

150 JAAR TREINEN TUSSEN (IV)

BRUSSEL & PARIJS

P. VANKEER

VERZAMELING P. PASTIELS



168. Bruxelles Gare du Midi — Brussel Zuidstatie

STATION BRUSSEL-ZUID

VAN TEE NAAR HST

In 1957 wordt het Verdrag van Rome ondertekend, waarmee de EEG (Europese Economische Gemeenschap) officieel is opgericht. Ook voor de Europese spoorwegen is 1957 een belangrijk jaar want op 2 juni wordt de «Trans Europ Express» (TEE) in dienst genomen, met geheel nieuw materieel : snelle

motortreinen 1e klas met toeslag.

Tot een eenvormig TEE-model komt het echter niet : er rijden Duitse, Franse, Italiaanse en Nederlands-Zwitserse stellen.

Voor de lijn Brussel-Parijs geeft dat het volgende beeld :

Dienstregeling op 2 juni 1957									
	TEE	1-2	1-2	1-2	1-2	TEE	1-2	TEE	1-2
Brussel-Zuid	7.45	8.20	11.00	13.41	14.00	16.16	18.57	20.55	0.40
	(1)		P		(2)	(3)	P	(4)	SR
			RR				RR		
Parijs	10.33	11.52	14.32	17.42	18.00	19.01	22.57	23.40	6.41

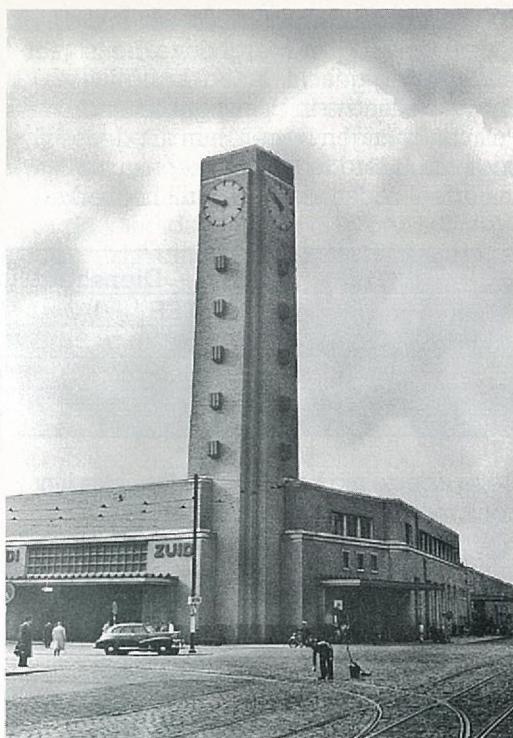
(1) TEE Oiseau bleu
 (2) Rijdt van 29 juni tot 1 september
 (3) TEE Etoile du Nord Amsterdam-Parijs
 (4) TEE Ile de France Amsterdam-Parijs

De TEE's van 7.45 u. en 16.16 u. zijn Nederlands-Zwitserse stellen met 114 zitplaatsen en een kleine restauratie-afdeling. Het zijn eigenlijk kleine dieseltreinen met vaste samenstelling, namelijk een motorrijtuig (dat volgens de rijrichting kan trekken of duwen), twee tussenrijtuigen en een stuurrijtuig.

De reistijd staat op 2 uur 45 minuten. De TEE van 20.55 u. daarentegen is een Frans stel (afgeleid van de klassieke RGP's, «Rames à Grand Parcours», lange-afstandstreinen), waarin de reizigers voor hun maaltijden op een zitplaatservice kunnen rekenen. Die motortreinen bieden veel meer flexibiliteit : zo rijden er drie elementen tussen Amsterdam en Brussel, en vijf elementen tussen Brussel en Parijs. Met die laatste samenstelling is hun maximumcapaciteit nagenoeg 190 zitplaatsen.

1958 is het jaar van de Wereldtentoonstelling in Brussel, waardoor de Fransen opnieuw in drommen naar de Belgische hoofdstad afzakken. Van 27 juni tot 1 september 1958 wordt de avondtrein vanuit Amsterdam derhalve verdubbeld tussen Brussel en Parijs. Omdat op de TEE Etoile du Nord (vertrek in Brussel om 16.17 u.) het aantal plaatsen vrij beperkt is, moeten de SNCF en de NMBS nog een verdubbelingstrein inleggen die zes minuten vroeger vertrekt, nl. een Frans TEE-stel met twee elementen. Maar zelfs met die 75 extra plaatsen kan de toeloop vaak niet opgevangen worden; de verdubbelingstrein wordt dan maar noodgedwongen vervangen door een stoomtrein met gewone rijtuigen 1e klas! In de daaropvolgende jaren beginnen de Franse en Belgische spoorwegen de lijn Brussel - Parijs geleidelijk te elektrificeren. Daartoe moet voorzien worden in tractie voor de niet-dieseltreinen, deels met stoom en deels met elektriciteit, wat onvermijdelijk een ongunstige weerslag heeft op de dienstregeling.

In 1963 zijn de werkzaamheden beëindigd : op 9 september wordt de volledig geëlektrificeerde lijn feestelijk in dienst genomen. Ondanks de verschillende tractiesystemen (3 000 volt gelijkstroom voor de NMBS, 25 000 volt eenfasige wisselstroom voor de SNCF) kunnen de treinen aan de grens gewoon doorrijden dankzij de nagelnieuwe



STATION BRUSSEL-ZUID

VERZAAMELING P. PASTIERS

meerstreamlocomotieven. Voor de weinige treinen die dat soort locomotief niet hebben, worden in station Quévy sporen aangelegd die voor beide stroomsoorten aangepast zijn.

In het spoorboekje van de winter 1963-64 zijn opmerkelijke wijzigingen doorgevoerd. De TEE Etoile du Nord vertrekt voortaan vier uur vroeger uit Brussel (om 11.50 u.) en in de namiddag rijdt er een nieuwe TEE - de Brabant - met vertrek om 17.17 u. De beste TEE-tijd zakt tot 2 uur 38 minuten (een gemiddelde snelheid van om en bij 120 km/h), terwijl de «gewone» treinen iets meer dan 3 uur nodig hebben voor de verbinding tussen de twee hoofdsteden, met haltes in Bergen, Aulnoye en Saint-Quentin.

De «getrokken» TEE-rijtuigen zijn van inoxstaal.

De SNCF en de NMBS hebben die rijtuigen gezamenlijk besteld en ze in een pool-dienst ingeschakeld. Ze kunnen verschillend ingericht zijn : rijtuigen met 8 afdelingen van elk zes plaatsen, rijtuigen met middengang voor de zitplaatservice, gemengde rijtuigen met keuken of bar, generatorwagens voor de airconditioning.

Dienstregeling winter 1963-64

	TEE	1-2	1-2	TEE	TEE	1-2	TEE	1-2	TEE
Brussel-Zuid	7.30	8.13	10.53	11.50	12.00	14.12	17.17	19.23	20.53
	(1)		RR	(2)	(3)		(4)	RR	(5)
Parijs	10.18	11.21	13.55	14.35	14.45	17.16	19.55	22.25	23.38

- (1) TEE Oiseau bleu
 (2) TEE Etoile du Nord Amsterdam-Parijs
 (3) Extra TEE Etoile du Nord Brussel-Parijs
 (4) TEE Brabant
 (5) TEE Ile de France Amsterdam-Parijs

De «nachttrain» wordt afgeschaft : nu de rit zoveel sneller gaat, wordt deze dienst niet langer nuttig geacht.

En wat de laatste in dienst gebleven Pullman-rijtuigen betreft, hun art-decostijl oogt verouderd tegenover het nieuwe materieel zodat ze vrij snel uit het verkeer

gehaald worden.

Maar ook na 9 september 1963 staat de vooruitgang niet stil.

In de jaren erna worden nog tijdwinsten verwezenlijkt. Zo leggen in 1968 twee TEE's de reis af op 2 uur 20 minuten (gemiddeld 133 km/h).

Dienstregeling zomer 1968								
	TEE	1-2	1-2	TEE	1-2	TEE	1-2	TEE
Brussel-Zuid	7.30	8.16	11.00	11.42	15.11	17.14	19.10	20.42
			RR				RR	
Parijs	9.57	11.15	13.46	14.02	18.02	19.39	22.10	23.02

Deze «beste tijd» zal op de klassieke lijn nooit meer verbeterd worden. De «gewone» treinen overbruggen de afstand in net geen drie uur.

In de winter van 1974-1975 wordt het TEE-aanbod nog maar eens aantrekkelijker gemaakt, enerzijds door een heel vroege ochtendtrein (de «Rubens») die al om 9.05 u. in Parijs binnenloopt, en anderzijds

door de al even gloednieuwe «Memling» die in Brussel vertrekt om 18.40 u. Die treinen zijn vooral bedoeld voor zakenlui : ze rijden enkel op weekdays en zijn in juli en augustus afgeschaft. Ook de «gewone» reizigers worden echter niet vergeten : speciaal voor hen wordt in de namiddag een nieuwe trein met 1e en 2e klas ingelegd, vanuit Keulen via Brussel.

Dienstregeling op 28 september 1974											
	TEE	TEE	1-2	1-2	TEE	1-2	1-2	TEE	TEE	1-2	TEE
Brussel-	6.42	7.30	8.15	11.03	11.43	14.07	16.08	17.18	18.40	19.07	20.45
Zuid	(1)			RR			RR		(2)	RR	
Parijs	9.05	10.00	11.18	13.49	14.06	17.00	18.55	19.44	21.00	22.01	23.08

(1) TEE Rubens, niet op zaterdagen, zon- en feestdagen, niet in juli en augustus
(2) TEE Memling, idem

In 1979 blijft de dienstregeling van de TEE's ongeveer gelijk (afgezien van enkele afgeschafte ritten op kalme dagen). Een nieuwe «gewone» trein met SNCF-corail-rijtuigen vertrekt om 17.53 u. in Brussel en komt om 20.40 u. in Parijs aan (met haltes in Bergen, Aulnoye en Saint-Quentin). Op aandringen van de SNCF wordt dit een «toeslag-trein» omdat hij qua tijdstip in een potentieel erg winstgevend marktsegment rijdt. Maar door een toeslag te heffen op een trein die noch buitengewoon snel, noch extracomfortabel is, lok je geen klanten, wel integendeel. Zijn bezetting blijft dus eerder laag, bij het vertrek in Brussel althans.

Voor het overige wordt de nachttrain opnieuw ingevoerd (vertrek in Brussel-Zuid om 0.32 u., aankomst in Parijs om 6.42 u. of 6.50 u., afhankelijk van de dag). Hij biedt nu ligplaatsen 1e en 2e klas. Die trein

vertrekt in Amsterdam met een overwegend Nederlandse cliënteel, maar pikt toch heel wat Brusselaars op die bij het ochtendgloren in Parijs willen zijn. Maar de economische crisis, die in 1975 was begonnen, eist een steeds zwaardere tol. Het luxueuze reizen neemt gevoelig af en de TEE's krijgen minder en minder klanten. Het aanbod overtreft meer dan ruimschoots de vraag en de spoorwegen moeten bezuinigen op het aantal treinkilometers. In 1984 leiden de onderhandelingen tussen de NMBS en de SNCF tot de volgende beslissing : tussen Brussel en Parijs blijven er twee TEE's rijden (nog altijd uitsluitend 1e klas), zij het dan volgens een iets minder strakke dienstregeling. Twee andere TEE's krijgen voortaan rijtuigen 2e klas - daarvoor zijn een aantal inoxrijtuigen omgebouwd - en zullen het IC-label (Intercity) dragen. Nog twee TEE's worden gewoonweg afgeschaft.

Voornaamste bronnen :

- Emile Pondevaux, Le Nord, Rijsel 1931
 - Ulysse Lamalle, Histoire des chemins de fer belges, Brussel 1942
 - La ligne internationale Bruxelles-Paris, Editions PFT, Brussel 1991
 - La Vie du Rail, speciaal nummer over de elektrificering Parijs - Brussel, oktober 1963.
- Hartelijk dank aan de heer BAY van afdeling T 10.21, die voor ons de dienstregelingen van 1958 tot 1988 heeft opgezocht.

Dienstregeling op 27 mei 1984												
	TEE	1-2	1-2	1-2	1-2	1-2	1-2	TEE	1-2	1-2	1-2	1-2
Brussel-	7.10	8.04	10.10	10.41	11.49	14.07	16.08	17.14	18.38	19.12	20.41	0.45
Zuid	(1)		RR	(2)	(3)			(4)	(5)	RR		LP
					RR				RR			
Parijs	9.43	10.50	13.00	13.30	14.15	16.55	18.56	19.44	21.13	22.06	23.15	6.46

(1) TEE Ile de France, niet op zon- en feestdagen
(2) Rijdt van 29 juni tot 2 september
(3) IC Etoile du Nord Amsterdam-Parijs, niet op zon- en feestdagen
(4) TEE Rubens
(5) IC Brabant

In juli en augustus, en op sommige dagen in juni en september, wordt vanuit Brussel een trein met slaaprijtuigen en ligplaatsen ingelegd, speciaal voor het verkeer tussen de Benelux en de Côte d'Azur.

Maar omdat die trein Parijs «links laat liggen», zullen we er in dit artikel niet nader op ingaan.

Pittige anekdote : in de winter van 1983-1984 komt de TEE-Opéra eraan, zodat de belcanto-liefhebbers uit Parijs op zondagnamiddag de voorstellingen in de Brusselse «Munt» kunnen komen bijwonen.

In 1987-88 zijn er geen TEE's en IC's meer! Ingevolge een akkoord tussen de West-Europese spoorwegnetten krijgen alle

prestigetreinen nu de benaming EC (Eurocity). De dienstregeling blijft zo goed als ongewijzigd, behalve dan dat de nachttrein sneller gaat rijden en toegespitst wordt op het verkeer tussen Nederland en Frankrijk : met een halte in Brussel-Zuid om 1.53 u. – in het holst van de nacht – is hij voor de kandidaat-reizigers in Brussel niet onmiddellijk de meest aantrekkelijke trein! Ook in de laatste twee EC's (ex-TEE's) met nog uitsluitend 1e klas, verschijnen in het begin van de jaren 90 rijtuigen 2e klas. En kijk, in 1993 doet de prestigieuze TEE-naam opnieuw zijn intrede voor de inoxstellen Brussel - Parijs. Er komt op die verbinding zelfs een nieuweling bij : de TEE Watteau.

Op enkele pagina's hebben we anderhalve eeuw spoorverbinding tussen Brussel en Parijs doorgenomen.

□ juni 1846 : een rit tussen de twee hoofdsteden duurt ruim 9 uren!

□ juni 1996 : diezelfde rit duurt nauwelijks meer dan 2 uur (en dat wordt waarschijnlijk 1 uur 30 in 1998!).

Wat een vooruitgang inzake comfort en snelheid op die 150 jaar! En wat een enorm aantal afgelegde treinkilometers, om nog maar te zwijgen over het aantal reizigers die we in die tijdspanne hebben vervoerd!

Op de drempel van de 21e eeuw kunnen de treinen Brussel - Parijs vol vertrouwen een nieuw tijdperk van hun geschiedenis binnenrijden.

Dienstregeling op 26 september 1993

	TEE		EC		TEE	EC	TEE	TEE				
Brussel-	7.04	8.01	10.06	11.54	14.13	15.04	16.00	17.11	18.13	19.07	20.04	1.53
Zuid	(1)		RR	RR (2)		(3)	(4)	(5)	(6)			
Parijs	9.37	10.55	12.55	14.25	17.07	17.43	19.01	19.42	20.43	22.07	23.01	6.58

- (1) TEE Ile de France, niet op zon- en feestdagen
 (2) EC Etoile du Nord met toeslag, niet op zon- en feestdagen
 (3) TEE Watteau
 (4) EC Jacques Brel zonder toeslag
 (5) TEE Rubens, niet op zaterdag, niet van Kerstdag tot Nieuwjaarsdag
 (6) TEE Brabant, niet op zaterdag

Het is niettemin de zwanenzang voor de TEE's en de befaamde inoxstellen, die vanaf 1994 geleidelijk vervangen worden door HST's via lijn 94 (Brussel - Rijsel) en de lijn «TGV Nord» in Frankrijk.

In 1995 is de snelste HST-rittijd op dat traject 2 uur 17 minuten.

VANDAAG

En zo komen we uit op 2 juni 1996, dag voor dag precies 39 jaar na het invoeren van de TEE's. Vandaag rijden tussen Brussel en Parijs alleen maar HST's via de lijn «TGV Nord», met uitzondering van de nachttrein Amsterdam - Parijs die nog op de «klassieke» lijn rijdt. Jammer genoeg is de HST-lijn op het Belgische grondgebied niet klaar geraakt voor de 150e verjaardag van de spoorverbinding tussen de twee hoofdsteden. Communautair geladen politieke strubbelingen op zijn Belgisch hebben voor vertraging gezorgd zodat die werkzaamheden pas over twee jaar helemaal af zullen zijn. De HST's nemen op dit ogenblik lijn 96 tot in Bergen en vervolgens lijn 78 naar Antoiing, waar ze op het eerste stuk Belgische hogesnelheidslijn komen.

De bediening is voortaan klokvast : tussen 7.00 u. en 20.02 u. is er om het uur een trein (behalve om 13.02 u., want dan moet er tijd vrijgemaakt worden voor het onderhoud van de bovenleidingen op de Franse TGV Nord-lijn). De rit duurt 2 uur 3 minuten (2 uur 5 minuten voor de treinen die stoppen in Bergen). Vier HST's



INTERIEUR THALYS

komen uit Amsterdam (Thalys-stellen die uitgerust zijn om op het NS-net te kunnen rijden), en nog twee andere vertrekken vanuit Luik en in Antwerpen. □