

Compagnie Internationale des Wagons-Lits

Oprichting: 1 oktober 1872

Stopzetting: 1991 (Overname door Accor-Groep)

Oprichter: Georges Nagelmackers

Specificaties: creatie van slaaprijtuigen

Dochtermaatschappijen: Compagnie internationale des Grands hôtels

Afkorting: CIWL

In enkele woorden: internationale spoorwegmaatschappij, befaamd om haar luxueuze slaap- en restauratierijtuigen



Wapenschild van de CIWL (Ref.10745)

Historiek

Tegen 1870 waren de belangrijkste Europese spoorwegverbindingen operationeel en vormden ze linken tussen de meeste hoofdsteden. Maar de omstandigheden voor de reizigers waren destijds niet bepaald comfortabel. De eenvoudige reizigersrijtuigen, die veel weg hadden van een postkoets, boden slechts zeer rudimentair comfort. Bovendien waren overheden er niet happig op om spoorwegverbindingen over de grenzen heen te voorzien en was er veel rompslomp vanwege de strenge controles door douane en politie. Tenslotte zorgde de veelheid aan spoorwegexploitanten, elk met hun eigen technische reglementering, ervoor dat de reizigers vaak moesten overstappen en de wachttijden opliepen.

Het was in die context dat Georges Nagelmackers Europa wilde klaarstomen voor het tijdperk van de Grands Express door op het oude continent een type spoorvoertuig te introduceren dat reeds zeer populair was in de Verenigde Staten: het slaaprijtuig.

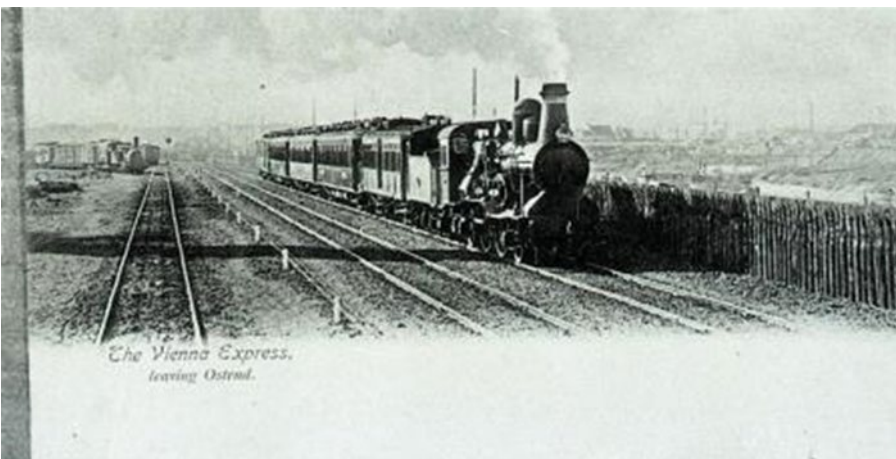
Het begin

Maar waar haalde hij het idee vandaan? Tijdens een verblijf in de Verenigde Staten in 1868 werd Georges Nagelmackers verleid door de sleeping cars van Pullman, een soort rijdende slaapzalen waarmee lange reizen konden worden gemaakt in erg comfortabele omstandigheden. Terug in België droomde hij ervan om dit concept uit te rollen op het Europese continent en startte hij gepassioneerd met de onderneming waaraan hij zijn hele leven zou wijden. Van meet af aan begreep hij dat een dergelijke organisatie internationaal moest worden opgezet en moest worden uitgevoerd door één enkele gespecialiseerde onderneming die onafhankelijk was van de spoorwegmaatschappijen.

Het resultaat van zijn beschouwingen werd gebundeld in een brochure die zijn hele programma besloeg: *Projet d'installation de wagons-lits sur les chemins de fer du continent*.

De onderhandelingen met de verschillende regeringen en spoorwegmaatschappijen, die hij tot een akkoord moest brengen en moest doen samenwerken, werden brutaal onderbroken door de oorlog van 1870 tussen Frankrijk en Pruisen. Zodra de vijandelijkheden tot het verleden behoorden, ging Georges Nagelmackers weer aan de slag met de bijzondere steun van Koning Leopold II en de Belgische regering.

Hij vond kapitaal en richtte op 1 oktober 1872 in Luik een eerste bedrijf op, de Compagnie Internationale **de** Wagons-Lits, voor de exploitatie van de eerste rijtuigen die hij in 1872 in Oostenrijk had laten bouwen. Het waren tweeassige slaaprijtuigen van negen meter lang, die dertien ton wogen.



Postkaart van de exprestrein Oostende – Wenen (Ref. Z00143) Collectie Paul Pastiels

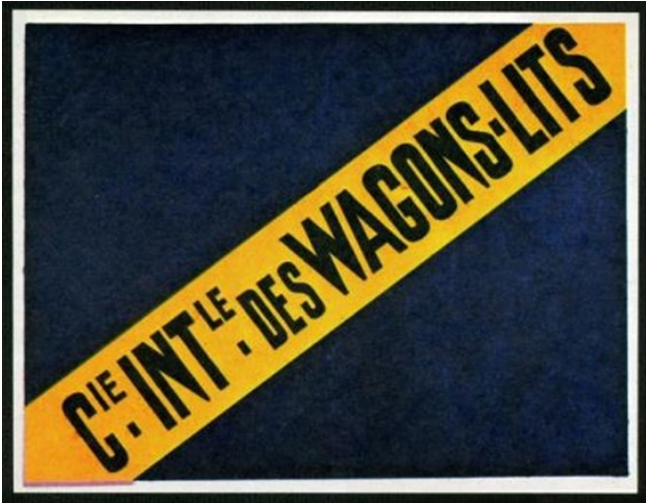
In datzelfde jaar slaagde hij erin, na lange en moeizame onderhandelingen, om contracten te sluiten met de spoorwegadministraties van Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk voor de exploitatie van de internationale lijn Parijs - Wenen. Nog voor het einde van dat jaar werden verdere contracten afgesloten voor de verbindingen Oostende - Berlijn en Oostende - Keulen.

Voor zijn rijtuigen week Georges Nagelmackers af van de formule van het gemeenschappelijke slaaprijtuig, dat hem niet aangepast leek aan de Europese gewoonten. In plaats daarvan koos hij uitsluitend voor slaaprijtuigen met compartimenten, die ook voorzien waren van een toilet.

De jonge onderneming beschikte op dat moment slechts over vijf rijtuigen. Een eerste slaaprijtuig maakte een proefrit tussen Parijs en Wenen. Gezien het grote succes tekende Nagelmackers nieuwe contracten. Maar voor het bedrijf inkomsten kon beginnen genereren, moest het eerst veel kosten maken. Nagelmackers besloot dan ook in zee te gaan met kolonel William d'Alton Mann, de uitvinder van de Boudoir car, bestaande uit acht compartimenten met dwarsbedden. Ze kozen voor rijtuigen met

compartimenten, met deuren die uitgaven op een zijgang, zodat de reizigers de toiletten aan het eind van het rijtuig konden benutten.

In januari 1873 werd de bedrijfsnaam veranderd in Mann Boudoir Sleeping Cars. Eind 1876 bestond het wagenpark van deze nieuwe onderneming uit 53 rijtuigen, die reden op de netten van 23 maatschappijen. In augustus 1875 besloot kolonel Mann om eruit te stappen.



Reclamesticker van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits (Ref. 10105)

Georges Nagelmackers ging vanaf dan alleen verder met het bedrijf en op 4 december 1876 vestigde hij zich in Brussel. Zo werd de Compagnie Internationale des Wagons-Lits geboren, met Koning Leopold II als een van de voornaamste aandeelhouders. Het bedrijf heeft zijn karakter van Belgische onderneming steeds behouden en op de rijtuigen prijken twee leeuwen tegenover elkaar, die doen denken aan het wapenschild van de Belgische koninklijke familie.

Het nieuwe bedrijf groeide snel: een vloot van ongeveer 50 slaaprijtuigen, een portefeuille van 22 overeenkomsten met spoorwegmaatschappijen of -besturen in verschillende landen en een solide financiële basis ... Bijgevolg werd er een order

geplaatst voor zes nieuwe slaaprijtuigen bij de Simmering-fabriek in Oostenrijk. Die rijtuigen kunnen worden beschouwd als prototypen van de rijtuigen die later door de Compagnie werden gebouwd: twaalf plaatsen verdeeld in compartimenten voor twee of vier reizigers, dwarsbedden die overdag omhoog konden worden geklapt, een zijgang die toegang gaf tot de compartimenten, buitendeuren aan een uiteinde van het rijtuig.

Nagelmackers stortte zich vervolgens op de verovering van Italië, waar de markt in het zuiden werd gedomineerd door Pullman, die ondertussen voet aan de grond had gekregen in Europa. Zijn doel: de noordelijke delen van het land voor zich winnen. Na maanden onderhandelen met de Italiaanse overheid keerde hij naar Frankrijk terug met twee contracten: Parijs - Rome en voor de Malle des Indes, Calais - Bologna.

Georges Nagelmackers was een visionair, hij beseftte dat de treinen hun gasten niet enkel een bed, maar ook maaltijden moesten bieden. Vervolgens liet hij zijn eerste restauratierijtuig bouwen. Dat rijtuig werd op 10 oktober 1882 toegevoegd aan de eerste trein die exclusief uit materieel van de Compagnie bestond, op de lijn Parijs - Wenen. Dit was de voorloper van de Orient-Express.

De ontwikkeling van de 'Wagons-lits'

Voor de lancering van de Orient-Express (die aanvankelijk l'Express d'Orient heette) waren overeenkomsten met acht spoorwegadministraties nodig. De eerste Express d'Orient werd ingehuldigd op 5 juni 1883. Hij reed tweemaal per week tussen Parijs en Constantinopel (het huidige Istanboel), over een afstand van meer dan 3000 km.

Na de Orient-Express volgde de Calais-Nice-Rome-Express, de Sud-Express, de Oostende-Wenen-Orient-Express en vele andere treinen, wat maakte dat de maatschappij in 1914 over 1.600 rijtuigen beschikte die het hele Europese continent (met uitzondering van Zweden en Noorwegen) en Egypte doorkruisten. Die treinen speelden een cruciale rol in de rechtstreekse verbindingen tussen de grote hoofdsteden en brachten zo de staten dicht bij elkaar.

Door dit succes besloot de algemene vergadering van 1884 de naam van het bedrijf te veranderen in Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, om de uitbreiding van haar activiteiten beter in de verf te zetten.



Interieur van de *Orient-Express* (Ref. Z06855a)

Nagelmackers had nog andere projecten, waaronder de Super Nord-Sud Express, die Sint-Petersburg zonder overstap via Berlijn en Parijs met Lissabon zou verbinden, dankzij rijtuigen die aangepast konden worden aan de verschillende spoorbreedtes van Rusland, Europa en het Iberisch schiereiland. Die droom kon echter niet helemaal worden gerealiseerd. Het tweede project, de kroon op het werk van onze beroemde Luikenaar, was de Transsiberië Express, die in 1891 op verzoek van de Tsaar zelf werd aangelegd. In 1906 verbond die lijn Moskou met Vladivostok over een afstand van 8.682 kilometer, dwars door het uitgestrekte Siberië. Via die spoorlijn, een waar huzarenstuk, reisde men vanuit Parijs in negen en een halve dag naar Vladivostok, in twaalf dagen naar Peking en in veertien dagen naar Tokio.

Van slaaprijtuigen tot grote hotels

De slaaprijtuigen kenden een enorm succes en een nieuw maatschappelijk verschijnsel kreeg vorm: de trein werd de ontmoetingsplaats bij uitstek voor de high society. Van koninklijke families tot miljardairs, van zakenlieden tot kunstenaars en intellectuelen, allemaal ontmoetten ze elkaar aan boord van deze rijdende hotels, waarvan de luxueuze faciliteiten naadloos aansloten bij hun gebruikelijke levensstijl. De impact van de Compagnie op de gewoonten was aanzienlijk. Rond 1890 waagde het bedrijf zich dan ook aan een nooit eerder vertoond hotelexperiment. De Compagnie kocht, bouwde en beheerde ware paleizen zodat ze haar passagiers op belangrijke kruispunten van het internationale verkeer van accommodatie kon voorzien.

In 1894 werd de eerste schakel van een internationale keten gecreëerd, het Grand Hôtel de Brindisi. De ene vestiging na de andere rees op (Oostende, Monte Carlo, Nice, Istanboel, Lissabon, Cairo enz.). In 1892 werd een gespecialiseerde dochteronderneming opgericht: de Compagnie des Grands Hôtels. Na de dood van Nagelmackers in 1905 gingen de zaken in deze branche erop achteruit.

De Compagnie tijdens de Eerste Wereldoorlog ...

Tijdens de Eerste Wereldoorlog reden de treinen van de Compagnie zo goed als niet. In België en Frankrijk stond het grootste deel van het materieel geblokkeerd, terwijl het bedrijf in Duitsland vanaf 1915 onder curatele werd gesteld. In november 1916 werd de Mitteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft (Centraal-Europese maatschappij voor slaap- en restauratierijtuigen), later Mitropa (wat staat voor 'Midden-Europa'), opgericht. Die onderneming werd verantwoordelijk voor het beheer van de slaap- en restauratierijtuigen in Centraal- en Oost-Europa en nam alle CIWL-activiteiten in Duitsland, Oostenrijk, Hongarije, de Balkan en Turkije over, evenals het betrokken personeel.

Aan het einde van de oorlog werd restauratierijtuig 2419 D van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens gebruikt voor de besprekingen en de ondertekening van de wapenstilstand op 11 november 1918.¹

... en het interbellum

Ondanks de moeilijkheden die de Eerste Wereldoorlog met zich had meegebracht, herstelde de Compagnie Internationale des Wagons-Lits zich en breidde na de wapenstilstand snel uit. In 1919 werd de Simplon-Orient-Express gelanceerd, die Parijs met Istanboel verbond via een zuidelijkere route dan de Orient-Express (via Milaan, Venetië, Triëst, Belgrado en Sofia). Ook werd de trans-Mantsjoerische spoorlijn opnieuw opgestart, die enkele jaren later werd aangevuld met de Peking-Shanghai.



Medaille ter ere van de vijftigste verjaardag van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) in 1926 (Ref. 3616)

lijst van grote exprestreinen toegevoegd. Door de crisis van de jaren 1930 was de maatschappij genoodzaakt om haar klantenbestand uit te breiden. Vanaf dan werden ook slaaprijtuigen in 2e klas²

De onderneming, die op technologisch vlak zijn tijd ver vooruit was, nam in 1922 de eerste treinen in gebruik die volledig bestonden uit metalen rijtuigen. Deze werden donkerblauw geschilderd en boden een tot dan ongekend comfort.

De toeristische sector was in die periode in volle ontwikkeling. CIWL richtte reisbureaus op in de grote Europese steden om haar treinen te promoten.

Vanaf 1926 werden de eerste grote dagtreinen met Pullman-rijtuigen aan de

¹ Zodra de vijandelijkheden tot het verleden behoorden, werd het weer in gebruik genomen als restauratierijtuig. Na een opknapbeurt werd het aangeboden aan de Franse regering, die het gebruikte als restauratierijtuig voor de presidentiële trein. Eind 1919 werd het rijtuig overgedragen aan het Musée de l'Armée, maar op 20 juni 1940 werd het op verzoek van Hitler teruggeplaatst op dezelfde plek als op 11 november 1918. Op 22 juni 1940 deed het dienst als symbolische locatie voor de besprekingen en de ondertekening van de wapenstilstand. De volgende dag werd het rijtuig overgebracht naar Berlijn en vervolgens naar Ohrdruf, waar het, gezien de opmars van het Amerikaanse leger, door de SS werd vernietigd.

² Vóór 1956 was 2e klas vergelijkbaar met 1e klas zoals we die nu kennen.

aangeboden, zelfs in de samenstelling met luxueuze Pullman-treinen. Ook de samenstelling van de treinen werd hierdoor beïnvloed. Tal van rijtuigen werden omgebouwd tot restauratierijtuigen met lange gangen waar men goedkoop kon tafelen.

In 1939 kende men sombere tijden en het internationale spoorwegverkeer werd herleid tot de basis.

Na 1945

Tijdens de Tweede Wereldoorlog leed de Compagnie nog meer schade dan tijdens de Eerste. Ondanks het verlies van 400 rijtuigen, die werden vernield of waren vermist, herstelde de Compagnie zich vanaf de tweede helft van 1945 toch enigszins. De eerste Arlberg-Orient die Parijs met Wenen verbond via Bazel, Innsbruck en Salzburg vertrok op 22 september. De trein was samengesteld uit slaaprijtuigen en een restauratierijtuig maar ook uit rijtuigen met zitplaatsen. In 1946 werden de eerste Pullmans weer in dienst genomen op de route Brussel - Amsterdam.

Hoewel de politieke situatie ertoe had geleid dat de binnenlandse lijnen in een groot deel van Centraal-Europa waren opgeheven, reden er destijds nog steeds treinen met welluidende namen als Orient-Express, Arlberg-Orient-Express en Simplon-Orient-Express. Die internationale treinen beschikten over rechtstreekse slaaprijtuigen die de West-Europese landen verbonden met Wenen, Boedapest en Boekarest enerzijds, en Belgrado, Sofia, Athene en Istanboel anderzijds. Deze laatste vormde de aanzet voor de eveneens rechtstreekse verbinding Istanboel - Bagdad met de Taurus-Express.

Als we hieraan toevoegen dat de Nord-Express en de Scandinavië-Italië-Express vanaf dan over rechtstreekse slaaprijtuigen beschikten die Stockholm en Oslo met Parijs en Stockholm met Rome verbonden, en als we kijken naar de slaap- en restauratierijtuigen die in gebruik werden genomen in Senegal (Dakar - Bamako), Frans-Guinee (Conakry - Kankan), Ivoorkust (Abidjan - Bobo Dioulasso), Dahomey (Cotonou - Tchaourou) en Kameroen, kan men zich een idee vormen van de reikwijdte van de vervoersdiensten van de maatschappij. Ondanks de moeilijkheden op haar pad en de ongunstige omstandigheden bleef de onderneming waar ze maar kon onvermoeibaar blijf geven van een verbazingwekkende vitaliteit.

De diversificatie van de CIWL

De vitaliteit van de Compagnie bleek opnieuw uit de manier waarop ze de zaken aanpakte in de tweede helft van de 20e eeuw. Het was een periode die gekenmerkt werd door ingrijpende veranderingen op het vlak van transport. Reizen en vrijetijdsbesteding werden in sneltempo beschikbaar voor iedereen, en het massatoerisme begon aan zijn opmars.

De Compagnie democratiseerde geleidelijk aan haar luxueuze sneltreinen en bouwde een type slaaprijtuig met twintig individuele compartimenten voor zakenlieden. Er werd ook een slaaprijtuigdienst voor gezinnen op poten gezet.

De maatschappij lanceerde ambulante verkoopdiensten op treinen zonder restauratierijtuig, met succes. Ten slotte zette de Compagnie het experiment voort met 'autotreinen', waarmee bestuurders na een verkwikkende nachtrust met hun auto arriveerden in de toeristische gebieden.

De populariteit van slaaprijtuigen bij reizigers nam na de oorlog dan ook sterk toe. Die stijging was met name te danken aan het groeiende succes van de wintersport, waardoor het verkeer in de eerste maanden van het jaar een niveau bereikte dat vergelijkbaar was met dat van het zomerseizoen.

Ten dienste van het toerisme

De Compagnie beheerde een aantal hotels en buffetten op de routes die door haar rijdende diensten werden aangedaan (Toulouse, Oostende, Innsbruck, grote stations in Noord- en West-Afrika enz.) en ook in Congo. Ze beheerde restaurants in talrijke luchthavens (Le Bourget, Orly, Lyon, Innsbruck, Noord-Afrika enz.).

Maar ze exploiteerde ook een uitgebreid netwerk van reisbureaus, die vanaf 1879 te vinden waren in Parijs, Berlijn, Keulen, Frankfurt, Wenen en Boekarest. Die reisbureaus waren betrokken bij alle zaken die met reizen te maken hadden (treinkaartjes en toeslagen voor slaaprijtuigen, lucht- en scheepvaart, auto's, individuele reizen en groepsreizen, hotelkamerverhuur, geld wisselen enz.).

Dit netwerk omvatte destijds meer dan 170 agentschappen die niet enkel waren verspreid over de regio's waar de vervoersdiensten van het bedrijf werden aangeboden, maar ook in Midden- en Zuid-Amerika.

Dankzij de nauwe banden met Thomas Cook & Son Ltd., had de Compagnie nog meer voet aan de grond. Meer dan 400 Wagons-Lits/Cook-agentschappen waren wereldwijd actief.



Affiche 'Wagon-lits "touriste" avec un billet de 2e classe. Compagnie Internationale des Wagons-Lits' (NMBS / CIWL) (Ref. 11815)

Verdere ontwikkelingen van de CIWLT (na 1960)

De jaren 1960 luidden het einde in van de internationale ontwikkeling van de spoorwegactiviteiten van CIWL. De verovering van Europa en de wereld met de grote mythische Expressen behoorde tot het verleden. De meeste Europese Grand Express-treinen verdwenen en daarom veranderde de maatschappij haar naam in Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme (CIWLT).

Aan het eind van de jaren 1960 nam de maatschappij slaaprijtuigen van het type T2 (18 compartimenten met twee bedden, 2e klas) in gebruik. In het begin van de jaren 1970 werd een pool

van slaaprijtuigen gecreëerd. De spoorwegnetten beheerden zelf het materieel dat door CIWL ter beschikking werd gesteld. De pool werd in 1995 opgeheven.

De Compagnie diversifieerde zich en dankzij het doordachte beleid van de bestuurders van de groep werden zeer snel nieuwe economische sectoren geïdentificeerd, die zich razendsnel ontwikkelden en de plaats innamen van de spoorwegdiensten. Die strategische sectoren, die een krachtige impuls gaven aan de spoorwegen, bestonden voornamelijk uit hotels, grootkeukendiensten, concessie catering met wegrestaurants en concessieketens in openbare ruimtes, reisagentschappen, die in de jaren 1990 fuseerden met Carlson (onder de noemer Carlson-Wagonlit Travel), Europcar, en de spoorwegafdeling, de historische activiteit van de groep.



Pullman-restaurant in Brussel-Zuid (Ref. K00751A)

In 1991 werd de Compagnie des Wagons-Lits overgenomen door de Franse Accor-groep, die vanaf dan de hotels van de Compagnie beheerde. De onderneming concentreerde zich daarna opnieuw op haar traditionele activiteiten van slaaprijtuigen (en ligrijtuigen) en op cateringdiensten aan boord van treinen in Frankrijk en Europa.

De intellectuele eigendom (gedeponeerde merken, logo's en historische archieven) wordt momenteel exclusief beheerd door WAGONS-LITS DIFFUSION, een dochteronderneming die zich toelegt op de valorisatie van dit unieke erfgoed, die de intellectuele eigendom behartigt en in stand houdt via talrijke partnerschappen en licentieovereenkomsten.

In 2010 stopte Accor met de cateringactiviteiten aan boord van de treinen van de Compagnie des Wagons-Lits, waarna Newrest dit overnam.

Ook vandaag is de CIWL nog steeds synoniem voor luxe en mysterie.

Catherine Walravens
Oktober 2021

Beknopte bibliografie

Artikels: De internationale Maatschappij van de slaapwagens en de grote Europese expressen. *Spoor (Het), Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-07-1960, p. 20-24, K21424

La compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens. *Rail (Le) Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, nr. 47, (01 07 1960), p. 20-24, K545208

BECKERS F. La Compagnie Internationale des Wagons-Lits. *Journal du Chemin de fer*, nr. 14, 01-04-1988, p. 4-5, K580246

DESTOOP K. De Compagnie Internationale des Wagons-Lits, *Spoor (Het), Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr. 10, 01-10-1987, p. 24-29, K574625

GAIER C. Une page d'histoire industrielle. Le Liégeois Nagelmackers et la "guerre des sleepings". *AIHE Revue*, 01-10-1996, p. 26-28, K16430

VAJDA J. Les Pereire et Nagelmackers, promoteurs du transport ferroviaire et du réseau hôtelier parisien, 1855-1900. *Revue d'histoire des chemins de fer*, nr. 38, 01-04-2008, p. 27-44, K553536

Boeken : *100e Anniversaire de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme. 1876-1976. Histoire de la Compagnie.* Bruxelles : Malvaux, 1976, 47 p., B00009

COMMAULT R. *Georges Nagelmackers, un pionnier du confort sur rail.* Uzès : Edition de la Capitelle, 1966, 62 p., B9417

Historique de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme. Paris : Service de documentation et d'archivage de la CIWLT, 1970, 27 p., H53

Il était une fois l'Orient Express. - Gent : Snoeck, 2014-01-01. - 104 p. : Y ; B578912

BEHREND G. *Grand european expresses. The story of the Wagon-Lits.* London: George Allen, 1962, 258 p., B612978

Websites:

<https://www.codimage.fr/pages/histoire-de-la-ciwl.html>

<https://trainconsultant.com/2019/10/22/lorient-express-et-les-trains-de-la-ciwl-la-vraie-classe-est-lespace/>

<https://www.wagons-lits-diffusion.com/pages/un-peu-d-histoire/page-ciwl-bis.html>

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

Bibliotheekcatalogus: CIWL, Nagelmackers Georges

Museumcollectie: CIWL