt in de bedoeling er voorlopig 65 te laten bouwen, maar de NMBS wil er graag 130 bestellen. Ook in België gaan ze als trek-duw-treinen rijden.