

De Auto-Nachtexpres

Samengevat:

De Auto-Nachtexpres, ook bekend als Autoslaaptrein of autotrein, reed naar verschillende toeristische bestemmingen in het buitenland.

Ze reden van 1956 tot 2003.



Affiche van NMBS die de nieuwe verbindingen van de autotrein in de zomer van 1961 promoot (Ref. 3310)

Historiek

In de nasleep van de Tweede Wereldoorlog begon NMBS aan de kolossale taak van de wederopbouw. De jaren 1950 luidden zo het begin in van een tijdperk van intensieve modernisering. De spoorwegen kregen echter te maken met de opmars van de auto: die was nu voor iedereen toegankelijk en werd een statussymbool voor sociaal succes.

NMBS reageerde op deze hegemonie van de auto en het verlies van haar marktaandeel. Vanaf december 1955 zette ze in op innovatie en onthulde ze haar tegenstrategie aan de pers: de Auto-Nachtexpres.

"Van 30 juni tot 1 september 1956 zal tweemaal per week een speciale trein voor begeleide auto's, rijden tussen Oostende en München en vice versa. De heenreis zal op woensdag en zaterdag, de terugreis op vrijdag en zondag geschieden."

"Eerst en vooral komen er tien speciaal voor het verkeer in sneltreinen uitgeruste gesloten goederenwagens in voor. Deze wagens zijn onderling met elkaar verbonden en van op de laadheuvel rijden de auto's er langs de kopdeuren binnen."

"In principe komen vijf van deze wagens te Oostende aan de trein, waar de aansluiting met de car-ferry van de Oostende-Doverlijn wordt verzekerd, terwijl de vijf overige te Schaarbeek worden toegevoegd. Verder bevat deze trein o.m. een slaap- en een ligwagen zodat de reizigers na een verkwikkende nachtrust, helemaal fit hun bestemming bereiken, waar zij voor hun verder verlof over hun eigen auto beschikken."

NMBS was niet de eerste spoorwegmaatschappij die de combinatie van trein en auto aanbood. Het Verenigd Koninkrijk en Duitsland hadden daarin al het voortouw genomen.

In oktober 1956 liepen er gesprekken met SNCF om een autotrein-verbinding Brussel - Lyon op te zetten. Dit werd bevestigd in het officiële spoorboekje van NMBS voor de zomer van 1957:

Auto-Nacht-Expres

De « Auto-nacht-expres » is de speciale trein die tijdens de zomer 1956, voor het eerst op het vasteland, reizigers met hun wagen vervoerde van Oostende of Brussel naar München en omgekeerd.

Deze trein heeft een enorm succes gekend. Immers, hij bespaart de automobilist de zenuwslopende vermoeienis van een lange heen- en terugreis en verlengt bovendien zijn kostbaar verlof met verscheidene dagen.

Van einde Juni tot einde Augustus kunt U thans uw wagen ook meenemen naar Oostenrijk en Frankrijk.

De nieuwe dienst is als volgt georganiseerd:

Zaterdag: Oostende - Brussel - München;
Dinsdag: Oostende - Brussel - München - Innsbruck;
Vrijdag: Schaarbeek - Lyon.

De dienstregeling van deze treinen vindt u op blz 79 (rose bladen).

Laden.

In het vertrekstation wordt, de auto van de laadheiling, die zoals in een garage, in special toegeruste wagens gereden; de automobilist en diegenen die hem vergezellen, nemen plaats in de slaap- of ligwagens van dezelfde trein.

Bagage.

De bagage in de auto wordt kosteloos vervoerd evenwel onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar.

Toiformaliteiten.

De toiformaliteiten zijn beperkt tot een toelverklaring op een formulier dat aan de automobilisten door het station of het agentschap waar zij hun kaartjes nemen, afgeleverd wordt.

Auto-Couchette-Expres

L'auto-couchette-expres est le train spécial qui, pendant l'été 1956, a transporté, pour la première fois sur le continent, des voyageurs avec leur voiture d'Oostende ou de Bruxelles à Munich et vice-versa.

Ce train a obtenu un grand succès. Il épargne en effet à l'automobiliste la fatigue d'un long trajet aller-retour et lui fait gagner un temps précieux pour des vacances souvent trop brèves.

De fin juin à fin août, votre voiture pourra également vous accompagner en train vers l'Autriche et la France.

Ce nouveau service est organisé comme suit:

Samedi: Oostende - Bruxelles - Munich;
Mardi: Oostende - Bruxelles - Munich - Innsbruck;
Vendredi: Schaarbeek - Lyon.

Les horaires figurent à la page 79 (feuillet roses).

Chargement.

A la gare de départ l'auto roule comme au garage de la rampe de chargement dans des wagons spécialement équipés et l'automobiliste ainsi que sa famille rejoignent leur lit ou leur couchette dans le même train.

Bagages.

Les bagages enfermés dans les autos sont transportés gratuitement mais sous la responsabilité de leur propriétaire.

Douane.

Quant aux formalités douanières, elles sont limitées à une déclaration en douane, sur formulaire délivré à cette fin par la gare ou l'agence qui émet les billets.



"De Auto-nacht-expres is de speciale trein die tijdens de zomer 1956, voor het eerst op het vasteland, reizigers met hun wagen vervoerde van Oostende of Brussel naar München en omgekeerd. (...)"

Deze speciale trein heeft een enorm succes gekend. Immers, hij bespaart de automobilist de zenuwslopende vermoeienis van een bijna 2.000 km lange heen- en terugreis en verlengt bovendien zijn kostbaar verlof met verscheidene dagen.

Van einde Juni tot einde Augustus kunt U thans uw wagen ook meenemen naar Oostenrijk en Frankrijk. Deze nieuwe dienst is als volgt georganiseerd: Zaterdag: Oostende-Brussel-München; Dinsdags: Oostende-Brussel-München-Innsbruck; Vrijdags: Schaarbeek-Lyon."

Door het groeiende succes breidde het aanbod zich al snel uit naar nieuwe bestemmingen om te voldoen aan de behoefte van het geïnteresseerde publiek. Het principe was eenvoudig: je reed je eigen auto de nachttrein op die je naar je vakantiebestemming bracht.

Met deze treinen, die bestonden uit slaaprijtuigen, ligrijtuigen en wagens voor autovervoer, konden auto's

Spoorboekje NMBS 1957

achter elkaar worden geladen. In eerste instantie kon het hele konvooi tot wel 120 km/u rijden, later zelfs 160 km/u. Er waren twee terminals ingericht: station Oostende en station Schaarbeek.

En hoewel het reizigersmaterieel nog steeds klassiek was, was het comfort aanzienlijk verbeterd.

Uitbreiding van het autotrein-net

De Auto-Nachtexpres kende een onmiddellijk succes: in het eerste jaar werden er al 438 voertuigen vervoerd. Voortbouwend op deze succesvolle lancering breidde het net van Auto-Nachtexprestreinen zich snel uit vanuit Oostende en Schaarbeek.

Op 30 juni 1960 werd een nieuwe terminal geopend in Luik-Bressoux, strategisch gericht op reizigers uit de Oostkantons en de Duitse grensgebieden.

Dankzij zijn centrale ligging vormde Schaarbeek het knooppunt voor deze dienst in België. Maar ondanks de succesvolle resultaten die jaar na jaar werden bevestigd (zoals de onderstaande tabel

aantoont), botste het elan van NMBS vaak met de terughoudendheid van haar Europese partners, die haar uitbreidingsplannen afremden.

In 1963 werden er zo'n 30 verbindingen op het vasteland geëxploiteerd en bestreek het volledige net van autoslaaptreinen bijna heel West-Europa.

Verbindingen	Aantal ¹	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
1. Oostende Schaarbeek - München	a. auto's b. reizigers	438 1.164	759 2.203	865 2.573	935 2.814	1.379 3.814	1.615 4.379	1.505 4.217	1.635 4.586	1.581 4.255
2. Oostende Schaarbeek - Milano	a. auto's b. reizigers	— —	— —	417 1.421	1.384 4.295	1.953 5.607	2.339 6.673	3.018 8.704	3.816 10.951	3.341 9.070
3. Nederland Duitsland - Avignon Liège	a. auto's b. reizigers	— —	— —	— —	— —	776 2.058	2.473 6.475	4.071 10.170	3.938 9.970	3.956 10.206
4. Schaarbeek - Avignon	a. auto's b. reizigers	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	810 2.010	1.824 4.656
5. Schaarbeek - Narbonne	a. auto's b. reizigers	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	795 2.258	977 2.705
Totaal :	a. auto's b. reizigers	438 1.164	759 2.203	1.282 3.994	2.319 7.099	4.108 11.479	6.427 17.527	8.594 23.091	10.994 29.775	11.679 30.892

Tabel overgenomen uit "Spoornieuws NMBS", n°1, 02-1965, p. 10 (BIB_K715632)

In juni 1969 zorgde een belangrijke technische ontwikkeling voor een transformatie van de terminals in Schaarbeek en Bressoux: de installatie van mobiele laadhellingen. Deze nieuwe voorzieningen vervingen de oude vaste stenen constructies en maakten het voortaan mogelijk om voertuigen op beide verdiepingen van de nieuwe generatie dubbeldekwagens voor autovervoer te laden.

Terwijl de dienstverlening gemoderniseerd werd, sloot de terminal van Oostende vlak voor het zomerseizoen van 1974 definitief zijn deuren.

In datzelfde jaar bereikte het Europese aanbod zijn hoogtepunt met meer dan 60 nachtverbindingen door een tiental landen, van voormalig Joegoslavië tot Groot-Brittannië.

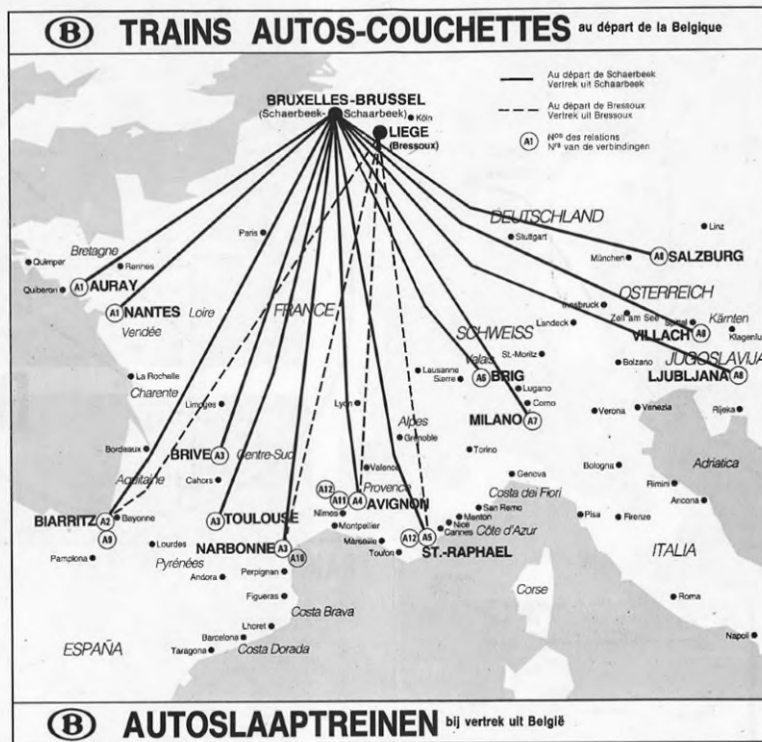


Affiche NMBS-SNCF (Ref. 8014)

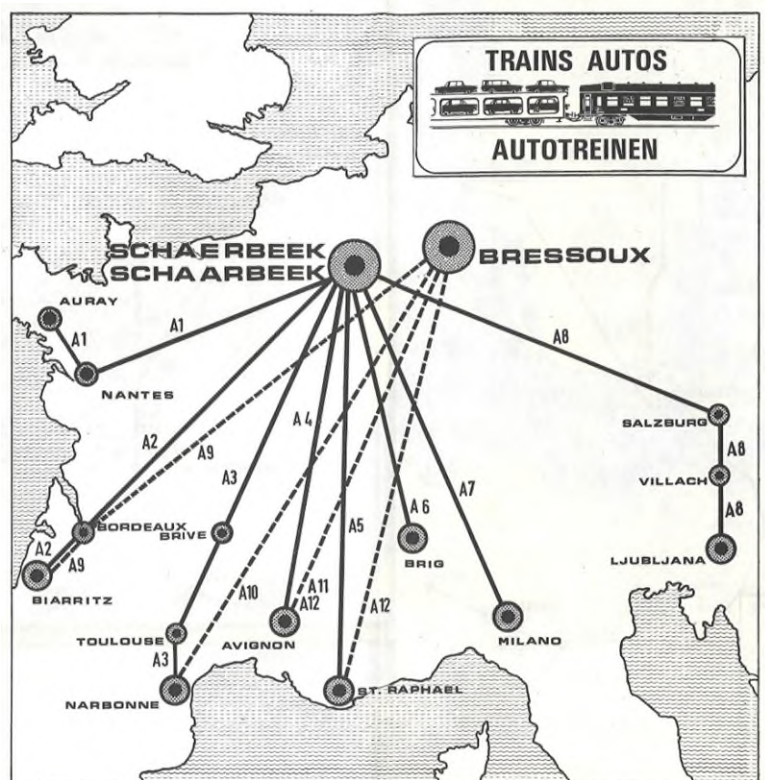
In 1979 werd de dienst omgedoopt tot 'Autoslaaptrein'.

Aan het begin van de jaren 1980 bleef de populariteit onverminderd groot, vooral voor de verbindingen tussen de Benelux en Zuid-Frankrijk, waardoor de frequentie van de dienstverlening naar Avignon en Saint-Raphaël in 1982 verhoogd werd.

Vanaf 1987 stelden NMBS en SNCF echter een terugloop van het aantal reizigers vast.



Uittreksel uit het spoorboekje buitenland voor de zomer van 1979



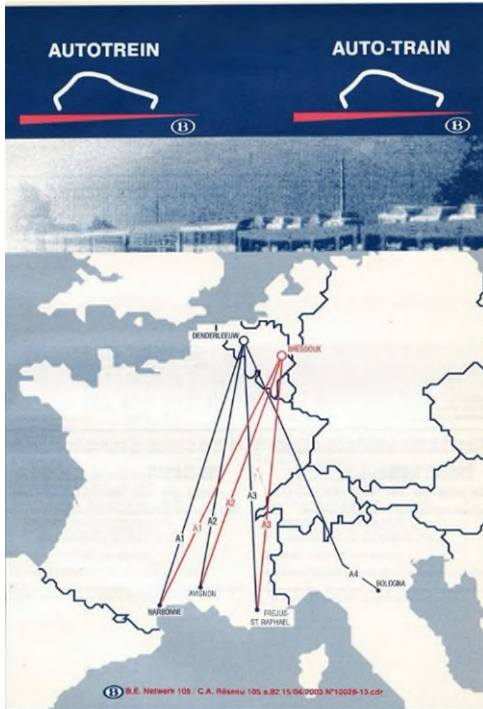
Uittreksel uit het spoorboekje buitenland voor de zomer van 1985

Na een moeilijke periode die leidde tot het schrappen van de verbindingen naar Bretagne, maakte NMBS halverwege de jaren 1990 een verrassend krachtige comeback op de markt.

In 1990 kwam er opnieuw een naamsverandering: voortaan sprak men van autotreinen

Vanaf de zomer van 1990 waren de autotreinen met slaappleatsen ook toegankelijk voor reizigers zonder auto. Deze maatregel was bedoeld om de bezetting van de treinen te optimaliseren door voortaan alle soorten reizigers te verwelkomen.

In 1996 ontstond met het concept *Autotrein* een nieuwe merknaam. Deze verandering kwam er na een rampzalig seizoen in 1995, dat werd getekend door torenhoge tarieven, verouderd rollend materieel en een afnemende kwaliteit van de dienstverlening. Het doel was duidelijk: het aanbod nieuw leven inblazen met een gemoderniseerd logo, aangepaste tarieven en een oprechte wens om de klantervaring te optimaliseren.



Uittreksel uit het spoorboekje buitenland van 2003

Terwijl NMBS en haar partners twijfelden aan de rentabiliteit van het *Autotrein* model, maakten technische vereisten een strategiewijziging in België noodzakelijk.

Om de rangeerproblemen als gevolg van het drukke verkeer op station Schaarbeek te omzeilen, installeerde NMBS in juni 1997 een tijdelijke laad- en loshelling in Denderleeuw voor bestelwagens met auto's. Omdat de terminal in Schaarbeek te verouderd werd geacht om nog te voldoen aan de *Autotrein*-normen, werd deze op 28 mei 2000 definitief gesloten en werden alle activiteiten naar Denderleeuw verplaatst.

Vanaf dat moment werd de samenstelling van alle treinen gecentraliseerd in Oostende, waar de *Compagnie des Wagons-Lits* over de nodige infrastructuur beschikte voor het onderhoud en het klaarmaken van de rijtuigen.

Het rollend materieel

De eerste trein in 1956 bestond uit rijtuigen van NMBS, DB en de Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL). Voor de verbinding met Lyon werden rijtuigen van zowel de CIWL als van SNCF gebruikt.

In 1960 werd het snackbarrijtuig in de trein naar München vervangen door een restauratierijtuig. De eerste wagens voor autovervoer waren gesloten wagens die met elkaar verbonden waren door loopbruggen en vouwbalgen. In de jaren 1960 werden open dubbeldekwagens de norm.

Het reizigersmaterieel was redelijk comfortabel en beschikte over diverse voorzieningen.

De exploitatie: een uitdaging

Het beheer van deze treinen bracht heuse logistieke uitdagingen met zich mee. Vanwege het seizoensgebonden karakter van de activiteit, die uitsluitend plaatsvond in de zomerperiode, was het rendabel houden van het materieel een grote uitdaging. Om hierop in te spelen, werden de wagens voor autovervoer de rest van het jaar gebruikt voor het vervoer van nieuwe auto's, waardoor de terugval in activiteit bij de autofabrikanten tijdens de zomer werd opgevangen.

Enkele treinen deden echter het hele jaar door Saint-Raphaël aan.

De complexiteit van de exploitatie lag ook in de onevenwichtige reizigersstromen: de bezettingsgraad op de heenreis naar het zuiden was veel hoger dan die op de terugreis. Hoewel veel reizigers de voorkeur gaven aan de snelheid van de trein om de Middellandse Zee te bereiken, kozen ze er vaak voor om via de 'toeristische route' terug naar het noorden te reizen, waarbij ze van hun terugreis gebruikmaakten om onderweg tussenstops te maken en de doorkruiste regio's te ontdekken.

De laatste halte

De uitbreiding van het snelwegennet, het toegenomen comfort van moderne auto's en de vergrijzing van het trouwe klantenbestand hebben het lot van het concept beetje bij beetje bezegeld, omdat men er niet in slaagde om ook gezinnen warm te maken voor deze formule. Aangezien er geen redding meer mogelijk was, hebben de spoorwegmaatschappijen hun autoslaaptreinen een voor een afgeschaft.

In België viel het doek op zondag 28 september 2003: om 11.08 uur zette de aankomst van de laatste trein in station Denderleeuw een punt achter het 47 jaar durende avontuur van de autotreinen.

Er volgden nog enkele pogingen om nachttreinen vanuit België weer in het verkeer te brengen (zoals de *Treski*) maar zonder echt succes.

Pas sinds 2019 rijdt er weer een nieuwe nachttrein in België: de *Nightjet* van de ÖBB die Brussel met Wenen verbindt.

Een andere privé-operator biedt sinds mei 2023 nachttreinen aan tussen Brussel-Zuid, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam en Berlijn.

Catherine Walravens

Juli 2026

Beknopte bibliografie

- Artikels:** VANKEER P. De autonachtexpressen, Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, 01-04-1964, p.6-9, BIB_K24550
- MONTJOBAQUES B. Belgische auto-nachttreinen versie zomer 2002, Spoorweg Journaal, nr 129, 09-10-2002, p.16-23, BIB_K36284
- MONTJOBAQUES B. Belgische auto-nachttreinen versie zomer 2002 (vervolg), Spoorweg Journaal, nr 130, 11-12-2002, p.18-23, BIB_K36330
- BRIDOUX G. VANDERHAEGEN J-L. De Auto-Couchette-Express van de NMBS, Op de baan, nr 60, 04 2004, p.10-15, BIB_K37446
- BRIDOUX G. VANDERHAEGEN J-L. De Auto-Couchette-Express van de NMBS – deel 2, Op de baan, nr 61, 05 2004, p.50-55, BIB_K37429
- BRIDOUX G. VANDERHAEGEN J-L. De Auto-Couchette-Express van de NMBS – deel 3, Op de baan, nr 62, 08 2004, p.12-17, BIB_K37573
- BRIDOUX G. VANDERHAEGEN J-L. De Auto-Couchette-Express van de NMBS – deel 4, Op de baan, nr 63, 10 2004, p.09-17, BIB_K38145
- VAN USSEL M. Schaarbeek: vaarwel aan de autoslaaptreinen!, Spoorweg Journaal, nr 116, 05-06 2000, p.4-7, BIB_K33408
- Boeken:** 75 jaar samenwerking NMBS & Compagnie des Wagons-Lits 5/12/2001, NMBS, Compagnie des wagons-Lits, 2001, BIB_P276

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: autotrein

Museumcollectie: autotrein