

Infrastructure, safety and environment

Improvement and adaption of the network

Infrastructuur, veiligheid en milieu

Verbetering en aanpassing van het net



In the seventies some new core infrastructural works were accomplished. Today we may take them for granted but these projects were major investments which were only to succeed after, often difficult, planning considerations and lengthy discussions. After years of preparation Antwerpen junction was improved fundamentally by building the Kennedy tunnel underneath the river Scheldt between Linkeroever (left bank) and Kiel in the southern part of town. Main reason for this interference is that the railway lines following the Rupel valley and the Waasland did not have direct access to both the passenger junction of Antwerpen Centraal and the formation yard of Antwerpen Noord.

Starting at Berchem a new 3.5 kilometre long track – called the Vestingslijn – was laid. It heads for Antwerpen Zuid following the ring with two new branches. The first connects to the former track of the ancient line 52 at Antwerpen Kiel. The second offers admission to the Kennedy tunnel. On the left bank the new link joins the old line 59 not far from Zwijndrecht. The former line to Antwerpen Linkeroever was lifted. Thanks to the Kennedy tunnel productivity of lines 52 towards Boom and 59 towards Sint-Niklaas grew considerably. This second Scheldt tunnel consists of four tubes: two for road traffic, one for cyclists and one for trains. On February, 1st 1970, the first passenger train crossed the river by the new tunnel still pulled by a diesel engine.

● Line 31 Liers–Ans (1864, 6.4 kms) became double track in 1870, lost its passengers in 1941. In 1956 it became single track. Suburban traffic ambitions of Liège meant rehabilitation of passenger traffic in 1973 and electrification by 1976. The plan stalled: in 1984 passenger services ended once again with overhead wires to disappear. Rocourt Clinique, April 1984.

● Lijn 31 Liers–Ans (1864, 6,4 km) werd in 1870 verdubbeld, verloor de reizigers in 1941. In 1956 werd de lijn enkelsporig. Vanwege voorstadsverkeer ambities van Liège volgde in 1973 eerherstel voor reizigersverkeer met elektrificatie in 1976. Het plan flopte: in 1984 eindigden reizigersdiensten andermaal en de bovenleiding verdween. Rocourt Clinique, april 1984.

De jaren zeventig waren het toneel van de aanleg van ingrijpende infrastructuurwerken. We mogen er nu nauwelijks meer bij stilstaan maar het ging om investeringen gepaard gaand met lastige planologische afwegingen en tijdrovende discussie. Zo werd na jaren van voorbereiding het knooppunt Antwerpen ingrijpend verbeterd door tussen Linkeroever en Kiel een spoortunnel onder de Schelde heen aan te leggen. Belangrijke reden van deze ingreep was dat de lijnen van de Rupelvallei en van het Waasland geen directe toegang boden tot zowel het reizigersknooppunt Antwerpen Centraal als het vormingsstation Antwerpen Noord. Dankzij deze nieuwe Kennedytunnel verbeterde de productiviteit van de lijnen 52 naar Boom en 59 naar Sint-Niklaas aanzienlijk. Vanaf Berchem werd er een nieuw stuk spoor van 3,5 kilometer lengte, de zogenoemde Vestingslijn, aangelegd. Deze verloopt langs de ring naar Antwerpen Zuid met twee nieuwe vertakkingen. De eerste als verbinding naar het oude tracé van lijn 52 in Antwerpen Kiel. De tweede biedt toegang tot de Kennedytunnel. Op de linkeroever voegt de nieuwe lijn zich niet ver van Zwijndrecht bij het oude tracé van lijn 59. Het oude baanvak naar Antwerpen Linkeroever werd opgeheven. De tweede Scheldetunnel telt vier kokers: twee voor het wegverkeer, een voor fietsers en een voor het spoor. Nog achter een diesellocomotief reed op 1 februari 1970 de eerste reizigerstrein door het nieuwe kunstwerk.

LUCHTHAVEN SNELTREIN

Een tweede grote operatie vond iets zuidelijker plaats bij de luchthaven Brussel Zaventem. Net als de Schiphollijn in Nederland – en de toekomstige spoorlijn naar de luchthaven Luxemburg Findel – kende de verbinding met de Brusselse luchthaven een langjarige ontstaansgeschiedenis. De Belgische hoofdstad is een van de eerste in Europa met een rechtstreekse spoorwegverbinding tussen het stads-

Urban Transport and Light Rail

Tardy towards modern times

Stadsverkeer en Light Rail

Stroperig aansluiten bij moderne tijden



The Netherlands is a modest but just the same an interesting tramway country. In the seventies here and there the first of new, wholly or partly, reserved tracks appeared. Thus opening up unseen possibilities to upgrade existing city tramways by gradually incorporating advantages of Light Rail. The articulated tram car became the preferred rolling stock of the future, one being flexibly longer than the other. One-man operating which had been gradually introduced since the fifties was in the early seventies extended with self-service by validating the ticket in a machine. Zonal rates were also introduced resulting in the national zonal bus and tram card in 1980. In the seventies Den Haag still was the arena for both old and new PCCs. Amsterdam introduced the first line of a modern metropolitan subway system despite heavy protests, but also operated some of its last three-axled trams as did Gent in Belgium. In the streets of Rotterdam one could meet peculiar veterans as well. Intended newcomer Utrecht first had to go through a lot of discussion for its projected modern fast tram system. In 1977 the Minister of Transport finally approved the construction of its Sneltram Utrecht–Nieuwegein SUN, a Light Rail system from scratch. SUN would start operations in 1981, at the outset managed by NS subsidiary Westnederland.

HTM

Den Haag is the place where as early as 1927 the first Dutch forerunner of a Light Rail line was built. It

- Modern reserved tracks near Den Haag CS September 1977. PCC 1181 working line 3 on its way to Station Laan van Nieuw Oost Indië. In 1973-1980 rebuilding into single-man operating of the 1100 was accomplished. The job was done in HTM's own shops (30 trams) but mainly by NS Hoofdwerkplaats Tilburg.

- Modern en vrij tramspoor bij Den Haag CS september 1977. PCC 1181 op lijn 3 onderweg naar Station Laan van Nieuw Oost-Indië. In 1973 begon ombouw van de 1100 voor eenmansbediening, een operatie die in 1980 was voltooid. Dit gebeurde bij HTM zelf (30 trams) en vooral bij NS Hoofdwerkplaats te Tilburg.

Nederland is een bescheiden, maar tegelijkertijd uiterst interessant tramland. Her en der verschenen de eerste, geheel of gedeeltelijk, vrije trambanen zodat ook voor de bestaande stadsnetten langzaam moderne sneltrams de dienstverlening konden gaan versterken. Daarmee brak men op naar een toekomst met steeds langer wordende gelede trams in het middelpunt.

Eenmansbediening was vanaf de jaren vijftig geleidelijk ingevoerd en werd begin jaren zeventig uitgebreid met zelfbediening door het ontwaarden van het kaartje met behulp van een automaat. Ook werd het zoneringstarief ingevoerd, in 1980 uitmondend in de nationale strippenkaart waarmee de reiziger op elke bus of tram kon stappen.

Den Haag was nog schouwplaats van oude en nieuwe PCC's. Amsterdam kende, net als Gent, nog driessige trams maar verwelkomde ook de eerste metrolijn die er na veel protesten kwam. In Rotterdam reed eveneens nog het een en ander aan historisch materieel. In en om nieuwkomer Utrecht werd vooral veel gediscussieerd, gedemonstreerd, gerekend en geprojecteerd. Er moest een tram nieuwe stijl komen. In 1977 zette de Minister van Verkeer en Waterstaat het licht op groen voor de aanleg van de moderne Sneltram Utrecht–Nieuwegein SUN. Het ging om Light Rail die in 1981 ging rijden, aanvankelijk geëxploiteerd door NS dochter Westnederland.

HTM

In Den Haag, waar reeds in 1927 de eerste Nederlandse sneltramlijn was ingericht van station Hollands Spoor naar Scheveningen (lijn 11), werd nu gewerkt aan kilometers nieuw vrij tramspoor. Daarbij was de rol van het van oorsprong Amerikaanse PCC concept bij lange na uitgespeeld en er zou volleverd met hun draaistellen worden gejongleerd. Trams 1003-1024 (bouwjaar 1952, La Brugeoise et Nivelles en ACEC) werden in de periode 1969-76

Goods traffic

Big steel industry needs restructuring

Goederenvervoer

Invloedrijke staalindustrie vergt sanering



To help turning one's thoughts a few figures to begin with. In the Benelux in 1979 the segmentation of national goods transport between train, ship, truck and pipeline was in Luxemburg: 16.7%, 16.7%, 44.4% and 0%. In Belgium it stood at 23.8%, 16.9%, 54.3% and 5% whilst in The Netherlands the division was 5.4%, 53.3%, 32.7% and 8.6%. The 'gap' within the Luxemburgian figures can be explained by the fact that much transport on and between the premises of the heavy industry took place by conveyor belt or cableway.

Some significant CFL freight movement figures in kilometre tonnage to consider are:

1967 1,272,218,000, 1968 1,394,531,000,
1973 786,100,000, 1974 865,993,000 and
1977 567,000,000.

The two main pillars of the Luxemburgian goods traffic of old are the steel industries as well as European transfer. The steel industry played a star part in the economic progress of the period 1946-1974 leaving plenty of traces in rail transport on the way up. A further numeral look: in 1957 CFL achieved a record of more than 18.6 million tons, a figure only surpassed in 1970. The more than 23 million tons that were transported that year, reflect clearly the blooming times of the steel business. By the end of 1974 however, a severe steel depression set in and the record has not been broken since.

So in the sixties the demand for transport on behalf of the steel industry grew, and after the blast-furnace

Eerst om de gedachten te bepalen een paar cijfers. In 1979 was in de Benelux de verdeling van het nationale goederenvervoer tussen trein, schip, auto en pijplijn als volgt. In Luxemburg: 16,7%, 16,7%, 44,4% en 0%. In België was het respectievelijk 23,8%, 16,9%, 54,3% en 5% terwijl dat in Nederland 5,4%, 53,3%, 32,7% en 8,6% bedroeg. Het 'gat' in de Luxemburgse cijfers valt te verklaren uit het feit dat nog veel van de zware massa binnen en tussen de vestigingen onderling per kabelbaan en transportband ging. Illustratieve productiecijfers van het CFL goederenvervoer uitgedrukt in ton kilometers zijn: 1967 1.272.218.000, 1968 1.394.531.000, 1973 786.100.000, 1974 865.993.000 en 1977 567.000.000.

De beide hoofdpijlers van het Luxemburgse goederenvervoer vormen van oudsher de staalindustrie en de Europese doorvoer. Mijnbouw en staalindustrie speelden een glansrol bij de economische vooruitgang die Luxemburg in de jaren 1946-1974 wist te boeken en die zichtbaar ook zijn weerslag op spooractiviteiten had. Weer een paar cijfers: in 1957 behaalde het goederenvervoer bij CFL met ruim 18,6 miljoen ton een record omzet die pas in 1970 kon worden overtroffen. De ruim 23 miljoen ton die in dat laatste jaar werd behaald weerspiegelde de bloei van de staalindustrie van dat moment. Echter eind 1974 belandde die in een zware crisis en het record werd sindsdien niet meer geëvenaard. Oorzaken waren de oliecrisis van 1973 en de wereldwijde overproductie van staal.

Omdat in de jaren zestig het vervoer ten behoeve van de staalindustrie zo groeide – en nadat de hoogoven van Differdange was opgegaan in het ARBED-concern – ontstonden er op het spoor flessenhalzen bij zowel Differdange als Rodange. Omdat in beide plaatsen geen ruimte voor uitbreiding was, besloot CFL begin 1970 de rangeerbewegingen voor de staalindustrie te concentreren in Pétange. De uitbreiding

• At its peak in 1974 the steel industry did contribute 30% tot the gross domestic product. Another southbound coke train from Alsldorf clanks in at the capital consisting of SNCB Fbd (as from 1980 called Fbl) wagons for the cyclically sensitive ARBED steel industry at Belval. July 1978, Alain Hoffmann.

• Op haar hoogtepunt in 1974 was staalindustrie goed voor 30% van het bruto nationaal product. Cokestrein uit het Duitse Alsldorf bestaand uit NMBS Fbd wagens (vanaf 1980 Fbl genoemd) bestemd voor de conjunctuurgevoelige staalindustrie van ARBED in Belval nadert de hoofdstad in juli 1978. Foto Alain Hoffmann.