



De Thalys, een HST op de verbinding Parijs - Brussel - Amsterdam met halten in Bergen, Luik en Antwerpen, zal vanaf 2 juni op een deel van het Belgische traject een snelheid van 300 km/h halen.

Minder dan twee jaar na de komst van de Eurostar is er nu een tweede hogesnelheidsverbinding met vertrek in België. Die nieuwe verbinding is terzelfder tijd ook de eerste stap in een grootscheeps Belgisch en Europees project in volle ontwikkeling. Een stand van zaken, nu er voor de HST een nieuwe concrete fase aanbreekt.

EEN NIEUWE STAP VOORWAARTS VOOR DE HST IN BELGIE **GROEN LICHT VOOR THALYS !**

L. GILLIEAUX



EEN LANGE WEG

In de jaren 70 werden in België omtrent het HST-project al voorbereidende studies gemaakt die in de loop van de jaren 80 uitgediept en in detail besproken werden met de spoorwegen van onze buurlanden. Maar het was pas in het begin van 1990 en halverwege 1991 dat de regering een standpunt innam over de tracé-opties voor het HST-traject in België, vanaf de Franse grens naar Nederland en Duitsland, via Brussel, Luik en Antwerpen. De NMBS heeft de nodige gedetailleerde studies uitgevoerd om de nieuwe lijnen aan te leggen en de bestaande aan te passen. Daarnaast heeft ze samen met de aangrenzende spoorwegen een aantal studies voortgezet betreffende de hogesnelheidstreinen die op die lijnen zouden rijden en de bediening waarvoor ze zouden moeten instaan. Zo kwam er niet alleen de Eurostar, die zowel Brussel als Parijs met Londen verbindt via Rijsel en de Kanaaltunnel, maar ook de Thalys die op 2 juni 1996 in dienst genomen wordt.

THALYS VOOR DE PBKA-VERBINDINGEN

België heeft als draaischijf van Europa behoefte aan een grensoverschrijdende, zeg maar Europese HST. De Eurostar verbindt ons land al met Groot-Brittannië via de streek van Rijsel, maar een ander onderdeel van het project bestond erin, de toekomstige verbindingen tussen Parijs, Brussel, Keulen en Amsterdam te bestuderen. Voor dat PBKA-project werden twee soorten hogesnelheidstreinen ontworpen: driespannings- en vierspanningsstellen, geschilderd in een combinatie van rood en grijs. Bovendien werd meteen een specifieke commerciële organisatie uitgedokterd waardoor in de vier betrokken landen alle reizigers aan boord van die treinen op dezelfde service kunnen rekenen.

De Thalys-treinen zijn dus bedoeld om de bestaande of nog aan te leggen hogesnelheidsinfrastructuur tussen Parijs en Brussel maximaal te gebruiken en voorbij Brussel door te rijden naar ofwel Luik en Keulen, ofwel Antwerpen en Amsterdam.

Als we rekening houden met de spreiding van de infrastructuurwerken als gevolg van administratieve procedures, en met de leveringstermijn van de Thalys-stellen, zal de bediening in verscheidene fasen tot stand komen:

- 2 juni 1996: de Thalys-dienst gaat van start tussen Parijs, Brussel en Amsterdam; daarnaast wordt een begin gemaakt met de bediening van Luik als antennestation;
- 1997: in de verbinding Parijs – Brussel – Keulen wordt de treinfrequentie opgedreven na het in gebruik nemen van de nieuwe vierspanningsstellen die ook in

België heeft als draaischijf van Europa behoefte aan een grensoverschrijdende, zeg maar Europese HST.

Behalve het feit dat we in ons land voor het eerst 300 km/h halen, wordt met het nieuwe baanvak 15 minuten ingewonnen op de snelste trajecten van vóór 2 juni.

THALYS-TREINEN

Vanaf 2 juni 1996 zal de **verbinding tussen Parijs en Amsterdam via Brussel** – met uitbreiding naar Luik – verzekerd worden door de HST **THALYS**. Er werd beslist voor deze treinen verkeersvoordelen toe te staan aan alle rechthebbenden en **begunstigden op verkeersvoordelen in binnenverkeer. Op vertoon van de vrijkaart, het legitimatiebewijs voor Benelux-vrijbiljetten of de internationale FIP-verminderingsskaart, kunnen THALYS-biljetten aan gunstprijs worden bekomen in alle grote stations. Het volledige traject wordt afgelegd met dit THALYS-biljet. Bijgevolg is er geen enkel ander vervoerbewijs – Benelux-vrijbiljet of internationaal FIP-vrijbiljet – nodig. De verminderde prijs bedraagt per persoon en per enkel traject:**

Internationaal Traject

1e klas (comfort 1)	760 fr.
2e klas (comfort 2)	380 fr.

Binnenlands Traject

1e klas (comfort 1)	200 fr.
2e klas (comfort 2)	200 fr.

De rijkstijgklasse is deze die voorkomt op de vrijkaart, het legitimatiebewijs voor Benelux-vrijbiljetten of de internationale FIP-verminderingsskaart. **Overgang naar een hogere rijkstijgklasse is niet mogelijk. Daarentegen mag een begunstigde op verkeersvoordelen 1e klas, in 2e klas reizen, mits betaling van de overeenstemmende gunstprijs. Voor verdere inlichtingen kunt u altijd terecht bij uw onmiddellijke chef of uw bindingsstation.**

Opmerking

Buiten de voornoemde THALYS-treinen, zullen er **nog steeds andere internationale treinen, waarvoor de normale vervoerbewijzen gelden, de verbindingen naar Parijs en Brussel-Amsterdam verzekeren.** □

Duitsland kunnen rijden;

□ 1998: de nieuwe lijn tussen de Franse grens en Lembeek is operationeel en de dienst wordt nog drukker; van Brussel naar Parijs sporen neemt nog slechts 1 uur en 25 minuten in beslag;

□ 2002: de nieuwe lijn tussen Leuven en Bierset – Ans is opengesteld, wat de reis ongeveer 20 minuten korter maakt;

□ 2005: de infrastructuur voorbij Luik en Antwerpen is af, wat alweer tot tijdswinst leidt in de verbindingen Brussel – Keulen en Brussel – Amsterdam. Op dat ogenblik vervult de Thalys-dienst helemaal zijn ruggengraatfunctie in het Europese hogesnelheidsnet, met snelle verbindingen tussen vele Noord-Europese steden: Parijs, Brussel, Aken, Keulen, Berchem-Antwerpen, Antwerpen, Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Amsterdam.

THALYS OP 2 JUNI 1996

De komst van de Thalys op 2 juni luidt heel wat veranderingen in.

DE HOGE SNELHEID IN BELGIE

Inzake infrastructuur vindt de grootste vernieuwing plaats tussen Brussel en Parijs.

De HST's verbinden die twee steden al sinds januari 1995, maar dan via lijn 94 (Brussel – Halle – Doornik – Rijsel, met kop maken in station Rijsel-Europe) en lijn 96 (Brussel – Bergen – Quévy – Aulhoye). Vanaf 2 juni dit jaar rijden de HST's via Bergen; daar nemen ze lijn 78 (Bergen – St.-Ghislain – Doornik) tot net voor Antoing, waar een vertakking – die ze met 170 km/h kunnen berijden – leidt naar het eerste baanvak van de nieuwe hogesnelheidslijn in België. Dat vijftien kilometer lange baanvak voor snelheden tot 300 km/h op Belgisch grondgebied, loopt van het zuiden van Doornik naar de Franse grens in Esplechin. Daar sluit het aan op een uitloper van de TGV Nord-lijn van de Franse Spoorwegen. Dat baanvak is 10 kilometer lang en vormt een aftakking van de driehoek van Fretin op de lijn Parijs – Rijsel. De HST's tussen Brussel en Parijs rijden dus niet meer door Rijsel maar maken gebruik van de snelle basislijn van die driehoek, waarop 300 km/h gereden wordt. Dat komt overeen met de normale snelheid in volle baan op de nieuwe lijn.

Behalve het symbolisch erg belangrijke feit dat we in ons land voor het eerst 300 km/h halen, wordt met die nieuwe route vijftien minuten gewonnen op de snelste trajecten van vóór 2 juni. Voortaan duurt de reis tussen Parijs en Brussel 2 uur en 3 minuten. En in september 1996 kan het nog 4 minuten sneller dankzij de laatste verbeteringen op de lijn Bergen – St.-Ghislain – Antoing. De reis Brussel –

Parijs zal dan voor het eerst in de geschiedenis minder dan 2 uur vergen!

WEDLOOP MET DE TIJD!

We hebben een moeilijke weg afgelegd. De werken op het baanvak Franse grens – Antoing zijn pas in augustus 1993 van start gegaan, met de aanleg van het viaduct van Antoing. Na de graafwerken, de aanleg van de spoorbedding en de bouw van de overige kunstwerken, werden de eerste sporen gelegd in oktober 1995, waarna de andere uitrustings- en voltooiingswerken plaatsvonden. Ondanks de winter moest er volgens de klok gewerkt worden om alles klaar te krijgen voor de testritten in april, kort vóór de diensten van Transport de lijn ter beschikking kregen om hun personeel te kunnen opleiden. Het zou snel 2 juni zijn!

BRUSSEL – PARIJS « HELEMAAL HST »

Een andere vernieuwing is dat alle dagelijkse treinen tussen Brussel en Parijs (behalve de twee nachttreinen) vervangen worden door 13 HST-ritten van steevast 2 uur en 3 minuten voor het hele traject. De tijdswinst is dus groot, gaande van een kwartier tot een vijftigtal minuten. Om die dienst te kunnen aanbieden, zetten NMBS en SNCF de rood-en-grijze Thalys-PBA's in (Parijs – Brussel – Amsterdam), aanvankelijk nog samen met de blauw-en-grijze TGV Réseau-driestroomstellen. Enkel de PBA's hebben immers de technische uitrusting om naar Nederland te kunnen rijden. Aangezien de rotatie Parijs – Amsterdam vrij lang uitvalt, moet een beroep gedaan worden op de blauw-en-grijze TGV Réseau-stellen als aanvulling bij de dienst Parijs-Brussel en voor het doorrijden naar Luik en Antwerpen, in afwachting van de komst van de PBKA-stellen die geschikt zijn voor vier verschillende spanningen.

NIEUW REISCOMFORT

Die verschillende stellen vormen geen probleem voor de exploitatie omdat de beide typen evenveel plaats bieden, namelijk 377 in totaal, waarvan 257 in « comfort 2 » en 120 in « comfort 1 ». De term « comfort » is niet zomaar een andere naam voor de « klas » van vroeger. Het gaat om een vernieuwing die kadert in een diepere evolutie waarbij het verschil tussen de twee plaatscategorieën voor een deel wordt weggewerkt. In de Thalys-PBA's, alsook in de latere PBKA's, is het comfort in tweede verbeterd door fauteuils die nagenoeg overeenkomen met die van eerste, dus ook verstelbaar, met meer beenruimte en een voetsteun. « Comfort 2 » wordt dus een uitstekende basisdienst die borg staat voor heel aangenaam reizen en die betaalbaar is voor alle reizigers. « Comfort 1 » biedt

daarenboven meer mogelijkheden voor reizigers die specifieke diensten wensen: ruimere mogelijkheden om reserveringen in te wisselen, op weekdagen een persoonlijke verwelcoming in de rijtuigen, lichte verfrissingen die in de prijs van het biljet begrepen zijn enz.

In elk geval kunnen alle reizigers in de bar warme of koude dranken en snacks kopen. Verder zijn er twee telefooncellen in de trein, een babykamer, fauteuils met opklapbare zitting om plaats te maken voor gehandicapte reizigers in een rolstoel, een speciaal toilet voor hen enz.

De service aan boord van alle HST's

is vanaf 2 juni 1996 overal dezelfde, zonder onderscheid

tussen de rood-en-grijze PBA's en de grijs-en-blauwe

TGV Réseau-treinen.

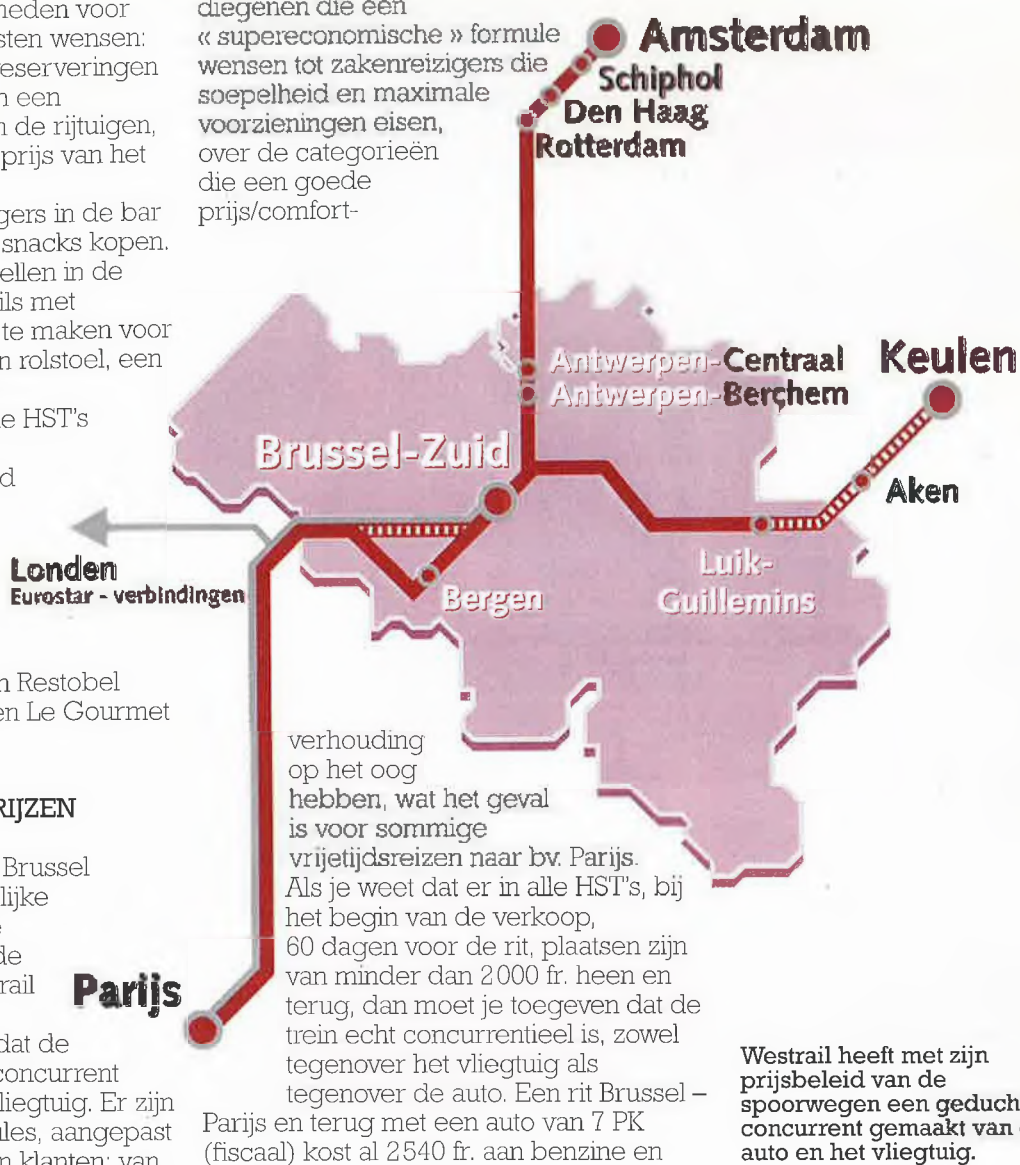
Die service wordt verzorgd door een

internationaal consortium van Restobel (België), Servair (Frankrijk) en Le Gourmet (Zwitserland).

ERG CONCURRENTIELE PRIJZEN VOOR ALLE KLANTEN

Westrail International, een in Brussel gevestigde gemeenschappelijke dochteronderneming van de NMBS en de SNCF, bepaalt de prijzen en de diensten. Westrail heeft een erg aantrekkelijk prijsbeleid uitgestippeld, zodat de spoorwegen een geduchte concurrent worden van de auto en het vliegtuig. Er zijn ook verscheidene prijsformules, aangepast aan de grote categorieën van klanten: van

diegenen die een « supereconomische » formule wensen tot zakenreizigers die soepelheid en maximale voorzieningen eisen, over de categorieën die een goede prijs/comfort-



OVERBRUCCING IN ANTOING



INMERSO MONTE



tolgeld voor de autosnelweg. Bovendien liggen de maximumprijzen voor « comfort 1 », waarin alles begrepen is, niet hoger dan de prijzen van de huidige HST's met inbegrip van de reservering en de hoogste toeslag. Voeg daarbij een frequentie van 13 HST-ritten per dag, de tijdwinst (van 2 uur 42 naar 2 uur 03 alstublieft!), het comfort en de service aan boord, en het is voor iedereen duidelijk dat onze onderneming alle klanten een bijzonder aantrekkelijk aanbod voorschotelt.

BRUSSEL, LUIK, ANTWERPEN, BERGEN: VIER HST-STEDEN

Ook die andere – niet onaanzienlijke – vernieuwing wordt op 2 juni werkelijkheid: Brussel was tot dusver de enige stad in België die op een HST-bediening kon bogen, maar vanaf 2 juni komen daar nog 3 steden bij. In Luik zullen elke dag (behalve op zondag) twee HST's vertrekken naar Parijs, via Brussel. Antwerpen komt op twee manieren aan zijn trekken. Eerst en vooral door de vier Thalys-treinen die elke dag na hun stop in Brussel doorrijden naar Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Amsterdam. Onderweg stoppen die treinen in Berchem-Antwerpen. Daarenboven is er nog een vijfde HST met vertrek en aankomst in Antwerpen-Centraal. In Bergen wordt het gebruikte traject te baat genomen om er dagelijks twee HST's te laten stoppen in elke richting. Dank zij een aantal bestaande aansluitingen in die onderscheiden stations, zullen heel wat Belgische steden voordeel halen uit de eerste uitvoeringsfase van het HST-project in ons land.

NAAR NIEUWE RICHTINGEN

In de komende jaren zullen andere belangrijke stappen kenmerkend zijn voor de vooruitgang van de hoge snelheid in ons land, zowel op het gebied van de infrastructuur, als het materieel en de aangeboden diensten.

Hier zullen wij later op ingaan. Wij benadrukken dat nu, na de Eurostar op 14 november 1994 de komst van de Thalys op 2 juni 1996 een nieuwe en erg belangrijke stap betekent voor onze spoorwegen. De NMBS past de hoge snelheid in ons land nu effectief toe, verbetert daarmee de verbinding Brussel-Parijs in aanzienlijke mate en toont onmiskenbaar aan dat ons land zich in het hart van het Europese hogesnelheidsnet heeft genesteld. Voor onze onderneming zijn dat fundamentele, toekomstgerichte daden die onze aanwezigheid en onze identiteit binnen het Europese bouwwerk bevestigen. □



ZIJ DIE GAAN

WERDEN GEPENSIONEERD OP 1 APRIL 1996

HOOFDBESTUUR

Ballet H. Dienst
10.4/e/technisch sectorchef
Bernaerts J. Departement
Personenvervoer/opsteller
Daneels A. Departement
B-Cargo/schrijver
Debeuckelaere D. Dienst
08.1/industriële ingenieur
Felgenhauer L.
CW Salzinnes/gespec.
vakbediende
Hofmans F. GGC
Mechelen/e/schrijver
Jandrain E.
CW Salzinnes/opsteller
Jaanssens A.
CW Mechelen/bediende
bankwerk
Lieckens L.
CW Mechelen/bediende
stoffering
Minet J. CW Salzinnes/
e/schrijver
Oudaert P. Dienst
05.3/afdelingssecretaris
Pironnet D. Dienst 10.3/
factagechef
Poels M. Dienst
01.1/e/schrijver
Pollaris F. GGC
Hasselt/schrijver
Smeets R. Departement F/
e/hoofdontvanger
Torrekens M. Departement
Personenvervoer/
autobestuurder
Van Fleteren R. Dienst
30.1/hoofdtechnicus-
elektromecaniciën
Van Herp A.
CW Mechelen/technicus-
elektromecaniciën
Van Nieuwenhove M.
Dienst 30.6/e/schrijver
Vande Weghe D.
Departement
Personenvervoer/e/schrijver
Verschelden Y. Dienst
30.1/hoofdtelefoniste
Ylen L. Departement
B-Cargo/schrijver

DISTRICT CENTRUM

De Cuyper R.
Brussel-Noord/lader
Strouven A. 11e Arr. I/gespec.
vakbediende (sporen).
Loyaerts B. Algemene Zaken:
PS/schrijver
Meert G.
Schaarbeek/e/factagechef
Rijmenhout H. Afdeling I:
IPI/hoofdtechnicus-
elektromecaniciën
De Neef F. 12e Arr. I/gespec.
vakbediende (sporen).

Willem O. Brussel-Noord/
o/stationschef 1e klas

DISTRICT NOORDOOST

Bams A. Leuven/o/stationschef
1e klas
Bex V. Tongeren/stationschef
3e klas
De Smet F. IPT
Antwerpen/inspecteur
beweging
Haerbos A. Antwerpen-
Schijnpoor/schrijver
Houbrechts L.
Hasselt/adjunct-stationschef
Jermei J. Bilzen/seingever
1e klas
Pardon L.
OP Leuven/vakbediende
Priem A.
OP Antwerpen-Centraal/lader
Stulens S. Afdeling I:
IPI/vakbediende (sporen)
Van Den Broeck F.
Leuven/seingever
Van Opstal L.
Herentals/rangeerder
Van Ouytsel F. 24e Arr. I/
baas-vakbediende (sporen)
Vannylen P. 24e Arr. I/gespec.
vakbediende (sporen)
Verschueren J. Antwerpen-
Dam/noteerder
Vervoort J. IPT Antwerpen/
o/toezichtscommissaris
Willeme H.
Essen/exploitatieklerk
Wouters R.
23e Arr. I/hoofdtechnicus-
elektromecaniciën

DISTRICT NOORDWEST

Bories J. Zeebrugge-
Vorming/rangeerder
Boydens W.
Oostende/treinbestuurder
De Cuyper G.
Schoonhaarde/stationschef
4e klas
De Keukeleire E.
Oudenaarde/treinbestuurder
De Pauw M.
Gent-St.-Pieters/opsteller
ontvangsten
De Sutter B.
Lokeren/e/exploitatieklerk
Demuyt A.
Zeebrugge-Vorming/
seingever 1e klas
Devreese R.
Gent-Zeehaven/
e/exploitatieklerk
Koopman J.
Poperinge/treinbestuurder
Lazou J. OP Kortrijk/gespec.
lasser
Lecompte N. Menen/

adjunct-o/stationschef
Naessens J.
Brugge/treinbestuurder
Rombaut E. St.-Niklaas/
treinbestuurder
Samson A.
Aalst/treinbestuurder
Top M. Kortrijk/o/stationschef
1e klas
Van Blanckenberg W.
Zeebrugge-Vorming/
rangeermeester
Vanherpe D. OP
Kortrijk/vakbediende
Vanspeybroeck J.
Oostende/lader

DISTRICT ZUIDOOST

Boreux J. Ronet-
Vorming/e/factageklerk
Comble M. Jemelle/
treinbestuurder
Degaudier C.
Luik-Guillemins/opsteller
ontvangsten
Degroot J. Afdeling I:
IPI Luik/smid
Demasy J.
Ottignies/treinbestuurder
Diels G.
Welkenraedt/stationschef
2e klas
Draux P.
Stockem/treinbestuurder
Jamers L.
Liers/e/o/stationschef 2e klas
Kellens R.
Kinkempois/treinbestuurder
Lamoline J. Afdeling I:
IPI Namen/technicus-
elektromecaniciën
Ledoux M. Ronet-Vorming/
rangeerder
Meant F.
Kinkempois/rangeerder
Patar G.
Ottignies/vakbediende
Quadflieg B.
Welkenraedt/rangeerder
Quirin C. IPT Luik/
adjunct-stationschef
Reterre V.
TW Stockem/hoofdtechnicus-
elektromecaniciën
Soir P. 41e Arr. I/
hoofdtechnicus-
elektromecaniciën
Spaute P. Namen
V-Kader/o/stationschef 1e klas
Tinant R.
Bertrix/treinbestuurder
Vandenbrouck D.
Kinkempois/bestuurder
rangeringen
Vanderbeque L. Afdeling I:
IPI Luik/architect
Wiard R. Gouvry/o/stationschef
2e klas

DISTRICT ZUIDWEST

Boutefeu J.P.
Erquennes/seingever 1e klas
Brabant M. Fleurus/
adjunct-o/stationschef
Browet J. Technische Cel
Personeel/e/technisch
sectorchef
Cammens J. 53e Arr. I/
hoofdtechnicus-
elektromecaniciën
Carion C.
St.-Ghislain/seingever 1e klas
Cauchie S. Bergen/
adjunct-stationschef
Cliquet J.M. Haine-St.-Pierre/
treinbestuurder
Debliquy F. Bergen/e/lader
Grulois P. CHW
Luttre/monteur ijzer
Guilmet G.
Haine-St.-Pierre/
treinbestuurder
Jadot A. La Louvière-
Centrum/wagenshouwer
Jaanssens H. Charleroi
Technische Cel Personeel/
hoofdwachter-controleur
Michiels W. La Louvière-
Centrum/hoofdwachter
Odoux J. 53e Arr. I/gespec.
vakbediende (sporen)
Panier A. 54e Arr. I/
vakbediende (sporen)
Seumois C. Bestending
Afgevaardigde
ACOD/e/factagechef
Termolle J. Binche/
adjunct-o/stationschef
Tilleul F. Aat/treinbestuurder
Willame P. Châtelete/adjunct-
o/stationschef □