

Georges Nagelmackers

Geboren: Luik, 24 juni 1845

Overleden: Villepreux (Frankrijk), 10 juli 1905

Nationaliteit: Belg

Diploma: Ingenieur

In een notendop: Georges Nagelmackers is in de eerste plaats een groot visionair. De Belgische ingenieur en industrieel is de oprichter van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits, de CIWL. Hij zorgde voor een revolutie in het internationale reizen per trein door echte hotels op sporen te bouwen die luxe en innovatie combineerden.



Portret van Georges Nagelmackers, 1898
(Ref. Z01489)

Georges Nagelmackers: Industrieel, bankier en ingenieur

Georges Nagelmackers werd geboren in Luik op 24 juni 1845. Hij is een telg uit een familie van bankiers en industriëlen. Zijn vader, Edmond Nagelmackers, is de erfgenaam van de oprichter van de oudste bank van België, die in 1747 werd opgericht door Pierre Nagelmackers.

Georges voelt zelf niets voor het bankwezen, maar is eerder aangetrokken door de industrie en kiest ervoor om te studeren voor burgerlijk ingenieur aan de universiteit van Luik. Daar gaat zijn interesse vooral uit naar metaalverwerking, mijnexploitatie en projectontwikkeling. Op zijn 22ste behaalt hij zijn ingenieursdiploma.

Als jonge man wordt hij verliefd op zijn nicht en hij plant met haar te trouwen. De familie keurt deze relatie echter af. Door de koppige vastberadenheid van zijn zoon, besluit Edmond Nagelmackers de grove middelen in te zetten: hij stuurt hem met de eerstvolgende pakketboot naar de Verenigde Staten van Amerika. Georges gaat op 14 december 1867 in Antwerpen aan boord. Gedurende 6 maanden reist hij door de verschillende staten, waarbij hij zich meestal per trein verplaatst, soms aan boord van de *sleeping cars* die George Mortimer Pullman kort daarvoor in het leven geroepen had ¹. De afstanden in de VS zijn zo groot dat er een manier gevonden moest worden om reizigers te vervoeren met een zeker comfort. Nagelmackers is 23 en is helemaal in de ban!

In de familie

Terug in Europa oefent hij verschillende verantwoordelijkheden uit in de familiebedrijven in de kolen- en metaalindustrie en wordt hij directeur van de hoogovens. In 1872 koopt hij terreinen vlak bij Luik om er coke-ovens op te bouwen. In 1876 richt hij ten slotte de *Société industrielle pour l'exploitation des fours à coke de Tilleur* op. Deze onderneming zal vervolgens worden opgenomen in de *S.A. des Acieries d'Angleur* waarvan Nagelmackers bestuurder is van 1878 tot 1904. Hij wordt verder bestuurder van andere staal- en spoorwegexploitatiebedrijven, zowel in het Groothertogdom Luxemburg als in Frankrijk, Duitsland en het Ottomaanse Rijk.

Door zijn grote interesse in de ontwikkeling van commerciële uitwisselingen, richt hij de Belgische Kamer van Koophandel in Parijs op, waarvan hij de eerste voorzitter wordt.

De ontwikkeling van de *Wagons-lits*

Maar Nagelmackers' ambities liggen elders. Sinds zijn reis naar de Verenigde Staten droomt hij ervan om in Europa slaaprijtuigen te laten rijden zoals die van Pullman, maar met meer comfort en privacy in de compartimenten.

Hij vertrouwt zijn geesteskind toe aan een document van een dertigtal pagina's. Dit wordt gepubliceerd op 20 april 1870 met als titel: *Projet d'installation de wagons-lits sur les chemins de fer du continent*. Zijn project is ambitieus: hij stelt de Europese nationale spoorwegmaatschappijen voor om luxerijtuigen die hem toebehoren aan hun normale treinen te koppelen.

Zijn familie reageert negatief op zijn publicatie en ontnemt hem zijn financiële middelen. En ook de spoorwegmaatschappijen en Europese regeringen maken zijn voorstel met de grond gelijk. Zij weigeren, onder het mom van de nationale veiligheid, om buitenlands materieel toe te laten op hun grondgebied.

¹ Na een uitputtende treinreis tussen Chicago en New York pakt George Pullman de problematiek aan van het comfort in de treinen en ontwerpt hij rijtuigen waar reizigers kunnen liggen. Maar van echt comfort is nog geen sprake: geen lakens, het licht werkt niet altijd, de slaapruides zijn van elkaar gescheiden door een gordijn. Hij ontwerpt vervolgens het eerst restauratierijtuig en kent snel heel wat succes in de VS, vooraleer hij zich vestigt in Engeland.

De verschillen tussen Europa en de VS zijn namelijk enorm en er zijn heel wat obstakels. Om de grenzen tussen landen over te steken zijn er heel wat douaneformaliteiten nodig en Frankrijk en Pruisen zijn in staat van oorlog, wat het vrije personenverkeer in de weg staat.

Maar Nagelmackers laat zich niet ontmoedigen en zoekt een oplossing voor de problemen die veroorzaakt worden door de diversiteit in de normen en de technische eisen, die in de verschillende maatschappijen en landen gelden. Uit technisch oogpunt verschillen de vrijeruimteprofielen net zozeer als de reglementeringen van de spoorwegondernemingen: er moet dus worden gezorgd voor rijtuigen die aangepast zijn aan de verschillende technische vereisten.

Koninklijke hulp

Na het einde van de Frans-Duitse oorlog in 1870 begint Nagelmackers met zijn tocht langs de Europese hoofdsteden met de steun van koning Leopold II en zijn regering. Na lange en moeizame onderhandelingen sluit hij in 1872 contracten met het bestuur van de spoorwegen in Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk voor de exploitatie van de internationale verbinding Parijs - Wenen.

Maar de taak zit er nog niet op. George Pullman, die zijn idee van *sleeping cars* zelf wil exporteren naar Europa, ontscheept in Engeland en vestigt zich in Italië. Nagelmackers schiet in actie en vindt kapitaal bij zijn familie, die zich eindelijk bewust is van het belang van zijn project. Hij richt de *Compagnie Internationale de Wagons-Lits*² op 1 oktober 1872. De kern bestaat uit familie: zijn neef Octave Neef-Orban, en twee bankiers, zijn oom Ernest Nagelmackers en zijn broer Jules. Ze blijven aan het hoofd van de onderneming die zich blijft internationaliseren.

Rijtuigbouwer

In 1872 laat Nagelmackers in Oostenrijk zijn eerste rijtuigen bouwen. Van meet af aan gebruikt hij de formule van slaaprijtuigen met compartimenten, die ook voorzien zijn van toiletten. Dit was een grote verbetering ten opzichte van de Pullmanrijtuigen, waar de bedden enkel door een gordijn afgescheiden werden. Deze rijtuigen met twee assen meten 9 meter en wegen 13 ton.

De onderneming is gevestigd in Luik en beschikt op dat moment slechts over vijf rijtuigen. Een eerste slaaprijtuig maakt een proefrit tussen Parijs en Wenen. Gezien het grote succes tekent Nagelmackers nieuwe contracten. Maar terwijl ze wacht op inkomsten, krijgt de onderneming met heel wat uitgaven te maken. Nagelmackers gaat in zee met William d'Alton Mann, een oud-kolonel, held van de Successieoorlog en Amerikaans ondernemer die zorgt voor het kapitaal en de octrooien om het comfort van de slaaprijtuigen te perfectioneren.

² In 1872 noemt het bedrijf *Compagnie Internationale de Wagons-Lits*. Enkele jaren later, in 1876, wordt het hernoemt naar *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*.

Mann is eigenlijk de uitvinder van de *Boudoir Car*, die bestaat uit acht compartimenten met dwarse bedden. Ze gebruiken rijtuigen met compartimenten met deuren die uitgeven op een centrale gang, die de reizigers toelaat om naar de toiletten aan het eind van het rijtuig te gaan.

Eind 1876 omvat het park van de nieuwe onderneming 53 rijtuigen, met als opschrift *Mann Boudoir Sleeping Car*, die rijden op de netten van 23 spoorwegmaatschappijen.

Luxe op het spoor

In augustus 1875 beslist kolonel Mann om zich terug te trekken en laat hij de volledige directie van de onderneming aan Georges Nagelmackers.

Georges Nagelmackers, alleen nu, vestigt zijn onderneming in Brussel op 4 december 1876. Zo wordt de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* geboren, met koning Leopold II als een van de voornaamste aandeelhouders. Het logo van de compagnie bestaat uit twee tegenover elkaar geplaatste leeuwen, die doen denken aan het wapenschild van de Belgische koninklijke familie. Op dit moment beschikt de onderneming over 53 slaaprijtuigen die bedoeld zijn om gekoppeld te worden aan gewone treinen.



Wapenschild van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (Ref. 10745)

De nieuwe onderneming kent een snelle bloei. Nagelmackers stort zich vervolgens op de verovering van Italië, waar de markt in het zuiden nog steeds gedomineerd wordt door Pullman. Zijn doel: de noordelijke delen van het land voor zich winnen. Na maanden onderhandelen met de Italiaanse overheid keert hij naar Frankrijk terug met twee contracten: Parijs - Rome en Calais - Bologna.

Reizigers op een comfortabele manier verplaatsen is mooi, maar ze moeten tijdens hun reis ook nog kunnen eten! In 1879 stelt hij dan ook zijn eerste restauratierijtuig voor. Het wordt op 10 oktober 1882 toegevoegd aan de eerste trein die exclusief uit materieel van de Compagnie bestaat, op de verbinding Parijs - Wenen.

De Train Express d'Orient

De onderneming zit in de lift en de diplomatieke problemen vervagen. Het moment is gekomen om zijn droom waar te maken: hotels op sporen bouwen. Dit gebeurt op 4 oktober 1883 in Parijs waar de eerste *Orient-Express* vertrekt van Parijs naar Constantinopel, een afstand van meer dan 3000 km, in 13 dagen. De *Train Express d'Orient* krijgt de naam *Orient-Express* in 1891.

In Europa breekt het tijdperk van de grote internationale exprestreinen aan.

Vanaf 1883 zien heel wat andere luxetreinen het levenslicht (de *Nord-Express*, de *Sud-Express*, de *Calais-Nice-Rome-Express*,...), wat er in 1884 toe leidt dat de onderneming haar naam verandert in *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*.

En het blijft geen Europees fenomeen: de Compagnie neemt deel aan de creatie van de *Transsiberië-Express* in 1898 en krijgt voet aan de grond in Egypte (*Cairo-Luxor-Express* in 1902) en Noord-Afrika (*Tunis-Oran-Express*, ook in 1902).



Affiche voor de *Orient-Express*, Rafael De Ochoa y Madrazo, jaren 1890 (Ref. 11198)

Van grote expresstreinen naar grote hotels

Het succes van de slaaprijtuigen wordt jaar na jaar bevestigd en gekroonde hoofden, miljardairs, zakenlui, kunstenaars en intellectuelen mengen zich onder elkaar in deze rijdende hotels die hen de luxe bieden die ze gewend zijn.



Affiche van CIWL, 1897 (Ref. 11378)

De Compagnie surft mee op de golf van dit succes en stort zich in 1890 in een hotelervaring die zijn weerga niet kent. Ze bouwt en beheert grote hotels, die passagiers kunnen ontvangen op de sleutelpunten van het internationale verkeer. Het ene na het andere etablissement verrijst en in 1892 wordt een gespecialiseerd filiaal opgericht: de *Compagnie des Grands Hôtels*. Deze branche gaat er na de dood van Nagelmackers in 1905 langzaam op achteruit.

Persoonlijk leven

Nagelmackers verdeelt zijn tijd tussen België, Engeland en Frankrijk. In Engeland trouwt hij met Marguerite Mermet, met wie hij in 1878 een zoon krijgt, René.

In 1892 vestigt hij zich in Parijs en twee jaar later in Villepreux, op enkele kilometers van Versailles (Frankrijk), waar hij een schitterend kasteel laat bouwen.

Nagelmackers sterft uiteindelijk op 10 juli 1905, op 60-jarige leeftijd. Zijn grafmonument is te zien in Villepreux. Zijn lichaam wordt overgebracht naar Angleur, vlak bij Luik, waar hij begraven wordt op het kerkhof van het kasteel van de familie.

Georges Nagelmackers kreeg verschillende internationale eretekens zoals: Commandeur van de Orde van het Legioen van Eer in Frankrijk, Grootofficier van Isabelle de Katholieke in Spanje en Kruis van Sint-Stanislaus in Rusland.

Catherine Walravens
September 2019

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

CARRIERE B. Georges Nagelmackers. La rage de convaincre, *Vie du Rail et des Transports (La)*, 08-08-2001, p. 30-34, K34693

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

OPDECAM C. Train World en bonne compagnie - Georges Nagelmackers. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, nr. 11, 01-11-2014, p. 30-31, K602315

OPDECAM C. Train World in goed gezelschap - Georges Nagelmackers. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*. nr. 11, 01-11-2014, p. 30-31, K602274

PRZYBYLSKI E Le Belge qui a créé L'orient-Express. *Dernière Heure (La)*, 05-07-2015, J616679

TIMMERMAN G. Georges Nagelmackers, profeet van massatoerisme. *Intermediair*, 01-12-1992, p. 9-15, K2950

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

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

Bibliotheekcatalogus: CIWL, Nagelmackers Georges

Museumcollectie: CIWL