

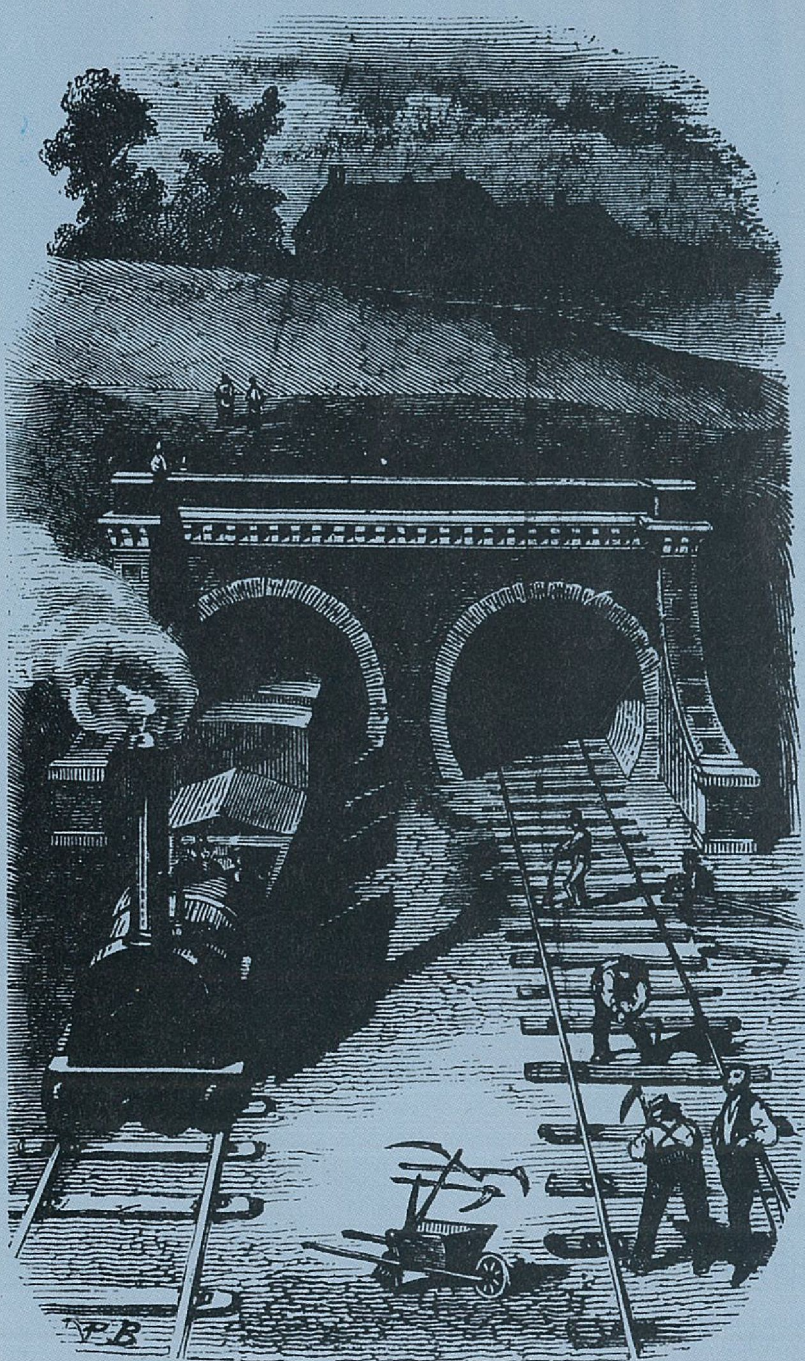
150 JAAR TREINEN TUSSEN

BRUSSEL & PARIJS

P. VANKEER

In 1846 kwam de eerste spoorverbinding tot stand tussen de Belgische en de Franse hoofdstad. Vijftig jaar later verbindt de HST de twee steden, via de allereerste kilometers hogesnelheidslijn op het Belgische net.

Het is een mooie gelegenheid om de balans op te maken van de voorbije anderhalve eeuw, waarbij we ons vooral baseren op de spoorboekjes.



(Tunnel de Braine-le-Comte.)

VAN DE AANLEG VAN DE EERSTE LIJN TOT DE EERSTE WERELDOORLOG

Het infrastructuurplan dat de Belgische Staatsspoorwegen kort na 's lands onafhankelijkheid begonnen uit te voeren, voorzag in de aanleg van internationale lijnen naar Duitsland (om de Nederlandse blokkade te omzeilen die ons de toegang tot de Rijn onmogelijk maakte) en naar Frankrijk.

Met het koninklijk besluit van 28 augustus 1838 werd de weg vrijgemaakt voor het aanleggen van de «Spoorlijn van Henegouwen vanuit het Bogaerdenstation (1) in Brussel... van Tubize naar Zinnik, en vandaar naar Bergen... om nabij Quiévrain de Franse grens te bereiken.» Op 19 december 1841 was de verbinding met Bergen klaar en op 14 november 1842 reikte de lijn al tot Blanc-Misseron (Frankrijk).

De eerste treinen tussen Brussel en Parijs reden dus over Quiévrain, Valenciennes, Douai, Arras en Amiens. De Belgen haalden de grens het eerst; de Franse lijn van de «Compagnie du Nord» geraakte pas in 1846 af. Zo werd de eerste spoorverbinding tussen de twee hoofdsteden een feit.

Hoe werd die internationale dienst destijds geëxploiteerd? We hebben een dienstregeling uit 1848 opgesnoord, gepubliceerd door drukker J.-B. Tircher, rue de l'Etuve (Stoofstraat) 20 in Brussel. Daarin wordt gewag gemaakt van drie dagelijkse ritten vanuit Brussel: om 9.00 u., 12.30 u. en 6.15 u. 's avonds (men telde toen nog niet van 0 naar 24 uur zoals nu). Wanneer de trein in Parijs aankomt, wordt in dat geschriftje niet vermeld: het klopt dat men in 1848 zwaar te lijden had onder de «februaridagen», die leidden tot de val en de verbanning van koning Louis-Philippe I en de oprichting van de Tweede Republiek in Frankrijk.

In België waren velen bevreesd voor een inval van de Franse revolutionairen. Uit een document van 1852 (dienstregeling

van 15 november) hebben we meer details kunnen halen. Die dienstregelingstabel zag er als volgt uit:

Brussel	vertrek 8.00 u. 's ochtends	1.15 u. 's avonds	6.30 u. 's avonds
Parijs	aankomst 5.00 u. 's avonds	10.45 u. 's avonds	5.30 u. 's ochtends

Opmerking: van middernacht tot 's middags = ochtend
 van 's middags tot middernacht = avond

De reis duurde dus 9 uur tot 9.30 uur overdag en 11 uur 's nachts! Er waren wel een vijftiental halten en vanaf Creil boog het spoor af naar Pontoise, waardoor de trein pas na een lange omweg in Parijs aankwam.

De rechtstreekse lijn Creil – Chantilly – Parijs zou er pas enkele jaren later komen. Destijds waren er nog drie rijklassen (de derde verdween pas in 1956). Nog steeds volgens het hierboven genoemde document had de ochtendtrein die om 8 uur uit Brussel 1e en 2e klas, maar die werden vanaf Amiens afgeschaft.

In de trein van 1.15 uur «s'avonds» waren er drie klassen tot Quiévrain, waar de rijtuigen 3e klas blijkbaar plots verdwenen. De nachttrein bestond dan weer uit eerste- en tweedeklasrijtuigen, waaraan in Quiévrain ook rijtuigen derde klas werden toegevoegd.

Met het begin van het Tweede Keizerrijk (2 december 1852) en de industrie die in een stroomversnelling geraakte, ging de (Franse) Compagnie du Nord van start met de aanleg van de lijn Creil – Saint-Quentin – Erquelinnes om het verkeer naar Duitsland naar zich toe te halen via België. Die lijn was af in 1855.

De Belgen van hun kant legden de lijn Bergen – Quévy – Hautmont met aansluiting op het traject Parijs – Erquelinnes. Die lijn werd na haar voltooiing in 1857 in concessie gegeven aan de Société Générale d'Exploitation (Algemene Exploitatiemaatschappij): na 1845 besliste de Belgische regering immers dat de staat geen nieuwe lijnen meer zou aanleggen en exploiteren en gaf ze de «nieuwe spoorwegen» systematisch in concessie aan privé-ondernemingen. In 1856 werd de lijn doorverkocht aan de maatschappij Bergen-Hautmont die speciaal met dat doel was opgericht... en waarvan de directieleden van de «Nord» aandeelhouders waren. Ze werd vervolgens opgenomen in «Nord Belge», een dochterbedrijf van «Nord Français» (2).

In 1851-'58 werd de reisroute in de verbinding tussen Brussel – Parijs dus voor bijna 140 jaar vastgelegd.

Dank zij de nieuwe infrastructuur, gemeenschappelijk voor alle treinen naar Luik en Duitsland tot Maubeuge, werden de ritten weer sneller.

Het onderstaande halen we uit het Franse spoorboekje – boekje CHAIX – van mei 1869.

Brussel	9.05 u. 's ochtends	1.15 u. 's avonds	2.35 u. 's avonds	3.40 u. 's avonds
Parijs	5.05 u. 's avonds	10.50 u. 's avonds	8.45 u. 's avonds	4.45 u. 's ochtends

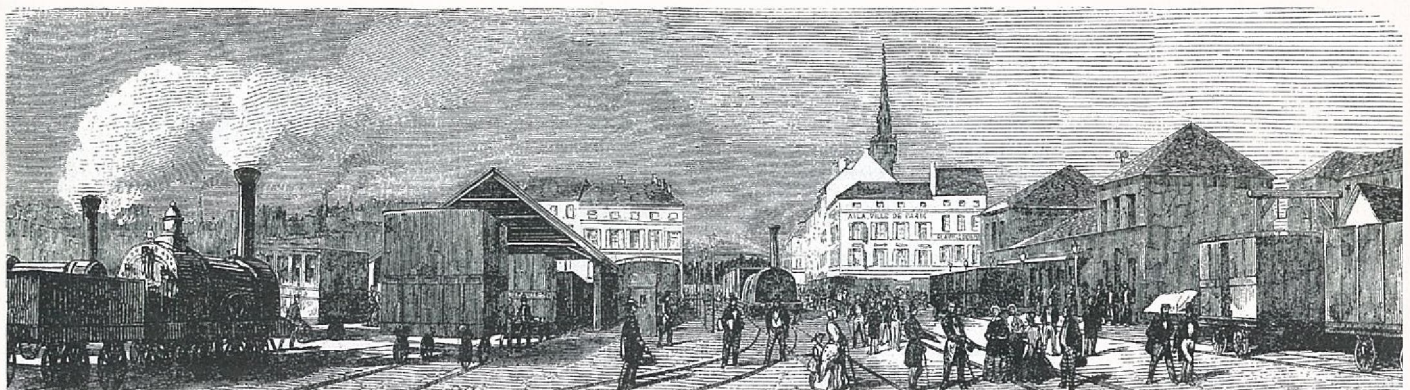
De treinen uit Brussel om 9.05 uur 's morgens en 2.35 uur 's avonds waren

expressreinen met uitsluitend eerste- en tweedeklasplaatsen.

(1) Dichtbij het Rouppeplein; het station Brussel-Zuid werd achteraf gebouwd.

(2) Nord Belge verzorgde in België de exploitatie van de lijnen Bergen – Quévy (grens), Charleroi – Erquelinnes (grens), Namen – Luik-Guillemins en Luik-Longdoz, Namen – Givet. Op 10 mei 1940 gingen die lijnen deel uitmaken van het NMBS-net.

VERZAMELING P. PASTIELS



Der Bahnhof der Südbahn zu Brüssel.

Niettemin was de lijn Quiévrain – Valenciennes niet helemaal in onbruik geraakt: er reden «omnibussen» en een «posttrein alle klassen», met vertrek uit Brussel om 7.12 u. 's avonds en kwam de ochtend erna om 5.15 uur in Parijs aan. We maken een sprong in de tijd, tot voorbij het Tweede Keizerrijk, de Frans-Pruisische oorlog van 1870-1871 en de bloedige

onderdrukking van de Parijse «Commune», en komen zo bij het spoorboekje «Breveté n° 10» van 1 oktober 1873, uitgegeven door A. Bodart, rue d'Or (Goudstraat) 12 in Brussel. De treindienst zag er toen zo uit (O: ochtend; A: avond):

Brussel	9.03 u. O	1.03 u. A	2.35 u. A	3.40 u. A
Parijs	5.05 u. A	11.00 u. A	9.05 u. A	4.45 u. O



Er was een nieuw politiek regime, maar de dienstregeling veranderde nauwelijks. De snelste trein legde de afstand af in 6 ½ uur, wat voor een afstand van 311 kilometer neerkwam op een commerciële snelheid van 48 km/h, haltes inbegrepen, wat iets minder is dan in 1869 toen de gemiddelde snelheid 50 km/h bedroeg (duur van de rit: 6.10 uur). Enkele jaren later waren er al vijf

dagelijkse ritten, en de snelste tijd bedroeg 5.31 uur of een gemiddelde snelheid van 57 km/h. Dat staat te lezen in het spoorboekje van de «Chemins de fer belges» (Belgische spoorwegen) van 15 september 1882, dat ook een aantal verduidelijkingen bevat omtrent de treinsamenstelling inzake rijtuigklassen: we stellen bijna vanzelfsprekend vast dat de snelste treinen alleen uit eerste- en tweedeklasrijtuigen bestonden.

Dienstregeling van 15 september 1882					
	1-2-3	1-2-3	1-2	1-2-3	1-2
Brussel	9.00 u. O	12.35 u. A	1.20 u. A	5.50 u. A	0.00 u.
Parijs	3.25 u. A	9.20 u. A	6.51 u. A	4.05 u. O	6.35 u. O

Volgens de dienstregeling van 1 december 1884 reden er dagelijks zes treinen en konden de reizigers ook rekenen op de luxe van de belle-époque doordat in de eerste trein van de dag een salonrijtuig (SR) en een restauratierijtuig (RR) waren bijgezet.

Die eerste trein van de dag legde het traject af in 5 uur 3 minuten: voor het eerst werd de kaap van 60 km/h als gemiddelde overschreden. In die trein konden de eersteklasreizigers plaatsnemen in het salonrijtuig mits ze een toeslag van 6 frank betaalden. Die werd tegen uitreiking van

een ontvangstbewijs, geïnd door het personeel van de Compagnie Internationale des Wagons-lits (CIWL, Internationale Slaapwagen Maatschappij). Die maatschappij was tussen 1874 en 1876 opgericht door onze landgenoot Georges Naegelmackers en bood vanaf nu de meest vermogende klanten het hoogste comfort. Het restauratierijtuig was toegankelijk voor de reizigers uit eerste klas, zonder toeslag, en ook voor de reizigers uit tweede klas... als er nog plaats overbleef nadat de eersteklassers zich hadden geïnstalleerd.

In het spoorboekje van 30 september 1891 lezen we dat eersteklasreizigers die bereid waren een toeslag te betalen, een nieuw comfort genoten: de «coupés-lits» (CL; bedcoupés), een soort van divans, opgesteld in halve afdelingen van de nachtelijke exprestreinen en zelfs de snelle dagtreinen! Ze golden als regelrechte salons op sporen die niet zouden misstaan in een verhaal van de Maupassant... De trein die om 1.15 u. 's namiddags uit Brussel vertrok, was de snelste (4 uur 46 minuten).

Dienstregeling op 1 december 1884						
	1-2-	1-2-3	1-2-3	1-2	1-2-3	1-2
Brussel	7.30 u. O RR SR	9.15 u. O	12.15 u. A	1.20 u. A	5.50 u. A	0.00 u.
Parijs	12.33 u. A	4.58 u. A	9.20 u. A	7.14 u. A	4.05 u. O	6.10 u. O

Dienstregeling van 30 september 1891							
	1-2	1-2-3	1-2-3	1-2	1-2-3	1-2	1-2
Brussel	7.30 u. O CL SR RR	9.14 u. O	12.26 u. A	1.15 u. A CL SR	5.42 u. A	6.20 u. A CL SR RR	0.00 u. CL
Parijs	12.33 u. A	3.52 u. A	9.20 u. A	6.11 u. A	4.05 u. O	11.33 u. A	6.10 u. O

In 1897 onderging het spoorboekje een kleine wijziging: de Belgische staat en de privé-maatschappijen schakelden over op het systeem waarbij de uren van de dag genummerd zijn van 0 tot 24. Frankrijk bleef echter trouw aan het oude systeem,

zodat de tabel een wat tweeslachtig aanzicht bood doordat de tijdstippen van het Nord-net nog altijd gevolgd werden door een O of een A. De eerste ochtendsneltrein had enkel nog eersteklasplaatsen.

Dienstregeling op 1 juni 1897						
	1	1-2-3	1-2	1-2	1-2-3	1-2
Brussel	7.47 u. SR RR	8.57 u.	12.59 u.	18.04 u. SC SR RR	19.27 u. (*)	0.15 u. SC
Parijs	12.49 u. A	3.51 u. A	6.00 u. A	11.17 u. A	4.35 u. O	5.50 u. O

(*) Posttrein die het oude traject volgde via Quiévrain, Blanc-Misseron, Valenciennes en Amiens.



NMBS/VEZAM/ELING P. PASTIERS

De trein die om 12.59 u. uit Brussel vertrok, had rechtstreekse rytuigen 1e en 2e klas + SC's Amsterdam – Nice – Ventimiglia.

In 1902 werd de rit 's morgens sneller en toegankelijk voor reizigers in tweede klas. De slaapcoupés in de dagtreinen werden afgeschaft, waarschijnlijk wegens gebrek aan belangstelling. De CIWL daarentegen, had haar zinnen gezet op een luxetrein met

niets dan salonrijtuigen tussen Amsterdam en Parijs. De Nederlandse spoorwegen en de Belgische staat stemden hiermee in, maar de maatschappij Nord weigerde! Resultaat: er vertrok een luxe-trein in Amsterdam, die via Brussel naar Bergen reed, waar de reizigers moesten overstappen op een gewone snelle trein die 5 minuten eerder uit Brussel was vertrokken!

Dienstregeling op 1 mei 1902							
	1-2	1-2-3	1-2	LX	1-2	1-2-3	1-2
Brussel	7.58 u.	8.57 u.	12.54 u.	12.59 u.	18.02 u.	19.27 u.	0.10 u.
Bergen	8.58 u.	10.03 u.	13.54 u.	13.59 u.	19.02 u.	20.57 u.	1.10 u.
	RR				RR	(*)	SC
Parijs	12.50 u. A	3.50 u. A		6.00 u. A	11.00 u. A	4.35 u. O	5.42 u. O

(*) via Quiévrain-Valenciennes-Amiens.

Deze luxueuze exprestrein tussen Amsterdam en Bergen was geen lang leven beschoren. Maar het initiatief werd een kwarteeuw later herhaald, en toen met succes. Meer daarover in deel 2. In 1909 werd de rit nog maar eens korter (de snelste trein deed er 4 uur 20 minuten

over) en de reizigers 3e klas konden vanaf nu ook rekenen op een expresdienst in de namiddag (semi-direct zou een betere benaming geweest zijn); bovendien kwamen er nu ook rytuigen 3e klas in de exprestrein 's nachts.

Dienstregeling op 3 januari 1909						
	1-2-	1-2-3	1-2	1-2-3	1-2	1-2-3
Brussel	8.21 u.	8.57 u.	12.59 u.	18.01 u.	18.15 u.	0.07 u.
	RR			RR	RR	SC
Parijs	12.50 u. A	3.50 u. A	5.19 u. A	11.41 u. A	10.45 u. A	5.42 u. O

En dan is het zomer 1914. Europa beleeft de laatste rustige dagen van een tijdperk dat weldra een einde zal nemen. Laten we even stilstaan bij het Belgische spoorboekje voor de periode tussen 1 juli en 30 september van dat jaar.

De dienstregeling Brussel-Parijs verschildte nauwelijks sinds 1909, behalve dan dat het Franse net ook was overgeschakeld op het 24 uren systeem. Toch valt er een record te rapen, in de omgekeerde richting nog wel: vanuit Parijs vertrekt om 19.10 u. de avondsneltrain die om 23.05 u. in Brussel aankomt en met zijn rittijd van

3 uur 55 minuten een gemiddelde snelheid van 79 km/h laat optekenen. Voor het eerst duurde de rit minder dan 4 uur, ondanks haltes in Busigny, Feignies en Quévy.

Maar dat spoorboekje zou niet langer dan een maand geldig blijven. Op 28 juli 1914 werd in Sarajevo de kroonprins van Oostenrijk-Hongarije vermoord door een Servisch verzetsstrijder. Oostenrijk repliceerde met dreigende taal aan het adres van Servië, dat ervan beschuldigd werd wapens te hebben geleverd aan de verzetsbeweging waartoe de moordenaar behoorde, en verklaarde op 29 juli de oorlog aan Servië. Wegens allerhande allianties werd het conflict onmiddellijk

opengetrokken tot heel Europa.

Op 31 juli 1914 mobiliseerden Duitsland, Rusland en Frankrijk hun troepen terwijl Jaurès, die het conflict poogde af te wenden, vermoord werd. Duitsland trok ten aanval tegen Rusland en nadien Frankrijk, viel op 4 augustus België binnen en betrok daardoor Groot-Brittannië in de oorlog. Weldra zou de lijn Brussel-Parijs ten zuiden van Saint-Quentin onderbroken zijn omdat de frontlijn – al naar de offensieven en tegenoffensieven – zich verplaatste in een zone van 20 tot 60 kilometer ten zuiden van deze stad.

Vier jaar lang zouden de twee baanvakken alleen maar dienen voor het vervoer van troepen, wapens en munitie. □