

HOGE SNELHEID

OVER DE THALYS EN DE OPENING VAN DE HSL – LEMBEEK – FRANSE GRENS

In de lente van 1937 opende de *Exposition internationale de Paris* haar deuren. Europa wilde toen nog geloven in de vrede en het vreedzaam gebruik van de technische vooruitgang. In datzelfde jaar lanceerden de Franse en de Belgische spoorwegen een snelle motorwagendienst waarbij het traject tussen de twee hoofdsteden in 3 uur kon worden afgelegd. Dat was in die tijd een echte krachttoer! (1)

9.20	Brussel-Zuid	23.15
12.20	Paris-Nord	20.15

In 1957 ging het avontuur van de TEE van start...

EEN BEETJE GESCHIEDENIS...

Maar laten we eerst enkele jaren teruggaan in de tijd. In het begin van de jaren 30 kregen de motorwagens op de meeste Europese netten een steeds «moderner» uitzicht («design»). Oorspronkelijk was de motorwagen bestemd om de omnibustreinen die maar weinig werden genomen, te vervangen, waarbij kortere rittijden, meer comfort en een lagere kostprijs werden gegarandeerd. Daarna concentreerden de constructeurs zich vooral op het verhogen van de snelheid. 1933 was een belangrijke mijlpaal: in dat jaar werd in Duitsland op de lijn Berlijn-Hamburg een snelle motorwagen met twee elementen in gebruik genomen. Dat rijtuig had een Maybach dieselmotor en kreeg de naam «Fliegende Hamburger» (Vliegende Hamburger). Het legde zonder te stoppen het traject van 287 km af in 2 uur en 17 minuten, wat overeenkomt met een snelheid van 125 km/h.

In datzelfde jaar werkte de Franse constructeur Bugatti voor het staatsnet een motorwagen met benzinemotor uit die, volgens de dienstregeling van 1935, het traject Parijs-Le Havre (228 km) aflegde in 2 uur, wat overeenkomt met een gemiddelde snelheid van 114 km/h, ondanks een stop in Rouen.

De andere Europese netten besloten toen ook dergelijke voertuigen te bouwen. De NMBS van haar kant bestelde bij zowel bij «Baume et Mercier», als bij «La Brugeoise» heel mooie tweeledige en drieledige stellen die, gezien de beperkte afmetingen van het Belgische net, gebruikt werden voor de diensten die tegenwoordig Intercity-diensten worden genoemd. En zo kwam het dat in 1938 die treinen, met plaatsen in 2e en 3e klas, zorgden voor een klokvaste dienstregeling zonder tussenstop tussen Brussel en Charleroi in 42 minuten.

(1) De stoomtrein Pullman Oiseau Bleu deed ook drie uur over het traject Brussel-Parijs, maar dan zonder stoppen, terwijl de motorwagen stopte in Bergen, Aulnoye en Saint-Quentin.

DE «NORD» NEEMT HET INITIATIEF

De maatschappij «Nord français», bezorgd voor haar reputatie van «snelheidsnet», wilde ook meer reizigers op de as Parijs-Rijsel. Daartoe besloot ze bij de «Usines franco-belges» in Raimies twee prototypes voor snelle motorwagens met dieselmotor te bestellen. Nadat ze oorspronkelijk had gekozen voor een oplossing met twee elementen, viel de keuze uiteindelijk op een drieledig stel (twee krachtvoertuigen met in het midden een rijtuig). Die twee prototypes werden geleverd in 1934. Er waren alleen plaatsen in 1e en 2e klas (dat was nog in de tijd van de drie klassen) en – een nieuwigheid op het vlak van de motorwagens – een buffetbar waarbij de reizigers op hun plaats konden worden bediend en een snackbar. Ze werden TAR's genoemd (snelle motortreinen). Die treinen hadden met hun afgeronde voorkant en hun aerodynamische lijn een fiere uitstraling. Ze waren een groot succes op de lijn Parijs-Rijsel (252 km), een traject dat ze aflegden in 2 uur en 40 minuten, met drie stops. Dat succes zette de maatschappij ertoe aan acht

nieuwe stellen te bestellen, die werden geleverd in 1936. Ze zagen er net zo uit als de prototypes, behalve dan dat de plaatsen voor de 1e klas in het middelste rijtuig waren in plaats van in de krachtvoertuigen. Bovendien was op de flanken de naam van een provincie in Noord-Frankrijk aangebracht: Beauvaisis, Cambrésis, Artois, Picardie, ...

DE NMBS DOET OOK MEE

De «Nord» beschikte over voldoende TAR's om de binnenlandse diensten uit te breiden of om bepaalde, weinig gebruikte stoomtreinen te vervangen. Een samenwerking met het buurland België leek vanzelfsprekend. De «Nord» en de NMBS bereikten een akkoord om in 1937 een TAR-verbinding in drie uur in te leggen tussen Brussel en Parijs. Met een tijdsverschil van enkele minuten liep er op de gemeenschappelijke lijn Aulnoye-Parijs nog een TAR, namelijk Luik-Charleroi-Parijs. De TAR had, als uithangbord van de spoorwegen, de reizigers niet genoeg te bieden: er waren slechts 41 plaatsen in 1e klas en 96 in de 2e. De oplossing om twee stellen te koppelen werd verworpen en de stoomtrein werd opnieuw ingezet op de lijn Brussel-Parijs. In de zomer van 1938 werd de dienstregeling iets uitgebreid maar in de winter werd de TAR Luik-Parijs gewoon afgeschaft.

NA DE DONKERE JAREN

Tijdens de oorlog, waren de TAR's, bij gebrek aan brandstof, buiten gebruik. Enkele stellen werden vernietigd of ernstig beschadigd. Zodra de vijandigheden voorbij waren, werden ze opnieuw ingezet op de as Parijs-Rijsel en in de winterdienstregeling voor 1945-46 ook op de lijn Brussel-Parijs. Het traject had te kampen met heel wat vertragingen doordat een aantal voorlopige bruggen moesten worden overgestoken en bijgevolg bedroeg het ook 4 uur en 15 minuten.

Na een volgende onderbreking van enkele jaren, werden de TAR's opnieuw in dienst genomen in 1955 op de lijn Parijs-Brussel, die werd doorgetrokken tot Amsterdam. Het traject dat zonder stoppen werd afgelegd tussen de Belgische en de Franse hoofdstad duurde maar 2 uur en 55 minuten en zo werd de deur geopend naar een vervanging door de TEE in 1957.

HET AVONTUUR VAN DE TEE

Het internationaal reizigersvervoer had al een kleine tariefrevolutie gekend: het systeem van de 3 klassen werd vervangen door een vereenvoudigd stelsel van 2 klassen (de 2e klas kreeg de kenmerken van de vroegere 3e klas en de nieuwe 1e klas was een samensmelting van de vroegere 1e en 2e klas). 2 juni 1957 luicde het begin in van een nieuw tijdperk in het internationaal spoorwegverkeer: de geboorte van het Trans-Europ Express net. Er werden tiental verbindingen voorzien met «motorwagenstellen» in eerste klas, tegen betaling van een supplement. De oplossing van de «dieselmotorwagens» was de meest logische en geschiktste oplossing aangezien de elektrificatie van de Europese netten nog helemaal niet voltooid was. Jammer genoeg slaagden de verschillende netten er niet in om een akkoord te bereiken over één soort materieel, wat leidde tot een diversiteit die al bij al best charmant was. De internationale verbindingen via België waren:

- Amsterdam-Brussel-Parijs;
- Amsterdam-Brussel-Zurich;
- Oostende-Brussel-Keulen-Dortmund;
- Parijs-Charleroi-Luik-Keulen-Dortmund.

Op de lijn Amsterdam-Parijs, reden er twee types van materieel: «Nederlands-Zwitserse» stellen, die gebouwd waren door de NS en de CFF samen, met vier elementen en 114 plaatsen in het totaal: een locomotief zonder reizigersafdeling, een

tussenrijtuig met zijgang en negen coupés met zes plaatsen, een tweede tussenrijtuig met keuken, eetkamer met 32 plaatsen en een groot compartiment met een middengang en 18 plaatsen; dan ook nog een stuurrijtuig met een grote afdeling met een middengang en 42 plaatsen.

Stellen die gebouwd waren door de SNCF en die gebaseerd waren op de binnenlandse treinen voor lange afstanden. Die zagen er eerder «Spartaans» uit en hadden enkel rijtuigen met een middengang. Er was ook geen restaurant maar wel de mogelijkheid om snacks te gebruiken op je plaats.

De directe verbinding Brussel-Parijs werd afgelegd in 2 uur en 45 minuten. Er waren twee verbindingen Amsterdam-Parijs en één verbinding Brussel-Parijs.

Op de as Amsterdam-Zurich werden Nederlands-Zwitserse treinen ingezet (één verbinding per dag).

De Duitse treinen die reden op de lijnen Oostende-Dortmund en Parijs-Dortmund waren ongetwijfeld de comfortabelste.

Ze waren gebaseerd op een prototype dat was uitgedokterd door de vooroorlogse Reichsbahn en de rijtuigen waren voorzien van een zijgang en kleine afdelingen. Er waren ook rijtuigen met een middengang, inklapbare en verwijderbare stoelen, een restaurant en een ruime, ultramoderne bar.

Het moet gezegd dat de NMBS niet had deelgenomen aan de bouw van de eerste «golf» TEE-treinen, maar enkele jaren later zou ze dat bijbenen. Ze bouwde namelijk meerstroomlocomotieven en maakte deel uit van de Frans-Belgische samenwerking die de beroemde «inox»-rijtuigen maakte. Die waren gedurende bijna dertig jaar het paradepaarje van de TEE's op de as Amsterdam-Brussel-Parijs.

Nadien werd het TEE-net uitgebreid: in 1974 waren er van maandag tot vrijdag zes dagelijkse verbindingen tussen Brussel en Parijs; iedere dag twee tussen Brussel, Keulen en verder, en ook twee tussen Parijs en Keulen en tussen Brussel en Zürich. Vervolgens ging het bergaf want er was voor dit aanbod uit de hoogste prijsklasse niet meer voldoende vraag van reizigers in 1e klas. Het TEE-systeem werd in 1987 vervangen door het Eurocity-net met kwaliteitstreinen die de twee klassen hadden op die manier kon een breder publiek worden bereikt.

EN DE HST WERD GEBOREN...

Ondertussen had de HST in Frankrijk zijn intrede gedaan op de nieuwe lijn Parijs-Lyon (1981-83) en de Atlantique (1989-90) terwijl de DB haar ICE inzette tussen Hamburg en München.

Een decennium later bouwde de SNCF de TGV Nord Parijs-Rijsel die werd doorgetrokken naar de Eurotunnel (Eurostar) terwijl de NMBS haar hogesnelheidslijnen uitbouwde naar Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland.

VANDAAG EN MORGEN

Na het voltooiën van de hogesnelheidslijn in België kan het traject Brussel-Parijs worden afgelegd in amper 90 minuten en met de Eurostar ben je voortaan in Londen na minder dan 3 uur onderweg met de Eurostar. Binnen enkele jaren zullen er ook hogesnelheidslijnen zijn van bij ons naar Nederland en Duitsland. Dergelijke projecten zijn ook uitgewerkt of staan op stapel in de andere landen van de Europese gemeenschap. De spoorwegen kunnen in alle sereniteit het oordeel van de geschiedenis afwachten.

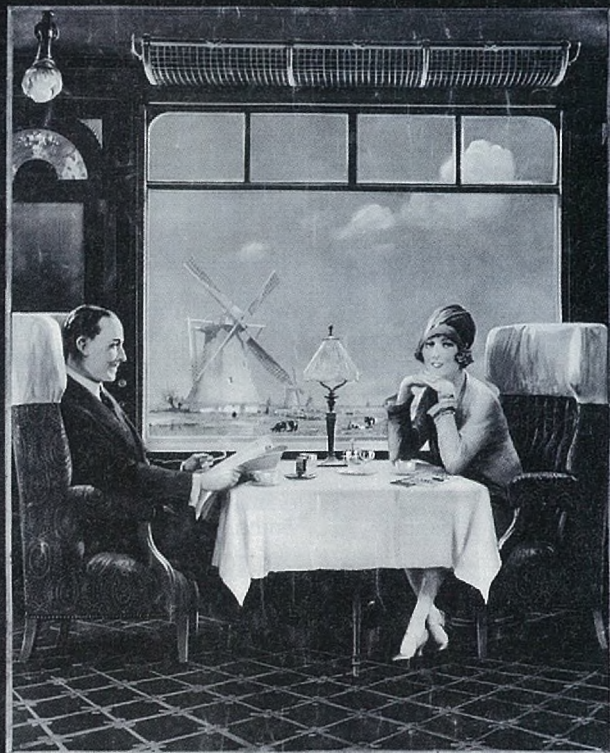
Gisteren nog de Pullman-trein, de TAR, de TEE, Eurocity... vandaag Thalys en Eurostar. Al die namen zijn mijlpalen op de weg van de constante vooruitgang, het streven naar meer comfort en snelheid, ten dienste van een stijgend aantal reizigers. □

P. VANKEER

GERAADPLEEGDE BRONNEN

□ Magazine «Je sais tout» april 1933. «C'est la vitesse qui sauvera les chemins de fer».

NORD Ry. BELGIAN Ry. ★ NETHERLAND Ry. WAGONS-LITS Co.



ÉTOILE DU NORD (NORTH STAR) PULLMAN I & II Class PARIS - BRUSSELS - AMSTERDAM

□ Illustratie van 28 juli 1934. «Après l'autorail voici le train automoteur».
□ Traction nouvelle n° 6, november-december 1936.
□ «Les rames automotrices rapides du type franco-belge» van L. Dumas.

□ En lignes, magazine van de PFT; nr. 31 september 1997.
□ «De TEE diesel-treinen van de NS-CFF» van Paul Dewit.

VT 11 IN BRUSSEL-ZUID

