

EUROSTAR: NIEUWE SERVICE, NIEUWE TREINEN

1994 wordt een sleuteljaar voor het internationale treinverkeer vanuit België. Vanaf dan wordt immers de verbinding Brussel - Londen via de Kanaaltunnel operationeel en heeft België meteen zijn eerste hogesnelheidsdienst. Tel daar nog de indienstneming van de verbinding Parijs - Londen bij en je hebt een embryonale versie van een Europees hogesnelheidsnet, met Brussel als belangrijke schakel.

Voor deze verbindingen zijn nieuwe hogesnelheidstreinen ontworpen: de "EUROSTAR"-treinen. De treinen zullen de reizigers een kwaliteitsservice bieden, die op maat gesneden is voor de hoge snelheid en de aangeboden verbindingen. In 1994 brengen ze de reiziger op 3u15 naar Londen, in 1996 wordt deze reistijd teruggebracht tot 2u40.

Comfort centraal

De EUROSTAR-HST's werden ontworpen om tegelijk comfortabel en gerieflijk te zijn voor alle reizigers, of het nu gaat om zakenlui of toeristen, families met kinderen of gehandicapten in rolstoel.

Elke trein is samengesteld uit 18 rijtuigen en twee motorrijtuigen. De samenstelling van de eerste 9 wagens wordt herhaald in de tweede helft van de trein. Elk deel bestaat uit 5 tweedeklas-rijtuigen, een bar-rijtuig en 3 eerste klas-rijtuigen.

Het comfort vertaalt zich in een uitgekiende klimaatregeling en ventilatie, grondige geluidsisolatie, goede verlichting en een schokabsorberende ophanging. Ook zetels, bagageruimte, uitrusting en sanitair werden ontworpen om de reis aangenaam te doen verlopen. De zetels zijn zowel achter elkaar opgesteld, tegenover elkaar met een tafeltje ertussen of in een aparte familieruimte. Ze zijn uitgerust met een voetsteun. In eerste klas zijn ze verstelbaar. Tot de uitrusting behoren leeslampjes, krantehangertjes, steunen voor glazen en flessen, kledinghaakjes en opbergruimtes. Ook een hoekje voor het verzorgen van baby's is aanwezig. Gehandicapten en hun begeleiders kunnen beroep doen op specifiek voor hen ontworpen voorzieningen. Wie wil telefoneren, kan gebruik maken van één van de 4 telefoons aan boord.

In de bar-rijtuigen kunnen reizigers hun dorst lessen, een kleinigheid eten of wat kleine aankopen doen. Er komt ook een ambulante minibar langs met drankjes en hapjes. In eerste klas wordt de maaltijd ter plekke opgediend. Het grootste deel van de rijtuigen zal gereserveerd zijn voor niet-rokers.

Elke EUROSTAR-trein zal 794 plaatsen bieden: 584 in tweede klas (120 voor rokers, 464 voor niet-rokers) en 210 in eerste klas (78 voor rokers en 132 voor niet-rokers).

Technisch hoogstandje

De EUROSTAR-treinen zijn parels van technisch vernuft. Ze zijn in staat gebruik te maken van 3 zeer verschillende spoornetten en door de Kanaaltunnel te rijden. De afmetingen en de vorm van de treinen zijn aangepast aan het profiel van vrije ruimte van de verschillende netten en houden rekening met de verschillende perronhoogtes.

Bij de bouw van de treinen werd ook rekening gehouden met de verschillen in de seinsystemen van de drie netten en van Eurotunnel.

De motoren moeten kunnen draaien op 3 verschillende stroomsoorten:

- 25.000 volt wisselstroom op de nieuwe hogesnelheidslijnen in Frankrijk en België, in de tunnel en op de klassieke lijnen in Noord-Frankrijk;
- 3.000 volt gelijkstroom op de klassieke lijnen in België;
- 750 volt gelijkstroom op de lijnen van British Rail in Zuid-Engeland (stroomafname van een derde spoor, via een intrekbaar glijstuk).

De motoren zijn van het asynchrone type en verdeeld over de twee motorrijtuigen en de twee rijtuigen ernaast, wat toelaat de trein in twee symmetrische helften te delen. De 12.000 Kw (bijna 18.000 PK) ontwikkeld door de motoren, laten toe dat de trein de 300 km/u kan bereiken en kan aanhouden.

Elk treinstel vertegenwoordigt een investering van ongeveer 1,2 miljard BF (volgens de economische voorwaarden van juli 1988).

De treinen worden gebouwd door een consortium van Belgische, Franse en Britse bedrijven, geleid door de onderneming GEC-Alsthom. Het consortium heeft als naam TMSTG (Trans Manche Super Train Group). De bouw van de 38 bestelde stellen is verdeeld over 17 bedrijven in de 3 landen. In België gaat het hoofdzakelijk om de bedrijven ACEC-Transport (filiaal van het consortium Alcatel - GEC-Alsthom), dat delen van de uitrusting van de motorrijtuigen bouwt en BN Bombardier-Eurorail, dat instaat voor de bouw van diverse rijtuigen.

De drie spoorwegondernemingen hebben voor het toezicht van de bouw een overkoepelende projectgroep opgericht, de GPI (Groupe de Projet International).

Het onderhoud van de treinen gebeurt in de werkplaatsen van Vorst (Brussel), Le Landy (Parijs) en North Pole International (Londen).

De EUROSTAR-diensten

Tussen Brussel en Londen zullen dagelijks een vijftiental treinen heen en terug de dienst verzekeren; eenzelfde frequentie is voorzien tussen Parijs en Londen. Dat komt in de praktijk neer op één trein per uur gedurende heel de dag, met soms een extra trein tijdens de piekuren. De dienstregeling laat in elk geval toe om nog dezelfde dag te vertrekken en terug te komen.

Een deel van de treinen rijdt rechtstreeks van hoofdstad tot hoofdstad, andere zullen tussenstops houden in de stations Lille-Europe, Fréthun (nabij Calais) en - waarschijnlijk later - Ashford (Kent).

Vanaf 1995 zullen de EUROSTAR-treinen, a rato van 5 per dag en in elke richting, een aantal steden bedienen voorbij Londen, zoals Manchester, Birmingham, York, Newcastle en Edinburg.

De uitbating van de diensten Brussel - Londen en Parijs - Londen gebeurt gedeeltelijk vanuit een gemeenschappelijk beheerscentrum, gevestigd te Rijsel. In deze stad komt ook het hart van het geïntegreerd computersysteem dat een gemeenschappelijke verkoop en distributie moet toelaten voor alle EUROSTAR-verbindingen.

De kilometervreter

De globale lengte van het traject Brussel - Londen bedraagt 381 km., als volgt verdeeld:

	afstand	maximumsnelheid
Bestaande, aangepaste lijnen in België	16 km	220 km/u
Hogesnelheidslijnen in België (1)	72 km	300 km/u
Hogesnelheidslijnen in Frankrijk	123 km	300 km/u
Kanaaltunnel	50 km	160 km/u
Bestaande, aangepaste lijnen in Groot-Brittannië	120 km	160 km/u

(1) De nieuwe lijn in België zal in de toekomst ook gebruikt worden door de HST-stellen die zullen rijden tussen Parijs - Brussel - Keulen / Amsterdam (PBKA)

EUROSTAR op het testcircuit

De EUROSTAR-treinen worden in verschillende bedrijven gebouwd. De assemblage van de rijtuigen gebeurt al naargelang het type, te Brugge (BN Bombardier-Eurorail), te Ayré (nabij La Rochelle - GEC-Alsthom) of te Birmingham (Metro Camell). De motorrijtuigen worden gebouwd te Belfort (GEC-Alsthom), waar ook de uiteindelijke samenstelling van de treinstellen gebeurt.

Na statische tests in de fabrieken, moet elk treinstel een zwaar testprogramma ondergaan op elk van de drie netten, voor het in dienst wordt genomen. Voor het eerste treinstel is dit programma ondertussen begonnen. Het maakt zijn opwachting in België waarschijnlijk tegen het einde van dit jaar.