

RAILTOUR

In een notendop: RAILTOUR was een Belgische naamloze vennootschap gespecialiseerd in toerisme per spoor. De kernactiviteit bestond uit de promotie, organisatie en verkoop – via reisbureaus – van toeristische formules per trein.

Het was eigenlijk een groothandelaar in treinreizen!



Affiche uit 1976 (Ref. 6838)

Historische context

In de jaren 1950 zorgde de sterke opmars van het toerisme ervoor dat de spoorsector zich moest heruitvinden om de groeiende concurrentie van de auto en het vliegtuig het hoofd te bieden.

Vanaf 1956 verschenen de eerste autoslaaptreinen, gevolgd in 1957 door de **TEE**-treinen die heel Europa doorkruisten. De trein, gewaardeerd om zijn veiligheid en stiptheid, viel in de smaak bij reizigers die veel belang hechtten aan comfort.

De markt werd echter al snel opgeschud door de opkomst van touroperators en chartervluchten. Om competitief te blijven tegenover het vliegtuig, gingen de spoorwegnetten intensiever commercieel samenwerken.

Het is tegen die achtergrond dat RAILTOUR ontstond.

De firma RAILTOUR

In 1956 werd RAILTOUR opgericht door vier reisbureaus die de formule 'trein + hotel' aanboden. RAILTOUR groeide al snel uit tot de allereerste touroperator voor treinreizen. En met succes!

Zes jaar later telde RAILTOUR al 14 aandeelhouders, waaronder Wagons-lits/Cook en Havas. Het doel was om treinreizen te democratiseren door betaalbare pakketten aan te bieden, minder gericht op exclusieve luxe, om zo de opkomende middenklasse aan te spreken.

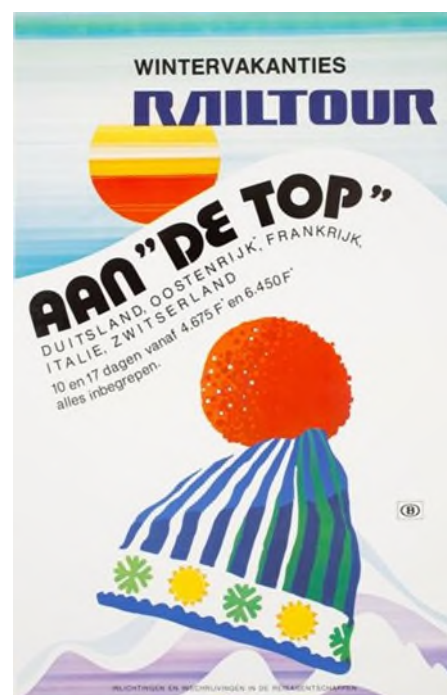
Door de toenemende concurrentie van het autotoerisme drong zich echter al snel een herstructurering op. In 1969¹ gingen RAILTOUR en NMBS een samenwerking aan, waarbij NMBS voor 1/18e deelnam in het kapitaal van RAILTOUR (50 aandelen). Met die participatie wou men *zorgen voor een actieve aanwezigheid van het spoor op de toeristische markt*².

Jacques Cornet – die sinds 1968³ gedelegeerd bestuurder was van RAILTOUR – ontwikkelde ook een nieuwe strategie om reizigers aan te trekken door in te zetten op comfort ... en de sfeer aan boord. Hij was de man die de *bar-dancing*rijtuigen zou introduceren op ons spoor.

Begin jaren 1970 legde hij nachttreinen in naar de Alpen in de winter en naar de stranden van Zuid-Europa in de zomer.



Affiche uit 1970 (Ref. 5366)



Affiche uit 1972 (Ref. 5925)

Door haar slaaprijtuigen te moderniseren en een nieuwe visuele identiteit aan te nemen, slaagde RAILTOUR erin haar zichtbaarheid te vergroten. Die vernieuwing, in combinatie met geoptimaliseerde dienstregelingen en aangepaste prijzen, sloeg meteen aan bij het publiek, dat massaal vakanties met de trein boekte.

¹ Document C 1254 van de Directie Communicatie van NMBS van 18 april 1969, goedgekeurd door de Raad van Bestuur op 25 april 1969

² Informatiedocument nr. 5 van de Directie Financiën, 9 juli 1971

³ Pas in 1986 zal hij in dienst treden bij NMBS, als adjunct-algemeen directeur

RAILTOUR profileerde zich als een toonaangevende touroperator, die comfort en stiptheid op haar vakantietreinen hoog in het vaandel droeg.

RAILTOUR was aanvankelijk opgericht als naamloze vennootschap, maar zette in 1976 haar activiteiten voort als coöperatieve vennootschap waar alle reisbureaus zich vrij bij konden aansluiten. Een koninklijk besluit zou NMBS machtigen om *een participatie te nemen in de Brusselse coöperatieve vennootschap Railtour, met een maximum van 18 aandelen*.⁴

Aan het einde van de jaren 1980 kende de spoorwegactiviteit een terugval door de sterke opmars van het vliegtuig en de auto.

Om de situatie recht te trekken en een faillissement te vermijden, ging NMBS in 1988 een alliantie aan met de groep Sun International (het latere Thomas Cook) en richtte zij RAILTOUR Travel op. Deze samenwerking maakte het mogelijk de reserveringssystemen te moderniseren en een diverser aanbod aan bestemmingen aan te bieden. Met zogenaamde 'belevingstreinen' werd de treinreis een feestelijke ervaring op zich, wat het spoor opnieuw aantrekkelijker moest maken.

Op 16 februari 1996 veranderde NMBS van strategie en nam ze de aandelen van Sun International over, waardoor ze 94,7% van het kapitaal in handen kreeg. Om het verlies aan expertise van de particuliere touroperator te compenseren, vertrouwde NMBS het dagelijks beheer van de touroperatoractiviteiten vanaf november 1996 toe aan de firma Reizen Wasteels.

De overname van RAILTOUR door TUI (Preussag) in 1998 betekende het begin van het einde voor het traditionele model van de Belgische vakantietreinen. Ondanks dat de reisorganisator het merk behield, stopte NMBS in 2003 met het ter beschikking stellen en inzetten van haar rollend materieel. Als gevolg van de concurrentie van de goedkope vliegreizen en de snelheid van de hogesnelheidslijnen verdwenen de seizoenstreinen uit het Belgische spoorlandschap, waarna het merk RAILTOUR definitief opging in de identiteit van TUI.

Bestemmingen

Voortbouwend op het succes van de autoslaaptreinen groeide in de jaren 1970 het aanbod aan RAILTOUR-vakantietreinen sterk.

Zo verschenen de Alpina-Express Brussel–Sierre in de winter (januari 1972), de Ski-Express Brussel–San Candido in de winter (januari 1973), de Freccia del Sole Brussel–Rimini in de zomer (mei 1974) en de Camino Azul Brussel–Port-Bou in de zomer (mei 1975).

Daarnaast werden er ook RAILTOUR-rijtuigen opgenomen in reguliere internationale treinen met vertrek in Oostende of Brussel.

⁴ KB van 31/12/1979, BS 18 van 25/01/1980

De Alpina-Express: Brussel-Sierre

De eerste prestigetrein van RAILTOUR speelde in op de grote voorliefde van de Belgen voor wintersport. De Alpina-Express verbond Brussel-Zuid met de belangrijkste skioorden in de Zwitserse en Oostenrijkse Alpen. De eerste rit vond plaats op 17 december 1971.

Een opmerkelijke nieuwigheid verscheen in het winterseizoen 1974/1975, wanneer een bar-dancingrijtuig vast werd opgenomen in de trein. Dit SR1-rijtuig – de trots van NMBS en RAILTOUR – was ingericht in een omgebouwd internationaal I 1-rijtuig uit 1939.

Het laatste seizoen van de Alpina-Express werd de winter van 1992/1993, met een laatste trein uit Sierre terug naar Brussel-Zuid op 28 maart 1993.



Affiche uit 1977 (Ref. 6982)

De Ski-Express: naar de Dolomieten en Tirol

De eerste Ski-Express vertrok op 5 januari 1973 vanuit Oostende naar Bolzano in de Dolomieten (Italië). In de daaropvolgende jaren vertrok de trein vanuit Brussel-Zuid.

Deze trein stond bekend om zijn indrukwekkende capaciteit. Hij was uitzonderlijk lang en bestond bijna uitsluitend uit slaaprijtuigen van NMBS. In 1979 werd de samenstelling gewijzigd: in het treingedeelte naar Bolzano (Italië) werd het buffetrijtuig vervangen door een bar-dancingrijtuig.



Ritbord voor de autoslaaptrein Ski Express 1117/1116 tussen Brussel-Zuid en Villach (Ref. 8565)

Naast het gedeelte naar Bolzano in Italië werd de trein in verschillende delen opgedeeld, die rechtstreeks doorreden naar Schwarzach-Sankt Veit in Oostenrijk, San Candido in Italië en tot slot naar Villach, een nieuwe Oostenrijkse bestemming. Tegen het winterseizoen 1989/1990 bestond de 'Ski Express' nog maar uit twee rechtstreekse delen: een naar San Candido en een naar Schwarzach. De Ski Express leek over zijn piek heen en tekende zijn hoogste aantallen reizigers op in de voorgaande seizoenen.

De trein reed voor het laatst op 16 maart 2003.

De Freccia del Sole

Het nieuwe pronkstuk van RAILTOUR, de nachttrein Freccia del Sole, vertrok op 31 mei 1974 voor het eerst in Brussel richting Rimini, Italië.–Voor NMBS was dit een bijzondere trein, omdat zij voor het eerst de tractie over het volledige traject tussen Brussel en Spiez (Zwitserland) verzekerde met een van haar meerspanningslocomotieven: een primeur voor die tijd.



'Rimini, Adriatische Riviera, per directe ligwagen, vanaf 3.795 fr.' (NMBS) (Ref. 6220)

Het materieel



Reizigers in een compartiment van een Railtour-slaaprijtuig type I 5 Bc (Ref. Z05657B)

RAILTOUR werkte met gecharterde rijtuigen en treinen. Het betrof een bijzonder rendabele formule voor de spoorwegmaatschappijen, die rijtuigen of volledige treinen verhuurden tegen een vooraf bepaald vast tarief.

Het materieelpark omvatte een I 2-rijtuig, gebouwd in 1952 en omgebouwd tot buffetrijtuig type AR, dat in 1974 verder omgebouwd werd tot type R.

Daarnaast omvatte het park twee prototyp rijtuigen I 4 B9, gebouwd in 1961 en in 1979 aangepast voor RAILTOUR, evenals twee I 4 B9-rijtuigen uit 1967, die in 1984 werden gemoderniseerd.

RAILTOUR kon ook rekenen op de slaaprijtuigen I 5 Bc. Deze rijtuigen, ingezet vanaf 1967, werden in 1974 gemoderniseerd.

Verder omvatte het materieel een Dms-bagagerijtuig en het dancingrijtuig SR1, een voormalig I 1-rijtuig dat in 1974 voor RAILTOUR werd omgebouwd.

Het SR2-dancingrijtuig was een omgebouwd Dms-bagagerijtuig. Van meet af aan was het de Centrale Werkplaats van Mechelen die instond voor die ombouw.

RAILTOUR kon ook gebruikmaken van comfortabelere MU- of T2-slaaprijtuigen die indien nodig werden gehuurd van de TEN-pool.

Vanaf 1967 droegen deze rijtuigen bij tot de lancering van de eerste 'belevingstreinen'. In het zomerseizoen 1974 introduceerde RAILTOUR zijn iconische bar-dancingrijtuigen, waar de vakantie al begon bij vertrek in Brussel-Zuid!



Bar-discorijtuig van de Ski-Express in 1999. Foto: Denis Moinil (Ref. D0783)

De SR1-/SR2-rijtuigen van NMBS hingen samen met de hoogdagen van de Ski Express (of beter gezegd: hoognachten). De wanden van de rijtuigen waren met fluweel bekleed, er was een zithoekje met een tv-scherm, krachtige luidsprekers pompten muziek door de ruimte, discolampen en stroboscoopeffecten zorgden voor een levendig lichtspel en ... centraal lag een echte dansvloer, waar sommige reizigers de hele nacht doorbrachten!

Livrei

Tot 1974 waren de rijtuigen getooid in de traditionele groene livrei van NMBS, met aan weerszijden het NMBS-logo en een wit opschrift met de naam van de maatschappij.

Van 1974 tot 1982 kwamen verschillende livreien naast elkaar voor:

- slaaprijtuig: donkerblauw met drie lichtblauwe horizontale strepen onder de ramen, en ook de deuren waren lichtblauw geschilderd.

- rijtuig met zitplaatsen: donkergroen met drie horizontale lichtgroene strepen en lichtgroene deuren.



Voormalig I 4-rijtuig omgebouwd tot Rail-Budget-rijtuig met zitplaatsen (Ref. K04735-10)

- bar-dancingrijtuig: bruin met drie horizontale oranje strepen en oranje deuren.



Bar-dancingrijtuig en slaaprijtuig in Brussel-Zuid (Ref. K03283-04)

In dezelfde periode deed ook het RAILTOUR-logo zijn intrede.

De visuele identiteit van RAILTOUR werd verder versterkt door de kenmerkende regenboogstickers op de gecharterde rijtuigen, die de treinen een kleurrijke aanblik gaven.

Vanaf 1982 werd gekozen voor een donkerblauwe kleurstelling, met lichtblauwe deuren en een regenboogstreep over de hele lengte van het voertuig voor de slaaprijtuigen. Voor de zitrijtuigen en de bar-dancingrijtuigen werd diezelfde lay-out gevolgd, maar dan met respectievelijk groen en bruin als basiskleur. Voor de Rail-Budgetrijtuigen werd het specifieke RAILTOUR-groen⁵ gebruikt, eveneens met regenboogband.

De RAILTOUR-livrei - aanvankelijk met drie gekleurde strepen onder de ramen, later vervangen door de fameuze regenboogband – zal in gebruik blijven tot het einde van het winterseizoen 1994/1995.



Hostessen bij een RAILTOUR-rijtuig met regenboogband (Ref. K03619-01).

⁵ Het zogenaamde 'RAILTOUR'-groen is iets donkerder dan het klassieke NMBS-groen.

De touroperator

RAILTOUR trad op als touroperator: het stelde reisformules samen die verblijf, maaltijden en activiteiten voor zowel volwassenen als kinderen omvatten. Toegang tot de bar-dancingrijtuigen was inbegrepen.

Bij aankomst leidden de hostessen het vervoer naar de hotels in goede banen, verstrekten ze informatie over de aangeboden activiteiten en stelden ze excursies voor.

Als groothandelaar verkocht RAILTOUR zijn producten via (al dan niet door NMBS erkende) reisbureaus.

Deze treinen waren uitsluitend bestemd voor reizigers die een all-in formule aankochten, met andere woorden: treinreis + hotel.

De slogan begin jaren 1970 luidde: *‘een aperitief, een avondmaal, een nachtje slapen, ontbijt... en je bent op je bestemming’*.

Catherine Walravens

Met de hulp van Michel Van Ussel en Michel Thiry
Juloi 2026

Beknopte bibliografie

- Artikelen:** Jacques Cornet (Railtour): "Ons materieel is te oud geworden", *Actueel Infoblad voor het NMBS-kaderpersoneel*, nr 1, 06-1986, p.5-9, 19, BIB_K714102
- Railtour Een groothandelaar in treinreizen! *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 202, 01-06-1973, p.22-25, BIB_K567515
- Railtour N.V., *Staff information* (NL), 02-1975, p.3-4, BIB_K803843
- Railtour, *Spooweg Journaal*, nr 38, 05-1990, p. 13-15, BIB_K575726
- HERTOGS C. Veertig jaar geleden: NMBS stunt - Jacques Cornet realiseert een droom... *Spoorweg Journaal*, nr. 200, 08/09- 2014, p.36-47, BIB_K704748
- MASSE J.-P. Consistance et utilisation du parc de voitures Railtour, *Vie du rail (La)*, n° 2141, 21-04-1988, p.49, BIB_K709510

Voor een grondigere zoekopdracht kan je onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: RAILTOUR

Museumobjecten: RAILTOUR