

EURAILSPEED 95

RIJSEL 4-8 OKTOBER 1995



Tweede internationaal congres over de hoge snelheid bij de spoorwegen

L. GILLIEAUX

1992 : drie jaren zijn al verstreken. Ter gelegenheid van het eerste congres over de hoge snelheid dat toen van 27 april tot 3 mei in Brussel liep, ontdekten 100 000 bezoekers in het station Schaarbeek een scala van hogesnelheidstreinen. Begin oktober van dit jaar wordt in Rijsel opnieuw een congres over dit onderwerp gehouden. In het station Lille-Flandres zal ook nu een tentoonstelling van hogesnelheidsmaterieel worden opgezet die voor het grote publiek toegankelijk is.

PERSONEEL

GEMIDDELD PERSONEELSBESTAND

1992	1993	1994
43 889	43 504	42 729

VASTE INSTALLATIES

LENGTE VAN HET NET (KM)

Geëxploiteerde sporen	6 029
Geëxploiteerde lijnen	3 396
Gemengde lijnen (reizigers en goederen)	2 800
Lijnen uitsluitend goederen	596
Geëlektrificeerde lijnen	2 362
Lijnen ingericht voor snelheden van 120 km/h of meer	2 016
Lijnen ingericht met blokstelsel	2 264

SEINPOSTEN

Mechanische en elektromechanische	126
Elektrische	18
Al-relais	292
Statomagnetische	4
Geïnformateerde besturing	2

OVERWEGEN

Bewaakte	43
Onbewaakte met automatische signalisatie	1 627
Onbewaakte zonder automatische signalisatie	560
Private	399

ROLLEND MATERIEEL

LOCOMOTIEVEN

Elektrische meerstromige	50
Elektrische enkelstromige	326
Diesel, lijn	281
Diesel, rangeer	269
Locotractoren	37

GOEDERENMATERIEEL

Gewone wagens met assen	1786
Gewone wagens met bogies	4972
Speciale wagens met assen	2961
Speciale wagens met bogies	5595
Gehuurd wagens	811

REIZIGERSMATERIEEL

Elektrische motorstellen	
Tweeledige	448
Drieledige	128
Vierledige	44
HST-stellen	4
Dieselmotorwagens	20
Rijtuigen binnenverkeer	1428
Internationale rijtuigen	298
Bagagepakwagens	33



STUKGOEDZENDINGEN

Soort zending		1994	1993	Vershil %
Internationale postcolli	V	577	703	- 17,9
	O	229	266	- 14
Verkeer A/B en Direct Transport	V	4 872	4 964	- 1,9
	O	1 982	1 878	+ 5,5
Diversen	O	58	34	+ 70,7
Totaal	V	5 449	5 667	- 3,8
	O	2 269	2 178	+ 4,2

V = zendingen (x 1000)

O = opbrengsten (in miljoen fr.)

EEN STAND VAN ZAKEN

WAAROM EURAILSPEED 92?

Toen het eerste congres over het hogesnelheidsverkeer bij de spoorwegen plaatsvond, begon deze vervoerwijze al in enkele Europese landen zoals Frankrijk, de Duitse Bondsrepubliek, Italië, Spanje enz. opgeld te doen. Veel beleidsmensen en het publiek in het algemeen, waren nauwelijks op de hoogte van de verschillende projecten in de diverse landen, en nog minder van de omvang die dit echte spoorwegnet in wording, waarvan die projecten de basis vormden, op Europese schaal zou krijgen.

Maar wat al verwezenlijkt was in Frankrijk en Duitsland, wees in de richting van een bijzonder gunstig economisch en commercieel resultaat. Bovendien bleek de hoge snelheid voor de toekomst van de spoorwegen onontbeerlijk te zullen worden voor verplaatsingen op middellange afstand in Europa.

Na een sterke groeiperiode lijkt het weg- en luchtvervoer immers volledig verzadigd. De gevolgen daarvan zijn tijd- en geldverlies die zowel persoonlijke als collectieve belangen schaden, en helaas ook een aanzienlijke vermindering van de verkeersveiligheid, vooral op de weg.

Voor die problemen biedt het hogesnelheidsverkeer per spoor bijzonder interessante wisseloplossingen wegens de voordelen op het stuk van de ruimte- en energiebesparing, de vrijwaring van het milieu en de veiligheid.

Maar opdat de verschillende beleidsmensen met dit Europese project voor een hogesnelheidsspoornet zouden instemmen en de nodige middelen voor de verdere uitbouw ervan ter beschikking zouden stellen, moesten die wisseloplossingen en de spoorwegtroeven die eraan ten grondslag lagen, ruchtbaarheid krijgen en algemeen aanvaard worden. Het was dan ook de doelstelling van Eurailspeed 92, de perspectieven en het belang van een toekomstig geïntegreerd hogesnelheidsnet in Europa zo ruim mogelijk bij de experts en het publiek aan te kaarten.

HOE STAAN DE ZAKEN IN 1995?

Sedertdien werden verscheidene projecten verwezenlijkt, terwijl andere zich in de ontwikkelingsfase bevinden. De successen van het eerste uur worden bevestigd en werken versterkend. De speciale kenmerken van de nieuwe dienstverlening dragen vrij snel bij tot het toenemende succes ervan. Over het algemeen lijkt de hogesnelheidstrein in Europa als een nieuw concurrentieel vervoermiddel erkend te worden. Doordat hij veilig, betrouwbaar,

snel en comfortabel is, en bovendien frequent rijdt, brengt hij de grote agglomeraties dichter bij elkaar en zorgt hij voor uitstekende verbindingen van stadskern tot stadskern. Het transeuropees net is evenwel nog lang niet voltooid. Wij van de Belgische spoorwegen weten wel beter, want we beleven momenteel het begin van de commerciële Eurostar-dienst, die nog geen jaar operationeel is. Dit is dus de eerste internationale dienstverlening op Europees niveau. En de Eurostar was nog maar nauwelijks in dienst toen de Thalys werd aangekondigd die weldra Parijs, Brussel, Keulen (via Luik) en Amsterdam (via Antwerpen) zal verbinden. Deze beide diensten samen zullen binnenkort de kern van het Europese spoorwegnet vormen, met als draaischijf Brussel, hoofdstad van België en Europa. Talrijke bestaande of geplande verbindingen die tot nu toe vooral van nationaal belang waren, zullen zich dan op die kern enten zodat uit dat toenemend aantal verbindingen een echt netwerk zal groeien.

EEN BETERE SAMENWERKING EN FINANCIERING

Maar voor de uitbouw van dit grote spoorwegnet zijn nog veel inspanningen nodig. Twee ervan zullen bijzonder zwaar wegen. Vooreerst is er de Europese samenwerking. De voltooiing van het Europese hogesnelheidsnet vergt immers een vernieuwde samenwerking van de spoorwegmaatschappijen met de politieke beleidsvoerders, de industrie en de financieringsinstellingen, alsook met de andere vervoerwijzen. Dat alles moet leiden tot op elkaar aansluitende vormen van dienstverlening aan de cliënteel en alle Europese burgers. Ten tweede is er het zoeken naar financiële oplossingen. Sommige rechtstreekse verbindingen worden op basis van een algemeen akkoord gefinancierd. Andere vormen in de eerste plaats een aansluiting tussen grote lijnen, liggen op het einde van een verbinding of nopen tot belangrijke bouwinvesteringen omdat bepaalde geografische obstakels of andere moeilijkheden overwonnen moeten worden. Er rijzen dus problemen die elk een geschikte oplossing moeten krijgen. Dit is in feite de grootste hindernis die uit de weg moet worden geruimd om de ontwikkeling van het Europese hogesnelheidsnet voort te zetten en te versnellen.

STAND VAN DE PROJECTEN

Die fundamentele problemen zullen zeker de belangrijkste onderwerpen zijn van de debatten tijdens Eurailspeed 95. Maar het congres zal ook een

overzicht brengen van de ontwikkeling van de lopende en geplande projecten in Europa. De Belgen zullen vooral aandacht hebben voor de verdere uitbouw van de Eurostar, die vanaf 1996 met speciale stellen zal worden uitgerust voor de toekomstige bediening van Midden-Engeland (Manchester) en Schotland (Edinburgh, Glasgow), vanuit Parijs en vanuit Brussel. Er zal ook worden uitgekeken naar de gesprekken over de infrastructuur die Duitsland en Nederland zal moeten verbinden met het oog op de progressieve ingebruikneming van de Thalys-verbindingen in 1996, 1998 en daarna.

Voor Frankrijk zal de doorverbinding ten zuiden van Parijs aan bod komen, die in 1996 de verbindinglijn voor hoge snelheid zal aanvullen die al ten noorden en ten zuidoosten van de Franse hoofdstad in gebruik is. Door die uitbreiding kunnen immers intergewestelijke verbindingen worden uitgebouwd, wat overstappen in de Parijse stations overbodig maakt. Dank zij die nieuwe lijn zullen ook vanuit Brussel nieuwe rechtstreekse hogesnelheidsverbindingen mogelijk worden die de bestaande naar Lyon, Marseille of Nice aanvullen, bij voorbeeld naar Bordeaux en een aantal Bretoense steden. Het doortrekken van de TGV Sud-Est naar Marseille en de TGV Méditerranée naar Montpellier, zal ook ter sprake komen, samen met de Spaanse voorstellen om Madrid en Barcelona met de Franse grens te verbinden. Daarnaast zal speciaal aandacht worden besteed aan het belang van het Frans-Italiaanse project om Lyon met Turijn te verbinden via een basistunnel onder de Alpen, waardoor in de toekomst verbindingen mogelijk worden zoals Parijs - Milaan en misschien zelfs Brussel - Milaan. Wie weet? Ook Italië zal zijn hogesnelheidsontwerpen voorstellen met het oog op een oost-westverbinding (Turijn - Milaan - Venetië) en een noord-zuidverbinding (Milaan - Bologna - Firenze - Rome - Napels). Duitsland en de Scandinavische landen zullen niet achterblijven. De nieuwe lijn tussen Hannover en Berlijn die in 1997 klaar moet zijn, de geplande lijn tussen Keulen en Frankfurt, en ook de verbetering van de verbinding Frankfurt - Bazel zullen zeker besproken worden.

De noordelijke landen zullen de nieuwe verbindingen (via een brug en een onderzeese tunnel) productief maken. Ze zullen enerzijds de twee grote delen van Denemarken onderling verbinden en anderzijds Denemarken met Zweden. In Zweden zullen ook de bestaande lijnen worden verbeterd en zal worden overwogen, de kantelbaktechniek te gebruiken waarmee de

X 2000-treinen zijn uitgerust. Ons overzicht is evenwel onvolledig. We zouden nog andere projecten in Zwitserland, Oostenrijk, Portugal, Griekenland, Finland enz. kunnen opsommen. Maar we onderstrepen vooral het dynamisme dat aan de basis ligt van die verschillende projecten, alsook de wil om ze zo goed mogelijk te integreren. Dat dynamisme is een bewijs van de geestdrift waarmee onze spoorwegmaatschappijen zijn bezielde om de spoorweg van morgen tot een Europese vervoerder van absolute topklasse te verheffen.

EN WAT KRIJGT HET GROTE PUBLIEK TE ZIEN?

Eurailspeed 95 zal niet uitsluitend bestaan uit debatten en uiteenzettingen voor specialisten uit de politieke, economische, financiële, industriële, spoorweg- of perswereld. Naar het voorbeeld van Brussel in 1992, zal in het station Lille-Flandres een expositie van hogesnelheidstreinen lopen die kosteloos toegankelijk is voor het publiek tijdens de congresdagen en het daaropvolgende weekeinde, namelijk tot zondag 8 oktober. Liefhebbers van hoge snelheid en een verscheidenheid aan spooarmaterieel zullen er beslist aan hun trekken komen met:

- een Spaanse AVE;
- een Italiaanse ETR 460;
- een Italiaanse ETR 500;
- een EUROSTAR (één treinheft wegens de beschikbare ruimte);
- een Duitse ICE;
- een Franse TGV DUPLEX (dubbeldek-TGV van de SNCF die in 1996 in dienst zal worden genomen op de lijn Parijs - Lyon, waar een verhoging van de capaciteit hoogstnodig is);
- een Zweedse X 2000 die - tot spijt van velen - op het allerlaatste ogenblik afwezig bleef van Eurailspeed 92.

Die treinen worden (hiernaast) kort voorgesteld.

De tentoonstelling is open:

- op donderdag 5 en vrijdag 6 oktober, van 10 tot 16 uur;
- op zaterdag 7 oktober, van 10 tot 22 uur;
- op zondag 8 oktober, van 10 tot 20 uur.

De tentoonstelling zal bijzonder interessant zijn voor al wie wil kennismaken met een van de aspecten van het toekomstige Europese spoorwegnet. Spoorman of -vrouw zijn doet er niet toe.

Voor al die gegadigden tot slot nog dit: het station Lille-Flandres is vanuit België gemakkelijk met de trein bereikbaar via Kortrijk - Moeskroen (tabel 75 van de reisgids) of via Doornik (tabel 94). Vertel het voort aan familie, vrienden en kennissen! □

OP EURAILSPEED 95 TENTOONGESTELD MATERIEEL - TECHNISCHE VISITEKAARTJES

AVE (RENFE - Spaanse spoorwegen)

BEDIENING	Stel dat op de verbinding Madrid - Sevilla rijdt.
INDIENSTNEMING	1992
VOOROPGESTELD AANTAL	24
SAMENSTELLING	8 rijtuigen (tussen 2 locomotieven) - 329 plaatsen
LENGTE	200 m
SNELHEID	300 km/h (commerciële snelheid)
VERMOGEN	8 800 kW



NMBS - EUROSTAR

ETR 460 (FS - Italiaanse spoorwegen)

BEDIENING	Kantelbakstel voor een gemengde dienst, d.w.z. op de hogesnelheidslijnen en de klassieke lijnen.
INDIENSTNEMING	vanaf 1995
VOOROPGESTELD AANTAL	15 (+ 9 tweespanningsstellen 3 kV/15 kV voor de verbindingen met Zwitserland)
SAMENSTELLING	Motorreinstel met 9 rijtuigen, waarvan 6 aangedreven en 3 looprijtuigen - 480 plaatsen
LENGTE	236 m
SNELHEID	250 km/h
VERMOGEN	5 880 kW



NMBS - EUROSTAR

ETR 600 (FS - Italiaanse spoorwegen)

BEDIENING	Stel dat op de hogesnelheidsverbinding Rome - Milaan rijdt en op de toekomstige hogesnelheidslijnen.
INDIENSTNEMING	2 in 1991, de volgende vanaf 1995/1996
VOOROPGESTELD AANTAL	60
SAMENSTELLING	veranderlijk van 8 tot 14 rijtuigen (tussen 2 locomotieven) - 592 plaatsen bij de grootste samenstelling
LENGTE	365 m (maximumlengte)
SNELHEID	300 km/h
VERMOGEN	8 800 kW

EUROSTAR (één treinhelft) - (NMBS - SNCF - EPS - Belgische spoorwegen, Franse spoorwegen, European Passenger Services, Groot-Brittannië)

BEDIENING	verbindingen Parijs - Londen en Brussel - Londen via de kanaaltunnel
INDIENSTNEMING	1994
VOOROPGESTELD AANTAL	31 (interhoofdstedelijk) + 7 (ten noorden van Londen)
SAMENSTELLING	18 rijtuigen (interhoofdstedelijk) met 794 plaatsen of 14 rijtuigen (ten noorden van Londen) met 568 plaatsen, telkens tussen 2 locomotieven
LENGTE	394 m (interhoofdstedelijk) of 319 m (ten noorden van Londen)
SNELHEID	300 km/h
VERMOGEN	12 000 kW



S - X 2000



ICE (DB - Duitse spoorwegen)

BEDIENING	Stel dat rijdt op talrijke IC-verbindingen in Duitsland en verder naar Zwitserland: Keulen - Berlijn, Hamburg - München, Berlijn - Frankfurt - München, Hamburg - Frankfurt - Bazel - Zürich - Luzern enz.
INDIENSTNEMING	1991
VOOROPGESTELD AANTAL	60
SAMENSTELLING	veranderlijk van 9 tot 14 rijtuigen (tussen 2 locomotieven) - 759 plaatsen bij de grootste samenstelling - restaurantcapaciteit: 40 plaatsen
LENGTE	410 m (maximumlengte)
SNELHEID	250/280 km/h (commerciële snelheid)
VERMOGEN	9 600 kW



TGV DUPLEX (SNCF - Franse spoorwegen)

BEDIENING	Dubbeldekker die in een eerste fase bestemd is voor de lijn Paris - Sud-Est.
INDIENSTNEMING	1996
VOOROPGESTELD AANTAL	30
SAMENSTELLING	8 rijtuigen (tussen 2 locomotieven) met 545 plaatsen
LENGTE	200 m
SNELHEID	300 km/h
VERMOGEN	8 800 kW

X 2000 (SJ - Zweedse spoorwegen)

BEDIENING	Kantelbakstel dat vanaf Stockholm rijdt op de lijnen naar Göteborg, Malmö en Norrköping.
INDIENSTNEMING	1990
VOOROPGESTELD AANTAL	20
SAMENSTELLING	1 locomotief plus 5 rijtuigen, waaronder een stuurrijtuig - 254 plaatsen
LENGTE	140 m
SNELHEID	200 km/h
VERMOGEN	3 260 kW

