

De verbinding Brussel - Parijs

Opening: 1846

Concessiehouders:

In België:

Compagnie du chemin de fer du Nord: 1846 - 1926

NMBS: 1926 - 1996

Thalys: 1996 -

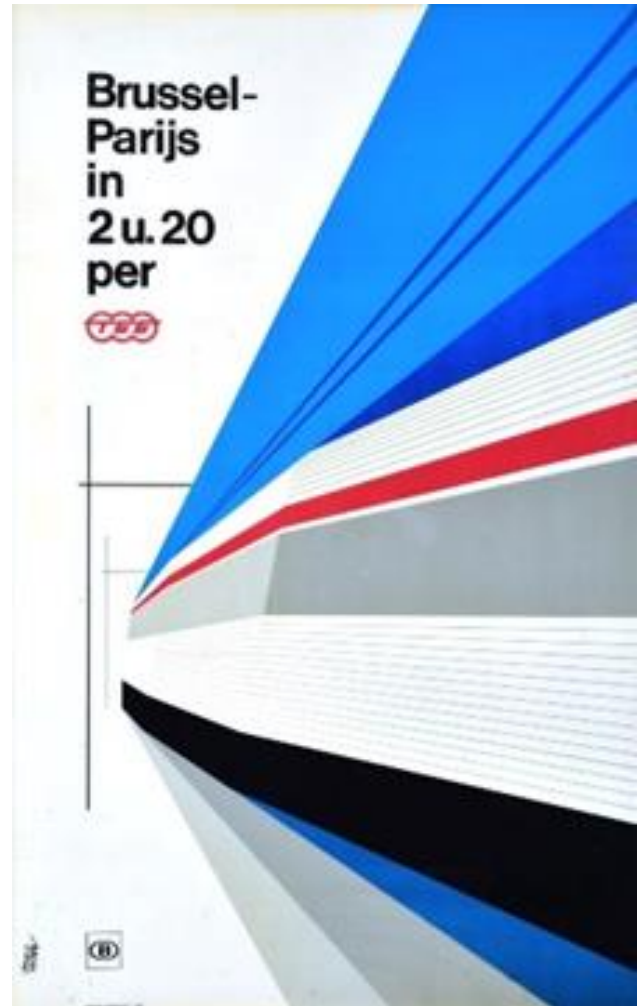
In Frankrijk:

Compagnie du chemin de fer du Nord: 1846 - 1938

SNCF: 1938 - 1996

Thalys: 1996 --

Elektrificatie: 1963



Affiche 'Brussel-Parijs in 2u30 per TEE', jaren 1970 (Ref. 12325)

Een stukje geschiedenis

In 1839, bij de ondertekening van het vredesverdrag met Nederland, was het Belgische spoorwegnet, toen 555 km lang, al voor meer dan de helft aangelegd. De volgende jaren werden gebruikt om dit basisnetwerk te voltooien en de Belgische spoorlijnen te verbinden met die van Pruisen en Frankrijk.

Eerste schetsen

In 1842 werd een eerste lokale verbinding van 11 km tussen België en Frankrijk geopend, tussen Moeskroen en Tourcoing (richting Rijsel). Deze werd spoedig gevolgd door de verbinding Bergen -



Medaille ter ere van de inhuldiging van de spoorlijn van België naar de Rijn op 15 oktober 1843 (Ref. 3349)

Quiévrain (richting Valenciennes). België en Pruisen huldigden het volgende jaar de spoorlijn Brussel - Mechelen - Leuven - Luik - Keulen in.

De vertegenwoordiger van de Franse koning Louis-Philippe in Brussel was hierover bezorgd en deelde zijn regering mee dat het gevaar bestond dat België onder de economische en politieke invloed van Pruisen zou komen, als er van Franse kant niets werd ondernomen.

Met slechts twee kleine lokale grensoverschrijdende lijnen via Rijsel en Valenciennes liep Frankrijk dus achter de feiten aan. De beslissing om een nationaal spoorwegnet aan te leggen in Frankrijk werd pas in 1842 genomen, acht jaar na België. Hoewel het principe verworven was, ontbrak het geld voor dit project, want op datzelfde moment moest Frankrijk

aanzienlijke bedragen uittrekken voor de kolonisatie van Algerije.

In het Franse parlement was er een debat over de vraag of de spoorlijn naar Rijsel met openbare of particuliere middelen aangelegd zou worden. Gedurende drie jaar begon de aanleg van de lijn met overheidsgeld. Maar dat raakte stilaan op.

Uiteindelijk was het de bankier James de Rothschild die de aanleg zou financieren en de noordelijke lijn naar Rijsel en België zou exploiteren. Op 20 september 1845 richtte hij de *Compagnie du chemin de fer du Nord* op om deze spoorlijn te exploiteren. De werken



"Inauguration du chemin de fer du nord" (Ref. IFA042)

gingen eindelijk serieus van start en de lijn tussen Parijs en Rijsel was helemaal afgewerkt en klaar voor de inhuldiging in juni 1846.

Drie dagen feest van 13 tot 15 juni 1846

Zo waren voor het eerst twee hoofdsteden met elkaar verbonden door een spoorlijn!

Frankrijk wilde de opening groots organiseren, in tegenstelling tot België dat bang was voor kritiek op zijn Fransgezindheid en niet te veel geld wilde spenderen aan deze inhuldiging.

Uiteindelijk ging België toch akkoord. De twee zonen van de Franse koning, waaronder de kroonprins - de hertog van Nemours - broers van de Belgische koningin Louise-Marie, zouden deelnemen aan deze eerste reis tussen Parijs en Brussel. De Prins de Ligne en Firmin Rogier (de broer van Charles Rogier) vergezelden de Franse delegatie van Parijs naar Brussel.

De inhuldigingsreis werd georganiseerd over twee dagen en met drie treinen die versierd waren met de Franse en Belgische vlaggen, met in totaal een zestigtal rijtuigen. Eerst een reis tussen Parijs en Rijsel en dan, de volgende dag, een traject tussen Rijsel, Moeskroen, Kortrijk, Gent, Mechelen en Brussel-Noord.

Bankier James de Rothschild had het groots aangepakt en had meer dan 3.000 uitnodigingen voor de festiviteiten verstuurd.

Op zondag 14 juni 1846 vertrokken de treinen uit Parijs, niet vanuit het huidige station Paris-Nord, dat dateert van 1864, maar vanuit een ouder gebouw dat tegelijk met de lijn naar Rijsel en Brussel werd ingehuldigd. De voorgevel van dit oorspronkelijke station bestaat nog steeds: het werd in Rijsel heropgebouwd en is de voorgevel van het huidige station Lille-Flandres.



Medaille ter ere van de inhuldiging van de lijn Brussel - Parijs op 14 juni 1846 (Ref. 3292)

In Rijsel kwam een speciale trein vanuit Brussel met de Belgische autoriteiten om de delegatie uit Parijs te verwelkomen. De aartsbisschop van Cambrai zegende de sporen en de treinen, en prijsde de voordelen van de wetenschappelijke vooruitgang.

's Avonds werd een groot banket, aangeboden door de *Compagnie du Nord* en James de Rothschild, georganiseerd naast het stadhuis van Rijsel, onder een tent zo groot als de Place Vendôme, waar 1700 gasten werden verwelkomd. De componist Hector Berlioz voerde de *Marseillaise* en de *Brabançonne* uit, alsook een lied over de spoorwegen. 's Avonds was er een bal gepland, maar dat eindigde vrij vroeg: de volgende dag vertrok de eerste trein om 2 uur 's ochtends vanuit Rijsel en de twee officiële treinen om 8 uur.



"Vue de la station du Nord", 1860 (ref. 2212)

In Gent werd een militaire parade georganiseerd vooraleer er werd vertrokken naar Mechelen en Brussel. De konvoien reden om 16 uur Brussel binnen.

De Koning en Koningin verwelkomden hun Franse gasten in het Paleis en een banket, georganiseerd door de stad Brussel, bracht meer dan 300 mensen samen in de "Salle du grand Concert".

Talrijke toasts en officiële toespraken begroetten de vereniging, de vrede van alle naties en de vreedzame vooruitgang van alle volkeren (volgens de "Memoires" van Dupin, de Franse minister die bij de inhuldiging aanwezig was). De sfeer was hartelijk. Daarna werd door de Belgische Spoorwegen een

groot bal georganiseerd onder de pas gebouwde glazen spoorhal van het station Brussel-Noord, dat volgens de pers van die tijd zo'n 10.000 mensen verwelkomde.

Om twee uur 's ochtends vertrok een konvooi naar Frankrijk. De terugreis verliep via Bergen en Valenciennes.¹

De pers

Hoewel de reis een groot succes was en het begin was van het internationale spoorwegverkeer op het Europese continent, was de pers van die tijd zeer kritisch over deze operatie:

Het vertrek vond plaats op een zondag, het Feest van God. Alleen een joodse financier had dit kunnen bedenken! Een schandaal! Het was onmogelijk om op die dag naar de verplichte mis te gaan! En dan, tenslotte, nog niet zo lang geleden was het grootste deel van België nog een Frans departement... De dochter van koning Louis Philippe werd de eerste koningin van de Belgen... Dit alles gebeurde ook met privé-geld, wat in Frankrijk voor veel discussie had gezorgd... Bovendien was de spoorweg een uitvinding die uit Groot-Brittannië kwam... De laatste tijd werden er overal Engelse ingenieurs gespot... In 1815 waren die nog vijanden van Frankrijk... Tot slot, alle arbeiders die de lijn hadden aangelegd werden vergeten op het feest...

Maar goed. Dat was het dan. Parijs en Brussel waren met elkaar verbonden via het spoor. En hoewel de eerste reis twee dagen duurde, werd de reistijd al snel korter.

De verbinding Parijs - Brussel in de 19e eeuw.

Vanaf juli 1846 werd de verbinding naar Parijs in één dag gemaakt, met meer dan vijftien haltes. De lijn slingerde van stad naar stad en met een stop, douanecontroles en wisseling van locomotief aan de grens.

In Frankrijk waren er afdelingen eerste en tweede klas en vanaf België werden er ook afdelingen derde klas bijgevoegd.

Al snel reden er twee treinen per dag en per rijrichting tussen de twee hoofdsteden. Een dagtrein en een nachttrein. Deze reden over de lijn van Rijsel tot Douai om via Valenciennes Brussel te bereiken. Het duurde dan 12 uur en 30 minuten om de reis af te leggen met een gemiddelde snelheid van 29,5 km/u.

Vanaf 1853 reden er dagelijks vier treinen, met een reisduur van 8 uur tegen 46,3 km/u. voor de exprestrein eerste klas. Twee jaar later, in 1855, kwam de eerste rechtstreekse spoorverbinding tussen Parijs en Luik tot stand via Jeumont.

In 1858 werd een nieuw, rechtstreekser baanvak aangelegd, via St Quentin - Quévy - Bergen, waardoor de afstand van Parijs naar Brussel teruggebracht werd tot 308,8 km: de reistijd werd teruggebracht van 8 uur naar 6 uur en 15 minuten, met een gemiddelde snelheid van 49,6 km/u.

¹ In 1846 waren er dus twee assen om vanuit Brussel naar Parijs te rijden: Brussel-Noord – Mechelen - Gent - Kortrijk - Moeskroen – Rijsel – Paris-Nord en Brussel-Bogards – Bergen – Quiévrain – Valenciennes – Douai – Paris-Nord (de kortste verbinding).

In 1896 werd de verbinding Parijs - Brussel gemaakt met luxe-, salon- en restauratierijtuigen van de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, die 20 jaar eerder was opgericht. De reis duurde 5 uur en 3 minuten bij een gemiddelde snelheid van meer dan 60 km/u, dankzij de draaistellen onder de rijtuigen in plaats van eenvoudige vaste assen. Aan het eind van de 19e eeuw werd de reis gemaakt in 4 uur en 46 minuten.

In 1897 namen de Belgische Staat en de privémaatschappijen het systeem aan dat de dag opdeelde in 24 uren, terwijl Frankrijk trouw bleef aan het oude systeem van 12 uren 's morgens en 12 uren 's avonds. Vanaf toen kregen de spoorboekjes een hybride vorm, waarbij de dienstregelingen - voor eenzelfde trein - in België werden aangeduid van 1 tot 24 en in Frankrijk van 1 tot 12, 's morgens en 's avonds.

En in de 20e eeuw?



Reclameposter van de *Étoile du Nord* (Ref. 10110)

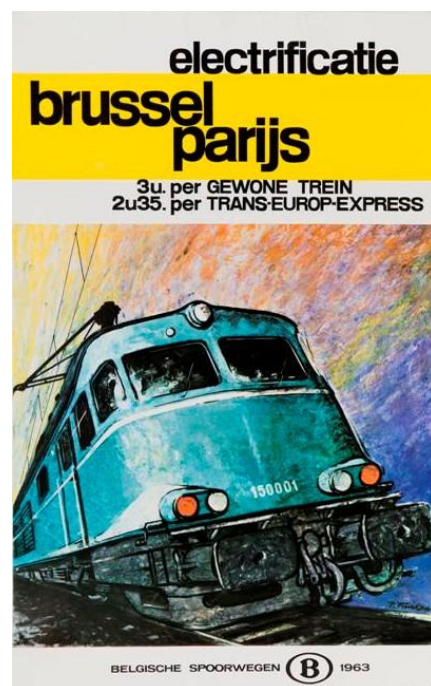
In 1923 deden de eerste treinen zonder tussenstops er slechts 3 uur en 45 minuten over om van Brussel naar Parijs te rijden. In 1927 werd de verbinding Brussel - Parijs afgelegd door de Pullman-luxetrein *Etoile du Nord* van de *Compagnie des Wagons-Lits*, die het traject aflegde in 3 uur en 30 minuten. In 1929 deed de *Oiseau Bleu* er even lang over, en in 1936 werd de reisduur teruggebracht tot 3 uur.

Van de TEE's...

De TEE's verschenen in de zomer van 1957 met de indienststelling van drie snelle verbindingen door middel van dieselmotorstellen eerste klas, genaamd *Ile de France*, *Etoile du Nord* en *Oiseau Bleu*.

Op 9 september 1963 werd de hele verbinding uitgerust met bovenleidingen onder 25 kv wisselstroom in Frankrijk en onder 3 kv gelijkstroom in België. Door de elektrificatie van de lijn konden de dieseltreinstellen vervangen worden door meerspanningslocomotieven. In de zomer van 1964 werd een nieuwe rechtstreekse TEE ingelegd tussen Parijs en Brussel, *Brabant* genoemd.

Alle TEE-treinen verdwenen in de jaren 1990 definitief na de komst van de hogesnelheidstreinen.



Affiche 'electrificatie Brussel Parijs' (NMBS), Paul Funken, 1963 (Ref. 3666)

...Naar de HST's...

In de jaren 1980 besloot NMBS, aangemoedigd door het succes van de Franse TGV Sud-Est, om deel te nemen aan het Europese hogesnelheidsproject en positioneerde zich in het centrum van het geplande hogesnelheidsnetwerk dat de verbinding maakt tussen Frankrijk, Duitsland en Nederland.

In totaal vertegenwoordigt dit project 314 km hogesnelheidslijnen, waaronder bijna 200 km eigen nieuwe lijnen voor 300 km/u. De aanleg van de HSL tussen Brussel en de Franse grens was al na 4 jaar klaar! Een recordtijd.

...Naar Thalys

Het eerste traject met een Thalys werd gemaakt op 2 juni 1996 tussen Paris-Nord en Amsterdam via Brussel, met gedeeltelijk gebruik van hogesnelheidslijnen en klassieke lijnen. De reistijd bedroeg dan 1 uur en 58 minuten naar Brussel en 4 uur en 47 minuten naar Amsterdam.



TGV- en Thalystreinstellen in Vorst (Ref. D0320-19)

Vanaf december 1997 werd het traject Brussel - Parijs enkel via de HSL afgelegd, wat de reistijd terugbracht tot 1 uur en 25 minuten!

De naam en het logo van Thalys werden ontworpen door de Belgisch-Nederlandse firma Total Design, in samenwerking met de deelnemende spoorwegmaatschappijen.

De naam heeft geen bijzondere betekenis en de initialen staan voor niets. Het werd gewoon aangenomen omdat het goed klinkt en gemakkelijk te onthouden is,

zowel in het Frans als in het Nederlands of het Duits.

De donkerrode en zilvergrijze kleuren doen denken aan de kleuren van de oude CC40100- en TEE-treinen.

De verschillende logo's van de spoorwegmaatschappijen zijn verdwenen ten gunste van een enkel Thalyslogo. Dit stelt het profiel voor van een vrouwengezicht, vermengd met een pijl die snelheid symboliseert.

Thalys is nu een geregistreerd Frans-Belgisch handelsmerk.

Beknopte bibliografie

- Artikels :
- Inauguration du Chemin de fer du Nord. *l' Illustration, journal universel*, n° 173, 20-06-1846, p.242-243, K704166
- DESCHAMPS T. Brussel Parijs in 1846 - Een topgebeurtenis in de geschiedenis van de belgische Spoorwegen- ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-07-1963. p.23-25, K554304
- DESCHAMPS T. Bruxelles-Paris en 1846. Un événement capital de l'histoire des chemins de fer belges / - ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-07-1963. p.23-25, K24410
- PORCHER B. Crampton, Belpaire, Outrance et Cie - Les premiers vapeurs sur Paris - Bruxelles (1846-1900) / - ill.. - En: Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer) ; N° 498, (06 06 2006). p.8-16, K39852
- PORCHER B. Paris - Bruxelles en traction électrique - Des TEE aux TGV, d'une ligne à l'autre, une transition en douceur (1963-1995), *Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer)*, n° 498, 06-06-2006, p.33-37, K39855
- TRICOIRE J. Entre Seine et Senne : La ligne Paris-Bruxelles (1), *Rail Magazine*, n° 62, 01-06-1982, p.4-11, K707956
- TRICOIRE J. Entre Seine et Senne : La ligne Paris-Bruxelles (2), *Rail Magazine*, n° 63, 01-07-1982, p.4-11, K708522
- VAN USSEL M. Thalys. Bruxelles-Paris à 300 km/h : une première mondiale !. ill.. *Journal du Chemin de Fer*, n° 104, 03-04-1998. p.4-7, K21633
- VAN USSEL M. Thalys. Thalys. Brussel-Paris met 300 km/u : een wereldpremière !. ill.. *Spoorweg Journaal*, n° 104, 03-04-1998. p.4-7, K21634
- VANKEER P. – 150 jaar treinen tussen Brussel & Parijs. ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-06-1996, p.10-14, K14932
- VANKEER P. 150 ans de trains Bruxelles-Paris. ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-06-1996. p.10-14, K14931
- VANKEER P. 150 ans de trains (II) Bruxelles-Paris. ill.. - *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-07-1996. p.12-15, K15273
- VANKEER P. – 150 jaar treinen tussen (II) Brussel & Parijs. ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-07-1996, p.20-23, K15274
- VANKEER P.. 150 ans de trains (III) Bruxelles-Paris. ill.. - *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-08-1996, p.8-11, K15613
- VANKEER P. 150 jaar treinen tussen (III) Brussel & Parijs. ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-08-1996, p.8-11, K15614
- VANKEER P. 150 ans de trains (IV) Bruxelles-Paris. ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-09-1996. p.20-23, K15794
- VANKEER P. 150 jaar treinen tussen (IV) Brussel & Parijs. ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1996, p.20-23, K15795
- VAUQUESAL-PAPIN. A propos de l'électrification de la ligne de PARIS à BRUXELLES. Ligne de Belgique. La ligne directe par St-Quentin. 1845-1858. ill. *Vie du rail (La) ; n° 915*, 06-10-1963. p.12-16, K563269

VAUQUESAL-PAPIN. Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin avec projet de prolongement jusqu'à la frontière de Belgique, ill. *Notre métier*, n° 331, 14-01-1952, p.9-11, K700616

VAUQUESAL-PAPIN. Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin - Suite, ill. *Notre métier*, n° 332, 21-01-1952, p.12-13, K700617

VAUQUESAL-PAPIN. Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin – Suite 2, ill. *Notre métier*, n° 333, 28-01-1952, p.12-13, K700618

VAUQUESAL-PAPIN. Chemin de fer de Creil à Saint-Quentin – Suite 3, ill. *Notre métier*, n° 334, 04-02-1952, p.11-13, K700620

VAUQUESAL-PAPIN. Le centenaire de l'inauguration du chemin de fer du Nord. *Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer)*, n° 141, 01-11-12 146, p.105-141, K703462

Boeken:

Electrification Paris-Bruxelles. Les locomotives "tricourant" BB 150, BB 26000. - Bruxelles : SNCB, 1963, 20 p., C2302

Electrificatie Brussel-Parijs. De driespannings-locomotieven BB 26000, BB 150, Brussel : NMBS, 1963, 20 p., C2303

DIEU B. *La ligne internationale Bruxelles-Paris* – Bruxelles : Patrimoine Ferroviaire Touristique, 1991, 90 p., C3641

L'électrification Paris-Bruxelles. – Paris : S.N.C.F. 1964, 44 p., C2411

GUINOT E. *Itinéraire du chemin de fer de Paris à Bruxelles comprenant l'embranchement de Creil à Saint-Quentin-* Paris : Librairie de L. Hachette et Cie, 1853, 172 p., C700688

Itinéraire historique du chemin de fer du Nord, de Paris à Lille et à Bruxelles, ... de Creil à Saint-Quentin, d'Amiens à Boulogne et de Lille à Dunkerque et à Calais. - Deuxième édition. Lille : L. Lefort, Imprimeur – Libraire, 1852, 220p. Z701326

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: internationale verbinding, België, Frankrijk

Museumcollectie: internationale trein