

150 JAAR TREINEN TUSSEN (II)

BRUSSEL & PARIJS

P. VANKEER

VAN DE WAPENSTILSTAND IN 1918 TOT DE OORLOG VAN 1940

Na de wapenstilstand komt het gewone reizigersverkeer maar moeizaam op gang want de lijn is zwaar beschadigd, vooral tussen Saint-Quentin en Compiègne.

In 1919 rijden er maar twee treinen per dag en duurt de reis 8 uur 15 minuten!

Dienstregeling op 15 juli 1919		
	1-2	1-2-3
Brussel	7.40 u. RR	13.30 u. RR
Parijs	15.55 u.	21.45 u.

In 1920 wordt de bediening iets beter.

Dienstregeling op 3 januari 1920			
	1-2	1-2-3	1-2-3
Brussel	8.13u. RR	13.53u. RR	22.15u. WL
Parijs	15.55u.	21.45u.	7.00u.

Met een dagtrein duurt de reis nu «maar» 7 uur 45 minuten meer.

Opvallend is dat de oude «slaapcoupés» vervangen zijn door slaaprijtuigen (WL) van CIWL.

Omstreeks 1923 is er een duidelijke vooruitgang: de Franse en Belgische

spoorwegen leggen tussen de twee hoofdsteden een rechtstreekse bloktrein in die onderweg nergens halt houdt en de rit in 3 uur 45 minuten aflegt. Voor het eerst wordt niet meer gestopt aan de grens doordat de douanecontroles op de trein zelf plaatsvinden.

Dienstregeling op 1 oktober 1924							
	1-2	1-2-3	1-2	1-2	1-2-3	1-2	1-2-3
Brussel	8.20u. RR	10.25u.	13.00u. RR	14.14u. (*)	15.46u.	18.45u. RR	0.40u. WL
Parijs	12.20u.	16.55u.	17.28u.	18.00u.	22.35u.	22.40u.	6.50u.

(*) rechtstreekse bloktrein met beperkt aantal plaatsen

De zaken gaan weer goed en de Compagnie des Wagon-Lits hervat haar project-1900 voor een luxetrein tussen Amsterdam en Parijs. Op het vasteland heeft de CIWL nog maar net de beroemde Pullman-rijtuigen ingezet (in Groot-Brittannië waren rijtuigen van dat type al enkele jaren in dienst). In

1926 lanceert de maatschappij de Golden Arrow/Flèche d'Or (Gouden Pijl), een verbinding Parijs – Calais met aansluiting per schip naar Dover en Londen. Die trein bestaat uitsluitend uit salonrijtuigen (1e klas met toeslag) met grote en comfortabele clubfauteuils, per twee opgesteld rond kleine tafeltjes waar de



STATION BRUSSEL-ZUID

reizigers hun maaltijd op onberispelijke wijze opgediend krijgen door stijlvol uitgedost personeel. Een jaar later wordt diezelfde formule toegepast op de verbinding Amsterdam-Parijs. Weg met de bloktrein, leve de Pullman, die ook rechtstreeks tussen Brussel en Parijs pendelt op 3 uur 30 minuten! Deze «Ster van het Noorden», zoals hij gedoopt wordt, vertrekt om 16.00 u. in Brussel en komt om 19.30 u. in Parijs aan (gemiddelde snelheid 90 km/h).

Zo'n twee jaar later, in 1929, wordt er nog een trein met uitsluitend Pullman-rijtuigen ingezet tussen Antwerpen, Brussel en Parijs. Net als de «Ster van het Noorden» vertrekt hij 's morgens in België en komt hij 's avonds weer aan. Als eerbetoon aan de Belgische dichter Maurice Maeterlinck wordt die trein de «Blauwe Vogel» genoemd. Vanaf dan wordt de lijn als volgt geëxploiteerd:

Dienstregeeling voor winter 1929-'30

	1-2	P 1-2	1-2-3	1-2	P 1-2	1-2-3	1-2	1-2-3
Brussel	9.08u.	10.30u.	10.34u.	13.25u.	16.00u.	16.12u.	19.35u.	0.55u.
	RR	(*)		RR	(**)		RR	WL
Parijs	13.00u.	14.00u.	16.49u.	17.10u.	19.30u.	22.29u.	23.30u.	6.50u.
(*) Pullman Blauwe Vogel					(**) Pullman Ster van het Noorden			

De Gouden Pijl van Parijs naar Calais (en Londen) heeft enkel Pullman-rijtuigen 1e klas, terwijl de Ster van het Noorden en de Blauwe Vogel ook toegankelijk zijn voor een meer «gemiddeld» reizigerscliënteel. In die beide treinen lopen immers tweedeklasrijtuigen mee, waarin de reizigers aan de ene kant van de middengang aan tafeltjess voor twee zitten en aan de andere kant aan tafels voor vier. Eén rijtuig op twee is uitgerust met een keuken: twee rijtuigen – het ene met, het andere zonder keuken – vormen samen een «koppel». Maar 1929 is ook het jaar van de «zwarte donderdag» in oktober op de beurs van New York. Die dag luidt het begin in van een economische crisis waaronder België in 1930 al zwaar te lijden heeft, Frankrijk pas iets later. Met het binnenlands en

internationaal reizigersverkeer gaat het snel bergaf. Toch kunnen we van geluk bij een ongeluk gewagen: de inkrimping van het verkeer betekent dat het aantal rijtuigen per trein vermindert, voor de Ster van het Noorden van 8 naar 6 en voor de Blauwe Vogel van 6 naar 4. Precies daardoor daalt in 1936 de reistijd tot 3 uur 15 minuten voor de Ster en tot 3 uur (een nieuw record) voor de Blauwe Vogel, die voortaan uit Amsterdam vertrekt. Ook de andere treinen gaan sneller rijden, en het slaaprijtuig van de nachtelijke expres wordt «democratischer» dankzij het aanbod van bedplaatsen 2e klas. Laten we even grasduinen in de zomerspoorboekjes van 1935 en 1937. In 1935 wordt in Brussel de wereldtentoonstelling gehouden, waar de

Fransen massaal op afkomen als gevolg van de devaluatie van de Belgische frank. Er zijn dus bijkomende treinen nodig om al

die bezoekers naar Brussel te brengen en ze 's avonds naar Parijs terug te voeren, vooral in de weekends.

Dienstregeling voor zomer 1935														
	1-2-3	1-2	P	1-2	1-2-3	1-2	P	1-2	1-2-3	1-2-3	1-2	1-2	1-2-3	1-2-3
Brussel	6.40u.	9.00u.		10.47u.	10.55u.	13.28u.	16.11u.	17.40u.	18.55u.	20.05u.	20.10u.	20.10u.	0.55u.	
		RR				RR			(*)	(*)	RR	(**)	WL	
Parijs	11.24u.	12.38u.		13.54u.	16.38u.	16.53u.	19.28u.	23.08u.	23.26u.	23.41u.	23.36u.	0.21u.	6.57u.	
(*) op zondagen tussen 14 juli en 6 september en op 15 augustus														
(**) op zondagen tussen 9 juni en 7 juli, dagelijks tussen 14 juli en 15 september en op 22 en 29 september														

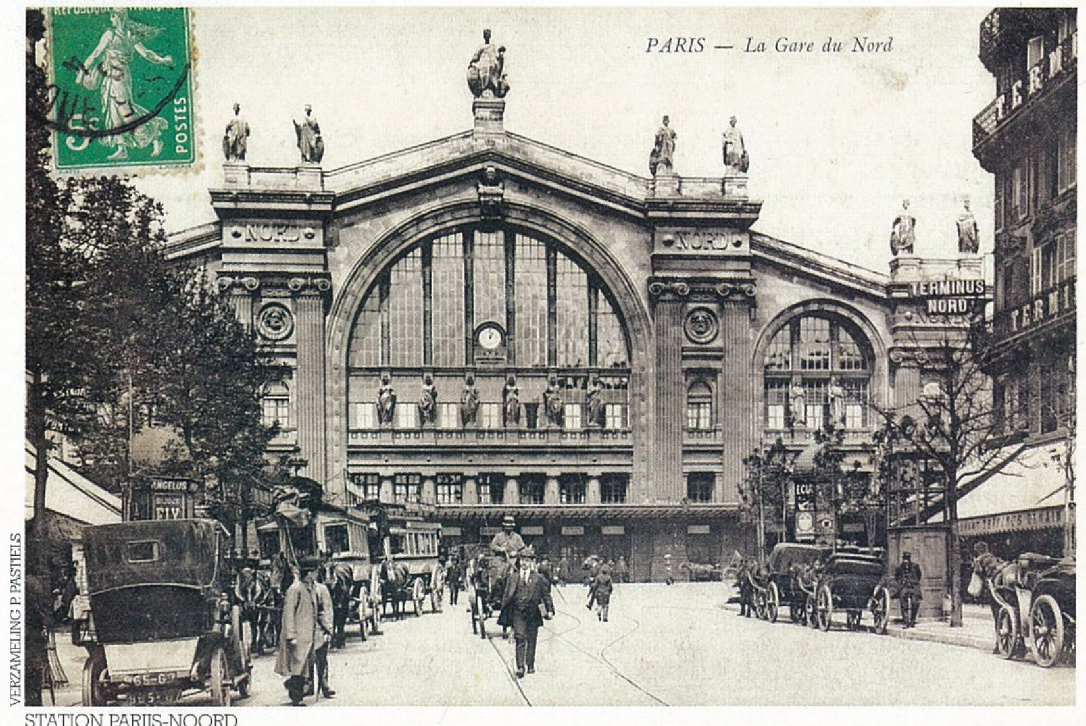
Vergeeten we ook niet te vermelden dat er een permanente «alle klassen»-express trein ingezet wordt, waarmee de reizigers 3e klas, die tot dan toe inzake snelheid sterk benadeeld waren, de reis op 4 uur 44 minuten kunnen afleggen (op voorwaarde dat ze vroeg opstaan want die

trein vertrekt om 6.40 u. in Brussel!). In 1937 gaan de Belgen bij de Franse vrienden om de «Expo» in Parijs te bezoeken. Nu zijn er uiteraard bijkomende treinen die 's morgens en 's middags uit Brussel en 's avonds uit Parijs vertrekken.

Dienstregeling voor zomer 1937													
	1-2-3	1-2-3	1-2	1-2	P1-2	1-2-3	1-2	1-2	1-2-3	P1-2	1-2-3	1-2	1-2-3
Brussel	6.10u.	6.44u.	9.20u.	9.25u.	10.47u.	11.07u.	13.28u.	13.33u.	14.57u.	16.11u.	17.41u.	20.00u.	0.55u.
	(*)		(1)	(**)	(2)		RR	(***)	(***)	(3)		RR	WL
Parijs	11.19u.	11.24u.	12.20u.	13.10u.	13.47u.	16.32u.	16.54u.	17.10u.	19.45u.	19.25u.	23.20u.	23.28u.	6.54u.
(1) TAR: snelle motortrein met buffetrijtuig													
(2) Pullman Blauwe Vogel													
(3) Pullman Ster van het Noorden													
(*) op zondagen tussen 4 juli en 3 oktober													
(**) op zaterdag en zondagen tussen 3 juli en 3 oktober													
(***) op zaterdag tussen 3 juli en 2 oktober													

Dit zijn de resultaten van de Franse techniek: de trein van 9.20 u. is een hypermoderne, snelle motortrein (TAR – Train Autorail Rapide) van de Compagnie du Nord, gestroomlijnd van vorm en opmerkelijk van aanzicht dankzij

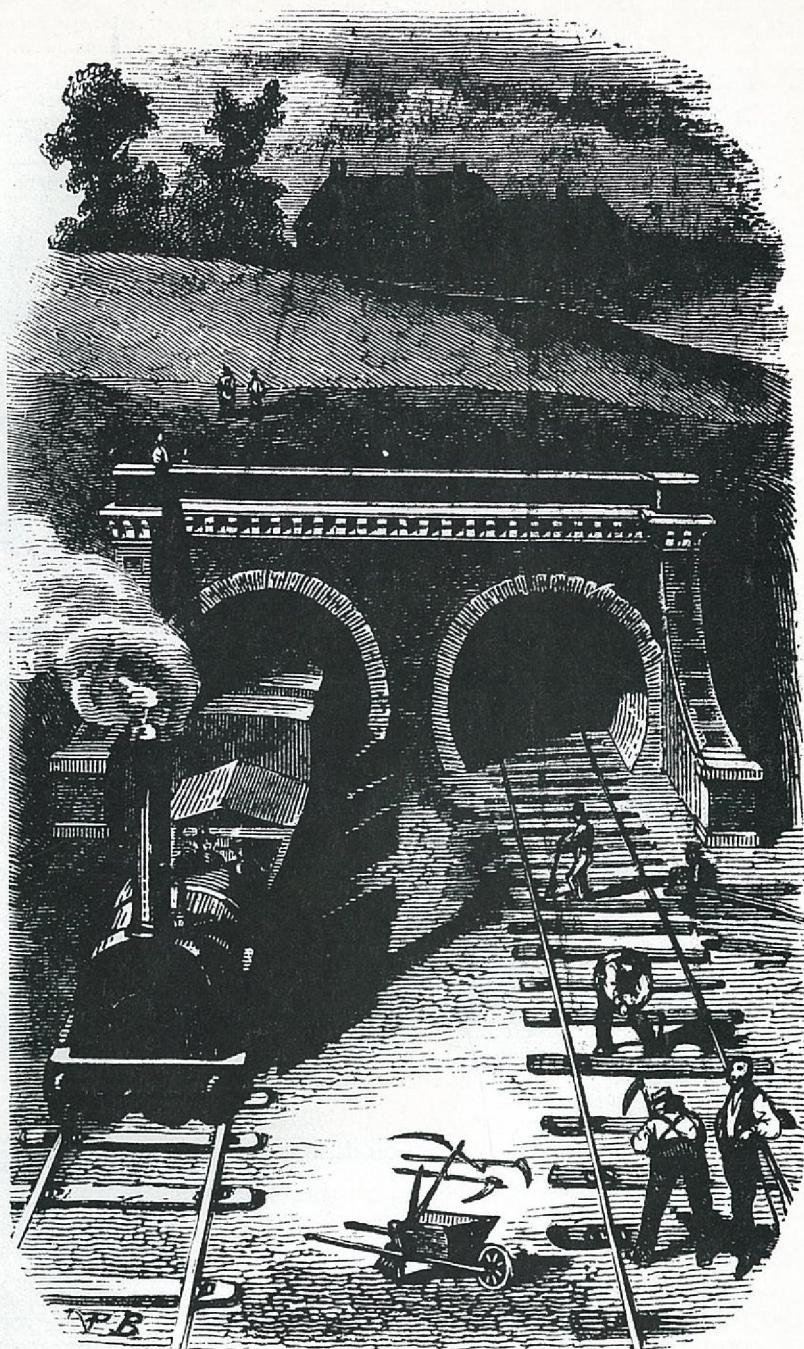
zilverachtige kleuren. Net als de Pullman Blauwe Vogel legt hij de reis op 3 uren af (gemiddeld 104 km/h), maar met haltes in Bergen, Aulnoye en Saint-Quentin. Die TAR's bestaan uit twee motorwagens met tussenin een looprijtuig, en dragen elk de



naam van een Noord-Franse provincie. Meestal is het de «Beauvaisis» die naar Brussel komt, maar de Compagnie du Nord heeft nog zeven stellen van dat type: de «Cambrésis», de «Picardie» enz. Die treinstellen hebben maar één nadeel: er zijn maar 42 plaatsen in 1e klas en 96 in 2e. Gelukkig is er in het weekend ook nog een stoomtrein.

De schitterende maar al te kleine TAR ruimt in 1938 het veld voor een klassieke stoomtrein die weliswaar minder snel en minder prestigieus is, maar door zijn samenstelling meer mogelijkheden biedt. In 1937 worden de Franse spoorwegmaatschappijen bij wet genationaliseerd en op 1 januari 1938 vervangen door de SNCF. In 1938 en 1939 verandert er niet veel, behalve dan dat de eerste exprestrein 's morgens in Brussel nu pas om 7.27 u. vertrekt en dat in de dienstregeling een nieuwe reisroute via Charleroi wordt aangeboden: vertrek in Brussel om 18.00 u. met overstap in Charleroi op de sneltrein 1e/2e klas uit Berlijn; aankomst in Parijs om 21.37 u. En opnieuw doemt boven Europa de dreigende schaduw van de oorlog op. Op 1 september 1938 valt Hitler het door Frankrijk en Groot-Brittannië beschermde Polen aan. Die twee landen verklaren de oorlog aan Duitsland. In tegenstelling tot wat in 1914 gebeurde, blijft België neutraal. En hoewel Polen eind september moet capituleren, beperken de vijandelijkheden zich in het westen tot patrouilles. De Fransen vatten post achter de Maginot-linie, de Duitsers achter de Siegfried-linie, en België mobiliseert ongeveer 600 000 mannen om zijn neutraliteit te verdedigen. Het is de «rustige oorlog».

Tussen Brussel en Parijs rijden dagelijks nog twee treinen, waarvan één afkomstig uit Amsterdam.



TUNNEL 'S GRAVENBRAKEL

VERZAMELING P. PASTELS

Dienstregeling op 15 maart 1940

	1-2-3	1-2-3
Brussel	7.45 u.	17.27 u.
	RR	RR
Parijs	13.35 u.	23.10 u.

In het spoorboekje van 15 maart 1940 staat dat «de dienstregeling gewijzigd zal worden wegens de invoering van de zomertijd in Nederland op 19 mei...»

Hitler zal echter zolang niet wachten om de vijandelijkheden te beginnen waarin de geallieerde democratieën tegenover de dictaturen van nazi's en fascistten zouden komen te staan.

(vervolg in het volgende nummer).

We richten een speciaal woord van dank aan de heer José Mandiaux uit La Louvière, alsook aan de heer Chevalier van het Spoormuseum, die ons beiden hun verzameling spoorboekjes lieten inkijken. □