

Inhoud

Voorwoord	4
Moderne dieseltreinen	7
Nederland	11
Het NS-reizigersvervoer (11) – Het NS-goedervervoer (17) – Het spoorwegnet (20) – Rollend materieel (25)	
België	32
Algemene ontwikkelingen (32) – Het spoorwegnet (32) – Nieuwe treindienst in 1984 (34) – Antwerpen Centraal (35) – Rollend materieel (36)	
Denemarken	41
Ontwikkelingen in 1982 en 1983 (41) – De toekomst (41) – Rollend materieel (43)	
Duitse Bondsrepubliek	47
Algemene ontwikkelingen (47) – Rollend materieel (51) – Particuliere spoorwegen (54)	
Finland	57
Algemene ontwikkelingen (57) – Rollend materieel (58)	
Frankrijk	61
Algemene ontwikkelingen (61) – De TGV (62) – De regio Parijs (66) – Rollend materieel (68)	
Groot-Brittannië	71
Het Serpellrapport (71) – Het spoorwegnet (71) – Rollend materieel (73)	
Ierland	77
Dieseltraktie (77) – Elektrische traktie (77)	
Italië	80
Algemene ontwikkelingen (80) – Veel bouwprojecten (80) – Rollend materieel (83)	
Luxemburg	86
Algemene ontwikkelingen (86) – Rangeerstation Bettembourg-Dudelange (86)	
Noorwegen	89
Algemene ontwikkelingen (89) – Rollend materieel (90)	
Oostenrijk	94
Algemene ontwikkelingen (94) – Rollend materieel (96) – Particuliere maatschappijen (98) – Graz-Köflacher Bahn (100)	
Portugal	102
De CP moderniseert (102) – Nog stoom op het smalspoor (104)	
Spanje	106
Algemene ontwikkelingen (106) – Rollend materieel (107)	
Zweden	109
Algemene ontwikkelingen (109) – Rollend materieel (112)	
Zwitserland	116
De SBB algemeen (116) – Rollend materieel (118) – Overige maatschappijen (121)	

spoorwegen 1984

gerrit nieuwenhuis



uitgeverij de alk bv, alkmaar

België

Algemene ontwikkelingen

Het jaar 1982 is voor de Belgische spoorwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), zeer teleurstellend geweest. Door zes stakingen, een strenge winter en regelmatig verstoringen in de treindienst daalde zowel het reizigers- als het goederenvervoer.

Het reizigersvervoer daalde met 2,8% van 7078 miljoen reizigerskilometers in 1981 tot 6879 miljoen in 1982. Het goederenvervoer nam met 9,8% af van 7528 tot 6788 miljoen ton-kilometer. Het spoorwegnet had op 1 januari 1983 een lengte van 3920 km, waarvan 965 km alleen voor goederenvervoer. In 1982 werd 101 km van het net geëlektrificeerd, zodat 1763 km onder de draad was aan het eind van het jaar.

Het spoorwegnet

Ook in 1983 en 1984 worden een aantal elektrifikatieprojecten afgesloten. Op 29 mei 1983 zijn elektrische treinen gaan rijden op de baanvakken Schellebelle–Mechelen, La Louvière–Binche en La Louvière–Piéton. In januari 1984 volgt Piéton–Charleroi.

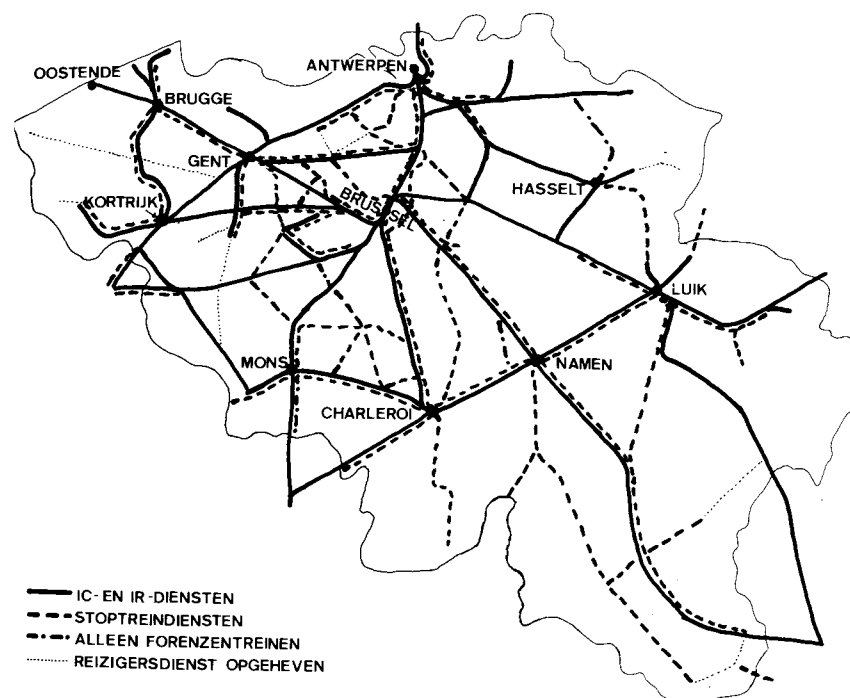
In mei 1984 moet de elektrifikatie gereed zijn van Visé–Montzen, Welkenraedt–Eupen, Herentals–Turnhout en Kinkempois–Flémalle. Tot slot volgt in december 1984 nog het traject van St. Niklaas tot de aansluiting Heike bij Mechelen.

Ook na 1984 hoopt de NMBS in staat te zijn het elektrifikatieprogramma ondanks de slechte staat van de financiën volledig af te ronden.

In 1984 zal tussen Brugge en Torhout en op de lijn Court–St. Etienne–Fleurus het enkelspoor aangevuld worden met een tweede spoor.

In 1983 is de spoorlijn van Brugge naar Knokke over 10,5 km omgeleid in verband met de bouw van een zeeluis in Zeebrugge. Tussen Heist en Knokke werd tegelijkertijd een tweede spoor aangelegd.

In de lijn van Brussel naar Doornik wordt gewerkt aan de rechte trekking



De opzet van de nieuwe reizigersdienst van de Belgische spoorwegen in 1984.

van een scherpe bocht tussen Ath en Mark. Hier komt een nieuwe baan met een lengte van 15 km.

Een derde project is een 7,5 km lange verbinding van Marchienne-au-Pont naar Piéton. Dit nieuwe lijngedeelte moet in mei 1984 gereed zijn en is een onderdeel van de Waalse dwarslijn Lille–Luik.

Door dit nieuwe baanvak wordt de huidige 55 km lange route van Mons (Bergen) naar Charleroi via Manage verkort tot 38 km. Van Piéton naar Marchienne-au-Pont moet de trein vanuit het dal van de Sambre met 20 promille stijgen naar het heuvelland van Henegouwen. In de nieuwe lijn komt een 12 meter hoog viadukt over de toekomstige

ringweg van Charleroi. De lijn zal geschikt zijn voor 160 km/h. Alle sneltreinen tussen Charleroi en Mons zullen via de nieuwe lijn gaan rijden. Het regionale spoorlijntje van Charleroi naar Piéton via Roux en Trazegnies zal worden opgeheven.

Nieuwe treindienst in 1984

In 1984 willen de Belgische spoorwegen overgaan tot de instelling van een regelmatige en starre dienstregeling op het hele net. De dienst zal gaan bestaan uit Intercitytreinen, Interregionale treinen en stoptreinen. Op enkele zwak bediende lijnen zal de trein vervangen worden door de bus. Door een doelmatiger opzet van de exploitatie hoopt de NMBS in staat te zijn grote besparingen te bereiken.

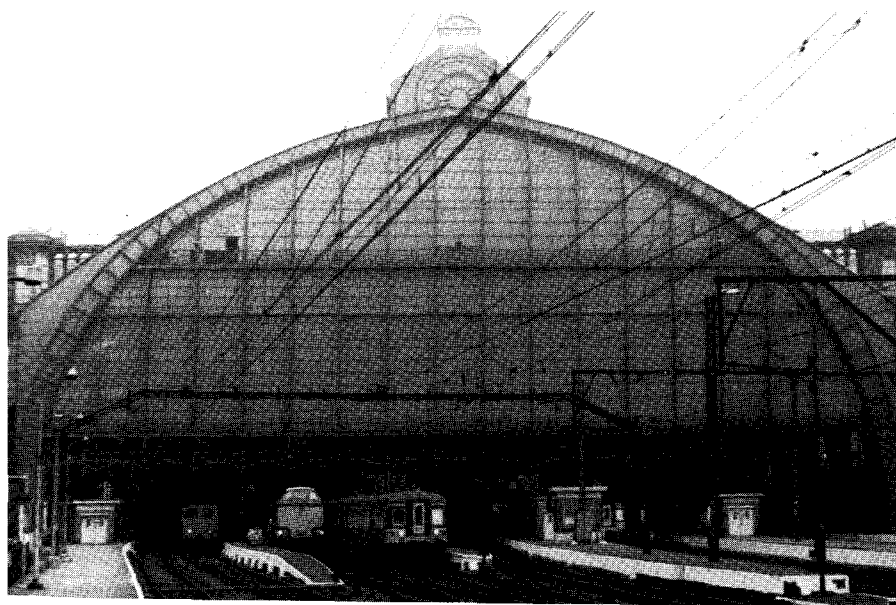
De nieuwe dienst van België sluit aan op de vaste aansluitingen in Keulen en Parijs. Deze tijden komen echter niet overeen met de treindienst Brussel-Amsterdam en Oostende-Roosendaal. Ook in de Nederlandse dienstregeling zullen daardoor verschuivingen van enkele minuten verwerkt moeten worden.

In 1984 zullen de volgende Intercitydiensten ingesteld worden:

- A : Brussel Zuid-Amsterdam
- B : Oostende-Verviers-Eupen of Keulen
- C : Antwerpen-Mouscron
- D : Antwerpen-Hasselt (vanaf 1987 door te trekken naar Aken en Keulen via Maastricht)
- E : Oostende-Roosendaal
- F : Knokke en Blankenberge-Brugge-Visé en Genk
- G : Brussel-Oostende
- H : Gent-Namen-Dinant
- I : Schaarbeek-St. Ghislain
- J : Liers-Mouscron
- K : Antwerpen-Charleroi
- L : Brussel-Arlon-Luxemburg
- M : Schaarbeek-Lille

De interregionale treinen hebben meer stopplaatsen dan de IC-treinen, maar zijn verder gelijkwaardig. Ieder uur zal er een IR-trein gaan rijden.

Ook na 1984 zijn er nog enkele spoorlijnen met uitsluitend spitsuur-



Station Antwerpen Centraal.

treinen. Dit zijn: Mol-Hasselt, Aalst-Burst, Mons-Quévy, Braine le Comte-Edingen en Gembloux-Tamines.

Voor de IC- en IR-treinen worden de volgende materieeltypen ingezet: tweerijtuigstellen serie 300, vierrijtuigstellen serie 800, elektrische locomotieven serie 27 met de rijtuigen van het type M4 of diesellocomotieven van de series 51 of 62 met rijtuigen type M2.

Antwerpen Centraal

Het centraal station van Antwerpen kan beschouwd worden als een flessehals in het spoorwegnet. Dit centraal station is een kopstation, zodat alle binnenkomende treinen veel tijd nodig hebben om het station weer te verlaten (in de tegenovergestelde richting). Vooral in de spitsuren leidt dit tot grote problemen. Dit is de reden, dat rond Antwerpen veel getrokken treinen als trekduwtrein rijden.

Al in 1978 werden plannen ontwikkeld om deze flessehals te verbreden. In die jaren waren de financiële mogelijkheden nog wat ruimer dan



Locomotief 2723 met rijtuigen van het type M4 in Brussel Noord.

tegenwoordig, zodat de plannen ook groots opgezet werden. Gedacht werd aan een ondergronds station met zelfs een doortrekking onder de Schelde door. Het centraal station werd dan een station met ondergronds drie niveaus. Dit project lijkt nu vanwege de hoge kostprijs onhaalbaar. Er werden dan ook nieuwe plannen uitgewerkt. Een volgend plan was de bouw van een nieuw station bij Schijnpoort aan de lijn naar Roosendaal. In dit station zouden dan vele stoptreinen en forensentreinen kunnen eindigen, onder meer uit Essen, Gent, en Boom. Deze treinen zouden dan niet meer het centraal station aandoen. In Schijnpoort is een overstap gepland op de sneltram/prémetro. Ook dit plan is weer in de la verdwenen en volgens informatie van de NMBS wordt momenteel gedacht aan een zijstation bij het centraal station op de plaats van de huidige opstelsporen Congo. Bij de Schijnpoort zouden dan nieuwe opstelsporen aangelegd kunnen worden. Bovendien wil de NMBS de capaciteit van het baanvak Antwerpen Centraal-Berchem van vier op zes sporen brengen. Dit project kan in de jaren 1985–1990 worden uitgevoerd.

Rollend materieel

De liefhebber, die gedurende de laatste vijf jaar regelmatig de spoorwegen in België heeft bekeken, zal het zijn opgevallen dat in korte tijd

het materieel volledig wordt gemoderniseerd. Oude vooroorlogse rijtuigen zijn uit de dienst genomen, terwijl de oudere treinstellen geconcentreerd worden in de stoptreindienst rond Antwerpen. Daarvoor in de plaats komen de moderne wijnrode rijtuigen van de serie M4, getrokken door de elektrische locomotieven van de series 20 en 27. De oudere locomotieven hebben een minder sombere kleur gekregen. In de oost-west sneltreindienst zijn de wijnrode treinstellen van de serie 300 gaan rijden.

In 1983 is de aflevering afgesloten van de zestig locomotieven van de serie 27. Deze bijna 19 meter lange Bo'Bo'-machines werden gebouwd door Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies, voorheen La Brugeoise et Nivelles. Ze zijn gebouwd zowel voor de reizigersdienst als de goederendienst. De locomotieven hebben een vermogen van 4150 kW, een maximumsnelheid van 160 km/h en wegen 84 ton. In 1984 begint de aflevering van de series 21 en 11. De serie 21 is een lichtere versie van de 27 met een vermogen van 3150 kW. De maximumsnelheid is ook 160 km/h. Er zullen er dertig worden gebouwd. Van de serie 11 worden twaalf locomotieven gebouwd, die identiek zijn aan de serie 21. Het worden tweesysteemlocomotieven voor de Beneluxdienst Brussel-Amsterdam.

De bouw van de 140 tweerijtuigstellen serie 300 is al in 1981 begonnen en duurt nog voort tot 1985. Ook dit materieel komt van Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies. De eerste stellen zijn in dienst gekomen op de route Luxemburg-Brussel-Knokke/Blankenberge. Het zijn de eerste NMBS-treinstellen die geschikt zijn voor 160 km/h. Vooral de fronten zijn van een geheel nieuwe vormgeving en doen enigszins aan de Sprinters van de NS denken. Een tweetje heeft 32 zitplaatsen eerste klas en 139 in de tweede klas.

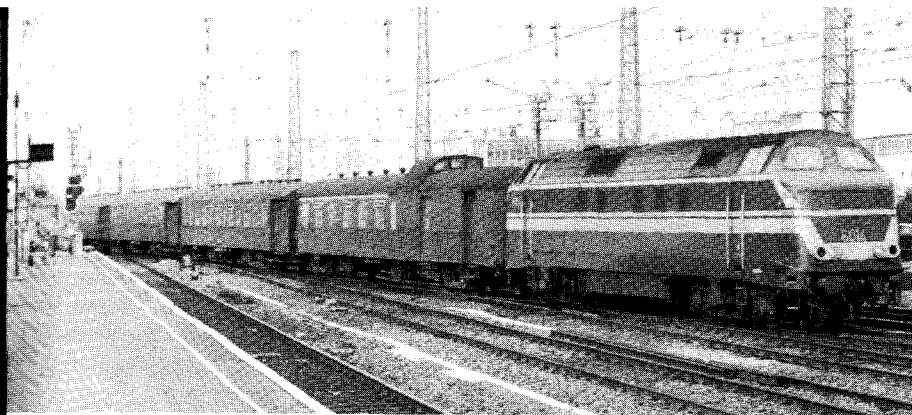
Bij het elektrisch materieel zullen de locomotieven van de serie 29 in 1984 definitief buiten dienst gesteld worden. Deze locomotieven werden al in 1949 in dienst gesteld en werden de laatste jaren voor rangeerwerk gebruikt.

Wat het dieselmaterieel betreft, is er voorlopig geen behoefte aan nieuw materieel vanwege de verdergaande elektrificatie van het net. In 1955 en 1957 werden drie series locomotieven aangeschaft van het bekende type uit Denemarken, Noorwegen en Hongarije. Het was een Amerikaans ontwerp met motoren van General Motors en Anglo-Franco-



Treinstel van de serie 300. (foto NMBS)

Interieur van de serie 300. (foto NMBS)



De diesellocomotieven van de serie 60 hebben geen lang leven meer.

Belge (AFB) bouwde veertig locomotieven voor België en vier voor Luxemburg.

De serie 5201–5213 heeft treinverwarming en kan dus voor reizigerstreinen worden ingezet. De serie 5301–5319 (waarbij de 5306 en 5309 thans ontbreken) hadden nog geen treinverwarming, maar zullen van een stoomketel worden voorzien. Deze twee series rijden rond Namen en Dinant. Deze Co'Co'-locomotieven hebben een vermogen van 1266 kW en een maximumsnelheid van 120 km/h.

De locomotieven 5401–5408 vormen de derde serie met een vermogen van 1400 kW. Deze kleine serie zal in 1984 buiten dienst gesteld worden. Naar verwachting zal ook de kleine serie 60 (zes machines) binnen enkele jaren buiten dienst gesteld worden.

Voor wat de rijtuigen betreft is de modernisatie in 1984 afgerond met de bouw van de 580 rijtuigen van het type M4. Zij rijden vooral in de Intercitydienst.

Ook in België zullen dubbeldekkers gaan rijden. Het worden trekduwtreinen bestaande uit een locomotief serie 27 en zeven rijtuigen. Bij Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies worden besteld 10 A-rijtuigen, 45 B-rijtuigen en 10 BD-rijtuigen met stuurstand. De NMBS hoopt in 1986 met dit materieel te kunnen gaan rijden. De rijtuigen worden 26,4 meter lang en een A-rijtuig krijgt 132 zitplaatsen, een B-rijtuig 148 en het BDX-rijtuig 120.



Cabine van de serie 800 met links de radio-installatie. (foto NMBS)

De NS heeft al enkele jaren bij wijze van proef het Telerailsysteem in Noord-Holland in gebruik. Hierbij kan de machinist radiocontact onderhouden met de verkeersleiding.

Ook in België wordt een dergelijk systeem ingevoerd. Op de lijn van Antwerpen via Brussel naar Charleroi rijden de treinstellen serie 800 met dergelijke apparatuur. Vijftig radio's zijn geleverd.

De volgende lijn waar de lijnradio wordt ingevoerd is Oostende-Brussel-Luik. Pas in 1987 zal het systeem op grote schaal zijn ingevoerd.

Langs de lijn moeten grondstations gebouwd worden met een onderlinge afstand van maximaal tien kilometer. De grondstations worden met de treindienstleiding verbonden via een gemeenschappelijke telefoon.