

BRUSSEL & PARIJS

P. VANKEER

VAN HET RAMPJAAR 1940 TOT DE AFSCHAFFING VAN DE 3E KLAS

Helemaal in contrast met de gebeurtenissen in 1914-18, is het Duitse offensief van 10 mei 1940 snel en doeltreffend: Nederland capituleert op 15 mei, het Belgische leger geeft zich 13 dagen later over en de Franse maarschalk Pétain vraagt op 17 juni al om een wapenstilstand, die hij krijgt in de nacht van 24 op 25 juni. De bezetting van Nederland, België, Luxemburg en drie vijfden van Frankrijk – Parijs inbegrepen – is daarmee een feit. Omstreeks 15 augustus komt in België het reizigerstreinverkeer opnieuw een beetje op gang. Het NMBS-spoorboekje van 6 oktober 1940 wijst al op relatief druk

binnenlands verkeer, maar bevat nog geen enkele internationale verbinding. Toch zijn er volgens een Frans spoorboekje van 25 oktober 1940 drie dagelijkse treinen (waarvan één «gepland voor later») tussen België en Parijs, maar van de vertrektijden in Brussel echter geen spoor. De situatie wordt wat duidelijker in het NMBS-spoorboekje van 15 december 1940, waarin melding wordt gemaakt van de verbinding Brussel-Parijs. De treinen vertrekken op één na uit Brussel-Noord. Hun nummer wordt voorafgegaan door een D (Duitse nummering), er zijn drie klassen en de «blauwe» slaap- en restaurantrijtuigen van de Compagnie Internationale (CIWL) zijn vervangen door «rode» exemplaren van de Duitse onderneming Mitropa.



PARIS-NOORD 1956

Dienstregeling op 15 december 1940				
	D156	D116	D24	D172
Brussel-Noord		15.18	23.00	23.50
Brussel-Zuid	7.50			
	RR	RR	SR	
Parijs	14.30	22.15	6.30	7.13

De D116 en de D172 komen uit Keulen, de D24 uit Berlijn; deze laatste heeft een of meer slaaprijtuigen Aken - Parijs. De snelste rittijd bedraagt 6 uur 40 minuten.

In mei 1941 wordt de dienst licht gewijzigd.

Dienstregeling op 4 mei 1941			
Brussel-Noord		13.52	22.50
Brussel-Zuid	7.35		
	RR	RR	SR
Parijs	14.30	21.00	6.30

De trein van 13.52 u. rijdt tussen Amsterdam, Brussel en Parijs, terwijl die van 22.50 u. – de D24 – nog altijd uit Berlijn afkomstig is.

Vanaf 4 mei 1942 vertrekt de ochtendtrein in Brussel-Noord om 7.54 u., maar afgezien daarvan verandert er in 1942 en 1943 niets aan die dienstregeling.

1944 brengt voor het spoor grote veranderingen teweeg door het rantsoeneren van de steenkool, de bombardementen van de geallieerden en de alsmaar doeltreffender wordende sabotage-activiteiten van het verzet.

In april van dat jaar rijdt de ochtendtrein maar 3 keer per week meer en rijden de treinen Brussel - Parijs (volgens een Frans spoorboekje) vanaf 22 mei via... Namen, Givet, Mézières-Charleville, Reims enz. tot in Paris-Est als eindstation. Op de lijn Aulnoye - Paris-Nord rijden nog slechts twee stoptreinen: één 's morgens en één in de namiddag.

Het laatste spoorboekje uit de periode van de bezetting verschijnt op 3 juli 1944

(4 weken na de landing van de geallieerden). Daarin is wel een dagelijkse rit naar Parijs aangekondigd, met vertrek om 7.31 u. in Brussel-Noord, maar in de praktijk kan die verbinding door de heersende omstandigheden slechts met de grootste moeite in stand gehouden worden.

In augustus trekt het Duitse leger zich in versneld tempo terug. Parijs wordt op de 25e van die maand bevrijd, en Brussel tijdens de avond van 3 september.

Langzamerhand wordt het spoorverkeer tussen de twee landen hersteld via omleidingsroutes, wegens de vele verwoestingen (bv. : de brug over het kanaal in Halle, het viaduct van Chantilly).

Tijdens de eerstvolgende maanden rijden de treinen echter uitsluitend ten behoeve van de geallieerde legers.

Volgens het Franse spoorboekje van 1 juni 1945 (3 weken na de overgave van Duitsland) is er een dagelijkse verbinding Brussel - Parijs met overstap in Aulnoye.

Brussel-Zuid		11.46 (X)		
Aulnoye	aank. vertr.	13.45	14.25 (XX)	15.18 (XXX)
Parijs-Noord			20.00	19.55
(X)	motortrein NMBS 2e en 3e klas			
(XX)	express-trein alle klassen met buffet-barrijtuig			
(XXX)	motortrein SNCF 2e klas			



VERZAMELING PH. DAMIEL - PHOTO MERTENS

DIESEL CC 204 BRUSSEL-PARIJS 1959

Vanaf 8 oktober 1945 neemt het verkeer toe: het spoorboekje maakt melding van een exprestrein 's morgens met alle klassen en restauranrijtuig, een snelle motortrein 1ste en 2e klas 's namiddags

(behalve op zondag), en een nachttrein met zit- en slaaprijtuigen. Voor die laatste, alsook voor de restauranrijtuigen, worden opnieuw CIWL-rijtuigen gebruikt.

Dienstregeling op 8 oktober 1945			
	1-2-3	1-2	1-2-3
Brussel-Zuid	9.15	15.45	22.45
	RR	N7	SR
Parijs	15.21	20.00	6.00

De motortreindienst wordt verzorgd met de stellingen «Cambrésis» en «Beauvaisis» die de bezetting hebben overleefd. Zonder tussenstops – volgens het spoorboekje althans – halen ze een gemiddelde snelheid van 73 km/h, wat in verhouding tot de slechte staat van de sporen en de talrijke snelheidsverminderingen een hele prestatie is voor die tijd. In mei 1946 worden die motortreinen

vervangen door een stoomtreindienst vanuit Amsterdam. Die biedt opnieuw de luxe van voor de oorlog, met een combinatie van Pullman-rijtuigen 1ste en 2e klas en «gewone» rijtuigen, ook 1ste en 2e klas. De volgende zomer telt de dienst al vier dagtreinen waarvan drie met Pullman- en gewone rijtuigen (op de lijn Brussel - Parijs zullen nooit meer treinen rijden die uitsluitend uit Pullman-rijtuigen bestaan).

Dienstregeling op 4 mei 1947					
	1-2-3	1-2	1-2	1-2-3	1-2-3
Brussel-Zuid	9.10	10.45	16.05	19.00	22.30
	P1-2	WR	P1-2	P1-2	WL
	RR	(1)		RR	
Parijs	13.15	16.51	20.05	23.00	6.42

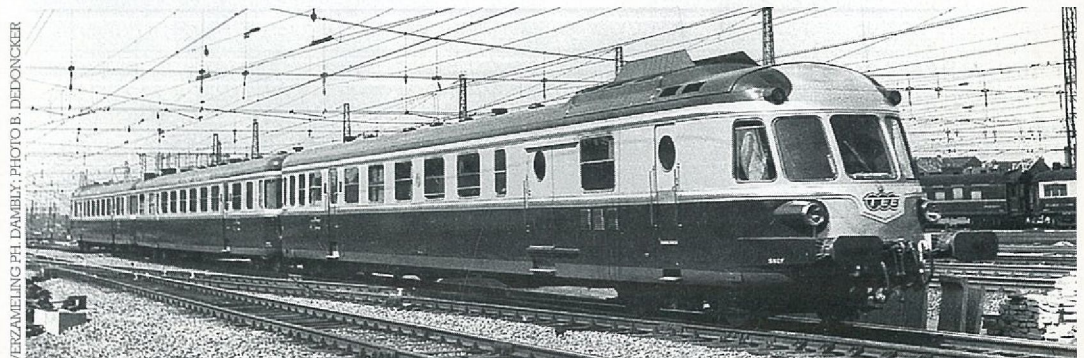
(1) die trein houdt 45 minuten halt in Quévy en in Feignis (douane) en wordt verder opgehouden in Aulnoye door rangeerbewegingen met de Nord-Express.

In oktober 1947 wordt de avondtrein afgeschaft. In 1949 wordt een sneltrein «alle klassen» ingelegd omstreeks de middag (vertrekkend uit Amsterdam). De eerste ochtendtrein daarentegen heeft geen 3e klas meer; die maatregel wordt nauwelijks gecompenseerd door de

nieuwe vierwekelijkse alle-klassentrein in de zomer, en ook niet door de voor datzelfde seizoen en de feestperioden opnieuw ingevoerde avondtrein (zonder Pullman). In de late namiddag is er voortaan een «expres» van Bergen naar Parijs.

Dienstregeling op 15 mei 1949							
	1-2	1-2-3	1-2-3	1-2	1-2-3	1-2-3	1-2-3
Brussel-Zuid	9.05	11.05	13.55	16.05	16.42	18.56	23.00
	P1-2	(1)		P1-2	(2)	(3)	SR
	RR			RR			
Parijs	13.15	16.44	18.05	20.05	23.05	23.10	5.55

(1) rijdt op vrijdag, zaterdag, zondag en maandag, van 8 juli tot 5 september
 (2) overstappen in Bergen, op zon- en feestdagen vertrek uit Brussel-Zuid om 15.45 u.
 (3) rijdt van 2 tot 7 juni en van 1 juli tot 5 september



VERZAMELING PH. DAMIELY; PHOTO B. DEBONCKER

Tijdens de zomer van 1951 wordt het vervoersaanbod een stuk democratischer: alle treinen hebben nu rijtuigen 3e klas. De bediening van Bergen wordt verbeterd: alle treinen, behalve één, stoppen in Bergen, Aulnoye en Saint-Quentin, met politie- en douanecontroles tussen Bergen en Aulnoye. De namiddagtrein wordt met

meer dan twee uren verlaat, zodat er het hele jaar door een avondtrein rijdt. De enige «mon-stop-trein» (vertrek uit Brussel om 11 uur) doet er 3 uur 31 minuten over, wat in de buurt komt van de vooroorlogse prestaties. Dezelfde dienstregeling wordt in 1952 ongewijzigd overgenomen.

Dienstregeling op 18 mei 1952						
	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3
Brussel-Zuid	8.00	11.00	13.40	14.00	18.40	0.15
		P1-2	(1)	(2)	P1-2	SR
		RR			RR	
Parijs	12.02	14.31	17.35	18.02	22.42	6.31

(1) rijdt op 30 en 31 mei en alle dagen van 5 juli tot 7 september
 (2) in die trein loopt een ligrijtuig 2e klas Amsterdam - Brussel - Ventimiglia. Dat rijtuig is de voorloper van de seizoentreinen Benelux - Azurenkust.



ZINNIK

Vermeldenswaard is nog dat in de winter van 1952 de Noord-Zuid-verbinding in Brussel operationeel is en dat de treinen naar Parijs deze berijden, al naar de technische tractievoorwaarden en naarmate de kokers in gebruik genomen worden.

De leemte die ontstaan is door de namiddagtrein pas om 19.00 u. te laten vertrekken, wordt opgevuld in 1955 door een motortrein «2e klas met toeslag» die over een restauratiedienst beschikt. Die motortrein vertrekt om 16.05 u. uit Brussel-Zuid en komt om 19.00 u. in Parijs aan (zonder tussenstop). Daarmee valt de reistijd voor het eerst onder de drie-uurgrens: het vooroorlogse record is nipt gebroken.

In 1956 ondergaan de tarieven ingrijpende wijzigingen: overal in Europa schaffen de

spoorwegmaatschappijen de 3e klas af zodat in de nieuwe dienstregeling uitsluitend nog 1e en 2e klas voorkomen. De nieuwe 2e klas vervangt eigenlijk de vroegere 3e klas en de nieuwe «eerste» vervangt de vroegere 2e klas of vormt een overgang tussen de vroegere 1e en 2e, naar gelang van het net.

Tegelijk verdwijnen de Pullman-rijtuigen 2e klas en blijft die luxedienst doorgaans beperkt tot een Pullman-rijtuig 1ste klas, gekoppeld aan een restaurantrijtuig (kant keuken), zodat één keukeninstallatie kan volstaan om zowel de «gewone» reizigers in het restaurantrijtuig als de «geprivilegieerden» in het Pullman-rijtuig te kunnen bedienen.

De grafiek van de treinenloop zelf verandert omzeggens niet in vergelijking met het jaar ervoor. □