THALYS

HOGE SNELHEID IN BELGIE EN EUROPA

FASE II

L. GILLIEAUX

Enkele maanden na de commercialisering van EUROSTAR tussen Brussel en Londen, komt het project van de continentale HST, de PBKA (Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam) een stap dichter bij zijn uitvoering. Zopas kreeg de toekomstige, tweede Belgische HST immers zijn naam, logo en nieuwe uiterlijk. Toch werden sedert 23 januari 1995, als voorproefje, drie van de vier TEE's op de verbinding Brussel - Parijs al vervangen door HST's Réseau die onder drie stroomsoorten kunnen rijden.
Laten we ze even onder de loep nemen.

EEN EUROPESE OVEREENKOMST

De Europese overheid is al verscheidene jaren erg bezorgd over de mobiliteitsproblemen qua ruimtelijke ordening, zorg voor het milieu en kwaliteit van het bestaan. Ze zoekt oplossingen voor de almaar grotere congestie van wegen en luchthavens door het toenemend verkeer van personen en goederen in Europa.
Haar onderzoek richtte zich al vlug op de ontwikkeling van de HST, zijn voordelen en perspectieven voor reizen op middellange afstand, vooral in de dichtbevolkte zones van Europa.
Veelbelovend is in dit opzicht het project van de hogesnelheidstrein die de agglomeraties Parijs, Brussel, Amsterdam en Keulen met elkaar verbindt en vanuit Keulen gemakkelijke en snelle verbindingen naar het Ruhrgebied en naar Frankfort mogelijk maakt.
In november 1989 worden de Ministers van Verkeer van de vier betrokken landen het eens over het principe van de HST PBKA. Op die afspraak volgden in 1990 en in 1991 beslissingen van de Belgische regering over het tracé van de hogesnelheidsverbindingen in België. Dit tracé is afgebeeld op de bijgaande kaart, waarop ook de voor ons land belangrijke verbinding naar Londen staat.

THALYS : EEN NIEUW HST-PARK VOOR EEN NIEUWE DIENST

We weten al dat EUROSTAR de verbindingen Brussel - Londen en Parijs - Londen exploiteert met speciale hogesnelheidstreinen, die aangepast zijn aan de doortocht door de Kanaaltunnel en aan het smallere profiel en de elektrificatie (derde spoorstaaf) op het Engelse spoorwegnet.
Bij het ontwerpen van materieel voor de dienst die THALYS zal exploiteren, hebben andere overwegingen een rol gespeeld. Frankrijk, België, Nederland en Duitsland vertonen immers verschillen op het stuk van tractiestroom en seininrichting. Er waren dus hogesnelheidstreinen nodig die geschikt waren voor de klassieke of nieuwe infrastructuur van die vier landen. Daarom werd er in januari 1993 met het consortium GEC-Alsthom (dat o.a. de Franse HST, de Eurostar en de Spaanse AVE heeft gebouwd) een overeenkomst gesloten voor de levering van 27 hogesnelheidstreinen (met een optie van 10 extra treinen) voor de verbindingen tussen Parijs, Brussel, Keulen en Amsterdam). Elf van de bestelde treinen zullen eigendom van de NMBS zijn.
De THALYS-treinen zullen veel kenmerken gemeen hebben met de TGV Réseau van de SNCF, zo onder andere de samenstelling van acht rijtuigen en twee locomotieven.
De locomotieven zijn van het vierstroomtype : 25 000 Volt wisselspanning 50 Hz voor Noord-Frankrijk en de nieuwe lijnen in Frankrijk en België ; 3000 Volt gelijkspanning voor de klassieke lijnen in België; 1500 Volt gelijkspanning voor de lijnen in Nederland en Zuid-Frankrijk; 15 000 Volt 2/3 Hz voor de Duitse lijnen.
De seinuitrusting in de trein zal zich aanpassen aan de systemen die in de verschillende landen worden gebruikt.
Het interieur van de THALYS-treinen is ook voor een stuk afgekeken van de TGV Réseau. Er is plaats voor 377 reizigers, waarvan 120 in eerste klas. Van dat comfort kan men genieten in drie rijtuigen. De tweede klas telt vijf rijtuigen. In een daarvan is een bar. In een ander rijtuig is er een baby-afdeling en een speelruimte. Er is ook telefoon aan boord.
Het interieur in eerste klas is in rode en grijze tinten, terwijl in tweede klas grijs en blauwgroen domineren.
Toch zijn de verschillen qua comfort en inrichting tussen de twee klassen niet bijzonder groot.
Voor het uiterlijk is ook een combinatie van rood en grijs gekozen. Sierlijke lijnen accentueren nog de gestroomlijnde vorm van de locomotief. Net als de EUROSTAR heeft zij een enkele voorruit, maar voor het overige vertoont ze meer overeenkomsten met de loc van de dubbeldeks-HST van de SNCF die nu «Duplex» wordt genoemd. De naam THALYS werd gekozen door de vier spoorwegen. Hij staat voor snelheid en comfort en voor het moderne en internationale karakter van deze trein.

GELEIDELIJKE UITBREIDING VAN DE DIENST

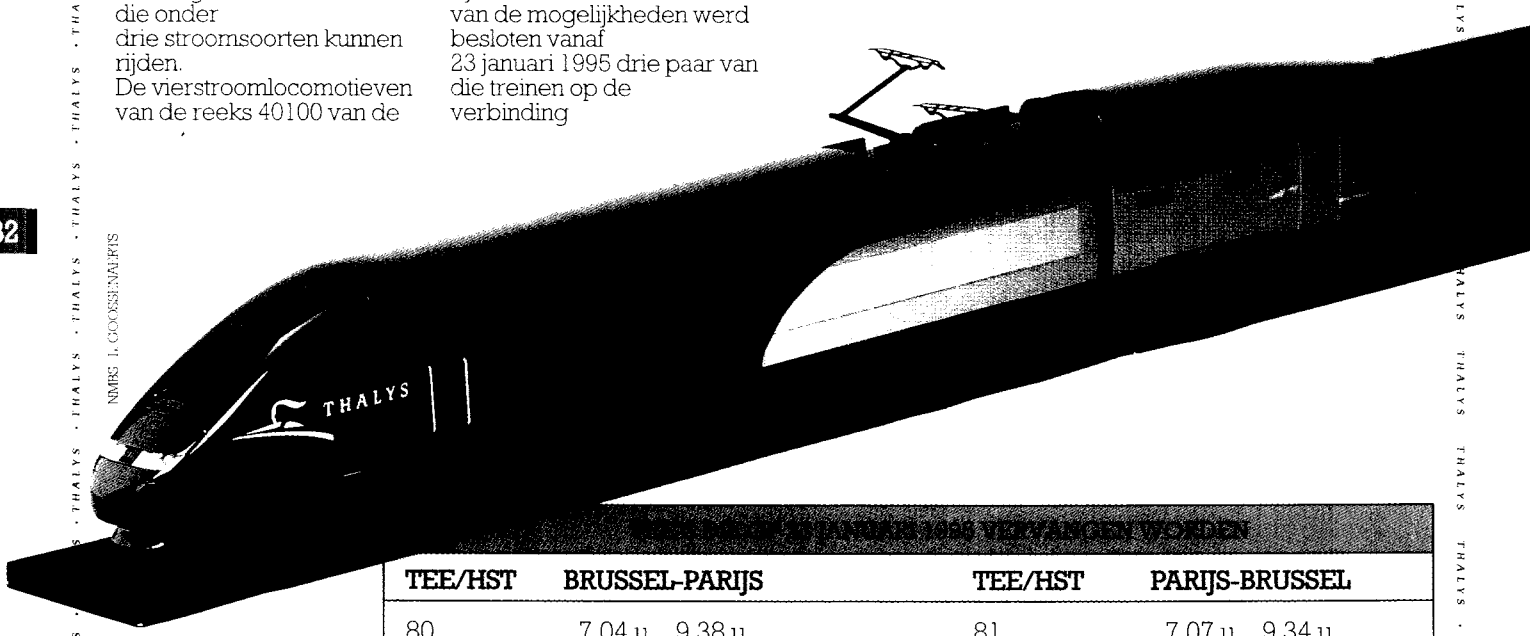
De THALYS zal in verschillende fasen tot stand komen, naarmate de hogesnelheidsinfrastructuur en de geschikte treinstellen voorhanden zijn.
Na een voorbereiding (zie boven) wordt de eerste fase van de PBKA tegen midden 1996 afgerond. Dan is in België 15 km nieuwe hogesnelheidslijn berijdbaar, vanaf de Franse grens noordwaarts tot Doornik en Antoing, waar de nieuwe infrastructuur zal aansluiten op de Waalse aslijn, zodat de hogesnelheidstreinen Brussel via Bergen zullen kunnen bereiken.
De reistijd Brussel-Parijs zal dan van 2.30 u. tot ongeveer 2.05 u. verminderen. De HST-verbindingen naar

NMBS

Antwerpen en Luik zijn eveneens ter studie.
De tweede fase is de volledige indienststelling – gepland in 1997 – van de hogesnelheidslijn vanaf de Franse grens tot Lembeek; de treinen zullen dan op de klassieke maar gemoderniseerde en tot vier sporen uitgebreide lijn 96 (Bergen-Halle-Brussel) tot in Brussel rijden.
De THALYS-treinstellen zullen het traject Brussel-Parijs dan in ongeveer 1.25 u. afleggen: dat is een winst van 1.05 u. ten opzichte van de beste reistijd op dit moment.
Later volgt de derde fase, als de nieuwe infrastructuur ten oosten en ten noorden van Brussel klaar is. Die zal opnieuw een zeer aanzienlijke tijdwinst opleveren. Zo zal bv. de huidige reistijd Amsterdam-Parijs van 6.10 u. tot ongeveer 3.10 u. verminderen, wat de klanten zeker op prijs zullen stellen en de exploitatie van de THALYS en de hogesnelheidslijnen alleen maar ten goede kan komen.

23 JANUARI 1995: BRUSSEL-PARIJS MET DE HST !

Deze datum is een keerpunt voor de verbinding Brussel-Parijs: 6 van de 8 vertrouwde, grijze TEE-stellen worden dan vervangen door echte HST's die onder drie stroomsoorten kunnen rijden.
De vierstroomlocomotieven van de reeks 40100 van de SNCF en de TEE-rijtuigen op deze verbinding werden in 1963, na de volledige elektrificatie van de verbinding Brussel-Parijs, in dienst gesteld. De rijtuigen hadden heel wat comfort te bieden: uiterst gerieflijke zetels, luchtverversing, dubbele beglazing met ingebouwde, elektrisch bediende vensterblinden enz. Ze golden in die tijd als referentiepunt en werden door de reizigers erg gewaardeerd. Op deze uiterst drukke verbinding diende de samenstelling van de treinen zelfs verscheidene keren te worden uitgebreid.
In de loop der jaren begon het materieel evenwel ouderdomsverschijnselen te vertonen en kregen zowel locomotieven als rijtuigen met pannes af te rekenen, waardoor de kwaliteit van de dienst geleidelijk verslechterde en de klanten wegbleven.
Om op deze erg belangrijke internationale verbinding opnieuw orde op zaken te stellen, hebben de NMBS en de SNCF beslist om het bestaande materieel nu al te vervangen, zonder te wachten op de nieuwe hogesnelheidslijn. Er zouden zo vlug mogelijk driestroomstellen van de HST Réseau worden ingelegd, die ook geschikt zijn om bij de NMBS onder 3000 volt gelijkspanning te rijden. Na een onderzoek van de mogelijkheden werd besloten vanaf 23 januari 1995 drie paar van die treinen op de verbinding Brussel-Parijs in dienst te stellen.
Om de trein tegen hoge snelheid te laten rijden, wordt hij over Doornik en Rijsel geleid. In het station Lille-Europe is er een (niet-commerciële) stop om de trein kop te laten maken. Daarna gaat het met een snelheid van 300 km/h richting Paris-Nord over de hogesnelheidslijn. Doordat de treinen over Lille-Europe rijden en er ook bij het kopmaken tijd verloren gaat, wordt er tussen Brussel en Parijs maar enkele minuten winst geboekt. Grote tijdwinst komt er pas in 1996, als de HST's rechtstreeks van Parijs naar Antoing en niet langer over Rijsel rijden.
In mei 1995 wordt ook het vierde TEE-paar Brussel-Parijs vervangen door een driestroom-HST, die echter wegens de drukke spoorbezetting over Bergen-Quévy zal blijven rijden.
De twee TEE-treinen Amsterdam-Brussel-Parijs worden voorlopig nog met het grijze materieel gereden en de andere internationale treinen Brussel-Parijs doen ook voort met het klassieke materieel en worden o.a. getrokken door onze locomotieven CC 1 800 die, in tegenstelling tot de 40100's, nog wel een tijdje zullen meegaan.
De driestroom-HST maakt deel uit van de familie van 90 HST's «Réseau» van de SNCF die sedert mei 1993 tussen Parijs en Rijsel rijden en ook diverse steden in Noord-Frankrijk bedienen.
Sinds midden 1994 de hogesnelheidsverbindingslijn Noord-Zuidoost ten oosten van Parijs werd geopend, verzorgen ze ook enkele rechtstreekse verbindingen tussen het noorden en het zuidoosten van Frankrijk.
Zoals alle Franse HST's is de HST R in beginsel van het tweestroomtype (1 500 volt gelijkspanning en 25 000 volt wisselspanning) omdat hij op lijnen met een van die twee spanningen moet rijden. Deze stellen zijn zo uitgerust dat ze alle geëlektrificeerde lijnen van het Franse hogesnelheidsnet en van het klassieke net kunnen berijden; vandaar hun naam TGV «Réseau». Ze halen 300 km/h, zijn 200 meter lang en bestaan uit acht rijtuigen en twee locomotieven. Zowel van buiten als binnenin zijn ze bijna identiek met de HST Atlantique.
Van de HST's R worden er bovendien 40 uitgerust om ook op het klassieke Belgische net te rijden onder 3 000 volt gelijkspanning. Daarbij is ook gedacht aan de typisch Belgische TBL (transmissie baken-locomotief).



NMBS I. COOSSENAERTS

[illegible] 23 JANUARI 1995 VERVANGEN WORDEN

TEE/HST	BRUSSEL-PARIJS	TEE/HST	PARIJS-BRUSSEL
80	7.04 u. 9.38 u.	81	7.07 u. 9.34 u.
84	17.04 u. 19.30 u.	83	10.49 u. 13.12 u.
86	18.34 u. 21.06 u.	89	11.52 u. 14.15 u.